
**New Urbanism in
US-amerikanischen Stadtregionen. –**
Ein effektives Planungskonzept gegen Urban Sprawl?

Dissertation zur Erlangung des
naturwissenschaftlichen Doktorgrades
der Bayerischen Julius-Maximilians-Universität Würzburg

vorgelegt von
Christoph Schemionek
aus Riesweiler

Würzburg 2005

Eingereicht am:

1. Gutachter der Dissertation:

2. Gutachter der Dissertation:

1. Prüfer:

2. Prüfer:

Tag der mündlichen Prüfung:

Doktorurkunde ausgehändigt am:

Dank

Diese Arbeit wäre ohne die Mithilfe und Unterstützung vieler Einrichtungen und Einzelpersonen nicht zu Stande gekommen. An erster Stelle möchte ich ganz herzlich meiner Betreuerin Frau Prof. Dr. BARBARA HAHN danken, dass sie mich nach meiner Diplomarbeit zu diesem Forschungsvorhaben motiviert hat. Ihre wertvollen thematischen Hinweise, Anregungen und Informationen sowie ihre zahlreichen schriftlichen Anträge, Beurteilungen und Gutachten haben wesentlich dazu beigetragen, das Projekt durchführen zu können.

Bei Herrn Prof. Dr. ULRICH ANTE möchte ich mich sehr dafür bedanken, dass er während meines Studiums mein Interesse an der Stadtgeographie geweckt und in seinen Vorlesungen und Seminaren stets neue und andere Perspektiven auf Stadträume eröffnet hat. – Für ihre vielen Anregungen, Diskussionen und Hilfestellungen danke ich herzlich Frau Dr. ULRIKE GERHARD. Bedanken möchte ich mich ferner bei den beiden Diplom-Geographen MICHAEL WEISS und FLORIAN LINTZMEYER, deren Ideen und Vorschläge diese Studie bereichert haben. Für die Erstellung der Karten danke ich herzlich Frau JULIA BREUNIG.

Für finanzielle Förderungen möchte ich mich beim Freistaat Bayern, dem Deutschen Akademischen Austauschdienst, dem John-F.-Kennedy-Institut sowie der Bayerischen Amerika Akademie bedanken. Beim Geographischen Institut der Universität Würzburg und insbesondere beim Lehrstuhl III bedanke ich mich sehr für die zur Verfügung gestellten Räumlichkeiten und Materialien.

In Denver, Washington, Atlanta, San Francisco und Portland fanden zahlreiche Treffen mit Experten statt. All ihnen danke ich für ihre bereitwilligen Auskünfte und die vielen ausgehändigten Materialien. Speziell möchte ich mich bei Herrn Prof. TRUMAN A. HARTSHORN bedanken, der als anerkannter Stadtgeograph Nordamerikas die Zeit fand, mir Atlanta zu zeigen und zu erklären.

VOLKER BOCH, PETRA KNEBEL und ERIK FICHTNER danke ich für einen gelungenen Einstieg in diese Arbeit auf dem DTH-Konzert in Frankfurt 2002.

Meiner Freundin MARIA JARAMILLO danke ich für ihre vielen Hinweise, Ratschläge und Anregungen. Ihre langjährigen Erfahrungen mit und in nordamerikanischen Städten haben mich auf viele spezielle Dinge des Stadtlebens aufmerksam gemacht.

Mein ganz besonderer Dank gilt meinen Eltern HANS-GOTTHOLD und BRIGITTE SCHEMIONEK. Es ist gut, sie als einen starken Rückhalt zu wissen.

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	VI
Verwendete englischsprachige Begriffe	VII
Abbildungsverzeichnis	IX
Tabellenverzeichnis	XI
Fotoverzeichnis	XII
1 Einleitung	1
1.1 Untersuchungsgegenstand und Ziel der Studie	4
1.2 Wissenschaftlicher Ansatz der Untersuchung	7
1.3 Forschungsmethode	11
1.3.1 Literaturrecherche, Beobachtung, Kartierung, Konferenzteilnahme	13
1.3.2 Experteninterviews	14
1.3.3 Haushaltsbefragungen	15
2 Theoretischer Hintergrund	18
2.1 Urban Sprawl	18
2.1.1 Definitionsversuche und Merkmale	18
2.1.2 Entwicklung: Von der Suburbanisierung zum suburbanen Sprawl	25
2.1.3 Messbarkeit	28
2.1.4 Ursachen	30
2.1.4.1 Developing und Einfluss der Immobilienwirtschaft	31
2.1.4.2 Steigende Bevölkerungszahlen und ökonomisches Wachstum	33
2.1.4.3 Schwache Stadt- und Regionalplanung	34
2.1.4.4 Administrative Ursachen: Vermögenssteuer und fiscal zoning	34
2.1.4.5 Individualverkehr und geringe Benzinkosten	37
2.1.4.6 Großzügiger Umgang mit natürlichen Ressourcen	38
2.1.4.7 Moderne Kommunikationstechnologien	39
2.1.4.8 Gesellschaftliche Grundeinstellungen	40
2.1.4.9 Globalisierung	41
2.1.5 Problematik und Kritik	42
2.1.5.1 Ökologische Probleme	42
2.1.5.2 Soziale Probleme	44
2.1.5.3 Administrative Probleme	46
2.1.5.4 Probleme des städtebaulichen Erscheinungsbildes	47
2.1.5.5 Ökonomische Probleme	48
2.1.6 Zusammenfassung	50

2.2	Modelle und Ansätze zur US-amerikanischen Stadtentwicklung	51
2.2.1	Die drei klassischen Modelle der Stadtentwicklung	52
2.2.2	Neuere Ansätze der Stadtforschung	56
2.2.2.1	Stadtland USA	57
2.2.2.2	Sozialräumlicher Ansatz	59
2.2.2.3	Postmoderne Stadtforschung	61
2.3	New Urbanism	68
2.3.1	Bauliche Prinzipien	71
2.3.1.1	Neighborhood	71
2.3.1.2	Transect	73
2.3.2	Entwicklung	75
2.3.3	Organisation	77
2.3.4	Historische Wurzeln	78
2.3.4.1	Ebenezer Howard: Die Gartenstadt	78
2.3.4.2	LeCorbusier: Charta von Athen	81
2.3.4.3	Jane Jacobs: Organic City	84
2.3.5	Kritik am New Urbanism	86
2.4	Hypothesen	91
3	New Urbanism auf regionaler Ebene	95
3.1	Ziele eines regionalen New Urbanism	95
3.2	Regionalismus: Vorteil für Stadtregionen	97
3.3	Atlanta	106
3.3.1	Historische Entwicklung	106
3.3.2	Suburbanisierung und Urban Sprawl	109
3.3.3	Regionale Planungsbemühungen und ihre Effizienz	118
3.3.3.1	Bundesstaat Georgia	118
3.3.3.2	Georgia Regional Transportation Authority (GRTA)	121
3.3.3.3	Atlanta Regional Commission (ARC)	126
3.3.4	Atlanta und New Urbanism	131
3.3.4.1	Georgia Greenspace Initiative	134
3.3.4.2	Livable Center Initiative (LCI)	136
3.3.5	New Urbanism in Atlanta aus Expertensicht	138
3.4	Denver	144
3.4.1	Historische Entwicklung	144
3.4.2	Suburbanisierung und Urban Sprawl	151
3.4.3	Regionale Planungsbemühungen und ihre Effizienz	160
3.4.3.1	Bundesstaat Colorado	161
3.4.3.2	Denver Regional Council of Governments (DRCOG)	165
3.4.3.3	Stadtplanungspolitik in Boulder, Colorado	169

3.4.4	Denver und New Urbanism	171
3.4.5	New Urbanism in Denver aus Expertensicht	179
3.5	Portland	182
3.5.1	Historische Entwicklung	182
3.5.2	Suburbanisierung	185
3.5.3	Regionale Planungsbemühungen und ihre Effizienz	193
3.5.3.1	Bundesstaat Oregon	193
3.5.3.2	Portlands Regionalregierung Metro	195
3.5.3.3	Urban Growth Boundary (UGB)	197
3.5.3.4	Kritik an der UGB	206
3.5.4	Portland und New Urbanism aus Expertensicht	208
3.6	Evaluierung der Hypothesen (Teil 1)	213
4	New Urbanism auf Neighborhood-Ebene	215
4.1	Ziele eines New Urbanism auf Neighborhood-Ebene	215
4.2	Projektbeschreibungen	220
4.2.1	Riverside in der Stadtregion Atlanta	220
4.2.2	Prospect in der Stadtregion Denver	225
4.2.3	Orenco Station in der Stadtregion Portland	230
4.3	Ergebnisse der Haushaltsbefragungen	237
4.3.1	Sozio-ökonomische Merkmale der Bewohner	237
4.3.1.1	Bevölkerungsmischung nach Alter	238
4.3.1.2	Bevölkerungsmischung nach Einkommen	243
4.3.1.3	Bevölkerungsmischung nach Ethnien	247
4.3.2	Funktionsmischung (Arbeiten und Versorgung)	248
4.3.2.1	Arbeiten	249
4.3.2.2	Versorgung	252
4.3.3	Mobilität	256
4.3.4	Gemeinschaft	262
4.4	Evaluierung der Hypothesen (Teil 2)	268
5	Schluss	281

Literaturverzeichnis	294
Anhang	316
I. Liste der befragten Experten	317
II. Leitfaden	319
III. Auswertungen der Experteninterviews Atlanta	320
IV. Auswertungen der Experteninterviews Denver	325
V. Auswertungen der Experteninterviews Portland	330
VI. Fragebogen für Neighborhoods	336
VII. Lebenslauf	338
VIII. Ehrenwörtliche Erklärung	340

Abkürzungsverzeichnis

ACCG-GMA:	Association County Commissioners of Georgia and Georgia Municipal Association	IRC:	Interregional Council
AGO:	Alternatives to Growth Oregon	LCDC:	Land Conservation and Development Commission
AJC:	Atlanta Journal-Constitution	LCI:	Livable Center Initiative
APA:	American Planning Association	M.A.X.:	Metropolitan Area Express
ARC:	Atlanta Regional Commission	MARTA:	Metropolitan Atlanta Rapid Transit Authority
ARMPC:	Atlanta Region Metropolitan Planning Commission	MHC:	Mile High Compact
CAAA:	Clear Air Act Amendment	MHR:	Metropolitan Housing Rule
CBD:	Central Business District	MPC:	Metropolitan Planning Commission (Atlanta)
CCT:	Cobb Community Transit	MSA:	Metropolitan Statistical Area
CMSA:	Consolidated Metropolitan Statistical Area	ÖPNV:	Öffentlicher Personennahverkehr
CPA:	Community Planning Academy	OSG:	Office of Smart Growth
CSD:	Conventional Suburban Development	PMSA:	Primary Metropolitan Statistical Area
DCA:	Georgia Department of Community Affairs	PRL&P:	Portland Railway, Light & Power Company
DIA:	Denver International Airport	QLG:	Qualified Local Government
Dinks:	double income no kids	RDP:	Regional Developing Plan
DLPC:	Denver Landmark Preservation Commission	RTAP:	Regional Transit Action Plan
DRCOG:	Denver Regional Council of Governments	RTD:	Regional Transportation District
DTC:	Denver Tech Center	RTP:	Regional Transportation Plan
DURA:	Denver Urban Renewal Authority	Sinks:	single income no kids
EPA:	Environmental Protection Agency	T.O.D.:	Transit Oriented Development
FHA:	Federal Housing Administration	TDR:	Transfer of Development Rights
GRTA:	Georgia Regional Transportation Authority	TNU:	Transnationale Unternehmen
HDI:	Historic Denver Incorporation	Tri-Met:	<i>ÖPNV-System in Portland</i>
HUD:	US Department of Housing and Urban Development	UGB:	Urban Growth Boundary
		US:	United States
		US-DOT:	US Department of Transportation
		VMT:	Vehicle Miles Travelled
		WE:	Wohneinheiten

Verwendete englischsprachige Begriffe

Wenn möglich, wurden englischsprachige Begriffe ins Deutsche übersetzt, ohne deren Bedeutung zu verändern. Begriffe, die nicht übersetzt wurden, sind im laufenden Text kursiv hervorgehoben (z.B. *neighborhood*). Fremdwörter, die laut Duden Eingang in den deutschen Sprachgebrauch gefunden haben, werden ebenfalls als Wörter der deutschen Sprache behandelt (z.B.: Shopping Center oder Skyline). Aufgrund ihrer häufigen Verwendung in dieser Studie gilt dies auch für New Urbanism und Urban Sprawl.

<i>affordable housing</i>	– günstiges Wohnen, günstiger Wohnraum
<i>back alley</i>	– Hinter-, Seitengasse, Nebenstraße
<i>ballot</i>	– Abstimmung, Wahl
<i>big box</i>	– großer Kasten (Bezeichnung für großmaßstäbige quadratische Bebauung, z.B. Shopping Centers)
<i>Central Business District</i>	– zentraler Geschäftsbereich der Kernstadt
<i>civic institution</i>	– öffentliche Einrichtung
<i>cluster</i>	– Cluster, Anhäufung, Traube
<i>commercial strip</i>	– Gewerbestreifen, Hauptgeschäftsstraße
<i>community</i>	– Gemeinde; Gemeinschaft
<i>comprehensive plan</i>	– umfassender (Bebauungs-) Plan, Landnutzungsplan
<i>county</i>	– County, Landkreis, Verwaltungsdistrikt
<i>cul-de-sac</i>	– Sackgasse
<i>culture industry</i>	– Kulturindustrie; Freizeit- und Konsumindustrie
<i>density</i>	– (Bebauungs-) Dichte
<i>developer</i>	– Bauträger, Bauunternehmer, Entwickler, Chef einer Bauträgerfirma, Erschließungsunternehmen
<i>development, developing</i>	– Entwicklung, Erschließung, Projektierung, Bauprojekt, Bauvorhaben, Bebauung
<i>downtown</i>	– Innenstadt, Stadtzentrum
<i>edge city</i>	– Außenstadtzentrum
<i>empty nesters</i>	– Ehepaare, deren erwachsenen Kinder bereits das Elternhaus verlassen haben
<i>fiscal zoning, exclusionary zoning</i>	– steuerliche Zonierung
<i>front porches</i>	– vordere Hausveranden
<i>gated community</i>	– zugangsbeschränktes Wohngebiet
<i>Geography of Nowhere</i>	– Geographie des Nirgendwo
<i>highway</i>	– Fern-, Land-, Schnell-, Bundesstraße
<i>homeowner association</i>	– Hausbesitzervereinigung
<i>housing subdivision</i>	– weitflächige Einfamilienhaussiedlung
<i>industrial park</i>	– Industrieviertel, Industriepark
<i>land trust and historic preservation efforts</i>	– Bemühungen zur treuhändischen Landverwaltung und zum Denkmalschutz
<i>leapfrog</i>	– Bock springen über
<i>leapfrog development</i>	– städtische Ausdehnung bei gleichzeitigem Überspringen von Freiflächen

<i>light rail</i>	– Schnellstraßenbahn
<i>main street</i>	– (kleinstädtische US-amerikanische) Hauptgeschäftsstraße
<i>masterplanned community</i>	– von einem Bauträger bis ins Detail durchgeplante Wohnsiedlung, in die nur noch eingezogen werden muss
<i>metropolitan area</i>	– Großraum, Ballungsgebiet
<i>neighborhood</i>	– Nachbarschaft, Viertel, Wohngegend
<i>New Urbanism</i>	– Neue Urbanität
<i>non-attainment</i>	– Nicht-Erhalt
<i>office parks, business parks</i>	– Büroviertel
<i>real estate</i>	– Immobilie, Immobilien
<i>renters-by-choice</i>	– ausgewählte, „erlesene“ Mieter, die sich über ihr hohes Einkommen definieren
<i>roadway</i>	– Fahrbahn, Straße
<i>sense of place</i>	– Ortssinn, Identifikation mit einem Ort
<i>service sector</i>	– Dienstleistungssektor
<i>single</i>	– Alleinstehende/r
<i>single parent household</i>	– Haushalt einer/s Alleinerziehender/n
<i>town</i>	– (Klein-) Stadt
<i>town center</i>	– (Klein-) Stadtzentrum
<i>transit</i>	– ÖPNV
<i>urban renewal</i>	– städtische Erneuerung
<i>Urban Sprawl</i>	– unkontrollierte städtische Ausdehnung ins suburbane Umland, Zersiedlung
<i>village</i>	– Dorf
<i>working mothers</i>	– berufstätige Mütter
<i>yuppies</i>	– Kurzform für: <i>young urban professional people</i> (junge karrierebewusste Stadtmenschen)
<i>zone-in-transition</i>	– Übergangszone
<i>zoning</i>	– Zonierung (bei Landnutzung)
<i>zoning ordinances</i>	– Landnutzungsvorschriften

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.1:	Wissenschaftlicher Ansatz der Untersuchung	7
Abb. 1.2:	Hintergrundinformation „Metropolitan Statistical Area“	9
Abb. 1.3:	Lage der drei Fallbeispiele Atlanta, Denver und Portland	10
Abb. 1.4:	Konzeptioneller Aufbau der Untersuchung	12
Abb. 1.5:	Methoden des Forschungsprojekts	12
Abb. 2.1:	Räumliche Bevölkerungsverteilung in den USA	25
Abb. 2.2:	Ausdehnung der MSAs zwischen 1950 und 2000	28
Abb. 2.3:	Eigenheimbesitz in den USA 1900 – 2000	33
Abb. 2.4:	Durchschnittliche Ausgaben eines US-amerikanischen Haushalts	49
Abb. 2.5:	Die drei klassischen Modelle der Chicagoer Schule	56
Abb. 2.6:	Stadtland USA	57
Abb. 2.7:	Stadtmodell der Los Angeles School	66
Abb. 2.8:	Prinzipien einer New-Urbanism-Neighborhood: Zentren & kurze Wege	71
Abb. 2.9:	Transectprinzip	73
Abb. 2.10:	Das Gartenstadtprinzip nach HOWARD (1902)	79
Abb. 3.1:	Atlantas Lage in Georgia	106
Abb. 3.2:	Bevölkerungsentwicklung in der Kernstadt Atlanta 1900 – 2000	108
Abb. 3.3:	Gebiete mit mehr als 80 Prozent schwarzer Bevölkerung	111
Abb. 3.4:	Ausdehnung der MSA Atlanta 1950, 2000 & 2003	112
Abb. 3.5:	Bevölkerungswachstumsrate der Stadtregion Atlanta 1950 – 2000	113
Abb. 3.6:	Baugenehmigungen für Wohnhäuser in der MSA Atlanta 1980 – 2004	114
Abb. 3.7:	Bestehende und zukünftige <i>edge cities</i> in der Stadtregion Atlanta	115
Abb. 3.8:	Bevölkerungswachstum in der MSA Atlanta 1990 – 2000	116
Abb. 3.9:	Der administrative Zuständigkeitsbereich von GRTA	121
Abb. 3.10:	Die vier größten ÖPNV-Systeme in Atlanta und deren Einzugsbereiche	124
Abb. 3.11:	Der administrative Zuständigkeitsbereich von ARC	126
Abb. 3.12:	Prinzip der <i>Transfer of Development Rights</i>	135
Abb. 3.13:	New-Urbanism-Projekte in der Stadtregion Atlanta	139
Abb. 3.14:	Denvers Lage in Colorado	144
Abb. 3.15:	Bevölkerungsentwicklung in der Kernstadt Denver	149
Abb. 3.16:	Bevölkerungswachstumsrate der Stadtregion Denver 1950 – 2000	150
Abb. 3.17:	Denver und seine Vororte	151
Abb. 3.18:	Ausdehnung der CMSA Denver-Boulder-Greely 1950 – 2000	153
Abb. 3.19:	Bev.wachstum in der CMSA Denver-Boulder-Greely 1990 – 2000	156
Abb. 3.20:	Baugenehmigungen in der Stadtregion Denver 1980 – 2004	157
Abb. 3.21:	Bevölkerungszusammensetzung in Stadtregion und Stadt Denver	158
Abb. 3.22:	Der administrative Zuständigkeitsbereich von DRCOG	165
Abb. 3.23:	Die Stadt Boulder im Nordwesten der Stadtregion Denver	169
Abb. 3.24:	New-Urbanism-Projekte in der Stadtregion Denver	173
Abb. 3.25:	Lage Stapletons in <i>City and County of Denver</i>	176
Abb. 3.26:	Portlands Lage in Oregon	182
Abb. 3.27:	Bevölkerungsentwicklung in der Kernstadt Portland	184
Abb. 3.28:	Bev.wachstum in der CMSA Portland-Vancouver-Salem 1990 – 2000	188
Abb. 3.29:	Baugenehmigungen in der Stadtregion Portland 1980 – 2004	189
Abb. 3.30:	Ausdehnung der CMSA Portland-Vancouver-Salem 1950 – 2000	190

Abb. 3.31:	Bevölkerungszusammensetzung in Stadtregion und Stadt Portland	191
Abb. 3.32:	Bevölkerungswachstumsrate der Stadtregion Portland 1950 – 2000	192
Abb. 3.33:	Einflussbereich der Metroregierung	195
Abb. 3.34:	Die Urban Growth Boundary und ihre Ausdehnung im Jahr 2002	198
Abb. 3.35:	Mögliche Wachstumsmodelle während der 1990er Jahre für Portland	201
Abb. 3.36:	New-Urbanism-Projekte in der Stadtregion Portland	208
Abb. 4.1:	Unterschied zwischen Urban Sprawl und New Urbanism	217
Abb. 4.2:	Theorie des New Urbanism auf Neighborhood-Ebene	219
Abb. 4.3:	Riverside in der Stadtregion Atlanta	221
Abb. 4.4:	Bebauungsplan von Riverside	222
Abb. 4.5:	Prospect in der Stadtregion Denver	226
Abb. 4.6:	Bebauungsplan von Prospect	226
Abb. 4.7:	Orenco Station in der Stadtregion Portland	231
Abb. 4.8:	Bebauungsplan Orenco Stations	232
Abb. 4.9:	Einzelhändler und Dienstleister in Orenco Stations Town Center	235
Abb. 4.10:	Hintergrundinformation US Census	238
Abb. 4.11:	Altersstruktur der Neighborhoods	239
Abb. 4.12:	Haushaltszusammensetzungen in Orenco Station pro Census-Block	240
Abb. 4.13:	Haushaltszusammensetzungen in Riverside pro Census-Block	241
Abb. 4.14:	Haushaltszusammensetzungen in Prospect pro Census-Block	242
Abb. 4.15:	Neighborhood-Haushaltseinkommen im nationalen Vergleich	246
Abb. 4.16:	Bev.zusammensetzung in den drei Neighborhoods nach Ethnien	247
Abb. 4.17:	Ausbildungsniveau der Befragten	249
Abb. 4.18:	Verkehrsmittelwahl zum Arbeitsplatz	259
Abb. 4.19:	Verkehrsmittelwahl bei Einkaufsfahrten	259
Abb. 4.20:	Ausprägung des Gemeinschaftsempfindens	264
Abb. 4.21:	Bejahung einer sozialen Homogenität	264
Abb. 4.22:	Nachbarschaftsgespräche	265
Abb. 4.23:	Zuzugsgründe	271
Abb. 4.24:	New-Urbanism-Projekte in den USA	277

Tabellenverzeichnis

Tab. 1.1:	Erfolgreich durchgeführte Interviews in den drei Neighborhoods	16
Tab. 2.1:	Die sechs Gründungsmythen des American Dream	40
Tab. 2.2:	Diskussionsstränge in der Moderne/Postmoderne-Debatte zur Stadtentwicklung	64
Tab. 2.3:	Unterschiede zwischen Urban Sprawl und New Urbanism	69
Tab. 2.4:	Befürworter und Kritiker von New Urbanism (Auswahl)	90
Tab. 3.1:	Headquarter von Fortune-500-Unternehmen in der Stadtregion Atlanta	115
Tab. 3.2:	Daten zu den Mitgliedscountys der ARC und City of Atlanta	129
Tab. 3.3:	Die neun Forderungen eines regionalen New Urbanism in der Region Atlanta	140
Tab. 3.4:	Die neun Forderungen eines regionalen New Urbanism in der Region Denver	179
Tab. 3.5:	Überblickstabelle	203
Tab. 3.6:	Die Gebietskategorien und ihre jeweiligen Dichteveränderungen	204
Tab. 3.7:	Die neun Forderungen eines regionalen New Urbanism in der Region Portland	210
Tab. 4.1:	Einzelhändler und Dienstleister in Riversides Town Center	223
Tab. 4.2:	Einzelhändler in Prospect im Februar 2005	230
Tab. 4.3:	Das durchschnittliche Haushaltseinkommen Riversides im Vergleich	244
Tab. 4.4:	Das durchschnittliche Haushaltseinkommen Prospects im Vergleich	245
Tab. 4.5:	Das durchschnittliche Haushaltseinkommen Orenco Stations im Vergleich	246
Tab. 5.1:	Vergleichstabelle der drei Stadtregionen Atlanta, Denver und Portland	286
Tab. 5.2:	New Urbanism als baulicher Ausdruck der postmodernen Zeit	291

Fotoverzeichnis

Foto 1.1:	Urban Sprawl um Miami, Fl.	3
Foto 2.1:	Neue Einfamilienhaussuburb im Westen Denvers	21
Foto 2.2:	Neighborhood um 1900 im Südosten Portlands	22
Foto 2.3:	Holzbauweise eines Einfamilienhaus in einer Suburb bei Portland	38
Foto 2.4:	Suburbaner <i>office park</i> in der Stadtregion Atlanta	39
Foto 2.5:	Anonymität eines suburbanen Einfamilienhauses bei Portland	44
Foto 3.1:	Öffentlicher Park mit Blick auf Colorados Kapitol	146
Foto 3.2:	Historic Preservation District Lower Downtown (LoDo) in Denver	163
Foto 3.3:	Agrarisches Hinterland wird durch die UGB geschützt	211
Foto 4.1:	Gemeinschaftsfördernde Elemente in Orenco Station	218
Foto 4.2:	Eingang zum <i>gated-community</i> -Bereich Riversides	223
Foto 4.3:	Briefkastensammelstelle in Prospect	227
Foto 4.4:	Postmoderne Architektur unter New-Urbanism-Kriterien	227
Foto 4.5:	Einfamilienhäuser in Orenco Station	233
Foto 4.6:	Town Center in Orenco Station	234
Foto 4.7:	Light-Rail-Stop bei Orenco Station	236
Foto 4.8:	Die Produktionsstätte von Intel (im Hintergrund) nahe Orenco Station	251
Foto 4.9:	Der Öko-Supermarkt New Seasons in Orenco Station	254
Foto 4.10:	Prospects ÖPNV-Haltestelle	258
Foto 4.11:	Neotraditionelles Design	270

1 Einleitung

Reist man mit dem Flugzeug in die USA, dann fallen als Erstes die Ausmaße US-amerikanischer Städte auf. Von oben eröffnet sich dem Betrachter eine Perspektive, die die Dimensionen der bebauten Umwelt offenbart. Bis zum Horizont erstrecken sich die weit ausgedehnten Siedlungsflächen. Ganze Regionen sind in den USA bereits überbaut und der Begriff „Stadt“ charakterisiert nicht mehr die heutigen Gegebenheiten. Man spricht besser von „Stadtregionen“. Die Kernstadt, einstiges Zentrum und Mittelpunkt, scheint sich in dem überdimensionalen Siedlungskörper zu verlieren. Ihre Fläche nimmt nur noch einen Bruchteil der gesamten Stadtregion ein und lediglich ihre Skyline lokalisiert die Innenstadt. Das überbaute Land wird von Straßen unterschiedlicher Rangordnungen durchschnitten und aus dem Flugzeug wird das für US-amerikanische Städte charakteristische Schachbrettmuster erkennbar (Foto 1.1). Auf den mehrspurigen Hauptverkehrsadern sammelt sich der Verkehr; Autos stehen Stoßstange an Stoßstange und von den kleineren Zubringerstraßen drängen immer weitere Fahrzeuge. Während sich auf den großen Highways der Verkehr staut, scheinen insbesondere die Nebenstraßen in Wohngebieten völlig ungenutzt zu sein. Das Straßensystem erinnert an die menschliche Blutzirkulation. Je größer eine Ader, desto mehr Blutkörperchen werden hier durchgepumpt. So ist es auch in den Stadtregionen der USA: Je breiter und mehrspuriger eine Straße, desto häufiger wird sie von Autos frequentiert. Nicht umsonst heißen die großen Ausfallstraßen *arterial roads*.

– Die Stadtregionen sind meist quadratisch durchstrukturiert. Die Bebauungen der Planquadrate lassen unterschiedliche Nutzungen erkennen. Aus der Vogelperspektive werden am Besten die überdimensionierten Shopping Centers, umgeben von riesigen Parkplatzflächen, sowie die sich scheinbar ins Unendliche erstreckenden Einfamilienhaussiedlungen sichtbar. Aber auch *office parks*, Parkanlagen, Universitätsgelände, Flughäfen, Industrieflächen und Naherholungsgebiete lassen sich ausmachen. Ein offensichtliches Charakteristikum scheint hier zu sein, dass all diese Bereiche räumlich voneinander getrennt sind und nur das Netzwerk aus Straßen sie noch zusammenhält (DUANY, PLATER-ZYBERK & SPECK 2000, S. 7). Wer seinen Blick weiter schweifen lässt, dem fällt auf, dass die Innenstadt mit ihrer Skyline nicht mehr das einzige Zentrum der Region ist. Besonders an Autobahnkreuzen, also dort, wo eine mit dem Pkw gute Erreichbarkeit garantiert werden kann, finden sich neue bauliche Verdichtungen. Auch sie werden von übergroßen Parkplatzflächen umgeben. Diese neuen

Außenstadtzentren, so genannte *edge cities*, entwickeln inzwischen, weit entfernt von der Innenstadt, ihre eigenen Skylines (GARREAU 1991; HOLZNER 1996, S. 99ff). Der städtische Siedlungskörper dehnt sich immer weiter aus. Gerodete Wälder, planiertes Land und sprichwörtlich nagelneue Einfamilienhaussiedlungen am Rande der Stadtregion sind deutliche Anzeichen hierfür (BENFIELD et al. 1999; DANIELS & DANIELS 1999).

Ist man in einer Stadt der USA gelandet und verlässt mit dem Mietwagen das Flughafengelände, so eröffnet sich eine andere Perspektive auf die Stadt. Hatte man vom Flugzeug aus einen Gesamtüberblick, so schärft sich das Auge nun für eine detailliertere Betrachtung der Dinge. Breite Ausfallstraßen führen fort vom Flughafen; man passiert Lagerhallen, Cargobetriebe, Gewerbe, Industrie, Raffinerien, Tanklager, Hotels, Parkhäuser und andere Gebäude, die in Verbindung mit der lokalen Flughafenökonomie stehen. Und schon bald ist man auf dem *commercial strip* unterwegs (GILLHAM 2002, S. 5; KUNSTLER 1993, S. 121). Das ist eine – für die USA sehr typische – breite Hauptverkehrsstraße, die links und rechts eingesäumt wird von Fastfood-Restaurants, Tankstellen, Supermärkten, Schnapsläden, Autohändlern, Bars, Drive-ins, Motels, Bankfilialen und jeder anderen erdenklichen Art von Einzelhandel. Es fällt auf, dass diese *commercial strips* völlig automobilorientiert sind. Handelt es sich nicht direkt um ein Drive-in, so finden Kunden Parkplätze unmittelbar vor den Eingängen der Geschäfte. Fußwege werden auf das Notwendigste reduziert. Konsequenterweise fehlen auch Bürgersteige. Zu Fuß wären tägliche Erledigungen hier kaum zu organisieren, da die einzelnen Geschäfte, Filialen und Restaurants für Fußgänger zu weit auseinander liegen; die Bebauungsdichte der *commercial strips* ist gering. Schaut man aber genauer, so sieht man Trampelpfade entlang der Hauptverkehrsstraße. Sie werden von Personen genutzt, die aufgrund ihres sozialen Status kein Auto finanzieren können. Oft sind es Immigranten der ersten Generation, die ihre täglichen Einkäufe in Plastiktüten nach Hause schleppen. Auf den *commercial strips* fehlen nicht nur Bürgersteige, sondern auch öffentliche Verkehrsmittel.

Inzwischen ist man schon eine gute halbe Stunde unterwegs und die Skyline der *downtown* scheint greifbar nahe zu sein. Die mehrspurige Stadtautobahn führt direkt auf die Innenstadt zu, biegt jedoch kurz vorher ab und umgeht diese. Das Zentrum wird einfach umfahren oder „links liegen gelassen“, und wer sich nicht auskennt, hat Schwierigkeiten, hier die richtige Abfahrt zu finden. Also steuert man wieder ins suburbane Umland, wo die aus dem Flugzeug bereits gesehenen Einzelnutzungen der verschiedenen Planquadrate erneut sichtbar werden. Man passiert Wohngebiete,

Schulgelände, Bürovorstädte, Gewerbe- und Industrieflächen. Wären im suburbanen Umland keine Straßen vorhanden, die diese ausgedehnten Raumeinheiten unterschiedlicher Nutzungen verbinden würden, dann müsste die Funktionsfähigkeit US-amerikanischer Stadtlandschaften ernsthaft in Frage gestellt werden. Je weiter man sich von der Kernstadt entfernt, desto neuer wird die Bebauung. Man erkennt neu erbaute Bürogebäude in *office parks*, frisch eingeweihte große Shopping Center und neu errichtete Wohnvororte. Alles mutet an wie aus einem Werbeprospekt. Straßen, Grünanlagen und Tennisplätze sind in perfektem Zustand; auf Garageneinfahrten stehen die jüngsten Modelle verschiedenster Automarken – Symbole eines Wohlstands, der sich immer mehr aus den innenstadtnahen Wohnquartieren in die Außenbezirke verlagert (ROOST 2000, S. 26).

Das Durchqueren einer typischen Stadtregion der USA mit dem Pkw dauert mehr als eine Stunde. Neben einem hohen Verkehrsaufkommen auf den *arterial roads* ist dies besonders der ausufernden Größe des Siedlungskörpers zuzuschreiben. Die aus dem Flugzeug erkennbare räumliche Ausdehnung wird am Boden zu einer zeitlichen Belastung. Und nichts deutet darauf hin, dass die Inanspruchnahme neuer Flächen durch Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in Zukunft stagnieren oder gar zurückgehen wird. Endlich im ländlichen Raum angekommen, findet man hier völlig überraschend ein weiteres Shopping Center der neusten Generation. Mächtig, mit überdimensionierten Parkplätzen, umgeben von Fastfood-Restaurants und Tankstellen, stehen diese Ansiedlungen des Einzelhandels verlassen auf weitem Feld. Die Besitzer des Shopping Centers warten hier auf die nächste städtische Ausdehnung. Neue Eigenheimbesitzer werden in Zukunft das nahe gelegene Center zu schätzen lernen. Dass weitere Bebauung hier im ländlichen Raum nicht mehr lange auf sich warten lässt, zeigen bereits große Reklameschilder von Baufirmen: *New Houses – Coming Soon!*



Foto 1.1:
Urban Sprawl um Miami, Fl.
Foto: Schemionek 10/2004.

1.1 Untersuchungsgegenstand und Ziel der Studie

Das vorliegende Forschungsprojekt beschäftigt sich mit den weit ausgedehnten Stadtregionen der USA. Dabei wird die voranschreitende Zersiedelung nicht nur als ein flächenextensiver Landverbrauch verstanden; die ungeplante städtische Ausdehnung verursacht weitere vielfältige Probleme, die sich gegenseitig bedingen: Luftverschmutzung, Verkehrsstaus, Anonymität in den Vororten, Kriminalität, soziale Ungleichheit, städtebauliche Monotonie etc. Diese Probleme werden allgemein unter dem Begriff Urban Sprawl zusammengefasst (s. Kap. 2.1). Das neue Städtebaukonzept New Urbanism versteht sich als eine Alternative, diesen vielfältigen Problemen entgegenzuwirken (s. Kap. 2.3). Die Frage nach der Effektivität von New Urbanism auf einer Makro- und Mikroebene ist der zentrale Untersuchungsgegenstand dieser Studie (s.u.).

Der Begriff *sprawl* geht auf den Stadtplaner DRAPER zurück, der 1937 hiermit erstmals städtische Ausdehnung beschrieb. 1946 brachte der britische Planer OSBORN Urban Sprawl in Verbindung mit weiteren städtischen Problemen wie soziale Ungleichheit, ökonomische Mehrkosten, Schwächung der Innenstadt und Verkehrsprobleme für Arbeitspendler (NECHYBA & WALSH 2004, S. 177). Urban Sprawl ist seitdem beständiger Untersuchungsgegenstand der Stadtforschung (CLAWSON 1962, S. 94; ABRAMS 1971, S. 293f; HARVEY & CLARK 1965, S. 1; KNAAP & TALEN 2005, S. 107), erfährt aber seit den 1990er Jahren – insbesondere in den USA – mehr Aufmerksamkeit als je zuvor (BOLLIER 1998; EWING 1997; DUANY, PLATER-ZYBERK & SPECK 2000; GILLHAM 2002; SQUIRES 2002). Der Wirtschaftsboom der 1990er Jahre brachte mit dem Wohlstand auch eine nie dagewesene Menge an neuen Einfamilienhaussiedlungen in das Umland US-amerikanischer Städte. Quasi über Nacht entstanden neue Suburbs, Shopping Centers und *office parks*. *Edge cities* verschärfen zunehmend den Konkurrenzdruck auf die Kernstadt (s. Kap. 2.1.2). Vor diesem Hintergrund der Urban-Sprawl-Problematik muss das neue Städtebaukonzept New Urbanism gesehen werden. Es findet seinen Ursprung in den 1980er Jahren um die Architekten DUANY und PLATER-ZYBERK, die unter neotraditionellen Gesichtspunkten den Ferienort Seaside errichteten und 1993 mit weiteren Stadtplanern und Architekten den *Congress for the New Urbanism* gründeten (s. Kap. 2.3). Der Neotraditionalismus im Allgemeinen entspringt nach ELLIN (1996, S. 60ff) der *urban-historic-preservation*-Bewegung der 1970er Jahre. Heute ist New Urbanism zu einem breiten Diskussionsgegenstand geworden. Seine 650 Projekte sind weithin sichtbar und

beginnen, die Struktur der Stadtregionen zu verändern. Die täglichen Berichterstattungen über Urban Sprawl in lokalen und nationalen Medien geben dem neuen Städtebaukonzept Auftrieb. Bei diesen Erörterungen steht die Frage im Mittelpunkt, ob und wie es New Urbanism gelingen kann, Urban Sprawl und die damit verbundenen Probleme einzudämmen. Die wissenschaftliche Diskussion um New Urbanism hat mit den ersten Projektfertigstellungen eingesetzt. Sie kann in drei Phasen untergliedert werden (FALCONER AL-HINDI & TILL 2001, S. 192ff).

In der ersten Phase zu Beginn der 1990er Jahre finden sich vornehmlich populärwissenschaftliche Abhandlungen, die die vielfältigen Urban-Sprawl-Probleme beschreiben und New Urbanism mit seiner Rückkehr zu kleinstädtischen *communities* als geeigneten Lösungsansatz betrachten (LANGDON 1993; KUNSTLER 1993). Aus einer akademischen Perspektive haben hauptsächlich Architekten weitere Abhandlungen über New Urbanism publiziert, die das neue Städtebaukonzept jedoch mehr bewundern und vermarkten, als sich kritisch damit auseinanderzusetzen. Dies mag daran liegen, dass viele der Publikationen von New Urbanisten selbst verfasst wurden (DUANY & PLATER-ZYBERK 1991; CALTHORPE 1993; KATZ 1994). Ab Mitte der 1990er Jahre und mit der Fertigstellung weiterer New-Urbanism-Projekte haben sich dann in einer zweiten Phase weitere Disziplinen der Stadtforschung der New-Urbanism-Thematik angenommen. New Urbanism sieht sich zum Teil schwerer Kritik ausgesetzt, die von Sozialwissenschaftlern geäußert wird. Es wird der Vorwurf laut, dass New Urbanism einen fundamentalen Fehler vorausgegangener Städtebaukonzepte wiederholt, wenn die Auffassung vertreten wird, bauliche Rahmenbedingungen könnten Einfluss auf das menschliche Verhalten nehmen (s. Kap. 2.3.4.2; AUDIRAC & SHERMYEN 1994, S. 161; PLAS & LEWIS 1996, S. 109; HARVEY 1997, S. 68f; FAINSTEIN 2000, S. 451). Ein wesentlicher Kritikpunkt bezieht sich weiterhin darauf, dass bei New-Urbanism-Projekten die Intention mitschwingt, „anders“ bzw. „besser“ als herkömmliche Vororte und innerstädtische Viertel zu sein, wodurch letztere in ihrer Wahrnehmung noch negativer besetzt werden (TILL 1993, S. 709; SMITH 1993, S. 22f). Zudem bediene New Urbanism nur einen Markt für die weiße Mittelklasse (MCCANN 1995, S. 210), deren neotraditionellen *neighborhoods* auf der grünen Wiese faktisch zugangsbeschränkt sind (LEHRER & MILGROM 1996, S. 49; MARCUSE 2000, S. 6). In der dritten Phase, von Ende der 1990er Jahre bis heute, sind vermehrt empirische Studien veröffentlicht worden, die sich von den theoretischen Diskussionen absetzen und Aussagen mit Daten zu untermauern versuchen (KIM & KAPLAN 2004, S. 313; TALEN 2001, S. 199; TALEN 2002, S. 165; TALEN 2003, S. 77; FREEMAN 2001, S. 69). Dabei ist der kritische

Unterton gegenüber New Urbanism nicht unbedingt verlorengegangen. Die Fallstudien richten ihr Hauptaugenmerk auf einzelne New-Urbanism-*neighborhoods*. Allgemeiner Schwerpunkt der Untersuchungen ist die Ausprägung des gemeinschaftlichen Zusammenlebens, also die Frage, ob Architektur tatsächlich Einfluss auf das menschliche Verhalten nehmen kann oder ob das neotraditionelle Design lediglich eine Vermarktungsstrategie ist (FURUSETH 1997, S. 201; DOWLING 1998, S. 105; DUNCAN & DUNCAN 1998, S. 41; LUND 2003, S. 414). Weitere Studien beschäftigen sich mit dem Mobilitätsverhalten der *neighborhood*-Bewohner (CERVERO & RADISCH 1996, S. 127; CRANE 1996b, S. 117; BAE 2002, S. 9; PODOBNIK 2002, S. 7ff; BOARNET & CRANE 2001, S. 823) oder mit der ökologischen Nachhaltigkeit von New Urbanism (KAREIVA 2001, S. 16; TILL 2001, S. 220; ZIMMERMAN 2001, S. 249; BERKE et al. 2003, S. 397). Nach zwanzig Jahren New Urbanism und mit einer wachsenden Anwendung dieses Konzepts stellen sich nun auch Juristen die Frage, wie man Planungsgesetze umschreiben kann, um New Urbanism eine legale Basis bieten zu können (OHM & SITKOWSKI 2003, S. 783). In weiten Teilen der USA, sind New-Urbanism-Planungsstandards (z.B. hohe Bebauungsdichte und Funktionsmischung) noch immer illegal.

In Deutschland werden das US-amerikanische Phänomen Urban Sprawl und mögliche Gegenmaßnahmen zwar diskutiert, aber mit weit weniger Aktualität und Quantität als in den USA. Die Ausmaße der Zersiedelung sind bei uns (noch) schwächer ausgeprägt. Eine Beschäftigung mit städtischen Strukturen der USA ist aber aus einer europäischen Sicht angebracht, da sich US-amerikanische Entwicklungen mit einer zeitlichen Verzögerung oft auf Europa übertragen lassen und Urban-Sprawl-Symptome wie suburbane Einfamilienhaussiedlungen, Gewerbegebiete und Shopping Center längst auch zum Alltag vieler deutscher bzw. europäischer Vororte gehören (BRAKE, DANGSCHAT & HERFERT 2001). Zudem haben in den USA tätige europäische Stadtforscher als Außenstehende oft einen distanzierteren Blick auf aktuelle Problemfelder. In der deutschsprachigen Stadtgeographie finden sich Beiträge zu New Urbanism bislang nur punktuell (SCHWARZ 2000; KNOX & MARSTON 2001, S. 21¹; MORROW-JONES, MALECKI & ANACKER 2004, S. 46²; GAEBE 2004, S. 252). New Urbanism wird dann als eine „neue Variante von Suburbia“ dargestellt (LICHTENBERGER 2002, S. 283). In Deutschland haben sich hauptsächlich Stadtplaner und Architekten der New-Urbanism-Thematik angenommen (ROOST 2000; StadtBauwelt 2000, Heft 145). Im Jahr 2002 hat das Ladenburger Kolleg

¹ Lehrbuch der Humangeographie aus den USA, deutsche Übersetzung.

² Englischsprachiger Artikel in Petermanns Geographische Mitteilungen, 148, 2004/1

„Lebensperspektiven in der Zwischenstadt“ begonnen, in dem zwölf Wissenschaftler aus den Bereichen Stadtplanung, Soziologie, Ökonomie, Landschaftsplanung/Ökologie und Kulturwissenschaften Gestaltungsmöglichkeiten für die „Zwischenstadt“ in Deutschland diskutieren (SIEVERTS 1999; SIEVERTS 2004, S. 6f; vgl. ARING 1999). In diesem Zusammenhang wird New Urbanism genauer betrachtet, dessen Programmatik auch für Deutschland interessant sein könnte (BODENSCHATZ & SCHÖNIG 2004, S. 8ff, S. 147-164).

In den USA richten Stadtforscher im Allgemeinen ihr Augenmerk auf die *neighborhood*-Ebene von New Urbanism (s.o.). Dabei wird vergessen, dass New Urbanism weit mehr verfolgt, als nur neotraditionelle *neighborhoods* zu bauen. New Urbanism ist auch ein komplexes Regionalplanungskonzept, das die vielfältigen Urban-Sprawl-Probleme auf regionaler Ebene einzudämmen versucht (s. Kap. 3; CALTHORPE & FULTON 2001, S. 43ff; DUANY, PLATER-ZYBERK & SPECK 2000, S. 142ff; LECCESE et al. 2000, S. 13ff). Bislang wurde noch nicht untersucht, wie New Urbanism auf stadtreionaler Ebene von den entsprechenden politischen und administrativen Entscheidungsträgern angenommen und bewertet wird. Es gibt keine empirischen Untersuchungen über die regionalplanerische Wirksamkeit von New Urbanism. Diese „empirische Wissenslücke“ (BODENSCHATZ & SCHÖNIG 2004, S. 123) soll das vorliegende Projekt zu schließen beginnen.

1.2 Wissenschaftlicher Ansatz der Untersuchung

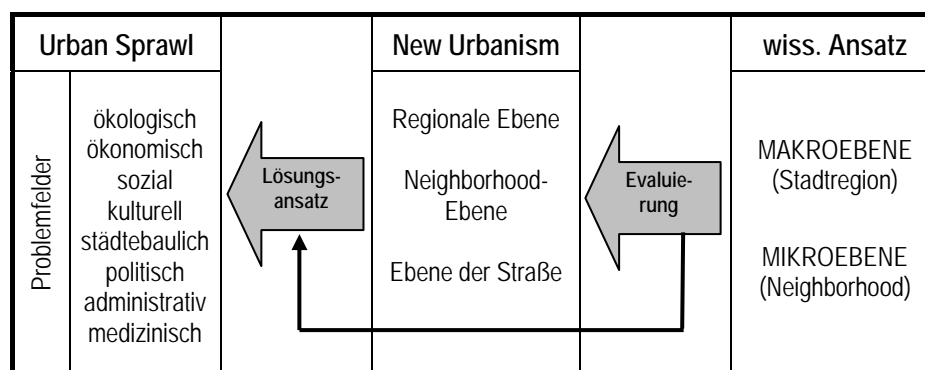


Abb. 1.1: Wissenschaftlicher Ansatz der Untersuchung. Quelle: eigener Entwurf.

Der wissenschaftliche Ansatz dieser Untersuchung ergibt sich aus der forschungsleitenden Fragestellung **Wie effektiv ist New Urbanism, um Urban Sprawl eindämmen zu können?** Wie bereits oben erwähnt, muss Urban Sprawl in seiner ganzen Komplexität von

Ökologie, Ökonomie, Städtebau, Politik und Geschichte verstanden werden (s. Kap. 2.1), um darauf aufbauend die Existenz von New Urbanism begründen zu können (s. Kap. 2.4). New Urbanism versteht sich als ein Lösungsansatz auf verschiedenen Ebenen, die notwendig sind, um den vielschichtigen Urban-Sprawl-Problemen effektiv entgegenzuwirken. Ausgehend von dieser mehrschichtigen Konzeption des New Urbanism, stützt sich die vorliegende Studie auf einen integrativen Ansatz, der New Urbanism in seiner ganzen Bandbreite analysieren kann und dabei die verschiedenen Problemfelder und Entwicklungen US-amerikanischer Stadtregionen berücksichtigt (Abb. 1.1). Ein integrativer Ansatz ist geeignet zu überprüfen, ob New Urbanism breit bzw. komplex genug ist, um gegen die heutigen stadtreionalen Probleme souverän vorgehen zu können. Zehn Hypothesen zu New Urbanism begleiten diesen Forschungsansatz (s. Kap. 2.4).

Auf der regionalen **Makroebene** (s. Kap. 3) beschäftigt sich die Studie mit der Effektivität von New Urbanism als Regionalplanungskonzept. Hier richtet sich der Blick insbesondere auf die Frage, wie New Urbanism auf stadtreionaler Ebene von verschiedenen Institutionen bewertet und angenommen wird und welche Wirkungen dies auf Urban Sprawl ausübt. Daran anschließend wird auf der lokalen **Mikroebene** (s. Kap. 4) analysiert, welche Charakteristika New-Urbanism-*neighborhoods* auszeichnen und ob sich diese *neighborhoods* sinnvoll in eine übergeordnete Regionalplanung integrieren lassen.

Als stadtreionale Fallbeispiele der Makroebene dienen die MSA Atlanta, die PMSA Denver-Boulder und die PMSA Portland-Vancouver³ (Abb. 1.2 & 1.3). Die drei Städte unterscheiden sich der Ausprägung ihres Urban Sprawl nach, obwohl ihre historische Entwicklung bis circa 1950 mehr oder weniger gleich verlief. Auch heute noch sind die drei Kernstädte mit einer Einwohnerzahl zwischen 420.000 und 550.000 Personen in ihrer Größe vergleichbar (US Census 2000). In ihrer stadtreionalen Ausdehnung zeigen sich aber deutliche Unterschiede. Atlanta als kleinste der drei Kernstädte weist den größten Flächenverbrauch im Umland auf, gefolgt von Denver und Portland (s. Kap. 3.3 – 3.5). Ein Vergleich dieser drei Stadtregionen bietet sich weiterhin an, da sich alle drei während der 1990er Jahre einem starken Bevölkerungszuwachs ausgesetzt sahen. An den drei Städten kann somit verdeutlicht werden, wie auf das Phänomen Urban Sprawl – in verschiedenen Regionen der USA – unterschiedlich reagiert wird und ob die Anwendung bzw. Nicht-Anwendung von New Urbanism Einfluss auf die Struktur des städtischen Siedlungskörpers nimmt.

³ MSA: Metropolitan Statistical Area, PMSA: Primary Statistical Metropolitan Area

Atlanta hat in der wissenschaftlichen Literatur insbesondere durch vielfältige Urban-Sprawl-Probleme Aufmerksamkeit hervorgerufen. An Atlanta wird deutlich, dass Urban Sprawl weit mehr als flächenhafte Zersiedelung ist. Stadtplanung in Atlanta fördert beispielsweise Nachteile für sozial Schwache (BULLARD 2000, S. 1; KEATING 2001, S. 43; NELSON 2001, S. 1087), ist umweltschädlich (BULLARD et al. 2000, S. 21; CREECH & BROWN 2000, S. 187) und aus medizinischer Sicht für den einzelnen ungesund (FRUMKIN 2002, S. 201). Denver kämpft um seinen Ruf, in einer behüteten und touristisch attraktiven Naturlandschaft zu liegen. Unter anderem deswegen werden alternative Planungen realisiert, um sich auch weiterhin als bevorzugter Standort für Touristen, Unternehmen und Bürger vermarkten zu können. Administrative Streitigkeiten verschiedener Gebietskörperschaften innerhalb der Stadtregion sind diesem Ziel nicht immer zuträglich (LEWIS 1996, S. 120; RUSK 2003, S. 7ff;

NOEL 2000, S. 178; MURRAY 2002, S. 235). Portland gilt seit mehr als drei Jahrzehnten als Vorbild regionaler Planung. (ABBOTT 2001; ABBOTT 2002; S. 207). Die Effektivität der Maßnahmen ist in den USA häufiger Diskussionsgegenstand (GILLHAM 2002; S. 156, 221f; BOLLIER 1998, S. 33; DEGROVE 1993, S. 146ff). Es wird gefragt, ob eine mögliche Anwendung der „Portland-Prinzipien“ auch Erfolge für andere Städte der USA mit sich bringen kann. Im Zuge eines starken Bevölkerungswachstums werden Portlands Planungsinstrumentarien gegenwärtig auf die Belastungsprobe gestellt (OZAWA 2004).

Metropolitan Statistical Area (MSA)

- Eine MSA setzt sich laut US Census aus einer Stadt bzw. einem urbanisierten Gebiet mit mindestens 50.000 Einwohnern plus Umland zusammen. Stadt und Umland müssen eine Mindestbevölkerung von 100.000 Personen aufweisen.
- Ein urbanisiertes Gebiet hat eine Bevölkerungsdichte von mindestens 1.000 Personen pro Quadratmeile.
- Administrative Grenzen einer MSA sind Countygrenzen. Eine County wird einer MSA zugeordnet, wenn ein Teilbereich der County-Gesamtfläche urbanisiert ist.
- Wachsen zwei oder mehrere MSAs zusammen, dann bilden sie eine *Consolidated Metropolitan Statistical Area* (CMSA) mit mindestens 1.000.000 Einwohnern.
- Die einzelnen MSAs, die zu einer CMSA zusammengeschlossen werden, werden in PMSAs umbenannt (*Primary Metropolitan Statistical Area*).
- Beispiel: Der US Census benennt die Stadtregion Denver offiziell als Denver-Boulder-Greely CMSA. Dies bedeutet, dass sich diese CMSA aus den drei PMSAs Denver, Boulder und Greely zusammensetzt.
- Grundlage für die vorliegende Studie ist nur die Denver-Boulder CMSA, da diese aus historischen und wirtschaftlichen Gründen eine Einheit bildet (vgl. RUSK 2003, S. 3). Dasselbe gilt für die Portland-Vancouver-Salem CMSA. Grundlage für die Studie ist nur die Portland-Vancouver PMSA (vgl. ABBOTT 2001, S. 15). Für Atlanta gilt die MSA Atlanta.

Abb. 1.2: Hintergrundinformation „Metropolitan Statistical Area“. Quelle: US Census 2000.



Abb. 1.3: Lage der drei Fallbeispiele Atlanta, Denver und Portland.
Kartographie: J. BREUNIG.

In jeder der drei Stadtregionen wurde je eine *New-Urbanism-neighborhood* zur genaueren Betrachtung ausgewählt (s. Kap. 4). Dabei wurde darauf geachtet, nur fertiggestellte bzw. fast fertiggestellte Siedlungen untersuchen zu können. Die Auswahl der *New-Urbanism-neighborhoods* in Atlanta, Denver und Portland stützen sich auf eine Projektaufstellung des *Congress for the New Urbanism*. Die drei Siedlungen zeichnen sich durch jeweilige Besonderheiten aus. Riverside ist die erste funktionell gemischte Wohnsiedlung in der Stadtregion Atlanta. In einer Region, wo überdimensionale Wohngebiete zum Alltag gehören, hat Riverside viel Aufsehen hervorgerufen (s. Kap. 4.2.1). New Urbanism ist vornehmlich für seine neotraditionellen Stilelemente bekannt. Prospect bei Denver widerlegt, dass New Urbanism nur in diesem Architekturstil verwirklicht werden kann. Mit seinen postmodernen Einfamilienhäusern ist es unter den 650 New-Urbanism-Vierteln der USA das außergewöhnlichste (s. Kap. 4.2.2). Orenco Station bei Portland bezeichnet sich selbst als *Most Awarded Community*. Die Popularität der Siedlung geht aber nicht nur auf die Bauunternehmer zurück, sondern muss auch im regionalen Kontext Portlands gesehen werden (s. Kap. 4.2.3).

In der heutigen bzw. postmodernen Zeit fällt Stadtregionen im Zuge globaler Verflechtungen und neoliberalen Wirtschaftens eine besondere Rolle zu (s. Kap. 2.2.2.3 & Kap. 3.2). Sie werden zu Plattformen oder Drehscheiben der Weltwirtschaft und müssen sich in einem schärfer werdenden Konkurrenzkampf gegen andere Stadtregionen behaupten (ELSNER 2000, S. 575ff; EINIG, FÜRST & KNIELING 2003, S. Iff; LAQUIAN 2002, S. 122). Der Nationalstaat stellt in diesem Zusammenhang immer weniger Hilfen zur Verfügung und setzt auf die Eigenständigkeit der (Stadt-) Regionen. Gleichzeitig wälzt er Verantwortungen nach unten auf die regionale Ebene ab, ohne aber seine politische Macht

einzuschränken (ELSNER 2000; SMITH 2002, S. 427; ROY 2002, S. 31, 35). Dieser „neue Regionalismus“ (MACLEOD 2001, S. 804; ELSNER 2000, S. 575) stellt Stadtregionen vor Herausforderungen. Es geht dabei nicht nur um die Frage der Wettbewerbsfähigkeit, sondern auch um eine geeignete Art der Regier- und Verwaltbarkeit der sich ausdehnenden städtischen Siedlungskörper. Die Betrachtung von New Urbanism auf regionaler Ebene bzw. als Regionalplanungskonzept muss daher auch im Gesamtzusammenhang der postindustriellen Stadtregion gesehen werden. Es stellt sich die Frage, welche regionalen Regierungsformen (*regional governance*; STREN 2002, S. 9ff; EINIG, FÜRST & KNIELING 2003, S. Iff) sich in der Praxis bewähren werden, um die vielfältigen stadtreionalen Probleme, wie Urban Sprawl, soziale Ungleichheit, Transportinfrastruktur etc., bestmöglich handhaben zu können. Wirtschaftlich stark nach außen können sich nur jene Stadtregionen präsentieren, deren Innenprobleme gering sind. Nur wer innerlich ausgeglichen und gesund ist, strahlt Attraktivität aus. Anziehungskraft ist für Stadtregionen das Schlagwort, um im zunehmenden Wettbewerb bestehen zu können (s. Kap. 3.1). Kurzfristige Strategien, wie subventionierte Gentrifizierung, sind dabei keine geeigneten Ansätze, da sie langfristig stadtreionale Innenprobleme verschärfen werden (SMITH 2002, S. 427).

Das vorliegende Forschungsprojekt versucht unter diesem aktuellen Blickwinkel, die Effektivität von New Urbanism als Regionalplanungskonzept in postindustriellen Stadtregionen zu untersuchen. Wissenschaftstheoretisch ordnet sich damit diese stadtreographische Studie in die postmoderne Stadtforschung ein (s. Kap. 2.2.2.3). New Urbanism selbst ist keine eigene Theorie oder ein akademisches Projekt (FAINSTEIN 2000, S. 451). New Urbanism und seine realisierten Projekte können aber als baulicher Ausdruck einer sich verändernden Gesellschaft verstanden werden. Somit bleibt die Stadt bzw. Stadtregion auch heute Spiegelbild der Gesellschaft und deren Geistesleben (SIMMEL 1903, S. 237).

1.3 Forschungsmethode

Die Forschungsmethode ist mehrgliedrig. Sie richtet sich weitestgehend nach dem Aufbau der Studie (Abb. 1.4). Der allgemeine Überblick basiert auf einschlägiger Literatur und eigenen Beobachtungen zu Urban Sprawl und New Urbanism. Die Ergebnisse zu den stadtreionalen Makroebenen stützen sich hauptsächlich auf qualitative

Experteninterviews, während die Ergebnisse der Mikroebenen aus den quantitativen Haushaltsbefragungen hervorgehen. Beobachtungen und Kartierungen in mehreren New-Urbanism-Projekten in den USA ergänzen die Methode (Abb. 1.5). Dieser Ansatz wird durch die komplexe Thematik des Untersuchungsgegenstandes gerechtfertigt. Die Vielschichtigkeit der Urban-Sprawl-Problematik sowie der ganzheitliche New-Urbanism-Ansatz erfordern eine breitgefächerte Herangehensweise, um das Thema in seiner vollen Bandbreite darstellen zu können. Dabei bilden qualitative und quantitative Sozialforschung kein Gegensatzpaar. Sie ergänzen sich vielmehr gegenseitig. Die Feldforschungen in den USA wurden im Dezember 2002 sowie in den Monaten Februar, März, April und August 2003 durchgeführt.

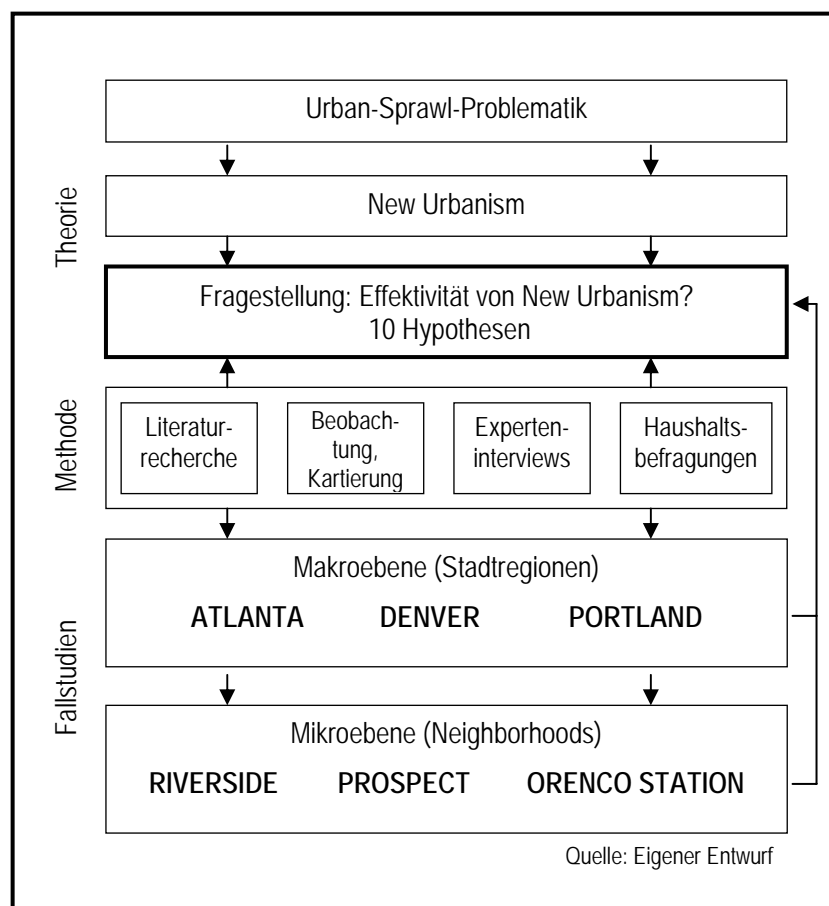


Abb. 1.4: Konzeptioneller Aufbau der Untersuchung.

	Thema	Methode
Deduktion ↓	1. Allgemeiner Überblick (Urban Sprawl & New Urbanism)	Literaturrecherche; Beobachtung; Kartierung
	2. Makroebene	Experteninterviews
	3. Mikroebene	Haushaltsbefragungen

Abb. 1.5: Methoden des Forschungsprojekts. Quelle: Eigener Entwurf.

1.3.1 Literaturrecherche, Beobachtung, Kartierung, Konferenzteilnahme

Den Beginn der Untersuchung bildet ein dreiwöchiger Forschungsaufenthalt in Washington, D.C., hauptsächlich in der *Library of Congress*. Hier wurde aktuelle stadtgeographische Literatur zur Thematik gesichtet. Washington hat sich außerdem angeboten, da neben der *Library of Congress* weitere Forschungseinrichtungen mit eigenen Bibliotheken hier zu finden sind. Insbesondere sind das *Urban Land Institute*, das *Urban Institute*, die *Brookings Institution* sowie das *Metropolitan Institute* an der *Virginia Tech* zu nennen. Alle genannten Einrichtungen beschäftigen sich hauptsächlich bzw. zu einem Großteil mit städtischen Aspekten und Fragestellungen. Zudem bot sich hier die Möglichkeit, erste richtungsweisende Experteninterviews durchzuführen.

In den öffentlichen Bibliotheken der drei Stadtregionen Atlanta, Denver und Portland wurde während der jeweils einmonatigen Aufenthalte Literatur zu lokal- und regionalspezifischen Gegebenheiten gesucht. Insbesondere konnten anhand der vorgefundenen Literatur die historischen Abrisse der drei Stadtentwicklungen gut zusammengestellt werden. Dokumente zu den individuellen Suburbanisierungstendenzen lassen sich hier besser als in großen allumfassenden Bibliotheken finden. Den Abschluss der Literaturrecherche hat ein einmonatiger Forschungsaufenthalt in der Bibliothek des JOHN-F.-KENNEDEY-Instituts in Berlin gebildet. – Zur Urban-Sprawl-Problematik schreiben inzwischen auch alle lokalen und regionalen Tageszeitungen der USA. Ihre Artikel über Zersiedelung und Landnutzung sind hilfreich, um sich über lokalspezifische aktuelle Strukturen zu informieren. Die für diese Artikel verantwortlichen Journalisten und Redakteure verfügen oft über ein fundiertes Fachwissen. Einige Zeitungsartikel werden daher ebenfalls zitiert.

Während der Forschungsaufenthalte in den USA wurden zahlreiche New-Urbanism-Projekte besucht, um sich mit dem Städtebaukonzept in der Praxis vertraut zu machen. Dabei spielte die teilnehmende Beobachtung eine wichtige Rolle. Die aus dieser Methode gewonnenen Erkenntnisse wurden schriftlich in einem Arbeitsbuch festgehalten. Weiterhin wurden die drei für diese Studie ausgewählten *neighborhoods* ihrer Bebauung nach kartiert. – Die Teilnahme an der Jahreskonferenz der *American Planning Association* (APA) im April 2004 in Washington, D.C., bot die Möglichkeit, sich intensiv mit New-Urbanism-Experten auszutauschen sowie das Forschungsprojekt zu diskutieren.

1.3.2 Experteninterviews

Als häufig angewendete qualitative Forschungsverfahren, tragen Experteninterviews zum Verständnis sozialer Phänomene bei, die nicht unbedingt quantitativer Messungen bedürfen. In diesem Forschungsprojekt ist es Ziel der Experteninterviews, fundierte Aussagen über stadregionale Verhältnisse zu gewinnen. Die in Interviews gewonnenen Informationen basieren auf den praxisbezogenen Kenntnissen, dem Fachwissen, der sozialen Eingebundenheit in die Stadtregion sowie der beruflichen Funktion der Experten. Da Experten Sachverständige für ihr spezielles Arbeits- oder Forschungsfeld sind und sich bei ihnen theoretisches Wissen und praktische Erfahrung miteinander verbinden, können Experten qualifiziert Auskunft und Hinweise bezüglich einer Problemstellung geben. Auf diese Weise erhält der Interviewer einen Überblick über komplexe Sachverhalte und ausführliche Antworten auf spezielle Fragen (HILLMANN 1994, S. 206; FLICK 2004, S. 139ff; SCHNELL, HILL & ESSER 1999, S. 300). Insgesamt wurden 72 Experten in Washington, Atlanta, Denver, San Francisco und Portland befragt. Die Interviews fanden stets als persönliche Einzelgespräche statt und orientierten sich an einem halbstandardisierten Leitfaden (s. Anhang). Bis auf wenige Ausnahmen waren die Gesprächsorte auch die Arbeitsplätze der Experten. Ziel der Interviews war es, Informationen insbesondere zu folgenden Themenfeldern zu erhalten:

- Urban-Sprawl-Situation in den jeweiligen Stadtregionen
- stadregionale Planungsmaßnahmen gegen Urban Sprawl und deren Effizienz
- Bedeutung von New Urbanism für Stadtregionen
- Einschätzung von New Urbanism
- Bewertung ausgewählter New-Urbanism-Projekte innerhalb der Stadtregionen.

Bei der Auswahl der Experten wurde darauf geachtet, ein ausgewogenes Verhältnis innerhalb der Berufsgruppen einzuhalten. Ergebnisse veränderten sich möglicherweise, wenn zum Beispiel nur Vertreter der Immobilienwirtschaft zur Urban-Sprawl-Problematik befragt worden wären. Ein breites Expertenspektrum führt zu einem differenzierteren Bild der Problemstellung, da diese aus verschiedenen Blickwinkeln begutachtet wird. Es wurden Experten der folgenden Bereiche berücksichtigt:

- Politik (nationale, bundesstaatliche, regionale und lokale Ebene)
- Architektur und öffentliche Stadtplanung
- Wirtschaft und insbesondere Immobilienwirtschaft

- Bürgerinitiativen, Umweltgruppen und gemeinnützige Organisationen
- Wissenschaft
- Presse.

Die Fragen des Leitfadens variierten leicht entsprechend der Person, die befragt wurde. Im Durchschnitt dauerte eine Befragung ca. 45 Minuten, die protokollarisch aufgezeichnet wurde. Die Aussagen der Experten wurden nach Themen strukturiert und zur besseren Übersichtlichkeit tabellarisch dargestellt. Die Auswertungen sowie die Liste der befragten Experten finden sich im Anhang.

1.3.3 Haushaltsbefragungen

In den Stadtregionen Atlanta, Denver und Portland wurde jeweils eine New-Urbanism-Siedlung zur genaueren Untersuchung ausgewählt. Ziel der Untersuchung auf der Mikroebene war, die sozio-ökonomischen Merkmale der Bewohner sowie deren Meinungen zu New Urbanism zu erfassen. Die Auswertungen können Auskunft darüber geben, ob sich New-Urbanism-Viertel tatsächlich von konventionellen Vororten unterscheiden, etwa hinsichtlich funktioneller und sozialer Mischung. Außerdem werden die Ergebnisse der Haushaltsbefragungen mit den Forderungen des New Urbanism verglichen. Es wird sich zeigen, ob Theorie und Praxis des neuen Städtebaukonzepts weitestgehend identisch sind oder differieren.

Die Haushaltsbefragungen in den drei ausgewählten *neighborhoods* fanden jeweils an verschiedenen Wochentagen immer in Gegenwart des Interviewers statt. Für die Stichprobe wurde versucht, jede Wohneinheit innerhalb einer *neighborhood* aufzusuchen, um eine relativ gleichverteilte Haushaltsbefragung durchführen zu können. In den *neighborhoods* Prospect (bei Denver) und Orenco Station (bei Portland) stellte dies keine weiteren Schwierigkeiten dar, da die Siedlungen öffentlich und frei zugänglich sind. Riverside (bei Atlanta) hingegen ist zu knapp zwei Drittel zugangsbeschränkt. Viele Interviews wurden bereits an der Hauptsprechanlage am Eingangstor von Bewohnern abgelehnt. In allen drei *neighborhoods* wurde aber jeder Haushalt zumindest einmal, meist zweimal, aufgesucht bzw. kontaktiert. Die Rate der durchgeführten Interviews liegt bei 12 Prozent, das heißt, etwa jeder neunte Haushalt konnte erfolgreich befragt werden. Die

Gesamtzahl der erfolgreich durchgeführten Interviews liegt bei 162, die Gesamtzahl aller Haushalte bei 1.419 (Tab. 1.1).

Die Befragungen fanden durch einen Interviewer statt. Pro *neighborhood* wurde ein zeitlicher Rahmen von vier Tagen festgesetzt. Dabei waren in allen drei Befragungsgebieten Freitag spätnachmittag und Samstag vormittag am erfolgreichsten. An normalen Wochentagen war die Erfolgsrate sehr gering, da die meisten der Bewohner außerhalb der *neighborhoods* berufstätig sind. Abends an Wochentagen wurden zwar viele potenzielle Bewohner in ihren Haushalten angetroffen, die aber nach Feierabend oft nicht bereit waren, an einer Befragung teilzunehmen. In Prospect waren die Bewohner generell sehr auskunftsfreudig, da die durchgeführte Befragung die erste ihrer Art war. In Orenco Station hatten bereits zuvor verschiedene Befragungen zum Leben in einer New-Urbanism-Siedlung stattgefunden, so dass hier die Motivation der zu Befragenden etwas geringer war (PERSON 2001, S. 66; PODOBNIK 2002, S. 2). In Riverside gab es neben der Zugangsbeschränkung Schwierigkeiten durch das Management, das die Befragung zu unterbinden versuchte, da sie angeblich mit einer jährlich stattfindenden Bewohnerbefragung zeitlich kollidierte.

Als Einzelinterviewer stößt man bei quantitativen Bevölkerungsbefragungen an zeitliche und organisatorische Grenzen. Eine höhere Erfolgsrate könnte womöglich durch einen größeren Interviewerstab sowie eine längere Zeitspanne bei den Datenerhebungen erreicht werden. Wenn möglich, wurden die sozio-ökonomischen Daten mit denen des US Census 2000 verglichen, um eine zusätzliche Absicherung zu erhalten.

	Prospect	Riverside	Orenco Station
N = 1.419	338	527	554
n = 162	43	58	61
Erfolgsrate in %	13	11	11
Befragungstage	Mi., 20.11.2002	Mi., 12.03.2003	Fr., 04.04.2003
	Do., 12.12.2002	Do., 13.03.2003	Sa., 05.04.2003
	Sa., 07.12.2002	Sa., 15.03.2003	Mi., 16.04.2003
	Fr., 13.12.2002	Do., 20.03.2003	Fr., 18.04.2003

N = alle Haushalte einer Siedlung, n = befragte Haushalte einer Siedlung

Tab. 1.1: Erfolgreich durchgeführte Interviews in den drei Neighborhoods.

Der Fragebogen (s. Anhang) ist darauf ausgerichtet, Informationen über das Leben in einer New-Urbanism-*neighborhood* zu erhalten. Besonders steht dabei die Frage im Mittelpunkt, ob Alltagsaktivitäten der dortigen Bewohner anders als in konventionellen Suburbs

ausgeprägt sind. Weiterhin sollen die Daten Auskunft darüber geben, ob und wie die theoretischen Vorüberlegungen des neuen Städtebaukonzepts in die Praxis umgesetzt wurden. Ist die Gemeinschaft in New-Urbanism-Siedlungen tatsächlich stärker ausgeprägt als in herkömmlichen Vororten? Benutzen New-Urbanism-Bewohner alternative Transportmittel? Ist die Fußgängeraktivität höher? Wohnen in den ausgewählten *neighborhoods* tatsächlich Bewohner aller Einkommensgruppen? Der Fragebogen richtet sein Augenmerk auf drei Themenschwerpunkte:

- Sozio-ökonomische Merkmale der Bewohner;
- Ausprägung der Alltagsaktivitäten;
- Bewertung des New-Urbanism-Konzepts aus Sicht der Bewohner.

Im Allgemeinen waren die Befragten auskunftsfreudig. Da die Befragung stets in Gegenwart des Interviewers erfolgte, kamen neben der einfachen Datenerhebung auch weitere Gespräche im Anschluss zustande, die über die standardisierte Befragung hinausgingen. Für den Großteil der Befragten war der Fragebogen verständlich aufgebaut, da ein direkter Bezug zu den meisten Fragen hergestellt werden konnte. Im Durchschnitt dauerte eine Befragung 10 – 15 Minuten.

2 Theoretischer Hintergrund

Ausgangspunkt dieser Studie ist die gegenwärtige Urban-Sprawl-Problematik US-amerikanischer Stadtregionen. Flächenhafte Zersiedelung, unkontrollierte Überbauung von Freiflächen und insbesondere der zähfließende Verkehr in den weitausgedehnten suburbanen Siedlungsflächen zeigen seit Beginn der 1990er Jahre, dass das Ideal des freistehenden Einfamilienhauses im Grünen in Frage gestellt werden muss. Zu groß sind die negativen Folgen geworden, die eine seit über 50 Jahre ungebremste Suburbanisierung mit sich gebracht hat. Wirtschaft, Politik, Umweltgruppen und andere Bündnisse haben inzwischen eine Vielzahl unterschiedlichster Initiativen gegründet, um gegen weitere Zersiedelung vorgehen zu wollen. Das alternative Städtebaukonzept New Urbanism steht dabei im Vordergrund und gibt Anlass zu breiten Diskussionen. – Das Kapitel „Theoretischer Hintergrund“ versucht, das komplexe Gebilde Urban Sprawl verständlich darzustellen und es in den kultur-historischen Rahmen der US-amerikanischen Gesellschaft einzuordnen. Anhand dieser Erörterungen wird dann die gegenwärtige Popularität von New Urbanism verständlich, der im Anschluss diskutiert wird.

2.1 Urban Sprawl

2.1.1 Definitionsversuche und Merkmale

Bis heute gibt es keine allgemeingültige Definition für Urban Sprawl. Übersetzt man Urban Sprawl ins Deutsche, gibt der Begriff Zersiedelung die Bedeutung des Wortes am Besten wieder. Allerdings greift Zersiedelung zu kurz, da weitere Probleme, die durch Urban Sprawl verursacht werden, hiermit nicht abgedeckt werden. Mit Zersiedelung verbindet man unorganisierte Landnutzung und daher übermäßigen Flächenverbrauch. Zersiedelung erinnert aber weniger an ökonomische, soziale oder infrastrukturelle Probleme. In der Planungs- und sozialwissenschaftlichen Literatur des US-amerikanischen Raums gibt es eine Vielzahl von Definitionen, die Urban Sprawl zu greifen versuchen. Diese lassen sich in sechs Gruppen zusammenfassen (GALSTER et al. 2001, S. 682):

1. *Definition nach Beispiel:* Urban Sprawl wird anhand einer ausgewählten Stadtregion definiert, die beispielhaft typische Urban-Sprawl-Elemente, wie Brachflächen, geringe Bebauungsdichte oder weitflächige Einfamilienhaussiedlungen in sich vereint. Oft zitiertes Beispiel hierfür ist Los Angeles (GEDDES 1997, S. 40).
2. *Definition nach ästhetischen Gesichtspunkten:* Urban Sprawl wird aus städtebaulich-ästhetischer Sicht und aufgrund seiner typischen Entwicklungsmuster meist als „hässliche Bebauung“ (KUNSTLER 1993, S. 121) definiert. Allerdings ist der Begriff „Ästhetik“ sehr schwer – wenn überhaupt – zu definieren. Besonders während der 1960er und 1970er Jahre finden sich diese Definitionen (ABRAMS 1971, S. 293f; CLAWSON 1962, S. 94).
3. *Definition nach (negativen) Auswirkungen:* Urban Sprawl wird anhand seiner negativen Auswirkungen, wie hohe Pkw-Abhängigkeit, Ausgrenzung sozial Schwacher in besonderen Stadtteilen, räumliche Funktionstrennung oder Verlust landwirtschaftlicher Flächen definiert. Diese Art der Definition ist allerdings eher eine Beschreibung, die darstellt, was Urban Sprawl bewirkt, ohne die Ursachen zu berücksichtigen (Sierra Club 1998, S. 2; DOWNS 1999, S. 955).
4. *Definition nach Konsequenz:* Urban Sprawl ist die Konsequenz einiger unabhängiger Variablen, wie zergliederte lokale Verwaltungen, schwach ausgeprägte Raumplanung oder monofunktionale Gebietsausweisungen⁴ (BURCHELL et al. 2002, S. 43ff; ORFIELD 1997, S. 72).
5. *Definition nach ausgewählten Bebauungsmustern:* Urban Sprawl wird anhand ausgewählter typischer Bebauungsmuster definiert. Die am häufigsten genannten sind geringe Bebauungsdichte, Freiflächen, Distanz zu zentralen Versorgungseinrichtungen, Gewerbestreifen oder die räumlich separate Verteilung von Wohnbebauung, Arbeitsstätten und Einkaufsmöglichkeiten (ALTSHULER & GOMEZ-IBANEZ 1993, S. 41).
6. *Definition nach Prozess:* Urban Sprawl wird als ein Prozess definiert, unter dem die räumliche Ausdehnung städtischer Gebiete über einen gewissen Zeitraum verstanden wird (HARVEY & CLARK 1965, S. 1; GILLHAM 2002, S. 8).

Alle sechs Kategorien der aufgeführten Definitionsversuche verdeutlichen die Schwierigkeit, die volle Bandbreite der Urban-Sprawl-Problematik in nur einer Definition zu fassen. Hinzu kommt der prozessuale Charakter von Urban Sprawl. US-amerikanische Stadtregionen sind keine statischen Gebilde, sondern sie dehnen sich täglich weiter aus.

⁴ GALSTER et al. (2001) unterscheiden zwischen „negativen Auswirkungen“ und „Konsequenz“. Der Unterschied ist jedoch nicht immer ersichtlich.

Um die Komplexität von Urban Sprawl stärker hervorzuheben, ergänzen einige Autoren ihre Definitionen mit Merkmalsbeschreibungen. Nach DOWNS (1998, S. 1) sind zehn Merkmale für Urban Sprawl charakteristisch:

- Städtisches Wachstum ist nach außen unbegrenzt.
- Die Bebauungsdichte ist gering.
- Bei der Bebauung werden Freiflächen übersprungen.
- Raumplanungszuständigkeiten sind unter vielen kleinen Gebietskörperschaften aufgeteilt.
- Dominierende Fortbewegungsmittel sind private Kraftfahrzeuge.
- Übergeordnete Raumplanungsbehörden fehlen.
- Typisch sind großflächige Gewerbestreifen entlang von Ausfallstraßen.
- Zwischen den einzelnen Gemeinden innerhalb einer Stadtregion gibt es große finanzielle Unterschiede.
- Zonen verschiedener Funktionen (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Erholung) sind räumlich voneinander getrennt.
- Erschwinglicher Wohnraum für sozial Benachteiligte wird erst durch den Fortzug wohlhabenderer Bevölkerungsschichten aus den baulich älteren Vororten (*inner ring suburbs*) geschaffen.

Ausführlichere Merkmalsbeschreibungen finden sich zum Beispiel bei DUANY et al. (2000, S. 5ff), EWING (1994, S. 1ff) oder GILLHAM (2002, S. 83ff). Die einzelnen Autoren messen den unterschiedlichen Merkmalen mehr oder weniger Bedeutung zu. Zusammengefasst lässt sich als gemeinsame Aussage festhalten, dass sich Urban Sprawl aus verschiedenen und voneinander getrennten Landnutzungskomponenten zusammensetzt. Fünf Komponenten können unterschieden werden.

1. *Housing subdivisions*: Die erste der fünf auffälligen Komponenten sind die so genannten *housing subdivisions*, die sich wie „Einfamilienhausteppiche“ (BODENSCHATZ 2003, S. 12; Foto 2.1) über die Landschaft erstrecken. Diese Gebiete werden ausschließlich zur Wohnfunktion genutzt, das heißt, dass sich hier keine Einkaufsmöglichkeiten, keine Arbeitsstätten oder Erholungseinrichtungen befinden. Ähnlich aussehende, austauschbare Einfamilienhäuser und der Mangel an belebten öffentlichen Plätzen lassen diese fälschlicherweise oft als *villages*, *towns* oder *neighborhoods* bezeichneten Wohngebiete monoton und ausdruckslos erscheinen.



Foto. 2.1: Neue Einfamilienhaussuburb im Westen Denvers. Foto: SCHEMIONEK 11/2002

2. *Commercial strip development*: Einkaufszentren, Gewerbestreifen und Shoppingmalls bilden die zweite Urban-Sprawl-Komponente. Auch hier ist charakteristisch, dass diese flächenextensiven Einkaufsstandorte rein monofunktional genutzt werden. Umgeben von überdimensionierten Parkflächen und verkehrsgünstig an großen Ausfallstraßen oder Autobahnkreuzen gelegen, lässt sich nahe diesen Gebieten – und auf gar keinen Fall in fußläufiger Entfernung – keine Wohnbebauung finden. Um diese Gebiete zu erreichen, sind Pkws erforderlich.
3. *Office parks*: Die dritte Landnutzungskomponente in US-amerikanischen Stadtregionen sind *office parks* oder *business parks*, wo Büros und Arbeitsplätze des Tertiären Sektors in meist nur ein- bis zweistöckigen Gebäuden untergebracht sind (HAHN 2001, S. 274). Diese suburbanen Bürostandorte werden ausschließlich für Arbeitsstätten genutzt. Abgeleitet von der modernen Architekturvision freistehender Gebäude in Grünanlagen, gleichen die gegenwärtigen *office parks* im Allgemeinen riesigen Kästen inmitten von Parkplätzen. In der Vorstellung eines ländlichen Arbeitsplatzes abgeschieden in der Natur gelegen, haben *office parks* lediglich ihren idealistischen Namen sowie ihre Abgeschiedenheit behalten. In Wirklichkeit werden sie allerdings mehr von Schnellstraßen als von „Landschaft“ umgeben (DUANY et al. 2000, S. 6). Ähnlich verhält es sich mit *industrial parks*, die Arbeitsplätze des verarbeitenden Gewerbes beherbergen.
4. *Civic institutions*: Öffentliche Einrichtungen bilden die vierte Landnutzungskomponente. Rathäuser, Stadtverwaltungen, Kirchen, Schulen und weitere Einrichtungen (*civic institutions*) sind ebenfalls räumlich von den

Wohngebieten getrennt und in den meisten Fällen nur per Pkw zu erreichen. Die eigentliche Funktion, dass Bewohner an diesen öffentlichen Orten – meist im Stadtzentrum – zusammenkommen, um zu kommunizieren und Kultur zu erleben, ist aufgrund der Abgeschiedenheit im suburbanen Raum verloren gegangen.

5. *Roadways*: Straßen sind die fünfte und vielleicht wichtigste Landnutzungskomponente des Urban Sprawl. Ein asphaltiertes Streckennetz aus endlos langen Land-, Fern- und Bundesstraßen ist notwendig, um die anderen vier voneinander getrennten Komponenten miteinander verbinden zu können. Da jedes Teilstück im suburbanen Umland ausschließlich nur für eine Aktivität ausgewiesen ist, das gegenwärtige Alltagsleben aber aus einer Vielzahl Aktivitäten besteht, verwenden Vorortbewohner mehr Zeit und Geld als je zuvor, um sich von einem Ort zum nächsten fortbewegen zu können. Die meisten dieser Fortbewegungen finden in Kraftfahrzeugen statt, die von nur einer Person genutzt werden. Somit verursacht eine geringe Bevölkerungsanzahl ein übermäßiges Verkehrsaufkommen (DUANY et al. 2000, S. 7). Es verwundert nicht, dass zäh fließender Verkehr, Staus, lange Wegstrecken und Zeitverlust die Hauptbeschwerden sind, die genannt werden, wenn Bürger über die Nachteile des Urban Sprawl befragt werden (RUSK 2003, S. 6; TALEN 2001, S. 199ff). Für die Gemeinden bedeuten der kostenintensive Ausbau und Erhalt des Straßennetzes, dass ein Großteil ihrer Steuereinnahmen direkt in den Straßenbau fließt. An Investitionen in andere öffentliche Einrichtungen muss daher gespart werden.



Foto 2.2: Neighborhood um 1900 im Südosten Portlands, Bebauungsdichte: neun bis zwölf Wohneinheiten pro Acre (= 4047m²), heutige Suburbs: drei bis vier Wohneinheiten pro Acre.

Foto: SCHEMIONEK 09/2001

Urban Sprawl wird meist als „weitflächiges“, „nicht kompaktes“ oder „unkontrolliertes“ städtisches Wachstum beschrieben. Neben den fünf Landnutzungskomponenten ist daher die Bebauungsdichte (*density*) eines der wichtigsten Urban-Sprawl-Merkmale. Generell wird angenommen, dass Urban Sprawl dann vorhanden ist, wenn die Bebauungsdichte sehr niedrig ist (*low density*). Dichte kann über die Zahl der Menschen oder Wohneinheiten pro Quadratmeile definiert werden (BURCHELL 2000, S. 133; s. Kap. 2.1.3). Allerdings muss Dichte im nationalen Kontext gesehen werden. Stadtregionale Bebauungsdichten in den USA entsprechen im Allgemeinen nur etwa einem Zehntel der Dichten in Europa. Diese wiederum liegen weit unter den Dichten in Japan und erst recht unter denen, die man an Standorten wie Hongkong oder Indonesien finden kann. In all diesen Regionen sind die suburbanen Bebauungsdichten geringer als die Dichten in den Kernstädten. Urban Sprawl – bezogen auf das suburbane Umland US-amerikanischer Städte – ist Bebauung, die eine *relativ* geringe Dichte aufweist und dadurch kostspielig zu unterhalten ist. In den USA wird die Bebauungsdichte in Urban-Sprawl-Gebieten hauptsächlich mit den Dichten älterer US-Städte, deren Stadtzentren (*downtowns*) und alten Wohngebieten (*neighborhoods*) um 1900 verglichen (Foto 2.2; BURCHELL 2000, S. 133; FULTON 2000, S. 107ff). Zu den heute geringen Bebauungsdichten im suburbanen Umland der USA hat auch wesentlich das Fehlen einer koordinierenden Regionalplanung beigetragen. Unter dem Begriff *leapfrog development*⁵ wird die ungeplante Ausdehnung städtischer Gebiete durch den Bau von Wohn- und Gewerbegebieten sowie von *office parks* unter gleichzeitiger Auslassung von Freiflächen verstanden. Grünflächen und Bauerwartungsland, die eigentlich an die bereits bestehende Bebauung angrenzen, werden bei der baulichen Weiterentwicklung übersprungen. Das Ergebnis ist ein weit ausgedehntes, ungeplantes Flickwerk, das weit mehr Land verbraucht als zusammenhängende kompakte Bebauung. Besonders typisch ist *leapfrog development* an den äußersten Rändern des suburbanen Umlands, wo neueste Bauungen am schnellsten voranschreiten. Die geringe Bebauungsdichte führt zu längeren Wegstrecken und die Funktionstrennung zu verschiedenen Zielen (Arbeitsplätze, Einkaufszentren, Sportstätten, etc.). Die zurückzulegenden Wege werden somit für Vorortbewohner länger und zeitintensiver. Einziges und meist auch das effektivste Fortbewegungsmittel ist der Pkw, da der ÖPNV meist nur schwach ausgebaut ist und die Flexibilität des Autos im suburbanen Raum nie erreichen kann. Ein weiteres Urban-Sprawl-Merkmal ist folglich die „schlechte Erreichbarkeit“ (*poor accessibility*; GILLHAM

⁵ to leapfrog (engl.): Bock springen über

2002, S. 7), unter der besonders Jugendliche und ältere Personen leiden, die nicht oder nicht mehr in der Lage sind, ein Auto selbstständig zu steuern.

Als ein letztes Urban-Sprawl-Merkmal kann der „Mangel an öffentlichen Räumen“ angeführt werden (*lack of public open space*; GILLHAM 2002, S 7; KUNSTLER 1993, S. 9, 175; MARSHALL 2000, S. 102). Es beschreibt die Tatsache, dass Urban Sprawl fast ausschließlich in privater Hand liegt. Wohngebiete sind Privatbesitz einzelner Hausbesitzer. Einkaufszentren und *office parks* sind das Eigentum großer Unternehmen oder Unternehmensketten. Obwohl diese Einkaufszentren nicht öffentlich sind, werden sie zunehmend zu den neuen gesellschaftlichen Treffpunkten der heutigen Zeit, in denen es insbesondere junge Menschen anziehend finden, in urban inszenierten und kommerziell genutzten Räumen zusammenzukommen. Da es aber letztendlich in der Hand des Hausherrn, also der Betreibergesellschaft eines Einkaufszentrums, liegt, wem der Zutritt gewährt oder verwehrt wird, sind diese neuen sozialen Treffpunkt nicht öffentlich (HAHN 1996, S. 259ff.). Somit bilden Straßen – abgesehen von Schulhöfen und kleineren Grünanlagen – den Großteil des verbleibenden öffentlichen Raums im suburbanen Umland. Allerdings sind diese denkbar schlecht geeignet, als gesellschaftliche Treffpunkte zu fungieren.

Urban Sprawl beschreibt einen anhaltenden Ausdehnungsprozess US-amerikanischer Stadtregionen ins suburbane Umland. Aufgrund des Fehlens einer koordinierenden Planung ist die Bebauungsdichte in Urban-Sprawl-Gebieten relativ gering, die Landnutzung ist monofunktional. Da eine Urban-Sprawl-Definition sowohl den prozessualen Charakter der Zersiedelung als auch prägnante Merkmale dieser Siedlungsform beinhalten sollte, stützt sich die vorliegende Untersuchung auf die breiter angelegte Definition von GILLHAM (2002, S. 8):

“Sprawl (whether characterized as urban or suburban) is a form of urbanization distinguished by leapfrog patterns of development, commercial strips, low density, separated land uses, automobile dominance, and a minimum of public open space. – Sprawl is the typical form of most types of late-twentieth-century suburban development.”⁶

⁶ „Urbane bzw. suburbaner Sprawl ist eine Form der Verstädterung, die von Freiflächen, Gewerbestreifen, geringer Bebauungsdichte, Funktionstrennung, Automobildominanz und einem Minimum an öffentlichen Plätzen geprägt ist. – Sprawl ist die typische Form suburbaner Bebauung des späten 20. Jahrhunderts.“

2.1.2 Entwicklung: Von der Suburbanisierung zum suburbanen Sprawl

Erste Suburbanisierungstendenzen US-amerikanischer Städte setzten bereits Ende des 19. Jahrhunderts mit dem Bau von mit Pferden gezogenen Straßenbahnen ein. Stadtbewohner, die darauf angewiesen waren, zentrale Einrichtungen zu Fuß zu erreichen, konnten sich nun am Stadtrand ansiedeln. Die Weiterentwicklung zur elektrischen Straßenbahn und das Aufkommen des Automobils als individuelles Fortbewegungsmittel trieben die städtische Ausdehnung weiter voran, die aber durch den Zweiten Weltkrieg gebremst wurde (ABBOTT 1996, S. 24; HAYDEN 2003, S. 71ff). In den 1950er Jahren setzte sich die Suburbanisierung im Zuge einer allgemeinen günstigen Wirtschaftslage verstärkt fort (Abb. 2.1).

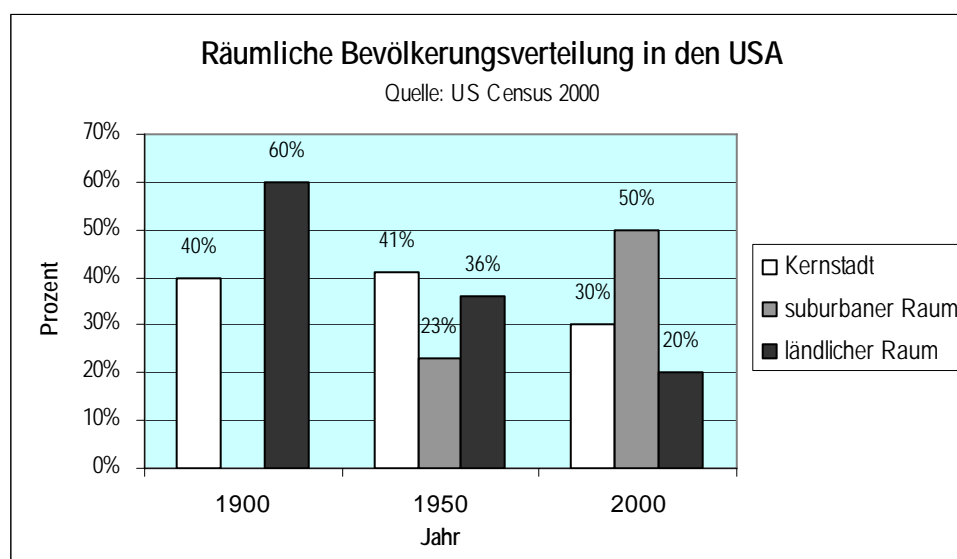


Abb. 2.1: Räumliche Bevölkerungsverteilung in den USA.

Viele Menschen wurden durch Förderprogramme der Bundesregierung motiviert, ein eigenes Haus im Umland der Kernstadt zu erwerben. Die monatlichen Rückzahlungsraten von Anleihen im Rahmen der *Federal-Housing-Administration*- und der *Veterans-Administration*-Programme waren günstiger als herkömmliche Mietzahlungen für Stadtwohnungen (DUANY et al. 2000, S. 8). Bundesprogramme flossen ebenfalls in den Ausbau von Bundesautobahnen und Fernstraßen, um einerseits dem wachsenden Individualverkehr gerecht zu werden und andererseits im Falle eines Angriffs zu Zeiten des Kalten Krieges, möglichst viele Menschen aus Stadtgebieten evakuieren sowie große Militärbewegungen durchführen zu können (HOLTZ 1998, S. 221ff; FARISH 2003, S. 125). Straßen- und Stadtbahnen fielen dieser Politik zum Opfer. Zum Arbeiten und Einkaufen in der Kernstadt fuhr man mit dem eigenen Pkw. Dies änderte sich, als Einzelhandel, Gewerbe und seit Ende der 1980er Jahren Dienstleistungen und die dazugehörigen

Arbeitsplätze aus der Kernstadt ins Umland abwanderten (FALKE 1998, S. 277). Während diese Verluste den Niedergang der Kernstadt – einst kulturelles und wirtschaftliches Zentrum – einleiteten, konnte sich das Umland wachsender Steuereinnahmen und Bedeutung erfreuen.

Vereinten noch die in der Vorkriegszeit entstandenen ersten Suburbs alle Funktionen einer Stadt (Wohnen, Arbeiten, Versorgung; DUANY et al. 2000, S. 7), so waren die Nachkriegssuburbs nur noch auf die reine Wohnfunktion ausgerichtet. Da Versorgungseinrichtungen, wie kleine Einzelhandelsläden in Wohngebieten planerisch nicht vorgesehen waren, entstanden verstärkt ab 1950 erste regionale Einkaufszentren im suburbanen Raum. Entlang bedeutender Ausfallstraßen und Kreuzungen inmitten riesiger Parkflächen ersetzten sie das Angebot der Kernstadt (HAHN 2001, S. 274; HAHN 2002, S.30f). Die funktionsräumliche Trennung machte suburbane Vororte zu reinen Schlafstädten.

Dehnten sich Städte in der ersten Phase der Suburbanisierung durch eine Kernstadt-Umland-Wanderung aus, so liegt das heutige Wachstum darin begründet, dass es in den letzten Jahren zu einer langsam einsetzenden kulturellen Abwertung der Vororte aus den früheren Bauphasen gekommen ist, die die Besserverdienenden dazu bewegt, diese Vororte zu verlassen, und noch weiter an den Rand der Agglomeration unter ihresgleichen zu ziehen. Des Weiteren entstehen besonders seit den 1980er und 1990er Jahren diffuse Ballungen von Einkaufszentren und Bürohochhäusern, deren weitflächige Anordnung auf eine automobilorientierte Gesellschaft zugeschnitten ist. *Office parks* und Gewerbestreifen entlang vielbefahrener Highways sind nur noch per Auto zu erreichen. Zudem fehlt es an Fußgängerwegen und Außenräumen mit urbaner Aufenthaltsqualität (ROOST 2000, S. 25). Das Bild von Suburbia wird hier von beliebig nebeneinander errichteten Geschäften, Restaurants, Bürohochhäusern und Einkaufszentren geprägt, die alle von überdimensionierten Parkplatzflächen umgeben sind. Diese neuen Wirtschaftsräume im suburbanen Umland haben in vielen Fällen die ökonomische Bedeutung traditioneller Stadtzentren weit übertroffen. Mit dem Entstehen dieser so genannten *edge cities* hat sich auch eine postsuburbane Lebensweise herausgebildet, eine Alltagskultur, die zu den Kernstädten fast keinen Bezug mehr hat. Für viele Jugendliche des suburbanen Raums ist die Shopping Center zum gesellschaftlichen und kulturellen Zentrum geworden, da sie sich der Existenz einer Kernstadt gar nicht mehr bewusst sind. Inzwischen sind ganze Generationen herangewachsen, die die Urbanität einer Stadt nie kennen gelernt haben.

Der Begriff der *edge cities* geht auf JOEL GARREAU'S Buch „Edge City“ (1991) zurück und erfährt seitdem eine breit gefächerte öffentliche und wissenschaftliche Diskussion (LANG 2003, S. 88ff; HARTSHORN 2003). Es wird davon ausgegangen, dass in einer letzten Phase der Suburbanisierung am Rande von Stadtregionen oder dort, wo verschiedene Stadtregionen an ihren Rändern zusammentreffen, neue Städte bzw. Wirtschaftsräume entstehen, die eine zunehmende Autarkie von der Kernstadt gewinnen. *Office parks* oder Einkaufszentren können als Kristallisationskerne für *edge cities* dienen. Die neuen Außenstadtzentren übernehmen mehr und mehr die Funktionen der Kernstadt und treten somit mit dieser in direkte Konkurrenz. Selbst kulturelle Einrichtungen, wie Theater und Galerien, finden sich hier neben Arbeitsplätzen und Einkaufsmöglichkeiten immer häufiger. Der Erfolg der *edge cities* scheint nicht an ein urbanes Flair oder an hohe Bebauungsdichten gebunden zu sein. Gerade die Automobilfreundlichkeit ist es, die die Beliebtheit der *edge cities* wachsen lässt. Zudem treten sie neu und sauber in Erscheinung und leiden somit nicht unter dem Negativimage vieler Kernstädte. Obwohl es in den *edge cities* deutlich an Urbanität mangelt, muss ihnen dennoch eine gewisse Ortsidentität zugesprochen werden (HOLZNER 1996, S. 99). Mit immer höher werdenden Gebäuden erhalten *edge cities* inzwischen ihre eigene Skyline. Da immer mehr Arbeitsplätze in diesen Subzentren und damit nicht mehr im geographischen Mittelpunkt bzw. im historischen Zentrum der Stadtregion liegen, können die dort arbeitenden Menschen noch weiter an den Rand der Agglomeration ziehen, wo wieder neue Wohngebiete entstehen, die einen äußeren Ring von neueren Suburbs bilden (CLARK 2003, S. 141ff.; ROOST 2000, S. 26). Das immense Wachstum US-amerikanischer Stadtregionen ist bei Weitem noch nicht abgeschlossen. Im suburbanen Umland entstehen täglich neue Wohngebiete, immer größere Shopping Centers und Bürokomplexe. Eine Auswahl an neueren Begriffen, die diese Entwicklung zu charakterisieren versuchen, verdeutlichen den anhaltenden Trend: *exurb, spread city, edgeless city, megalopolis, boomburbs* (LANG & SIMMONS 2001, S. 1; New Urban News 2001a, S. 9) oder bei SOJA (1995, S. 153) *megacities, outer cities, edge cities, metroplex, technoburbs, postsuburbia, technopolis, heteropolis, exopolis...* Abbildung 2.2 verdeutlicht die Ausdehnung der *Metropolitan Statistical Areas* von 1950 bis 2000 und spiegelt somit auch die veränderten Wohnpräferenzen in Abbildung 2.1 wider.

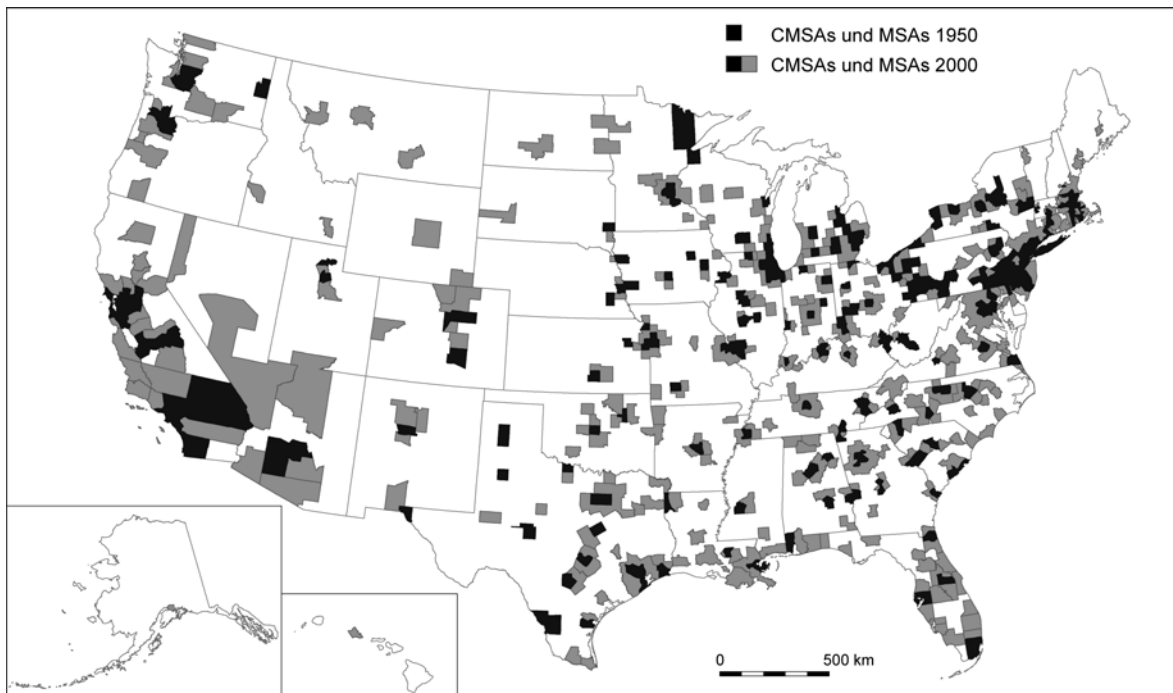


Abb. 2.2: Ausdehnung der MSAs zwischen 1950 und 2000.
Entwurf: C. SCHEMIONEK; Kartographie: J. BREUNIG; Quelle: US Census 2000

2.1.3 Messbarkeit

Wie die Frage nach einer allgemeingültigen Urban-Sprawl-Definition, ist auch die Frage nach einer exakten Bemessung von Urban Sprawl bislang noch nicht geklärt. Es wird weiterhin diskutiert, welche Parameter, Indikatoren und Grenzwerte verwendet werden müssen, damit ein zersiedeltes Gebiet tatsächlich als Urban Sprawl klassifiziert werden kann. Solange es aber an einer grundlegenden Definition fehlt, auf die weitere wissenschaftliche Ausführungen fußen könnten, dürfte auch eine exakte und fundierte Urban-Sprawl-Bemessung noch auf sich warten lassen (GALSTER et al 2001, S. 682).

Gegenwärtig werden drei Methoden verwendet, um Urban Sprawl mathematisch klassifizieren zu können. Die gebräuchlichste und am einfachsten nachzuvollziehende Untersuchungsmethode bezieht sich auf die Änderung der Bevölkerungsdichte innerhalb einer Stadtregion. Ein Gebiet wird dann als Urban Sprawl charakterisiert, wenn die Bevölkerungswachstumsrate von der Rate des Landverbrauchs übertroffen wird. Eine im Jahr 1997 nach dieser Methode durchgeführte Studie ergab, dass die Bevölkerung von 213 untersuchten Stadtregionen zwischen 1960 und 1990 um 47 Prozent angestiegen war, bei einem gleichzeitigen Landverbrauch von 107 Prozent (Sierra Club 1998, S.1f, 20f).

Ergebnisse einer jüngeren Urban-Sprawl-Untersuchung wurden von der nationalen Tageszeitung „USA Today“ im Februar 2000 veröffentlicht (NASSER & OVERBERG 2000).

271 *metropolitan areas* wurden der Ausdehnung ihres Urban Sprawl nach entsprechende Ränge zugewiesen. Grundlage für diese Rangliste sind zwei Dichtemessungen:

1. *Bevölkerungsdichte*: Dichte meint hier den Prozentsatz desjenigen Bevölkerungsteils einer Stadtregion, der in so genannten urbanisierten Gebieten (*urbanized areas*) wohnt. Urbanisierte Gebiete werden nach dem US Census als jene Teile innerhalb einer Stadtregion definiert, in der mehr als 1.000 Einwohnern pro Quadratmeile leben.
2. *Veränderung der Bevölkerungsdichte während der 1990er Jahre*: Die zweite Komponente der Urban-Sprawl-Rangliste misst, wie stark der Prozentsatz in urbanisierten Gebieten einer Stadtregion von 1990 bis 1999 zu- oder abgenommen hat.

Für jede der beiden Messungen wurden die 271 untersuchten Stadtregionen von eins bis 271 durchgestuft, wobei kleinere Nummern für geringer ausgeprägten Urban Sprawl stehen. Beide Rangergebnisse wurden addiert, um den endgültigen Platz einer Stadtregion im Sprawl-Index festzuhalten. Der höchstmögliche Rang ist somit 542, der niedrigste zwei. Ein Beispiel: 1999 lebten in der *metropolitan area* von Louisville, Kentucky, 76 Prozent der Bevölkerung in urbanisierten Gebieten. Das gab Louisville den 85. Rang unter den 271 Stadtregionen. 1990 hatten noch 79,6 Prozent in urbanisierten Gebieten gelebt. Eine 4,5-prozentige Abnahme der Bevölkerungsdichte in urbanisierten Gebieten während der 1990er Jahre gab Louisville den 221. Rang. Beide Rangplätze von 85 und 221 zusammengezählt, ergeben im Sprawlindex den 306. Rang. – Die Studie von „USA Today“ zeigt, dass sich 83 Prozent der 271 Stadtregionen in den 1990er Jahren ausgedehnt haben. Ein überraschendes Ergebnis ist, dass Los Angeles, das „Sprawl-Vorzeigebeispiel“, weniger „sprawlte“ als Portland, Oregon, welches landesweit als vorbildhaft für städtische Wachstumspolitik gilt.

Die zweite Methode, um Urban Sprawl zu bemessen, bezieht sich auf die pro Person mit dem Auto zurückgelegten Meilen (*Vehicle Miles Travelled, VMT*) innerhalb einer Stadtregion. Diese VMT werden mit der dortigen Bevölkerungswachstumsrate verglichen. Liegt die VMT-Rate über der des Bevölkerungswachstums, wird von einem Urban-Sprawl-Gebiet gesprochen. Es steht außer Frage, dass die VMT-Rate seit 1950 ständig ansteigt. Eine 1994 USA-weit durchgeführte Studie fand heraus, dass die VMT-Rate zwischen 1983 und 1990 um 37 Prozent und zwischen 1990 und 1995 um 34 Prozent zugenommen hat (HANDY, DEGARMO & CLIFTON 2002, S. VI; WATCHER et al. 2000, S. 129; vgl. SCHAPER & PATTERSON 1998; SIEDENTOP 2005, S. 24). Der Nachteil der VMT-

Methode liegt allerdings in der schweren Zugänglichkeit zu VMT-Daten. – Die dritte und jüngste Methode, Urban-Sprawl-Regionen zu klassifizieren, wurde von GALSTER et al. (2001, S. 681ff.) entwickelt. Acht Merkmale (Dichte, Kontinuität, Konzentration, Anhäufung, Zentralität, Kernbildung, Funktionsmischung und Nähe) werden exakt definiert und anhand verschiedener Parameter gemessen. Überschreitet eins der acht Merkmale den ihm zugewiesenen Grenzwert, wird das untersuchte Gebiet als Urban Sprawl kategorisiert. Der Vorteil dieser Methode liegt in der begrifflichen Klarheit der acht Komponenten und deren genauer Operationalisierbarkeit (vgl. WOLMAN et al. 2005, S. 94). Allerdings erscheint die praktische Durchführung dieser Methode zeit- und kostenintensiv zu sein. – Nach THEOBALD (2001, S. 2) haben alle quantitativen Untersuchungsmethoden Nachteile. Da die gewonnenen Daten nur sehr grob sind, spiegeln sie nicht wichtige räumlich-komplexe Besiedlungsmuster wider⁷ und lassen lokale Planungsmaßnahmen außer Acht. Nachteilig ist weiterhin, dass nur urbanisierte Gebiete Grundlage der Untersuchungen sind. Urban Sprawl tritt sowohl in urbanisierten Gebieten als aber auch in suburbanen Randbezirken (*suburban fringe*) und exurbanen ländlichen Regionen (*rural areas*) auf. In weiten Teilen der westlichen Rocky Mountains beispielsweise überstieg während der 1990er Jahre die Bevölkerungswachstumsrate ländlicher Gebiete die der urbanisierten Gebiete um 60 Prozent.

2.1.4 Ursachen

Bei der Beschreibung von Urban Sprawl können zwei Ansätze unterschieden werden. Zum einen kann Urban Sprawl anhand seiner Entwicklungsgeschichte erklärt werden (**historisch-genetischer Ansatz**, z.B. DUANY et al. 2000; HAYDEN 2003; HOLZNER 1996; siehe Kap. 2.1.2), zum anderen wird Urban Sprawl über seine Ursachen beschrieben (**kausaler Ansatz**, z.B. bei BOLLIER 1998, S. 7ff; BURCHELL 2000, S. 133; GILLHAM 2002, S. 8; SQUIRES 2002). Die Auseinandersetzung mit den grundlegenden Ursachen ist insbesondere für all jene Städtebaukonzepte notwendig, die Urban Sprawl den Kampf angesagt haben. Nur wenn die Gründe für die zersiedelte Stadtlandschaft verstanden werden, kann das Problem Urban Sprawl an seinen Wurzeln angepackt werden. Die negativen Folgen der ungebremsten Suburbanisierung können nur auf diese Art und Weise eingedämmt werden. Reine Symptombehandlungen in der Stadtplanung zeigen immer

⁷ Bei GALSTER et al. (2001) finden „räumlich-komplexe Besiedlungsmuster“ Eingang in die Untersuchungsmethode.

wieder deren Ineffizienz. Verkehrsstaus können beispielsweise nicht einfach durch den Bau weiterer Straßen aufgelöst werden. Die folgenden Gründe sind für Urban Sprawl verantwortlich. Sie können nicht immer exakt voneinander getrennt werden, vielmehr überschneiden und ergänzen sie sich:

- *Developing* und Einfluss der Immobilienwirtschaft
- Steigende Bevölkerungszahlen und ökonomisches Wachstum
- Schwache Stadt- und Regionalplanung
- Administrative Ursachen: Vermögenssteuer und *fiscal zoning*
- Individualverkehr und geringe Benzinkosten
- Großzügiger Umgang mit natürlichen Ressourcen
- Moderne Kommunikationstechnologien
- Gesellschaftliche Grundeinstellungen
- Globalisierung

2.1.4.1 Developing und Einfluss der Immobilienwirtschaft

Der große Einfluss der Bau- und Immobilienwirtschaft geht in den USA auf die Besiedlungsgeschichte und auf das Verständnis zurück, dass Land Privatbesitz ist, der wie jedes andere Gut gehandelt werden kann. Die amerikanische Stadt ist von jeher Angelegenheit von Privatunternehmern und Bauträgern (*developers*) gewesen, die Land kauften, infrastrukturell mit dem Nötigsten ausstatteten und anschließend wieder gewinnbringend verkauften. Daher sind auch die US-amerikanischen Städte „Privatstädte“ (*private cities*), mit deren Gründungen Geld verdient werden konnte. In den USA spricht man allerdings bis heute weniger von „Stadtgründungen“ (*founding of cities*) als vielmehr vom „Entwickeln“ der Städte (*developing*). Dabei handelt es sich um die Vorstellung, dass ein *developer* durch private Initiative und Kapital unbewohntes wertloses Land urbar macht, also entwickelt oder erschließt. Erst die Erschließung macht das Land real, wertvoll und handelbar (*real estate*). Noch heute ist die Immobilienwirtschaft eines der wichtigsten Standbeine der inländischen Wirtschaft (HOLZNER 1990, S. 474; GOTTDIENER & HUTCHISON 2000, S. 14, 145ff). Bei der Vermarktung ihrer Produkte spricht die Immobilienwirtschaft direkt das US-amerikanische Selbstverständnis an. Für viele Privatpersonen ist der American Dream erst mit dem Privatbesitz eines eigenen Einfamilienhauses mit großem Garten im Grünen, also im suburbanen Umland, erfüllt. 68

Prozent der US-Bürger besitzen heute ihr eigenes Heim, das gleichzeitig durch einen eventuellen späteren Wiederverkauf als gewinnbringende Investition betrachtet wird (MORROW-JONES et al. 2004, S. 44). Ein Haus zu kaufen, ist oft die größte Anschaffung, die Amerikaner in ihrem Leben tätigen.

aus: „**Der Amerikamüde**“ (1855)

Man schenkt Ihnen Arkansasland. Gut. Man legt Ihnen Karten vor, schraffiert, koloriert, Wald, Prärie, Bottomland, Straßen, Flüsse, große Städte – alles ist darauf eingezeichnet, gemalt, daß das Herzchen im Leibe lacht, und die beigebundenen Beschreibungen lesen sich wie ein Roman; sie sind auch wie diese eine ebenso vollendete Erfindung des Teufels. Gut. Sie wählen Ihre Farm in der Nähe der großen Stadt Littlerock, mit ihrem schiffbarem Strome, ihren Poststraßen und Flurwegen. Gut, mein Herr. Sie kommen an. Sie finden einen Sumpf und im Sumpfe steht ein Täfelchen auf einer Stange mit der Inschrift: Littlerock. Aus dem Schilfe guckt eine zweite Stange hervor, die nennt sich: Gerichtshaus der Stadt Littlerock. In mannshohem Farnkraut rennen Sie gegen eine dritte Stange, die heißt: Akademie der Stadt Littlerock. Vor einer Stunde haben kämpfende Büffel einen Pfahl niedergetreten: es war die Kathedrale der Stadt Littlerock. Fassen Sie nun den Mann, der die Landkarte gezeichnet hat, beim Kragen! Auf fünfzig Meilen in der Runde finden Sie keine Seele. Wen Sie aber finden, der zeigt Ihnen ein ganz anders Gesicht als hier im Landoffice zu Newyork. Gut. Sie sind überrascht, enttäuscht, aber nicht entmutigt. Sie stehen auf geschenktem Lande, und das Wort hat immer noch einen Klang für den Europäer. So schnell wird die Form, in welcher wir unsere Begriffe gießen, nicht zerbrochen. Land hat Wert in europäischen Augen und wird's noch lange haben, bis Sie amerikanische Augen bekommen. Sie nehmen also Ihr Land in Besitz. Gut. Sie bauen sich Ihren Hof. Sie schaffen sich Haustiere an, Sie kaufen ein paar

Sklaven. O Gott, Sklaven! Gut. Sie fangen zu wirtschaften an. Aber Ihre Produkte können nicht durch die Luft zu Märkte fliegen und die Erde hat so wenig Straßen als der Grund des Eriesees. Ihre Haustiere werden Ihnen weggeschossen, Ihre Sklaven entlaufen oder werden Ihnen entführt. Sie hören zu wirtschaften auf. Verwünschungen auf den Lippen, den letzten Cent im Beutel wenden Sie Ihrer Wüste den Rücken. Gut, mein Herr. Aber die Spuren Ihres Pfluges, die Ruinen Ihrer Hofstelle sind immer noch wahrnehmbar, und das genügt, daß jener ewige und allmächtige Schuft die Backen vollnimmt: Kulturboden mit Improvements zehn Cents per Acre! Ihr Nachfolger geht ebenfalls zugrunde, hat aber wieder sein Kapital dreingesteckt – einen halben Dollar per Acre. Erst der dritte Mann brächte es zu der Möglichkeit, sich zu behaupten, da belehrt ihn ein Wink mit der Kugelbüchse, oder mit dem Bowiemesser, dass auch für ihn die Zeit da ist, sich schleunigst durch die Flucht zu expropriieren, denn das Land soll zum viertenmal ausgeteilt werden – einen Dollar per Acre! Einen Dollar per Acre, mein Herr; das Ziel ist erreicht! Mit einer Reihe betrogener und ruiniertes Kapitale haben Sie Ihr wertloses Land in Wert gebracht; – einen Dollar per Acre! Das ist geschenktes Arkansasland. So macht man Kultur hinterm „blutigen Grund“. So geschieht's, mein Herr, und nicht anders; – heute verschenkte Wüste, morgen „Lovely Spots“ einen Dollar per Acre – die Zauberrei der Gewissenlosigkeit! Ich rate, Herr, die Hölle braucht einen neuen Flügelbau für die „free-soilers“!

*FERDINAND KÜRNBURGER (1821 bis 1879;
Österreichischer Schriftsteller)*

2.1.4.2 Steigende Bevölkerungszahlen und ökonomisches Wachstum

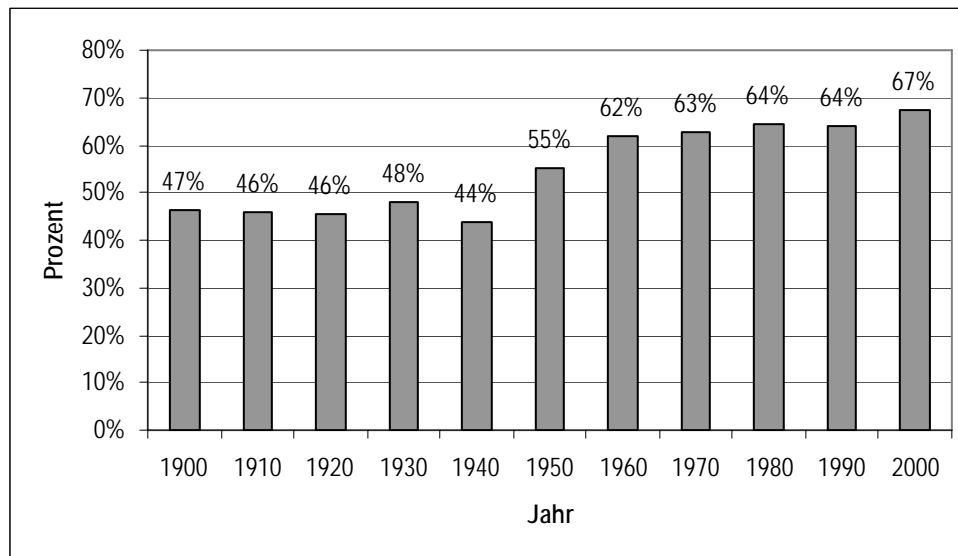


Abb. 2.3: Eigenheimbesitz in den USA 1900 – 2000. Quelle: US Census 2000.

Besonders der Wirtschaftsboom der 1990er Jahre bewirkte eine immense Bautätigkeit. Sinkende Arbeitslosenzahlen und Hypothekenzinsen sowie gestiegene Einkommen machten den Wirtschaftsboom zu einem Bauboom, der zu einem weiteren Suburbanisierungsschub führte (BODENSCHATZ 2000, S. 23). Heute besitzen fast 70 Prozent aller US-Amerikaner ein eigenes Heim (Abb. 2.3). Betrachtet man die Prognosen für die kommenden Jahre, so wird dieser Aufschwung weiter anhalten. Gegenwärtig leben in den USA über 295 Millionen Menschen. Für das Jahr 2020 wird eine Bevölkerungszahl von 325 Millionen prognostiziert, für 2050 bereits von mehr als 400 Millionen und in einhundert Jahren soll sich die Bevölkerung mit 570 Millionen Menschen nahezu verdoppelt haben (US Census Bureau 2004). Die wachsende Bevölkerung wird in den USA hauptsächlich auf Immigration zurückzuführen sein. Gegenwärtig bedeutet dieses Wachstum für die Baubranche, dass eine Nachfrage nach einer Million neuen Wohneinheiten pro Jahr befriedigt werden muss. Weiterhin müssen in Zukunft jedes Jahr 1,5 Million Arbeitsplätze in gewerblichen Gebäuden untergebracht werden (BURCHELL 2000, S. 132).

2.1.4.3 Schwache Stadt- und Regionalplanung

Es verwundert nicht, dass der Einfluss öffentlicher Verwaltungen bei Planungsmaßnahmen gering und unerwünscht ist, in einer Nation, in der Land als handelbares Gut und Privatbesitz betrachtet wird. Staatlichen Einflüssen oder „Einmischungen von oben“ steht man bei der Entwicklung des Landes skeptisch gegenüber. Das Gesellschaftsprinzip des Individualismus fördert diese Einstellung (FLUCK 1998, S. 731). So beschränkt sich die Raumplanung der Gemeinden lediglich auf generelle Flächenausweisungen für Wohn-, Gewerbe- und Einkaufsgebiete. Die Flächen werden an einen *developer* verkauft, dem die weitere Gestaltung und der Ausbau der Infrastruktur obliegen. Eine wie aus Deutschland bekannte ausdifferenzierte Raumplanung mit verschiedenen Kontrollinstanzen fehlt. Weiterhin wird Urban Sprawl aus planerischer Sicht gefördert, da Raumplanungszuständigkeiten in den USA unter vielen kleinen Gebietskörperschaften des suburbanen Umlands aufgeteilt sind. Eine den regionalen Überblick behaltende und besonders mit Entscheidungsgewalt ausgestattete Planungsbehörde existiert in nahezu allen Stadtregionen nicht. Die Fragmentierung in unzählige untereinander konkurrierende Gebietskörperschaften wird von Autoren als „Balkanisierung der Stadtregionen“ bezeichnet (SQUIRES 2002, S. 8; WATCHER et al. 2000, S. 229ff; s. Kap. 3). Unwissenheit sowie schlechte Ausbildungen von lokalen Stadt- und Regionalplanern tragen ebenso zu Urban Sprawl bei (HAYS 2000, S. 278).

2.1.4.4 Administrative Ursachen: Vermögenssteuer und *fiscal zoning*

Eine der wichtigsten treibenden Kräfte des Urban Sprawl – aber die am wenigsten diskutierte – ist das System der Steuererhebung (BOLLIER 1998, S. 12ff; ORFIELD 1997, S.62). Die Einkommenssteuer ist in den USA dreistufig. Sowohl auf Bundesebene (*federal income tax*), Bundesstaatenebene (*state income tax*) als auch auf Ebene der Kommunen (*community / local income tax*) können Einkommenssteuern erhoben werden. Die Einkommenssteuern variieren jedoch in den einzelnen Bundesstaaten und Kommunen. Die *federal income tax* auf Bundesebene ist in den ganzen USA einheitlich und wird von der Steuerbehörde „Internal Revenue Service“ (IRS) erhoben, die dem US-Finanzministerium, unterstellt ist.

In einigen Bundesstaaten muss keine Einkommenssteuer abgeführt werden. Dann fällt nur die *federal income tax* auf Bundesebene an. Allerdings können die Steuern der Kommunen die entfallene Einkommenssteuer auf Bundesstaatenebene fast kompensieren. Die Gesamtsteuerbelastung von Privatpersonen ist somit von ihrem Wohnsitz abhängig. Neben der Einkommenssteuer erheben die meisten Einzelstaaten Verkaufssteuern (*sales taxes*); eine Mehrwertsteuer, die auch auf Dienstleistungen erhoben wird, gibt es in den USA nicht. Kommunen können zusätzliche Verkaufssteuern erheben. Der Großteil der kommunalen Steuereinnahmen wird durch die *property taxes* (Grundsteuern, Vermögenssteuern auf Immobilienbesitz) erzielt, die von Gemeinde zu Gemeinde stark differieren können. Mit ihnen wird unter anderem das örtliche Schulwesen finanziert (FRÜHBRODT 2000, S. 49; MORROW-JONES et al. 2004, S. 43). Im Allgemeinen wird nur das Haus als Vermögen besteuert, nicht aber das Grundstück, auf dem es steht (KUNSTLER 1998, S. 196ff). Grundsätzlich werden dabei Häuser nach ihrem äußeren Wert besteuert, dies bedeutet, dass ein baufälliges Haus weniger besteuert wird, als ein augenscheinlich neuwertiges und intaktes Haus. Für den Vermieter eines Hauses in der Kernstadt ist es aus steuerlicher Sicht somit von Vorteil, kein Geld in Renovierungsarbeiten zu investieren. Fehlende Investitionen führen aber in der Kernstadt und den älteren Suburbs zu baulichem Verfall und Attraktivitätsverlust (BRAUN 2002, S. 207f). Nach und nach verkommen auf diese Art ganze Stadtteile. Bewohner, die es sich leisten können, ziehen in baulich bessere oder ganz neue Vororte, die meistens eigenständige Gebietskörperschaften sind. Diese Kommunen sind aus steuerlichen Gründen der *property taxes* daran interessiert, möglichst reiche Bewohner anzuziehen und weisen deshalb große Grundstücke aus, die für Personen ärmerer Bevölkerungsschichten nicht finanzierbar sind. Dieser Vorgang wird als *fiscal zoning* (steuerliche Zonierung) oder *exclusionary zoning* bezeichnet (NELSON 2001, S. 1087). Der Zugang für sozial Benachteiligte wird weiterhin durch lokal vorgegebene exakte Bebauungsvorschriften (beispielsweise Mindestgröße des Hauses) und nicht zuletzt durch das explizite Verbot, Sozialwohnungen zu errichten, massiv eingeschränkt (POWELL 2002, S. 73ff). Der Kampf um reiche Bürger schafft eine Konkurrenzsituation zwischen den einzelnen Gebietskörperschaften, den nicht alle gewinnen können. Gemeinden, denen es nicht gelingt, zu einem „Luxusvorort“ zu werden, versuchen, andere Bebauung, wie Gewerbe und Industrie anzuziehen, um zumindest durch Gewerbesteuern (*trade income tax*) ihre Einnahmen zu erhöhen. Dabei werden Langzeitkosten, wie Luft- und Umweltverschmutzung oder weiterer Attraktivitätsverlust, meist nicht einkalkuliert.

Das Steuersystem ist Ursache des folgenden Dilemmas US-amerikanischer Städte: Die Kernstadt und die älteren Vororte befinden sich im baulichen Verfall und nehmen aufgrund der vergleichsweise ärmeren Bevölkerung weniger Steuern ein, müssen aber gleichzeitig hohe Sozialausgaben für städtische Einrichtungen und Sozialhilfe leisten. Reiche und Mittelklasse-Vororte erfreuen sich hingegen hoher Steuereinnahmen, die zum größten Teil direkt in das gemeindliche Schulsystem fließen. Als Faustregel gilt: Je reicher ein Vorort, desto besser die Schule. Für Familien mit Kindern im schulfähigen Alter ist der Wunsch, ihrem Kind eine gute Schulbildung angedeihen zu lassen, der Hauptgrund, in eine andere Gemeinde umzuziehen. Man zieht dorthin, wo man es sich gerade noch leisten kann zu leben, jedoch mit der scheinbaren Gewissheit, gute Schulen am Ort zu haben (BOLLIER 1998, S. 12f.; RUSK 2003, S. 8ff). KUNSTLER (1996, S. 196f) fasst in seinem Buch „Home from Nowhere“ das problematische Steuersystem prägnant zusammen:

„Our system of property taxes punishes anyone who puts up a decent building made of durable materials. It rewards those who let existing buildings go to hell. It favors speculators who sit on vacant or underutilized land in the hearts of the cities and towns. In doing so it creates an artificial scarcity of land on the free market, which drives up the price of land in general, encourages even more scattered development, i.e., suburban sprawl. In tandem with zoning, the taxing of buildings rather than land itself promotes such wasteful practices as putting up cheap one-story burger joints in huge parking lots on prime city land.”⁵

Das System der Steuererhebung und der Zonierung verdeutlicht, dass lokale Regierungen zum Teil großen Einfluss auf die Art und Weise der Weiterentwicklung und der Bebauung des Landes haben. Auch wenn in den USA die Vorstellung herrscht, der Markt sei frei von staatlichen Einflüssen, so sind diese doch – wenn auch verdeckt – faktisch gegeben. Neben Gesetzen und Zonierungen können staatliche Investitionen in bestimmte Projekte Anreize für Personen sein, sich nach bestimmten Mustern zu verhalten. So drücken Stadtbewohner mit ihrem Wunsch, in eine Suburb zu ziehen, eine persönliche Präferenz aus, die durch Push-Faktoren wie Probleme mit den öffentlichen Schulen und hohe Mietpreise begünstigt werden können. Umzügler stellen zudem häufig fest, dass die von ihnen gewählte Suburb günstige Einfamilienhäuser zum Verkauf anbietet. Aufgrund von steuerlichen Anreizen seitens der Regierung auf Hypothekenrückzahlungen, zahlt es sich dann eher aus, ein Haus

⁵ „Unser System der Vermögenssteuer bestraft jeden, der ein ordentliches Gebäude aus langlebigen Materialien errichtet. Es belohnt jene, die bestehende Gebäude verfallen lassen. Es begünstigt Spekulanten, die auf freiem oder ungenutztem Land inmitten der Groß- und Kleinstädte sitzen. Hierdurch wird eine künstliche Bodenknappheit auf dem freien Markt geschaffen, die im Allgemeinen den Bodenpreis in die Höhe treibt und zerstreute Bebauung noch mehr begünstigt, z.B. suburbanen Sprawl. Zusammen mit der Zonierung fördert das Besteuern der Häuser und nicht des Landes selbst solch verschwenderische Praktiken, wie beispielsweise die Errichtung billiger eingeschossiger Schnellrestaurants inmitten riesiger Parkplatzflächen in erstklassiger Stadtlage.“

zu kaufen, als Wohnunterkünfte zu mieten. Regierungsprogramme sind somit Pull-Faktoren und motivieren Einzelpersonen und Familien, weiterhin in die Vororte zu ziehen, um den Traum vom Hausbesitz zu realisieren. Die Entscheidung in eine Suburb umzuziehen, darf daher nicht nur von der Nachfrage-, sondern muss auch von der administrativ-staatlich beeinflussten Angebotsseite untersucht werden. Auch für Bauunternehmer bietet der Staat verdeckte Anreize. Der Bau des weitausgedehnten Straßennetzes im suburbanen Raum ist beispielsweise der erste und wahrscheinlich wichtigste Schritt des Urbarmachens und Inwertsetzens städtischen Umlands. Erst die Erreichbarkeit macht Bauland attraktiv. Nach GOTTDIENER & HUTCHISON (2000, S. 13, 147f) wurde der Einfluss des Staates auf die Stadtentwicklung bisher nicht ausreichend untersucht. Erst in jüngerer Zeit beschäftigt sich die Stadtforschung mit dieser Fragestellung intensiver. So zeigt LEWIS (1996, S. 208ff) sehr deutlich auf, wie administrative Eingriffe in den Stadtregionen Denver und Portland den städtischen Siedlungskörper formen.

2.1.4.5 Individualverkehr und geringe Benzinkosten

Die ausufernden US-amerikanischen Stadtregionen könnten ohne ein weit verbreitetes Straßennetz und ganz gewiss nicht ohne das Automobil, das die Fortbewegung im dünn bebauten Urban Sprawl überhaupt erst ermöglicht, existieren. Das Automobil ist die effizienteste und flexibelste Lösung, da ein ÖPNV-Netz aufgrund der geringen Bebauungsdichte im suburbanen Umland nicht rentabel betrieben werden kann. Das dort typische Bebauungsmuster ist durch die bereits erläuterte räumliche Trennung von Alltagsaktivitäten gekennzeichnet, und um diesen Aktivitäten auf den verschiedenen Flächen im Urban Sprawl nachgehen zu können, erfolgt die Fortbewegung im eigenen Pkw. Es gibt verschiedene Ansätze, den Zeit- und Geldaufwand zu berechnen, die zur Fortbewegung im suburbanen Raum betrieben werden. Bei LANGDON (1994, S. 11) und MITCHELL (2001, S. 104) heißt es, dass nahezu 30 Prozent eines Haushaltseinkommens für die Anschaffung, Benzin, Unterhalt und Versicherung für ein oder mehrere Autos ausgegeben werden und dass Amerikas Berufspendler pro Jahr bis zu vier Wochen hinter dem Lenkrad verbringen. Standen US-amerikanische Autofahrer 1982 im Durchschnitt sieben Stunden im Stau, so sind es im Jahr 2001 bereits über 26 Stunden (Texas Transportation Institute 2003, S. 1ff). Trotz dieser deutlichen Verkehrsproblematik ist es

bislang nicht gelungen, alternative Transportmöglichkeiten in den Stadtregionen zu etablieren. Die ausgeprägte Individualmotorisierung bei gleichzeitiger ÖPNV-Ineffizienz wird nach Expertenaussagen nur durch die günstigen – und staatlich subventionierten – Benzinpreise ermöglicht. Solange der Geldaufwand relativ gering ist, um lange Wegstrecken zurückzulegen, ist es schwer vorstellbar, dass es in naher Zukunft zu einer Urban-Sprawl-Verringerung kommen wird. Folgende Daten des US Census verdeutlichen noch einmal die herausragende Bedeutung des Automobils: 87,9 Prozent aller US-Amerikaner fahren mit dem eigenen Auto zur Arbeit. Nur 12,2 Prozent bilden Fahrgemeinschaften, d.h. 75,7 Prozent pendeln täglich allein. Nur 4,7 Prozent der berufstätigen US-Amerikaner nutzen regelmäßig den ÖPNV. 2,9 Prozent gehen zu ihrem Arbeitsplatz zu Fuß (US Census 2000). Im Frühjahr 2005 zahlt man in den USA für einen Liter Benzin knapp 0,50 €

2.1.4.6 Großzügiger Umgang mit natürlichen Ressourcen

In den USA scheint zu entwickelndes und bebaubares Land eine nahezu unerschöpfliche Ressource zu sein. Urban-Sprawl-Befürworter und *developer* argumentieren, dass erst fünf Prozent der nationalen Gesamtfläche überbaut seien und somit noch mehr als genügend Land für zukünftige Bebauung zur Verfügung stehe (vgl. Kap. 2.1.5.1). Folge dieser Grundeinstellung ist, dass immer weitere Siedlungsräume bedenkenlos erschlossen werden. Kombiniert mit der Überzeugung, die Natur immer und überall bezwingen zu können, entstehen selbst in Wüsten weitflächige Stadtregionen, die nicht selten ihr Wasser

Foto 2.3: Holzbauweise eines Einfamilienhaus in einer Suburb bei Portland.
Foto: SCHEMIONEK 09/2001



aus fossilen, sich nicht regenerierenden Grundwasserreservoirs fördern. Das geförderte Wasser dient aber nicht ausschließlich der Trinkwasserversorgung in Trockenklimaten, sondern beispielsweise auch der Vorgartenbewässerung oder dem Unterhalt von Springbrunnen. Derartige Beispiele nichtnachhaltiger Stadtentwicklung sind Las Vegas, Nevada, oder die Rentnerstadt Sun City, Arizona. – Neben dem Individualverkehr wird Energie durch die suburbane Holzbauweise verschwendet (Foto 2.3). Schlechte Isolierungen bei Einfamilienhäusern, Bürogebäuden und Einkaufszentren treiben sowohl bei Kälte durch Heizungen als auch bei Wärme durch Klimaanlage den Energieverbrauch in die Höhe.

Obwohl in den Stadtregionen unzählige Freiflächen auf ihre (*Infill*-) Bebauung warten, werden in den USA jährlich über 800.000 Hektar landwirtschaftlicher Flächen, Waldareale und andere unbebaute Areale „entwickelt“. Bei wachsender Bevölkerung und dem anhaltenden Willen, den amerikanischen Traum mit einem Eigenheim im Grünen zu realisieren, wird dieser Trend weiter anhalten (MITCHELL 2001, S. 104ff).

2.1.4.7 Moderne Kommunikationstechnologien



Foto 2.4: Suburbaner *office park* in der Stadtregion Atlanta. Foto: SCHEMIONEK 03/2003

Elektrizität, Telefon und Internet ermöglichen es heute, von nahezu jedem Ort Informationen zu senden und zu empfangen. Die modernen Kommunikationstechnologien haben die Suburbanisierung und die Dezentralisierung US-amerikanischer Städte vorangetrieben. Großen Firmen ist es im Internetzeitalter möglich, die an Routine- und

tägliche Verwaltungsarbeiten gebundenen Arbeitsplätze in *office parks* (Foto 2.4) im suburbanem Umland zu verlagern. Einerseits folgen damit die Arbeitsplätze der Wohnbevölkerung in die Vororte, andererseits können Unternehmen so Kosten einsparen, da Boden- und Mietpreise – fernab des *Central Business Districts (CBD)* der Kernstadt gelegen – niedriger sind (GILLHAM 2002, S. 13ff; ROOST 2000, S. 24).

2.1.4.8 Gesellschaftliche Grundeinstellungen

Ein eigenes Haus mit Garten, fernab städtischer Zentren und deren Negativimages, bleibt weiterhin der American Dream für die meisten US-Bürger, der sich wie ein roter Faden durch die Geschichte der USA zieht. Schon THOMAS JEFFERSON fordert Ende des 18. Jahrhunderts, dass der Besitz einer Familie von Land und Haus Grundlage einer Demokratie sein müsse (HOLZNER 1996, S. 24). 1935 präsentierte der Architekt FRANK LLOYD WRIGHT seinen Entwurf einer Stadt für die Zukunft namens „Broadacre City“ – Stadt des weiten Landes. In seiner Planung hob WRIGHT den Gegensatz zwischen Stadt und Land praktisch auf, um so eine klassenlose Gesellschaft symbolisch repräsentieren zu können. Riesige Flächen sollten überzogen werden von einem Geflecht aus Fernstraßen, Luftkorridoren, futuristischen Hochhäusern, Eigenheimen und Gärten. Jeder Bewohner von „Broadacre City“ hätte neben seinem Haus mindestens 4000 Quadratmeter besitzen sollen und natürlich ein Auto als Grundvoraussetzung für ein Leben in der sich endlos ausbreitenden Megalopolis (BURGDORFF 1998, S. 17). Der Wunsch nach dem eigenen Haus im Grünen ist verbunden mit einem in der amerikanischen Gesellschaft weit verbreitetem Antiurbanismus. Seit den Anfängen der Besiedlung wird der Wohnsitz in einer Kleingemeinde stets dem in der Stadt vorgezogen.

Nach puritanischem Empfinden waren Städte Ursache alles Bösen und Schlechten und konnten somit getrost den „Zurückgelassenen der Gesellschaft“ überlassen werden. Der puritanische Geschäftssinn hingegen akzeptierte die Stadt als ein für den wirtschaftlichen und privaten Wohlstand notwendiges Übel und Handelszentrum (HOLZNER 1990, S. 474). Bis heute schwingt in Diskussionen über Stadtentwicklungen dieser antiurbane Grundton mit, der während der

Gründungsmythen der USA	
1	Exzeptionalismus
2	Erfolgsmythos
3	„Frontier“
4	Amerika als Garten Eden
5	Individualismus
6	„Melting Pot“

Quelle: FLUCK 1998, S. 725ff

Tab. 2.1:
Die sechs Gründungsmythen des
American Dream

Rassenunruhen der 1960er Jahre in den Kernstädten neuen Auftrieb erfuhr. Der Antiurbanismus hat wesentlich zur heutigen Situation der Kernstädte beigetragen.

„Erfolgsmythos“ und „Individualismus“ sind zwei von sechs Mythen, die den American Dream begründen und die somit einen hohen Stellenwert in der US-amerikanischen Gesellschaft einnehmen (Tab. 2.1; FLUCK 1998, S. 727, 731). Sie können ebenfalls als Triebfedern der Suburbanisierung angesehen werden. Jeder US-Bürger kann es demnach durch harte Arbeit zu Erfolg und Geld bringen. Dass man „es geschafft hat“, drückt man dann am Besten mit dem Kauf eines Eigenheims aus, wo man ungestört und individuell, frei von äußeren Einflüssen seinen eigenen Dingen nachgehen kann. Das Einfamilienhaus und das Leben im suburbanen Raum gilt als die normale Lebensform (HAHN 2001, S. 276).

2.1.4.9 Globalisierung

Nach Ansicht von GOTTDIENER & HUTCHISON (2000, S. 148) muss städtisches Wachstum heute im größeren Kontext der Globalisierung der Wirtschaft gesehen werden. Versteht man unter Globalisierung den „Prozess der Ausbreitung und Intensivierung weltweiter Beziehungen als Folge des strategischen Handelns mächtiger Akteure, wie insbesondere der Transnationalen Unternehmen (TNU) oder einzelner Nationalstaaten“ (KNOX & MARSTON 2001, S. 17), so gehen GOTTDIENER & HUTCHISON mit ihrem sozialräumlichen Ansatz davon aus (vgl. Kap. 2.2.2.2), dass sich die Entscheidungen Transnationaler Unternehmen direkt auf Entwicklungen städtischer Gebiete auswirken können. Gründen TNU in Wachstumsregionen Produktionsstätten, wie zum Beispiel im so genannten „Silicon Forest“ um Portland, Oregon, so kann eine in Japan getroffene Investitionsentscheidung weitere Kleinunternehmen und Arbeitnehmer anziehen und die städtische Ausbreitung auf lokaler Ebene fördern (Interview ADLER, BROOKS, KÜHNE). Gut ausgebildete und qualifizierte Arbeitnehmer fordern zudem ein angenehmes Wohnambiente, was Bauunternehmern eine neue Marktnische eröffnet. Auf städtischer Ebene kann Globalisierung eine verstärkte Polarisierung der Bevölkerung bedeuten. Arbeitnehmer überdurchschnittlich bezahlter Jobs bei internationalen Unternehmen können sich extravagante Lebensstile und Wohnungen – oft in Form von *gated communities* – leisten, während auf der anderen Seite des Spektrums billige Arbeitskräfte im Dienstleistungssektor (Reinigungskräfte, Bedienstete in Privathaushalten und Restaurants

etc.) diesen Lebensstil erst ermöglichen. Dieser Umstand findet seinen baulichen Ausdruck in einer „sozialen Geographie“, in der Luxusvororte und baulich verfallene Suburbs nebeneinander existieren. Dies kann als ein direktes Ergebnis der wirtschaftlichen Globalisierung auf lokaler Ebene verstanden werden (SASSEN 2001, S. 256ff; WOOD 2003, S. 139; ZEHNER 2001, S. 193ff; s.a. Kap. 2.2.2.3).

2.1.5 Problematik und Kritik

Grundsätzlich gilt als bevorzugte Wohnform immer noch das Einfamilienhaus im suburbanen Umland. Dennoch wird die Kritik am Urban Sprawl und an der bisherigen Landnutzung in den USA lauter (BOLLIER 1998, S. 8ff; SQUIRES 2002; THOMAS 2000, S. 226). Umweltgruppen kritisieren den Verlust an natürlichen Freiflächen und Feuchtbiotopen, Berufspendler die stundenlangen Anfahrtswege zum Arbeitsplatz und Lokalpolitiker klagen über steigende Kosten für den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur. Bürgerinitiativen fordern gleich verteilten Wohlstand über die gesamte Stadtregion und insbesondere gleiche Chancen für alle Kinder und Jugendlichen bei der Schulausbildung. Urban Sprawl ist zu einem gesellschaftlichen Diskussionsgegenstand geworden. Fast täglich berichten Zeitungen und Medien auf lokaler und überregionaler Ebene über die negativen Auswirkungen der ungebremsen Zersiedelung. Inzwischen haben sich auch zahlreiche Gegenbewegungen formiert, die Urban Sprawl den Kampf angesagt haben. Die vielfältigen Urban-Sprawl-Probleme können in fünf Gruppen zusammengefasst werden, wobei auch hier Übergänge und Grenzen fließend sind:

- Ökologische Probleme
- Soziale Probleme
- Administrative Probleme
- Probleme des städtebaulichen Erscheinungsbildes
- Ökonomische Probleme

2.1.5.1 Ökologische Probleme

Der Verlust an natürlichen und landwirtschaftlichen Freiflächen, Wäldern und Feuchtbiotopen ist für Umweltgruppen das größte Problem, das im Zusammenhang mit

Urban Sprawl genannt wird. Nach Berechnungen des Sierra Clubs (1998, S. 20) wurden zwischen 1970 und 1990 mehr als acht Millionen Hektar freien Landes in den USA überbaut. 162.000 Hektar fallen jährlich Einfamilienhäusern und Gewerbegebieten zum Opfer. Urban-Sprawl-Befürworter argumentieren dagegen, dass bislang nur fünf Prozent des gesamten Landes der USA überbaut worden sind und somit noch ausreichend Platz zur weiteren Entwicklung vorhanden sei⁶ (s. Kap. 2.1.4.6). Allerdings verbergen solche Analysen die Zustände auf lokaler Ebene und die Besorgnisse der Bevölkerung. Immerhin leben 75 Prozent der Gesamtbevölkerung der USA auf eben diesen fünf Prozent entwickelten Landes (CALTHORPE 2000, S. 67; GILLHAM 2002, S. 91). Berechnungen gehen bei einem gleich bleibenden Flächenverbrauch wie in den 1990er Jahren davon aus, dass sich die Fläche bebauten Landes von fünf auf zehn Prozent in den kommenden 50 bis 75 Jahren verdoppeln wird. Die zurzeit bestehenden *metropolitan areas* werden sich um 100 Prozent weiter ausdehnen. Bundesstaaten in den dicht besiedelten Regionen der USA werden gänzlich überbaut sein. Auf Gemüse und Obst spezialisierte Anbauflächen werden merklich reduziert und als nahe zu Stadtregionen gelegene Versorgungsquellen unbeutend werden. Dies wird auch für landschaftlich reizvolle Naherholungsgebiete gelten (GILLHAM 2002, S. 91). Der Verlust natürlicher Freiflächen wird begleitet vom zunehmenden Artenschwund besonderer Fauna und Flora. Urban Sprawl verändert das Ökosystem merklich (Sierra Club 1998, S. 21).

Neben dem Landverbrauch und seinen negativen Folgen stellt die Luftverschmutzung das zweite große ökologische Problem dar. Der Anstieg der Luftverschmutzung im suburbanen Raum resultiert größtenteils aus der wachsenden Anzahl von Pkw und der ansteigenden VMT-Rate (Abb. 2.12). 30 Prozent der USA-weiten Gesamtemission an Stickoxid und Kohlenwasserstoff ist direkt auf den Individualverkehr zurückzuführen. In einigen Urban-Sprawl-Regionen wie Atlanta, wo die Automobilabhängigkeit weit über dem nationalen Durchschnitt liegt, können die Werte mit 58 Prozent Stickoxid- und 47 Prozent Kohlenwasserstoffemissionen noch höher liegen. Asthma und andere Atemwegserkrankungen werden in jüngster Zeit immer häufiger in Urban-Sprawl-Gebieten nachgewiesen, wobei Kinder, ältere Menschen und solche mit Herzkreislaufbeschwerden besonders betroffen sind (FRUMKIN 2002, S. 202).

Landverbrauch, Luftverschmutzung, Energieverbrauch, Klimaerwärmung innerhalb des städtischen Siedlungskörpers, zunehmender (Trink-) Wasserverbrauch und eine abnehmende Biodiversität werden die ökologischen Hauptprobleme sein, mit denen sich

⁶ NECHYBA & WALSH (2004, S. 189) sprechen von 1,92 Prozent überbauten Landes der nationalen Gesamtfläche.

Stadtregionen in Zukunft noch stärker konfrontiert sehen werden (CIESLEWICZ 2003, S. 23ff; OTTO 2002, S. 4).

2.1.5.2 Soziale Probleme



Foto 2.5: Anonymität eines suburbanen Einfamilienhauses bei Portland.
Foto: SCHEMIONEK 10/2001

Spätestens seit dem Amoklauf zweier Schüler an der „Columbine Highschool“ bei Denver haben die Suburbs ihre scheinbare Unschuld verloren. Galten sie stets als sicherer Rückzugsort für amerikanische Werte und Familienglück, zeigen sich nicht erst seit den 1990er Jahren zunehmend soziale Probleme, die man eigentlich in Verbindung mit der Kernstadt bringen würde. Von einigen Soziologen und Psychologen wird angenommen, dass Jugendliche in falscher Weise und Umgebung in ihren Suburbs aufwachsen. Es fehle an gesellschaftlichen Begegnungen und gemeinschaftlicher Kontrolle. Stattdessen nehmen gesellschaftliche Entfremdung, Drogen- und Alkoholkonsum, die vor dem Computer und Fernseher verbrachte Zeit, mangelnde Bewegung sowie der Trend zu Depressionen bei Jugendlichen der oberen Mittelklasse in Suburbs ständig zu. In ihrem „Fehlverhalten“ übertreffen sie im Vergleich die Jugendlichen aus der Kernstadt deutlich (BODENSCHATZ 2000b, S. 23; ZINSMEISTER 1996, S. 36ff). Alle Schießereien an US-amerikanischen Highschools fanden bisher in Vororten, nie aber in Kernstädten statt.

Das Wohnen in den Suburbs hängt mit dem Wunsch zusammen, seinen Individualismus ungestört ausüben zu können. Problematisch ist jedoch, dass sich diese

individuelle Lebensweise in Anonymität umgekehrt zu haben scheint. Menschen in Suburbs leben Tür an Tür, ohne sich wirklich zu kennen. Sein Haus verlässt man morgens durch die Garage, die sich automatisch öffnet und abends nach der Rückkehr hinter dem Bewohner schließt. Verbringt man seine Freizeit im Garten, kann man sich durch hohe Sichtzäune ungestört fühlen. Von außen betrachtet, bestimmen große abweisende Garagentore das äußere Erscheinungsbild (Foto 2.5). Anonymität und Verlust an Gemeinschaft prägen das gegenwärtige Erscheinungsbild vieler suburbaner Vororte (FREEMAN 2001, S. 69ff).

Hinzu kommt ein Mangel an Urbanität. In den zwar großen aber schwach verdichteten Suburbs scheint alles gleich oder zumindest ähnlich zu sein. Heterogenität sucht man vergeblich. Menschen gleicher Hautfarbe, gleichen Einkommens und gleichen Alters wohnen vorzugsweise zusammen. Man verspricht sich hiervon, dass man in einer Gruppe homogener Lebensstile auf dieselben Werte und Einstellungen wie die seinigen trifft. Dies spielt besonders bei Fragen bezüglich der Schulausbildung, der Erziehung der Kinder und religiöser Ansichten eine Rolle (HOLZNER 1990, S. 470).

Ähnlich homogen wie die sozialen Einstellungen ist auch die Architektur der Einfamilienhäuser, die jeden Vorort, egal wo in den USA, austauschbar erscheinen lässt. Auch Shopping Centers, *commercial strips* und *office parks* außerhalb der Wohnvororte lassen sich USA-weit durch eine gleichaussehende Architektur charakterisieren. Von KUNTLER (1993, S. 9ff) wird diese bauliche Homogenität als *Geography of Nowhere* bezeichnet, in der es keine Identifikations- und Versammlungsplätze mehr gibt. Vorortbewohner scheinen ihren *sense of place* verloren zu haben.

Die hohe Automobilabhängigkeit sowie ein nur schwach ausgebautes ÖPNV-Netz ist der Gemeinschaftsförderung nicht zuträglich. Spontane Kontakte mit Mitmenschen knüpft man nicht durch die Nutzung des Automobils, sondern beim Spaziergehen oder beim Warten auf den Bus. Zwischenmenschliche Kontakte, die im Zusammenhang mit der Pkw-Nutzung stehen, sind heute eher anderer Art. In jüngster Zeit kommt es vermehrt zu Beschimpfungen und Schießereien zwischen genervten im Stau stehenden Autofahrern. Diese spontanen Gewalt- und Wutausbrüche werden mit dem neuen Begriff *roadrage*⁷ umschrieben (FRUMKIN 2002, S. 208, SQUIRES 2002, S. 1). Die unendlichen Stunden, die Menschen im Pkw verbringen, gehen auf Kosten der Zeit, die mit Familie oder Nachbarn verbracht werden könnte. Dass man sich fast nur mit dem Auto fortbewegen kann, ist besonders für Kinder und alte Menschen nachteilig. Ohne Führerschein und Pkw kann man

⁷ *roadrage* (engl.): Wut im Straßenverkehr

seine Freizeit im suburbanen Heim zum Großteil nur vor dem Fernseher oder mit Computerspielen verbringen (LECCESE et al. 2000, S. 64).

2.1.5.3 Administrative Probleme

Eine schwache Regionalplanung sowie das System des *fiscal zoning* sind Ursache und Problem zugleich (Kap. 2.1.4.3 & 2.1.4.4). Das Fehlen einer übergeordneten Regionalplanung verhindert, dass bei fortschreitender Suburbanisierung die gesamte Stadtregion als Planungsgrundlage angesehen wird. Die Fragmentierung des suburbanen Umlands in viele Gemeinden mit eigenständigen Planungsbehörden bewirkt ein unorganisiertes städtisches Wachstum. Aufgrund der Konkurrenzsituation um wohlhabende Bürger und *property taxes* kooperieren suburbane Kommunen bei Planungsfragen nur selten miteinander. Kooperationen oder Zweckverbände zwischen den Gemeinden kommen nur dann zustande, wenn die Zusammenlegung gewisser Dienstleistungen direkte wirtschaftliche Vorteile und Einsparungen bewirkt, zum Beispiel bei der Wasser- und Abwasserversorgung. Ein mehr als 50 Jahre anhaltender Suburbanisierungsprozess konkurrierender Gemeinden hat in den USA ein Siedlungsmuster hervorgebracht, das eindeutig sozio-ökonomische Unterschiede zwischen den einzelnen Kommunen erkennen lässt. Soziale Schichten und Ethnien sind räumlich voneinander getrennt.

Das Recht auf gemeindliche Selbstverwaltung wurde und wird von einer Vielzahl der Kommunen dazu genutzt, um das ethnische und ökonomische Erscheinungsbild ihrer Gemeinde bewusst zu kontrollieren. Hinter den scheinbar neutralen lokalen Planungsvorschriften verbergen sich oft eindeutige Praktiken wie *fiscal* oder *exclusionary zoning*. Sozial schwächer Gestellten wird somit ganz absichtlich der Zugang in gewisse Vororte verwehrt. *Fiscal zoning* bedeutet ferner, dass die Qualität lokaler Serviceeinrichtungen, wie Krankenhäuser, Kindergärten und Schulen, zwischen den suburbanen Gemeinden stark variiert. Je höher der durchschnittliche Wert der Eigenheime ist, umso höher sind die steuerlichen Einnahmen einer Gemeinde. Und je höher wiederum diese Steuereinnahmen sind, desto mehr Geld steht für lokale Serviceeinrichtungen zur Verfügung. An dieser Stelle wird verständlich, wie es in den USA zu den zum Teil extremen Qualitätsunterschieden des Lehrniveaus und der Lehrresultate zwischen manchmal unmittelbar aneinandergrenzenden Gemeinden kommen kann (HOLZNER 1996,

S. 107). Der Trend zur Einkommenssegregation hält bis auf wenige Ausnahmen unvermittelt an und bleibt das „unglückliche Charakteristikum von Suburbia“ (GOTTDIENER & HUTCHISON 2000, S. 235).

Im Zusammenhang mit Urban Sprawl und den administrativen Problemen muss weiterhin kritisch gesehen werden, dass der Einfluss lokaler Regierungen zukünftig abnehmen wird. Quasi-öffentliche Behörden, die die wirtschaftliche Entwicklung ohne die Einbindung der Gemeinden vorantreiben, werden an Einfluss gewinnen. Public-private-Partnership-Projekte werden meistens ohne die Mitbestimmung der Bürger und ohne größere Vorschriften seitens der Lokalregierung durchgeführt. Zum Einflussverlust demokratisch gewählter Regierungen wird zukünftig auch die Ideologie des Privatismus beitragen, der wirtschaftliche Interessen über politische stellt und die Politik dahingehend verändern wird, dass Unternehmen zukünftig noch stärker subventioniert werden (GOTTDIENER & HUTCHISON 2000, S. 256ff). Mit dem Bau privatwirtschaftlich betriebener Wohngebiete, liegt die Organisation und Verwaltung dieser so genannten „Gemeinden“ (*communities*) in der Hand eines Unternehmens, das Vorschriften und Regelwerke für die Bewohner erlassen kann. Als Bewohner gibt man quasi mit dem Einzug in ein solches Wohngebiet seine Mitbestimmung in der und für die Gemeinde auf und lässt sich privatwirtschaftlich verwalten.

2.1.5.4 Probleme des städtebaulichen Erscheinungsbildes

Schwer zu greifen, aber dennoch immer wieder in der Literatur zu finden, ist das äußere Erscheinungsbild des Urban Sprawl (BOLLIER 1998, S. 24; MARSHALL 2000, S. 104ff). Allgemeinhin gilt es als langweilig, monoton oder gar als hässlich.

*“Boulevards so horrible that every trace of human aspiration seems to have been expelled, except the impetus to sell. It has made commerce itself appear to be an obscene [...] commercial highway [...] assaulted by a chaos of gigantic, lurid plastic signs, golden arches, red-and-white-striped revolving chicken buckets, cinder-block carpet warehouses, discounts marts, asphalt deserts, and a horizon slashed by utility poles”*⁸ (KUNSTLER 1993, S. 121).

⁸ Boulevards so abscheulich, dass jede Spur menschlicher Aspiration vertrieben worden zu sein scheint, ausgenommen des Antriebs Handel zu betreiben. Dieser lässt Handel als einen ekelregenden kommerziellen Highway erscheinen, erstürmt von einem Chaos aus gigantisch großen grellen Plastikschildern, goldenen Bögen, rot-weiß-gestreiften rotierenden Hähncheneimern, in billiger Bauweise errichteter Teppichlagerhallen, Discount-Märkten, Asphaltwüsten und einem durch Strommasten zerteilten Horizont.

Die mit der Suburbanisierung geschaffene US-amerikanische Kulturlandschaft scheint viele Bewohner zu verwirren. Sie stellt weder die idealisierten ländlichen Gebiete dar, die man eigentlich im suburbanen Umland zu finden erhoffte, noch ist sie mit „gemütlichen“ Kleinstädten aus der Jahrhundertwende zu vergleichen, und auf keinen Fall steht sie für ein pulsierendes großstädtisches Leben. Sie ist zu einem Kontinuum aus baulich Gleichem geworden, bei dem es schwer zu sagen ist, ob man sich im suburbanen Umland von Atlanta, Denver oder Portland befindet. Das Erscheinungsbild ist austauschbar. Raumdefinierende markante Merkmale einzelner Orte und Regionen lassen sich im Urban Sprawl nicht mehr lokalisieren. Experten gehen davon aus, dass diese städtebauliche Monotonie, verbunden mit Pkw-Dominanz, Ausgedehnthheit und Einzelnutzung, den Sinn für Gemeinschaft vermindern und zu einer kontinuierlichen Abnahme bürgerlichen Engagements sowie sozialer Aktivitäten in den USA führen wird (FREEMAN 2001, S. 69ff; GILLHAM 2002, S. 151; HÄNTZSCHEL 2002, S. 81; KUNSTLER 1996, S. 41ff). Ob es aber neuen Städtebaukonzepten gelingen kann, durch baulich ästhetische Rahmenbedingungen Gemeinschaft zu fördern, gilt ebenso als äußerst fraglich (HARVEY 1997, S. 2).

2.1.5.5 Ökonomische Probleme

Urban Sprawl ist kostenintensiv, sowohl volkswirtschaftlich als auch für den Einzelnen. Allein die langen Wegstrecken verschlingen täglich Zeit und Geld (Abb. 2.4), und der Erhalt und Ausbau der ausgedehnten Infrastruktur ist einer der größten Kostenpunkte im Jahreshaushalt einer Gemeinde. Im Allgemeinen herrscht unter Experten die Meinung vor, dass eine dichtere und kompaktere Siedlungsweise infrastrukturelle Kosten verringern, da die zu bauenden Straßen und Versorgungsleitungen kürzer seien (verschiedene Interviews). Gegner einer dichten Bebauungsweise halten dagegen, dass dicht bebaute Wohngebiete mit einem engmaschigen und ausgelasteten Straßennetz beispielsweise kostspielige Verkehrssysteme, wie Ampelanlagen, erforderlich machen. Es gibt inzwischen viele Studien und Gutachten, die sich mit der Frage nach den ökonomischen Kosten von Urban Sprawl bzw. dichterem Bebauung auseinandersetzen. Allerdings kommen die Gutachter, je nach Betrachtungsweise, zu höchst unterschiedlichen Bewertungen und Ergebnissen. Letztendlich hängt es von den Indikatoren ab, die bei einer Kosten-Nutzen-Analyse ausgewählt werden. Werden Langzeitkosten, wie Landverbrauch und Luftverschmutzung, mitgerechnet, so sprechen die Ergebnisse immer gegen Urban

Sprawl und für kompakte Besiedlung. Der Aspekt der Nachhaltigkeit findet in jüngster Zeit häufiger Eingang in solche Studien.

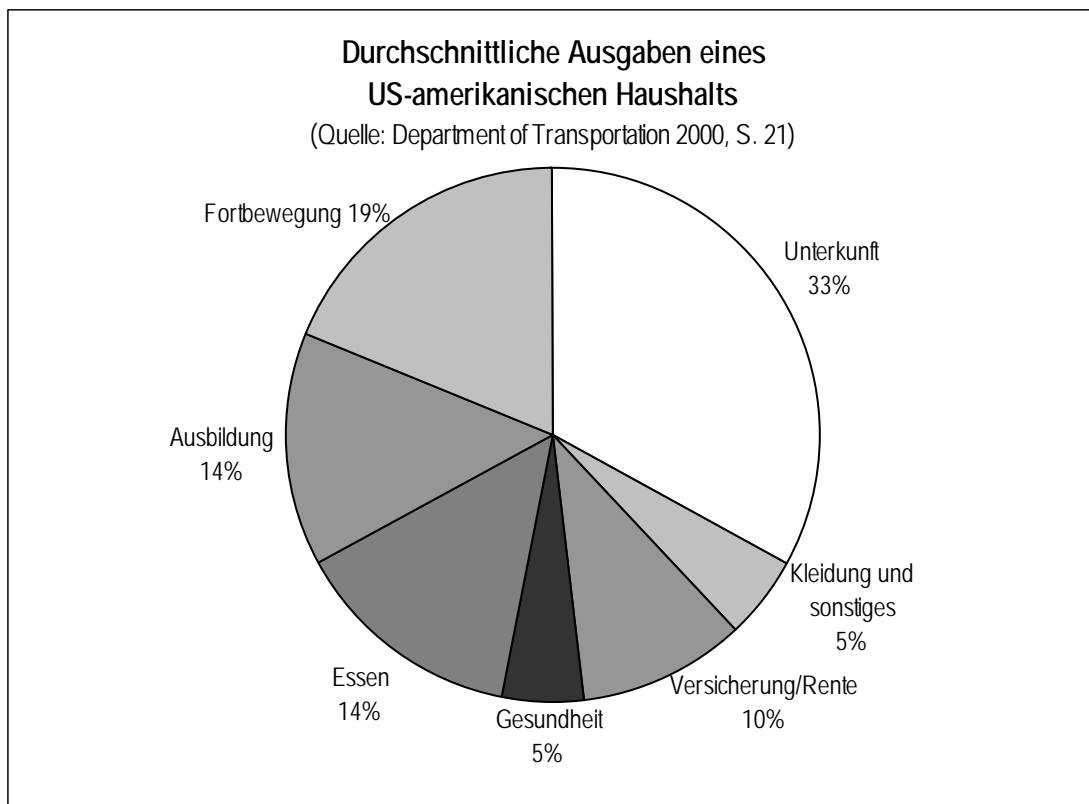


Abb. 2.4: Durchschnittliche Ausgaben eines US-amerikanischen Haushalts.
52 Prozent (Unterkunft + Fortbewegung) entfallen somit auf die Realisierung des American Dream im suburbanen Umland.

Eine der ersten Studien wurde bereits 1974 von der Real Estate Research Corporation durchgeführt („The costs of Sprawl“). Bereits vor 30 Jahren kam man hierin zu dem Schluss, dass geringe Bebauungsdichte ökonomische Kosten verursacht. Zudem entstünden Langzeitkosten durch Luft- und Umweltverschmutzung. Als ein repräsentatives Beispiel kann heute die Studie von BURCHELL et al. (2002, S. 175ff) angeführt werden, in der fünf Hauptkostenpunkte aufgelistet werden:

- Kapital- und Betriebskosten (z.B. Infrastruktur, Serviceeinrichtungen)
- Transport- und Fahrtkosten
- Sozialkosten (z.B. Arbeitslosenunterstützung)
- Ökologische Langzeitkosten (z.B. Wasserverknappung)
- Kosten durch eingeschränkte Lebensqualität (z.B. Gesundheitskosten durch Atemwegserkrankungen)

Aus rein ökonomischer Sicht sehen die Wirtschaftswissenschaftler NECHYBA & WALSH (2004, S. 186) zukünftige Kosten auf die Gesellschaft zukommen durch Verkehrsstaus (inklusive Luftverschmutzung), Flächenverbrauch und neue Infrastruktur. Da bislang eine USA-weite Studie fehlt, können lediglich regionale und lokale Gutachten ausgewertet werden. Grundtendenz dabei ist, dass sich eine höhere Bebauungsdichte zwar kostenreduzierend auswirkt, eine zu hohe Dichte aber erneut Mehrkosten verursacht. Für zukünftige bauliche Entwicklungen wird daher ein Mittelweg vorgeschlagen, der städtische Ausdehnung weiter zulässt, aber dies in einem geregelten und geplanten Maße (CALTHORPE & FULTON 2001, S. 43ff).

2.1.6 Zusammenfassung

Der Begriff Urban Sprawl beschreibt weit mehr als nur die flächenhafte Ausdehnung US-amerikanischer Städte. Mit dem prozessualen Wachstum der Stadtregionen gehen vielfältige und sich gegenseitig bedingende Probleme einher, die auf verschiedene Ursachen zurückzuführen sind. Dabei spielen insbesondere kultur-historische, gesellschaftliche und wirtschaftliche Gründe herausragende Rollen. Das Einfamilienhaus im Grünen, verbunden mit einer antiurbanen Grundeinstellung, gilt als die ideale Wohnform und Investmentanlage US-amerikanischer Bürger. Die Immobilienwirtschaft trägt diesen Wohnwünschen Rechnung und entwickelt in immer größerer Entfernung zur Kernstadt neues Bauland. Landverbrauch und Umweltschäden sind dabei enorm. Die unorganisierte städtische Ausdehnung ist verbunden mit einer zunehmenden sozialen Fragmentierung. Bewohner suburbaner Gemeinden bilden im Allgemeinen nach Einkommen, Ethnien, Alter und Wertvorstellungen homogene Gruppen. Kommunen sind daran interessiert, möglichst wohlhabende Bürger anzuziehen, um höhere Steuereinnahmen durch *property taxes* erzielen zu können. Mit trickreichen Bebauungsvorschriften wird sozial schwächer Gestellten die Möglichkeit verwehrt, sich in gut situierten Vororten niederzulassen. Besonders Familien mit Kindern ziehen in suburbane Kommunen, die gut ausgestattete Schulen vorweisen können. Je wohlhabender ein Vorort, desto höher sind seine Reputation und seine steuerlichen Einnahmen und dementsprechend besser sind seine Schulen.

Mit der voranschreitenden Ausdehnung des städtischen Siedlungskörpers haben sich im suburbanen Raum neue Knoten wirtschaftlicher Aktivitäten herausgebildet. Diese so

genannten *edge cities* übernehmen inzwischen alle Funktionen der Kernstadt und konkurrieren mit dieser. Der Erfolg der *edge cities* liegt wesentlich darin begründet, dass sie mit großen Parkplatzflächen weit automobilfreundlicher gestaltet sind als alte Kernstädte. Mangelnde Urbanität scheint dem Erfolg keinen Abbruch zu tun. *Edge cities* sowie das gesamte suburbane Umland werden von den meisten US-Amerikanern als selbstverständlich und meist unkritisch hingenommen und täglich genutzt. Stark frequentierte Shopping Centers sowie Arbeitsplätze in *office parks* sind nur zwei Indizien hierfür. Trotz dieses suburbanen Lebensstils gerät Urban Sprawl aber zunehmend in die gesellschaftliche Kritik. Besonders das Verkehrsaufkommen, die steigenden Unterhaltskosten für Autos und ein schwindendes Gemeinschaftsgefühl in monotonen Suburbs machen die negativen Urban-Sprawl-Auswirkungen greifbar.

Wenn Initiativen und neue Städtebaukonzepte – wie beispielsweise New Urbanism – gegen Urban Sprawl erfolgreich sein wollen, müssen sie zunächst diesen Siedlungskörper mit seinen komplexen Abläufen und Problemen zu verstehen lernen. Dabei ist besonders wichtig, die Urban-Sprawl-Ursachen zu studieren, um stadregionale Probleme direkt an ihren Wurzeln anpacken zu können. Symptombehandlungen werden nur kurzfristige Besserungen zur Folge haben.

2.2 Modelle und Ansätze zur US-amerikanischen Stadtentwicklung

Verschiedene Disziplinen der Stadtforschung haben immer wieder Ansätze entwickelt, um komplexe städtische Siedlungskörper, wie Urban Sprawl, modellhaft und verallgemeinernd darstellen zu können. Stadtmodelle leiden von jeher unter dem Problem, dass sie nur Momentaufnahmen gegenwärtiger Strukturen sein können. Städte und Stadtregionen befinden sich aber in einem Prozess ständiger Veränderung. Beispiele hierfür sind Wachstums- und Schrumpfungsprozesse von Städten oder Stadtvierteln, intra-metropolitane Migrationen oder wirtschaftsstrukturelle Umbrüche. Bislang ist es nicht gelungen, solche Prozesse hinreichend und allgemeingültig in ein Stadtmodell zu übertragen. Problematisch ist bei Stadtmodellen weiterhin, dass sich ihre Gültigkeit meist nur auf einen kultur-historischen Kontext stützen kann. So unterscheidet sich die US-amerikanische Stadt mit ihren spezifischen Merkmalen von der islamisch-orientalischen oder der lateinamerikanischen Stadt. Selbst innerhalb eines Nationalstaates lassen sich regionale Unterschiede zwischen den einzelnen Städten aufzeigen. So haben Atlanta,

Denver und Portland zwar deutliche Parallelen in ihrer städtischen Entwicklung, die typisch für US-amerikanische Städte sind, differieren aber hinsichtlich lokal-spezifischer Strukturen, die unter anderem auf die jeweiligen politischen Rahmenbedingungen vor Ort zurückzuführen sind. In den meisten Stadtmodellen wird städtische Entwicklung als wirtschaftliche Entwicklung verstanden. Dabei wird davon ausgegangen, dass die wirtschaftliche Entwicklung die Stadtgestalt beeinflusst. Bei dieser Art der Modellbildung werden Effekte von Stadt- und Regionalplanung ausgeblendet. Die politischen Entscheidungen auf lokaler bzw. stadtreionaler Ebene tragen jedoch wesentlich dazu bei, Stadtstrukturen zu prägen (LEWIS 1996, S. 23ff; SCHNEIDER-SLIWA 1999, S. 44ff; vgl. Kap. 3).

Um Urban Sprawl und New Urbanism in den theoretischen Rahmen der Stadtforschung einordnen zu können, werden im Folgenden die drei klassischen Modelle zur Stadtentwicklung und daran anschließend ausgewählte neuere Ansätze skizziert. Alle diskutierten Modelle und Ansätze beziehen sich auf US-amerikanische Stadtstrukturen. Sie erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sie bilden lediglich eine Auswahl aus der bestehenden deutschen und US-amerikanischen Literatur zur Stadtforschung. Ein historischer Rückblick hilft, die städtische Entwicklung zum heutigen Urban Sprawl aus einer theoretischen Perspektive nachvollziehbar zu machen.

2.2.1 Die drei klassischen Modelle der Stadtentwicklung

Die drei klassischen Modelle zur Erklärung des flächenmäßigen Städtewachstums und der Stadtstruktur finden ihren Ursprung zwischen 1925 und 1945 in der so genannten „Chicagoer Schule der Sozialökologie“. Die Chicagoer Schule versuchte, CHARLES DARWINS Theorie der natürlichen Selektion auf das gesellschaftliche Leben zu übertragen. Dabei werden Städte als ein quasi natürliches Lebensumfeld aufgefasst, in dem soziale Gruppen untereinander in einem Wettkampf um städtische Ressourcen – hauptsächlich um Siedlungsfläche – stehen. Jede soziale Gruppe, definiert über Ethnie und Nationalität, siedelt und behauptet sich in speziellen urbanen Nischen bzw. Stadtvierteln. Verlassen in einem Sukzessionsprozess soziale Gruppen ihre Nischen, um in anderen Gebieten zu siedeln, rücken in die freiwerdenden Viertel neue Bewohner nach. Kritik wurde an der Sozialökologie oder *urban ecology* laut, da städtische Strukturen lediglich anhand „natürlicher“ und Personen ungebundener Prozesse erklärt werden. Entscheidungen von

Individuen, administrative Stadtplanungen oder kulturelle Rahmenbedingungen spielen beispielsweise nur untergeordnete Rollen (ABERCROMBIE, HILL & TURNER 2000, S. 369). Dennoch hat die Chicagoer Schule wesentlich zur Stadtmodellbildung beigetragen. Alle später entwickelten Modelle bauen mehr oder weniger auf diese auf.

Das radialkonzentrische Stadtmodell

Mitte der 1920er Jahre entwickelte der Sozialökologe ERNEST W. BURGESS sein so genanntes radialkonzentrisches Stadtmodell. Es geht von einem konzentrischen städtischen Muster abgestufter Nutzungsintensitäten aus, dessen Mittelpunkt der so genannte *central business district (CBD)* bildet (Abb. 2.5). Im CBD konzentrieren sich Einrichtungen der Wirtschaft, der Politik sowie der Kultur. Mit Hauptbahnhof, mehreren U-Bahnstationen und/oder Hafen ist er zudem wichtigster Verkehrsknotenpunkt innerhalb der Stadt bzw. Stadtregion. Eine massive Nachfrage nach Grundstücken treibt die Bodenpreise im CBD in die Höhe. Um Kosten zu sparen, baut man in die Höhe. Die Akkumulation von Hochhäusern und die Skyline sind die baulichen Merkmale des CBD. An seinen Rändern geht er in ein Großhandelsgebiet über, das sich vor allem durch eine Vielzahl an Lagerhäusern auszeichnet. An den CBD schließt sich im ersten zonalen Ring die so genannte *zone-in-transition* (Übergangszone) an, die unter anderem Handwerksbetriebe und produzierendes Gewerbe beherbergt. Sie war einst bevorzugtes Wohngebiet der Oberschicht, befindet sich jetzt aber in einer Periode des Verfalls. Die mehrstöckigen Mietshäuser können von den Besitzern des Bürgertums nicht mehr kostendeckend vermietet werden. Folglich ist es daher auch nicht rentabel, notwendige Erhaltungsinvestitionen zu tätigen. Hausbesitzern bleibt nur zu hoffen, dass sich der CBD weiter ausdehnt und man durch Bodenspekulationen später Gewinne erzielen kann. Die *zone-in-transition* ist charakterisiert durch fehlende Investitionsbereitschaft, und der anhaltende Abwärtstrend – verbunden mit Armut und hohen Kriminalitätsraten – führt meistens zur Verslumung. Der billige Wohnraum zieht aber nicht nur sozial Benachteiligte und Einwanderer der ersten Generation an, sondern auch Künstler, Studenten und Freiberufler der alternativen Szene. Sie bilden oft die Vorhut für eine später einsetzende Gentrifizierung. Das Bevölkerungswachstum der Städte findet nach BURGESS hauptsächlich durch Einwanderung statt. Der nächste Ring beherbergt Arbeitersiedlungen mit Bewohnern aus der zweiten und somit bereits etablierteren Einwanderergeneration. Die Bausubstanz ist ebenfalls nicht die beste und die Zone dieses zweiten Rings läuft bei einer Ausdehnung des CBD Gefahr, den aus der *zone-in-transition* bekannten

Verfallserscheinungen zu unterliegen. Erst der dritte Ring zeigt deutliche bauliche Verbesserungen. Er ist das Wohngebiet der Mittelschicht. Hier finden sich Ein- und Zweifamilienhäuser, deren Bewohner mit wachsendem Wohlstand von den Arbeiterwohnvierteln im ersten und zweiten Ring nach außen gewandert sind. Mit ihren Migrationsentscheidungen tragen sie bereits zur sozialräumlichen Segregation bei (HARTSHORN 1992, S. 232; REICHART 1999, S. 119).

Ring 4 ist die Zone gehobener Wohnansprüche, in der sich das wohlhabende Bürgertum in freistehenden Einfamilienhäusern niedergelassen hat. Vormalig lebten sie in der inzwischen verfallenen *zone-in-transition*. Da die Zone gehobener Wohnansprüche in relativ weiter Entfernung zum CBD liegt, sind entlang der Ausfallstraßen Einkaufszentren, Autohändler, Fastfoodrestaurants, Kinos etc. entstanden, um inzwischen weit mehr als nur den täglichen Bedarf der Konsumenten zu decken. Als einen fünften Ring weist BURGESS dann eine Pendlerzone der Oberschicht aus. Sie wohnt in weiter Entfernung zur Stadt in Villen mit großen Grundstücken. Ring 5 bildet den allmählichen Übergang zum ländlichen Umland. Dörfer und Kleinstädte können hier von der Suburbanisierung profitieren und sich zu neuen Versorgungszentren weiterentwickeln.

BURGESS (1925) geht in seinem Modell davon aus, dass die städtische Ausdehnung auf Einwanderung und vor allem auf veränderten Wohnpräferenzen beruht. Zu seiner Zeit war das Wohnen in den Städten, besonders aufgrund luftverschmutzender Industrieanlagen, mehr als unattraktiv und somit wuchs für die meisten Städter der Wunsch, möglichst weit ins Umland zu ziehen. Da der CBD zunächst aber das wirtschaftliche und kulturelle Zentrum blieb, konnte dieser Wunsch erst mit der aufkommenden Individualmotorisierung realisiert werden. Mitte der 1920er Jahre war das Automobil aber noch ein Luxusgegenstand für wenige Personen der Oberklasse. Nur sie konnten es sich leisten, günstige Grundstücke und Häuser im grünen Umland zu erwerben sowie von dort mit dem eigenen Pkw in den CBD zu pendeln (ABBOTT 1996, S. 20 ff).

Das Sektorenmodell

1939 stellte der US-Amerikaner HOMER HOYT sein so genanntes Sektorenmodell vor. Anders als BURGESS argumentierte HOYT, dass Städte keine gleichmäßig konzentrische Anordnung aufweisen, sondern sich in ungleichmäßige Sektoren unterteilen lassen (Abb. 2.5). Innerhalb eines jeden Sektors konzentrieren sich mehr oder weniger gleiche wirtschaftliche Aktivitäten bzw. Bewohner gleicher sozio-ökonomischer Merkmale. Nach HOYT zeigen alle wirtschaftlichen Aktivitäten und Bevölkerungsgruppen die Tendenz, dass

sie sich in ihrem jeweiligen Sektor weg vom Zentrum hinein ins suburbane Umland auszudehnen versuchen. Dies gelte insbesondere für Gewerbe und Einzelhandel. Folglich wachsen Städte ungleichmäßig, jeweils abhängig von der Ausdehnung der verschiedenen Sektoren. Beispielsweise wird deutlich, dass die Wohngebiete der Oberschicht viel weiter ins Umland ausgreifen als Zonen niedrigerer Wohnansprüche. Dies lässt sich anhand der Proportionalität von Mobilität und Haushaltseinkommen erklären. Je höher das Einkommen, desto mehr Geld kann für Transportleistungen aufgewendet werden und desto weiter entfernt vom CBD kann man im Umland ansässig werden (HAYDEN 2003, S.71ff).

Gemeinsam ist den Modellen von BURGESS und HOYT, dass sie sich um einen zentralen Geschäftsbereich (CBD) konzentrieren. Während BURGESS jedoch beispielsweise Großhandel und Industrie ringförmig am Rande des Stadtkerns verortet, ordnet HOYT diese Bereiche zusammen mit dem Transportsektor einem speziellen Verkehrskorridor bzw. -sektor zu, der den Innenstadtbezirk lediglich streift (HARTSHORN 1992, S. 232; REICHART 1999, S. 125).

Das Mehrkernmodell

Das so genannte Mehrkernmodell wurde von den Geographen CHAUNCY D. HARRIS und EDWARD L. ULLMAN (1945) entwickelt. Sie gingen in ihrem Modell erstmals davon aus, dass sich innerhalb von großen Städten, Stadtregionen oder Ballungsräumen der USA, mehrere Kerne verschiedener wirtschaftlicher Aktivitäten lokalisieren lassen und dass nicht mehr ausschließlich der CBD alle Hauptwirtschaftsaktivitäten in sich vereint (Abb. 2.5). Vielmehr teilen sich die einzelnen Kerne bzw. Geschäftsbezirke unterschiedliche Wirtschaftsfunktionen, abhängig von ihrer geographischen Lage innerhalb der Stadtregion (z.B. Verwaltungsviertel, Vergnügungsviertel, Industriegebiete, Einzelhandelszentren, Wohngebiete). Ausgehend von den verschiedenen Kernen lässt sich dann zum Umland hin eine abnehmende Siedlungsdichte feststellen. Auch hier gilt, dass sich die Entfernung der Wohngebiete von den Wirtschaftskernen proportional zum Einkommen der Bewohner verhält: je reicher, desto weiter entfernt. Großhandel, Leichtindustrie und Wohngebiete orientieren sich im Mehrkernmodell auf Verkehrskorridore. Anders als bei HOYT sind die einzelnen Teilräume aber nicht sektoral angeordnet, sondern sie bilden räumliche und zufällig abgrenzbare Cluster. Nicht alle Cluster sind in die Stadtregion integriert. Einige finden sich auch außerhalb in einer räumlich isolierten Lage, z.B. stark emissionsverursachende Schwerindustrieanlagen. Nach HARRIS und ULLMAN wachsen Städte nicht konzentrisch, sondern asymmetrisch in der Umgebung ihrer verschiedenen

Kerne. Das Mehrkernmodell stellt eine Abkehr von den bis dahin entwickelten CBD-fokussierten Stadtmodellen dar. Es kann teilweise als Weiterentwicklung der vorangegangenen Modelle von BURGESS und HOYT verstanden werden. Jedes der Modelle muss im jeweiligen Kontext seiner Zeit gesehen werden. So trägt beispielsweise das Mehrkernmodell bereits der zunehmenden Automobilisierung und dem einsetzenden breiten Suburbanisierungsprozess Rechnung. In ihrem Zusammenspiel ergeben die drei Modelle eine einleuchtende Erklärung vorhandener Stadtstrukturen in den USA. Ihre Anwendbarkeit gilt mit gewissen Abweichungen bis heute (CLARK 2003, S. 141ff). Weiterhin bilden sie die elementare Grundlage für alle später entwickelten Stadtmodelle.

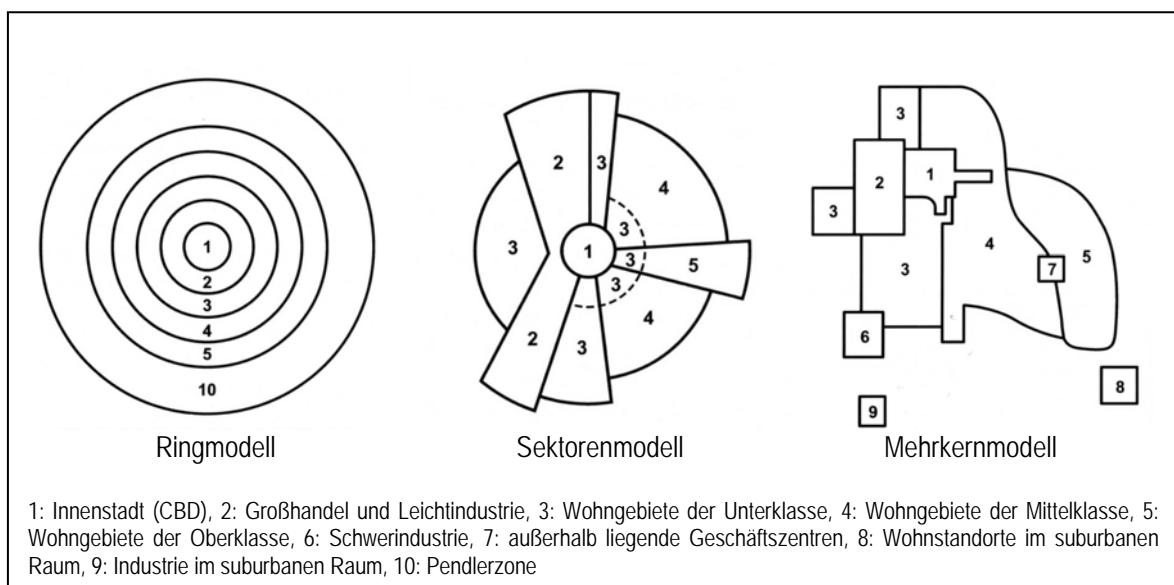


Abb. 2.5: Die drei klassischen Modelle der Chicagoer Schule
(BURGESS 1925; HARRIS & ULLMAN 1945; HOYT 1939)

2.2.2 Neuere Ansätze der Stadtforschung

Die drei klassischen Stadtmodelle von BURGESS (1925), HOYT (1939) und HARRIS & ULLMAN (1945) bedürfen trotz ihrer allgemeinen Gültigkeit immer wieder Nachbesserungen, die sich vor allem daraus ergeben, dass Modelle nur Momentaufnahmen bestimmter Zeitabschnitte sein können. Seit der Vorstellung des Mehrkernmodells sind inzwischen sechs Jahrzehnte vergangen und die US-amerikanischen Städte haben sich merklich verändert. Ein Schlagwort dieser Veränderung ist unter anderem Urban Sprawl. Seitdem das Automobil auch für die breite Bevölkerungsmasse erschwinglich und in seiner Nutzung alltäglich geworden ist, haben Städte erneut ihre Muster verändert. Distanzen

haben an Bedeutung verloren. Auch haben postindustrielle Entwicklungen einen wirtschaftlichen Wandel herbeigeführt, was sich ebenfalls auf die Stadtgestalt auswirkt, z.B. Verlagerung von Dienstleistungsarbeitsplätzen ins suburbane Umland.

2.2.2.1 Stadtland USA

Das Mehrkernmodell von HARRIS & ULLMAN (1945) wandte sich erstmals von der Vorstellung ab, der CBD sei einziges und wichtigstes Zentrum innerhalb einer Stadt bzw. Stadtregion. Diese Tendenz hat sich bis heute weiter entwickelt und der CBD sowie die Kernstadt haben an Bedeutung verloren (s. Kap. 2.1.2). Heute gilt ein Geschäftszentrum nicht mehr als zentral, wenn es im geographischen Mittelpunkt einer Stadt liegt, sondern wenn es per Pkw bestmöglich zu erreichen ist. Die neuen Geschäftszentren liegen daher immer öfter an Autobahnkreuzen und -abfahrten und sind mit großzügig angelegten Parkplatzflächen ausgestattet, ein Pluspunkt im direkten Vergleich mit dem CBD innerhalb einer automobilorientierten Gesellschaft. Mit der Herausbildung von Geschäftszentren und *edge cities* im suburbanen Umland, haben sich auch die Pendlerströme in den Stadtregionen verlagert. Sie konzentrieren sich heute nicht mehr von den Suburbs auf die Kernstadt, sondern von den Wohnvorstädten auf beispielsweise *office parks* oder Shopping Centers. Die Kernstadt wird quasi umfahren, was deren Bedeutungsverlust anschaulich symbolisiert.

– Heutige US-amerikanische Stadtregionen bilden ein polynukleäres Mosaik aus Wohnvororten, Shopping Centers, *office parks*, Gewerbegebieten, Krankenhäusern, Schulen und Freiflächen. LUTZ HOLZNER hat diese ins Umland ausufernden Strukturen 1990 als „Stadtland USA“ bezeichnet (HOLZNER 1990, 1996). Sein Modell (Abb. 2.6) baut

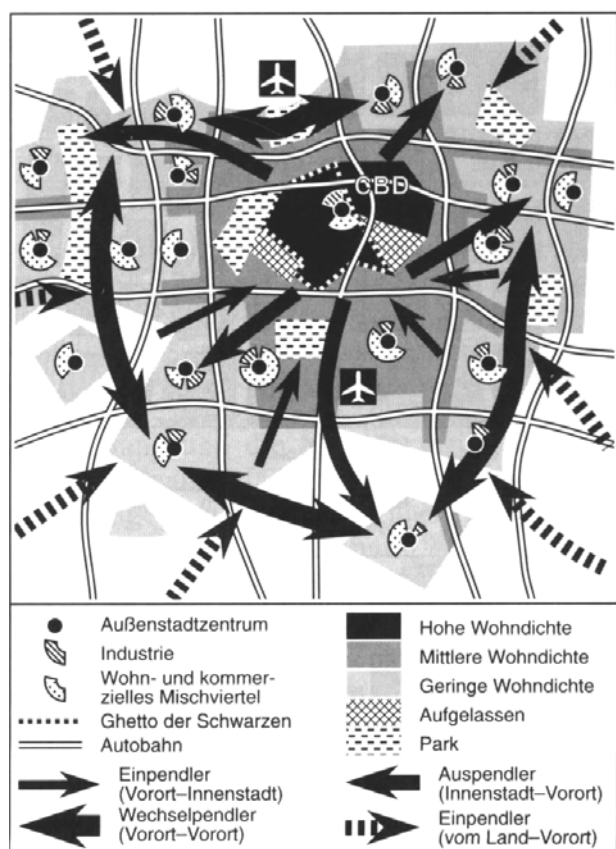


Abb. 2.6: Stadtland USA (HOLZNER 1996, S. 104)

auf den drei klassischen Stadtmodellen der Chicagoer Schule auf. Gemeinsamkeiten finden sich beispielsweise in der Siedlungsdichte, die in allen Modellen vom Stadtkern zum suburbanen Umland hin abnimmt. Die räumliche Ausdifferenzierung nach sozialen Schichten bzw. Lebensstilen ist bei HOLZNER jedoch genauer und spiegelt die heutige städtische Situation in den USA besser wider. Herkömmliche Betrachtungsweisen unterschieden Bevölkerungsgruppen lediglich nach ihrem Einkommen, das den Wohnstandort in einer Stadtregion für den Einzelnen definierte. Die Tendenz unter seinesgleichen zu wohnen, ist auch heute noch vorhanden, allerdings drückt sich der Wunsch nach kommunaler Homogenität nicht mehr ausschließlich über das Einkommen aus, sondern über so genannte gleiche Lebensstile oder gleiche soziale Milieus. Abgrenzungskriterien von Lebensstilen und Milieus können Alter, Herkunft, Ethnie, Ausbildung, politische Meinungen, gesellschaftliche Grundeinstellungen etc. sein. US-Amerikaner ziehen vorzugsweise in solche *neighborhoods* und Vorstädte, wo sie auf Nachbarn mit gleichen Wertvorstellungen treffen.

„Segregation entspricht einer in den USA weit verbreiteten Vorliebe nach Homogenität und Sicherheit in der Privatsphäre (Familie und Gemeinde) innerhalb der heterogenen (oft als feindlich angesehenen) pluralistischen Gesamtgesellschaft, für die die Kernstadt gemeinhin symbolhaft steht“ (HOLZNER 1996, S. 106).

Das so entstandene gesellschaftliche „Zellenmosaik“ kann als logische Konsequenz der breiten Automobilisierung verstanden werden. Die ausgeprägte Individualmobilität ermöglicht es dem Einzelnen, ohne großen Aufwand zwischen Wohnort und Arbeitsplatz zu pendeln. Die Wahl eines passenden Wohnstandorts wird daher immer flexibler. Es bietet sich die Möglichkeit, heute zwischen äußerst kleingekammerten homogenen Vororten mit Bewohnern gleicher Lebensstile zu wählen. – HOLZNERs „Stadtland USA“ spiegelt eine autogerechte Stadtregion wider. Es muss jedoch im kultur-historischen Rahmen der USA gesehen werden und kann nur mit gewissen Einschränkungen auf andere Städte der Welt übertragen werden.

Ein ähnliches Modell präsentierte RITA SCHNEIDER-SLIWA 1996. Das Strukturmodell großstädtischer Ballungsräume beschreibt die Ausdehnung bzw. das „Zerfließen“ städtischer Regionen in ihr Umland. Das Modell zeigt neben dem Suburbanisierungsprozess und dem damit verbundenen Entstehen von *edge cities* die enorme Ausdehnung heutiger Stadtregionen. Deutlich wird, dass diese nur durch eine staatlich subventionierte Verkehrsinfrastruktur möglich wird. *Edge cities* verdanken ihre gute Erreichbarkeit dem Bau äußerer Autobahnringe, die die Stadtregion umkreisen. Wird in HOLZNERs Modell lediglich die Kernstadt großzügig umfahren, zeigt SCHNEIDER-SLIWA,

dass inzwischen eine ganze Kernregion innerhalb der Stadtregion durch die äußeren Autobahnringe ausgegrenzt wird. Bezugspunkte in der heutigen US-amerikanischen Stadtregion sind nicht mehr markante Gebäude oder Plätze, sondern Autobahnabfahrten und Gewerbestreifen entlang von Highways. Weiterhin wird ersichtlich, wie wachsende Stadtregionen den ländlichen Raum überprägen und sich dabei sukzessive seine Kleinstädte einverleiben.

Die beiden aus der Geographie stammenden Modelle veranschaulichen, dass erst die Automobilisierung das enorme Wachstum von Städten in den USA ermöglicht hat. Maßgeblich unterstützt wurde die Ausdehnung dabei durch bundesstaatliche Subventionen, wie Eigenheimzulage, günstige Benzinpreise oder großzügige Finanzierung stadtreionaler Highwaysysteme. Auf die mittel- und unmittelbaren Einflüsse des Staates auf die Suburbanisierung geht auch der folgende sozialräumliche Ansatz ein.

2.2.2.2 Sozialräumlicher Ansatz

Die beiden US-Amerikaner und Soziologen MARK GOTTDIENER und RAY HUTCHISON (1994, 2000) versuchen, einen umfassenden Ansatz zu präsentieren, der möglichst viele städtische Gegebenheiten und Aspekte zu erklären und miteinander in Verbindung zu setzen vermag. Ihr Ansatz entspringt der *new urban sociology* und erhebt den Anspruch, den heutigen komplexen Strukturen innerhalb von Stadtregionen gerecht zu werden. Er erstreckt sich daher über verschiedene urbane Maßstabsebenen. Die kleinste bezieht sich auf einzelne Gebäude und Straßenzüge, die größte beschäftigt sich mit der Globalisierung und deren Rückkoppelungen auf städtische Räume. Aus Sicht der (Stadt-) Soziologie besteht die Besonderheit dieses Ansatzes darin, dass dieser neben den herkömmlichen stadtpprägenden soziologischen Elementen – wie Schicht, Geschlecht, Ethnie, Beruf, Alter, Einkommen – den „Raum“ selbst als ein prägendes Element hinzufügt.

Sozialräumliche Ansätze sind der Geographie nicht neu. Die Stadtgeographie sieht Raum als „Handlungsprodukt“ sowie als „Handlungsgegenstand“. Während der erste Begriff beschreibt, wie soziale Umstände den Raum prägen und strukturieren, so steht der zweite Begriff für die Annahme, dass spezifische Räumlichkeiten ihre Bewohner auf eine bestimmte Art und Weise beeinflussen (SCHNEIDER-SLIWA 1999, S. 44f; WERLEN 1995, S. 77ff). Der sozialräumliche Ansatz von GOTTDIENER & HUTCHISON (2000, S. 17f, 143ff) befasst sich mit sechs ineinander greifenden Feststellungen zu städtischen Räumen:

1. Urbane und suburbane Siedlungsräume sind die so genannte „bebaute Umwelt“. Sie haben sich innerhalb großstädtischer Regionen entwickelt. Kernstädte, suburbane Gemeinden und neue Wachstumspole (z.B. *edge cities*) bilden die Stadtregionen des 21. Jahrhunderts. Diese heutige Form des städtischen sozialen Raums wird als multinuklear bezeichnet (*multicentered metropolitan region*). Um sie ganzheitlich studieren zu können, favorisiert der sozialräumliche Ansatz eine regionale Betrachtungsweise. Es wird gefragt, wie und warum multinukleare Großstadtregionen in den USA und weltweit ihre gegenwärtigen Strukturen entwickeln konnten.
2. Siedlungsräume werden nicht nur in ihrem lokalen und nationalen Kontext betrachtet, sondern auch im globalen System des Kapitalismus. Besondere Beachtung wird dabei den mächtigen Kräften aus Wirtschaft und Politik geschenkt, deren Entscheidungen immer öfter das Wohlergehen lokaler Kommunen maßgeblich beeinflussen. Solche wirtschaftlichen und politischen Entscheidungen innerhalb des *global system of capitalism* können auf metropolitaner, nationaler oder internationaler Ebene getroffen werden.
3. Siedlungsräume stehen unter dem direkten Einfluss von Regierungsstrategien sowie der Handlungen von *developers*, Geldgebern, Bauunternehmen und anderen Personen der Immobilienwirtschaft. Diese Kräfte der zum Teil staatlich subventionierten Angebotsseite verschaffen Anreize, die das Verhalten einzelner Konsumenten direkt und indirekt beeinflussen. Staat und Immobilienwirtschaft lenken stadtrregionale Entwicklungen in bestimmte Richtungen.
4. Urbane und suburbane Siedlungsräume sind bedeutungsvolle Orte, da sie Produkte menschlicher Gedanken und Handlungen sind. Innerhalb der „bebauten Umwelt“ organisiert sich alltägliches Leben nach kulturellen Symbolen und materiellen Objekten. Die Untersuchungen dieser Symbole und Objekte wird als urbane Semiotik bezeichnet. Dabei muss beachtet werden, dass für verschiedene Individuen und Gruppen Symbole und Objekte unterschiedliche Bedeutungen haben.
5. Einzelne Gruppen gesellschaftlicher Schichten (*social class groups*) sind ein wesentlicher Bestandteil industrieller und postindustrieller Gesellschaften. Die verschiedenen *social class groups* unterscheiden sich hinsichtlich ihres Lebensstils, ihrer Wertvorstellungen, ihres Glaubens sowie ihres Zugangs zur politischen Macht bzw. Einflussnahme. Als Konsequenz haben die einzelnen Gruppen unterschiedlich starken Einfluss auf Entscheidungen, wie beispielsweise sozialer Raum innerhalb der Stadtregion strukturiert oder zugewiesen werden soll.

6. Der sozialräumliche Ansatz berücksichtigt die Wechselwirkungen zwischen Gesellschaft und Raum. Zusätzlich zu soziologischen Charakteristika, wie Schicht, Geschlecht oder Ethnie, wird das „Raumelement“ bzw. der „Raum“ selbst hinzugefügt. Räumliche Strukturen in urbanen und suburbanen Siedlungsräumen beeinflussen menschliches Verhalten und Interaktionen in vorhersehbarer und nicht vorhersehbarer Weise (Raum als Handlungsgegenstand; s.o.). Andererseits verändern Individuen durch ihre Handlungen und Interaktionen untereinander ständig bestehende räumliche Ordnungen und konstruieren so neue Räume, die Bedürfnisse und Wünsche widerspiegeln (Raum als Handlungsprodukt).

Mit dem „Stadtland USA“ hat der sozialräumliche Ansatz einige Überschneidungen. Beide Ansätze betrachten Stadtregionen als Mehrkernregionen, sehen einen starken Einfluss der Immobilienwirtschaft, räumen der Segregation von Bevölkerungsgruppen einen besonderen Stellenwert ein und beide gehen der Frage nach, wie kultur-historische Wertvorstellungen den Raum prägen. Der Ansatz von GOTTDIENER & HUTCHISON (2000) ist als ergänzende Erklärung aktueller städtischer Aspekte aus drei Gründen hilfreich: Mit dem Schwerpunkt der urbanen Semiotik können möglicherweise neue Stilrichtungen der Architektur als Abgrenzungsmerkmale bestimmter sozialer Milieus bzw. Lebensstile interpretiert werden. Der sozialräumliche Ansatz geht verstärkt auf die Kräfte der Globalisierung ein und ermöglicht es, selbst kleinräumige *neighborhoods* in das weltweite System der Globalisierung einzuordnen. Nach GOTTDIENER und HUTCHISON nehmen Verwaltungen im stadtreionalen Kontext eine besondere Rolle ein. Sie weisen nach, dass Entscheidungen lokaler und staatlicher Verwaltungen einen größeren Einfluss auf strukturelle Gestaltungen städtischer Räume haben, als bisher angenommen. Bei der Untersuchung von Urban Sprawl in verschiedenen Stadtregionen der USA kann so nachgewiesen werden, wie administrative Maßnahmen Zersiedelung begünstigen bzw. bremsen (vgl. LEWIS 1996, S. 23ff; BEACH 1999, S. 14; GOETZ 2000, S. 121; SAVITCH 2002, S. 141ff).

2.2.2.3 Postmoderne Stadtforschung

Postmoderne ist ein Begriff der Kulturtheorie, der impliziert, dass nach der Moderne eine neue Kulturepoche begonnen hat. Mangels einer klaren Definition von Postmoderne wird

diese von den kulturwissenschaftlichen Einzeldisziplinen mit verschiedenen Bedeutungen besetzt und daher oft variantenreich, zum Teil widersprüchlich, benutzt. Im Allgemeinen versucht der Begriff, die heutige Zeit zu charakterisieren. Diese ist geprägt von einer stark beschleunigten Auffächerung, Heterogenisierung und Pluralisierung der gegenwärtigen Kultur und Gesellschaft. Wurden Phänomene und Erfahrungen wie Spontaneität, Beliebigkeit, Pluralität oder Unbestimmtheit in der Moderne noch negativ besetzt, erfahren sie im postmodernen Denken Zustimmung und Anerkennung (HILLMANN 1994, S. 682; ZIMA 2001, S. 36ff). Zeichnete sich generell die Moderne durch klare Strukturen und Rationalität aus, so gilt als Motto der Postmoderne *anything goes* – erlaubt ist, was gefällt! Vertreter postmodernen Denkens gehen von einem Auflösen der Moderne aus, deren Rationalität die komplexen Strukturen der heutigen Welt nicht mehr zu greifen vermag. Die Veränderungen, die in der Postmoderne bzw. in der gegenwärtigen Zeit sichtbar werden, sind sozialer, kultureller, wirtschaftlicher und politischer Art (ABERCROMBIE et al. 2000, S. 272f; DEAR & FLUSTY 1998, S. 58, 61; HARVEY 1989).

1. *Soziale Veränderungen:* Industrialisierung und Kapitalismus gründeten das System sozialer Klassen. Bislang war es das wichtigste Element, um soziale Strukturen und Unterschiede in Gesellschaften beschreiben zu können. In postmodernen Gesellschaften haben soziale Klassen an Bedeutung verloren. Sozialstrukturen sind weit heterogener und komplexer geworden. Für die Erklärung dieser neuen Gesellschaftsstrukturen reicht die einfache Unterscheidung in Klassen nicht mehr aus. Neue Abgrenzungsindikatoren sind beispielsweise Geschlecht, Ethnie, Alter, politische Einstellungen oder Lebensstile. Der Begriff der „sozialen Klasse“ wird immer häufiger durch den des „sozialen Milieus“ ersetzt.
2. *Kulturelle Veränderungen:* Die Herausbildung immer differenzierter werdender sozialer Milieus geht auch auf Veränderungen in der Alltagskultur zurück. Personen versuchen ihrer Individualität durch möglichst individuelle Wahlen (z.B. bei der Kleidung oder der Wohnungsgestaltung) Nachdruck zu verleihen. Individuen definieren sich heute weniger über Gruppenzugehörigkeit oder Tradition als vielmehr über das eigene Ich, das im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit steht. Eine wachsende *culture industry* weckt individuelle Wünsche und trägt diesen Wünschen Rechnung. – In der postmodernen Architektur und Kunst gilt ebenso das Prinzip des *anything goes*. Ein charakteristisches Stilelement postmoderner Architektur ist die „Nachahmung“ (engl. *pastiche*). Bauliche Stilelemente aus verschiedenen Themenbereichen und

historischen Epochen werden scheinbar willkürlich kopiert und zusammengesetzt. Die Architektur versucht so einer pluralistischen Gesellschaft gerecht zu werden, die nicht mehr auf einem allgemeingültigen Signifikationssystem aufbaut. Forderte noch die moderne Architektur „Form folgt Funktion“, so könnte der architektonische Leitspruch der Postmoderne lauten „Form folgt Fiktion“ (vgl. Tab. 2.2).

3. *Wirtschaftliche Veränderungen:* Fordistische Produktionsverfahren waren Merkmal der Moderne. Großunternehmen produzierten mit angelernten Arbeitskräften Güter für den Massenkonsum; Betriebe wurden wissenschaftlich bürokratisch geführt und nationale Gewerkschaften hatten größeren Einfluss bei der Festsetzung der Arbeitergehälter. Im Gegensatz hierzu wird das wirtschaftliche System postmoderner Gesellschaften als „postfordistisch“ bezeichnet. Fließbandarbeit wird von flexiblen Produktionsmethoden abgelöst, und Arbeitskräfte müssen immer häufiger Mehrfachqualifikationen vorweisen können. Eine pluralisierte Gesellschaft, in der Individualität an erster Stelle steht, fordert individualisierte Produktionsgüter. Nicht jeder will das Gleiche. Man will sich schließlich aus der Masse hervorheben. Folglich werden Produktionsunternehmen spezialisierter und somit kleiner. Gewerkschaften beklagen einen schwindenden Einfluss. Wenn überhaupt, können sie nur noch auf betrieblicher Ebene aktiv werden. In einem spezialisierten Markt mit umkämpften Nischen sind gewerkschaftlich organisierte Belegschaften für Unternehmen nicht unbedingt von Vorteil.
4. *Politische Veränderungen:* Für moderne Gesellschaften sind Regierungen mit großen Verwaltungsapparaten charakteristisch. Der Staat sieht sich dabei in der Verantwortung, seinen Bürgern soziale Sicherheit zu gewährleisten, wichtige Infrastruktureinrichtungen zu besitzen und zu betreiben sowie gegebenenfalls innerhalb der Wirtschaft zu intervenieren. Postmoderne Staaten haben damit begonnen – im Glauben an eine ungehindert freie Marktwirtschaft, Wettbewerbsfähigkeit, mehr Eigenständigkeit und privates Unternehmertum – sich aus dieser Verantwortung nach und nach zurückzuziehen. Folglich wird der Sozialstaat immer weiter aufgelöst, was die Bedürftigsten einer Gesellschaft zuerst und am härtesten zu spüren bekommen. Wer es sich leisten kann, sorgt privat vor. Staatlicher Besitz wird immer häufiger an private Unternehmen verkauft und Regierungen zeigen sich außer Stande bzw. sind nicht Willens, dem neuen Treiben der Wirtschaft Grenzen zu setzen.

		Moderne	Postmoderne
Stadtstrukturen		<ul style="list-style-type: none"> • Homogene funktionale Bereiche • Dominierendes kommerzielles Zentrum • Kontinuierlicher Abfall der Lagerente vom Zentrum 	<ul style="list-style-type: none"> • Chaotische multizentrische Strukturen („Heteropolis“) • Hochgradig spektakuläre Zentren • Weite durch Armut gekennzeichnete Bereiche (z.B. <i>inner cities</i>) • Post-suburbane Entwicklungen (<i>edge cities</i>) • „Einhegungen“ (<i>gated communities</i>) • High-Tech-Korridore
Architektur		<ul style="list-style-type: none"> • Funktionale Architektur • Massenproduktion • Sozialreformerischer Anspruch 	<ul style="list-style-type: none"> • Eklektische Architektur • „Stilcollagen“ • „Bunker“-Architektur • spielerische, ironische Architektur • Einbezug/Zitat von Stil-Traditionen • Hergestellt für spezialisierte Märkte
Kultur und Gesellschaft		<ul style="list-style-type: none"> • Klassengesellschaft • Hohes Maß an interner Homogenität innerhalb von sozialen Gruppen • Arbeit als zentrales gesellschaftliches Integrationsmoment 	<ul style="list-style-type: none"> • Hochgradig fragmentierte städtische Gesellschaft(en) • Differenzierung nach Lebensstilen • Gruppenunterscheidungen aufgrund unterschiedlicher Konsummuster • Hohes Maß an sozialer Polarisierung • Bedeutung von Symbolen (Planung, Lebensstil- und Konsumorientierung) • Konsum als zentrales soziales Integrationsmoment
Staatliche Steuerung	Stadtpolitik	<ul style="list-style-type: none"> • Bereitstellung wesentlicher Dienstleistungen durch öffentliche Einrichtungen • Stadtpolitik als Management zur Umverteilung von Ressourcen zu sozialen Zwecken 	<ul style="list-style-type: none"> • Marktförmige Bereitstellung von Dienstleistungen • „Quersubventionierung“ von Einrichtungen für die Öffentlichkeit im Rahmen großer Projekte • „Unternehmerische“ Stadt: Ressourceneinsatz zum Anlocken von mobilem, internationalem Kapital und Investitionen • <i>public-private-partnership</i>
	Räumliche Planung	<ul style="list-style-type: none"> • Planung der Städte als Ganzheit • Städtischer Raum wird zu sozialen Zwecken geplant 	<ul style="list-style-type: none"> • Planerischer Inkrementalismus • Räumliche „Fragmente“, die eher aus ästhetischen Motiven als zu sozialen Zwecken geplant werden

Tab. 2.2: Überblick über die zentralen Diskussionsstränge in der Moderne/Postmoderne-Debatte zur Stadtentwicklung (Quelle: WOOD 2003, S. 134)

Der Begriff Postmoderne konnte bislang nicht ausreichend definiert werden. Auch bleibt unklar, ob es die oben beschriebenen Veränderungen rechtfertigen können, bereits von einer neuen Epoche zu sprechen. Selbst wenn sich in den vergangenen Jahren rapide gesellschaftliche Wechsel vollzogen haben, ist fraglich, ob dies der Beginn einer neuen Epoche ist oder nur eine logische Fortführung der Moderne. Trotz dieser Unklarheiten,

beschäftigen sich alle Disziplinen der Kulturwissenschaften mit der Postmoderne⁹. Der Begriff wird inzwischen so häufig genutzt, dass er Gefahr läuft, zum „Modewort“ (HILLMANN 1994, S. 682) bzw. nach UMBERTO ECO zu einem „sinnentleerten Passepartoutbegriff“ zu verkommen (ECO 1986, S. 77).

Auch die Stadtforschung hat sich der Postmoderne angenommen. Führend hierbei ist die „Los Angeles School of Urban Studies“ um den Geographen EDWARD SOJA. Der Ansatz der „L.A. School“ zur postmodernen Stadt wird im Folgenden kurz erläutert, da er den aktuellen Abschluss der vorgestellten Modelle US-amerikanischer Städte bildet. Am Beispiel von Los Angeles arbeitet SOJA (1995, S. 149ff; vgl. LEGNARO 2001, S. 6ff) sechs charakteristische Prozesse bzw. „sechs Geographien“ für postmoderne Städte und Stadtregionen heraus:

1. Restrukturierung der ökonomischen Grundlagen; Wandel zu einer postfordistischen Regionalökonomie
2. Entwicklung zur Global City
3. Entstehung neuer urbaner Strukturen, insbesondere postsuburbane Stadtstrukturen
4. Fragmentierung und Polarisierung der Sozialstruktur, Heterogenisierung der Bevölkerung
5. Überwachung städtischer Räume, befestigte Stadt
6. Inszenierung urbaner Welten, Hypersimulationen.

Die ersten beiden Prozesse beziehen sich auf den Wandel der ökonomischen Basis einer Stadt. Dabei steht der industrielle Wandel von fordistischen und auf Massenfertigung spezialisierten Produktionsmechanismen zu flexiblen Produktionssystemen im Mittelpunkt der Betrachtung. Den Umstrukturierungsprozess können die meisten ehemaligen Industriestädte jedoch nicht erfolgreich abschließen. Nur den wenigsten gelingt es, sich zu einer Dienstleistungsmetropole oder gar zu einer Global City zu entwickeln. So existieren im neuen Städtesystem krisengeschüttelte und ökonomisch prosperierende Städte nebeneinander. Es ist ein zunehmender und schärfer werdender Städtewettbewerb zu beobachten.

Vertreter der „L.A. School of Urban Studies“ wenden sich von den konzentrischen Wachstumsmodellen ab, die auf die „Chicagoer Schule der Sozialökologie“ aufbauen

⁹ Um Unklarheiten auszuschließen, wäre es besser, einfachheitshalber von der „gegenwärtigen Zeit“ zu sprechen. Eine Epoche zu benennen, von der keiner weiß, ob sie bereits begonnen hat oder nicht, gleicht einem ungeduldigen Nicht-Abwarten-Können. Mit einer eventuellen Namensgebung können sich auch kommende Generationen noch ausführlich beschäftigen.

(Abb. 2.7; DEAR 2005, S. 30ff). Eine einfache Unterteilung in Kernstadt und Umland spiegelt heutige stadregionale Strukturen nicht ausreichend wider. Insbesondere im suburbanen Umland sind so genannte postsuburbane Strukturen wie *edge cities* entstanden. Diese neuen Wachstumskerne stellen ältere Wachstumsmodelle in Frage. Die Postmodernisten der Stadtforschung sehen Stadtregionen als disperse Gebilde. Neue *developments* können heute überall auftreten. Flexibilität von Markt und Gesellschaft sowie neuste Informations- und Kommunikationstechnologien lässt sie ortsungebunden werden (DEAR & FLUSTY 1998, S. 50ff.)¹⁰. Der ökonomische Wandel von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft geht einher mit einer zunehmenden sozialen Polarisierung innerhalb von Stadtregionen. Nicht alle Bewohner können am neuen Reichtum teilhaben. Wachsende Armut, Obdachlosigkeit und Kriminalität stehen im krassen Gegensatz zum Einkommen der Spitzenverdiener. Letztere bevorzugen Luxusvororte, immer öfter als *gated communities* gebaut, um

sich vor den „Zurückgebliebenen der Gesellschaft“ (HOLZNER 1990, S. 474) abzugrenzen. Aber gerade diese „Zurückgebliebenen“ sind es, die durch ihre Tätigkeiten in schlecht bezahlten Dienstleistungsberufen der wohlhabenden Bevölkerung, das luxuriöse Leben erst ermöglichen. – Die Überwachung städtischer Räume ist nach SOJA ein weiteres Charakteristikum der postmodernen Stadt. *Gated communities* sind beispielhaft hierfür. Ihre Entstehung liegt in einer oft unbegründeten Angst vor Kriminalität und in dem Wunsch, sich gegen „die anderen“ abzuschotten.

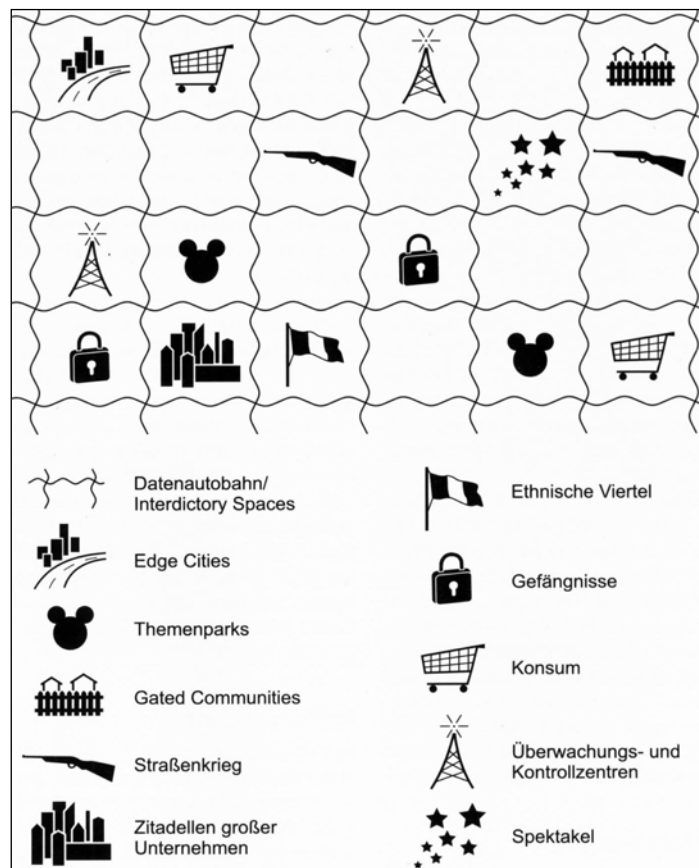


Abb. 2.7: Stadtmodell der Los Angeles School
(DEAR 2005, S. 34)

¹⁰ Die Diskussion um ortsungebundene Wachstumskerne im suburbanen Umland ist keine Neuentdeckung der Postmodernisten. Sie kann vielmehr als Weiterentwicklung des Mehrkernmodells von HARRIS & ULLMAN verstanden werden, siehe z.B. den Begriff der *multicentered metropolitan region* bei GOTTDIENER & HUTCHISON (2000, S. 17) oder hierzu auch CLARK (2003, S. 141): „Monocentric to Policentric, New Urban Forms and Old Paradigms“.

Die desolaten Finanzlagen vieler Städte sind ebenso Auslöser für eine zunehmende urbane Überwachung. Finanzschwache Städte geben öffentliche Verantwortungen immer öfters an Privatunternehmen ab, z.B. bei der Entwicklung städtischer Projekte (Public-private-Partnerships). Halb-öffentliche Räume, überwacht und zugangsbeschränkt, sind eine logische Konsequenz. In heutigen Stadtregionen finden sich so abgesicherte Bereiche sorgenfreien Lebens und Bereiche, in denen sich aufgestaute Probleme kumulieren. Dieser Trend verläuft parallel zu der bereits erwähnten Bevölkerungspolarisierung.

Stadtwelten werden immer öfter inszeniert. Konsumenten sehnen sich nach einer idealen Stadt, die sie aber nicht aus ihren eigenen Erfahrungen kennen gelernt haben, sondern die ihren Träumen und Wunschvorstellungen entspringt. Eine wachsende *culture industry* und die Immobilienwirtschaft trägt diesen Wünschen Rechnung. Es entstehen architektonische Traumwelten, die massiv jene Ideen widerspiegeln, die sich in den Köpfen der Bewohner und Konsumenten abspielen¹¹. Die Stadt wird zum Themenpark, Traumwelten werden konsumiert (DEAR 2005, S. 31; DEAR & FLUSTY 1996, S. 56) und neotraditionelle *neighborhoods* vermitteln eine falsche Vorstellung urbaner Geschichte. Umwelten werden ohne Bezug zur Authentizität der betreffenden Orte künstlich gestaltet.

Die postmoderne Stadtforschung erläutert ausführlich gegenwärtige Trends in Stadtregionen und kann somit als aktuellste Diskussion zur Entwicklung neuer Stadtstrukturmodelle verstanden werden. Da sich die „L.A. School“ ausdrücklich von den konzentrischen Modellen der Chicagoer Schule abwendet (DEAR & FLUSTY 1998, S. 65; DEAR 2005, S. 30), behaftet sie sich selbst mit einer gewissen Besonderheit. Fraglich ist, ob die grundsätzlichen Ideen der Chicagoer Schule mit einer aufkommenden Postmoderne tatsächlich hinfällig geworden sind. Möglicherweise benutzen die Postmodernisten lediglich andere Begrifflichkeiten, um Gleiches zu sagen, was bereits von vorausgegangenen Modellen diskutiert wurde. Der ökonomische Wandel, die Entstehung postsuburbaner Strukturen und die zunehmende Heterogenisierung der Bevölkerung finden beispielsweise auch Eingang in den Modellen von HOLZNER (1990, S. 471), SCHNEIDER-SLIWA (1999, S. 44f) und GOTTDIENER & HUTCHISON (2000, S. 151ff). Mit den Aspekten zur „Überwachung städtischer Räume“ sowie der „Inszenierung urbaner Welten“ ist der postmoderne Ansatz eine hilfreiche Weiterentwicklung bestehender Modelle. Wie alle vorausgegangenen Modelle kann aber auch das postmoderne Modell nur eine Momentaufnahme urbaner Strukturen sein. Der größte Unterschied zu den konzentrischen Modellen liegt in der Bewertung des suburbanen Umlands. Argumentierte die Chicagoer

¹¹ vgl. hierzu den Begriff „urbane Semiotik“ in Kap. 2.2.2.2 und GERHARD & WARNKE (2002).

Schule, dass von der Kernstadt aus städtisches Wachstum generiert wird, so sehen die Postmodernisten im suburbanen Umland den Motor zukünftigen Wachstums¹². Der suburbane Bedeutungsüberschuss wurde aber auch in anderen Stadtmodellen bereits erläutert.

Im Allgemeinen wirft die postmoderne Stadtforschung neue Ideen, Fragen und Antworten hinsichtlich immer komplexer werdender städtischer Strukturen auf und lenkt die Stadtforschung somit in eine neue und aktuelle Richtung. Dass aber dadurch ein neues Modell entstanden ist, bleibt fraglich und bedarf weiterer Diskussionen. Der radikale Schnitt zu vorausgegangenen Modellen zeigt den allgemeinen Wunsch vieler Postmodernisten, eine neue Epoche einläuten zu wollen. Historische Entwicklungen können aber nicht einfach negiert werden. Insbesondere in der Stadtforschung hilft der Rückblick in die Vergangenheit, gegenwärtige Strukturen zu verstehen (vgl. Kap. 3.3.1, 3.4.1 & 3.5.1).

2.3 New Urbanism

Die US-amerikanische Stadt ist nicht mehr das, was sie einmal war. Eine einfache Unterteilung in Kernstadt und Umland ist heute nicht mehr möglich. Die massive Suburbanisierung hat unter anderem den Begriff Urban Sprawl geprägt, der nicht nur die räumliche Ausdehnung urbaner Siedlungskörper, sondern auch deren vielfältige und komplexe Innenprobleme beschreibt. Parallel zur geschichtlichen Entwicklung der Stadt sind immer wieder theoretische Modelle entstanden, die räumlich städtische Strukturen zu verschiedenen Zeitabschnitten widerspiegeln. Das Modell der „L.A. School“ stellt dabei den aktuellen Entwicklungsstand der Stadt bzw. Stadtregion dar. Die Flächen heutiger Stadtregionen in den USA haben Dimensionen angenommen, die sich Stadtforscher vor bald einhundert Jahren kaum vorzustellen vermochten.

Der American Dream in Form des freistehenden Einfamilienhauses wendet sich zum Negativen (s. Kap. 2.1) und gesellschaftliche Kritik an dieser gegenwärtigen Siedlungsform wird immer lauter (ADLER 1995, S. 40; GORE 2000, S. IX; HARRIS & CARMAN 1999, S. 90; PADGETT & HILL 1999, S. 50). Besonders während der 1990er Jahre haben sich daher in den USA planerische und städtebauliche Gegenkonzepte herausgebildet, die Alternativen zum unkontrollierten städtischen Wachstum aufzuzeigen

¹² vgl. LEGNARO (2001, S. 11) „Peripherisierung des Zentrums und Zentralisierung der Peripherie“.

versuchen (HAMMATT 2001, S. 50, 97; LACAYO 1999, S. 44). Inzwischen gibt es eine kaum noch zu überblickende Vielzahl an gut organisierten und losen Initiativen auf lokaler und nationaler Ebene, die unter dem allgemeinen Begriff Anti-Sprawl-Bewegung subsumiert werden können (BODENSCHATZ & SCHÖNIG 2004, S. 62ff). Die bekanntesten darunter sind *Smart Growth Network*, *Liveability*, *Sustainable Communities Network*, *National Trust Main Street Center*, *Transit Oriented Development*, *Traditional Neighborhood Development* und eben *New Urbanism*. Auch wenn all diese Initiativen konzeptionell eng beieinander liegen und über Netzwerke miteinander in Kontakt stehen, so hat sich New Urbanism medienwirksam in den Vordergrund geschoben. Hilfreich dabei ist besonders, dass viele seiner Projekte bereits realisiert sind – bislang über 650 USA-weit – und somit als Anschauungsmaterial dienen können (SITKOWSKI 2004, S. 2; BENFIELD et al. 2001, S. 4; BODENSCHATZ 2000a, 2000b, S. 23f; DOWNS 2001, S. 20ff).

Urban Sprawl	New Urbanism
geringe Bebauungsdichte	hohe Bebauungsdichte
Funktionstrennung	Funktionsmischung
bauliche Monotonie	bauliche Vielfalt
Anonymität	Gemeinschaft
soziale Homogenität	soziale Heterogenität
Fortbewegung mit Auto	Fortbewegung mit Auto, ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß etc.
Kriminalität	Schutz
<i>Geography of Nowhere</i>	<i>Sense of Place</i>
Maßstabsebene „Auto“	Maßstabsebene „Mensch“
hierarchisches Straßensystem	Straßennetzwerk
Sackgassen in Wohngebieten	andere Verkehrsberuhigung
unkontrollierte Zersiedelung	geplante städtische Ausdehnung

Quelle: Eigene Zusammenstellung

Tab. 2.3: Unterschiede zwischen Urban Sprawl und New Urbanism

New Urbanism ist eine Architektur- und Stadtplanungsbewegung, die sich auf alte traditionelle städtebauliche Muster rückbesinnt. Mit diesen Mustern sollen Urban Sprawl und Kernstadtverfall aufgehalten und Vororte, Kleinstädte und Städte restauriert bzw. neu gebaut werden. Das Beschäftigungsfeld von New Urbanism ist vielfältig, was auch die unterschiedliche Verwendung des Begriffs verdeutlicht. Bei DUANY et al. (2000, S. 245ff)

bezeichnet New Urbanism die Neuerrichtung traditioneller *neighborhoods* vornehmlich auf der grünen Wiese, während CALTHORPE (1998, S. F-01; 2001, S. 15) den Begriff für fußgängerfreundliche und an ein ÖPNV-Netz angebundene Stadtviertel (*Transit Oriented Development*) sowie für Regionalplanung für die gesamte Stadtregion (*regional planning*) verwendet.

New Urbanism unterscheidet drei räumliche Maßstabebenen, um Urban Sprawl einzudämmen und lebenswertere Siedlungsräume zu gestalten. Die unterste und kleinräumlichste Maßstabebene nennt sich „Gebäude, Straße und Block“, die mittlere „Nachbarschaft, (Stadt-)Bereich und Korridor“, die größte „Region: Metropole, Stadt und Kleinstadt (LECCESE et al. 2000, S. 13, 71, 121). In der 1996 verfassten *Charter of the New Urbanism*, die sich als bewusstes Gegenstück zur Charta von Athen (s. Kap. 2.3.4.2) versteht, werden die für die drei Maßstabebenen vorgesehenen Ziele festgehalten:

1. Auf der obersten Ebene der „Region“ soll Urban Sprawl durch Nutzung von Freiflächen, Erneuerung von Kernstädten, Verdichtung, interkommunale Finanzausgleiche und Stärkung der regionalen Wirtschaft eingedämmt werden.
2. Auf der mittleren Ebene von „Nachbarschaft, Bereich und Korridor“ sind Anti-Sprawl-Maßnahmen Nutzungsmischung, Fußgängerfreundlichkeit, hohe Bebauungsdichten sowie Bevölkerungsheterogenität. Letztere richtet sich gegen die sozialräumliche Segregation nach Einkommen und Ethnien.
3. Die unterste Ebene „des Blocks, der Straße und der Gebäude“ hat verstärkt soziale Interaktionen der Bewohner untereinander im Blick. Straßen und Plätze sollen durch besondere Architektur und bauliche Gestaltungen räumliche Identifikationen mit der unmittelbaren Umwelt (*sense of place*) sowie nachbarschaftliche Kommunikation fördern.

New Urbanism versteht sich als Gegenteil zu Urban Sprawl. Negativen Urban-Sprawl-Elementen werden New-Urbanism-Ideen entgegengesetzt: Funktionstrennung versus Funktionsmischung; architektonische Monotonie versus neotraditionelles Design; ausufernde Stadtlandschaften versus hohe Bebauungsdichte, oder suburbane Erschließungen auf der grünen Wiese versus *infill* und Revitalisierung in der Kernstadt (CORSO 2000, S. 38ff; Tab. 2.3)

2.3.1 Bauliche Prinzipien

Sein größtes Aufsehen hat New Urbanism durch den Bau neotraditioneller *neighborhoods* erlangt. Auf dieser mittleren Ebene ist New Urbanism zurzeit am aktivsten (STEUTEVILLE 1998, S. 3). Als Regionalplanungskonzept konnte sich New Urbanism bislang nur bedingt durchsetzen. Dies mag auch daran liegen, dass Regionalplanung im Allgemeinen oft abstrakt und weniger konkret ist als bereits fertig gestellte *neighborhoods* (s. Kap. 3 & 4).

2.3.1.1 Neighborhood

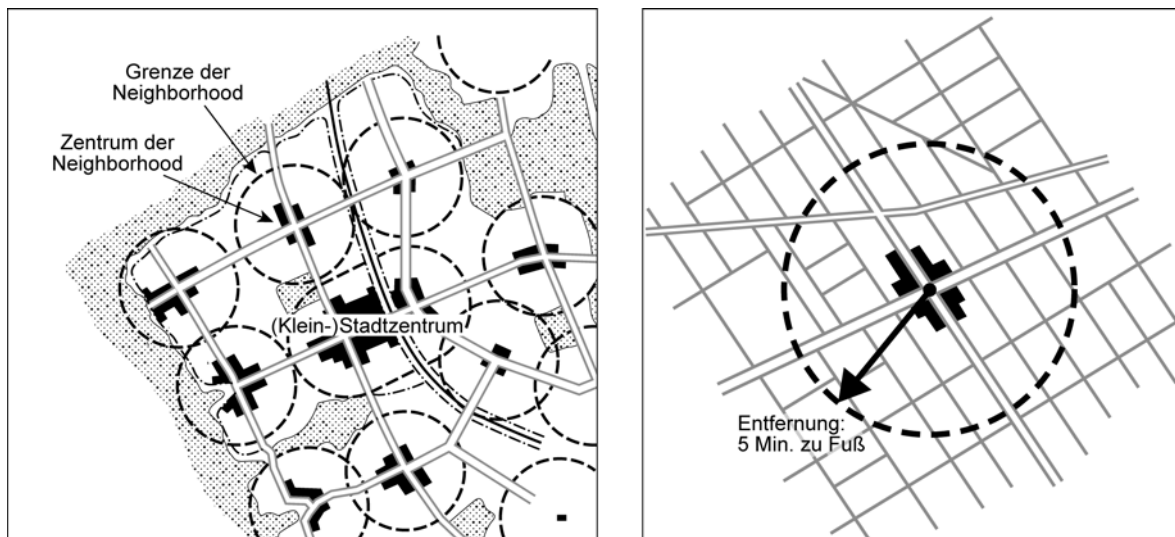


Abb. 2.8: Die wichtigsten Prinzipien einer New-Urbanism-Neighborhood: Zentren und kurze Wege.

Quelle und Vorlage: CNU 2002, S. 26f; Zeichnung: J. BREUNIG.

Nach den Grundsätzen des New Urbanism ist eine *neighborhood* raum-zeitlich begrenzt. Ein Fußweg von ihrem Zentrum zum äußeren Rand sollte nicht mehr als fünf bis zehn Minuten beanspruchen (Abb. 2.8). Innerhalb einer Nachbarschaft gibt es eine Vielzahl an unterschiedlichen Wohneinheiten (z.B. freistehende Einfamilienhäuser, Miets- und Eigentumswohnungen, Reihenhäuser etc.), verschiedene Geschäfte, öffentliche Service- und Naherholungseinrichtungen. All dies soll für Bewohner in einer fußläufigen Entfernung bequem erreichbar sein und zur Funktionsmischung beitragen. Bei der Planung von New-Urbanism-*neighborhoods* wird das Auto mitberücksichtigt, es wird aber der Fußgängerfreundlichkeit untergeordnet bzw. gleichgestellt. So sind alle Straßen mit breiten Bürgersteigen und Bäumen besonders fußgängerfreundlich ausgelegt. Gebäude sind mit drei bis höchstens fünf Stockwerken nicht übermäßig hoch, stehen eng beisammen und

nahe der Straße. Ein ansprechendes bauliches Erscheinungsbild soll die Identifikation der Bewohner mit ihrem Viertel stärken (*sense of place* versus *Geography of Nowhere*; vgl. Kap. 4; DUANY et al. 2000, S. 183, 245; EGER 2001, S. 50ff; LECCESE et al. 2000, S. 121; WARRICK & TONI 1997, S. 27). Das Zentrum einer Nachbarschaft ist mit einem vielfältigen Angebot an Einkaufsmöglichkeiten, Restaurants und öffentlichen Einrichtungen der soziale Mittelpunkt. Die New Urbanisten sind davon überzeugt, dass die vor dem Zweiten Weltkrieg und besonders um 1900 entstandenen *neighborhoods* und Kleinstädte mehr gemeinschaftsfördernd waren als das heutige *Conventional Suburban Development (CSD)* und kopieren deshalb alte Stadtviertelstrukturen. Als vorbildhaft und nachahmungswert gelten besonders die historischen Stadtteile von Annapolis, Maryland; Alexandria, Virginia; Savannah, Georgia, und Charleston, South Carolina. Kopiert werden aber nicht nur Gebäudeformen und -größen sowie die Architektur, sondern auch vollständige Bebauungspläne für den Straßengrundriss, Parks und öffentliche Plätze. Diese alte Planung wird den heutigen Bedürfnissen und Wohnvorstellungen angepasst, z.B. bei der Integration des Automobils oder der (Innen-) Architektur der Wohneinheiten. In Werbungen findet sich dementsprechend oft der passende Slogan „*Old town – new ways*“. Es gibt verschiedene Regelkataloge, die besagen, wie ein funktionell und sozial gemischtes New-Urbanism-Viertel zu gestalten sei. Der bekannteste wurde von DUANY & PLATER-ZYBERK entwickelt, in dem 13 Punkte aufgelistet werden (STEUTEVILLE et al. 2003, S. 1-3ff.):

1. Nachbarschaften haben ein klar umrissenes Zentrum. Dies ist oft eine Grünfläche oder auch eine belebte oder einprägsame Straßenecke. Eine ÖPNV-Haltestelle kann hier gut integriert werden.
2. Die meisten der Wohneinheiten liegen nicht weiter als fünf Minuten Fußweg vom Zentrum entfernt, durchschnittlich also etwa 600 Meter.
3. Es existiert eine Vielfalt an Wohneinheiten: gewöhnliche Einfamilienhäuser, Reihenhäuser und Apartments. So können jüngere und ältere Menschen, Alleinstehende und Familien, Ärmere und Wohlhabendere, ihrem gegenwärtigen sozialen Status entsprechend, geeignete Wohnungen finden.
4. Am Rand einer jeden Nachbarschaft gibt es Läden und Büros, die den wöchentlichen Bedarf eines Haushalts durch ein ausreichendes und vielfältiges Angebot abdecken können.
5. Hinter jedem Haus darf ein kleineres Gebäude stehen, das vermietet oder als Arbeitsraum genutzt werden kann (z.B. Einzimmerwohnung, Büro oder Werkstatt).

6. Eine Grundschule ist recht nahe gelegen, so dass die meisten Kinder von zu Hause dorthin zu Fuß gehen können.
7. Nahe jeder Wohneinheit gibt es kleine Spielplätze – nicht weiter als 160 Meter entfernt.
8. Die Straßen innerhalb einer Nachbarschaft sind ein zusammenhängendes Netzwerk, das verschiedene Möglichkeiten bietet, zu Fuß als auch per Auto zum Zielort zu gelangen. Verkehr wird so zerstreut, da er sich nicht auf wenige einzelne Straßen konzentriert.
9. Straßen sind relativ schmal und werden von Bäumen beschattet. Dies beruhigt den Verkehr und schafft eine geeignete Umwelt für Fußgänger und Fahrradfahrer.
10. Gebäude im Zentrum der Nachbarschaft stehen nahe der Straße und vermitteln dadurch eine starke räumliche Identifikation.
11. Parkplätze und Garagen sind selten zur Straße gelegen. Parken wird auf die Gebäuderückseite verlegt, die über eine Gasse (*back alley*) erreichbar ist.
12. Besonders bedeutende Lagen an Sichtachsen oder im Nachbarschaftszentrum sind öffentlichen Bauten vorbehalten, die Gemeindeversammlungen, Bildung, Religionsausübung und kulturellen Aktivitäten Raum geben.
13. Nachbarschaften verwalten sich selbst. Ein formeller Verband debattiert und entscheidet über Belange bezüglich des Erhalts, der Sicherheit und baulicher Veränderungen. Steuerliche Belange liegen im Verantwortungsbereich einer übergeordneten größeren Gemeinde.

2.3.1.2 Transect

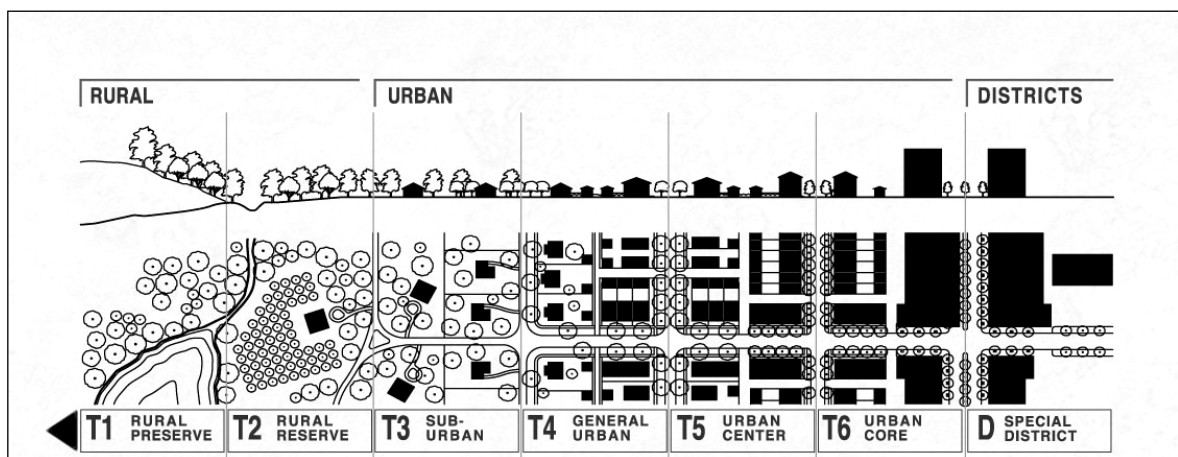


Abb. 2.9: Transectprinzip. Quelle: CNU 2002, S. 24; Genehmigung zum Abdruck durch Duany Plater-Zyberk & Co.

Eine Kernidee des New Urbanism für städtische Siedlungskörper ist der gestaffelte Übergang von ländlichen zu städtischen Gebieten, die so genannte *transect*¹³ (Übergangszone; Abb. 2.9). Für jede Übergangszone gibt es beim New Urbanism ein klares städtebauliches Regelwerk, um beispielsweise jedem Abschnitt genaue Typen an Straßen, Gebäuden und öffentlichen Räumen zuordnen zu können. Hierdurch sollen diese Räume – entsprechend ihrer Lage – einen ländlichen, suburbanen oder urbanen Charakter erhalten. Auch neue New-Urbanism-Viertel sollten möglichst nach dem *transect*-Prinzip geplant und gebaut werden, und von „zentral“ (Zentrum der Siedlung) über „generell“ (an das Zentrum angrenzende Bebauung) zu den „Randzonen“ durchgestuft sein (DUANY & TALEN 2002, S. 245). Dies bedeutet, dass sich die dichteste Bebauung im Zentrum findet und dass die Bebauungsdichte zum Rand des Siedlungskörpers abnimmt. Das System der Übergangszonen soll über städtische Siedlungskörper gelegt werden, um so verschiedenen Stadtbereichen entsprechende Regelwerke zuweisen zu können. Die *transect* ist eine Reaktion auf die Unübersichtlichkeit unzähliger voneinander abweichender lokaler Bebauungsvorschriften in administrativ zersplitterten Stadtregionen. New Urbanisten versuchen, die komplexen Planungsvorschriften zu entwirren und mit traditionell urbanen Strukturen, Ordnung in die ungeplanten Siedlungskörper zu bringen. Das Ändern lokaler Planungs- und Bebauungsvorschriften stößt aber in weiten Teilen der USA auf eindeutige Ablehnung. Übergeordneten Hilfestellungen stehen Kommunen ablehnend gegenüber, da man hier auf seine endogenen Potenziale vertraut. Vorherrschendes Planungsprinzip bleibt somit weiterhin das *conventional suburban development* mit monofunktionalen Gebietsausweisungen und den bekannten Urban-Sprawl-Nachteilen.

Die neue Städtebaubewegung New Urbanism ist der Auffassung, dass die USA-weite Annahme eines auf ihren Ideen basierenden Planungs- und Designansatzes zu kompakteren Stadtregionen führen wird, in denen funktionell gemischte Viertel nicht mehr isoliert für sich alleine existieren, sondern mit anderen Siedlungen und der übrigen Stadtregion vernetzt sind (BOHL 2000, S. 764). New Urbanism kann als ein ganzheitlicher Ansatz verstanden werden, der sich einer Vielzahl städtischer Aspekte annimmt und diese in den größeren Zusammenhang der Stadtregion stellt.

¹³ to transect (engl.): durchschneiden. *Transect* beim New Urbanism bedeutet jedoch eher „Übergangszone“.

2.3.2 Entwicklung

Wie vorausgegangene Städtebaukonzepte will New Urbanism gesellschaftlichen Problemen entgegentreten, indem städtebauliche und architektonische Rahmenbedingungen verändert werden. Seit den 1980er und verstärkt seit den 1990er Jahren ist New Urbanism eine Reaktion auf die zunehmende Kritik am Urban Sprawl und dessen negativen Auswirkungen wie Landverlust oder sozialräumliche Segregation. Ihren Ursprung findet die New-Urbanism-Bewegung in dem 1981 erbauten Ferienort Seaside, Florida (Abb. 2.20). Indem sie alte städtebauliche Konzepte und Baustile vornehmlich aus Charleston, South Carolina, und Savannah, Georgia, kopierten, versuchten der *developer* ROBERT DAVIS und das Architektenpaar DUANY und PLATER-ZYBERK eine optisch ansprechende, funktionelle und fußgängerfreundliche Kleinstadt zu errichten. Der 32 Hektar große Ort sollte relativ dicht bebaut werden, fußgängerfreundlich und gemäß historischen Stadtgrundrissen gegliedert sein, eine funktionelle, soziale und architektonische Mischung, ansprechende öffentliche Räume aufweisen und ein richtiges Zentrum besitzen (BODENSCHATZ & KEGLER 2000, S. 43). Öffentliche Einrichtungen und Geschäfte sind zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar. Auf das Auto können Anwohner weitgehend verzichten. Das Knüpfen sozialer Kontakte der Nachbarn untereinander soll unter anderem durch *front porches*, zur Straße gerichtete Hausveranden, erleichtert werden. Wichtig war den Planern zudem, eine Identifikation mit dem Ort zu schaffen, in dem Menschen es genießen zu leben (LANGDON 1994, S. 107). Seaside war und ist ein durchschlagender Erfolg und hat die neotraditionalistische Architektur als Marktlücke im Städtebau entdeckt. Wurden in den frühen 1980er Jahren Grundstücke in Seaside noch für 15.000 US-\$ verkauft, lag deren Preis in den 1990er Jahren bereits bei 200.000 US-\$ und heute zum Teil bei über einer Million US-\$. Häuser werden inzwischen für über drei Millionen US-\$ verkauft (STEUTEVILLE 2001, S. 2).

Wichtiger als der wirtschaftliche Erfolg ist den Bauentwicklern aber der Einfluss Seasides, den es als New-Urbanism-Aushängeschild für weitere Projekte hat. Viele Architekten und *developer* seien fasziniert durch das Erscheinungsbild, den „besonderen Zauber“ und die „Dynamik“ Seasides und versuchten, dieses in ähnlichen Projekten ebenso zu verwirklichen (STEUTEVILLE 2001, S. 2)¹⁴. Vor dem Hintergrund der Urban-Sprawl-Problematik seit den 1990er Jahren sehen heute viele Architekten und Stadtplaner im New

¹⁴ Der breiten Öffentlichkeit wurde Seaside durch den 1998 erschienenen Kinofilm *The Truman Show* unter der Regie von PETER WEIR bekannt. Seaside diente als Dekoration für einen sauberen und friedlichen Ort, der die heile Welt Amerikas vermitteln sollte (EUE 2000, S. 78).

Urbanism das richtige Konzept, die Probleme der US-amerikanischen Stadtregionen lösen zu können. Inzwischen scheint das neue Städtebaukonzept Wirkung zu zeigen. Über 650 Vororte, Siedlungen und Nachbarschaften sind in den USA unter seinen Prinzipien geplant bzw. fertig gestellt worden (SITKOWSKI 2004, S. 1). Die Aktivitäten des New Urbanism beschränken sich nicht nur auf suburbane Gebiete, sondern finden ihre Umsetzung auch in der Revitalisierung von Innenstädten (z.B. Riverfront von Milwaukee, Wisconsin) oder im sozialen HOPE-VI-Wohnungsbauprogramm des „U.S. Departments of Housing and Urban Development“ (HUD; BOHL 2000, S. 761).

Das gegenwärtig bekannteste und am stärksten diskutierte New-Urbanism-Projekt in den USA ist wohl die vom Walt-Disney-Konzern finanzierte und gegründete Stadt Celebration nahe Orlando, Florida. Gegenwärtig leben hier auf 2000 Hektar etwa 2.700 Menschen, deren Anzahl sich aber noch weiter vergrößern soll. Typisch sind in Celebration traditionelle Stilelemente wie Giebel, Säulen oder Veranden, ein fußgängerfreundliches Straßennetz und Funktionsmischung. Kritisch wird betrachtet, dass unter den Anwohnern der Kleinstadt so gut wie nur der weiße Mittelstand vertreten ist, was ihr den Beinamen „Fort Alamo des weißen Mittelstandes“ einbrachte (Spiegel, 01.02.1999). Von den 2736 Bewohnern sind nur 47 Schwarze (US Census 2000). Dass die Stadt eine *gated community* sei, stimmt allerdings nicht. Auch wenn die Gemeinde umzäunt und nur über eine einzige Zufahrtsstraße erreichbar ist, steht sie jedermann offen. Umstritten ist die Tatsache, dass ein Großkonzern den Bau einer städtischen Kommune übernommen hat und Einwohner bei ihrem Einzug ein umfangreiches Regelwerk unterschrieben akzeptieren müssen. Statt eines Bürgermeisters steht ein vom Disney-Konzern bezahlter Stadtmanager an der Verwaltungsspitze. Celebration ist die wahr gewordene Musterstadt der weißen Mittelschicht, die es gerne in Kauf nimmt oder nicht hinterfragt, in ihren Freiheiten beschnitten zu werden. „Es gehört zu den komischen Sitten von Celebration, dass niemand denkt, solche Regeln [Länge des Rasens, Farbe des Hauses, Farbe der Vorhänge in den Fenstern, Verbot von Wäscheleinen im Garten] würden die Freiheit einschränken. Im Gegenteil – die sanfte Diktatur des großen Bruders, heißt es, Sorge dafür, dass sich die Siedlung nicht in einen Slum verwandele“ (Der Spiegel vom 01.02.1999; s.a. BODENSCHATZ 2000, S. 25). Zwei Bücher befassen sich ausführlich mit dem täglichen Leben in der geplanten Stadt Celebration: „The Celebration Chronicles“ von ROSS (1999) und „Celebration, U.S.A.“ von COLLINS & FRANTZ (2000; HOIDN 2000, S. 20f).

2.3.3 Organisation

Die Anhänger des New Urbanism organisieren sich im „Congress for the New Urbanism“ (CNU), der jährlich in verschiedenen Städten der USA tagt. 1993 fand in Alexandria, Virginia, der Gründungskongress statt. Jedem Kongress ist ein spezielles Thema zu eigen. Im Jahr 2000 hieß das Thema des in Portland, Oregon, stattfindenden Kongresses „The Politics of Place“. Portland hatte man bewusst gewählt, da es von jeher als Vorbild für Stadtplanung gilt und dem CNU neue Ideen und Anreize bieten konnte. Portland gilt allgemein hin als die „Modellstadt des New Urbanism“. Auch Denver war Gastgeber für den CNU. 1998 kamen die New Urbanisten hier zusammen, um sich dem Thema „Rebuilding Communities within the Natural Region“ zu widmen.

Charakteristisch für die Kongresse ist, dass nicht nur neotraditionalistische Architekten und Stadtplaner, sondern auch gesellschaftliche Aktivisten, Bauunternehmer, Politiker, Vertreter der behutsamen Stadterneuerung, Investorenvertreter, Architekturkritiker, Umweltaktivisten und Vertreter von Bürgerinitiativen zusammenkommen, um breit gefächert aktuelle urbane Probleme diskutieren zu können. Diese Begegnung unterschiedlicher Akteure ist einer der herausragenden Aspekte des New Urbanism. Der CNU organisiert seine Mitglieder in *task forces*, die spezielle Arbeitsfelder wie Erziehung, Umwelt, Finanzen und Marketing umfassen. Geleitet wird der CNU von einem nicht-gewählten *board of directors*. Dazu gehören bekannte New-Urbanism-Planer wie PETER CALTHORPE, ANDRES DUANY, ELIZABETH PLATER-ZYBERK, ROBERT DAVIS oder JOHN NORQUIST. Der Vorstand kann neue Vorstandsmitglieder berufen, demokratische Wahlen finden dabei nicht statt (BODENSCHATZ & SCHÖNIG 2004, S. 67). Mitglied des CNU wird man für ein Jahr automatisch mit der Teilnahme an einem Kongress. Der Kongress ist eine Bewegung der weißen Mittelschicht. Teilnehmer sind Weiße zwischen 30 und 40 Jahren (BODENSCHATZ 2000b, S. 26). Es wird kritisch unterstellt, dass somit nur die Probleme weißer Mittelklasse-Suburbbewohner diskutiert werden. Über neue Projekte, Debatten und Kritiken informiert die Mitgliederzeitschrift „New Urban News“¹⁵. Ziele und Prinzipien des New Urbanism sind in einer Charter zusammengefasst (s. Kap. 2.3 & 2.3.1), die 1996 auf dem IV. Kongress in Charleston, South Carolina, verabschiedet wurde. Das von LECCESE et al. (2000) herausgegebene Buch „Charter of the New Urbanism“ erläutert diese ausführlich. Umfassende Informationen zum CNU sowie zu Projekten und Zielen des New Urbanism sind auf der Homepage des

¹⁵ www.newurbannews.com

CNU unter www.cnu.org zusammengefasst. Gegenwärtig zählt der CNU etwa 2200 Mitglieder.

2.3.4 Historische Wurzeln

Der Bau von Seaside wird als offizieller Start der New-Urbanism-Bewegung verstanden. Die geistigen Wurzeln der Bewegung lassen sich jedoch noch weiter zurückverfolgen (LEJEUNE 2000, S. 70; HEBBERT 2003, S. 193). Die New Urbanisten stützen sich auf die Gartenstadtidee von EBENEZER HOWARD (1898), wenden sich bewusst gegen die von LE CORBUSIER verfasste „Charta von Athen“ (1926) und berufen sich auf die städtebauliche Kritik JANE JACOBS (1961). Es gibt eine Reihe weiterer Vordenker, deren Gedanken zum Städtebau ebenfalls Eingang in die Bewegung gefunden haben. Ergänzt werden können hier Stadtplaner wie Sir PATRICK GEDDES (*Social City*, 1896), DANIEL HUDSON BURNHAM (*City Beautiful*, 1900 bis 1910), FRANK LLOYD WRIGHT (*Broadacre City*, 1935), LEWIS MUMFORD (*Decentralized City*, 1963) oder LEON KRIER (*Diverse City*, heute). Die drei erst genannten haben New Urbanism jedoch am Nachhaltigsten beeinflusst und werden daher im Folgenden näher dargestellt.

2.3.4.1 EBENEZER HOWARD: Die Gartenstadt

Die Idee gemeinschaftsfördernder dichter Wohnbebauung, abseits großer Städte und deren Problemen, findet sich bereits in EBENEZER HOWARDS Plänen zu seiner so genannten Gartenstadt. In seinem 1898 bzw. 1902 veröffentlichten Buch „Garden Cities of Tomorrow“ schlägt er Alternativen zu den industrialisierten überbevölkerten Großstädten Großbritanniens vor. HOWARDS Überlegung war es, die sich ausdehnenden Städte zu dezentralisieren und statt immer neuer Vororte im suburbanen Umland, eine Reihe sich selbst versorgender Städte, mit einer Fläche von etwa 2400 Hektar und einer Anzahl von 32.000 Einwohnern, in ländlichen Gebieten zu errichten (Abb. 2.10). Jede Gartenstadt sollte ihr eigenes Beschäftigungszentrum haben, mehrere Nachbarschaften, Schulen, Verwaltungen und Einkaufsgebiete, dies alles inmitten der Natur, umgeben von Gärten, Grüngürteln und Parkanlagen.

“Against the purposeless mass congestion of the big metropolis, with its slums, its industrial pollution, and its lengthening journeys to work, HOWARD opposed a more

organic kind of city: a city limited from the beginning in numbers and in density of habitation, limited in area, organized to carry on all the essential functions of an urban community, business, industry, administration, education; equipped too with a sufficient number of public parks and private gardens to guard health and keep the environment sweet. To achieve and express the reunion of city and country, HOWARD surrounded his new city with a permanent agricultural greenbelt” (MUMFORD 1961, S. 515).¹⁶

Hatte die Gartenstadt ihre geplante Größe erreicht, war keine weitere Ausdehnung mehr vorgesehen. Das Wuchern industrialisierter Städte sollte sich in den ländlichen Gebieten nicht wiederholen. Ein weiterer wichtiger Aspekt bei HOWARD war die Finanzbasis der Stadt. Der gesamte Grund und Boden sollte genossenschaftlich verwaltet werden, wobei Überschüsse aus den Bodenrenten der Schaffung und Instandsetzung der Infrastruktur, wie Straßen und Schulen, dienen sollten. Mit der nächstgelegenen Großstadt sollte die Gartenstadt durch die Eisenbahn verbunden sein. HOWARDS Grundidee war es, den

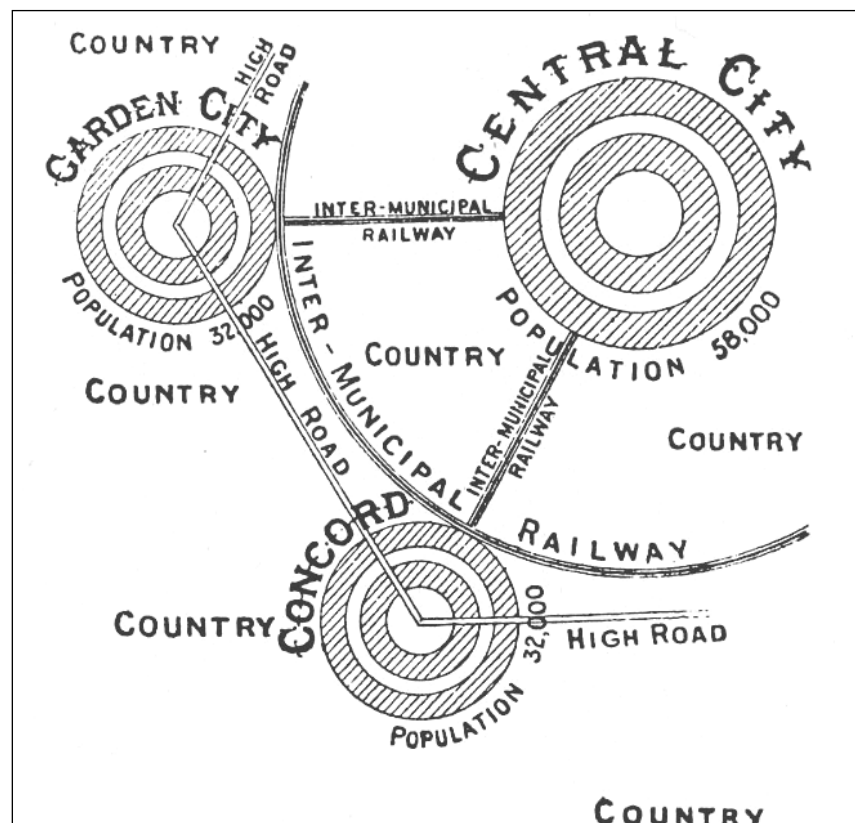


Abb. 2.10: Das Gartenstadtprinzip nach HOWARD (1902).

¹⁶ Gegen die planlose Übervölkerung der großen Metropolen mit ihren Slums, Industrierverschmutzungen und langen Anfahrtswegen zur Arbeit, schlug HOWARD eine mehr organische Art der Stadt vor: eine von Anfang an begrenzte Stadt, hinsichtlich Fläche, Anzahl und Dichte der Bevölkerung; organisiert, um alle notwendigen Funktionen einer städtischen Gemeinschaft – wie Handel, Industrie, Verwaltung und Ausbildung – befriedigen zu können; weiterhin ausgestattet mit einer ausreichenden Anzahl öffentlicher Parks und privater Gärten, um die Gesundheit zu schützen und die Umwelt rein zu halten. Um die Vereinigung zwischen Stadt und Land zu verdeutlichen, umgab HOWARD seine neue Stadt mit einem dauerhaften landwirtschaftlichen Grüngürtel.

Gesundheits- und Lebensstandard – egal welcher sozialen Schicht – anzuheben, indem er das Beste des Stadtlebens mit dem Besten des Landlebens kombinierte. Die Gartenstadtidee von HOWARD ist somit nicht nur ein pragmatisches Städtebaukonzept als Reaktion auf die überfüllten Großstädte der Industrialisierung, sondern auch eine gesellschaftliche Alternative, basierend auf dem Autonomie- und Genossenschaftsgedanken (HEINEBERG 2001, S. 117; HOTZAN 1997, S. 48f; LICHTENBERGER 2002, S. 45).

Die Gartenstadtidee wurde konkret nur zweimal realisiert. 1903 entstand Letchworth 50 Kilometer nördlich von London und 1920 Welwyn Garden City zwischen Letchworth und London. Bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges verlor die Gartenstadtidee in Großbritannien an Bedeutung. Im Umland der Großstädte entstanden reine Wohnsiedlungen, bei denen nur noch das Konzept der Bebauungsdichte übernommen wurde. Nach dem Zweiten Weltkrieg beeinflusste die HOWARDSche Gartenstadtidee die *New-Town*-Bewegung in England, Schweden und Frankreich. Diese neuen Städte wurden meistens als Entlastungsstädte zu den Hauptstädten oder als Werksiedlungen in der Nähe großer Industriebetriebe errichtet. Bekannte Gartenstadt in Deutschland ist die Siedlung Hellerau bei Dresden, die für Angestellte einer Möbelfabrik gebaut wurde (BEYER 1999, S. 142; LICHTENBERGER 2002, S. 44ff).

In den USA wurde die Gartenstadtidee von einer Gruppe Stadtplanern um CLARENCE STEIN (1882 – 1975) und HENRY WRIGHT (1878 – 1936) aufgegriffen, die HOWARDS Ansatz populär zu machen verhalfen. In Zusammenarbeit mit lokalen Verwaltungen und Bauunternehmern, errichteten sie Gartenstädte, wie Garden City, New York, außerhalb Manhattans, oder Baldwin Hills, Kalifornien, nahe Los Angeles (PARSONS 1998, S. 129). Ein bis heute vielbeachtetes Experiment ist die 1929 gebaute Siedlung Radburn, New Jersey, wo – um Konflikte zu vermeiden – Fußgänger-, Fahrrad- und Autoverkehr räumlich voneinander getrennt wurden. Radburn steht somit für zwei richtungweisende Trends in der späteren Gestaltung US-amerikanischer Suburbs: erstens für die Errichtung und Dezentralisierung eigenständiger Vorstädte außerhalb der Metropolen und zweitens für die Neuordnung der Transportinfrastruktur in Wohngebieten zugunsten eines wachsenden Individualverkehrs. Die 1929 benutzten Designelemente beinhalteten erstmals großflächige Gebietsausweisung und Bebauung (*superblock-development*), durchgestufte Straßenhierarchien und die Nutzung von Sackgassen (*cul-de-sacs*; LEE & AHN 2003, S. 50ff.). Verglichen mit der originalen Gartenstadtidee fehlte es aber auch den Gartenstädten in den USA an Einkaufsmöglichkeiten, Gewerbe oder eigenen Schulen. Sie wurden daher

zu reinen Wohngebieten der Mittelklasse, ausgestattet mit einigen Besonderheiten wie Grünflächen oder öffentlichen Parkanlagen. Die Gartenstadtidee erlebte in den 1960er und 1970er Jahre nochmals eine Wiederentdeckung, als auch in den USA das *New-Town*-Konzept aufgegriffen wurde (vgl. ALLEN 1977). Seit den 1990er Jahren ist die Gartenstadt erneut Vorbild für das Städtebaukonzept New Urbanism. Besonders die Elemente der Bebauungsdichte und der Funktionsmischung sowie die Bedeutung des öffentlichen Raums werden kopiert und neu errichtet (FISHMAN 1998, S. 127; GILLHAM 2002, S. 179f; LEE & AHN 2003, S. 50).

2.3.4.2 LE CORBUSIER: Charta von Athen

Während die Gartenstadtidee Vorbildcharakter hat, gelten die Ideen des Architekten und Städtebauers CHARLES EDOUARD JEANNERET (1887 – 1965; Pseudonym: LE CORBUSIER) und dessen von ihm maßgeblich geprägte „Charta von Athen“ als abschreckendes Beispiel für New Urbanism. LE CORBUSIER wird neben den deutschen Architekten WALTER GROPIUS und MIES VAN DER ROHE als Begründer des so genannten „Internationalen Stils“ und als Vordenker der modernen Architektur angesehen. Für den Internationalen Stil bzw. die moderne Architektur typische Gebäude findet man heute nahezu in jeder Metropole. Besonders seit 1950 hat der Internationale Stil maßgeblich die Architekturwelt geprägt. Gebäude des Internationalen Stils sind sachlich, geradlinig, mit rechteckigen Formen und flachen Dächern. Sie sind eingerahmt von Stahl, und großflächige Glasfassaden beherrschen das Erscheinungsbild. Erst mit dem Aufkommen der postmodernen Architektur seit den 1980er Jahren revoltierten jüngere Architekten gegen das strikte Diktat der modernen Architektur. Charakteristisch für die moderne Architektur ist ihr Leitsatz *form follows function*¹⁷. Auf Zierde und Schmuck wurde am Gebäude verzichtet, da jene als funktionslos und somit überflüssig angesehen wurden (vgl. Kap. 2.2.2.3).

Der vielleicht größere Einfluss LE CORBUSIERS geht weniger auf seine Arbeit als Architekt, als auf das Propagieren seiner Ideen über das Stadtleben zurück. Zu seiner Zeit glaubte er an den Triumph der Technik über die durch die Industrialisierung entstandenen sozialen Missstände. Technikgläubig betrachtete er Gebäude als „Wohnmaschinen“, deren einzige Aufgabe es sein sollte, als Wohnfunktion für Menschen zu dienen. Zur Umsetzung seiner Ideen wollte LE CORBUSIER die städtische Umwelt völlig neu gestalten, um seinen

¹⁷ Form folgt Funktion.

städtebaulichen Vorstellungen Raum zu geben. Sein radikalster Plan war die totale Umgestaltung von Paris. LE CORBUSIER betrachtete ältere Städte wie Paris als veraltet, düster, verstopft, unhygienisch und nicht zuletzt als völlig ungeeignet für das Automobil. 1925 präsentierte LE CORBUSIER daher seinen Erneuerungsplan für die französische Metropole, der – interessanterweise – vom Automobilunternehmen Voisin gesponsert wurde. Dieser so genannte Voisin-Plan sah den fast vollständigen Abriss des historischen Paris' nördlich der Seine vor, um hier unter anderem 60-geschossige Bürotürme und Wohnkomplexe, umgeben von Schnellstraßen, zu errichten. Der Plan wurde nie realisiert. Seine Abrissideen wurden allerdings später in den USA während der 1960er Jahren unter dem Begriff *urban renewal* bekannt. Stadtplaner in den USA waren der Auffassung, dass man der Flucht aus der Kernstadt in die Suburbs durch den Bau moderner und somit besserer Gebäude Einhalten gebieten könnte. Innerstädtische Nachbarschaften, die seit Jahren Orte lebendigen und gewachsenen öffentlichen Lebens in der Kernstadt waren, wurden im Rahmen der Erneuerungsmaßnahmen vollständig planiert. Das erwünschte Ergebnis wurde jedoch nicht annähernd erzielt. Es stellte sich bald heraus, dass die monotonen Wohnblocks viel mehr negative Effekte förderten, z.B. Kriminalität und Anonymität, als die baulich veralteten „un-modernen“, aber doch sozial gefestigteren *neighborhoods* (GILLHAM 2002, S. 42; JACOBS 1961, S. 78ff). Die Misere des *urban renewal* in den USA wird besonders an dem ehemaligen Sozialwohnungsbauprojekt Pruitt-Igoe in St. Louis, Missouri, deutlich:

Das Projekt bestand aus 33 elfgeschossigen Gebäuden mit insgesamt 2700 Apartmenteinheiten, die sich über eine Gesamtfläche von fast 25 Hektar erstreckten. Es symbolisierte den Höhepunkt regierungsgesponserter Hochhausbauten für Personen mit niedrigem Einkommen. Doch bereits unmittelbar nach der Projektfertigstellung 1954 ergaben sich für die Bewohner erste Probleme. Defekte Aufzüge wurden nicht repariert. Kinder verletzten sich in Fluren und Treppenhäusern, die nicht genügend von Erwachsenen eingesehen werden konnten. Die überdimensionale Maßstäblichkeit der Bebauung ermöglichte es Einbrechern, sich unbemerkt in den Gebäuden zu bewegen. Bewohner klagten über die Abgeschiedenheit von Freunden und Nachbarn. Kurzum: Das Projekt war im Gegensatz zu den alten städtischen *neighborhoods* unbeseelt. – Fünf Jahre nach der Eröffnung sank die Belegungsrate, trotz subventionierter Mieten, bereits deutlich. 1970 lag die Leerstandsrate bei über 50 Prozent. Die Wohnungsbaubehörde von St. Louis entschied daraufhin, dass die Probleme bezüglich dieses Projekts unüberwindbar seien und ordnete den vollständigen Abriss an. Bis 1976 war das gesamte Projekt abgetragen. Die

Kombination aus moderner Architektur und staatlich subventionierter Mieten erwies sich als völliger Fehlschlag, obwohl mit dem Projekt eigentlich Gutes verfolgt werden sollte. Pruitt-Igoe verdeutlicht, dass Gebäude weit mehr als reine „Wohnmaschinen“ sein müssen und dass die Komplexität menschlichen Zusammenlebens in Siedlungen nicht technisch rationalisiert werden kann. Irrtümer wie diese ließen Zweifel am Versprechen der modernen Architektur aufkommen, sie könne sozialen Fortschritt durch bauliche Rahmenbedingungen fördern. In der Architektur wurde so der Weg für die Postmoderne frei gemacht (GOTTDIENER & HUTCHISON 2000, S. 312f; SCOTT 1998, S. 103; s. Kap. 2.2.2.3).

Ein weiterer wesentlicher Punkt der Stadtplanungsideen LE CORBUSIERS ist die räumliche Trennung der Funktionen bzw. der so genannte „Funktionalismus im Städtebau“, der schriftlich in der „Charta von Athen“ (1941) festgehalten wurde (HOTZAN 1997, S. 59). Auch er geht auf das Verständnis bzw. die Technikgläubigkeit der Modernisten zurück, Städte wie Maschinen funktional organisieren zu können. Der Kern der Forderungen war die räumliche Trennung der vier Funktionen Wohnen, Freizeit, Arbeiten und Verkehr im Städtebau. Besonders nach dem Zweiten Weltkrieg begann die Charta von Athen Auswirkungen zu zeigen. Bis heute spiegeln diese sich in den räumlichen Funktionstrennungen in Stadtregionen wider. Was heute die Zunahme langer Anfahrtswege und Individualverkehr fördert, erschien in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts durchaus sinnvoll. Die Trennung der Funktionen sollte nach LE CORBUSIER die Wohnqualitäten verbessern, indem beispielsweise Wohngebiete von emissionsfördernden Industrieanlagen räumlich getrennt wurden. In der gegenwärtigen postindustriellen Zeit ist eine solche Funktionstrennung hinfällig geworden. Dennoch findet sie aus Gründen der Gewohnheit besonders in den lokalen Planungsvorschriften der USA weiterhin Anwendung.

New Urbanism hat die Fehler der Moderne erkannt und versucht, sie rückgängig zu machen. Dabei besinnt man sich auf Bauweisen der „prä-modernen“ Zeit und leistet bei Planungsbehörden Überzeugungsarbeit, von den alteingefahrenen Bebauungsmustern der Funktionstrennung abzurücken und neotraditionelle, funktionell gemischte Planungen zu legitimieren. Fraglich aber ist, ob dabei nicht der gleiche grundlegende Fehler wie von den Modernisten begangen wird. Die New Urbanisten sind ebenso davon überzeugt, dass bauliche Rahmenbedingungen soziale Probleme lösen können. In Zukunft wird sich zeigen, ob es New Urbanism gelingt, mit rationalen Bebauungsplänen eine geeignete Grundlage für das komplexe menschliche Zusammenleben zu schaffen.

2.3.4.3 JANE JACOBS: Organic City

JANE JACOBS' Kritik (1961) ist die Reaktion auf die *urban-renewal*-Programme städtischer Verwaltungen, die das Planieren und Verschwinden städtischer Nachbarschaften inklusive deren gesellschaftlicher Strukturen und sozialer Diversität gesetzlich legitimierten. Der grundsätzliche Unterschied zwischen JACOBS und den Modernisten liegt in der Betrachtungsweise der Stadt. Für die Modernisten war die Stadt eine Maschine, die es durch technische Handhabung zu organisieren galt. JACOBS hingegen sieht die Stadt als ein organisches Gebilde und wird somit der Komplexität alltäglichen Lebens weit mehr gerecht. Nach JACOBS kann man eine Stadt mit einem Ökosystem vergleichen, das nur dann funktioniert, wenn seine verschiedenen Teilnehmer unterschiedliche Funktionen bzw. Aufgaben im städtischen Alltagsleben übernehmen und somit Diversität hervorbringen. In ihrem Buch „The Death and Life of Great American Cities“ (1961) widmet JACOBS ein ganzes Kapitel¹⁸ der Wichtigkeit urbaner Diversität. Diversität ist großen Städten quasi „naturegegeben“ und dies unterscheidet die Stadt vom Land. Diversität beinhaltet abwechslungsreiche Nutzungsarten, Unternehmen und Ideen. London, Paris und New York besitzen diese Attribute und gelten daher als *great cities*¹⁹. Die vier maßgeblichen Erzeuger von Diversität sind:

1. *Nutzungsmischung*: Attraktive Zielorte sind anziehend und erzeugen somit jede Art von Verkehr. Ein Stadtgebiet, das verschiedene solcher attraktiver Zielorte in sich vereint (z.B. Wohnungen, Schulen, Universitäten, Geschäfte, Restaurants, Büros, Gewerbebetriebe oder Sport- und kulturelle Einrichtungen) ist funktionell gemischt und spricht daher unterschiedliche Interessengruppen zu verschiedenen Tages- und Nachtzeiten an. Das Ergebnis ist ein interessantes und lebendiges Straßenbild, welches Anwohner zur Teilnahme am „sozialen Wechselspiel“ auf der Straße animiert. Im Gegensatz hierzu wirken Straßen in monofunktional genutzten Gebieten oft ausgestorben, z.B. Stadtzentren mit Bürogebäuden nach Dienstschluss oder suburbane Wohngebiete während des Tages.
2. *Kurze Blöcke, um Fußgängern eine Auswahl an Wegen zu ermöglichen*: Langgezogene Baublöcke ermöglichen keine alternativen Wegstrecken, um Distanzen zu verkürzen. Kurze Bebauungsblöcke hingegen sind besonders für Fußgänger und Fahrradfahrer von Vorteil, da sie alternative und kürzere Wegstrecken ermöglichen. Ein Angebot

¹⁸ *The Conditions for City Diversity*, S. 143ff

¹⁹ JACOBS hat ihre Beobachtungen zu Stadtteilen bzw. *neighborhoods* in New York durchgeführt.

verschiedener Wegstrecken kann erneut Diversität schaffen und Bewohner zum Gehen oder Fahrradfahren innerhalb ihres Viertels animieren. Von belebten Straßen können weiterhin lokale Einzelhändler profitieren.

3. *Architektonisch interessante und variantenreiche Gebäude:* Unterschiedlich alte Gebäude sorgen für Diversität bei Wohnungen und Gewerbe. JACOBS schreibt, dass im Allgemeinen große Handelsketten und Restaurants, Supermärkte, Schuhgeschäfte und Banken neue Gebäude favorisieren, während ausländische Restaurants, Pfandhäuser, Buchhandlungen, Antiquariate und Galerien sich auf ältere Gebäude konzentrieren. Ein diverses Angebot an alten und neuen Räumlichkeiten hilft, Bewohner einer Nachbarschaft bezüglich der Sozialstruktur zu durchmischen. Einkommenssegregation findet sich in einer heterogenen *neighborhood* nicht in dem aus den Suburbs bekannten Maße.
4. *Ausreichende Bebauungsdichte:* Nach JACOBS kann eine optimale Bebauungsdichte nicht klar definiert werden, da sich optimale Dichten aus dem Kontext heraus ergeben müssen. Dass eine hohe Bebauungsdichte immer mit Elendsvierteln gleichzusetzen ist, stimmt jedoch nicht. So sind Gegenden in Oakland, Cleveland und Detroit mit einer relativ geringen Bebauungsdichte zu Slums verkommen, während einige *neighborhoods* mit höchster Bebauungsdichte in San Francisco, New York und Philadelphia äußerst attraktiv und die begehrtesten sind. Eine optimale Bebauungsdichte wäre demnach eine solche, die ein lebendiges Stadtleben verschafft und ein Maximum an Diversität hervorbringt. Ein wesentlicher Aspekt von JACOBS ist, dass *high density* (Bewohner pro Acre) nicht mit Überbevölkerung (*overcrowding*: Bewohner pro Zimmer) gleichgesetzt werden darf. Beide können unabhängig voneinander existieren. In den USA ist *overcrowding* ein Zeichen von Armut. Niemand will in einem überbevölkerten Stadtteil leben. Allerdings sind *high-density-neighborhoods* für viele Menschen attraktive Wohngegenden.

New Urbanism versucht, belebte *neighborhoods* zu planen und zu bauen, indem traditionelle Stilelemente aus einst belebten Stadtteilen kopiert werden. Fraglich ist, ob detailgetreue Nachbildungen „organische“ Siedlungsweisen heute erneut hervorzubringen vermögen. Es ist schwer vorstellbar, dass selbst detaillierteste Planungen langjährige endogene Stadtteilentwicklungen nachahmen können. Planungen im Allgemeinen sind immer mit einer gewissen Starrheit behaftet. JACOBS stand der Gartenstadtidee und den *New Towns* negativ gegenüber. Ihrer Meinung nach zerstören diese neuen Vororte

innerstädtische *neighborhoods*, und städtisches Leben sei ohnehin nicht künstlich auf der grünen Wiese hervorzubringen (JACOBS 1961, S. 321ff; s.a. GRATZ & MINTZ 2000, S. 66).

2.3.5 Kritik am New Urbanism

Dass ein neues und medienpräsenes Städtebaukonzept wie New Urbanism kritisch betrachtet wird, ist leicht vorstellbar (ELLIS 2002, S. 261; New Urban News 2001e; Tab. 2.4). So überzeugt, wie die New Urbanisten und deren Anhänger ihre Ideen vortragen, so überzeugt sind die Gegner des New Urbanism, dass dieses Konzept ungeeignet ist, die aus Urban Sprawl hervorgegangenen Probleme zu lösen. Zudem sehen viele Kritiker nicht die Notwendigkeit, gegen Urban Sprawl und somit gegen die Siedlungsform des American Dreams vorgehen zu müssen. Viele konservative Politiker, Baufirmen und Stiftungen verteidigen deshalb Urban Sprawl. Die Gruppe der „Pro-Sprawl-Konservativen“, wie die *Heritage Foundation* in Washington, D.C., sind der Auffassung, dass New Urbanism mehr Kontrolle und Regularien seitens der Regierungen bewirkt und dass Bewohner so in ihrer freien Wohnortwahl beschnitten werden. Zudem treibe New Urbanism aufgrund seiner teuren architektonischen Gestaltung die Lebenskosten in den Vororten in die Höhe. Es besteht im Allgemeinen die Auffassung, dass Urban Sprawl gar nicht eingedämmt werden müsse, da noch ausreichend Land für die weitere Suburbanisierung zur Verfügung stehe. Ein anderes Argument ist, dass Urban Sprawl dem heutigen Zeitgeist entspreche und kompakte, funktionell gemischte Städte archaisch und somit hinfällig seien (GORDON 1998, S. 2). Die Verteidiger des Urban Sprawl tendieren im Allgemeinen zu unreflektierten vereinfachenden Aussagen und befassen sich somit nicht mit der vollen Bandbreite der Bewegung. So steht New Urbanism bei der *Heritage Foundation* für lediglich fünf Dinge:

1. städtische Wachstumsgrenzen, die suburbane Entwicklung verhindern;
2. innerstädtische *infill*-Bebauungen, die die suburbane Wohnortwahl einschränken;
3. hohe Bebauungsdichten, die den persönlichen Freiraum eingrenzen;
4. keine weitere Expansion des Straßennetzes, was zur Einschränkung der individuellen Mobilität führt und Personen zwingt, ÖPNV zu nutzen;
5. nicht ausreichende Parkmöglichkeiten, besonders entlang von Gewerbe, das folglich Umsatzeinbußen zu verzeichnen hat.

Die fünf Punkte verdeutlichen überblickartig die Einstellung des konservativen Lagers. Die Bauwirtschaft und das Automobil stehen im Mittelpunkt der Betrachtung. Es schwingt die Befürchtung mit, dass strengere Planungsvorschriften Bauunternehmern nicht zuträglich sein werden, dass man sich vom langjährig praktizierten CSD abwenden muss und dass New Urbanism die Individualmobilität einschränkt. Das konservative Lager attackiert New Urbanism zum Teil scharf, ohne seine Kritik hinreichend zu belegen (vgl. CALTHORPE 2000, S. 68; O'NEILL 1999, S. 3; New Urban News 2003, S. 3). Vielmehr wird mit Stereotypen gespielt, um Besorgnisse zu wecken, z.B., dass hohe Bebauungsdichten mit hohen Kriminalitätsraten gleichzusetzen seien. Undifferenziert wird argumentiert, dass bebauter Land lediglich fünf Prozent der Gesamtfläche der USA ausmache, dass die Alternative zum Urban Sprawl nur das Leben in Wohnhochhäusern bedeuten könne, dass man mit dem Auto flexibel sei, nicht aber mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dass Urban Sprawl von den Menschen gewollt sei – wäre dies nicht der Fall, würde Urban Sprawl nicht existieren (COX & UTT 2004, S. 3; O'TOOLE 2000; O'TOOLE 2001, S. 20).

Kritik am New Urbanism wird aber auch von linksorientierten Personen formuliert, die die Bewegung meist anhand weniger Projekte, wie beispielsweise Celebration, Florida, verurteilen. Für einige Soziologen ist es nicht möglich, Gemeinschaft künstlich durch bauliche Rahmenbedingungen herzustellen. Gemeinschaft muss wachsen und kann nicht geplant werden. Künstliche Gebilde könnten zudem keine Diversität hervorbringen, sondern seien lediglich „kitschige Pseudo-Gemeinschaften, die kaum Unterschiede jener Art hervorbringen, die zu [Urbanität ausmachenden] Konflikten mit Ethnizität, Rasse, Klasse oder sexuellen Vorlieben führen“ (SENNETT 1995, S. 70). Dem Zweifel, ob eine ansprechend gestaltete Architektur verbesserte Lebensbedingungen in Form einer starken Gemeinschaft kreieren kann, hält die New Urbanistin PLATER-ZYBERK (1993, S. 12) entgegen:

„Simply put, we wish to improve the world with design, plain old good design, that is. We believe that the physical structure of our environment can be managed and that controlling it is the key to numerous problems confronting government today – traffic congestion, pollution, financial depletion, social isolation, and, yes, even crime.“²⁰

Das neotraditionalistische Design birgt aber auch die Gefahr, ein falsches Geschichtsverständnis, falsche Vorstellungen urbaner Welten und somit idealisierte

²⁰ „Einfach gesagt, wünschen wir uns, die Welt durch Design zu verbessern, einfach altes gutes Design – das ist es. Wir glauben, dass das Erscheinungsbild unserer Umwelt beeinflusst werden kann. Und es zu kontrollieren, ist der Schlüssel zur Lösung zahlreicher Probleme, denen heute die Regierung gegenübersteht – Verkehrsstau, Luftverschmutzung, finanzielle Erschöpfung, soziale Isolierung und, ja, sogar Kriminalität.“

Rückzugsräume für Besserverdienende zu kreieren (HARVEY 1997, S. 2). Weitere Gegenargumente zum New Urbanism seitens linksgerichteter Gruppen beziehen sich häufig auf die Bevölkerungszusammensetzung innerhalb der New-Urbanism-Siedlungen. Diese könnten aufgrund der Kosten hauptsächlich nur von der gehobenen Mittelschicht bewohnt werden. Eine Mischung nach Einkommen, Alter und Ethnie sei nicht gegeben. Häuser und Wohnungen in New-Urbanism-Projekten liegen preislich meistens über dem Durchschnitt gewöhnlicher Vorstadthäuser (TU & EPPLI 1997; DANIELSEN et al. 1999; MARINAC 1999, S. 54). Obwohl sich die New Urbanisten gegen Segregation aussprechen, ist diese faktisch in ihren Projekten oft verwirklicht. Als Gegenargument führt DUANY (2000, S. 36) an, Schwarze und Hispanos bevorzugten es, unter ihresgleichen zu bleiben. In New-Urbanism-Projekten gibt es zwar auch hispanische und schwarze Einwohner, doch machen sie nur einen Bruchteil der Gesamteinwohner aus (vgl. KRIEGER 2000, S. 32ff.). Ein Großteil der Kritik kommt weiterhin dadurch zustande, dass einige *developer* ihre Projekte als New Urbanism verkaufen, ohne dessen Prinzipien umgesetzt zu haben. Lediglich der Name New Urbanism wird werbewirksam genutzt. So finden sich New-Urbanism-*gated-communities* – ein Widerspruch in sich –, die ausschließlich wohlhabenderen Schichten vorbehalten sind, was eine soziale Mischung unmöglich macht (vgl. Kap. 4.2.1).

Aus der Sicht des Einzelhandels wird kritisiert, dass die Funktionsmischung und somit ein diverses Einzelhandelsangebot nicht erfolgreich verwirklicht werden können. Planungen gehen häufig an ökonomischen Realitäten vorbei und Einzelhändler müssen Konkurs anmelden, da die neu geplanten Siedlungen nur unzureichend Kundschaft bieten (Interview HART).

Ein großer Kritikpunkt ist, dass New Urbanism Urban Sprawl schönfärbt, indem zwar dichtere *neighborhoods* gebaut werden, aber auf Grünflächen am Stadtrand. Anhänger der Städtebaubewegung halten dagegen, dass sie ebenso aktiv in Innenstädten mit *infill*-Projekten beschäftigt seien. Es stimme zwar, dass sie auch am Stadtrand bauten, dies aber unter der Einsicht, dass Urban Sprawl nicht schlagartig gestoppt werden könne. Vielmehr legten sie Wert darauf, Urban Sprawl zu zügeln. Kritik an der mangelnden Wohnraumdichte sei nicht gerechtfertigt. Eine Vielzahl an Projekten sei in den vergangenen Jahren entstanden, die im Vergleich zum *conventional suburban development* weitaus dichter gebaut seien. Es wäre zwar möglich, eine noch höhere Dichte zu erlangen, doch ginge dies an den Wünschen der Bewohner vorbei (DUANY 2000, S. 27).

Der Bau neotraditioneller Siedlungen im suburbanen Umland wird fast immer mit konventionellen Baumaterialien durchgeführt. Umweltgruppen kritisieren daher, dass New Urbanism zu wenig auf alternative ökologische Materialien setzt, obwohl diese ein integraler Bestandteil nachhaltiger Stadtplanung sind (FILMANOWICZ 2004, S. 21; ALLEN 1999, S. 16; BENFIELD & POLLARD 2002, S. 13; SPIRN 2000, S. 14).

Da das Design des New Urbanism fast immer neotraditionell ist, muss sich die New-Urbanism-Bewegung den Vorwurf gefallen lassen, sie sei nostalgisch und bringe architektonisch keine neuen Ideen hervor. Das neotraditionelle Design sei lediglich eine erfolgreiche Vermarktungsstrategie, da man es auch in konventionellen Suburbs immer häufiger finden könne. Es wird dagegeng gehalten, dass viele Siedlungen mit dem neuesten Stand der Kommunikationstechnik, wie Inter- und Intranet, ausgestattet seien und dass das Design zeitgemäß den Wünschen der Kundschaft entspreche (verschiedenen Interviews; vgl. MORGENTHALER 1993).

Eine zusammenfassende und gleichzeitig scharfe Kritik über New Urbanism findet sich bei MARCUSE (2000, S. 5):

„In practice, New Urbanist projects all have the creation of community through architecture and design as one of their lead themes in advertising and promotion. Despite the often progressive rhetoric, then, what the New Urbanism has in fact produced thus far is a series of insulated, homogeneously middle and upper middle class communities, exclusionary practice and gated in concept if not in fact walled, appealing to a nostalgia for a past never experienced, reflecting a fear of the urban rather than a new urbanism. It is not, thus far, an achievement to be proud of.”²¹

²¹ „Praktisch haben alle New-Urbanism-Projekte die Schaffung von Gemeinschaft durch Architektur und Design als eines ihrer führenden Themen in Werbung und Reklame. Aber trotz der oft progressiven Rhetorik ist das, was die New-Urbanism-Bewegung tatsächlich bis jetzt hervorgebracht hat, eine Reihe von isolierten, homogenen Mittelklassegemeinden, die praktisch und konzeptionell zugangsbeschränkt sind, falls sie nicht tatsächlich ummauert sind; sie entzücken durch die Nostalgie einer nie erlebten Vergangenheit, sie spiegeln mehr die Angst vor dem Städtischen als einen neuen Urbanismus wider. Es ist – zumindest bis jetzt – keine Leistung, auf die man stolz sein kann.“

<u>Unterstützung</u>	<u>Gegnerschaft / Kritiker</u>
<p>verschiedene Organisationen, die New Urbanism in die Öffentlichkeit bringen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • CNU • Smart Growth Network • National Town Builders Association <p>Nationale Umweltgruppen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Natural Resource Defense Council • Sierra Club • Environmental Defense Fund <p>Mainstream Medien berichten im Allgemeinen positiv über New Urbanism, über Urban Sprawl eher negativ.</p> <p>US Department of Housing and Urban Development (HUD). HUD stützt sich immer häufiger beim sozialen Wohnungsbau auf New-Urbanism-Prinzipien.</p> <p>Bürgermeister großer Städte: JOHN NORQUIST (Milwaukee), JOE RILEY (Charleston), BRET SCHUNDLER (Jersey City), GLENDA HOOD (Orlando), ROXANNE QUALLS (Cincinnati), SUSAN SAVAGE (Tulsa)</p> <p>National Trust for Historic Preservation</p> <p>US Environmental Protection Agency (EPA)</p> <p>verschiedene Gouverneure</p> <p>AL GORE (Präsidentenskandidat 2000)</p>	<p>Architekturjournalisten und –kritiker. Hauptsächlich wird Kritik an Seaside und Celebration laut.</p> <p>Reason Public Policy Institute, think tank in Los Angeles</p> <p>RANDAL O'TOOLE, Direktor des Thoreau Institute in Oregon</p> <p>PETER GORDON und HARRY RICHARDSON, Universitätsprofessoren für Wirtschaft und Stadtplanung in Südkalifornien. Setzen sich ein für CSD.</p> <p>Linksgerichtete akademische Kritiker: RICHARD SENETT, Soziologe, London School of Economics; DAVID HARVEY, Geograph, John Hopkins University; MICHAEL SORKIN, New York City, Architekt und Professor</p> <p>Konservative Sprawl-Befürworter: Heritage Foundation, Washington DC um WENDELL COX; National Center for Policy Analysis, Dallas; Pacific Research Institute, San Francisco; www.demographia.com</p> <p>REM KOOLHAS, Architekt</p>

Tab. 2.4: Befürworter und Kritiker von New Urbanism (Auswahl).
Quelle: New Urban News 1999, S. 3 & eigene Zusammenstellung

Auch innerhalb der Bewegung gibt es zahlreiche Diskussionen, welcher Weg einzuschlagen sei. Beispielsweise vertreten die führenden New Urbanisten und Gründungsmitglieder des CNU DUANY und CALTHORPE unterschiedliche Ansichten hinsichtlich suburbaner Entwicklung. Während DUANY den Bau weiterer suburbaner Siedlungen unter New-Urbanism-Gesichtspunkten und neotraditionalistischem Design favorisiert, setzt sich CALTHORPE mehr für eine Stärkung der städtischen Region durch Ausbesserungen bestehender baulicher Missstände ein (z.B. *infill*-Projekte; DUANY et al. 2000, S. 183ff; CALTHORPE 2001, S. 15ff). Diese Einstellungen spiegeln sich auch in ihren Projekten wider. DUANY ist aktiv im Bau suburbaner *neighborhoods*, CALTHORPE entwirft

Regionalpläne für Städte wie Denver, Portland oder Salt Lake City. Durch die beiden Hauptakteure haben sich zwei Richtungen entwickelt: ein „Ostküsten-New-Urbanism“ um DUANY und ein „Westküsten-New-Urbanism“ um CALTHORPE (verschiedene Interviews).

Den New Urbanisten muss zu Gute gehalten werden, dass sie Kritiken gegenüber offen sind und sich Diskussionen stellen. Auch innerhalb der Organisation werden Konferenzen abgehalten, auf denen New Urbanisten ihre Projekte kritisch bewerten, um Verbesserungsvorschläge für zukünftige Projekte zu entwickeln (New Urban News 2001f, S. 7). Weiterhin ist New Urbanism ein Forum für alle am Städtebau Interessierten. Somit haben auch Ideen von Nicht-Architekten und Nicht-Stadtplanern Einfluss auf die Bewegung.²²

2.4 Hypothesen

Auf Grund der bisher durchgeführten Erläuterungen und Diskussionen über Urban Sprawl und New Urbanism lassen sich folgende zehn Hypothesen formulieren, die im weiteren Verlauf dieser Studie evaluiert werden. Die übergeordnete, forschungsleitende Fragestellung bleibt jedoch, ob und wie es New Urbanism mit seinen Ideen und Ausführungen gelingt, Urban Sprawl einzudämmen und die mit Urban Sprawl verbundenen Probleme zu lösen (s. Kap. 3.7 & 4.5).

1. New Urbanism ist Konsum, bei dem es nicht um den eigentlichen Besitz an sich, sondern um die Einzigartigkeit des Konsumgutes geht (hier: die neotraditionelle Wohnform).

Die heutige Zeit ist – zumindest in den westlichen Gesellschaften – durch das „Primat des Konsums“ gekennzeichnet. Man definiert sich über das, was man besitzt. Je ausgefallener und extravaganter das erworbene Konsumgut ist, desto mehr kann man sich aus einer gleichen Masse hervorheben. Beim Konsumieren geht es nicht mehr um die reine Notwendigkeit, sondern um die Besonderheit und die Art des Erwerbs eines Konsumguts.

²² Zur Kritik siehe auch BODENSCHATZ & SCHÖNIG (2004, S. 118ff).

2. New Urbanism ist eine Vermarktungsstrategie der Bauwirtschaft.

Im Umland schnellwachsender Stadtregionen entstehen tägliche neue Wohngebiete. Um möglichst viele Wohneinheiten verkaufen zu können, werden Häuser dicht an dicht gebaut. Die Grundidee einer Suburb, das Wohnen im Grünen mit großem Garten, lässt sich hier oft nur noch erahnen. New Urbanism gibt der für Amerikaner verpönten hohen Bebauungsdichte ein neues Gewand. Unter dem Begriff New Urbanism lässt sich Dichte leichter vermarkten. Auch das neotraditionalistische Design ist mehr eine Verkaufsmasche als ein gemeinschaftsförderndes Element. Retrodesign findet sich gegenwärtig auch in vielen anderen Wirtschaftsbereichen, wie in der Automobilindustrie (z.B.: „New Beetle“ von Volkswagen oder „PT Cruiser“ von DaimlerChrysler).

3. Die Formensprache des New Urbanism ist ein neues Abgrenzungskriterium sozialer Milieus bzw. Lebensstilgruppen.

New Urbanism zeichnet sich durch seine auffällige meist neotraditionelle Architektur aus. Hier zu wohnen, ist etwas Besonderes. Mit dieser Art zu wohnen, grenzt man sich gegenüber den konventionellen Suburbbewohnern ab. Die Formen- und Zeichensprache der New-Urbanism-Architektur kann im Sinne einer urbanen Semiotik als äußere Abgrenzung einer bestimmten Bevölkerungsgruppe ihres Territoriums verstanden werden.

4. New-Urbanism-Viertel sind Ausdruck einer neuen Wohnform in der globalisierten Welt.

Das heutige Leben beschleunigt sich, alte Wertvorstellungen werden hinfällig und eine gewisse Orientierungslosigkeit macht sich breit. Der Wunsch des Einzelnen nach Identität, Anerkennung und Geborgenheit wird größer. Menschen sehnen sich nach Orten, wo sie sich in einer Gemeinschaft aufgehoben fühlen. Neotraditionelle New-Urbanism-*neighborhoods* tragen dieser Sehnsucht Rechnung. Eine rückwärtsgewandte kleinstädtische Architektur soll helfen, sich mit seinem Wohnort identifizieren zu können (*sense of place*). Dieses Konzept verspricht erfolgreich zu sein. Während einerseits die Globalisierung von Individuen immer öfter deren Anpassungsfähigkeit an Normen auf globaler Ebene fordert, suchen sich Individuen andererseits Rückzugsräume auf lokaler Ebene. Mit einer zunehmenden Globalisierung geht auch

eine zunehmende Regionalisierung bzw. Lokalisierung einher. New Urbanism baut lokale Rückzugsnischen für Individuen in einer globalisierten Welt.

5. New Urbanism führt zur weiteren sozialräumlichen Segregation der US-amerikanischen Stadtlandschaft.

In der US-amerikanischen Gesellschaft ist der Wunsch unter seinesgleichen zu ziehen, um gleiche Wertvorstellungen in einer Gemeinschaft teilen zu können, ein entscheidendes Merkmal der Stadtentwicklung. Verbunden mit einer gestiegenen Mobilität, hat dies zu einer Ausdifferenzierung unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen – hauptsächlich nach Einkommen, Alter und Ethnie – geführt. In der gegenwärtigen Welt hält dieser Trend unvermindert an, mit dem Unterschied, dass Bevölkerungsgruppen in einer komplex zu sehenden Welt über diffizilere Abgrenzungsmerkmale des Lebensstils definiert werden müssen. New-Urbanism-Siedlungen sind bauliches Ergebnis dieser neuen „diffizileren Nuancierung“ und einer immer „kleiner gekammerten Steigerung der Wohnsegregation“ (HOLZNER 1996, S. 109).

6. New Urbanism reflektiert veränderte gesellschaftliche Gegebenheiten.

In der postindustriellen Gesellschaft haben sich altbekannte Muster und Strukturen verändert. Diese Veränderungen prägen auch immer häufiger das bauliche Erscheinungsbild in Stadtregionen. Ein großes Haus mit Garten ist beispielsweise für Alleinerziehende nicht mehr notwendig und oft auch nicht finanzierbar. Weitere Veränderungen, die veränderte bauliche Raumannsprüche erfordern, können unter den Schlagworten wie Singles, berufstätige Mütter oder Telearbeitsplätze zusammengefasst werden. New-Urbanism-Wohngebiete sind baulicher Ausdruck dieses sozialen Wandels (vgl. DUNHAM-JONES 2000, S. 26).

7. New Urbanism führt zum weiteren Funktionsverlust der Kernstadt, da historische und kulturelle Ressourcen im Umland repliziert werden.

Seit dem Zweiten Weltkrieg ist das suburbane Umland in Konkurrenz zur Kernstadt getreten, und hat dieser zunächst Einwohner, dann Einzelhandel, soziale Infrastruktur, Gewerbe, (Dienstleistungs-) Arbeitsplätze und seit den 1990er Jahren sogar die kulturelle Infrastruktur großteils entzogen. Letzter Trumpf in diesem Konkurrenzkampf waren für die Kernstadt ihre nicht replizierbaren und kulturellen Ressourcen. Mit dem

Konzept des Kopierens und Replizierens alter Gebäude und Fassaden erschafft New Urbanism (scheinbar) historische Strukturen im suburbanen Umland und „erspart“ Suburbbewohnern den Anfahrtsweg zum historischen Stadtkern.

8. Im Zeitalter der Globalisierung versucht New Urbanism Städte bzw. Stadtregionen wettbewerbsfähig zu machen.

Städte und Stadtregionen sind untereinander in einen Konkurrenzkampf um die Ansiedlung von Unternehmen und Bevölkerung getreten. Unter dem Begriff der „Wettbewerbsfähigkeit“ wird versucht, ein wirtschaftsfreundliches Umfeld zu schaffen. Hierzu zählen nicht nur unkomplizierte Bebauungsvorschriften oder geringe Gewerbesteuern, sondern auch adäquater Wohnraum für hochqualifizierte Arbeitnehmer, deren Produktivität durch ein harmonisches Umfeld (oder durch so genannte „Wohlfühl“-Räume) erhalten werden soll. New Urbanism kann zur städtischen Attraktivitätssteigerung beitragen, indem *neighborhoods* entsprechend der Vorstellungen von Angestellten Transnationaler Unternehmen gebaut werden.

9. Auf der Ebene der Region ist New Urbanism nur dann erfolgreich, wenn bereits administrative Rahmenbedingungen gegeben sind.

Urban Sprawl und die damit verbundenen Probleme in einer fragmentierten Stadtregion aufhalten zu können, kann nur dann gelingen, wenn bereits Kooperationen zwischen den einzelnen Gebietskörperschaften vorhanden sind. Ohne die Mitarbeit gemeindlicher Administrationen und dem Willen zur Eindämmung von Urban Sprawl ist New Urbanism handlungsunfähig.

10. Regionale und lokale alternative Planungsinitiativen sind vor Ort erfolgreicher als New Urbanism.

Die Prinzipien des New Urbanism können nicht einheitlich und starr auf alle Teile der USA angewendet werden, da sonst lokale Umstände und Gegebenheiten unberücksichtigt bleiben. Lokale Initiativen vor Ort können Probleme oft besser verstehen und lösen, da sie mit der Region und deren Eigenheiten vertraut sind.

3 New Urbanism auf regionaler Ebene

Dieses Kapitel beschäftigt sich mit den drei für diese Untersuchung ausgewählten Stadtregionen – Atlanta, Denver, Portland – und geht der Frage nach, welche Maßnahmen auf den jeweiligen regionalen Ebenen getroffen werden, um Urban Sprawl einzudämmen. Weiterhin wird untersucht, welche Rolle dabei das neue Städtebaukonzept New Urbanism spielt und ob seine mögliche Anwendung einen konstruktiven Beitrag zur Stärkung der einzelnen Regionen sowie zur Verringerung weiterer Zersiedelung leistet. Abschließend werden zwei der zehn aufgestellten Hypothesen überprüft.

3.1 Ziele eines regionalen New Urbanism

In der *Charter of the New Urbanism* spielt die Stadtregion eine besondere Rolle. New Urbanism beschränkt sich nicht nur auf relativ kleine Baumaßnahmen, wie die Entwicklung neuer *neighborhoods* auf der grünen Wiese oder innerstädtischer *infill*-Projekte, sondern sieht die gesamte städtische Region als Betätigungsfeld. Die Stadtregion ist die größte Maßstabebene, die es zu planen und zu gestalten gilt. Im ersten Unterpunkt des Kapitels „Region“ heißt es in der Charter, dass das heutige Wirtschaftssystem nicht mehr auf einzelnen Städten und Gemeinden basiere, sondern dass zusammenhängende Stadtregionen die grundlegenden wirtschaftlichen Einheiten der gegenwärtigen Welt bilden. Diese neuen sozio-ökonomischen Wirtschaftsräume müssen von der öffentlichen Politik, der Raumplanung und den Entscheidungsträgern der Wirtschaft anerkannt und dementsprechend gestaltet werden. Besonders die administrative Zersplitterung in viele eigenständige Gemeinden und Verwaltungsdistrikte könne in Zukunft nicht aufrechterhalten werden, wollen Stadtregionen im zunehmenden nationalen und insbesondere im internationalen Städtewettbewerb konkurrenzfähig bleiben (WATCHER et al. 2000, S. 229).

Als eine metropolitane Region wird von den New Urbanisten eine klar umrissene (Stadt-) Landschaft verstanden, die durch physisch-geographische Strukturen, wie Gebirge, Wasserscheiden, Flüsse oder Küstenlinien zu ihrem Hinterland abgrenzbar ist. Das Innenleben einer jeden Stadtregion sollte durch klar definierte Zentren – Dörfer, Kleinstädte, Städte und Großstädte – charakterisiert sein. Diese Zentren unterschiedlicher

Größe sind Ortschaften, die ihren Bewohnern räumliche Identifikation vermitteln und ebenfalls zu ihren Rändern hin abgrenzbar sind. Eindeutige Grenzen von Siedlungsgebieten sind ein Leitgedanke in der *Charter of the New Urbanism*. Unorganisierte Planung und Zersiedelung auf Kosten ländlicher Gebiete soll zukünftig gestoppt werden. Stadtregionen sind unmittelbar von ihrem agrarischen Hinterland abhängig, sei es aus Gründen der Versorgung oder der Naherholung. Mit einer weiteren ungeplanten Überbauung ländlicher Gebiete schaden sich Stadtregionen langfristig selbst (CALTHORPE & FULTON 2001, S. 15). Die unterschiedlichen Zentren innerhalb einer Stadtregion sollten durch ein Netzwerk alternativer Transportmöglichkeiten miteinander verbunden sein, so dass Mobilität ohne Automobilabhängigkeit ausgeübt werden kann (ARRINGTON 2000, S. 59ff). Sind bauliche Weiterentwicklungen aufgrund wachsender Bevölkerungszahlen unumgänglich, sollte neuer Wohnraum möglichst durch innerstädtische *infill*-Projekte geschaffen werden, um den Flächenverbrauch am Stadtrand zu reduzieren und die bereits vorhandene Infrastruktur nutzen zu können. Werden trotz allem Neuerschließungen auf der grünen Wiese notwendig, dann sollten neue Vororte nicht mehr als reine Schlafstädte entstehen, sondern als funktionell gemischte *neighborhoods*, die in das bereits bestehende urbane Muster zu integrieren sind. Bei der Entwicklung und Erneuerung von Städten und Innenstädten sollten historisch-bauliche Strukturen und das regionaltypische Erscheinungsbild respektiert werden, um Identifikationen mit den Orten zu fördern und der städtebaulichen Monotonie entgegenzuwirken.

Weiterhin fordern die New Urbanisten eine Regionalwirtschaft, die Menschen aller Einkommensgruppen zu Gute kommt. Armutskonzentration ist in einer idealen New-Urbanism-Region nicht vorhanden, da sich günstig zu erwerbender bzw. zu mietender Wohnraum über die gesamte Region verteilt und sich zudem nahe der Arbeitsplätze befindet (LECCESE et al. 2000, S. 15). Die Stadtregion wird von den New Urbanisten als eine Einheit verstanden. Steuereinnahmen sollten der gesamten Region nutzen und sich nicht in wenigen reichen Vororten räumlich konzentrieren. Die Zusammenarbeit über administrative Grenzen hinweg ermöglicht außerdem eine bessere Koordination des Verkehrswesens, der Erholung, von öffentlichen Diensten, von Wohnungsbau und kommunalen Einrichtungen (ORFIELD 2000, S. 245; ORFIELD 2002, S. 237). Zusammenfassend setzt sich das neue Städtebaukonzept auf stadtreionaler Ebene für die Umsetzung folgender neun Punkte ein:

1. Anerkennung der Stadtregion als Grundlage der heutigen Wirtschaft;
2. Klar definierte Zentren und Ortschaften innerhalb der Stadtregion;
3. Deutliche Abgrenzung zum (agrarischen) Hinterland;
4. Erschließung baulicher Lücken durch *infill*-Projekte;
5. Entwicklung funktionell gemischter Vororte sowie deren Integration in das bestehende urbane Muster;
6. Respekt gegenüber dem historischen städtebaulichen Erscheinungsbild;
7. Vermeidung von Armutskonzentration;
8. Alternative Transportmöglichkeiten;
9. Interkommunale Kooperationen.

Die neun Punkte zeigen, dass sich die Ziele des New Urbanism auf regionaler Ebene über eine weite Bandbreite erstrecken. Dabei kann kritisiert werden, dass sich New Urbanism hiermit übernimmt und nicht in der Lage sein wird, diese hohen Ziele zu verwirklichen. Andererseits kann argumentiert werden, dass New Urbanism als Städtebaukonzept erkannt hat, dass die vielfältigen städtischen Probleme heute nicht mehr einzeln gelöst werden können, sondern nur im komplexen Gesamtzusammenhang der Stadtregion.

3.2 Regionalismus: Vorteil für Stadtregionen

In vielen Stadtregionen der USA setzt sich mittlerweile die Einsicht durch, dass eine überregionale Planung nicht nur vorteilhaft für die gesamte Region sondern auch für einzelne Gebietskörperschaften ist. Nahezu alle für diese Studie befragten Experten sind davon überzeugt, dass städtische Probleme nicht mehr von einzelnen Gemeinden gelöst werden können, sondern dass dies nur noch durch koordinierende, übergreifende Planungsbehörden gelingen kann (HEWINGS 2000, S. 265ff; RUSK 2000, S. 181ff). Der Begriff Regionalismus kann im Allgemeinen als das Identitätsbewusstsein regionaler Eigenständigkeit verstanden werden. Diese geht einher mit einem verringerten Interesse der Regionsbewohner gegenüber bzw. mit verstärkten Forderungen an einen übergeordneten Staat (HILLMANN 1994, S. 729). In der US-amerikanischen Stadt- und Regionalplanung steht der Begriff *regionalism* jedoch eher für eine administrative Grenzen überschreitende Raumplanung, deren Entscheidungen und Handlungen langfristig der gesamten Stadtregion von Nutzen sein sollen. Die Stadtregion wird als eine räumliche

Einheit verstanden. Regionale Identität spielt dabei zwar eine Rolle, aber nur eine untergeordnete. Um stärker den Bezug zum Städtischen herzustellen, findet sich in der Literatur häufig auch der Begriff *metropolitanism* (GILLHAM 2002, S. 211ff.).

Ein stadtreionaler Regionalismusedanke ist in den USA nicht neu. Nach dem Zweiten Weltkrieg begannen um 1960 erste Diskussionen zur Bildung regionaler Stadtregierungen, als Suburbanisierung und innerstädtischer Verfall baulich sichtbar wurden. Der Gedanke einer Regionalregierung, deren Aufgabenbereich zwischen Lokal- und Bundesstaatsregierung definiert gewesen wäre, konnte sich jedoch aus verschiedenen Gründen nicht durchsetzen. Besonders die in den USA hoch angesehene Tradition der kommunalen Eigenständigkeit und eine allgemeine Negativeinstellung gegenüber übergeordneten Behörden mit Machtbefugnissen, haben den Regionalismusedanken zu Fall gebracht. Auch weitere Diskussionen während der 1970er und 1980er Jahre wurden stets mit Verweis auf die Selbstständigkeit der Gemeinden abgeblockt (FALKE 1998, S. 272ff.; WOLMAN 2000, S. 259f). Mit den zunehmenden Problemen durch Urban Sprawl hat die Diskussion seit Beginn der 1990er Jahre jedoch neuen Aufschwung erfahren. Interessant dabei ist, dass die gegenwärtige Diskussion über eine stärkere regionale Zusammenarbeit auf weniger Gegenstimmen zu stoßen scheint, als dies der Fall während der 1960er und 1970er Jahre war. Dies hängt damit zusammen, dass man heute zu der Auffassung gekommen ist, wirtschaftlichen Wohlstand innerhalb einer Region nur dann aufrechterhalten zu können, wenn Stadtregionen als sozio-ökonomische Wirtschaftseinheiten anerkannt werden. Für weiteres wirtschaftliches Wachstum sind den Wirtschaftsraum zerschneidende administrative Grenzen hinderlich (MCNULTY 2000, S. 231ff; BOLLIER 1998, S. 12).²³

Dreh- und Angelpunkt der heutigen Wirtschaft sind nicht mehr einzelne Städte, sondern ganze Stadtregionen. Diese neue ökonomische Realität sollte von politischen und wirtschaftlichen Entscheidungsträgern anerkannt werden, wenn man im nationalen und internationalen Wettbewerb zukünftig bestehen will. Wirtschaftlicher Wettbewerb wird zwischen Stadtregionen und nicht mehr zwischen Städten stattfinden. Mit Gütern und Dienstleistungen wird mittlerweile über die ganze Welt gehandelt. Daher konkurriert New York nicht mehr mit New Jersey, Dallas nicht mehr mit Fort Worth. Vielmehr konkurriert heute die New York / New Jersey-Region mit der Dallas / Fort Worth-Region oder mit

²³ In der Theorie sind Stadt- und Regionalplaner heute von einem *regionalism* bzw. *metropolitanism* überzeugt. Gegenstimmen finden sich in Diskussionen und in der Literatur nur selten. Soll es aber zu einer konkreten Umsetzung regionaler Zusammenarbeit kommen, wenden sich insbesondere viele Kommunalpolitiker gegen die Regionalismusede. Es bleibt daher zu befürchten, dass Regionalismus eine Vision bleibt (Aussage verschiedener Interviews).

Greater London, Greater Hongkong und mit den grenzüberschreitenden Regionen San Diego / Tijuana sowie Seattle / Vancouver und allen anderen wirtschaftlichen Blöcken auf regionaler Ebene (MCNULTY 2000, S. 232).

Es ist anzunehmen, dass Regierungen auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene ihre bisherigen Aufgaben im Zuge des wirtschaftlichen und sozialen Wandels – hin zu einer globalisierten Wirtschaft – komplett neu definieren müssen. Zukünftig wird es ihnen nicht mehr möglich sein, das komplexe System der neuen Wirtschaftsbeziehungen kontrollieren zu können. Vielmehr wird ihnen die Aufgabe zufallen, regionale Plattformen zu bilden, die Grundlage einer florierenden Wirtschaft sein sollen und auf denen Bürger erfolgreich in einer konkurrierenden Weltwirtschaft agieren können. Die drei wichtigsten Bausteine dieser Plattformen sind qualifizierte Arbeitskräfte, moderne Infrastruktur, insbesondere für Transportwesen und Telekommunikation sowie Forschung und Entwicklung (THUROW 2000, S. 273; vgl. Kap. 1.2).

Erfolgreiche Stadtregionen werden sich zukünftig daran messen lassen müssen, ob sie hochqualifizierte Arbeitskräfte beherbergen können, die im Stande sind, Spitzentechnologien hervorzubringen. Im Industriezeitalter war der wirtschaftliche Vorteil einer Gemeinde von ihrer geographischen Lage abhängig. Gemeinden hatten dann einen Standortvorteil, wenn sie nahe natürlicher Ressourcen oder Transportwege gegründet worden waren. Heute hängt der wirtschaftliche Erfolg von Gemeinden und Regionen davon ab, ob es ihnen gelingt, Spitzenunternehmen anzuziehen, die sich aufgrund einer hohen regionalen Lebensqualität in einer bestimmten Stadtregion ansiedeln. Man geht davon aus, dass eine gehobene Lebensqualität in einem ansprechend gestalteten städtischen Umfeld die Produktivität hochqualifizierter Arbeitskräfte im Wissensbereich fördert. Heute kommt es nicht mehr unbedingt darauf an, einzelne industrielle Großbetriebe anzuziehen, sondern eher darauf, eine der heutigen Wirtschaft entsprechende erfolgreiche Infrastruktur zu unterhalten. Diese Infrastruktur kann Grundlage für viele diverse und kleinere Betriebe sein, die in ihrem synergetischen Zusammenspiel wirtschaftliches Wachstum hervorbringen. Harte Standortvorteile, wie Arbeitskräfteangebot, bestehende Produktionsanlagen, Straßennetz oder Wasserversorgung werden auch weiterhin zum Funktionieren einer Stadtregion unabdingbar sein. An Bedeutung zunehmen werden aber die weichen Standortvorteile, wie beispielsweise Universitäten, Museen, Bibliotheken, kulturelle Einrichtungen, Schulen, lebenswerte *neighborhoods*, formelle und informelle Netzwerke, innovative Unternehmen und flexible Verwaltungen. Die Fähigkeit, diese einzelnen Aktivposten weicher Standortvorteile in einer Region miteinander zu verkoppeln

und zu kombinieren, wird zukünftig darüber entscheiden, ob sich Wirtschaftsräume im Informationszeitalter gegenüber anderen behaupten können. Die Stärken einer Stadtregion müssen außerdem nach außen werbewirksam propagiert werden (THUROW 2000, S. 274f.). New Urbanism kann möglicherweise mit seinen Ideen und deren Umsetzung dabei behilflich sein, ansprechende Stadtregionen zu gestalten und Spitzenarbeitskräften ein qualitativ hochwertiges Wohnumfeld zu bieten (vgl. NORQUIST 2000, S. 60; POTICHA 2000, S. 199).

Die Gestaltung regionaler Plattformen für progressive Wirtschaftsräume kann nicht mehr in den altbekannten Verwaltungsmechanismen erfolgen. Ein komplettes Umdenken in Theorie und Praxis hinsichtlich wirtschaftlicher Strategien ist erforderlich (ORFIELD 2000, S. 245; ORFIELD 2002, S. 237ff.). Aus regionalplanerischer Sicht bedeutet dies, dass bislang untereinander zerstrittene unkooperative Gemeinden und Behörden einer innovativen Stadtregion nicht förderlich sind, da das Beharren auf alten Vorstellungen wirtschaftliche Entwicklung bremst und nicht voranbringt. Beispielsweise kann sich die Nicht-Ansiedlung eines Hightechunternehmens aufgrund intraregionaler Streitigkeiten negativ auf die gesamte Region auswirken, wenn dadurch das Image einer hightechfeindlichen Stadtregion geschaffen wird. Ansiedlungsinteressierte Unternehmen, die aus Zeitgründen nicht die Geduld aufbringen, sich mit verschiedenen Verwaltungen mit unterschiedlich definierten Zuständigkeitsbereichen auseinanderzusetzen, können leicht auf andere Wirtschaftsregionen ausweichen, in denen kooperative und koordinierende Behörden eine Ansiedlung erleichtern. Die vier Aspekte Wirtschaft, Zweckverbände, Umwelt und soziale Gleichheit verdeutlichen noch einmal konkret den Nutzen regionaler Zusammenarbeit:

1. *Wirtschaft:* Der neuere Regionalismusgedanke in US-amerikanischen Stadtregionen geht weniger auf Politik und Verwaltung zurück, als auf führende Wirtschaftsvertreter, die sich seit den 1990er Jahren vermehrt zusammenschließen, um gegen Urban-Sprawl-Probleme vorzugehen (MCNULTY 2000, S. 236). Große Unternehmen wie die Telekommunikationsgesellschaft BellSouth in Atlanta, Georgia, setzen ihre Forderungen nach mehr Regionalismus bereits praktisch um. BellSouth hat damit begonnen, ihren früheren Hauptsitz in Atlanta zu dezentralisieren und auf kleinere Zweigstellen – nahe von ÖPNV-Haltestellen – in der gesamten Stadtregion Atlanta zu verteilen. Denn es sei immer schwieriger geworden, Arbeitskräfte zu finden, die bereit waren, lange Anfahrtswege zur Firmenzentrale zurückzulegen. Die Regionalisierung

von BellSouth verkürzt Anfahrtswege für Mitarbeiter zum Teil erheblich (BellSouth Cooperation 2002; vgl. SANCHEZ 1999, S. 284).

In metropolitanen Wirtschaftsräumen der USA, in denen es bislang an einer kooperativen Politik mangelte, haben Wirtschaftsvertreter überregionale Zusammenschlüsse gegründet, um wirtschaftsregionale Angelegenheiten selbstständig und ihren Vorstellungen entsprechend zügiger gestalten zu können (MCNULTY 2000, S. 236). Ein Beispiel hierfür ist das Silicon Valley, Kalifornien, wo Vorsitzende verschiedener Unternehmen das *Joint Venture Silicon Valley*²⁴ ins Leben gerufen haben. Die Gründung dieses Jointventures geht weniger auf Forderungen nach niedrigeren Steuern oder gesetzlicher Deregulierungen zurück, als vielmehr auf konkrete Urban-Sprawl-Probleme, die aus Sicht führender Firmenchefs langfristig das Wohlergehen und die Konkurrenzfähigkeit ihrer Firmen am Standort Silicon Valley beeinträchtigen könnten. Das Ergebnis einer Umfrage unter ansässigen Unternehmensvorstandsvorsitzenden zeigt, dass die Hauptsorge der Mangel erschwinglichen Wohnraums für Arbeitskräfte und deren Familien ist. Die zweite Sorge stellt ein uneffektives Transport- und Verkehrswesen dar, das stundenlange Anfahrtswege zur Folge hat. Erst an vierter Stelle, nach den Sorgen um die Qualität der Schulen, kommen Umweltbesorgnisse wie Landverbrauch, Luft- und Wasserverschmutzung (MORGAN 1997, S. 5). Auf Einladung des Jointventures kamen im Jahr 1992 Vertreter aus Industrie, Lokalregierungen, dem Bildungssystem sowie Umwelt- und gemeinnützigen Organisationen zusammen, um den Regionalplan *Silicon Valley 2010* zu entwerfen. Unter anderem wurde eine Stiftung mit einem Gesamtvolumen von 20 Millionen US-\$ gegründet, die seitdem hilft, günstigen Wohnraum in einer der teuersten Regionen der USA für Arbeitskräfte zu schaffen.

Die Wirtschaft ist gegenwärtig die treibende Kraft, die den Regionalismusgedanken in US-amerikanischen Stadtregionen fördert (COLES 2000, S. 15). Motivation für die Wirtschaft ist die Furcht vor Gewinneinbußen durch Urban-Sprawl-Probleme, wie Verkehrstaus, negative Pressemeldungen über „ihre“ Region oder Mangel an Arbeitskräften. Umweltprobleme, wie Luftverschmutzung oder massiver Landverbrauch und Probleme bezüglich sozialräumlicher Segregation sind untergeordnete Beweggründe, sich für überregionale Planungen einzusetzen (Interview MUSSELWHITE). Sprechen Wirtschaftsvertreter von Begriffen wie „qualitativ hochwertiges Lebensumfeld“, „ökologisch einwandfreie Naherholungsgebiete“ oder

²⁴ www.jointventure.org

„günstiger Wohnraum für Arbeitskräfte“, müssen dahinter eindeutige wirtschaftliche Interessen gesehen werden.

2. *Zweckverbände*: Neben den wirtschaftlichen Nutzen verdeutlichen Zweckverbände, warum eine interkommunale Zusammenarbeit in Stadtregionen sinnvoll ist. Einrichtungen des Verkehrswesens, der Wasser-, Abwasser- und Stromversorgung sowie der Telekommunikation arbeiten seit mehr als einem Jahrhundert in Städten der USA zusammen (McNULTY 2000, S. 231). Das Funktionieren einer städtischen Gesellschaft und ihrer Infrastruktur wäre schwer vorstellbar, würden diese Systeme nicht auf regionaler Ebene untereinander kooperieren. Mit zunehmender Dezentralisierung und räumlicher Ausdehnung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen gewinnen stadtrregionale Systeme – insbesondere das Verkehrswesen – an Bedeutung. Eine einzelne Gemeinde ist aus Kostengründen nicht in der Lage, ein einziges dieser Systeme selb- und vollständig zu unterhalten. Ein Trinkwasserversorgungssystem inklusive Kläranlage und Wasseraufbereitung ist beispielsweise für einen einzelnen Vorort kaum finanzierbar. Im Laufe der Zeit haben sich daher auf stadtrregionaler Ebene verschiedene Zweckverbände (*special districts*) herausgebildet, in denen mehrere Gemeinden und Landkreise ein gemeinsames Ziel verfolgen (z.B.: Trinkwasserversorgung; HOLZNER 1990, S. 468).

Während der 1990er Jahre verabschiedete der Bundeskongress zwei Gesetze, die die Bedeutung der Stadtregion stärkten. Der 1991 verabschiedete *Intermodal Transportation Efficiency Act* und der 1998 verabschiedete *Transportation Equity Act for the 21st Century* haben die Machtbefugnisse von so genannten *Metropolitan Planning Organizations* (MPO)²⁵ merklich gestärkt (US-DOT 1999, S. 7; US-DOT 2004). Auf Grundlage dieser beiden Gesetze können überregionale Behörden Bebauungs- und Verkehrspläne einzelner Gemeinden und Landkreise ablehnen, wenn vorgeschriebene gesetzliche Standards der Bundesregierung nicht eingehalten werden.

3. *Umwelt*: Umweltgruppen, wie der 1892 gegründete Sierra Club, gehörten zu den ersten Organisationen, die sich gegen Urban Sprawl und die weitere städtische Zersiedelung einsetzten (Sierra Club 1998, S. 5; 1999, S. 3). Die Forderung nach einer regionalen statt einer lokal orientierten Planung ist aus Sicht der Umweltgruppen besonders bei

²⁵ Städte mit mehr als 50.000 Einwohnern müssen für die stadtrregionale Verkehrsplanung *Metropolitan Planning Organizations* (MPO) etablieren. Diese MPOs sind ausschließlich für die Verkehrsplanung, nicht aber für weitere Regionalplanung wie Landnutzung, Siedlungsflächenentwicklung etc. verantwortlich.

Fragen der Luft- und Wasserqualität sowie bei Gesundheitsfragen zwingend notwendig (FRUMKIN 2002, S. 201). Umweltprobleme können nicht von einzelnen Gemeinden gelöst werden, sondern müssen im regionalen Kontext betrachtet werden. Luftverschmutzung betrifft die gesamte Region und nicht eine einzelne Gemeinde. Landverbrauch und die weitere städtische Ausdehnung auf Kosten von Fauna und Flora schaden langfristig der gesamten Stadtregion, wenn Naherholungsgebiete überbaut werden oder nur noch dann erreichbar sind, wenn lange Anfahrtswege und -zeiten in Kauf genommen werden. Zunehmend arbeiten Umweltgruppen deshalb mit lokalen Verwaltungen zusammen, um Wachstumsalternativen aufzuzeigen. So bewirkte die von der Umweltgruppe *1000 Friends of Oregon* finanzierte Studie LUTRAQ²⁶ den Bau einer Schnellstraßenbahn im Westen Portlands, Oregon, und verhinderte damit den weiteren Ausbau des Highwaysystems, das wiederum mehr Individualverkehr und Luftverschmutzung verursacht hätte (PETERSON 1999, S. 3).

4. *Soziale Gleichheit und Gerechtigkeit*: Mit der städtischen Ausdehnung ist es in US-amerikanischen Stadtregionen zu einer verstärkten sozialräumlichen Fragmentierung gekommen. Im Allgemeinen ist die Armut in den USA in den 1990er Jahren zwar gesunken (US Census 2000), hat sich dafür aber in den innerstädtischen Vororten und in der Kernstadt verstärkt konzentriert (HENIG 2002, S. 325; JARGOWSKY 2002, S. 39ff; RUSK 1995, S. 7). Besonders Minoritäten sind von Armut betroffen und innerhalb ihrer Wohngebiete besteht ein räumliches Missverhältnis zwischen Wohnbevölkerung und Arbeitsplätzen (*spatial mismatch*). In Vierteln konzentrierter Armut sind Arbeitsplätze kaum vorhanden, so dass sich Bewohner Arbeit außerhalb suchen müssen. Ein Beispiel für *spatial mismatch* stellt die gesamte Stadtregion Atlanta dar. Während der Großteil der schwarzen und somit meist sozial schwachen Bevölkerung im Süden der Stadtregion siedelt, residiert die weiße Mittelschicht im Norden, wo sich somit auch die unteren Dienstleistungstätigkeiten (*service jobs*) finden. Für sozial schwächer gestellte Bewohner des Südens bedeutet dies, dass sie zeitaufwändige Anfahrtswege in Kauf nehmen müssen, um Arbeitsplätze im Norden zu erreichen. Bis heute sind bauliche Projekte in der Stadtregion Atlanta, die im Norden günstigen und subventionierten Wohnraum zur Verfügung stellen, selten und werden stets mit Skepsis betrachtet, wenn nicht meistens schon im Keim, während der Planungsphase, erstickt. Am Beispiel Atlanta wird deutlich, dass es für Arbeitnehmer von *service jobs* durchaus Sinn machen

²⁶ LUTRAQ = Abk. für „Land Use, Transportation, Air Quality Connection“

würde, in Nähe ihres Arbeitsplatzes zu wohnen, um lange Anfahrtswege zu vermeiden. Ressentiments gegenüber sozial Benachteiligten oder gar rassistische Grundeinstellungen wohlhabender Weißer machen eine soziale Stadtplanung oft unmöglich (KEATON 1996, S. 41; Interview STARK; vgl. Kap. 3.3.2). Ein weiterer Grund gegen günstigen Wohnraum innerhalb eines sozial höher gestellten Vororts ist die Furcht vor einem Wertverlust der Kapitalanlage „Haus“. Im Allgemeinen ist man der Auffassung, dass sozialer Wohnungsbau oder der Zuzug schwarzer Familien (in weiße *neighborhoods*) eine Wertminderung des gesamten Wohngebiets bewirken wird. Aus rein wirtschaftlicher Sicht könnte aber der Zuzug billiger Arbeitskräfte in wohlhabende Viertel diesen wiederum zu Gute kommen. Mit einer völligen Abkopplung von der Stadtregion schaden sich gut situierte Vororte langfristig selbst und erreichen möglicherweise ihre angestrebte Lebensqualität nicht.

Ein Beispiel: Im Norden der Stadtregion Atlanta finden sich neue und erstklassige Restaurants, die ihre Gäste mangels Arbeitskräfte jedoch häufig nicht ausreichend bzw. zufrieden stellend bedienen können. In den nördlichen Vororten ist das Arbeitskräfteangebot für Dienstleistungstätigkeiten nur schwach ausgeprägt und ab gewissen Entfernungen zu Arbeitsplätzen sind auch ärmere Personen aus dem Süden nicht mehr dazu bereit, übermäßig viel Zeit im Pendelverkehr zu verbringen, um Arbeitsplätze im Norden zu erreichen. Erschwerend kommt hinzu, dass öffentliche Verkehrsmittel in den nördlichen Vororten nicht mehr existieren und der Unterhalt eines eigenen Pkws für Arbeitnehmer in schlecht bezahlten Dienstleistungsberufen nicht finanzierbar ist (Interview HARTSHORN, DURRETT)²⁷.

Das Problem sozialer Ungleichheit in Stadtregionen ist offensichtlich und besonders nachteilig für Bewohner in Vierteln konzentrierter Armut (HELLING 2002, S. 119). Kurzfristig ist der gegenwärtigen Trend zur Abschottung wohlhabender Bevölkerung für diese eventuell von Vorteil, wird sich aber langfristig als Nachteil erweisen, wie am oben ausgeführten Beispiel ansatzweise deutlich wird. In Zukunft können die weit ausgedehnten Stadtregionen nur dann wirtschaftlich erfolgreich funktionieren, wenn günstiger Wohnraum innerhalb der gesamten Region zu finden ist und sich nicht auf wenige Gebiete beschränkt. Das Problem der sozialen Ungleichheit zu lösen, kann nur auf regionaler Ebene gelingen. Eine gesunde Stadtregion zeichnet sich nicht durch

²⁷ Teenager aus der weißen Mittelschicht, die in der Vergangenheit als Arbeitskräfte in *service jobs* tätig waren, sehen sich heute auf Grund ihres sozialen Status nicht mehr dazu motiviert, beispielsweise als Kellner oder Kellnerin zu arbeiten. Dies bedeutet, dass potenzielle Arbeitskräfte in wohlhabenden Vororten oft vorhanden sind. Problematisch ist aber deren mangelnde Arbeitsbereitschaft (verschiedene Interviews in Atlanta).

wenige Wohlstandsinseln aus, sondern über einen mehr oder weniger gleichverteilten Wohlstand über die gesamte Region. In Diskussionen mit städtischen Experten wird oft betont, wie wichtig eine sozial ausgeglichene Stadtregion sei, doch mangelt es – im Gegensatz zu wirtschaftlichen Interessen – am Willen, das Problem gezielt anzugehen. Hauptsächlich sind Bewohner reicher Gemeinden nicht dazu bereit, Steuereinnahmen mit anderen Stadtgebieten zu teilen oder sozial schwächer gestellte Personen in ihre Wohngebiete aufzunehmen. Es herrscht die Einstellung vor, dass die an eine Gemeinde gezahlten Steuern, dieser wieder direkt zu Gute kommen sollen (WOLMAN 2000, S. 261; s. Kap. 2.1.4.4). Da Themen um Steuern stets brisant sind, wagen es nur wenige Politiker, Ideen und Konzepte gegen soziale Ungleichheit zu entwickeln oder anzusprechen. So ist bisher der Status quo geblieben, dass zwar viel über ungerechte soziale Verhältnisse in US-amerikanischen Städten diskutiert und geschrieben und die Gesamtsituation oft als unmoralisch bezeichnet wird, tief greifende Veränderungen aber bislang noch auf sich warten lassen. Nach WOLMAN (2000, S. 262) werden städtische Probleme wie soziale Ungleichheit nicht auf freiwilliger Basis zu lösen sein. Probleme wie diese müssen durch den Erlass konkreter Gesetze von der Bundesregierung oder zumindest der Landesregierungen angegangen werden (PEIRCE 2000, S. 285ff).

Regionale Zusammenarbeit der verschiedenen Gebietskörperschaften innerhalb einer Stadtregion wird dieser langfristig von Nutzen sein. Gegenwärtig muss den Kommunen und Countys dieser Nutzen noch verstärkt deutlich gemacht werden (NELSON 2000, S. 83ff). Nur wenn Gebietskörperschaften ebenso Vorteile in einer regionalen Zusammenarbeit für sich ausfindig machen können, lässt sich der Regionalismusedanke verwirklichen. Zweckverbände zeigen bereits seit 100 Jahren in den USA, dass regionale Zusammenarbeit nützlich ist. Umweltgruppen zeigen auf, dass regionale Zusammenarbeit sinnvoll ist, wirtschaftliche Zusammenschlüsse verdeutlichen, dass sie möglich ist und der Aspekt der sozialen Ungleichheit lässt erkennen, dass sie notwendig ist.

3.3 Atlanta

3.3.1 Historische Entwicklung

Georgias größte Stadt und Hauptstadt Atlanta liegt im Nordwesten des Bundesstaates (Abb. 3.1) nahe der Appalachen. Trotz der relativen Nähe zum südlichen Fuße dieses Gebirgszugs wird die Stadt von keinen physisch-geographischen Grenzen umgeben. Weder unüberwindbare Berge, Wasserscheiden, Küsten noch Flüsse stellen Hindernisse für eine städtische Ausdehnung dar. Das Fehlen natürlicher Grenzen hat entscheidend zur heutigen Zersiedelung und großflächigen



Abb. 3.1: Atlantas Lage in Georgia.

Ausbreitung der Stadtregion beigetragen. Der Beiname *The City without Limits*, den sich Atlanta im Laufe der Jahre neben dem der *Peachtree City* gegeben hat, kann daher zweideutig verstanden werden: Zum einen steht er für ein grenzenloses wirtschaftliches Wachstum, das Unternehmergeist fördert und nicht behindert, zum anderen steht er für die Möglichkeit der Stadt, immer weiter in ihr Umland expandieren zu können (JARET 2002, S. 165). Erste Siedlungsspuren um das heutige Stadtgebiet gehen auf die Indianerstämme der Cherokee und der Mound Builder zurück, die 1814 mit der Gründung eines Militärforts nach und nach verdrängt wurden. Unter dem Namen Terminus wurde 1837 der Grundstein für das heutige Atlanta gelegt. In Terminus endete die südliche Eisenbahnlinie der *Western & Atlantic Railroad Line*. Dem Ort wurde keine rosige Zukunft vorausgesagt. Außer einem Saloon, einigen Eisenbahnschuppen und Lagerhäusern, vermochte man sich zunächst nicht vorstellen zu können, dass hier etwas Größeres entstehen könnte. Mit dem weiteren Aufschwung und Ausbau des nationalen Eisenbahnnetzes entwickelte sich Terminus jedoch schnell zu einem wichtigen Handels-, Verteilungs- und Versorgungszentrum für den südlichen Teil der Vereinigten Staaten. 1843 wurde der Ort in Marthasville zu Ehren der Tochter des damaligen Gouverneurs umbenannt. Bereits 1845 waren die Bürger auch mit diesem Namen nicht mehr zufrieden und gaben ihrer Stadt fortan den Namen Atlanta, in Anlehnung an die *Western & Atlantic Railroad Line* (AUCHMUTEY 2000, S. 4).

24 Jahre nach ihrer Gründung, beim Ausbruch des Bürgerkrieges 1861, zählte Atlanta über 8.000 Einwohner. Einen schweren Rückschlag erlitt die prosperierende junge Stadt 1864, als Unionsgeneral WILLIAM T. SHERMAN auf seinem berühmt-berüchtigten *march to the sea* Atlanta fast vollständig niederbrannte. Hierdurch gelang es, die Versorgung der Südstaaten per Eisenbahn empfindlich zu treffen. Atlanta ist somit die einzige Stadt der USA, die jemals durch Kriegshandlungen zerstört wurde (HUMPHRIES et al. 2003, S. 2). Nach dem Bürgerkrieg gelang ein schneller Wiederaufbau der Wirtschaftsstruktur. Für Atlantas Willen, sich von Niederlagen nicht unterkriegen zu lassen, steht sinnbildlich die Phönixstatue im Stadtzentrum. Positiv wirkte sich 1868 die Entscheidung der Regierung Georgias aus, die Hauptstadtfunktion von Milledgeville nach Atlanta zu verlegen, um die vom Bürgerkrieg geschwächte Stadt materiell und immateriell zu fördern. Zeitungen, wie die *Atlanta Constitution*, halfen mit Werbekampagnen, ihre Stadt überregional zu vermarkten und neue Unternehmen anzulocken. In einer Art des frühen Städtewettkampfs versuchte man schon vor 130 Jahren, Atlantas Besonderheiten gegenüber anderen Städten hervorzuheben und annoncierte das Image einer „tapferen und schönen Stadt“ (HUMPHRIES et al. 2003, S. 2). – Die Gründung des *Georgia Institute of Technology* im Jahr 1886 zog Studenten und Akademiker aus anderen Regionen der USA nach Atlanta. 1897 entstand mit dem *Flatiron Building* das erste Hochhaus im Innenstadtbereich. Ihre wirtschaftliche Bedeutung für den Süden der USA untermauerte die Stadt mit der 1895 ausgerichteten *Cotton States and International Exposition*, die 800.000 Besucher anzog und durch die sich Atlanta als eine moderne und für das nächste Jahrhundert gewappnete Stadt präsentieren konnte (Atlanta History Center 2000). Zu Beginn des 20. Jahrhunderts hatte Atlanta ein belebtes und wirtschaftlich diverses Stadtzentrum. Wohlhabendere Unternehmer und Familien zogen es bereits vor, außerhalb der Stadt im suburbanen Umland zu wohnen. Erste Suburbansierungstendenzen setzten während der 1870er Jahre ein (JARET 2002, S. 171ff; s.u.).

Seit dem Aufkommen der Eisenbahn gewohnt ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt zu sein, baute man mit dem zunehmenden Aufkommen der Luftfahrt den *Hartsfield Atlanta International Airport* seit 1929 ständig aus. Zeitgleich zog die erste der so genannten *Forward-Atlanta*-Kampagnen 600 neue Unternehmen in die Stadt. Öffentlichkeitsarbeit für Atlanta leistete ebenso MARGARET MITCHELL mit ihrem Roman „Vom Winde verweht“ (1936), dessen Verfilmung 1939 als Weltpremiere in Atlanta aufgeführt wurde. Das von JOHN S. PEMBERTON 1886 erfundene Getränk Coca-Cola hatte Atlanta bereits weltweit bekannt gemacht (Atlanta History Center 2000, S. 3).

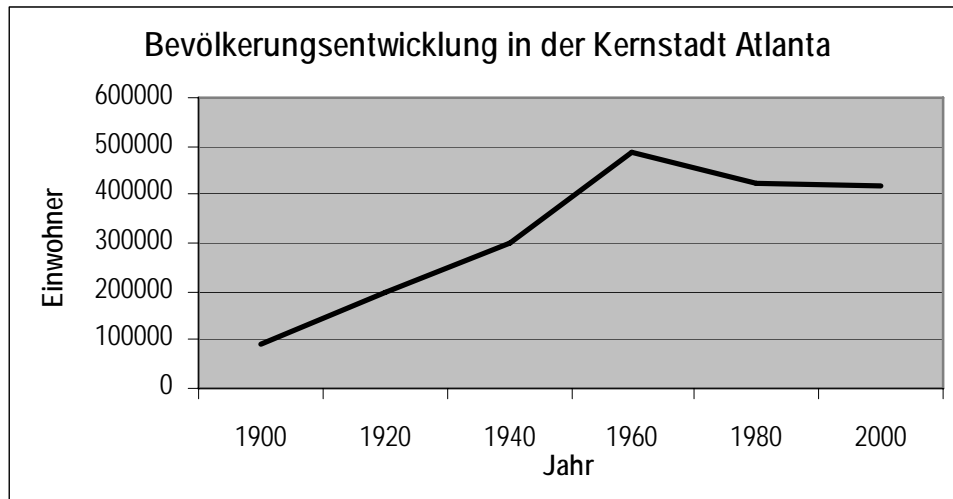


Abb. 3.2: Bevölkerungsentwicklung in der Kernstadt Atlanta 1900 - 2000. Quelle: US Census 2000. Der Bevölkerungsabfall seit den 1960er Jahren spiegelt die Abwanderungen ins suburbane Umland wider.

Nach dem Zweiten Weltkrieg lockten wirtschaftsfreundliche politische Rahmenbedingungen immer neue Unternehmen in die Stadt und ließen Atlanta ins suburbane Umland expandieren. Mit dem *Plan of Improvements* gemeindete die Stadt 1952 die sie umgebenden Gebiete ein, unter anderem die nördliche Stadt Buckhead, und erfuhr so einen Bevölkerungszuwachs um 100.000 Einwohner (von 330.000 auf 430.000 Einwohner; Abb. 3.2). Die Fläche verdreifachte sich von 95 auf 305 Quadratkilometer (AUCHMUTEY 2000, S. 6; Atlanta History Center 2000, S. 4). – 1959 wurde mit Lenox Square das erste regionale Einkaufszentrum im Norden Atlantas eröffnet. Eine zweite *Forward-Atlanta*-Kampagne im Jahr 1961 schuf in den darauf folgenden zehn Jahren innerhalb der Stadtregion 240.000 neue Arbeitsplätze, 247 Bürogebäude, 31 *office parks*, sieben regionale Einkaufszentren und 351 Lagerhäuser. Während das suburbane Umland zusehends prosperierte, versuchte die Kernstadt mit baulichen Maßnahmen, Verfall, Bevölkerungsverluste und Rassenunruhen einzudämmen. Mit der Eröffnung von *Underground Atlanta* im Jahr 1969, eine unter der Erdoberfläche gelegene Shoppingmall, sollte die Attraktivität der Innenstadt erhalten und gesteigert werden. Das Konzept ging nur bedingt auf. Bereits 1989 mussten 142 Millionen US-\$ in die Komplettrenovierung gesteckt werden. Seitdem hofft man auf einen größeren Erfolg der Anlage (HUMPHRIES et al. 2000, S. 5; PENDERED 2003c, S. E6). – Vorläufiger Höhepunkt für Atlanta war die Ausrichtung der Olympischen Sommerspiele 1996, die Investitionen in Milliardenhöhe mit sich brachten und Atlanta einmal mehr auf die internationale Bühne stellten (Atlanta Metro Chamber of Commerce 2004, S. 5; SCHNEIDER-SLIWA 1996b, S. 318). Die Olympischen Spiele waren aus stadtplanerischer Sicht zudem Motivation, neue Konzepte zu erproben,

die Atlanta attraktiver werden lassen sollten. Unter anderem wurde in das städtebauliche Erscheinungsbild und in öffentliche Verkehrsmittel investiert. Der Centennial Park in der Innenstadt symbolisiert das städtebauliche Engagement im Vorfeld der Olympischen Spiele (Interview BASCUNANA).

3.3.2 Suburbanisierung und Urban Sprawl

Wie in anderen US-amerikanischen Städten begann auch Atlantas Suburbanisierung mit dem Ausbau eines Straßenbahnnetzes, das es wohlhabenderen Bürgern ermöglichte, außerhalb der Kernstadt „im Grünen“ zu wohnen. Ende der 1870er Jahre erschlossen die beiden Straßenbahnbesitzer RICHARD PETERS und GEORGE W. ADAIR entlang ihrer Linien im Norden und Südwesten des Stadtgebietes Grundstücke für Einfamilienhäuser. Besonders im Norden gelang es PETERS, viele wohlhabende Bürger anzuziehen, indem er ausschließlich große und somit teurere Grundstücke verkaufte. Mit seinem Prinzip, das man als „Klasse statt Masse“ bezeichnen kann, legte er einen wesentlichen Grundstein für Atlantas weitere Entwicklung. Bis heute ist der zum Teil sehr exklusive Norden Besserverdienenden vorbehalten und wirtschaftliche Entwicklung sowie städtische Expansion findet vornehmlich hier statt. NELSON (2001, S. 1087ff) weist nach, dass die Praxis des *exclusionary zonings* auch heute noch verstärkt im Norden der MSA Atlanta zu finden ist. Den ersten Vorortgründungen folgten weitere exklusive Vororte wie Inman Park, Ansley Park oder Druid Hills, die ausschließlich von Atlantas Oberschicht bezogen wurden. Pushfaktoren, aus der Kernstadt fortzuziehen, waren der Wunsch nach mehr persönlichem Freiraum, der Wunsch seinem sozialen Status entsprechend unter seines Gleichen zu leben und letztendlich war der Erwerb von Grundstück und Eigenheim schon damals – Ende des 19. Jahrhunderts – eine gewinnbringende Investmentanlage. – Sozialräumliche Segregation und *gated communities*, zwei Negativmerkmale, die man in Verbindung mit der heutigen Urban-Sprawl-Situation bringt, hatten sich in Atlantas suburbanem Umland schon während der 1920er Jahre fest etabliert. Im wohlhabenden Norden errichtete eine Straßenbahnbetreibergesellschaft in der Gegend um Buckhead eine Wohnsiedlung für ihre Arbeiter. In unmittelbarer Nachbarschaft wurde eine exklusive Wohnanlage – inklusive Golf- und Countryclub – gebaut. Kommunikation und Interaktion zwischen den beiden aneinander grenzenden Wohngebieten wurde strikt vermieden und waren unerwünscht. Anfang der 1920er Jahre gründete der Bauunternehmer GEORGE F.

WILLIS im Osten Atlantas den Vorort Avondale Estates, der als Vorläufer für spätere *gated communities* gelten kann. Der Vorort war ausschließlich der weißen Oberklasse vorbehalten und schloss Schwarze und Unterprivilegierte kategorisch aus. Um dem exklusiven Vorort ein luxuriöses Flair zu verleihen, entlehnte man architektonische Stilelemente aus dem so genannten *english tudor design* und benannte Straßen mit britisch-europäisch und somit nach kulturell höherem Niveau klingenden Namen wie Essex, Stratford oder Sussex (JARET 2002, S. 171ff; HAYDEN 2003, S. 45ff).

Die kriselnde Wirtschaft der 1920er und 1930er Jahre sowie der Zweite Weltkrieg verlangsamten zunächst Atlantas Suburbanisierung, die sich dann aber in den 1950er Jahren bis heute ungebremst fortentwickeln konnte. Besonders die bundesstaatlichen Förderungen in der Nachkriegszeit zum Ausbau des nationalen Highway- und Autobahnsystems trieben die städtische Expansion Atlantas voran. Der Straßenausbau sollte es Arbeitnehmern erleichtern, ihre Arbeitsplätze in der Kernstadt zu erreichen, bewirkte aber vielmehr das Gegenteil, da ein gut ausgebautes Straßennetz im suburbanen Raum es einer noch größeren Masse von Menschen und Unternehmen ermöglichte, sich außerhalb der Stadt anzusiedeln (JARET 2002, S. 174f).

Rassenunruhen motivierten während der 1960er Jahre die meisten Weißen, der Kernstadt zu entfliehen. Diese Entscheidung wurde durch günstige bundesstaatliche Darlehenskredite für Einfamilienhäuser gefördert. Kredite an Schwarze wurden zunächst nicht vergeben, wodurch man sich als Weißer im suburbanen Umland „vor den Schwarzen in Sicherheit“ wännen konnte. Selbst wenn wohlhabende Schwarze beabsichtigten, in ein weißes Viertel zu ziehen, erschwerten oder machten lokale Vorschriften dies unmöglich. Auch auf nationaler Ebene erließ die *Federal Housing Administration* (FHA) zunächst Richtlinien, die besagten, dass Schwarze nicht in Frage für bundesstaatliche Eigenheimzulagen kommen würden. Somit blieben der schwarzen Bevölkerung Atlantas als Wohnraum nur die Kernstadt und die durch Fortzüge der Weißen freiwerdenden Vororte der ersten Suburbanisierungsphase (*inner ring suburbs*). Die sozialräumliche Segregation in Atlanta hat sich bis zum heutigen Tag nicht grundlegend geändert. Im Allgemeinen findet sich der Großteil der schwarzen Bevölkerung in den südlichen Gebieten, während Weiße im Norden siedeln (KEATON 2001, S. 43; Abb. 3.3).

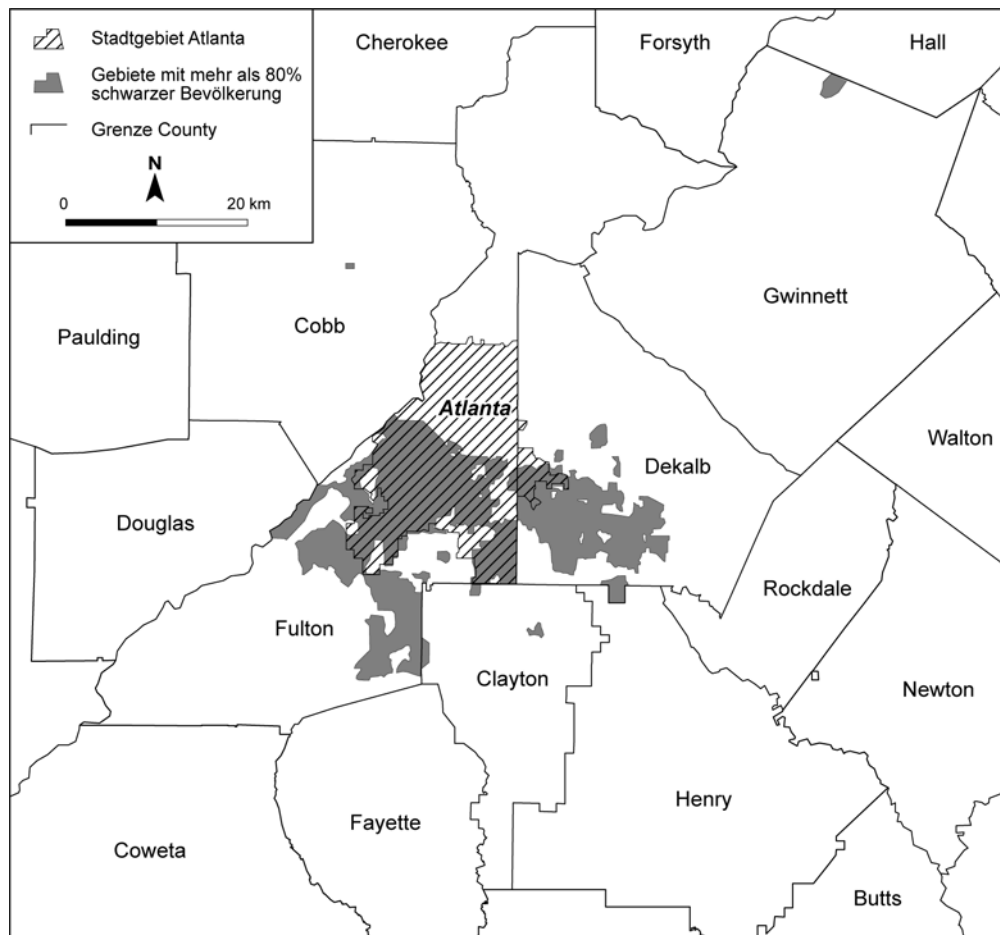


Abb. 3.3: Gebiete mit mehr als 80 Prozent schwarzer Bevölkerung.
 Quelle: KEATON 2001, S. 43; US Census 2000; Kartographie: J. BREUNIG.

Entwicklungen von 1980 bis 2000

Mit einem jährlichen Zuwachs von rund 95.000 Einwohnern pro Jahr wurde Atlanta zur schnellst wachsenden Stadtregion der USA und verdoppelte zwischen 1980 und 2000 seine Bevölkerungszahl auf heute 4,1 Millionen. Allein in den 1990er Jahren zogen mehr als 1,2 Millionen Menschen in die Region. Nach Angaben des US Census Bureau entstanden in den Jahren zwischen 1990 und 2000 insgesamt 457.557 neue Wohneinheiten (Abb. 3.5 & 3.6). Heute leben in der MSA Atlanta über 50 Prozent der Gesamtbevölkerung Georgias. Atlantas städtische Expansion (Abb. 3.4) basiert auf dem Wirtschaftsboom der 1990er Jahre. Zwischen 1990 und 2000 wurden über 670.000 neue Arbeitsplätze geschaffen und das durchschnittliche Pro-Kopf-Einkommen stieg in dieser Zeit um 60 Prozent (SMARTRAQ 2002, S. 5; US Census 2000). Grundlage für Atlantas Wirtschaftsboom bilden die Lage als Verkehrsknotenpunkt im Südosten der USA mit einem der geschäftigsten Flughäfen der Welt, eine schnell wachsende Hightech- und Biotechnologieindustrie, mehrere Forschungseinrichtungen und Universitäten und dementsprechend eine hohe Anzahl relativ gut ausgebildeter Arbeitskräfte, moderne

Tagungszentren, ein mildes Klima, niedrige Lebenshaltungskosten, relativ geringe Preise für Grundstücke und Häuser sowie uneingeschränkte Ressourcen unerschlossener Freiflächen im suburbanen Umland der Stadt (DHAWAN 2003, S. 11). Viele Großunternehmen haben ihr Headquarter nach Atlanta verlegt, wodurch die Stadt nun an dritter Stelle hinter New York und Houston steht, zählt man die ansässigen Headquarter der *Fortune-500*-Unternehmen²⁸ einer Stadt bzw. Stadtregion. Insgesamt haben zwölf solcher Unternehmen ihren Hauptsitz in der Stadtregion Atlanta²⁹ (Tab. 3.1). Von den *Fortune 1000* finden sich 24 Firmenzentralen in der MSA (Metro Atlanta Chamber of Commerce 2002, S. 2; SAPORTA 2003a, S. E3)

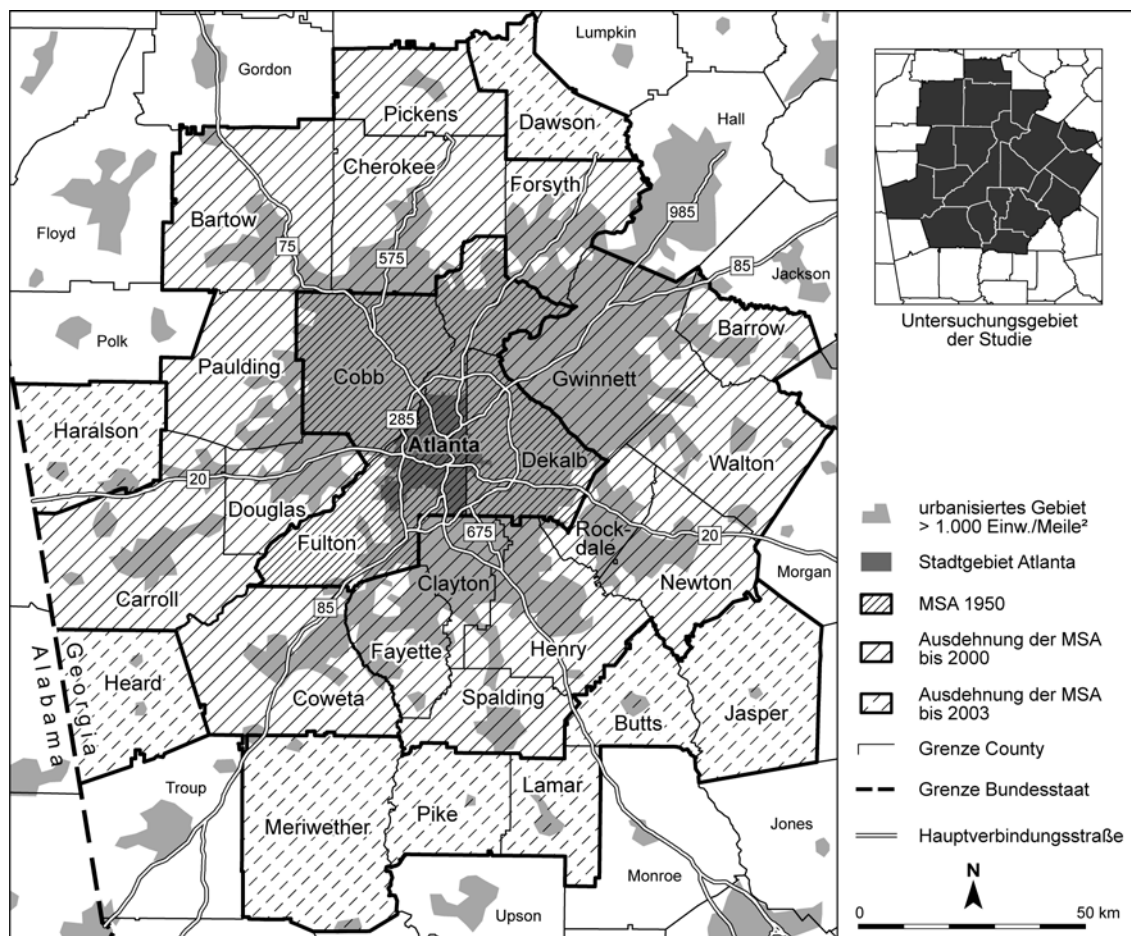


Abb. 3.4: Ausdehnung der MSA Atlanta 1950, 2000 & 2003.

Entwurf: C. SCHEMIONEK; Quelle: US Census 2000; Kartographie: J. BREUNIG

²⁸ *Fortune-500*-Unternehmen: Die 500 größten Unternehmen der USA nach Einkommen.

²⁹ Die Zählweise der *Fortune-500*-Unternehmen ist in Atlanta etwas fragwürdig, da eigentlich nur jene Headquarters gezählt werden, die sich innerhalb der Verwaltungsgrenzen einer Stadt befinden. Die zwölf Headquarters in Atlanta sind jedoch über die gesamte Stadtregion verteilt. Unternehmen, die außerhalb der Stadt im suburbanen Raum zu finden sind, bemühen sich dennoch um den Namen Atlanta in ihrer Geschäftsadresse, da dieser aussagekräftiger als beispielsweise Sandy Spring oder Alpharetta ist (SAPORTA 2003, S. E3). Dieses Beispiel verdeutlicht, dass Städte im Zuge der Suburbanisierung zwar an Wirtschaftskraft und Bevölkerung verlieren, ihre Bedeutung als überregionales Aushängeschild aber ungebrochen bleibt.

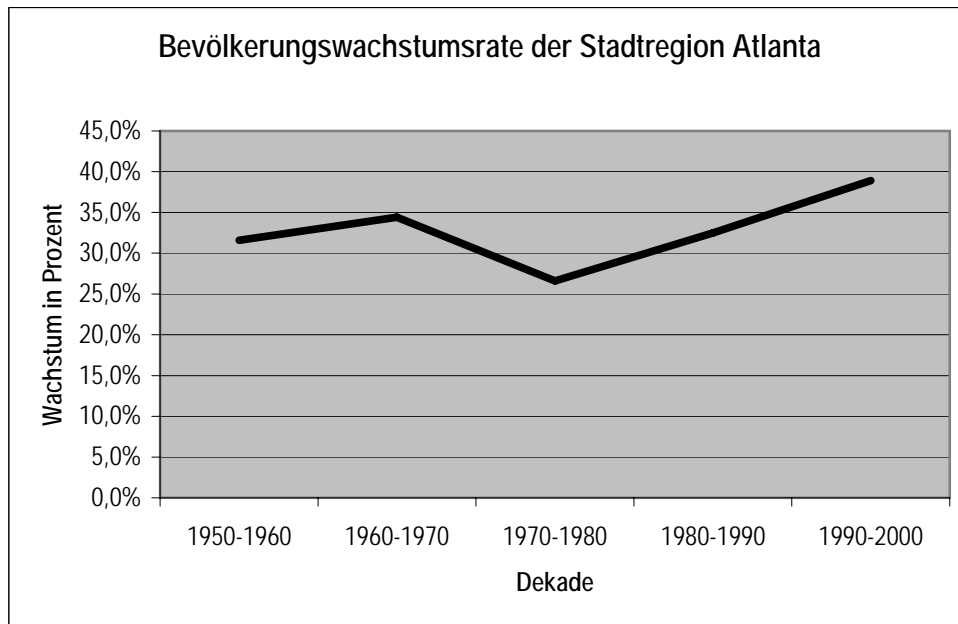


Abb. 3.5: Bevölkerungswachstumsrate der Stadtregion Atlanta 1950 - 2000.
 Seit den 1970er Jahren steigt die Wachstumsrate stetig, bei gleichzeitiger
 Bevölkerungsabwanderung aus der Kernstadt (vgl. Abb. 3.2).
 Quelle: US Census 2000.

Das *Metro Atlanta Chamber of Commerce* ist auch zukünftig bemüht, durch eine positive Vermarktung der Stadtregion, weitere Unternehmen anzuziehen (*Metro Atlanta Chamber of Commerce* 2003, S. 3). Dabei tritt man in einen direkten Konkurrenzkampf mit anderen Städten. Striktere Regionalplanung, wie zum Beispiel in der Stadtregion Portland, Oregon (s. Kap. 3.5), die teilweise Ansiedlungen erschwert, macht sich Atlanta zu Nutzen, sich als „besseren“ bzw. attraktiveren Wirtschaftsstandort zu präsentieren (Interview MUSSELWHITE). Allerdings vollzieht die Handelskammer mit dieser Politik einen Spagat. Auf der einen Seite ist man höchst motiviert, wirtschaftliches Wachstum durch die Ansiedlung neuer Unternehmen zu erlangen, auf der anderen Seite ist man sich aber auch der zunehmenden Urban-Sprawl-Nachteile bewusst, die Atlanta eine schlechte Presse bescheren und Unternehmen abschrecken, sich in der Region niederzulassen. Die stadtreionale Handelskammer hat hierauf mit eigenen Regionalplänen als Gegenmaßnahmen zu Urban Sprawl reagiert, die jedoch mehr dafür kritisiert werden, „Augenwischerei“ als tatsächlich effektive Planung zu sein (Interview WEYANDT).

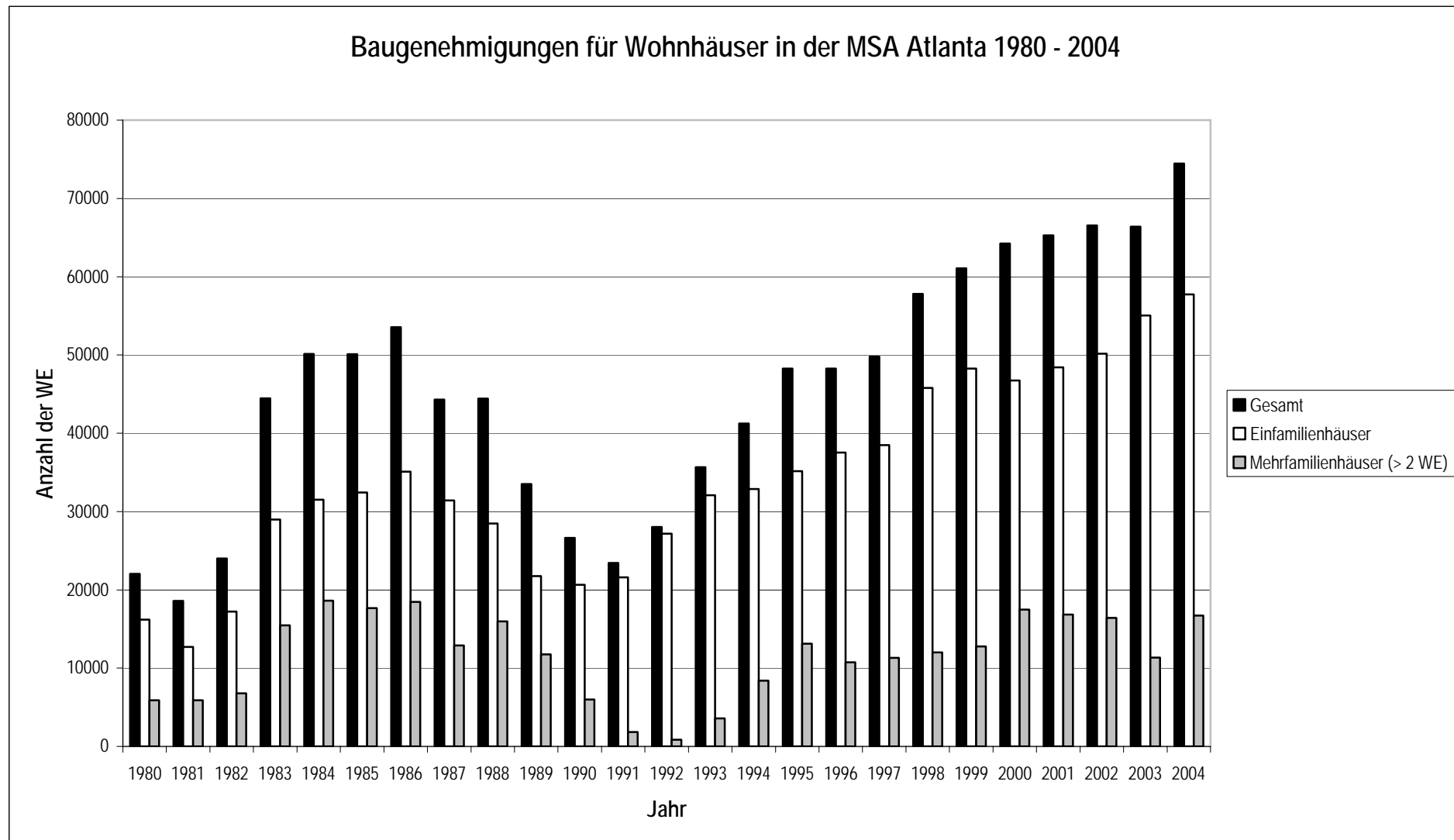


Abb. 3.6: Baugenehmigungen für Wohnhäuser in der MSA Atlanta 1980 – 2004. Der wirtschaftliche Aufschwung der 1990er Jahre spiegelt sich deutlich in der steigenden Zahl ausgeteilter Baugenehmigungen wider. Quelle: US Census 2000.

Investitionen in Form von Ansiedlungen neuer Unternehmen, Shoppingmalls und *office parks* finden sich vornehmlich im Norden der Stadtregion (DOWNS 1994, S. 26ff; KEATON 2001, S. 14). Mit der räumlichen Ausdehnung des Stadtgebietes nach Norden entstanden hier auch mehrere *edge cities* (Abb. 3.7; vgl. Kap. 2.1.2), die die Wirtschaftskraft der Kernstadt im Einzelhandelsbereich und im Arbeitsplatzangebot längst überholt haben (FUJI & HARTSHORN 1995; HAIRSTON 2003a, S. 4; FRANKSTON 2003a, S. E6; LANG 2003, S. 77). Der Süden profitierte kaum vom wirtschaftlichen Wachstum der 1990er Jahre, obwohl es – nach Aussage verschiedener Experten – für den Süden ein Leichtes gewesen wäre, weiteres Wachstum aufzunehmen, davon zu profitieren und gleichzeitig den Norden zu entlasten (Interview DURETT, HARTSHORN). Auch der Großteil der wachsenden Bevölkerung siedelte sich in den 1990er Jahre im Norden der Stadtregion an (Abb. 3.8). In Atlanta ist nur schwer zu übersehen, dass das Siedlungsmuster nach Abstammung der Bevölkerung geprägt ist. In den von Schwarzen dominierten Süden flossen kaum Investitionen. Insgesamt lassen sich 18 wirtschaftliche Hauptzentren in der Stadtregion Atlanta lokalisieren. Nur fünf von ihnen befinden sich im Süden (EJRC 1999, S. 12). Wirtschaftliches Wachstum wird heute immer noch in Atlanta gefördert, da es Wohlstand und Vorteile für die Region bringt (Interview DHAWAN, MUSSELWHITE). Doch die unbremste städtische Expansion und

	Unternehmen	Rangliste in Fortune 500
1	The Home Depot	13
2	United Parcel Service	42
3	Bell South	80
4	The Coca Cola Company	91
5	Georgia Pacific	94
6	Coca Cola Enterprises	112
7	Delta Airlines	150
8	The Southern Company	178
9	Genuine Parts	244
10	Sun Trust Banks	272
11	Mirant	314
12	Cox Communications	318

Tab. 3.1: Headquarter von Fortune-500-Unternehmen in der Stadtregion Atlanta.

Quelle: www.fortune500.com; zit. am 22.03.2004.

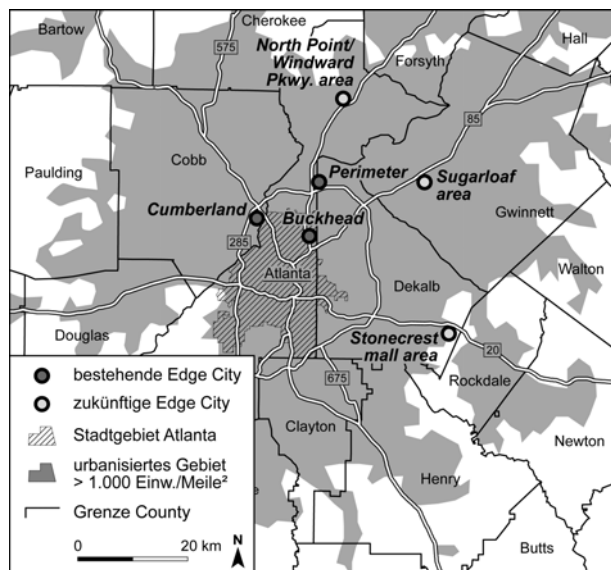


Abb. 3.7: Bestehende und zukünftige *edge cities* in der Stadtregion Atlanta

Quelle: FRANKSTONE 2003a, S. E6; KEATON 2001, S. 14.
Kartographie: J. BREUNIG.

Urban Sprawl werden inzwischen mehr und mehr kritisch betrachtet. Besonders der zunehmende Verkehr, Luftverschmutzung, schwindende Wälder mit gleichzeitig zunehmender städtischer Hitze, Probleme mit der Wasserversorgung und steigende Kosten für Infrastruktur sind Anlass zur Klage geworden. Zudem ist man besorgt, dass sich Atlantas Urban-Sprawl-Situation langfristig auf die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit der Region auswirken kann (ARC 2003b, 2003c; SMARTRAQ 2001, S. 5; YOUNG 2002, S. 12A).

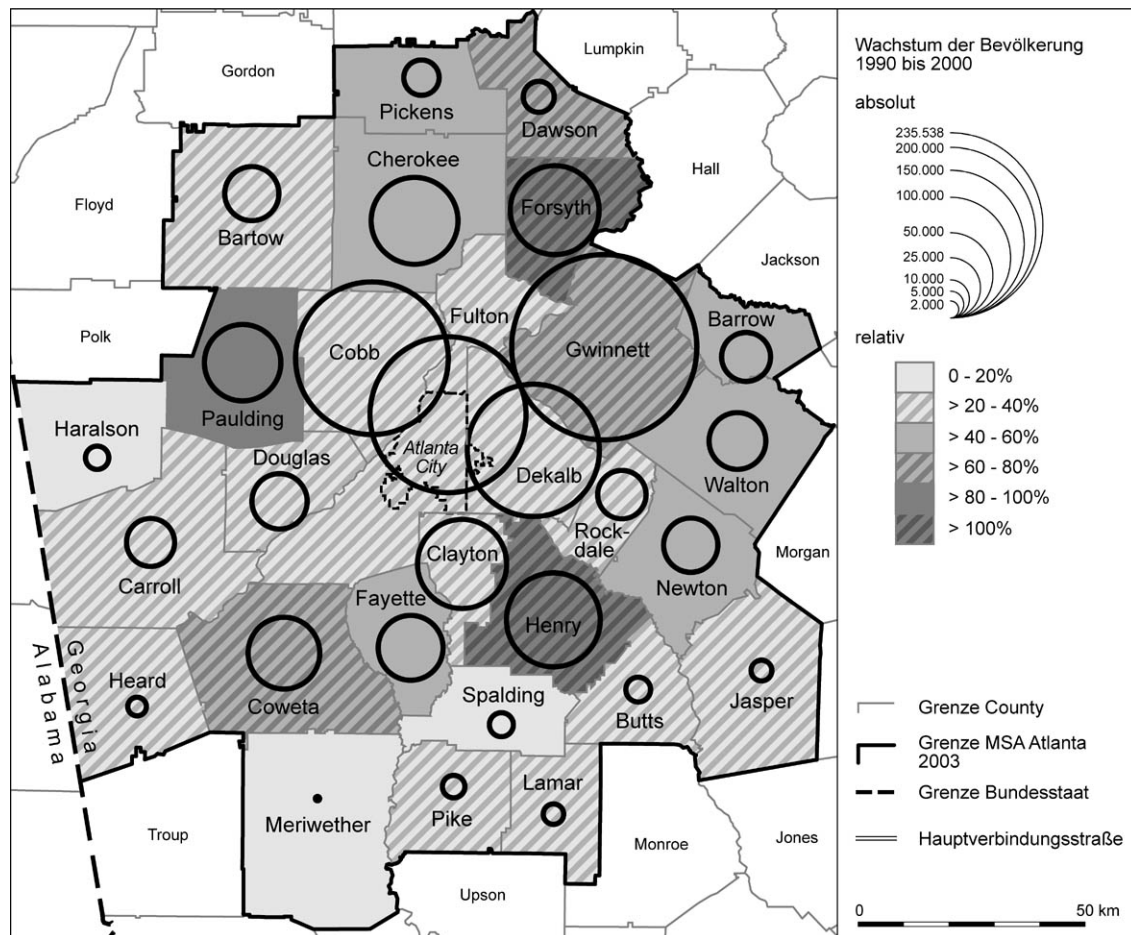


Abb. 3.8: Bevölkerungswachstum in der MSA Atlanta 1990 bis 2000.

Deutlich erkennbar sind die Zuwächse im Norden.

Entwurf: C. SCHEMIONEK; Quelle: US Census 2000; Kartographie: J. BREUNIG.

Städtisches Wachstum in der Region Atlanta ist während der 1990er Jahre schnell, diffus, völlig ungeplant und mit geringer Bebauungsdichte erfolgt. Von 1982 bis 1997 wurden durchschnittlich 4000 Quadratmeter Land für zwei Zuzügler verbraucht. Die Landverbrauchsrate verlief um ein Drittel schneller als der Bevölkerungszuwachs. Täglich wurden 45 Hektar Land pro Tag überbaut. Die geringe Bebauungsdichte bei gleichzeitig funktionsräumlicher Trennung hat zu weitreichenden Konsequenzen geführt. Die zurückzulegenden Wege sind in der Stadtregion Atlanta immer länger geworden, der Individualverkehr hat ständig zugenommen und ebenso die Kosten für Erhalt und Ausbau der Infrastruktur. Das *Texas Transportation Institute* veröffentlichte in einer Studie im Jahr 2000, dass tägliche Autofahrten in der MSA Atlanta zwischen 1982 und 2000 um 214 Prozent zugenommen haben, dass Atlantas Autofahrer im Durchschnitt 35 Meilen pro Tag zurücklegen, wobei sie Spitzenreiter im Vergleich mit den 30 anderen größten Stadtregionen der USA sind und dass im Jahr 2000 der durchschnittliche Autofahrer 53 Stunden im Stau stand, 25 Stunden mehr als noch 1990. 83 Prozent aller Fahrten waren dabei keine Fahrten zur Arbeit, sondern Fahrten zum Einkaufen, zu Freizeitaktivitäten oder um Kinder von der Schule abzuholen (SMARTRAQ 2002, S. 7).

Experten gehen davon aus, dass sich Urban Sprawl noch ungebremster weiterentwickelt hätte, wären der Region 1998 nicht Fördermittel des Bundes für den Ausbau weiterer Highways und Stadtautobahnen durch die EPA³⁰ gestrichen worden. An diesem Beispiel zeigt sich, dass es manchmal einer übergeordneten Behörde bedarf, die Druck auf lokale Verwaltungen ausübt, um Änderungen zu bewirken. Grund für die Streichung der Fördermittel in Millionenhöhe war Atlantas Luftqualität, die die gesetzlichen Ozongrenzwerte des *Clean Air Act Amendments* (CAAA) von 1970 mehrfach und deutlich überschritt (HARTSHORN 2003, S. 13). Der Bundesstaat Georgia und die Stadtregion Atlanta, beide daran interessiert, zukünftig die Subventionen des Bundes erneut zu erhalten, verpflichteten sich, einen neuen *Regional Transportation Plan* (RTP) zu erstellen, der unter anderem mehr alternative Transportmöglichkeiten in der Region vorsieht, eine bessere Regionalplanung beinhaltet und städtisches Wachstum kontrolliert. Bei Genehmigung des Plans durch das *US Department of Transportation* (US-DOT) fließen auch die Subventionen wieder, die dann allerdings dazu verwendet werden müssen, die im RTP geplanten alternativen Maßnahmen, wie Ausbau des ÖPNV-Netzes oder von Fahrradwegen, umzusetzen (ARC 2002b, 2002c; GRTA 2002a). Die Entwicklung der

³⁰ EPA = Environmental Protection Agency

1990er Jahre in Atlanta kann abschließend in drei Punkten zusammengefasst werden (EJRC 1999, S. 5; JARET 2002, S. 167f.):

1. Der größte Anteil baulicher Entwicklung und wirtschaftlichen Wachstums fand im nördlichen Teil der Stadtregion statt. Besonders der Süden hatte bei dieser Entwicklung das Nachsehen.
2. Das wirtschaftliche Wachstum des suburbanen Umlands hat bei weitem das Wachstum der Kernstadt überholt.
3. Investitionen sind vornehmlich in Gebiete mit weißer Bevölkerung geflossen und nur zu einem minimalen Teil in Gebiete mit schwarzer Bevölkerung.

3.3.3 Regionale Planungsbemühungen und ihre Effizienz

Auf regionaler Ebene sind unterschiedliche Maßnahmen ergriffen worden, um Urban Sprawl und die damit verbundenen Probleme in der Stadtregion Atlanta einzudämmen. Bei diesen Maßnahmen zeigen sich Parallelen zum Städtebaukonzept New Urbanism.

3.3.3.1 Bundesstaat Georgia

Von den aus der Stadtregion Atlanta befragten Experten wird bestätigt, dass eine Regionalplanung in Georgia nur schwach ausgeprägt ist und dass Bauunternehmern viele Freiheiten gewährt werden. Dies hänge mit einer so genannten Südstaatenmentalität zusammen, die Eingriffen einer übergeordneten Regierung ablehnend gegenüber stehe und die auf die Kräfte des freien Marktes vertraue (Interview DURRETT, RADER). In Angelegenheiten der Regionalplanung stehen einem schwachen Bundesstaat starke und selbstbewusste Countys (Landkreise) gegenüber. Diese haben wie Gemeinden das Recht, Land an *developer* zu veräußern. Um ihre Haushaltskassen zu füllen, machen die Landkreisregierungen von diesem Recht häufig Gebrauch³¹. Selbst wenn eine County sich für alternative Planungskonzepte entscheidet und Land nicht zum Verkauf freigibt, dürfte dies einen Bauträger nur wenig stören. Ihm stehen dann mindestens zwei Möglichkeiten zur Verfügung. Er kann erstens auf eine andere County ausweichen, die bereit ist, Freiflächen zu verkaufen. Da Georgias Countys relativ klein sind und daher eng

³¹ Das so genannte *urban county concept* sichert es den Landkreisen gesetzlich zu, auf ihren Flächen städtische bzw. suburbane Bebauung nach eigenen Vorstellungen zu entwickeln.

beieinander liegen, müssen *developer* in solchen Fällen Standorte für ihre geplanten Bebauungen nur gering verlagern³². Standortnachteile entstehen durch einen Wechsel kaum. Eine zweite Strategie, die verfolgt werden kann, besteht darin, ein Abkommen mit einer Gemeinde zu schließen, die sich im „verkaufsunwilligen“ Landkreis befindet. So kann der *developer* beispielsweise der Gemeinde versprechen, Teile der Infrastruktur auszubauen, eine moderne Schule zu finanzieren und/oder einen gewissen Betrag gemeinnützigen Zwecken zukommen zu lassen sowie weitere Wirtschaftsunternehmen anzuziehen. Von soviel Engagement angetan, dehnt die Gemeinde daraufhin ihre Verwaltungsgrenzen um denjenigen Flächenanteil aus, den das Projekt des *developers* benötigt. Das „neugewonnene“ Land der Gemeinde verkauft diese günstig an den *developer*. Expansionen der Gemeinden gehen in Georgia immer auf Kosten der sie umgebenden Countys. Die Landkreise stehen dieser Praxis relativ machtlos gegenüber, da Gemeinden in diesem Fall das Recht auf ihrer Seite haben (Interview WEITZ). Die freie Auswahl, die Bauunternehmer haben, wenn es darum geht, Standorte für Projekte auszusuchen, wird in der Region Atlanta salopp als *shopping for land* bezeichnet.

Aufgrund Georgias schwacher Regionalplanung hat die Landesregierung 1989 erste Maßnahmen ergriffen, die helfen sollen, Urban Sprawl besser handhaben zu können. 1989 verabschiedete die Regierung den *Georgia Planning Act*, der zu einem koordinierenden Planungsinstrument für den Staat Georgia werden sollte. Der Plan überträgt Lokalregierungen eine gewisse Mindestverantwortung, um den Status einer *Qualified Local Government*³³ (QLG) zu erhalten. Bekommt eine Gemeinde diesen Status zugewiesen, hat sie Anspruch auf finanzielle Hilfe vom Staat. Forderungen nach einer landesweiten Regionalplanung waren laut geworden, da bis 1989 weniger als 20 Prozent der 700 Stadt- und Countyregierungen Georgias nützliche Ansätze in ihrer Planung vorweisen konnten. Ferner kam man Ende der 1980er Jahre zu der Auffassung, dass gut organisierte Planung sich positiv auf das Wirtschaftswachstum auswirken müsste und man begann zu ahnen, dass Zersiedelung nur durch eine gewisse staatliche Kontrolle aufzuhalten sei (ARC 2002a, S. 51; Interview GLEATON).

Verantwortlich für Implementierung und Kontrolle des *Georgia Planning Act* ist das *Georgia Department of Communities Affairs* (DCA). Alle Lokalregierungen Georgias

³² Der relativ kleine Zuschnitt der *countys* in Georgia geht auf die Besiedlungsgeschichte des Bundesstaates zurück, als man der Auffassung war, dass jeder Bewohner Georgias seine *county*-Verwaltung innerhalb eines Tages per Kutsche erreichen und noch ausreichend Zeit für die Rückfahrt am selben Tag haben sollte. Georgia ist nach Texas der Bundesstaat mit den meisten *countys*. Eine Zusammenlegung mehrerer kleinerer *countys* zu einem größeren ist zurzeit seitens der Landkreisregierungen undenkbar (Interview WEITZ).

³³ Qualifizierte Lokalregierung

haben seit 1989 so genannte *comprehensive plans* vorzulegen, die Auskunft über folgende sechs Punkte geben müssen: Bevölkerung, Wohnunterkünfte, wirtschaftliche Entwicklung, natürliche und historische Ressourcen, Landnutzung sowie Einrichtungen und Serviceleistungen der Gemeinde. Finanzielle Förderungen werden nur an solche Gemeinden vergeben, deren Pläne mit den Mindestplanungsstandards des Staates konform gehen. Ist dies der Fall und wird der *comprehensive plan* als durchführbar eingestuft, wird der Lokalregierung der Status einer *Qualified Local Government* zugesprochen. Betrachtet man die Urban-Sprawl-Situation in Atlanta während der 1990er Jahre, muss man jedoch zu dem Schluss kommen, dass Georgias Bemühungen, eine effektive Regionalplanung zu gestalten, erfolglos waren. Das *Georgia Department of Communities Affairs* (DCA) fordert zwar Planungen von Gemeinden und Countys, hat aber keine Machtmittel, die Lokalregierungen dazu verpflichten könnten, die eingeforderten Pläne auch umzusetzen. Lediglich Fördermittel sollen dazu dienen, dass Gemeinden alternative Wege in ihrer Raumplanung einschlagen. Allerdings haben schnellwachsende, wohlhabende Gemeinden – wie solche im Norden der Stadtregion Atlanta – aufgrund hoher steuerlicher Einnahmen durch Bürger und Unternehmen eine staatliche Förderung gar nicht nötig. Solange einer übergeordneten Planungsbehörde gesetzliche Instrumentarien zur Durchsetzung ihrer Forderungen fehlen, wird sich Urban Sprawl nicht aufhalten lassen.

In Gesprächen mit Vertretern des DCA hat sich interessanterweise herauskristallisiert, dass sich das DCA eher als Ratgeber für Gemeinden sieht und dass man eine machtausübende Behörde gar nicht sein möchte. Schließlich hätten die Gemeinden ein Recht auf Eigenständigkeit (Interview GLEATON). Eine Effizienz bei der Bekämpfung von Urban Sprawl durch den *Georgia Planning Act* muss dem Bundesstaat Georgia daher abgesprochen werden. Die 1999 implementierte so genannte *Georgia Regional Transportation Authority* (GRTA) hat im Gegensatz zum DCA gesetzlich legitimierte Machtbefugnisse gegenüber Countys und Gemeinden.

3.3.3.2 Georgia Regional Transportation Authority (GRTA)

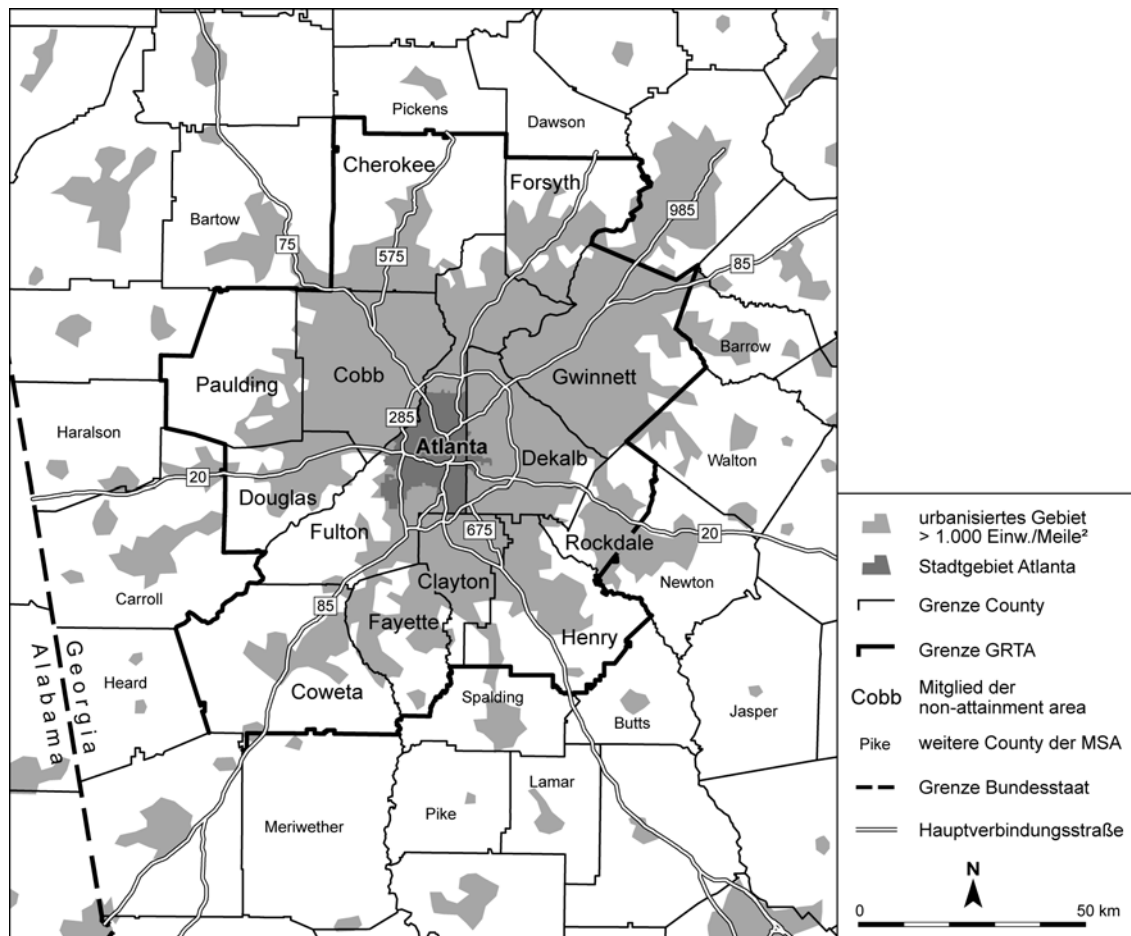


Abb. 3.9: Der administrative Zuständigkeitsbereich von GRTA.

Quelle: GRTA 2001b; Kartographie: J. BREUNIG.

Unter Federführung und auf Initiative des demokratischen und an Umweltfragen interessierten Gouverneurs ROY BARNES gründete 1999 Georgias Parlament die *Georgia Regional Transportation Authority* (GRTA). Im Jahr zuvor (1998) wurden der Stadtregion Atlanta Bundessubventionen in geschätzter Höhe von 153 Millionen US-\$ verweigert, da mehrere Landkreise der MSA Atlanta mit ihrer schlechten Luftqualität vorgeschriebene bundesstaatliche Grenzwerte überschritten hatten. Subventionen, die eigentlich für den weiteren Ausbau von Straßen, Highways und Autobahnen bestimmt gewesen wären, wurden mit der Begründung zurückgehalten, dass Straßenneubauten mehr Verkehr und folglich mehr Emissionen produzierten. Erst wenn sich die Luftqualität durch die Umsetzung von Alternativen im Transportwesen (ÖPNV, Fahrradwege, Schnellstraßenbahnen etc.) merklich gebessert haben sollte, sei man vom Bund wieder bereit, weitere Subventionen zu zahlen. Das Einfrieren der bundesstaatlichen Gelder begründete in Atlanta Ängste vor Stagnation und Stillstand der Wirtschaft. Politische

Entscheidungsträger realisierten, dass die bestehende Regionalplanungsbehörde *Atlanta Regional Commission* (ARC, s. Kap. 3.3.3.3) ohne Machtbefugnisse nicht in der Lage ist, bestehende Landnutzungsmuster und das Transportwesen effektiv zu ändern und zu kontrollieren (JARET 2002, S. 184). Die Streichung bundesstaatlicher Mittel und eine existierende aber machtlose Planungsbehörde bildeten die Ausgangssituation zur Gründung der *Georgia Regional Transportation Authority* (GRTA).

Der Bundesstaat Georgia hat GRTA die Verantwortung übertragen, neue Verkehrssysteme zu planen und zu implementieren, die Luftqualität in der Region Atlanta zu verbessern, Verkehrsstaus zu reduzieren und Planungsprozesse innerhalb der so genannten 13 Countys umfassenden *non-attainment area* besser zu koordinieren. *Non-attainment* bezieht sich auf den Nicht-Erhalt bundesstaatlicher Mittel aufgrund der Überschreitung von Emissionsgrenzwerten in 13 Countys der MSA Atlanta³⁴. Sollten andere Regionen bzw. Landkreise im Staat Georgia die vorgegebenen Grenzwerte überschreiten, werden sie ebenso der Aufsicht der GRTA unterstellt werden (GRTA 2002a; Abb. 3.9). Für eine regionale Planungsbehörde, die auf der Ebene zwischen Gemeinde und Bundesstaat angesiedelt ist, hat GRTA überdurchschnittlich viele Machtbefugnisse. In Georgia scheint man zu dem Schluss gekommen zu sein, dass Urban-Sprawl-Probleme, wie Luftqualität, nur noch aus regionaler Perspektive und mit gesetzlichen Vorschriften gelöst werden können.

Der 15-köpfige GRTA Aufsichtsrat ist dazu befähigt, ein Budget von über einer Milliarde US-\$ zu verwalten und zur Umsetzung der geforderten Ziele auszugeben. Eine weitere Milliarde kann – aber nur unter Zustimmung des Parlaments – bei Bedarf aufgenommen werden (GRTA 2002a). Die Mitglieder des Aufsichtsrates werden vom Gouverneur berufen. Ein Drittel setzt sich aus alteingesessenen Stadtplanern Atlantas sowie Akademikern aus den Bereichen Planung und Architektur zusammen. Weitere Mitglieder kommen vornehmlich aus dem Banken- und Anwaltsbereich oder sind Vorsitzende mittelständischer Unternehmen.

Die eigentliche Macht, die GRTA besitzt, liegt in der Überwachung sämtlicher Verkehrsplanungen und der damit verbundenen Landnutzungspläne innerhalb der ihr unterstellten 13 Countys. GRTA kann Landnutzungsplänen zustimmen, Nachbesserungen fordern oder sie völlig ablehnen. GRTA wurde soviel Macht eingeräumt, dass sie auch gegen Entscheidungen und Planungen des Verkehrsministeriums von Georgia ihr Veto

³⁴ Die 13 *countys* der *non-attainment area* sind Cherokee, Clayton, Cobb, Coweta, DeKalb, Douglas, Fayette, Forsyth, Fulton, Gwinnett, Henry, Paulding und Rockdale.

einlegen kann, sollten sich dessen Entscheidungen negativ auf die Luftqualität in der Region Atlanta auswirken. Selbst wenn die Machtbefugnisse der GRTA an Planungen im Zusammenhang mit Luftqualität und Verkehrswesen gekoppelt sind, müssen letztendlich doch auch alle anderen Landnutzungsplanungen von Gemeinden und Countys ihr gegenüber vorgelegt werden. Es wird nämlich argumentiert, dass große und überdimensionale Wohn- und Geschäftsprojekte auf lokaler Ebene für mehr Verkehrsaufkommen verantwortlich sind. Folglich ist GRTA in der Lage, Planungen einer Gemeinde abzulehnen, z.B. für eine Shoppingmall mit Parkplatzflächen und breiten Zufahrtsstraßen. Experten gehen bereits davon aus, dass es zukünftig zu erheblichen Spannungen zwischen GRTA und den Kommunen kommen wird. Gesetzlich möglich ist GRTA weitreichende Einflussnahme unter anderem auch durch die beiden bundesstaatlichen Gesetze der 1990er Jahre geworden, die die Stellung von regionalen Planungsbehörden untermauern³⁵.

Die Machtbefugnisse gegenüber Lokalregierungen sind jedoch nicht uneingeschränkt bzw. absolut. Eine Lokalregierung kann ein Veto der GRTA dann aufheben, wenn eine drei Viertel Mehrheit im Stadt- bzw. Landrat dem betreffenden Großprojekt zustimmt. Als letztes Machtmittel hat GRTA dann allerdings wiederum die Befugnis, Bundessubventionen der entsprechenden Gemeinde zu verweigern und ihr die entstehenden Kosten für erforderliche Verkehrswege und Transportsysteme alleine aufzubürden. Da Gemeinden und Countys nach wie vor an Geldern und Subventionen interessiert sind, versuchen sie in den meisten Fällen, ihre Pläne entsprechend den Vorstellungen der GRTA zu entwerfen. Langfristig will sich die GRTA als eine Behörde sehen, die Pläne beratend überprüft und in enger Zusammenarbeit mit Gemeinden und Landkreisen steht (Interview STEINBECK, FRANKLIN).

GRTAs Zuständigkeitsbereich ist mit 13 Countys in der MSA Atlanta relativ groß. Es ist aber denkbar, dass es zukünftig zu administrativen Koordinationsproblemen kommen wird, da die MSA Atlanta seit 2003 nicht mehr 20, sondern 28 Countys zählt. 15 Countys der MSA sind somit nicht zur Zusammenarbeit mit der GRTA verpflichtet. – Die ältere Planungsbehörde *Atlanta Regional Commission* (ARC) besteht aus einem Zusammenschluss von zehn Countys im Umkreis der Stadt Atlanta und hat nach wie vor eine nicht zu unterschätzende informelle Einflussnahme. Aus Sicht einer effektiven Regionalplanung wäre es sinnvoll, den GRTA Zuständigkeitsbereich auf alle 28 Countys der MSA Atlanta auszudehnen. GRTA ist nicht in der Lage, Urban-Sprawl-Problemen

³⁵ *Intermodal Transportation Efficiency Act* und *Transportation Equity Act for the 21st Century*

außerhalb der *non-attainment area* entgegenzutreten. Allerdings ist im Gespräch, dass EPA, die Bundesumweltbehörde der USA, eine Verschärfung der Grenzwerte bei der Luftqualität in Erwägung zieht. Dies könnte für die GRTA bedeuten, dass in naher Zukunft Atlantas *non-attainment area* auf bis zu 21 Countys ausgedehnt werden müsste (GRTA 2001a, S. 9; GRTA 2001b, S. 6; GRTA 2002a).

Die neue Behörde GRTA steht bereits im Spannungsfeld zwischen Politik, Umweltschutz und Geschäftswelt. Heftig diskutiert wird eine geplante Umgehungsautobahn im Norden Atlantas (der so genannte *North Arc*), die zwei bereits bestehende Stadtautobahnen miteinander verbinden soll. Einerseits könnte diese Erweiterung wirtschaftliches Wachstum für die Region bzw. den Norden der Region bringen, andererseits aber auch weitere städtische Zersiedelung und Urban Sprawl fördern. Die sich abzeichnende Schlacht um den *North Arc* wird wahrscheinlich GRTAs sichtbarster und symbolischster Akt in dem Versuch, Atlantas Urban Sprawl zu zügeln. Es wird sich zeigen, wie einflussreich GRTA als Regionalplanungsbehörde wirklich ist (JARET 2002, S. 188).

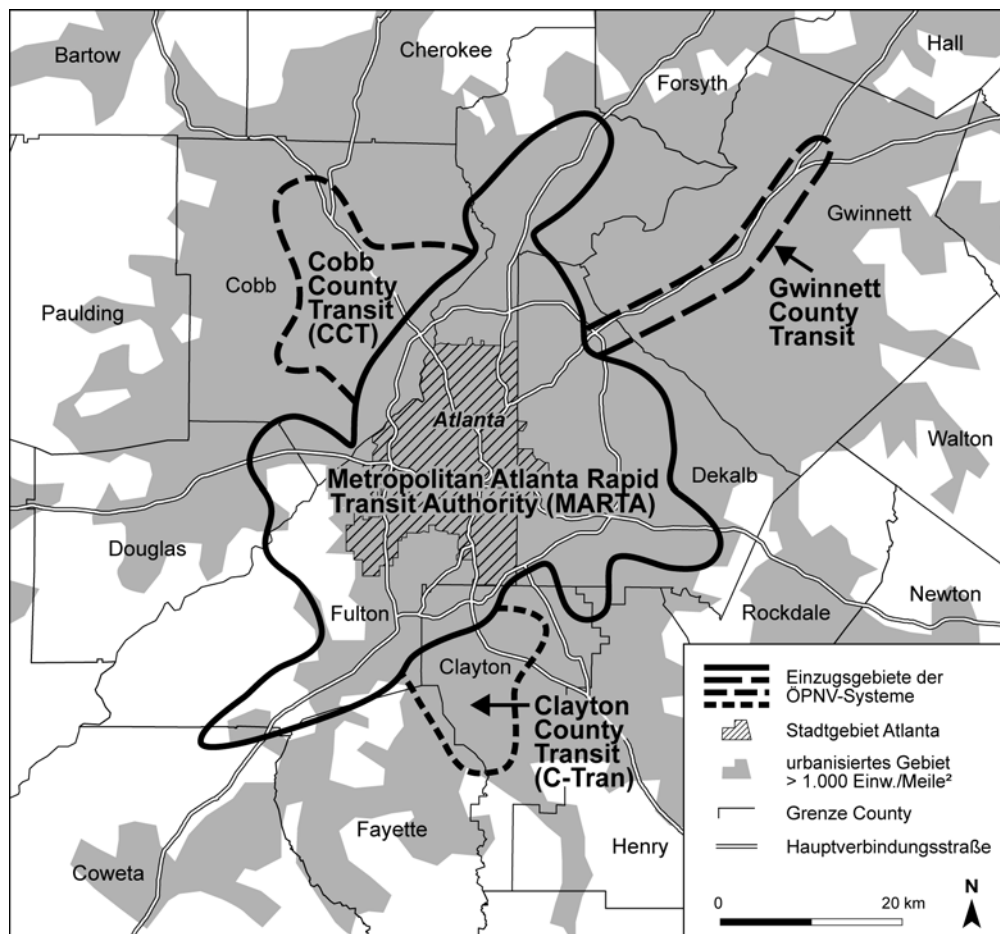


Abb. 3.10: Die vier größten ÖPNV-Systeme in der Stadtregion Atlanta und deren Einzugsbereiche.

Quelle: GRTA 2002b, S. 15; Kartographie: J. BREUNIG.

Zur Umsetzung ihrer Ziele in den 13 Countys – Eindämmung von Urban Sprawl und Verbesserung der Luftqualität – hat die GRTA einen so genannten *Regional Transit Action Plan* (RTAP) ins Leben gerufen, der auf den bereits bestehenden *Regional Transportation Plan* der *Atlanta Regional Commission* aufbaut. Hier zeigt sich, dass GRTA die Zusammenarbeit mit anderen Behörden fördert, aber auch, dass sie auf deren Mithilfe angewiesen ist. Zunächst soll durch den RTAP ermittelt werden, welche verschiedenen Arten öffentlicher Verkehrsmittel in verschiedenen Gebieten der Region sinnvoll und finanzierbar sind. Die dringendsten Maßnahmen sollen bereits bis zum Jahr 2010 abgeschlossen sein, während sich die längerfristige Planung bis zum Jahr 2030 erstrecken wird. Derzeit bestehen nur in den unmittelbaren Nachbarcountys der Stadt Atlanta – Fulton und DeKalb – Schnellstraßenbahnen (*light rails*). Die GRTA hat die Befugnis, bestehende *light-rail*-Linien in weitere Gebiete auszudehnen, bestehende Bussysteme untereinander zu kombinieren oder in vorhandene Systeme einzubinden. Auch ist es ihr möglich und bereits geplant, komplett neue Schnellstraßenbahnsysteme zu bauen und zu betreiben. Insgesamt gibt es in der MSA Atlanta elf von einander unabhängige öffentliche Verkehrssysteme (GRTA 2002a; GRTA 2002b, S. 15). Langfristiges Ziel der GRTA ist es, diese miteinander zu verbinden und weiterauszubauen. Es ist zu vermuten, dass sich in der Koordination elf eigenständiger Behörden Probleme abzeichnen werden. Die *Metropolitan Atlanta Rapid Transit Authority* (MARTA), der *Cobb Community Transit* (CCT) und das Bussystem der beiden Countys Gwinnett und Clayton sind die drei größten ÖPNV-Behörden in der Stadtregion Atlanta (Abb. 3.10; PADRON et al. 2003, S. 4ff). Bei MARTA ist man allerdings skeptisch, ob GRTA ihre hochgesteckten Ziele verwirklichen können wird. Zum einen habe sich die Haushaltslage in Georgia spürbar verschlechtert, zum anderen unterstütze der neue republikanische Gouverneur SONNY PERDUE weniger engagiert die Anti-Urban-Sprawl-Politik seines demokratischen Vorgängers (Interview PENDERGRAST; SAPORTA 2003b, S. E3).

Trotz absehbarer Schwierigkeiten geht man davon aus, dass GRTA zukünftig Einfluss auf die weitere Entwicklung der Region haben und einige gute Entscheidungen im Kampf gegen Urban Sprawl hervorbringen wird. Da GRTA jedoch nicht die gesamte MSA Atlanta abdeckt und die Kräfte des freien Marktes in Atlanta beträchtlich bleiben werden, muss davon ausgegangen werden, dass es GRTA nicht gelingen wird, Urban Sprawl aufzuhalten und die mit Urban Sprawl verbundenen Probleme zu lösen. Mit der Gründung der GRTA zeigt Georgia jedoch die Erkenntnis, dass gegen Urban Sprawl effektiv nur von einer übergeordneten regionalen Ebene aus vorgegangen werden kann.

3.3.3.3 Atlanta Regional Commission (ARC)

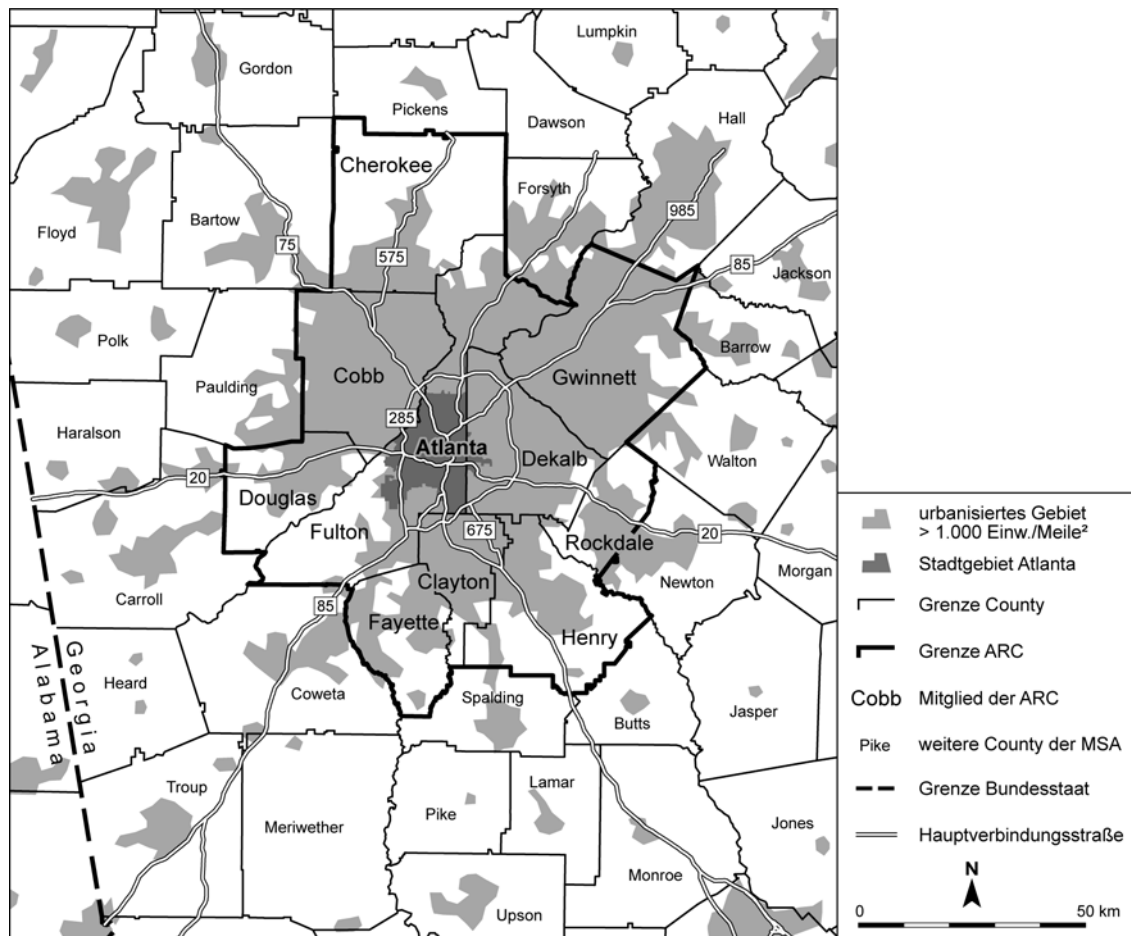


Abb. 3.11: Der administrative Zuständigkeitsbereich von ARC

Quelle: ARC 1997; Kartographie: J. BREUNIG.

Seit fast 60 Jahren gibt es die *Atlanta Regional Commission* (ARC), die seit ihrer Gründung (1947) ihren Aufgabenbereich in einer koordinativen Raumplanung für die Region Atlanta sieht. Heute gehören der ARC zehn Countys an, die sich in Nachbarschaft zur Stadt Atlanta befinden. Die Stadt Atlanta ist ebenfalls Mitglied der ARC. Wie GRTA deckt auch die ARC nicht die gesamte vom US Census definierte 28 Countys zählende MSA Atlanta ab. ARC kann daher als eine Kernregion innerhalb einer sie umgebenden größeren Metropolitanregion verstanden werden (Abb. 3.11).

Im Laufe ihrer Geschichte hat sich als heutiger Planungsschwerpunkt der ARC das Verkehrswesen herausgebildet. Man ist darum bemüht – jetzt in Zusammenarbeit mit der GRTA –, effektive Verkehrsplanungen auf den Weg zu bringen, die zur Lösung von Atlantas Verkehrsproblemen, wie Staus und Luftqualität, beitragen sollen. Zudem ist man daran interessiert, erneut Bundessubventionen zu erhalten. Alle zehn Countys der ARC wurden der *non-attainment area* zugeordnet. ARC vertritt die Interessen ihrer zehn

Countys sowie deren Gemeinden bei der Zusammenarbeit mit dem Verkehrsministerium Georgias, mit der *Georgia Regional Transportation Authority* (GRTA) und der *Metropolitan Atlanta Rapid Transit Authority* (MARTA). Der ARC-Vorstand setzt sich aus 39 Mitgliedern zusammen: zehn Landräte, der/die Bürgermeister/in Atlantas sowie ein Abgeordneter der Stadt, elf Bürgermeister aus Städten der zehn Countys, ein Vertreter des *Georgia Department of Community Affairs* (DCA) sowie 15 nicht offiziell gewählte Vertreter aus Bürger- und Umweltinitiativen (ARC 2002a, S. 10).

Der Grundstein für die ARC wurde im Jahr 1938 gelegt, als Atlantas Handelskammer die Notwendigkeit für eine verstärkt koordinierende Planung zwischen der Stadt Atlanta und der beiden sie umgebenden Countys Fulton und DeKalb sah. Unter der Leitung des national anerkannten Stadtplaners THOMAS REED kam eine Gutachterkommission zu dem Schluss, dass koordinative Regionalplanung nur mit einer übergeordneten Planungsbehörde möglich sei. Bereits vor dem Zweiten Weltkrieg begann städtisches Wachstum erste Probleme aufzuzeigen. Das Straßennetz war streckenweise schlecht ausgebaut und teilweise nicht asphaltiert, es fehlte an Park- und Grünanlagen und viele verschiedene lokale Planungsbehörden erließen unterschiedliche Planungsstandards.

*“There is the gravest need in Atlanta and the surrounding territory for planning of the most fundamental kind. The bald fact is that the city of Atlanta presents in their most aggravated form the consequence of unregulated growth, and the metropolitan region surrounding the city is rapidly building up in the same unguided manner”*³⁶ (REED 1938 in: ARC 1997, S. 2).

1947 wurde als Vorläufer der heutigen ARC die *Atlanta Metropolitan Planning Commission* (MPC) durch das Parlament von Georgia gegründet. MPC ist somit die älteste countyübergreifende und öffentlich finanzierte Planungsbehörde der USA (ARC 1997, S. 2). Eine ihrer ersten Aufgaben war die Entwicklung eines regionalen Masterplans, der städtisches Wachstum nach außen zu begrenzen versuchte. Allerdings stieß der Plan bei den lokalen Regierungen auf breite Ablehnung und konnte nicht realisiert werden. Schon damals zeigte sich, dass eine überregionale Planungsbehörde ohne gesetzlich legitimierte Machtausübung mehr oder weniger handlungsunfähig ist. Ein 1954 überarbeiteter Plan stieß auf breitere Zustimmung, da hierin weniger Forderungen an die einzelnen Lokalregierungen, aber insgesamt mehr Annehmlichkeiten für die gesamte Region enthalten waren. So wurde beispielsweise der Naherholungspark *Stone Mountain Park* errichtet, der weitere Ausbau des Straßennetzes wurde vorangetrieben und ein

³⁶ Es besteht die größte Notwendigkeit in Atlanta und Umgebung für grundlegende Planungen. Die ungeschönte Tatsache ist, dass die unförmige Stadt Atlanta Konsequenz nicht regulierten Wachstums ist, und die metropolitane Region, die die Stadt umgibt, wächst rasant in einer gleichen un gelenkten Art.

überregionales Krankenhaussystem sicherte durch leichtere Erreichbarkeit eine bessere Gesundheitsversorgung für die Bewohner der Region. Der Ausbau des Straßennetzes erleichterte Pendlern die täglichen Anfahrtswege zur Arbeit, förderte aber gleichzeitig auch die weitere Suburbanisierung. Bedingt durch die räumliche Ausdehnung der Stadtregion, traten der MPC drei weitere Countys bei. Die nun größere Planungsbehörde wurde in die *Atlanta Region Metropolitan Planning Commission* (ARMPC) umbenannt, zu deren Hauptaufgabe es wurde, den zunehmenden Verkehr besser zu koordinieren. Anfang der 1960er Jahre wurden daraufhin erste Studien zu effektiven Schnellzügen für große Pendlermassen veröffentlicht. In diese Zeit fällt auch die Gründung (1965) der *Metropolitan Atlanta Rapid Transit Authority* (MARTA), deren Schnellstraßenbahn 1979 in Betrieb genommen wurde.

Bis Ende der 1960er Jahre hatten sich neben der ARMPC mehrere verschiedene regionale Planungsbehörden herausgebildet, die sich unterschiedlichen Themen widmeten (z.B. Gesundheit, Kriminalität oder Schulen). Diese existierten nebeneinander, arbeiteten aber nicht miteinander. Um alle regionalen Angelegenheiten Atlantas einer Behörde zu unterstellen, verabschiedete Georgias Parlament ein Gesetz zur Gründung der heutigen *Atlanta Regional Commission* (ARC), die 1971 offiziell ihre Arbeit aufnahm und deren Aufgabenbereich neben der Verkehrsplanung auf die Erstellung von Planungsprogrammen für Wasserressourcen, soziale Einrichtungen, Gesundheit und Kriminalität ausgedehnt wurde. Machtausübende Befugnisse wurden der neuen Behörde nicht gewährt. Während der 1970er und 1980er Jahre ging die Behörde hauptsächlich ihrer Aufgabe nach, zu planen, zu dokumentieren und zu informieren. Die Gründung der GRTA im Jahr 1999 mit eindeutig mehr Machtbefugnissen wird zu einem Großteil aus der schwachen Position der ARC verständlich, die jahrelang geplant hat, aber nur selten ihre Ergebnisse umsetzen konnte (HAIRSTON 2003b, S. F6). Andererseits hat die ARC mit all ihren Planungen, Informationen und ihrem Wissen grundlegende und intensive Vorarbeiten für die neue Behörde GRTA geleistet und so deren Start maßgeblich erleichtert.

Die 1990er Jahre waren für die zehn Countys der ARC durch extremes Wachstum gekennzeichnet. Eine prosperierende Wirtschaft führte dazu, dass während der 1990er Jahre mehr als eine Million neue Bewohner in die zehn Countys zogen und die Region dreimal schneller als den Rest der USA wachsen ließen (vgl. Tab. 3.2). Mit der wirtschaftlichen Stagnation Anfang der 2000er Jahre hat das Wachstum zwar etwas nachgelassen, bleibt aber mit etwa 81.000 Zuzügen pro Jahr noch immer beträchtlich (Ende der 1990er Jahre betrug der durchschnittliche Zuwachs 98.000 neue Einwohner).

War in den zehn Countys der Bevölkerungszuwachs in den Jahren 1999 – 2002 leicht rückläufig, so konnte die Stadt Atlanta hingegen einen positiven Bevölkerungszuwachs verzeichnen. Im Jahr 2002 war ihr Zuwachs mit 8.900 Personen der größte seit den 1950er Jahren. – Insgesamt lebten im Jahr 2002 3.611.600 Bewohner in der Zehn-County-Region (ARC 2002d, S. S.3).

County	Beitrittsjahr	Bevölkerung (1980)	Bevölkerung (2000)	Bev.-Zuwachs 1980–2000 in %	County-Fläche in qkm
Fulton	1947	589.904	816.006	38	1370
DeKalb	1947	483.024	665.865	38	694
Cobb	1960	297.718	607.751	104	880
Clayton	1960	150.357	236.517	57	370
Gwinnett	1960	166.808	588.448	253	1121
Douglas	1973	54.573	92.174	69	515
Rockdale	1973	36.747	70.111	91	339
Henry	1989	36.309	119.341	229	837
Fayette	1991	29.043	91.263	214	510
Cherokee	1993	51.699	141.903	174	1098
(City of Atlanta)	1947	424.922	416.474	-2	342

Tab. 3.2: Daten zu den Mitgliedscountys der ARC und City of Atlanta.

Quelle: ARC 1997, S. 14ff; US Census 2000; eigene Berechnungen.

Die ARC sah städtisches Wachstum und Landverbrauch als „natürliche“ Reaktion auf wirtschaftliches Wachstum. Fortschreitende Suburbanisierung symbolisierte Reichtum und Wohlergehen Atlantas. Während der 1990er Jahre ist man zunehmend mit den negativen Auswirkungen von Urban Sprawl und ungeplanter Zersiedelung konfrontiert worden und zu dem Schluss gekommen, dass weiteres Wachstum in der bisherigen Form nicht mehr vertretbar ist. Bis 1999 waren bereits 52 Prozent des bebaubaren Landes der ARC-Region entwickelt. In den 1990er Jahren betrug der jährliche Landverbrauch über 9.700 Hektar. 31 Prozent ursprünglichen Farmlands wurden für anderweitige Nutzung aufgegeben. Vertraut man gegenwärtigen Prognosen, so muss davon ausgegangen werden, dass in den kommenden 20 Jahren eine Million weitere Personen in die zehn Countys der ARC zuziehen und somit 430.000 neue Wohneinheiten benötigt werden. Städtisches Wachstum will man in der Region Atlanta nicht aufhalten; man will aber versuchen, dieses Wachstum in geordneten Bahnen verlaufen zu lassen und aufzeigen, dass es Alternativen zu Urban

Sprawl gibt. Ein Beispiel verdeutlicht dies: Wird zukünftig pro bebaubarem Acre³⁷ nur eine Wohneinheit mehr als bisher üblich hinzugefügt, können über die nächsten 25 Jahre 35.000 Hektar an Landverbrauch eingespart werden (ARC 2002d, S. S.4). Es stellt sich nicht die Frage, wie städtisches Wachstum aufzuhalten ist, sondern wie man Wachstum zukünftig organisieren wird (ARC 1995, S. 12; ARC 2001b, S. 3; Interview WEYANDT).

Die ARC ist mit insgesamt 28 verschiedenen Programmen in der Region aktiv. Neben Planungen zur Landnutzung und zum Verkehrswesen, erstreckt sich ihr Aufgabengebiet auf Datenerhebungen, Ausbildung von Führungskräften, Betreuung der älteren Bevölkerung sowie Wirtschafts- und Arbeitsmarktförderung. In ihrem Zusammenspiel sollen die Programme Wachstum besser koordinieren. Sechs *growth-management*-Programme sind nach Ansicht der befragten Experten für das weitere städtische Wachstum von besonderem Interesse (verschiedene Interviews; ARC 2002a, S.11f):

1. *Regional Development Plan*: Die ARC hat in ihrem *Regional Development Plan* (RDP) Zielvorstellungen festgelegt, wie die Region bis zum Jahr 2020 entwickelt werden soll. Landnutzung, Verkehrswesen, Umwelt, interkommunale Zusammenarbeit, Schutz der Wasserressourcen sowie günstiger Wohnraum bilden die Schwerpunkte des RDP. Zur Umsetzung der Schwerpunkte bis zum Jahr 2020 sind verschiedene Strategien entwickelt worden, die auf einer engen Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Countys der ARC-Region basieren.
2. *Livable Center Initiative*: Die ARC fördert Bemühungen von Kommunen, verstärkt funktionell gemischte, lebendigere und dichtere *neighborhoods* zu entwerfen. Das Programm *Livable Center Initiative* (LCI) finanziert zunächst Planungen und hilft später bei deren eventuellen baulichen Umsetzung. Ziel ist es, *neighborhoods* und Gemeinden zu kreieren, in denen Personen wohnen, leben und Gemeinschaft praktizieren können. Gleichzeitig soll die dichtere Bauweise zur regionalen Urban-Sprawl-Verringerung beitragen. Das LCI-Programm ist nahezu identisch mit den New-Urbanism-Ideen auf *neighborhood*-Ebene (vgl. Kap. 2.3 & 4).
3. *Community Choices Toolkit*: Das *Community Choices Toolkit* soll den zehn Countys und 63 Städten der ARC alternative Wachstumsmöglichkeiten aufzeigen. Auf den Internetseiten der ARC stehen alternative Ideen und Umsetzungsstrategien zum kostenlosen Download zur Verfügung. Zudem werden lokale und nationale Fallstudien diskutiert, in denen bereits neuere Planungskonzepte umgesetzt worden sind, die besser

³⁷ 1 Acre = ca. 4047m²

unter dem Begriff *Smart Growth* bekannt sind. *Smart Growth* ist vergleichbar mit den New-Urbanism-Strategien auf regionaler Ebene. Die Beispiele aus der angewandten Praxis sollen Kommunen zum Nachahmen motivieren.

4. *Community Planning Academy (CPA)*: Die CPA wurde von der ARC ins Leben gerufen, um sowohl offiziellen Stadtplanern als auch Bürgern, progressive Planungsideen zu vermitteln. Ziel der CPA ist es, Wissen und Qualifikationen von Entscheidungsträgern und Bürgern zu erweitern sowie im Allgemeinen mehr Interesse an der Regionalplanung zu wecken.
5. *Clean Water Campaign*: Die *Clean Water Campaign* ist eine Informationskampagne, die Bürger zu mehr Achtsamkeit beim täglichen Wasserverbrauch sensibilisieren soll, um so – neben anderen Maßnahmen – die Wasserversorgung der Region in den kommenden Jahrzehnten zu sichern.
6. *Greenspace Planning*: Im Jahr 2000 wurde unter dem Gouverneur ROY BARNES das *Georgia Greenspace Program* gegründet, das solche Gemeinden finanziell unterstützt, die Grünflächen in ihrer Umgebung aufkaufen, um so weitere Überbauung und Urban Sprawl aufzuhalten. Gemeinden aus der Zehn-County-Region, die am *Greenspace Program* teilnehmen, werden von der ARC informell gefördert. Vierteljährlich werden beispielsweise Treffen für beteiligte Planer ausgerichtet sowie GIS- und andere Daten ausgehändigt.

3.3.4 Atlanta und New Urbanism

Die Stadtregion Atlanta ist mehr für ihre Urban-Sprawl-Probleme als für eine alternative Stadtplanungspolitik bekannt. Diffuses, flächenintensives und ökologisch belastendes städtisches Wachstum seit den 1980er und insbesondere während der 1990er Jahre hat Atlanta zum Negativbeispiel für andere Stadtregionen der USA und weltweit werden lassen. Beinamen, wie *party animal of growth* (HARTSHORN 2002b, S. 3), verdeutlichen dies. Ist Portland, Oregon, das Vorzeigebild vorbildhafter und alternativer Stadt- und Regionalplanung für US-amerikanische Städte, so ist Atlanta zum Sinnbild für Urban Sprawl und dessen negativen Folgen geworden (BULLARD et al. 2000). Überdimensionale Wohngebiete, Shoppingmalls, *office parks*, endlos lange Straßennetze in immer weiterer Entfernung zur eigentlichen Kernstadt, *leapfrog development*, geringe Bebauungsdichte, weitflächige Gebiete monofunktionaler Nutzung, Pkw-Abhängigkeit, Verkehrsstaus und

schlechte Luftqualität sind nur einige Punkte, die im Zusammenhang mit Atlantas Urban Sprawl aufgelistet werden können.

In Atlanta scheint Urban Sprawl deswegen so „vollkommen“ ausgeprägt zu sein, da alle neun für Urban Sprawl verantwortlichen Gründe (s. Kap. 2.1.4) gemeinsam zur der heutigen Situation beigetragen haben: Der Einfluss der Immobilienwirtschaft ist in Georgia besonders hoch. Bauunternehmer genießen beim *shopping for land* unverhältnismäßig viele Freiheiten. Steigende Bevölkerungszahlen und ökonomisches Wachstum haben während der 1990er Jahre die städtische Zersiedelung weiter gefördert. Seit dem Zweiten Weltkrieg gab es in Atlanta keine mit Machtbefugnissen ausgestattete Regionalplanungsbehörde, die dazu legitimiert gewesen wäre, Urban Sprawl gesetzlich einzudämmen. *Fiscal zoning* bzw. *exclusionary zoning* haben zur weiteren geringen Bebauungsdichte und zur weiteren sozialräumlichen Segregation innerhalb der Stadtregion beigetragen (NELSON 2001, S. 1087ff). Aufgrund Atlantas geographischer Lage konnte und kann sich die Stadt unbegrenzt ins Umland ausdehnen, da keine topographischen Hindernisse dieser Entwicklung im Wege stehen. Wald- und Grünflächen sind diesem Wachstumsprozess jahrelang zum Opfer gefallen. Im Süden der USA fördert zudem eine gesellschaftliche Grundeinstellung, die Freiraum (*elbow room*) für Individuen und Familien proklamiert, flächenextensive Landnutzung. Zuletzt kann das Zeitalter der Globalisierung als weiterer Grund für Urban Sprawl in Atlanta angeführt werden. Die Ansiedlung neuer Wirtschaftsunternehmen und mehrere Headquarter von *Fortune-500*-Unternehmen hat städtisches Wachstum begünstigt.

Getrieben von einer allgemein positiven Einstellung gegenüber wirtschaftlichem Wachstum hat man in Atlanta erst relativ spät begonnen, die Urban-Sprawl-Situation im Vergleich zu anderen US-amerikanischen Stadtregionen kritisch zu hinterfragen. Es gab zwar seit der Gründung der ARC immer wieder verschiedene Regionalpläne, die Auskunft darüber gaben, wie man sich die Region für die Zukunft vorstellte, jedoch wurden diese Pläne kaum in die Tat umgesetzt. Ende der 1990er Jahre sah sich dann die Region gezwungen, Alternativen – zumindest im Transportwesen – zu entwickeln, um gestrichene Bundessubventionen erneut zu erhalten und die Verkehrsproblematik zu lösen. Etwa zeitgleich mit den ersten Überlegungen zur Gründung der neuen Verkehrsplanungsbehörde GRTA entstanden auch von Bauunternehmern, Lokalpolitikern und Umweltgruppen Planungen für bauliche Projekte, die sich vom herkömmlichen *conventional suburban development* unterscheiden sollen. Hatte man jahrelang alternative Stadtplanungsideen in Atlanta ignoriert, so finden Begriffe, wie New Urbanism, *Smart Growth*, *Transit Oriented*

Development oder *mixed-use-neighborhoods* nun umso stärker Einzug in die tägliche Planungsdiskussion lokaler Regierungen (New Urban News 1999b, S. 15; SMARTRAQ 2002b, S. 4).

Gegenwärtig ist in der Region Atlanta ein merkliches Engagement zu verspüren, das darauf abzielt, Lösungen zur Zersiedelung Atlantas aufzuzeigen (ACCG-GMA 2002, S. 3; Interview DURETT). Wesentlich dazu beigetragen hat auch die wöchentliche Beilage *Horizon* der regionalen Zeitung *Atlanta Journal-Constitution* (AJC). Jeden Montag wird in *Horizon* über aktuelle Urban-Sprawl-Probleme, Planungsvorhaben, Treffen von Stadtteilinitiativen etc. berichtet, um die Bevölkerung hinsichtlich der Zersiedelungsthematik zu sensibilisieren. Lokale Stiftungen, wie die TURNER-Foundation, stellen finanzielle Mittel zur Erforschung von Urban Sprawl bereit. Das Southface Energy Institute sponsert das monatliche Diskussionsforum *Sustainable Atlanta Roundtable*, zu dem ein breites Spektrum aus Vertretern verschiedener Interessengruppen (Umwelt, Architektur, Stadtplanung, Politik, Bürgerinitiativen usw.) zusammenkommen.

Das im März 2000 gegründete *Georgia Quality Growth Partnership* besteht aus 30 Organisationen, die gemeinsam nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung propagieren und möglichst vielen Lokalregierungen und Bürgern die Ideen nachhaltiger Planung nahe bringen wollen (GQGP 2003, S. 2).

Die stadtrregionale Handelskammer von Atlanta sponsert seit 2001 ein fünfjähriges Forschungsprojekt an der *Georgia Tech* mit einem Gesamtvolumen von 4,3 Millionen US-\$. Ziel der so genannten SMARTRAQ-Studie³⁸ ist, Strategien für alternative Landnutzung zu entwickeln, um die Automobilabhängigkeit zu reduzieren und die Luftqualität zu verbessern, ohne aber das wirtschaftliche Wohlergehen der Region zu beeinträchtigen.

Nationale Aufmerksamkeit erlangte das Unternehmen Post Properties mit seiner Entscheidung, zukünftig verstärkt in funktionell gemischte *neighborhoods* zu investieren. Post Properties wurde in den vergangenen Jahren als Baufirma großflächiger Apartmentwohnanlagen im suburbanen Raum Atlantas mit verantwortlich für die immer weiter voranschreitende Zersiedelung gemacht. Post Properties, als ein einflussreiches und etabliertes Unternehmen, kann mit seinen innerstädtischen Projekten Vorbild für weitere Bauunternehmer, Finanziers und Banken sein, in dem es verdeutlicht, dass auch alternative Bauprojekte gewinnbringend sein können (NETHERTON 1999, S. 33ff).

³⁸ SMARTRAQ = Strategies for Metropolitan Atlanta's Regional Transportation and Air Quality

Von administrativer Seite sollen im Folgenden zwei Initiativen dargestellt werden, die alternative Regionalplanungskonzepte fördern und die als Ansätze zur Eindämmung von Urban Sprawl verstanden werden können.

3.3.4.1 Georgia Community Greenspace Initiative

Neben der Schaffung der neuen Verkehrsplanungsbehörde GRTA setzte sich der damalige demokratische Gouverneur ROY BARNES im Februar 2000 für ein Programm ein, das Grünflächen zukünftig besser vor weiterer suburbaner Überbauung schützen sollte. Die so genannte *Georgia Community Greenspace Initiative* stellte im Jahr 2001 30 Millionen US-\$ für schnell wachsende Countys zur Verfügung, um nicht erschlossenes Land aufzukaufen und für Naherholungszwecke nutzen zu können. Voraussetzung zum Erhalt finanzieller Mittel ist die Bedingung, dass wenigstens 20 Prozent einer County von weiterer Bebauung freigehalten werden. Das Parlament Georgias entscheidet jährlich über die Höhe der Fördermittel für dieses Programm (Georgia Department of Natural Resources 2003, S. 2). Es bleibt fraglich, wie sich in Zukunft dieses Projekt bei einer schwächeren Wirtschaft und einem neuen republikanischen Gouverneur weiterentwickeln wird.

Die Initiative stieß bei ihrer Einführung auf wenig Gegenstimmen, da unterschiedliche Interessengruppen jeweils Vorteile für sich finden konnten. Neben den Umweltgruppen waren es vor allem *developer*, die mit dieser Initiative konform gingen. Von großflächigen Grünflächen in unmittelbarer Nähe einer *neighborhood* verspricht man sich eine Wertsteigerung von Grundstücken und Häusern. Vor zwanzig Jahren steigerten Tennisplätze den Wert einer Immobilie, vor zehn Jahren waren es Golfplätze und heute sind es Grünflächen mit Wander- und Spazierwegen (JARET 2002, S. 191). Die Wertsteigerung von Wohnanlagen durch nahe gelegene Grün- und Parkflächen wird jedoch auch skeptisch gesehen. Kritik wird besonders von Vertretern laut, die sich für günstigen Wohnraum, gleichverteilt über die gesamte Region, stark machen. Die *Greenspace Initiative* erschwere es ärmeren Bevölkerungsgruppen zusätzlich, sich in *neighborhoods* gehobener Schichten anzusiedeln. Einige reichere Countys nutzen sogar die *Greenspace Initiative*, um Land aufzukaufen und um somit Bauträger fernzuhalten, die Sozialwohnungen bauen wollen.

Von einigen Umweltgruppen wird kritisiert, dass 20 Prozent Grünfläche in einer County noch immer zu wenig seien, um als eine merkliche Gegenmaßnahme zu Urban

Sprawl gelten zu können. Ferner sei das Programm ungewiss, da über Fördermittel jährlich in Georgias Parlament abgestimmt werden müsse und verglichen mit anderen Staaten, die ähnliche Programme zum Kauf von Freiflächen gestartet haben, seien die 30 Millionen US-\$ in Georgia ohnehin viel zu wenig (New Jersey: 1,5 Milliarden US-\$; Florida: 3 Milliarden US-\$; Kalifornien: 4 Milliarden US-\$; JARET 2002, S. 192).

Trotz dieser Kritik wird von befragten Experten die *Greenspace Initiative* als richtiger Schritt angesehen, gegen die Zersiedelung vorzugehen. Motiviert durch die bundesstaatliche Initiative haben sich als positiver Nebeneffekt auf lokaler Ebene ähnliche Programme entwickelt, die kleinere Grünflächen von Kommunen schützen wollen. Beispielsweise ist es Gemeinden in der Cherokee County möglich, durch so genannte *Transfer of Development Rights* (TDR), Grünflächen freizuhalten (Abb. 3.12). Die TDR erlauben es *developers*, Bebauungsrechte für ein eigentlich schützenswertes Gebiet auf ein anderes, das für höhere Bebauungsdichte ausgewiesen ist, zu übertragen. Ein Beispiel: Eine County möchte ein 12 Hektar großes Waldgebiet schützen, das aber bereits von einem *developer* zur Bebauung mit 30 Häusern verplant ist. Die TDR ermöglichen es dem *developer*, die Rechte zur Bebauung vom Besitzer des Waldgebietes zu erwerben und die Rechte zum Bau von 30 Häusern in ein anderes Gebiet (mit höherer Bebauungsdichte) zu transferieren. Oft erwerben auch gemeinnützige Organisationen die Entwicklungsrechte und verzichten auf eine Übertragung in ein anderes Gebiet. TDR sind nur dann erfolgreich, wenn sie innerhalb einer County bei Politikern, Umweltgruppen und vor allem bei *developers* auf einen breiten Konsens stoßen. Mit den TDR soll erreicht werden, dass Besitzer beim Verkauf ihres Landes auf ihre Kosten kommen, ohne die Suburbanisierung weiter zu fördern (SMARTRAQ 2001, S. 17).

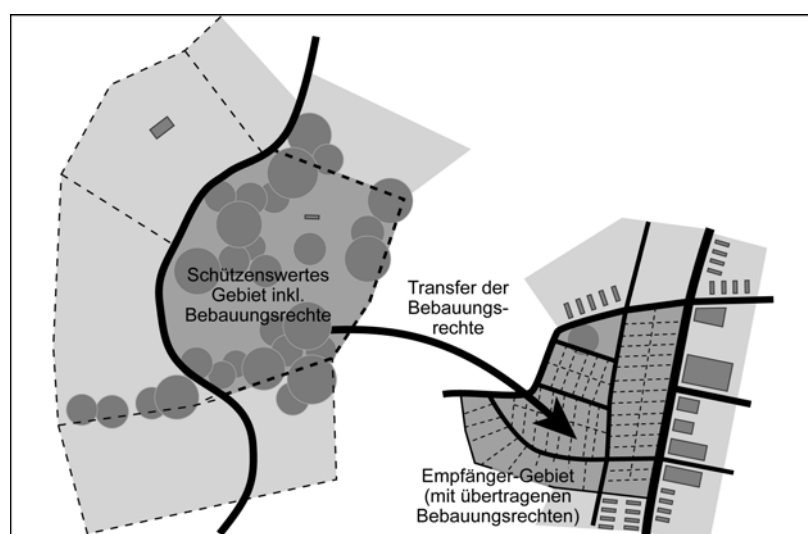


Abb. 3.12: Prinzip der *Transfer of Development Rights*
Grundlage: SMARTRAQ 2002, S. 17; Zeichnung: J. BREUNIG.

Conservation subdivisions ist eine weitere Maßnahme, Freiflächen zu schützen. Das Programm, ebenfalls in der Cherokee County erprobt, nimmt *developer* aus der Pflicht, die Standards für oft zu groß ausgewiesene Einzelgrundstücke auf einem Bebauungsgebiet einzuhalten. Stattdessen werden Bauunternehmer motiviert, eine gleiche Anzahl an Wohneinheiten durch dichtere Bebauung auf weniger Fläche zu errichten. Die dadurch entstehende Freifläche auf dem ursprünglichen Bebauungsgebiet, kann als Grün- und Naherholungsanlage genutzt werden, was wiederum eine Wertsteigerung der gesamten Wohnanlage nach sich ziehen kann. Ein positiver Nebeneffekt ist zudem ein geringerer Oberflächenabfluss verschmutzten Wassers durch versiegelte Flächen wie Straßen, Einfahrten und Plätze (Interview FOWLER).

Wie sich langfristig gesehen die *Georgia Greenspace Initiative* und lokale Initiativen zum Grünflächenschutz auswirken werden und ob sie durch dichtere Bebauung Urban Sprawl aufhalten können, bleibt abzuwarten. FOWLER zufolge können besonders lokale Initiativen Erfolg versprechend sein. Doch die eigentliche Schwierigkeit bestehe darin, diese Initiativen in Gesetzesform zu bringen und verfestigte Planungsvorschriften zu ändern. Wie einige Anhänger der New-Urbanism-Bewegung sieht sie nur in Änderungen der Landnutzungsgesetze effektive Möglichkeiten, zukünftig Zersiedelung zu kontrollieren (s.a. BRAUN 1999, S. 817ff).

3.3.4.2 Livable Center Initiative (LCI)

Im Rahmen des *Regional Transportation Plans* (RTP) stellt die *Atlanta Regional Commission* (ARC) seit Mai 1999 Fördermittel für die *Livable Center Initiative* (LCI) zur Verfügung. Ziel ist, städtische Zentren, vornehmlich an Haltestellen des ÖPNV-Systems, attraktiver zu gestalten. Die LCI ist mit dem New-Urbanism-Konzept des *Transit Oriented Development* vergleichbar, das funktionell gemischte Stadtviertel entlang von ÖPNV-Haltestellen fordert. Die Initiative der ARC soll Städte und Gemeinden dazu motivieren, ihre Zentren durch dichtere Wohnbebauung, Funktionsmischung und andere unkonventionelle Planungen belebter und anziehender zu machen. Aus Fördermitteln des Bundes finanziert die ARC für fünf Jahre (1999 – 2004) die LCI. Teilnehmen können alle Gemeinden der ARC-Region. Die Teilnahme erfolgt auf Wettbewerbsbasis. Eine Gutachterkommission der ARC entscheidet anhand eingereicherter Bewerbungsunterlagen, ob einer Gemeinde weitere Fördermittel aus dem fünf Millionen US-\$ Fond zur Verfügung

gestellt werden können, um die Ideen in Bebauungsplänen zu konkretisieren. Das Programm ist seit seinem Beginn auf eine breite Resonanz gestoßen. In den ersten drei Jahren seines Bestehens förderte die ARC 32 Studien aus verschiedenen Gemeinden. Eine erfolgreiche Kandidatin bei der Bewerbung um Fördermittel zur Verbesserung des Stadtzentrums war unter anderem auch die Stadt Atlanta (City of Atlanta 2003, S. 2ff; City Center Partners 2001, S. 5). Ob die *Livable Center Initiative* über 2004 hinaus fortgeführt werden wird, ist bisher noch ungewiss.

Um konkrete Pläne erfolgreicher Bewerber umsetzen zu können, stellt die ARC mit 355 Millionen US-\$ einen weiteren und größeren Fond zur Verfügung. Allerdings kann nicht jeder Gemeinde, der eine erfolgreiche LCI-Studie bescheinigt wurde, Fördermittel zur baulichen Umsetzung ihrer Studie garantiert werden. Vorrang bei der Vergabe von Fördermitteln wird insbesondere solchen Gemeinden gegeben, deren LCI-Planung bereits vom Gemeinde- bzw. Stadtrat genehmigt wurde, die sich schon im Vorfeld durch alternative städtebauliche Maßnahmen hervorgetan haben und sich besonders gut in die Planung des *Regional Transportation Plan* integrieren lassen. Neue suburbane Erschließungen auf der grünen Wiese sind keine möglichen Kandidaten für finanzielle Förderung. Ebenso wenige Chancen haben Gebiete monofunktionaler Nutzung, unbelebte monotone Stadtzentren und Gemeinden, die keinen Willen zu einer regionalen Kooperation erkennen lassen. Findet suburbane Entwicklung auf der grünen Wiese statt, dann können unter bestimmten Bedingungen Fördermittel vergeben werden, wenn die baulichen Projekte funktionell gemischt sind, eine hohe Bebauungsdichte aufweisen und sich gut in die Region eingliedern (z.B. durch ÖPNV-Anbindungen). Die Rahmenbedingungen der LCI zur Förderungen neuer *neighborhoods* im suburbanen Raum unterscheiden sich in den Anforderungen und Formulierungen nur minimal von der *Charter of the New Urbanism* (ARC 2003a, S. 5). Die ARC legt jedoch Wert darauf, dass die LCI auf eigenen regionalen Überlegungen beruht (Interview WEYANDT).

Die *Livable Center Initiative* ist unter Stadt- und Regionalplanern auf nationale Aufmerksamkeit gestoßen, da sie Möglichkeiten aufzeigt, städtebauliche *mixed-use*-Projekte aus Mitteln des Verkehrswesens zu finanzieren. Allerdings muss gesehen werden, dass die 355 Millionen US-\$, die im Zusammenhang mit der LCI bereitgestellt werden, nur einen Bruchteil aller sämtlichen Investitionen des *Regional Transportation Plan* bis zum Jahr 2025 ausmachen (ARC 2004a, S. 2; SMARTRAQ 2001, S. 20).

Auch wenn die ARC in jüngster Vergangenheit verstärkt auf funktionell gemischte und dicht bebaute Viertel setzt, bleibt die Kritik an solchen *Smart-Growth*- bzw. New-

Urbanism-Projekten nicht aus. Für verschiedene Hausbesitzervereinigungen, Lokalpolitiker und Umweltgruppen, die keine weitere suburbane Bebauung in ihrer unmittelbaren Nähe mehr dulden wollen, suggeriert der Begriff *Smart Growth* weiteres Wachstum. Noch viel argwöhnischer als das eigentliche Wachstum wird die Tatsache betrachtet, dass dieses Wachstum in dichterem, also städtischen Verhältnissen gleichzusetzender Bebauung stattfinden soll. Da noch immer viele Missverständnisse im Zusammenhang mit alternativen Städtebaukonzepten vorherrschen – oft verursacht durch einen erheblichen Informationsmangel – wird dichte Bebauung mit „urban“ gleichgesetzt, und „urban“ ist in weiten Teilen der USA, besonders unter der weißen suburbanen Mittelschicht in den Vororten, ein Synonym für Kriminalität (SEYMOUR 2003, S. E4). Bauunternehmer in Atlanta, die sich für New-Urbanism-Projekte entscheiden, bilden die Ausnahme, da lokale Gesetze meist nur das *conventional suburban development* legitimieren und Banken nicht bereit sind, in diese neuartige Form suburbaner Bebauung zu investieren. Die lokalen Planungsstandards und -gesetze sind ein Hauptgrund, weshalb suburbane Bebauung weiterhin durch flächenintensiven Landverbrauch charakterisiert ist (Smart Growth Network 2003, S. 91).

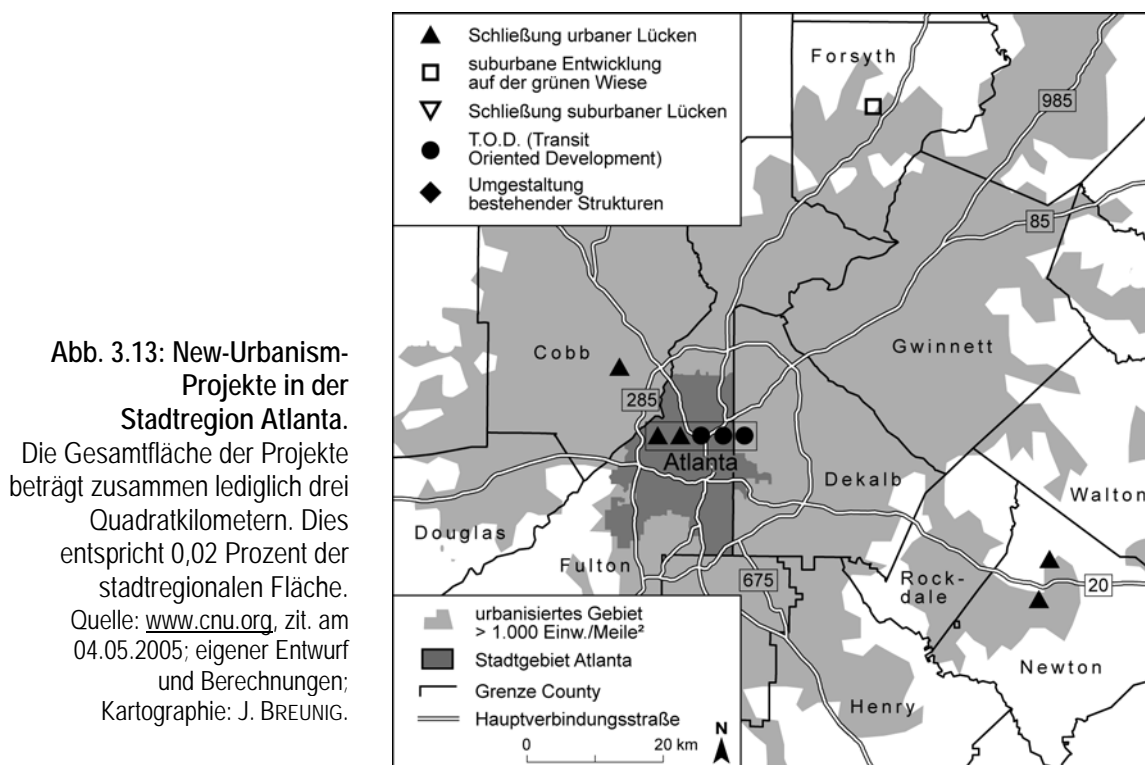
Mit der *Livable Center Initiative* hat die ARC einen Weg eingeschlagen, Gemeinden in der Region zu mehr alternativem Städtebau zu motivieren. Bisher haben die LCI-Pilotprojekte aufgrund ihrer geringen Anzahl keinen merklichen Einfluss auf Urban Sprawl ausüben können. Erst in Zukunft wird sich zeigen, ob weitere Gemeinden *Smart-Growth*- und New-Urbanism-Ideen folgen werden und ob dann mehrere alternative Projekte auf lokaler Ebene in ihrer Gesamtheit eine Eindämmung der Zersiedelung erreichen können.

3.3.5 New Urbanism in Atlanta aus Expertensicht

Projekte und Ideen eines regionalen New Urbanism haben in der Stadtregion Atlanta nach Aussagen der meisten befragten Experten einen nur geringen bzw. gar keinen Einfluss auf die Region. Dies hat verschiedene Ursachen. Die Kräfte des freien Marktes bei der Erschließung unbebauten Landes sind in und um Atlanta besonders stark. Begünstigt werden sie durch die konservative Verfassung Georgias und die bereits erwähnte Südstaatenmentalität. Bisher haben sich daher keine wirksamen Kräfte herausbilden können, die sich der Zersiedelung entgegenstemmen könnten. Der immer weiter ausufernde Urban Sprawl und besonders die damit verbundenen Probleme werden von

nahezu allen Experten mit Sorge betrachtet. Lediglich ein einziger der interviewten (Wirtschafts-) Experten war der Auffassung, dass das Konzept der freien Marktwirtschaft und neue Technologien in Zukunft Urban-Sprawl-Probleme wie Staus und Luftqualität lösen werden und dass daher alternative Städtebaukonzepte gar nicht notwendig seien (Interview DHAWAN). Für alle anderen Experten sind neue Städtebaukonzepte jedoch zwingend notwendig, um dem *conventional suburban development* endlich eine Alternative entgegen zu setzen.

Problematisch ist, dass weite Teile der Bevölkerung in Atlanta nur mit dem *conventional suburban development* vertraut sind und das freistehende Einfamilienhaus im suburbanen Raum noch immer die bevorzugte Wohnform darstellt. Große neue Einfamilienhausgebiete, wie beispielsweise die Suburb Winward im Norden der Stadtregion Atlanta mit nahezu 8.000 Bewohnern und 3.500 Wohnhäusern, sind Beweis für die große Nachfrage herkömmlicher Bebauung (Interview DITMER; QUINN 2003, S. 6). Ideen, Konzepte und Diskussionen über höhere Bebauungsdichte, funktionelle Mischung, Arbeitsplätze in fußläufiger Entfernung oder erschwinglichen Wohnraum stoßen bislang auf wenig Gegenliebe, wenn nicht sogar auf strikte Ablehnung. Für Bewohner der Stadtregion Atlanta besteht das eigentliche Problem bezüglich Urban Sprawl fast ausschließlich in überfüllten Highways und vielen überflüssigen Stunden, die im Auto verbracht werden. Somit sind Forderungen, die an Stadtplaner gestellt werden, stets der



Ausbau weiterer Straßen. Dass bauliche Projekte mit funktioneller Mischung und hoher Dichte ebenfalls zur Verkehrsverminderung beitragen können, ist bisher der Öffentlichkeit schwer vermittelbar. Nach Ansicht der befragten Experten besteht für die meisten Bewohner der Stadtregion kein Bedürfnis nach einem regionalen New Urbanism und der Implementierung seiner Ziele.

Laut *Congress of the New Urbanism* gibt es in der Stadtregion Atlanta neun New-Urbanism-Projekte auf *neighborhood*-Ebene (Abb. 3.13). Eine Regionalplanung, basierend auf dem Konzept eines regionalen New Urbanism, besteht nicht. Auch die neun Projekte zusammengenommen reichen bislang nicht aus, um nach Expertenaussage Urban Sprawl einzudämmen. Über die einzelnen New-Urbanism-Stadtteile sind die befragten Experten geteilter Meinung. Während die einen die Auffassung vertreten, dass die vorhandenen Projekte ein Beginn im Kampf gegen Urban Sprawl sind und Vorbildcharakter für nachfolgende *mixed-use*-Projekte haben können, sehen die anderen in ihnen hauptsächlich „isolierte Inseln“ im suburbanen Raum. Diese seien Enklaven der gehobenen weißen Mittelschicht und ließen keine Integration in die vorhandene Struktur der Stadtregion erkennen (vgl. Kap. 4.2.1). Neben der Kritik über schlechte Integration wird New Urbanism von Atlantas Experten auch wegen seiner zu starren und unflexiblen Architektur- und Planungs-codes kritisiert. Zu wenig würde New Urbanism auf lokale historische und sozio-ökonomische Gegebenheiten eingehen. New Urbanisten seien oft zu sehr von der Idee überzeugt, dass ihr Konzept auf alle Teile der USA übertragbar sei. Die befragten Experten sehen mehr Sinn in lokalen Initiativen, wie die LCI, dem Konzept der *conservation subdivisions*, den TDR oder die regional spezifische Ausbildung von ortsansässigen Stadtplanern. Einig sind sich die Experten darin, dass zukünftig gemeinsame stadregionale Probleme nur durch den Regionalismusedanken in der Stadt- und Regionalplanung gelöst werden können. Im Allgemeinen ist New Urbanism eher für seine Projekte auf *neighborhood*-Ebene bekannt. Als

Anerkennung der Stadtregion	+
Zentren und Ortschaften	-
Abgrenzung zum Hinterland	-
<i>Infill</i> -Projekte	+ -
Funktionell gemischte Vororte	+ -
Historie	+ -
Vermeidung von Armutskonzentration	-
Alternative Transportmöglichkeiten	+ -
Interkommunale Kooperation	+ -
Ergebnis	3,5

Tab. 3.3: Ausprägungen der neun Forderungen eines regionalen New Urbanism in der Stadtregion Atlanta. Die Tabelle ist eine Quintessenz der Experteninterviews (vgl. Tabellen im Anhang).
Quelle: eigene Erhebungen.

- [+] = voll ausgeprägt (1 Pkt.)
- [+ -] = Ansätze vorhanden (0,5 Pkt.)
- [-] = nicht ausgeprägt (0 Pkt.)

Regionalplanungskonzept spielt New Urbanism für die befragten Experten eine unbedeutende Rolle.

Nach Auswertung von Informationen des *Congress for the New Urbanism*, Zeitungsberichten der *Atlanta Journal-Constitution* und vor allem der in Atlanta durchgeführten Experteninterviews kann ein Einfluss von New Urbanism auf regionaler Ebene in Atlanta nicht festgestellt werden. In Atlanta sind Ansätze alternativer Stadt- und Regionalplanung zu erkennen, die aber weniger auf die Übernahme von New-Urbanism-Ideen als auf eigene Überlegungen, Initiativen und staatliche Forderungen zurückgehen (JOHNSON 1999, S. 5). Man kann im Umkehrschluss jedoch überlegen, ob und wie diese lokalen Planungsinitiativen die neun New-Urbanism-Forderungen für Stadtregionen erfüllen (s. Kap. 3.1):

1. In Atlanta wird deutlich, dass Politik und Wirtschaft die **Stadtregion als die Grundlage der heutigen Wirtschaft** anerkannt haben. Beispielhaft hierfür steht das *Metro Atlanta Chamber of Commerce*, das die wirtschaftlichen Interessen der gesamten Region vertritt und als Dachverband der einzelnen lokalen Handelskammern fungiert. Somit kann nicht nur die Stadt Atlanta, sondern auch die gesamte Stadtregion nach außen vermarktet und neue Unternehmen angezogen werden. Auch das Siedlungsmuster der Niederlassungen der 12 *Fortune-500-Headquarter* zeigt, dass diese sich nicht nur räumlich in der Stadt Atlanta konzentrieren, sondern auch in deren suburbanem Umland. Der Name Atlanta hat nach wie vor große Bedeutung für die gesamte Region, selbst wenn die eigentliche Stadt nur noch einen Bruchteil der Fläche der gesamten Stadtregion ausmacht. Von politischer Seite aus verdeutlichen die Behörden *Atlanta Regional Commission* (ARC) und *Georgia Regional Transportation Authority* (GRTA), dass die Stadtregion als eine Einheit verstanden wird.
2. **Klar definierte Zentren und Ortschaften**, die zweite Forderung eines regionalen New Urbanism, lassen sich hingegen in der Stadtregion nicht finden. Das Wachstum der 1980er und 1990er Jahre war diffus und ungeplant und ging auf Kosten bestehender (Klein-) Stadtzentren. Gegenwärtig erkennt man jedoch Tendenzen in der Planung, die darauf abzielen, vernachlässigte Zentren wieder nachzuverdichten und attraktiver zu gestalten. Lassen sich neu entstandene Zentren in der Region ausmachen, so sind es *edge cities*, die jedoch mit urbanen Zentren im ursprünglichen Sinn nicht vergleichbar sind (FRANKSTON 2003, S. E6).

3. Eine **klare Abgrenzung zum agrarischen Hinterland** ist nicht auszumachen. Betrachtet man die Entwicklung der vom US Census definierten MSA Atlanta, die von drei Countys im Jahr 1950 auf heute 28 Countys angewachsen ist, wird die ständige Expansion deutlich. Problematisch ist, dass bestehende Regionalplanungsbehörden nur einen Teil der Stadtregion verwaltungstechnisch abdecken (ARC: zehn Countys, GRTA: 13 Countys) und somit die äußeren Countys in ihre Planungen nicht miteinbeziehen können. Die Festlegung einer städtischen Wachstumsgrenze beispielsweise um die MSA Atlanta ist gegenwärtig daher nicht realisierbar.
4. Mit dem Aufkommen und der Umsetzung alternativer Städtebaukonzepte um das Jahr 2000 wurden auch Pläne zur **Erschließung baulicher Lücken durch infill-Projekte** erstellt und bereits umgesetzt. Der Revitalisierungsplan für das Stadtzentrum Atlantas im Rahmen der *Livable Center Initiative* steht als Beispiel hierfür. Die entstandenen *infill*-Projekte haben jedoch – auf die gesamte Stadtregion umgerechnet – bisher eine nur geringe Verdichtung mit sich gebracht und können daher noch nicht als effektive Maßnahmen gegen Urban Sprawl bezeichnet werden. Sie sind aber ein Anfang.
5. Der Bau neuer Vororte und *neighborhoods* auf der grünen Wiese zur Unterbringung der wachsenden Bevölkerung findet in Atlanta zum Großteil noch immer in den bekannten Strukturen des *conventional suburban development* statt. Es gibt zwar inzwischen einige **funktionell gemischte Vororte**, deren Anzahl bislang aber gering ist und deren Integration in die Stadtregion von befragten Experten als mangelhaft bewertet wird. Dies gilt zum Beispiel für die New-Urbanism-*neighborhood* Riverside (s. Kap. 4.2.1).
6. Mit dem Aufkommen alternativer Stadtplanungskonzepte und der Wiederbelebung städtischer Zentren ist auch der **Respekt vor dem historisch städtebaulichen Erscheinungsbild** gestiegen. Vorhandene bauliche Strukturen werden nicht abgerissen sondern revitalisiert (z.B. das ehemalige Fabrikgelände der Atlantic Steel Mill in der Stadt Atlanta).
7. Innerhalb der Stadtregion Atlanta ist es nicht gelungen, **Armutskonzentration und Segregation zu vermeiden** bzw. zu verringern. Während sich der Norden der Region wachsenden Wohlstands erfreut und ständig neue Unternehmen anzieht, hat der Süden mit sozial schwächerer Bevölkerung das Nachsehen.
8. **Alternative Transportmöglichkeiten** bestehen nur zum Teil in der MSA Atlanta. Das Schnellstraßenbahnsystem der *Metropolitan Atlanta Regional Transit Authority* (MARTA) deckt nur zwei Countys der Stadtregion ab. Ob die neue

Verkehrsplanungsbehörde GRTA diesen Zustand verbessern kann, bleibt in Zeiten einer unsicheren Wirtschaftslage fraglich.

9. Seit dem Zweiten Weltkrieg besteht die regionale Behörde *Atlanta Regional Commission* (ARC), die **interkommunale Kooperation** fördern soll. Einerseits ist seitdem der Wille zu mehr Zusammenarbeit auf regionaler Ebene in Atlanta erkennbar, andererseits erweist es sich aber als problematisch, dass die ARC nie mit Machtbefugnissen ausgestattet wurde und sinnvolle Pläne zur Gestaltung der Region deswegen oft nicht umgesetzt werden konnten. Möglicherweise wird die neue Behörde GRTA durch ihre Maßnahmen mehr Einfluss auf die zukünftige Gestaltung der Stadtregion und auf die Eindämmung von Urban Sprawl haben.

Entwirft man für die Stadtregion Atlanta anhand der Experteninterviews eine Bewertungsskala, die darstellt, wie stark bzw. schwach die neun Forderungen eines regionalen New Urbanism ausgeprägt sind, so erreicht die Region 3,5 von neun möglichen Punkten (Tab. 3.3). Die relativ niedrige Punktzahl reflektiert die Aussagen der befragten Experten und zeigt, dass Atlanta im Vergleich zu anderen US-amerikanischen Städten und Stadtregionen noch ganz am Anfang bezüglich neuer Ideen in der Regionalplanung steht und erst in jüngster Vergangenheit mit der Umsetzung alternativer Konzepte begonnen hat.

3.4 Denver

3.4.1 Historische Entwicklung

Denver, die Hauptstadt und größte Stadt von Colorado, wurde 1858 von einer Gruppe Goldschürfern am Zusammenfluss des Cherry Creek und des South Platte River gegründet (Abb. 3.14). Die Stadtgründer benannten ihre aus nur wenigen Zelten und einem Trampelpfad bestehende „Stadt“ nach JAMES W. DENVER, dem damaligen Gouverneur des Kansas Territory, zu dem die östlichen Teile des heutigen Colorados zählten. Weitere Goldfunde in diesen Gebieten

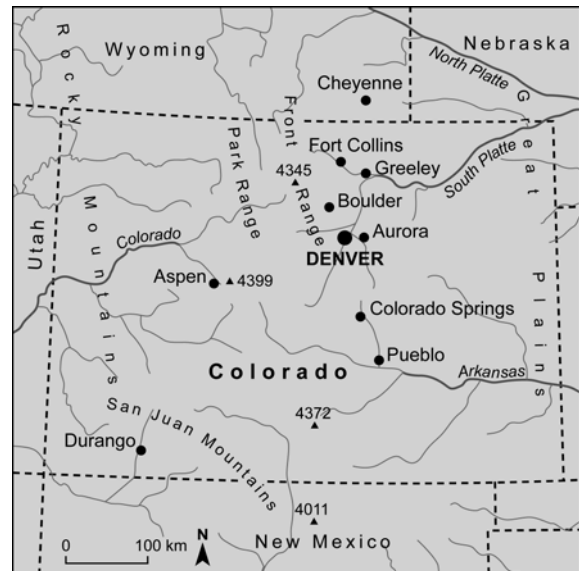


Abb. 3.14: Denvers Lage in Colorado.

brachten innerhalb von nur zwei Jahren (1858 – 1860) Masseneinwanderungen mehrerer hunderttausender Zuwanderer. Vor dem großen Goldrausch in Colorado boten die Rocky Mountains nur wenig, um Siedler anzuziehen. Die Berge waren lediglich für einige Trapper interessant, die hier auf Biberjagd gingen, um die für Herrenhüte begehrten Biberfelle zur Weiterverarbeitung verkaufen zu können. Der Goldrausch 1858 machte das bis dahin verschlafene Coloradogebiet schlagartig für weitere Zuwanderer interessant. Unter der Massimmigration litten besonders die Indianerstämme der Cheyenne und Arapaho. Die Führungsspitze von Denver verfolgte damals unter dem Gebietsgouverneur JOHN EVANS eine aggressive Politik gegenüber den benachbarten Indianerstämmen und beharrte darauf, dass die Eingeborenen das Gebiet zu verlassen hatten (NOEL 2000, S. 11ff).

Relativ im Abseits gelegen, war die junge Stadt Denver nur schlecht erreichbar. Die Ansiedlung eines Regionalbüros der Postkutschengesellschaft *Leavenworth and Pike's Peak Stage Company* verhalf Denver 1859 auf die Landkarte des damaligen Transportwesens. Die 1867 gegründete Handelskammer trat wenig später in Verhandlungen mit der *Union-Pacific-Eisenbahngesellschaft*, um die Stadt an das interkontinentale Schienennetz anzuschließen. *Union Pacific* sah jedoch für Denver keine

rosige Zukunft voraus und entschied sich gegen die Erweiterung ihres Schienennetzes in die zu weit südlich gelegene Stadt. Da die Eisenbahngesellschaft also nicht gewillt war, ihr Schienennetz zu erweitern, beschloss die Stadtverwaltung Denvers, sich auf eigene Kosten an das interkontinentale Schienennetz anzuschließen und die städtische Eisenbahngesellschaft *Denver Pacific* zu gründen. 1870 erreichte der erste *Denver-Pacific*-Zug die Stadt und sicherte Denver weiterhin einen Platz auf der Landkarte der USA. Bald kamen andere Eisenbahngesellschaften nach Denver, die ihre Schienennetze ins Hinterland der Rocky Mountains zu den verschiedenen Goldschürferstädten ausbauten. Denver wurde zum regionalen Verkehrsknotenpunkt und zum wichtigsten Versorgungszentrum im Gebiet um Colorado, Montana, Neu Mexiko, Utah und Kansas. Zwischen 1870 und 1890 stieg die Bevölkerung der Stadt von rund 5.000 auf 106.000 Einwohner. Innerhalb einer Generation war die Stadt nach San Francisco zur bevölkerungsreichsten im Westen der USA angewachsen. Neben dem Bergbau basierte Denvers Wirtschaft vor allem auf der Produktion und Weiterverarbeitung landwirtschaftlicher Güter. Brauereien, Bäckereien, Fleisch- und Lebensmittelverarbeitungsbetriebe machten die Stadt zum landwirtschaftlichen Zentrum der Region. Die Landwirtschaft ermöglichte hier auch die Existenz kleinerer Geschäfte für Farm- und Ranchausrüstungen, Stacheldraht, Windmühlen, Samen, Futter oder Pferdegeschirr (NOEL 1995, S. 9).

Die wirtschaftliche Depression von 1893 sowie die Aufhebung eines Gesetzes, das die Bundesregierung zum Kauf von Edelmetallen verpflichtet hatte, der so genannte *Sherman Silver Purchase Act*, beendeten schlagartig Denvers Aufstieg und wirtschaftlichen Boom. Denvers Stadtverwaltung versuchte daraufhin, den wirtschaftlichen Einbruch durch ökonomische Diversität aufzufangen. Schon um 1890 hatte man begonnen, auf die Tourismusbranche zu setzen und vermarktete die Region als *The Switzerland of America*. Touristen kamen des milden Klimas und der Szenerie wegen. Als Luftkurort zog Denver insbesondere lungenkranke Patienten an. Neben dem Tourismus förderte die Stadt während der wirtschaftlichen Krise auch weiterhin die Landwirtschaft. Besonders der Zuckerrübenanbau wurde unterstützt, nachdem die Bundesregierung ausländischen Zucker hoch besteuerte. Es entstanden viele Kleinbetriebe, die bis heute die Wirtschaft der Region prägen. Unter anderem hat auch der Familienbetrieb der Brüder SHWAYDER seine Wurzeln in dieser Zeit. Der kleine Betrieb zur Herstellung von Taschen und Koffern ist heute unter dem Markennamen *Samsonite* bekannt. – Die Viehbörse von Denver und die *National Western Stock Show* festigten Denvers Rolle als „Kuhstadt“ der Rocky Mountains. Nach 1900 begann Denvers Wirtschaft langsam wieder zu wachsen. Ein wirtschaftlicher Boom,

vergleichbar dem von 1870, setzte in Denver erst mit der Ölindustrie um 1970 ein (NOEL 2000, S. 114).

Die Ära SPEER (1904 – 1918): City Beautiful

ROBERT W. SPEER war *developer* und Immobilienmakler in Denver, bevor er 1904 zum Bürgermeister der Stadt gewählt wurde. 1908 und 1916 erfolgten seine Wiederwahlen. Das Bürgermeisteramt hatte er bis zu seinem Tod 1918 inne. Wie wohl kein anderer Bürgermeister der Stadt, setzte sich SPEER für eine Stadtplanung ein, die Denver lebenswerter und attraktiver gestalten sollte. Seine Ideen bezog er aus der damaligen City-Beautiful-Bewegung, die sich insbesondere durch neoklassizistische Architektur und großzügig angelegte Grünanlagen auszeichnete³⁹. SPEERS Stadtplanung bestand aus vier Stufen. Zunächst wurde im Stadtkern zwischen Colorados Kapitol und der County- und Stadtverwaltung ein öffentlicher Park für Denvers Bürger angelegt (Foto 3.1).



Foto 3.1: Öffentlicher Park mit Blick auf Colorados Kapitol. Foto: SCHEMIONEK 12/2002

Während der zweiten Stufe des Plans wurden dann ausgewählte Straßen, die von der Innenstadt zu verschiedenen *neighborhoods* führten, mit Tausenden von Bäumen zu Alleen umgestaltet. Neben dem ästhetischen Gesichtspunkt hatten die Bäume die Funktion, in einer semiariden Region die Temperaturen innerhalb der Stadt zu drosseln. In den größeren Stadtvierteln wurden in Stufe drei Parks und kleinere Bürgerzentren gestaltet. Die Parkanlagen wurden von Schulen, Bibliotheken, Feuerwehren, Kirchen und anderen gemeindlichen Einrichtungen in meist neoklassizistischer Architektur umgeben. SPEER war

³⁹ Eines der wohl bekanntesten Beispiele der *City-Beautiful*-Bewegung ist Washington, D.C. Regierungsgebäude und Museen neoklassizistischer Architektur umgeben die weitflächige Parkanlage *The Mall* im Zentrum der Stadt.

bewusst, dass Denver und sein Umland eine Einheit bildeten und dass Stadt und Umland nicht getrennt voneinander betrachtet werden konnten. Während der letzten Stufe der Realisierung seiner Pläne wurden daher großflächige Parkanlagen im Hinterland zu Naherholungszwecken erschlossen. Der progressiven Stadtplanung SPEERS ist es zu verdanken, dass die Stadtregion Denver ein eigenes Skigebiet und ein Freilufttheater für sommerliche Festspiele besitzt (NOEL 2000, S. 182).

SPEER verdoppelte während seiner Amtszeit die Grünflächen in Denver von 231 auf 479 Hektar, errichtete besonders in den ärmeren Stadtteilen unzählige Kinderspielplätze, ließ insgesamt 110.000 schattenspendende Bäume pflanzen, limitierte die Bebauungshöhe in Denver auf maximal zwölf Stockwerke und erließ im Jahr 1916 Richtlinien zur Verbesserung der Luftqualität. Die Sicht auf die Rocky Mountains war und ist ein ausschlaggebender Pluspunkt bei der Vermarktung Denvers besonders im Tourismusbereich und sollte daher weder durch Bauten noch durch Smog beeinträchtigt werden. Um der Stadt ein weiteres wirtschaftliches Standbein zu verschaffen, initiierte SPEER den Bau des *Municipal Auditorium*, das bei seiner Eröffnung 1908 das zweitgrößte nach *Madison Square Gardens* in New York war. Mit dem *Municipal Auditorium* wurde der Grundstein für Denver als Tagungs- und Kongresszentrum gelegt (NOEL 1995, S. 18).

SPEERS Stadtplanung war eine soziale Stadtplanung. Erholungsstätten, Parks, Tennis- und Spielplätze, Schwimmbäder oder Fußballfelder sollten nicht nur Privilegierten vorbehalten sein, sondern allen Mitbürgern, besonders den sozial schwächer gestellten. In Zeiten einer unsicheren Wirtschaft investierte die SPEER-Administration aus Sicht ihrer Kritiker Unsummen in unnötige stadtplanerische Maßnahmen. SPEER hingegen argumentierte, dass seine Stadtplanung eine Investition in die Zukunft der Stadt sei:

„[...] Denver can be made one of the ordinary cities of the country, or she can be made the Paris of America. It will cost money, but this investment will pay ten dollars for every one spent. Let us start with a plaza near the business center – have statues, trees, flowers – where our people and tourists may gather each evening under the most artistic electric lighting – near the spray from grand fountains and listen to the finest music in the land. [...] Then build not an ordinary, but an extraordinary drive or Appia Way to the mountains. [...] Take these forwards steps, and you will never turn back – our future greatness will be assured” (SPEER 1907, zit. aus NOEL 2000, S. 100f).⁴⁰

⁴⁰ [...] Denver kann zu einer ganz gewöhnlichen Stadt des Landes gemacht werden, oder aber zum Paris Amerikas. Dies wird Geld kosten, aber diese Investitionen werden sich auszahlen. Für jeden investierten Dollar werden zehn Dollar einkommen. Lasst uns mit einem Platz nahe des Geschäftszentrums beginnen – mit Statuen, Bäumen und Blumen – wo unsere Leute und Touristen jeden Abend unter der kunstvollsten Beleuchtung zusammenkommen können, nahe plätschernder Springbrunnen, wo man die schönste Musik des Landes hört. [...] Dann lasst uns nicht einen gewöhnlichen sondern einen außergewöhnlichen Weg oder eine Via Appia in die Berge bauen. [...] Unternimmt diese richtungsweisenden Schritte und ihr werdet nicht mehr umkehren – unsere zukünftige Größe wird gesichert sein.

SPEERS Stadtplanung hat sich bis heute nachhaltig positiv auf die Stadt Denver ausgewirkt. So nutzt heute die Stadt immer noch das groß angelegte System verschiedener Grünanlagen werbewirksam, um Besucher anzuziehen. Gegenwärtige Stadtplaner in Denver besinnen sich auf die SPEER-Ära zurück und fühlen sich zum Erhalt und zur Weiterentwicklung der vor einhundert Jahren begonnenen Stadtplanung verpflichtet (Interviews ALDRETE, SHELLEY).

Um im Transportwesen nicht den Anschluss zu verlieren, wurde 1929 unter Bürgermeister BENJAMIN F. STAPLETON der *Denver Municipal Airport* eröffnet. Der Bau stieß auf breite Kritik: Das Eisenbahnnetz sei völlig ausreichend, um sich fortzubewegen und es könne nicht angehen, dass die Stadt das Hobby einiger Neureicher subventioniere. Zudem sei der Flughafen ohnehin viel zu weit außerhalb im Osten der Stadt gelegen und schlecht erreichbar (NOEL 1995, S. 20; MURRAY 2002, S. 235ff). Trotz der schlechten Erreichbarkeit kamen zur Eröffnungsfeier im Oktober 1929 mehr als 20.000 Schaulustige. 1944 wurde der Flughafen in *Stapleton Airport* umbenannt, 1964 in *Stapleton International*. Mit der Eröffnung des neuen *Denver International Airport* (DIA) 1994 wurde der Betrieb auf *Stapleton International* eingestellt. Zurück blieb eine ungenutzte Fläche von 1.900 Hektar inmitten des heutigen Stadtgebiets. Seit 1995 hat man damit begonnen, hier einen komplett neuen und funktionellen gemischten Stadtteil nach den Konzepten des New Urbanism zu errichten (Forest City Development 1999, S. 3-10; vgl. 3.4.4). – Die 1930er und 1940er Jahre brachten militärische und bundesstaatliche Einrichtungen nach Denver und schafften in der Stadt die meisten Arbeitsplätze im bundesstaatlichen Verwaltungssektor nach Washington, D.C., was sich auch in der Bevölkerungsentwicklung der Kernstadt niederschlug (Abb. 3.15). Bis zum Ende des Kalten Krieges war das Beamtentum ein zuverlässiger Stabilisator in Denvers ständig schwankender Wirtschaft. Nach 1990 wurden dann jedoch insbesondere militärische Einrichtungen geschlossen und Bundesmittel fließen seitdem in geringeren Mengen nach Colorado. – Die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg war vom Ölboom gekennzeichnet. Mit Steuervergünstigungen machte sich die Stadt Denver als Standort für Firmensitze der Ölindustrie interessant und trat in direkte Konkurrenz mit Dallas und Houston in Texas. Die Ölproduktion in Colorado stieg bis in die 1970er Jahre stetig an. 1945 wurden fünf Millionen Barrels Rohöl gefördert, 1970 waren es 47 Millionen Barrels (NOEL 2000, S. 127ff). Bis Mitte der 1980er Jahre entstanden fast jährlich neue Hochhäuser im Innenstadtbereich und brachten Denver eine eigene Skyline. Unter dem enormen Bau

neuer Bürogebäude litten alte bauliche Strukturen in der Kernstadt. Die *Denver Urban Renewal Authority* (DURA) riss während der 1960er Jahren alte Gebäude nieder, in der Annahme, dass der moderne Zeitgeist auch für Denver das Beste sei. Die 1967 gegründete *Denver Landmark Preservation Commission* (DLPC) sowie die 1970 privat initiierte *Historic Denver Incorporation* (HDI) sensibilisierten Politiker und Bevölkerung für Denvers bauliches Erbe und konnten einige der verbliebenen älteren Gebäude und Stadtviertel vor den Abrissbirnen der DURA retten.

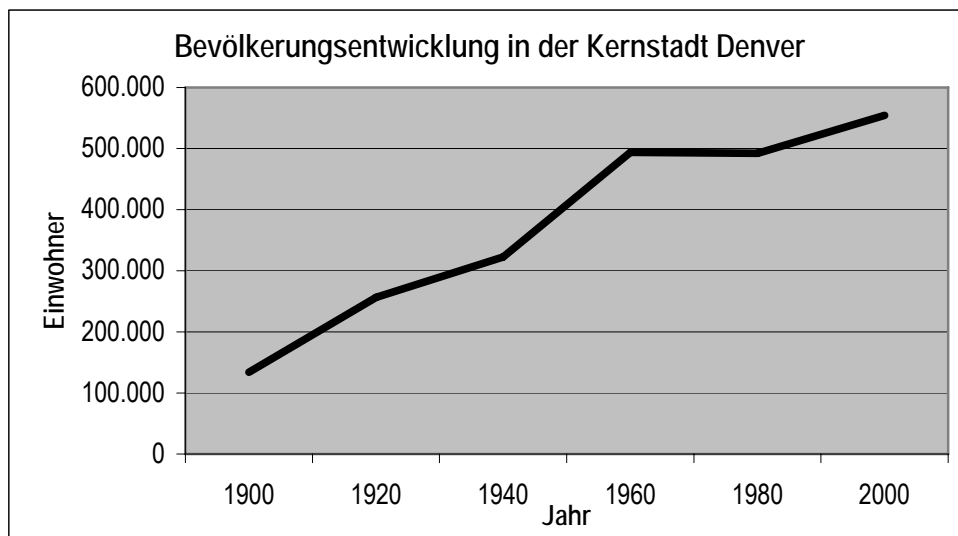


Abb. 3.15: Bevölkerungsentwicklung in der Kernstadt Denver. Quelle: US Census 2000.

Da die Stadt Denver und der Landkreis Denver eine administrative Einheit bilden (*City and County of Denver*), wirkte sich die Bevölkerungsabwanderung ab den 1960er Jahren aus der Kernstadt ins suburbane Umland weniger stark als beispielsweise in Atlanta aus (vgl. Abb. 3.2). Das Wachstum stagnierte lediglich. Im Zuge einer allgemeinen Bevölkerungszuwanderung seit den 1990er Jahre in die Stadtregion Denver verzeichnen auch die *City and County of Denver* wieder Bevölkerungszuwächse.

Mit dem Ölboom der 1970er Jahre entstanden nicht nur im Innenstadtbereich neue Bürogebäude. Auch im suburbanen Umland wurden neue weitflächige *office parks* errichtet, wie beispielsweise das *Denver Tech Center* (DTC) im Süden Denvers. Das im suburbanen Umland gelegene DTC wird als erster Konkurrent zur Kernstadt Denver um Wirtschaftskraft gesehen. Der Ölboom kann in Denver als eigentlicher Startschuss für die Suburbanisierung nach dem Zweiten Weltkrieg und für den heutigen Urban Sprawl angesehen werden (LEWIS 1996, S. 122). Mitte der 1980er Jahre sank der Ölpreis pro Barrel von 34 US-\$ im Jahr 1981 auf neun US-\$ im Jahr 1986. Der Ölboom war für Denver schlagartig vorbei. Arbeitslosigkeit und leerstehende Bürogebäude waren die Folge. Mitte der 1980er Jahre waren 30 Prozent der Büroflächen Denvers unbesetzt. Die 56 Stockwerke des 1984 errichteten Wolkenkratzers *Republic Plaza* standen fast vollständig leer (NOEL 1995, S. 23; NOEL 2000, S. 134; vgl. Abb. 3.16).

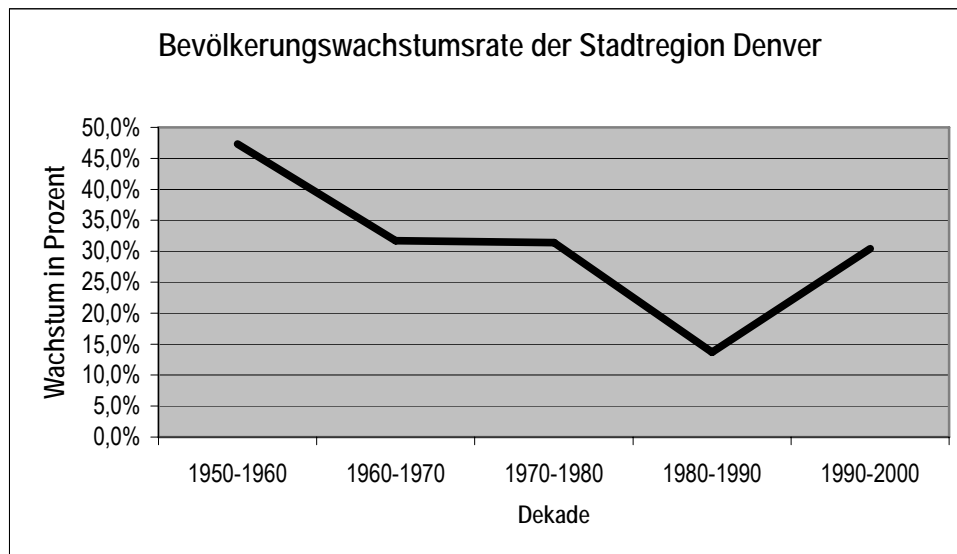


Abb. 3.16: Bevölkerungswachstumsrate der Stadtregion Denver 1950 – 2000. Quelle: US Census 2000. Deutlich erkennbar ist der durch die Ölkrise bedingte Abfall während der 1980er Jahre.

Wie bereits SPEER setzte FREDERICO PEÑA – der erste Bürgermeister hispanischer Abstammung (1983 – 1991) – in Zeiten einer schlechten Wirtschaftslage auf Investitionen für die Zukunft. Auf PEÑAs Initiative wurde der neue Flughafen *Denver International Airport* (DIA) außerhalb der Stadt gebaut sowie eine neue öffentliche Bibliothek, ein neues Kongresszentrum und ein Baseballstadion nahe der Innenstadt. Grünflächen und öffentliche Gebäude aus der SPEER-Ära wurden renoviert (NOEL 2000, S. 161). Anfang der 1990er Jahre erholte sich daraufhin die Wirtschaft in Denver. Der positive Trend wurde im Zuge des allgemeinen nationalen Wirtschaftswachstums verstärkt. Neue Zuwanderer und Unternehmen wurden neben Denvers Klima und der Lage nahe der Rocky Mountains besonders durch günstige Immobilienpreise und hohe Leerstandsrate in die Stadtregion angezogen.⁴¹ Mitte der 1990er Jahre zählte Denver zu den schnellst wachsenden Stadtregionen der USA. Die zur PMSA Denver gehörende Douglas County verzeichnete 1995 die höchste Zuwachsrate der Nation. Zwischen 1990 und 2000 lag das relative Bevölkerungswachstum bei über 100 Prozent (US Census 2000; vgl. Abb. 3.19).

Trotz des allgemeinen Bewusstseins, in einer außergewöhnlichen Naturlandschaft nahe der Rocky Mountains eingebettet zu sein und des Respekts gegenüber stadtplanerischen Errungenschaften der SPEER-Ära, ist es politischen Entscheidungsträgern

⁴¹ Denvers Lage am östlichen Fuß der Rocky Mountains auf einer Hochebene beschert der 1600 Meter hoch gelegenen Stadt (*Mile-High-City*) ein sonniges, kühles und trockenes Klima, mit einem Durchschnittsniederschlag von 330 Millimetern pro Jahr. Die Sonne scheint an 300 Tagen im Jahr. Warme Chinookwinde wärmen im Winter zwischen auftretenden Schneestürmen.

in der Stadtregion Denver bislang nicht gelungen, sich von anderen Städten hinsichtlich der heutigen Urban-Sprawl-Situation zu unterscheiden. Gegenwärtig gilt Urban Sprawl als eines der drängenden Probleme in der Stadtregion Denver (RUSK 2003, S. 13).

3.4.2 Suburbanisierung und Urban Sprawl

Der Suburbanisierungsprozess in Denver unterscheidet sich nicht wesentlich von anderen Prozessen in US-amerikanischen Städten. Lediglich beim Beginn der Suburbanisierung kann ein Unterschied ausgemacht werden. Da Ende des 19. Jahrhunderts mehr Menschen aus Gesundheits- als aus wirtschaftlichen Gründen in den Luftkurort Denver kamen, war ihre Ortsgebundenheit an die Innenstadt relativ schwach. In anderen Städten, beispielsweise in Atlanta, ließen sich Geschäftsleute in unmittelbarer Nähe zu ihrem Geschäft oder Büro in der *downtown* nieder. Erst nach einiger Zeit der wirtschaftlichen Etablierung konnten sie es sich leisten, ins suburbane Umland zu ziehen. Viele tuberkulose- und lungenkranke Neankömmlinge in Denver wählten eine Unterkunft etwas entfernt vom hektischen und überfüllten *Central Business District*. Bevorzugte Kleinstädte und *neighborhoods* mit eigenen Zentren waren die an Denver angrenzenden Ortschaften Arvada, Littleton, Englewood und Aurora (LEWIS 1996, S. 231; Abb. 3.17).

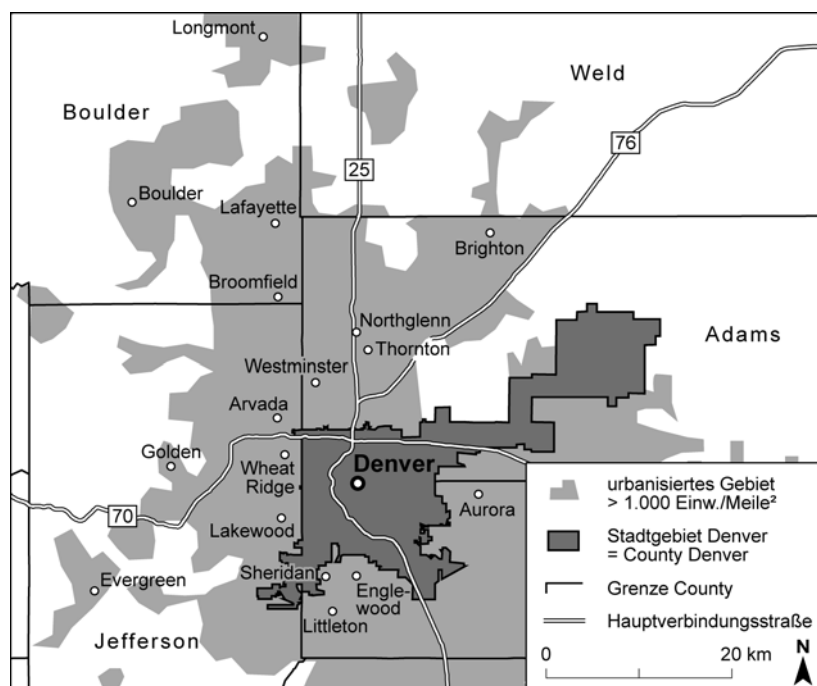


Abb. 3.17: Denver und seine Vororte.
Entwurf: C. SCHEMIONEK; Kartographie: J. BREUNIG

Anfang der 1880er Jahre begannen verschiedene Unternehmer, die Vororte mit Denver durch Straßenbahnen zu verbinden. Entlang der Linien entstanden wie überall in den USA Einfamilienhäuser und kleinere Geschäfte. Seinen Sozialstatus zeigte man durch die Entfernung zur Kernstadt. Je weiter entfernt man wohnte, desto höher war das zu entrichtende Entgelt für die Fahrkarte und desto höher war die soziale Schicht, der man angehörte (HAYDEN 2003, S. 71ff). Eine der bedeutenderen Straßenbahngesellschaften war die 1886 gegründete *Denver Tramway Company*, die zu Beginn des 20. Jahrhunderts ein 156 Meilen langes Schienennetz unterhielt. Die *Denver Tramway Company* hielt sich relativ lange und verlagerte später ihr Geschäftsfeld auf den Personennahverkehr mit Bussen. Erst 1970 kapitulierte sie endgültig vor der Übermacht des Individualverkehrs und wurde von dem neu gegründeten *Regional Transportation District* (RTD) aufgekauft (RTD 2004, S. 1; LEWIS 1996, S. 231f).

Die Stadt Denver war – trotz der Bemühungen unter Bürgermeister SPEER – zwischen den beiden Weltkriegen kein attraktiver Wohnstandort. Hauptsächlich fanden sich hier Bürogebäude, kleinere Geschäfte, Manufakturen und Fabriken in oft baulich unansehnlichem Zustand. Ärmere Stadtviertel umgaben diese Standorte der Wirtschaft. Bereits in den 1940er Jahren wurde daher suburbanes Wachstum von politischen und wirtschaftlichen Entscheidungsträgern propagiert und Revitalisierungsmaßnahmen der Innenstadt vorgezogen:

„It is easier to travel long distances to and from work, easier to build a new home amid cleaner surroundings than to put forth the effort to bring old neighborhoods up to rising standards of American residential requirements“ (LEONARD & NOEL 1990, S. 226)⁴².

Um dieselbe Zeit sprach sich auch eine Expertenkommission gegen den Bau weiterer Straßenbahnlinien aus, da die Zukunft dem Automobil gehöre. Die Weichen für Denvers suburbanes Wachstum wurden mit solchen Entscheidungen bereits vor dem Zweiten Weltkrieg gestellt. Wie in anderen US-amerikanischen Städten begann die Suburbanisierung, die zu dem heutigen Ausmaß an Urban Sprawl führte, auch in Denver um 1950. Günstige Eigenheimzulagen, der *Federal Highway Act*, Rassenunruhen und wirtschaftlicher Wohlstand (der weißen Mittelschicht) führten zu Kernstadtverfall und suburbanem Wachstum. Der weitere Ausbau des Straßennetzes förderte den

⁴² Es ist einfacher lange Distanzen zu und von der Arbeit zurückzulegen, einfacher neue Häuser inmitten einer sauberen Umwelt zu bauen, als die Bemühung voranzutreiben, alte Stadtviertel dem steigenden Standard amerikanischer Wohnbedürfnisse anzupassen.

Individualverkehr zunächst von den suburbanen Vororten in die Kernstadt, später immer öfter von Wohnsuburb zu Arbeitssuburb (LEWIS 1996, S. 232).

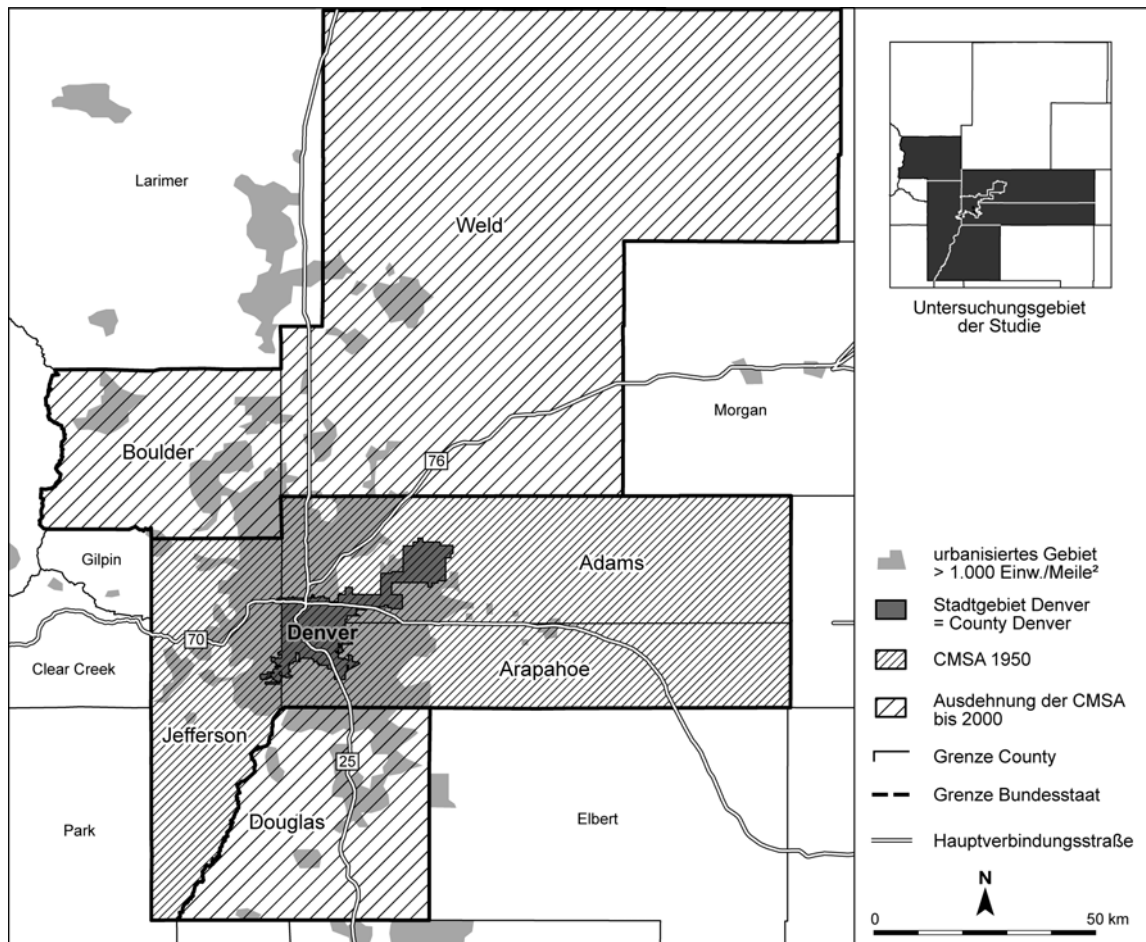


Abb. 3.18: Ausdehnung der CMSA Denver-Boulder-Greely 1950 – 2000.
Entwurf: C. SCHEMIONEK; Quelle: US Census 2000; Kartographie: J. BREUNIG.

Eine liberale Annektionspolitik ermöglichte es der Stadt bis 1974 ihre Grenzen zu erweitern und umliegende Städte einzugemeinden. Erleichtert wurde die Ausdehnung der städtischen Grenzen erheblich dadurch, dass die Stadt Denver und die sie umgebende Denver County eine administrative Einheit bilden (*City and County of Denver*; Abb. 3.18). Bis zum so genannten *Poundstone Amendment*, das 1974 von Colorados Parlament verabschiedet wurde und seitdem Denvers weitere Ausdehnung nahezu unmöglich macht, verfolgten Stadt und County eine recht progressive Stadtplanungspolitik, die die Organisation der gesamten Stadtregion zum Ziel hatte. Die vom *Denver Planning Office* formulierten stadtplanerischen Ziele und Maßnahmen waren unter anderem der Erhalt einer wirtschaftlich ausgeglichenen Stadtregion, die sozial gerechte Verteilung von Steuern, ein diverses Wohnraumangebot für verschiedene „Lebensstile“, ausgeglichene

administrative Machtverhältnisse und die Minimierung unnötig vieler Behörden und Sonderverwaltungen innerhalb der Stadtregion. Bis zum *Poundstone Amendment* ermöglichte Denvers liberale, aber nicht unbegrenzte Annektionspolitik, die Umsetzung dieser Ziele, die teilweise vergleichbar mit denen eines regionalen New Urbanism sind (Community Planning & Development Agency 2002, S. 4). Allerdings wäre Denver auch ohne das *Poundstone Amendment* langfristig nicht in der Lage gewesen, suburbanen Wachstum zu kontrollieren (LEWIS 1996, S. 121). Um die Stadt, speziell in den zur Denver County angrenzenden Countys, entstanden mehr und mehr administrativ eigenständige suburbane Gemeinden mit eigenen Bebauungs- und Planungsvorschriften. In den 1950er Jahren hatten diese Landkreise die Stadt Denver hinsichtlich der Bevölkerungswachstumsrate überholt, in den 1960er Jahren wohnten mehr Personen in den Countys als innerhalb der städtischen Grenzen von Denver, und in den 1970er Jahren überstieg das mittlere Haushaltseinkommen der Countys das der Stadt. Ende der 1970er und während der 1980er Jahre entstanden Arbeitsplätze in den neu gebauten *office parks* im suburbanen Umland. Die Bauträger von *Denver Technology Center*, *Greenwood Plaza* oder *Meridian Business Park* wetteiferten um Mieter für ihre Büroflächen, waren sich aber darin einig: „*The real enemy is downtown Denver*“ (LEWIS 1996, S. 122).

Das suburbane Wachstum wurde und wird in Colorado maßgeblich dadurch verstärkt, dass der Großteil steuerlicher Einnahmen der Gemeinden durch eine 7,9-prozentige Verkaufssteuer (*sales tax*, s. Kap. 2.1.4.4) erzielt wird. Gemeinden konkurrieren daher um die Ansiedlung von Einzelhändlern, besonders aber um großflächige Shoppingmalls, deren Bauherren steuerliche Vergünstigungen im Falle einer Ansiedlung zugesprochen werden. Diese Ansiedlungspolitik der Gemeinden fördert einen interkommunalen Wettkampf um Steuereinnahmen, den Verlust von Freiflächen, weiteren Individualverkehr zu neuen *shopping destinations* und Geschäftsschließungen in den Zentren der Kleinstädte. Bei zunehmendem Urban Sprawl steigen die Kosten für Ausbau und Erhalt der Infrastruktur der Gemeinden, die daraufhin weitere Gebiete für den Einzelhandel ausweisen. Die Folge ist ein Überangebot im Einzelhandelsbereich. *Developer* können sich jedoch finanzieller Vorteile durch steuerliche Abschreibungen erfreuen (Interview MUGLER).

Entwicklungen von 1980 bis 2000

Im Jahr 1950 bildeten die Stadt Denver und ihre angrenzenden Vororte einen kompakten Siedlungskörper mit 500.000 Einwohnern und einer Fläche von 270 Quadratkilometern (Abb. 3.18). 83 Prozent der Bevölkerung wohnten innerhalb der städtischen Grenzen,

deren Gebiet 74 Prozent der Siedlungsfläche ausmachten. Fünfzig Jahre später, im Jahr 2000, ist die Stadtregion Denver um nahezu das Fünffache auf 1.290 Quadratkilometer angewachsen. Dies entspricht einem Zuwachs um 374 Prozent. Die Stadtregion Denver zählt heute nach Angaben des US Census 2,4 Millionen Einwohner, womit der Zuwachs im Vergleich zu 1950 bei über 300 Prozent liegt. Die Stadt Denver trägt mit ihren 554.636 Einwohnern zur Gesamtbevölkerung der Stadtregion nur noch 25 Prozent bei (US Census 2000; RUSK 2003, S. 6). Trotz des enormen Wachstums der vergangenen Jahre (Abb. 3.19) ist die Bevölkerungsdichte der Stadtregion (Einwohner pro Quadratkilometer) nur um ein Sechstel gefallen. Andere US-amerikanische Stadtregionen haben bei vergleichbaren Bevölkerungszuwächsen weitaus mehr Land verbraucht (RUSK 2003, S. 7). Urban Sprawl definiert sich jedoch nicht nur über den Landverbrauch, sondern auch über Indikatoren wie Verkehrsproblematik oder sozialräumliche Segregation (s. Kap. 2.1). Umfragen unter Bewohnern der Stadtregion Denver haben gezeigt, dass Verkehrsstaus und lange Fahrtstrecken gegenwärtig eine der Hauptsorgen innerhalb der Region sind. Urban Sprawl hat mittlerweile „klassische“ urbane Sorgen weit hinter sich gelassen. Eine Umfrage des *Pew Center for Civic Journalism* (2000, S. 9) hat ergeben, dass in Denver „Urban Sprawl & Verkehrsproblematik“ mit 60 Prozent der Nennungen die erste Hauptsorge im Zusammenhang mit städtischen Problemen darstellt, gefolgt von „Kriminalität und Gewalt“ (9%), „Ausbildung“ (6%), „Umwelt“ (4%) und „Wirtschaft“ (3%; vgl. Colorado Environmental Coalition 2002, S. 8).

Im Jahr 2000 besaß ein durchschnittlicher Haushalt in der Stadtregion Denver 1,8 Pkws. Damit gibt es mehr angemeldete Pkws als Personen mit Führerschein (NOEL 2000, S. 189). Um sich in der Region fortbewegen zu können, sind die meisten der Bewohner (87 Prozent) vom Auto abhängig, da ein ÖPNV-System nicht effektiv in der ganzen Region betrieben werden kann. Seit 1980 ist die durchschnittlich benötigte Zeit, um zu einem Arbeitsplatz zu gelangen, um 20 Prozent auf 27 Minuten angestiegen. Pro Tag legen Denvers Autofahrer 46 Millionen Meilen zurück und verbringen pro Jahr 35 Stunden im Auto. Pendler stehen 72 Stunden pro Jahr im Stau, was nahezu zwei vollen Arbeitswochen entspricht (RUSK 2003, S. 6). Die Zunahme des Verkehrs wird durch Bevölkerungszuwachs sowie durch weitere funktionsräumliche Trennung verursacht. Die Bereiche „Wohnen“, „Arbeiten“ und „Einkaufen“ sind im suburbanen Umland Denvers voneinander getrennt und nur per Auto zu erreichen. Schulkinder sind von ihren Eltern

abhängig, die sie zur Schule und zu Nachmittagsaktivitäten im Pkw chauffieren müssen⁴³. Mehr Verkehr ist in den letzten beiden Jahrzehnten auch dadurch entstanden, dass eine steigende Anzahl verheirateter Frauen einem Beruf nachgeht, was einen Zweitwagen im Haushalt erforderlich macht. Mit dem Bau eines neuen Autobahnringes in den 1990er Jahren und der Verbreiterung bestehender Highways versuchte man Denvers Verkehrsprobleme zu lösen. Nach Beendigung der mehrjährigen Bauphase waren die neuen Straßen bei ihrer Eröffnung jedoch umgehend wieder verstopft (NOEL 2000, S. 198ff).

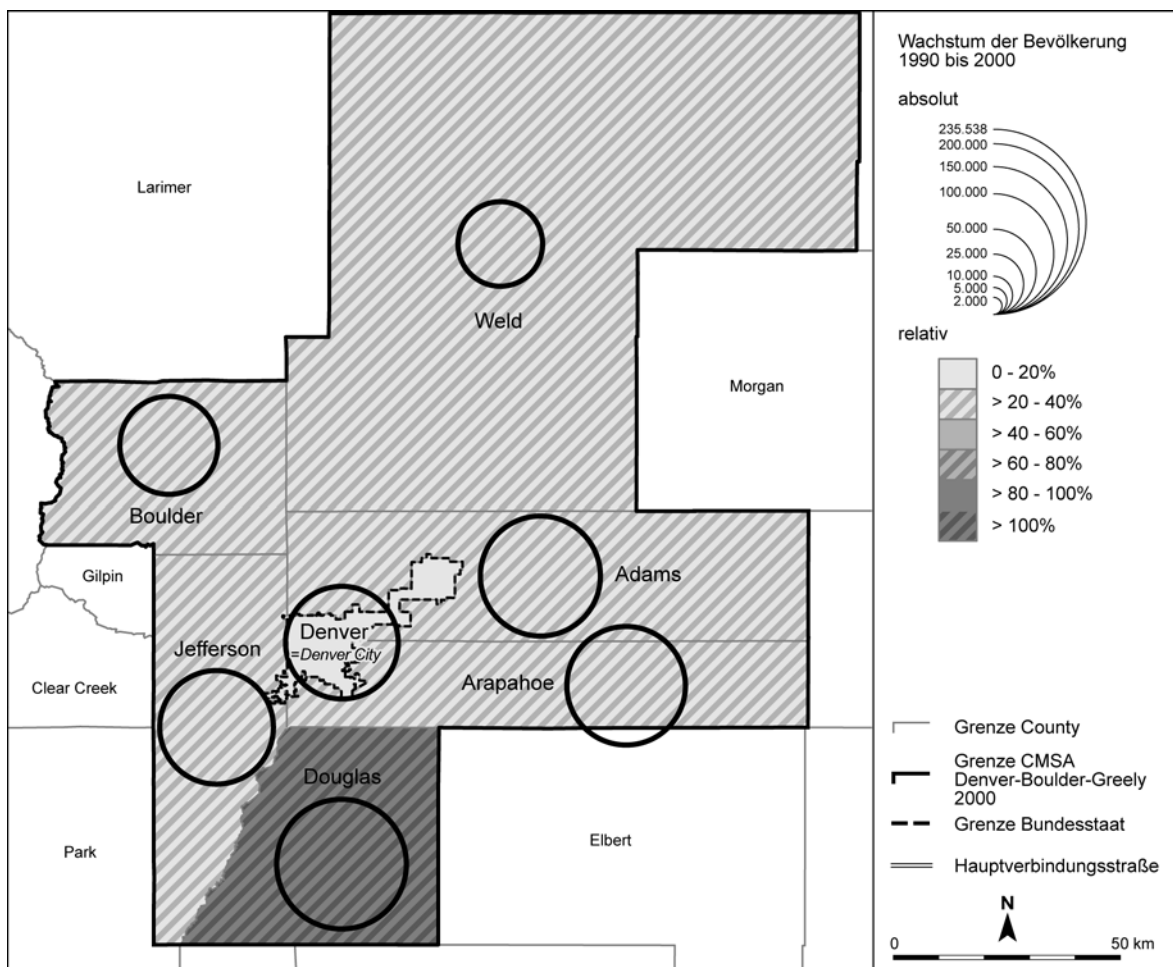


Abb. 3.19: Bevölkerungswachstum in der CMSA Denver-Boulder-Greeley 1990 – 2000.
 Entwurf: C. SCHEMIONEK; Quelle: US Census 2000; Kartographie: J. BREUNIG.

⁴³ Das Chauffieren der Kinder zu Freizeitaktivitäten am Nachmittag, wie Fußball oder Pfadfinder, hat den so genannten Begriff der *soccer mom* (*soccer* [engl.] = Fußball) geschaffen.

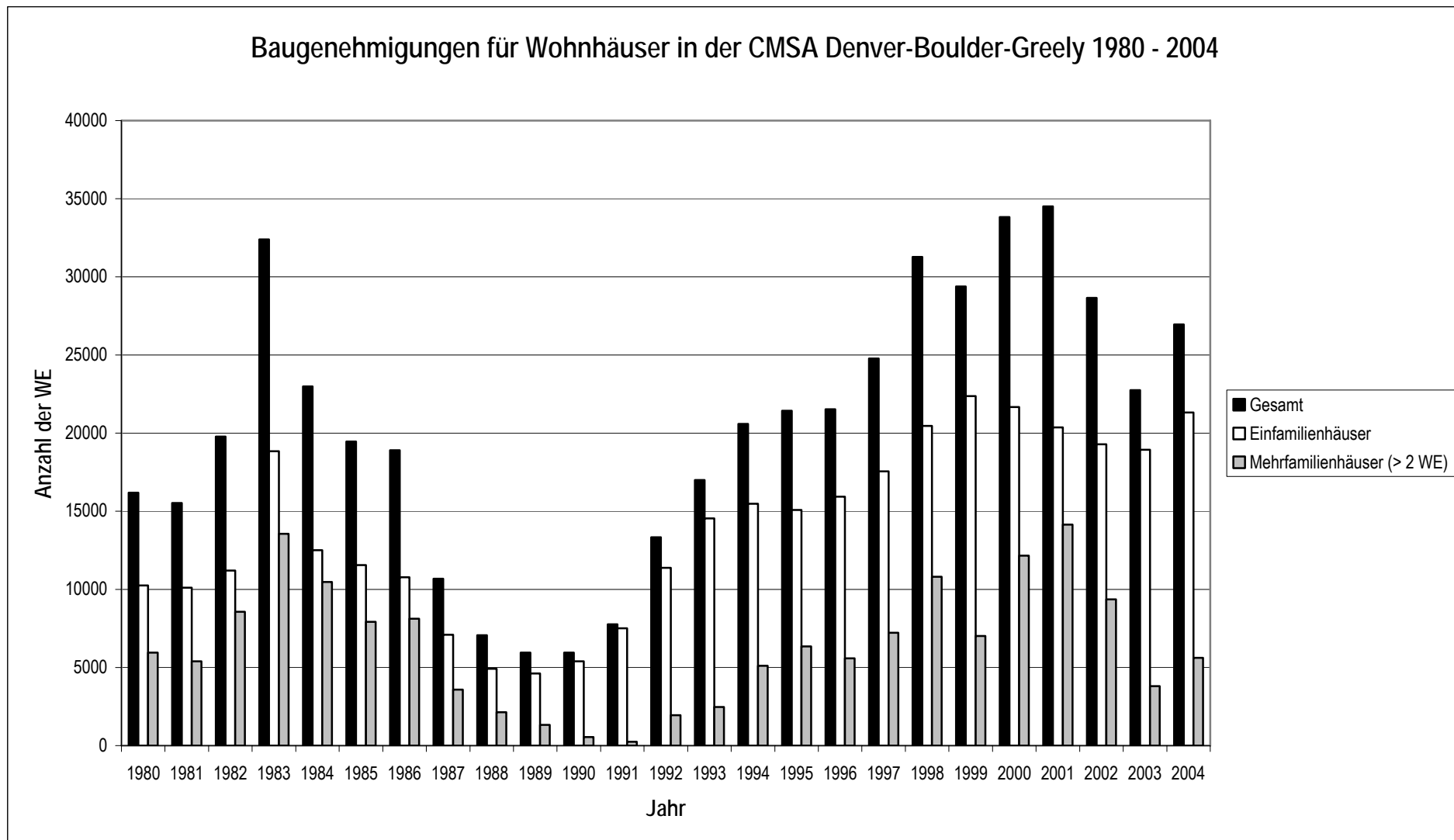


Abb. 3.20: Baugenehmigungen in der Stadtregion Denver 1980 – 2004. Auch in Denver wird der wirtschaftliche Aufschwung seit 1990 anhand der steigenden Baugenehmigungen deutlich. In Denver ist ein Abfall seit 2001 zu verzeichnen, der auf das Ende des Wirtschaftsbooms der 1990er Jahre hindeutet. Quelle: US Census 2000

Aus dem Flugzeug betrachtet wird ersichtlich, dass in der Stadtregion Denver die vorherrschende Wohnform das freistehende Einfamilienhaus ist. Sie spiegelt in gewisser Weise die bauliche Umsetzung des Wunsches nach *elbow room* wider, der im Westen der USA besonders ausgeprägt zu sein scheint (Interview WHITE; Abb. 3.20). Selbst in ärmeren Stadtvierteln dominiert das Einfamilienhaus über Apartmentwohnanlagen. Weiterhin erkennt man aus der Höhe, dass eine großräumige und relativ flache Hochebene eine Suburbanisierung nach Osten, unbehindert von natürlichen Begrenzungen, ermöglicht. Eine Ausdehnung nach Westen ist wegen der Rocky Mountains nur bedingt möglich.

Die Suburbanisierung Denvers hat sozial ungleiche Entwicklungen mit sich gebracht. Während neue Bebauung hauptsächlich an den äußersten Rändern der Stadtregion zu finden ist, kämpfen ältere Gemeinden mit fallenden Bevölkerungszahlen, wirtschaftlichem Niedergang und baulichem Verfall. Da die höchsten Gewinne mit neuen Einfamilienhäusern für das obere Einkommenssegment erzielt werden, investieren Baufirmen öfters in Projekte auf der grünen Wiese als in Revitalisierungsmaßnahmen bestehender *neighborhoods*. Für Familien aus sozial schwächeren Schichten besteht kaum die Möglichkeit, in Suburbs am äußeren Rand zu ziehen, da günstiger Wohnraum hier nicht vorhanden ist. Ihnen bleiben nur Wohnoptionen in älteren Stadtteilen. 65 Prozent der hispanischen Bevölkerung, die 18 Prozent der Gesamtbevölkerung der Stadtregion stellt, siedelt in den östlichen *inner ring suburbs*. Die meisten Personen schwarzer Abstammung wohnen in den östlichen *neighborhoods* der Stadt Denver (US Census 2000; DRCOG 2001, S. 3f; The Piton Foundation 2002; Abb. 3.21).

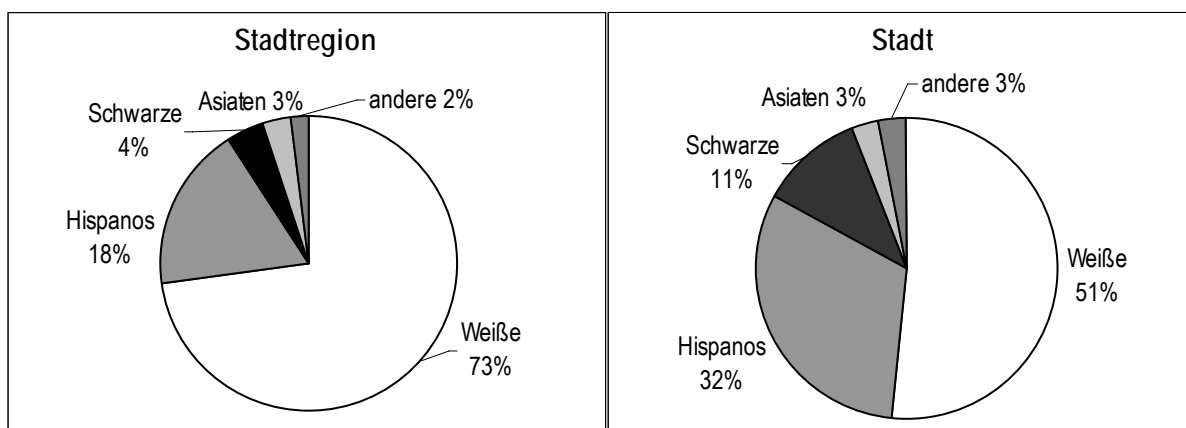


Abb. 3.21: Bevölkerungszusammensetzung in Stadtregion und Stadt Denver. Quelle: US Census 2000
 Ethnische Minderheiten der Stadtregion konzentrieren sich im Stadtgebiet.

Wohlhabende Gemeinden profitieren von ihrem Status und haben aufgrund der Kaufkraft ihrer Bewohner gute Argumente, *developer* zum Bau von Shoppingmalls in ihrer Nähe zu überzeugen. Die erzielten Verkaufssteuern wiederum kommen unmittelbar der Gemeinde zu Gute, die diese in bessere Schulen und kommunale Einrichtungen investieren kann. Wohlstand zieht nicht nur qualitativ hochwertigen Einzelhandel nach sich, sondern auch gut bezahlte Arbeitsplätze. In der Stadtregion Denver konzentrieren sich die einkommensstarken *neighborhoods* vornehmlich im Osten (RUSK 2003, S. 10).

Seit dem Ölboom der 1970er Jahre konnte sich Denver einen Ruf als wirtschaftsfreundlicher Standort sichern. Vorausschauend investierte man aber stets auch in kulturelle Einrichtungen wie Theater, Oper, Bibliotheken und Tagungszentren, um nicht einzig und allein auf die Wirtschaft fixiert zu sein. Ein diverses kulturelles Angebot, verbunden mit einem milden Klima und den benachbarten Rocky Mountains als Naherholungsgebiet zogen besonders während der 1990er Jahre Neankömmlinge nach Denver. Nach der Ölkrise der 1980er Jahre basiert Denvers Wirtschaft heute auf der Hightechbranche, dem (Ski-) Tourismus, der Luftfahrt und der Telekommunikation. Der Wirtschaftsboom der 1990er Jahre brachte *office parks*, Bevölkerung und Eigenheime ins suburbane Umland von Denver. Heute wird die Stadt von drei riesigen Vororten (*suburban giants*, LEWIS 1996, S. 85) flankiert: Aurora, Lakewood und Arvada. Aurora ist inzwischen zur drittgrößten Stadt Colorados herangewachsen und sieht sich in direkter Konkurrenz zu Denver. Lakewood wurde während der 1990er Jahre zur viertgrößten Stadt des Bundesstaates. Aber auch Denver gewann wieder an Bevölkerung und konnte zum ersten Mal nach 1970 im Jahr 2000 mehr als 500.000 Einwohner zählen. Bauliche Erneuerungen in der Innenstadt und Revitalisierungsmaßnahmen alter Warenhäuser zogen insbesondere einkommensstarke Gruppen nach Denver (*gentrification*). Innerstädtische Sportarenen, ein Aquarium und ein Freizeitpark ließen Denvers überregionale Bedeutung wachsen. Trotz oder wegen der Konkurrenz um Bevölkerung und Kaufkraft zwischen Kernstadt und Suburbs sowie zwischen den einzelnen Countys, ist die stadregionale Handelskammer um eine regionale Zusammenarbeit bemüht, damit die Stadtregion als wirtschaftliche Einheit vermarktet werden kann:

„The world sees Denver as you see it from an airplane – without artificial boundaries. We should treat it that way and deal together on common problems of air pollution, economic development, transportation, and water. We need to market Denver as a five-county metropolis and let prospects see all the alternatives. That’s a lot better than having each county try to build itself up by running down the

others” (RICHARD C. D. FLEMING 1992, Vorstandsvorsitzender des *Greater Denver Chamber of Commerce*)⁴⁴.

3.4.3 Regionale Planungsbemühungen und ihre Effizienz

Die meisten Planungen in Colorado finden auf lokaler Ebene statt. Eine übergeordnete Regional- bzw. Landesplanung fehlt fast vollständig. Die Gemeinden haben in Planungsangelegenheiten nahezu uneingeschränkte Freiheiten, da eine Überprüfung lokaler Bebauungspläne durch den Staat nicht stattfindet und die kommunale Eigenständigkeit in Colorado traditionell einen hohen Stellenwert besitzt. Die Verabschiedung regionaler Planungsgesetze durch das Parlament von Colorado wird durch diese Einstellung erheblich erschwert. Colorados Verfassung delegiert sämtliche Angelegenheiten bezüglich der Landnutzung an die unteren Ebenen der Countys und Gemeinden. Kommunale raumplanerische Entscheidungen haben lediglich die sehr allgemein gefassten Ziele „Gesundheit“, „Sicherheit“ und „Wohlstand“ bei baulichen Entwicklungen zu respektieren (KIRSCH 2002, S. 2). Eine Involvierung des Staates bei Planungsprozessen hat bislang nur in Form finanzieller Hilfen und der Weitergabe von Informationen an Gemeinden stattgefunden (Department of Local Affairs 2002; MUNSEY et al. 2002, S. 2).

Colorados Bevölkerung schenkt gegenwärtig Urban Sprawl große Aufmerksamkeit. Verschiedene Befragungen haben ergeben, dass Urban Sprawl mit Abstand die Hauptsorge von Bewohnern in zersiedelten Regionen darstellt. Wie in vielen anderen Staaten und Städten der USA ist man einerseits gegen weitere Überbauung landwirtschaftlicher Freiflächen und gegen den Zuzug neuer Bewohner, die wieder mehr Verkehr und überfüllte Straßen verursachen, andererseits ist man sich aber auch der Vorteile wirtschaftlichen Wachstums bewusst, dessen negativen Konsequenzen wie Urban Sprawl dann billigend in Kauf genommen werden. Anders als in Atlanta, haben die Befragungen verschiedener Experten aus der Stadtregion Denver ergeben, dass Colorados Bevölkerung ein besonderes Verhältnis zu der sie umgebenden Naturlandschaft hat. Diese Naturlandschaft ist für viele Bewohner Naherholungsgebiet, das es zu schützen gilt. Außerdem sind die meisten der Erholungssuchenden nicht gewillt, stundenlange Wegstrecken durch zersiedeltes Gebiet zurückzulegen, bis man freie Natur vorfindet. Unter

⁴⁴ „Die Welt sieht Denver, wie man es aus dem Flugzeug sieht – ohne künstliche Grenzen. Wir sollten es auch so behandeln und zusammen an gemeinsamen Problemen wie Luftverschmutzung, wirtschaftliche Entwicklung, Verkehr und Wasser arbeiten. Wir müssen Denver als eine aus fünf Countys bestehende Metropole vermarkten und vorausschauend alle Alternativen sehen. Das ist um einiges besser als der Versuch jeder County, sich alleine aufzubauen, indem sie die anderen niedermacht.“

anderem deswegen sind in Colorado viele Umweltschutzvereine entstanden, die sich der Aufgabe verschrieben haben, Urban Sprawl einzudämmen. Neben dem *Sierra Club Colorado* sind dies beispielsweise das *Colorado Sprawl Action Center*, die *Colorado Environmental Coalition* oder die *Colorado Public Interested Research Group*. Diese Umweltgruppen haben sich durch ihre Aktivitäten einen nicht zu unterschätzenden politischen Einfluss bei der gegenwärtigen Zersiedelungsdiskussion geschaffen (Interviews MYERS, SAGER, WHITE; JOHANSEN 2003, S. 23).

Dass Colorado für die Wachstumsproblematik sensibilisiert ist, zeigte sich schon in den 1970er Jahren während des Ölbooms. Die Ansiedlung immer neuer Unternehmen im suburbanen Umland führte schließlich zu einer Anti-Wachstums-Bewegung, die ihren Höhepunkt mit einer erfolgreichen Kampagne gegen die Ausrichtung der Olympischen Spiele 1976 erreichte. Weite Teile der Bevölkerung waren der Auffassung, dass die Olympischen Spiele weitere Bebauung fördern, Denver übermäßig international bekannt machen und folglich noch mehr Personen und Unternehmen anziehen würden (Interview ROBERTSON; LEWIS 1996, S. 82). Die Diskussion um Urban Sprawl ebte während der 1980er Jahre ab, da das Tagesgeschehen von der Ölkrise, Büroleerstandsdaten und der Suche nach Wirtschaftswachstum geprägt war. Während der 1990er Jahre ist die Urban-Sprawl-Diskussion im Zuge des rapiden städtischen Wachstums erneut aufgeflammt. Mit den zunehmenden Problemen um Zersiedelung und Urban Sprawl schenkt der Staat Colorado Planungsangelegenheiten in jüngster Zeit wieder mehr Aufmerksamkeit und hat mit ersten Maßnahmen, nicht jedoch mit Gesetzen, reagiert.

3.4.3.1 Bundesstaat Colorado

1994 gründete Colorados damaliger demokratischer Gouverneur ROY ROMER die *Smart Growth and Development Initiative*. Ziel der Initiative ist, bei verschiedenen Treffen Bürger, Regierungsvertreter, Geschäftsleute, Umweltschützer und Landwirte zusammenzubringen, um konsensfähige Wachstumsstrategien für Colorados Gemeinden zu entwickeln. Die erarbeiteten Ergebnisse, Lösungen und Empfehlungen der Treffen werden an den *Interregional Council (IRC)* zur Begutachtung weitergeleitet. Der IRC setzt sich aus Delegierten aus den verschiedenen Regionen Colorados zusammen, den Vorsitz hat der Gouverneur inne. Um alternative Wachstumsstrategien zu bewerben, vergibt die *Smart Growth and Development Initiative* jährlich Preise an Countys und Gemeinden, die

sich durch innovative und effektive Planungsprojekte hervorgetan haben (Office of Smart Growth 2002a, S. 5).

Nach Expertenansicht hat die *Smart Growth Initiative* maßgeblich dazu beigetragen, Colorados Bevölkerung über Urban-Sprawl-Probleme der 1990er Jahre kritisch zu informieren. Noch wichtiger sei jedoch, dass durch die Initiative die Zusammenarbeit zwischen der Landesregierung und den Lokalregierungen verbessert sowie das Misstrauen gegenüber dem Staat minimiert worden seien. Man geht davon aus, dass die Initiative einige gute Strategien für Colorados städtisches Wachstum hervorbringen wird. Bezweifelt wird jedoch, dass diese Strategien jemals in Gesetzesform umgewandelt werden. Sobald es für Gemeinden um umzusetzende staatliche Vorschriften geht, wird der Konsensgedanke hinfällig (Interviews UNSELD, WHITE). Selbst ROMER war Ende 1996 eher pessimistisch bezüglich Denvers suburbanen Wachstums. In der New York Times vom 30. Dezember 1996 sagte er: *“We’re likely to have one big sprawling city from Fort Collins to Colorado Springs.”*

Eine weitere Strategie, die Colorado als Gegenmaßnahme zu Urban Sprawl betrachtet, sind die *Land Trusts and Historic Preservation Efforts*. Mit der *land-trust*-Methode sollen bedeutende landwirtschaftliche, ökologische oder historische Freiflächen geschützt werden. Die Grundidee ist, dass ein Landbesitzer seine Nutzungsrechte an einer Freifläche an eine Treuhandgesellschaft spendet oder verkauft. Diese sichert ihm vertraglich zu, dass das Land zukünftig vor jeglicher Bebauung geschützt wird. Mit der Übertragung der Nutzungsrechte erhält der Landbesitzer vom Staat Colorado bedeutende Steuervergünstigungen. Gegenwärtig gibt es in Colorado 34 solcher Treuhandgesellschaften, die durch die Übernahme von Nutzungsrechten über 182 Quadratkilometer Land aus Privatbesitz vor Überbauung schützen konnten (Interview BERGMANN; Office of Smart Growth 2002a, S. 5).

Mit der Ausweisung spezieller *Historic Preservation Districts* versuchen Colorados größere Städte und insbesondere Denver ihre Bürger dazu zu motivieren, nicht in neue Suburbs am Stadtrand, sondern wieder verstärkt in bestehende innerstädtische alte *neighborhoods* zu ziehen. Seit Ende der 1980er Jahre hat die Stadt Denver die Revitalisierung bestehender Wohn- und Industriegebiete subventioniert. Bekanntestes Beispiel ist das Gebiet um die so genannte *Lower Downtown* in Denver, umgangssprachlich als *LoDo* bezeichnet. Ehemalige Fabriken und Warenhäuser – nahe des Bahnhofs – wurden in Apartments und Kneipen umgewandelt und motivieren heute

Personen besonders aus den Gruppen der *sinks* und *dinks*⁴⁵ zum innerstädtischen Wohnen (Foto 3.2; LEONARD 2000, S. 137ff)

Die *Land Trusts and Historic Preservation Efforts* gelten unter Experten als sinnvolle Maßnahmen, unbebautes Land zu schützen, sind aber begrenzt in ihrer Effektivität. Verglichen mit den durch Urban Sprawl verbrauchten Flächen machen die geschützten Flächen durch *land trust* und *historic preservation* nur einen Bruchteil aus. Als integraler Bestandteil eines übergeordneten Regionalplans können diese Bemühungen jedoch erfolgreich zur Verminderung der Zersiedelung beitragen.



Foto 3.2: Historic Preservation District Lower Downtown (LoDo) in Denver: In Apartments und Bars umgestaltete ehemalige Warenhäuser, im Hintergrund: innerstädtisches Baseballstadion.
Foto: SCHEMIONEK 12/2002.

Colorados Bevölkerung steht Urban Sprawl nicht ohne Meinung gegenüber. Dies zeigt auch die *Great Outdoors Colorado Ballot Initiative*. In fast allen westlichen Bundesstaaten der USA hat die Bevölkerung die Möglichkeit, Volksabstimmungen durchzuführen. 1992 stimmten 58 Prozent der wahlberechtigten Bürger Colorados dafür, dass Lottereeinnahmen zukünftig für den Schutz von Freiflächen und Nationalparks verwendet werden sollen. Bis Ende der 1990er Jahre wurden mehr als 40 Millionen US-\$ jährlich für solche Maßnahmen ausgegeben. Ein Großteil kam dabei auch den *land trusts* zu Gute. Die *Great Outdoor Colorado Ballot Initiative* zeigt, dass die Bevölkerung unmittelbaren Einfluss bei Fragen bezüglich der Landnutzung haben kann (Interviews BERGMAN, UNSELD).

⁴⁵ *sinks* und *dinks*: Abkürzungen für “*single income no kids*” und “*double income no kids*”

Der republikanische Gouverneur BILL OWENS gründete im Jahr 2000 das *Office of Smart Growth* (OSG), um von staatlicher Seite auf Colorados enorme Zersiedelung zu reagieren. Aufgabe des OSG ist, schnell wachsenden Gemeinden technische und finanzielle Hilfe zu gewähren. Besonders Gemeinden, denen eine fundierte Landnutzungsplanung fehlt, sollen von dem OSG profitieren. Problematisch ist auch hier wieder, dass das OSG an sich eine gute Maßnahme ist, es aber keine Machtbefugnisse besitzt, Ideen und Planungen per Gesetz umzusetzen. Kritisiert wird außerdem, dass OWENS Engagement im *Smart-Growth*-Bereich eher Augenwischerei sei. Zu diesem Schluss kann man kommen, wenn man seine finanziellen Unterstützer während seines Wahlkampfes sieht, die zu einem Großteil aus der Bauwirtschaft stammen. Außerdem habe er während seiner politischen Karriere in Aurora das dortige suburbane Wachstum vorangetrieben (Interview RICHSTONE). Selbst die OSG-Mitarbeiter sagten aus, dass ihre Behörde ohne Machtbefugnisse mehr oder weniger ineffektiv sei. Man bringe gute Ideen hervor, die aber nicht – zumindest bei der gegenwärtigen Gesetzeslage – umsetzbar seien (Interview BERGMANN, UNSELD).

Finanzielle Mittel vom OSG werden an Gemeinden im Rahmen des *Colorado Heritage Planning Grant Program* vergeben. Belohnt werden solche Gemeinden, die eine „kooperative multi-jurisdiktionale Planung“ verfolgen. Jährlich stehen für diesen Wettbewerb 735.000 US-\$ zur Verfügung. Technische Hilfe wird in Form von Informationsvermittlung oder Diskussionsforen gegeben (Office of Smart Growth 2002b).

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Staat Colorado verschiedene Maßnahmen verfolgt, die sich gegen Urban Sprawl richten, die bisher aber in ihren Auswirkungen beschränkt sind. Problematisch ist zudem, dass der Staat noch keine übergeordneten Gesetze erlassen hat, die die Gemeinden zu alternativen Planungsmaßnahmen zwingt. Die Eigenständigkeit der Gemeinden ist im Zusammenhang mit Urban Sprawl hinderlich. Solange es in Colorado an einer übergeordneten Raumplanung fehlt, wird sich Urban Sprawl nicht effektiv aufhalten lassen können. Auch in Zukunft werden die nicht aufeinander abgestimmten Einzelentscheidungen vieler Gemeinden zum weiteren Wachstum der gemeinsamen Stadtregion führen.

3.4.3.2 Denver Regional Council of Governments (DRCOG)

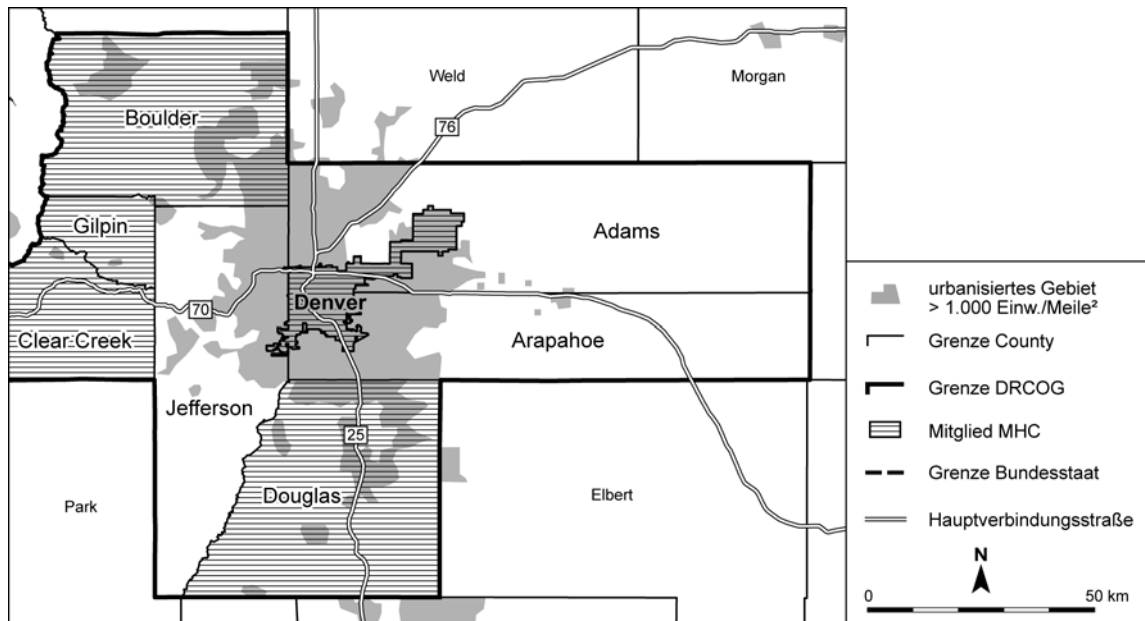


Abb. 3.22: Der administrative Zuständigkeitsbereich von DRCOG.
Entwurf: C. SCHEMIONEK; Quelle: DRCOG 2000a; Kartographie: J. BREUNIG.

Der *Denver Regional Council of Governments* (DRCOG) wurde 1955 als freiwilliger Zusammenschluss von Regierungen verschiedener Countys und Gemeinden aus der Region um Denver gegründet. Ziel war die Schaffung eines Diskussionsforums, in dem der Stadtregion Vorrang gegenüber einzelnen Gemeinden gegeben werden sollte. Heute gehören dem DRCOG zehn Countys und 43 Gemeinden an (Abb. 3.22). Hauptbeschäftigungsfelder sind städtisches Wachstum, Verkehr, Umwelt, Betreuung älterer Bewohner, Erhebung, Verwaltung und Weitergabe stadtreionaler Daten sowie Prognostik hinsichtlich weiteren Wachstums. Der 52-köpfige Aufsichtsrat setzt sich aus je einem Delegierten pro teilnehmender Regierung zusammen. Mit neun Countys ist die Fläche des DRCOG größer als die vom US Census definierte PMSA Denver, die sich aus fünf Countys zusammensetzt⁴⁶. Der DRCOG finanziert sich über die Mitgliedsbeiträge seiner 52 Teilnehmer sowie über bundesstaatliche Subventionen. Vom Staat Colorado werden so gut wie keine finanziellen Mittel gezahlt (Interview MUGLER; DRCOG 2000b).

Als offizieller Ansprechpartner der Bundesregierung in stadtreionalen Angelegenheiten ist der DRCOG für die Erstellung eines Regional- und Verkehrsplans sowie für die Planung der Wasserversorgung innerhalb der Region verantwortlich. Auf

⁴⁶ Countys der PMSA Denver: Denver, Adams, Arapahoe, Douglas, Jefferson

Grundlage dieser Pläne haben die DRCOG-Mitglieder im Jahr 1995 die so genannte *Metro Vision 2020* verabschiedet. *Metro Vision 2020* ist eine Langzeitstrategie für das zukünftige Wachstum der Region Denver. Die Grundidee dabei ist, Methoden für die Landnutzung speziell in und um Denver zu entwickeln, um einerseits von einem weiteren Wachstum bis zum Jahr 2020 profitieren zu können, ohne jedoch andererseits die bisherigen Urban-Sprawl-Entwicklungen weiterzuführen. Bislang leidet die Region Denver unter einer unkoordinierten Regionalplanung. Entscheidungen der einzelnen Regierungen von Gemeinden und Countys sind nicht aufeinander abgestimmt, werden stets zum Vorteil der eigenen Gebietskörperschaft getroffen und haben selten das Wohlergehen der gesamten Region im Blick. *Metro Vision 2020* versucht, die Kommunen ansatzweise zu einen und ihre einzelnen lokalen Planungen vorteilhaft in den gemeinsamen Regionalplan einfließen zu lassen (DRCOG 1999, DRCOG 2000b). Aufgrund des hohen Stellenwerts der kommunalen Eigenständigkeit in Colorado, stellt *Metro Vision 2020* keine Forderungen an die Gemeinden, gesetzliche Regularien im Zusammenhang eines gemeinsamen Regionalplans umzusetzen. Vielmehr wird an die freiwillige Teilnahme appelliert, die in *Metro Vision 2020* definierten Ziele zu erfüllen. Die Ziele sind hoch und ambitioniert. Kernstück der Regionalplanung ist die Implementierung einer städtischen Wachstumsgrenze. Neue Bebauung durch den Zuzug von schätzungsweise 900.000 neuen Bürgern bis 2020 soll den städtischen Siedlungskörper von gegenwärtig circa 1.300 Quadratkilometer auf nicht mehr als 1.940 Quadratkilometer anwachsen lassen. Es ist vorgesehen, nur 548 Quadratkilometer an Freiflächen zu überbauen. Dies bedeutet, dass der Großteil neuer Bebauung innerhalb der Grenzen der jetzigen Stadtregion stattfinden wird. Addiert man das in den Plänen der einzelnen Gemeinden ausgewiesene Bauland, werden ohne Regionalplanung in den kommenden 20 Jahren 3.106 Quadratkilometer überbaut sein (LEWIS 1996, S. 156). Der sparsame Umgang mit der Ressource „Land“ soll dazu beitragen, kostspielige Infrastruktur nicht unnötig ausweiten zu müssen, tägliche Fahrtstrecken zu verringern, Luftqualität zu verbessern und Freiflächen zu schützen. Neben der Schaffung einer städtischen Wachstumsgrenze definiert *Metro Vision 2020* fünf weitere Ziele, die bis zum Jahr 2020 erfüllt sein sollen (DRCOG 2000a, S. 2):

1. Ein System von Freiflächen soll sich über die Stadtregion verteilen, um der städtischen Bevölkerung Erholung und Freizeitaktivitäten nahe bzw. innerhalb der Stadtregion zu ermöglichen. Freiflächen sollen zudem helfen, eine sichtbare Abgrenzung zwischen Stadt und Land zu bilden.

2. Freistehende Gemeinden außerhalb der Stadtregion (z.B. Boulder; Kap. 3.4.3.3) sollen nicht mit dieser zusammenwachsen, aber durch ein effektives Transportsystem mit ihr verbunden sein.
3. Alternative Transportmöglichkeiten sollen in Zukunft dazu beitragen, die Automobilabhängigkeit zu verringern. Schnellstraßenbahnen, ein ÖPNV-Netz, Fahrrad- und Fußgängerwege sollen weiter ausgebaut und dem bestehenden Verkehrswesen zugefügt werden.
4. Im Laufe der nächsten beiden Jahrzehnte sollen über die Stadtregion verteilt verschiedene Zentren entstehen. Diese Zentren sind funktionell gemischt, fußgängerfreundlich und per ÖPNV einfach zu erreichen. Ihre Bebauungsdichte ist im Vergleich zum regionalen Durchschnitt höher. Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten und kulturelle Einrichtungen sollen Personen aus umliegenden Stadtgebieten anziehen.
5. Luft- und Wasserqualität sollen merklich verbessert und nicht durch weiteres Wachstum beeinträchtigt werden.

Problematisch ist, dass *Metro Vision 2020* bislang keine fundierten Strategien aufweist, die formulierten Ziele umzusetzen. Bei der Einhaltung der städtischen Wachstumsgrenze sowie den Standards im Umweltschutz ist man auf die freiwillige Mitarbeit der Kommunen und Countys angewiesen. Es gibt keine Machtmittel, die eingesetzt werden könnten, wenn Regierungen die Ziele von *Metro Vision 2020* nicht erfüllen oder respektieren. Ohne eine regionale Planungsbehörde mit Entscheidungsgewalt ist es zweifelhaft, ob die Ziele bis zum Jahr 2020 verwirklicht werden können. Obwohl befragte Experten aussagten, dass Denvers Urban-Sprawl-Probleme nur von einer regionalen Ebene aus koordiniert und gelöst werden können, sind gegenwärtig keine politischen Bemühungen zu erkennen, die kommunale Eigenständigkeit zu beschneiden und neue Gesetze, die einen Regionalismus fördern würden, auf den Weg zu bringen (Interviews MUGLER). Daher lesen sich weite Teile der *Metro Vision 2020* noch immer wie ein leicht interpretierbares Gesetz, dessen Nichteinhaltung keine Konsequenzen, sondern bestenfalls noch Vorteile für die Kommunen mit sich bringt (DRCOG 2000a, S. 7ff):

„[...] local control over the decisions that determine where growth will occur should be retained. Metro Vision recognizes the variety of communities and living environments in the Denver region [...]. It attempts to complement communities' visions, while offering a regional context in which to make more effective decisions about growth and development. [...] Strategies recognize the need for local control [...] and would not require new state legislation. Strategies are based on the

*voluntary, flexible, collaborative and effective local implementation of Metro Vision.*⁴⁷

Die Ziele und Ideen, die der DRCOG in *Metro Vision 2020* ausarbeitet, werden von Experten im Allgemeinen als positiv bewertet. Verglichen mit anderen Regionalplänen US-amerikanischer Stadtregionen, sei *Metro Vision* sehr progressiv. Als problematisch gilt jedoch ihre Umsetzung in einer Region, die seit Jahren als administrativ zerschnitten gilt und in der interkommunale Zusammenarbeit keine lange Tradition besitzt (Interview UNSELD; LEWIS 1996, S. 86ff). Vorteilhaft für den DRCOG ist sein Zuständigkeitsbereich, der größer als die vom US Census definierte Fläche der MSA Denver ist. Im Vergleich zu Atlantas Regionalplanungsbehörden GRTA und ARC wird der DRCOG nicht zu einer Kernregion innerhalb einer Stadtregion, deren äußere Countys unkontrolliert weiter wachsen können, während man in der Kernregion eine progressive Stadtplanungspolitik betreibt.

Unter der Einsicht, dass das Prinzip der Freiwilligkeit womöglich nicht zu den erwünschten Zielen der *Metro Vision 2020* führen wird, haben im August 2000 die Countys Boulder, Gilpin, Clear Creek, Douglas und Denver den so genannten *Mile High Compact* unterzeichnet (Abb. 3.22). Die sechs Countys sowie 31 Gemeinden binden sich darin vertraglich zusammen zu arbeiten, um zukünftig städtisches Wachstum besser zu kontrollieren. Unter anderem erklären sich die unterzeichnenden Gebietskörperschaften dazu bereit, städtische Wachstumsgrenzen festzulegen und detaillierte Landnutzungspläne auszuarbeiten, die sich in den Kontext von *Metro Vision 2020* integrieren lassen. Bei Vertragsbruch drohen Klagen vor Gericht. Dieser kommunale Kooperationsvertrag ist in den USA bislang einmalig. Problematisch ist jedoch, dass ausgerechnet die äußeren Countys der Stadtregion (Jefferson, Adams und Arapahoe) nicht zu den Unterzeichnenden gehören. Sie sind es aber, in denen voraussichtlich zukünftiges Wachstum stattfinden wird. Besonders in Adams und Arapahoe findet sich gen Osten mehr als genügend Raum, um weitere Bebauung zu beherbergen (Interview BERGMAN).

⁴⁷ [...] lokale Kontrollen über Entscheidungen, die festlegen, wo Wachstum auftreten wird, sollen beibehalten werden. *Metro Vision* erkennt die Mannigfaltigkeit der Gemeinden und Lebensbedingungen in der Region Denver [...]. Sie versucht, kommunale Sichtweisen zu ergänzen, indem ein regionaler Kontext angeboten wird, innerhalb dessen mehr effektive Entscheidungen über Wachstum und Entwicklung getroffen werden. [...] Strategien erkennen die Notwendigkeit lokaler Kontrollen [...] und erforderten keine neue staatliche Gesetzgebung. Strategien basieren auf Freiwilligkeit, flexiblen, gemeinschaftlichen und effektiven lokalen Ausführungen von *Metro Vision*.

3.4.3.3 Stadtplanungspolitik in Boulder, Colorado

Seit den 1950er Jahren verfolgt die Stadt Boulder und die sie umgebende County Boulder eine progressive Stadt- und Regionalplanungspolitik. Als Teil der zusammengeführten PMSAs Denver-Boulder, liegt die knapp 95.000 Einwohner zählende Universitätsstadt etwa 45 Kilometer entfernt nordwestlich von den suburbanen Ausläufern der Stadtregion Denver (Abb. 3.23). Da Stadt und Landkreis Boulder bezüglich Raumplanungsangelegenheiten führend in Colorado sind und sie sich aufgrund dessen vom

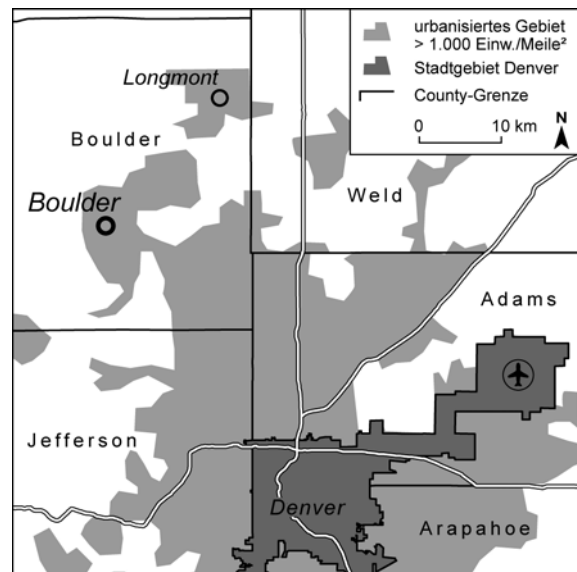


Abb. 3.23: Die Stadt Boulder im Nordwesten der Stadtregion Denver.

sonst üblichen Urban Sprawl im westlichen Colorado unterscheiden, wird im Folgenden näher auf die Planungspolitik Boulders eingegangen.

Erste Planungsbemühungen gehen auf das Jahr 1910 zurück, als die Stadt den Landschaftsgestalter FREDERICK LAW OLNSTEDT, Jr., anheuerte, um das städtische Erscheinungsbild zu verbessern (*The Improvement of Boulder, Colorado*; NOEL 2000, S. 197). – Um das montane Umland der Stadt vor Suburbanisierung zu schützen, setzte sich Ende der 1950er Jahre eine Gruppe Aktivisten (*People's League for Action Now – PLAN*) mit ihrem Plan durch, eine so genannte *blue line* auf der Isolinie von 1753 Metern über NN um die Stadt Boulder zu ziehen. Städtische Infrastruktur wie Wasser- und Abwasserversorgung stehen seitdem oberhalb dieser Linie nicht zur Verfügung. Die *blue line* garantiert auch heute noch, dass die Berglandschaft mit ihren Gipfeln in der Boulder County nicht überbaut wird.

1967 wurde Boulder zur ersten Stadt in den USA, die Frei- und Grünflächen aufzukaufen begann. Bürger stimmten einer einprozentigen Erhöhung der Verkaufssteuer zu, mit deren neuen Zusatzeinnahmen unbebautes Land am Stadtrand aufgekauft werden sollte. Seit den 1970er Jahren hat Boulder mit diesem *Open Space Program* 10.100 Hektar Land aufgekauft und um die Stadt einen Grüngürtel geschaffen, der als städtische Wachstumsgrenze fungiert. Der Stadt ist es durch rigide Vorschriften nahezu unmöglich,

Grundstücke im Grüngürtel wieder zu verkaufen und zur Bebauung freizugeben (ZASLOWSKY 1995, S. 25). Eine Bürgerinitiative führte 1976 zu der erfolgreichen Abstimmung, Boulders Bevölkerungswachstum auf zwei Prozent jährlich zu beschränken. Unter dem so genannte *Danish Plan*, in Anlehnung an den Stadtrat und Initiator der Bewegung PAUL DANISH, können pro Jahr lediglich 600 neue Wohneinheiten innerhalb der Stadtgrenzen entstehen. Gegenwärtig überlegt man, ebenso kommerzielle Bebauung zu limitieren (Interview RICHSTONE). Übergeordnetes Ziel der Beschränkungen ist es, die Zahl der Einwohner nicht über 100.000 anwachsen zu lassen. Gegenwärtig wohnen 94.673 Personen in der Stadt (US Census 2000).

Wie Portland, Oregon (s. Kap. 3.5), hat sich auch Boulder im Laufe seiner Planungstradition nationales Ansehen erarbeitet und gilt mit seinen Ideen als Vorbild für andere US-amerikanische Städte und Stadtregionen. In Zeiten starken städtischen Wachstums gelingt es Boulder bis heute, eine belebte Innenstadt zu unterhalten und nicht dem üblichen Trend der Zersiedelung zu folgen. Nach Ansicht befragter Experten wirkt sich die Kombination verschiedener Faktoren in Boulder positiv auf die städtische Entwicklung aus. Als Universitätsstadt gilt Boulder eher als „linksgerichtet“ und Umweltschutzaspekte spielen im Alltag der Bürger eine größere Rolle. Die Stadt hat eine fast 100-jährige Planungstradition, zu deren Fortführung sich die städtischen Verwaltungen auch zukünftig verpflichtet fühlen. Stadt und County verfolgen beide die gleichen Ziele einer umweltfreundlichen Stadtplanung, kooperieren miteinander und arbeiten nicht gegeneinander. Gemeinden müssen ihre Bebauungspläne zur Überprüfung der Boulder County vorlegen. Auch hier zeigt sich wieder, dass eine übergeordnete Planungsinstanz sinnvoll bei der Regulierung städtischen Wachstums sein kann und dass alternative Planungsideen nur dann umsetzbar sind, wenn ein breiter Konsens unter der Bevölkerung besteht.

Boulders Planung hat jedoch auch Schattenseiten. Die Limitierung im Bevölkerungswachstum treibt Preise für Grundstücke und Häuser in die Höhe. Günstigen Wohnraum versucht man dadurch zu erhalten, in dem man *developer* verpflichtet, 20 Prozent ihrer Hausbauten als günstigen Wohnraum anzubieten (City of Boulder 2001, S. 13). Dennoch ist Boulder zu einem überdurchschnittlich teuren Wohnort geworden. – Während der 1990er Jahre sind besonders im Bildungs- und Hightechsektor neue Arbeitsplätze entstanden. Nach Angaben des städtischen Planungsbüros finden sich in Boulder insgesamt 130.000 Arbeitsplätze. 50.000 von ihnen werden täglich durch Einpendler besetzt. Aus einer überregionalen Perspektive betrachtet, verursacht der

attraktive Arbeitsstandort Boulder Pendlerverkehr und folglich Luftverschmutzung durch Pkw-Emissionen. Da sich die 50.000 Pendler meist aus finanziellen Gründen gegen den Wohnstandort Boulder entscheiden und zudem auch gar kein Platz für 50.000 neue Einwohner vorhanden wäre, findet dieses Wachstum in anderen Gemeinden statt (Interview RICHSTONE, City of Boulder 2002). Somit ist Boulders Stadtplanungspolitik nur innerhalb der städtischen Grenzen sehr erfolgreich. Urban-Sprawl-Probleme werden einfach in andere Gebiete verlagert. Zwei Zitate verdeutlichen zusammenfassend diese Problematik:

„Boulder stands as a model of how environmentally concerned citizens and governments can create truly remarkable land conservation systems in the face of fantastic development pressure“ (WRIGHT 1993, S. 54)⁴⁸.

„[...] a growth management program in one community may simply force development to leap further, beyond the control of that community“ (KELLY 1993, S. 135)⁴⁹.

Erneut wird ersichtlich, dass Raumplanung nur im regionalen Kontext betrieben werden kann. Mit *Metro Vision 2020* versucht der DRCOG dieser Forderung gerecht zu werden und die freistehende Gemeinde Boulder unter anderem durch verbesserte alternative Transportmöglichkeiten in die Stadtregion einzubinden. So würde bereits eine Schnellstraßenbahn oder ein Pendlerzug Emissionen deutlich verringern.

3.4.4 Denver und New Urbanism

Wie in Atlanta waren auch die 1990er Jahre für Denver von weiterem suburbanem Wachstum gekennzeichnet. In dieser Dekade wurden durch den Zuzug von über 600.000 neuer Bürger unzählige Freiflächen überbaut, womit die Landverbrauchsrate zwei- bis viermal höher als die des Bevölkerungswachstums lag (US Census 2000). Auch in den kommenden Jahren wird keine Verlangsamung des Wachstums erwartet. Man rechnet damit, dass die nächsten beiden Dekaden der Stadtregion einen 33-prozentigen Bevölkerungszuwachs bescheren werden und dass sich die Fläche überbauten Landes verdoppeln wird. Bevölkerungszuwachs und Landverbrauch, kombiniert mit einer bislang schwachen Regionalplanung, haben in Denvers suburbanem Umland zu den typischen

⁴⁸ „Boulder steht für ein Modell wie umweltbesorgte Bürger und Regierungen im Angesicht eines unvorstellbaren Bebauungsdrucks beachtenswerte Landschaftsschutzprogramme aufbauen können.“

⁴⁹ „Ein Wachstum kontrollierendes Programm einer Gemeinde forciert Wachstum einfach woanders hinzuspringen, außerhalb der Grenzen dieser Gemeinde.“

Urban-Sprawl-Erscheinungen geführt: weitflächige „Einfamilienhausteppiche“ geringer Bebauungsdichte, überdimensionierte Shoppingmalls, verfallende (Klein-) Stadtzentren und immer längere Autofahrten aufgrund funktionsräumlicher Trennung. Um die kostspielige Infrastruktur für weit ausgedehnte Stadtgebiete zu finanzieren, sind die Steuerbelastungen für die Bürger in den letzten Jahren ständig gestiegen. Die Beeinträchtigung der Lebensqualität durch Urban Sprawl ist zu einer der Hauptbeschwerden der Bewohner der Stadtregion Denver geworden (GAVRELL & LIVINGSTON 2001, S. 2ff; RUSK 2003, S. 7).

Im Allgemeinen sind die befragten Experten aus Denver der Auffassung, dass weiteres Wachstum nicht aufgehalten werden kann. Da andererseits Wachstum aber auch für das Wohlergehen der Region weiterhin wünschenswert ist, stellt sich die Frage, wie dieses Wachstum zukünftig in geordneten Bahnen verlaufen kann, ohne die Lebensqualität zu beeinträchtigen. Nach Expertenansicht kann dies nur durch umfassende Planungsmaßnahmen für die gesamte Stadtregion gelingen. Neben den Regionalplanungsbemühungen des DRCOG haben sich inzwischen auch auf lokaler Ebene eine ganze Reihe städtebaulicher Initiativen herausgebildet, die städtisches Wachstum durch fünf Grundüberlegungen zu bremsen versuchen (DRCOG 2002b):

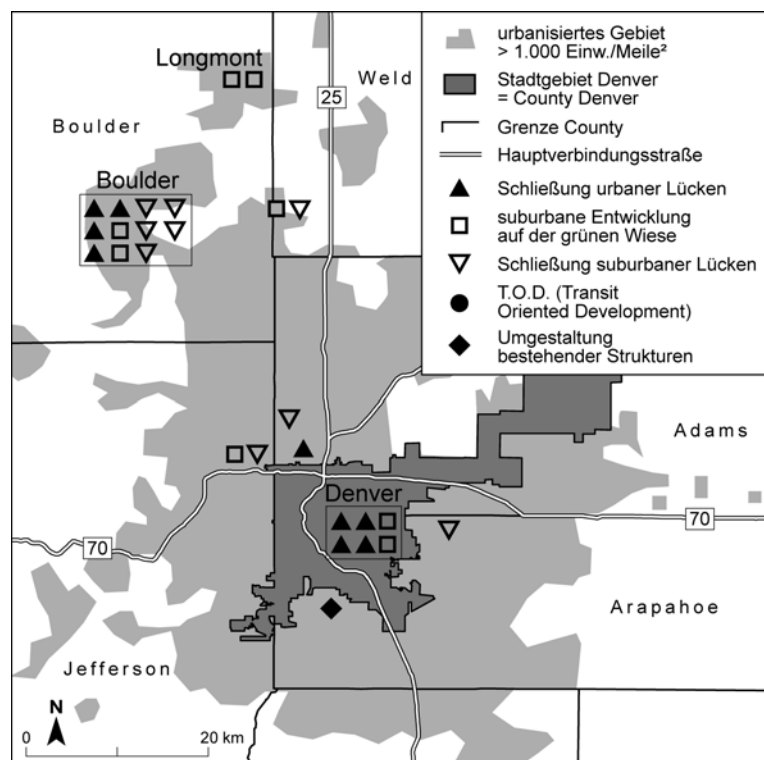
1. Wachstum soll möglichst auf Freiflächen innerhalb der Stadtregion gelenkt werden. Die Entwicklung strengerer Planungsstandards und die Implementierung städtischer Wachstumsgrenzen sollen helfen, diesem Ziel näher zu kommen.
2. Zukünftig sollen Kosten für Infrastruktur bei der Neuerschließung von Land nicht mehr von der öffentlichen Hand finanziert, sondern auf die Bauwirtschaft übertragen werden.
3. Grünflächen sollen verstärkt geschützt werden, um Erholungsmöglichkeiten innerhalb der Stadtregion zu gewährleisten.
4. Alternative Transportmöglichkeiten sollen in Zukunft mehr subventioniert werden als Straßenneubauten im suburbanen Umland.
5. Gebiete monofunktionaler Nutzung sollen durch Funktionsmischung nachgebessert werden.

Das Zusammenspiel verschiedener lokaler Initiativen unter der beratenden Funktion des DRCOG soll dazu führen, dass städtisches Wachstum ohne die negativen Auswirkungen von Urban Sprawl stattfindet. Ob dies auf freiwilliger Basis und ohne eine übergeordnete Planungsbehörde gelingen kann, wird von den befragten Experten angezweifelt. Andererseits wurde während der Experteninterviews häufig ausgesagt, dass ein

allgemeiner Konsens unter den einzelnen Kommunen besteht, Urban Sprawl endlich aufzuhalten und so die Lebensqualität der gemeinsamen Stadtregion zu verbessern. Dies zeigt auch der freiwillige Vertragsabschluss *The Mile High Compact*. Solange aber die kommunale Eigenständigkeit – zumindest in Planungsangelegenheiten – nicht beschnitten werden darf, bleibt zu befürchten, dass auch in Denver die regionale Zusammenarbeit eine Vision bleibt. Kurzfristige finanzielle Gewinne sind für viele Gemeinden attraktiver als langwierige alternative Regionalplanungsprozesse.

Alternative Planungsmaßnahmen werden insbesondere von solchen Gemeinden verfolgt, die sich nicht am äußersten Rand der Stadtregion befinden und die im Konkurrenzkampf um Bevölkerung und Verkaufssteuern mit neueren und wohlhabenderen Vororten stehen. Dieser Konkurrenzkampf ist vergleichbar mit der Situation während der 1960er Jahre, als Kernstädte in den USA durch bauliche Maßnahmen und *urban-renewal*-Programme versuchten, Bevölkerung an der Abwanderung in die Suburbs zu hindern. Während damals die Kernstädte darauf setzten, ihre Attraktivität durch das Kopieren vermeintlicher Vorteile der Suburbs (Shoppingmalls, Parkflächen, Wohnkomplexe) zu steigern, sehen heute Städte und Kleinstädte ihren möglichen Erfolg in der Umsetzung alternativer Städtebaukonzepte. Daher entwickelt man Projekte, die neuartig sind und sich vom konventionellen suburbanem Standard deutlich unterscheiden. New Urbanism kann dabei eine besondere Rolle zufallen (FLEISSIG & JACOBSEN 2002, S. 4). Nach

Abb. 3.24: New-Urbanism-Projekte in der Stadtregion Denver. Die Gesamtfläche der Projekte beträgt zusammen 32 Quadratkilometer, was 0,27 Prozent der stadtreionalen Fläche entspricht. Quelle: www.cnu.org, zit. am 04.05.2005; eigener Entwurf und Berechnungen; Kartographie: J. BREUNIG.



Informationen des *Congress for the New Urbanism* finden sich in der Stadtregion Denver 27 New-Urbanism-Projekte (Abb. 3.24). Sie erstrecken sich über *greenfield developments*, *infill*-Projekte oder Revitalisierungsmaßnahmen. Nicht alle sind bereits voll ausgebaut, einige befinden sich noch in der Planungs- bzw. Bauphase. Über ein Drittel (Gesamtzahl: 11) dieser New-Urbanism-Planungen wird in der Stadt Boulder realisiert. Dies zeigt erneut deren Bemühungen, nachhaltige und alternative Ideen in der Stadtplanung zu verfolgen. Wie in der Stadtregion Atlanta sind die vorhandenen New-Urbanism-Projekte in der Region Denver bislang punktuelle bauliche Maßnahmen. Eine Regionalplanung für die gesamte Stadtregion wurde zwar vom DRCOG entworfen, basiert aber auf eigenen Ideen und nicht auf denen des New Urbanism. Ähnlich wie in Atlanta gehen Denvers Experten davon aus, dass die einzelnen New-Urbanism-Projekte für sich genommen keinen merklichen Einfluss auf die Verringerung von Urban Sprawl haben. Da die Anzahl der Projekte jedoch mit 27 weit höher liegt als die neun Projekte in Atlanta, wird vermutet, dass sich in Denver die Ideen des New Urbanism durchzusetzen beginnen. Alternative bauliche Projekte können Vorbildfunktion für nachfolgende Entwicklungen sein. Auch die Gesamtfläche der New-Urbanism-Projekte ist mit insgesamt 32 Quadratkilometern in Denver wesentlich größer als in Atlanta mit drei Quadratkilometern.

Ein Beispiel für alternative (New-Urbanism-) Planung ist die Stadt Lakewood, westlich von Denver gelegen. 1966 wurde hier die größte und erfolgreichste Shoppingmall im Gebiet östlich der Rocky Mountains eröffnet. Während der nächsten 35 Jahre wurde die so genannte Villa Italia zum geschäftlichen und sozialen Mittelpunkt der Stadt. Da große Shoppingmalls aber Lebenszyklen unterliegen und Nachbesserungen ab einem gewissen Punkt nicht mehr wirtschaftlich rentabel sind (HAHN 2002), wurde Villa Italia Ende der 1990er Jahre geschlossen. Zurück blieb eine ungenutzte Fläche mitten im Stadtzentrum Lakewoods (Lakewood 2002, S. 4ff). Der Stadtrat entschied sich zügig für eine Neugestaltung des Areals unter Gesichtspunkten des New Urbanism. In einem Public-private-Partnership entwickelte die Stadt mit dem Bauträger Continuum Partners einen Plan, dessen bauliche Umsetzung ein belebtes, funktionell gemischtes und dicht bebautes Stadtzentrum hervorbringen sollte (Continuum 1999; Interview GOUGEON). Die Eröffnung von Lakewoods neuem Stadtzentrum fand im Mai 2004 statt und befragte Experten gehen von einem Erfolg dieser neuen Anlage aus. Der Vorteil bestehe hauptsächlich darin, dass man versucht habe, nachhaltig zu planen und nicht Modetrends im Städtebau zu folgen. Das neue Stadtzentrum ist flexibel, das heißt, dass es an Veränderungen im Laufe der Zeit angepasst werden kann. So sind beispielsweise die Flächen der Geschäfte für Mieter

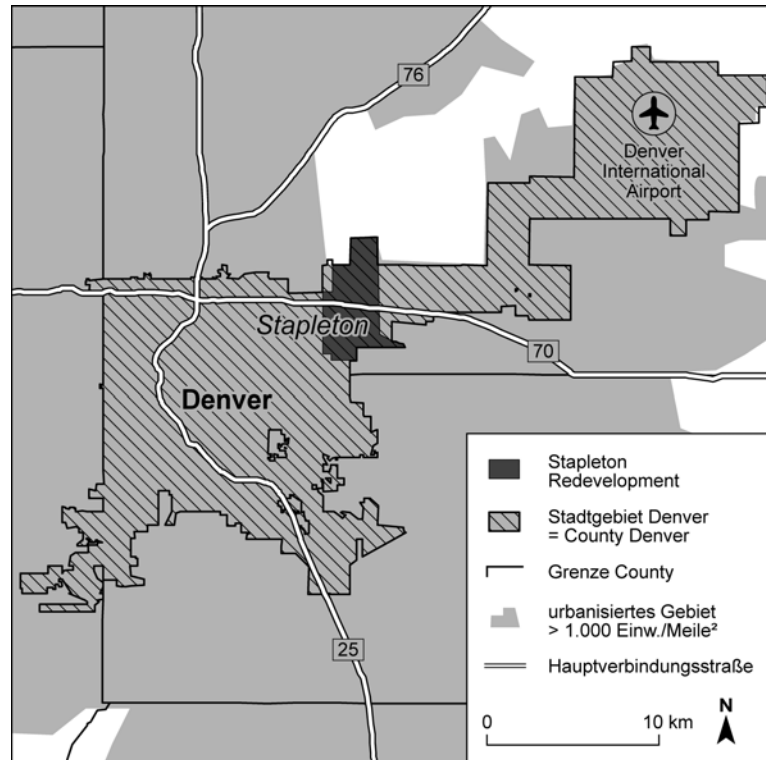
variabel oder heutige Geschäfte können in Zukunft – ohne größere bauliche Maßnahmen – bei Bedarf in Apartments umgestaltet werden. Mit diesem „anpassungsfähigen“ Stadtzentrum versucht man mit wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Veränderungen Schritt zu halten. Aus sozialer Perspektive betrachtet, bietet Lakewood mit diesem neu gestalteten Zentrum einen neuen Treffpunkt, wo Bürger zusammenkommen oder Gemeindefeste gefeiert werden können. Der Anonymität monotoner Wohngebiete setzt die Stadt damit bewusst eine deutliche Alternative gegenüber. Der Trend zur Nachbesserung bestehender Zentren findet sich gegenwärtig in der gesamten Stadtregion Denver. Bauliche Nachverdichtungen kombiniert mit Funktionsmischung spiegeln zum einen die zunehmenden lokalen Bemühungen wider, Zersiedelung entgegenzuwirken, zum anderen aber auch das Bedürfnis vieler Bürger nach gemeinsamen Aktivitäten und menschlicher Nähe (Interview GOUGEON; New Urban News 2001b, S. 4f).

Unter den in der Stadtregion Denver zu findenden 27 New-Urbanism-Projekten ist neben Lakewood das *Stapleton Redevelopment Project* aufgrund seiner Größe das bekannteste. Stellvertretend für die anderen New-Urbanism-Projekte der Region wird es näher dargestellt.

Stapleton Redevelopment

Mit der Eröffnung des neuen Flughafens *Denver International Airport* (DIA) außerhalb des Stadtgebiets wurde die Nutzung des alten Flughafens *Stapleton International Airport* 1995 endgültig hinfällig. Zurück blieb eine überdimensionale ungenutzte Fläche innerhalb der Stadtgrenzen Denvers (LEWIS 1996, S. 124; Abb. 3.25). Das Vorhandensein dieser Freiflächen begriff die Stadt nicht als teure Altlast, sondern als Chance, neue Wege im Städtebau einzuschlagen. Wäre diese Freifläche vor zehn bis 20 Jahren verfügbar gewesen, hätte man hier höchstwahrscheinlich Industrieanlagen und Lagerhäuser errichtet (Interview GLEASON). Mit dem *Stapleton Development Plan* entschied sich die Stadt Denver für *infill*-Maßnahmen in Form funktionell gemischter Wohnviertel und weitflächiger Grünanlagen. Das ehemalige Flughafenareal ist mit einer Fläche von 1.900 Hektar das größte New-Urbanism- und *infill*-Projekt der USA. Bis zu seiner Fertigstellung im Jahr 2020 sollen hier 12.000 Wohneinheiten entstehen, 280.000 Quadratmeter an Einzelhandelsfläche, 930.000 Quadratmeter für Büro- und gewerbliche Nutzung und über 445 Hektar an Parkanlagen und Grünflächen. Unter den Prinzipien des New Urbanism sollen mehrere *neighborhoods* gebaut werden, die sich um insgesamt fünf Zentren (*town centers*) gruppieren. Zukünftig wird Stapleton 30.000 Bürger und 35.000 Arbeitsplätze beherbergen (Forest City

Abb. 3.25:
Lage Stapletons in *City and
County of Denver*.
Mit einer Gesamtfläche von 1.900
Hektar ist Stapleton das größte
New-Urbanism-Projekt der USA.
Kartographie: J. BREUNIG
Grundlage: Forest City Development
1999, S. 3-7.



Development 1999, S. 11ff). Für die Stadt Denver bedeutet Stapleton die einmalige Möglichkeit, neue Bewohner ins Stadtgebiet anzuziehen, Wachstum ins Innere der Stadtregion zu lenken und so Urban Sprawl entgegenzuwirken (Interview ALDRETE; New Urban News 2000, S. 3).

Der *Stapleton Development Plan* verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz, indem ökonomische, ökologische, soziale und bauliche Ziele miteinander kombiniert und Methoden zu deren Umsetzung entwickelt wurden. Der von dem New Urbanisten PETER CALTHORPE entworfene Masterplan gilt unter Experten als einmalig in den USA, da hierin alle Aspekte eines nachhaltigen Städtebaus enthalten sind (Interviews ALDRETE, RELIHAN). Einen Vorteil bietet auch die Größe dieses *infill*-Projekts. Die Anzahl zukünftiger Bewohner und Arbeitnehmer macht beispielsweise Einzelhandel wirtschaftlich rentabel. Einzelhändler in kleineren New-Urbanism-Projekten klagen häufig über einen zu geringen Kundenstamm. Insgesamt finden sich im *Stapleton Development Plan* neun Elemente, die das Projekt als New Urbanism klassifizieren können:

1. Funktionsmischung und hohe Bebauungsdichte sollen dazu beitragen, dass Wohneinheiten, Einzelhandel und Arbeitsplätze in fußläufiger Entfernung zueinander liegen und jeweils nicht weiter als 10 Minuten zu Fuß von einem der fünf *town centers* entfernt sind. Weiterhin versucht der Plan, eine ausgeglichene Balance zwischen

Wohnbevölkerung und Arbeitsplätzen zu schaffen, so dass Arbeitnehmer innerhalb Stapletons wohnen und arbeiten können.

2. Das *Stapleton Workforce Housing Program* sieht vor, günstigen Wohnraum für einkommensschwächere Arbeitnehmer zu schaffen. 800 käufliche Wohneinheiten in Stapleton sind von 90.000 US-\$ (Einzimmer-Apartment) bis zu 175.000 US-\$ (Einfamilienhaus mit drei Schlafzimmern) zu erwerben. Um den günstigen Wohnraum langfristig zu erhalten, können diese Preise für Wohneigentum in den kommenden 30 Jahren nicht angehoben werden. Weiterhin werden unter diesem Programm auch 800 Apartments zu niedrigen Mieten angeboten. 25 Prozent dieser Apartmentanlagen werden von gemeinnützigen Bauträgern errichtet. Um Anspruch auf günstigen Wohnraum zu haben, darf das jährliche Haushaltseinkommen der Bewerber einen bestimmten Betrag nicht überschreiten. Das *Stapleton Workforce Housing Program* garantiert, dass über elf Prozent aller Wohneinheiten in Stapleton günstig zu erwerben sind.
3. Auch für ältere Personen werden günstige Wohnanlagen gebaut, die in der Nähe der *town centers* gelegen sind. Senioren soll so die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben erleichtert werden. Grünanlagen befinden sich ebenso nahe der Altersheime.
4. Ansiedlungswilligen Unternehmen (Gewerbe, Büros, Einzelhandel) werden in Stapleton steuerliche Vergünstigungen zugesprochen, da sie in die so genannte *Denver Urban Enterprise Zone* fallen. Diese ausgewiesenen Zonen sind in Denver ein spezielles Steuerprogramm, das solche Unternehmen subventioniert, die sich in der Kernstadt ansiedeln, anstatt auf der grünen Wiese an den Rändern der Stadtregion.
5. Nahezu 30 Prozent der Gesamtfläche Stapletons sind für öffentliche Grünanlagen ausgewiesen. Fuß- und Fahrradwege verbinden das System unterschiedlicher Erholungsanlagen, deren Kernstück der 32 Hektar große *Central Park* bildet.
6. Das gesamte Projekt orientiert sich an Denvers ÖPNV-System und ordnet Individualverkehr alternativen Transportmöglichkeiten unter. Ein in Zukunft geplantes Schnellstraßenbahnsystem soll Stapleton mit der fünf Meilen entfernten Innenstadt Denvers verbinden.
7. Man hofft, eine gemeinschaftliche Atmosphäre in Stapleton durch die Anwendung von New-Urbanism-Designstandards bei Gebäuden erreichen zu können (Hausveranden, Seitengassen, kleine Grundstücksgrößen, kleine Grünanlagen, großzügige Baumbepflanzung, Bürgersteige etc.).

8. Vier Grundschulen und eine Mittelschule in fußläufiger Entfernung stellen das Schulangebot. Als ein neues Bauprojekt soll Stapleton für benachbarte Schulen zu keiner Mehrbelastung durch steigende Schülerzahlen werden.
9. Nachhaltigkeit und Umweltschutz spielen im *Stapleton Development Plan* eine herausragende Rolle. Umweltfreundliche Baumaterialien, Öko-Lehrpfade und Renaturierung bestehender Bachläufe sind einige Beispiele, mit deren Realisierung zum Teil bereits begonnen wurde. Weiterhin werden sämtliche Altmaterialien des alten Flughafens abgetragen, aufbereitet und wenn möglich wiederverwertet (z.B. Materialien der Start- und Landebahnen).

Stapleton soll im Gegensatz zu vielen anderen New-Urbanism-Projekten zu keiner „isolierten Insel“ werden, sondern soll in die bestehende städtische Struktur integriert werden. ÖPNV-Verbindungen und die Übernahme Denvers gitterförmigen Straßennetzes sollen helfen, dieses Ziel zu erreichen. Eine gute Integration in die Stadt wird auch dadurch erleichtert, dass die Stadt Denver selbst im Besitz der Fläche ist und Vorschriften zu deren Gestaltung erlassen kann. Damit unterscheidet sich Stapleton grundlegend von anderen Projekten, bei denen *developer* Flächen aufkaufen und diese dann weitestgehend nach ihren Vorstellungen bebauen. Die Stadt Denver ist mit dem Bauunternehmen Forest City ein Public-private-Partnership eingegangen. Forest City verpflichtet sich, über die nächsten 15 Jahre die Fläche aufzukaufen und nach den Plänen der Stadt zu gestalten.

Kritisiert wird bei Stapleton, dass Forest City als eine der ersten baulichen Maßnahmen *big boxes* für Einzelhändler errichtete. Nach Aussagen von Forest City ist dies aber notwendig für erste und schnelle Gewinne gewesen, um die insgesamt teureren New-Urbanism-Designstandards des Projekts finanzieren zu können. Außerdem seien die Einzelhandelsgebäude so angelegt, dass sie nach einer Laufzeit von 20 Jahren leicht revitalisiert oder umgestaltet werden könnten (Interview GLEASON).

Trotz dieser Kritik kann zusammenfassend festgehalten werden, dass die Stadt Denver mit dem *redevelopment* des *Stapleton International Airport* eine sinnvolle Lösung zur Nutzung einer übergroßen Freifläche gefunden hat, deren Gestaltung Vorbildcharakter für nachfolgende Projekte haben wird.

3.4.5 New Urbanism in Denver aus Expertensicht

New Urbanism auf regionaler Ebene spielt auch in Denver eine nur untergeordnete Rolle. Mit 27 New-Urbanism-Projekten in der Stadtregion Denver ist seine Bedeutung hier etwas größer als in Atlanta, doch finden sich alle Projekte auch auf der kleinmaßstäbigeren *neighborhood*-Ebene. Ein Regionalplan ist für die gesamte Stadtregion vom DRCOG zwar erstellt worden, aber dieser Plan basiert auf eigenen Ideen der DRCOG-Mitglieder und nicht auf Ideen des New Urbanism. Experten sagten aus, dass es allerdings schwierig sei, eine klare Abgrenzung zwischen New Urbanism und lokalen bzw. regionalen Planungsbemühungen zu finden, da es viele Überschneidungspunkte zwischen beiden Ansätzen gäbe. Außerdem hätten in den vergangenen Jahren mehrere jüngere Stadtplaner Posten in den Verwaltungen übernommen und würden aufgrund ihrer Ausbildung ohnehin alternative Ideen im Städtebau verfolgen. Beispielsweise würde *conventional suburban development* (CSD) als Baukonzept an US-amerikanischen Universitäten nicht mehr gelehrt. Diese neue Einstellung junger Verantwortlicher beginne sich nun auch in der Stadtregion Denver zu zeigen. Ob deren neue Projekte nun als New Urbanism oder als „alternativer Städtebau“ bezeichnet werden sei zweitrangig, solange diese Projekte effektiv gegen Urban Sprawl vorgehen.

Im Allgemeinen kann festgehalten werden, dass in Denver eine kritische Auseinandersetzung mit Urban Sprawl besteht, dass weite Teile der Bevölkerung das sie umgebende Umland als Naherholungsgebiet schützen wollen und dass sich deswegen verschiedene Anti-Urban-Sprawl-Bewegungen herausgebildet haben, die sich aber nicht auf Überlegungen des New Urbanism stützen. Die Ideen des New Urbanism werden in Denver als hilfreiche Ergänzungen im Kampf gegen weitere Zersiedelung angesehen. In Denver ist New Urbanism für einzelne Projekte wie in Lakewood oder Stapleton bekannt, nicht aber für eine übergreifende Regionalplanung. Experten

Anerkennung der Stadtregion	+
Zentren und Ortschaften	+ -
Abgrenzung zum Hinterland	+ -
<i>Infill</i> -Projekte	+
Funktionell gemischte Vororte	+ -
Historie	+
Vermeidung von Armutskonzentration	-
Alternative Transportmöglichkeiten	+ -
Interkommunale Kooperation	+ -
Ergebnis	5,5

Tab. 3.4: Ausprägungen der neun Forderungen eines regionalen New Urbanism in der Stadtregion Denver. Die Tabelle ist eine Quintessenz der Experteninterviews (vgl. Tabellen im Anhang).
Quelle: eigene Erhebungen.

[+] = voll ausgeprägt (1 Pkt.)
[+ -] = Ansätze vorhanden (0,5 Pkt.)
[-] = nicht ausgeprägt (0 Pkt.)

gehen davon aus, dass diese Projekte, insbesondere Stapleton, Vorbildcharakter haben und Bürger der Stadtregion realisieren werden, dass es attraktive Alternativen zum Leben in den Suburbs gibt (verschiedene Interviews).

Auch wenn die Bedeutung eines regionalen New Urbanism in Denver eher gering ist, so machen die in der *Charter of the New Urbanism* formulierten Ziele für Stadtregionen nach Expertenmeinung durchaus Sinn. Das Erreichen dieser Ziele kann jeder Stadtregion zu Gute kommen, doch müsse es New Urbanism den lokalen Entscheidungsträgern überlassen, auf welche Art und Weise man diese Ziele verwirklichen wolle. Denvers Experten kritisierten, dass die Vorgaben des New Urbanism oft zu starr und unflexibel seien. Würde New Urbanism mehr auf lokale und regionale Eigenheiten eingehen, wäre das Städtebaukonzept als ein regionaler Ansatz erfolgreicher. Unter Denvers Experten besteht Einigkeit, dass Urban Sprawl aufgehalten werden muss und dass bei zunehmender Bevölkerung die bisherige Planungspolitik nicht weiter verfolgt werden kann. Für viele Bürger jedoch ist das Einfamilienhaus im suburbanen Umland noch immer die ideale Wohnform. Lange Autofahrten zu Arbeitsplätzen, zum Einkaufen und zu Freizeitaktivitäten werden zwar beklagt aber auch als normal angesehen (NARVAES 1998, S. 23).

Im Jahr 1998 fand in Denver der sechste New-Urbanism-Kongress statt. Unter dem Motto *Rebuilding Communities within the Natural Region* versuchte man speziell Denvers Urban-Sprawl-Situation zu diskutieren und Alternativen für weiteres städtisches Wachstum zu entwickeln. Die Stadt Denver warb stark für die Ausrichtung des Kongresses und drückte damit den Wunsch aus, aktiv gegen Urban Sprawl vorgehen zu wollen. Wie stark die neun Forderungen eines regionalen New Urbanism inzwischen in der Stadtregion Denver ausgeprägt sind, wird im Folgenden auf Grundlage der durchgeführten Experteninterviews kurz erörtert.

1. Stützt man sich auf Aussagen des *Greater Denver Chamber of Commerce*, wird deutlich, dass Wirtschaftsvertreter die **Stadtregion als Grundlage der heutigen Wirtschaft** anerkannt haben. Auch der DRCOG versucht, gegen die administrative Zersplitterung vorzugehen und eine gemeinsame Regionalplanung zu entwickeln. Der Wille zu mehr Regionalismus ist in Denver vorhanden und wird ansatzweise in die Tat umgesetzt. In Zukunft wird sich zeigen, ob die Vision einer gemeinsamen Stadtregion Wirklichkeit wird.

2. Gegenwärtig beginnen sich mit der Realisierung verschiedener lokaler Planungsinitiativen **klar definierte Zentren und Ortschaften innerhalb der Stadtregion** herauszubilden (z.B. Lakewood und Stapleton). Bei diesem positiven Trend darf aber nicht übersehen werden, dass weite Teile der Region noch immer von suburbanen Gebieten monofunktionaler Nutzung geprägt sind und *developer* weiterhin Urban Sprawl vorantreiben.
3. Eine **deutliche Abgrenzung zum agrarischen Hinterland** kann nicht ausgemacht werden. Die Stadtregion Denver dehnt sich weiter insbesondere nach Osten in die Hochebene aus.
4. In der Region hat man in den vergangenen Jahren damit begonnen, **bauliche Lücken durch infill-Projekte zu schließen**. Dieser Trend wird durch das Vorzeigeprojekt Stapleton unterstützt. Banken und andere Geldgeber sind jetzt eher dazu bereit, in solche Projekte zu investieren, da man erkannt hat, hiermit Gewinne erzielen zu können (Interview HART).
5. Im suburbanen Umland Denvers entstehen in jüngster Zeit mehr **funktionell gemischte Vororte, deren Integration in das bestehende urbane Muster** von Experten jedoch angezweifelt wird. Diese Vororte seien vornehmlich isolierte Inseln der gehobenen Mittelschicht. Funktionell gemischte Vororte im Rahmen von *infill*-Maßnahmen seien erfolgreicher.
6. Besonders in der Downtown Denver hat man damit begonnen, alte Bauten zu revitalisieren und neu zu nutzen. *Lower Downtown* (LoDo) steht beispielhaft für den **Respekt gegenüber dem historischen städtebaulichen Erscheinungsbild**. Andererseits gibt es in der Stadtregion aber auch viele verfallende Kleinstadtzentren, in deren Renovierung man nicht investiert, da man sich hiervon keine Gewinneinnahmen verspricht.
7. DAVID RUSK (2003, S. 7) weist nach, dass es in Denver bislang nicht gelungen ist, **Armutskonzentration zu vermeiden**. Bevölkerungsteile schwarzer und hispanischer Abstammung sind hiervon besonders betroffen und konzentrieren sich in Denvers innerstädtischen Wohnquartieren.
8. In der Stadtregion Denver gibt es **alternative Transportmöglichkeiten**. In den vergangenen Jahren sind vor allem auch Fahrradwege dem Straßensystem hinzugefügt worden. Trotz weiterer Ausbauten innerstädtischer Autobahnen nimmt der Trend zu, die bestehende Strecke der RTD-Schnellstraßenbahn zu erweitern und entlang der Linie funktionell gemischte Stadtteile zu bauen (RTD 1996).

9. Mit dem DRCOG versucht man in der Stadtregion, **interkommunale Kooperation** zu fördern. Problematisch dabei ist, dass DRCOG einerseits gute Planungskonzepte hervorbringt, zu deren Umsetzung ihm aber andererseits die nötigen Machbefugnisse fehlen. Es bleibt abzuwarten, ob sich der DRCOG vom *paper tiger* (BERGMAN 1997, S. 21) zu einer effektiven Regionalplanungsbehörde entwickeln kann.

Die neun Punkte in einer Tabelle zusammengefasst führen zu dem Ergebnis in Tab. 3.6. Die etwas höhere Punktzahl (5,5) im Vergleich zu Atlanta (3,5) spiegelt wider, dass in Denver schon seit längerer Zeit Urban Sprawl kritisch gesehen wird und zeigt den allgemeinen Willen, gegen Zersiedelung vorgehen zu wollen, um die umliegende Natur zu schützen. „*Other than Atlanta there is still a chance for Denver to stop Urban Sprawl*” (Interview SEIBERT).

3.5 Portland

3.5.1 Historische Entwicklung

Die Stadt Portland wurde im Jahr 1844 von den Pionieren und Geschäftsleuten WILLIAM OVERTON und ASA LOVEJOY am südlichen Ufer des Willamette River gegründet (Abb. 3.26). Ihren jeweiligen Heimatstädten Boston und Portland in Neuengland verbunden, ließen OVERTON und LOVEJOY eine Münze über den zukünftigen Namen der heute größten Stadt Oregons entscheiden. Die Gegend um Portland wurde bereits 1825 mit der Verlagerung eines Handelspostens der

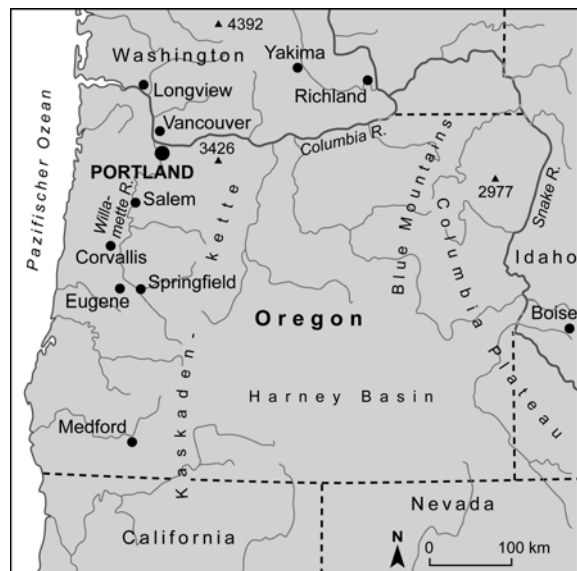


Abb. 3.26: Portlands Lage in Oregon.

Hudson's Bay Company von Fort George bei Astoria nach Fort Vancouver am Columbia River bedeutend. Von Fort Vancouver aus versprach man sich, effektiver Handel treiben zu können, da Wasserwege in alle vier Himmelsrichtungen führten. Entlang des Columbia River hatte man stromaufwärts Zugang zu biberreichen Flüssen und Handelsposten im

Binnenland, stromabwärts zum Pazifik und somit zum südostasiatischen Raum. Über den Cowlitz River gelangte man nach Norden zum Puget Sound, Regionen im Süden wurden über den Willamette River erreicht. Erste Siedler ließen sich in unmittelbarer Nähe des Forts nieder und begannen landwirtschaftliche Produkte anzubauen (SCHMIEDER 1963, S. 456). Noch vor der Gründung Portlands entstand Ende der 1830er Jahre die Kleinstadt Oregon City, auf das sich im Rahmen ihrer Missionstätigkeiten besonders Methodisten und Presbyterianer konzentrierten. Unterhalb der Willamette River Falls gelegen, war Oregon City ein wichtiger Haltepunkt für kleine Segelschiffe und Kanus und sollte von der *Hudson's Bay Company* ebenfalls zu einem Geschäftszentrum ausgebaut werden. Für die anwachsende Binnenmigration über den so genannten *Oregon Trail* wurde Oregon City zum ersten Zielpunkt (ABBOTT 1995, S. 20).

Zwischen den aufstrebenden Zentren Fort Vancouver im Norden und Oregon City im Osten gelegen, waren sich OVERTON und LOVEJOY sicher, eine vielversprechende Lokalität für die Gründung Portlands gefunden zu haben. Erste Trapper bezeichneten diese Stelle – eine breite Flussterrasse an der hügeligen Westseite des Willamette River, kurz vor dessen Mündung in den Columbia-Strom – als *The Clearing*, da hier der ideale Ort war, um nach strapazenreichen und langen Reisen mehrere Tage ausruhen und kampieren zu können (ABBOTT 1995, S. 20).

In den folgenden Jahrzehnten erlebte Portland einen schnellen Bevölkerungszuwachs, verbunden mit einer ebenso schnellen wirtschaftlichen Entwicklung. Fördernd auf die Kolonisation wirkte besonders das Landschenkungs-gesetz des Jahres 1857, das jedem verheirateten Kolonisten 260 Hektar, jedem Junggesellen und jeder verheirateten Frau 130 Hektar zur Verfügung stellte (SCHMIEDER 1963, S. 457). Wurden zunächst nur die Prärien entlang des inneren Tals des Willamette Rivers landwirtschaftlich intensiviert, griffen ab 1860 Nutz- und Siedlungsflächen auf die umliegenden Wälder über. Die Holzindustrie und der Vertrieb landwirtschaftlicher Produkte wurden wirtschaftliche Basis in und um Portland. Portlands Unternehmer gewannen zügig Kontrolle über den Handel zwischen dem Willamette Tal und Kalifornien und konnten sich später mit dem Anschluss an das *Nation's Transcontinental Railroad System* 1883 auch verstärkt ostwärts auf das Binnenland konzentrieren (ABBOTT 1995, S. 23).

Die Entdeckung des Goldes in Kalifornien rief zunächst eine Abwanderung hervor, die jedoch keine weitreichenden Folgen hatte. Kalifornien wurde vielmehr zu einem aufnahmefähigen Markt für die landwirtschaftlichen Produkte (Getreide, Obst und Vieh) des Pazifischen Nordwestens (SCHMIEDER 1963, S. 457). Besonders der

Eisenbahngüterverkehr verhalf Portland, sich zu einem geschäftigen Umschlagplatz zu entwickeln. Schon um 1900 lebten innerhalb der Stadtgrenzen 90.000 Einwohner, die sich bis 1916 auf 255.000 nahezu verdreifacht hatten (Abb. 3.27). Ausreichend Arbeitsplätze gab es im Hafen, beim Eisenbahnbau sowie in der Holzindustrie (ABBOTT 1995, S. 24).

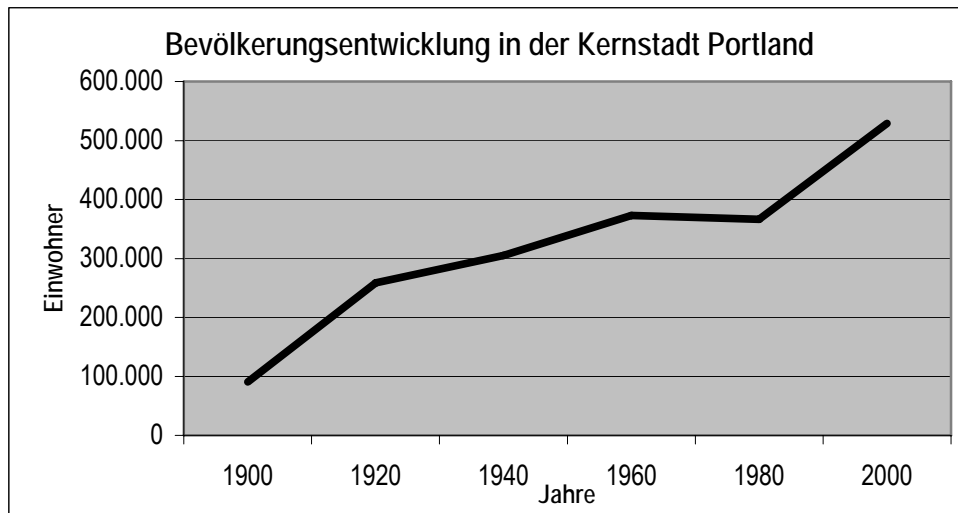


Abb. 3.27: Bevölkerungsentwicklung in der Kernstadt Portland. Quelle: US Census 2000.

Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte, wie im gesamten pazifischen Nordwesten, auch in Portland eine verstärkte Industrialisierung ein, begleitet von einer nächsten Einwanderungswelle. Im Jahre 1943 wurde der Bonneville-Damm fertiggestellt, der den Columbiastrom dort aufstaut, wo er das Kaskadengebirge durchbricht. Damit stand dem pazifischen Nordwesten eine große und billige Kraftquelle zur Verfügung, die sehr bald standortbestimmend für eine blühende Aluminiumindustrie wurde, von der Seattle jedoch stärker als Portland profitieren konnte (SCHMIEDER 1963, S. 458). Standortnachteilig wirkte sich für Portland seine Lage 160 Kilometer östlich der Mündung des Columbia Rivers aus, da dessen Fahrwinne seit den 1950er Jahren zu klein für immer größer werdende Schiffe geworden war. Portland verlor seine führende Rolle als wirtschaftliches Zentrum für Im- und Exporte im Containerbereich an Seattle und ging einer wirtschaftlichen Rezession entgegen (ABBOTT 2001, S. 46). Im nationalen Städtevergleich spielte Portland, zwischen den Zentren San Francisco und Seattle gelegen, bis in die 1980er Jahren eine nur geringe Rolle. Dies änderte sich erheblich, als Portland seit den 1990er Jahren im Zusammenhang mit einer aufstrebenden Hightechindustrie ein starkes Bevölkerungswachstum verzeichnet.

Mit einer Bevölkerung von 1,9 Millionen Einwohnern (US Census 2000) ist die PMSA Portland-Vancouver heute die größte und am stärksten verstädertete Region

Oregons. Gegenwärtig leben hier 41 Prozent der Gesamtbevölkerung Oregons und über 54 Prozent aller Arbeitsplätze des Bundesstaates finden sich in der Region. Nördlich des Columbia Rivers schließt die PMSA Teile des Bundesstaates Washington – nämlich deren Columbia County – mit ein. Der wesentliche Hauptteil der Stadtregion sind aber die vier in Oregon gelegenen Countys Clackamas, Multnomah, Washington und Yamhill (Abb. 3.30). Hier leben mehr als 1,5 Millionen Einwohner (US Census 2000). Die Stadtregion Portland hat heute eine der abwechslungsreichsten Wirtschaftsstrukturen der Westküste. In der Region werden Produkte wie Computer, Werkzeuge, große Transportsysteme, elektronische und nicht-elektronische Apparaturen hergestellt. Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe exportieren nach und handeln mit nationalen und internationalen Märkten, besonders mit denen des südostasiatischen Raums. Für viele Fabrikanten und Einzelhändler ist die Region um Portland zum Umsatzzentrum des Pazifischen Nordwestens geworden (DEGROVE 1993, S. 147).

Die letzten vier Jahrzehnte brachten Portland zwei Perioden wirtschaftlichen Wachstums. Die erste, in den 1960er und 1970er Jahren, führte unter anderem zur Schaffung staatlicher Planungsvorgaben unter Gouverneur TOM MCCALL, da Wirtschaftsansiedlungen und Bevölkerung merklich zunahmen. Die zweite Periode folgte einer Rezession in der ersten Hälfte der 1980er Jahre, welche zur Abschwächung des Bevölkerungswachstums und zu Arbeitsplatzverlusten geführt hatte. Nach 1985 erholte sich die Region rasant. Mit der konzentrierten Ansiedlung von Hightechindustrie – Intel machte 1976 den Anfang – kann sich die Region Portland, besonders seit den vergangenen zehn Jahren, seiner wachsenden Bedeutung erfreuen. Weitere Ansiedlungen von Spitzentechnologiegewerbe machten Portland zu der Boomregion *Silicon Forest* (DEGROVE 1993, S. 146; MAYER 2002, S. 3ff).

3.5.2 Suburbanisierung

Portland war bis 1871 eine Fußgänger-Stadt. Der Mangel an Transportmitteln veranlasste *developer* dazu, Gebäude, Geschäfte und andere örtliche Interessenspunkte in fußläufiger Entfernung anzusiedeln. Portlands *downtown* entwickelte sich so in den ersten 25 Jahren nur in der Ebene am Ufer des Willamette Rivers und kaum westwärts in die Wälder hinein, bis 1871 die erste von Pferden gezogene Straßenbahn eingeweiht wurde. Entlang der *First Street* verlaufend, brachte die Straßenbahn die Grundstückspreise in der Innenstadt zum

Steigen, neue Wohn- und Geschäftshäuser wurden nun drei- bis vierstöckig aus Stein erbaut und kostspielig mit Eisenfassaden verziert. Mit der Straßenbahn zeigten sich auch erste Tendenzen zur sozialräumlichen Segregation. Zeitgleich mit dem Entstehen einer aufstrebenden *downtown* und westlich davon besserer Wohnviertel entstand im Norden das erste Armenviertel Portlands (*waterfront workingmen's district*), das um 1900 von circa 10.000 Menschen bewohnt wurde und proportional zur Größe der Stadt eines der größten der Nation war. Reiche Geschäftsleute zogen es vor, die Hügel im Westen *downtowns* zu besiedeln, von wo aus man seine exponierte Stellung über die Stadt sowie den Ausblick auf Mount Hood genießen konnte. In den 1880er Jahren kosteten Häuser im so genannten *Nob Hill District* – den Namen wählte man in bewusster Anlehnung an San Franciscos gleichnamiges Nobelviertel – zwischen 20.000 US-\$ und 50.000 US-\$ (ABBOTT 1995, S. 24; ABBOTT 2001).

Verbunden mit einem rasanten Bevölkerungszuwachs verstärkte die Einführung der elektrischen Straßenbahn ab 1890 Portlands räumliche Ausdehnung und die Segregation der Bevölkerung nach Einkommen. 1915 zogen erste Betriebe in umliegende Kleinstädte, wo sie mehr Platz für ihre gestiegenen Raumannsprüche fanden. Quasi über Nacht ließen verschiedene Betriebe ganze Siedlungen für Arbeiter und Angestellte errichten. Portlands *downtown*, die nach der großen Überschwemmung von 1894 einige hundert Meter weiter westwärts und damit höher gelegen neu errichtet wurde, erfuhr eine Wertsteigerung der Grundstückspreise. Die Bebauung wurde acht- bis zwölfstöckig, und die Fläche der Stadt hatte sich zwischen 1900 und 1930 von sechs auf 50 Hektar vergrößert. Mit dem Bau zweier neuer straßenbahnbefahrbarer Brücken über den Willamette River um 1910 konnte sich Portlands Siedlungsfläche weiter nach Osten ausdehnen. Neue Stadtteile verdrängten hier kleine Farmen und Obstgärten. Im Jahr 1910 war die *Portland Railway, Light and Power Company* (PRL&P) für über 260 Kilometer Straßenbahnlinien zuständig (ABBOTT 1996, S. 24). Die Straßenbahnära schuf in Portland die heute als *traditional neighborhoods* bekannten großflächigen, mit Einfamilienhäusern und dazugehörigen Gärten bebauten Areale, mit nahe gelegenen Geschäften, Schulen und kleineren Parks. Noch heute kann man erkennen, wo durch eine *neighborhood* eine Straßenbahn führte. Zwar wurden die Straßenbahnlinien nach dem Zweiten Weltkrieg mit dem Aufkommen des Individualverkehrs entfernt, doch die Geschäfte, die sich entlang der Linien entwickelten, haben sich bis heute als belebte Einkaufsstraßen behaupten können. Diese *neighborhood-commercial-strips* sind in dieser Ausprägung landesweit nur in Portland zu finden (Abb. 3.25; ABBOTT 1996, S. 23; Interview GRAGG). Bewohner umliegender Countys und

Kleinstädte erreichten Portlands Stadtzentrum Anfang des 20. Jahrhunderts mit den *Electric Interurban Trains*. Seitens der Stadtbevölkerung wurden diese elektrischen Züge genutzt, um in Parks und Naherholungsgebiete des Umlands zu fahren (ABBOTT 1996, S. 25).

Die einsetzende Automobilisierung veränderte Portlands Stadtlandschaft erheblich. Zwischen 1916 und 1920 stieg in der Multnomah County – in dieser County liegt der Großteil der Stadt Portland – die Zahl der registrierten Autos von 10.000 auf 36.000 und auf 90.000 im Jahr 1930. Somit entfiel im Durchschnitt ein Auto auf 3,8 Einwohner. In begüterten Wohnvierteln konnten zwei Drittel aller Haushalte ein Auto ihr eigen nennen (ABBOTT 1996, S. 25). Die Stadt versuchte mit Straßenverbreiterungen, neuen Verkehrsregeln und Polizisten dem wachsenden Individualverkehr gerecht zu werden. Trotz Bemühungen seitens der Straßenbahnbetreiber, ihren Service zu steigern, gingen die Fahrgastzahlen seit den 1920er Jahren kontinuierlich zurück. Henry Fords Massenproduktion seines Modells T ab 1908 führte dazu, dass das Automobil von einem kostspieligen „Erholungsausrüstungsgegenstand“ (ABBOTT 1997, S. 21) zu einer Notwendigkeit für die Mittelklasse wurde. Neue Brücken über den Willamette River wurden nun gar nicht mehr für den Straßenbahnverkehr ausgerichtet. Personen fuhren fortan mit ihrem Pkw in die Innenstadt, um einzukaufen oder Geschäftliches zu erledigen. Noch vor dem Zweiten Weltkrieg reagierte der Einzelhandel auf die neue automobilorientierte Gesellschaft. Erste Tankstellen und Geschäfte eröffneten außerhalb Portlands Stadtzentrum entlang von Ausfallstraßen. Die Unternehmen Fred Meyer und Sears waren die ersten Großeinzelhändler, die ihre Filialen Ende der 1930er Jahre im suburbanen Raum von Portland eröffneten. Reifen- und Benzinrationierung während des Krieges sorgten auch in Portland für ein leichtes Abschwächen der Suburbanisierung, die sich aber mit dem Wirtschaftsboom der Nachkriegsjahre stärker fortsetzte. Mit Werbekampagnen versuchten alte *neighborhoods* die Abwanderung von Bevölkerung und Einzelhandel aufzuhalten, was jedoch nur teilweise gelang. Anfang der 1930er Jahre verließen die ersten Bewohner von *Nob Hill* ihren Stadtteil, um sich weiter westlich in den *West Hills* anzusiedeln, die nur noch mit dem Auto erreichbar waren. In den *neighborhoods* der Mittelklasse rechts des Willamette Rivers machte man sich daran, die Schienen der Straßenbahnen zu entfernen, um mehr Platz für Pkws zu schaffen. Wohngebiete der Arbeiterklasse dehnten sich weiter ostwärts aus, wo die Entwicklung durch den Bau einer ersten Stadtautobahn begünstigt wurde. Um Portland entstanden mehrere großflächige suburbane „Schlafstädte“. Ein Großteil dieser neu entstandenen Vororte wurde von der Kernstadt später eingemeindet

(ABBOTT 1997, S. 23). Unter der Bevölkerungsabwanderung litten besonders die Gebiete im Nord- und Südosten Portlands. Haus- und Grundstückspreise fielen in den 1970er Jahren auf ein Niedrigstniveau von 15.000 US-\$. Heute, bedingt unter anderem durch einen starken regionalen Bevölkerungszuwachs, kann in den ehemals vernachlässigten Gebieten Gentrifizierung beobachtet werden. Renovierungsbedürftige Häuser der vorletzten Jahrhundertwende werden heute für bis zu 300.000 US-\$ verkauft (Interview RYKER).

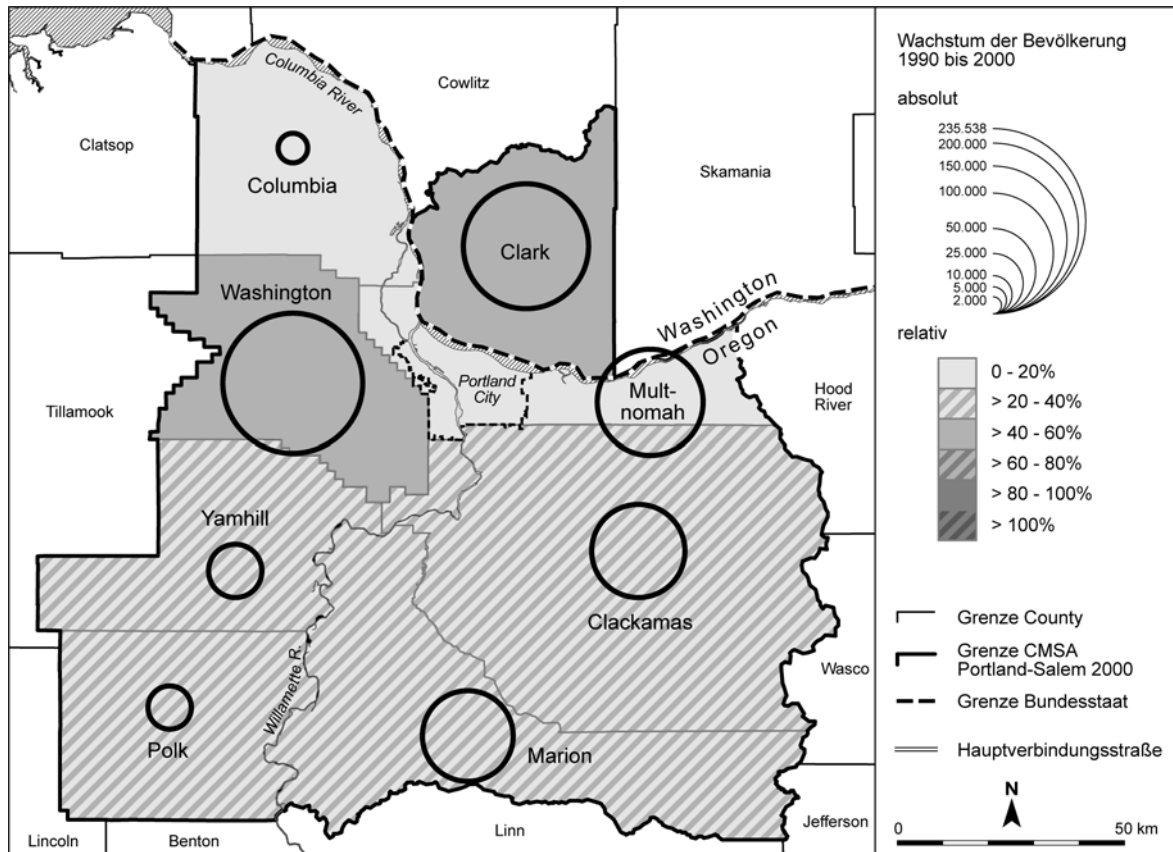


Abb. 3.28: Bevölkerungswachstum in der CMSA Portland-Vancouver-Salem 1990 bis 2000.
Entwurf: C. SCHEMIONEK; Quelle: US Census 2000; Kartographie: J. BREUNIG.

Im Zusammenhang mit der boomenden Hightechindustrie dehnte sich die Siedlungsfläche der Stadtregion Portland im letzten Jahrzehnt verstärkt nach Westen in die Washington County aus (Abb. 3.28). Der ländlich geprägte Raum zwischen der Stadt Hillsboro und Portland wurde innerhalb von zehn Jahren suburban überbaut. Der Westen gilt auch heute noch wie vor 120 Jahren als bessere Wohngegend, während der Osten sein Arbeiterimage nie ganz ablegen konnte. Die gegenwärtige Suburbanisierung des Westens steht auch in direktem Zusammenhang mit dem Bau der Schnellstraßenbahn *Metropolitan Area Express* (M.A.X.). In gewisser Weise zeigen sich hier Parallelen zur Suburbanisierung durch den Straßenbahnbau Anfang des 20. Jahrhunderts (vgl. Kap. 4.2.3).

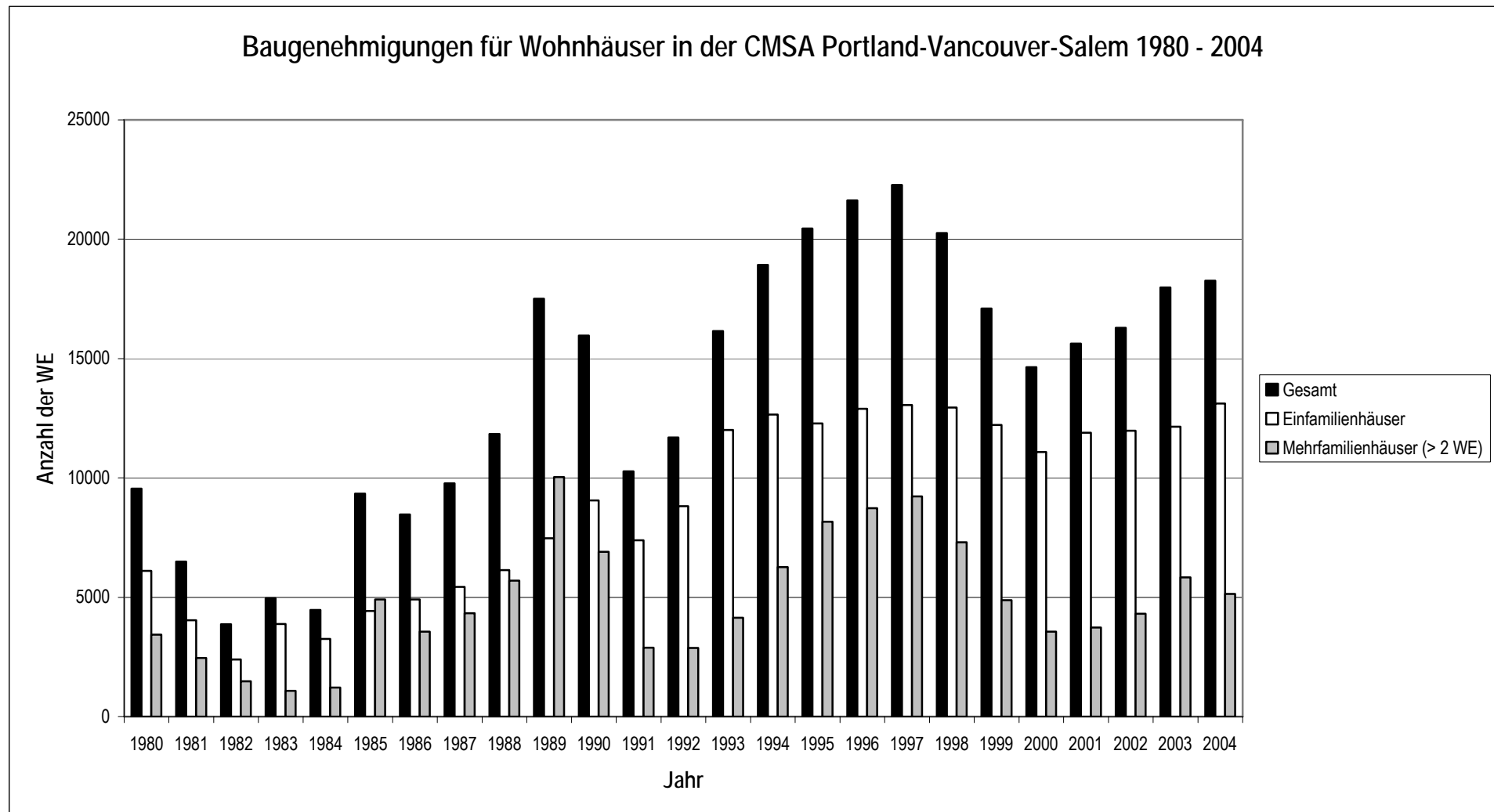


Abb. 3.29: Baugenehmigungen in der Stadtregion Portland 1980 – 2004. Ab 1998 ist ein leichter Abfall zu verzeichnen, der die wirtschaftliche Gesamtsituation der USA widerspiegelt. Aufgrund Portlands Attraktivität einer lebenswerten Stadtregion, wird seit 2000 wieder mehr gebaut, um neuer Bevölkerung Platz zu bieten.
Quelle: US Census 2000

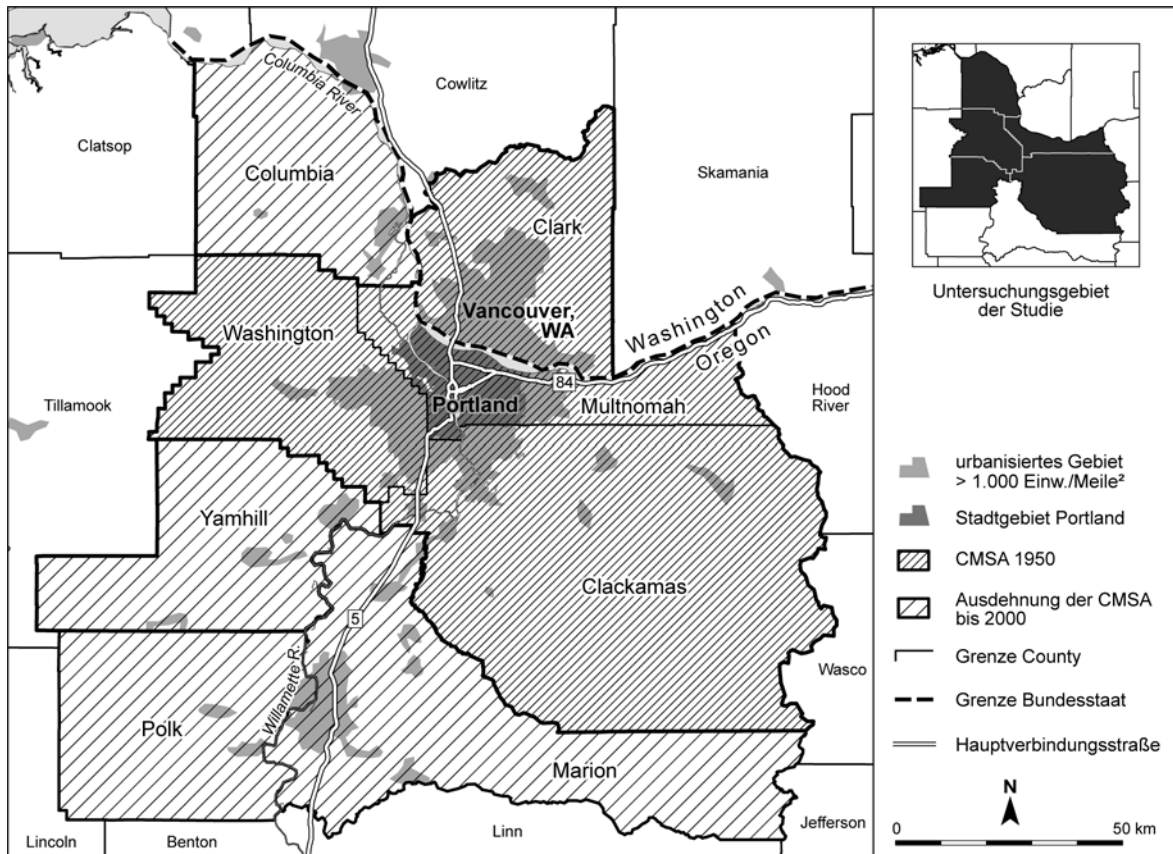


Abb. 3.30: Ausdehnung der CMSA Portland-Vancouver-Salem 1950 – 2000.

Entwurf: C. SCHEMIONEK; Quelle: US Census 2000; Kartographie: J. BREUNIG.

Ebenso wie in anderen US-amerikanischen Städten begann Portlands Suburbanisierung mit dem Bau erster Straßenbahnen und setzte sich mit dem wachsenden Individualverkehr bis heute fort. Dennoch sind die Ausmaße und -wirkungen im Vergleich zu anderen Städten der USA erträglich geblieben (s.a. STEPHENSON 1999, S. 259; Abb. 3.30). Die Kernstadt der Stadtregion Portland ist trotz wirtschaftlicher Rückschläge Ende der 1960er und Anfang der 1980er Jahre bis heute relativ intakt geblieben, was Portlands belebte *downtown* beispielhaft zeigt. Geschäfte werden hier ebenso frequentiert, wie andernorts Shoppingmalls im suburbanen Raum. Dass der Niedergang der Kernstadt weitestgehend ausblieb, liegt nach Ansicht verschiedener Experten an folgenden vier Gründen:

1. *Portlands geographische Lage*: Viele wohlhabende Portländer besiedeln von jeher die Hügel im Westen der Stadt mit Blick auf *downtown* und Mount Hood. Aufgrund dieser reizvollen Lage haben die Anwohner nie verstärkt den Drang verspürt, ihre Wohngegend aufzugeben, um weiter an den Stadtrand zu ziehen. Eine Verlagerung fand während der 1930er Jahre in die *West Hills* zwar statt, doch insgesamt gesehen,

dehnte sich Portlands *Nob Hill District* auf die gesamten Westhügel des Stadtbereichs aus. Die Innenstadt konnte so stets mit einem festen und wohlhabenden Kundenstamm rechnen. Ihren höheren Stellungen im Berufs- und Gesellschaftsleben entsprechend, können sich Bewohner der *West Hills* im Gegenzug für eine intakte *downtown* und für Beschränkungen im städtischen Wachstum, das möglicherweise die Verbauung ihres Ausblicks mitbrächte, einsetzen.

2. *Portlands Bevölkerungszusammensetzung*: Portland zählt zu den „weißesten“ Gemeinden der USA (MARSHALL 2000, S. 173; Abb. 3.31). Veranlassten in anderen US-amerikanischen Städten Rassenunruhen während der 1960er und 1970er Jahre weiße Bewohner, die Kernstadt zu verlassen, blieben bürgerkriegsähnliche Zustände und Ghattobildung in Portland weitgehend aus. Dies liegt an der geringen Zahl schwarzer Anwohner, die nur 6,6 Prozent der Gesamtbevölkerung Portlands und etwa 3 Prozent der MSA ausmachen (US Census 2000). – 1859 übernahm das *Oregon Territorium* in einer Volksabstimmung die amerikanische Verfassung und wurde als 33. Staat in die Union aufgenommen. In derselben Abstimmung sprach man sich gegen die Sklaverei und gleichzeitig gegen die Niederlassung Schwarzer in Oregon aus. Dieses Verbot wurde bis in die 1920er Jahre aufrecht erhalten.

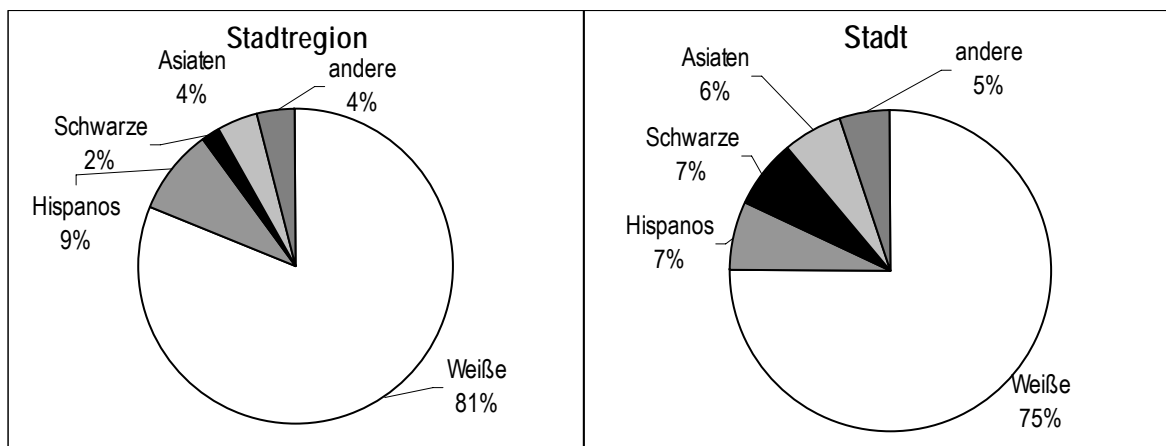


Abb. 3.31: Bevölkerungszusammensetzung in Stadtregion und Stadt Portland. Quelle: US Census 2000

3. *Portlands Stadtplanungspolitik*: Relativ früh wussten Portlands Einwohner um den sie umgebenden eindrucksvollen Naturraum, den sie als schützenswert empfanden. Diese Einstellung verfestigte sich auch in der Stadtplanung. Bereits 1915 wurden erste Vorgaben für Stadtparks erstellt, um Grünflächen in der schnell wachsenden Stadt freizuhalten. Portland beauftragte hierzu das bekannte Unternehmen für Landschaftsgestaltung *OLMSTEDT & Sons*. 1919 erschienen Stadtentwicklungspläne, die 1924 unter der Zustimmung der Bürger ausgeführt wurden. Wichtige Inhalte dieser

Pläne waren, Wohnviertel in unterschiedliche Bebauungszonen aufzuteilen, um durchmischte Siedlungsstrukturen zu erhalten. Die Wurzeln von Portlands gesamtreionaler Planung, die heute Ausdruck in der überregionalen Metroregierung finden, gehen auf das Jahr 1925 zurück, als der Staat Oregon ein Komitee ins Leben rief, das sich ausschließlich mit lokalen Verwaltungsproblemen in und um Portland befassen sollte. Diese lokalen und staatlichen Vorgaben für Stadt- und Regionalplanung zu Beginn des 20. Jahrhunderts waren erste vorausschauende Experimente, die heute zu Portlands vielbeachteten Planungsmaßnahmen führten, bei denen Umweltschutz und Stadtplanung miteinander verknüpft worden sind (ABBOTT 1997, S. 24).

4. *Wachstumsgeschwindigkeit:* Als vierten Grund der relativen Kompaktheit der Siedlungsfläche führt LANG (2000, S. 4) die städtische Wachstumsgeschwindigkeit an. In Portland fand Wachstum bis in die 1990er Jahren stetig und nicht rasant statt. Die Bevölkerungswachstumsrate lag immer zwischen 15 und 25 Prozent (Abb. 3.32; vgl. 3.29). Anders als beispielsweise in Phönix, Arizona, konnte man in Portland das Wachstum durch überlegte Regionalplanung mehr oder weniger positiv beeinflussen und musste nicht die Wohnraumnachfrage mit über Nacht errichteten, monotonen und überdimensionalen *masterplanned communities* befriedigen.

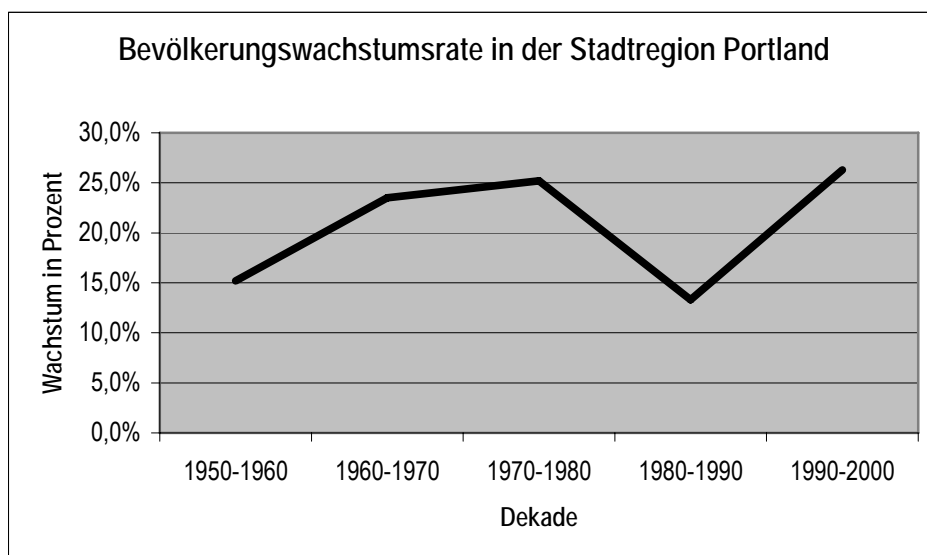


Abb. 3.32: Bevölkerungswachstumsrate der Stadtregion Portland 1950 – 2000.
Quelle: US Census 2000.

3.5.3 Regionale Planungsbemühungen und ihre Effizienz

Die folgenden Unterkapitel beschäftigen sich mit den Planungsbemühungen, die in der Stadtregion Portland von staatlicher und regionaler Seite ergriffen werden, um städtische Siedlungskörper kompakt zu halten und Urban Sprawl nicht ausufern zu lassen. Es wird ersichtlich, dass Oregons landesweit bekannte Regionalplanung nur erfolgreich ist, da verschiedene Institutionen und Kommunen ein gemeinsames Ziel verfolgen und die Stadtregion Portland nicht in untereinander konkurrierende Gemeinden zerfällt.

3.5.3.1 Bundesstaat Oregon

1973 wurden in Oregon durch den *Oregon Land Use Act* – besser bekannt als *Senate Bill 100* – ausschlaggebende Gesetze auf den Weg gebracht, um Naturräume zu schützen und einheitliche Regularien für Stadt- und Landesplanung rechtlich zu verankern. Ausschlaggebende Persönlichkeit war dabei der ehemalige Gouverneur Oregons TOM MCCALL. Im Rahmen dieser Gesetzgebung wurde die staatliche *Land Conservation and Development Commission* (LCDC) gegründet, deren Aufgabe es seitdem ist, kommunale Planungsvorhaben dahingehend zu überprüfen, ob die Vorhaben mit insgesamt 19 staatlich festgelegten Planungszielen übereinstimmen. Jene Ziele basieren auf Ergebnissen einer für ganz Oregon durchgeführten Bevölkerungsbefragung aus dem Jahr 1974 und bilden heute die Grundlage für Oregons landesweite Landnutzungsplanung. Alle 242 Städte und alle 36 Countys von Oregon planen auf lokaler Ebene unter Einhaltung dieser Ziele und sind dazu verpflichtet, Landnutzungspläne zur Prüfung bei der LCDC vorzulegen. Dabei versteht sich die LCDC weniger als Kontrollinstanz, sondern eher als Kooperationspartner der Gemeinden (Department of Land Conservation and Development 1997, S. 1). Die staatlichen Planungsziele stellen recht genaue Anforderungen bezüglich verfahrensrechtlicher und materieller Angelegenheiten. Sie beinhalten die Forderung nach Koordination bei Planungsaktivitäten zwischen den jeweils beteiligten Verwaltungen, nach Eindämmung städtischen Wachstums innerhalb geographischer Grenzen, nach Erhalt von Landwirtschaft, Wäldern und Küsten, nach staatlichem Wirtschaftswachstum und nach effizienter baulicher Entwicklung (DEGROVE 1993, S. 148). Oregons Stadtplanung basiert auf dem Zusammenspiel der formulierten Ziele 14, 9, 10, 11 und 12 (Oregon Department of Land Conservation and Development 1997, S. 7):

- *Ziel 14 – Urbanization*
Jedes Stadtgebiet in Oregon muss mit seiner jeweiligen County zusammenarbeiten, um eine *Urban Growth Boundary*⁵⁰ (UGB) etwas außerhalb der Stadtgrenze festzulegen. Somit soll die Stadt bei weiterer Entwicklung nur innerhalb dieser UGB wachsen und nicht als Urban Sprawl ins Umland ausufern. Farmland und Wälder werden so geschützt.
- *Ziel 9 – Economic Development*
Um innerhalb der UGB ausreichend Platz für eine prosperierende Wirtschaft zu haben, haben städtische Gemeinden im voraus ihre Raumansprüche für Gewerbe und Industrie abzuschätzen und in ihrem Landnutzungsplan festzuhalten.
- *Ziel 10 – Housing*
Städte in Oregon müssen eine Wohnvielfalt bezüglich Lokalität, Typ und Dichte in Baugebieten gewährleisten, um ein abwechslungsreiches Siedlungsbild innerhalb von Gemeinden und *neighborhoods* zu erhalten und Bewohnern ihren finanziellen Ansprüchen entsprechend gerecht zu werden. Wie für Gewerbe und Industrie gilt auch hier, vorausschauend für genügend Siedlungsplatz zu sorgen.
- *Ziel 11 – Public Facilities and Services*
Um Gesundheitsproblemen und unvorhergesehenen öffentlichen Kosten vorzubeugen, müssen Städte mit mehr als 2.500 Einwohnern für weitere Stadtentwicklungen ausgereifte Pläne für Ver- und Entsorgung (Wasser, Abwasser, Kanalisation, Müllabfuhr) bei der LCDC vorlegen.
- *Ziel 12 – Transportation*
Die Landnutzungspläne von Oregons Städten müssen verschiedene Transportsysteme bei der Planung miteinbeziehen, um der Bevölkerung die Möglichkeit zur Wahl der Fortbewegung (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV oder Pkw) geben zu können. Luftverschmutzung durch Individualverkehr soll vermindert werden.

Die fünf dargestellten Ziele des Landnutzungsprogramms versuchen, für den gesamten Bundesstaat Oregon städtisches Wachstum räumlich einzugrenzen, adäquaten Wohnraum sowie Industrie- und Gewerbeflächen innerhalb der UGBs zu schaffen und folglich Natur und landwirtschaftliche Nutzflächen zu erhalten und zu schützen. Das *Oregon Land Use Planning Program* ist in seiner inhaltsreichen Ausprägung das älteste und bewährteste Raumplanungssystem der USA und kommt der deutschen Raumplanung vergleichsweise

⁵⁰ urban growth boundary [engl.]: städtische Wachstumsgrenze

nahe (Interview BROOKS). Da es auch seitens der Bevölkerung positiv angenommen wird, konnte eine politische Gegeninitiative 1984 nicht die für eine Abstimmung notwendigen Unterschriften zur Abschaffung des Programms zusammentragen. Besonders in der Stadtregion Portland waren es neben einer aktiven Verwaltung die Umweltorganisation *1000 Friends of Oregon* und die *Home Builders Association of Metropolitan Portland*, die sich für die volle Übernahme des Programms einsetzten (DEGROVE 1993, S. 149). Im Vergleich zu anderen Bundesstaaten zeigte Oregon bereits Anfang der 1970er Jahre die Erkenntnis, dass Zersiedelung effektiv nur durch übergeordnete Gesetzesvorgaben aufgehalten werden kann.

3.5.3.2 Portlands Regionalregierung Metro

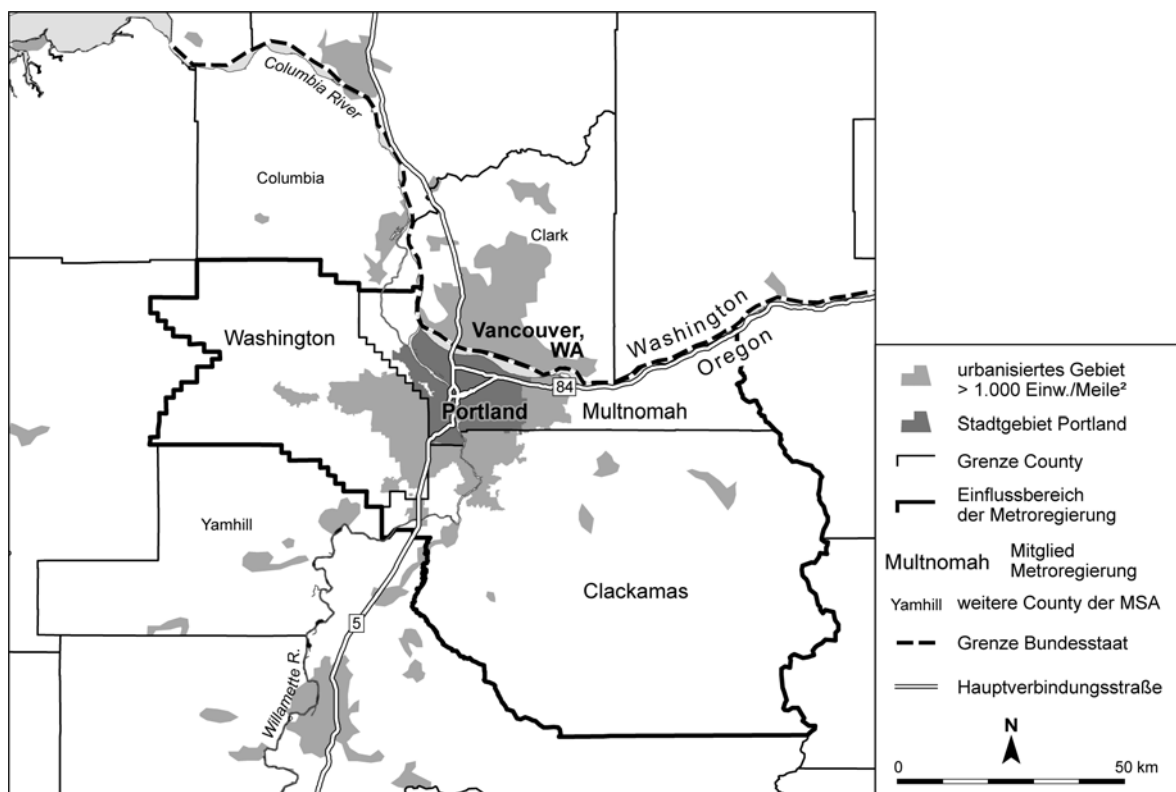


Abb. 3.33: Einflussbereich der Metroregierung.
Entwurf: C. SCHEMIONEK; Kartographie: J. BREUNIG.

„Metro“ (Abb. 3.33) ist die einzige gewählte Regionalregierung der USA, die sich auf der Ebene zwischen Gemeinde und Bundesstaat mit Verwaltungsaufgaben der so genannten

Metroregion Portland ⁵¹ befasst, für öffentliche Aufgaben zuständig ist und Entscheidungsgewalt besitzt. Der Metroregierung steht ein siebenköpfiger *metro council* vor, der von den Wahlberechtigten aus sechs Wahlkreisen gewählt wird. Siebtes Mitglied ist der *council president*, der die Metroregierung nach außen repräsentiert. Die Metrobehörde ist zuständig für eine Gebietsfläche von insgesamt 1.200 Quadratkilometern, die 24 Städte (inklusive Portland) umfasst. Sie ist umgeben von einer alle 24 Städte umziehenden UGB. Die Festlegung dieser gemeinsamen UGB im Jahr 1980 war eine der ersten Amtshandlungen der neuen Metroregierung (ABBOTT & ABBOTT 1991, S. 7).

Metro wurde 1979 offiziell durch die Gesetzesnachbesserung des *Metropolitan Service District Act* von 1969 geschaffen, um den *Columbia Region Council of Governments* zu ersetzen, der bis dahin die Aufgabe hatte, lokale und regionale Behörden zu einer besseren Zusammenarbeit zu führen. Durch die Nachbesserung wurde es Metro zugebilligt, sich fortan auch mit stadtreionalen Aspekten auseinanderzusetzen und verbindliche Entscheidungen zu treffen. Metro obliegt innerhalb des Verwaltungsbereichs eine Vielzahl an öffentlichen Aufgaben wie Abwasser- und Müllentsorgung, Transportwesen, Wasserversorgung, Park- und Freizeitanlagen (z.B. Zoo), kulturelle Einrichtungen (z.B. Kongresszentrum), Bibliotheken oder Landnutzungsplanung (ABBOTT & ABBOTT 1991, S. 7). Obwohl die Metrobehörde für öffentliche Aufgaben verantwortlich ist, liegen die täglichen Hauptaufgaben in der regionalen Verwaltungskoordination. Neben den drei Countys (Clackamas, Multnomah und Washington) und den 24 Städten existieren in der Metroregion mehr als 130 Zweckverbände und Schulbezirke (DEGROVE 1993, S. 147). Behörden, deren Aktivitäten Einfluss auf die Landnutzung haben, sind beispielsweise der *Port of Portland* (Hafen und Flughafen), *Tri-Met* (ÖPNV), die *Boundary Commission* (Festlegung und Expansion der UGB), die Stadtverwaltung Portlands sowie staatliche Behörden Oregons. HOLZNER (1996, S. 106) spricht von insgesamt 385 unabhängigen Verwaltungs- und Steuerbezirken, Städten und Gemeinden in der PMSA Portland.

Metros großer Einfluss bezüglich Stadtentwicklungs- und Landnutzungsplanung liegt in der einmaligen Befugnis, lokale Landnutzungspläne zu überarbeiten und Nachbesserungen einzufordern. Hierdurch wird sichergestellt, dass sich lokale Planungsmaßnahmen mit den unterschiedlichen Funktionsplänen der Region und dem so genannten *Urban Growth Boundary Management Plan* decken (DEGROVE 1993, S. 148).

⁵¹ Metroregion bezeichnet die urbanisierten Gebiete der MSA Portland ohne ihre nördlichen Teile im Bundesstaat Washington. Mit regionalplanerischen Entscheidungen – wie Festlegung der UGB – nimmt Metro aber auch Einfluss auf den ländlichen Raum.

Neben der LCDC ist Metro zur eigentlichen Planungsbehörde für die Metroregion Portland geworden.

Nach MARSHALL (2000, S. 175) liegt die Leistung der Metroregierung in der Tatsache, die einzig gewählte Regionalregierung der USA zu sein, die sich der Aufgabe verschrieben hat, effektiv Landnutzung zum Schutz der umgebenden Natur und gegen Urban Sprawl zu betreiben. Außerdem hat die Metroregierung ein Regionalbewusstsein vermittelt, das Vorort- wie Stadtbewohnern das Gefühl gibt, „Portländer“ zu sein. In anderen Städten würden Suburbbewohner glauben, eine stadtreionale Regierung könne sie finanziell in die Verantwortung nehmen, die Probleme der Kernstadt zu lösen. Ihr Selbstverständnis und ihre Aufgaben fasst die Metroregierung wie folgt zusammen:

“Clean air and clean water do not stop at city limits or county lines. Neither does the need for jobs, a thriving economy and good transportation choices for people and businesses in our region. Voters have asked Metro to help with the challenges that cross those lines and affect the 24 cities and three countys in the Portland metropolitan area. – A regional approach simply makes sense when it comes to protecting open space, caring for parks, planning for the best use of land, managing garbage disposal and increasing recycling. Metro oversees world-class facilities such as the Oregon Zoo, which contributes to conservation and education, and the Oregon Convention Center, which benefits the regions economy.” (www.metro-region.org, zit. Am 06.03.2004)⁵²

Anders als in Atlanta und Denver ist es in Portland gelungen, eine effektive Regionalplanungsbehörde gesetzlich zu etablieren, die Machtbefugnisse und Entscheidungsgewalt besitzt. Die Metroregierung spiegelt eine für die USA progressive Regionalplanung wider, da die Stadtregion der einzelnen Gemeinde übergeordnet wird.

3.5.3.3 Urban Growth Boundary (UGB)

Mit den Gesetzen des Landnutzungsprogramms von Oregon schreibt der Staat seinen Städten vor, städtische Wachstumsgrenzen festzulegen, um so der Zersiedelung entgegenzuwirken und Farmland zu schützen. Weitere städtebauliche Entwicklungen können nur innerhalb der UGB stattfinden. Die Wachstumsgrenzen sind nicht starr, sie

⁵² Reine Luft und sauberes Wasser machen nicht an Stadt- oder Landkreisgrenzen halt, ebenso nicht die Notwendigkeit für Arbeitsplätze, eine lebendige Wirtschaft und gute Transportmöglichkeiten für Menschen und Unternehmen in unserer Region. Die Wähler haben Metro darum gebeten, bei den Herausforderungen, die Grenzen überschreiten und die 24 Städte und drei Countys betreffen, in der Stadtregion Portland behilflich zu sein. – Ein regionaler Ansatz ergibt einfach Sinn, wenn es dazu kommt, Freiflächen zu schützen, Parks zu pflegen, für die bestmögliche Landnutzung zu planen, die Abfallwirtschaft zu managen und Recycling zu vergrößern. Metro überwacht Weltklasse-Einrichtungen wie den Oregon Zoo, der zu Erhalt und Ausbildung beiträgt, und das Oregon Convention Center, das der regionalen Wirtschaft zu Gute kommt.

können von den entsprechenden Gemeindeverwaltungen ausgedehnt werden. Ziel der UGBs ist es nicht, Entwicklung zu bremsen, sondern städtisches Wachstum vorausschauend zu planen. Beispielsweise bewirken UGBs, dass zuerst Freiflächen innerhalb einer UGB bebaut werden, bevor neue Gebiete am Stadtrand erschlossen werden. Für die Metroregion von Portland ist die *Boundary Commission* der Metroregierung für Festlegung und Ausdehnung der UGB zuständig. Somit werden Streitigkeiten zwischen benachbarten Städten um Siedlungsraum verringert und ein kontrolliertes Wachstum für jenen Teil der Stadtregion Portlands, der in Oregon liegt, wird ermöglicht (ABBOTT 2002, S. 213ff; KNAAP & HOPKINS 2001, S. 315; Abb. 3.34).

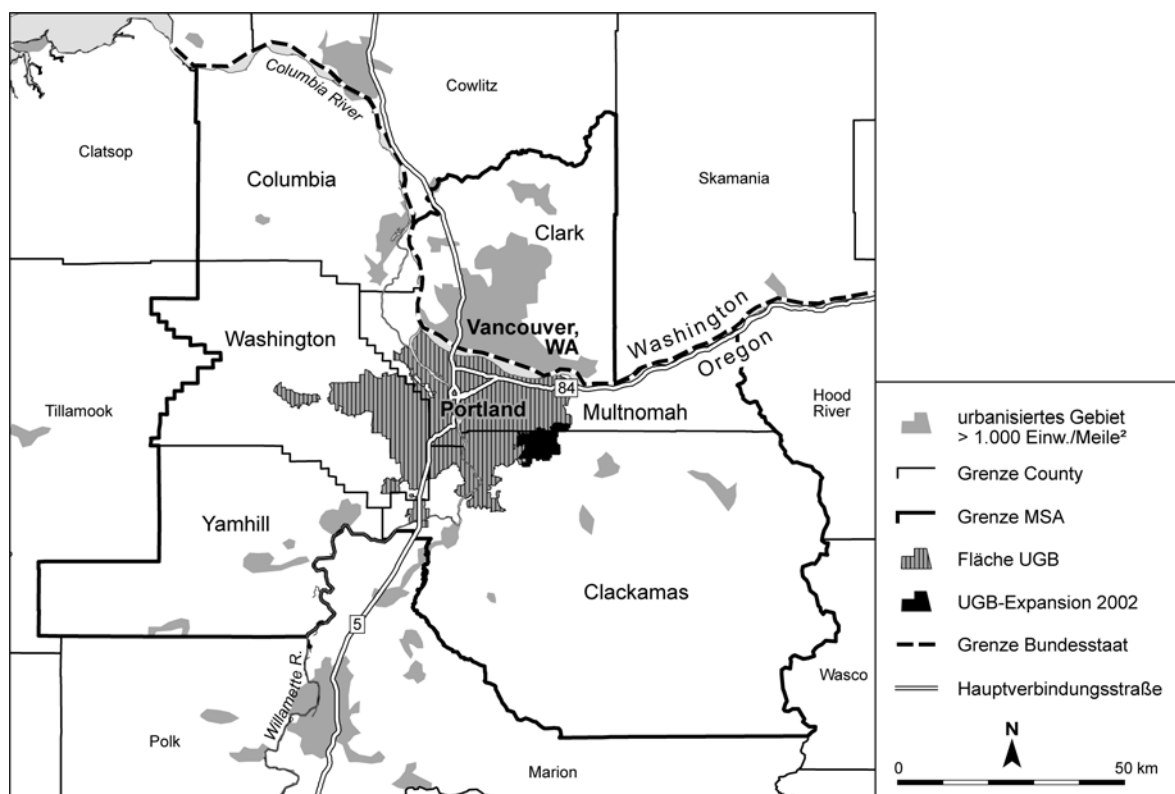


Abb. 3.34: Die Urban Growth Boundary und ihre Ausdehnung im Jahr 2002.

Quelle: US Census 2000; Metro 2004. Kartographie: J. BREUNIG.

Nachteilig wirkt sich in der Metroregion Portland aus, dass deren nördliches Gebiet im Bundesstaat Washington und somit weder im Zuständigkeitsbereich der Metroregierung noch innerhalb der UGB liegt. Allerdings gibt es inzwischen eine Reihe von interkommunalen Kooperationsformen, wie solche im ÖPNV, die die administrative Zusammenarbeit zwischen Gemeinden in den beiden Bundesstaaten erleichtern sollen. Die nördliche Entwicklung der MSA wird von der Metroregierung aber kritisch betrachtet. Sollte die Stadt Vancouver (in der Clark County des Bundesstaats Washington) in naher

Zukunft planungsmäßig nicht verstärkt in die Metroregion miteingegliedert werden, dann könnte dies zu zwei Paradebeispielen innerhalb einer CMSA führen: im Süden das der vorbildlichen Stadtplanung, im Norden das des Urban Sprawl (Interview PETERSON).

Die UGB um die Stadtregion Portland wird als ein flexibles Planungsinstrument betrachtet. Seit Ende der 1970er Jahre wurde die Grenze nahezu vierzigmal ausgedehnt, wobei die hinzugefügten Flächen aber stets kleiner als 8 Hektar waren. 1980 umschloss die UGB eine Fläche von 940 Quadratkilometern. Seit 1998 erfolgten drei Ausdehnungen, die merklich größer als die vorherigen gewesen sind. Sie sind Ausdruck des Bevölkerungszuwachses Portlands (Metro 2004, S. 2):

1. Im Jahr 1998 wurden 14 Quadratkilometer hinzugefügt, um den Bedarf an circa 23.000 Wohneinheiten und 14.000 Arbeitsplätzen zu decken.
2. 1999 wurden eineinhalb weitere Quadratkilometer benötigt, um in bestimmten Gemeinden die Balance zwischen Einwohnern und Arbeitsplätzen wiederherzustellen.
3. Um in den kommenden beiden Dekaden der wachsenden Bevölkerung ausreichend Wohnraum und Arbeitsplätze zur Verfügung stellen zu können, wurde im Jahr 2002 mit 75 Quadratkilometern im Südosten der Metroregion die bislang größte Ausdehnung vorgenommen. Hiermit sollen 38.657 Wohneinheiten und zusätzliche Arbeitsplätze entstehen. Die Ausdehnung entspricht nur zwei Prozent der Gesamtfläche, obwohl die Bevölkerung seit 1990 um 17 Prozent gewachsen ist.

Mit den verschiedenen Ausdehnungen kommt man den staatlichen Forderungen nach, einen Vorrat an unbebautem Land für die nächsten 20 Jahre innerhalb der UGB für Wohnraum in Reserve zu haben. Alle fünf Jahre ist die Metroregierung dazu verpflichtet, die Landreserven zu überprüfen und gegebenenfalls die UGB auszudehnen. Die städtische Wachstumsgrenze kann nur dann ihren Sinn erfüllen, wenn innerhalb der UGB auch effektive Regionalplanung betrieben wird. Konventionelle suburbane Bebauung würde aufgrund des hohen Landverbrauchs UGBs hinfällig machen. Für eine effektive und nicht flächenintensive stadregionale Planung, die mit Oregons staatlichen Zielen konform geht, ist ebenfalls die Metroregierung mit einem Regionalplan bis ins Jahr 2040 und verschiedenen Programmen, wie einem *livable street program*, zuständig (Metro 2004, S. 17).

Entwicklungen innerhalb der UGB seit 1980

Die so genannte *Metropolitan Housing Rule* (MHR) wurde im Jahr 1978 von der LCDC festgelegt, da die staatliche Landnutzungsplanung in Ziel 10 fordert, Pläne zu entwerfen, die Oregons Haushalten Zugang zu verschiedenen Wohneinheiten zu verschiedenen Preis- und Mietklassen ermöglichen. Damit sollte ein abwechslungsreiches Siedlungsbild bezüglich Ort, Typ und Dichte gewährleistet werden, um *exclusionary zoning* zu verhindern. Seitdem muss jeder Verwaltungsbezirk der Metroregion bei der Ausweisung von neuen Grundstücken darauf achten, dass laut Bebauungsplänen mindestens 50 Prozent als Doppel- und Mehrfamilienhäuser ausgewiesen werden. Im Rahmen der MHR wurde den Kommunen erlaubt, relativ hohe Wohnraumdichten von sechs bis zehn Wohneinheiten pro bebaubarem Acre (1 Acre = ca. 4047 Quadratmeter) festzusetzen. In gewöhnlichen Suburbs liegt die Dichte zwischen drei und vier Wohneinheiten pro Acre. In den folgenden Bebauungsplänen der Metrokommunen Anfang der 1980er Jahre wurden dann auch solche möglichen Wohnraumdichten ausgewiesen. 1978 lagen sie bei 4,4 Wohneinheiten pro Acre, 1982 bei 9,4. Allerdings waren diese in den Plänen ausgewiesenen Dichten *potenzielle* Dichten, ohne jede Erfordernis, dass Häuser so dicht nebeneinander hätten gebaut werden müssen. Planung und Realität gingen auseinander. Da aber in den 1980er Jahren unentwickelte Freiflächen innerhalb der UGB weiterhin genügend zur Verfügung standen, und das regionale Wachstum an Haushalten mit 1,3 Prozent pro Jahr eher gering blieb, wurde weitere lockere Bebauung im suburbanen Umland nicht hinterfragt (HARVEY 2001, S. 3; Interview CHAPMAN).

Im Jahr 1990 führten die Umweltschutzorganisation *1000 Friends of Oregon* und die *Home Builders Association of Metropolitan Portland* eine gemeinsame Studie durch, die die damals aktuelle Bebauung mit der potenziellen der kommunalen Bebauungspläne von 1982 verglich⁵³. Die beiden Organisationen kamen zu einem positiven Ergebnis. Sie fanden heraus, dass innerhalb der UGB die Zahl an Doppel- und Mehrfamilienhäusern und die Zahl kleinerer und günstigerer Grundstücke für Einfamilienhäuser angestiegen war. Die Studie kam zu dem Schluss, dass die Politik der MHR geholfen hatte, Zersiedelung moderat zu halten und günstigen Wohnraum zu verschaffen. Eine Expansion der UGB wurde zu dem damaligen Zeitpunkt für nicht erforderlich gehalten. Für die zukünftige Entwicklung der Metroregion hieß es in der Studie, würde es genügen, die MHR-Standards auch in den kommenden 20 Jahren (also bis 2010) einzuhalten, um ausreichend günstigen Wohnraum zu schaffen und die Zersiedelung nicht Überhand gewinnen zu lassen. – In den

⁵³ Die Studie *Managing Growth to Promote Affordable Housing: Revisiting Oregon's Goal 10* bezog sich auf das Wachstum der Jahre 1985 bis 1989.

1980er Jahren hätte nach den geltenden Gesetzen und Plänen dichter gebaut werden können. Ausreichend Platz innerhalb der UGB und moderates Bevölkerungswachstum machten dies jedoch nicht erforderlich (Interview BURTON, NEWMAN).

Metro 2040 Growth Concept

Zu Beginn der 1990er Jahre änderte sich die Situation dann erheblich. Das Haushaltswachstum der Region stieg von 1,3 Prozent (1982) auf 2,3 Prozent (1991; HARVEY 2001, S. 2). Relativ schnell erkannte die Metroregierung, dass die Studie der *1000 Friends of Oregon* und der *Home Builders Association* nicht mehr wegweisend sein konnte. Die Metroregierung stellte daher im Jahr 1995 einen eigenen Regionalplan bzw. ein eigenes Konzept vor – das so genannte *Metro 2040 Growth Concept* oder auch *Metro 2040 Plan* – in dem Strategien entwickelt wurden, wie 720.000 zusätzliche Einwohner innerhalb der UGB bis zum Jahr 2040 untergebracht werden könnten. Das Konzept zeigte, dass unter Beibehaltung der bis dahin angewandten Entwicklungspraktiken bereits im Jahr 1995 190 Quadratmeter Land der UGB und weitere 102 Quadratkilometer alle zehn Jahre hätten hinzugefügt werden müssen. Daraufhin wurden drei alternative Wachstumsszenarien im *Metro 2040 Plan* durchgespielt (Abb. 3.35). Das erste erlaubte der Region, über die UGB hinauszuwachsen, das zweite favorisierte Bebauungs- und Verdichtungsmaßnahmen innerhalb der bestehenden UGB und das dritte sah Lösungsmöglichkeiten in Satellitenstädten um Portland vor, die 20.000 bis 30.000 Einwohner aufnehmen könnten (DUTTON 2000, S. 173). Gegenwärtig wird in der

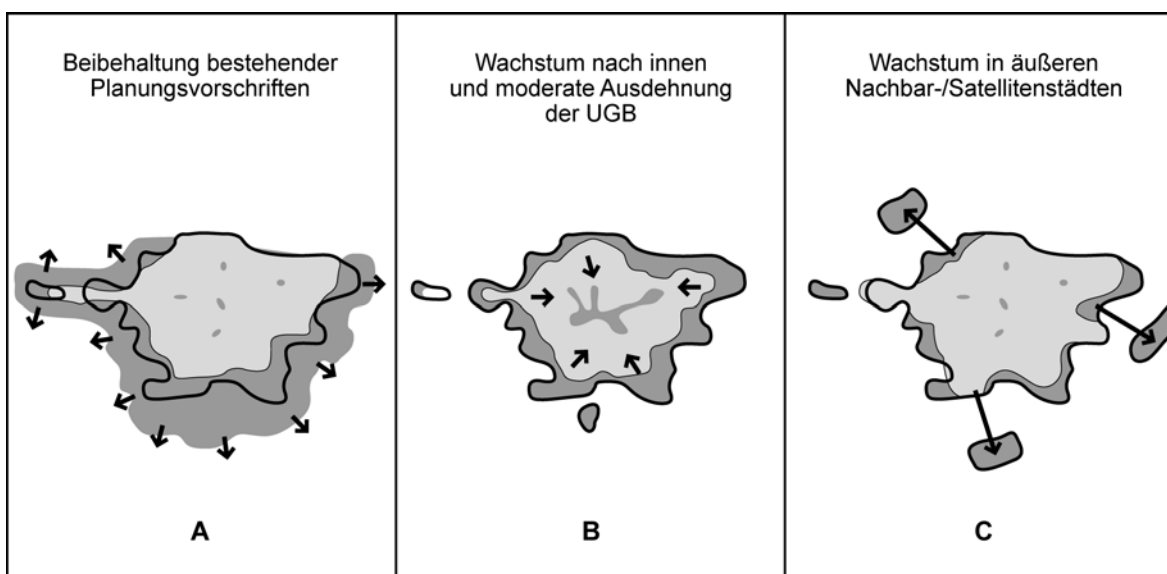


Abb. 3.35: Mögliche Wachstumsmodelle während der 1990er Jahre für Portland.
Quelle und Vorlage: DUTTON 2000, S. 173. Kartographie: J. BREUNIG.

Metroregierung mit Modell 2 gearbeitet, das eine geringe Expansion der UGB und eine verstärkte Bebauungsdichte innerhalb der UGB vorschlägt. Planungsgrundlage hierfür ist die Prognose, dass im Jahr 2040 1,9 Millionen Einwohner – verteilt auf 804.000 Haushalte – in der Metroregion leben werden. Dies bedeutet, dass die Haushaltsdichte von 1.131 Haushalten pro Quadratmeile⁵⁴ im Jahr 1990 auf 2.055 Haushalte im Jahr 2040 ansteigen wird. Bei der Bevölkerungsdichte wird man einen Anstieg von 2.843 Menschen pro Quadratmeile auf 4.759 Menschen pro Quadratmeile verzeichnen. Auf diese Entwicklungen reagierte die Metroregierung im Jahr 2002 mit der bisher größten UGB-Ausweitung um 75 Quadratkilometern (s.o.; HARVEY 2001, S. 3).

Zwischen 1990 und 1995 stiegen die Grundstücks- und Hauspreise in der Metroregion enorm. In einem internen Bericht aus dem Jahr 1995 heißt es, dass sich die Kosten von 1 Acre (= 4.047 m²) Bauerwartungslandes von 25.000 US-\$ auf 80.000 US-\$ in vier Jahren mehr als verdreifacht hätten, dass die Kosten eines 200 Quadratmeter großen Hauses von 80.000 US-\$ (auf einem 650 Quadratmeter Grundstück) auf 173.400\$ (auf einem 465 Quadratmeter Grundstück) angestiegen seien und dass Portland seinen 55. Rang unter den 179 wohnraumgünstigsten US-Städten zu Ungunsten des 165. Ranges hätten aufgeben müssen und nun unter den letzten 15 Städten als Schlusslicht rangiere. Während sich auf der Grundlage dieses Metroberichts die *Home Builders Association of Metropolitan Portland* im Jahr 1998 dafür einsetzte, 32 bis 40 Quadratkilometer Land – statt der geplanten 14 Quadratkilometer – der UGB zuzufügen, drohten die *1000 Friends of Oregon* der Metroregierung mit einem Rechtsstreit, sollte weiteres Farmland zur Bebauung freigegeben werden (Interview BURTON; MARSHALL 2000, S. 175ff.).

Die Debatte, welche Rolle die UGB bei der Steigerung der Wohnraumpreise spielt, läuft bis heute weiter. Expansionsbefürworter argumentieren, dass ein beschränkter Vorrat an bebaubarem Land die Preise in die Höhe treibe. Die UGB-Befürworter halten dagegen, dass dies nicht der ausschlaggebende Grund sei und dass andere Städte an der Westküste, die keine Wachstumskontrollen praktizierten, ähnliche Trends im Wohnungsmarkt zeigten (LANG 2002, S. 1ff; Interviews BURTON, CHAPMAN, HARVEY). Nach HARVEY (2001, S. 9) gibt es allerdings keine Zweifel, dass die gestiegenen Haus- und Grundstückspreise Portlands Bevölkerung dazu bewegt haben, Reihenhäuser, Eigentumswohnungen oder kleinere Häuser auf kleineren Grundstücken zu kaufen, statt der für den suburbanen Raum üblichen großzügig angelegten Einfamilienhäusern.

⁵⁴ 1 Quadratmeile = 2,59 Quadratkilometer

Tab. 3.5: Überblickstabelle
(vgl. Abb. 3.30, S. 190)
Quelle: Eigene Zusammenstellung.

Countys	CMSA laut US Census 2000	Metroregion	GRAVES & SUO-Studie (2001)
Clackamas	•	•	•
Clark	•		•
Columbia (WA)	•		
Multnomah	•	•	•
Washington	•	•	•
Yamhill	•		

In einer Studie der Tageszeitung *The Oregonian* untersuchten GRAVES und SUO (2001) das Bevölkerungswachstum sowie Änderungen der Bevölkerungsdichte in vier Countys der Stadtregion Portland anhand der US Census Daten von 1990 und 2000⁵⁵ (Tab. 3.5). Die Studie zeigt, dass die Gesamtbevölkerung von 1,4 Millionen auf 1,78 Millionen in der letzten Dekade (1990 – 2000) angestiegen ist. Die Bevölkerungsdichte nahm von 3.500 auf 3.814 Einwohner pro Quadratmeile zu, wobei in der Studie vier Kategorien für Dichte definiert werden:

1. *rural*: 0 – 1.000 Personen pro Quadratmeile
2. *suburban*: 1.000 – 4.000 Personen pro Quadratmeile
3. *urban*: 4.000 – 10.000 Personen pro Quadratmeile
4. *very dense urban*: über 10.000 Personen pro Quadratmeile.

Danach machte Bevölkerungswachstum im *suburbanen* Raum 62 Prozent des Gesamtanstiegs der Bevölkerungsdichte aus⁵⁶, Wachstum im ländlichen (*rural*) Raum 14 Prozent und Wachstum im *urbanen* Raum 17 Prozent⁵⁷. Die hier fehlenden 7 Prozent des Bevölkerungswachstums verteilen sich auf so genannte *no-change-areas*, wo *infill*-Entwicklungen nur unmerklich die Bevölkerungsdichte veränderten. Fazit: Da die Bebauungspläne vorgaben, Mehrfamilienhäuser und kleinere Grundstücke für Einfamilienhäuser auch in bereits bestehenden Wohnvierteln auszuweisen, stieg in allen vier Kategorien die durchschnittliche Bevölkerungsdichte merklich. Das Ziel, die UGB nur gering auszuweiten, wurde jedoch eingehalten (GRAVES & SUO 2001; Tab. 3.6).

⁵⁵ Die Studie schloss somit die Clark County im Bundesstaat Washington mit ein. Allerdings ist Clark Countys Bevölkerungswachstum nicht Grundlage für den *Metro 2040 Plan*.

⁵⁶ Die 62 Prozent suburbanen Wachstums teilen sich folgendermaßen auf: 19% neu entstandene Suburbs; 19% durch *infill*-Projekte nachverdichtete alte Suburbs; 19% zu *urban* (Kategorie 3) gewordene alte Suburbs; 5% neue dichte Suburbs.

⁵⁷ Die 17 Prozent urbanen Wachstums teilen sich folgendermaßen auf: 13 Prozent der urbanen Gebiete wurden noch dichter; 4 Prozent wurden zu *very dense urban*.

Tab. 3.6:
Die Gebietskategorien und
ihre jeweiligen Dichte-
veränderungen.
Quelle: GRAVES & SUO 2001.
*Bev.dichte =
Personen/Quadratmeile

Gebietskategorien	Bev.dichte* 1990	Bev.dichte 2000
Rural areas	79	134
New suburbs	581	1.626
Old suburbs filling out	1.730	2.670
Old suburbs becoming urban	3.010	5.155
Urban areas becoming denser	5.243	6.481
New, urban density suburbs	435	4.982
Very dense urban areas	9.776	12.358

In einem Vergleich derselben Studie mit 15 ähnlich großen Städten belegte Portland mit seinem 32-prozentigen Bevölkerungswachstum zwischen 1990 und 2000 Platz 4, mit einem 8-prozentigen Bevölkerungsdichteanstieg Platz 2, aber nur Platz 8 bei der Bevölkerungsdichte an sich („dichter“ sind: San Francisco, Miami, San Jose, Fort Lauderdale, Denver, Sacramento und Seattle). Diese Ergebnisse sind nicht direkt vergleichbar mit den Wachstumsprognosen der Metroregierung, da Datengrundlage des Vergleichs nur urbanisierte Gebiete (*urban areas*) mit 1.000 Menschen pro Quadratmeile waren und alle sechs Countys Eingang in die Studie fanden. Dennoch können die Ergebnisse verdeutlichen, dass Portlands erwartete Bevölkerungsdichte für das Jahr 2017 mit 4.500 Menschen pro Quadratmeile vergleichbar mit den heutigen Bevölkerungsdichten von Fort Lauderdale, Florida, oder Denver, Colorado, sein wird (GRAVES & SUO 2001).

Um der wachsenden Bevölkerung genügend Wohnraum zur Verfügung stellen zu können, definiert die Metroregierung in ihrem *2040 Growth Concept* insgesamt acht Typen von Wohngemeinden mit unterschiedlichen Dichtevorgaben für die Metroregion. Drei der acht Typen sind für den suburbanen Raum vorgeschrieben. Es sind dies *Outer Neighborhoods*, *Light Rail Station Communities* und *Town Centers* (Metro 2001, S. 5). Da der Großteil dieser Entwicklungen noch in der Planung oder im Bau begriffen ist, kann gegenwärtig beobachtet werden, wie Portlands suburbaner Raum diese neuen Erscheinungsformen annimmt. Alle drei Bebauungstypen zeichnen sich durch eine höhere Wohnraumdichte aus, welche durch die Ausweisung kleinerer Grundstücke und Mehrfamilienhauskomplexe erreicht wird. Auffällig ist, dass *developer* darum bemüht sind, Mehrfamilienhauskomplexe vom Design her freundlicher zu gestalten, um deren Negativimage abzustreifen. Die Besonderheit in Portlands suburbanem Raum liegt in der Tatsache, dass Menschen heute davon überzeugt werden müssen, für höhere Dichte ins suburbane Umland zu ziehen. Nur so könne man der immer größer werdenden

Bevölkerung Wohnraum verschaffen, ohne die natürlichen Freiflächen außerhalb der UGB zu zerstören (Interview BROOKS, BURTON).

1. Beispiel für die bauliche Entwicklung einer *Outer Neighborhood*, eine Suburb am Rande der Stadtregion, ist *Bethany Village* im Westen Portlands gelegen⁵⁸. Im Gebiet um *Bethany Village* fanden 94 Prozent aller Bebauungen in den letzten zehn Jahren statt, wobei die Grundstücksgrößen kontinuierlich abnahmen. Vor 1989 bebaute Grundstücke für Einfamilienhäuser waren durchschnittlich 850 Quadratmeter groß, bebaute Grundstücke von 1989 bis 1994 waren nur noch 650 Quadratmeter und nach 1994 bebaute Grundstücke sind noch durchschnittlich 610 Quadratmeter groß (HARVEY 2001, S. 7). In *Bethany Village* wird zweierlei deutlich: Erstens wird eine zunehmende – für den suburbanen Raum eigentlich untypische – Wohnraumverdichtung sichtbar, zweitens verdeutlicht *Bethany Village*, dass der äußere Rand der UGB baulich erreicht ist und größere Freiflächen im Westen innerhalb der UGB nicht mehr zur Verfügung stehen (HOCK 2000, S. 18). Inzwischen sind neue Suburbs zum Teil dichter bebaut als Wohngebiete in der Kernstadt (Interview PETERSON).
2. Das Wohnviertel *Steele Park* ist ein Beispiel für eine *Light Rail Station Community*, die im Zusammenhang mit dem Bau der Westlinie der Schnellstraßenbahn M.A.X. entstanden ist. Entlang der Zugtrasse schreibt der *Metro 2040 Plan* dichte Wohnbebauung, Park-and-Ride-Plätze an Haltestellen und kleinere Versorgungseinrichtungen in Wohngebieten vor. Mit durchschnittlich 12 Wohneinheiten pro Acres zählt *Steele Park* zu den dichtesten Bebauungen mit Einfamilienhäusern im suburbanen Raum der Metroregion. Im Gegensatz zu den älteren Bebauungsplänen wurde bei *Steele Park* im Jahr 1995 erstmals dichte Bebauung *gefordert* und nicht nur erlaubt. Auf einer nur zehn Acres großen Fläche befinden sich 74 Einfamilienhäuser auf Grundstücksgrößen zwischen 180 und 280 Quadratmetern, 18 Apartments und ein 6000 Quadratmeter großer Freiplatz. *Steele Park* ist eines der ersten dichten Bebauungen, die den Vorgaben gerecht wird, günstigen Wohnraum auf wenig Raum zu verschaffen (Tri-Met 1999). Apartmenthauskomplexe, wie *La Salle* – ebenfalls im Westen an der M.A.X.-Linie – haben mit 24 Wohneinheiten pro Acres eine noch höhere Dichte (LASSAR 1998, S. 53).
3. In der Metroregion sind drei Zentralitätstypen definiert worden, die in ihrem Zusammenspiel eine kompakte und wirtschaftlich starke Region hervorbringen sollen.

⁵⁸ www.bethanyvillage.com

Town centers sollen Anwohner in unmittelbarer Nähe mit Gütern des täglichen und wöchentlichen Bedarfs versorgen können. Belebte Einkaufsstraßen sollen die räumliche Identifikation mit dem *town center* stärken. Lange Fahrten zu überregionalen Einkaufszentren sollen so vermieden werden. Den *town centers* übergeordnet sind die *regional centers*, die wiederum die *central city* (Portland) als oberstes Zentrum über sich haben. Ein Beispiel für den suburbanen Bebauungstyp *Town Center* ist *Orenco Station*, wobei bei diesem Stadtteil zusätzlich Aspekte des Bebauungstyps *Light Rail Station Community* eine Rolle spielen. Auf das Projekt *Orenco Station* wird ausführlich in Kap. 4 eingegangen.

3.5.3.4 Kritik an der UGB

In Teilen der Bevölkerung wächst inzwischen die Kritik an weiterer Dichte. 800.000 der 1,4 Millionen Einwohner zählenden Region haben noch im Jahr 1990 in *no-change*-Gebieten gewohnt und rechneten mit keiner Verdichtung in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft in den kommenden zehn Jahren (HARVEY 2001, S. 5). Der ehemalige Exekutiv Direktor der Metroregierung BURTON fasst zusammen: „*People in the Portland Metro region hate two things: Urban Sprawl but density as well*“ (Interview BURTON). MARSHALL schreibt (2000, S. 175):

Density is a dirty word, and already signs have sprouted in neighborhoods seeking to stop the placing of apartments or town houses that Metro and various councils have decided the neighborhoods can handle. JON CHANDLER, an often-quoted leader of the home builders association, said that local governments are “lying through their teeth” when they say they will accept thousands of new residents within existing boundaries. They don’t want to accept the political heat for moving the growth boundary; but they also don’t want the heat for more people. [...] “Sixty to 70 percent of the people don’t want to move the UGB and 60 to 70 percent don’t want higher density,” said Chandler⁵⁹.

Neben Bauunternehmern und der *Home Builders Association* setzen sich Wirtschaftvertreter für eine Expansion der UGB ein, da sie befürchten, steigende

⁵⁹ Dichte ist ein schmutziges Wort, und schon schießen Schilder in [Portlands] Nachbarschaften aus dem Boden, die den Bau von Apartments oder Reihenhäuser zu stoppen versuchen. Metro und andere Gremien sind der Auffassung und haben entschieden, dass Stadtteile mit Bauten dieser Art fertig werden. JON CHANDLER, oft zitierte Persönlichkeit der ‚Home Builders Association‘, sagte, dass lokale Verwaltungen ‚wie gedruckt lügen würden‘, wenn sie behaupteten, sie würden tausende neuer Anwohner innerhalb der bestehenden UGB aufnehmen können. Die Verwaltungen wollten nicht die politisch hitzige Diskussion der Expansion auf sich nehmen, noch die der Wohnraumverdichtung. [...] Nach CHANDLER seien 60 bis 70 Prozent der Bevölkerung dagegen, die UGB auszudehnen und ebenso würden 60 bis 70 Prozent keine höhere Dichte wollen.

Wohnungsmarktpreise würden ärmere Bevölkerungsschichten und damit billige Arbeitskräfte des Dienstleistungsbereichs (*service jobs*) dazu veranlassen abzuwandern. Der Stadtdirektor (*city manager*) von Hillsboro, LAWRENCE, nennt es „frustrierend“, wenn er ansiedlungsfreudigen Hightechbetrieben mitteilen müsse, für sie sei kein Platz mehr in Hillsboro, da hier die Grenzen der UGB erreicht seien. Auch die Stadt Hillsboro sehe in der UGB eine Notwendigkeit, doch dürfe sie nicht zu starr gehandhabt werden. Hier zeigt sich auch das Spannungsfeld zwischen der Metro- und der Stadtverwaltung. Metroplanungen gingen oft an lokalen Gegebenheiten vorbei (Interview LAWRENCE).

Bekanntester Kritiker seitens der New-Urbanism-Bewegung ist ANDRES DUANY. Er schreibt, dass es unqualifiziert sei, Portlands UGB unkritisch als Erfolg zu akzeptieren, da sie ursprünglich (1980) mehrere Meilen weit außerhalb der entwickelten Stadt gezogen worden sei. Innerhalb der UGB hätte sich ebenso Urban Sprawl entwickelt, wie andernorts auch. Momentan sei die *downtown* tatsächlich, dank der Beseitigung eines Highways, der Eröffnung des *light-rail*-Systems und beträchtlicher Investitionen in einem exzellenten Zustand. Aber innerhalb der Wachstumsgrenze seien tausende Hektar voll mit „irdischem“ Sprawl. Und nun, da der Rand schließlich erreicht sei, würden sich Portlands suburbane *developer* – die zuvor nie „nein“ zur UGB gesagt hätten, jetzt aber ungestüm werden würden – erbarmungslos für eine Expansion einsetzen (DUANY et al. 2000, S. 143).

Nach Ansicht der gemeinnützigen Organisation AGO (*Alternatives to Growth Oregon*) ist das Wachstum unabhängig von der Diskussion um eine Expansion der UGB zu sehen. Das Wachstum läge in der Politik der Metroregierung begründet, die nicht aufhören würde, immer neue Unternehmen nach Portland anzuwerben. Daher würde AGO sich für Null-Wachstum einsetzen. Eine Umfrage ergab, dass 56 Prozent der Bevölkerung der Metroregion es ebenfalls für gut befänden, wenn die Metroregierung Maßnahmen zur Verlangsamung des regionalen Wachstums ergreifen würde (Portland Tribune 2001).

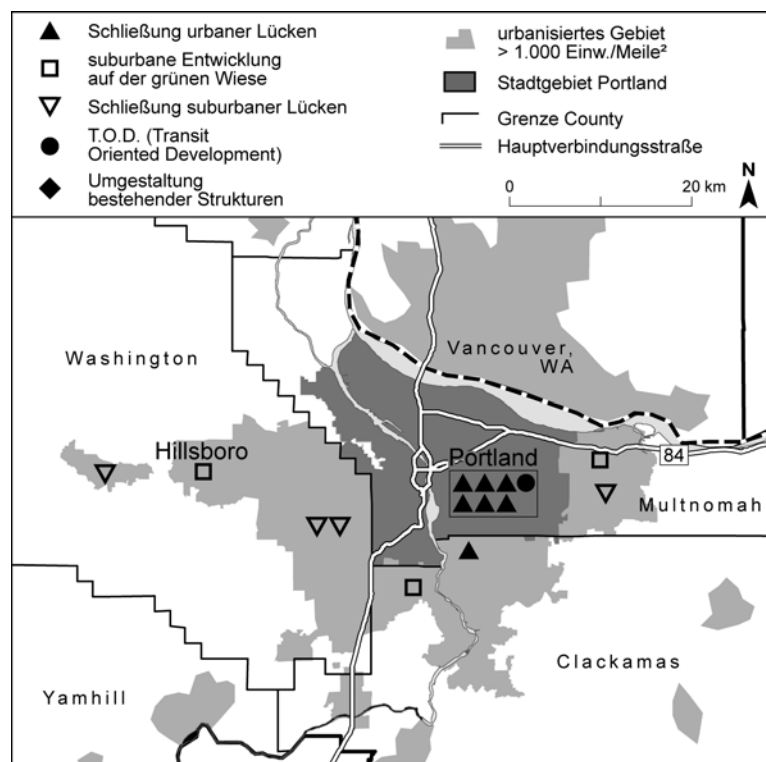
Während der Experteninterviews räumten die meisten Befragten ein, Urban Sprawl habe sich innerhalb der UGB ebenso entwickelt wie in vergleichbaren Städten. Dies sei aber kein Argument, Urban Sprawl nicht Einhalt zu gebieten. Man habe die Fehler der Vergangenheit erkannt und müsse nun zusehen, mit welchen Mitteln man die Zersiedelung aufhalten könne. Dabei sei die UGB durchaus geeignet, Urban Sprawl aufzuhalten. Außer BURTON (Metro) und PETERSON (*Tri-Met*) sprachen sich die befragten Experten aus Portland für eine nicht zu starre Handhabung der UGB aus. Bei guter Regionalplanung bestände kein Problem, die UGB nicht zu straff anzuwenden.

Auch zukünftig wird die Metroregierung an der UGB festhalten. Mit einer Ausdehnung um 75 Quadratkilometern im Jahr 2002 reagierte Metro auf das starke Bevölkerungswachstum und zeigte erneut, dass die UGB kein starres Instrument ist. Bei der Ausdehnung konnte man einen Konsens zwischen Regionalplanung, Bauunternehmern, Wirtschaft und Umweltgruppen erzielen. Es wird deutlich, dass Regionalplanung ein Prozess ist, der von verschiedenen Interessensgruppen gestaltet wird und dessen Ergebnis ein bestmöglicher Kompromiss für alle Beteiligten sein muss (ABBOTT 2002, S. 229ff).

3.5.4 Portland und New Urbanism aus Expertensicht

Portland gilt als die „Modellstadt des New Urbanism“ (BODENSCHATZ 2000c, S. 1) oder nach GRAGG (2000, S. 25) als das „Jerusalem für die Pilger der New-Urbanism-Bewegung“. Portland kann auf eine langjährige Erfahrung in Stadtplanungsfragen zurückblicken. Bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden erste Pläne für die weitere Entwicklung der schnell wachsenden Stadt Portland veröffentlicht und von den Bürgern angenommen. 1973 wurden in Oregon bundesstaatliche Gesetze verabschiedet, um landwirtschaftliche Freiflächen, Wälder und Küsten zu schützen. Städtisches Wachstum sollte durch UGBs moderat gehalten werden. Mit der Einführung der Regionalregierung Metro wurde 1979 eine Planungsbehörde für die Region Portland geschaffen, die

Abb. 3.36: New-Urbanism-Projekte in der Stadtregion Portland. Die Gesamtläche der Projekte beträgt zusammen 3,8 Quadratkilometer, was 0,03 Prozent der stadtrationalen Fläche entspricht. Quelle: www.cnu.org, zit. am 04.05.2005; eigene Zusammenstellung und Berechnungen; Kartographie: J. BREUNIG.



planerisch koordinierend die Interessen der verschiedenen Gebietskörperschaften vertritt. 1992 brachte die Metroregierung das *Growth Concept 2040* auf den Weg, dessen Ziel es ist, trotz starken Bevölkerungswachstums die Zersiedelung nach außen aufzuhalten. Viele Konzepte, die die New-Urbanism-Bewegung in ihrer Charter für eine gesunde Stadtentwicklung fordert, sind in Portland bereits seit teilweise über 30 Jahren praktisch umgesetzt worden. Befragte Experten aus der Region Portland nannten daher die New-Urbanism-Bewegung auch als durchaus diskussionswert, betonten aber fast ausschließlich, dass Portland aufgrund seiner eigenen Planungsideen nicht unbedingt darauf angewiesen sei.

1969 wurde Portland bekannt für die Beseitigung seiner Stadtautobahn, die die Innenstadt von den Ufern des Willamette River trennte. Heute erinnert nichts mehr an die vielbefahrene Straße, wo sich heute der *TOM MCCALL Waterfront Park* erstreckt. In den Sommermonaten finden hier jedes Wochenende Festivals, Märkte oder Konzerte statt. – Ende der 1970er Jahre entschied sich die Stadt Portland gegen ein Parkhaus in zentraler Lage. Als Alternative wurde der *Pioneer Courthouse Square* gebaut, der als Portlands *living room* bezeichnet wird. Der Erfolg dieses belebten Platzes zeigt, dass die Entscheidung für den Bau eines zentralen Treffpunktes richtig war. Noch in den 1980er Jahren erntete Portland für diese Maßnahme Spott von anderen US-amerikanischen Städten, für die die Gestaltung einer öffentlichen Freifläche an Stelle eines Parkhauses unverständlich blieb. Um den *Pioneer Courthouse Square* angelegt ist Portlands *Bus Mall* und Haltestellen des M.A.X.. Ausgehend von diesem zentralen Platz erreicht man mit öffentlichen Verkehrsmitteln jeden Ort der Stadtregion (Tri-Met 2001; ABBOTT 2001, S. 165f). – Wie auch in der New-Urbanism-Bewegung, geht man in Portland davon aus, dass die gemeinsame Stadtregion gestärkt werden muss. Unterschiedliche Gebietskörperschaften sollten kooperativ zusammenarbeiten, um städtisches und wirtschaftliches Wachstum der Region in geordneten Bahnen verlaufen zu lassen. Mit der Einführung der Metroregierung trägt die Stadtregion Portland dieser Forderung Rechnung – schon vor der Gründung des *Congress of the New Urbanism*. Kernstück der Region ist die *Central City* (Portland) mit einer belebten Innenstadt. Dieser untergeordnet sind die *Regional Centers* (z.B. Beaverton im Westen mit 76.000 Einwohnern); diesen wiederum untergeordnet sind die *Town Centers* (meist Stadtviertel größerer Städte, wie z.B. Orenco Station bei Hillsboro). In gewisser Weise ist dieses System vergleichbar mit CHRISTALLERS zentralörtlichem System, auch wenn in Portland die einzelnen Zentren kleinräumiger zusammenliegen. Gemeinsam ist beiden Systemen, dass jedes Zentrum klar definierte

Aufgaben zu übernehmen hat. Beispielsweise ist es Aufgabe eines *Regional Centers*, die Versorgung der Anwohner mit Gütern des täglichen Bedarfs sicherzustellen. Für diese Zentren werden Shoppingmalls ausdrücklich ausgewiesen. Es wird aber darauf geachtet, dass diese Zentren funktionell gemischt bleiben, z.B. finden sich auch hier Arbeitsplätze des Dienstleistungssektors. *Town Centers* orientieren sich an *neighborhoods*. Kleinere Geschäfte, Cafés und Dienstleister sollen dazu beitragen, dass Anwohner ihre Grunddaseinsfunktionen zu einem Großteil am Ort ausführen können. Alle Zentren verschiedener Typen (*Central City, Regional Center, Town Center*) sind über ein Netzwerk alternativer Transportmöglichkeiten miteinander verbunden.

Am Beispiel der Metroregion Portland wird deutlich, wie vielschichtig und komplex Stadtplanungspolitik sein kann. Bundesstaatliche, regionale und lokale Vorgaben müssen miteinander vernetzt werden, um beste Lösungsmöglichkeiten zu finden, die eine kompakte und wirtschaftlich florierende Region hervorbringen können. Hinzu kommen in Portland viele aktive Bürgerbewegungen, deren Ideen ebenfalls Grundlage der Stadtplanungspolitik sind und Auswirkungen auf Entscheidungen der Planungsausschüsse haben (Interview BURTON).

Die nationale Aufmerksamkeit, die Portland gegenwärtig zuteil wird, basiert auf dessen seit vier Jahrzehnten stattfindenden und inzwischen fest verwurzelten Maßnahmen bei der Stadtplanung und im Umweltschutz. Vielen Städten in den USA sei nicht klar, dass der Erfolg Portlands auf einen langwierigen Prozess zurückgehe, der auch in Zukunft anhalten muss (Interview BURTON). Das Problem des New Urbanism sei, dass von ihm zu schnelle Erfolge erwartet werden. Eine funktionierende *downtown* könne nicht in wenigen Monaten wieder erblühen, sondern sie müsse das Ergebnis jahrelanger regionaler Zusammenarbeit sein. Inzwischen scheinen sich die Bewegung des New Urbanism und die Stadtregion Portland gegenseitig positiv zu beeinflussen. So wurde der Regionalplan *Growth Concept 2040* unter Mitarbeit

Anerkennung der Stadtregion	+
Zentren und Ortschaften	+
Abgrenzung zum Hinterland	+
Infill-Projekte	+
Funktionell gemischte Vororte	+
Historie	+
Vermeidung von Armutskonzentration	+ -
Alternative Transportmöglichkeiten	+
Interkommunale Kooperation	+
Ergebnis	8,5

Tab. 3.7: Ausprägungen der neun Forderungen eines regionalen New Urbanism in der Stadtregion Portland. Die Tabelle ist eine Quintessenz der Experteninterviews (vgl. Tabellen im Anhang).
Quelle: eigene Erhebungen.

[+] = voll ausgeprägt (1 Pkt.)
[+ -] = Ansätze vorhanden (0,5 Pkt.)
[-] = nicht ausgeprägt (0 Pkt)

des New Urbanisten PETER CALTHORPE entworfen, der die Stärke des New Urbanism eher auf regionaler Ebene als auf kleinräumiger *neighborhood*-Ebene sieht. In der Stadtregion Portland gibt es laut CNU 24 New-Urbanism-Projekte (Abb. 3.36), die nach Expertenansicht überdurchschnittlich gut integriert seien, dank Metros Regionalplanung. Im Allgemeinen sagten die Experten aus, dass New Urbanism dann erfolgreich sein kann, wenn regionale Gegebenheiten stärker in New-Urbanism-Planungen miteinbezogen werden. Starre und unflexible Vorschriften, seien ungeeignet, um eine effektive Regionalplanung betreiben zu können.

Entwirft man auch für die Stadtregion Portland eine Bewertungsskala, die darstellt, wie ausgeprägt hier die neun Forderungen eines regionalen New Urbanism sind, so ergibt sich folgendes Bild:

1. Die **Stadtregion** wird in Portland eindeutig als **Grundlage der heutigen Wirtschaft** anerkannt. Zwischen den einzelnen Gemeinden ist ein Konkurrenzdenken wesentlich geringer ausgeprägt als beispielsweise in Atlanta oder Denver. Nach außen kann sich die Stadtregion durch die Metroregierung als Einheit vermarkten. Positiv wirkt sich dabei aus, dass Metro auch als Betreiber des gemeinsamen regionalen *Convention Centers* fungiert.
2. Mit dem *Growth Concept 2040* werden **klar definierte Zentren und Ortschaften innerhalb der Stadtregion** vorgeschrieben und ausgebaut. Auf verschiedenen Rangstufen gelegen, werden diesen Zentren unterschiedliche Funktionen zugewiesen.
3. Mit einer kontrollierten Nutzung der UGB ist es gelungen, die Stadtregion **deutlich zum agrarischen Hinterland abzugrenzen** (Foto 3.3).



Foto 3.3: Agrarisches Hinterland wird durch die UGB geschützt, wie hier im Südosten der Metroregion. Foto: SCHEMIONEK 10/2001

4. Bevölkerungszuwachs und Bodenknappheit durch die UGB haben Bauunternehmer zu Alternativen gezwungen. Anstatt immer weiter ins suburbane Umland zu expandieren, wird zunächst die **Erschließung baulicher Lücken durch *infill*-Projekte** gefordert.
5. Wird der Bau neuer suburbaner Vororte in der Stadtregion Portland notwendig, so werden diese Vororte als **funktionell gemischte und in das bestehende urbane Muster integrierte *neighborhoods*** konzipiert. Isolierte Vororte finden sich in der Stadtregion Portland nicht.
6. Portlands Stadt- und Regionalplanung zollt dem **historischen städtebaulichen Erscheinungsbild besonderen Respekt**. Beispielhaft kann hierfür die *neighborhood* Orenco Station angeführt werden, die architektonische Stilelemente aus Portlands älteren *neighborhoods* kopiert und sich somit von der Monotonie herkömmlicher Vororte abzuheben versucht. Auch innerstädtische Revitalisierungsprojekte zielen auf eine harmonische Integration in das historisch-architektonische Stadtbild ab.
7. Die **Vermeidung von Armutskonzentration** ist auch in Portland nicht vollständig gelungen. Besonders der Nordwesten der Stadtregion wird von ärmeren und sozial benachteiligten Bevölkerungsschichten bewohnt. Diese Situation ist aber bei weitem nicht vergleichbar mit Atlantas südlichen Stadtvierteln bzw. Ghettos konzentrierter Armut. Portlands Nordwesten ist dank alternativer Transportmöglichkeiten nicht isoliert und noch immer in die Stadtregion integriert.
8. Ein dichtes Netzwerk **alternativer Transportmöglichkeiten** ermöglicht es jedem Bürger, sich relativ einfach in der Stadtregion ohne Auto fortbewegen zu können. Die Verkehrsbehörde *Tri-Met* arbeitet zudem mit Gemeinden zusammen, um *transit oriented developments* entlang von Haltestellen zu entwickeln.
9. Die Metroregierung fördert und fordert per Gesetz **interkommunale Kooperation**. Ohne den politischen Rückhalt der Gemeinden und ohne den Willen zu administrativer Zusammenarbeit wäre das „Erfolgsmodell“ Portland nicht realisierbar.

Die überdurchschnittlich hohe Punktzahl (8,5) in Tabelle 3.7 reflektiert die seit mehreren Jahrzehnten angewandte Regionalplanung Portlands. Außerdem wird deutlich, dass die Ziele eines regionalen New Urbanism nicht in wenigen Jahren realisiert werden können, sondern dass es viele Jahre Erfahrung bedarf, um eine Stadtregion wie Portland zu gestalten.

3.6 Evaluierung der Hypothesen (Teil 1)

Auf Grundlage der bisher durchgeführten Auswertungen und Erläuterungen zum Einfluss des New Urbanism auf regionaler Ebene lassen sich zwei der zehn aufgestellten Hypothesen evaluieren. Die weiteren Hypothesen werden in Kapitel 4.5 diskutiert (s. Kap. 2.4 & 4.5).

Auf der Ebene der Region ist New Urbanism nur dann erfolgreich, wenn bereits administrative Rahmenbedingungen gegeben sind.

New Urbanism stellt neun Forderungen an Stadtregionen, die in ihrer Gesamtheit einen kompakten städtischen Siedlungskörper formen sollen. Diese Forderungen bzw. Grundüberlegungen werden als sinnvoll erachtet, können aber nur dann umgesetzt werden, wenn regionale Planungsbehörden diese Strategien mitverfolgen. New Urbanism ist auf die Mitarbeit von Administrationen angewiesen. Schwierig erweist sich dabei, dass besonders lokale (Kommunal-) Verwaltungen zu oft an alt hergebrachten Planungsstandards festhalten und sich auf neues regionalplanerisches Gedankengut nur zögerlich einlassen.

Die besten administrativen Rahmenbedingungen finden sich für New Urbanism in Portland, wo die Metroregierung in den letzten drei Jahrzehnten eine nahezu ideale New-Urbanism-Region kreiert hat. Atlanta und Denver sind seit den 1990er Jahren auch verstärkt darum bemüht, Urban-Sprawl-Probleme zu lösen, doch fehlt es ihnen – besonders Denver – an Regionalplanungsbehörden mit Entscheidungsgewalt, die New-Urbanism-Ziele gesetzlich einfordern könnten. Die GRTA in Atlanta hat Machtbefugnisse, konzentriert sich aber verstärkt auf Verkehrsplanungen, um Emissionen durch Individualverkehr zu reduzieren.

Wenn New Urbanism tatsächlich daran interessiert ist, als Regionalplanungskonzept verstärkt ernst genommen zu werden, muss es in Zukunft Kooperationen und Netzwerke mit den existierenden Regionalplanungsbehörden der Stadtregionen bilden, mit ihnen unter Beachtung regionaler Gegebenheiten zusammenarbeiten und versuchen, seine neun Forderungen für die jeweilige Stadtregion in Gesetzesform zu bringen.

Regionale und lokale alternative Planungsinittativen sind vor Ort erfolgreicher als New Urbanism.

In allen drei untersuchten Stadtregionen haben sich auf lokaler und regionaler Ebene Initiativen herausgebildet, die dem *conventional suburban development* (CSD) eine Alternative entgegensetzen wollen. Beispiele hierfür sind in Atlanta die *Georgia Greenspace Initiative* sowie die *Livable Center Initiative*, in Denver das *Stapleton Redevelopment Project* oder in Portland das *Livable Streets Program*. Die Programme konzentrieren sich dabei hauptsächlich auf drei Schwerpunkte: *Infill*-Projekte, Schutz von Grünflächen und Nachbesserung bestehender Zentren und *neighborhoods*. Besonders die *infill*-Projekte und die Nachbesserungen bzw. Revitalisierungen haben mit New Urbanism gemein, dass sie versuchen, funktionell gemischte, dichtere und urbane Wohnviertel zu gestalten. Die hierfür notwendigen Planungsvorschriften werden in allen drei Stadtregionen selbst erarbeitet (z.B.: Breite der Straße, Baumbepflanzung etc.), um regionalspezifische Eigenheiten besser berücksichtigen zu können. Dies sind eigentlich auch die Forderungen des New Urbanism, doch seine Architektur- und Planungs-codes werden von befragten Experten im Allgemeinen als zu starr bewertet und daher abgelehnt. Es komme höchstens vor, dass man sich von den Ideen des New Urbanism inspirieren lasse, die dann aber den lokalen Gegebenheiten angepasst werden würden. Da lokale Planungsalternativen meist auch von lokalen Entscheidungsträgern initiiert werden, sind sie nach Expertenansicht weitaus erfolgreicher als ein der Region „übergestülpter“ New Urbanism.

4 New Urbanism auf Neighborhood-Ebene

Im vorangegangenen Kapitel wurde erörtert, wie New Urbanism auf regionaler (Makro-) Ebene versucht, die Stadtregion als Einheit zu verstehen und diesen Siedlungskörper dementsprechend zu gestalten. Zersiedelung an den Rändern soll aufgehalten werden, Freiflächen sollen nachverdichtet und funktionell gemischt werden, und Wohlstand soll sich gleichmäßig über die gesamte Region verteilen. Die Konzepte, die New Urbanism in seiner Regionalplanung verfolgt, werden im Allgemeinen als sinnvoll bewertet. Dennoch hat New Urbanism auf regionaler Ebene einen schweren Stand. Dies hat zwei Gründe: US-amerikanische Stadtregionen sehen sich nicht als administrative Einheiten und folglich gibt es auch keine gesetzlich verankerten Regionalplanungsbehörden, die New Urbanism als Konzept annehmen könnten. Die existierenden Zusammenschlüsse verschiedener Administrationen – wie DRCOG oder GRTA (s. Kap. 3) – sind erste Ansätze stadtreionaler Regierungen, die sich aber auf selbstentwickelte Wachstumsstrategien und Planungsalternativen stützen und New Urbanism eher als ergänzende Anregung verstehen.

Es muss klar gesehen werden, dass New Urbanism weniger durch seine Ideen zur Regionalplanung, als durch seine baulichen Aktivitäten auf *neighborhood*-Ebene bekannt geworden ist. Es sind die New-Urbanism-*neighborhoods* mit meist neotraditionalistischer Architektur, wie der Ferienort Seaside, Florida, oder die WALT-DISNEY-Siedlung Celebration, Florida (ROOST 2000, S. 67ff), denen durch die Medien Aufmerksamkeit geschenkt wird und die das neue Städtebaukonzept zum Diskussionsgegenstand machen (COLLINS & FRANTZ 2000, ROSS 1999). Auf der *neighborhood*-Ebene soll bereits im Kleinen gezeigt werden, was die Stadtregion im Großen später einmal sein soll: ein sozial ausgeglichener, funktionell gemischter und dichter Siedlungskörper, innerhalb dessen das Automobil nicht mehr die erste Wahl zur Fortbewegung sein wird.

4.1 Ziele eines New Urbanism auf Neighborhood-Ebene

Gegenwärtig finden sich über 650 New-Urbanism-*neighborhoods* in 35 Staaten der USA (SITKOWSKI 2004, S. 1). Sie sind eine Antwort auf das *conventional suburban development* (CSD), das seit Ende des Zweiten Weltkrieges die US-amerikanische Stadtlandschaft geprägt und zum heute kritisierten Urban Sprawl geführt hat. CSD geht nicht auf eine

Laissez-faire-Stadtplanung zurück, sondern es ist vielmehr das direkte Ergebnis von Erlassen, Verordnungen und Planungsvorschriften lokaler Behörden. Im Allgemeinen sind für diese so genannten *zoning ordinances* drei Forderungen charakteristisch: ein freier und zügiger Verkehrsfluss, ein Überangebot an Parkmöglichkeiten sowie eine rigorose funktionsräumliche Trennung. An diesen drei Merkmalen wird deutlich, wie sehr CSD das Automobil in den Mittelpunkt seiner Planung stellt und die Maßstabebene „Mensch“ aus den Augen verliert. Die USA-weite flächendeckende Anwendung dieser lokalen Planungsstandards über nun bald sechs Jahrzehnte hat zu den bekannten Urban-Sprawl-Problemen geführt (DUANY et al. 2000, S. 39ff; Kap. 2.1.5).

Von New Urbanisten werden in den USA zwei Siedlungsformen unterschieden: das Modell der funktionell gemischten *neighborhood*, das von den Siedlungsanfängen bis in die 1940er Jahre bestimmend gewesen ist und das Modell des suburbanen Sprawls, das die Landschaft seit Ende des Zweiten Weltkriegs prägt. Die Anhänger des neuen Städtebaukonzepts versuchen, sich auf das Modell der *neighborhood* rückzubesinnen, um Urban Sprawl „Altbewährtes“ entgegenzusetzen⁶⁰. Im Allgemeinen zeichnen folgende Punkte eine *neighborhood* aus (Duany Plater-Zyberk & Company 2003c; vgl. Kap. 2.3.1.1):

- Die *neighborhood* ist eine umfassend geplante bauliche (Stadt-) Erweiterung. Mehrere *neighborhoods* dicht zusammengedrängt werden zur Stadt, eine einzelne in der Landschaft freistehende wird zum Dorf (*village*).
- Die *neighborhood* ist in ihrer Größe begrenzt, so dass der Großteil ihrer Bewohner in geringer Entfernung zu ihrem Zentrum lebt, meistens nicht weiter entfernt als ein fünfminütiger Fußweg (ca. 400 Meter). Innerhalb des Zentrums kann der Bedarf des täglichen Lebens gedeckt werden. Das Zentrum ist funktionell gemischt und bietet Raum für ÖPNV-Haltestellen, Arbeitsplätze, Einzelhandel, Gemeindeveranstaltungen und Freizeitaktivitäten.
- Die Straßen sind als Netzwerk angelegt, so dass verschiedene Wegstrecken gewählt werden können, um ein Ziel zu erreichen. Verkehr wird also nicht auf wenigen Straßen gebündelt, was Staus vermeiden helfen kann (Abb. 4.1). Die schmalen Straßen innerhalb einer *neighborhood*, mit Baumbepflanzung, Bürgersteigen und Parkplätzen, tragen zur Verkehrsberuhigung bei und animieren zum Spaziergehen. Autos und Fußgänger sind gleichberechtigt.

⁶⁰ Sprechen New Urbanisten von *neighborhoods*, dann meinen sie meistens jene, die um 1900 erbaut wurden. Die idealisierte Vorstellung des damaligen Kleinstadtlebens versuchen sie in ihren heutigen Projekten baulich umzusetzen und zum Teil wieder aufleben zu lassen (vgl. Foto 2.2).

- Nahe an der Straße stehende und kompakte Häuserreihen, ununterbrochen von Bebauungslücken, vermitteln Urbanität.
- Die Mischung von Häusern verschiedener Funktionen (Apartments, Einzelhandel, Büros, Geschäfte) sowie die Funktionsmischung innerhalb eines Hauses selbst, führt zu Diversität in der *neighborhood*.
- Öffentliche Gebäude (Schulen, Gemeindehallen, Theater, Kirchen, Vereine, Museen etc.) sind Blickfänge (*landmarks*) im Zentrum oder an anderen markanten Orten der *neighborhood*.
- Frei- und Grünflächen stehen als Parkanlagen, Spielplätze oder als die *neighborhood* umgebende Grüngürtel zur Verfügung und dienen der Erholung.

Mit diesen baulichen Merkmalen unterscheidet sich die traditionelle *neighborhood* maßgeblich vom heutigen Urban Sprawl, der sich durch eine weit ausgedehnte funktionsräumliche Trennung, Automobilabhängigkeit, langen Wegstrecken, architektonischer Monotonie der Wohngebiete, Fußgängerunfreundlichkeit, sozialen Problemen und der von KUNSTLER (1993) beschriebenen *Geography of Nowhere* auszeichnet. New Urbanisten sind der Auffassung, dass die Rückkehr zu traditionellen Mustern im Städtebau mehrere positive Effekte bewirken wird. Sie vertreten die Meinung, dass bauliche Rahmenbedingungen helfen können, die durch Zersiedelung entstandenen gesellschaftlichen Probleme zu lösen (Abb. 4.2):

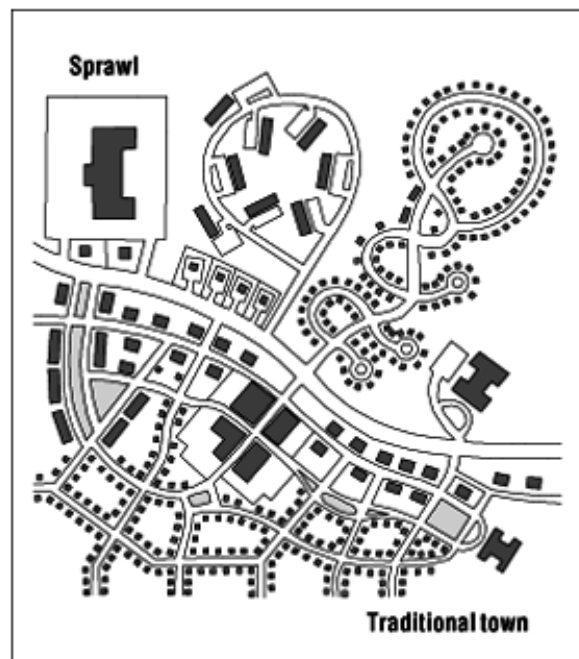


Abb. 4.1: Unterschied zwischen Urban Sprawl und New Urbanism (*traditional town*).

Während im Sprawl die Grunddaseinsfunktionen (Versorgung, Arbeit, Wohnen, Ausbildung) räumlich voneinander getrennt sind (im Bild oben), versucht New Urbanism, Vorstädte funktionell zu mischen (im Bild unten). Das Gitternetz der Straßen soll in New-Urbanism-Projekten helfen, die Funktionsbereiche besser miteinander zu verbinden, Verkehr zu zerstreuen und Wege zu verkürzen.

Quelle & Genehmigung: STEUTEVILLE 2001, S. 3

- Funktionsmischung und Fußläufigkeit können es ermöglichen, tägliche Aktivitäten vor Ort auszuüben. Besonders ältere und jüngere Personen ohne Führerschein sollen hiervon profitieren, da die Automobilabhängigkeit reduziert wird.

- Funktionsmischung und hohe Bebauungsdichte können dazu beitragen, dass die täglichen Autofahrten hinsichtlich Länge und Zeitaufwand reduziert werden, dass Staus und Luftverschmutzung abnehmen und dass infrastrukturelle Kosten für Straßenneubauten minimiert werden.
- New Urbanisten gehen davon aus, dass Fußgängerfreundlichkeit und öffentliche Räume spontan zwischenmenschliche Kontakte fördern. Die Nutzung installierter und inszenierter Strukturen (Bürgersteige, Parks, Bänke, Pavillons etc.; Foto 4.1) soll langfristig gesehen Gemeinschaft innerhalb und Identifikation mit der *neighborhood* entstehen lassen.



Foto 4.1: Gemeinschaftsfördernde Elemente in Orenco Station. Foto: SCHEMIONEK 09/2001

- Wenn ÖPNV (*transit*) in das *neighborhood*-Zentrum integriert wird und nicht im Abseits gelegen ist, können öffentliche Transportmittel zur sichtbaren Alternative zum Automobil werden, und ÖPNV kann seinen negativen Ruf innerhalb US-amerikanischer Stadtregionen verlieren.
- Ein diverses Wohnraumangebot soll Bevölkerungsgruppen verschiedenen Alters, Einkommens und verschiedener Ethnien ansprechen, um so eine authentische und gemischte Gemeinschaft formen zu können. New Urbanism richtet sich ausdrücklich gegen exklusive Vororte und verurteilt *exclusionary zoning*.
- Eine Bevölkerung, die sich in ihrer *neighborhood* heimisch fühlt, wird sich auch verstärkt für gemeinschaftliche Belange und das Wohlergehen ihres Viertels einsetzen. New Urbanism sieht hier eine Chance, demokratische Grundwerte zu festigen.
- Eine hohe Bebauungsdichte, schmale Straßen, ansprechende Architektur und nahegelegene (Ausflugs-) Ziele sollen Bewohner zum Gehen animieren, Verkehr

verringern und großflächige Parkplätze überflüssig machen. Luftverschmutzung durch Individualverkehr soll so verringert werden.

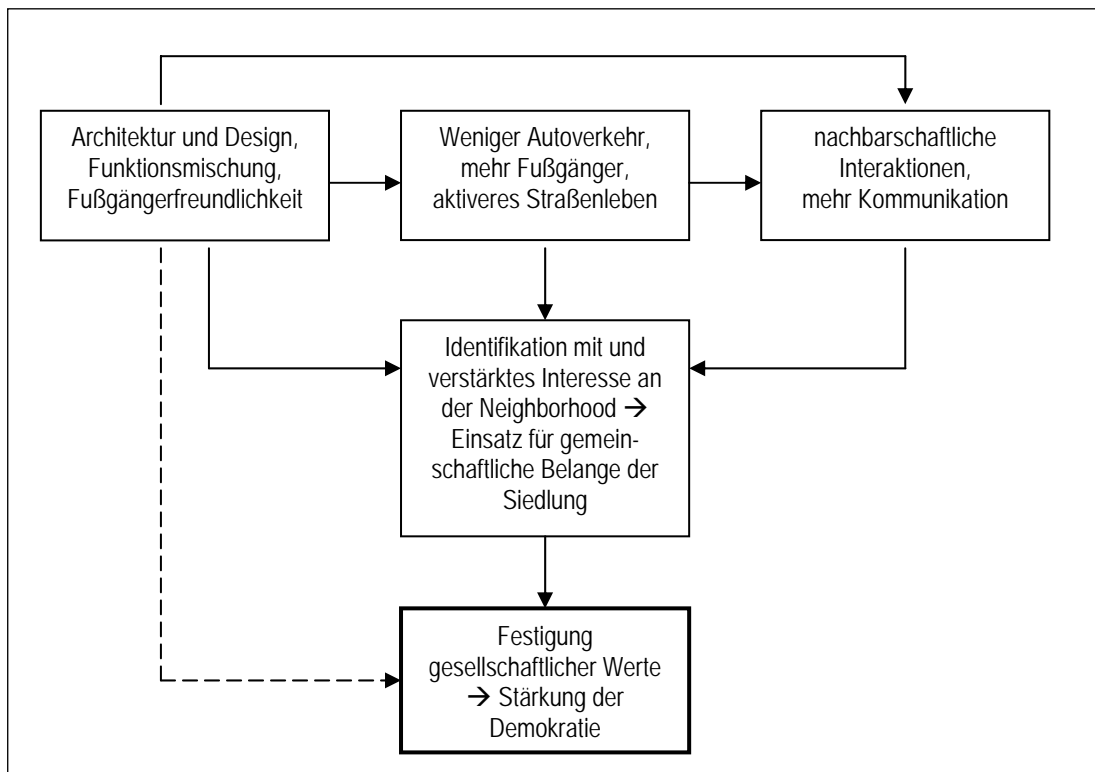


Abb. 4.2: Theorie des New Urbanism auf Neighborhood-Ebene.

Quelle: PERSON 2001, S. 28, verändert und ergänzt

Eines der größten Probleme für praktizierende New Urbanisten sind gegenwärtig die veralteten Bebauungsvorschriften (*zoning ordinances*) vieler Gemeinden, die den Bau neotraditioneller *neighborhoods* nicht legitimieren. In weiten Teilen der USA ist es aufgrund lokaler Planungsvorschriften noch immer illegal, funktionell gemischte Vororte zu bauen (ZIEGLER 1998, S. 27). Dies bedeutet für das neue Städtebaukonzept, viel Öffentlichkeits- und Überzeugungsarbeit zu leisten, um zuständige Behörden von dem langfristigen Nutzen seiner Ideen zu überzeugen (DAVIS 2000, S. 22). Die 650 Projekte haben daher auch einen nicht zu unterschätzenden Vorbildcharakter. Es hängt von deren positiver Presse ab, ob New Urbanism zukünftig noch öfters kopiert wird, mehr Personen in seine *neighborhoods* ziehen, New Urbanism zum Mainstream im US-amerikanischen Städtebau wird und CSD ablösen kann. Auch Finanziers gilt es zu überzeugen, die seit Jahrzehnten ausschließlich in CSD-Projekte investieren und hiermit ihre Gewinne erzielen (GYOURKO & RYBCZYNSKI 2000, S. 733). Inzwischen scheint New Urbanism erste Erfolge verbuchen zu können. Einige Städte unterschiedlicher Größe haben auf Grundlage der

New-Urbanism-Prinzipien ihre Planungsvorschriften umgeschrieben, z.B. Austin, Texas; Columbus, Ohio, oder Huntersville, North Carolina (BRAUN 1999, S. 817; OHM & SITKOWSKI 2003, S. 783; SITKOWSKI 2004, S. 6).

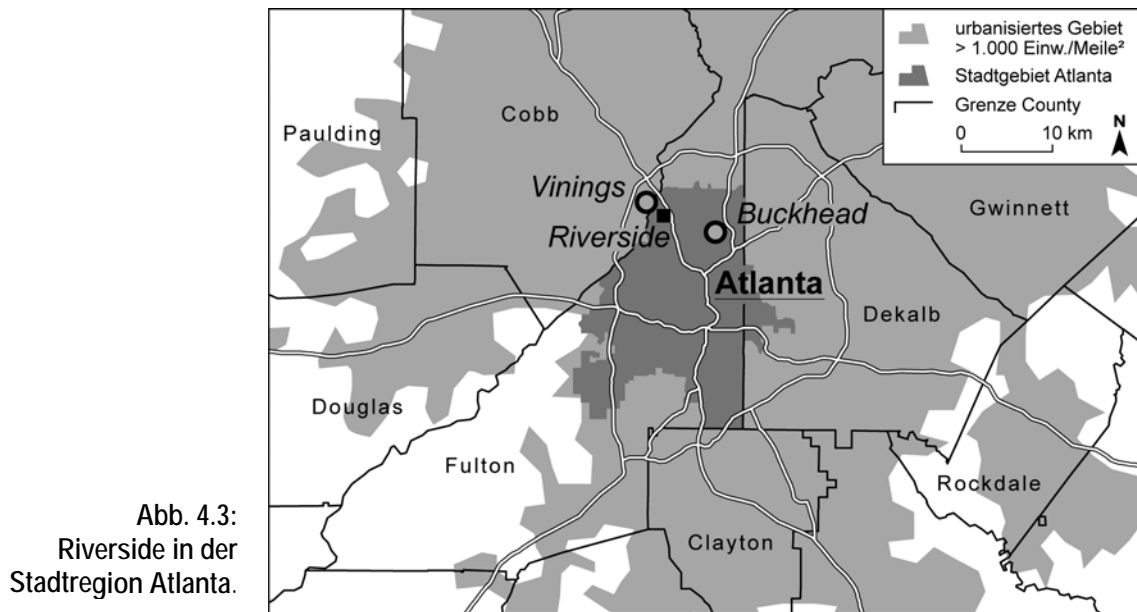
4.2 Projektbeschreibungen

In den drei untersuchten Stadtregionen finden sich unterschiedlich viele New-Urbanism-Projekte auf *neighborhood*-Ebene (vgl. Abb. 3.13, 3.24 & 3.36). Bisher hat sich gezeigt, dass New Urbanism auf stadtreptionaler Ebene (Makroebene), in seinen Bemühungen Urban Sprawl zu bremsen, einen eher geringen Einfluss hat. Wie es New Urbanism gelingt, seine Prinzipien auf der kleinmaßstäbigen Ebene der *neighborhood* (Mikroebene) umzusetzen, wird im Folgenden anhand der drei Fallbeispiele Riverside, Prospect und Orenco Station untersucht.

4.2.1 Riverside in der Stadtregion Atlanta

Riverside ist das erste New-Urbanism-Projekt in der Stadtregion Atlanta und hebt sich als funktionell gemischte und dicht gebaute *neighborhood* von den herkömmlichen Bebauungstypen im suburbanen Raum Atlantas ab. Dementsprechend genießt Riverside in der regionalen als auch nationalen Presse große Aufmerksamkeit, da es dem für Atlanta typischen CSD eine Alternative entgegensetzt (WARSON 2002, S. 5). Weiterhin sorgt das im Juni 1998 eröffnete Projekt noch immer für Aufsehen, da die zuständige Bau- und Immobilienfirma Post Properties sich erstmals an diese neue Art baulicher Entwicklung heranwagte. Das in Atlanta ansässige Unternehmen wurde seit den 1970er Jahren durch den Bau suburbaner Apartmentwohnanlagen gehobenen Stils bekannt. Die so genannten *Post Apartments* zeichnen sich durch im Mietpreis inbegriffene Annehmlichkeiten wie Tennisplätze, Swimmingpools oder kleine Naherholungsanlagen aus. Diese suburbanen Apartmentanlagen vermarktet Post Properties bewusst als Ruhepole und Gegengewichte zur Hektik der Stadt. Post Properties langjährige Aktivitäten im suburbanen Raum werden für Atlantas Urban Sprawl mitverantwortlich gemacht (Interview HARTSHORN, WEITZ).

Unter Führung des damaligen Firmenchefs und Unternehmensgründers JOHN WILLIAMS entschied man sich Mitte der 1990er Jahre, verstärkt auf Freiflächen innerhalb



der Stadtregion aktiv zu werden und seltener an den äußersten Rändern zu bauen (TUCKER 2000, S. 3-1). Diese Entscheidung beruhte weniger auf der Einsicht oder dem Idealismus, gegen Urban Sprawl vorgehen zu wollen, als auf klaren Marktanalysen und langjährigen Erfahrungen als Bauunternehmer. Diese Analysen und Erfahrungen ergaben, dass der Markt für CSD-Projekte in absehbarer Zeit seinen Höhepunkt überschreiten wird und man deshalb neue Märkte im Wohnungsbauwesen erschließen müsse. Riverside ist sozusagen das Versuchsobjekt für Post Properties, an dem getestet wird, ob man in Zukunft tatsächlich mit funktionell gemischten New-Urbanism-Projekten, innerhalb der Stadtregion Atlanta, den Großteil seiner Gewinne erzielen kann⁶¹ (SINDERMAN 1998, S. 2).

Der Masterplan für die neotraditionell gestaltete *neighborhood* wurde von dem führenden New-Urbanism-Unternehmen Duany-Plater Zyberk & Co. entworfen. Riverside orientiert sich an alten Stilelementen verschiedener Südstädte der USA, entlehnt seinen *town square* aus Princeton, New Jersey, will ein Wohngefühl wie in Georgetown in Washington, D.C., vermitteln, um einem europäischen Dorf möglichst gleich zu kommen (BARRY 1999, S. 24ff; FAULK 2000; MADDOX 1998, S. 1). So wird an Riverside deutlich, dass die für New-Urbanism-*neighborhoods* geforderte lokale historische Authentizität oft großzügig interpretiert wird.

Riverside findet sich an der nordwestlichen Stadtgrenze Atlantas, zwischen den eingemeindeten und wohlhabenden Städten Buckhead und Vining (Abb. 4.3). Es bildet quasi den Übergang von Stadt zu suburbanem Umland. Der Name Riverside bezieht sich

⁶¹ Auch einige Experten gehen in verschiedenen Studien davon aus, dass Urban Sprawl in Atlanta seinen Zenit überschritten hat und zukünftige Bebauung daher zu bis zu 50 Prozent als Infill-Development stattfinden wird. Diese Überlegungen bedürfen jedoch noch weiterer wissenschaftlicher Untersuchungen (Interview WEITZ).

auf den etwa ein Kilometer entfernten Chattahoochee Fluss, der jedoch von keinem Platz der *neighborhood* einzusehen ist, auch wenn dies Werbeprospekte vermuten lassen (z.B. Post Properties 2003). Das 34 Hektar große Projekt beherbergt 527 Wohneinheiten, 20.400 Quadratmeter Büro- und 2.300 Quadratmeter Einzelhandelsfläche. 489 der Wohneinheiten sind zurzeit vermietet (US Census 2000; Duany Plater-Zyberk & Co 2000, S. 1; SINDERMAN 1998, S. 2).

Riverside liegt, von kleineren Waldstücken umgeben, relativ im Abseits und ist über nur eine Zufahrtsstraße per Pkw zu erreichen (Abb. 4.4). Eine ÖPNV-Anbindung fehlt bislang. Mittelpunkt der Anlage bildet der so genannte *town square*, der von einem neunstöckigen Bürogebäude, Einzelhändlern und Apartments umgeben ist. Mit der Eröffnung von Riverside hat auch Post Properties seinen Firmensitz in das Bürogebäude der *neighborhood* verlagert. Die Parkplätze für Beschäftigte befinden sich auf einer großen Fläche hinter dem Gebäude und sind auf den ersten Blick vom *town square* aus nicht zu erkennen.

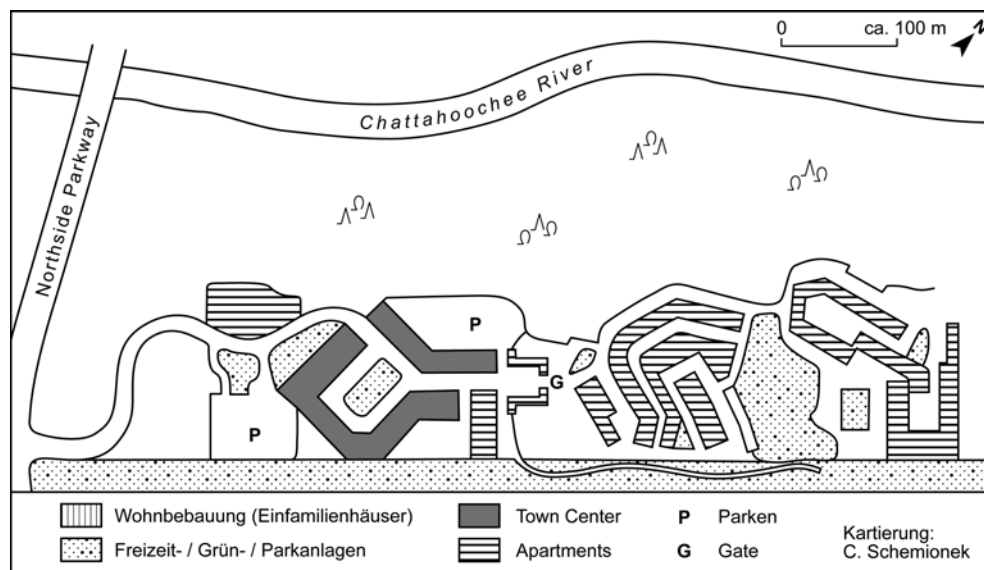


Abb. 4.4: Bebauungsplan von Riverside. Quelle: DPZ 2004; Kartographie: J. BREUNIG. Stand: 03/2003.

Etwa ein Drittel der gesamten Anlage ist frei zugänglich, während die restlichen zwei Drittel umzäunt bzw. ummauert sind (Foto 4.2). Eintreten kann man hier nur auf besondere Zusage der Bewohner. Dies entspricht nicht den Prinzipien des New Urbanism und ist besonders deswegen verwunderlich, da Riverside maßgeblich von den führenden New Urbanisten DUANY und PLATER-ZYBERK mitgestaltet wurde. Neben der Funktionsmischung wurde bei dem Projekt besonderer Wert auf Fußgängerfreundlichkeit gelegt. Bewohner sollen zum Spaziergehen animiert werden, um spontane Kontakte

Foto 4.2: Eingang zum *gated-community*-Bereich Riversides.
Foto: SCHEMIONFK 03/2003



unter ihnen zu fördern. Ein Radweg unterstreicht den Willen, das Automobil alternativen Transportmöglichkeiten unterzuordnen. Allerdings endet dieser *bike path* abrupt nach einigen hundert Metern im Nirgendwo. Riversides Grundidee ist, wie die von anderen New-Urbanism-Projekten auch, ein angenehmes Wohnumfeld zu schaffen, wo Menschen es genießen zu leben, in der Öffentlichkeit zusammen zu kommen, am Ort ihre Daseinsgrundfunktionen auszuüben und einen *sense of place* zu verspüren, der in herkömmlichen Vororten verloren gegangen zu sein scheint.

Einzelhändler / Dienstleister	Tätigkeitsbereich
Apex Limo	Limousinenverleih
Bellin Chiropractic & Assoc.	Chiro- und physiotherapeutische Praxis
Bob Steele Hairdresser	Friseursalon
Dr. Dina Geisler DDS	Zahnärztin
Fabricare Dry Cleaners	Reinigung
Lisa Dobbs	Versicherungsmakler
Post Corporate Apartments	Firmensitz von Post Properties
Roger Scott	Personal Trainer
Russel Reid Shoe Shine and Repair	Schuhreinigung und -reparatur
The Delimarket & Café	Feinkost- und Lebensmittelladen mit Bistro
The River Room	Restaurant gehobener Kategorie

Tab. 4.1: Einzelhändler und Dienstleister in Riversides Town Center.
Quelle: eigene Erhebung; www.postproperties.com, zit. am 06.03.2004

Riverside ist eine luxuriöse *neighborhood* und zieht dementsprechend wohlhabendere Bewohner an. Preiswerten Wohnraum, wie vom New Urbanism gefordert, sucht man hier vergeblich. Die monatlichen Mieten der Wohnungen reichen von 1.000 US-\$ für Einzimmerapartments bis zu 5.000 US-\$ für eine Dreizimmerwohnung (Post Properties 2001b; WARSON 2002, S. 6). Einige Luxuswohneinheiten sind für knapp unter einer Millionen US-\$ käuflich zu erwerben. Auch die Liste der ortsansässigen Kleinunternehmer und Dienstleister lässt darauf schließen, dass man in Riverside einen Kundenstamm der gehobenen Mittelklasse bedient (Tab. 4.1).

Riverside wird in Atlanta als das Vorzeigeprojekt des New Urbanism schlechthin gefeiert (JARET 2002, S. 198), obwohl einige Prinzipien des Städtebaukonzepts nicht umgesetzt wurden. Besonders auffällig ist, dass eine Bevölkerungsmischung nach Einkommen nicht gegeben zu sein scheint. Von Beginn an plante man die *neighborhood* für die gehobene Mittelklasse. In Prospekten und Artikeln wird dies als besonders attraktiv vermarktet:

*“Riverside’s super units take the Post lifestyle to the next level [...]. The three-bedroom, 3 bath units have many of the amenities of a custom-built home, including crown molding, Corian countertops, elevated marble vanities and cherry cabinetry. Renting for more than \$ 4,500 per month, these units attract the ‘renter by choice’ market that eschews home ownership”*⁶² (MADDOX 1998, S. 3).

*“[...] Post executives decided to make Riverside a showcase for their shift to new urbanism, targeting young professionals, renters-by-choice and empty nesters”*⁶³ (Post Properties 2003, S. 2).

*“Although the entrance to the community is not gated or restricted in any way, the well-lit streets and clean design provide residents with a sense of security”*⁶⁴ (FAULK 2000, S. 3).

Es ist also nicht verwunderlich, dass man in Riverside keine Spielplätze, Kindertagesstätten oder ein Gemeindezentrum findet, die besonders Familien mit Kindern oder ältere Personen anziehen könnten. Ohne Daten auswerten zu müssen, lässt sich bereits durch die reine Beobachtung feststellen, dass mehrere New-Urbanism-Forderungen für *neighborhoods* in Riverside nicht realisiert wurden. Es fehlen eine soziale Mischung der

⁶² Riversides Spitzenwohneinheiten heben den [typischen] *Post*-Lebensstil auf die nächste Stufe. Die Wohneinheiten mit je drei Schlafzimmern und drei Badezimmern haben viele Annehmlichkeiten eines Eigenheims, wie Deckenverzierungen, Corian-Arbeitsplatten, erhöhte Marmorwaschbecken und Kirschholzschränke. Mit Mieten höher als 4.500 US-\$ pro Monat ziehen diese Wohneinheiten ausgewählte Mieter an, die sich gegen ein Eigenheim entschieden haben.

⁶³ Post Properties Geschäftsführung entschied, Riverside zum Vorzeigeprojekt ihrer Verlagerung hin zum New Urbanism zu machen; ansprechend für junge Berufstätige, *renters-by-choice* und *empty nesters*.

⁶⁴ Auch wenn der Eingang der Gemeinde nicht verschlossen oder irgendwie anders zugangsbeschränkt ist, vermitteln die gut beleuchteten Straßen und das saubere Design den Bewohnern einen Sinn für Sicherheit.

Bevölkerung nach Einkommen, günstiger Wohnraum, vollständig öffentliche Räume sowie eine ÖPNV-Anbindung. Die abgeschiedene Lage der *neighborhood* lässt weiterhin vermuten, dass eine Integration in die bestehende Stadtregion nicht gegeben ist. Dass Riverside dennoch soviel positive Aufmerksamkeit zuteil wird, liegt allein an der Tatsache, dass Post Properties sich erstmals an ein funktionell gemischtes *infill*-Projekt wagte. Somit ist lediglich die bauliche Gestaltung des Projekts eine Besonderheit, hinsichtlich seiner Exklusivität unterscheidet es sich nicht von Post Properties anderen suburbanen Wohnanlagen.

4.2.2 Prospect in der Stadtregion Denver

Anders als Riverside wurde die New-Urbanism-Siedlung Prospect nicht von einer Baufirma entwickelt, sondern von dem Privatmann KIKI WALLACE, der sich Anfang der 1990er Jahre dazu entschied, auf dem geerbten 34 Hektar großen Gelände einer ehemaligen Baumplantage, ein Wohngebiet nach den Ideen des New Urbanism zu gestalten. Prospect findet sich am äußersten Rand der Kleinstadt Longmont, die im Norden der Stadtregion Denver liegt (Abb. 4.5) . Auch Prospects Masterplan wurde von Duany-Plater Zyberk & Co. entworfen (Abb. 4.6). Wie für New-Urbanism-*neighborhoods* üblich, zeichnet sich Prospect durch eine hohe Bebauungsdichte, Funktionsmischung, Fußgängerfreundlichkeit und kleine öffentliche Parks aus. Grundidee ist auch hier, Gemeinschaft unter den Bewohnern zu fördern, indem stadtplanerische Elemente zwischenmenschliche Interaktionen verstärken sollen. So haben zum Beispiel die Wohneinheiten keine Briefkästen. Die Post wird an einer Sammelstelle abgeholt. Nicht das Automobil, sondern der Mensch steht bei Prospect im Mittelpunkt der Planung (Interview KESERIC). Diese Aussage wird allerdings in Frage gestellt, betrachtet man die Briefkastensammelstelle etwas genauer. Sie liegt soweit am Rand der *neighborhood*, dass Bewohner mit ihrem Pkw dort hinfahren. Die Straße hierfür ist extra breit angelegt, so dass mehrere Autofahrer gleichzeitig an den Briefkästen halten und abfahren können (Foto 4.3).

Abb. 4.5:
Prospect in der
Stadtregion Denver.

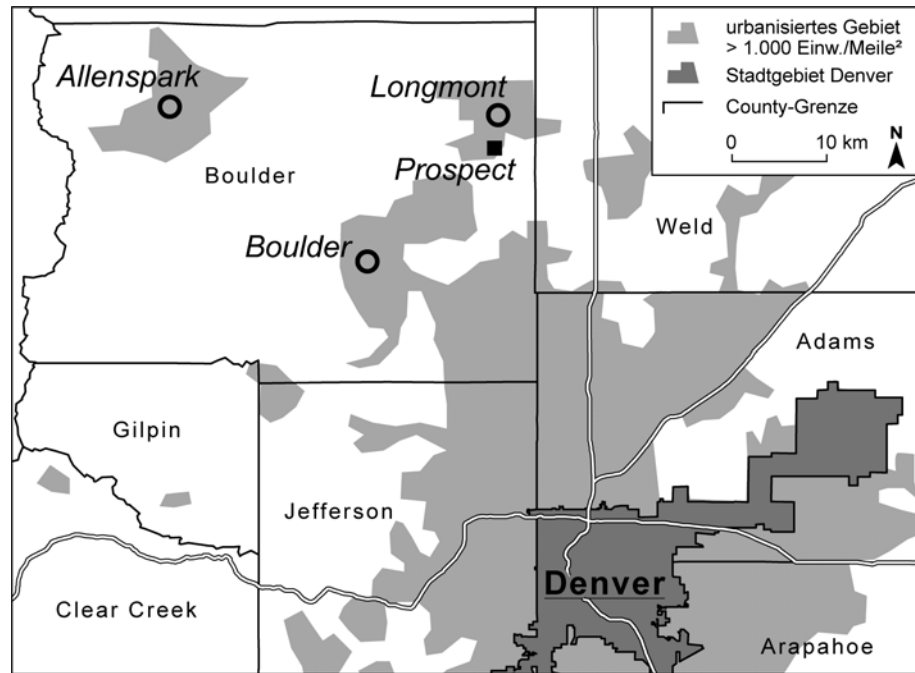
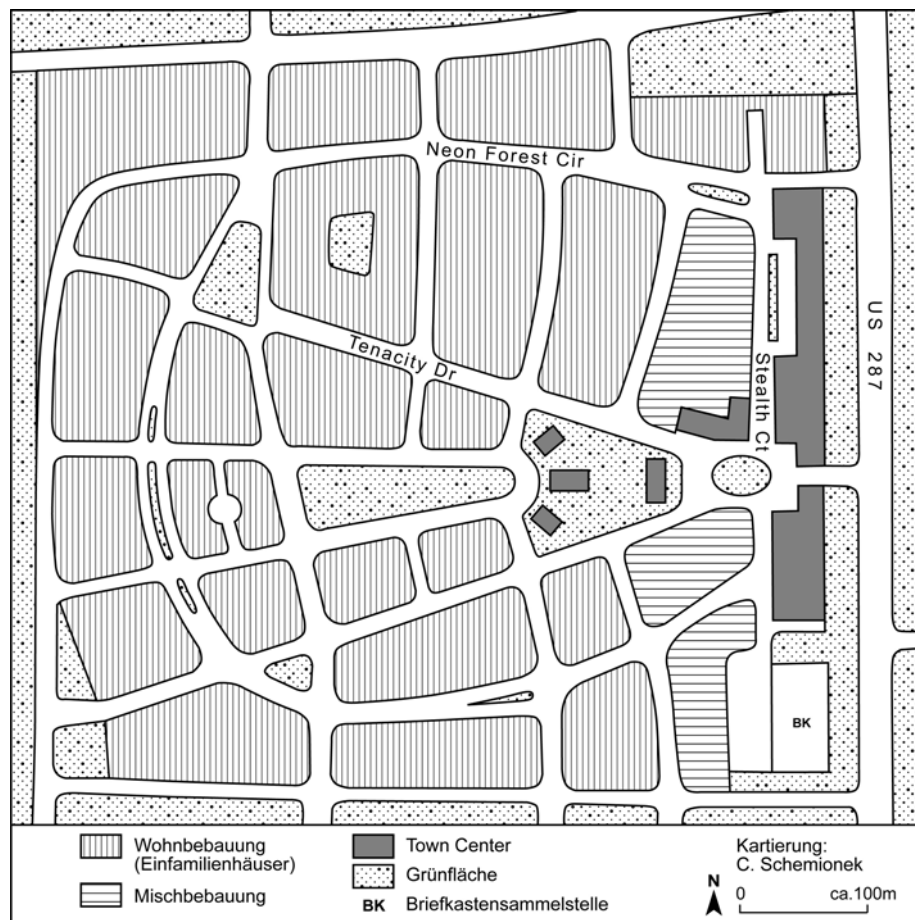


Abb. 4.6:
Bebauungsplan von
Prospect.
Grundlage: DPZ 2004;
Kartographie: J. BREUNIG



Über einen Zeitraum von zehn Jahren (1995 bis 2005) soll das Projekt fertig gestellt werden. Damit unterscheidet sich Prospect von anderen New-Urbanism-Projekten, deren Bau meist nicht länger als fünf Jahre dauert. Prospect soll sich langsam entwickeln, so dass möglichst wenig Fehler durch unüberlegte hektische Maßnahmen zu Stande kommen

können (Interview WALLACE). Die *neighborhood* hat die Aufmerksamkeit von Stadtplanern und New Urbanisten geweckt, da sie USA-weit die einzige New-Urbanism-Siedlung ist, die sich nicht nur an neotraditionalistischer Architektur orientiert, sondern aufzeigt, dass die Prinzipien des New Urbanism ebenso mit postmoderner Architektur zu verwirklichen sind (Foto 4.4; JACOBS 2002, S. 52ff; New Urban News 2001d).



Foto 4.3: Briefkastensammelstelle in Prospect. Foto: SCHEMIONEK11/2002



Foto 4.4: Postmoderne Architektur unter New-Urbanism-Kriterien. Foto: SCHEMIONEK 12/2002

Eine hohe Bebauungsdichte, Baumbepflanzung, Parkanlagen oder Bürgersteige sind nicht an neotraditionalistisches Design gebunden. Die *neighborhood* Prospect trägt mit ihrem charakteristischen Baustil dazu bei, dass New Urbanism nicht mehr als rückwärtsgewandte und als eine alte Zeiten verherrlichende Architekturbewegung verstanden wird. Nach Aussage des Bauträgers spricht das neuartige Design besonders Personen „offenen

Charakters“ an. Für viele Bewohner ist Prospect zu einer Alternative zur überbelegten Stadt Boulder geworden (s. Kap. 3.4.3.3). Es wird geschätzt, dass etwa zehn Prozent der jetzigen Bewohner Prospects aus Boulder hierher gezogen sind. Hauptsächlich wohnen in Prospect gebildete jüngere Familien der gehobenen Mittelklasse (Interview WALLACE). Auch die Kaufpreise für die unterschiedlichen Wohneinheiten lassen vermuten, dass sich in Prospect nur Personen mit gehobenem Einkommen niederlassen können (vgl. Kap. 4.3.1).

Das Projekt besteht aus 338 Wohneinheiten, die sich auf Reihenhäuser, freistehende Einfamilienhäuser, Apartments und einigen Wohneinheiten über Geschäften bzw. Büros verteilen. Die Wohnflächen der Häuser und Apartments betragen 167 bis 465 Quadratmeter, Apartments über Garagen 37 bis 65 Quadratmeter. Die Preise der Wohneinheiten rangieren zwischen 250.000 US-\$ und 800.000 US-\$ (Interview KESERIC; US Census 2000) und sind damit für die Stadt Longmont überdurchschnittlich hoch, im Vergleich zur Stadt Boulder eher gering (Interview KOMBEL). Um die Baugenehmigung für Prospect zu erhalten, forderte die Stadt Longmont von dem *developer*, dass zehn Prozent der Wohneinheiten günstig zu mieten bzw. zu erwerben sein müssten. Unter den gegenwärtigen Richtlinien für „günstigen Wohnraum“ der Boulder County bedeutet dies, dass ein Vermieter 863 US-\$ exklusive Nebenkosten von sozial schwächer Gestellten verlangen kann, was jedoch bei weitem nicht als „günstig“ bezeichnet werden kann (Terrain Journal 2000, S. 4). Selbst der *developer* räumt ein, dass langfristig günstiger Wohnraum in Prospect wohl nicht verfügbar sein wird, da die Nachfrage, in Prospect zu leben, übermäßig groß sei und somit die Wohnungspreise in die Höhe getrieben werden. Die Forderungen nach günstigem Wohnraum erfüllt Prospect bislang dadurch, dass zehn Prozent der Hausbesitzer Apartments über ihren Garagen zu den geforderten 863 US-\$ vermieten. Dies wird von der Stadt Longmont nicht weiter kritisiert, da sich Longmont des Nutzens von Prospect bewusst ist. Prospect zieht wohlhabende Bürger nach Longmont, die ansonsten in anderen Regionen des Großraums Denver leben würden. Zudem hat Prospect mit seiner eigenwilligen Architektur die Kleinstadt Longmont – zumindest unter Stadtplanern – weltweit bekannt gemacht. Zusammenfassend lässt sich aber festhalten, dass sozial schwächer gestellte Personen nicht die Möglichkeit haben, in Prospect zu leben, und die *neighborhood* somit zu einer weiteren New-Urbanism-Enklave der gehobenen Mittelschicht wird.

Zu Beginn der Untersuchung im Dezember 2002 fehlte in Prospect noch ein ausgeprägtes *town center*. Mit dem Bau von Geschäften, Restaurants und sonstigen Dienstleistern wolle man solange warten, bis Prospect genügend Einwohner habe, die ein

town center rentabel machten. Man wolle nicht wie bei vielen anderen New-Urbanism-Projekten den Fehler begehen, Geschäfte zu eröffnen, die dann umgehend wieder Konkurs anmelden müssten (Interview WALLACE). Im Dezember 2002 gab es in Prospect ein Restaurant, eine Kunstgalerie sowie eine physio- / psychotherapeutische Praxis. Der Ausbau des *town center* wird die letzte Entwicklungsphase des Projekts darstellen. Die Zusammenarbeit zwischen dem *developer* WALLACE und dem Finanzier Coldwell Banker in Boulder wurde bis auf weiteres eingestellt, da man unterschiedliche Ansichten hinsichtlich des *town centers* vertritt. Nach Ansicht von Coldwell Banker hätte als erste bauliche Maßnahme das Zentrum in *Prospect* entstehen müssen, um als Magnet Kundschaft aus den umliegenden Bereichen – speziell aus Longmont und Boulder – anziehen zu können. Festivals und Events im *town center* hätten diesen Effekt verstärken und Marketing für das neue Wohngebiet betreiben sollen. WALLACE, als sozusagen letzte Instanz des Projekts, sprach sich dagegen aus (Interview HART). Ob WALLACES Strategie richtig gewesen ist, wird sich erst in Zukunft zeigen. Ein fehlendes *town center* hat sich jedenfalls bislang nicht negativ auf die Wohnraumnachfrage in Prospect ausgewirkt. Auch sagten viele Bewohner aus, es sei spannend mitzuerleben, wie sich Prospect langsam weiterentwickeln würde. – Eine Bushaltestelle befindet sich am Rand des Projekts nahe eines vielbefahrenen Highways. Auch wenn dieser Busstop nicht ansehnlich gestaltet ist, bietet er doch zumindest die Möglichkeit, Longmont, Boulder und Denver mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen und ermöglicht es jenen Personen, die nicht im Besitz eines Führerscheins sind, am sozialen Leben der restlichen Stadtregion teilzunehmen.

Das Projekt ist in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Longmont entstanden. Besonders schwierig sei es gewesen, die Genehmigung der Stadt für neue *zoning ordinances* zu erhalten. Heftige Diskussionen gab es beispielsweise mit Feuerwehr und Müllabfuhr, die meinten, Prospect könne nicht versorgt werden, da die Straßen zu schmal für ihre Fahrzeuge seien. Dieses Beispiel verdeutlicht, wie New-Urbanism-Konzepte mit lokalen Planungsvorschriften ständig kollidieren. Langwierige Diskussionen zwischen Bauträgern und lokalen Planungsbehörden sind notwendig, um Kompromisse zu erzielen und New Urbanism in die Praxis umsetzen zu können (City of Longmont 1997; Interviews KOMBEL, KILLEBREW).

Im Allgemeinen erscheint Prospect weniger exklusiv als Riverside. Künstliche Gaslampen, die 24 Stunden ununterbrochen flackern oder künstlich geschwärzte Straßen, um Urbanität zu vermitteln, findet man in Prospect nicht. Doch die Wohnungspreise lassen auch hier vermuten, dass hauptsächlich Personen der gehobenen Mittelklasse in Prospect

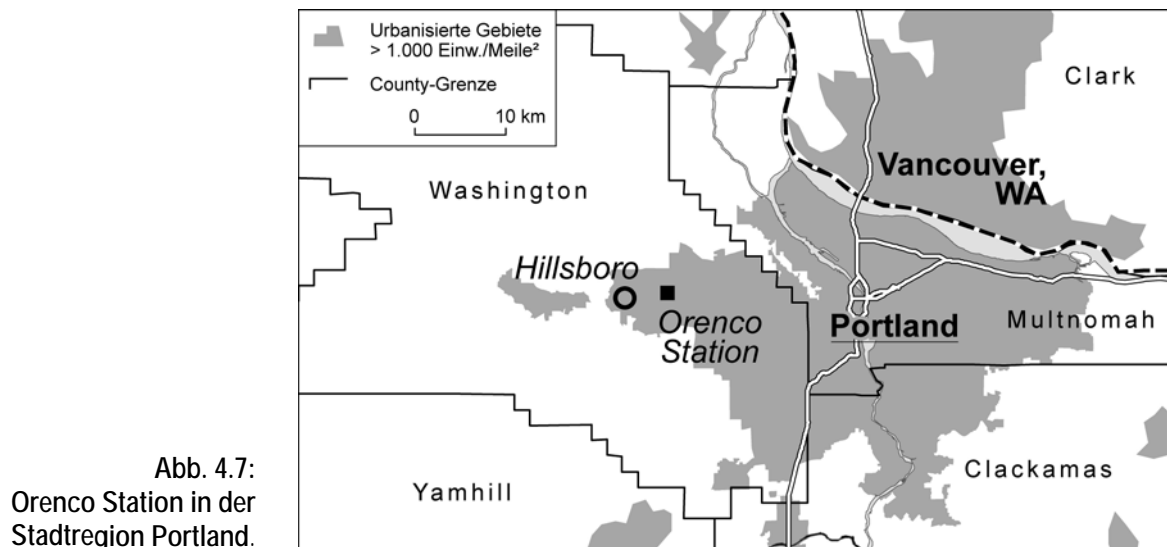
leben und eine Mischung nach Einkommen nicht gegeben ist. Prospect liegt etwas im Abseits der Stadt Longmont, was dem Projekt den Beinamen „Insel für Wohlhabende“ eingebracht hat. Die *neighborhood* wird von ortsansässigen Bürgern Longmonts mit leicht ablehnender Skepsis betrachtet (Interview KILLEBREW). Auch das inzwischen weiter entwickelte *town center* mit seinen ausgewählten Geschäften spricht für einen Kundenstamm, der aus der gehobenen Mittelklasse kommt (Tab. 4.2).

Einzelhändler / Dienstleister	Tätigkeitsbereich
Capers & Co.	Feinkostladen
Carriage House	Yoga Studio
Colorado Chiropractic & Reha	Physiotherapeutische Chiropraxis
Conte Financial Planning	Finanzberatung und -planung
Gallery 730	Kunstgalerie
House Gifts & Deco	Wohnaccessoires
Jainken	Sushi Bar (geplant)
Longs Peak Mortgage	Finanzdienstleister
Maddie & Mathew's	Children's Boutique
Prospect Sales Company	Verkaufsbüro Prospects
Software Wholesale International	Software
SoLo Hotel Rooms	Pension
Sweet Pea Cottage	Wohnaccessoires
Tenacity Wine Shop	Weinhandlung
The Phoenix Healing Center	Physio- & psychotherapeutische Praxis
The Rib House	Restaurant
Unique	Arts-and-Crafts (Kunsthandwerk)
Urban Hair	Friseur
Vic's Espresso	Café
Weeks Chiropractic	Chiropraktiker

Tab. 4.2: Einzelhändler in Prospect im Februar 2005.
Quelle: www.prospectnewtown.com, zit. am 26.02.2005

4.2.3 Orenco Station in der Stadtregion Portland

Mit 84 Hektar Gesamtfläche ist Orenco Station die größte der drei untersuchten New-Urbanism-Siedlungen. Orenco Station, im Westen der Stadtregion Portland gelegen (Abb. 4.7), gehört zu der Kleinstadt Hillsboro, die seit Ende der 1980er Jahre durch großflächige Hightechansiedlungen wesentlich dazubetrug, dass die Region um Portland ihren



Beinamen *Silicon Forest* erhielt (HANBERG 2001, S. 3). Der Bau Orenco Stations ist unmittelbar mit der westlichen Erweiterung der M.A.X.-Linie verbunden, die 1998 von dem damaligen Vize-Präsident der USA AL GORE – im Rahmen seiner *Smart-Growth*-Politik (HAHN 2001, S. 274ff) – eröffnet wurde. Die Stadtregion Portland erhielt bundesstaatliche Fördergelder zum Ausbau des Schnellstraßenbahnsystems nur unter der Bedingung, dass entlang der neuen westlichen Trasse und insbesondere an deren Haltestellen dicht gebaute und wenn möglich, funktionell gemischte *neighborhoods* entstehen sollten, um Arbeitspendlerverkehr und Luftverschmutzung zu verringern. Die Besonderheit der Zuweisung bundesstaatlicher Mittel liegt in der Tatsache, dass diese Subventionen, die eigentlich für Stadtregionen mit hohem Verkehrsaufkommen vorgesehen sind, an ein damals ländliches Gebiet im Westen der MSA Portland gezahlt wurden. Der Staat Oregon und die Metroregierung verpflichteten sich, die Auflagen der Bundesregierung nach hoher Bebauungsdichte zu erfüllen. Bei Nichteinhaltung drohte die komplette Rückzahlung in dreistelliger Millionenhöhe (Interview PETERSON; City of Hillsboro 2001c). Am Beispiel Orenco Stations wird deutlich, wie in der Metroregion Portland lokale, regionale und staatliche Planungsvorhaben aufeinander stoßen und koordiniert werden müssen. Vor dem Bau der westlichen Schnellstraßenbahn hatte die Stadt Hillsboro die Bebauungsfläche lediglich mit geringer Dichte und für industrielle Nutzung ausgewiesen, um weitere Hightechunternehmen anzuziehen. Die Metroregierung und deren *2040 Growth Concept* hingegen fordern Wohnbebauung mit hoher Dichte, wobei die Metroregierung in diesem Fall noch dem Staat Oregon verpflichtet ist. Die Stadt Hillsboro kam also nicht darum herum, die übergeordneten Planungsvorgaben zu erfüllen (City of Hillsboro 2001a, S. 12ff, 64ff).

In Koordination mit dem Staat Oregon, der Washington County, der Metroregierung, Tri-Met, und den beiden Baufirmen Pac Trust und Costa Pacific Homes änderte Hillsboro die Bebauungspläne für die vorgesehene Fläche von *industrial* zu *station area residential* und ließ von Pac Trust und Costa Pacific Homes einen Masterplan unter ÖPNV-orientierten und neotraditionellen Gesichtspunkten für die neue Siedlung Orenco Station erstellen (LOFFELMACHER 1999, S. 4; City of Hillsboro 2001b). Nach Aussagen von Costa Pacific Homes plante man eine neotraditionelle Siedlung aus rein marktwirtschaftlichen Gründen. Man war der Auffassung, dass man diese am besten vermarkten könne. Bei Planungsbeginn Anfang der 1990er Jahre wäre der Begriff New Urbanism noch weitestgehend unbekannt gewesen (Interview KADLUB).

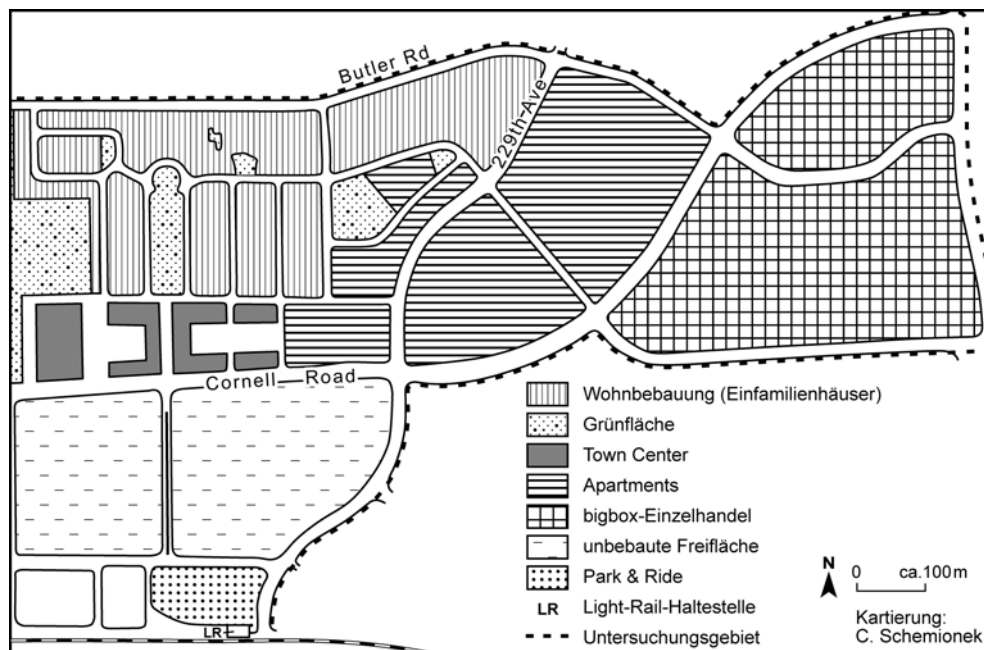


Abb. 4.8: Bebauungsplan Orenco Stations.

Quelle: Costa Pacific Homes 1999. Kartographie: J. BREUNIG; Stand: 04/2003.

Die Grundstücke der freistehenden Einfamilienhäuser im Norden der Siedlung sind mit 340 bis 420 Quadratmeter für US-amerikanische Verhältnisse relativ klein. Mit drei bis vier Meter Entfernung stehen die Einfamilienhäuser nahe zur Straße. Das Design orientiert sich vornehmlich an Portlands innerstädtischen älteren Wohnviertel, deren Architektur als *craftsman-* oder *cottage style* bezeichnet wird. Ein wichtiges Element dieser Baustile sind die in US-amerikanischen Kleinstädten beliebten Hausveranden (*front porches*). In New-Urbanism-Siedlungen wie Orenco Station, Riverside oder Prospect soll sich durch diese vorderen Hausveranden und die bauliche Nähe der Häuser zur Straße hin auf dieser ein aktiveres Leben entwickeln. Um dennoch die Privatsphäre zu sichern, sind die Häuser etwas höher gelegen als die Bürgersteige (Foto 4.5; Costa Pacific Homes 2002). Insgesamt



Foto 4.5:
Einfamilienhäuser in
Orenco Station.
Foto: SCHEMIONEK
09/2001

gibt es in Orenco Station 436 Einfamilienhäuser und 1400 Apartments (ABBOTT 2001, S. 170; US Census 2000).

Über den Garagen kann optional Wohnraum geschaffen werden, der den Hausbesitzern zur eigenen Nutzung als Wohnfläche, Büro, Studio oder zur Weitervermietung vorbehalten ist. Mit diesen kleineren Wohnflächen sollte eigentlich der Forderung der Metroregierung nachgekommen werden, günstigen Wohnraum in der Region zu schaffen. Dieses Konzept ist nur bedingt aufgegangen, da diese Kleinapartments meistens von den Hausbesitzern selbst genutzt werden. Mit Mietpreisen von rund 750 US-\$ erscheinen diese Räume auch nur für Bedienstete der umliegenden Hightech-Branche als „günstig“ (MARTIN 2000, S. 2). Die Einfamilienhäuser in Orenco Station sind relativ klein – zwischen 130 und 160 Quadratmeter mit zwei oder drei – selten vier – separaten Zimmern. Preise für Einfamilienhäuser liegen zwischen 230.000 US-\$ und 460.000 US-\$, Apartments und Eigentumswohnungen zwischen 130.000 US-\$ und 230.000 US-\$⁶⁵.

Das Straßensystem ist auf Fußgängerfreundlichkeit und soziale Interaktion ausgerichtet. Gepflegte Bürgersteige und neu gepflanzte Bäume sollen zum Gehen motivieren. Straßen im Wohngebiet sind nicht breiter als siebeneinhalb Meter – Parken ist nur auf einer Straßenseite erlaubt. Nahe gelegene Kreuzungen sind so gestaltet, dass sie der Verkehrsberuhigung dienen. Der Einfluss des Automobils wird weiterhin dadurch gering gehalten, dass Garagen auf der Rückseite des Hauses platziert sind und nicht – wie in konventionellen Suburbs meist üblich – die gesamte Vorderseite eines Wohnhauses verdecken. Die Garagen in Orenco Station sind nur über so genannte *back alleys* zu erreichen. Orenco Station soll möglichst einer autofreien amerikanischen Kleinstadt ähneln.

⁶⁵ www.orencostation.com/home.htm, zit. am 06.03.2004



Foto 4.6:
Town Center in
Orenco Station.
Foto: SCHEMIONEK
09/2001

Das *town center* (Foto 4.6) liegt etwa 400 Meter nördlich der *light-rail*-Haltestelle entfernt, also in einer fußläufigen Entfernung von etwa fünf Minuten. Auch bei diesem *town center* wurde darauf geachtet, die für New Urbanism typische Funktionsmischung in Form kleinerer Einzelhändler, Restaurants und Apartments unterzubringen. Extra breite Bürgersteige ermöglichen es den Geschäften, Auslagen im Freien zu präsentieren und Restaurantbesuchern, im Freien sitzen zu können. Büroflächen befinden sich auf den zweiten und dritten Etagen der Gebäude, um den Bedürfnissen der Einwohner im Dienstleistungsbereich gerecht zu werden. Untergebracht sind hier unter anderem ein Zahnarzt, ein Psychologe, Versicherungen und Finanzmakler (Abb. 4.9). Neben Flächen für Dienstleister gibt es im zweiten und dritten Stock Eigentumswohnungen. Hiermit versucht man, Bereiche der Arbeit mit Bereichen des Wohnens zu vermischen. Der größte Einzelhändler – der Supermarkt New Seasons – im Westen des *town center* mit 150 Angestellten eröffnete im September 2001. Gleichzeitig wurde ein größeres Haushaltswarengeschäft (Kitchen Kaboodle) fertig gestellt. Insgesamt existiert im *town center* eine 5.600 Quadratmeter große Einzelhandels- und Dienstleistungsfläche, die seit November 2001 fast voll genutzt wird.

Am östlichen Rand der Siedlung platzierten die Bauentwickler eine typische *big-box*-Bebauung für Einzelhandel namens *The Crossroads at Orenco Station*, die aus New-Urbanism-Sicht eher untypisch für seine Projekte ist. Anhänger der Bewegung favorisieren kleine Geschäfte im Ort, wie sie auch im *town center* von Orenco Station zu finden sind. Da das Crossroad-Shoppingcenter aber nach Auflagen der Stadt Hillsboro und dem *Metro 2040 Growth Concept* einen Markt bedienen muss, der sich aus Orenco Station als auch den darum liegenden anderen Wohnvierteln ergibt, kann dieser Bau gerechtfertigt werden. Zudem fehlen kleinere Geschäfte in den benachbarten *neighborhoods*, deren Planung nur

Dichte, aber keine Funktionsmischung vorgesehen hat. Weiterhin spricht für *The Crossroads*, dass das Shoppingcenter für alle näheren Anwohner in einer zu Fuß erreichbaren Entfernung liegt. *The Crossroads* nehmen eine Einzelhandelsfläche von insgesamt 47.000 Quadratmetern ein. Da *The Crossroads* im Gesamtzusammenhang des Masterplans von Orenco Station steht, wurde diese Einzelhandelsbebauung unter bestimmten Gesichtspunkten errichtet, um die direkte Verbindung zu Orenco Station sichtbar zu machen. Die Frontseite des Shoppingcenters ist architektonisch aufgelockert. Dem Besucher soll nach Aussagen der Baufirmen ein Gefühl vermittelt werden, er befinde sich auf einer kleinstädtischen Hauptstraße. Trotz *big-box-development* soll das Projekt „dörflich“ erscheinen (Interview KADLUB, MEHAFFY). Zudem sei der Parkplatz fußgängerfreundlich angelegt.

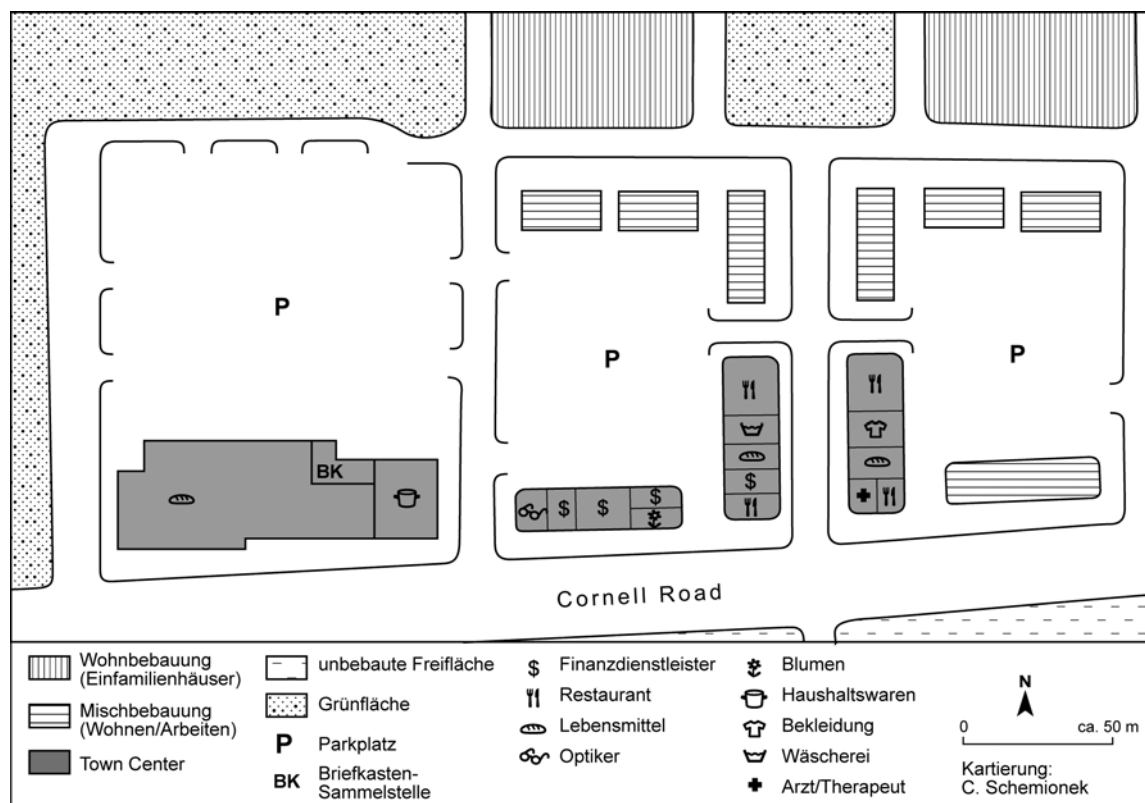


Abb. 4.9: Einzelhändler und Dienstleister in Orenco Stations Town Center. Grundlage: www.orencostation.com, zit. am 03.04.2005; Kartographie: J. BREUNIG.

Eines der wichtigsten Elemente bei der Planung der Siedlung war das *light-rail*-System, aufgrund dessen der Bau Orenco Stations erst eingeleitet wurde. Die einzige Attraktivität des absolut ebenen Baugebiets sei die zukünftige M.A.X.-Haltestelle gewesen (Foto 4.7). Bei anderen Projekten könne man sich an Bächen, alten Bäumen oder Hügeln orientieren. In Orenco Station sei nichts dergleichen vorhanden gewesen. Vorteilhaft an einer solchen Freifläche sei allerdings das problemlose Erschließen der Infrastruktur (Interview KADLUB). Bewohner haben es nicht weiter als 800 Meter zur Haltestelle, um Züge nach Portland, nach Hillsboro oder zum Flughafen zu nehmen, die alle acht Minuten fahren. Um neuen Bewohnern Orenco Stations das *light-rail*-System näher zu bringen und sie daran zu gewöhnen, erhalten neu Zugezogene einen kostenlosen Jahrespass, der von Tri-Met, den Projektentwicklern und teilweise von der Computerfirma Intel finanziert wird. Die meisten Nutzer des *light-rail*-Systems fahren von der Siedlung mit dem Auto zu dem Park-and-ride-Platz an der Haltestelle. Fußgänger sieht man selten.



Foto 4.7: Light-Rail-Stop bei Orenco Station. Foto: SCHEMIONEK 09/2001

Ausgehend von der *light-rail-station* sollen Bewohner eigentlich zum Gehen angeregt werden. Bei der Planung der Siedlung versuchte man deshalb durch die Aneinanderreihung einprägsamer Blickfänge im Abstand von 200 bis 400 Metern – eine so genannte *string of pearls*⁶⁶ –, Wegstrecken kurz erscheinen zu lassen. Beispielsweise sieht man nördlich der Haltestelle in etwa 300 Meter Entfernung das *town center*. Dort angekommen, blickt man 100 Meter weiter auf den *Central Park*, dessen Anfang und Ende zwei klassizistische Pavillons im Abstand von etwa 150 Metern markieren (PETERSON 2001, S. 21).

⁶⁶ *string of pearls* [engl.]: Perlenschnur

Orenco Station hat seit seinem Bestehen als ein erfolgreiches New-Urbanism-Projekt unter T.O.D.-Gesichtspunkten mehrere Preise gewonnen und nennt sich selbst *Most Awarded Community*. Unter den New-Urbanism-Anhängern gilt Orenco Station als eines der erfolgreichsten Projekte der Bewegung, da hier konzentriert viele *neighborhood*-Prinzipien und Ideen des New Urbanism anzutreffen sind. Orenco Station muss aber auch im Gesamtzusammenhang der Metroregion Portland gesehen werden. Erst die übergeordneten Planungsvorgaben für Hillsboro ließen eine funktionell gemischte *neighborhood* entstehen.

4.3 Ergebnisse der Haushaltsbefragungen

Wie die einzelnen New-Urbanism-Projekte Riverside, Prospect und Orenco Station von ihren Bewohnern angenommen werden und ob die theoretischen Prinzipien des neuen Städtebaukonzepts auch in der Praxis erfolgreich sind, wird im Folgenden dargestellt. Die Ergebnisse stützen sich auf Haushaltsbefragungen, die im Winter 2002 sowie im Frühjahr 2003 in den drei *neighborhoods* durchgeführt wurden⁶⁷. Ergänzende Sekundärstatistiken vom US Census 2000 untermauern die Aussagen (Abb. 4.10).

4.3.1 Sozio-ökonomische Merkmale der Bewohner

Um festzustellen, ob die Bewohner der *neighborhoods* heterogene und sozial gemischte Bevölkerungsgruppen bilden (wie vom New Urbanism gefordert), wurden Daten über sozio-ökonomische Merkmale gesammelt. Gefragt wurde nach Alter, Einkommen, Bildungsstand und Beruf. Die Ethnien wurden vom Interviewer vermerkt. Eine Mischung dieser sozio-ökonomischen Merkmale, verbunden mit baulicher Dichte, soll nach den Vorstellungen des New Urbanism die verloren gegangene Urbanität, also das Städtische, in den USA wieder neu hervorbringen.

⁶⁷ zur Forschungsmethode s. Kap. 1.3.3: Haushaltsbefragungen

4.3.1.1 Bevölkerungsmischung nach Alter

Für Riverside und Orenco Station bilden im Vorfeld durchgeführte Marktanalysen die Planungsgrundlagen. Sowohl Post Properties als auch Costa Pacific Homes ließen vor Baubeginn analysieren, welche Ansprüche gut situierte Personen – mindestens aus der gehobenen Mittelklasse kommend – an eine neotraditionelle *neighborhood* stellen. Beide *developer* wollten mit dem unerprobten Konzept des New Urbanism kein Risiko eingehen. Riverside von Post Properties und Orenco Station von Costa Pacific Homes sind in den Stadtregionen Atlanta und Portland eine neue Art der Vorortentwicklung. Um das finanzielle Risiko einzugrenzen, wurden die *neighborhoods* von Beginn für einen speziellen Kundenstamm entworfen. So verwundern auch nicht die Ergebnisse der Bevölkerungsbefragung. In beiden *neighborhoods* wohnen hauptsächlich *sinks* und *dinks*. Diese zwei Gruppen zusammengefasst machen 83 bis 92 Prozent der Bewohner aus (83 Prozent in Orenco Station; 92 Prozent in Riverside; vgl. Abb. 4.12 & 4.13). In den Siedlungen fällt eindeutig auf, dass Kinder auf Straßen und Plätzen fehlen. Spielplätze wurden von vornherein nicht mit eingeplant. Wohnen Familien in Riverside oder Orenco Station, so handelt es sich um junge Paare mit meist einem Kind im Vorschulalter. Anders als

U.S. Census

- Das U.S. Census Bureau ist das statistische Bundesamt der USA. Seit 1790 werden alle zehn Jahre sozio-ökonomische Daten erhoben, statistisch ausgewertet und veröffentlicht. Die Statistiken des Census von 2000 können erstmals im Internet unter www.factfinder.census.gov abgerufen werden.
- Sozio-ökonomische Daten und Statistiken gibt es für verschiedene Maßstabsebenen. Die größte dabei ist die gesamte Nation, die kleinste sind die so genannten Blocks.
- Die räumlichen Maßstabsebenen gliedern sich folgendermaßen:
 - Nation
 - Region
 - Division
 - State
 - County
 - County Subdivision / District
 - Census Tract
 - Block Group
 - Block
- Um Rückschlüsse auf Einzelpersonen zu vermeiden, werden für die Block-Ebene bestimmte statistische Daten, wie „Höhe des Einkommens“, „Beschäftigungsstatus“, „Ausbildung“ oder „Wert des Hauses“ nicht mehr veröffentlicht.
- Die vorliegende Studie arbeitet hauptsächlich mit den Blocks, da eine *Block Group* bereits weit mehr als die eigentlichen Untersuchungsgebiete der *Neighborhoods* umfasst.
- Die drei *Neighborhoods* Riverside, Prospect und Orenco Station setzen sich aus unterschiedlich vielen Census-Blöcken zusammen (vgl. Abb. 4.12, 4.13 & 4.14):
 - Riverside: 3 Blöcke
 - Prospect: 15 Blöcke
 - Orenco: 33 Blöcke

Abb. 4.10: Hintergrundinformation US Census.

Quelle: US Census 2000; eigene Zusammenstellung.

in Prospect (s.u.), war es nicht die Absicht der Projektentwickler gewesen, rein familienfreundliche Siedlungen zu bauen. Dies zeigen die durchgeführten Marktanalysen. So wurden für Orenco Station Mitarbeiter der umliegenden Hightechunternehmen zu ihren Wohnbedürfnissen und -wünschen befragt. Man ging davon aus, unter diesen gut bezahlten Mitarbeitern potenzielle Eigenheimkäufer zu finden. Die Auswertung der Marktanalyse ergab, dass es sich bei den Hightechangestellten überwiegend um *dinks* handelt, die am Anfang ihrer beruflichen Laufbahn stehen. Deren Wohnwünsche wurden später baulich umgesetzt: offenes Wohnen mit höchstens drei separaten Zimmern, kleine pflegeleichte Gärten und moderne Kommunikationstechnologien (Interview KADLUB; Costa Pacific Homes 1999). Orenco Stations Einfamilienhäuser und Eigentumswohnungen wurden von Beginn an auf die Bedürfnisse kinderloser Ehepaare, nicht aber zum Beispiel für vierköpfige Familien geplant. Ähnlich verhält es sich in Riverside, wo sämtliche Luxusapartments für Familien eher ungeeignet erscheinen. Freiraum und Spielflächen für Kinder sind hier so gut wie nicht vorhanden. Der Rasen im *town center* darf nicht betreten werden. In etwa acht Prozent der Haushalte leben Personen im Teenager-Alter, entweder mit beiden Elternteilen oder mit einem allein erziehenden Elternteil. Die meisten in Riverside Befragten sagten aus (83 Prozent), dass aufgrund fehlender Einrichtungen die *neighborhood* nicht gerade der beste Platz sei, wo Jugendliche ihre Freizeit verbringen könnten.

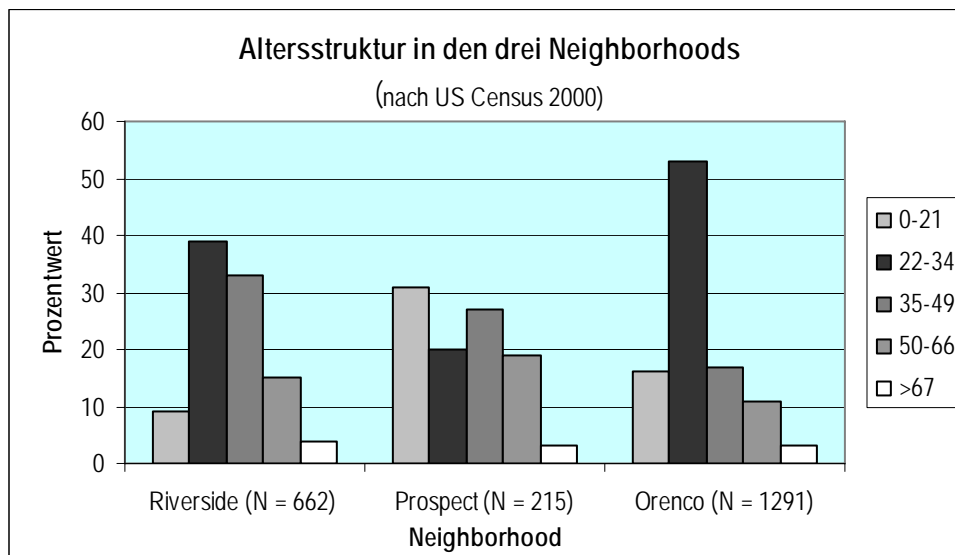


Abb. 4.11: Altersstruktur der Neighborhoods. Quelle: US Census 2000

Äußerten junge Ehepaare in weiteren Gesprächen den Wunsch nach Nachwuchs, so wurde diese Aussage fast immer gleichzeitig mit dem Fortzug aus Riverside bzw. Orenco Station genannt. Die Wohneinheiten beider *neighborhoods* – insbesondere die Gärten – seien für Familien mit Kindern zu klein. Dasselbe sagten auch Ehepaare aus, die kürzlich erst Eltern

wurden. Das Einfamilienhaus mit großem Garten als idealtypische Wohnform in den USA darf daher in seiner Anziehungskraft auch weiterhin nicht unterschätzt werden. Riversides Apartments bietet jüngeren Berufstätigen die Möglichkeit, solange in einem luxuriösen Umfeld zu leben, bis sie finanziell in der Lage sind, sich ein eigenes Haus in der Stadtregion Atlanta kaufen zu können.

Die Aussagen der an der Planung beteiligten Experten weichen von den Ergebnissen der Bevölkerungsbefragung ab (Interview BROOKS, KADLUB, MEHAFFY). Die Experten sind der Auffassung, ein familienfreundliches Wohnumfeld geschaffen zu haben und sind davon überzeugt, dass sich zukünftig Nachwuchs einstellen wird. Dies ist fraglich und zumindest gegenwärtig fehlt in Orenco Station und Riverside eine ausgeprägte Gruppe von Kindern und Jugendlichen (Abb. 4.11). Es kann vermutet werden, dass sich an dieser Situation mittelfristig nichts ändern wird, da beide Siedlungen *dinks*-freundlich geplant wurden. Interessanterweise sagten die Befragten mehrheitlich aus, dass sich die beiden *neighborhoods* aus einem breiten Altersspektrum zusammensetzen würden. Nur drei Prozent waren nicht dieser Auffassung. Für Orenco Station und Riverside kann festgehalten werden, dass die vom New Urbanism geforderte soziale Mischung nach Alter nicht gegeben ist.

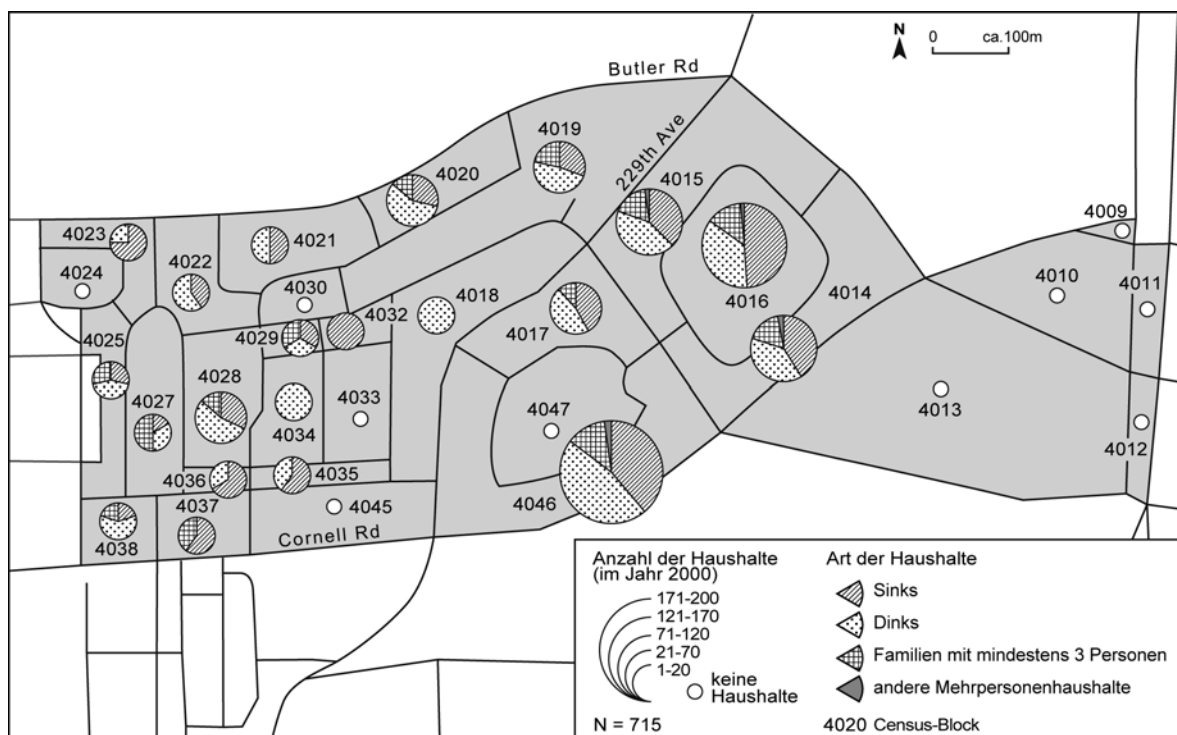


Abb. 4.12: Haushaltszusammensetzungen in Orenco Station pro Census-Block.

Entwurf: C. SCHEMIONEK; Quelle: US Census 2000; Kartographie: J. BREUNIG.

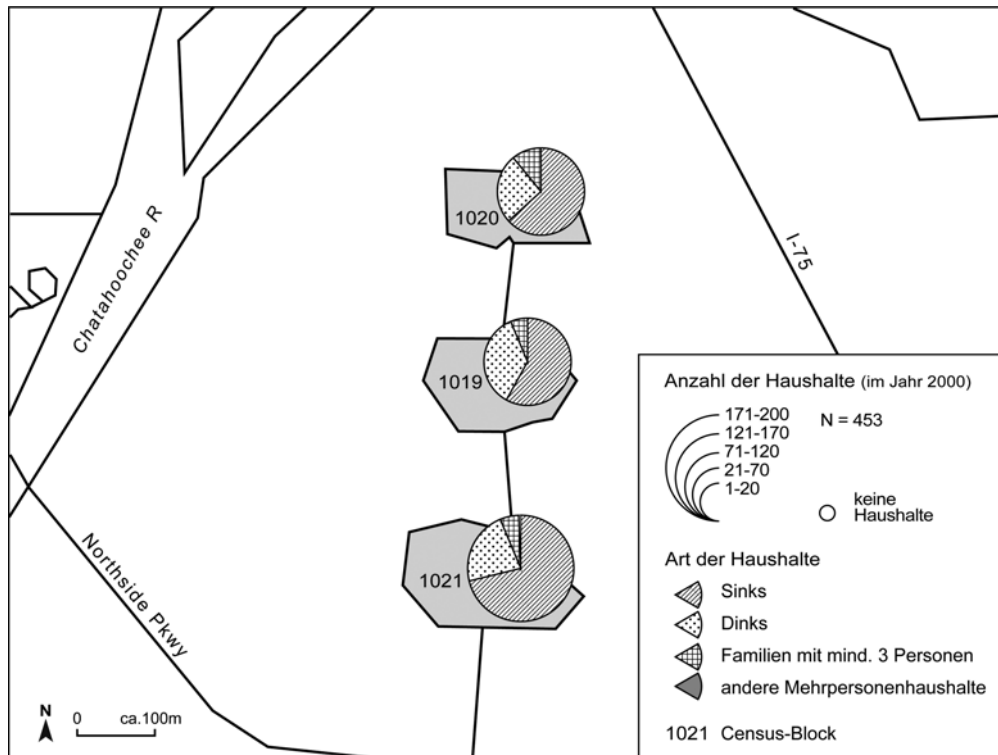


Abb. 4.13: Haushaltszusammensetzungen in Riverside pro Census-Block.
Entwurf: C. SCHEMIONEK; Quelle: US Census 2000; Kartographie: J. BREUNIG.

Die Bevölkerungszusammensetzung in der New-Urbanism-*neighborhood* Prospect zeigt andere demographische Merkmale (Abb. 4.11 & 4.14), was ebenfalls auf ihre Entstehungsgeschichte zurückzuführen ist. Hinter Prospect steht nicht ein großes Bauunternehmen, sondern der Privatmann WALLACE, der mit eigenwilligen Ideen und nach den Prinzipien des New Urbanism eine ausgefallene aber familienfreundliche *neighborhood* gestalten will. Ohne jegliche Bauverfahren versucht WALLACE, Erbe und Grundeigentümer der Fläche, seine Ideen durchzusetzen (Interview HART; FORTH et al. 2002, S. 28ff.). Damit bleibt er sich selbst treu, sorgt aber für Unmut wie beispielsweise bei Coldwell Bankers, mit denen die Zusammenarbeit aufgrund unterschiedlicher Gestaltungsvorstellungen des *town center* vorerst auf Eis gelegt ist (s. o.). Auch die Stadt Longmont klagte mehrfach über eine schwierige Zusammenarbeit mit dem *developer*. Architekten und Bauherren monieren, dass sie jede architektonische Kleinigkeit WALLACES Team vorzulegen haben, das prüft, ob sich ein zukünftiges Haus in das Gesamtkonzept der *neighborhood* integrieren lässt. Das Team überprüft dabei nicht nur, ob Abstände und Höhen eingehalten wurden, sondern befasst sich auch mit Details zur Farbgebung. Auch wenn viele am Projekt Beteiligte WALLACES Genauigkeit kritisieren, gestehen sie andererseits ein, dass sich diese auf das Erscheinungsbild der *neighborhood*

positiv auswirke und dass die meisten Bewohner ihr Wohnumfeld sehr schätzten (JACOBS 2002, S. 53ff). Der Großteil der befragten Personen wohnt in Prospect in einem freistehenden Einfamilienhaus (72 Prozent) bzw. in einem Reihenhauses (17 Prozent). Fast die Hälfte der Haushalte in Prospect (46 Prozent) setzt sich aus höchstens zwei Personen zusammen. Damit unterscheiden sich diese Haushalte nicht wesentlich von denen in Riverside und Orenco Station. Die Zweipersonenhaushalte in Prospect beherbergen ebenso *dinks* und *empty nesters*. Immerhin 53 Prozent der Haushalte setzen sich aus drei oder mehr Personen zusammen. Hierbei handelt es sich meistens um Familien mit Kindern unter 18 Jahren. Auch wenn die Hälfte der Haushalte in Prospect der Gruppe der *dinks* und *empty nesters* zuzuordnen ist, ist die Mischung nach Alter stärker ausgeprägt als in Riverside und Orenco Station. Für einkommensstärkere Familien bietet Prospect die Möglichkeit, sich hier niederzulassen und Kinder großzuziehen. Auf die offene Frage, was Bewohnern am Besten in ihrer *neighborhood* gefällt, antworteten mehrere Personen, dass viele Kinder das Wohngebiet lebenswerter machten. Als Zwischenergebnis kann also festgehalten werden, dass die New-Urbanism-Forderung nach einer Mischung nach Alter in Prospect zwar nicht vollständig, aber ansatzweise gegeben ist. Familien mit Kindern sagten in Gesprächen aus, dass Prospect ein sicherer Ort für Kinder sei. Der *developer* WALLACE scheint auf dem richtigen Weg zu sein, eine familienfreundliche *neighborhood* zu bauen. Die Einfamilienhäuser sind in Prospect größer als in Orenco Station, so dass eine Familie längerfristig hier leben kann und nicht ausziehen muss, wenn Kinder das Grundschulalter erreichen (COX 2002, S. L-01). Seit 2004 findet sich auch ein Kinderbekleidungsgeschäft in Prospects *town center*.

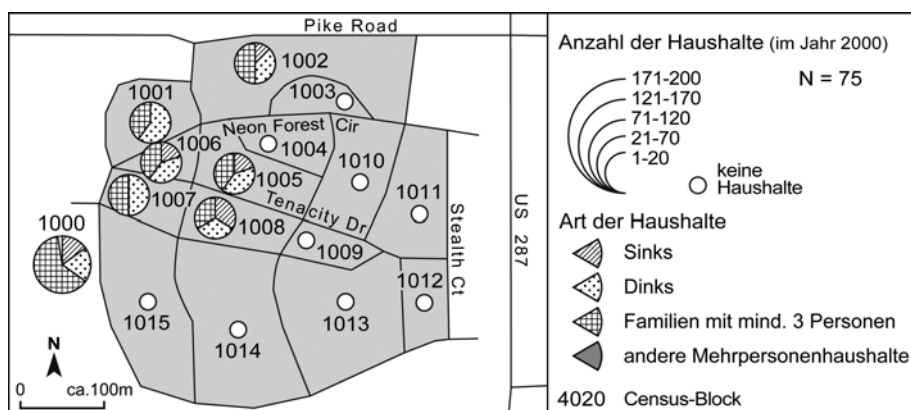


Abb. 4.14: Haushaltszusammensetzungen in Prospect pro Census-Block.

Entwurf: C. Schemionek; Quelle: US Census 2000; Kartographie: J. BREUNIG.

4.3.1.2 Bevölkerungsmischung nach Einkommen

New Urbanism fordert nach Alter, Einkommen und Ethnien gemischte *neighborhoods*. Die Fallbeispiele Riverside, Prospect und Orenco Station zeigen aber in der Praxis, dass eine Bevölkerungsmischung nach Alter nur bedingt gegeben ist. Dies liegt daran, dass die Bauunternehmer der drei New-Urbanism-*neighborhoods* diese bewusst den Wünschen der Bevölkerungsgruppen der *dinks*, *sinks* und wohlhabenden Familien angepasst haben, da man sich von diesen Gruppen die größten Gewinne verspricht (Interview KADLUB, HARTSHORN). *Dinks* und *sinks* werden im Allgemeinen der gehobenen Mittelklasse zugerechnet. Als *yuppies* (*young urban professionals*) liegt ihr Haushaltseinkommen über dem Durchschnitt. Auch der Begriff *empty nesters* wird eher mit älteren Ehepaaren der gehobenen Mittelklasse assoziiert, als mit älteren Ehepaaren sozial schwächerer Schichten. *Dinks*, *sinks*, *yuppies* und *empty nesters* werden in Verbindung mit überdurchschnittlichen Einkommen gebracht und nicht umsonst sieht das Unternehmen Post Properties in diesen Gruppen einen „attraktiven Markt“ (MADDOX 1998, S. 3). Obwohl sich New Urbanism in seiner Charter für sozial gemischte Viertel einsetzt, heißt es in einer Mitteilung der führenden New-Urbanism-Firma „Duany Plater-Zyberk & Co.“ (2003c), dass man mit New-Urbanism-*neighborhoods* vor allem der Mittelklasse eine Wohnalternative zu CSD-Projekten verschaffen will.

Auch die Preise der Wohneinheiten sind ein weiteres Indiz dafür, dass sich in den drei New-Urbanism-*neighborhoods* ausschließlich Personen besseren Einkommens niederlassen können. In Riverside gaben nur die Wenigsten (12 Prozent) Auskunft über ihr Haushaltseinkommen. Nach deren Angaben liegt es bei etwa 140.000 US-\$ pro Jahr. Geht man davon aus, dass im Allgemeinen ein Drittel des Einkommens in Atlanta für Miete ausgegeben wird (NELSON 2000, S. 102) und die monatliche Miete in Riverside bei durchschnittlich 2.800 US-\$ liegt, ergibt sich daraus ein Haushaltseinkommen von knapp 101.000 US-\$. Die hier angestellten Überlegungen zum Einkommen der Haushalte in Riverside sind Schätzungen und bedürfen einer weiteren Prüfung. Fest steht aber, dass die Jahreseinkommen bei weitem über denen der Stadt Atlanta liegen. In Atlanta wird das durchschnittliche Jahreseinkommen eines Haushalts mit 34.770 US-\$ angegeben. Hierbei wird nicht nach Ethnie differenziert. Berechnet man aber das Pro-Kopf-Einkommen ausschließlich für Weiße in Atlanta, ergibt sich bereits ein Durchschnitt von 50.500 US-\$. Riverside befindet sich nahe der wohlhabenden Stadt Buckhead, deren Haushalte im Durchschnitt 55.367 US-\$ pro Jahr zur Verfügung stehen. Für die Riverside und Buckhead

umgebende Fulton County werden 47.000 US-\$ angegeben (US Census 2000). Die Zahlen verdeutlichen erneut, dass die Einkommen steigen, je weiter nördlich man sich in der Stadtregion Atlanta bewegt und dass es Wohlstandsinseln wie Riverside gibt, die in eine ohnehin schon wohlhabendes County eingebettet sind. Die Region um Buckhead und Riverside wird in Marketing-Broschüren als *trendy, upscale section of Atlanta* bezeichnet (PENDERED 2003a, S. 5; Tab. 4.3).

	Haushaltseinkommen in US-\$
RIVERSIDE	ca. 101.000
Atlanta	34.770
- Weiße (pro Kopf)	50.500
- Schwarze (pro Kopf)	13.156
Buckhead	55.367
Fulton County	47.000

Tab. 4.3: Das durchschnittliche Haushaltseinkommen Riversides im Vergleich zu seiner unmittelbaren Umgebung.

Quelle: US Census 2000 & eigene Erhebungen

In Prospect waren die Befragten bezüglich ihres Einkommens auskunftsfreudiger. 82 Prozent machten hierzu Angaben, es liegt im Durchschnitt bei 134.000 US-\$ pro Jahr. Bei lediglich sieben Prozent liegt das Einkommen unter 100.000 US-\$. Spitzenreiter und gleichzeitig Ausreißer in der Einkommensstatistik ist ein Rechtsanwalt mit 750.000 US-\$. Sein Haushaltseinkommen wurde für den Durchschnittswert nicht miteingerechnet. Vergleicht man diese Zahlen mit Prospects nächster Umgebung, ergibt sich auch hier, dass in der New-Urbanism-*neighborhood* ausschließlich Personen mit überdurchschnittlichem Einkommen leben. Das durchschnittliche Jahreseinkommen der Haushalte in Longmont wird mit 51.174 US-\$ angegeben. Longmont liegt in der Boulder County, deren Haushalte im Durchschnitt über 55.861 US-\$ pro Jahr verfügen. Prospect gilt für viele Bewohner als eine Alternative zur Stadt Boulder. Hier wird das durchschnittliche Einkommen eines Haushaltes mit 44.748 US-\$ angegeben (US Census 2000). Die niedrigere Zahl im Vergleich zu Prospect ergibt sich aus Boulders Bevölkerungszusammensetzung. Während in Prospect ausschließlich Personen wohnen, die in gut bezahlten Berufen des Tertiären Sektors tätig sind, leben in Boulder auch Personen, die einer Arbeit in den geringer bezahlten Dienstleistungsberufen nachgehen, um das tägliche Funktionieren der Stadt zu gewährleisten (Tab. 4.5).

	Haushaltseinkommen in US-\$
PROSPECT	ca. 134.000
Longmont	51.174
- Weiße (pro Kopf)	25.039
- Schwarze (pro Kopf)	22.675
Boulder	55.861
Boulder County	47.000

Tab. 4.4: Das durchschnittliche Haushaltseinkommen Prospects im Vergleich zu seiner unmittelbaren Umgebung.
Quelle: US Census 2000 & eigene Erhebungen

Mit 87.000 US-\$ Durchschnittseinkommen der Haushalte (EFFINGER 2001) bildet Orenco Station das Schlusslicht unter den drei untersuchten *neighborhoods*. Diese Angabe muss kritisch betrachtet werden. Bei der Bevölkerungsbefragung gaben kaum Personen das Haushaltseinkommen an, so dass auf Grundlage der Befragung keine Aussage getroffen werden kann. Im Bloomberg Markets Magazin nennt EFFINGER keine Quelle, auf die sich seine Angaben stützen. Die Baufirmen Orenco Stations und die Stadt Hillsboro sind aber der Auffassung, dass die Bewohner ihrem Einkommen nach der gehobenen Mittelklasse zugerechnet werden können und im Allgemeinen „eher gut als schlecht“ verdienen (Interview BROOKS, PETERSON). Diese Aussagen können mit den Preisen für die Wohneinheiten untermauert werden, die sich sozial schwächer Gestellte nicht leisten können. Für ein Einzimmerapartment zahlt man hier 193.000 US-\$, für ein Reihenhaus mit zwei Schlafzimmern bis zu 440.000 US-\$. Günstiges Wohnen ist in Orenco Station nicht möglich. Im Anfangsstadium der Planung hat man erschwingliches Wohnen nicht ernsthaft in Betracht gezogen, was die von Costa Pacific Homes durchgeführten Marktanalysen beweisen. Die kleineren Wohneinheiten über Garagen werden meistens von den Hausbesitzern selbst genutzt und nicht als günstiger Wohnraum an geringer Verdienende weiter vermietet (MARTIN 2000, S. 2). Die vom New Urbanism angestrebte Mischung nach Einkommen ist auch in Orenco Station nicht gegeben. Im Vergleich zu Hillsboro und der Washington County liegen Orenco Stations Haushaltseinkommen über dem Durchschnitt (Tab. 4.5).

	Haushaltseinkommen in US-\$
ORENCO STATION	ca. 87.000
Hillsboro	51.737
- Weiße (pro Kopf)	23.676
- Hispanos (pro Kopf)	9.621
Portland	40.146
Washington County	52.122

Tab. 4.5: Das durchschnittliche Haushaltseinkommen Orenco Stations im Vergleich zu seiner unmittelbaren Umgebung.
Quelle: US Census 2000 & eigene Erhebungen

Betrachtet man die durchschnittlichen Jahreseinkommen der Haushalte in Riverside, Prospect und Orenco Station, wird verständlich, warum New-Urbanism-neighborhoods meistens als „Wohlstandsinseln“ bezeichnet und kritisiert werden (Abb. 4.15). Hinsichtlich des Wohlstands ihrer Bewohner unterscheiden sich die Wohngebiete des New Urbanism nicht von herkömmlichen Vororten der gehobenen Mittelklasse im suburbanen Raum. Es gelingt New Urbanism nicht, urbane Heterogenität durch Bewohner unterschiedlichen Einkommens zu schaffen.

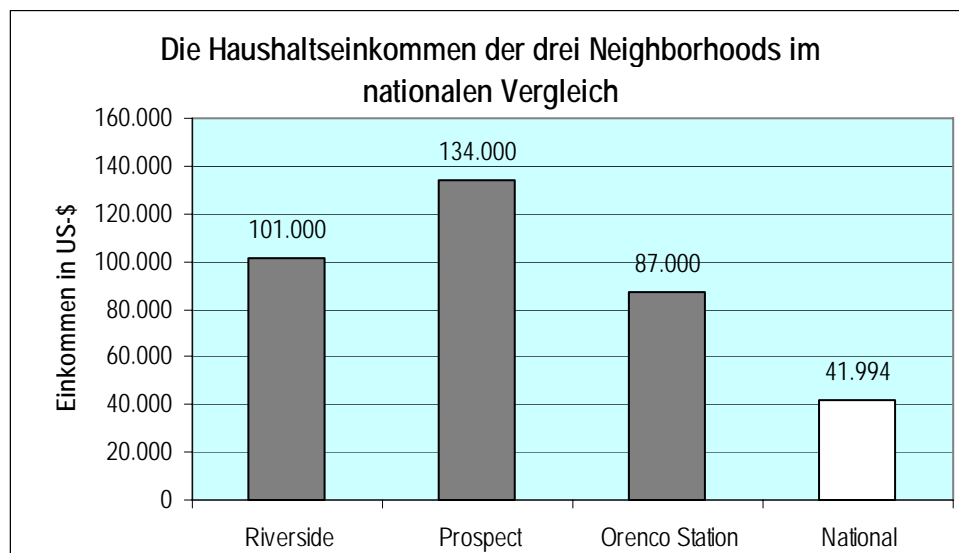


Abb. 4.15: Neighborhood-Haushaltseinkommen im nationalen Vergleich.
Quelle: eigene Erhebungen; US Census 2000.

4.3.1.3 Bevölkerungsmischung nach Ethnien

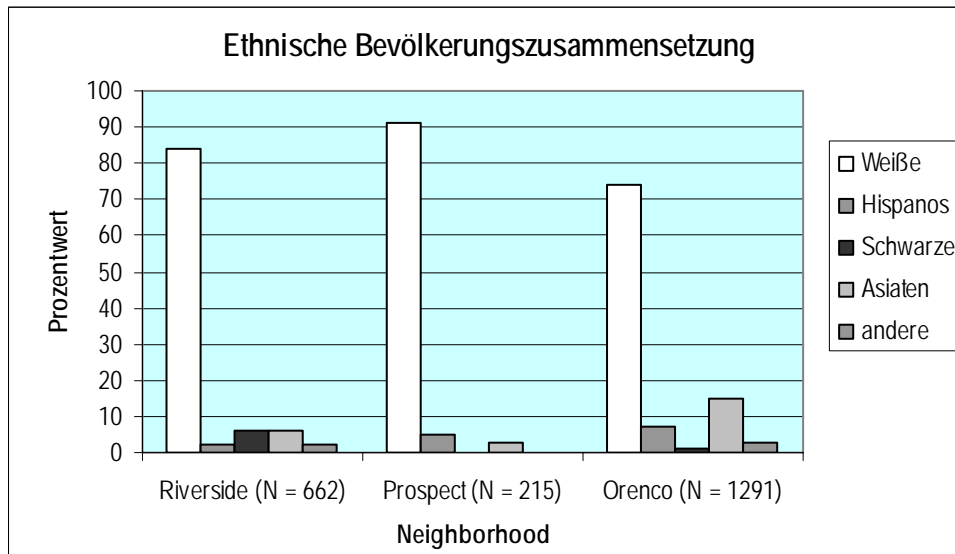


Abb. 4.16: Bevölkerungszusammensetzung in den drei Neighborhoods nach Ethnien.
Quelle: US Census 2000.

Anhand der bisher durchgeführten Diskussion zur Bevölkerungszusammensetzung nach Alter und Einkommen lässt sich unschwer vermuten, dass die vom *New Urbanism* geforderte Mischung nach Ethnien in allen drei *neighborhoods* ebenfalls nicht gegeben ist. 99 Prozent aller befragten Personen waren weiß (eigene Erhebungen), womit das Bild einer homogenen Bevölkerungsgruppe in New-Urbanism-*neighborhoods* komplettiert wird (vgl. Abb. 4.16). Die Bewohner der drei *neighborhoods* favorisieren fast durchweg den so genannten neuen *urban lifestyle*, den ihnen New Urbanism bietet. Dieser neue Lebensstil bietet aber lediglich Raum für bauliche, nicht aber soziale Heterogenität. Ausgefallene Architektur, teurer Wohnraum sowie Dienstleistungen und Einzelhändler auf hohem Preisniveau können sich nur Wohlhabende leisten. Ärmeren Bevölkerungsschichten und ethnischen Minderheiten bleiben New-Urbanism-*neighborhoods* bislang verschlossen. New-Urbanism-Viertel sind nicht nur „Wohlstandsinseln der gehobenen Mittelklasse“ sie sind „Wohlstandsinseln der gehobenen weißen Mittelklasse“.

Das *US Department of Housing and Urban Development* (HUD) hat 1993 unter der CLINTON-Regierung das Sozialwohnungsbauprogramm HOPE VI ins Leben gerufen, das Revitalisierungsmaßnahmen sozialer Brennpunkte fördert. Besonders die Sozialbauten aus den Zeiten der modernen Architektur (s. Kap. 2.3.4.2) sollen in funktionell und sozial gemischte *neighborhoods* umgewandelt werden (Interview NEWMAN). Um dieses Ziel zu verwirklichen, kooperieren HUD und New Urbanism. Diese Zusammenarbeit wird von

New Urbanism als soziales Engagement vermarktet und als Argument gegen den Vorwurf, „Wohlstandsinseln“ im suburbanen Raum zu produzieren, verwendet. Von seinen 650 Projekten werden 52 staatlich subventioniert (CNU 2004). Es zeigt sich, dass eine soziale Mischung innerhalb von *neighborhoods* möglich werden kann, aber nur, wenn (bundesstaatliche) Subventionen fließen. Die freie Marktwirtschaft im US-amerikanischen Immobiliengeschäft schafft nur dann günstigen Wohnraum, wenn die dadurch entstehenden geringeren Gewinnspannen durch anderweitige (Subventions-) Mittel abgefangen werden können. Aus Sicht der *developer* Riversides, Prospects und Orenco Stations ist es verständlich, dass höchstmögliche Gewinne im umkämpften Markt der Bauunternehmer erzielt werden sollen. Aus Sicht einer sozialen Verantwortung sowie des Regionalismusgedankens tragen die New-Urbanism-Siedlungen der gehobenen weißen Mittelklasse nicht zu ausgeglichenen Stadtregionen ohne Armutskonzentrationen bei. Gegenwärtig hat es vielmehr den Anschein, dass New Urbanism auf *neighborhood*-Ebene weiterhin die kleingekammerte sozialräumliche Segregation der US-amerikanischen Stadtlandschaft fördert.

4.3.2 Funktionsmischung (Arbeiten und Versorgung)

Urban Sprawl zeichnet sich durch die funktionsräumliche Trennung jener Bereiche aus, in denen Alltagsaktivitäten stattfinden. Konkret bedeutet dies, dass Bewohner eines Vororts nicht die Möglichkeit haben, hier auch einzukaufen, sondern sie müssen mit dem Auto dorthin fahren, wo Shoppingmalls oder -centers angesiedelt sind. Schulen, Arbeitsplätze und Gebiete zur Erholung finden sich ebenfalls nicht in den Wohnvororten. Die Fortbewegung mit dem Auto zum Erreichen und zur Ausübung von Alltagsaktivitäten ist so zum festen Bestandteil des täglichen Lebens der Suburbbewohner geworden. Um diese Situation zu ändern, sollen New-Urbanism-*neighborhoods* funktionell gemischt sein, damit Bewohner am Ort nicht nur wohnen, sondern auch arbeiten, einkaufen und ihre Freizeit verbringen können. Gerade jüngere und ältere Personen ohne Führerschein können hiervon profitieren. Aber auch Arbeitspendler oder die so genannten *soccer moms* sollen entlastet werden, indem tägliche Fahrtstrecken minimiert werden bzw. ganz wegfallen. *Live, work, shop and play* sind zu den Schlagworten von New Urbanism geworden und sollen in seinen Vierteln ausgeführt werden können. In seinen theoretischen Überlegungen verabschiedet sich New Urbanism von reinen Wohnvororten bzw. Schlafstädten.

Riverside, Prospect und Orenco Station sind funktionell gemischt. In allen drei *neighborhoods* gibt es – unterschiedlich stark ausgeprägt – Arbeitsplätze, Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten.

4.3.2.1 Arbeiten

Das gehobene Einkommen der Bewohner sowie die Preise für Wohneinheiten lassen in allen drei *neighborhoods* darauf schließen, dass die Berufstätigen Arbeit in gut bezahlten Anstellungen finden. Hierfür spricht auch die Auswertung der Frage nach dem höchsten Bildungsabschluss (Abb. 4.17). 86 Prozent aller Bewohner haben einen Hochschulabschluss. Das hohe Bildungsniveau spiegelt sich in den angegebenen Berufen

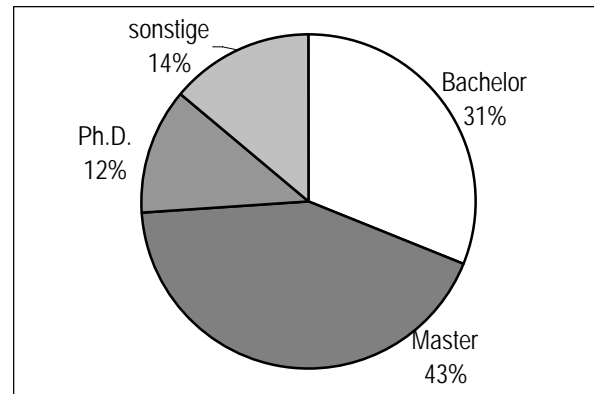


Abb. 4.17: Ausbildungsniveau der Befragten aus den drei *Neighborhoods* zusammengenommen (N = 162).
Quelle: eigene Erhebungen.

wider. Dabei lassen sich keine signifikanten Unterschiede zwischen den drei *neighborhoods* ausmachen. Berufstätige Bewohner sind im Forschungs- und Entwicklungsbereich der Biotechnologie tätig, arbeiten als PC-Ingenieure, Berater, Immobilienmakler, Universitätsprofessoren oder sind im Banken-, Versicherungs- und Finanzsektor beschäftigt. Da meist zwei Personen im Haushalt in einem dieser Bereiche tätig sind, fällt das Haushaltseinkommen entsprechend hoch aus.

Die Arbeitsplätze finden sich für Bewohner Riversides hauptsächlich in Atlanta, Buckhead oder Vinings. Riverside selbst bietet zwar auch Arbeitsplätze, insbesondere in dem im *town center* gelegenen Bürogebäude, doch die vorhandenen Arbeitsplätze reichen hier nicht aus, um jedem berufstätigen Bewohner Beschäftigung zu geben (Interview HARTSHORN, WYMER). Die Befragten in Riverside waren bezüglich Fragen nach Einkommen und Arbeit nicht sehr auskunftsfreudig, so dass es schwierig ist, genaue Angaben über ihre Arbeitsorte zu machen. In Gesprächen kristallisierte sich aber heraus, dass nur die allerwenigsten auch in Riverside arbeiten. Das heißt also, dass die in der *neighborhood* vorhandenen Arbeitsplätze nicht von berufstätigen Bewohnern besetzt werden. Arbeitnehmer in Riverside kommen von außerhalb. Ein Beispiel hierfür ist Post

Properties selbst. Die Angestellten des Unternehmens wohnen nicht in Riverside, da die Miete eindeutig zu hoch für die meisten Beschäftigten ist (Interview WYMER). Dies bestätigten auch Angestellte anderer Einzelhändler und Dienstleister im *town center*. Die Bewohner Riversides pendeln zu Arbeitsplätzen außerhalb der *neighborhood*, während die in der *neighborhood* vorhandenen Arbeitsplätze von auswärtigen Arbeitnehmern besetzt werden. Als Zwischenergebnis lässt sich für Riverside festhalten: Die Zahl vorhandener Arbeitsplätze ist geringer als die Zahl berufstätiger Bewohner. Die vorhandenen Arbeitsplätze im *town center* werden so gut wie nicht von berufstätigen Anwohnern besetzt. Hieraus folgt, dass Riverside zwar funktionell gemischt ist, dass aber diese Funktionsmischung nicht bedeutet, dass Wohn- und Arbeitsort identisch sind. Während morgens Bewohner die *neighborhood* verlassen, um ihre Arbeitsplätze in der Stadtregion Atlanta aufzusuchen, kommen gleichzeitig Arbeitnehmer aus der gesamten Stadtregion nach Riverside, um hier ihrer Arbeit nachzugehen.

Prospects berufstätige Bewohner arbeiten in Boulder, Denver und Longmont. Anders als in Riverside ist Prospects *town center* zu klein, um überhaupt Arbeitsplätze anbieten zu können. In der *neighborhood* gibt es schätzungsweise 15 Arbeitsplätze, die sich auf das Restaurant, die Kunstgalerie sowie die physio- & psychotherapeutische Praxis verteilen⁶⁸. Erst in einigen Jahren, wenn das *town center* voll ausgebildet ist, kann man urteilen, wie es sich auf das Verhältnis von Wohnbevölkerung und Arbeitsplätzen auswirken wird. Prospect wird von seinem Bauunternehmer in erster Linie als eine große Wohngemeinschaft verstanden, in der Personen gleicher Vorstellungen und Werte zusammenleben, Kinder ungefährdet aufwachsen können und wo täglich Gemeinschaft praktiziert wird (Interview WALLACE). Arbeit und Beruf haben hier untergeordnete Prioritäten. Hinsichtlich der Funktionsmischung von „Arbeiten“ und „Wohnen“ unterscheidet sich Prospect nicht von herkömmlichen Suburbs und kann als eine weitere „Schlafstadt“ klassifiziert werden. Tagsüber gehen Bewohner ihrer Arbeit in einer der umliegenden Städte nach, abends verbringen sie den Feierabend in Prospect. Etwa vier Prozent der Befragten arbeitet in Prospect selbst. Sie sind selbstständig und haben sich Büros im Haus oder in den Wohnungen über ihren Garagen eingerichtet.

Aufgrund der Größe unterscheidet sich Orenco Station von Riverside und Prospect. Orenco Stations *town center* ist das größte und etablierteste der drei *town centers* und bietet daher deutlich mehr Arbeitsplätze als Riverside und Prospect. Mit Orenco Station sind etwa 500 neue Arbeitsplätze entstanden, die sich auf das *town center*, auf die Pflege

⁶⁸ Stand: Dezember 2002

der Grünanlagen und den Einzelhandelsbereich *The Crossroads* verteilen (Interview MEHAFFY). Ähnlich wie in Riverside wohnen die in Orenco Station Beschäftigten nicht in der Siedlung selbst, da Wohnungs- und Mietpreise für Arbeitnehmer in *service jobs* zu hoch sind. Mit über 150 Angestellten ist der Öko-Supermarkt New Seasons der größte Arbeitgeber im *town center*. Schätzungsweise 300 neue Arbeitsplätze sind bei *The Crossroads* entstanden. Die Pflege der öffentlichen Grünanlagen wird von der Stadt Hillsboro übernommen. Angestellte bei der Parkpflege sind ausschließlich Hispanos. – Orenco Stations berufstätige Bewohner unterscheiden sich nicht von denen Prospects und Riversides. Sie sind im Tertiären Sektor beschäftigt, dessen Arbeitsplätze sich nicht in Orenco Station befinden. Tagsüber wirkt der Wohnbereich der Siedlung daher äußerst unbelebt und unterscheidet sich nicht von konventionellen Suburbs. Positiv muss aber hervorgehoben werden, dass eine Intel-Produktionsstätte in unmittelbarer Nachbarschaft zu Orenco Station liegt und somit für diejenigen, die in Orenco Station wohnen und bei Intel arbeiten, die Anfahrtswege maßgeblich reduziert (Foto 4.8; EFFINGER 2001, S. 105).

Fazit: Die berufstätigen Bewohner der drei *neighborhoods* haben ein hohes Ausbildungsniveau, was die angegebenen Bildungsabschlüsse belegen. Dementsprechend finden sie Arbeit in gut bezahlten Berufen innerhalb der Forschung, der Computer-, Finanz- und Immobilienbranche. Die Arbeitsplätze befinden sich entgegen den Forderungen des New Urbanism aber nicht in den *neighborhoods* selbst, sondern sind hauptsächlich in den umgebenden Städten bzw. Stadtregionen zu suchen. Die nicht deckungsgleiche Zahl von Arbeitsplätzen und berufstätigen Bewohnern geht auf die Größen der *neighborhoods* zurück. Orenco Station ist zwar die größte der hier vorgestellten New-Urbanism-Siedlungen, aber immer noch zu klein, um ein ausgewogenes Wohn-/Arbeits-Verhältnis gestalten zu können.



Foto 4.8:
Die Produktionsstätte
von Intel (im Hintergrund)
nahe Orenco Station.
Foto: SCHEMIONEK 04/2003

4.3.2.2 Versorgung

Riversides Versorgungsangebot ist für die Größe der *neighborhood* relativ groß. Für 527 Haushalte stehen 2.320 Quadratmeter Einzelhandelsfläche zur Verfügung. Das am meisten frequentierte Geschäft ist der Lebensmitteleinzelhändler *The Delimarket and Café*, der nach eigenen Aussagen die meisten Umsätze während der Mittagszeit macht, wenn Büroangestellte hier ihre Pause verbringen. Der Lebensmittelladen kann als Eckladen charakterisiert werden. Theoretisch können hier Bewohner alle Güter des täglichen Bedarfs erhalten, doch ist aufgrund der Größe die Auswahl eingeschränkt. Großeinkäufe erledigen die meisten der Bewohner im SB-Warenhaus Krogers nahe der Stadt Vinings. Mit *The Delimarket and Café* wird die New-Urbanism-Forderung erfüllt, dass es Bewohnern möglich sein sollte, “*to walk to a café, or to buy a quart of milk without getting in the car*” (MARSHALL 1999, S. 3). Einen Einzelhändler im Ort zu haben, der keine Luxus- sondern Güter des täglichen Bedarfs verkauft, wurde von über 95 Prozent der Befragten in Riverside als äußerst positiv bewertet. In Einzelgesprächen wurde *The Delimarket and Café* als eine der größten Annehmlichkeiten der *neighborhood* genannt. Auch wenn das Geschäft eigentlich nur durch den Essensverkauf zur Mittagszeit bestehen kann, macht es deutlich, dass selbst in kleinen Stadtvierteln kleine Lebensmittelgeschäfte geschätzt und genutzt werden. Es ist aber auch verständlich, dass sich Einzelhändler speziell auf kleinere New-Urbanism-Siedlungen nicht einlassen wollen, wenn Bewohner einer Siedlung als Kundenstamm nicht ausreichen, um genügend Gewinne erzielen zu können. Vom Verkauf einiger *quart of milks*, die beim Großeinkauf im SB-Warenhaus vergessen wurden, kann ein Einzelhändler nur schlecht bestehen. – Riversides weitere Geschäfte und Dienstleister bedienen nicht den Markt für Güter des täglichen Bedarfs. Dass beispielsweise ein Limousinenverleih, ein *personal trainer* oder eine Schuhreinigung in dieser relativ kleinen *neighborhood* bestehen können, sind ein weiteres Indiz für deren Exklusivität sowie die gehobenen Ansprüche und den Wohlstand ihrer Bewohner (vgl. Tab. 4.1).

Aufgrund eines nicht ausreichenden Kundenstamms hatte sich in Prospect im Dezember 2002 noch kein Einzelhändler etabliert (vgl. Kap. 4.2.2 & Tab. 4.2). Die Kaufkraft der Bewohner reichte nicht aus, Einzelhandel rentabel betreiben zu können. Nach dem Konzept von Coldwell Bankers muss eindeutig gesehen werden, dass nur die wenigsten New-Urbanism-*neighborhoods* ein diverses Einzelhandelsangebot unterhalten können. Wenn das *town center* Prospects in den kommenden Jahren fertig gestellt sei, müsse man auch Kundschaft von außerhalb anziehen, um mit Einzelhandel Gewinne

erwirtschaften zu können (Interview HART). Das Restaurant *The Rib House* wird von Bewohnern als gemeinschaftlicher Treffpunkt geschätzt. Somit hat es weniger eine Versorgungsfunktion als vielmehr die Funktion, soziale Interaktion zu fördern. Als positiv wird von den Befragten hervorgehoben, dass das Restaurant in fußläufiger Entfernung liegt, so dass man spontan dieses aufsuchen kann, ohne sein Auto benutzen zu müssen. – Prospects Bewohner versorgen sich zu 87 Prozent im nächstgelegenen SB-Warenhaus Krogers in Longmont, während die restlichen 13 Prozent vornehmlich in Boulder einkaufen. In Boulder befindet sich der Bio-Supermarkt Whole Foods, der unbehandelte und gentechnisch nicht veränderte Nahrungsprodukte anbietet. Diese Produkte sind im Vergleich teurer als Lebensmittel aus konventionellen Supermärkten. Die Nachfrage nach höherwertigen und teureren Bio-Produkten, die auch stark in Orenco Station ausgeprägt ist, zeigt erneut, dass in Prospect und Orenco Station wohlhabende Personen leben, denen es ihr höheres Einkommen ermöglicht, mehr Geld in „gesundes“ Essen zu investieren.

Mit einer Einzelhandelsfläche von 2.400 Quadratmeter ist Orenco Stations *town center* das größte und vielseitigste unter den drei *neighborhoods*. Ohne die *big-box*-Bebauung *The Crossroads* im Osten der Siedlung gibt es im *town center* 18 Einzelhändler Dienstleister und Restaurants von denen die beiden größten der Öko-Supermarkt New Seasons und das Haushaltswarengeschäft Kitchen Kaboodle sind. Die im *town center* vorhandenen Geschäfte, Restaurants und Dienstleister zeigen ähnliche Merkmale wie jene in Riverside. Auch in Orenco Station finden sich hauptsächlich höherwertige Geschäfte, die einen ganz speziellen Kundenstamm ansprechen. Hochwertige Weine und Zigarren gibt es zum Beispiel bei *Off the Vine*, Wohnassecoires bei *August Gardens* und Bio-Produkte im *New Seasons*-Supermarkt. Trotz der Größe der *neighborhood* reicht die Kaufkraft der Bewohner aber auch hier nicht aus, um die Geschäfte im *town center* rentabel betreiben zu können. Der Kundenstamm soll vergrößert werden, indem man versucht, Autofahrer von der vielbefahrenen *Cornell Road* und Angestellte aus den umliegenden Hightechunternehmen als Kunden anzuziehen⁶⁹. Diese Überlegungen scheinen teilweise aufzugehen. Besonders die drei Restaurants und das *Starbucks Café* werden am stärksten in der Mittagszeit von Arbeitnehmern frequentiert. Dies gilt auch für den Supermarkt *New Seasons*, der zur Mittagszeit ein warmes Buffet – ähnlich wie *The Delimarket and Café* in *Riverside* – aus seinen Produkten anbietet.

Nach Ansicht der Baufirmen können Geschäfte, Restaurants und Dienstleister nur deswegen in Orenco Station bestehen, da die Bewohner eine Kundschaft bildeten, die

⁶⁹ 40.000 Autos passieren täglich die Cornell Road und somit das Town Center (DKS Associates 1995).

höhere Ansprüche an Service und Waren stelle. Bestes Beispiel ist der Supermarkt New Seasons, der mit Bio-Lebensmitteln aus nachhaltiger Produktion und der Region wirbt und somit teurer ist. Die Geschäftsleitung hat Orenco Station als Standort bewusst gewählt, da man sich von der hier ansässigen Bevölkerung und den Hightechangestellten eine gebildete Kundschaft verspricht, die Wert auf ausgewogene Ernährung legt (Foto 4.9). Hohe Besucherzahlen zu unterschiedlichen Tageszeiten lassen vermuten, dass New Seasons in Orenco Station erfolgreich ist. Positiv auf die Umsätze dürfte sich auch auswirken, dass das Geschäft mit Parkflächen vor dem Eingangsbereich herkömmlichen Einzelhandelsbebauungen nicht unähnlich ist. Waren können bequem in den Kofferraum geladen werden (New Seasons Market 2001). – Der Geschäftsalltag sieht bei den kleineren Unternehmen im Kern des *town centers* anders aus. Zwar gaben deren Besitzer keine Auskunft bezüglich ihrer geschäftlichen Lage, doch kann man als Beobachter den Eindruck gewinnen, dass viele der Geschäfte nur mäßig frequentiert werden. Besonders auffällig ist dies bei den Geschäften, die sich auf ein Marktsegment spezialisiert haben, wie beispielsweise *Janie's Sweet Shoppe* (Süßwaren), *August Gardens* (Blumen und Accessoires) oder *Off the Vine* (Weine und Zigarren). Stärker besucht war *All About Eyes* (Optiker), der nach eigenen Angaben viele seiner Kunden aus den Intel-Produktionsstätten akquiriert. Beim Dienstleister *Champions Cleaner* (Reinigung) kann man von der hohen Anzahl gereinigter Hemden im Ladeninneren auf ein gutes Geschäft schließen. Insgesamt haben in den letzten zwei Jahren drei Einzelhändler ihre Läden in Orenco Stations Zentrum wieder geschlossen. Im Allgemeinen ist Orenco Stations *town center* kaum belebt und wird nur zur Mittagszeit verstärkt von Kundschaft aufgesucht, von der dann besonders die gastronomischen Betriebe profitieren. Fraglich ist, wie die kleineren Geschäfte in Zukunft bestehen können. Zuschüsse oder Mietvergünstigungen gibt es für die Pächter nicht (Interview BROOKS).



Foto 4.9:
Der Öko-Supermarkt New
Seasons in Orenco
Station.
Foto: SCHEMIONEK 10/2001

Nach Aussage der *developer* sei es für Bewohner Orenco Stations kein Problem, sich mit Gütern des täglichen Bedarfs zu versorgen, da Einzelhändler im Ort sind. Dies denkt auch die Mehrzahl der befragten Personen: Über die Hälfte (56 Prozent) sehen keine Probleme, sich in Orenco Station mit Gütern des täglichen Bedarfs zu versorgen. Knapp ein Viertel (24 Prozent) sieht dies konträr und 30 Prozent hatten hierzu keine rechte Meinung. Dabei ist interessant, dass besonders ältere Leute aussagten, dass sie die meisten aller Erledigungen im *town center* durchführen würden. New Urbanism erfüllt hier also seine Forderung, älteren Menschen ohne Auto oder Führerschein, die tägliche Versorgung zu erleichtern und zu sichern. – Wenn Bewohner Orenco Stations außerhalb des *town center* einkaufen, dann sind ihre Haupteinkaufsgebiete *The Crossroads* und Tanasbourne (ein Einkaufszentrum drei Kilometer östlich von Orenco Station). Für über zwei Drittel aller Bewohner (67 Prozent) ist der Supermarkt Winco bei *The Crossroads* der am häufigsten besuchte Einzelhändler. Orenco Stations Bewohner müssen also keine weiten Wegstrecken zurücklegen, um Güter des täglichen Bedarfs zu kaufen. Für 75 Prozent der Befragten ist dies einer der größten Vorteile, in Orenco Station zu wohnen.

Fazit: In Riverside und Prospect ist es nur bedingt möglich, sich mit Gütern des täglichen Bedarfs zu versorgen, da die Einzelhandelsstruktur nicht ausreichend ausgeprägt ist. Das Grundproblem der Funktionsmischung in New-Urbanism-Projekten ist die Größe der *neighborhoods*, die meistens zu wenige Einwohner haben, die für Einzelhändler eine rentable Kundschaft bilden könnten. Für Einzelhändler ist die Eröffnung eines Geschäftes in New-Urbanism-*neighborhoods* mit erheblichen Risiken behaftet. In Orenco Stations *town center* meldeten bereits erste Geschäfte Konkurs an (was aber auch an deren hohem Spezialisierungsgrad gelegen haben dürfte, wie z.B. Angelzubehör). Dass Orenco Station hinsichtlich der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs von seinen Bewohnern als positiv bewertet wird, liegt maßgeblich am Öko-Supermarkt New Seasons, der mehr als ein Eckladen und einige *quarts of milk* zu bieten hat. Seine wirtschaftliche Existenz verdankt er nicht nur den Einwohnern Orenco Stations, sondern seiner geographischen Lage, die es ermöglicht, Kundschaft aus den umliegenden Hightechunternehmen, angrenzenden *neighborhoods* und von der vielbefahrenen *Cornell Road* anzuziehen.

4.3.3 Mobilität

Im Zusammenhang mit Urban Sprawl steht die gegenwärtige Verkehrssituation in US-amerikanischen Stadtregionen als Kritikpunkt an erster Stelle. Umfragen zeigen, dass andere Urban-Sprawl-Probleme, wie soziale Ungleichheit oder immenser Landverbrauch weniger kritisch gesehen werden (RUSK 2003, S. 6; TALEN 2001, S. 199ff). Dies hängt damit zusammen, dass für die meisten Personen die Autonutzung und Stunden im Stau zu konkreten Alltagserfahrungen gehören. Soziale Ungleichheit und Landverbrauch sind abstrakte Begriffe, die den Alltag der Suburbbewohner nicht unmittelbar berühren. Tägliche Autofahrten will New Urbanism durch funktionell gemischte *neighborhoods* reduzieren. Die Grundüberlegung dabei ist, dass das Automobil überflüssig wird, wenn Bewohner im Ort wohnen, arbeiten und einkaufen können. Außerdem können so für Fußgänger zwischenmenschliche Kontakte erhöht werden, was die Gemeinschaft innerhalb der *neighborhood* verstärken kann (FREEMAN 2001, S. 76). Die Funktionsmischung in den drei untersuchten *neighborhoods* ist jedoch nur bedingt gegeben. Es hat sich gezeigt, dass kleinere Geschäfte kein ausreichendes Angebot vorweisen können, das Bewohner zum täglichen Einkaufen motivieren könnte. Wie andere Suburbbewohner auch, versorgen sich die Bewohner der drei *neighborhoods* in umliegenden SB-Warenhäusern und nehmen Anfahrtswege mit dem Pkw in Kauf. – Nur die wenigsten Berufstätigen arbeiten auch in ihrer *neighborhood*. Die meisten pendeln allein in ihrem Pkw zu Arbeitsplätzen in den Stadtregionen. Analysiert man also Arbeits- und Einkaufsverhalten der Bewohner, kann als vorläufiges Fazit festgehalten werden, dass New-Urbanism-*neighborhoods* ebenso Verkehr generieren wie andere Wohngebiete auch. Die Bevölkerungsbefragung zielte unter anderem darauf ab, herauszufinden, welche Transportmittel Bewohner der New-Urbanism-Siedlungen zur Fortbewegung wählen und ob das Wohnen unter New-Urbanism-Prinzipien Auswirkungen auf ihr Mobilitätsverhalten hat (Abb. 4.18 & 4.19).

In Riverside fehlt bislang ein ÖPNV-Anschluss vollständig, soll aber später noch gebaut werden (SMARTRAQ 2002b, S. 8). Dies bedeutet, dass gegenwärtig berufstätige Bewohner nicht die Möglichkeit haben, ihre Arbeitsplätze außerhalb der *neighborhood* mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. 100 Prozent der Befragten konnten daher der Aussage nicht zustimmen, dass Atlanta bequem mit dem ÖPNV erreichbar ist. 100 Prozent sagten aber, dass Atlanta auf jeden Fall bequem mit dem eigenen Pkw zu erreichen sei. Die Haushalte der *dinks* in Riverside besitzen im Durchschnitt zwei Autos, die täglich genutzt werden, um Arbeitsplätze in der Stadtregion zu erreichen. Andere Transportmöglichkeiten

(Fahrgemeinschaften, Fahrrad oder zu Fuß) werden nicht genutzt. Dass mit dem Einzug nach Riverside die täglichen Fahrtstrecken für die berufstätigen Bewohner im Vergleich zu ihrem vorherigen Wohnort kürzer geworden sind, konnten 42 Prozent der Befragten unterstreichen. Im Durchschnitt benötigen die Bewohner täglich zwischen 30 und 60 Minuten, um zu ihren Arbeitsplätzen in der Stadtregion zu gelangen.

Auch das Einkaufen findet mit dem privaten Pkw statt. Wenn Bewohner Riversides außerhalb ihrer *neighborhood* einkaufen, nutzen sie zu 100 Prozent das Auto. Werden Einzelhändler oder Dienstleistungen in Riverside selbst aufgesucht, gehen 95 Prozent der Kunden zu Fuß dorthin. Dass man weniger abhängig vom Auto ist, seit man in Riverside lebt, konnten nur die wenigsten unterstreichen. Lediglich ein 75-jähriger Rentner ist mit der Gesamtsituation zufrieden und weiß es sehr zu schätzen, im Ort zu wohnen, einzukaufen, spazierenzugehen und seine Nachbarn zu kennen. Damit bildet er unter den Befragten die Ausnahme. Im Allgemeinen sind Fußgängerfreundlichkeit und Funktionsmischung untergeordnete Beweggründe, nach Riverside zu ziehen. Ein luxuriöses Ambiente sowie das gut organisierte, kundenorientierte Management der Anlage sind die ausschlaggebenden Punkte, in Riverside zu wohnen. Folgendes Zitat einer Bewohnerin fasst dies prägnant zusammen:

„The place [...] is expensive, but you pay for what you get, it's awesome, quiet, more like a 5 star hotel than an apartment complex. The grounds are the best taken care of apartment grounds I have ever seen.“⁷⁰

Dass ein Highway in unmittelbarer Nähe zur *neighborhood* gelegen ist, wird von vielen als äußerst positiv bewertet. Für die Bewohner Riversides ist er ihr Verbindungsstrang zur restlichen Stadtregion.

In Prospect zeigt sich ein leicht differenzierteres Bild hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens seiner Bewohner. Knapp 20 Prozent stimmten der Aussage zu, dass Longmont und Denver bequem auch per ÖPNV erreichbar seien. 34 Prozent hatten hierzu keine rechte Meinung und 46 Prozent sind überhaupt nicht dieser Auffassung. Drei Viertel der Befragten sind sich darin einig, dass man in beide Städte sehr bequem mit dem Auto fahren kann. Dass auch Prospects Bewohner für tägliche Fahrten auf das Automobil setzen, zeigen die Antworten auf die Frage, welches Verkehrsmittel gewählt wird, um Arbeitsplätze zu erreichen. 96 Prozent der Berufstätigen pendeln täglich mit dem Auto alleine zur Arbeit. Ein Bruchteil der Befragten bildet eine Fahrgemeinschaft, um täglich

⁷⁰ Dieser Wohnort ist teuer, aber es zahlt sich aus. Man bekommt, für was man zahlt. Es ist großartig hier, ruhig, mehr wie ein Fünf-Sterne-Hotel als eine Apartmentwohnanlage. Die Anlage ist die gepflegteste Apartmentanlage, die ich je gesehen habe.

nach Boulder zu gelangen. Die Fahrtstrecken zur Arbeit dauern für 74 Prozent fünf bis 30 Minuten und für 17 Prozent zwischen 30 und 60 Minuten. Öffentliche Verkehrsmittel nutzt niemand. Dass die täglichen Fahrten zur Arbeit für die Bewohner kürzer geworden sind, seit sie in Prospect leben, konnte nicht festgestellt werden. Für zwei Drittel ergab sich keine Veränderung, für etwa ein Drittel der Befragten sind die täglichen Anfahrtswege zur Arbeit geringfügig kürzer geworden. Der Großteil der Haushalte (93 Prozent) hat zwei oder mehrere Fahrzeuge. Lediglich sieben Prozent der Haushalte besitzen nur ein Auto. Hierbei handelt es sich in erster Linie um Singlehaushalte.

Wenn Bewohner innerhalb der *neighborhood* das Restaurant, die Kunstgalerie oder die therapeutische Praxis aufsuchen, dann gehen sie zu Fuß dorthin. Dies sagten 97 Prozent aus. Ob das Prinzip der Fußgängerfreundlichkeit von den Bewohnern aber tatsächlich so rigoros realisiert wird, ist fraglich. Beispielsweise kann beobachtet werden, dass Bewohner ausschließlich mit dem Auto fahren, wenn sie Post an der hierfür eingerichteten Sammelstelle abholen. Zum Einkaufen von Gütern des täglichen Bedarfs außerhalb der *neighborhood* fahren 100 Prozent mit dem Pkw. Fast drei Viertel der Befragten konnten der Aussage nicht zustimmen, dass sie unabhängiger vom Auto sind, seit sie in Prospect leben. 85 Prozent finden nicht, dass die ÖPNV-Haltestelle leicht zugänglich ist. Möglicherweise könnte die ÖPNV-Nutzung dadurch verstärkt werden, indem der *transit stop* ansehnlicher gestaltet und mehr in die *neighborhood*, z.B. durch gepflasterte Fußwege, integriert werden würde (Foto 4.10). Die Fußgängerfreundlichkeit wird von den Bewohnern sehr geschätzt, aber nicht genutzt. Es hat den Anschein, dass der Gedanke der möglichen Nutzung attraktiver ist, als den Gedanken tatsächlich in die Tat umzusetzen.



Foto 4.10: Prospects ÖPNV-Haltestelle. Foto: SCHEMIONEK 12/2002

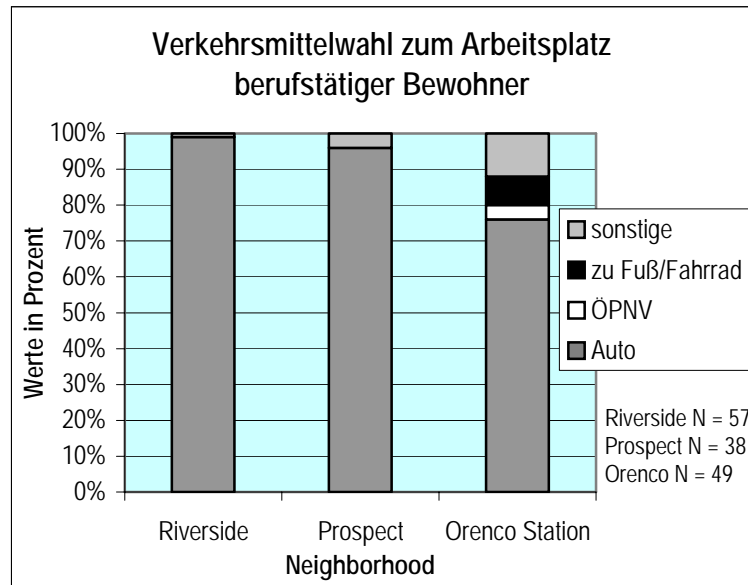


Abb. 4.18: Verkehrsmittelwahl zum Arbeitsplatz.
Quelle: eigene Erhebungen.

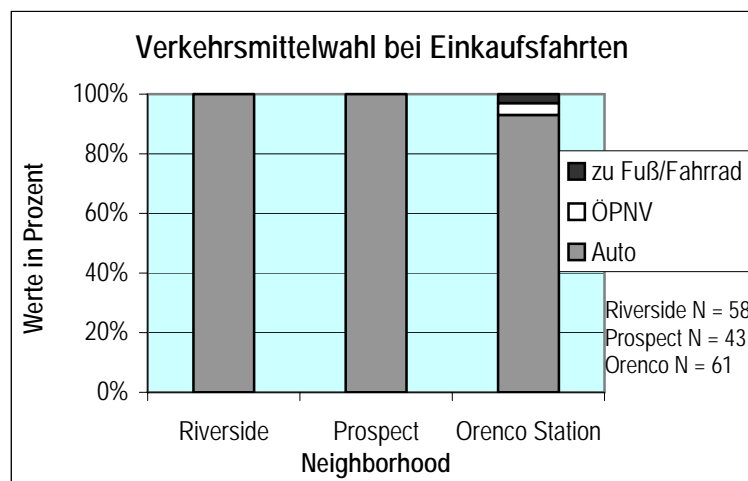


Abb. 4.19: Verkehrsmittelwahl bei Einkaufsfahrten.
Quelle: eigene Erhebungen.

Da Orenco Station in Hillsboros Bebauungsplänen als *station area residential* ausgewiesen wurde, ist das Bestehen der Siedlung unmittelbar mit Portlands westlichem *light-rail*-System und dessen Haltestelle Orenco Station verbunden. Ziel einer *Station-Area-Residential*-Siedlung soll es unter anderem sein, auf lokaler Ebene möglichst viele Bewohner dazu zu bringen, auf ihr Auto zu verzichten, um sich zu Fuß, per Fahrrad oder per *light rail* fortzubewegen. Verkehrsstauungen und Luftverschmutzung sollen auf regionaler Ebene eingedämmt werden. 68 Prozent aller Haushalte in Orenco Station besitzen zwei oder mehr Autos. Es handelt sich hierbei, wie in Riverside oder Prospect, um

dinks-Haushalte. In 22 Prozent der Haushalte steht nur ein Auto in der Garage. Es sind Haushalte der *empty nesters*, in denen zwei ältere Personen ein Auto gemeinsam nutzen.

Im Gegensatz zu Riverside und Prospect sagten immerhin 49 Prozent in Orenco Station aus, dass sie weniger abhängig von ihrem Auto sind, seit sie in der *neighborhood* wohnten. 40 Prozent konnten diese Aussage nicht unterstreichen und für elf Prozent ergab sich kein signifikanter Unterschied zum vorherigen Wohnort. Drei Viertel der Befragten sagten aus, dass das Prinzip der Fußgängerfreundlichkeit sowie das nahe gelegene *light-rail*-System ausschlaggebende Gründe gewesen sind, nach Orenco Station zu ziehen. Diese Aussage verhält sich aber konträr zur Nutzung der Schnellstraßenbahn: Wie in anderen Vorstädten auch, fährt der Großteil der berufstätigen Bewohner Orenco Stations mit dem Auto zur Arbeit (PODOBNIK 2002, S. 10; New Urban News 2002d, S. 9f.). Dies gaben 76 Prozent an. Jeweils vier Prozent gehen zu Fuß zur Arbeit, fahren mit dem Fahrrad dorthin oder nutzen den ÖPNV. Auch wenn der ÖPNV und das in unmittelbarer Nähe gelegene *light-rail*-System nur spärlich genutzt werden, spricht für Orenco Station, dass über 65 Prozent der berufstätigen Bewohner aussagten, dass das tägliche Pendeln zur Arbeit zeitlich kürzer geworden ist, seit sie in Orenco Station wohnten. Für 25 Prozent macht die Fahrtzeit zur Arbeit mit dem Zuzug nach Orenco Station keinen Unterschied aus. Die täglichen Anfahrtszeiten betragen wie in Riverside und Prospect hauptsächlich zwischen fünf und 30 Minuten. Etwa fünf Minuten brauchen Bewohner zu ihrem Arbeitsplatz, die bei Intel oder in Orenco Station selbst arbeiten. Positiv wirkt sich in Orenco Station aus, dass in unmittelbarer Nachbarschaft viele Hightechunternehmen zu finden sind, wo Bewohner einer Arbeit entsprechend ihren Qualifizierungen nachgehen können. Der Erfolg einer New-Urbanism-*neighborhood* ist somit wesentlich von ihrer Lokalität abhängig. Eine neotraditionelle Siedlung, irgendwo isoliert auf der grünen Wiese, wird ebenso viel Verkehr verursachen wie ein konventioneller Vorort. Erst die Einbettung in bestehende Strukturen einer Stadtregion kann funktionell gemischte und dicht gebaute Siedlungen erfolgreich machen (ARRINGTON 2001, S. 59ff). Somit haben die Rahmenbedingungen der Metroregierung einen wesentlichen Anteil am Erfolg Orenco Stations. – Um sich mit Gütern des täglichen Bedarfs zu versorgen, kaufen Bewohner im *town center* aber hauptsächlich im nahe gelegenen Einkaufszentrum *The Crossroads* ein. Wenn Bewohner im *town center* einkaufen, legen 39 Prozent der Befragten die 400 Meter Strecke mit dem Auto zurück, elf Prozent fahren mit dem Fahrrad und über die Hälfte geht zu Fuß. Wenn Bewohner bei *The Crossroads* Versorgung tätigen, fahren 93 Prozent mit dem Auto dorthin und sieben Prozent per Fahrrad oder ÖPNV. Dass man in Orenco Station kein Auto

benötigt, um sich mit Gütern des täglichen Bedarfs zu versorgen, konnten 76 Prozent nicht unterstreichen. Zehn Prozent hatten hierzu keine rechte Meinung und 14 Prozent sind fest davon überzeugt, dass es (theoretisch) möglich ist, in Orenco Station auch ohne Auto „überleben“ zu können. Wie beim Pendeln zur Arbeit, muss auch bei den Einkaufsfahrten der Bewohner positiv hervorgehoben werden, dass die zurückzulegenden Wege zu Einkaufszentren relativ kurz sind. Die Fahrtzeiten betragen nicht mehr als zehn Minuten. Dies hängt aber weniger mit Orenco Station als mit den Planungsvorgaben der regionalen Metroregierung zusammen. Deren *Growth Concept 2040* schreibt Versorgungszentren unterschiedlicher Hierarchien auch nahe von Wohnsiedlungen ausdrücklich vor (Metro 2001).

Das ebenfalls im Zusammenhang mit dem *Growth Concept 2040* entstandene westliche *light-rail*-System ist zurzeit in Orenco Station noch nicht sehr erfolgreich. Von berufstätigen Bewohner Orenco Stations wird es selten genutzt, es bietet aber denjenigen die Möglichkeit, die in Orenco Stations weniger bezahlten *service jobs* arbeiten, ohne Auto Arbeitsplätze im *town center* kostengünstig zu erreichen. Damit unterscheidet sich die Stadtregion Portland maßgeblich von der Stadtregion Atlanta, wo sich wohlhabende Bürger im Norden bewusst gegen ÖPNV in ihren Vororten aussprechen, um sozial schwächer Gestellten ohne Auto den Zutritt zu erschweren. Verschiedene Experten sagten aus, dass es im Allgemeinen nicht einfach ist, US-Amerikaner zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu bewegen. Dies liegt daran, dass *transit* nicht die flexible Mobilität eines Autos bieten kann und dass beim Wort *transit* immer noch große Vorurteile mitschwingen, so z.B., dass öffentliche Verkehrsmittel nur von sozial Randständigen und Kriminellen benutzt werden würden. In Atlantas wohlhabenden Vororten im Norden waren Bewohner der Auffassung, dass – sobald Nord und Süd der Stadtregion über *transit* miteinander verbunden seien – Kriminelle aus dem Süden kommen, in Haushalte einbrechen, Luxusgüter entwenden und mit diesen im Gepäck per *transit* wieder in den Süden verschwinden würden (Interviews HARTSHORN, PENDERGRAST). In Colorado und Oregon sei des Bürgers liebster Gegenstand das eigene Automobil, das seinem Besitzer scheinbar Freiheit und Individualität bieten kann. Diese *western mentality* erschwere es zusätzlich, Personen zur *transit*-Nutzung zu überzeugen (Interview BURTON). Umfragen in Denver haben zwar gezeigt, dass immer mehr Bürger den weiteren Ausbau der RTD-Schnellstraßenbahn befürworten. Diese Befürwortung darf aber nicht mit einer möglichen Nutzung gleichgesetzt werden. Der weitere Ausbau wird insbesondere von Autofahrern unterstützt, die der Auffassung sind, dass sie wieder dann freie Fahrt auf Denvers Straßen

haben, sobald mehr Personen *transit* nutzen und folglich weniger Personen das Automobil (Interview RYNERSON, SHELLEY; CRANE 1996, S. 51ff).

4.3.4 Gemeinschaft

Für New Urbanisten steht fest, dass im suburbanen Sprawl die zwischenmenschliche Gemeinschaft (*community*) auf der Strecke geblieben ist. Um für Neotraditionalismus und New Urbanism zu werben, zeichnen sie das Bild monotoner Vororte, in denen Bürger ohne sich zu kennen in Anonymität nebeneinander erleben. Berufstätige Bewohner betreten morgens ihre Garage, ohne ins Freie treten zu müssen, öffnen per Fernbedienung das Garagentor und verlassen isoliert im Automobil ihre Suburb, um in irgendeinem *office park*, einer Arbeit nachzugehen. Am Feierabend kehren sie wieder zurück, automatisch öffnet und schließt sich das Garagentor, das übermächtig die Frontseite des Hauses dominiert und als Bollwerk äußere Einflüsse abwehren soll⁷¹. Das Eigenheim schützt die Familie und sichert den persönlichen Individualismus. Mit seinen Nachbarn kommuniziert man nicht, sie sind eher lästige Nebenerscheinungen, die der Privatsphäre unangenehm nahe kommen. Daher werden in den Suburbs große Grundstücke bevorzugt, die Mitmenschen auf Distanz halten. Schenkt man New Urbanisten Glauben, so sind lokale *zoning ordinances* und bauliche Rahmenbedingungen verantwortlich für einen schwindenden Gemeinschaftssinn (DUANY et al. 2000, S. 39ff; KUNSTLER 1993, S. 175ff; LANGDON 1994, S. 7; TALEN 2002, S. 178). Diese Aussage muss mit Vorsicht betrachtet werden. Verschiedene Studien zeigen zwar, dass Urban Sprawl von der US-amerikanischen Gesellschaft inzwischen als Problem angesehen wird, aber meist nur in Verbindung mit einer problematischen Verkehrssituation (RUSK 2003, S. 6; Sierra Club 2000, S. 3). Würde der Verkehr im suburbanen Umland reibungslos fließen, dann führten durchgeführte Befragungen zu Urban Sprawl mit Sicherheit zu anderen Ergebnissen. Das Leben in den Suburbs hat nach wie vor große Anziehungskraft und – blendet man die Verkehrsproblematik aus – wird von den meisten Suburbbewohnern kritiklos als selbstverständlich hingenommen. Werden Befragungen zum Leben in, zur Identifikation mit und zur Gemeinschaft innerhalb der Suburbs durchgeführt, trifft man als Interviewer

⁷¹ Die vom Garagentor dominierten Einfamilienhäuser werden aufgrund ihres Erscheinungsbilds als *snout houses* bezeichnet (*snout* [engl.]: Schnauze). Nach New Urbanism sollen *front porches* und nicht Garagen das nachbarschaftliche Erscheinungsbild prägen. Die Stadt Portland hat den Bau weiterer *snout houses* 2002 gesetzlich verboten lassen (Interview NEWMAN).

auf erstaunte Bewohner, denen nie der Gedanke gekommen wäre, ihr suburbanes Leben kritisch zu hinterfragen. Dies belegt unter anderem eine Studie, die 1999 in einer Suburb von Dallas, Texas, durchgeführt wurde (TALEN 2001, S. 204). Markante Ergebnisse sind, dass über drei Viertel der Befragten aussagten, dass sie sich stark mit ihrer Suburb identifizieren können, dass nur die wenigsten wieder fortzuziehen gedenken und dass über 90 Prozent sich hier „zu hause“ fühlen. Weiterhin stimmten 75 Prozent folgender Aussage zu: *I prefer low density development in almost all cases, even if it means longer distances to work, shopping and other services.*⁷² Die deutliche Mehrheit der befragten Bewohner hat nach eigenen Aussagen noch nie etwas über negative Auswirkungen suburbanen Lebens gehört, ist der Auffassung, dass der Bau weiterer Straßen die Verkehrsproblematik schon lösen wird, kann nicht der Aussage zustimmen, dass Suburbs geringer Bebauungsdichte der Umwelt schädlich sind und nahezu 90 Prozent finden keinesfalls, dass das suburbane Leben langweilig sei. Die allermeisten der Befragten sagten zudem aus, dass Gemeinschaft in Suburbs sehr wohl vorhanden ist und sie sich deshalb in ihrem Vorort heimisch fühlten. Die von TALEN (2001, S. 199ff) untersuchte Suburb ist ein Vorort der wohlhabenden weißen Mittelschicht und mit einem durchschnittlichen Haushaltseinkommen von über 100.000 US-\$ pro Jahr sind die Bewohner mit ihren weiteren sozio-ökonomischen Merkmalen denen aus Riverside, Prospect und Orenco Station sehr ähnlich. Die Aussage, die von Vertretern des New Urbanism getroffen wird, das Leben in den Suburbs sei monoton, langweilig und fördere keine Gemeinschaft im Ort, kann also nicht ohne Weiteres übernommen werden. Zumindest für wohlhabende Suburbs scheint das pauschalisierende Urteil nicht immer zutreffend zu sein (vgl. BROWN & CROPPER 2001, S. 402ff; GAINSBOROUGH 2002, S. 493ff; GALEHOUSE 1999, S. 56ff).

Nach Ansicht der Bewohner Riversides, Prospects und Orenco Stations ist in ihren Siedlungen Gemeinschaft stark ausgeprägt: In Riverside stimmten 71 Prozent der Aussage zu: *There is a strong sense of community at my neighborhood.* 81 Prozent unterstreichen diese Aussage in Prospect und 65 Prozent in Orenco Station. Gleichzeitig sind die meisten der Befragten der Meinung, dass sich ihre Gemeinschaft aus einer homogenen Bevölkerungsgruppe zusammensetzt. In Riverside finden 87 Prozent, dass die Bewohner eine homogene Bevölkerungsgruppe konstituierten, 69 Prozent sind in Prospect dieser Auffassung und 72 Prozent in Orenco Station. Die von den Bewohnern empfundene Homogenität unterstreicht, dass eine soziale bzw. heterogene Mischung in den New-Urbanism-neighborhoods nicht gegeben ist (Abb. 4.20 & 4.21).

⁷² Ich bevorzuge fast immer Wohngebiete geringer Bebauungsdichte, auch wenn dies längere Fahrtstrecken zur Arbeit, zum Einkaufen und anderen Einrichtungen bedeutet.

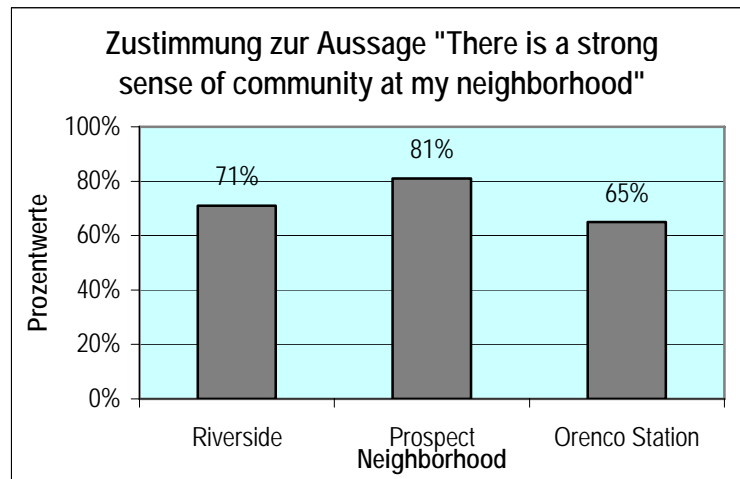


Abb. 4.20: Ausprägung des Gemeinschaftsempfindens.
Quelle: eigene Erhebungen; N = 162.

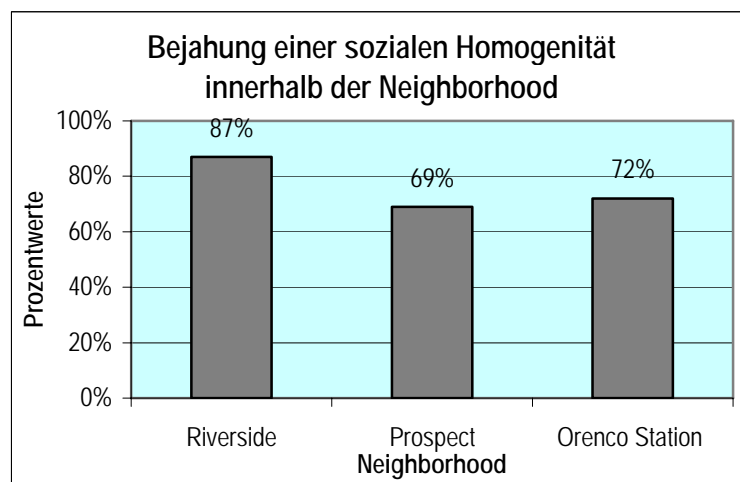


Abb. 4.21: Bejahung einer sozialen Homogenität.
Quelle: eigene Erhebungen; N = 162.

Weitere Indizien für eine ausgeprägte Gemeinschaft in den drei *neighborhoods* ergeben sich aus anderen Frage wie nach der Teilnahme an lokalen Festivitäten. 79 Prozent der Bewohner Riversides nehmen zumindest „manchmal“ an Festen teil, in Prospect sind es 93 Prozent und in Orenco Station 82 Prozent. Auf die Frage, ob sie anderen Personen den Zuzug in ihre *neighborhood* empfehlen könnten, antworteten in Riverside 95 Prozent, in Prospect 82 Prozent und in Orenco Station 76 Prozent mit „ja, natürlich“. Die starke Gemeinschaft war für die meisten ein ausschlaggebender Grund gewesen, in eine der *neighborhoods* zu ziehen (Riverside: 84 Prozent, Prospect: 87 Prozent und Orenco Station: 73 Prozent). Auch meint der Großteil der Befragten, dass man sich in Riverside, Prospect oder Orenco Station viel öfters mit seinen Nachbarn unterhält, als dies der Fall in anderen Gemeinden sei (Abb 4.22).

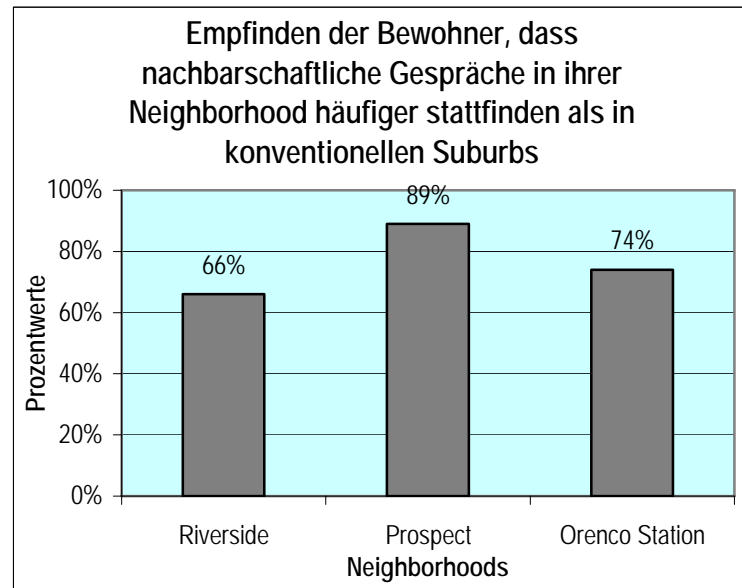


Abb. 4.22: Nachbarschaftsgespräche.
Quelle: eigene Erhebungen; N = 162.

Die Antworten der Bewohner auf verschiedene Fragen zur Ausprägung der Gemeinschaft belegen, dass in den drei untersuchten New-Urbanism-neighborhoods ein Gemeinschaftsgefühl empfunden wird. Ob dieses Gemeinschaftsgefühl aber ausschließlich auf die umgesetzten New-Urbanism-Prinzipien zurückzuführen ist, kann in Frage gestellt werden. Vielmehr muss vermutet werden, dass die ausgeprägte Gemeinschaft Ergebnis der homogenen Bevölkerungszusammensetzung ist. Überall dort, wo Menschen gleicher Wertvorstellungen und insbesondere gleicher sozio-ökonomischer Merkmale zusammenkommen, ergibt sich Gemeinschaft, da man sich als eine Gruppe, die aus Personen gleicher Merkmale besteht, gegenüber anderen Gruppen abzugrenzen vermag (WIRTH 1938, S. 351). Im Allgemeinen wird unter Gemeinschaft das gegenseitige Verhältnis von Menschen verstanden, die auf einer gemeinsamen Grundlage miteinander verbunden sind. Diese gemeinsame Grundlage kann historisch gewachsen, religiös, weltanschaulich, politisch oder ideologisch sein. Auf ihr können Gemeinschaften bzw. Gruppen (wie Volk, Staat, Kirche, Gemeinde, Familie, Freundschaft, Interessensorganisation, Verein etc.) entstehen. Viele unterschiedliche und oft gegensätzlich orientierte Gruppen bilden die Gesellschaft. Gruppen und Gesellschaft beeinflussen sich gegenseitig. Ihr wesentlicher Unterschied liegt darin begründet, dass die Gesellschaft durch verschiedene Gruppen heterogen wird, während Gruppen von einer mehr oder weniger stark entwickelten Homogenität definiert werden. Nach TÖNNIES (1887) gründet sich Gemeinschaft auf den inneren Antrieb des Menschen zur Gemeinschaftsbildung, während Gesellschaft als ein rational konstituierter und gemeinsame Interessen vertretender

Zweckverband definiert werden muss (HILLMANN 1994, S. 268f.). Gemeinschaften sind also homogene Gruppen, das heißt, Gruppen, in denen einzelne Individuen gleiche oder zumindest gleichartige Ziel- und Wertvorstellungen verfolgen.

Der englische Begriff *community* bedeutet sowohl „Gemeinschaft“ als auch „Gemeinde“. Wenn New Urbanism von *community* im Sinne von Gemeinschaft spricht, so beschreibt er gleichzeitig eine Gruppe von Bewohnern, die durch ihre homogene Zusammensetzung eine Gemeinde bilden. Eine Gemeinde kann aber die vom New Urbanism geforderte Diversität bzw. Heterogenität nicht hervorbringen, da ein wesentliches Definitionsmerkmal von *communities* ihre Homogenität ist. *Community* und Heterogenität sind also ein Gegensatzpaar, das einen inneren Widerspruch im Städtebaukonzept New Urbanism bildet. Hieraus ergibt sich ein weiteres Problem, das die Urbanität, das Städtische, im New Urbanism betrifft. Urbanität definiert sich über drei Merkmale: Bevölkerungsgröße, Bevölkerungsdichte und Bevölkerungsheterogenität (WIRTH 1938, S. 345). Urbanes Leben vermag New Urbanism in seinen *neighborhoods* nicht zu kreieren. Die *neighborhoods* sind zwar im Gegensatz zu Urban Sprawl dichter gebaut, aber sie sind zu klein, um beispielsweise belebte *town centers* unterhalten zu können und sie sind sozio-ökonomisch so homogen ausgeprägt, dass von einer Bevölkerungsheterogenität nicht die Rede sein kann. Außerdem zeichnet sich Urbanität dadurch aus, dass sie verschiedenen Gruppen Räume oder Nischen bieten kann, wo Individuen unter ihresgleichen leben und sich von Individuen mit anderen Merkmalen abgrenzen können. Eine Vielzahl verschiedener Gruppen schafft erst Urbanität (WIRTH 1938, S. 348, 351f). New Urbanism kann in seinen *neighborhoods* lediglich kleinstädtisches, nie aber großstädtisches Leben beherbergen. Hier liegt der nächste Widerspruch des Städtebaukonzepts: Einerseits betont New Urbanism in seinen theoretischen Überlegungen stets das Urbane, andererseits kopiert er bauliche Rahmenbedingungen US-amerikanischer Kleinstädte, um *community* zu fördern. Urbanität und Kleinstadt sind aber nicht vereinbar.

Es ist zu vermuten, dass New Urbanism kleinstädtische *neighborhoods* für urbane⁷³ Menschen (z.B. für *young urban professionals, yuppies*) baut, die tagsüber in gut bezahlten Berufen ihrer Arbeit nachgehen und nach Feierabend unter Gleichgesinnten wohnen (FLORIDA 2002, S. 215ff; BROOKS 2000, S. 103ff). Mit kleinstädtischen baulichen Stilelementen, wie breiten Bürgersteigen, Parks und *front porches*, wird den Bewohnern ein Gefühl suggeriert, in einer ganz besonderen *neighborhood* zu wohnen, die sich deutlich

⁷³ **urban** [lat.; „städtisch“]: gebildet u. weltgewandt, weltmännisch.

von konventionellen Suburbs unterscheidet (New Urban News 2002e, S. 11). Somit wird die Architektur, egal ob neotraditionell oder postmodern, zu einem neuen Abgrenzungskriterium. Die Gruppe, die sich durch diese architektonische Formensprache abzugrenzen versucht, besteht aus weißen, überdurchschnittlich wohlhabenden und gebildeten Personen. Innerhalb der *neighborhoods* schätzen sie eine ausgeprägte Gemeinschaft, die sie in anderen *neighborhoods* so nicht zu finden glauben. Studien zeigen aber, dass *community* auch in gewöhnlichen Suburbs (der gehobenen weißen Mittelklasse) vorhanden ist. Dass in New-Urbanism-*neighborhoods* das Gemeinschaftsgefühl stärker ausgeprägt zu sein scheint, könnte auch damit zusammenhängen, dass Bewohnern von den Projektentwicklern ständig mitgeteilt wird, wie groß doch die Gemeinschaft in ihrer Siedlung sei. Auch in der Reklame für *neighborhoods* wird *community* werbewirksam als Verkaufsargument eingesetzt (MARCUSE 2000, S. 5; s.a. ROHE et al. 2001, S. 78ff)). New-Urbanism-Bauherren sind der Auffassung, sie schafften mit baulichen Rahmenbedingungen die Grundvoraussetzung für eine lebendige *community*. Nach dem Einzug in die *neighborhood* sei es dann Aufgabe der Bewohner, die vorgefertigten Rahmenbedingungen zu nutzen, um Gemeinschaft zu gründen. Hier ist eine gewisse Ironie zu finden. New Urbanisten favorisieren in ihren *neighborhoods* das „Organische“, also das Spontane und Ungeplante, und nicht umsonst nennen sie JANE JACOBS die geistige Vordenkerin ihrer Bewegung. Aber genau das, was New Urbanisten tagtäglich praktizieren, ist nichts anderes als der Versuch, durch Planung organische *neighborhoods* nachzubauen. Auch wenn diese New-Urbanism-Planung äußerst komplex und detailliert ist, bleibt sie letztendlich doch Geplantes.

“Ultimately, the goal of New Urbanism is to create a sense of community. Walkability, increased density, public spaces and a mix of uses, it is proffered, all contribute to this goal. The central irony here is that what once occurred ‘organically’ must apparently now be codified” (SITKOWSKI 2004, S.4).^{74 75}

⁷⁴ Letztendlich ist es Ziel des New Urbanism, einen Sinn für Gemeinschaft zu gestalten. Fußgängerfreundlichkeit, erhöhte Bebauungsdichte, öffentliche Räume und Funktionsmischung, sie alle steuern diesem Ziel bei. Die zentrale Ironie hierbei ist, dass das, was einst als „organisch“ auftrat, jetzt offensichtlich kodifiziert werden muss.

⁷² Hierzu auch HARVEY (1997, S. 2): „*But my real worry is that the movement repeats at a fundamental level the same fallacy of the architectural and planning styles it criticizes. Put simply, does it not perpetuate the idea that the shaping of spatial order is or can be the foundation for a new moral and aesthetic order? Does it not presuppose that proper design and architectural qualities will be saving grace not only of American cities but of social, economic, and political life in general? [...] The movement does not recognize that the fundamental difficulty with modernism was its persistent habit of privileging spatial forms over social processes.*”

Wenn fortwährend die Rede von *community* ist, beginnen Bewohner an diese *community* tatsächlich zu glauben. Es ist anzunehmen, dass Bewohner nicht wegen der *community* an sich in eine New-Urbanism-*neighborhood* ziehen, sondern wegen des *image of community* (HARVEY 1997, S. 2). Dieser immer wieder erwähnte Gemeinschaftsgedanke führt schließlich für viele Bewohner dazu, dass sie sich buchstäblich gezwungen fühlen, freundlich ihre Nachbarn zu grüßen und morgens mit einem Lächeln das Haus zu verlassen, um ihre Gruppenzugehörigkeit nicht aufs Spiel zu setzen (KIM 2000, S. 53). Nach HARVEY (1997, S. 3) wird man in Zukunft Schilder in New-Urbanism-Siedlungen vorfinden, mit der Aufschrift: *no deviant behavior acceptable here*⁷⁶. Nur wer sich an die Spielregeln hält, ist Teil der Gemeinschaft. *Community* wird nicht gelebt, sondern lediglich gespielt, und das Wort *play* in der vom New Urbanism immer wieder geforderten *live, work and play* Kombination bekommt eine völlig neue Bedeutung.

4.4 Evaluierung der Hypothesen (Teil 2)

Anhand der durchgeführten Diskussionen zu New Urbanism auf *neighborhood*-Ebene und deren Untermauerung mit statistischen Daten können im Folgenden die in Kapitel 2.4 aufgestellten restlichen Hypothesen evaluiert werden.

New Urbanism ist Konsum, bei dem es nicht um den eigentlichen Besitz an sich, sondern um die Einzigartigkeit des Konsumgutes geht (hier: die neotraditionelle Wohnform).

Um sich aus der Masse hervorzuheben, versuchen Stadtmenschen, sich eine „Unverwechselbarkeit“ anzueignen, die sie vor der „Nivellierung ihrer Individualität“ schützen kann (SIMMEL 1903, S. 237, 243f). Die städtebauliche Gestaltung des New Urbanism mit neotraditioneller oder postmoderner Architektur unterscheidet sich maßgeblich von CSD-Wohnformen, die sich nach dem Zweiten Weltkrieg über das suburbane Umland US-amerikanischer Städte ausbreiteten. Für die Mehrheit der Bewohner (92 Prozent) der drei untersuchten *neighborhoods* ist die neue Art und Besonderheit suburbaner Planung ein ausschlaggebender Punkt gewesen, in eine New-Urbanism-

⁷⁶ Abweichendes Verhalten wird hier nicht akzeptiert.

Siedlung zu ziehen. 77 Prozent sagten aus, dass die Architektur besonders wichtig für ihren Zuzug gewesen sei, 81 Prozent meinten dies über die Funktionsmischung. Die Prinzipien und die Architektur des New Urbanism werden von den Bewohnern als positiv bewertet. Diese positive Bewertung steht aber in keinem Verhältnis zur Nutzung der baulichen New-Urbanism-Elemente. Feierabends sind die *front porches* verlassen, auf Spaziergänger trifft man ebenso selten wie in konventionellen Suburbs und SB-Warenhäuser außerhalb der *neighborhoods* werden dem Einzelhandel im *town center* vorgezogen. Folglich gefällt den Bewohnern lediglich die Besonderheit ihrer *neighborhood*, ohne die vorhandenen Annehmlichkeiten zu nutzen. Der Gedanke einer möglichen Nutzung ist attraktiver, als diese Möglichkeit in die Tat umzusetzen (Interview HARVEY; New Urban News 2001c, S. 1, 3f). Die Einzigartigkeit des Konsumguts „New-Urbanism-Wohnform“ steht im Vordergrund, während der eigentliche Besitz oder die Notwendigkeit des Besitzes in den Hintergrund tritt. Bewohner von New-Urbanism-Siedlungen scheinen sich in der Ausübung ihrer Alltagsaktivitäten nicht wesentlich von anderen Suburbbewohnern zu unterscheiden. Ein praktischer Nutzen, der sich aus dem Leben in einer New-Urbanism-*neighborhood* ergibt, kann nicht festgestellt werden. Folglich ist die Einzigartigkeit der *neighborhood* wichtiger als der persönliche Nutzen hier zu wohnen.

New Urbanism ist eine Vermarktungsstrategie der Bauwirtschaft.

Eine überwiegende Mehrheit der befragten Experten sagte unabhängig voneinander aus, New Urbanism sei ein anderes Wort für Dichte und erlaube es Projektentwicklern, die in den USA eigentlich verpönte hohe Bebauungsdichte werbewirksam zu vermarkten. Auch die Bauunternehmer KADLUB (Orenco Station) und WALLACE (Prospect) sind der Auffassung, dass man mit dieser Art von Bebauung problemlos mehrere Wohneinheiten auf einer relativ kleinen Fläche unterbringen kann. Das Unternehmen Post Properties aus Atlanta sieht in New Urbanism eine neue Marktlücke, um zukünftig Gewinne zu erzielen. Nach Jahrzehnten der Suburbanisierung, CSD und Urban Sprawl wird in New Urbanism gegenwärtig ein neuer Markt gesehen, aus dem Baufirmen Kapital schlagen wollen. Besonders das neotraditionelle Design ist ein „Verkaufsschlager“. Hierfür spricht, dass es sich nicht nur in New-Urbanism-*neighborhoods* findet, sondern auch in konventionellen Vororten US-amerikanischer Städte. *Front porches*, Giebel, Fensterläden, Bürgersteige und Grünanlagen finden sich immer häufiger auch in anderen neuen Suburbs ohne New-Urbanism-Prinzipien, da dies der Nachfrage der Eigenheimkäufer gegenwärtig entspricht

(Interviews DURRETT, GLEASON, HARTSHORN; Foto 4.11). Zudem scheint sich das neotraditionelle Design einer Beliebtheit zu erfreuen, da auch in anderen Bereichen der Wirtschaft ein Erfolg durch so genanntes Retrodesign festgestellt werden kan. Beispiele hierfür sind der „PT Cruiser“ von DaimlerChrysler oder „moderne“ Kleidung im Stil der 1960er und 1970er Jahre. Selbst so genannte Retro-Klingeltöne, die das Klingeln alter Telefone nachahmen, können für Handys aus dem Internet geladen werden. Die Vermarktung angeblicher Historie oder Pseudo-Erinnerungen an vergangene Zeiten läuft gegenwärtig äußerst erfolgreich, da wir in einem „nostalgischen Zeitalter“ leben (JOHNS 2004, S. 1). Die rückwärtsgewandte Architektur des New Urbanism wird aber nicht von Dauer sein. Dass das neotraditionelle Design lediglich eine erfolgreiche Modeerscheinung ist, meinen selbst die führenden New Urbanisten DUANY und PLATER-ZYBERK. In ihrem firmeneigenen New-Urbanism-Lexikon heißt es, dass Neotraditionalismus bis circa. 2020 dominierend sein wird (Duany Plater-Zyberk & Company 2002). Die Nachhaltigkeit des neuen Städtebaukonzeptes wird somit der Erschließung neuer Märkte untergeordnet. Dies war und ist notwendig, um als Anbietender bzw. als *developer* Gewinne zu erzielen:

„Das Entscheidende ist, daß das Stadtleben den Kampf für den Nahrungserwerb mit der Natur in einen Kampf um den Menschen verwandelt hat, daß der umkämpfte Gewinn hier nicht von der Natur, sondern vom Menschen gewährt wird. [...] Der Anbietende muß in dem Umworbenen immer neue und eigenartigere Bedürfnisse hervorzurufen suchen. [Dies ...] drängt auf Differenzierung, Verfeinerung, Bereicherung der Bedürfnisse des Publikums [...]“ (SIMMEL 1903, S. 244).



Foto 4.11: Neotraditionelles Design (Giebel, Hausveranda, Klappläden etc.) in einer konventionellen Suburb im Norden Atlantas. Foto: SCHEMIONEK 03/2003

Die Formensprache des New Urbanism ist ein neues Abgrenzungskriterium sozialer Milieus bzw. Lebensstilgruppen.

New-Urbanism-Siedlungen suggerieren ihren Bewohnern Individualität, da die Wohneinheiten unterschiedlich gestaltet sind und sich somit von gleichaussehenden, sich wiederholenden Einfamilienhäusern in konventionellen Suburbs unterscheiden. Die einzelnen Häuser in New-Urbanism-Siedlungen symbolisieren einen privaten Individualismus, während das Gesamtbild einer *neighborhood* Gemeinschaft darstellen soll. Privatismus und Gemeinschaft schließen sich bei New Urbanism also nicht aus. Mit der Wahl einer bestimmten Architekturform eines Hauses grenzt sich der Eigenheimbesitzer von seinem Nachbarn ab, der ebenso eine andere Architektur für sein Heim gewählt hat. In Orenco Station können Käufer zwischen sieben Wohntypen wählen (*Foxhall Rowhomes, Rosebay Cottages, Morello Place Condos, Morello Townhomes, Central Park Townhomes, Town Center Lofts* und *Kitchen Lofts*). Die zu wählende Individualität in New-Urbanism-Siedlungen ist aber nur eine scheinbare Individualität bzw. ein scheinbares Abgrenzungsmerkmal. Moderne Produktionstechniken ermöglichen es heute auch im Fertighausbau, Massenprodukte individuell zu gestalten. Dies ist vergleichbar mit der Autoindustrie. So ist zum Beispiel der VW Golf ein Massenprodukt, das ein Käufer dennoch über Farbauswahl und Interieur individuell gestalten kann. Das Produkt an sich bleibt aber ein Massenprodukt. Ähnlich verhält es sich beim New Urbanism, dessen Siedlungen durch verschiedene Fassaden der Häuser abwechslungsreich erscheinen, die aber letztlich auch nur industriell gefertigte Massenprodukte sind.

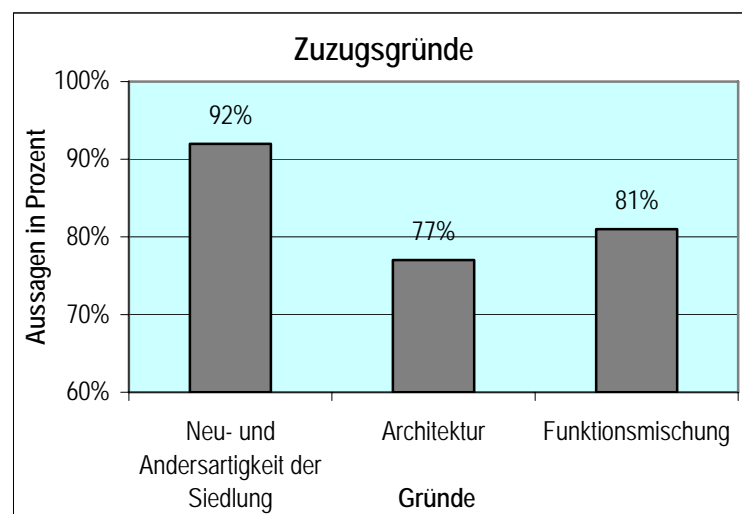


Abb. 4.23: Zuzugsgründe.
Quelle: eigene Erhebungen; N = 162.

In New-Urbanism-*neighborhoods* wird Individualität von der Stange verkauft. Der einzelne Bewohner grenzt sich scheinbar durch individuell gestaltete Architektur von seinen Nachbarn ab. Da aber die meisten New-Urbanism-Siedlungen in ihrer Gesamtheit neotraditionell gestaltet sind, wirkt die neotraditionelle Architektur eines einzelnen Eigenheims nicht mehr als etwas Besonderes. Ein einzelner Apfel ist etwas Besonderes, da er in seiner Form einmalig ist. In einer Kiste voller Äpfel geht der einzelne Apfel in der Masse unter. Beim New Urbanism entwertet die Masse neotraditioneller Häuser das neotraditionelle Haus an sich. Die Formensprache des New Urbanism wird somit als Abgrenzungskriterium für den Einzelnen hinfällig. Als Gruppe jedoch können sich Bewohner über die Formensprache und die Besonderheiten in ihrer *neighborhood* (Architektur, *town center*, Fußgängerfreundlichkeit etc.) von Bevölkerungsgruppen aus konventionellen Suburbs deutlich unterscheiden. Da die Zahl der New-Urbanism-*neighborhoods* in den USA vergleichsweise gering ist, ist es noch immer etwas ganz Besonderes, hier zu wohnen (Abb. 4.22). Dies belegt auch die große Nachfrage nach New-Urbanism-Siedlungen. Gegenwärtig ist das Angebot zu klein, um die überwältigende Nachfrage zu befriedigen (Interview WATKINS). Bisher können nur wenige US-Amerikaner sagen, sie gehören zur Gruppe der New-Urbanism-Bewohner, und genau das lässt ihre Gruppenzugehörigkeit exklusiv erscheinen.

New-Urbanism-*neighborhoods* sind Ausdruck einer neuen Wohnform in der globalisierten Welt.

Einige Soziologen behaupten, dass im Zuge der Globalisierung und der damit verbundenen Schnelllebigkeit der heutigen Zeit, Menschen sich mehr nach Gemeinschaft sehnen, als dies noch der Fall vor einigen Jahrzehnten gewesen ist (Interview PODOBNIK). Nach dem Zweiten Weltkrieg drückten US-amerikanische Bürger der Mittelschicht ihren Wunsch nach Individualismus und Privatismus mit dem Fortzug aus der Stadt ins suburbane Umland aus (HAYDEN 2003, S. 128ff). Massenhaft produzierte Wohnvororte sind baulicher Ausdruck dieser weit verbreiteten Mentalität. Je mehr das Einfamilienhaus freisteht, desto größer ist die Privatsphäre seiner Bewohner. Heute hingegen wird vermutet, dass Menschen wieder verstärkt das Bedürfnis haben „näher zusammenzurücken“, um unter ihresgleichen zu leben und sich sicherer zu fühlen. Inwieweit New-Urbanism-*neighborhoods* dieses vermutete Sicherheitsbedürfnis bzw. den Wunsch nach Geborgenheit widerspiegeln, ist schwer zu sagen. Die gegenwärtige Welt befindet sich in

einem Prozess des Umbruchs. Alte Normen und Wertvorstellungen werden immer häufiger hinfällig, was zu Verunsicherungen im täglichen Leben führen kann. Da niemand weiß, was die Zukunft bringen wird, wendet man sich vergangenen Zeiten zu, an die man sich in idealisierter Form erinnert. Idealisiert wird gegenwärtig auch das kleinstädtische Leben in den USA zu Beginn des 20. Jahrhunderts. In der Kleinstadt sehen heute viele US-amerikanische Bürger Gemeinschaft und Geselligkeit und folglich Geborgenheit in festen Strukturen. Dass diese festen Strukturen aber auch ihre negativen Seiten hatten, wie soziale Kontrolle oder eingeschränkte Entwicklungschancen für den Einzelnen, wird unkritisch übergangen. Jedenfalls kann zurzeit festgestellt werden, dass die neotraditionelle Architektur als ein gemeinschaftsförderndes und „anheimelndes“ Stilelement von den Konsumenten nachgefragt und von den Produzenten werbewirksam angeboten wird. Mit Neotraditionalismus lassen sich Gewinne erwirtschaften, was auch die gegenwärtige Architekturwahl in konventionellen Suburbs bestätigt.

New-Urbanism-*neighborhoods* sind für diejenigen, die es sich leisten können hier zu leben, eine neuartige Wohnform. Ob aber die Bewohner Riversides, Prospects und Orenco Stations aus Angst vor der schnelllebigen, unüberschaubaren, komplexen und oft schwer nachzuvollziehenden globalisierten Welt bewusst hier sichere Rückzugsräume gesucht haben, kann nicht bewiesen werden. Aufgrund von Aussagen der Bewohner lassen sich vielmehr ganz andere Gründe finden, warum sie sich für das Leben in einer der New-Urbanism-Siedlung entschieden haben. Sicherheit und Geborgenheit rangieren dabei nicht an erster Stelle. Das Hauptargument in Riverside zu wohnen, ist der Allroundservice des Managements, das die Wohnanlage wie ein Hotel führt und allen Wünschen der Bewohner nachzukommen versucht. In Prospect gefallen die abgeschiedene Lage am Rand der Kleinstadt Longmont sowie die postmoderne Architektur der Einfamilienhäuser. Sicherheit wird hier – wie in anderen Suburbs auch – nur in Zusammenhang mit Familienfreundlichkeit gebracht. Prospect sei ein sicherer Ort, um Kinder großzuziehen. In Orenco Station ist es für viele berufstätige Bewohner von Vorteil, nahe ihrer Hightecharbeitsplätze zu wohnen, was tägliches Pendeln zur Arbeit verkürzt. In allen drei *neighborhoods* sind die Gründe hier zu leben also rein pragmatischer Natur. Es kann aber gesagt werden, dass die globalisierte Welt es den New-Urbanism-Bewohnern überhaupt erst ermöglicht, in diesen alternativ gestalteten Vierteln zu wohnen. Würden Transnationale Unternehmen nicht Zweigstellen und Headquarters in den Stadtregionen Atlanta, Denver und Portland unterhalten, wären gut bezahlte Arbeitsplätze und somit die Nachfrage nach Eigenheimen in teureren New-Urbanism-*neighborhoods* wahrscheinlich seltener.

New Urbanism führt zur weiteren sozialräumlichen Segregation der US-amerikanischen Stadtlandschaft.

Es hat sich gezeigt, dass Bewohner von New-Urbanism-*neighborhoods* homogene Bevölkerungsgruppen bilden. Sie sind deswegen homogen, da die Bewohner über mehr oder weniger gleiche sozio-ökonomische Merkmale definiert werden können. Die Gemeinschaft der Bewohner von New-Urbanism-*neighborhoods* setzt sich aus Personen mit überdurchschnittlich gehobenen Einkommen, gleicher Altersgruppen und weißer Ethnie zusammen. Somit unterscheiden sich New-Urbanism-Viertel nicht von anderen Vororten im suburbanen Umland US-amerikanischer Städte, wo sich Menschen gleicher Abgrenzungsmerkmale zusammenfinden. Der Wunsch unter seinesgleichen zu wohnen, hat seinen baulichen Ausdruck im „Zellenmosaik der Privatsphären“ gefunden (HOLZNER 1996, S. 105ff). Schon 1938 schrieb WIRTH, „daß die Stadt [...] mehr und mehr einem Mosaik sozialer Welten gleicht und die Übergänge von einer in die andere sich abrupt vollziehen.“ Dieses „Mosaik sozialer Welten“ bringt innerhalb der Stadtregion soziale Ungleichheiten. In gut situierten Suburbs konzentriert sich übermäßig Wohlstand, während andere Vororte und Stadtteile als unterfinanziert und verarmt beschrieben werden müssen. Nach dem Regionalismusedanken (Kap. 3.2) ist es deshalb notwendig, finanzielle Ausgleichsmaßnahmen zu treffen und Bürger wohlhabender Suburbs in die soziale Verantwortung zu ziehen. Außerdem sollte es sozial schwächer Gestellten möglich sein, auch in gehobenen Vororten wohnen zu können, um beispielsweise Anfahrtswege zu niedrig bezahlten *service jobs* zu verkürzen. Diese Forderungen unterstützt New Urbanism und schreibt sie in seiner Charter ausdrücklich nieder. Wenn es New Urbanism aber schon im Kleinen nicht gelingt, eine soziale Mischung in seinen *neighborhoods* zu erreichen, dann ist es mehr als fraglich, wie er komplexe und weit ausgedehnte Stadtregionen zu sozial ausgeglichenen Siedlungskörpern umzugestalten gedenkt.

New Urbanism reflektiert veränderte gesellschaftliche Gegebenheiten.

Dinks, *sinks* und *empty nesters* sind die überwiegenden Bevölkerungsgruppen, die in Riverside, Prospect und Orenco Station leben. Marktanalysen der *developer* haben gezeigt, dass die Wohnwünsche dieser Bevölkerungsgruppen auf kleinere Wohneinheiten mit kleineren und somit pflegeleichteren Gärten abzielen. Bei der Innenausstattung wird Wert auf moderne Kommunikationstechniken gelegt. Diese Wohnbedürfnisse unterscheiden sich

maßgeblich von Einfamilienhäusern mit mehreren Zimmern, die einer vierköpfigen Familie Wohnraum bieten können.

Die US-amerikanische Gesellschaft befindet sich im Wandel, der sich auch in veränderten Familienstrukturen wiederfindet. Individualisierung und Pluralisierung der Lebensstile sind Schlagwörter, die regelmäßig fallen, wenn über die Ursachen des gesellschaftlichen Wandels diskutiert wird. Eine *over optioned society* bietet dem Einzelnen vermehrte Möglichkeiten, sein Leben individuell zu gestalten, traditionelle Rollen in Frage zu stellen und neue Verhaltensmuster zu entwickeln. Bestanden 1950 noch circa 70 Prozent der Haushalte in den USA aus einem männlichen Verdiener, einer Hausfrau und zwei oder mehr zu Hause wohnenden Kindern unter 18 Jahren, so findet sich dieser Familientyp heute nur noch zu knapp acht Prozent. Ist in den USA die Rede von „Familie“, so wird mit dem Begriff eine vier- oder mehrköpfige Familie mit dem Vater als Verdiener assoziiert. Dieses Bild ist aber eine Illusion und spiegelt nicht mehr die heutigen gesellschaftlichen Strukturen wider (MURSWIECK 1998, S. 645ff). Diese sind komplexer geworden, was alleine schon die Vielzahl an soziologischen Begriffen wie *Dinks*, *sinks*, *single parent household*, *working mothers*, *patchwork family*, Erst-Ehen, Wiederverheiratungsrate oder *empty nesters* belegen. Im Allgemeinen sind die Haushaltsgrößen in den USA kleiner geworden. 1970 gab es noch rund 40 Prozent an Haushalten mit einem verheirateten Ehepaar und Kindern, 1995 sank dieser traditionelle Familientyp auf 25 Prozent. 1970 lebten im Durchschnitt 3,14 Personen in einem Haushalt, 1995 waren es nur noch 2,65 Personen. Ein-Personen-Haushalte sind von etwa 16 Prozent (1970) auf heute über 25 Prozent angestiegen. Auch die Fruchtbarkeitsrate⁷⁷ ist in den USA kontinuierlich gesunken. Im Jahr 1800 gebar eine Frau im Durchschnitt sieben Kinder, im Jahr 1900 waren es 3,6 Kinder und heute sind es etwa zwei Kinder (MURSWIECK 1998, S. 647, 667).

Den tendenziell kleiner werdenden Haushalten wird New Urbanism mit einem Angebot diverser Wohneinheiten gerecht. In seinen *neighborhoods* finden sich unterschiedlich große Häuser, Miets- und Eigentumswohnungen zu verschiedenen Preisen. Die Grundidee dabei ist, dass jeder das findet, was für seinen aktuellen persönlichen Lebensstil gerade notwendig ist. Zum Beispiel soll es einem Alleinstehenden möglich sein, ein Zweizimmerapartment zu beziehen, einem *empty-nest*-Ehepaar ein kleineres Reihenhaus, einem alleinerziehenden Elternteil mit zwei Kindern eine geräumige Eigentumswohnung, einer vierköpfigen Familien das Eigenheim mit Garten und so weiter.

⁷⁷ Fruchtbarkeitsrate = Anzahl der Kinder, die eine gebärfähige Frau durchschnittlich im Laufe ihres Lebens zur Welt bringt.

Es wird versucht, eine größere Wohnvielfalt anzubieten. Während in der Vergangenheit im suburbanen Raum nur zwischen Einfamilienhaus und Apartmentwohnanlage gewählt werden konnte, bietet New Urbanism eine ganze Palette unterschiedlicher Typen von Wohneinheiten. Die Möglichkeit Wohnvielfalt anzubieten, ergibt sich durch die veränderten sozialen Strukturen und die einzelnen individuell gestalteten Lebensentwürfe. Auch die Lebenszyklen, die ein Mensch im Laufe seines Lebens durchläuft, stellen nach Expertenansicht unterschiedliche Wohnanforderungen. New Urbanism hat erkannt, dass sich die veränderte Gesellschaft aus immer differenzierter werdenden Gruppen verschiedener Abgrenzungsmerkmale zusammensetzt und reagiert darauf mit einem Angebot entsprechender Wohneinheiten (HEALY 2003, S. 517ff).

New Urbanism führt zum weiteren Funktionsverlust der Kernstadt, da historische und kulturelle Ressourcen im Umland repliziert werden.

In seiner Charter fordert New Urbanism für seine baulichen Projekte lokale historische Authentizität. Riverside in Atlanta zeigt stellvertretend für die überwiegende Mehrheit der rund 650 New-Urbanism-Projekte in den USA, wie lokale (Architektur-) Geschichte interpretiert wird. Die kleinstädtischen Stilelemente Riversides werden aus verschiedenen Regionen der USA sowie Europa entlehnt. Somit wird eine Kleinstadt bzw. *neighborhood* inszeniert, die ein Mix an Stilen zeigt, die – losgelöst von jeder historischen Authentizität – die Vorstellungen, Wünsche und Bedürfnisse einer gehobenen weißen Mittelklasse bedienen. ROOST spricht in diesem Zusammenhang von der „Disneyfizierung der Städte“, da der amerikanische Themenpark „Disneyland“ als Synonym für architektonischen Kitsch und mangelnde Authentizität steht.

„[Aber] Disneyland ist nicht nur einfach bunt und kitschig, sondern eine dreidimensionale Collage der Motive, die für das kollektive Gedächtnis der weißen Mittelschicht konstituiert sind: Die Wildnis und ihre ‚Entdeckung‘, der Wilde Westen, der europäische Hintergrund, die Kleinstadt des mittleren Westens und Amerikas führende Rolle in der Raumfahrt. Die Fähigkeit diese Elemente in eine vereinfachte Form zu bringen ist die Grundlage für Disneys Erfolg – und eben diese Technik wird nun auch im Stadtplanungsbereich angewendet“ (ROOST 2001⁷⁸).

Die neotraditionelle Architektur des New Urbanism ist kunden- und somit marktorientiert. Es wird das produziert, was von den Kunden gewünscht wird. Kundenwünsche werden aber auch von Baufirmen erst erweckt. Die Kleinstadt als Symbol für Sicherheit wird

⁷⁸ = http://www.scheinschlagonline.de/archiv/2001/02_2001/texte/stadt2.html, zit. am 30.05.2005

beispielsweise immer wieder wirksam in der Werbung heraufbeschworen. Besonders die weiße Mittelschicht fühlt sich hiervon angesprochen. Die Architektur des New Urbanism ist – bis auf wenige Ausnahmen wie in Prospect – rückwärtsgewandt, erfindet scheinbar historische Formen und fördert insgesamt ein kulturelles Klima, dass für ein „Zurück in die Vergangenheit“ steht – ein Zeichen für kulturelle Stagnation (SEWING & VEIHELMANN 2001, S. 2). Eine wirkliche Auseinandersetzung mit der Geschichte findet nicht statt. Es wird produziert, was gefällt. Mit seinen Bauten trägt New Urbanism dazu bei, wahre Geschichte und eine kollektive Erinnerung (HARVEY 1997, S. 1) zu beseitigen oder zumindest zu verändern. Dieses Konstruieren von Geschichte „geht einher mit der Imagination einer geschönten Geschichte“ (SEWING & VEIHELMANN 2001, S. 4). Das Geschichtsverständnis des New Urbanism kann daher als zweifelhaft charakterisiert werden.

Das Inszenieren urbaner Räume im suburbanen Umland schafft für die Kernstadt eine weitere Konkurrenzsituation. Innenstädte sind für die meisten Vorortbewohner im Allgemeinen völlig unattraktiv geworden, da sich die neuen sozialen Aufenthaltsräume in suburbanen Shoppingmalls und *office parks* finden. Dem dortigen Mangel an Urbanität soll nun New Urbanism auf die Sprünge helfen. So setzt die neuste Generation an Einkaufsmalls beispielsweise nicht mehr auf die rein monofunktionale Nutzung, sondern „Shopping“ wird das zentrale Thema, um das sich herum und funktionell gemischt Büros, Vergnügungsräume, *mainstreets USA*, Apartments und sogar Eigenheime gruppieren (RITTER 2004, S. 15ff).

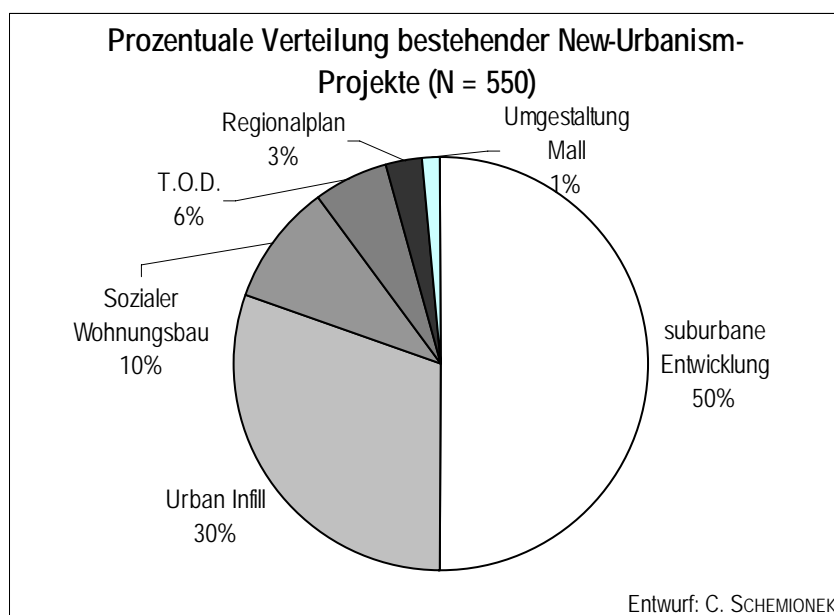


Abb. 4.24: New-Urbanism-Projekte in den USA. An zweiter Stelle stehen mit 30% städtische Infill-Projekte.

Quelle: Projektauflistung des CNU unter www.cnu.org, zit. am 30.05.2005. [„Suburbane Entwicklung 50%“ besteht in dieser Berechnung aus den drei Kategorien *neighborhood plan*, *suburban infill* und *traditional neighborhood (greenfield)*.]

New Urbanism für den weiteren Verfall der Kernstadt verantwortlich zu machen, wird dem Städtebaukonzept jedoch nicht gerecht. Es gibt viele New Urbanisten, die sich engagieren, Kernstädte zu renovieren, umzugestalten und *infill*-Projekte zu fördern (Abb. 4.23; SOHMER & LANG 2000, S. 175ff). Die *Atlantic Steel Mill* in Atlanta oder *LoDo* in Denver sind Beispiele für dieses Engagement. Seit der Kürzung staatlicher Subventionen Anfang der 1980er Jahre sind in den Kernstädten verstärkt Revitalisierungsmaßnahmen zu verspüren, die inzwischen Früchte zu tragen scheinen (FALKE 1998, S. 279). Immer häufiger wählen insbesondere junge Berufstätige als Wohnstandort die Innenstadt, um möglichst nahe zum CBD und somit zu ihren Arbeitsplätzen zu leben. Das Behaupten der Kernstädte im Konkurrenzkampf mit ihrem suburbanen Umland sowie mit anderen Städten gleicher Größenordnung führt einerseits zu erwünschten positiven Effekten wie Bevölkerungszunahme, Revitalisierung und Gentrifizierung, andererseits zu Verdrängungsprozessen sozial schwacher Stadtbewohner (vgl. SMITH 2002, S. 427ff).

Bei den neueren Revitalisierungsmaßnahmen setzen Städte verstärkt auf ähnliche Prinzipien wie New Urbanism. Insbesondere wird auf die Mischung der Funktionen „Wohnen“ und „Einkaufen“ geachtet. In Innenstädten gelegene Luxus-Apartmentkomplexe sind unnützlich, wenn Bewohner nicht die Möglichkeit haben, sich in nächster Nähe mit Gütern des täglichen Bedarfs versorgen zu können.

Als ein Städtebaukonzept, das den gesamten Siedlungskörper der Stadtregion als sein Betätigungsfeld anerkennt, dürfte es nicht im Interesse von New Urbanism liegen, den Niedergang der Kernstadt weiter voranzutreiben. *Infill*-Projekte verdeutlichen den Willen, auch in der Kernstadt tätig zu sein. Das Replizieren angeblicher Historie sowie das Konstruieren künstlicher Urbanität im suburbanen Raum fördert aber ein falsches Geschichtsverständnis und den Eindruck, historische Authentizität auch in Suburbia finden zu können. Wenn hier urban inszenierte Räume, deren klinische Sauberkeit nichts mit tatsächlicher Urbanität gemein hat, zu attraktiven Treffpunkten werden, dann verlieren Kernstädte weiterhin an Anziehungskraft und müssen Gegenmaßnahmen zu ihrer Attraktivitätssteigerung finden. Dabei bleibt zu hoffen, dass sie nicht ihr architekturhistorisches Erbe verleugnen und beginnen, die im suburbanen Umland erfolgreichen Scheinwelten zu kopieren. Das unkritische Kopieren suburbaner Erfolgsfaktoren erwies sich schon einmal als wirtschaftlicher Fehlschlag, nachdem Kernstädte in den 1960er und 1970er Jahren „suburbane“ Shoppingmalls in den Innenstädten errichtet hatten (z.B. *Underground Atlanta*, s. Kap. 3.3.2).

Im Zeitalter der Globalisierung versucht New Urbanism Städte bzw. Stadtregionen wettbewerbsfähig zu machen.

In seiner Charter erkennt New Urbanism die Stadtregion als Grundlage der heutigen Wirtschaft an. New Urbanisten sind davon überzeugt, dass nicht mehr einzelne Städte, sondern ganze Stadtregionen Dreh- und Angelpunkte der heutigen Wirtschaft sind und dass zwischen den Stadtregionen wirtschaftlicher Wettbewerb ständig zunimmt. Dabei gibt es nicht nur einen Konkurrenzkampf innerhalb einer Nation, sondern Stadtregionen müssen sich auch im internationalen Wettbewerb behaupten können. Für Stadtregionen bedeutet dies, eine hohe Lebensqualität erreichen zu müssen, um hochqualifizierte Arbeitskräfte und Spitzenunternehmen anzuziehen oder aus anderen Stadtregionen der Welt abzuwerben. Mit einem guten Image nach außen, das sich aus der Kombination harter und insbesondere weicher Standortvorteile ergibt und zu einem qualitativ hochwertigen Lebensumfeld führt, machen sich Stadtregionen für ansiedlungswillige Unternehmen und Personen interessant. Auf stadtreionaler Ebene ergeben sich Ansiedlungserleichterungen für Unternehmen durch administrative Vorschriften, die Verwaltungsprozesse zu verkürzen helfen. Aber auch eine durchdachte Regionalplanung, die Urban Sprawl Grenzen aufweisen kann, wirkt sich langfristig positiv auf die Lebensqualität einer Stadtregion aus. Beispielsweise kommt es Unternehmen entgegen, wenn ihre Arbeitskräfte nur kurze Anfahrtswege zum Arbeitsplatz zurückzulegen haben. Die stadtreionale Planung Portlands mit hierarchisch durchgestuften Zentren ist hierfür das USA-weite Vorzeigebispiel.

Für hochqualifizierte Arbeitnehmer schafft New Urbanism attraktive Wohnstandorte, die sich von anderen Suburbs unterscheiden. Selbst wenn Theorie und Praxis bei New Urbanism auf *neighborhood*-Ebene differieren, gelingt es dem Städtebaukonzept, abwechslungsreiche Vororte zu bauen, und sei es nur dadurch, dass sich plötzlich ein „Starbucks Café“ in einer *neighborhood* befindet (wie beispielsweise in Orenco Station⁷⁹). Es sind diese kleinen Details, die – werbewirksam präsentiert – Personen zum Zuzug motivieren. Bewohner in New-Urbanism-*neighborhoods* genießen es, hier zu leben. Zukünftig wird es immer wichtiger werden, hochqualifizierten Arbeitnehmern angenehme Wohnbedingungen zur Verfügung zu stellen. Man geht davon aus, dass Arbeitnehmer, die sich in ihrer Umgebung „wohl“ und „zuhause“ fühlen, ihre (geistige) Produktivität steigern

⁷⁹ In einem Werbeprospekt Orenco Stations heißt es: „*We must be a real town now: we have our own Starbucks!*“. Hieran wird erneut deutlich, dass sich das Städtische im New Urbanism oft über Anbieter im *town center* definiert, die eine wohlhabende Kundschaft ansprechen. Starbucks ist eine Café-Kette, die unzählige Filialen in den USA betreibt und – überzeichnet ausgedrückt – insbesondere für und unter *yuppies* eine neue kommerzialisierte Café-Kultur kreiert hat.

können. Hierzu trägt New Urbanism mit seinen *neighborhoods* bei: Sie vermitteln Sicherheit, Bewohner sind unter ihresgleichen und das gesamte Wohnumfeld kann als „Wohlfühlraum“ charakterisiert werden. New-Urbanism-Siedlungen werden so zu den modernen Gartenstädte des 21. Jahrhunderts.

Wenn New Urbanism einen Beitrag leisten will, Stadtregionen im Rahmen der wirtschaftlichen Globalisierung wettbewerbsfähig zu machen, wird es aber nicht ausreichen, ausschließlich wohlhabenden und hochqualifizierten Personen „schöne“ *neighborhoods* zu bauen und auf stadtreionaler Ebene Ansiedelungsvorschriften nach den Vorstellungen Transnationaler Unternehmen umzuschreiben. Langfristig gesehen werden Stadtregionen nur als Einheit erfolgreich sein. Daher ist es wichtig, dass New Urbanism sich noch viel stärker für den Regionalismusgedanken und sozial ausgeglichene Stadtregionen einsetzt. In Stadtregionen leben nicht nur hochqualifizierte Arbeitskräfte, sondern auch diejenigen, die in schlecht bezahlten *service jobs* ihr Einkommen finden. Gerade sie sind es, die maßgeblich zum tagtäglichen Funktionieren des komplexen Gebildes der Stadtregion beitragen. Auch ihnen sollten deshalb „schöne“ *neighborhoods* in Arbeitsplatznähe zustehen.

5 Schluss

Urban Sprawl ist nicht nur im räumlichen Sinne ein weites Feld. Mit der voranschreitenden Zersiedelung sehen sich heutige US-amerikanische Stadtregionen mit komplexen Problemfeldern konfrontiert. Das städtische Wachstum fördert soziale, städtebauliche, ökonomische, ökologische und administrative Probleme, die sich gegenseitig bedingen und nicht voneinander getrennt werden können. Das Forschungsprojekt „**New Urbanism in US-amerikanischen Stadtregionen. – Ein effektives Planungskonzept gegen Urban Sprawl?**“ hat zunächst die Ursachen für Urban Sprawl analysiert und anschließend Stadtmodelle vorgestellt, die städtische Siedlungsmuster in der Theorie zu erklären versuchen. Die verschiedenen Stadtmodelle stellen eine zeitliche Abfolge von Momentaufnahmen urbaner Strukturen dar. Parallel zur städtischen Entwicklung mussten die Stadtstrukturmodelle daher ständig modifiziert werden, um aktuellen Gegebenheiten gerecht zu werden. Das auf den CBD konzentrierte Ringmodell von BURGESS kann als Beginn US-amerikanischer Stadtmodelle verstanden werden; die postmoderne Stadtforschung um SOJA bildet den gegenwärtigen Abschluss der Modell- und Theoriebildung. In die Praxis übertragen bedeutet dies, dass in weniger als einhundert Jahren eine städtische Keimzelle auf Kosten ihrer gesunden Umgebung heute zu einem überdimensionalen städtischen Siedlungskörper herangewachsen ist, dessen Ausdehnungsprozess weiter anhält und dessen komplexe innere Erscheinungsformen weiterhin Untersuchungsgegenstand der Stadtforschung bleiben werden (s.u. Tab. 5.2).

Die so genannte Urban-Sprawl-Problematik ist besonders während der 1990er Jahre offensichtlich geworden, als der allgemeine wirtschaftliche Wohlstand seinen baulichen Ausdruck in Millionen neuer suburbaner Einfamilienhäuser fand. Lag die absolute Anzahl an Wohneinheiten 1990 noch bei 102 Millionen, ist sie bis zum Jahr 2000 auf 116 Millionen angestiegen (US Census 2000). Der American Dream vom Einfamilienhaus wird zunehmend in Frage gestellt und die Suche nach alternativen städtebaulichen Maßnahmen hat begonnen. New Urbanism steht dabei im Vordergrund. Auch wenn sich viele weitere lokale, regionale und nationale Anti-Sprawl-Initiativen finden lassen, ist New Urbanism am medienwirksamsten und polarisiert am stärksten. Seit Beginn der New-Urbanism-Bewegung Mitte der 1980er Jahre ist das neue Städtebaukonzept auch von akademischer Seite analysiert worden. Untersuchungen haben sich bisher aber hauptsächlich auf die

neighborhood-Ebene konzentriert und dabei aus dem Auge verloren, dass New Urbanism auch ein Regionalplanungskonzept ist. Hieran anknüpfend hat das vorliegende Projekt anhand der drei Stadtregionen **Atlanta**, **Denver** und **Portland** untersucht, wie effektiv New Urbanism auf regionaler Ebene sein kann, Urban Sprawl einzudämmen (vgl. Tab. 5.1).

Die drei Städte entstanden Mitte des 19. Jahrhunderts in verschiedenen Regionen der USA. Bei allen drei war es die Eisenbahn, die die wirtschaftliche Entwicklung vorantrieb und städtisches Wachstum begünstigte. Erste Suburbanisierungstendenzen zeigten sich bereits Ende des 19. Jahrhunderts, als wohlhabende Bevölkerungsschichten für mehr persönlichen Freiraum an die Stadtränder bzw. ins agrarisch geprägte Umland zogen. Auch Arbeitersiedlungen entstanden hier, die von Unternehmern und Fabrikanten zügig für ihre Angestellten errichtet wurden. Die Wirtschaftskrise während der 1930er Jahre und der Zweite Weltkrieg bremsen die Suburbanisierung, die aber dann seit den 1950er Jahren umso schneller voranschreiten konnte. Steigender Individualverkehr, Eigenheimzulagen und versteckte Bundessubventionen in Form von Straßenneubauten im suburbanen Umland führten zum weiteren Wachstum der Siedlungskörper. Städtische Ausdehnung fand in allen drei Städten bzw. Stadtregionen statt, doch sind die heutigen Ausmaße an Urban Sprawl jeweils unterschiedlich. Neben der Bevölkerungswachstumsrate liegt dies vorwiegend an zwei Determinaten: die geographische Lage sowie die planungspolitischen Instrumentarien einer Stadtregion.

Atlanta

Im Vorland der südlichen Ausläufer des Piedmont Plateaus auf der Wasserscheide zwischen dem Golf von Mexiko und dem Atlantischen Ozean gelegen, wird die Stadt Atlanta von keinen natürlichen Grenzen umgeben. Ihre Existenz verdankt sie einzig und allein einer Eisenbahngesellschaft, die 1837 willkürlich den Standort des heutigen Atlanta als Endpunkt und Versorgungszentrum für eine ihrer Linien wählte. Aus Angst, wieder von der Landkarte der USA zu verschwinden und als Geisterstadt zu enden, förderte man in Atlanta von jeher wirtschaftliches Wachstum. Diese Einstellung spiegelt auch das heutige *Atlanta Metro Chamber of Commerce* wider, das um immer neue Unternehmensansiedlungen bemüht ist. Stadt- und Regionalplanung für einen kompakten Siedlungskörper wurden wirtschaftlichen Interessen untergeordnet und städtisches Wachstum bewusst oder unbewusst gefördert. Mit der Gründung der *Atlanta Regional Commission* (ARC) reagierte man zwar schon 1938 auf die Notwendigkeit für eine

koordinierende Planung, doch machte man damals den Fehler, die ARC nicht mit Machtbefugnissen auszustatten. So plant die ARC seit mehr als 60 Jahren für die Stadtregion, ohne ihre Pläne effektiv in die Tat umsetzen zu können. Als in den 1990er Jahren Urban Sprawl im Zuge der florierenden Wirtschaft immer offensichtlicher wurde und der Region Bundessubventionen aufgrund von Verkehrsaufkommen und Luftverschmutzung gestrichen wurden, reagierte Georgias Parlament mit der Gründung der *Georgia Regional Transportation Authority* (GRTA). Diese ist Gemeinden und Countys übergeordnet und kann deren kommunale Planungsvorhaben ablehnen, sollten diese mehr Straßenverkehr verursachen. Ob die GRTA langfristig erfolgreich sein wird und Luftverschmutzung und Zersiedelung reduziert, bleibt fraglich, da ihr 13 Countys umfassendes Verwaltungsgebiet nicht die gesamte MSA Atlanta mit 28 Countys abdeckt. Eine effektive Regionalplanungsbehörde kann nur dann erfolgreich sein, wenn die gesamte Stadtregion als ihr Zuständigkeitsbereich definiert ist. – Während der 1990er Jahre haben sich auf lokaler Ebene verschiedene Initiativen in Georgia herausgebildet, die kleinmaßstäbig gegen Urban Sprawl vorzugehen versuchen. Diese Initiativen setzen wie New Urbanism auf bauliche Nachverdichtungen, *infill*-Projekte, Schutz von Grünflächen und auf den Ausbau alternativer Transportmöglichkeiten. Georgias lokale Initiativen basieren auf eigenen Überlegungen und wurden nicht von der New-Urbanism-Bewegung ins Leben gerufen. Als Regionalplanungskonzept spielt New Urbanism in der Stadtregion Atlanta keine bedeutende Rolle. Verschiedene New-Urbanism-Projekte finden sich auf *neighborhood*-Ebene, haben aber keinen merklichen Einfluss auf die Verringerung von Urban Sprawl. Die neun Forderungen eines regionalen New Urbanism sind in der Stadtregion Atlanta nur schwach ausgeprägt und reflektieren, dass Urban Sprawl hier jahrelang als selbstverständlich hingenommen wurde.

Denver

Ähnlich wie Atlanta setzt Denver seit seinem Bestehen auf die Vermarktung der Stadt bzw. Stadtregion, um neue Unternehmen anzuziehen und wirtschaftliche Stagnation zu vermeiden. Dem 1858 gegründeten Ort Denver sagte man ebenfalls keine rosige Zukunft voraus, da er zu weit südlich, abgeschnitten vom interkontinentalen Eisenbahnnetz läge. Mit überregionaler Propaganda gelang es Denver jedoch, sich gegen andere junge Städte zu behaupten und ständig weiterzuwachsen. Besonders die östliche Hochebene der Front Range bietet ausreichend Raum für städtische Ausdehnung, während im Westen die Rocky Mountains Wachstum bremsen. Anders als Atlanta existiert Denver nicht ausschließlich

für *doing business*. Schon früh förderte man Kultur (z.B. Theater und öffentliche Bibliotheken), legte Grünanlagen an und warb um Touristen, denen man in Prospekten die Umgebung als *Switzerland of the Rocky Mountains* vorstellte. Bürgermeister SPEER (1904 – 1918), beeindruckt von europäischen Städten, wollte Denver zum „Paris der Vereinigten Staaten“ ausbauen und investierte in eine *City-Beautiful*-Stadtplanung, die bis in die Gegenwart nachklingt. Heutige Stadtplaner fühlen sich der Ära SPEER verpflichtet und versuchen Denvers Einzigartigkeiten (z.B. das System der Park- und Grünanlagen) zu bewahren. Auch die Bewohner der Stadtregion scheinen städtischen Wachstumsproblemen gegenüber stärker sensibilisiert zu sein, als in Atlanta, wo Urban Sprawl lediglich aufgrund der zunehmenden Verkehrsstaus in Frage gestellt wird. Für diese in Denver eher zu findende Sensibilität spielt die natürliche Umgebung eine besondere Rolle. Sie wird als „schön“ empfunden, als Naherholungsgebiet hoch geschätzt und gilt daher als schützenswert. Bereits in den 1970er Jahren setzte sich eine Bürgerbewegung gegen die Ausrichtung der Olympischen Spiele ein, um Denver nicht weiter weltweit bekannt zu machen. Man befürchtete neue Zuzüge und städtisches Wachstum auf Kosten der Natur. – Als regionale Planungsbehörde versucht der *Denver Regional Council of Governments* (DRCOG), Gemeinden und Countys der Stadtregion davon zu überzeugen, auf freiwilliger Basis gemeinsame Planung gegen das gemeinsame Problem Urban Sprawl zu betreiben. Die Gründung einer mit Machtbefugnissen ausgestatteten Planungsbehörde ist in Colorado wegen des hohen Ansehens der kommunalen Eigenständigkeit nicht realisierbar. Möglicherweise kann man aber darauf hoffen, dass lokale Planungsinitiativen in Denver erfolgreicher als in Georgia sein werden, da unter Colorados Bevölkerung eine recht breite Zustimmung herrscht, Alternativen zu Urban Sprawl zu entwickeln, was die Stadt Boulder, nordwestlich von Denver gelegen, beispielhaft zeigt. Weiterhin ist von Vorteil, dass der Zuständigkeitsbereich des DRCOG größer als die offizielle CMSA Denver-Boulder-Greeley ist, was langfristige Planungen erleichtert. Mit dem *Mile High Compact* signalisieren viele Gemeinden und Countys ihre Bereitschaft zu kooperativer Planung. – In der Stadtregion Denver gibt es verschiedene New-Urbanism-Projekte auf *neighborhood*-Ebene, die bislang kaum Einfluss auf Urban Sprawl gehabt haben. Als Planungskonzept für die Region ist New Urbanism für Denver eher unbedeutend. Das *Stapleton-Redevelopment*-Projekt ist eine Ausnahme und kann aufgrund seiner Größe, die ein Drittel der Fläche Manhattans entspricht, in Zukunft eine große Zahl an Bewohnern inmitten der Kernstadt aufnehmen, die ansonsten im suburbanen Umland siedeln würden. Weiterhin hat Stapleton durch seine

positive Presse Vorbildcharakter für nachfolgende New-Urbanism-Projekte nicht nur in Denver, sondern in den gesamten USA.

Portland

Portland gilt als die „Modellstadt des New Urbanism“. Seit Beginn des 20. Jahrhunderts wird hier eine Stadt- und Regionalplanung verfolgt, die trotz Suburbanisierung den städtischen Siedlungskörper kompakt halten konnte und Urban Sprawl in den Ausprägungen von Atlanta und Denver nicht ermöglichte. Am Ufer des Willamette River gelegen, umgeben von sieben Hügeln, war man sich schon früh der Einzigartigkeit des natürlichen Umlandes bewusst. Portlands geographische Lage, ein allgemeiner Konsens unter der Bevölkerung, städtisches Wachstum dem Umweltschutz unterzuordnen und die Verabschiedung staatlicher Planungsgesetze Anfang der 1970er Jahre machten die Gründung der heute erfolgreichen Regionalregierung Metro möglich. Anders als die ARC und der DRCOG ist Metro die einzig gewählte Regionalregierung der USA und mit Machtbefugnissen ausgestattet. Metro hat den einzigen Nachteil, dass sie nicht für die nördlichen Teile der PMSA Portland-Vancouver im Bundesstaat Washington zuständig sein kann. Eine ihrer wichtigsten Aufgaben ist die Handhabung der viel diskutierten *urban growth boundary* (UGB), die als eine administrative Grenze die Stadtregion umzieht und städtisches Wachstum nur innerhalb dieser Grenze erlaubt. Wie Atlanta und Denver konnte auch Portland vom wirtschaftlichen Wachstum der 1990er Jahre profitieren und sich als Hightechregion *Silicon Forest* einen Namen machen. Der Wirtschaftsboom brachte aber auch mehr Bevölkerung und eine steigende Nachfrage nach Wohnraum. Innerhalb der UGB sind folglich die Bebauungsdichten und die Wohnungspreise gestiegen. Es bleibt fraglich und weiterhin ein Streitpunkt unter Stadtplanern, ob die Preissteigerung nur auf die UGB zurückzuführen ist, die trotz wachsender Bevölkerung nur sachte ausgedehnt wurde. Im Allgemeinen kann festgehalten werden, dass Wohnpreissteigerungen auch in jeder anderen Wachstumsregion ohne UGB stattfinden. Dass die Metroregierung trotz Bevölkerungszuwachs und öffentlicher Kritik an der UGB festhält, hat wesentlich dazu beigetragen, Urban Sprawl in der Region um Portland nicht ausufern zu lassen. Zudem hat die Metroregierung gezeigt, dass sie die UGB nicht als ein starres Planungsinstrument betrachtet und hat daher im Jahr 2002 75 Quadratkilometer Siedlungsfläche hinzugefügt, um weiteres Wachstum geplant unterbringen zu können. – New Urbanism ist an Portlands Erfolg kaum beteiligt gewesen. Für New Urbanism ist Portland ein Modell, das es für andere Stadtregionen zu kopieren gilt. Die neun Forderungen eines regionalen New

Urbanism sind in Portland nahezu vollständig erfüllt, was New Urbanism darin bestätigt, dass seine Ideen für Stadtregionen sinnvoll sind. Inzwischen hat sich auch ein informelles Netzwerk zwischen Portland und New Urbanism herausgebildet und Portlands anfänglicher Argwohn New Urbanism gegenüber weicht kooperativer Zusammenarbeit. Als regionales Planungskonzept findet New Urbanism in Portland mit dem *Metro Growth Concept 2040* teilweise Anwendung, da dieser Regionalplan von dem führenden New Urbanisten PETER CALTHORPE mitgestaltet wurde. Weiterhin sitzt mit BRIAN NEWMAN ein CNU-Mitglied im *Metro Council*.

	Atlanta	Denver	Portland
Stadtgründung	1837	1858	1844
Eisenbahnanschluss	1837	1870	1883
Flughafen	1929	1929	1931
Beginn Stadtplanung	1938 (ARC)	1905 (SPEER)	1915 (City of Portland)
Anzahl der Headquarter eines <i>Fortune-500</i> -Unternehmens (2004)	12	3	0
Fläche der heutigen Stadtregion in Quadratkilometern*	15.861	11.663	11.394
Anzahl Countys innerhalb der MSA / CMSA	28	6	5
Bevölkerung Kernstadt (2000)	416.474	554.636	529.122
Bevölkerung Stadtregion (2000)	4,3 Mio.	2,4 Mio.	1,5 Mio
Bevölkerungswachstumsrate während der 1990er Jahre	38,9 %	30,4 %	26,3 %
Regionale Planungsbehörde	<ul style="list-style-type: none"> • GRTA • ARC 	DRCOG	Metro
Machtbefugnis der Behörde zur Durchsetzung von Regionalplänen	<ul style="list-style-type: none"> • GRTA: ja • ARC: nein 	nein	ja
Effektivität der Regional-Planung#	3,5 von 9 Punkten	5,5 von 9 Punkten	8,5 von 9 Punkten
Anzahl der New-Urbanism-Projekte	9	27	15
Flächenanteil NU-Projekte an Gesamtfläche der Stadtregion	0,02 %	0,27 %	0,03 %
Regionalplan basiert auf New Urbanism	nein	nein	ja

* Fläche der stadtreionalen Countys, nicht die Fläche der urbanisierten Gebiete

nach Auswertung der neun New-Urbanism-Forderungen für Stadtregionen

Quelle: Eigene Zusammenstellung

Tab. 5.1: Zusammenfassende Vergleichstabelle der drei Stadtregionen Atlanta, Denver und Portland

In den drei Stadtregionen bewerten Experten die neun New-Urbanism-Forderungen für Stadtregionen allgemein als sinnvoll. New Urbanism dürfe aber keine einheitlichen Vorschriften für alle Stadtregionen der USA fordern, da hierunter regionale Eigenheiten litten. Die zu starren Vorgaben des New Urbanism bzw. seine Unflexibilität wurden von Experten immer wieder kritisiert. Allerdings scheint sich die Einsicht durchgesetzt zu haben, dass regionalplanerische Forderungen nur über eine regionale Verwaltungsebene realisierbar sind. Die gegenwärtigen Probleme städtischer Siedlungskörper betreffen nicht mehr einzelne Gebietskörperschaften, sondern die gesamte Stadtregion. Wollen Stadtregionen weiterhin attraktiv bleiben, sei es aus Gründen der Wirtschaft, der Lebensqualität, der Verwaltbarkeit oder der Lage in einem besonderen Naturraum, dann müssen Probleme gemeinsam gelöst werden. Der Regionalismusgedanke ist in den USA wieder auf dem Vormarsch, seine praktische Umsetzung steht aber noch ganz am Anfang. Fraglich ist, wie Stadtregionen zukünftig zu einer Umsetzung bewegt werden können. In Atlanta hat sich gezeigt, dass nationalstaatlicher Zwang zu regionaler Zusammenarbeit „motiviert“. Denver hingegen baut auf das Prinzip der Freiwilligkeit und die Einsicht einzelner Gebietskörperschaften und verzichtet auf übergeordnete Maßnahmen. Dies geschieht auch unter dem Wissen um den hohen Stellenwert kommunaler Eigenständigkeit in Colorado. In Portland hat man den Mittelweg gefunden, indem man eine demokratisch gewählte Regionalregierung mit Entscheidungsgewalt etabliert hat. Deren Erfolg basiert aber nicht nur auf ihrer demokratischen Legitimität, sondern auch auf langjährigen Planungserfahrungen. In Portland hat sich der Regionalismusgedanke über Jahrzehnte hinweg entwickeln können.

Die heutigen Urban-Sprawl-Probleme betreffen inzwischen alle Stadtregionen der USA. Es stellt sich daher die Frage, ob Urban Sprawl nicht durch eine nationale Kraftanstrengung gelöst werden sollte. Nationale Gesetzesvorschriften könnten wesentlich dazu beitragen, regionale Zusammenarbeit zu fordern und zu fördern. Ansatzweise zeigt sich ein Erfolg dieser Strategie durch die beiden verabschiedeten Gesetze *Intermodal Transportation Efficiency Act* von 1991 und *Transportation Equity Act for the 21st Century* aus dem Jahr 1998 durch das *Department of Transportation* (DOT).

Eine weitere Möglichkeit zur Regionalismusumsetzung könnte von den Bundesstaaten aus erfolgen. Beispielsweise wurde die GRTA für Atlanta durch Georgias Parlament gegründet und Gesetzesvorgaben Oregons sind für die Metroregierung verantwortlich. Regulierungen der Bundesstaaten funktionieren jedoch nur dort, wo Stadtregionen ausschließlich in einem Staat liegen, wie beispielsweise Atlanta und Denver. In Portland

ergeben sich trotz Metros Erfolge administrative Schwierigkeiten, da der nördliche Teil der PMSA Portland-Vancouver in den benachbarten Bundesstaat Washington übergreift.

Regionalplanung ist immer etwas abstrakt und für den einzelnen Bürger schwer greifbar. Vielleicht deshalb ist New Urbanism auf *neighborhood*-Ebene populärer. Hier wurden bereits viele seiner Projekte realisiert und sind konkret sichtbar. Das neue Städtebaukonzept versucht auf Mikroebene *neighborhoods* zu bauen, die sich wesentlich von den weit ausgedehnten „Einfamilienhausteppichen“ im suburbanen Umland unterscheiden. New-Urbanism-Viertel sollen eine hohe Bebauungsdichte haben, sollen funktionell gemischt sein, um die tägliche Pkw-Nutzung zu reduzieren und soziale Interaktionen zwischen den Bewohnern zu stärken. Diese theoretischen Überlegungen machen durchaus Sinn, sieht man Studien zum Verkehrsaufkommen im suburbanen Raum und die Zeitspannen, die der durchschnittliche US-Amerikaner täglich im Auto verbringt. Ferner fordert New Urbanism in seiner Charter sozial gemischte *neighborhoods*, um Heterogenität, die charakteristisch für das Städtische ist, hervorzubringen und einen Beitrag für sozial ausgeglichene Stadtregionen zu leisten. Was die Stadtregion im Großen einmal sein soll, versucht New Urbanism in seinen 650 Projekten schon jetzt im Kleinen zu realisieren und zu veranschaulichen.

Drei New-Urbanism-*neighborhoods* aus jeweils einer der Stadtregionen Atlanta, Denver und Portland wurden dahingehend untersucht, ob die theoretischen Überlegungen des Städtebaukonzepts umgesetzt werden konnten. Die Bebauungspläne von Riverside, Prospect und Orenco Station unterscheiden sich in ihren Grundüberlegungen nicht wesentlich. Alle drei *neighborhoods* haben im Vergleich zu konventionellen Suburbs eine hohe Bebauungsdichte⁷⁷, sind fußgängerfreundlich angelegt, haben *town centers* und setzen auf bauliche Stilelemente wie *front porches*, breite Bürgersteige und Grünanlagen, um ein wohnliches Ambiente zu schaffen. Unterschiede finden sich in den Entstehungsgeschichten, denen jeweils andere Rahmenbedingungen zu Grunde liegen: Riverside in der Stadtregion Atlanta ist ein Versuchs- und Vorzeigeobjekt der Baufirma Post Properties, die herausfinden möchte, ob sich zukünftig mit dieser Art von Bebauung Gewinne erzielen lassen. Prospect in der Stadtregion Denver geht auf die Motivation eines einzelnen Bauunternehmers zurück, der auf dem Erbe einer alten Baumplantage eine *neighborhood* mit hauptsächlich postmoderner Architektur nach seinen Vorstellungen entstehen lässt. Orenco Station in der Stadtregion Portland ist unmittelbar an übergeordnete

⁷⁷ Die Bebauungsdichte in konventionellen Suburbs liegt bei drei bis vier Wohneinheiten pro Acre (= 4047m²). In New-Urbanism-Siedlungen sind es neun bis zwölf.

Planungsvorgaben der Metroregierung geknüpft, die den Bau dichter und funktionell gemischter *neighborhoods* entlang der *light-rail*-Linie ausdrücklich vorschreibt.

Die Bewohner, die sich in den drei *neighborhoods* niedergelassen haben, weisen nahezu identische sozio-ökonomische Merkmale auf. Grundlegende Unterschiede zwischen den untersuchten *neighborhoods* können nicht ausgemacht werden. Mit Haushaltseinkommen um 100.000 US-\$ pro Jahr verdienen berufstätige Bewohner überdurchschnittlich gut. Das Gehalt spiegelt wider, dass in den Siedlungen überwiegend *dinks*, *sinks* und *empty nesters* leben, auch wenn die Anzahl mehrköpfiger Familien in Prospect etwas höher liegt. Da Kinder und Jugendliche unter den Bewohnern nur eine Minderheit bilden, ist die vom New Urbanism geforderte Mischung nach Alter nicht gegeben. Die Wohnungspreise und die Gehälter zeigen, dass auch die Mischung nach Einkommen nicht erfüllt ist, was ebenso für die Mischung nach Ethnien gilt. Die untersuchten New-Urbanism-*neighborhoods* sind homogene Wohngebiete der gehobenen weißen Mittelschicht.

Aufgrund ihrer akademischen Ausbildungsabschlüsse finden die Bewohner Arbeit in gut bezahlten Berufen des Tertiären Sektors. Die Arbeitsplätze finden sich im Allgemeinen außerhalb der *neighborhoods* und werden per Pkw erreicht. Selbst die berufstätigen Bewohner in Orenco Station nutzen kaum das in nächster Nähe gelegene *light-rail*-System, um Arbeitsplätze in Portland zu erreichen. Das Auto wird auch genutzt, um Güter des täglichen Bedarfs einzukaufen. Die *town center* der drei *neighborhoods* sind zu klein, um eine vollständige Versorgung der Bewohner zu gewährleisten. In den *neighborhoods* ist es nicht gelungen, die tägliche Automobilnutzung zu reduzieren. In Orenco Station allerdings sind dank einer Regionalplanung mit Zentren verschiedener Hierarchiestufen Anfahrtswege zu Versorgungszentren relativ kurz.

Die Bewohner der *neighborhoods* sind der Auffassung, dass sie in einer starken Gemeinschaft leben. Fraglich ist, ob diese Gemeinschaft durch bauliche New-Urbanism-Elemente geschaffen wird oder durch tägliches Einreden auf die Bewohner, ihre *neighborhood* habe eine der stärksten *communities*.

In den drei untersuchten New-Urbanism-Siedlungen ist es nur ansatzweise gelungen, die Prinzipien und Ideen des neuen Städtebaukonzepts zu realisieren. Besonders negativ ist, dass eine sozio-ökonomische Mischung der Bewohner nicht vorhanden ist und die *neighborhoods* somit zu Recht als *isolated islands* oder Wohlstandsinseln bezeichnet werden. New Urbanism hat bis jetzt keinen wesentlichen Beitrag dazu geleistet, der anhaltenden sozialräumlichen Segregation in US-amerikanischen Stadtregionen

entgegenzuwirken. Er gibt lediglich den sozial immer ausdifferenzierter werdenden Wohngebieten im suburbanen Umland ein neues bzw. neotraditionelles Gewand.

Die drei *neighborhood*-Fallstudien machen ferner deutlich, dass eine Einbettung der Siedlungen in die jeweilige Stadtregion nur dann erfolgreich ist, wenn übergeordnete regionalplanerische Rahmenbedingungen gegeben sind, denen Gemeinden auf unterer Ebene Folge leisten müssen. Mit *light-rail*-Anschluss und Versorgungszentren in unmittelbarer Nähe wird Orenco Station in die bestehende Stadtregion gut integriert. Diese Integration geht aber nicht auf Orenco Stations kleinmaßstäbige Planung auf Mikroebene zurück, sondern auf konkrete Vorgaben der Metroregierung auf Makroebene. Eine Integration von Kleinstädten, Vororten und *neighborhoods* ist für Portlands Stadtregion charakteristisch. Erst die durchdachte Regionalplanung ermöglicht es, Urban Sprawl in Grenzen zu halten. Einzelne New-Urbanism-*neighborhoods* können Urban-Sprawl-Probleme nicht lösen. Dies machen auch Riverside und Prospect in den Stadtregionen Atlanta und Denver deutlich. Als ein Luxusviertel liegt Riverside völlig im Abseits und lässt keine Anstrengungen erkennen, ernsthaft in die Stadtregion integriert werden zu wollen. Vielmehr schätzen die Bewohner die abgeschiedene Exklusivität. Prospect liegt am äußersten Rand der Kleinstadt Longmont und unterscheidet sich nur in seiner höheren Bebauungsdichte von herkömmlichen suburbanen Wohngebieten auf der grünen Wiese. Wenn es New Urbanism zukünftig gelingt, die Ebene der Regionalplanung mit der Ebene der *neighborhoods* – also Makro- und Mikroebene – miteinander zu verknüpfen, könnte das Städtebaukonzept zu einer interessanten Urban-Sprawl-Alternative werden.

Das Phänomen New Urbanism kann in die gegenwärtige postmoderne Stadtforschung eingeordnet werden. Dies wird an den von SOJA (1995, S. 149ff) herausgearbeiteten sechs charakteristischen Prozessen für postmoderne Stadtstrukturen ersichtlich (Tab. 5.2 & Kap. 2.2.2.3). Als Regionalplanungskonzept reagiert New Urbanism auf die Restrukturierung der ökonomischen Grundlage im Zuge von Deindustrialisierungen. New Urbanism erkennt, dass Stadtregionen zukünftig nur dann erfolgreich in den Wettbewerb mit anderen Regionen treten können, wenn sie sich als administrative Einheiten werbewirksam nach außen präsentieren werden. Stadtregionen müssen es in der heutigen Zeit zu verstehen wissen, hochqualifizierte Arbeitnehmer durch weiche Standortvorteile anzuziehen. New Urbanism bietet sich hier an, attraktive *neighborhoods* zu bauen, die gut ausgebildete Personen höheren Einkommens beherbergen können. Es wird ersichtlich, dass New Urbanism auf Makro- wie auf Mikroebene eine Reaktion auf veränderte ökonomische Rahmenbedingungen darstellt. Dabei bleibt fragwürdig und zu kritisieren, dass New

Urbanism sich dem Anschein nach lediglich in die postmodernen Prozesse stadtreionaler Siedlungskörper einordnet, sie möglicherweise gar verschärft, anstatt ein Gegengewicht zu diesen zu bilden. Gerade als Regionalplanungskonzept müsste New Urbanism praktische Alternativen zu den gegenwärtigen Trends aufzeigen und sich beispielsweise für sozial ausgeglichene Stadtregionen noch stärker einsetzen.

Die sechs charakteristischen Prozesse postmoderner Stadtstrukturen nach SOJA	... und New Urbanism als Reaktion bzw. baulicher Ausdruck
Restrukturierung der ökonomischen Grundlage; Regionalökonomie	Regionalplanungskonzept, das Stadtregionen als administrative (wettbewerbsfähige) Wirtschaftseinheiten anerkennt.
Global Cities	Bauliche Gestaltung kommunikativer und attraktiver städtischer Umfeldler, um im Konkurrenzkampf mit anderen Städten / Stadtregionen um Kapital bestehen zu können (LEGNARO 2001, S. 9).
Postsuburbane Stadtstrukturen	Baulich-architektonisch ansprechende Gestaltung von Suburbia; somit Aufwertung des Hinterlands.
Fragmentierung und Polarisierung der Sozialstruktur	Trotz seiner progressiven Charter gelingt es New Urbanism nicht, sozial gemischte <i>neighborhoods</i> zu bauen. Die Formensprache des New Urbanism (Neotraditionalismus) dient als Abgrenzungsmerkmal von Lebensstilgruppen und führt zur weiteren sozialräumlichen Fragmentierung.
Überwachung städtischer Räume	New-Urbanism- <i>neighborhoods</i> sind Rückzugsräume und dienen dem Sicherheitsbedürfnis ihrer Bewohner; soziale Kontrolle nimmt zu.
Inszenierung urbaner Welten	Neotraditionelles Design; Disneyfizierung; „Nostalgie einer nie erlebten Vergangenheit“ (MARCUSE 2000, S. 5).

Tab. 5.2: New Urbanism als baulicher Ausdruck der postmodernen Zeit.

Quelle: SOJA 1995, S. 149ff; eigene Zusammenstellung.

Ob New Urbanism letztendlich in der Lage sein wird, Urban Sprawl und die damit verbundenen Probleme aufzuhalten, bleibt abzuwarten. Gegenwärtig ist in der US-amerikanischen Gesellschaft bemerkbar, dass ein Großteil der Bevölkerung Urban Sprawl überdrüssig wird. Hierfür spricht nicht nur die Popularität von New Urbanism, sondern auch die Existenz zahlreicher anderer Anti-Sprawl-Initiativen. Trotz aller geäußerten Kritik

an New Urbanism, scheint das Städtebaukonzept auf dem richtigen Weg zu sein, Alternativen zu Urban Sprawl zu entwickeln. Auf stadtreionaler Ebene kann New Urbanism mit ausgefeilten Regionalplänen helfen, kommunale Streitigkeiten zu verringern und stadtreionale Planungsbehörden zu etablieren. Auf *neighborhood*-Ebene zeigt das Städtebaukonzept, dass bauliche Alternativen zur Monotonie herkömmlicher Suburbs vorhanden sind. Problematisch ist gegenwärtig, dass New-Urbanism-*neighborhoods* bislang ein Refugium der weißen Mittelklasse sind. Dies gilt es in Zukunft zu ändern, will man sozialräumliche Segregation nicht weiter fördern. Die kontroversen Diskussionen über und die teils scharfe Kritik an New Urbanism sollten konstruktiv genutzt werden, um Ergebnisse zu optimieren. Kritik sollte von New Urbanism nicht als Ablehnung verstanden werden.

Urban Sprawl muss nicht ungebremst und ungeplant weitergehen, selbst wenn Eigenheimbesitz und der American Dream von der amerikanischen Politik als unzertrennbar angesehen werden:

*“Homeownership is an important part of the American Dream. As President, I am committed to helping many more Americans achieve that dream. A home provides shelter and a safe place where families can prosper and children can thrive. For many Americans, their home is an important financial investment, and it can be a source of great personal pride and an important part of community stability. – Homeownership encourages personal responsibility and the values necessary for strong families. Where homeownership flourishes, neighborhoods are more stable, residents are more civic-minded, schools are better, and crime rates decline. Thanks to the resources available in our Nation, more Americans own homes today than at any time in our history. [...] – During National Homeownership Month [...] I call upon the people of the United States to join me in recognizing the importance of providing all our citizens a chance to achieve the American Dream” (BUSH 2002, S. 1).*⁷⁸

Es kann sein, dass Eigenheimbesitz der Gesellschaft tatsächlich förderlich ist. Zukünftig wird es aber darum gehen müssen, den American Dream in baulich anderen Formen zu verwirklichen. Das Eigenheim im Grünen wird bei einer wachsenden Bevölkerung für den Einzelnen nicht mehr realisierbar sein. Weiterer Flächenverbrauch würde die Urban-

⁷⁸ „Eigenheimbesitz ist ein wichtiger Bestandteil des American Dream. Als Präsident bin ich verpflichtet, noch vielen weiteren Amerikanern diesen Traum zu erfüllen. Ein Heim bietet Schutz und einen sicheren Platz, wo Familien gedeihen und Kinder sich frei entfalten können. Für viele Amerikaner ist ihr zu Hause eine wichtige finanzielle Investition, und es kann eine Quelle großen persönlichen Stolzes sowie ein wichtiger Bestandteil gemeindlicher Stabilität sein. – Eigenheimbesitz fördert persönliche Verantwortung und die notwendigen Werte für starke Familien. Wo Eigenheimbesitz floriert, sind Nachbarschaften stabiler, Bewohner haben mehr bürgerliches Bewusstsein, Schulen sind besser und Kriminalitätsraten fallen. Dank der vorhandenen Ressourcen unserer Nation, besitzen heute mehr Amerikaner Häuser als je zuvor in unserer Geschichte. – [...] Während des nationalen Monats des Eigenheimbesitzes [...], fordere ich das Volk der Vereinigten Staaten dazu auf, sich mir anzuschließen und die Wichtigkeit anzuerkennen, all unseren Bürgern eine Chance zu verschaffen, den American Dream zu verwirklichen.“

Sprawl-Probleme verschärfen. Gegenwärtig hat die US-amerikanische Gesellschaft die Möglichkeit zu entscheiden, ob ihre Städte weiter „sprawlen“ werden oder ein nachhaltiger Weg eingeschlagen werden soll. Bei letzterer Variante stellt New Urbanism einen ersten Schritt zur Problemlösung dar.

Literaturverzeichnis

- ABBOTT, CARL (1995): The Clearing. Portland Settlement Patterns 1825 – 1890. In: *Metroscape*, Jg. 1, Nr. 1, S. 20 – 25.
- ABBOTT, CARL (1996): The Emerging Metroscape. Portland Settlement Patterns 1890 – 1930. In: *Metroscape*, Jg. 2, Nr. 2, S. 20 – 25.
- ABBOTT, CARL (1997): Metroscape 2000. Portland Settlement Patterns 1930 to the future. In: *Metroscape*, Jg. 3, Nr. 3, S. 20 – 25.
- ABBOTT, CARL (2001): *Greater Portland. Urban Life and Landscape in the Pacific Northwest*. Philadelphia.
- ABBOTT, CARL (2002): Planning a Sustainable City. The Promise and Performance of Portland's Urban Growth Boundary. In: SQUIRES, GREGORY [Hrsg.]: *Urban Sprawl. Causes, Consequences & Policy Responses*. Washington, D.C.; S. 207 – 236.
- ABBOTT, CARL, & ABBOTT, MARGERY POST (1991): *Historical Development of the Metropolitan Service District*. Prepared for the Metro Home Rule Charter Commission. Portland.
- ABERCROMBIE, NICHOLAS; HILL, STEPHEN, & BRYAN S. TURNER (2000): *Dictionary of Sociology*. London.
- ABRAMS, CHARLES (1971): *The Language of Cities*. New York.
- ACCG-GMA – Association County Commissioners of Georgia and Georgia Municipal Association (2002): *Recommendations for Achieving Quality Growth in Georgia*. Atlanta.
- ADAMS, WILLI PAUL, & LÖSCHE, PETER [Hrsg.] (1998): *Länderbericht USA. Geschichte, Politik, Geographie, Wirtschaft, Gesellschaft, Kultur*. Bonn. (= Schriftenreihe der Bundeszentrale für politische Bildung. Band 357)
- ADLER, JERRY (1995): Bye-Bye, Suburban dream. In: "Newsweek" vom 15.05.1995. S. 40.
- ALLEN, ELIOT (1999): Measuring the Environmental Footprint of the New Urbanism. In: *New Urban News* (Ithaca), May/June 1999, S. 16 – 18.
- ALLEN, IRVING LEWIS [Hrsg.] (1977): *New Towns and the Suburban Dream*. Port Washington, N.Y; London.
- ALTSHULER, ALAN, & JOSÉ A. GOMEZ-IBANEZ (1993): *Regulation for Revenue: The Political Economy of Land Use Exactions*. The Brookings Institution, Washington, D.C.
- American Farmland Trust (1997): *Changes in Land Cover/Use*. Washington, D.C.
- ARC – Atlanta Regional Commission (1995): *A Community's Vision Takes Flight. Vision 2020: Key Initiatives for the Future*. Atlanta.
- ARC (1997): *50 Years of Regional Cooperation, Leadership & Planning*. An Advertising Supplement to the Atlanta Journal Constitution. 13.10.1997. Atlanta.
- ARC (2000): *Atlanta Regional Outlook 2001*. Atlanta.
- ARC (2001a): *Community Choices. Tools for Today – Livability for a Lifetime*. A Program of the Atlanta Regional Commission. Atlanta.
- ARC (2001b): *Directions of Population Growth 1980 – 2000*. Atlanta.
- ARC (2002a): *ARC Peer Regions Report*. Atlanta.
- ARC (2002b): *Atlanta Region Transportation Planning. Fact Book 2002*. Atlanta.
- ARC (2002c): *Citizen's Guide to Transportation Planning in the Atlanta Region*. Atlanta.
- ARC (2002d): *State of the Region 2002 Annual Report*. Atlanta.
- ARC (2003a): *Livable Centers Initiative. Designing Communities on a Human Scale*. Atlanta.

- ARC (2003b): Overview, Factsheet. Atlanta.
- ARC (2003c): Population and Housing. Atlanta.
- ARC (2003d): Regional Snapshot. The Changing Atlanta Region: News From Census 2000. Atlanta.
- ARC (2004a): Quality Growth – Livable Centers Initiative (LCI). Atlanta.
- ARC (2004b): Smart Growth Resource Library. ARC Livable Center Initiative Funds New Smart Growth Studies. Atlanta.
- ARING, JÜRGEN (1999): Suburbia – Postsuburbia – Zwischenstadt: Die jüngere Wohnsiedlungsentwicklung im Umland der großen Städte Westdeutschlands und Folgerungen für die regionale Planung und Steuerung. Hannover (ARL).
- ARRINGTON, G.B. (2000): The Physical Organization of the Region should be supported by a framework of transportation alternatives. In: LECCESE, MICHAEL et al. [Hrsg.]: The Charter of the New Urbanism. New York. S. 159 – 163.
- ARRINGTON, GB (2001): Orenco Station. Developing Around Transit: Enhancing Real Estate, Increasing Ridership, and Improving Communities. Portland.
- Atlanta History Center (2000): Atlanta History Timeline. Atlanta.
- AUCHMUTEY, JIM (2000): Peachtree. Atlanta.
- AUDIRAC, IVONNE & SHERMYEN, ANNE (1994): An evaluation of neotraditional design's social prescription: Postmodern placebo or remedy for suburban malaise? In: Journal of Planning Education and Research, Jg. 13, S. 161 – 173.
- BAE, CHC. (2002): Orenco Station, Portland, Oregon: A successful transit oriented development experiment?. In: Transportation Quarterly, Jg. 56, Issue 3, S. 9 -15.
- BARRY, TOM (1999): Atlanta's Changing Face. 21st Century Development: Live-Work-play Communities. In: Georgia Trend, March 1999, S. 22 – 27.
- BEACH, DANA (1999): How Federal "Non-Point Source" Programs promote Sprawl. In: New Urban News, January/February 1999, S.14.
- Bell South Corporation (2002): Bell South's Atlanta Metro Plan Recognized as Development of Excellence. Atlanta.
- BENFIELD et al. (1999): Once There Were Greenfields: How Urban Sprawl Is Undermining Americas's Environment, Economy, and Social Fabric. NRDC. New York.
- BENFIELD, F. KAID, & TRIP POLLARD (2002): New Urbanists and Environmentalists: Building on common ground. In: New Urban News, March 2002, S. 13 – 14.
- BENFIELD, F. KAID; TERRIS, JUTKA, & NANCY VORSANGER (2001): Solving Sprawl – Models of Smart Growth in Communities Across America. Foreword by Maryland Governor PARRIS GLENDING. New York.
- BERGMAN, ERIC (1997): Urban Sprawl in Colorado and the application of a state land use law. The Evergreen State College. Olympia, Washington.
- BERKE, P.R. et al. (2003): Greening development to protect watershed: Does new urbanism make a difference? In: Journal of the American Planning Association, Jg. 69, Nr. 4, S. 397 – 413.
- BEYER, SUSANNE (1999): Flucht in die Stadt. Der Städtebau des 20. Jahrhunderts ist eine Geschichte des Scheiterns. Fortschrittsfanatismus und die Anforderung der in die Städte drängenden Massen brachten überwiegend Scheußlichkeiten hervor. In: „Der Spiegel“, H. 21, 1999.
- BIRDSAL, JOHN, & FLORIN, STEPHEN S. (1992): Regional Landscapes of the United States and Canada. New York.
- BOARNET, MARLON & CRANE, RANDALL (2001): The influence of land use on travel behavior: specification and estimation strategies. In: Transportation Research Part A: Policy and Practice, Jg. 35, Nr. 9, S. 823 – 845.

- BODENSCHATZ, HARALD & SCHÖNIG, BARBARA (2004): Smart Growth – New Urbanism – Liveable Communities. Programm und Praxis der Anti-Sprawl-Bewegung in den USA. Wuppertal.
- BODENSCHATZ, HARALD (2000a): Die neue Stadt ist die alte Stadt. In: „Die Welt“ vom 19.09.2000.
- BODENSCHATZ, HARALD (2000b): New Urbanism. Die Neuerfindung der amerikanischen Stadt. In: StadtBauwelt, Jg. 91, H. 145, S. 22 – 31.
- BODENSCHATZ, HARALD (2000c): Suche nach einem besseren Leben. Die Amerikaner wollen wieder Stadtluft atmen: Die Reformbewegung des ‚New Urbanism‘ hat bereits 200 Neustädte hervorgebracht. In: „Die Welt“ vom 15.01.2000.
- BODENSCHATZ, HARALD (2001): New Urbanism – Städtebaureform in den USA. In: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung [Hrsg.]: Bau und Raum. Jahrbuch 2001/2002. Tübingen. S. 142 – 145.
- BODENSCHATZ, HARALD (2003): „Verdichten und vernetzen“. In: Marktplan, Ausgabe 01.2003, S. 12ff.
- BODENSCHATZ, HARALD, & KEGLER, HARALD (2000): Städtebaureform auf Amerikanisch: Projekte des New Urbanism. In: StadtBauwelt, Jg. 91, H. 145, S. 42 – 59.
- BOHL, CHARLES C. (2000): New Urbanism and the City: Potential Applications and Implications for Distressed Inner-City Neighborhoods. In: Housing and Policy Debate, Fall 2000, S. 761 – 801.
- BOLLIER, DAVID (1998): How Smart Growth Can Stop Sprawl. A Fledging Citizen Movement Expands. Washington, D.C.
- BRAKE, KLAUS; DANGSCHAT, JENS S., & GÜNTER HERFERT (2001): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen.
- BRAUN, BORIS (2002): Zentrenentwicklung im internationalen Vergleich: Nordamerika – Australien – Europa (Verhandlungsband des 53. Deutschen Geographentags, Leipzig).
- BRAUN, ERIC (1999): Growth Management and New Urbanism: Legal Implications. In: The Urban Lawyer, Fall 1999, S. 817 – 821.
- BROOKE, JAMES (1998): Denver Stands Out in Mini-Trend Toward Downtown Living. In: New York Times, 29.12.1998.
- BROOKS, DAVID (2000): Bobos in Paradise. The new upper class and how they got there. New York.
- BROWN, BARBARA B., & VIVIAN L. CROPPER (2001): New Urban and Standard Suburban Subdivisions. Evaluating Psychological and Social Goals. In: APA Journal, Autumn 2002, Jg. 67, Nr. 4, S. 402 – 419.
- BROWNER, CAROL (2000): Federal Flexibility and Responsiveness to Local Conditions. In: WATCHER, SUSAN M.; PENNE, R. LEO, & ARTHUR C. NELSON [Hrsg.]: Bridging the Divide. Making Regions work for Everyone. Washington, D.C.; S. 277 – 278.
- BULLARD, ROBERT D. (2000): Anatomy of Sprawl. In: BULLARD, ROBERT D.; JOHNSON, GLENN, S., & ANGEL O. TORRES [Hrsg.] (2000): Sprawl City: race, politics, and planning in Atlanta. Washington, D.C.
- BULLARD, ROBERT D. et al. (2000): Environmental Costs and Consequences of Sprawl. In: BULLARD, ROBERT D.; JOHNSON, GLENN, S., & ANGEL O. TORRES [Hrsg.]: Sprawl City: race, politics, and planning in Atlanta. Washington, D.C.
- BURCHELL, ROBERT W. (2000): The State of the Cities and Sprawl. In: WATCHER, SUSAN M.; PENNE, R. LEO, & ARTHUR C. NELSON [Hrsg.]: Bridging the Divide. Making Regions work for Everyone. Washington, D.C.; S. 131 – 152.
- BURCHELL, ROBERT W. et al. (1998): Costs of Sprawl. Washington, D.C.
- BURCHELL, ROBERT W., et al. (2002): TCRP Report 74 – Costs of Sprawl 2000. (Transit Cooperative Research Program). Washington, D.C.

- BURGDORFF, STEPHAN (1998): Wird die ganze Welt eine Stadt? In: „Spiegel special“, 12/1998.
- BURGESS, ERNEST WATSON (1925): *The City*. Chicago.
- BUSH, GEORGE W. (2002): National Homeownership Month, 2002. A Proclamation. Pressemitteilung des Weißen Haus' vom 04.06.2002. Washington, D.C.
- CALTHORPE, PETER & FULTON, WILLIAM (2001): *The regional city. Planning for the end of sprawl*. Washington.
- CALTHORPE, PETER (1993): *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*. New York.
- CALTHORPE, PETER (1998). *Defining New Urbanism: Beyond Norman Rockwell*. In: *Denver Post* vom 26.04.1998. S. F-01.
- CALTHORPE, PETER (2000a): *New Urbanism and the Apologists for Sprawl*. In: *Places – A Forum of Environmental Design*. Jg.13. Nr. 2. S. 67 – 69.
- CALTHORPE, PETER (2000b): *New Urbanism: Condensing the American Dream*. In: *CNN in-depth specials: Democracy in America*. Atlanta.
- CALTHORPE, PETER (2001): *In defense of a broad, inclusive agenda. CNU has to be more than a vanguard urban design group with a narrow focus*. In: *New Urban News*, September 2001, S. 15 – 18.
- CERVERO, R., & RADISCH C. (1996): *Travel choices in pedestrian versus automobile oriented neighborhoods*. In: *Transport Policy*, Jg. 3, Nr. 3, S. 127 – 141.
- CHAPMAN, ROBERT III. (2000): *New Urbanist Projects Attract Investment*. In: *New Urban News*, January/February 1999, S. 1, 7, 9.
- CIESLEWICZ, DAVID J. (2002). *The Environmental Impacts of Sprawl*. In: SQUIRES, GREGORY [Hrsg.]: *Urban Sprawl. Causes, Consequences & Policy Responses*. Washington, D.C.; S. 23 – 38.
- City Center Partners (2001): *Livable Centers Initiative*. City Center. Atlanta.
- City of Atlanta (2003): *Fact Sheets: Live-Work (LW) Ordinance; Mixed Residential Commercial (MRC) Ordinance; Multi-family Residential (MR) Ordinance; Neighborhood Commercial (NC) Ordinance*. [Department of Planning and Neighborhood Conservation]. Atlanta.
- City of Boulder (2001): *Affordable Housing*. Report for the City of Boulder Planning Board. Boulder.
- City of Boulder (2002): *Jobs/Housing Project. A Better Balance for Boulder's Future. A Study of Boulder's Commercial and Industrial Areas*. Boulder.
- City of Hillsboro (2001a): *Hillsboro Comprehensive Plan*. Hillsboro.
- City of Hillsboro (2001b): *Hillsboro Zoning Ordinance Nr. 1945. Station Community Planning Areas*. Hillsboro.
- City of Hillsboro (2001c): *Orenco Station and Ronler Acres Project. Background Information*. Hillsboro.
- City of Longmont (1997): *Prospect Development Plan*. Longmont.
- Clark County (2001): *Demographic Data: New Housing Units in Metro Portland*. Vancouver, WA.
- CLARK, WILLIAM A. V. (2003): *Monocentric to Policentric: New Urban Forms and Old Paradigms*. In: BRIDGE, GARY, & WATSON, SOPHIE [Hrsg.]: *A Companion to the City*. S. 141 – 154.
- CLAWSON, MARION (1962): *Urban Sprawl and Speculation in Suburban Land*. In: *Land Economics*, Jg. 38, Nr. 2, S. 94 – 111.
- CML – Colorado Municipal League (2002): *CML's Principles on Growth Managment*. Denver.
- CNU – Congress for the New Urbanism (2000): *Smart Solutions to Sprawl*. San Francisco.

- CNU (2002): Introduction to New Urbanism. CD-Rom. San Francisco.
- CNU (2004): Project Search unter www.cnu.org, zit. am 08.08.2004
- COLES, BRENT (2000): Partnerships for Strong Regions. In: WATCHER, SUSAN M.; PENNE, R. LEO, & ARTHUR C. NELSON [Hrsg.]: Bridging the Divide. Making Regions work for Everyone. Washington, D.C.; S. 15 – 17.
- COLLINS, CATHERINE, & FRANTZ, DOUGLAS (2000): Celebration, USA. Living in Disney's brave new town. New York.
- Colorado Environmental Coalition (2002): 2002 Colorado Growth Survey. Summary of Key Findings. Denver.
- Colorado Sprawl Action Center (2001): Planning a Winning Campaign. A Consultation Workbook. Denver.
- Community Planning and Development Agency (1999): Blueprint Denver. An Integrated Land Use and Transportation Plan. A Plan summary, and a call for citizen input. Denver.
- Community Planning and Development Agency (2002): Mission: To Manage the Building and Maintenance of a Safe and Beautiful Denver. Information. Denver.
- Continuum Partners, LLC (1999): Belmar – A great location never goes out of style. Denver.
- Cool Communities (2003). Cool Communities. Rome, Georgia.
- CORSO, STACEY (2000): New Urbanism Concepts Battle Sprawl. In: Real Estate Forum, December 2000, S. 38 – 43.
- Costa Pacific Homes (1999): Orenco Station (CD-Rom). Beaverton.
- Costa Pacific Homes (2002): Orenco Station. Information kit. Beaverton.
- COX, JACK (2002): Like Mayberry ... but hip. Longmont's Prospect neighborhood is both friendly and flamboyant. In: Denver Post vom 21.04.2002. Denver.
- COX, WENDELL & UTT, JOSHUA (2004): The costs of sprawl reconsidered: What the data really show. In: Executive Summary Backgrounder, published by the Heritage Foundation, Nr. 1770, June 25, 2004.
- CRANE, RANDALL (1996): Cars and Drivers in the New Suburbs – Linking Access to Travel in Neotraditional Planning. In: APA Journal, Winter 1996, S. 51 – 65.
- CRANE, RANDALL (1996b): On form versus function: will the new urbanism reduce traffic, or increase it? In: Journal of Planning Education and Research, Jg. 15, Nr. 2, S. 117-126.
- CREECH, DENNIS & BROWN, NATALIE (2000): Energy Use and the Environment. In: BULLARD, ROBERT D.; JOHNSON, GLENN, S., & ANGEL O. TORRES [Hrsg.] (2000): Sprawl City: race, politics, and planning in Atlanta. Washington, D.C., S. 187 – 208.
- DANIELS, THOMAS L. & DANIELS, TOM (1999): When City and Country Collide: Managing Growth in the Metropolitan Fringe. Washington, D.C.
- DANIELSEN, KAREN A.; LANG, ROBERT, E., & WILLIAM FULTON (1999): What does Smart Growth Mean for Housing? In: Housing Facts & Findings, Fall 1999, Jg. 1, Nr. 3.
- DANIELSEN, KAREN, & ROBERT E. LANG (1998): The Case for Higher-Density Housing: A Key to Smart Growth? In: ULI on the Future: Smart Growth, 1998, S. 20 – 27.
- DAVIS, SEAN (2000): Negotiating Smart Growth. In: Urban Land, October 2000, S. 22, 25.
- DEAR, MICHAEL & FLUSTY, STEVEN (1998): Postmodern Urbanism. In: Annals of the Association of American Geographers, Jg. 88, Nr. 1, S. 50 – 72.
- DEAR, MICHAEL (2005): Die Los Angeles School of Urbanism. In: Geographische Rundschau (Braunschweig), Jg. 57, H. 1., S. 30 – 37.
- DEGROVE, JOHN (1993): Planning & Growth in the States. The New Frontier for Land Policy. Cambridge.
- Department of Local Affairs (2002): Land Use Planning. Denver.

- Der Spiegel vom 01.02.1999: Fort Alamo des Mittelstands. Hamburg.
- DHAWAN, RAJEEV (2003): Forecast of Georgia and Atlanta. Economic Forecasting Center. Atlanta.
- DKS Associates (1995): Final Report to City of Hillsboro for the Hillsboro Light Rail Station Area Master Plan: Transportation Design Element. Hillsboro, Portland.
- DOWLING, R. (1998): Neotraditionalism in the suburban landscape: Cultural geographies of exclusion in Vancouver, Canada. In: Urban Geography, Jg. 19, S. 105 – 122.
- DOWNS, ANTHONY (1994): Key Aspects of the Future of the Atlanta Region. ULI – the Urban Land Institute, Washington, D.C.
- DOWNS, ANTHONY (1998): Ten “traits” associated with sprawl. Transportation Research Conference. Minneapolis 19.05.1998.
- DOWNS, ANTHONY (1999): Some Realities about Sprawl and Urban Decline. In: Housing Policy Debate, Jg. 10, Nr. 4, S. 955 – 974.
- DOWNS, ANTHONY (2001): What Does ‘Smart Growth’ Really Mean? In: Planning, April 2001, S. 20 – 25.
- DPZ (2004): Bebauungspläne von Riverside und Prospect, unter www.dpz.com, zit. am: 23.02.2005.
- DPZ 2000: Riverside by Post. Miami.
- DRCOG – Denver Regional Council of Governments (1999a): Annual Report. Local governments united together to achieve a better future for our region. Denver.
- DRCOG (1999b): DRCOG at a Glance. Activities & Programs. Denver.
- DRCOG (2000a): Metro Vision 2020 Plan. Denver.
- DRCOG (2000b): With One Voice. Denver.
- DRCOG (2001): Census 2000 data show regional changes. Denver.
- DRCOG (2004): New Housing Units 1990 – 2002. Denver.
- Duany Plater-Zyberk & Company (2002): The Lexicon of the New Urbanism. Miami.
- Duany Plater-Zyberk & Company (2003a): Project Descriptions. Reprinted from Urban Spaces. Miami.
- Duany Plater-Zyberk & Company (2003b): The Charrette. Miami. (unveröffentlichtes Informationsschreiben).
- Duany Plater-Zyberk & Company (2003c): The Traditional Neighborhood. Miami.
- DUANY, ANDRES & PLATER-ZYBERK, ELIZABETH (1991): Towns and Town-Making Principles. New York.
- DUANY, ANDRES & TALEN, EMILY (2002): Transect Planning. In: Journal of the American Planning Association, Summer 2002, S. 245 – 266.
- DUANY, ANDRES (2000): Eine Gegenrede: Nichts als Vorurteile. In: StadtBauwelt, Jg. 91, H. 145, S. 26 – 41.
- DUANY, ANDRES; PLATER-ZYBERK, ELIZABETH, & JEFF SPECK (2000): Suburban Nation. The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream. New York.
- DUNCAN, J. & DUNCAN, N. (2001): Sense of place as a positional good: Location Bedford in space and time. In: ADAMS, P.C.; HOELSCHER, S., & K.E. TILL [Hrsg.]: The Textures of Place: Geographies of Imagination, Experience, and Paradox. Minneapolis. S. 41-54.
- DUNHAM-JONES, ELLEN (2000): New Urbanism as a Counter-Project to Post-Industrialism. In: Places – A Forum of Environmental Design. Jg.13, Nr. 2, S. 26-31.
- DUTTON, JOHN A. (2000): New American Urbanism. Re-forming the Suburban Metropolis. New York.
- ECO, UMBERTO (1987): Nachschrift zum Namen der Rose. München.
- EFFINGER, ANTHONY (2001): Silicon Village. Oregon community provides what weary tech workers crave: a short commute. In: Bloomberg Markets Magazine, March 2001, S. 104 – 106.

- EGER, JOHN M. (2001): Smart Communities. In: Urban Land, January 2001, S. 50 – 55.
- EHRENHALT, ALAN (1997): The Dilemma of the New Urbanists. In: Design/Builder, November 1997, S. 5 – 7.
- EICHENER, VOLKER (2002): Die Stadt der Zukunft. In: InWIS-Newsletter. Ausgabe 02/02.
- EINIG, KLAUS; FÜRST, DIETRICH, & JÖRG KNIELING (2003): Aktionsraum Region – Regional Governance. Einführung. In: Informationen zur Raumentwicklung. Heft 8, Nr. 9/2003, S. I-XIII.
- EJRC – Environmental Justice Resource Center (1999): Sprawl Atlanta – Social Equity Dimensions of Uneven Growth and Development. Executive Summary. Atlanta.
- ELLIN, NAN (1996): Postmodern Urbanism. Cambridge.
- ELLIS, N. (2002): The New Urbanism: Critiques and rebuttals. In: Journal of Urban Design, Jg. 7, Nr. 3, S. 261 – 291.
- ELSNER, WOLFRAM (2000). Regionalisierung und Neuer Regionalismus. The Big Divide: Neoliberalismus oder proaktive Regionalpolitik. In: Informationen zur Raumentwicklung. Heft 9, Nr. 10/2000, S. 575 – 587.
- Environmental Defense (2000): Sprawl in the Denver Region. Denver.
- EPPLI, MARK, & TU, CHARLES C. (1999): Valuing the New Urbanism: The Impact of the New Urbanism on Prices of Single-Family Homes. Washington, D.C.
- EUE, RALPH (2000) : Die Truman Show. Real und fiktiv: Der Ferienort Seaside als Spielfilmkulisse. In: StadtBauwelt, Jg. 91, H. 145.
- EWING, REID (1994): Characteristics, Causes, and Effects of Sprawl. In: Environmental and Urban Issues, Jg. 21, Nr. 2., S. 1 – 15.
- EWING, REID (1997): Is Los Angeles-Style Sprawl Desirable? In: Journal of the American Planning Association. Jg. 63, Nr. 1, S. 107 – 126.
- FAINSTEIN, SUSAN (2000): New Directions in Planning Theory. In: Urban Affairs Review, Jg. 35, Nr. 4, March 2000, S. 451 – 478.
- FALCONER AL-HINDI, KAREN, & KAREN E. TILL (2001): (Re)Placing the New Urbanism Debates: Toward an interdisciplinary research agenda. In: Urban Geography, Jg. 22, 3, S. 189 – 201.
- FALKE, ANDREAS (1998): Förderalismus und Kommunalpolitik. In: ADAMS, WILLI PAUL, & LÖSCHE, PETER [Hrsg.]: Länderbericht USA. Geschichte, Politik, Geographie, Wirtschaft, Gesellschaft, Kultur. Bonn. (= Schriftenreihe der Bundeszentrale für politische Bildung. Band 357. S. 263 – 279)
- FARISH, M. (2003): Disaster and decentralization: American cities and the Cold War. In: Cultural Geographies, Jg. 10, Nr. 2, S. 125 – 148.
- FAULK, W. DANIEL (2000): Riverside by Post – Mixing Uses in the City of Sprawl. (Article by Post Properties). Atlanta.
- FISHMAN, ROBERT (1998): Howard and the Garden. In: APA Journal, Spring 1998, S. 127 – 128.
- FLEISSIG, WILL, & JACOBSEN, VICKIE (2002): Smart Scorecard for Development Projects. Denver.
- FLICK, UWE (2004): Qualitative Sozialforschung. Eine Einführung. Reinbek.
- FLORIDA, RICHARD (2002): The Rise of the Creative Class. And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life. New York.
- FLUCK, WINFRIED (1998): Kultur. In: ADAMS, WILLI PAUL, & LÖSCHE, PETER [Hrsg.]: Länderbericht USA. Geschichte, Politik, Geographie, Wirtschaft, Gesellschaft, Kultur. Bonn. (= Schriftenreihe der Bundeszentrale für politische Bildung. Band 357. S. 719 – 803)
- Forest City Development (1999): Stapleton Development Plan. Integrating Jobs, Environment and Community. Denver.

- Forest City Development (2002). Stapleton. Denver's Next Great Neighborhood. Homes, Offices, Shops, Parks. Summer/Fall 2002. Informationsmappe. Denver.
- FORTH, RON et al. (2002): The New Urbanism in the Old West. Welcome to Prospect. In: *Driver*, Jg. 40, Nr. 1, S. 28 – 33.
- FRANKSTON, JANET (2003a): Cities on the Edge. Next likely boom areas just waiting for elements to crystallize. In: *AJC – Horizon (Atlanta)*, 24.02.2003, S. E1, E6.
- FRANKSTON, JANET (2003b): Economic factors tough for mixed-use projects. In: *AJC – Horizon (Atlanta)*, 10.03.2003, S. E2.
- FRANKSTON, JANET (2003c): Growth spurt. New frontier: drawn by large tracts of untouched land, developers make beeline for southern Fulton County. In: *AJC – Horizon (Atlanta)*, 17.03.2003, S. E1, E6.
- FRANKSTON, JANET (2003d): Unwelcome wagon. Apartments upsetting to homeowners. In: *AJC – Horizon (Atlanta)*, 03.02.2003, S. E1, E4.
- FREEMAN, LANCE (2001): The Effects of Sprawl on Neighborhood Social Ties. An Explanatory Analysis. In: *APA Journal*, Winter 2001, Jg. 67, Nr. 1, S. 69 – 77.
- FRÜHBRODT, LUTZ (2000): Wirtschaftsentwicklung in den USA. In: *Informationen zur politischen Bildung*, Nr. 268, 3. Quartal 2000, S. 41 – 53.
- FRUMKIN, HOWARD (2002): Urban Sprawl and Public Health. In: *Public Health Reports*, May-June 2002, Nr. 17, S. 201 – 217.
- FUJII, TADASHI & HARTSHORN, TRUMAN (1995): The Changing Metropolitan Structure of Atlanta, Georgia: The Locations of Functions and Regional Structure in a Multinucleated Urban Area. Submitted for publication in *Urban Geography*, Aug. 1994.
- FULTON, WILLIAM (2000): Density: Perception, Reality, and Policy Issues. In: WATCHER, SUSAN M.; PENNE, R. LEO, & ARTHUR C. NELSON [Hrsg.]: *Bridging the Divide. Making Regions work for Everyone*. Washington, D.C.; S. 107 – 116.
- FURUSETH, O. (1997): Neotraditional planning: A new strategy for building neighborhoods? In: *Land Use Policy*, Vol. 14, S. 201 – 213.
- GAEBE, WOLF (2004): *Urbane Räume*. Stuttgart.
- GAINSBOROUGH, JULIET F. (2002): The Politics of Sprawl: Variation in Public Support for Slowing Growth. In: *Informationen zur Raumentwicklung*. Heft 9. S. 493-499.
- GALEHOUSE, RICHARD (1999). Measurements of Community. In: *Urban Land*, June 1999, S. 56 – 61.
- GALSTER, GEORGE et al. (2001): Wrestling Sprawl to the Ground: Defining and Measuring an Elusive Concept. In: *Housing Policy Debate*, Jg. 12, Nr. 4, S. 681 – 717.
- GARREAU, JOEL (1991): *Edge City*. New York.
- GAVRELL, ROB, & LIVINGSTON, ANN (2001). *Sprawl of Shame*. A survey of ten examples of sprawling development projects in Colorado in the year 2001 and the planning and development issues associated with those developments. A report by the Colorado Sprawl Action Center. Denver.
- GEDDES, ROBERT (1997): *Metropolis Unbound: The Sprawling American City and the Search for Alternatives*. In: *American Prospect*, Jg. 8, Nr. 35, S. 40.
- Georgia Department of Natural Resources (2003): *Georgia Community Greenspace Program*. Atlanta.
- GERHARD, ULRIKE, & INGO WARNKE (2002): Semiotik des suburbanen Städtebaus in den USA. In: *Wolkenkuckucksheim – Internationale Zeitschrift für Theorie und Wissenschaft der Architektur (Cottbus)*, Sept. 2002, 7. Jg., Heft 1/02. (= http://www.tu-cottbus.de/BTU/Fak2/TheoArch/wolke/deu/Themen/021/Gerhard_Warnke/Gerhard_%20Warnke.htm, zit. am 06.03.2003).
- GILLHAM, OLIVER (2002): *The Limitless City. A Primer on the Urban Sprawl Debate*. Washington, D.C.

- GOETZ, EDWARD G. (2000): The Federal Government and the Metropolitan regions: Beyond Framing the Issue. In: WATCHER, SUSAN M.; PENNE, R. LEO, & ARTHUR C. NELSON [Hrsg.]: Bridging the Divide. Making Regions work for Everyone. Washington, D.C.; S. 121 – 124.
- GORDON, PETER (1998): Plan Obsolescence. Urban planning skeptic PETER GORDON on the benefits of sprawl, the war against cars, and the future of American cities. (= Reason online, <http://reason.com/9806/fe.gordon.shtml>; zit. am 21.02.2003); Reason Foundation, Los Angeles.
- GORE, AL (2000): Foreword. In: KATZ, BRUCE J. [Hrsg.] (2000): Reflections on regionalism. Washington, D.C., S. IX – X.
- GOTTDIENER, MARK, & RAY HUTCHISON (2000): The New Urban Sociology. Second Edition. Boston, New York.
- GQGP (2003): Georgia Quality Growth Partnership: A Collaborative Effort to Foster Livable Communities. Atlanta.
- GRAGG, RANDY (2001): The New Urbanism: Laboratory Portland. In: Land Development, Winter 2001, S. 25 – 27.
- GRATZ, ROBERTA BRANDES, & MINTZ, NORMAN (2000): Vom Stadtrand zurück. Nachgeschlagen bei Jane Jacobs: Stadtleben oder Stadtdesign. In: StadtBauwelt, Jg. 91, H. 145, S. 66 – 69.
- GRAVES, BILL, & SUO, STEVE (2001). A Decade of Orderly Growth. In: The Oregonian, 08.04.2001, Portland.
- GRTA – Georgia Regional Transportation Authority (2001a): GRTA's 2001 Annual Air Quality Report. Atlanta.
- GRTA (2001b): Georgia Regional Transportation Authority. Annual Report. Atlanta.
- GRTA (2002a): Tap into transit. RTAP – Regional Transit Action Plan. Official Project Guidebook. Atlanta.
- GRTA (2002b): The Northwest Connectivity Study's Briefing Book. Atlanta.
- GYOURKO, JOSEPH E., & RYBCZYNSKI (2000): Financing New Urbanism Projects: Obstacles and Solutions. In: Housing Policy Debate, Jg. 11, Nr. 3, S. 733 – 750.
- HAHN, BARBARA (1996): Die Privatisierung des Öffentlichen Raumes in nordamerikanischen Städten. In: STEINECKE, ALBRECHT [Hrsg.]: Stadt und Wirtschaftsraum (= Berliner Geographische Studien, Bd. 44, S. 259 – 269). Berlin.
- HAHN, BARBARA (2001): Smart Growth. Ein neues Entwicklungskonzept in US-amerikanischen Städten. In: HEILMANN, JOACHIM, & SIMON, JÜRGEN [Hrsg.]: Kompetenz und Kreativität: eine Universität in Entwicklung. Lüneburg.
- HAHN, BARBARA (2002): 50 Jahre Shopping Center in den USA. Evolution und Marktanpassung. (= Schriftenreihe des Arbeitskreises Geographische Handelsforschung. Band 7). Passau.
- HAIRSTON, JULIE B. (2003a): As work hub, metro attracts 29 counties. In: Atlanta Journal-Constitution, 06.03.2003, S. A1, A4.
- HAIRSTONE, JULIE B. (2003b): ARC's board to map future under PERDUE. In: AJC – Horizon (Atlanta), 10.02.2003, S. E6.
- HAIRSTONE, JULIE B. (2003c): Bray steers course for metro Atlanta. Pivotal decision: ARC chairman is taking a leadership role on transportation issues in a changed political landscape. In: AJC – Horizon (Atlanta), 10.02.2003, S. E1, E6.
- HAMMATT, HEATHER (2001): Avoiding Suburbia. In: Landscape Architecture, May 2001, S. 50 – 55, 97 – 98.
- HANBERG, LOU (2001): A Short Story of Historic Orenco. Hillsboro.

- HANDY, SUSAN; DEGARMO, ANDREW, & KELLY CLIFTON (2002): Understanding the Growth in Non-Work VMT. Center for Transportation Research. The University of Texas at Austin. Report Nr.: SWUTC/02/167222. Austin.
- HÄNTZSCHEL, JÖRG (2002): Wohnpark Summerlin / Las Vegas. Schöne neue Welt der Tagträumer. In: McK Wissen 01, 1. Jg., Nr. 1, S. 80 – 89.
- HARRIS, CHANCY D., & ULMANN, EDWARD D. (1945): The Nature of Cities. In: Annals of the American Academy of Political and Social Science, Vol. 242, S. 7 – 17.
- HARRIS, ROBERT R., & JOHN C. CARMAN (1999): Battling the American Dream. In: Urban Land, September 1999, S. 90 – 93.
- HARTSHORN, TRUMAN (1992): Interpreting the city. An urban geography. New York.
- HARTSHORN, TRUMAN (2003a): Edgeless Cities: Turning The Suburbs Inside Out. Paper presented at AAC-Conference 2003.
- HARTSHORN, TRUMAN (2003b): Why not Regionalism? Georgia State University, Atlanta.
- HARVEY, DAVID (1989): The condition of postmodernity. Cambridge.
- HARVEY, DAVID (1997): The New Urbanism and the Communitarian Trap. In: Harvard Design Magazine, Winter/Spring 1997, Nr. 1.
- HARVEY, ROBERT O., & WILLIAM A. V. CLARK (1965): The Nature and Economics of Sprawl. In: Land Economics, Jg. 41, Nr. 1, S. 1 – 9.
- HARVEY, THOMAS (2001): Suburban Morphology and Portland's Urban Growth Boundary. Paper for International Seminar on Urban Form meeting, Cincinnati, Ohio, Sept. 7-10. Portland.
- HAYDEN, DOLORES (2003). Building Suburbia. Green Fields and Urban Growth, 1820 – 2000. New York, Toronto.
- HAYDEN, SUSAN (2001): Same Philosophy, New Focus. In: Shopping Center Business, March 2001, S. 64 – 66.
- HAYS, MILT Jr. (2000): The New Urbanism, Planning, and the Failure of Political Imagination in Florida. In: Bulletin of Science, Technology & Society, Jg. 20, Nr. 4, S. 275 – 284.
- HEALY, PATSY (2003): Planning in Relational Space and Time: Responding to New Urban Realities. In: BRIDGE, GARY, & WATSON, SOPHIE [Hrsg.]: A Companion to the City. S. 517 – 529.
- HEBBERT, M. (2003): New urbanism – The movement in context. In: Built Environment, Jg. 29, Nr. 3, S. 193 – 209.
- HEINEBERG, HEINZ (2001): Stadtgeographie. Paderborn, München, Wien, Zürich.
- HELLING, AMY (2002): Transportation, Land Use, and the Impacts of Sprawl on Poor Children and Families. In: SQUIRES, GREGORY [Hrsg.]: Urban Sprawl. Causes, Consequences & Policy Responses. Washington, D.C.; S. 119 – 140.
- HENIG, JEFFREY R. (2002): Equity and the Future Politics of Growth. In: SQUIRES, GREGORY [Hrsg.]: Urban Sprawl. Causes, Consequences & Policy Responses. Washington, D.C.; S. 325 – 350.
- HEWINGS, GEOFFREY J.D. (2000): The Challenges and Opportunities of Regionalism. In: WATCHER, SUSAN M.; PENNE, R. LEO, & ARTHUR C. NELSON [Hrsg.]: Bridging the Divide. Making Regions work for Everyone. Washington, D.C.; S. 265 – 268.
- HILLMANN, KARL-HEINZ (1994): Wörterbuch der Soziologie. Stuttgart.
- HOCK, JENNIFER (2000): Practice Theory Project Place: Fairview Village and Orenco Station. In: Places – A Forum of Environmental Design. Jg.13, Nr. 2, S. 16 – 25.
- HOIDN, BARBARA (2000): Es war einmal ... Ein Jahr in Celebration. Zwei Bücher. Zwei Selbstversuche. In: StadtBauwelt, Jg. 91, H. 145, S. 20 – 21.
- HOLTZ, JANE (1998): Asphalt Nation. How the Automobile took over America, and how we can take it back. Berkeley.

- HOLZNER, LUTZ (1990): Stadtland USA. In: Geographische Rundschau (Braunschweig), Jg. 42, H. 9, S. 468 – 475.
- HOLZNER, LUTZ (1996): Stadtland USA: Die Kulturlandschaft des American Way of Life. (= Petermanns Geographische Mitteilungen. Ergänzungsheft 291.) Gotha.
- HOTZAN, JÜRGEN (1997): dtv-Atlas Stadt. Von den ersten Gründungen bis zur modernen Stadtplanung. München.
- HOWARD, EBENEZER (1898): Tomorrow; republished as “Garden Cities of Tomorrow” (1902). Im Deutschen: Gartenstädte von morgen; Ullstein Bauwelt Fundamente 21, Berlin 1968.
- HOYT, HOMER (1939): The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities. Washington.
- HUMPHRIES, BRANDY et al. (2003) : Atlanta History – From Railroad Hub to International City. Atlanta Convention & Visitors Bureau. Atlanta.
- JACOBS, JANE (1961): The Death and Life of Great American Cities. New York. Im Deutschen: Tod und Leben großer amerikanischer Städte. Braunschweig, Wiesbaden 1993.
- JACOBS, KARRIE (2002): Prospect Colorado. After breaking ground on a New Urbanist community, developer Kiki Wallace realized that so-called traditional neighborhoods don’t have to be stuck in the past. In: Dwell, April 2002, S. 52 – 61.
- JARET, CHARLES (2002): Suburban Expansion in Atlanta: “The City without Limits” Faces Some. In: SQUIRES, GREGORY [Hrsg.]: Urban Sprawl. Causes, Consequences & Policy Responses. Washington, D.C.; S. 165 – 206.
- JARGOWSKY, PAUL A. (2002): Sprawl, Concentration of Poverty, and Urban Inequality. In: SQUIRES, GREGORY [Hrsg.]: Urban Sprawl. Causes, Consequences & Policy Responses. Washington, D.C.; S. 39 – 72.
- JOHANSEN, ERIC (2003): Urban sprawl adds up, eco group claims. In: Denver Business Journal, Dec. 12, 2003.
- JOHNS, MICHAEL (2004): The Retro City. In: New York Times, 04.01.2004.
- JOHNSON, BEN (1999): Is Atlanta’s ‘new urbanism’ the end of suburban sprawl? In: National Real Estate Investor, 01.04.1999, S. 1 – 7.
- JOHNSON, SPENCER A. (2000): Changing the Grid. In: Urban Land (Washington, D.C.), July 2000, S. 48 – 53, 110 – 111.
- KAHLENBERG, REBECCA R. (2004): What makes a neighborhood kid-friendly? Finding a house for the family takes serious homework by parents. In: The Washington Post – Real Estate, 06.03.2004, S. F5.
- KAREIVA, P. (2001): Managing suburban sprawl with biodiversity data. In: Trends in Ecology & Evolution. Jg. 6, S. 16.
- KATZ, BRUCE [Hrsg.] (2000): Reflections on regionalism. Washington, D.C.
- KATZ, BRUCE, & ROBERT E. LANG [Hrsg.] (2003): Redefining Urban & Suburban America. Evidence from Census 2000. Volume I. Washington, D.C.
- KATZ, PETER [Hrsg.] (1994): The New Urbanism: Toward an Architecture of Community. New York.
- KEATING, LARRY (2001): Atlanta. Race, Class, and Urban Expansion. Philadelphia.
- KEGLER, HARALD (2003): Der Sprawl – „Kampfbegriff“ des New Urbanism. In: Blaue Reihe, Universität Dortmund.
- KELLY, ERIC D. (1993): Managing Community Growth: Policies, Techniques, and Impacts. Westport.

- KIM, J., & KAPLAN, R. (2004): Physical and psychological factors in sense of community: New Urbanist Kentlands and nearby Orchard Village. In: *Environment and Behavior*, Jg. 36, Nr. 3, S. 313 – 340.
- KIM, JOONGSUB (2000): Creating Community. Does the Kentlands live up to its goals? In: *Places – A Forum of Environmental Design*. Jg.13, Nr. 2, S. 48 – 55.
- KIRSCH, PETER J. (2002): *What Every Colorado Planner Should Know About Colorado Land Use Law*. APA Colorado. Denver.
- KNAAP, GERRIT, & EMILY TALEN (2005): *New Urbanism and Smart Growth: A few words from the academy*. In: *International Regional Science Review*, Jg. 28, Nr. 2, S. 107 – 118.
- KNAAP, GERRIT J., & LEWIS D. HOPKINS (2001): *The Inventory Approach to Urban Growth Boundaries*. In: *APA Journal*, Summer 2001, Jg. 67, Nr. 3, S. 314 – 326.
- KNOX, PAUL L., & SALLIE A. MARSTON (2001): *Humangeographie*. Heidelberg, Berlin.
- KRAMER, MICHELLE (2001): *Smart Growth, Hall of Fame. Ten Examples of Good Planning Decisions in Colorado*. A report by the Colorado Sprawl Action Center. Denver.
- KRIEGER, ALEX (2000). *Wessen Urbanismus eigentlich?* In: *StadtBauwelt*, Jg. 91, H. 145, S. 32 – 45.
- KROMREY, HELMUT (1998): *Empirische Sozialforschung. Modelle und Methoden der Datenerhebung und Datenauswertung*. Opladen.
- KUNSTLER, JAMES HOWARD (1993): *The Geography of Nowhere. The Rise and Decline of America's Manmade Landscape*. New York.
- KUNSTLER, JAMES HOWARD (1996): *Home from Nowhere. Remaking Our Everyday World for the 21st Century*. New York.
- KÜRNBERGER, FERDINAND (1855): *Der Amerikamüde*. Weimar.
- LACAYO, RICHARD (1999): *The Brawl over Sprawl. Before America turns into one giant paved-over subdivision, people are fighting back. Is there hope?* In: *Time Magazine* vom 22.03.1999. S. 44 – 48.
- Lakewood 2002: *City of Lakewood Newsletter*. Lakewood.
- LANG, ROBERT E. (2000): *The Emergence of Edgeless Cities*. In: WATCHER, SUSAN M.; PENNE, R. LEO, & ARTHUR C. NELSON [Hrsg.]: *Bridging the Divide. Making Regions work for Everyone*. Washington, D.C.; S. 279 – 284.
- LANG, ROBERT E. (2003): *Edgeless Cities. Exploring the elusive metropolis*. Washington, D.C.
- LANG, ROBERT E., & PATRICK A. SIMMONS (2001): "Boomburbs": *The Emergence of Large, Fast-Growing Suburban Cities in the United States*. In: *Fannie Mae Foundation Census Note 06* (Washington, D.C.).
- LANGDON, PHILIP (1994): *A Better Place to Live. Reshaping the American Suburb*. Amherst.
- LAQUIAN, APRODICIO A. (2002): *Urban Governance: Some Lessons Learned*. In: TULCHIN, JOSEPH S.; VARAT, DIANA H., & BLAIR A. RUBLE [Hrsg.]: *Democratic Governance and Urban Sustainability*. Woodrow Wilson International Center for Scholars. Comparative Urban Studies Project. Washington. S. 97 – 125.
- LASSAR, TERRY J. (1998): *Portland's On-track Development*. In: *Urban Land*, March 1998, S. 53 – 58.
- LECCESE, MICHAEL et al. [Hrsg.] (2000): *The Charter of the New Urbanism*. New York.
- LECORBUSIER (1926): *Kommende Baukunst*. Berlin, Leipzig.
- LEE, CHANG-MOO, & KUN-HYUCK AHN (2003): *Is Kentlands Better than Radburn? The American Garden City and New Urbanist Paradigms*. In: *APA Journal*, Winter 2003, Jg. 69, Nr. 1, S. 50 – 71.

- LEGNARO, ALDO (2001): Stadt, Ordnung, Macht. Anmerkungen zur neoliberalen Urbanität. In: WYSS, EVA [Hrsg.]: Sicherheit in der Stadt. Ergebnisse einer Züricher Tagung. Bern. S. 6 – 19.
- LEHRER, U.A., & MILGROM, R. (1996): New (sub)urbanism: countersprawl or repacking the product. In: Capitalism, Nature, Socialism, Jg. 7, Nr. 2, S. 49 – 64.
- LEJEUNE, JEAN-FRANCOIS (2000): Die Wurzeln des New Urbanism. In : StadtBauwelt, Jg. 91, H. 145, S. 70 – 77.
- LEONARD, STEPHEN J. & NOEL, THOMAS, J. (1990): Denver: Mining Camp to Metropolis. Niwot, Colorado (University Press of Colorado).
- LEWIS, PAUL G. (1996): Shaping Suburbia. How Political Institutions Organize Urban Development. Pittsburgh.
- LICHTENBERGER, ELISABETH (2002): Die Stadt. Von der Polis zur Metropolis. Darmstadt.
- LIVINGSTON, ANN, & KRAMER, MICHELLE (2002): Colorado Sprawl Action Center's Growth Management Toolkit. Denver.
- LOFFELMACHER, DICK (1999): Orenco Station. In: Tri-Met Community Building Sourcebook. Portland. S. 3 – 5.
- LUND, H. (2003): Testing the claims of new urbanism: Local access, pedestrian travel, and neighboring behaviors. In: Journal of the American Planning Association (APA), Jg. 69, Nr. 4, S. 414 – 429.
- MACLEOD, GORDON (2001): New Regionalism Reconsidered: Globalization and Remaking of Political Economic Space. In: International Journal of Urban and Regional Research, Jg. 24, Nr. 4, S. 804 – 829.
- MADDOX, JANIE (1998): History in the Making: Post Riverside Opens. Neo-traditional Village a First in Atlanta. (Article by Post Properties). Atlanta.
- MARCUSE, PETER (2000): The New Urbanism: The Dangers So Far. In: DISP, Jg. 140, S. 4 – 6.
- MARINAC, CHRISTOPHER (1999): The Cost of New Urbanism. In: Multifamily Executive, October 1999, S. 54.
- MARSHALL, ALEX (1999): Building New Urbanism: Less Filling, But Not So Tasty. In: Builder Magazine, 30.11.1999.
- MARSHALL, ALEX (2000). How Cities Work: Suburbs, Sprawl, and the Roads not taken. Austin.
- MARTA – Metropolitan Atlanta Rapid Transportation Authority (2001): Transit Oriented Development. The sMARTA way to development. Atlanta.
- MARTIN, JONATHAN D. (2002): Orenco Station, Oregon: A Case Study of Affordability in New Urbanism's Exemplary Transit Oriented Development. Paper presented at Association of American Geographers Annual Meeting, New York.
- MAYER, HEIKE & PROVO, JOHN (2003): Economic Development Strategies in Metropolitan Portland, Oregon: A Missing Link in Regional Planning? Institute of Portland Metropolitan Studies. Portland.
- MAYER, HEIKE (2002): Taking Root in the Silicon Forest: High Technology Firms as Surrogate Universities in Portland, Oregon. Portland State University / College of Urban and Public Affairs. Portland.
- MCCANN, E. (1995): Neotraditional developments: The anatomy of a New Urban form. In: Urban Geography, Jg. 16, S. 210 – 233.
- MCNULTY, ROBERT H. (2000): The Boundless 21st Century City. In: WATCHER, SUSAN M.; PENNE, R. LEO, & ARTHUR C. NELSON [Hrsg.]: Bridging the Divide. Making Regions work for Everyone. Washington, D.C.; S. 231 – 244.
- Metro (1999): Metro Data Resource Center: R.L.I.S.-lite, CD-Rom. Portland.
- Metro (2001): The Metro 2040 Growth Concept. Portland.

- Metro (2003): Metro Facts. Urban Growth Boundary Decision. Portland.
- Metro (2004): About Metro. Informationsmappe. Portland.
- Metro Atlanta Chamber of Commerce (2003): Metro Atlanta Operations for the Fortune 1,000. The Largest U.S. Industrial and Service Corporations. Atlanta.
- Metro Atlanta Chamber of Commerce (2004): Powerful Thinking. Positive Change. (Informationsmappe). Atlanta.
- MIDDLETON, D. SCOTT (1997): Creating “Genuine Communities”. In: Urban Land, September 1997, S. 32 – 35, 90.
- MILLER, ROBERT L. (2000): Suburbia Mixed. In: Urban Land, Nov./Dec. 2000, S. 48 – 51, 128 – 129.
- MITCHELL, JOHN G. (2001): Stadt ohne Grenzen. In: National Geographic Deutschland, Juli 2001.
- MOLIS, JIM (2003): Atlanta’s growth fuels expanded MSA. In: Atlanta Business Chronicle, 25.08.2003.
- MORGAN, BECKY Q. (1997): Joint Venture Silicon Valley: Implementing a Regional Vision. In: The Planning Report, Oct. 1997.
- MORGENTHALER, ERIC (1993): Design for Living. Old-Style Towns Where People Walk Have Modern Backers. In: The Wall Street Journal vom 01.02.1993.
- MORROW-JONES, HAZEL A.; MALECKI, EDWARD J., & KATRIN B. ANACKER (2004): Challenges of City Planning in the US: Current Situation and Prognosis. In: Petermanns Geographische Mitteilungen, Jg. 148, Nr. 1, S. 42 – 49.
- MUMFORD, LEWIS (1961): The city in history. Its origins, its transformations, and its prospects. London.
- MUNSEY, AYERS et al. (2002): Initiative and Referendum in Colorado Land Use Law. Paper presented at Eleventh Annual Conference of The Rocky Mountain Land Use Institute. Denver.
- MURRAY, MICHAEL (2002): Denver. A City Profile. In: Cities, S. 235 – 263.
- MURSWIECK, ALEX (1998): Gesellschaft (Familie – Jugend – Alter). In: ADAMS, WILLI PAUL, & LÖSCHE, PETER [Hrsg.]: Länderbericht USA. Geschichte, Politik, Geographie, Wirtschaft, Gesellschaft, Kultur. Bonn. (= Schriftenreihe der Bundeszentrale für politische Bildung. Band 357. S. 645 – 669)
- NACO – National Association of Counties (2003): Counties and the Taking Issue: How Far Can Government Go in Regulating Private Property? Washington, D.C.
- NARVAES, EMILY (1998): Suburb dwellers proof density not for everyone. Denver Post vom 20.02.1998.
- NASSER, HAYA EL & OVERBERG, PAUL (2000): A comprehensive look at sprawl in America. In: USA Today, 15.02.2000
- NECHYBA, THOMAS J., & RANDALL P. WALSH (2004): Urban Sprawl. In: Journal of Economic Perspective, Jg. 18, Nr. 4, Fall 2004, S. 117 – 200.
- NELSON, ARTHUR C. (2000): Smart Growth or Business as Usual? Which is Better at Improving Quality of Life and Central City Vitality? In: WATCHER, SUSAN M.; PENNE, R. LEO, & ARTHUR C. NELSON [Hrsg.]: Bridging the Divide. Making Regions work for Everyone. Washington, D.C.; S. 83 – 106.
- NELSON, ARTHUR C. (2001): Exclusionary Practices and Urban Sprawl in Metropolitan Atlanta. In: Georgia State University Law Review, Jg. 17, S. 1087 – 1102.
- NELSON, ARTHUR C. (2002): How Do We Know Smart Growth When We See It? In: SZOLD, TERRY S., & ARMANDO CARBONELL [Hrsg.]: Smart growth: form and consequences. Cambridge.
- NETHERTON, MARTHA REINKE (1999): Closing in on the Atlanta Market. In: Urban Land, April 1999, S. 32 – 37, 84 – 87.

- New Seasons Market (2001): New Seasons Market Opens Store in Hillsboro. Fun, Easy to Shop Grocery Store Strengthens New Urbanism Model at Orenco. Hillsboro.
- New Urban News (1999a): Gore's agenda needs defining. March/April 1999, S. 3.
- New Urban News (1999b): New Urbanism cuts through Atlanta's smog. Infill project fares better than suburbia in EPA report on travel behavior and air quality. Sept./Oct. 1999, S. 15.
- New Urban News (1999c): Pros and cons for builders attempting New Urbanism. A representative of Pulte Home Corporation presents the builder point of view. Jan./Feb. 1999, S. 12 – 13.
- New Urban News (1999d): Friends and foes of the New Urbanism: A snapshot. Sept./Oct. 1999, S. 3.
- New Urban News (2000): Green light for Stapleton plan in Denver. March/April 2000, S. 3 – 4.
- New Urban News (2001a): Boomburbs: suburbs on steroids. The nation's fastest-growing suburban centers also provide opportunities for new urbanist development. Sept. 2001, S. 9 – 10.
- New Urban News (2001b): City seeks new identity in the post-mall era. In Lakewood, Colorado, 100 acres of shopping mall and parking lots is about to yield to an urban center. July/August 2001, S. 4 – 5.
- New Urban News (2001c): Consistent market found for NU. Consumer surveys in seven cities find that around 30 percent of respondents would seriously consider a new urbanist housing product. Jan./Feb. 2001, S. 1, 3 – 4.
- New Urban News (2001d): Going modern in Colorado. A new urbanist neighborhood throws away its architectural codes to promote contemporary designs. Jan./Feb. 2001, S. 4 – 5.
- New Urban News (2001e): New Urbanism in the news. Jan./Feb. 2001, S. 21.
- New Urban News (2001f): New Urbanists critique projects. More regional planning needed; development are valuable as models. June 2001, S. 7 – 10.
- New Urban News (2002a): Edge Cities are key to smart growth, ULI says. March 2002, S. 3 – 4.
- New Urban News (2002b): New Urban Projects on a Neighborhood Scale in the United States. December 2002.
- New Urban News (2002c): New Urbanism makes inroads in Germany. As American-style sprawl begins to take root, two German academics argue that the New Urbanism is the missing link in the strategies to preserve and renew cities. In Berlin, an infill-project showcases the principles in action. April/May 2002, S. 8 – 9.
- New Urban News (2002d): Orenco Station residents ditch the car – sometimes. A sociologist finds residents in the Hillsboro, Oregon, community walk to stores but drive to work. Dec. 2002, S. 9 – 10.
- New Urban News (2002e): Orenco Station residents like the higher-density life. June 2002, S. 11.
- New Urban News (2002f): Post's Williams retires, company's future strategy uncertain. June 2002, S. 16.
- New Urban News (2003): The Right attacks Smart Growth and New Urbanism. April/May 2003, S. 1 – 4.
- NOEL, THOMAS J. (1995): Denver Boosters and Their "Great Braggart City". (= Colorado Heritage of the Colorado Historical Society.) Denver.
- NOEL, THOMAS JACOB (2000): Mile High City. An Illustrated History of Denver. Denver.
- NORQUIST, JOHN O. (2000): You can't build a city on pity. In: StadtBauwelt, Jg. 91, H. 145, S. 60 – 65.

- O'NEILL, DAVID (1999): *Smart Growth: Myth and Fact*. (The Urban Land Institute – ULI). Washington, D.C.
- O'NEILL, DAVID J. (2000): *Smart Growth Tool Kit. Community Profiles and Case Studies to Advance Smart Growth Practices*. Washington, D.C.
- O'TOOLE, RANDALL (2000): *The Vanishing Automobile and other urban myths. How smart growth will harm american cities*. Bandon, Oregon.
- O'TOOLE, RANDALL (2001): *The folly of "smart growth"*. In: *Regulation*, Fall 2001, S. 20 – 25.
- Office of Smart Growth (2002a): *Land Use Planning In Colorado*. Denver.
- Office of Smart Growth (2002b): *Smart Growth, Colorado's future*. Land Use Planning Resources. Denver.
- OHM, B.W., & SITKOWSKI, ROBERT J. (2003): *Recent developments in land use, planning and zoning: The influence of new urbanism on local ordinances: The twilight of zoning?* In: *Urban Lawyer*, Jg. 35, Nr. 4, S. 783 – 794.
- Oregon Department of Land Conservation and Development (1997): *Oregon Statewide Planning Program*. Salem.
- Oregon Department of Land Conversation and Development (1999): *Urban Growth Boundaries*. In: *Tri-Met Community Building Sourcebook*. Portland. S. 9.
- ORFIELD (1997): *Metropolitics: A Regional Agenda for Community and Stability*. The Brookings Institution, Washington, D.C.
- ORFIELD, MYRON (2000). *Metropatterns and Metropolicy*. In: WATCHER, SUSAN M.; PENNE, R. LEO, & ARTHUR C. NELSON [Hrsg.]: *Bridging the Divide. Making Regions work for Everyone*. Washington, D.C.; S. 245 – 254.
- ORFIELD, MYRON (2002). *Politics and Regionalism*. In: SQUIRES, GREGORY [Hrsg.]: *Urban Sprawl. Causes, Consequences & Policy Responses*. Washington, D.C.; S. 237 – 254.
- OTTO, BETSY et al. (2002): *Paving our way to water shortages: how sprawl aggregates drought*. Denver.
- OZAWA, CONNIE P. [Hrsg.] (2004): *The Portland Edge. Challenges and Successes in Growing Communities*. Washington. D.C.
- Pac Trust (2001): *Orenco Station Overview*. Hillsboro.
- PADGETT, TIM, & CHAPEL HILL (1999): *Saving Suburbia. Families that seek a sense of community are moving to new suburbs designed to resamble small towns*. In: *Time Magazine* vom 16.08.1999, S. 50 – 51.
- PADRON, MANUEL et al. (2003): *GRTA Technical Memorandum Number 2. Task 1.2: Existing Transit Service Inventory*. Atlanta.
- PARSONS, KERMIT C. (1998): *Clarence Stein's Variations on the Garden City Theme by Ebenezer Howard*. In: *APA Journal*, Spring 1998, S. 129 – 130.
- PASTOR, MANUEL (2000): *Regionalism Redux*. In: WATCHER, SUSAN M.; PENNE, R. LEO, & ARTHUR C. NELSON [Hrsg.]: *Bridging the Divide. Making Regions work for Everyone*. Washington, D.C.; S. 69 – 74.
- PAWLUKIEWICZ, MICHAEL (1998): *What Is Smart Growth? As barriers begin to fall, smart growth gets easier*. In: *Urban Land*, Jg. 57, Nr. 6, June 1998, S. 45 – 48.
- PEIRCE, NEAL (2000): *Regionalism and Federalism: Achieving the Balance*. In: WATCHER, SUSAN M.; PENNE, R. LEO, & ARTHUR C. NELSON [Hrsg.]: *Bridging the Divide. Making Regions work for Everyone*. Washington, D.C.; S. 285 – 294.
- PEIRCE, NEAL R. (2000): *Key Atlanta Developer Turns Smart Growth Advocate*. In: *The Washington Post*, 04.2000.
- PENDALL, ROLF; MARTIN, JONATHAN, & WILLIAM FULTON (2002): *Holding the Line: Urban Containment in the United States. A Discussion Paper Prepared for The Brookings Institution Center on Urban Metropolitan Policy*. Washington, D.C.

- PENDERED, DAVID (2003a): A Tale Of Two Cultures. Buckhead, Midtown pulse with different rythms, lifestyles. In: AJC – Horizon (Atlanta), 03.03.2003, S. E1, E5.
- PENDERED, DAVID (2003b): Inman Park vows to fight Edgewood mixed-use plan. In: AJC – Horizon (Atlanta), 03.03.2003, S. E2.
- PENDERED, DAVID (2003c): Underground climbing to get up. Always struggling mall still seeks formula for success. In: AJC – Horizon (Atlanta), 03.03.2003, S. E1, E6.
- PERSON, HOLLIE (2001): Local Accessibility, Pedestrian Travel, Neighboring and Community Sentiment in Middle-Class Neighborhoods. Dissertation in Urban Studies, Portland State University. Portland.
- PETERSON, LYNN (1999): Making the Land Use, Transportation, Air Quality Connection. In: Tri-Met Community Building Sourcebook. Portland.
- PETERSON, LYNN (2001). Orenco Station Tour (Tri-Met). Portland.
- Pew Center for Civic Journalism (2000): Top Local Problems: Growth, Traffic, and Sprawl. College Park, MD.
- PLAS, J.M. & LEWIS, S.E. (1996): Environmental factors and sense of community in a planned town. In: American Journal of Community Psychology, Jg. 24, S. 109-143.
- PLATER-ZYBERK, ELIZABETH (1993): Five Qualities for good design. zit. aus MARCUSE (2000).
- PODOBNIK, BRUCE (2002): The Social and Environmental Achievements of New Urbanism: Evidence from Orenco Station. Portland.
- POPENOE, DAVID (1985): Private pleasure, public plight. New Brunswick. Portland Tribune (2001). Portland's growing pain. 02.10.2001. Portland.
- Post Properties (2001): Development Awards. Best Mixed Use Development. (Firmeninternes Bewerbungsschreiben). Atlanta.
- Post Properties (2001): Quality Shows at Post Apartment Homes. Atlanta.
- Post Properties (2003): Post Riverside. Atlanta Mixed-Use Project of the Decade. Atlanta.
- Post Properties (2004): Post Riverside. City Apartment Homes. Atlanta.
- POTICHA, SHELLY (2000): Bridging the Divide: Smart Solutions to Urban Sprawl. In: WATCHER, SUSAN M.; PENNE, R. LEO, & ARTHUR C. NELSON [Hrsg.]: Bridging the Divide. Making Regions work for Everyone. Washington, D.C.; S. 199 – 214.
- POWELL, JOHN (2002): Sprawl, fragmentation, and the Persistence of Racial Inequality: Limiting Civil Rights by Fragmenting Space. In: SQUIRES, GREGORY [Hrsg.]: Urban Sprawl. Causes, Consequences & Policy Responses. Washington, D.C.; S. 73 – 118.
- QUINN, CHRISTOPHER (2003): Cousins' county spreads wings. In: AJC – Horizon (Atlanta), 10.03.2003, S. E1, E6.
- Real Estate Research Corporation (1974): The Costs of Sprawl: Detailed Cost Analysis. Washington.
- REICHART, THOMAS (1999): Bausteine der Wirtschaftsgeographie: Eine Einführung. Stuttgart, Wien.
- RITTER, IAN (2004): Newer urbanism. In: Shopping Centers Today, Jg. 25, Nr. 4, S. 15 – 18.
- ROHE, WILLIAM M.; ADAMS RICHARD E., & THOMAS A. ARCURY (2001): Community Policing and Planning. In: APA-Journal, Winter 2001, Jg. 67, Nr. 1, S. 78 – 90.
- ROOST, FRANK (2000): Die Disneyfizierung der Städte. Großprojekte der Entertainment-industrie am Beispiel des New Yorker Times Squares und der Siedlung Celebration in Florida. (= Schriftenreihe „Stadt, Raum, Gesellschaft“. Band 13.) Opladen.
- ROOST, FRANK (2001): Die Disneyfizierung Berlins. Stadtumbau nach den Wünschen der Entertainmentindustrie. In: Scheinschlag– Berliner Stadtzeitung (Berlin), Ausgabe

- 02/2001. (= http://www.scheinschlagonline.de/archiv/2001/02_2001/texte/stadt2.html, zit. am 30.05.2005)
- ROSS, ANDREW (1999). *The Celebration Chronicles. Life, liberty, and the pursuit of property value in Disney's new town.* New York.
- ROY, ANANYA (2002): *Marketized? Feminized? Medieval? Urban Governance in an Era of Liberalization.* In: TULCHIN, JOSEPH S.; VARAT, DIANA H., & BLAIR A. RUBLE [Hrsg.]: *Democratic Governance and Urban Sustainability.* Woodrow Wilson International Center for Scholars. Comparative Urban Studies Project. Washington. S. 29 – 44.
- RTD (1996): *Creating Livable Communities: A transit friendly approach.* Denver.
- RTD (2004): *Transit Planning History.* www.rtd-denver.com/History, zit. am 06.03.2004. Denver.
- RUSK, DAVID (1995): *Cities without suburbs.* Washington, D.C.
- RUSK, DAVID (2000): *Changing the Rules of the Game: Three Key regional Strategies.* In: WATCHER, SUSAN M.; PENNE, R. LEO, & ARTHUR C. NELSON [Hrsg.]: *Bridging the Divide. Making Regions work for Everyone.* Washington, D.C.; S. 181 – 198.
- RUSK, DAVID (2003): *Denver Divided: Sprawl, Race, and Poverty in Greater Denver.* Denver University. S. 69 – 77.
- SANCHEZ, THOMAS W. (1999): *The Connection Between Public Transit and Employment. The Cases of Portland and Atlanta.* In: *APA Journal*, Jg. 65, Nr. 3, S. 284 – 296.
- SAPORTA, MARIA (2003): *Atlanta overreaches with Fortune 500 rank.* In: *AJC – Horizon*, 17.02.2003, S. E3.
- SAPORTA, MARIA (2003): *Perdue has opportunity to build up green space.* In: *AJC – Horizon (Atlanta)*, 03.02.2003, S. E3.
- SASSEN, SASKIA (2001): *The global city: New York, London, Tokyo.* Princeton, New Jersey.
- SASSEN, SASKIA (2001): *The global city: New York, London, Tokyo.* Princeton, New Jersey.
- SAVITCH, H.V. (2002): *Encourage, Then Cope: Washington and the Sprawl Machine.* In: SQUIRES, GREGORY [Hrsg.]: *Urban Sprawl. Causes, Consequences & Policy Responses.* Washington, D.C.; S. 141 – 164.
- SCHAFFER, DANIEL (1998): *Reality Counts.* In: *APA Journal*, Spring 1998, S. 130 – 131.
- SCHAPER, VINCENT & PATTERSON, PHILIP (1998): *Factors That Affect VMT Growth.* Washington, D.C. (US Department of Energy).
- SCHLEIMER, JOHN (1999): *Orenco Station takes master planned community honors. Transit-oriented Oregon community beats conventional competition.* In: *New Urban News*, March/April 1999, S. 12 – 13.
- SCHMIEDER, OSKAR (1963). *Die neue Welt. Teil II: Nordamerika.* Heidelberg, München.
- SCHMITZ, ADRIENNE, & BOOKOUT, LLOYD W. (1998): *Trends and Innovations in Master-Planned Communities.* Washington, D.C.
- SCHNEIDER-SLIWA, RITA (1996a): *Kernstadtverfall und Modelle der Erneuerung in den USA. Privatism, Public-Private Partnerships, Revitalisierungspolitik und sozialräumliche Prozesse in Atlanta, Boston und Washington, DC.* Berlin.
- SCHNEIDER-SLIWA, RITA (1996b): *Stadtentwicklungskonzepte in Atlanta. Prototyp für Planungsstrategien in der Ära sozialstaatlichen Rückbaus in den USA.* In: *Geographische Rundschau*, Jg. 48, H. 5, S. 318 – 324.
- SCHNEIDER-SLIWA, RITA (1999): *Nordamerikanische Städte der Gegenwart.* In: *Geographische Rundschau*, Jg. 51, H. 1, S. 44 – 51.
- SCHNELL, RAINER; HILL, PAUL B., & ELKE ESSER (1999): *Methoden der empirischen Sozialforschung.* München.

- SCHWARZ, GUIDO (2000): Zwischen Suburban sprawl und New Urbanism: Aktuelle Standortentscheidungen des Einzelhandels in US-amerikanischen Verdichtungsräumen. (= Würzburger Geographische Manuskripte, H. 53). Würzburg.
- SCOTT, JACQUÉ (2002): Belmar: Lakewood's new heart of the city. In: Living in Lakewood, Supplement to the Lakewood Sentinel, 2002. Lakewood.
- SCOTT, JAMES C. (1998): Seeing like a state: how certain schemes to improve the human condition have failed. New Haven.
- SENNETT, RICHARD (1995): Community becomes Uncivilized. In: KASINITZ, PHILIP [Hrsg.]: Metropolis: Center and Symbol of our Time. New York.
- SEWING, WERNER & VEIHELMANN, TINA (2001): Schöne neue alte Stadt. „New Urbanism“ in der Berliner Städtebaudiskussion – ein Interview mit WERNER SEWING. In: Scheinschlag – Berliner Stadtzeitung (Berlin), Ausgabe 05/2001. (= http://www.scheinschlagonline.de/archiv/2001/05_2001/texte/13.html, zit. am 30.05.2005
- SEYMOUR, ADD (2003): Growth moving to open spaces. Trouble in paradise: Fayetteville residents wary of 'new urbanism'-inspired master plan. In: AJC – Horizon (Atlanta), 03.02.2003, S. E1, E6.
- SIEDENTOP, STEFAN (2005): Urban Sprawl – verstehen, messen, steuern. Ansatzpunkte für ein empirisches Mess- und Evaluationskonzept der urbanen Siedlungsentwicklung. In: DISP 160, S. 23 – 35.
- Sierra Club (1998): The Dark Side of the American Dream. The Costs and Consequences of Suburban Sprawl. San Francisco.
- Sierra Club (1999): Solving Sprawl. The Sierra Club Rates the States. San Francisco.
- Sierra Club (2000): Smart Choices or Sprawling Growth. A 50-State Survey of Development. San Francisco.
- Sierra Club (2001): Clearing the Air with Transit Spending. Sierra Club grades America's Fifty Largest Cities. San Francisco.
- Sierra Club (2002): Smart Choices, Less Traffic. The Sierra Club takes a critical look at 49 transportation projects. San Francisco.
- Sierra Club (2004): Missing the Train: How the Bush Administration's Transportation Proposal Threatens Jobs, Commutes, and Public Transit Ridership. San Francisco.
- SIEVERT, THOMAS (2004). Geleitwort. In: BODENSCHATZ, HARALD & SCHÖNIG, BARBARA (2004): Smart Growth – New Urbanism – Liveable Communities. Programm und Praxis der Anti-Sprawl-Bewegung in den USA. Wuppertal.
- SIEVERTS, THOMAS (1999). Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. Braunschweig.
- SIMMEL, GEORG (1903): Brücke und Tor: Die Großstädte und das Geistesleben. In: SCHMALS, KLAUS M. [Hrsg.] (1983): Stadt und Gesellschaft. Ein Arbeits- und Grundlagenwerk. München. S. 237 – 246.
- SINDERMAN, MARTIN (1998): Post now embracing 'new urbanism' movement. In: Atlanta Business Chronicle, 04.05.1998.
- SITKOWSKI, ROBERT J. (2004): New Urbanism: Legal Considerations. Hartford, Connecticut. Paper presented at the annual conference of the American Planning Association (APA) in Washington D.C.
- Smart Growth Network (2003): Getting to Smart Growth II: 100 more policies for implementation. Washington, D.C.
- SMARTRAQ (2002): Trends, Implications & Strategies For Balanced Growth in the Atlanta Region. Atlanta.
- SMARTRAQ (2002b): A Smart Growth Tour. Tracking Regional Progress Towards Community Design Excellence. Atlanta.
- SMITH, NEIL (1993): Reasserting spatial difference. In: ANY, Jg. 1, Nr. 1, S. 22 – 23.

- SMITH, NEIL (2002). New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy. In: *Antipode*, Jg. 34, Nr. 3, S. 427 – 450.
- SOHMER, REBECCA R., & LANG, ROBERT E. (2000): From Seaside to Southside: New Urbanism's Quest to Save the Inner City. In: *Housing Policy Debate*, Fall 2000, S. 751 – 760.
- SOJA, EDWARD W. (1989): *Postmodern geographies. The reassertion of space in critical social theory*. London.
- SOJA, EDWARD W. (1996): *Thirdspace. Journey to Los Angeles and Other Real-and-Imaged Places*. Cambridge/Oxford
- SOJA, EDWARD W. (2001): *Postmetropolis. Critical studies of cities and regions*. Oxford.
- SPIRN, WHISTON ANNE (2000): New Urbanism and the Environment. In: *Places – A Forum of Environmental Design*, Jg.13, Nr. 2, S. 44.
- SQUIRES, GREGORY (2002): Urban Sprawl and the Uneven Development of Metropolitan America. In: SQUIRES, GREGORY [Hrsg.]: *Urban Sprawl. Causes, Consequences & Policy Responses*. Washington, D.C.; S. 1 – 22.
- SQUIRES, GREGORY [Hrsg.] (2002): *Urban Sprawl. Causes, Consequences & Policy Responses*. Washington, D.C.
- StadtBauwelt (2000): New Urbanism. Berlin, Frankfurt, Gütersloh. Jg. 91, H. 145.
- STEPHENSON, R. BRUCE (1999): A Vision of Green. Lewis Mumford's Legacy in Portland, Oregon. In: *APA Journal*, Jg. 65, Nr. 3, S. 259 – 269.
- STEUTEVILLE, ROBERT (1998): Year of growth for New Urbanism. Pedestrian oriented communities are gaining momentum to an unprecedented degree. In: *New Urban News*, Sept./Oct. 1998, S. 1, 3 – 7.
- STEUTEVILLE, ROBERT (2001): The New Urbanism: an alternative to modern, automobile-oriented planning and development. *New Urban News*. Ithaca.
- STEUTEVILLE, ROBERT et al. [Hrsg.] (2003): *New Urbanism: Comprehensive report & Best Practices Guide*. Ithaca.
- STREN, RICHARD (2002): Local Governance and the Development of Associational Life: An Exploration. In: TULCHIN, JOSEPH S.; VARAT, DIANA H., & BLAIR A. RUBLE [Hrsg.]: *Democratic Governance and Urban Sustainability*. Woodrow Wilson International Center for Scholars. Comparative Urban Studies Project. Washington. S. 9 – 27.
- SWOPE, CHRISTOPHER (2002): After the Mall. In: *Governing*, Jg. 16, Oct. 2002, Nr. 1, S. 1 – 4.
- TALLEN, EMILY (2001): Traditional Urbanism Meets Residential Affluence. An Analysis of the Variability of Suburban Preferences. In: *APA Journal*, Spring 2001, Jg. 67, Nr. 2, S. 199 – 216.
- TALLEN, EMILY (2002). The Social Goals of New Urbanism. In: *Housing Policy Debate*, Jg. 13, Nr. 1, S. 165 – 188.
- TALLEN, EMILY (2003): A Matter of Priorities: New Urbanism and Community Life. In: *Places*, Jg. 15, Nr. 3, S. 77 – 80.
- Terrain Journal* (2000): Prospect New Town. Longmont, Colorado. *UnSprawl Case Studies* Nr. 8, Autumn 2000. Tuscon.
- Texas Transportation Institute (2003): *Managing Congested Corridors*. In: *Texas Transportation Researcher*, Jg. 39, Nr. 4.
- The Piton Foundation (2002): *Neighborhood Facts Census 2000*. Denver
- THEOBALD, DAVID M. (2001): Quantifying urban and rural sprawl using the sprawl index. Paper presented at the annual conference of the Association of American Geographers in New York.
- THOMAS, JUNE M. (2000): The Dangers of Uncontrolled Urban Growth: Revisiting the Issues. In: WATCHER, SUSAN M.; PENNE, R. LEO, & ARTHUR C. NELSON [Hrsg.]:

- Bridging the Divide. Making Regions work for Everyone. Washington, D.C.; S. 225 – 228.
- THUROW, LESTER (2000): Regions and the Third Industrial Revolution. In: WATCHER, SUSAN M.; PENNE, R. LEO, & ARTHUR C. NELSON [Hrsg.]: Bridging the Divide. Making Regions work for Everyone. Washington, D.C.; S. 271 – 276.
- TILL, K. (1993): Neotraditional towns and urban villages: The cultural production of a geography of otherness. In: Environment and Planning D, Jg. 11, S. 709 – 731.
- TILL, K. (2001): New Urbanism and nature: Green marketing and the neotraditional community. In: Urban Geography, Jg. 22, Nr. 3, S. 220 – 248.
- TÖNNIES, FERDINAND (1887): Gemeinschaft und Gesellschaft. Leipzig.
- Tri-Met (1999): Community Building Sourcebook. Portland.
- Tri-Met (2001): Facts about Tri-Met. Transit Works. Portland.
- TU, CHARLES C., & MARK J. EPPLI (1997): Valuing the New Urbanism: The Case of Kentlands. Washington, D.C.
- TUCKER, KATHERYN HAYES (2000): Saying Goodbye to the 'Burbs: A Developer Heads Downtown. In: New York Times, 05.03.2000.
- US Census (2000): Verschiedene Daten des US Census Bureau (<http://www.census.gov>)
- US-DOT (1999): Intermodal Transportation Efficiency Act. Washington, D.C.
- US-DOT (2000): Pocket Guide to Transportation. Bureau of Transportation Statistics. Washington, DC.
- US-DOT (2004): Transportation Equity Act for the 21st Century. Washington, D.C.
- VOITH, RICHARD (2000): Expectations, Development, and Transportation Investment. In: WATCHER, SUSAN M.; PENNE, R. LEO, & ARTHUR C. NELSON [Hrsg.]: Bridging the Divide. Making Regions work for Everyone. Washington, D.C.; S. 153 – 158.
- WARD, STEPHEN V. (1998): The Vision Beyond Planning. In: APA Journal, Spring 1998, S. 128 – 129.
- WARRICK, BROOKE, & ALEXANDER, TONI (1997): Looking for Hometown America. In: Urban Land, Feb. 1997, S. 27 – 29, 51, 53.
- WARSON (2002): Riverside Atlanta (Info by Post Properties). Atlanta.
- WATCHER, SUSAN M.; PENNE, R. LEO, & ARTHUR C. NELSON [Hrsg.] (2000): Bridging the Divide. Making Regions work for Everyone. U.S. Department of Housing and Urban Development (HUD). Washington, D.C.
- WEILAND, SEVERIN (2003): Hauptstadt-Architektur. Zurück in die Zukunft. In: Der Spiegel vom 03.11.2003.
- WERLEN, BENNO (1995): Sozialgeographie Alltäglicher Regionalisierungen Band 1. Zur Ontologie von Gesellschaft und Raum. Stuttgart (=Erdkundliches Wissen).
- WESSEL, KARIN (1996). Empirisches Arbeiten in der Wirtschafts- und Sozialgeographie. Eine Einführung. Paderborn, München.
- WHITE, CAROLYNNE (2002): The Role of New School Construction in Urban Planning and Development in Colorado. Research Paper URP 5001, Fall 2002, Dec. 4. Denver.
- WIRTH, LOUIS (1938): Urbanität als Lebensform. Die Stadt und die Zivilisation der Gegenwart. In: SCHMALS, KLAUS M. [Hrsg.] (1983): Stadt und Gesellschaft. Ein Arbeits- und Grundlagenwerk. München. S. 341 – 358.
- WOLMAN et al. (2005): The Fundamental Challenge In Measuring Sprawl: Which Land Should Be Considered? In: The Professional Geographer, Jg. 57, Nr. 1, S. 94 – 105.
- WOLMAN, HAL (2000): The Present State of the "Regionalism Debate". In: WATCHER, SUSAN M.; PENNE, R. LEO, & ARTHUR C. NELSON [Hrsg.]: Bridging the Divide. Making Regions work for Everyone. Washington, D.C.; S. 259 – 264.

- WOOD, GERALD (2003): Die postmoderne Stadt: Neue Formen der Urbanität im Übergang vom zweiten ins dritte Jahrtausend. In: GEBHARDT, HANS; REUBER, PAUL, & GÜNTER WOLKERSDORFER [Hrsg.]: Kulturgeographie. Aktuelle Ansätze und Entwicklungen. Heidelberg, Berlin. S. 131 – 147.
- WRIGHT, JOHN B. (1993): Rocky Mountain Divide: Selling and Saving the West. Austin.
- YOO, CHARLES (2003): Fulton studies proposed ordinance on land use. In: AJC – Horizon (Atlanta), 10.03.2003, S. E3.
- YOUNG, CAMIE (2002): Cool Communities. Nonprofit helps public with cooler construction options. In: Gwinnett Daily Post (Lawrenceville, GA), 03.12.2002, S. 1A, 12A.
- YOUNG, DWIGHT (1995): Alternatives to Sprawl. Cambridge.
- ZASLOWSKY, DYAN (1995): The Battle of Boulder. In: Wilderness, Jg. 58, Summer 1995, S. 25 – 33.
- ZEHNER, KLAUS (2001): Stadtgeographie. Gotha, Stuttgart.
- ZIEGLER, EDWARD H. (1998): Zoning for New Urbanist Development. In: Land Development, Fall 1998, S. 27 – 28.
- ZIMA, PETER V. (2001): Moderne/Postmoderne. Stuttgart.
- ZIMMERMANN, J. (2001): The “nature” of new urbanism on the new urbanists frontier: sustainable development, or defense of the suburban dream?”. In: Urban Geography, Jg. 22, Nr. 3, S. 249 – 267.
- ZINSMEISTER, KARL (1996): Are today’s suburbs really family friendly? In: The American Enterprise. Politics, Business, and Culture, Nov./Dez-Ausgabe.

Anhang

Inhalt

I. Liste der befragten Experten	317
II. Leitfaden	319
III. Auswertungen der Experteninterviews Atlanta	320
IV. Auswertungen der Experteninterviews Denver	325
V. Auswertungen der Experteninterviews Portland	330
VI. Fragebogen für Neighborhoods	336
VII. Lebenslauf	338
VIII. Ehrenwörtliche Erklärung	340

I. Liste der befragten Experten

ADLER, SY, Professor, College for Urban and Public Affairs, Portland
ALDRETE, LAURA, City of Denver, Stapleton Project Manager, Denver
ALLEN, DOUG, Dept. of Architecture, Georgia Tech, Atlanta
ARRINGTON, G.B., Stadtplaner, früher im Planungsstab von Tri-Met, Portland
BASCUNANA, ENRIQUE, City of Atlanta, Bureau of Planning, Atlanta
BENTON-SHORT, LISA, Stadtgeographin, George Washington University, Washington, D.C.
BERGMAN, ERIC H., State of Colorado, Dept. of Local Affairs, Planning Specialist, Denver
BOILEAU, BOB, leitender Architekt des Town Center Orenco Station, FFA Design, Portland
BOLEN, GLEN, Senior Planner bei Fregonese Calthorpe Associates, Portland
BROOKS, WINK, Planungsdirektor von Hillsboro, Hillsboro bei Portland
BURTON, MIKE, Metro-Exekutivdirektor, Portland
CHAPMAN, SCOTT, Sierra Club Oregon, Portland
CHAVEZ, ROBERTO, Lead Urban Specialist, Worldbank, Washington, D.C.
DHAWAN, RAJEEV, Prof., Economic Forecasting Center, Georgia State University, Atlanta
DITMER, JACKIE, Coldwell Banker (Real Estate), Atlanta
DURRETT, JAMES, Urban Land Institute Atlanta
EWEGEN, BOB, The Denver Post, Denver
FOWLER, LAURIE, Inst. for Ecology & Environ. Design, Georgia State University, Athens
FRANKLIN, GAIL, GRTA, Transportation Planner, Atlanta
FRUMKIN, HOWARD, Prof., Rollins School of Public Health, Atlanta
GLEASON, TOM, Forest City Stapleton Inc., Vice President, Denver
GLEATON, MIKE, Georgia Department of Community Affairs, Atlanta
GOETZ, ANDREW, Department of Geography, University of Denver, Professor, Denver
GOUGEON, TOM, CNU Board Member, Denver
GRAGG, RANDY, Architekturjournalist beim "The Oregonian", Portland
HART, KEVIN, Coldwell Banker, Boulder
HARTSHORN, TRUMAN, Prof., Department of Geography, Georgia State University, Atlanta
HARVEY, THOMAS, Geographie-Professor an der Portland State University, Portland
HUGHES, TOM, Bürgermeister von Hillsboro, Hillsboro bei Portland
KADLUB, RUDY, Besitzer von Costa Pacific Homes, Beaverton bei Portland
KENNA, GORDON, Cool Communities, Atlanta
KESERIC, LINDA, Prospect, Sales Manager, Longmont bei Denver
KILLEBREW, JONI, Dept. of Community Development, Planner, Longmont bei Denver
KING, ROSS, Association County Commissioners of Georgia, Atlanta

KOMBEL, KIMBERLY, Dept. of Community Development, Sr. Planner, Longmont / Denver
 KÜHNE, OLIVER, Project Manager, LCA-Design, Portland
 LARSON, CULLEN, Georgia Economic Developers Association, Atlanta
 LAWRENCE, DAVID, City-Manager von Hillsboro, Hillsboro bei Portland
 MEHAFFY, MIKE, Sales-Manager bei Pac Trust, Portland
 MUGLER, LARRY G., DRCOG, Planning Services Coordinator, Denver
 MUSSELWHITE, NANCY, Metro Atlanta Chamber of Commerce, Atlanta
 MYERS, BILL, Sierra Club Colorado, Denver
 NELSON, ARTHUR CHRIS, Prof., Virg. Tech, Metropolitan Inst., HUD, Washington, D.C.
 NEWMAN, BRIAN, Metro-Councilor und CNU-Member, Portland
 NUZUM, DWAYNE, Prof., College of Architecture and Planning, Univ. of Colorado, Denver
 OTIS, LAURA, Congress for the New Urbanism, Project Manager, San Francisco
 PENDERGRAST, SCOTT, MARTA, Transit-Oriented-Development, Atlanta
 PETERSON, LYNN, Tri-Met, Management und Planung, Portland
 PODOBNIK, BRUCE, Soziologie-Professor am Lewis & Clark College, Portland
 PROVO, JOHN, College for Urban and Public Affairs, Portland
 RADER, JEFF, Greater Atlanta Homebuilder Association, Atlanta
 RELIHAN, NANCY, Forest City Stapleton Inc., Manager, Denver
 RICHSTONE, SUSAN, Planning and Development Services, Sr. Planner, Boulder bei Denver
 RYKER, ALAN, Stadtplanungsbehörde Portland
 RYNERSON, ROBERT W., RTD, Senior Lead Service Planner, Denver
 SAGER, SAM, Colorado Environmental Coalition, Denver
 SANCHEZ, THOMAS W., Prof, Metropolitan Institute at Virginia Tech, Washington, D.C.
 SEIBERT, TRENT, The Denver Post, Denver
 SELTZER, ETHAN, Prof., Urban Studies and Planning, Portland State University, Portland
 SHELLEY, DAVE, RTD, Planning and Development Department, Manager, Denver
 SOUTHGATE, JOHN, Portland Development Commission, Portland
 STARK, BETSY, Fulton County, Dept. of Environment & Community Development, Atlanta
 STEINBECK, ALAN, GRTA, Land Use Planner, Atlanta
 STUOGHTON, CANDACE, Nature Conservancy, Atlanta
 UNSELD, CHARLES T., State of Colorado, Office of Smart Growth, Director, Denver
 WALLACE, KIKI, Prospect, Landowner and Developer, Longmont bei Denver
 WATKINS, MIKE, Kentlands, DPZ, Director of Town Planning, Washington, D.C.
 WEITZ, JERRY, Georgia Planning Association, Atlanta
 WEYANDT, TOM, ARC, Atlanta
 WHITE, CAROLYNNE, Colorado Municipal League, Staff Attorney, Denver

II. Leitfaden

- In general: what is your region doing against Urban Sprawl?
- Do you think that single family homes in suburbs will stay popular?
- What connection between NU¹ and Urban Sprawl do you see?
- Do you already see an influence on the urban landscape by NU?
- Is NU just another form of Suburbia?
- Why do you think NU is quite successful?
- Do you think, the neotraditional design will be still successful in future (in 20 or 30 years)?
- Why do you think people like neotraditional design?
- Is there a market for NU? Why?
- Confronted with the quote “New Urbanism looks like Disney World” or “NU looks artificial”, what’s your reaction?
- Do you think NU has the potential to reduce daily car use by transit oriented development?
- On a regional scale, do you think that the implementation of NU’s principles (e.g. regional plans, infill projects, etc.) helps to minimize social segregation?
- What is NU’s most successful aspect in terms of regional planning?
- From your point of view, what is the most relevant scale on which to fight urban sprawl? Is it the regional or the local, neighborhood level?
- Do you think Urban Sprawl can be solved? By the principles of NU?
- How can NU be successful in shrinking cities?
- When a municipality decides to build a NU-neighborhood what are its advantages / disadvantages?
- Is there a broad range of people of different background (income, race, age) to be found in NU neighborhoods?
- In what way can NU strengthen the regional economy?
- Is NU an appropriate planning concept for regional planning committees? Or is it too abstract?
- How can NU contribute to better govern urban sprawl regions?
- Are successes in urban/regional planning really and exclusively due to NU?
- Do you think NU is a sustainable planning concept?
- How do you see the future for Urban Sprawl and New Urbanism?

¹ NU = New Urbanism

III. Experten Atlanta

Experte	Bedeutung von New Urbanism für die Stadtregion Atlanta	Positives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Negatives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Sonstiges und Zukunftsprognosen für New Urbanism
MIKE GLEATON Georgia Department of Community Affairs	<ul style="list-style-type: none"> • Nur geringe Bedeutung von New Urbanism. • Maßnahmen der regionalen Planungsbehörden ARC und GRTA sind effektiver. 	<ul style="list-style-type: none"> • Regionalpläne. • Alternative Ideen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vernachlässigung regionaler Gegebenheiten. 	
ROSS KING Association County Commissioners of Georgia	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism eher unbedeutend. 	<ul style="list-style-type: none"> • Informationen über Alternativen im Städtebau und Regionalplanung. 		<ul style="list-style-type: none"> • Die Stadtregion Atlanta beginnt eigene Alternativkonzepte zu entwickeln.
ALAN STEINBECK GRTA (Land Use Planner)	<ul style="list-style-type: none"> • Umdenken bei Regionalplanung durch GRTA, nicht durch New Urbanism. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism hilft, alternative Wohnformen zu propagieren und zu vermarkten. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanisten sind teils zu sehr von ihren Ideen überzeugt und gehen nicht auf die spezielle Situation der Region ein. 	<ul style="list-style-type: none"> • Es werden sich verstärkt lokale/regionale Planungs-ideen durchsetzen.
GAIL FRANKLIN GRTA (Transportation Planner)	<ul style="list-style-type: none"> • Ein gewisser Einfluss ist bemerkbar, lokale Planungs-ideen sind aber stärker. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism-Projekte haben Vorbildfunktion 	<ul style="list-style-type: none"> • Zu starke Partizipation der Bürger bei Planungsfragen. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism wird in Atlanta zunächst unbedeutend bleiben. Gegenwärtig sind Lokalregierungen genug damit beschäftigt, schnelles Wachstum einigermaßen zu handhaben. Für Alternativen bleibt keine Zeit.
TOM WEYANDT ARC	<ul style="list-style-type: none"> • Ideen des New Urbanism können zum Teil auf Atlanta übertragen werden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Umdenken im Städtebau. • Diskussionsforum für alternative Ideen. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism sollte lokale Gegebenheiten und Strukturen stärker beachten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ohne Änderungen gesetzlicher Planungs-vorschriften ist auch New Urbanism gegen Urban Sprawl hilflos.
				→

Experte	Bedeutung von New Urbanism für die Stadtregion Atlanta	Positives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Negatives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Sonstiges und Zukunftsprognosen für New Urbanism
SCOTT PENDERGRAST MARTA	<ul style="list-style-type: none"> • Funktionell gemischte Neighborhoods helfen, tägliche Fahrten / Verkehr in der Region zu minimieren. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism hilft, das in den USA negative ÖPNV-Image anzuheben. • New Urbanism propagiert ÖPNV. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism-Neighborhoods sind meist <i>isolated islands</i> im suburbanen Umland. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism wird alternative Wohnformen vermarkten.
BETSY STARK Fulton County – Department of Environment and Community Development	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism hat keinen Einfluss auf die Stadtregion Atlanta. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism zeigt, dass Wohnraumdichte nicht „schlecht“ sein muss. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vernachlässigung lokaler Strukturen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Urban Sprawl kann nur durch staatliche Vorgaben eingedämmt werden.
ENRIQUE BASCUNANA City of Atlanta – Bureau of Planning	<ul style="list-style-type: none"> • Atlanta beginnt eigene Konzepte zu entwickeln, die mit New Urbanism vergleichbar sind, jedoch mehr auf die spezifisch lokale Situation eingehen. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism hat einige gute Ideen hervorgebracht und publik gemacht. 	<ul style="list-style-type: none"> • Zuviel <i>greenfield development</i>. 	<ul style="list-style-type: none"> • Schwer vorstellbar, dass New Urbanism seine Theorie in die Praxis umzusetzen vermag.
NANCY MUSSELWHITE Metro Atlanta Chamber of Commerce	<ul style="list-style-type: none"> • Gute Regionalplanung stärkt die regionale Wirtschaft. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism-Projekte haben Vorbildfunktion. 	<ul style="list-style-type: none"> • Banken sind sehr oft nicht bereit, in alternative <i>mixed-use</i> Projekte zu investieren, da angeblich zu risikoreich. 	<ul style="list-style-type: none"> • Eine effektive Regionalplanung ist notwendig, um Atlantas Wettbewerbsfähigkeit zu stärken und zu erhalten.
CULLEN LARSON Georgia Economic Developers Association	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism ist ein Anfang, gegen Urban Sprawl vorzugehen. • Es ist noch ein langer Weg zu gehen. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism macht das Wohnen in der Innenstadt wieder attraktiver. • Höhere Wohnraumdichte wird inzwischen häufiger akzeptiert. • Medienpräsenz. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tiefsitzende Probleme (Segregation, städtische Schulproblematik, etc.) können von New Urbanism alleine nicht gelöst werden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Um Urban Sprawl in seiner ganzen Komplexität lösen zu können, sind Gesetzesänderungen zwingend notwendig.
				→

Experte	Bedeutung von New Urbanism für die Stadtregion Atlanta	Positives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Negatives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Sonstiges und Zukunftsprognosen für New Urbanism
JEFF RADER Greater Atlanta Homebuilder Association	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism zeigt Lösungsmöglichkeiten auf, Urban-Sprawl-Problematik in Atlanta in den Griff zu bekommen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gute Ideen in der Regionalplanung. • New Urbanism macht funktionell-gemischte, dichte Neighborhoods „gesellschaftsfähig“. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism zu schwach, sich gegen wirtschaftliche Interessen zu stemmen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nur Gesetzesänderungen können Urban Sprawl eindämmen. • Gesellschaftliche Grundeinstellungen müssen sich ändern.
JACKIE DITMER Coldwell Banker (Real Estate)	<ul style="list-style-type: none"> • Bewohner bevorzugen immer noch großflächige, konventionell gebaute Vororte. • Für die Region hat New Urbanism keine Bedeutung. 	<ul style="list-style-type: none"> • Neotraditionalistisches Design verkauft sich äußerst gut; große Gewinnspannen durch New-Urbanism-Design. 		<ul style="list-style-type: none"> • CSD-Projekte weiterhin erfolgreich. • Für viele Menschen bedeutet <i>urban = density = crime</i>
DOUG ALLEN Dept. of Architecture, Georgia Tech	<ul style="list-style-type: none"> • Bisher nur geringe Bedeutung für Atlanta. 	<ul style="list-style-type: none"> • Diskussionforum für Vertreter verschiedener Couleurs. • New Urbanisten tun gut daran, eine Gegenbewegung zum Urban Sprawl aufzubauen. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanisten verfolgen einen zu starren Architektur- und Planungscode. • Mangelnde Flexibilität. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gesetzesänderungen sind erforderlich zur Lösung von Urban Sprawl. • In 30 Jahren wird New Urbanism von einem anderen Städtebaukonzept abgelöst werden. Alle 30 Jahre kommt ein neues Städtebaukonzept.
RAJEEV DHAWAN Economic Forecasting Center, Georgia State University	<ul style="list-style-type: none"> • Urban Sprawl wird von den Kräften des Marktes gefördert. • New Urbanism in Atlanta schwächer als die marktwirtschaftlichen Kräfte. 	<ul style="list-style-type: none"> • Neue Vermarktungsstrategie für suburbanen Lebensstil. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism zu sozial. 	<ul style="list-style-type: none"> • Urban Sprawl kann nicht aufgehoben werden. • Urban-Sprawl-Probleme werden zukünftig durch neue Technologien gelöst (z.B. Luftverschmutzung). <p style="text-align: right;">→</p>

Experte	Bedeutung von New Urbanism für die Stadtregion Atlanta	Positives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Negatives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Sonstiges und Zukunftsprognosen für New Urbanism
JAMES DURRETT Urban Land Institute Atlanta	<ul style="list-style-type: none"> • Lokale Initiativen haben mehr Einfluss. • New Urbanism kann helfen, diese vielen Initiativen zu koordinieren. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorbildfunktion für Folgeprojekte mit funktioneller Mischung und dichter Bebauung. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism sollte mehr den regionalen / lokalen Kontext im Blick behalten. • New Urbanism sollte nicht seine Ideen auf alle Regionen der USA gleich anwenden. • New Urbanism nur für Reiche. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism ist zukünftig mehr dazu geeignet, <i>greenfield development</i> auf bessere Weise zu betreiben.
LAURIE FOWLER Institute for Ecology and Environmental Design, Georgia State University, Athens	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism hat bisher keinen großen Einfluss auf Atlanta. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism hat gute Ideen. • Umsetzung sollte von lokalen Initiativen ausgehen. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism beachtet zu wenig lokale Gegebenheiten. • Mangelnde Flexibilität. 	<ul style="list-style-type: none"> • Urban Sprawl kann nur durch Gesetzesänderungen gelöst werden. • Öffentlichkeit muss stärker informiert werden, z.B., <i>urban ≠ crime</i>
HOWARD FRUMKIN Rollins School of Public Health	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism fördert Umdenken in der Region. 	<ul style="list-style-type: none"> • Alte städtebauliche Muster können sich evtl. positiv auf die Psyche auswirken. 		<ul style="list-style-type: none"> • Negative Auswirkungen von Urban Sprawl auf die allgemeine Gesundheit müssen stärker publik gemacht werden.
JERRY WEITZ Georgia Planning Association	<ul style="list-style-type: none"> • Kein großer Einfluss auf die Region. • New-Urbanism-Projekte sind bislang „<i>isolated islands</i>“ 	<ul style="list-style-type: none"> • Gute Masterpläne. • „<i>connectivity</i>“. • Besseres Design. • Funktionsmischung. 	<ul style="list-style-type: none"> • Zu starre Designvorschriften. 	<ul style="list-style-type: none"> • CSD ist immer noch hoch begehrt. • Generationenwechsel bringt Forderungen nach neuen urbanen Lebensformen.
				→

Experte	Bedeutung von New Urbanism für die Stadtregion Atlanta	Positives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Negatives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Sonstiges und Zukunftsprognosen für New Urbanism
TRUMAN HARTSHORN Department of Geography Georgia State University	<ul style="list-style-type: none"> • Vorbildfunktion der einzelnen New-Urbanism-Projekte. 	<ul style="list-style-type: none"> • Revitalisierung von Altindustrieanlagen. • Infill. • New Urbanism kann als Planungskonzept durchaus ernst genommen werden. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism nutzt Trend junger Leute, wieder in die Kernstadt zu ziehen und vermarktet dies als seinen Erfolg. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kräfte des freien Marktes sind stärker als New Urbanism. Darum wird es zunächst zu keiner Urban-Sprawl-Verringerung kommen.
GORDON KENNA "Cool Communities"	<ul style="list-style-type: none"> • Bisläng kaum Einfluss. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorbildfunktion. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism beachtet zu wenig Umweltschutz. • Freier Markt ist stärker als New Urbanism. 	<ul style="list-style-type: none"> • Urban Sprawl wird von vielen noch immer als ideale Wohnform angesehen.
CANDACE STUOGHTON Nature Conservancy	<ul style="list-style-type: none"> • kein Einfluss. 	<ul style="list-style-type: none"> • Infill. • Redevelopment. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism auf der grünen Wiese hält nicht Urban Sprawl auf. • New Urbanism beschäftigt sich nicht ausreichend mit ökologischen Themen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bevölkerungszuwachs macht alternative Städtebaukonzepte notwendig.

IV. Experten Denver

Experte	Bedeutung von New Urbanism für die Stadtregion Denver	Positives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Negatives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Sonstiges und Zukunftsprognosen für New Urbanism
UNSELD, CHARLES T. State of Colorado, Office of Smart Growth, Director	<ul style="list-style-type: none"> • Als Regionalplanung hat New Urbanism keine Bedeutung. 	<ul style="list-style-type: none"> • einzelne Neighborhood-Projekte können Vorbild sein. • Förderung eines gesünderen Lebensstils (z.B. Fußgängerfreundlichkeit). 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism Ideen sind nicht „new“; New Urbanism = Old Urbanism. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism und Smart Growth sind wachsende Bewegungen. • CSD muss und kann gestoppt werden.
BERGMAN, ERIC H. State of Colorado, Department of Local Affairs, Planning and Grants Specialist	<ul style="list-style-type: none"> • Wachsende Bedeutung in einigen Jahren, wenn New-Urbanism-Neighborhoods mit der Stadtregion verbunden sind. 	<ul style="list-style-type: none"> • Konzept der Regionalplanung (New Urbanism auf regionaler Ebene). 	<ul style="list-style-type: none"> • Schwierigkeiten, Ideen und Konzepte umzusetzen. • Gegenwärtig sind Planungsgesetze noch nicht deckungsgleich mit New-Urbanism-Konzept. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism erfolgreich, da Markt vorhanden ist. • Gute Planungsideen.
ALDRETE, LAURA City of Denver, Stapleton Project Manager	<ul style="list-style-type: none"> • Downtownrevitalisierung. • Stapleton Redevelopment. 	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung günstigen Wohnraums. • Aufzeigen alternativer (Regional-) Planung. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism vermarktet lokale Projekte als seine Erfolge. • New Urbanism Neighborhoods = „<i>isolated islands</i>“ 	<ul style="list-style-type: none"> • Wenn New-Urbanism-Planer die spezielle lokale Situation berücksichtigen, dann ist New Urbanism erfolgreich (z.B. Stapleton).
KOMBEL, KIMBERLY City of Longmont, Department of Community Development, Senior Planner	<ul style="list-style-type: none"> • Eher geringe Bedeutung, da jüngere Stadtplaner ohnehin inzwischen alternativer planen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Idee der städtischen Wachstumsgrenze (UGB). • Regionalismusedanke. • Dichte wird dank New Urbanism weniger kritisch betrachtet. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism nur für Reiche. • Funktionstrennung und sozialräumliche Segregation innerhalb der Neighborhoods. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism erfolgreich, da Markt für diese Art der Bebauung vorhanden ist.

→

Experte	Bedeutung von New Urbanism für die Stadtregion Denver	Positives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Negatives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Sonstiges und Zukunftsprognosen für New Urbanism
KILLEBREW, JONI City of Longmont, Department of Community Development, Planner	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism hilft, "Western Mentality" zu ändern. 	<ul style="list-style-type: none"> • Funktionsmischung der Neighborhoods. • ÖPNV. • Vorbildfunktion. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism = Old Urbanism. • Zu wenig ökologische Planung. • New Urbanism baut Wohlstandsinseln. 	<ul style="list-style-type: none"> • „Smart Growth“ auf regionaler Ebene besser, da lokale und regionale Gegebenheiten mehr beachtet werden.
RICHSTONE, SUSAN City of Boulder, Planning and Development Services, Senior Planner	<ul style="list-style-type: none"> • Boulder auf New Urbanism nicht angewiesen. • Eigene Planungstradition. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gute Ideen. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism und Smart Growth: Viel Fassade! • Im Westen der USA kein wirkliches Interesse, Urban Sprawl zu stoppen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Boulder kann Vorbild für New-Urbanism-Bewegung sein.
MUGLER, LARRY G. DRCOG, Planning Services Coordinator	<ul style="list-style-type: none"> • Eigene Planungskonzepte besser für die Region. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gute Ansätze bei Infill-Projekten. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism ist überidealistisch. • New Urbanism ist Modeerscheinung. • New Urbanism: wirtschaftlich fraglich, insb. für Einzelhändler. • New Urbanism gibt der öffentlichen Hand kaum Spielraum; daher lokale „Smart Growth“-Konzepte besser. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism nur erfolgreich in Verbindung mit T.O.D. • New Urbanism wird zur persönlichen Sache der beiden Kontrahenten DUANY und CALTHORPE. • Es gibt drei Gruppen innerhalb der Bewegung: Visionäre, Pragmatiker, Geschäftsleute.
SHELLEY, DAVE RTD, Planning and Development Department, Manager	<ul style="list-style-type: none"> • Keine große Bedeutung. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism gute Werbung für alternative Projekte. • Positiv bei Infill-Projekten. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism nicht nachhaltig, da nur Kurzzeitplanung. • Ziele zu hoch gesteckt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Probleme konkreter Art müssen auf lokaler/regionaler Ebene gelöst werden.
				→

Experte	Bedeutung von New Urbanism für die Stadtregion Denver	Positives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Negatives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Sonstiges und Zukunftsprognosen für New Urbanism
RYNERSON, ROBERT W. RTD, Customer Service Department, Senior Lead Service Planner	• Bedeutung eher gering.	• Nationales Netzwerk von an Planung Interessierter. • New Urbanism erfolgreich als T.O.D.	• New Urbanism = Marketingtrick für höhere Bebauungsdichte.	• New Urbanism ist mehr Vision als ein Konzept. • New Urbanism sollte sich verstärkt auf Prinzipien der Nachhaltigkeit konzentrieren.
WHITE, CAROLYNNE Colorado Municipal League, Staff Attorney	• Die Grundideen des New Urbanism haben Einfluss auf die Region, nicht aber die Organisation der New Urbanisten (CNU).	• In Verbindung mit T.O.D. erfolgreich.	• Gegen das administrative „Planungswirrwarr“ in Colorado kommt auch New Urbanism nicht an. • New Urbanism beachtet zu wenig lokale/reg. Aspekte	• New Urbanism Erfolg basiert auf veränderten Einstellungen bei Planungen insb. der jüngeren Planergeneration
GOETZ, ANDREW Department of Geography, University of Denver, Professor	• Kein regionaler Einfluss; Einfluss bislang punktuell.	• New Urbanism bringt neuen Blickwinkel. • Redevelopment (z.B. LoDo).	• Wohlstandsinseln. • New Urbanism ist Urban Sprawl anderer Architektur.	• New Urbanism in Verbindung mit ÖPNV interessant.
NUZUM, DWAYNE College of Architecture and Planning, University of Colorado, Professor	• Einfluss ja, jedoch nur punktuell.	• New Urbanism hat wesentlich dazu beigetragen, dass sich die Einstellung in der Planung verändert hat. • „Dichte“ wird gesellschaftsfähig.	• Neotraditionalistisches Design. • New Urbanism Projekte für Einzelhändler zu klein; erfolgreich ab 7000 Wohneinheiten.	• Gemeinschaft muss wachsen, kann nicht künstlich durch New Urbanism geplant werden.
RELIHAN, NANCY Forest City Stapleton Inc., Manager	• Mit Stapleton ist regionaler Einfluss vorhanden.	• New Urbanism und ÖPNV.	• Oft zu kleinmaßstäblich.	
				→

Experte	Bedeutung von New Urbanism für die Stadtregion Denver	Positives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Negatives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Sonstiges und Zukunftsprognosen für New Urbanism
GOUGEON, TOM CNU Board Member	<ul style="list-style-type: none"> Regionaler Einfluss ist vorhanden, jedoch nur in Kombination mit lokalen Planungsbemühungen. 	<ul style="list-style-type: none"> Stapleton. CNU Netzwerk. Umdenken im Städtebau. 	<ul style="list-style-type: none"> Es gibt viele „Trittbrettfahrer“, die ihre Projekte als New Urbanism vermarkten, ohne jedoch dessen Prinzipien umzusetzen. New Urbanism ist für Einzelhändler unattraktiv. 	<ul style="list-style-type: none"> Denver bietet gute Rahmenbedingungen für alternative Stadtentwicklung, da traditionell Interesse bezgl. urbaner Angelegenheiten besteht. New-Urbanism-Erfolg gründet auch auf veränderten gesellschaftlichen Rahmenbedingungen.
GLEASON, TOM Forest City Stapleton Inc., Vice President	<ul style="list-style-type: none"> Aufgrund der Größe Stapletons hat dieses (New Urbanism-) Projekt Bedeutung für die Region, u.a. Schaffung neuer Arbeitsplätze, günstiger Wohnraum. 	<ul style="list-style-type: none"> Auf regionaler Ebene ist New Urbanism als „Smart Growth“ effektiver, da lokale Gegebenheiten beachtet werden. 	<ul style="list-style-type: none"> Der Begriff „New Urbanism“ ist schlecht definiert. Unter „Smart Growth“ kann man sich mehr vorstellen. 	<ul style="list-style-type: none"> CALTHORPE plant regional. DUANY plant auf Neighborhood-Ebene.
WALLACE, KIKI Prospect, Landowner and Developer	<ul style="list-style-type: none"> Zunehmende Bedeutung. New Urbanism erst am Anfang. 	<ul style="list-style-type: none"> New Urbanism ist nachhaltig. 	<ul style="list-style-type: none"> Projekte werden oft zu hektisch errichtet. Es dürfen keine zu schnellen Erfolge von New Urbanism erwartet werden. Projekte müssen langsam wachsen. 	<ul style="list-style-type: none"> CALTHORPE favorisiert Sprawl. DUANY plant „besser“.
KESERIC, LINDA Prospect, Sales Manager	<ul style="list-style-type: none"> Keine Bedeutung für Region. 	<ul style="list-style-type: none"> Funktionsmischung. 	<ul style="list-style-type: none"> Schlechte Zusammenarbeit mit ÖPNV. 	<p style="text-align: right;">→</p>

Experte	Bedeutung von New Urbanism für die Stadtregion Denver	Positives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Negatives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Sonstiges und Zukunftsprognosen für New Urbanism
HART, KEVIN Coldwell Banker, Finanzierung Prospect Towncenter	<ul style="list-style-type: none"> • Bisher kein Einfluss. Man muss weitere Entwicklung abwarten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gute New-Urbanism-Projekte ziehen Kundschaft für Einzelhändler an. • Projekte müssen „entertainment areas“ werden. • New-Urbanism-Regionalplanung sehr progressiv. 	<ul style="list-style-type: none"> • Funktionelle Mischung ist oft nicht ausreichend gegeben. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bei guter und komplexer Planung können New-Urbanism-Projekte sehr erfolgreich sein. • New Urbanism ist mehr als neotraditionelles Design.
SAGER, SAM Colorado Environmental Coalition	<ul style="list-style-type: none"> • In Zukunft kann New Urbanism zur Urban Sprawl Verringerung in CO beitragen. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism vermarktet Dichte. • New Urbanism erfolgreich als T.O.D. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism sollte sich verstärkt mit Fragen des Umweltschutzes beschäftigen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Im Allgemeinen üben die New-Urbanism-Projekte einen positiven Einfluss auf Denver aus.
MYERS, BILL Sierra Club Colorado, Experte Urban Sprawl	<ul style="list-style-type: none"> • In Verbindung mit vielen anderen Planungsbemühungen hat New Urbanism Bedeutung für die Region. Bisher ein Puzzelteil bei der Lösung für Urban Sprawl. 	<ul style="list-style-type: none"> • Öffentlichkeitsarbeit. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism Neighborhoods sind schlecht integrierte Wohlstandsinseln. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism allein wird nicht dazu in der Lage sein, Urban Sprawl aufzuhalten.
EWEGEN, BOB “The Denver Post”, Urban Journalist	<ul style="list-style-type: none"> • Stapleton hat Einfluss auf Region. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism ist eine Alternative zum CSD. Dichte wird positiv vermarktet. 	<ul style="list-style-type: none"> • New-Urbanism-Projekte zu teuer. Wohnungen steigen ständig im Preis. New Urbanism erfolgreich, da Markt vorhanden. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism gibt Bewohnern und Fußgängern Vorrang vor Pkw.
SEIBERT, TRENT “The Denver Post”, Reporter (Stapleton)	<ul style="list-style-type: none"> • „Western Mentality“ verhindert Bedeutung alternativer Städtebaukonzepte. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorzeigeprojekte eines zukünftigen suburbanen Lebensstils. 	<ul style="list-style-type: none"> • „isolated islands“. 	<ul style="list-style-type: none"> • Denver hat gute eigene Konzepte entwickelt, die nun umgesetzt werden müssen. • Denver ≠ Atlanta

V. Experten Portland

Experte	Bedeutung von New Urbanism für die Stadtregion Portland	Positives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Negatives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Sonstiges und Zukunftsprognosen für New Urbanism
BURTON, MIKE (Metro-Exekutivdirektor)	<ul style="list-style-type: none"> • Portland hat eigene Ideen. • Nicht auf New Urbanism angewiesen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Öffentlichkeitsarbeit: Urban Sprawl ist zum gesellschaftlichen Diskussionsgegenstand geworden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Geldmacherei. • Städtebaukonzept für Besserverdienende. • Nicht vereinbar mit Metros Ziel, günstigen Wohnraum zu schaffen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Solange nur Neighborhood-Planung, dann keine Aussichten auf souveräne Lösung des Urban Sprawl.
NEWMAN, BRIAN (Metro-Councilor & CNU-Mitglied)	<ul style="list-style-type: none"> • Regionalplan von CALTHORPE. • New Urbanism und Portland befruchten sich gegenseitig. • Metro 2040. 	<ul style="list-style-type: none"> • Hervorragendes Regionalplanungskonzept. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism nur auf Neighborhood-Ebene, insb. durch DUANY, bekannt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wenn New Urbanism verstärkt <i>publicity</i> durch Regionalplanung erhält, dann hat das Konzept gute Erfolgsaussichten. • Weg vom Neighborhood-Image.
RYKER, ALAN (Stadtplanungsbehörde Portland)	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism und Portland ergänzen sich gut. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism bringt Regionalplanung in die Öffentlichkeit, USA-weit 	<ul style="list-style-type: none"> • Neue Bebauungen auf der grünen Wiese stoppen nicht wirklich Urban Sprawl. 	<ul style="list-style-type: none"> • Lokale Planungsinitiativen werden erfolgreicher sein, da stärkere Auseinandersetzung mit lokalen Gegebenheiten.
SOUTHGATE, JOHN (Portland Development Commission)	<ul style="list-style-type: none"> • Schwierig zu sagen, wie sich New Urbanism und Portland gegenseitig bedingen. Wahrscheinlich besteht inzwischen eine positive Beeinflussung. 	<ul style="list-style-type: none"> • Öffentlichkeitsarbeit. • Nach über 40 Jahren verabschiedet man sich endlich von LECORBUSIER und setzt Ideen JANE JACOBS um. 	<ul style="list-style-type: none"> • Unflexibilität des Städtebaukonzepts. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism muss im Gesamtzusammenhang des Sinneswandels von Stadt- und Regionalplanern gesehen werden.
HUGHES, TOM (Bürgermeister von Hillsboro)	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism beschert gute Presse für Hillsboro und Portland. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism hat Wohnraumdichte wieder „attraktiv“ gemacht. 	<ul style="list-style-type: none"> • In New-Urbanism-Projekten wohnen meistens wohlhabendere Menschen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Neuer Marketing Trend im Development-Geschäft.

→

Experte	Bedeutung von New Urbanism für die Stadtregion Portland	Positives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Negatives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Sonstiges und Zukunftsprognosen für New Urbanism
BROOKS, WINK (Planungsdirektor von Hillsboro)	<ul style="list-style-type: none"> • Interessant wird die Frage sein, ob Vancouver im Norden der MSA Portland New Urbanism übernehmen wird, um Urban Sprawl einzudämmen. Oder nutzt Vancouver die Chance, neue Unternehmen und Einfamilienhäuser anzuziehen? 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism als Gesamt-(Städtebau-) Konzept. • Funktionsmischung in den Projekten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Zu viele Bauten auf der grünen Wiese. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism entspricht dem gegenwärtigen Zeitgeist. • Retrodesign und Neotraditionalismus lassen sich gut vermarkten.
LAWRENCE, DAVID (City-Manager von Hillsboro)		<ul style="list-style-type: none"> • Städtische Fehlentwicklungen werden durch die New-Urbanism-Diskussion von der Bevölkerung in den ganzen USA wahrgenommen. 		<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism bietet die Möglichkeit, „Wohlfühlräume“ zu bauen. • Attraktivitätssteigerung für Hillboro!
PETERSON, LYNN (Tri-Met. Management und Planung)	<ul style="list-style-type: none"> • Öffentlichkeitsarbeit des New Urbanism sensibilisiert Bürger für Stadtplanung und Urban-Sprawl-Probleme. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism hat einiges dazu beigetragen, die Vorstellungen der Menschen vom suburbanen Raum zu ändern. • Heute ziehen Menschen für höhere Dichte in den suburbanen Raum. 	<ul style="list-style-type: none"> • New-Urbanism-Projekte scheitern oft an Details (z.B. Fehlplanungen im Einzelhandel). • Schön gestaltete Neighborhoods auf der grünen Wiese richten alleine noch nichts gegen Urban Sprawl aus. 	<ul style="list-style-type: none"> • Erforderlich: mehr T.O.D. und Umweltaspekt. • New Urbanism muss Urban Sprawl in allen Problemfeldern bekämpfen. <p style="text-align: right;">→</p>

Experte	Bedeutung von New Urbanism für die Stadtregion Portland	Positives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Negatives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Sonstiges und Zukunftsprognosen für New Urbanism
ARRINGTON, G.B. (früher im Planungsstab von Tri-Met)	<ul style="list-style-type: none"> • Bemerkenswert ist, dass Leute in Oregon in den suburbanen Raum ziehen, um hier in höherer Dichte zu wohnen. Hohe Dichte in Suburbs ist also möglich. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism kann mit guter Öffentlichkeitsarbeit dazu beitragen, die Wild-West-Mentalität (großes Haus, großes Auto, Anti-Haltung zur Verwaltung) abzuschwächen. • New Urbanism ist als Städtebaukonzept erfolgreich. 	<ul style="list-style-type: none"> • Öffentlichkeit verliert zu schnell das Gesamtkonzept des New Urbanism aus den Augen. Es ist leichter, ein <i>Greenfield Development</i> zu kritisieren, als sich mit dem komplexen Städtebaukonzept auseinanderzusetzen. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism muss verstärkt T.O.D. in den Mittelpunkt seiner Planungen stellen.
KADLUB, RUDY (Besitzer von Costa Pacific Homes)	<ul style="list-style-type: none"> • Öffentlichkeitsarbeit. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism vermarktet hohe Wohnraumdichten im suburbanen Raum. 	<ul style="list-style-type: none"> • Es werden zu schnelle Erfolge erwartet. • Es ist schwer, den New-Urbanism-Anforderungen gerecht zu werden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Menschen werden zukünftig viel öfters in dichten Neighborhoods im suburbanen Raum leben.
MEHAFFY, MIKE (Sales-Manager bei Pac Trust)	<ul style="list-style-type: none"> • Portland ist die Vorzeigestadt des New Urbanism. • Erfolg Portlands basiert aber auf eigenen Ideen und nicht unbedingt auf der Umsetzung der Charter of the New Urbanism. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism hat alte Neighborhoods wieder aufgewertet, da New Urbanisten alte Bebauungsmuster oft als Planungsgrundlage nehmen. • Hohe Bebauungsdichte im suburbanen Raum. 		<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism zeigt Alternativen zu CSD.

→

Experte	Bedeutung von New Urbanism für die Stadtregion Portland	Positives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Negatives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Sonstiges und Zukunftsprognosen für New Urbanism
BOILEAU, BOB (leitender Architekt des Town Center; FFA Design)	<ul style="list-style-type: none"> • Einfluss eher gering. • Umgekehrt: Einfluss, den Portland auf New Urbanism hat, ist größer. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism ist zu einem breiten Markt geworden. • Infill-Projekte verhindern weitere städtische Ausdehnung. • Infill-Projekte sind günstiger, da bereits vorhandene Infrastruktur genutzt werden kann. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ideen sind nicht neu. New Urbanism orientiert sich an alten Neighborhoods. • Häufig Fehlplanungen im Einzelhandelsbereich bei New-Urbanism-Projekten. • Gegenwärtig läuft New Urbanism Gefahr, sein Konzept dem Marktprinzip unterzuordnen 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism (z.B. Orenco Station) passt Planung/Architektur den heutigen gesellschaftlichen Strukturen an.
KÜHNE, OLIVER (Project Manager, LCA-Design, Portland)	<ul style="list-style-type: none"> • Gegenseitige positive Beeinflussung. • Insbesondere kann aber New Urbanism von Portland lernen, wie auf politischer Ebene stadtplanerische Ziele umgesetzt werden können. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gutes Regionalplanungskonzept. New Urbanism muss weg vom Neighborhood-Image. 	<ul style="list-style-type: none"> • Teilweise kulthafte Anwendung von New Urbanism. • New Urbanism funktioniert nur in Theorie. • Unflexibilität. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism ist erfolgreich, da in den USA mit „old fashioned“ etwas positives verbunden wird. Anders in Deutschland, wo gilt: modern = positiv. • Die beiden Führungspersonlichkeiten DUANY und CALTHORPE sind New Urbanism nicht immer zuträglich. Sie polarisieren.
BOLEN, GLEN (Senior Planner bei Fregonese Calthorpe Associates)	<ul style="list-style-type: none"> • Gegenseitige Beeinflussung vorhanden. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism als Städtebaukonzept auf regionaler Ebene. • Infill-Projekte. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism konzentriert sich zu sehr auf neotraditionalistische Architektur. • „Disney-World“-Oriented-Development. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism wird in den kommenden Jahren an Einfluss gewinnen. Problem: Der Begriff „New Urbanism“ ist schwammig und nicht geschützt. <p style="text-align: right;">→</p>

Experte	Bedeutung von New Urbanism für die Stadtregion Portland	Positives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Negatives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Sonstiges und Zukunftsprognosen für New Urbanism
SELTZER, ETHAN (Professor, Urban Studies and Planning, Portland State University)	<ul style="list-style-type: none"> Portland steht als Vorbild für New Urbanism erneut in der Öffentlichkeit. Allerdings führt dies zu neuen Bevölkerungszuwächsen. 	<ul style="list-style-type: none"> Umdenken bei Stadt- und Regionalplanern. „Mensch“ steht wieder im Mittelpunkt der Planung, nicht mehr automobilorientierte Planung <i>human scale.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> New Urbanism auf Neighborhood-Ebene hat keinen wesentlichen Einfluss auf Urban-Sprawl-Eindämmung Nur Neighborhoods für weiße wohlhabende Mittelschicht. <i>Community</i> ist nicht planbar. 	<ul style="list-style-type: none"> New Urbanism kann nur in Verbindung mit TOD, Shopping und anderen Alltagsfunktionen funktionieren. Gegenwärtig verspricht New Urbanism mehr als er realisieren kann.
ADLER, SY Professor, College for Urban and Public Affairs	<ul style="list-style-type: none"> DUANY steht Portland negativ gegenüber. Abgesehen von DUANY herrscht aber eine positive gegenseitige Beeinflussung. 	<ul style="list-style-type: none"> Gute Ideen als Regionalsplanungskonzept. Vernetzung vieler Teilbereiche. New Urbanism sieht Stadtregion als komplexes Gebilde. 	<ul style="list-style-type: none"> Die alte Frage bleibt ungelöst: Kann Design <i>community</i> beeinflussen? 	<ul style="list-style-type: none"> New Urbanism darf andere Urban-Sprawl-Problemfelder nicht aus dem Blick verlieren (soziale Ungleichheit, Umwelt etc.)
HARVEY, THOMAS (Geographie-Professor an der Portland State University)	<ul style="list-style-type: none"> Portland ist Vorbild für New Urbanism. 	<ul style="list-style-type: none"> New Urbanism hat Urban-Sprawl-Probleme thematisiert. New Urbanism hat „Old Urbanism“ wieder populär gemacht. Menschen ziehen wieder in alte Neighborhoods, da sie hier bereits finden, was New Urbanism erst noch bauen muss. New Urbanism hat dazu beigetragen, dass Dichte kein „schlechtes“ Wort mehr ist. 	<ul style="list-style-type: none"> New Urbanism verspricht mehr, als er halten kann. New Urbanism ist zu sehr auf schnelle Erfolge aus. Zu schnelle Planungen führen zu Fehlplanungen. Ideen des New Urbanism sind nicht wirklich „new“. 	<ul style="list-style-type: none"> Urban Sprawl muss sachlicher diskutiert werden. Nicht alle Urban-Sprawl-Erscheinungen sind negativ. Urbanität ist nicht planbar und wird es auch zukünftig nicht sein!

→

Experte	Bedeutung von New Urbanism für die Stadtregion Portland	Positives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Negatives am New Urbanism auf regionaler Ebene	Sonstiges und Zukunftsprognosen für New Urbanism
PODOBNIK, BRUCE (Soziologie-Professor am Lewis & Clark College Portland)	<ul style="list-style-type: none"> • Medienpräsenz. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism schafft neues Gemeinschaftsgefühl. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fraglich ist, ob Gemeinschaft planbar ist. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism bietet fremden Menschen die Möglichkeit, sich in Neighborhoods schneller kennenzulernen.
CHAPMAN, SCOTT (Sierra Club Oregon)	<ul style="list-style-type: none"> • New-Urbanism-Erfolge in Portland gehen auf die Metro-Vorgaben zurück. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gute Ergänzung zum Umweltschutz. Urban Sprawl wird aufgehalten. • Schutz von Freiflächen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kaum Developments unter baulich-ökologischen Gesichtspunkten. • Zu viele „Greenfield-Developments“ 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism zeigt Alternativen, muss aber verstärkt auf die anderen Problemfelder der Zersiedlung eingehen.
GRAGG, RANDY (Architekturjournalist beim “Oregonian”)	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism und Portland werden in einem Atemzug genannt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Alternative zu CSD. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism wird zu einem weiteren Segment des Immobilienmarktes. • Der Einfluss des New Urbanism wird überschätzt. 	<ul style="list-style-type: none"> • New Urbanism baut homogene Gemeinschaften, aber keine urbanen heterogenen.

Questionnaire for local residents of Riverside

1.	<input type="checkbox"/> female <input type="checkbox"/> male [your age: _____]	
2.	<i>In what year did you move to Riverside?:</i>	
3.	<i>Where did you live before you moved to Riverside?</i> <input type="checkbox"/> metropolitan area of Atlanta <input type="checkbox"/> outside the metropolitan area of Atlanta <input type="checkbox"/> elsewhere in Georgia <input type="checkbox"/> other State of the USA <input type="checkbox"/> outside the USA	
4.	<i>What type of place did you move from prior to moving to Riverside?</i> <input type="checkbox"/> downtown <input type="checkbox"/> suburb <input type="checkbox"/> village <input type="checkbox"/> small town	
5.	<i>Below are a number of statements that might be used to describe living in Riverside. Please indicate how strongly you agree or disagree with each of them. (1 =strongly disagree, 5 =strongly agree)</i>	
	1. Riverside has a nice ambience for leisure and recreation.....	1 2 3 4 5
	2. I can reach Downtown Atlanta conveniently by Transit.....	1 2 3 4 5
	3. I can live here anonymously without being bothered by my neighbors.....	1 2 3 4 5
	4. I have no problems purchasing daily needs in Riverside.....	1 2 3 4 5
	5. Riverside's town center is more friendly and open to communications than other town centers I know.....	1 2 3 4 5
	6. Riverside features a broad range of people of different ages.....	1 2 3 4 5
	different races.....	1 2 3 4 5
	different income.....	1 2 3 4 5
	7. I like the urban character/lifestyle of Riverside.....	1 2 3 4 5
	8. I do not use my car when shopping for daily needs.....	1 2 3 4 5
	9. There is a strong sense of community at Riverside.....	1 2 3 4 5
	10. The density of the buildings is too high.....	1 2 3 4 5
	11. Commuting to work takes less time since I live at Riverside.....	1 2 3 4 5
	12. Everyone who lives in Riverside knows and espouses the principles of the "New Urbanism".....	1 2 3 4 5
	13. Sometimes I think about leaving Riverside eventually.....	1 2 3 4 5
	14. There is too much public space at the expense of privacy.....	1 2 3 4 5
	15. I can reach Downtown Atlanta conveniently by car.....	1 2 3 4 5
	16. For leisure activities outside Riverside I always take the Transit.....	1 2 3 4 5
	17. In Riverside I meet and talk much more informally with my neighbors than in other municipalities.....	1 2 3 4 5
	18. Riverside offers enough opportunities for young people to spend their leisure.....	1 2 3 4 5
	19. Children can reach school easily on foot or by Transit.....	1 2 3 4 5
	20. The dwellers of Riverside constitute a very homogeneous group.....	1 2 3 4 5
6.	<i>What do you like most at your neighborhood?:</i>	
7.	<i>Where do you work?:</i> <input type="checkbox"/> I am retired (<i>please go on to Q.12</i>)	
8.	<i>What's your occupation?:</i>	
9.	<i>I go to work mainly by</i> <input type="checkbox"/> Transit <input type="checkbox"/> car <input type="checkbox"/> car-sharing <input type="checkbox"/> bike <input type="checkbox"/> walking	
10.	<i>Do you work at home?</i> <input type="checkbox"/> yes <input type="checkbox"/> no <input type="checkbox"/> sometimes (about how many days a week?:_____)	
11.	<i>To go to work I daily need</i> <input type="checkbox"/> about 5 min. <input type="checkbox"/> 5 – 30 min. <input type="checkbox"/> 30 – 60 min. <input type="checkbox"/> over 60 min. <input type="checkbox"/> I work at home	→

Lebenslauf

Persönliche Angaben

Name: Christoph Schemionek, Diplom-Geograph (Univ.)
Anschrift: Im Faller 7
D – 55499 Riesweiler
Tel.: ++ 49 - (0)6761 - 3797
e-mail: christoph.schemionek@gmx.de
Internet: <http://www.geographie.uni-wuerzburg.de>
Geboren: am 08.10.1976 in Mainz
Staatsangehörigkeit: deutsch

Berufliche Tätigkeit

seit 08/2002 Doktorand und wissenschaftlicher Mitarbeiter, Universität Würzburg,
Geographisches Institut, Lehrstuhl III – Wirtschaftsgeographie;
Thema der Dissertation: „New Urbanism in US-amerikanischen
Stadtregionen. – Ein effektives Planungskonzept gegen Urban Sprawl?“

Ausbildung

07/2002 Diplom, Geographie, Bayerische Julius-Maximilians-Universität
Würzburg; Nebenfächer: Geologie, Soziologie
Thema der Diplomarbeit: „Orenco Station – ‚Smart Growth‘ in der
Metropolitan Area Portland, Oregon“
07/1999 Vordiplom, Geographie, Universität Würzburg
07/1996 – 04/1997 Grundwehrdienst, „Eurokorps“ in Straßburg, Frankreich
06/1996 Abitur
07/1987 – 06/1996 Herzog-Johann-Gymnasium, Simmern
07/1983 – 07/1987 Grundschule Riesweiler

Forschungsaktivitäten (Deutschland, USA)

02 – 05/2004 Forschungsaufenthalt in Washington, D.C.: Library of Congress;
Teilnahme an der Jahreskonferenz der „American Planning
Association“ (APA)
06/2003 Forschungsstipendium des John-F.-Kennedy-Instituts zur
Literaturrecherche in den Bibliotheken der FU Berlin
04/2003 Graduiertenförderung der Bayerischen Amerika Akademie, München
(Reisekosten- und Literaturzuschuss)
03/2003 – 03/2005 Graduiertenstipendium des Landes Bayerns zur Förderung des
wissenschaftlichen Nachwuchses

- 02 – 04/2003 Forschungsaufenthalte in Washington, D.C.; Atlanta, Georgia; San Francisco, Kalifornien, und Portland, Oregon, im Rahmen der Dissertation
- 11 – 12/2002 Forschungsaufenthalt in Denver, Colorado, im Rahmen der Dissertation
- 11/2002 – 04/2003 USA-Reisestipendium des Deutschen Akademischen Austauschdienstes (DAAD)
- 08 – 10/2001 Forschungsaufenthalt in Portland, Oregon, im Rahmen der Diplomarbeit

Weitere Auslandsaufenthalte

- 09/2004 – 01/2005 Bogotá, Kolumbien; Spanisch-Sprachkurs am „Canadian College“; Praktikum am IGAC

Praktika

- 10 – 12/2004 Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), Bogotá, Kolumbien, und Gesellschaft für technische Zusammenarbeit (GTZ) (Mitarbeit am Dezentralisierungsprogramm)
- 04/2001 Industrie- und Handelskammer Würzburg-Schweinfurt
- 02 – 03/2001 Klett-Perthes Geographie Verlag, Gotha
- 04/2000 Rheinland-pfälzisches Landesamt für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht, Oppenheim
- 03 – 04/2000 Ministerium für Umwelt und Forsten von Rheinland-Pfalz, Mainz

Engagement

- seit 07/2004 1. Vorsitzender „Alumni Geographie Würzburg, e.V.“
- 10/1997 – 07/2002 Aktive Mitarbeit in der Fachschaft Geographie (07/1998 – 07/1999: gewählter Vertreter)
- 11/2000 – 05/2001 Organisation und Durchführung der multimedialen Diashow „Oben links in Nordamerika“ im Rahmen der Geographischen Gesellschaft Würzburg (GGW)
- 11/1999 – 07/2001 Nachhilfelehrer für Deutschförderkurse im Studienseminar Julianum, Würzburg
- 11/1998 – 05/2000 Freier Mitarbeiter bei der „Main Post“, Würzburg
- 10/1994 – 04/1997 1. Vorsitzender des „Stamm Raugrafen Simmern, e.V.“ im Bund der Pfadfinderinnen und Pfadfinder (BdP)

Sprachen

- Deutsch: Muttersprache
- Englisch: fließend (in Wort und Schrift)
- Französisch: Grundkenntnisse
- Latein: Großes Latinum
- Spanisch: gute Kenntnisse (Fortgeschrittene II)

Ehrenwörtliche Erklärung

Hiermit erkläre ich, dass ich die vorliegende Dissertation selbständig verfasst und keine anderen als die von mir angegebenen Quellen und Hilfsmittel verwendet habe.

Würzburg, 01.07.2005

Christoph Schemionek