



Wohnbebauung in Kelsterbach in der Nähe des S-Bahnhofs. Foto: Lena Knacker.

Vor und Hinter der Stadtgrenze

Nachhaltiger und bestandsorientierter Städtebau für den suburbanen Raum

Both Sides of the City

Sustainable and Conservationist Development for Suburban Areas

Uwe Altrock, Lena Knacker, Arvid Krüger

Keywords: Bestandsentwicklung; Flächensparen; Transformation; Einfamilienhausgebiete

Stock development; saving space; transformation; single-family house areas

Abstract

Steigender Überbauungsgrad, Flächennutzungskonflikte, wachsende Verkehrsbelastung sowie der Generationenwechsel im Eigenheim führen zu einem zunehmenden Veränderungsdruck auch in suburbanen Siedlungsstrukturen (BMVBS 2013; Hesse et al. 2016). Nur mit Neubau kommt man nicht (mehr) weiter. Wenn aber in Suburbia Maßnahmen zur nachhaltigen Bestandsentwicklung und suffizienten Flächennutzung erforderlich werden, bedarf es einer lokalen Governance, die ursprünglich für innerstädtische Räume entwickelte Stadterneuerungslogiken auf den suburbanen Raum adaptiert. Der Artikel zeigt anhand des derzeitigen Forschungsstandes und der Fallbeispiele Kelsterbach und Wandlitz die Notwendigkeit der Verknüpfung verschiedener Handlungsfelder kommunaler Stadtentwicklungspolitik – Wohnen, Stadterneuerung, Bauleitplanung – und die Möglichkeiten einer solchen bestandsorientierten Stadtentwicklungsplanung in Zeiten der Klimaanpassung auf.

Increasing building density, land use conflicts, growing traffic congestion and generational change in home ownership are leading to increasing pressure for change in suburban settlement structures as well (BMVBS 2013; Hesse et al. 2016). New construction alone is no longer enough. However, if measures for sustainable portfolio development and sufficient land use are required in suburbia, local governance is needed that adapts the urban renewal logic originally developed for inner-city areas to the suburban area. On the basis of the current state of research and the case studies of Kelsterbach and Wandlitz, the article shows the necessity of linking different fields of action in municipal urban development policy – housing, urban renewal, urban land-use planning – and the possibilities of such a stock-oriented urban development planning in times of climate adaptation.

Uwe Altrock, Prof. Dr., Fachgebiet Stadterneuerung und Planungstheorie, Universität Kassel.

Uwe Altrock, Prof. Dr., Department of Urban Regeneration and Planning Theory, University of Kassel.

Lena Knacker, Fachgebiet Stadterneuerung und Planungstheorie, Universität Kassel.

Lena Knacker, Department of Urban Regeneration and Planning Theory, University of Kassel.

Arvid Krüger, Dr. Fachgebiet Stadterneuerung und Planungstheorie, Universität Kassel.

Arvid Krüger, Dr., Department of Urban Regeneration and Planning Theory, University of Kassel.

Bestandsentwicklung und Flächensparen im Suburbanen

Gegenwärtig stehen Kommunen vor vielfältigen Transformationsherausforderungen. Der demografische und Klimawandel erfordern nachhaltige Strategien für eine zukunftsfähige und bestandsorientierte Stadtentwicklung. Ein wichtiger Baustein ist dabei die Begrenzung der Flächeninanspruchnahme (30-Hektar-Ziel).

Die veränderten Rahmenbedingungen wirken sich nicht nur auf Kernstädte oder ländliche Räume aus. Fast die Hälfte der deutschen Bevölkerung lebt in suburbanen Räumen und seit den 2020er Jahren nimmt die Siedlungstätigkeit im Umfeld der Großstädte erneut zu (Siedentop 2024). Zudem zeigt sich die Relevanz suburbaner Räume, auch aufgrund ihrer zentralen infrastrukturellen, sozialen und wirtschaftlichen Bedeutung für die Zentren, seit einigen Jahren in der verstärkten Forschung zur Suburbanisierung (Altrock et al. 2024, Menzl 2006, Phelps et al. 2023). Suburbane Räume an den Rändern der Großstädte stehen zunehmend unter Veränderungsdruck und sind mit den Aufgaben der Bestandsentwicklung und des Flächensparens konfrontiert (BMVBS 2013; Hesse et al. 2016). Neben den weit verbreiteten Einfamilienhausgebieten und Großsiedlungen finden sich dort auch Gewerbe- und Industriegebiete, großflächiger Einzelhandel und Grünräume. Der steigende Überbauungsgrad, Flächennutzungskonflikte, eine zunehmende Verkehrsbelastung sowie der Generationenwechsel im Eigenheim stellen wachsende Herausforderungen dar (BMVBS 2013; Siedentop 2024).

Da der Wachstumsdruck derzeit inkrementalistisch abgearbeitet wird und angesichts der Herausforderungen (siehe weiter unten) wäre ein integrierter Ansatz nötig. Dieser sollte das gesamte Quartiersspektrum in Suburbia betrachten und Stadterneuerung, Wohnungswesen und Stadt-Umland-Planung mit den Nachhaltigkeitszielen verzahnen. In der Mehrebenenverwaltung werden diese Themen häufig fragmentiert bearbeitet, vor allem aufgrund mangelnder Ressourcen und politischer Opportunitäten in kleinen und mittelgroßen Kommunen.

Integrierte Ansätze in kommunalen Stadtentwicklungspolitiken suburbaner Gemeinden stellen ein emerging pattern dar, das unterschiedliche Maßstabsebenen (Quartier und Region), Planungsansätze (Stadterneuerung und Regionalentwicklung) sowie sektorale Infrastrukturen (Mobilität und Soziokultur) zusammendenkt.

Die vielerorts anstehende Aufwertung der Bahnverbindung in die Metropole ist ein typischer Anlass (siehe unten).

Der Artikel beschreibt zunächst meist fragmentierte Planungsherausforderungen einer nachhaltigen Entwicklung. Diese werden mit dem demografischen Wandel und dem Flächensparen kontextualisiert, mit dem Fokus auf Einfamilienhausgebiete. Lösungsansätze verbleiben dabei bewusst auf der Quartiersebene und bauen auf Traditionen der Stadterneuerung auf. Abschließend werden zwei suburbane Gemeinden aus dem Berliner und

Frankfurter Raum als Beispiele für das *emerging pattern* vorgestellt. Gerade verkehrliche Veränderungen sind dabei Anlass des Transformationsbedarfs, der nachstehend umrissen wird. Beide Gemeinden zeigen beispielhaft auf, welche Herausforderungen und Entwicklungsansätze bestehen, die jedoch auch zwangsläufig mit Konflikten verbunden sind.

Ansatzpunkte einer nachhaltigen Entwicklung

Kommunale Handlungsansätze befassen sich mit der Anpassung von Einfamilienhausgebieten der 1960/70er Jahre (Krause 2014; Krämer und Simon-Philipp 2015; Hohn und Utku 2015; StMUV 2015). Handlungsoptionen umfassen die Qualifizierung für neue Zielgruppen, die Stabilisierung für die alternde Bevölkerung oder grundlegende baulich-funktionale Umstrukturierungen (Krämer und Simon-Philipp 2015). Wohnungsmarktbeobachtungen bilden dabei eine wichtige Grundlage für die Vermarktung oder planungsrechtliche Anpassungen an geänderte Bedarfe (Krause 2014). Die Revitalisierung von Einfamilienhausgebieten setzt auf neue Wohnformen, Wohnumfeldverbesserungen, die Förderung sozialer Teilhabe und Innenentwicklung durch Wohn- und Flächenmanagement, um monofunktionale Quartiere für unterschiedliche Zielgruppen und Lebensstile attraktiv zu gestalten (Hohn und Utku 2015; StMUV 2015). Gebäudebezogene Ansätze umfassen Grundrissänderungen, energetische Nachrüstung und Nachverdichtung (Wüstenrot Stiftung 2023; Bonfig et al. 2023). Höger (2022: 24) weist zudem darauf hin, dass „kommunikationsfördernde Ebenen“ (Nachbarschaftsorganisationen, Quartiersgenossenschaften) sinnvolle Transformationsansätze sein können. An folgenden Handlungsfeldern müsste daher für eine nachhaltige Entwicklung angesetzt werden:

Demografische Veränderungen und neue Milieus machen das Umland „bunter“ und diverser (Kiesler und Keller 2019; Dehne 2021: 281). Junge Familien fordern ein urbaneres Lebensumfeld ein. Gründe sind der gender shift, andere Arbeitslogiken und die Digitalisierung (Dornieden 2020; Siedentop 2024). Suburbane Kommunalpolitik sollte darauf reagieren und ihre Bestände – etwa historische Kleinstadtkerne, Bahnhofsumfelder oder stadtdlandschaftlich integrierte Shopping Malls und Jugendzentren – entsprechend anpassen. Diese urbaneren Zentren fördern lokale Identität und haben daher eine besondere stadtentwicklungspolitische Bedeutung. Der Ansatz der Transit Oriented Development ist dabei besonders relevant (Loukaitou-Sideris et al. 2017). Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung suburbaner Räume und aufgrund zunehmender Pendlerverflechtungen ist es notwendig, nachhaltige Verkehrsträger zu fördern und das unmittelbare Umfeld von Bahnhöfen oder anderen zentralen Verkehrsknotenpunkten zu Zentren des öffentlichen Lebens zu entwickeln.

Auch gemeinwohlorientierte Wohnungsbauakteure werden (wieder)entdeckt. Genossenschaften und andere gemeinnützige Träger führen im Umland oft noch ein Nischendasein (Zimmer und Priller 2019; BBSR 2021). Sie sind Spezialisten des demografischen Wandels im Wohnungsalltag, wie Stadtumbauprojekte in großstädtischen Siedlungen mit baulichen Anpassungen für das Altern im Quartier veranschaulichen (Haller 2016). Zudem zeigen sie eine Resilienz gegenüber immobilienökonomischen Schwankungen.

Obwohl Stadterneuerung weder auf Groß- noch Kleinstädte begrenzt ist, prägt dieser Dualismus deren Image (gründerzeitliche Vorzeigegebiete der Reurbanisierung, Konversion und umgebaute Nachkriegssiedlungen, vgl. Krüger 2019, vs. revitalisierte Fachwerkkaltstädte, vgl. Scholich 2019). Im suburbanen Raum findet sich beides. Zumeist werden die quartiersbezogenen Planungsinstrumente (z. B. §§ 136, 171a BauGB) aber nicht in einen strategischen Zusammenhang stadtreionaler Steuerung gestellt.

Suburbane Kommunen müssen auch ihre Zentren den aktuellen Anforderungen anpassen. Chancen bieten der Ausbau von Schienenwegen zwischen Metropolenkernen und dem Umland und die bessere Integration von Einzelhandelsstandorten. Herausforderungen im dortigen innerstädtischen Einzelhandel bilden Warenhäuser oder die Aufgabe von inhabergeführten Geschäften aufgrund des Renteneintritts der „letzten Boomer“ (Hangebruch 2009). Soziale Innovationen könnten hier ansetzen und neue gemeinwohlorientierte Betriebsformen für leerstehende Schlüsselimmobilien konzipieren.

Herausforderungen suburbaner Umlandgemeinden

Das demografische *Durchaltern* wirkt sich im suburbanen Raum aus (Münter 2014; Malottki und Sabelfeld 2021). In den dortigen wohndominierten Strukturen fehlen im Alter benötigte Gesundheits- und soziale Infrastrukturen (für Begegnung, Soziokultur). Älterwerden bedeutet längere Wege und zumeist eine individuelle, motorisierte Mobilität (Nussl und Bigalke 2006). Attraktive Einfamilienhausgebiete in Suburbia erschweren die Einhaltung der Flächensparziele (Bauer et al. 2021).

Spezifische suburbane Stadtentwicklungsansätze müssen den kommunalen Wünschen nach Bevölkerungswachstum entsprechen, Flächeninanspruchnahme reduzieren und eine nachhaltige Flächennutzung gewährleisten.

Die Klimaanpassung des Bestandes mit Anforderungen an Gesundheit, Stadtökologie und grünorientierte Freiräume müssen von kommunalen Akteuren bewältigt werden (BMUB 2015). Fortbestehende Flächenansprüche des motorisierten Individualverkehrs durch die Standortverteilung von Einzelhandel, Arbeitsplätzen und sozialer Infrastruktur werfen potenzielle Gerechtigkeitsfragen auf (Radtke und Daub 2020). Ein spezifisch suburbanes Spannungsfeld ist die nachhaltige Stadt-Umland-Entwicklung. Die regionale Planung versucht, die Flächenentwicklung über Siedlungsachsen und landschaftsschützende Kategorien zu begrenzen.

Suburbaner Raum in der Stadterneuerung?

Die Stadterneuerung hat sich außer in Großsiedlungen in den vergangenen Jahrzehnten nur sporadisch mit dem suburbanen Raum beschäftigt. Gewerbegebiete und Einfamilienhausgebiete zeichnen sich häufig durch sehr kleinteilige Eigentümerschaft und einen hohen Anteil an Selbstnutzer:innen aus. Ein möglicher Erneuerungsbedarf ist hier völlig an-

ders ausgeprägt. Ab den späten 1990er Jahren waren sie Teil der „Zwischenstadt“-Debatte (Sieverts 1997). Sie schlug Entwicklungsmaßnahmen zur Stärkung von Wiedererkennbarkeit und vorstädtischer Spezifik vor. Nur vereinzelt sind demgemäß Gewerbegebiete ergänzt, Grünflächen vernetzt, Wegesysteme ausgebaut und städtebauliche Akzentuierungen vorgenommen worden. Ein systematisches Handlungsfeld entstand daraus jedoch nicht. In eine ähnliche Richtung geht die eher großstädtische Weiterentwicklung von Ausfallstraßen mit städtebaulicher Abrundung, Akzentuierung von Eingangsbereichen, funktionaler Stabilisierung traditioneller Einzelhandelsbereiche, Stärkung der Aufenthaltsqualität, Minderung der Lärmbelastung sowie ansatzweise Neuaufteilung des Verkehrsraums.

Vielfach gealterte Einfamilienhausquartiere entwickelten sich über Jahre schrittweise ohne öffentliche Eingriffe (Um- und Ausbauten, Umgestaltung von Vorgärten, Abriss und vergrößerter Neubau). Die wesentlichen stadterneuerungsbezogenen Herausforderungen wurden im vorherigen Kapitel bereits angerissen. Zieht man weitergehende stadtentwicklungspolitische Ziele hinzu, so stellen sich – gerade bei angespannter Wohnungsmarktsituation – Fragen nach einer Nachverdichtung, einer veränderten Mobilität, funktionaler Mischung und einer Differenzierung des Wohnungsangebots. Aufgrund anderer planerischer Prioritäten und von Ressourcenbeschränkungen, des sehr begrenzten Zugriffs auf entwicklungsfähige Grundstücke, der kleinteiligen Eigentümerschaft, der nur schleichen- den Attraktivitätsverluste sowie der vergleichsweise geringen Eingriffsintensität werden sie kaum zum Gegenstand quartiersbezogener Erneuerung.

Den Rahmen einer möglichen quartiersbezogenen Erneuerung bilden klassische baulich-investive Maßnahmen im öffentlichen Raum (Schaffung von Aufenthaltsbereichen, barrierefreie Straßenquerungen, Schattenplätze im öffentlichen Raum, sichere Wege für den nicht motorisierten Verkehr, Vernetzung von Grünflächen). Hinzu kommt die Anpassung der öffentlichen Infrastruktur und Subzentren. In besonderem Maß kommen jedoch beratungsintensive investitionsbegleitende Maßnahmen für die energetische Anpassung (Konzeption quartiersbezogener Energiekonzepte, individuelle Energieberatungen) in Betracht. Weiterhin kann auch der Generationenwechsel durch Beratung unterstützt werden (*Jung kauft Alt*, Hinweis auf betreute Wohnangebote, Unterstützung des Auszugs von Senioren aus zu groß gewordenen Immobilien). Bei einer Nachverdichtung von Einfamilienhausgebieten sollten Entwicklungstrends mit Bewohner:innen offen und frühzeitig erörtert werden, um Vor- und Nachteile baulicher Ergänzungen gemeinsam zu besprechen. Öffentliche Wohnungsunternehmen können solche Ansätze gegebenenfalls unterstützen.

Derartige quartiersbezogene Erneuerungsprozesse in Einfamilienhausgebieten können auf der etablierten Städtebauförderung aufbauen, bedürfen aber einer Neujustierung. Integrierte städtebauliche Handlungskonzepte scheinen wegen ihres kooperativen prozessualen Ansatzes geeignet, städtebaulich-funktionale, infrastrukturelle und energetische Weichenstellungen mit Eigentümer:innen beziehungsweise Bewohner:innen zu diskutieren und quartiersbezogene Lösungen herauszuarbeiten. Beratungs- und Stadtteilmanagementansätze bieten sich für kleinteilige Umsetzungsprozesse an. Insofern sollten integrierte Konzepte in Einfamilienhausgebieten keine Voraussetzung für die Aufnahme

in ein Förderprogramm sein. Vielmehr werden Erneuerungsprozesse gerade aus dem Zusammenspiel von kooperativen Werkstattverfahren und einer mittelfristig angelegten Beratungs- und Managementinfrastruktur ihre Wirkung entfalten.

Kelsterbach und Wandlitz

Exemplarisch für die Planungsnotwendigkeit aufgrund der sich abzeichnenden Entwicklungsdynamiken und die Potenziale einer nachhaltigen suburbanen Entwicklung werden zwei Gemeinden aus den Metropolregionen Frankfurt/Rhein-Main und Berlin/Brandenburg betrachtet. Kelsterbach ist durch den Flughafen Frankfurt geprägt, Wandlitz durch den anstehenden Ausbau der Schienenwege in den Metropolkern Berlin (ansonsten wird auf die jeweiligen Spezifika der Metropolräume Berlin und Frankfurt aus Platzgründen nicht eingegangen, sie sind eher beispielgebend für den Siedlungstyp der auch global eingebundenen Metropolen in Deutschland). Flughäfen bilden einen besonderen suburbanen Ort (Kunzmann 2001); gerade interkontinentale Hubs mit kleinräumigen Verflechtungen über die Bahn. Die Zunahme von ICE-Direktverbindungen und der Wegfall von Anschlussflügen, wie zwischen Frankfurt und Köln (Chiambaretto und Decker 2012), machen Flughafenbahnhöfe und angrenzende Gemeinden zu überregional ebenso gut erreichbaren Orten wie Metropolkern. Diese Erreichbarkeit wirkt sich positiv auf die Ansiedlung von Unternehmen aus.



Abbildung 1: Heutiger Startpunkt der Heidekrautbahn. Foto: Arvid Krüger.

Der Ausbau der Heidekrautbahn (Abbildung 1), zum größten Teil auf Wandlitzer Gemeindegebiet durchs Berliner Umland, erfordert eine komplexere Integration in eine bundesweit systematisierbare Entwicklungsdynamik (Krüger 2021). Akteurskonstellationen eines Transit Oriented Developments (Papa und Bertolini 2015; Carlton 2009) unterscheiden sich zwischen Berlin, Frankfurt, München, Hamburg und Köln/Rhein-Ruhr. Unterschiedliche Bahnausbauprojekte erweitern die Kapazitäten im S- und Regionalverkehr, verbessern die Bahnverbindungen und stärken die Verknüpfung von Stadt und Umland. In Verbindung mit dem Deutschlandticket (Krämer 2023), Parkrestriktionen für den Autoverkehr in Metropolkernen (Boussauw et al. 2023) und dem positiven Image des Systems Schiene in Zeiten der Transformation ist zu erwarten, dass Bahnpendeln zu einem relevanten stadtreionalen Entwicklungsfaktor wird (Krüger 2021). Umlandgemeinden sollten darauf mit Stadtentwicklungskonzepten reagieren, die sich auf Bestandsentwicklung und Stadterneuerung konzentrieren und weniger mit Flächenneuausweisungen auf der *Grünen Wiese* reagieren.

Kelsterbach hat in dem Kurzzeitprogramm Zukunft Stadtgrün (BMUB 2017) als eine der ersten Kommunen einen Grünzug zur formalen Gebietskulisse der Stadterneuerung gemacht. Daneben ist die Mainhöhe hervorzuheben, ein Wohngebiet zwischen Bahnhof und Flussufer, das zeitgenössischen Wohnungsneubau (Altrock et al. 2024; Altrock und Krüger 2019b) mit der Stadterneuerung von Großsiedlungen (Altrock et al. 2018; Krüger 2020) verbindet. Die Weiterentwicklung von Großsiedlungen ist eine spezifische Ausprägung der Reurbanisierung (Altrock et al. 2024), die auf umfassenden Erfahrungen mit der Erneuerung spätmoderner Siedlungen basiert und dabei auch jenseits der Innenstädte hohe Lagegunst für den Geschosswohnungsbau nutzt. Die Mainhöhe ist ein solcher Ort – ohne, dass sie bis vor wenigen Jahren so hieß und ohne, dass diese Lagegunst präsent war. Vielmehr handelte es sich bei den dortigen drei- bis fünfgeschossigen Wohngebäuden noch vor einem Jahrzehnt um unsanierte Bestände der Spätmoderne. Das Quartier liegt circa 1,5 km vom S-Bahnhof entfernt zwischen dem größten deutschen Airport und Opel Rüsselsheim.



Abbildung 2: Konversion des ENKA-Werksgeländes zu einem Quartiersplatz. Foto: Lena Knacker.

Der zentralen Achse der Mainhöhe, der Rüsselsheimer Straße sieht man städtebauanalytisch an, dass sie im Wandel ist. Stadtauswärts befindet sich das sogenannte ENKA-Quartier (Abbildung 2), die Konversion eines Fabrikgeländes (Supermarkt, Arbeitsplätze, Stadtplatz, Gastronomie), dahinterliegende Brachflächen werden bisweilen mit Autos von mutmaßlichen Urlauber:innen zugestellt. Zudem reihen sich Geschossbauten der 1960er-Jahre auf. Das städtebauliche Bild ändert sich jedoch radikal, da ein Teil der alten Wohngebäude abgerissen und durch Neubauten ersetzt wurden. In der Folge ähnelt die Mainhöhe anderen dichten Neubauquartieren: halbgeschlossene Höfe, auffällig gestaltete Balkone, gestaltete Freiräume, das erkennbare Erdgeschoss für die Kita. Städtebau der 1960er und 2020er Jahre durchmischt nun die Mainhöhe. Für die Sozialplanung beim Abriss (vgl. §180 BauGB) konnten Anleihen beim Stadtumbau genommen werden; die Anleihen für den Neubau liegen ganz klar im zeitgenössischen Städtebau (Altröck und Krüger 2019b; Altröck 2024). Quartiersmanagementstrukturen unterstützen die Umstrukturierung (Krüger 2020). Der Bahnhof Wandlitz (Abbildung 3) liegt dagegen wenige Minuten vom Rathaus und dem gleichnamigen See entfernt. *Hinter* Wandlitz befindet sich das UNESCO-Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin. Die Entwicklungsachse der Heidekrautbahn kann somit als Entwicklung der an Berlin angrenzenden Gemeinde Wandlitz bezeichnet werden.



Abbildung 3: Eingangssituation des Bahnhofs Wandlitzsee. Foto: Arvid Krüger.

Interessant ist nicht nur der Ortskern, sondern auch die Bahnhöfe zwischen Berlin und Wandlitz: Schönerlinde, Schönwalde (alter und *neuer* Bahnhof) und Basdorf – alles Ortsteile der Gemeinde. Entlang dieser Strecke zeigen sich nahezu modellhaft die verschiedenen Facetten der Transit Oriented Development. In Schönerlinde reicht das alte

Dorf städtebaulich fast bis zum Bahnhof. Der Raum rund um den Halt ist jedoch von Ackerflächen und einem kleinen Gewerbegebiet nahe der Berliner Stadtgrenze geprägt. Eine Wohnungsentwicklung am Bahnhof wäre möglich, müsste aber regionalplanerisch diskutiert werden (Gerlach 2021; Matthiesen und Nüssli 2002). An die bestehenden und vorgesehenen Bahnhöfe auf Berliner Gebiet schließen sich Ackerflächen und Rieselfelder an, die immer wieder als Standorte für einen satellitenartigen Wohnungsbau im Berliner Nordosten im Gespräch sind. Allerdings waren die Planungen sowohl in den 1990er Jahren als auch aktuell weniger auf die Bahnhöfe bezogen (Altröck und Krüger 2019a).

Der Bahnhof Schönwalde soll in ein paar Jahren durch den Wiederaufbau der 1961 unterbrochenen Direktverbindung der Heidekrautbahn wieder regelmäßig bedient werden. Das alte Bahnhofsgebäude mit Café ist als Nukleus einer Bahnhofsplatz-Entwicklung sehr geeignet. Die Umgebung ist durch ältere Einfamilien- und Reihenhäuser sowie einige 1990er-Jahre-Geschossbauten mit belebten Erdgeschosszonen geprägt (Matthiesen und Nüssli 2002). Zwischen beiden Bahnhöfen, wo die Mitte des Ortsteils sein könnte, befinden sich lediglich wenige 100 Meter Waldstraße, was die Frage aufwirft, ob hier ein weiteres Subzentrum einer Umlandgemeinde sinnvoll wäre – besonders vor dem Hintergrund der zuvor genannten Nachhaltigkeitsüberlegungen. Dies würde jedoch bedeuten, dass statt Bäumen Gebäude am Bahnsteig in Betracht gezogen werden müssten.

Basdorf, der eigentliche Hauptbahnhof der Heidekrautbahn, zeigt eine (ost-)typische suburbane Situation (Matthiesen und Nüssli 2002). Erdgeschosszonen finden sich hier nur vereinzelt in Nachwende-Investorenprojekten im niedrigen Geschosswohnungsbau. Vereinzelt simulieren Einzelgebäude in Supermarktdimension eine Zentrumsfunktion. Entlang der Bahnstraße liegt Potenzial für ein schienenparalleles, langgestrecktes Bahnhofs-viertel.

Ausgehend von der Stadtgrenze Berlins würden sich somit mehrere Entwicklungsgebiete wie an einer Perlenkette aufreihen. Dies erfordert einen erheblichen Planungsaufwand, um die individuellen Governance-Situationen ehemals dörflicher Ortsteile abzubilden und Quartiersentwicklungskonzepte zu erarbeiten – gerade vor dem Hintergrund der genannten Transformationsziele. Wandlitz hat 25.000 und Kelsterbach 18.000 Einwohner:innen, mit dementsprechend kleinen Verwaltungsapparaten. Kelsterbach arbeitet in der Mainhöhe-Entwicklung mit dem Eigentümer (Nassauische Heimstätte) zusammen, der auch das Quartiersmanagement übernimmt. Wandlitz hat (vorerst?) keinen solchen Partner. Umlandgemeinden an bedeutenden Flughäfen und wichtiger werdenden Bahnstrecken benötigen somit Ressourcen für Planung und kooperative Entwicklung, um eine nachhaltige Stadtentwicklung zu ermöglichen. Vorbild könnte die Bund-Länder-Städtebauförderung mit ihren Planungsinstrumenten der Stadterneuerung sein, die auch für die suburbane Gemeindeentwicklung nutzbar gemacht werden können.

	Literatur zu sub-urbanem Raum und Einfamilienhausgebieten	Fallbeispiel Kelsterbach	Fallbeispiel Wandlitz
Schaffung milieu-urbaner Orte	Diversifizierung der Milieus Neue Arbeitslogiken, „urbane“ Lebensweisen, demografische Veränderungen Veränderte Ansprüche an den Raum, Anpassung an Alternde	Schaffung von Aufenthaltsbereichen/ Verbesserung des Wohnumfeldes (Quartiersplatz) Neubauten in Anlehnung an veränderte Bedarfe (Balkone, Erdgeschossnutzung, Tiefgaragen)	Bisher höchstens in Ansätzen vorhanden
Etablierung von Kommunikationsstrukturen	Nachbarschaftsorganisationen oder Quartiersgenossenschaften Wiederentdeckung gemeinwohlorientierter Wohnungsbaupraktiken	Zusammenarbeit mit der Nassauischen Heimstätte Quartiersmanagement (Kümmererfunktion)	Bisher noch keine Zusammenarbeit, aber für nachhaltige Entwicklung sind Governance-Ressourcen notwendig
Übertragung von Instrumenten der Stadterneuerung von Klein- und Mittelstädten	Integrierte Stadtentwicklungskonzepte Stadtteil-/ Quartiersmanagement	Quartiersmanagement durch „Soziale-Stadt“-Gebiet Grünvernetzung durch „Zukunft Stadtgrün“	Instrumente für Planung und kooperative Entwicklung nutzbar
Reorganisation einer suburbanen Zentrenlogik	Stärkung von identitätsstiftenden Orten Qualifizierung von Bahnhofsumfeldern, Einzelhandelsstandorten, Schlüsselimmobilien, etc.	Konversion des ENKA-Areals (Supermarkt, Arbeitsplätze, Stadtplatz, Gastronomie)	Umnutzung des ehemaligen Bahnhofgebäude Schönwalde zu einem Café Bahnhofsumfelder als neue Entwicklungsbereiche (Transit Oriented Development)

Tabelle 1: Handlungsfelder eines nachhaltigen und bestandsorientierten Städtebaus für den suburbanen Raum.

Möglichkeiten und Konfliktlagen in der suburbanen bestandsorientierten Stadtentwicklung

Wandlitz und Kelsterbach machen als potenzielle Fallstudien deutlich, dass unausgeschöpfte Potenziale in der bahnhofsnahen Bestandsentwicklung liegen, die bislang noch nicht systematisch planerisch bearbeitet wurden. Die stadtentwicklungspolitischen

Herausforderungen beider Gemeinden spiegeln typische Fragestellungen klein- und mittelstädtischer Kommunalpolitik im suburbanen Raum wider.

Wichtige Handlungsfelder einer nachhaltigen und bestandsorientierten Stadtentwicklung im suburbanen Raum sind die Schaffung milieu-urbaner Orte, der Aufbau von Kommunikationsstrukturen, die Übertragung von Stadterneuerungsinstrumenten aus Klein- und Mittelstädten sowie die Reorganisation der suburbanen Zentrenlogik (siehe Tabelle 1).

In diesem Zusammenhang geht es konkret um eine Verknüpfung von Aufwertungsstrategien für lange vernachlässigte potentielle Subzentren um Bahnhöfe mit einem Beitrag zu einer nachhaltigen Wohnungspolitik in Ballungsräumen mit angespanntem Wohnungsmarkt. Im Gegensatz zur Neuausweisung von wenig dichten Wohngebieten auf der grünen Wiese, die wegen ihrer Lage am Ortsrand einen Pkw-orientierten Lebensstil weiter perpetuieren, ließe sich durch eine gezielte Nachverdichtung im Umfeld von Bahnhöfen nachhaltige Stadtentwicklung betreiben. Eine für suburbane Orte hohe Dichte kann dazu beitragen, die bisher nur in Ansätzen vorhandene Tragfähigkeit für Einzelhandels- und Versorgungseinrichtungen im Umfeld von Bahnhöfen zu stärken. Kompakte Bauweisen bieten dort die Chance, ergänzende Zielgruppen auf dem Wohnungsmarkt anzusprechen, die die Lebensqualität der Kleinstadt schätzen, aber dennoch einen bahnaffinen Lebensstil pflegen. Darüber hinaus bestehen für Kleinstädte Möglichkeiten einer aktiven Mobilisierung von innerstädtischen kleinen Konversionsflächen, aber auch der Ergänzung und Nachverdichtung in alternden Einfamilienhausgebieten in Verbindung mit der Begleitung des anstehenden Generationenwechsels.

Im Rahmen einer möglichen Umsetzung sind keine Anzeichen sichtbar, dass jenseits der herkömmlichen Arenen der Kommunalpolitik (Gemeinderat, Bauausschuss z.B. für die Bauleitplanung) weitere planungsspezifische Arenen der Konfliktaustragung vorliegen. Die klassischen Arenen der demokratischen Konfliktaustragung, zu denen auch die Nutzung sozialer Medien zu kommunalpolitischen Zwecken gezählt werden kann, scheinen bislang ausreichend zu sein. Der/ Die Bürgermeister:in nimmt dabei weiterhin eine zentrale Rolle als Symbolfigur von Konflikten ein, im Rahmen derer sensibel mit legitimen Anliegen von Gegnern einer Bestandspolitik umgegangen werden muss, ohne diese Anliegen leichtfertig als NIMBYism beziehungsweise generelle Wachstumskritik abzustempeln (Bertram und Altrock 2023).

Eine Kombination von Ansätzen der Stadterneuerung und der Regionalplanung könnte nachhaltigere Flächenentwicklung im suburbanen Raum ermöglichen. Das scheitert bislang jedoch an zahlreichen Hürden, nicht zuletzt an den Ressourcen für Planung und kooperative Entwicklung.

Insbesondere die Verfügbarkeit privater Flächen, der Umgang mit lange vernachlässigter gewerblich geprägter Bausubstanz und die vorhandenen Flächenansprüche für das Parken im Umfeld von Bahnhöfen sind hier zu nennen. Sie erfordern integrierte Konzepte, die auf eine kooperative Baulandmobilisierung abzielen und die Revitalisierung von Bahnhofsumfeldern als Element zur Attraktivitätssteigerung der Gesamtstädte begreifen, also darauf achten, komplementäre Angebote zu den Innenstädten zu schaffen und diese nicht zusätzlich zu schwächen. Mit einem derartigen Ansatz ließe sich Transit Oriented Development intensiver als bisher in den deutschen nachhaltigkeitsorientierten suburbanen Planungsdiskurs verankern.

Literatur

- Altrock, Uwe (2024): Aktuelle Stadterweiterungsvorhaben in Deutschland. Spielräume für Nachhaltigkeitsinnovationen. In: Uwe Altrock, Henriette Bertram und Arvid Krüger (Hg.): Neue Suburbanität? Bielefeld: transcript, 25–50.
- Altrock, Uwe; Bertram, Henriette und Krüger, Arvid (2024): Einleitung. Stadterweiterung in Zeiten der Reurbanisierung. In: Altrock, Uwe; Bertram, Henriette und Krüger, Arvid (Hg.): Neue Suburbanität? Bielefeld: transcript, 7–24.
- Altrock, Uwe; Grunze, Nico und Kabisch, Sigrun (Hg.) (2018): Großwohnsiedlungen im Haltbarkeitscheck. Differenzierte Perspektiven ostdeutscher Großwohnsiedlungen. Wiesbaden: Springer VS.
- Altrock, Uwe und Krüger, Arvid (2019a): Wenn der Bahnhof fehlt. Suburbaner Siedlungsbau und die Rolle des Bahnhofs als Zentrum. In: Raumplanung 6/2019 (204), 40–47.
- Altrock, Uwe und Krüger, Arvid (2019b): Wiederbelebung des Leitbilds der Europäischen Stadt? Neue Suburbanität in Zeiten angespannter Wohnungsmärkte. In: Raumplanung 6/2019 (204), 16–24.
- Bauer, Uta; Gies, Jürgen; Hoch, Annegret; Hollbach-Grömig, Beate; Kühl, Carsten; Pätzold, Ricarda; Scheller, Henrik und Schneider, Stefan (2021): Das Umland der Städte. Chancen zur Entlastung überforderter Wohnungsmärkte. Plausibilitäten – Determinanten – Restriktionen. Berlin: Difu (Deutsches Institut für Urbanistik).
- Bertram, Grischa Frederik und Altrock, Uwe (2023): Jenseits agonistischer Planungstheorien: Die „Normalität“ von Protesten und ihr Einfluss auf die Konfliktaustragung in der räumlichen Planung. Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning, 81(5), 493–508.
- BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung) (2021): Ausweitung des kommunalen Wohnungsbestandes durch Neubau und Ankauf als wohnungspolitische Strategie. Bonn: BBSR-Online-Publikation 19/2021.

- BMUB (Bundesministerium für Umwelt Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit) (Hg.) (2015): Grün in der Stadt – Für eine lebenswerte Zukunft, Grünbuch Stadtgrün. Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. Berlin: BMUB.
- BMUB (Bundesministerium für Umwelt Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit) (Hg.) (2017): Weißbuch Stadtgrün. Grün in der Stadt – Für eine lebenswerte Zukunft. Berlin: BMUB.
- BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) (2013): Suburbaner Raum im Lebenszyklus. Bonn: BMVBS-Online-Publikation 24/2013.
- Bonfig, Peter; Dehlinger, Christian und Cremers, Jan (2023): Einfamilienhaus? Du darfst! - Die Typologie des kompakten Hofhauses ermöglicht private Wohnformen auf eigenem Grund bei hoher urbaner Dichte. In: Bautechnik, 1/2023, 35–44.
- Boussauw, Kobe; Papa, Enrica und Fransen, Koos (2023): Car Dependency and Urban Form. In: Urban Planning Jg. 8, 3/2023, 1–5.
- Carlton, Ian (2009): Histories of Transit-Oriented Development: Perspectives on the Development of the TOD Concept, Working Paper, No.2009,02; Berkeley, CA: University of California, Institute of Urban and Regional Development.
- Chiambaretto, Paul und Decker, Christopher (2012): Air-rail intermodal agreements: Balancing the competition and environmental effects. In: Journal of Air Transport Management, Jg. 23, 36–40.
- Dehne, Peter (2021): Die Wohnlandschaft in Suburbia ist bunter geworden. In: Verbandszeitschrift des vhw. 6/2021, 281.
- Dornieden (2020): Umfrage: Was erwarten die Deutschen von Quartieren? Pressemitteilung vom 16.12.2022. <https://www.dornieden-gruppe.com/news/umfrage-was-erwarten-die-deutschen-von-quartieren/>, Zugriff am 19.01.2024.
- Gerlach Ulf (2021): Der Weg entsteht beim Gehen! Große Projekte und das Erfordernis zur Komplexitätsreduktion. In: pnd – rethinking planning 1/2021, 102–116.
- Haller, Christoph (2016): Die Rolle kommunaler Wohnungsgesellschaften im Stadtumbau Ost. In: Verbandszeitschrift des vhw, 2/2016, 97–100.
- Hangebruch, Nina (2009): Warenhäuser und Stadtentwicklung – Von der Existenzkrise der Magneten der Innenstädte und Herausforderungen für die betroffenen Kommunen. In: Verbandszeitschrift des vhw, 5/2009, 263–267.
- Hesse, Markus; Mecklenbrauck, Ilka; Polívka, Jan und Reicher, Christa (2016): Suburbia – quo vadis? Mögliche Zukünfte und Handlungsstrategien für den suburbanen Raum. In: Informationen zur Raumentwicklung, 3/2016, 275–287.
- Hohn, Uta und Utku, Yasemin (2015): Wohnquartiere für morgen? In: Verbandszeitschrift des vhw 4/2015, 185–188.
- Höger, Uwe (2022): Wohn-Vermögen. Zur wohnungswirtschaftlichen, politischen und biographischen Bedeutung des Eigenheims in Deutschland. In: Ethik und Gesellschaft, 1, 1–33.
- Kiesler, Maik und Keller, Carsten (2019): Die Sozialstruktur Suburbias zwischen Homogenität und Heterogenität. In: RaumPlanung 6 (204), 55–61.

- Krause, Sara (2014): Entwicklungsperspektiven von alternden Einfamilienhausquartieren. In: Schnur, Olaf (Hg.): Quartiersforschung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Krämer, Andreas (2023): Wie einfach wird die Tarifwelt unterhalb des Deutschlandtickets? Konzeptionelle Überlegungen und Erfahrungsberichte. In: Internationales Verkehrswesen, 2 (75), 49–53.
- Krämer, Stefan und Simon-Philipp, Christina (2015): Die Zukunft von Einfamilienhausgebieten aus den 1950er bis 1970er Jahren - Handlungsempfehlungen für eine nachhaltige Nutzung, In: Verbandszeitschrift des vhw, 4, 205–210.
- Krüger, Arvid (2021): Die Bahn als Treiber der Siedlungsentwicklung? Forschungsverbund Neue Suburbanität Diskussionspapier. Working Paper 2/2021. Kassel: Universitätsbibliothek Kassel.
- Krüger, Arvid (2020): Eine Stadterneuerung für Große Siedlungen. In: Raumplanung 2 (206), 82–87.
- Krüger, Arvid (2019): Neue Steuerungsmodelle in der Stadterneuerung – und daraus folgende Anforderungen an die Städtebauförderung, die Kommunen und die gemeinnützige Wohnungswirtschaft. Weimar: Bauhaus-Universität.
- Kunzmann, Klaus (2001): Welche Zukünfte für Suburbia? Acht Inseln im Archipel der Stadtregion. In: Brake, Klaus; Dangschat, Jens und Herfert, Günter (Hg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften GmbH, 213–221.
- Malotki, Christian von und Sabelfeld, Robert (2021): Grün als Wohnwunsch. In: Stadtforschung und Statistik: Zeitschrift des Verbandes Deutscher Städtestatistiker, 2 (34), 44–51.
- Matthiesen, Ulf und Nuißl, Henning (2002): Suburbanisierung und Transformation: Zum Stand der methodischen und theoretischen Durchdringung gegenwärtiger Stadterweiterungen. In: Matthiesen, Ulf (Hg.): An den Rändern der deutschen Hauptstadt. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Menzl, Marcus (2006): Leben in Suburbia. Raumstrukturen und Alltagspraktiken am Rand von Hamburg. Frankfurt/ New York: Campus Verlag.
- Münter, Angelika (2014): Suburbia im demographischen Wandel. In: Roost, Frank; Schmidt-Lauber, Brigittsa; Hannemann, Christine; Othengrafen, Frank und Pohlan, Jörg (Hg.): Jahrbuch StadtRegion 2013/2014. Schwerpunkt: Urbane Peripherie. Opladen: Verlag Barbara Budrich, 19–42.
- Nuißl, Henning und Bigalke, Bernadett (2006): Älterwerden in Suburbia – eine explorative Studie zur Auswirkung von Suburbanisierung auf die Lebensqualität älterer Menschen. Leipzig: UFZ-Umweltforschungszentrum Leipzig-Halle, UFZ-Diskussionspapiere 9/2006.
- Papa, Enrica und Bertolini, Luca (2015): Accessibility and Transit-Oriented Development in European metropolitan areas. In: Journal of Transport Geography (47), 70–83.
- Phelps, Nicholas A.; Maginn, Paul J. und Keil, Roger (2023): Centring the periphery in urban studies: Notes towards a research agenda on peripheral centralities. Urban Studies, 60 (6), 1158–1176.

- Loukaitou-Sideris, Anastasia; Peters, Deike; Paige, Colton und Eidlin, Eric (2017): A Comparative Analysis of High-Speed Rail Station Development into Destination and Multi-Use Facilities, San José: Mineta Transportation Institute.
- Radtke, Jörg und Daub, Jürgen (2020): Verkehrswende im suburbanen Raum – Herausforderungen von Regiopolen bei der Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte. In: Brunnengräber, Achimb und Haas, Tobias (Hg.) Baustelle Elektromobilität. Sozialwissenschaftliche Perspektiven auf die Transformation der (Auto-)Mobilität, Bielefeld: transcript Verlag, 181–210.
- Scholich, Dietmar (Hg.) (2019): Reurbanisierung zwischen Wunsch und Wirklichkeit. Ein Blick auf nordwestdeutsche Städte und Regionen. Hannover: Arbeitsberichte der ARL 27.
- Siedentop, Stefan (2024): Die „fünfte Suburbanisierung“ – Perspektiven suburbaner Raumentwicklung in den 2020er-Jahren. Raumforschung und Raumordnung, Spatial Research and Planning. DOI: <https://doi.org/10.14512/rur.2575>
- Sieverts, Thomas (1997): Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, Braunschweig: Vieweg.
- StMUV (Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz) (Hg.) (2015): Ältere Einfamilienhausgebiete – fit für die Zukunft! – Anpassungsstrategien und Empfehlungen für Kommunen. München: StMUV.
- Wüstenrot Stiftung (Hg.) (2023): Das zukunftsfähige Einfamilienhaus? – Lösungen aus Deutschland, Österreich und der Schweiz. Ludwigsburg: Wüstenrot Stiftung.
- Zimmer, Annette und Priller, Eckhard (2019): Genossenschaften als Teil des Dritten Sektors. In: ZögU /Journal for Public and Nonprofit Services (Hg.) Zeitschrift für öffentliche und gemeinwirtschaftliche Unternehmen. 3 (42), 280–299.