

Axel BORSDORF

Schlaraffenland oder Niemandsland.

Suburbanisierung – ein problematischer Boom?

Einleitung

„Kriegserklärung“ an Wien – so betitelte *Die Presse*, eine der großen österreichischen Tageszeitungen, ihren Bericht über die wachsende Anzahl von modernen Gewerbeparks und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Verdichtungsraum um die Bundeshauptstadt (*Die Presse*, 20.6.05, S.1). Die Abwanderung von Betrieben und Bevölkerung und das daraus entstehende Konkurrenzverhältnis zwischen Wien und den angrenzenden Gemeinden sind – wie in allen westlichen Großstadtregionen – kein neues Phänomen.

Seit Jahrzehnten findet Städtewachstum nicht mehr in den Kernstädten statt, sondern in den Außenzonen. Im Rahmen dieses Prozesses werden heute nicht mehr – wie noch zu Beginn der so genannten "Suburbanisierung" – nur Wohnfunktionen von der Innenstadt an den Stadtrand verlagert. Längst hat die zentripetale Funktionswanderung auch den sekundären Sektor, insbesondere aber den hochrangigen tertiären und quartären Wirtschaftssektor erfasst. In den städtischen Randzonen entstehen Einkaufszentren, Büroquartiere und Industrieparks, und viele Bewohner von Randgemeinden großer Städte suchen die Kernstadtbereiche – einstmals Areale höchster "Zentralität" – nur noch selten auf. Sie arbeiten, versorgen, bilden und erholen sich innerhalb der Randzonen der Städte. Diese Zonen sind nicht mehr als "suburban" zu bezeichnen. Als strukturstarke Standorte treten „periphere“ Funktionseinheiten in Konkurrenz zu den traditionellen Einrichtungen, woraus eine Schwächung der gewachsenen, durch ein Kern-Rand-Gefälle gekennzeichneten Siedlungsstrukturen resultiert. Die traditionellen räumlichen, wirtschaftlichen und sozialen Beziehungen und Abhängigkeiten zwischen Stadt und Land verlieren ihre Gültigkeit.

Begriffe

Mit einer Vielzahl an Begriffen haben Forscher versucht, die neuen funktionalen und physiognomischen Raumeinheiten am Rand europäischer Städte zu kennzeichnen. Neben dem Begriff Suburbanisierung sind es Begriffe wie Peripherie, Stadtumland, Stadtrand, „Outskirts“, periurbaner Raum, Urban Sprawl, Stadtland, urbanscape, Netzstadt, Patchwork-Stadt und nicht

zuletzt der laut Prieb (2001: 7–8) „terminologische shooting star“ der letzten Jahre, der Begriff *Zwischenstadt*, der auf Sieverts (1999) zurückgeht. Neuerlich macht ihm ein weiterer, aus Amerika übernommener Terminus, die *Postsuburbia* Konkurrenz (Kling et al. 1991, Phleps 2006), ein Begriff, der inzwischen gut eingeführt ist.

Im amerikanischen Diskurs finden wir dennoch die meisten und vielfältigsten Bezeichnungen für die die neuen metropolitanen Regionen (multinucleated metropolitan region). Alan A. Loomis (1999) listet für die neuen Raumeinheiten am Rande amerikanischer Städte insgesamt mehr als 50 Grundbegriffe auf. Diese Bezeichnungen bieten sich für die Analyse und Charakterisierung der Randzonen direkt an. Es befinden sich hier zunächst Begriffe, die auf die räumlich-funktionalen Charakteristika – auf das Verhältnis zwischen Kernstadt und Randzonen sowie auf die die neuen Qualitäten von Randzonen – hinweisen, wie z.B. Ausdrücke Suburban Cities, Suburban Downtowns, Urban Cores, Edge Cities, Outer Cities, Outtown, Centerless Cities, Peripheral Cities, Perimeter Cities, Antipolis. Auf die Vermischung städtischer und ländlicher Phänomene und neue Qualitäten dieser Räume zwischen Stadt und Land weisen Begriffe wie Urban Villages, Middle Landscapes, Semi Cities hin. Der Begriff Urban Villages ruft dabei das Howards-Konzept der Gartenstadt (Howard 1902) in Erinnerung.

Mehrere Begriffe bringen soziokulturelle Charakteristiken der neuen Raumeinheiten zum Ausdruck. Der beinahe poetische Begriff *City Of Realms* deutet auf das Reichum der Randzonen hin; wo wohlhabende Bevölkerungsschichten wohnen und sich florierende Industrien, Dienstleistungsunternehmen und exklusive *shopping malls* befinden. Im Deutschen ist hierfür der Begriff *Speckgürtel* geprägt worden. Ist dies ein Schlaraffenland für die dort lebenden Bürger? In erster Linie freuen sich wohl die Bürgermeister über die Einnahmen aus den Gewerbe- bzw. Kommunalsteuern. Die Randzonen sind gewiss Orte, in denen die neuesten Technologien, Industrien und Dienstleistungen angesiedelt sind: Satellite Sprawl, Technoburbia, Silicon Landscapes und Service Cities.

Die Randzonen entwickeln sich sehr dynamisch. In diesem zukunftssträchtigen Raum entsteht stets etwas Neues: New Cities (britisch New Towns), Tomorrowland, Growth Corridors. Die Mobilität spielt dabei eine wichtige Rolle: Mobility Cities. Der Ausdruck McUrbia ist ein Inbegriff für die kulturellen Verhaltensmuster und Essgewohnheiten der jungen Generation, die gerne die neuen Freizeit-, Einkaufs- und Unterhaltungszentren am Stadtrand (Mega Centers) frequentiert. Der „fetzige“ Ausdruck „pepperoni-pizza cities“ für „multi-nucleated metropolitan regions“ deutet auf die einer belegten Pizza ähnliche Fragmentstruktur der neuen Kulturlandschaften.

Diese Vielzahl der Begriffe in den USA, verglichen mit den zwar auch zahlreichen, im Vergleich jedoch weniger vielfältigen Termini im deutschsprachigen Raum ist ein Hinweis auf die räumlich, quantitativ und qualitativ unterschiedlichen Stadien und Qualitäten dieser Stadtentwicklungsprozesse in Nordamerika und Europa, auf ihre unterschiedliche Wahrnehmung durch die Gesellschaft und durch die Forschung. Eine unkritische Übernahme der für amerikanische Entwicklungen geschaffenen Terminologie wird daher als problematisch angesehen (Burdack/Herfert 1998). Für Prieb (2001: 7–8) bleibt z.B. die Frage offen, ob und in welchem Ausmaß die „Amerikanisierung unserer Siedlungsstruktur“ stattfinden wird. Kann man die Randzonen österreichischer Städte bereits als „Edge Cities“ bezeichnen? Diese Frage muss noch verneint werden, wenn man der Definition von Garreau (1991) folgt. Dennoch: Ein wichtiges Kennzeichen der nordamerikanischen Entwicklung kann im Wiener Umland bereits beobachtet werden: Edge-City-typisch sprießen dort junge, neue Unternehmen aus dem Boden. Die Suburbanisierung war dagegen noch durch Betriebsverlagerungen aus der Kernstadt in die Randzonen charakterisiert. Die Größenordnungen nordamerikanischer Edge Cities werden freilich noch lange nicht erreicht. Diese weisen mindestens 465.000m² Bürofläche, 56.000m² Einzelhandelsfläche und 24.000 Arbeitsplätze auf, wobei die vorgehaltenen Arbeitsplätze die Zahl der am Ort wohnenden Personen übersteigen. Die zwei Gebäudekomplexe des neuen Büroparks in Brunn am Gebirge – Campus21 – haben z.B. nur eine Fläche von 51.500 m², in die nicht nur die Büros, sondern auch Archive, Geschäfte, Gastronomie, Werkstätten, Ausstellungsräume und Parkdecks eingeschlossen sind. Andererseits übertrifft die GLA (General Lead Area) der Vösendorfer Shopping City Süd die Vorgabe der Edge-City Definition bereits.

Wie auch viele andere auch ist Prieb der Meinung, dass Europa und Deutschland noch ein gutes Stück von nordamerikanischen Raummustern entfernt seien. „Anders als in den Randzonen vieler amerikanischer Städte, hat schon die klassische Suburbanisierung nicht auf einer freien Fläche stattgefunden, sondern hat die bestehenden Siedlungen überformt, zumindest teilweise aber auch deren Individualität erhalten. Dadurch ist der suburbane Raum in den europäischen Städten viel differenzierter strukturiert und weist ein breites Spektrum selbstbewusster Kommunen auf, deren Schicksal allerdings – und das halte ich für entscheidend – eng mit demjenigen der Kernstädte verknüpft ist“ (Prieb 2001: 7-8).

Vom Stadt-Land-Kontinuum zum rurbanen Archipel

Die vielfältigen Bezeichnungen sind auch ein Hinweis darauf, dass die Kulturlandschaften in den städtischen Randgebieten in ihrer Komplexität sehr schwer erfassbar sind, unter anderem auch deswegen, weil sie sich in einem permanenten, intensiven Umwandlungsprozess befinden.

Während viele der nordamerikanischen Termini eine eher positive Bewertung dieser Entwicklungen vermitteln, werden die veränderten Qualitäten in den Randzonen europäischer Städte – die dort die vorhandenen räumlichen Strukturen und Lebenswelten überlappen und verdrängen – immer noch als problematisch angesehen. Diese Entwicklungen werden oft als Verlust an Lebenswelten, aber auch an der Lebensqualität empfunden. Der Raum zwischen Stadt und Land – früher als „Umland“ der Städte bezeichnet – bleibt für viele daher nur schwer verständlich. Es ist ein neuer „rurbaner Raum“ entstanden. Die Vermischung des Städtischen und des Ländlichen – der Einfamilienhaussiedlungen mit den Shopping Malls und alten Dorfkernen, Autobahnen und Alleen, Gewerbe- bzw. Büroparks und landwirtschaftlichen Flächen, Golfanlagen und Weingärten, Villen und Bauernhöfen, von Flughafen und Bahnstationen, Bade- und Ziegelteichen, grasenden Kühen und jugendlichen Skatern, Erlebnisparks und Schutzgebieten, inszenierten Wohnwelten und Authentizität – dies alles ist nicht durchschaubar und wird daher als chaotisch empfunden. Es verwundert kaum, dass diesem Phänomen daher auch unter Zugrundelegung chaostheoretischer Ansätze (Frankhauser 2003) nachgegangen wird. Scheinbares Chaos, Unübersichtlichkeit, Mischstrukturen und Unausgewogenheit prägen die Kulturlandschaft in den Randzonen und verursachen bei manchen Zeitgenossen schieres Unbehagen. Der schon alte Begriff vom „urban sprawl“ bringt diese Wucherungen am Ortsrand treffend zum Ausdruck. Im Laufe der Zeit hat diese Bezeichnung eine negative Konnotation erfahren und wird daher heute in der ernsthaften Diskussion immer weniger verwendet.

Im Zuge dieser Entwicklungen verschwindet der alte Land-Stadt-Gegensatz (die sog. „Dichotomie“) immer mehr. Sie wurde bereits im Zuge des Industrialisierungsprozesses gegen Ende des 19. Jahrhunderts und im Zuge der suburbanen Entwicklungen des 20. Jahrhunderts durch das sogenannte Stadt-Land-Kontinuum, also einen fließenden Übergang von Stadt zum Land abgelöst. Dieses gravitative Agglomerationsmuster fand Ausdruck in den Modellen der Stadtregion (Boustedt 1954) und des Verdichtungsraums. In verschiedenen Planungsmodellen, etwa dem der Regionalstadt oder der Fingerstadt (Jorgensen 2002) wurde versucht, die ausufernden Städte in einen Organismus zu verwandeln, in dem die Hauptausfallstraßen bzw. die Linien des Öffentlichen Personennahverkehrs die pulsierenden Hauptadern bildeten. Bald schon genügten diese Modelle nicht mehr, um die komplexen und verschiedenartigen Strukturen und Entwicklungen in den Städten der Erde abzubilden. Abb. 1 zeigt verschiedene Strukturmodelle der Stadt.

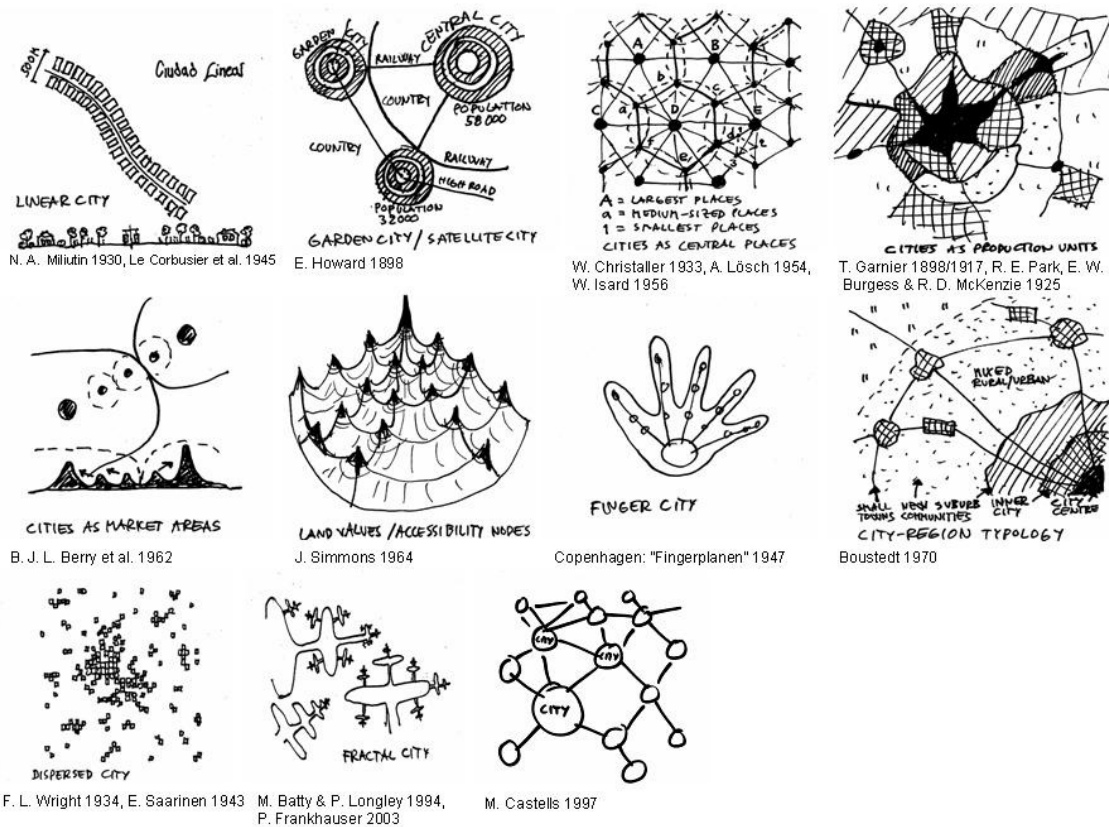


Abb1: Strukturmodelle der Stadt (nach Lahti 2004, verändert)

Aus alledem folgt, dass der Siedlungsraum bislang mehr aus der Perspektive der Stadt wahrgenommen wurde. Dies belegt schon die Tatsache, dass es in den letzten Jahrzehnten zwar eine ganze Reihe von Lehrbüchern zur Stadtgeographie gab, aber – von einer Ausnahme abgesehen (Borsdorf/Zehner 2005) aber keine neue Siedlungsgeographie. Mit dem Bedeutungsverlust der Städte im regionalen Kontext verliert eine solche Sichtweise an Erkenntniskraft. Es ist daher an der Zeit, den Siedlungsraum in seiner Gesamtheit zu betrachten, in denen die Städte nicht mehr „Kontinente“ bilden, sondern „Archipele“.

Dennoch darf der Blick auf die Städte nicht vernachlässigt werden. Anders als im regionalen Kontext verzeichnen manche Städte im globalen Kontext einen erheblichen Bedeutungsgewinn. Dies ist eine Folge der Globalisierung. Sie führt zwangsläufig zur Relevanzminderung regionaler Strukturen. Im weltweiten Maßstab dagegen bilden sich World Cities (Taylor 2002) heraus, die nach Bedeutungsklassen gegliedert werden können und ihre je spezifische Rolle in Weltwirtschaft und Weltssystem einnehmen. Das Paradoxon „regionaler Bedeutungsverlust – globaler Bedeutungsgewinn der Städte“ ist ein Kennzeichen des 21. Jahrhunderts.

Der neue strukturelle und funktionale Wandel scheint ebenso umwälzend zu sein, wie die „urbane Revolution“ des 19. Jahrhunderts, als in Europa die ursprüngliche Dichotomie von Stadt und Land („Bürger und Bauer scheidet die Mauer“), die die kompakte, von Mauern begrenzte Stadt hervorgebracht hat, aufgelöst wurde und sich die Städte in ihr Umland auszudehnen begannen. Es entstand das Stadt-Land-Kontinuum, das den Stadtraum als klar hierarchisch strukturiertes, in seiner Bedeutung vom Kern zum Rand abnehmendes Gebilde strukturierte.

Der Stadtkern nahm alle wichtigen zentralen Funktionen auf (Handel, Dienstleistung), der Citymantel noch einige spezialisierte Aufgaben des Handels und der Industrie, während der Außenring suburbaner Wohnviertel nahezu ausschließlich dem Wohnen gewidmet war. Diese Viertel entleerten sich an jedem Werktag-Vormittag und hinterließen allenfalls die „Grünen Witwen“, die dort mit Kochen und Kindererziehung beschäftigt waren. Suburbia hatte in dieser Konzeption die klare Funktion eines als „Schlafstadt“ fungierenden Komplementärtraums für den Stadtkern, mit dem es durch starke Berufs-, Einkaufs- und Freizeitpendlerströme verbunden war. In den 1960er und 1970er Jahren sprach man von den „grünen Witwen“, die dort lebten und am Abend auf die heimkehrenden berufstätigen Männer warteten.

So wie sich das Gesellschaftsmodell einer Familie, in der der Mann einer Erwerbstätigkeit nachgeht, und sich die Frau Heim und Herd widmet, seit rund drei Jahrzehnten zunehmend überlebt hat, so hat sich auch die Stadtstruktur verändert. Bereits das Ordnungsmodell der „Regionalstadt“, das an Punkten dezentralisierter Konzentration Funktionen des Stadtkerns an die Haltestellen des S- und U-Bahnverkehrs lokalisierte, brachte eine gewisse Aufwertung der Suburbia. Aber erst als die Massenmotorisierung allen Sozialschichten freie Mobilität bescherte und sich die Frauen immer neue Berufsfelder eroberten, hatte sich die „Schlafstadt“ mit ihren „Grünen Witwen“ endgültig überlebt.

In den ehemals suburbanen Räumen, aber auch jenseits des alten urbanen Perimeters entstanden nun neue Strukturen, und dies nicht nur im Wohnbau. Der Handel entdeckte die „grüne Wiese“ als attraktiven Standort für flächenexpansive Einheiten: Einkaufszentren, Malls und nichtintegrierte Fachmarkttagglomerationen schossen aus dem Boden. Ein attraktives Angebot, gute Erreichbarkeit, kostenlose Parkplätze und die unbeschränkte Mobilität der Kunden begründeten die Erfolgsgeschichte der Konsumtempel am Stadtrand.

Aber auch Dienstleistungen zogen an den Stadtrand, wo Bürocities, Universitäten und andere Bildungseinrichtungen, Kliniken, ja selbst Stadtverwaltungen neue Infrastrukturen schufen. In modernen Businessparks schließlich können sich Handels-, Dienstleistungs- und Industrie-

Funktionen verbinden. Internationale Flughäfen wurden teilweise zum Kristallisationspunkt neuer Funktionen und wandelten ihr einstiges Gesicht als pure Luft-Bahnhöfe: Hotels und Logistikfirmen waren die ersten, die sich dort ansiedelten, ihnen folgten internationale Dienstleister, dann wurden Malls errichtet und heute wandern auch Freizeitfunktionen in Flugplatznähe.

Damit ist eine weitere Dimension räumlicher Entwicklung am (einstigen) Stadtrand angesprochen: Längst ist er nicht mehr ausschließlich „grüne Lunge“ der Stadt und der Aktionsraum für so genannte „stille Erholung“. Discotheken und Nachtclubs gehören eher noch zu den traditionellen Infrastrukturen dieses Raumes, neu sind Sport- und Freizeitzentren, Golfplätze, Country Clubs, Cross Country Arenen.

Schließlich ist auch die Kultur zunehmend „stadtflüchtig“ und siedelt sich mit Kulturinitiativen, Kunsthäusern, Theatern und Saison-Events in den Außenzonen der Städte an. Fast hat man den Eindruck, dass die Avantgarde heute an diesen neuen Standorten zu finden ist, dass dort die Trends gesetzt werden, denen zu folgen die Einrichtungen des Stadtkerns Mühe haben.

Von der Suburbia zur Postsuburbia

In Deutschland hat Thomas Sieverts (1999) für die neu entstandenen Raumgebilde den Begriff „Zwischenstadt“ geprägt, die er als „zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land“ definiert. Priebis (2001) verwendet den Begriff „Postsuburbia“, indem er nordamerikanischen Autoren folgt (Kling et al.1991), in der Schweiz fanden Baccini/Oswald (1999) den Terminus „Netzstadt“ und Eisinger/Schneider (2003) „urbanscape“ oder „Stadtland“, in Frankreich Piron/Dubois-Taine (1998) „ville émergente“. Bereits vor einem Vierteljahrhundert beobachtete Moewes (1980) diese neue Struktur und nannte sie „Stadt-Land-Verbund“. Abb. 2 modelliert die neue Struktur dieses Stadt-Land-Verbundes. Die Pfeile symbolisieren hierbei die Intensität der Pendlerverflechtungen.

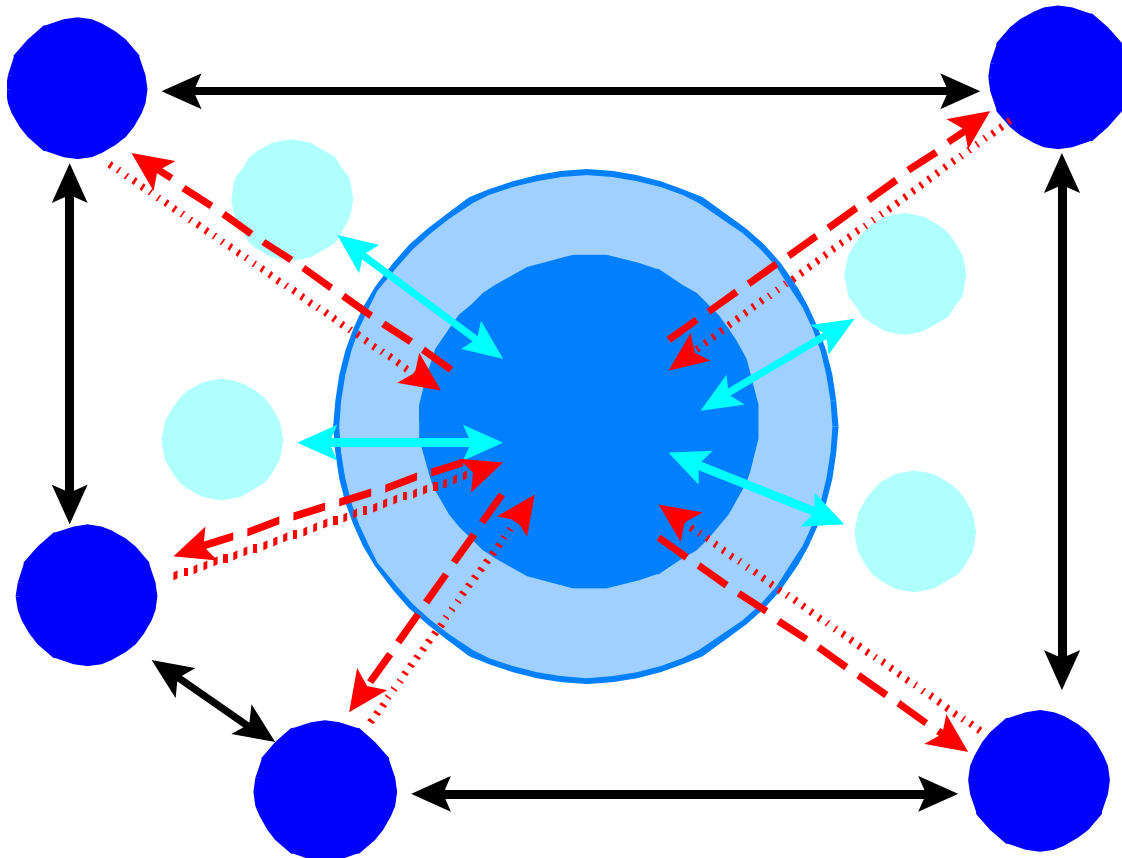


Abb. 2: Modell der postmodernen Stadtlandschaft (nach Borsdorf 2004a)

Es muss festgehalten werden, dass erstmals stadträumliche Entwicklungen global ausgeprägt sind. Der Wandel von Suburbia zu Postsuburbia hat die meisten großen Städte der Welt erfasst. Zwar spiegeln sich in deren Grundstruktur noch immer die traditionellen Muster ihrer jeweiligen Kulturräume, doch unterliegen die modernen Wachstumsprozesse den gleichen Mechanismen und bringen ähnliche Formen und Strukturen hervor, wie auch in Europa.

Um „Postsuburbia“ zu verstehen, ist es notwendig, sich zuvor mit der Suburbia zu beschäftigen. Die Entstehung suburbaner Viertel in Europa hatte verschiedene Ursachen. Zunächst begann als einfacher Wachstumsprozess, als im 19. Jahrhundert die hemmenden Stadtmauern geschliffen wurden und die Bevölkerungsexplosion, verbunden mit Landflucht für ein rapides Wachstum der Stadtbevölkerung sorgte. Im Vergleich zur Altstadt brachten die neuen Viertel keine Verbesserung der Lebensqualität: Trostlose Reihenhaussiedlungen in Großbritannien, Mietskasernen mit überbauten Hinterhöfen auf dem Kontinent waren die ersten Erscheinungsformen, mit denen sich die ersten Formen der Stadterweiterung, aus dem sich die Suburbia entwickelte, präsentierten. Dies änderte sich jedoch teilweise mit Beginn des 20. Jahrhunderts, als die „garden city of tomorrow“, konzipiert von Ebenezer Howard (1902) in England und – unter anderen ideologischen

Prämissen – von Theodor Fritsch in Deutschland suburbane Wohneinheiten recht attraktiv machte. Die Ideen des Bauhauses, mit denen sich viele moderne Architekten verbunden fühlten, verbesserten die funktionale Wohnqualität, und neue Bautechnologien (vor allem die Fertigteil und Betonbauweise) machten Bungalows und Eigentumswohnungen – auch in Folge der Einkommensentwicklung – für weite Bevölkerungsschichten erschwinglich. Seit den 1960er Jahren wurde daher die Phase der Wohnbedarfsdeckung von der Phase der Wohnbedarfsweckung abgelöst. Wohnillustrierte (in Deutschland: Schöner Wohnen,) trugen dazu bei, neue Wohnbedürfnisse zu wecken.

Seither wurde der Umzug in die Vororte oft durch das Motiv des Wohnens im Grünen und in einer offenen, ruhigen und reinen Atmosphäre angeregt. Die relativ niedrigen Baulandpreise an der Peripherie und der oft gute Anschluss an den Öffentlichen Personennahverkehr (ein Ergebnis des Planungsmodells der Regionalstadt, erleichterten die Erfüllung des Traums vom Leben in der Natur. Zumeist waren die neuen Suburbs von jungen Familien mit mittlerem Einkommen bewohnt, wobei die Erwerbstätigen tagsüber in die Zentren und Industriegebiete pendelten.

Im Laufe der Zeit wurden die Nachteile dieser Raumstruktur immer deutlicher. Die monotone Architektur in Verbindung mit geringwertigen Baumaterialien (hellhörige Betonbauplatten), sterile Parkanlagen und der Mangel an Infrastruktur ließen psychische Probleme nicht nur bei den „Grünen Witwen“ entstehen, sondern auch bei der Jugend. Vandalismus, Drogenprobleme und nicht selten die Flucht in innerstädtische Problemzonen („Die Kinder vom Bahnhof Zoo“) waren signifikante Indikatoren der „Unwirtlichkeit unserer Städte“, wie es Mitscherlich (1970) ausdrückte.

Was ist nun das Neue in der Entwicklung am Stadtrand, das es rechtfertigt, einen neuen Begriff einzuführen? Der wachsende Wohlstand, der wachsende Bedarf an individuellem Wohnraum und die Knappheit innerstädtischer Wohnflächen und die bei stagnierendem Bevölkerungswachstum steigende Konkurrenz der Gemeinden um Einwohner veränderten das Funktionsgefüge von Stadt und Umland. Unter den heutigen Bewohnern der Außenviertel finden sich Singles, kinderlose Paare, Pensionäre – und dies aller Sozialschichten. Neben Einfamilienhäusern stehen Appartement-Häuser.

Erstaunlich ist, dass sich auch die Richtung der Pendlerströme geändert hat: Waren früher frühmorgens die Nahverkehrszüge in Richtung Zentrum voll, in Gegenrichtung jedoch leer, sind sie heute in beiden Richtungen ähnlich besetzt. Zahlen aus Wien belegen dies: Nur 12% der Erwerbstätigen pendeln von den Randgemeinden in die Stadtgemeinde ein, dagegen pendeln 20% der Stadtbevölkerung in die Gemeinden außerhalb der Verwaltungseinheit Wien.

Charakteristika	Suburbia	Postsuburbia
Impuls	Bevölkerungswachstum, urban sprawl	Migration aus dem Süden und dem Osten in die Kernstädte, Mobilitätszunahme
Bedingungen	Nachfrage nach Wohnfläche, industrielle Vorfertigung, niedrige Baukosten, Erreichbarkeit mit dem ÖPNV	Ökonomische und politische Transformation, kulturelle Globalisierung, Diversität der Lebensstile, Segregation, Polarisierung, post-fordistische Flexibilisierung, Deregulierung, Zunahme der Individualmobilität.
Image	Leben in der Natur, Flucht vor Lärm und Luftverschmutzung	Lebensstil, Postmodernes Leben, Sportlichkeit, Freizeitorientierung
Infrastruktur	Nur Basisinfrastruktur, wenig Beschäftigungsmöglichkeiten am Wohnort	Ausgebaute und spezialisierte Einkaufs- und Freizeitinfrastruktur, Arbeitsmöglichkeiten
Gestaltung	Genormte Architektur und Grünflächen	Diversität der Architektur und der Grünflächen
Akteure	Junge Familien, Mittel- und Unterschicht	Alle Sozialschichten, Investoren, Geschäftsleute, Sport- und Freizeitinteressierte
Resultate	„Betonklötze“, Plattenbauten, Schlafstädte, Grüne Witwen, Monotonie, Monofunktionalität	Soziale, ökonomische und räumliche Fragmentierung, Multifunktionalität, Umstrukturierung des ländlichen Raumes, Rückgang der Zentralität in den Kernstädten
Funktion	Komplementärfunktionen zum Zentrum (Wohnfunktion)	Neue Raumkategorie mit städtischen und ländlichen Funktionen

Tab. 1: Vergleich von Suburbia und Postsuburbia

Ursache dafür ist, das an der Peripherie immer mehr Arbeitsplätze entstanden sind. Einkaufszentren und Malls, Fachmarkttagglomerationen und Messezentren haben sich angesiedelt, hochrangige Dienstleistungsunternehmen ihren Firmensitz dorthin verlegt, Einrichtungen des Bildungs- und Gesundheitssektors sind entstanden. Damit aber haben die Außenviertel der Städte ihre einstige Komplementärfunktion zum Stadtzentrum verloren, sie haben

selbst Zentralität gewonnen. Die Menschen leben in Postsuburbia, sie versorgen sich und arbeiten dort, sie verbringen schließlich auch ihre Freizeit dort.

Eine große Vielfalt von architektonischen Stilrichtungen und ein neues Verständnis für ökologisches Wohnen und ökologische Gartengestaltung haben die frühere Tristesse von Architektur und öffentlichem Grün abgelöst. Das gewachsene, vielfältige Angebot an Freizeiteinrichtungen macht die früher übliche Fahrt „ins Grüne“ am Wochenende überflüssig (zum Vergleich von Suburbia und Postsuburbia siehe Tab. 1). Die Peripherie bietet die Möglichkeit zum Ausleben pluraler Lebensstile, zum Ausüben verschiedener Trendsportarten, zur attraktiven Versorgung in Kombination mit Erlebnisinhalten, und zur Arbeit in attraktiven Arbeitsplätzen.

Weitere Impulse für die Dynamik von Postsuburbia kamen durch die Nachfrage nach Wohnraum in den Stadtzentren durch Migranten. Dies motivierte viele traditionelle Kernstadtbewohner zur Übersiedlung in die Randbezirke, sowohl im positiven als auch im negativen Sinn.

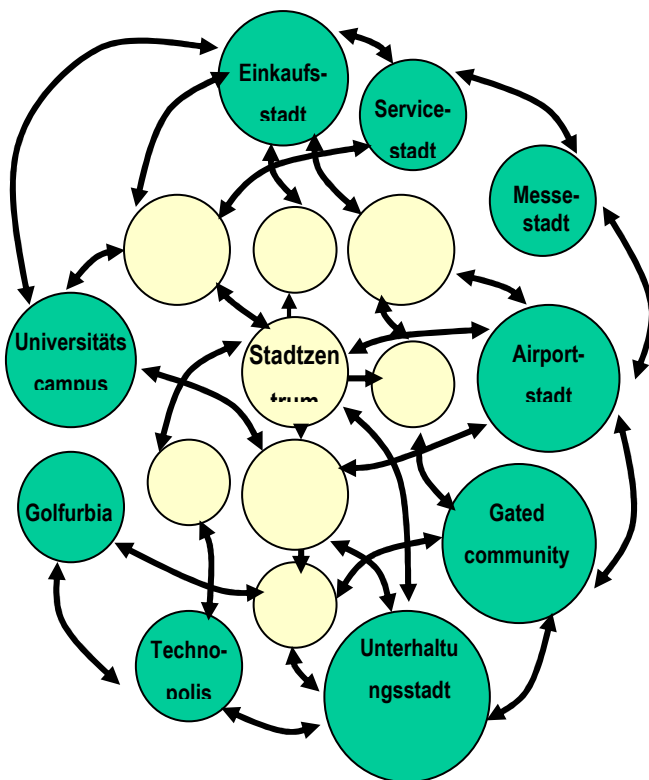


Abb. 3: Der urbane Archipel (nach Kunzmann 2001, stark verändert).

Freilich entstanden keine „Clones“ der Stadtzentren. Vielmehr ist eine gewisse funktionale Spezialisierung unter den Randgemeinden zu beobachten: Die eine konzentriert sich auf hochrangige Handelseinrichtungen, die andere auf Businessparks mit Dienstleistungsbetrieben, die dritte auf den Bildungssektor, andere beherbergen das Messezentrum, den Flughafen,

Privatuniversitäten, Kliniken. Es ist ein regelrechtes rurbanes Archipel entstanden, untereinander verbunden durch Straßen und virtuelle Kommunikationsströme (Abb. 3).

Es ist wichtig zu betonen, dass diese Strukturen nicht aufgrund von klaren Konzeptionen oder Planungen entstanden sind. Sie sind vielmehr unbeabsichtigte Ergebnisse einer Umwälzung des gesellschaftlichen, politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Systems, wobei die Entstehung eben durch diese „Wende“ noch erleichtert wurde: Mit dem Rückzug des Staates aus der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Verantwortung ging die Deregulierung einher, so dass Planung und Raumordnung an Wertigkeit verloren. Unter politischer und ökonomischer Perspektive wird diese Veränderung „Transformation“ genannt, wobei die Hinwendung zu neoliberalen Modellen und der Durchbruch der Globalisierung gemeint sind.

Ebenso gerechtfertigt scheint es jedoch zu sein, von einer Zeitenwende zu sprechen, nämlich von der Moderne oder Spätmoderne zur Postmoderne (Wood 2003, Watson/Gibson 1995, Soja 2007, Borsdorf 2004a). Viele der Eigenschaften, die gemeinhin der Postmoderne zugeschrieben werden (vgl. Borsdorf 2006), treffen auch für Postsuburbia zu.

Einige der frühen Arbeiten zum Phänomen Postsuburbia sind bereits zitiert worden (Moewes 1985, Kling et al. 1991, Priebis 2001, Sieverts 1999, Baccini/Oswald 1998, Piron/Dubois-Taine 1998, Soja 2007, Eisinger/Schneider 2003, Borsdorf 2004a-d). Damit ist die Literatur bei weitem nicht erschöpft.

In der überaus vielfältigen Forschungslandschaft zum Thema können vier Hauptstränge unterschieden werden. Ein großer Teil der Forscher widmet sich der Analyse des Phänomens und versucht, die neuen Strukturen analytisch oder generalisierend modellhaft zu fassen. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang die Arbeiten von Borsdorf 2004a, Burdack/Herfert 1998, Brake et al. 2001, Kling et al. 1991, Wood 2003, Watson/Gibson 1995. Eine gute Übersicht erhält man durch die Sammelbände von Borsdorf/Zembri 2004 und Burdack et al. 2005.

Ein zweiter Forschungsstrang widmet sich der Untersuchung der Dynamik und der Einflussfaktoren, insbesondere auch im ökonomischen Bereich. Hier sind die Arbeiten von Krätke 1991 und Moulaert/Syngedouw 1990 zu nennen, ebenso der Sammelband von Franzen/Halleux 2004.

Government und Governance sind wichtige Fragen in den komplex gewordenen Raumgebilden von Urbia und Postsuburbia. Ihnen ist der Sammelband von McEldowney (2004) gewidmet. Im weiteren Sinn beinhaltet dieses Thema ein weites Feld von Anwendungsaspekten in Planung und

Raumordnung. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang die Arbeiten von Aring 1999, 2001, Baccini/Oswald 1999, Priebis 2001, Weichhart 2005.

Schließlich stehen Fragen der Methodik und ggf. auch Theoriebildung an. Sie werden von Burdack 2005, Borsdorf et al 2004 aufgegriffen. Burdack unterscheidet auf methodologischem Gebiet die funktionalistische, die strukturalistische und die kulturräumliche Perspektive. Der funktionalistische Ansatz greift auf Vorstellungen der Chicagoer Schule der Stadtökologie zurück und basiert letztlich auf ökonomischen Gleichgewichtsmodellen. Konkurrenzen um räumliche und soziale Positionen (van den Berg 1999), aber auch Bodenrentenmodelle (Häussermann 1997) führen hierbei zu veränderten Raumstrukturen. Im Unterschied dazu gehen die strukturalistischen Ansätze von Ungleichgewichtsannahmen aus. Raumstrukturen sind demzufolge nicht das Ergebnis quasi „natürlicher“ Marktprozesse, sondern Resultat gesellschaftlicher Konflikte (Harvey 1985). Die kulturräumliche Perspektive wendete sich ursprünglich gegen die These der globalen Vereinheitlichung und betont die kulturräumsspezifischen urbanen Entwicklungen. Heute werden die Veränderungen in allen Kontinenten jedoch zunehmend auch unter dem Gesichtspunkt der Globalisierung gesehen (Borsdorf/Hidalgo 2005).

Trotz der Vielfalt von Untersuchungen fehlten bis 2004 vergleichende Studien. Dieses Desiderat ist mit der Publikation der Ergebnisse zweier großer Projekte zunächst für Europa kompensiert worden: Das von Joachim Burdack u.a. geleitete DFG Projekt zu europäischen metropolitanen Peripherien untersuchte in Form von Einzelstudien die Städte Berlin, Budapest, Madrid, Moskau, Paris, Randstad-Holland und widmete sich hierbei auch neuen ökonomischen Polen und Restrukturierungspolen. In einem knappen Resümee wurden die Ergebnisse miteinander verglichen (Burdack et al. 2005).

In den USA hat sich nach dem Buch von Garreau (1991) der Begriff „edge city“ für neue Zentren in mittlerer (ab 50 km) Entfernung von den Kernstädten durchgesetzt. Edge Cities sind nur bedingt mit den post-suburbanen Nuklei zu vergleichen, die sind in Europa herausbilden und unterscheiden sich vor allem durch ihre größere Distanz von den Kernstädten und ihre Dimensionen. Ein oft zitiertes Beispiel ist Tysons Corner in Virginia, Es liegt außerhalb von Washington, D.C. an der Kreuzung zweier Hauptverkehrsadern, der Interstate 66 und Virginia 267. Heute ist Tysons Corner mit seinem Tysons Corner Center, über 3400 Hotelbetten, mehr als 100.000 Arbeitsplätzen und mehr als 2,3 Mio. m² Büroflächen der größte Büro- und Einzelhandelskomplex an der US-amerikanischen Ostküste südlich von New York. Dennoch hat Tysons Corner keine eigene Stadtverwaltung, es gehört größtenteils zu Fairfax County.

In Europa gibt es keine Zentren, die die eingangs genannten Merkmale der Edge City erfüllen. In einer Studie hat Phleps (2003, Phleps et al. 2006) dies nachgewiesen, in dem er drei Zentren, die zumindest einige Merkmale erfüllen (Croydon bei London, Getafe bei Madrid und Noisyle-Grand bei Paris), untersuchte. Im Unterschied zu den nordamerikanischen Edge Cities sind diese weniger durch ihre ökonomische als vielmehr durch ihre soziale und politische Dynamik gekennzeichnet. Sie sind administrativ eigenständig und haben auch eine längere städtische Tradition und sind weniger spontan entstanden als ihre US-amerikanischen Gegenstücke.

Die semiotische Dimension

Ein wirklich neues und für das Neue auch symbolhaftes Element postsuburbaner Raumstrukturen sind jene Einheiten, die ohne Rücksicht auf ihre Umwelt in ihrer schieren Größe und ihrer solitären Form in nahezu präpotenter Weise auf sich aufmerksam machen, die aber keine wirkliche räumliche Verankerung aufweisen. Sie könnten ebenso gut an anderer Stelle der Stadt sich befinden, dort „gelandet“ sein. Wenn diese Metapher ausgebaut wird, könnten solche Einheiten auch als „Ufo“ bezeichnet werden, als „unidentifizierte Flugobjekte“, die von irgendwo her kommend für eine Zeit irgendwo gelandet sind (Schuhmacher & Koch 2004). Solche Ufos sind die Einkaufstempel neuer Art (Malls), die Bürohochhaustürme großer Unternehmen (z.B. Palmers im Süden von Wien), die per Einfahrtstor bewachten Business- und Technologieparks und viele andere. Wie Ufos sind sie kann ihre Verweildauer durchaus kurz sein, im Falle der Malls wird bereits bei der Planung die Lebensdauer berechnet, selten beträgt diese mehr als 20 Jahre. Ufos sind aber durchaus landmarks im Raumgefüge und in aller Regel stehen sie mit ihren Funktionen (Versorgung, Konsum, Verwaltung, Unternehmensleitung) mit dem traditionellen Stadtzentrum im Wettbewerb.

Zwei Beispiele mögen die in diesen Ufos verwendete Zeichensprache zu deuten. Die westlich von Innsbruck lokalisierte Mall „Cyta“ sendet bereits mit ihrem Namen das Signal aus, dass hier eine neue „City“ entstanden ist. Die Nähe zu Italienisch città, Französisch cité, Spanisch ciudad ist durchaus gewollt: Cyta präsentiert sich selbstbewusst als Alternative oder neue Spielart des mittelalterlich-frühneuzeitlichen Stadtzentrums: Attraktive Geschäfte, schöne Schaufenster, gute Restaurants, breite Straßen zum Flanieren, aber auch Dienstleistungen (Post, Friseur, Bank) – alle Funktionen, die bislang und nach Christaller (1933) als „zentral“ galten, sind in der Cyta in weiter Ferne vom alten Stadtzentrum angeordnet.

In der alten Stadt war der Marktplatz das Zentrum. In der Cyta wird dieser durch einen runden, ufo-artig von einer Glaskuppel überdeckten Platz ersetzt, der von drei Stockwerken

amphitheater-ähnlich einsehbar für allerhand Spektakel dient: Modeschauen, Miss-Wahlen, Karaoke-Wettbewerbe, aber auch mal ein Handwerker- oder Künstlermarkt und ähnliche „events“ lösen sich ab und locken Konsumenten an.



Abb. 4: Madrid Xanadú (Quelle: Werbeprospekt Xanadú, 2004)

Noch deutlicher wird der semiotische Gehalt der Formensprache in dem südlich von Madrid angelegten Einkaufstempel „Madrid Xanadú“ (Abb. 4, vgl. auch Borsdorf 2004c). Mit 184.000 m² Fläche, davon 135.000 m² Verkaufsfläche ist er fast vier Mal größer als die Cyta. Den Besuchern stehen neben 220 Ladengeschäften 15 Kinos und 30 Restaurants offen, darüber hinaus bietet Xanadú eine Indoor-Go-Cart Arena, eine High-Tech Bowling Anlage und eine 240 m lange und 100 m breite Skipiste unter Dach, ganzjährig künstlich klimatisiert und beschneit. Xanadú steht vielleicht am eindrucksvollsten für die postmoderne Ablösung des alten, modernen und sehr rationalen Versorgungsverhaltens mit seiner Kosten- und Zeitoptimierung durch das postmoderne Konsumverhalten, bei dem Kosten und Zeit an Bedeutung verlieren, der Erlebnischarakter betont wird und vieles bereits am Angebotsort konsumiert wird, vor allem aber Zeit.

Mit welchen Formen spricht Xanadú die Konsumenten an? Zunächst fallen die sechs Eingangstore auf. Die ganze Anlage ist wie eine mittelalterliche Stadt geschlossen, die auf zwei Ebenen versetzten Eingänge (drei auf der oberen, drei auf der unteren Ebene der in einen künstlichen Hang gebetteten Anlage) sind mit Turmtorsen versehen und haben große, über dem eigentlichen Tor angebrachte Schilder, die an die Falltore des Mittelalters erinnern, aber mit ihrem

postmodernen Design so verfremdet sind, dass sie „fancy“ wirken, zugleich aber den Assoziationsmechanismus mit „Stadt“ im traditionellen Sinn nicht verlieren. Die Brücke zur Postmoderne schlägt das ovale und transparente Kuppeldach über dem Unterhaltungsbereich, das an ein Ufo erinnert. Wie eine Startrampe für das Riesenraumschiff ist dann die Skiarena angeordnet. Im Innern fühlt man sich in einen Stadtpark versetzt, bis man bemerkt, dass der ganze Wald mit seinen Riesenbäumen und alle Pflanzen aus Plastik bestehen. Sie wurden eigens in den USA für diese Mall angefertigt.

Es ist eine komplett künstliche Welt, auf die sich der Besucher einlässt, und in gewisser Weise bleiben auch die Erlebnisse virtuell: Das Walderlebnis, das Bergerlebnis am Skihang und das Stadterlebnis *intra mures*. Nur das dort ausgegebene Geld und die verbrachte Zeit bleiben Realität.

Resümee

Die Hochglanzfassade der neuen Postsuburbia im Speckgürtel unserer europäischen Städte, im Niemandsland zwischen Stadt und Land führt zur Frage, ob hier ein neues Schlaraffenland entstanden ist. Alles, was das Herz begehrt, Waren, Unterhaltung, Dienste, Grünanlagen, all das ist dort. Aber anders als im Schlaraffenland hat dies alles seinen Preis. Den, den die Kunden zu bezahlen haben, auch auch den, den die Gesellschaft und die Umwelt bezahlen müssen. Freiflächenverbrauch, Bodenversiegelung, erhöhte Emissionen sind Folgen für die Umwelt, Infrastrukturkosten, Verkehrsbelastung, Erhöhung der Bodenpreise im Umland, der Verlust von traditioneller Kulturlandschaft und die drohende Verödung von Innenstädten nach dem Muster des *urban blight* in Nordamerika sind Konsequenzen für die Gesellschaft. Bei Fortschreiten des Freiflächenverbrauchs könnte aber auch die Vision von Andexlinger et al. (2005) Wirklichkeit werden: Demnach wären in wenigen Jahrzehnten alle Freiflächen im Dauersiedlungsraum (er macht in Tirol nur 13% der Gesamtfläche aus) überbaut, die letzten ländlichen Gemeinden in eine neue „Tirol City“ aufgegangen, die eine einzige, große Metropolitanregion mit Downtown, Lower East Side, Little Munich, North-, South- und West-Park, Shopping Cities und „Super Arenas“ wäre (alle Begriffe aus Andexlinger et al. 2005).

Ob es so weit kommt, wissen wir nicht. Aber das Rad lässt sich nicht zurückdrehen. Die Globalisierung, deren unmittelbare Folge die geschilderten Phänomene sind, ist offenbar ein unaufhaltsamer Prozess. Er birgt Risiken, die zu Gefahren werden können. Sie können aber – wenn sie rechtzeitig erkannt werden und die Politik darauf in angemessener Weise reagiert, auch zu Chancen werden. Der verbesserte Schutz nicht nur der Umwelt, sondern auch des kulturellen

Erbes unserer ländlichen Regionen, die Neubelebung der Innenstädte und die Schaffung von Arbeitsplätzen und attraktiven Wohnungen und Häusern in Kernstadtnähe könnten solche Antworten sein.

Literatur:

- ANDEXLINGER, W. et al. 2005: Tyrol City. Innsbruck: YEAN.
- ARING, J. 1999: *Suburbia – Postsuburbia – Zwischenstadt. Die jüngere Wohnsiedlungsentwicklung im Umland der großen Städte Westdeutschlands und Folgerungen für die regionale Planung und Steuerung*. Arbeitsmaterial für Raumforschung und Landesplanung 262. Hannover.
- ARING, J. 2001: Postsuburbia – Herausforderungen für stadtrregionales Management. In: AG der Regionalverbände in Ballungsräumen und Kommunalverband Großraum Hannover (eds.): *Postsuburbia – Herausforderungen für stadtrregionales Management. Beiträge zur regionalen Entwicklung* 90, Hannover, S. 115-124.
- BACCINI, P. & F. OSWALD (Hg.): *Netzstadt. Transdisziplinäre Methoden zum Umbau urbaner Systeme*. Zürich.
- BECKER, J. 1996: Geographie in der Postmoderne? Zur Kritik postmodernen Denkens in Stadtforschung und Geographie. *Potsdamer Geographische Forschungen* 12. Potsdam.
- BENOIT, M. 1978: *Semiotik der gebauten Umwelt*. Düsseldorf.
- BORSODORF, A. 2003: Desde la dicotomía a la unión campo-ciudad. From dichotomy to the union city-countryside. In: Luzón, J.L., J. Vila & F. Rubio: *La delimitación del Área Metropolitana de Barcelona aplicando el método NUREC. Barcelona's Metropolitan Area delimitation by the NUREC method*. Barcelona, S. 11-18.
- BORSODORF, A. 2004a: On the way to post-suburbia? Changing structures in the outskirts of European cities. In: BORSODORF, A. & P. ZEMBRI (Hg.), 2004: *Structures. European Cities: Insights on Outskirts*. Paris, S. 7-30.
- BORSODORF, A. 2004b: Innsbruck: From city to cyta? Outskirt development as an indicator of spatial, economic and social development. In: DUBOIS-TAINE, G. (Hg.): *From Helsinki to Nicosia. Eleven case studies & synthesis*. European Cities. Insights on Outskirts. Paris, S. 75-96.
- BORSODORF, A. 2004c: Commercial areas in the outskirts of European cities. Locations and structures. In: BORSODORF, A. & P. ZEMBRI (Hg.), 2004: *Structures. European Cities: Insights on Outskirts*. Paris. S. 129-148.
- BORSODORF, A. 2004d: Wenn Stadt „geformter Geist“ ist, wofür steht dann Postsuburbia? Spurenlesen im ruralen Raum. In: BORSODORF, A. & V. MAYER (Hg.), 2004: *Konvergenz und Divergenz der Kulturen in den Randzonen der Städte*. Beiträge der Sektion 3.7. Internationale Konferenz Das Verbindende der Kulturen. Schriftenreihe Wohnwesen Umland Wien 2, Wien, S. 17-25.
- BORSODORF, A. 2005: Introduction: Évolutions postsuburbaines en Europe et dans le Nouveau Monde. *Revue de Géographie de l'Est* 45, 3-4, S. 125-132.
- BORSODORF, A. 2006a: Land-Stadt Entwicklung in den Alpen: Dorf oder Metropolis? In: Psenner, R. & R. Lackner (ed.): *Die Alpen im Jahr 2020. Alpine Space – Man and Environment* 1. Innsbruck: Innsbruck University Press, S. 83-92.
- BORSODORF, A. 2006b: Geographische Gesellschaften in der Postmoderne. In: Kretschmer, I. & G. Fasching (Hg.): *Österreich in der Welt, die Welt in Österreich. Chronik der Österreichischen Geographischen Gesellschaft 150 Jahre*. Wien, S. 425-437.

- BORSDDORF, A. & W. SALET 2007: Spatial reconfiguration and problems of governance in urban regions of Europe. *Belgeo* 1, S. 3-14.
- BORSDDORF, A., S. CRIVELLI, C. DEMETRIOU, P. FRANKHAUSER, P. GIOVANNINI, A.-J. KLASANDER, M. KOCH, M. SCHUMACHER & P. ZEMBRI 2004: Parallels and differences in the outskirts of European cities. A methodological reflection and a comparative matrix. In: Borsdorf, A. & P. Zembri (Hg.): *Structures. European Cities: Insights on Outskirts*. Paris, S. 169-181
- BORSDDORF, A. & R. HIDALGO 2005: Städtebauliche Megaprojekte im Umland lateinamerikanischer Städte – eine Antithese zur Stadt? *Geographische Rundschau* 57, 10, S. 30-38.
- BORSDDORF, A. & G. SCHÖFFTHALER, 2000: Erzeugen Einkaufszentren Verkehr? Eine Bewertung des Einkaufsverkehrs am Beispiel nicht-integrierter Einkaufszentren im Großraum Innsbruck. *Erdkunde* 132, 2000, 2, S. 148-156.
- BORSDDORF, A. & K. ZEHNER, 2005: Siedlungsgeographie. In: Schenk, W. & K. Schliephake (eds.): *Allgemeine Anthropogeographie*. (=Perthes Geographie Kolleg) Gotha, Stuttgart, S. 265-332.
- BORSDDORF, A. & P. ZEMBRI (Hg.) 2004: *Structures. European Cities – Insights on Outskirts*. Paris.
- BOUSTEDT, O. 1954: *Beiträge zum Problem der Suburbanisierung*. Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Hannover.
- BOUSTEDT, O. 1954: *Grundriss der empirischen Regionalforschung*. Hannover.
- BRAKE, K., J.S. DANGSCHAT & G. HERFERT (Hg.) 2001: *Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen*. Opladen.
- BURDACK, J., 2001: Die städtische Peripherie zwischen „suburbanen“ und „postsuburbanen“ Entwicklungen. *Berichte zur deutschen Landeskunde* 75, 2/3, pp. 188-196.
- BURDACK, J. 2005: Die metropolitane Peripherie zwischen suburbanen und postsuburbanen Entwicklungen. In: Burdack, J., G. Herfert & R. Rudolph (Hg.): *Europäische metropolitane Peripherien*. Beiträge zur Regionalen Geographie 61, Leipzig.
- BURDACK, J. & G. HERFERT, 1998: Neue Entwicklungen an der Peripherie europäischer Großstädte. *Europa Regional* 6, 2, S. 26-44.
- BURDACK, J., G. HERFERT & R. RUDOLPH (Hg.) 2005: *Europäische metropolitane Peripherien*. Beiträge zur Regionalen Geographie 61. Leipzig.
- CHRISTALLER, W. 1933. *Die zentralen Orte in Süddeutschland*. Jena.
- DEZERT, B., 1991: Les nouvelles formes d'activité économique périurbaine. In: Dézert, B., A. Metton & J. Steinberg (Hg.): *La périurbanisation en France*. Paris.
- DOLLEN, B.V.D., 1983: Standrandphänomene. *Die Erde* 114, S. 69-71.
- DUBOIS-TAINE, G. (Hg.) 2004: *From Helsinki to Nicosia. Eleven Case Studies & Synthesis. European Cities – Insights on Outskirts*. Paris.
- EISINGER, A. & M. SCHNEIDER (Hg.) 2003: *Stadtland Schweiz. Untersuchungen und Fallstudien zur räumlichen Struktur und Entwicklung in der Schweiz*. Basel, Boston, Berlin.
- HÄUSSERMANN, H. 1997: Von der kapitalistischen zur sozialistischen Stadt. In: Kovács, Z. & R. Wiesner (Hg.): *Prozesse und Perspektiven der Stadtentwicklung in Ostmitteleuropa*. Münchner Geographische Hefte 76, Passau, S. 21-31.
- FOOT, M. 2000: The urban periphery, myth and reality. Milan 1950-1990. *Cities* 4, 1, S. 7-26.
- FRANKHAUSER, P. 2003: La „ville fractale“ et la fractalité des villes. In: Borsdorf, A. & C. Parnreiter (Hg.): *International Research on Metropolises. Milestones and Frontiers*. ISR-Forschungsberichte 29, Wien.
- FRANZÉN, M. & J.-M. HALLEUX (Hg.) 2004: *Dynamics. European Cities – Insights on Outskirts*. Paris.
- GARREAU, J. 1991: *Edge City: Life on the New Frontier*. New York: Doubleday.
- HARVEY, D. 1985: *The Urbanization of Capital*. Oxford.

- HATZFELD, U. 2001: Freizeitsuburbanisierung. – Löst sich die Freizeit aus der Stadt? In: Brake, K., J.S. Dangschat & G. Herfert (Hg.), 2001: *Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen*. Opladen, S. 81-95.
- HÄUSSERMANN, H. 1997: Von der sozialistischen zur kapitalistischen Stadt. *Münchener Geographische Hefte* 76, S. 21-32.
- HESSE, M., 2001: Mobilität und Verkehr in (Post)Suburbia. Ein Ausblick. *RaumPlanung* 95, S. 65-69.
- HOWARD, E. 1902: *Garden Cities of To-Morrow*. London.
- JORGENSEN, J. 2004: Copenhagen – Evolution of the finger structure. In: Dubois-Taine, G. (Hg.) 2004: *From Helsinki to Nicosia. Eleven Case Studies & Synthesis – Insights on Outskirts*. Paris, S. 187-198.
- KIRBY, A., 2003: City and Country. *Cities* 20, 2, S. 75-76.
- KLING, R., S. OLIN & M. POSTER (Hg.) 1991: *The emergence of Postsuburbia: An Introduction. Postsuburban California: the Transformation of Postwar Orange County since World War II*. Berkely, Los Angeles, Oxford.
- KRAKOVER, S. & A. BORSODORF 2000: Spatial Dynamics of Urban Expansion. The Case of Innsbruck, Austria. *Die Erde* 131, 2, S. 120-161
- KRÄTKE, S. 1991: *Strukturwandel der Städte. Städtisches System und Grundstücksmarkt in der postfordistischen Ära*. Frankfurt/M.
- KUNZMANN, K.K. 2001: Welche Zukünfte für Suburbia? Acht Inseln im Archipel der Stadtregion. In: Brake, K., J.S. Dangschat & G. Herfert (Hg.): *Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen*. Opladen, S. 213-221.
- LAHTI, P. 2004: Traditional and new models explaining urban and regional form and change. In: Borsdorf, A. & P. Zembri (Hg.): *Structures. European Cities – Insights on Outskirts*. Paris, S. 31-48.
- LOOMIS, A., 1999. *Urban Nomenclature*. <http://www.deliriousla.net/essays/1999-nomenclature.htm>.
- LYOTARD, J.F. 1979: *La conditione postmoderne. Rapport sur le savoir*. Paris.
- MCELDOWNEY, M. (Hg.) 2004: *Governance. European Cities – Insights on Outskirts*. Paris.
- MITSCHERLICH, A. 1970: *Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden*. Frankfurt/M.
- MOEWES, W. 1980: *Grundfragen der Lebensraumgestaltung: Raum und Mensch, Prognose, offene Planung und Leitbild*. Berlin.
- MOULAERT, F. & E. SWYNGEDOUW 1990: Regionale Entwicklung und die Geographie flexibler Produktionssysteme. Theoretische Auseinandersetzungen und empirische Belege aus West-Europa und den USA. In: Borst, U. et al (Hg.): *Das neue Gesicht der Städte*. Basel, S. 89-108.
- PÉRON, R., 2001: The political management of change in urban retailing. In: *International Journal of Urban and Regional Research* 25, 4, pp. 847-878.
- PIRON, O. & G. DUBOIS-TAINE, 1998 : *La Ville émergente. Constats pour renouveler les lignes d'action publiques*. Paris.
- PHLEPS, N.A. 2003: Edge urban geographies: Notes form the margins of Europe's Capital Cities. *Urban Studies* 40, 9: 1725-1749.
- PHLEPS, N.A., N. PARSONS, A. DOELING & D. BALLE 2006: *Post-Suburban Europe: Planning Politics at the Margins of Europe's Capital Cities*. Basingstoke.
- PRIEBES, A. 2001: Postsuburbia – Herausforderungen für stadtrregionales Management. In: AG der Regionalverbände in Ballungsräumen und Kommunalverband Großraum Hannover (eds.): *Postsuburbia – Herausforderungen für stadtrregionales Management. Beiträge zur regionalen Entwicklung* 90, Hannover, S. 7-11.
- SCHULER, M., M. PERLIK & N. PASCHE 2004: *Nicht-städtisch, rural oder peripher – wo steht der ländliche Raum heute?* ARE, Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

- SCHUMACHER, M. & M. KOCH, 2004: Mapping the unmapped, seeing the unseen. In: BORSODORF, A. & P. ZEMBRI (Hg.): *European Cities: Insights on Outskirts. Structures*, Paris, S. 47-76.
- SIEVERTS, T., 1997: *Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*. Bauwelt Fundamente 113. Braunschweig, Wiesbaden.
- SHORT, J.R. 1996: *The Urban Order*. Cambridge (Mass.), Oxford.
- SOJA, E.W., 2000: *Postmetropolis*. Oxford.
- TAYLOR, P. J. 2003: Generating data for research on cities in globalization. In: Borsdorf, A. & C. Parnreiter: *International Research on Metropolises. Milestones and Frontiers*. ISR-Forschungsberichte 29. Wien, S. 29-42.
- VAN DEN BERG, L. 1999: The urban life cycle and the role of a market-oriented revitalization policy in Western Europe. In: Summers, A., P.C. Cheshire & L. Senn (Hg.): *Urban Change in the United States and Western Europe*. Washington D.C., S. 539-558.
- WATSON, S. & K. GIBSON (Hg.) 1995: *Postmodern Cities and Spaces*. Oxford.
- WEICHHART, P. 2005: Zukunftsaufgabe Kooperation. In: Stöckl, W. (Hg.): *Metropolis versus Peripherie. Die Herausforderung Kooperation*. EUREGIO Regionalkonferenz 2005, Wien, S. 3-7.
- WOOD, G., 2003: Die postmoderne Stadt: Neue Formen der Urbanität im Übergang vom zweiten ins dritte Jahrtausend. In: GEBHARDT, H, P. REUBER & G. WOLKERSDORFER (eds.): *Kulturgeographie. Aktuelle Ansätze und Entwicklungen*. Heidelberg, Berlin, pp. 131-147.

Autor

Prof. Dr. Axel Borsdorf
Universität Innsbruck
Institut für Geographie
Innrain 52, A-6020 Innsbruck
Tel. +43-512-507-5400 & 5401, Fax...2895

<http://www.uibk.ac.at/geographie>

<http://www.uibk.ac.at/diamont>

&

Österreichische Akademie der Wissenschaften
Institut für Gebirgsforschung: Mensch & Umwelt (IGF)
ICT Technologiepark, Technikerstr. 21a
A-6020 Innsbruck
Tel. +43-512-507-4940 & 4941

<http://www.oeaw.ac.at/igf>

<http://www.galpis.at>