

Symposium des Ladenburger Kollegs  
„Mitten am Rand – Zwischenstadt:  
Zur Qualifizierung der verstädterten Landschaft“  
der Gottlieb Daimler- und Karl Benz-Stiftung

## **Zwischenstadt – entdecken, begreifen, verändern**

Wissenschaftliche Leitung:  
Thomas Sieverts

Einführung in das Thema der Tagung

### **Vom Vorort über die Zwischenstadt zur regionalen Stadtlandschaft**

*Kristina Vaillant und Anne Vonderstein*

„Zwischenstadt – alles aussteigen!“ Aber wo sind wir da eigentlich angekommen? „Zwischenstadt“ ist der Arbeitstitel für ein Vorhaben, dem sich Planer und Architekten verschrieben haben. Sie wollen den wachsenden Vororten an den Rändern der Städte einen Namen und ein Gesicht geben. Einen Namen, der es erstmals möglich macht, das Phänomen des Zusammenwachsens der Städte und Vororte zu Stadtregionen, das Verschwinden der Grenzen zwischen Stadt und Land zu beschreiben. Und zwar jenseits aller negativen Assoziationen, die in den gängigen Bezeichnungen für diese Ansiedelungen zum Ausdruck kommen: Schlafstadt, Speckgürtel oder zersiedelte Landschaft.

Diese Siedlungen, auch urbanisierte Landschaft genannt, die jahrzehntelang von Planern und Architekten weitgehend unbeachtet in der Nachbarschaft der Großstädte vor sich hinwuchsen, sollen nun in das Blickfeld der Gestalter rücken. Wie die Zukunft der Zwischenstadt aussieht, können jedoch auch Experten nicht eindeutig sagen: Ist die Zwischenstadt nur ein Zwischenzustand, eine Übergangserscheinung? Sind die europäische Stadt und ihre Leitbilder passé? Nur eines ist sicher: Die Bewohner der Zwischenstadt sind schon lange angekommen. Nicht erst in den letzten Jahrzehnten, sondern bereits seit dem 19. Jahrhundert drängte es die Menschen raus aus der Stadt: So viel Grün wie möglich, so nah an der Stadt wie nötig, lautet unverändert das Motiv. Heute besiedelt die Mehrheit der Bevölkerung in Deutschland und den europäischen Nachbarländern diese hybride Stadtlandschaft, die keines von beiden ist, weder Stadt noch Land.

Um die Siedlungs- und Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen, werden in Deutschland jede Sekunde 10,76 m<sup>2</sup> Boden in Siedlungs- und Verkehrsflä-

che umgewandelt und der urbanisierten Landschaft neu hinzugefügt. Nach Angaben des Bundesumweltministeriums ist der Wohnungsneubau – in erster Linie Ein- und Zweifamilienhäuser – der Hauptfaktor der Siedlungsflächenzunahme. Durchzogen von Verkehrsschneisen, geprägt von gesichtslosen Bauwerken der unterschiedlichsten Baustile und immer wieder durchbrochen von Freiflächen, gibt die Zwischenstadt ein uneinheitliches und für viele ein unerfreuliches Bild ab. Bei aller Kritik scheint das Häuschen im Grünen am Rand der Stadt auf die Menschen jedoch nach wie vor eine geradezu magnetische Anziehungskraft auszuüben. Wer dort lebt, arbeitet, wohnt oder seine Freizeit verbringt, tut dies gerne. Und so ist die Zwischenstadt für ihre Bewohner längst zu einer eigenen Lebenswelt geworden und über das hinausgewachsen, was wir Vorort nennen.

Dass die Zwischenstadt heute ist, was sie ist, nämlich lange nicht mehr nur ein von der Stadt abhängiger Vorort, hat mit neueren gesellschaftlichen Entwicklungen zu tun, die unsere Städte und ganze Stadtregionen ergriffen haben. „Der historisch einmalige gesellschaftliche Reichtum der letzten 50 Jahre ist in Fläche, Zeit und Mobilität investiert worden“, so beschreibt der Stadtplaner und Architekt Thomas Sieverts aus Bonn die Entwicklung vom Vorort zur Zwischenstadt: „Die gebaute Fläche je Einwohner hat sich in diesem Zeitraum verdreifacht. Die frei verfügbare Zeit hat sich verdoppelt und die Motorisierung der breiten Bevölkerung hat die Vorstädte und Vororte erst so wachsen lassen, wie wir sie heute vorfinden.“ Die Veränderung der Arbeitswelt im Zuge des digitalen Zeitalters und der globalisierten Wirtschaft hat die einstige „Schlafstadt“ zu einem Ort gemacht, an dem Arbeitsplätze entstehen. Die Standortvorteile der Stadt haben sich relativiert, angesichts einer Wirtschaft, bei der ein Produkt in einer Kette von räumlich getrennten Arbeitsprozessen an vielen Orten rund um die Welt hergestellt wird. Unternehmen, die einst auf das Know-how und die Infrastruktur der Stadt angewiesen waren, verlegen ihre Standorte heute immer häufiger in die billigere Zwischenstadt.

Die Folge dieser Dynamik sind ein simultanes Schrumpfen und Wachsen der Kernstadt und der Stadtränder. Schrumpfende Städte und wachsende Zwischenstädte gleichen sich einander an. Beide Formen durchdringen sich und verschmelzen zu einer hybriden Stadtlandschaft. Hier die einst kompakte und heute perforierte Stadt mit Baulücken, Brachflächen und leer stehenden Gebäuden, dort die urbanisierte Landschaft. Jüngste Entwicklungen deuten auf ein neues Gleichgewicht mit einer stärkeren wechselseitigen Verflechtung zwischen Kernstadt und verdichtetem Umland hin: Die steigenden Kosten der Auto-Mobilität macht für Bauherrn und Investoren kurze Wege und die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz wieder attraktiver; alte Menschen suchen kurze Wege, um ihren Alltag zu organisieren und Zugang zu Pflege- und Betreuungseinrichtungen. Von dieser Dynamik werden die Städte profitieren aber auch Orte der Zwischenstadt, die ihren Bewohnern ein entsprechendes Angebot machen.

## **Die Entstehung der Zwischenstadt**

Die Zwischenstadt ist kein ganz junges Phänomen. Schon im 19. Jahrhundert suchten Menschen Häuser und Wohnungen im „Grünen“ und bauten sie in die offene Landschaft am Stadtrand. Im „Überlaufraum“ der großen Stadt wuchs und siedelte seitdem alles, was in der Stadt keinen Platz fand: Dazu gehören heute Einfamilienhaussiedlungen ebenso wie Klärwerke, Mülldeponien und Einkaufszentren. Der Verkehr wurde um die Städte herum auf Umgehungsstraßen geleitet. Aus diesen Elementen fügt sich das Antlitz der Zwischenstadt zusammen. Charakteristisch ist ihr fragmentarisches Erscheinungsbild, eine scheinbar ungeplante Ansammlung von in sich abgeschlossenen Einheiten, die für sich stehen und sich dem Austausch mit der Umgebung widersetzen. Verschiedene politische und finanzwirtschaftliche Instrumente haben die Siedlungsbewegung raus aus den Städten gefördert und tun es auch heute noch. Beispiele dafür sind die Eigenheimzulage oder die Entfernungspauschale.

## **Die Emanzipation der Zwischenstadt**

Ins Blickfeld von Architektur und Städtebau ist die Zwischenstadt allerdings erst seit wenigen Jahren geraten. Für diesen Einstellungswandel stehen die Veröffentlichungen von François Ascher in Frankreich (Metapolis, 1995), Thomas Sieverts in Deutschland (Zwischenstadt, 1997) sowie Peter Baccini und Franz Oswald in der Schweiz (Netzstadt 1998 und 2003). Hier werden Planer, Architekten und Gestalter der Städte und Landschaften erstmals zur Wahrnehmung und zur Akzeptanz eines Phänomens aufgefordert, das zuvor nur in Abgrenzung zum Idealbild der Kernstadt beschrieben und vor allem kritisiert worden war.

Für ihre Bewohner ist die Zwischenstadt dagegen schon seit langem eine neue Lebenswelt und ein Standort mit eigenen Qualitäten: nicht monofunktional, sondern multifunktional. Längst ist sie nicht mehr reiner Wohnpark oder Schlafsiedlung, sondern bietet eine Mischung aus Arbeitsplätzen, Konsum- und Freizeitangebot. Funktionen, die einst allein die Kernstadt erfüllten, sind auf die Zwischenstadt übergegangen und lösen das Abhängigkeitsverhältnis auf, das in den Begriffspaaren Zentrum und Peripherie oder Stadt und Vorort zum Ausdruck kommt.

Auch ökonomisch gesehen ist die Zwischenstadt ein Erfolg: In den Gewerbegebieten findet man inzwischen nicht mehr nur unscheinbare „Back-Offices“ großer Firmen, sondern auch deren repräsentative Hauptsitze. Das Beispiel Frankfurt am Main zeigt, dass die Pendler nicht mehr nur in breiten Strömen vom Rand in die Innenstadt drängen. Vielmehr verlaufen mittlerweile die Verkehrsströme netzartig über die Region, weil sich die Arbeitsorte archipelartig über die gesamte Stadtregion verteilen.

### **Die Zwischenstadt – weder Natur noch Stadt?**

Wenn die Zwischenstadt mittlerweile auch verstärkt die Aufmerksamkeit von Fachleuten auf sich ziehen konnte, so doch in erster Linie als Problemfeld: Architekten und Stadtplaner messen etwa die Zwischenstadt am Ideal der alten europäischen Stadt, und Naturschützer betrachten sie vor allem als Zerstörer einer intakten Natur. Ganz anders hingegen stellt sich die Zwischenstadt ihren Bewohnern dar: Befragungen zeigen, dass die Menschen hier gerne leben. Frisch Hinzugezogene fühlen sich wohl in ihrem neuen Zuhause und sehen sich als Teil einer gesamten Region, ohne zwischen Stadt und Land überhaupt zu unterscheiden. Den viel beschworenen Grenzkonflikt zwischen Stadt und Land nehmen sie erst gar nicht wahr. Das wundert nicht, bietet doch die Zwischenstadt ihren Bewohnern – neben der Erfüllung der Sehnsucht nach mehr Raum und mehr Grün – auch viele „alternative“ Möglichkeiten, die in der durchgestylten, kommerzialisierten Innenstadt kaum mehr zu realisieren sind: Öde Parkplätze werden von Skatern vereinnahmt und zu einer „Erlebniswelt“ umgestaltet. Leer stehende unbeobachtete Räume bieten sich für „illegale“ Partys an, die in den Innenstädten kaum noch möglich sind und sich also in die Randzonen verlagern. Brachflächen, die Industriebetriebe hinterlassen haben, werden zum Sportplatz für Querfeldein-Golfer oder zum Gelände für Cross-Country-Motorradfahrer umfunktioniert.

Und was die Natur in der Zwischenstadt betrifft, so belegen Forschungen im Bereich der Stadtökologie, dass sie artenreich und vielfältig ist. Durch ein wärmeres Mikroklima und günstigere Nahrungsbedingungen in Siedlungsgebieten kann der Artenreichtum sogar vielfältiger sein als beispielsweise im angrenzenden Wald. Doch gemessen an den ideellen Vorstellungen von Landschaft, die der Naturschutzbewegung hierzulande zugrunde liegen, gilt die Pflanzen- und Tierwelt in der Zwischenstadt erst gar nicht als schützenswert. Während demnach für die Stadtplaner eine unvoreingenommene Sicht auf die Zwischenstadt durch das Ideal der alten europäischen Stadt verstellt war, klammert sich der Naturschutz nach wie vor an den Mythos der vorindustriellen Landschaft als ökologisch intakter Natur.

### **Gestaltung der Zwischenstadt – warum jetzt?**

Aus der Sicht von Experten gibt es mehrere Gründe, gerade jetzt gestaltend in die Entwicklung der Zwischenstadt einzugreifen. Einerseits macht sich auch in den Siedlungen der Zwischenstädte der demographische Wandel allmählich bemerkbar und damit deren Umgestaltung erforderlich. Eine Zunahme des Anteils von alten Menschen an der Bevölkerung wird die Nachfrage nach altersgerechten Wohnformen in Zukunft noch steigern. Aber auch Investitionen in die öffentliche Infrastruktur, die die Abhängigkeit vom Auto verringert, werden notwendig. Andererseits ist die Bausubstanz der Zwischenstadt in die Jahre gekommen, so dass inzwischen erhebliche Sanierungsarbeiten anstehen.

## **Gesichtslosigkeit oder Einzigartigkeit**

Planer sehen verschiedene Bezugspunkte für eine Gestaltung der fragmentierten Stadtlandschaft. Zum einen können Ansätze zur Zentrenbildung weiterentwickelt werden: „Wenn wir die Stadt von ihren Rändern aus neu zu lesen versuchen, erkennen wir die strukturgebende Wirkung der Straßen und Schienentrassen“, erläutert der Stadtplaner Wolfgang Christ von der Bauhaus Universität Weimar. „Die Knoten dieser Straßen- und Schienennetze sowie die Flughäfen als globale Mobilitätsschnittstellen können hier ‚Keime‘ neuer Zentralität bilden.“ Einen weiteren Anknüpfungspunkt, auf den bei der Gestaltung der Zwischenstadt Bezug genommen werden könnte, sehen Planer in der topographischen oder historischen Einzigartigkeit eines Ortes, die trotz der Bebauung meist noch erhalten ist: Täler, Hänge, Ebenen, Flussläufe, typische Vegetation oder die Tier- und Pflanzenwelt. Auch an kulturhistorische Spuren kann angeknüpft werden: Industriedenkmäler oder mittelalterliche Handelswege. Gelingt es, diese Eigenart eines Ortes sichtbar zu machen und zu inszenieren, bieten sich hier Identifikationsmöglichkeiten für die Bewohner.

## **Lebensqualität in der Zwischenstadt**

Nachdem sich die Zwischenstadt aus alten Abhängigkeiten von der Kernstadt befreit hat, sind neue Abhängigkeiten entstanden: Die Landschaften der Zwischenstädte privilegieren eine Bewegungsform, nämlich die des Autofahrens. Die gestiegene Mobilität, die die Bewohner zunächst standortunabhängiger gemacht und den Trend zum Wohnen im Grünen erst ermöglicht hat, wird manchen nun zum Verhängnis: Wer nicht selbst Auto fährt, also Alte, Arme und Kranke, ist stark eingeschränkt. Die Abhängigkeit vom Auto erschwert diesen Bevölkerungsgruppen die Bewältigung des Alltags. Hier sehen Planer die Notwendigkeit, soziale und ökonomische Netze in der Zwischenstadt aufzubauen und zu kultivieren. Dabei geht es beispielsweise um Nachbarschaftshilfe im Alltag oder Angebote von Bewohnern für Bewohner, die ihre Heimat kennen lernen wollen, oder auch die wirtschaftliche Zusammenarbeit von Unternehmen in der Region.

Defizite sehen Planer auch bei der Gestaltung öffentlicher Räume in den Zwischenstädten. Eingangsbereiche von Bürohäusern oder der Imbiss auf dem Supermarktplatz werden zwar zu neuen Treffpunkten. Der öffentlich genutzte Raum ist aber meist in privater Hand: Städte und Gemeinden haben es offenbar versäumt, die Zwischenstadt mit erkennbar öffentlichen Räumen und Orten auszustatten. Für die zukünftige Gestaltung der Zwischenstadt fordert Sieverts, dass „Städte und Gemeinden mehr für den öffentlichen Raum tun, aber auch private Bauherren weiter selbstverständlich ihren Beitrag zum öffentlichen Raum leisten.“

Ein Problem, das der gestaltenden Veränderung der Zwischenstadt im Wege steht, ist die öffentliche Verwaltung, die der realen Entwicklung hin-

terherhinkt. Kommunalpolitiker, so lautet der Vorwurf, vertreten noch immer vorrangig konkurrierende Einzelinteressen, anstatt sich für die gemeinsamen Interessen einer ganzen Stadtregion stark zu machen. Eine an der gesamten Stadtregion ausgerichtete Kommunalpolitik könnte beispielsweise dafür sorgen, Chancengleichheit zwischen den Innenstädten und den Stadträndern herzustellen. Noch sind dezentrale Standorte für Investoren im Vergleich zu innerstädtischen Standorten konkurrenzlos billig. Um diesen Vorteil zu relativieren, müssten die gleichen Anforderungen an Bauherren gestellt werden wie in den Innenstädten. Diese betreffen nicht nur die Gestaltung der Bauten, sondern auch den Beitrag zur öffentlichen Infrastruktur.

Die Veränderung der Zwischenstadt bedarf aber nicht nur einer neuen unvoreingenommenen Zusammenarbeit über kommunale Grenzen hinweg. Um die Zwischenstadt lebens- und liebenswerter zu machen, sind alle aufgefordert, sich an einer öffentlichen Diskussion zu beteiligen: Die Bewohner als Bürger der Zwischenstadt ebenso wie Bürgerinitiativen, Politiker, Planer und Architekten. Der hybride Zustand der urbanen Landschaft erfordert bei Planungen zudem die Überwindung disziplinärer Grenzen und ist auf die Zusammenarbeit von Praktikern und Experten angewiesen.

Einen ersten Schritt in diese Richtung unternimmt das Ladenburger Kolleg „Mitten am Rand – Zwischenstadt: Zur Qualifizierung der verstädterten Landschaft“ der Gottlieb Daimler- und Karl Benz-Stiftung. Hier wurde erstmals der Versuch unternommen, die Zwischenstadt umfassend und von den verschiedensten Perspektiven her zu beleuchten, mit dem Ziel, „Qualifizierungsstrategien zu entwickeln, die den unfruchtbaren Gegensatz von Zwischenstadt und ‚europäischer Stadt‘ zugunsten einer Qualifizierung von Stadtregionen aufheben“. Die Wissenschaftler der unterschiedlichsten Disziplinen machten sich – jeder mit seiner Ausrüstung und dem jeweiligen Ballast an herkömmlichen Sichtweisen – auf eine Entdeckungsreise in die Zwischenstadt. „In diesem Forschungsprojekt stehen nicht die technisch-funktionalen Verbesserungen im Vordergrund, sondern die im weitesten Sinne kulturellen Qualitäten“, betont der Leiter des Kollegs, Thomas Sieverts. Denn „nur wenn die Zwischenstadt als ein Teil unserer gemeinsamen Kultur wahrgenommen wird – und das heißt, dass sie über ihre Nützlichkeit hinaus auch mit Zuwendung gesehen wird – kann Sorge und Verantwortung für diese junge Lebenswelt wachsen und gedeihen.“