Markus Hesse

Konzepte und Beispiele städtebaulicher Funktionsmischung in den USA

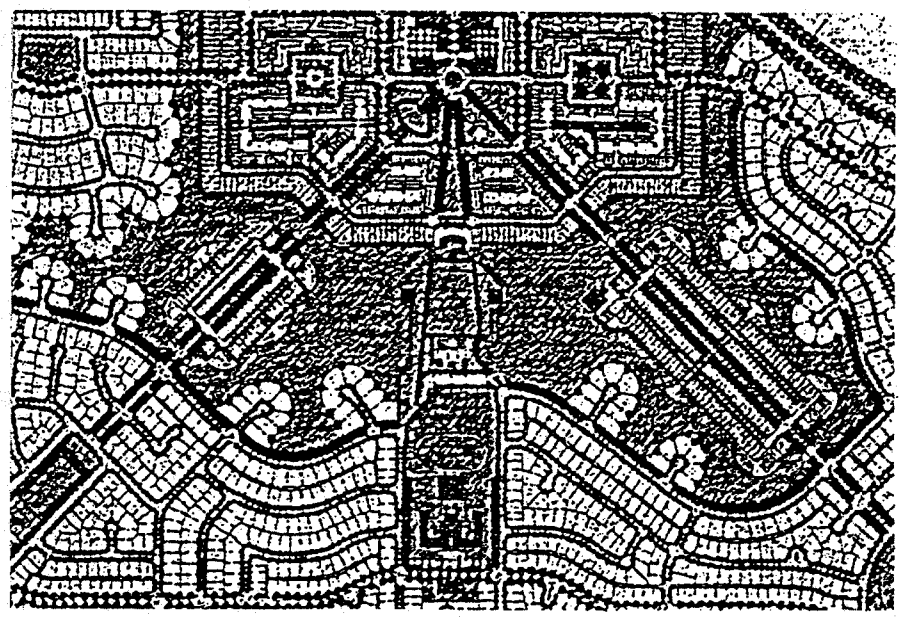
„Transit-oriented" and „Mixed use" – Developments als Ausgangspunkt einer innovativen Stadt- und Raumentwicklung

Schriftenreihe des IÖW 108/96

i | ö | w
INSTITUT FÜR
ÖKOLOGISCHE WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

Planung moderner Nutzungsmischung in Stadterweiterungs- und umbauvorhaben

Vergleichende Untersuchung im europäischen Raum



Markus Hesse

Konzepte und Beispiele städtebaulicher Nutzungsmischung in den USA

Transit - oriented- und *Mixed use- Developments* als Ausgangspunkt einer innovativen Stadt- und Raumentwicklung

Berlin 1996

Planung moderner Nutzungsmischung in Stadterweiterungs- und umbauvorhaben

Vergleichende Untersuchung im europäischen Raum

Konzepte und Beispiele städtebaulicher Nutzungsmischung in den USA

Sondergutachten im Rahmen des
ExWost-Forschungsfeldes
„Nutzungsmischung im Städtebau"

Verfasser:

Dipl. Geogr. Markus Hesse
Institut für ökologische Wirtschaftsforschung
(IÖW) GmbH
Giesebrechtstr. 13
10629 Berlin

Auftraggeber:

Bundesforschungsanstalt für Landeskunde
und Raumordnung
Am Michaelshof 8
53177 Bonn

Auftragnehmer:

Städtebauliches Institut
Prof. Dr. Johann Jessen
Fachgebiet Grundlagen der
Orts- und Regionalplanung
Universität Stuttgart
Keplerstr. 11
70174 Stuttgart

Berlin 1996

Umschlagvorderseite:
Peter Calthorpe: The Next American Metropolis
Princeton Architectural Press - New York 1993, S. 121

1. VERANLASSUNG, AUFGABENSTELLUNG UND ABGRENZUNG DES UNTERSUCHUNGSRAHMENS 1

1.1 Einleitung: Veranlassung und Aufgabenstellung 1

1.2 Untersuchungsrahmen und Arbeitsweise 2

2. ZUR GENESE DER FUNKTIONSMISCHUNG ALS STÄDTEBAULICHES LEITBILD IN DEN USA 5

2.1 Begriff, Bedeutung und Kontext von „Funktionsmischung" 5

2.2 Trends der Raumentwicklung: Suburbanisierung, „Urban Sprawl", „Edge-Cities" 6

2.3 Folgeprobleme „flexibler Raumstruktur" als Ausgangspunkt moderner Funktionsmischung 17

2.4 Ziele im Kontext der städtebaulichen Funktionsmischung: „Congress For The New Urbanism" 18

3. TYPISIERUNG: FUNKTIONSMISCHUNG IN VERSCHIEDENEN KONTEXTEN 23

3.1 Downtown-Redevelopment Strategies 23

3.2 Neue funktionsgemischte Siedlungskonzepte („neo-trad", TOD) 24

3.3 Infill-Development 28

3.4 Transit Villages 28

4. FALLBEISPIELE IM RAHMEN DIESER UNTERSUCHUNG 30

4.1 Realisierte Vorhaben 30
4.1.1 Main Street/Waterfront Development, Suisun City/CA 30
4.1.2 Uptown District, San Diego/CA 43
4.1.3 The Crossings, Mountain View/CA 49
4.1.4 Laguna West, Sacramento/CA 57

4.2 Geplante Vorhaben mit städtebaulicher Funktionsmischung 65
4.2.1 Village Center North Boulder/Colorado 65
4.2.2 Fruitvale Transit Village, Oakland/CA 68
4.2.3 Weitere Projekte der Funktionsmischung im Planungsstadium 69

4.3 Erkenntnisse aus den Fallbeispielen 70
4.3.1 Konzepte moderner Funktionsmischung - Erfolgsfaktoren, Barrieren 70
4.3.2 Wirkungen der Funktionsmischung (Städtebau, Verkehr, Umwelt) 74

5. RAUMENTWICKLUNG IN DEN USA: ABSCHRECKENDES BEISPIEL ODER LABOR FÜR INNOVATIONEN? 82

5.1 Zur Interpretation dieser Ergebnisse 82

5.2 Brüche und Fragezeichen im Projekt der „flexiblen Raumstruktur" 82

5.3 Schnittstellen zur Diskussion in Deutschland 83

WEITERE LITERATUR 87

ANHANG 89

A 1: The Awahnee Principles 89

A 2: Congress for The New Urbanism 92

hierfür können der „Congress for The New Urbanism", die Publikationen von Peter Calthorpe oder Peter Katz sowie für die Westküste der USA eine Auswertung der koordinierenden Aktivitäten (Tagungen, Modellvorhaben, thematische Abhandlungen) des „Local Government Council" in Sacramento angesehen werden.[1]

Auf diese einleitende Darstellung folgt die vertiefte Behandlung der für die Funktionsmischung relevanten Fallbeispiele. Dabei wird in Abwandlung der ursprünglich anvisierten Vorgehensweise sowohl auf bereits vorhandene als auch in der Planung befindliche Beispiele eingegangen; dies geht zum einen darauf zurück, daß der Realisierungsstand der vorhandenen funktionsgemischten Areale (insbesondere Quartiere und Stadtteile) noch nicht so weit fortgeschritten ist, als daß sich daraus allein eine Auswertung von Erfahrungen, Wirkungen etc. vornehmen ließe. Zum anderen ermöglicht die Einbeziehung von Planungsbeispielen ein besseres Verständnis der Breite der hier abgedeckten Ziele und Inhalte und stützt insofern die vorgenommene Einordnung und Interpretation der Diskussion, was bei einer isolierten Betrachtung einzelner Fälle so nicht möglich wäre.

Hinsichtlich der städtebaulichen Körnigkeit geht es bei diesen Beispielen um Funktionsmischung auf der Ebene der Gebäudemischung, der Blockmischung und vor allem der Quartiersmischung. Zu den Fallbeispielen vorhandener Nutzungsmischung, die hier ausführlicher dargestellt werden, gehören unter den bereits existierenden Vorhaben

- Mixed-Use Developments im Rahmen von Zentrenkonzepten (Mischung von Wohnen und Arbeiten auf Quartiers-, Block- und Gebäudeebene):
  - Old Town / Waterfront Redevelopment „Suisun City", Solano County/CA,
  - Uptown District San Diego/CA
- Neighborhood / Infill Mixed-Uses in Wohngebieten/Suburbs (Mischung von Wohnen, Handel und Dienstleistung auf Quartiersebene):
  - Neighborhood Development „The Crossings", Mountain View/CA,
  - Suburban mixed use „Laguna West", Sacramento/CA,

Zu den Fallbeispielen geplanter Nutzungsmischung in den USA, die sich zwar noch nicht zur Erfahrungssammlung eignen, jedoch aufgrund ihrer ambitionierten städtebaulichen Konzeption hier ebenfalls kurz dargestellt werden sollen, gehören die folgenden Vorhaben:

- Village Center, North Boulder/CO,
- Fruitvale Transit Village, Oakland/CA.

---

1 Congress for the New Urbanism. CNU IV, CNU Charter. Developing an Agenda for Action, May 3-5, 1996, Charleston, South Carolina; P. Calthorpe: The Next American Metropolis. Ecology, Community and the American Dream, New York 1993; P. Katz: The New Urbanism, 1994.

Aussagen über die konkreten Wirkungen der jeweiligen Konzeption von Funktionsmischung mit Blick auf Städtebau, Umwelt und Verkehr können nur begrenzt getroffen werden, sie hätten sicher auch spekulativen Charakter. Die meisten Beispielprojekte im Kontext des „New Urbanism" besitzen zudem noch Ausnahmecharakter, gemessen an der großen Zahl traditioneller Typen von Raum- und Siedlungsentwicklung. Auch wenn nicht anzunehmen ist, daß die skizzierten Fallbeispiele kurzfristig zu gravierenden Trendänderungen im räumlichen Verhalten führen werden, so liegt der „Wert" dieser Beispiele und der breiten Diskussion um einen neuen Typus von Urbanisierung sicherlich darin, daß diese Debatte überhaupt stattfindet, daß es durchaus erste sichtbare Ergebnisse gibt und eine Bewegung in Gang gekommen ist, die eine eigene Dynamik entfalten wird und sich zunehmend städtebaulich konkretisiert.

Die allgemeine Einschätzung und Bewertung der Diskussion beruht auf einer mehrjährigen Auseinandersetzung mit der räumlichen und städtebaulichen Entwicklung in den USA, u.a. im Rahmen eines intensiven Forschungsdialogs und -netzwerks (vgl. Hesse u.a. 1995). Die Auswertung der Fallbeispiele stützt sich auf Vor-Ort-Gespräche und Arbeitsaufenthalte überwiegend im Raum Washington D.C. sowie in den Bundesstaaten Kalifornien und Oregon, durchgeführt insbesondere im Herbst 1994, Herbst 1995 sowie anläßlich der konkreten Aufgabenstellung im Sommer 1996.[2]

2 Gesprächspartner waren: Peter Calthorpe und Matt Taecker, Calthorpe Associates, Berkeley CA (The Crossings, Laguna West, Sacramento Downtown Development); Jim Adams, ROMA Design Group, Laura Hoffmeister Redevelopment Agency, City of Suisun City (Suisun City); Judy Corbett (Local Government Commission, Sacramento CA); Helene S. York, Citibank, San Francisco; Prof. John Landis, Institute of Urban and Regional Development, University of California, Berkeley.

2. Zur Genese der Funktionsmischung als städtebauliches Leitbild in den USA

2.1 Begriff, Bedeutung und Kontext von „Funktionsmischung"

In der städtebaulichen Praxis der USA wird der Begriff des „mixed-use developments" in zwei unterschiedlichen Anwendungsgebieten und -kontexten verwendet: Zum einen werden damit städtebauliche bzw. Planungsvorhaben gekennzeichnet, die mindestens zwei oder mehr verschiedene Nutzungstypen an einem Standort umfassen, was insbesondere im Bereich städtebaulicher Erneuerungsvorhaben etwa im Zentrum der Kernstadt („central business district", CBD) praktiziert wurde und auch heute noch stattfindet. Dabei handelt es sich vielfach um die Integration bzw. Kombination von Büroflächen, Hotel- und Kongresseinrichtungen, teilweise unter Einbeziehung von Handel und Dienstleistung. Funktionsmischung kann in solchen Fällen auch bedeuten, daß bspw. ein Mindestanteil von 20%iger Wohnnutzung zur Vermeidung unerwünschter Monostrukturen vorgesehen wird; meist sind damit mehrzweckorientierte Hotel- und Dienstleistungseinrichtungen gemeint oder Arrondierungen von Einzelhandelsnutzungen in überwiegenden Bürostandorten.

Mit diesen Projekten ist nicht unbedingt der Anspruch auf besondere städtebauliche Innovation verbunden; sie sind eher vergleichbar mit dem 'Development' größerer Bauprojekte, wie es in vielen deutschen Städten an attraktiven Standorten durchgeführt wird (z.B. in Kerngebieten, auf früheren Innenstadtbrachen).[3] In aller Regel sagt der Grad der dabei realisierten Funktionsmischung nichts über die städtebauliche Qualität und Körnigkeit dieser Standorte aus, ebenso nicht über spezifische Leitvorstellungen zur Quartiers- oder gesamtstädtischen Entwicklung. Häufig sind es massierte Baukörper, die ohne Rücksicht auf Nachbarnutzungen, Umgebungsbedingungen oder verkehrlich-ökologische Folgewirkungen realisiert werden.

Auf der anderen, hier stärker interessierenden Seite sind multifunktionale, „mixed-use developments" eines der Kernelemente der auch unter dem Stichwort „Transit-oriented-" oder „Neo-traditional Development" (kurz: „neo-trad") subsumierbaren Aktivitäten von Planern, Architekten und Umweltinitiativen für einen umwelt- und „community"-orientierten Städtebau. Sie hatten ihren Ausgangspunkt vor allem in Kalifornien und haben mittlerweile nicht nur zu den ersten Beispielprojekten vor allem an der Westküste der USA geführt, sondern eine regelrechte städtebauliche Bewegung ausgelöst, die ausgehend von ihren Planungsaktivitäten über Newsletter und Konferenzen miteinander verbunden ist. Wichtige Protagonisten dieser Ansät-

3 Vgl. das vom Urban Land Institute (ULI) herausgegebene „Mixed-Use Development Handbook" (Washington D.C., 1987; Autor: Dean Schwanke), das über eine Vielzahl solcher Projekte berichtet und Verfahrensweisen, Rechtsvorschriften etc. enthält.

ze sind beispielsweise Peter Calthorpe („The Next American Metropolis") in Kalifornien oder Andres Duany und Elizabeth Plater-Zyberk aus Miami (planten u.a. Seaside, Florida, eine der ersten realisierten neuen Siedlungen).

Im Rahmen dieser Arbeit werden vor allem die TOD- und „neotrad"-Projekte bzw. entsprechende Aktivitäten untersucht, da sie auch weitestgehend der thematischen Orientierung des Sondergutachtens (Qualitäts und Umweltorientierung im Städtebau) entsprechen: Den meisten dieser Projekte liegen ökologische und soziale Zielvorstellungen zugrunde, die über architektonisch-gestalterische Aspekte hinaus in den Zielkontext des ExWoSt-Forschungsfeldes „Nutzungsmischung" passen. Es gibt aber auch bei den traditionellen „mixed-use developments" im Kontext der kernstädtischen Erneuerungsstrategien Berührungspunkte zu dieser Fragestellung, so daß verschiedentlich darauf Bezug genommen wird.

Das Ziel der Funktionsmischung ist auch in offiziellen Leitlinien zur Planung hoch angesiedelt. So fordert der erste Abschnitt der „Principles for Designing and Planning" des U.S. Department of Housing and Urban Development - bezogen auf die Planung von Wohnbauflächen - ausdrücklich die Berücksichtigung des Ziels der Funktionsmischung: „The neighborhood, not individual projects, is the essential increment of development and redevelopment in urban communities. Neighborhoods should be compact, pedestrian friendly, and mixed-use, forming identifiable areas that encourage citizens to take responsibility for their maintenance and evolution." (HUD, Juli 1996).

2.2 Trends der Raumentwicklung: Suburbanisierung, „Urban Sprawl", „Edge-Cities"

Den Hintergrund und Ausgangspunkt der skizzierten städtebaulichen Diskussion bildet die mittlerweile auch in Deutschland vielfältig rezipierte siedlungsräumliche Entwicklung in den USA.[4] Die Raum- und Siedlungsstrukturen der USA haben sich schon zu Beginn dieses Jahrhunderts und vor allem in der Nachkriegszeit sehr weiträumig in die Fläche entwickelt, wozu insbesondere die im Vergleich zu Europa großräumig verfügbaren Flächenreserven und die relativ geringfügige Rolle planerischer Regulation beigetragen haben (im Sinne von Steuerung und Begrenzung des Bauflächenwachstums). Im Mittelpunkt stehen dabei mehrere miteinander verbundene Wirkungskreise bzw. Themenfelder, die sowohl die städtische bzw. Quartiersebene betreffen wie auch die stadtregionale Entwicklung, insbesondere:

- das nur begrenzt planerisch regulierte monofunktionale Wachstum der Verdichtungsräume in ihre Außen- und Randbereiche, gekennzeichnet mit dem Begriff des „urban sprawl" (W.

4 Vgl. die in jeder Hinsicht lesenswerte Trilogie in Arch* Nr. 109/110, 112, 114/115 aus dem Jahr 1992 oder die Stadtbauwelt Nr. 127, 1995.

Whyte, 1958), hier vor allem die Suburbanisierung des Wohnens sowie die daran gekoppelte Suburbanisierung von Handel und Gewerbe, außerdem:

- die Weiterentwicklung der shopping-malls und großflächigen Standorte im Außenbereich zu multifunktionalen „Edge-Cities", mit besonderen Auswirkungen auf das räumliche Gefüge der Stadtregion, aber auch interessanten Anknüpfungspunkten für Überlegungen zur Funktionsmischung.

Die Suburbanisierung, verstanden als tendenzielle Auflösung zentral-verdichteter Stadtstrukturen zugunsten einer mehr oder minder regellosen Diffusion der Standorte in den Raum, setzte bereits gegen Ende des vorigen Jahrhunderts ein und erreichte in den 30er Jahren einen ersten Höhepunkt.[5] Dabei spielten die gegenüber Europa mindestens drei Jahrzehnte früher realisierte Massenmotorisierung, ein spezifisches gesellschaftliches Leitbild mit antistädtischen Elementen sowie die Stadtflucht der weißen Mittelschicht aus den subjektiv und objektiv konfliktträchtigen Stadtzentren eine tragende Rolle. Die 179 Millionen Menschen, die 1960 in den USA wohnten, verteilten sich ungefähr zu jeweils einem Drittel (ca. 59 Mio.) auf Kernstädte („Central Cities") und Vororte („Suburbs") der Metropolregionen sowie auf die Nicht-Metropolregionen. Bis 1980 stieg die Bevölkerungszahl auf ca. 226 Mio., von denen 57 Mio. außerhalb der Metropolregionen wohnten, 68 Mio. in den Kernstädten und 101 Mio. in den Suburbs (Quelle: Platt 1996, S. 22).

Das starke Bevölkerungswachstum der 60er und 70er Jahre wurde somit fast vollständig von den Randbereichen der Kernstädte und den Vororten aufgefangen, womit sich nicht nur das siedlungsräumliche Muster stark veränderte, sondern auch erhebliche ökonomische und fiskalpolitische Konsequenzen verbunden waren: Der wirtschaftliche Wettbewerb zwischen Kernstädten und der suburbanisierten Stadtlandschaft (etwa mit Blick auf Unternehmensstandorte, Steueraufkommen) wurde zu dieser Zeit eindeutig zugunsten der Suburbs entschieden, obwohl bereits seit den späten 40er Jahren die ersten Programme zur Erneuerung der Kernstädte aufgelegt und in Gang gesetzt wurden („Urban Renewal"). Dem Bedeutungsgewinn der Suburbs und der Zunahme der genutzten Fläche insgesamt entspricht gleichzeitig ein erheblicher Rückgang in der Dichte der Nutzflächen (Tabelle 1):

5 S.B. Warner Jr.: The Urban Wilderness. A History of the American City, Berkeley and Los Angeles 1972/1995; R. Fishman: The Burgeois Utopia, The Rise and the Fall of Suburbia, New York 1987; S.L. Bottles: Los Angeles and the Automobile. The Making of the Modern City, Berkeley 1987; R. Fogelson: The Fragmented Metropolis. Los Angeles, 1850-1930, Berkeley and New York.

TABELLE 1: METROPOLREGIONEN UND URBANISIERUNG (> 50.000 EW), 1920-1990

Jahr	Anzahl	Bevölkerung	Fläche (sq mile)	Dichte (durchschn.)
1920	131	38.900.000	6.318	6.160
1940	190	58.100.000	10.452	5.560
1960	269	98.700.000	24.111	4.090
1980	366	139.100.00	52.017	2.675
1990	396	158.000.000	61.014	2.589

Quelle: Platt 1996, S. 23

Im Boom der 80er Jahre setzte sich das starke Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum der Nachkriegszeit fort und wertete nicht nur die Randbereiche der großen Verdichtungsräume auf, sondern führte auch zur Entstehung neuer Wachstumsräume bzw. -pole, während die zentralen Bereiche (z.B. CBDs, aber auch traditionelle Wohnviertel) weitere Verluste hinnehmen mußten. Auch heute noch ist die Verlagerung der Wohnstandorte (residentials) und in deren Folge der Standorte von Massenkonsum-Einrichtungen (shopping-malls, theme-parks) in die Peripherie das bestimmende Merkmal der Raum- und Verkehrsentwicklung in den USA.

Zum Verhältnis von Außenbereich und Innenstadt bzw. Metropolregion und Kernstadt einige Schlaglichter:

- In der 'Northeastern Illinois Metropolitan Area', dem Großraum Chicago, hat die Gesamtbevölkerungszahl zwischen 1980 und 1990 um 4,1 Prozent zugenommen; im gleichen Zeitraum stieg jedoch die zusätzliche Flächeninanspruchnahme für Wohnbauland um ca. 46 Prozent.[6]
- Im Großraum Seattle stieg die Bevölkerungszahl zwischen 1970 und 1990 um 38%, die neu in Anspruch genommene Siedlungsfläche dagegen um 87%; in Denver betrug die Relation beider Kenngrößen im gleichen Zeitraum 30:85.
- In den meisten Bundesstaaten liegt die jährliche Wachstumsrate von Verkehrsaufwand (VMT, Pkm) deutlich über derjenigen der Bevölkerungsentwicklung, in Kalifornien nahmen die Pkm zwischen 1970 und 1990 um 100 % zu, die EW-Zahl um 50%.

Art und Ausmaß dieser Strukturverschiebungen lassen sich auch am Beispiel der räumlichen Verteilung der Arbeitsplätze in den Großregionen in den 80er Jahren illustrieren (Tabelle 2):

6 Northeastern Illinois Planning Commission: Strategic Plan for Land Resource Management, Chicago 1992, pp. 3-4.

TABELLE 2: BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG IN TEILRÄUMEN DER METROPOLITAN AREAS, 1982-1986

Area	City	Suburbs
Atlanta	+ 10.0%	+ 22.6%
Chicago	+ 4.0 %	+ 20.0%
Detroit	+ 2.1 %	+ 14.4%
Washington D.C.	+ 3.4 %	+ 17.1%
St. Louis	- 4.1 %	+ 14.8%
San Francisco	+ 2.1 %	+ 9.7 %
Baltimore	+ 0.1 %	+ 8.9 %
Philadelphia	- 0.2 %	+ 8.5 %
New York	+3.5 %	+ 5.5 %

Quelle: Land Use Digest 1986 (Institute of transportation engineers)

Analog zum Bedeutungsverlust der alten 'Zentren' - auch wenn deren Stellenwert sicher nicht in jeder Hinsicht mit dem der Kernstädte in Europa vergleichbar ist - und zum Bedeutungsgewinn der Peripherie von zentrifugalen Beziehungen hin zu stärker dezentralen, zentripetalen Verflechtungen verschieben sich die räumlichen Verflechtungen in den Großregionen. Dies belegen längerfristige Erhebungen über die Pendlerströme, wie der nachfolgend dargestellte Trend aus den 70er Jahren beispielhaft zeigt (Tabelle 3):

TABELLE 3: PENDLERSTRÖME IN DER WASHINGTON D.C., METROPOLITAN AREA 1970-1980

Commuting trips	1970	1980	% Change	% 1980
Within City	218.913	205.743	- 6,0	14,8
Suburbs to City	272.181	353.568	+ 29,9	25,5
Suburbs to Sub	536.740	779.969	+ 45,3	56,4
City to Suburbs	46.652	44.996	- 3,5	3,3
Totals	1.074.486	1.384.276	+ 28,8	100

Quelle: U.S. Census Bureau (Institute of transportation engineers)

Aus städtebaulicher Sicht ist dieser Entwicklungstypus gekennzeichnet durch geringe Dichtewerte in der Wohnbebauung und eine mehr oder weniger monotone Architektur, die funktionale Trennung von Wohnen, Arbeiten und Einkaufen sowie eine weitgehende Ausrichtung auf den Pkw-Verkehr in der Erschließungs- und Netzplanung. Hinzu kommen die gestalterische

Vernachlässigung des Fußgängerverkehrs und die Mißachtung seiner Maßstäblichkeiten (Design des Straßenraumes, Parzellierung, Wegenetze, Zugänglichkeiten), was u.a. auch auf eine implizite Geringschätzung des öffentlichen Raumes hinweist.

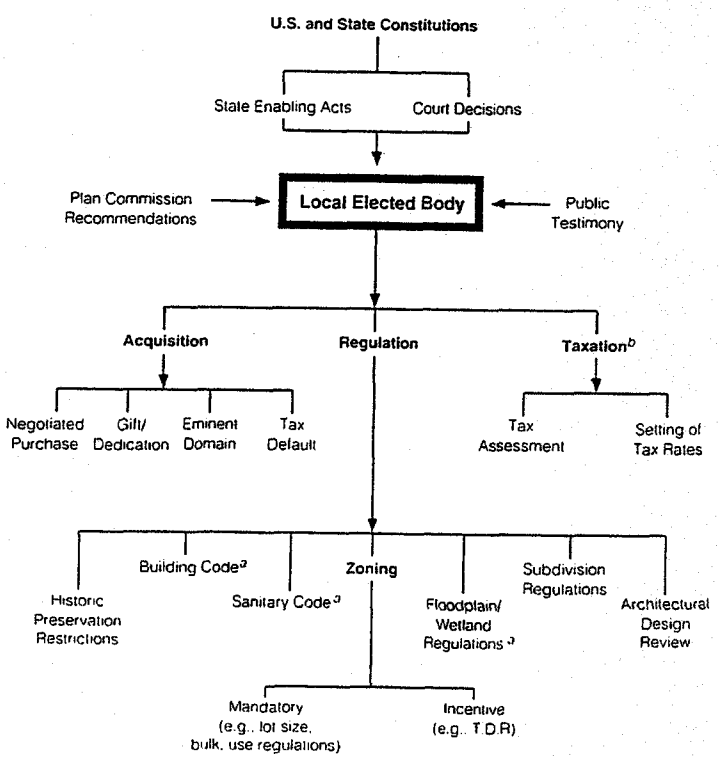
Ursächlich resultiert die zunehmende Auflösung der Flächennutzungen und ihre Diffusion in den Raum aus einer Reihe von sozial-ökonomischen Triebkräften, zu denen gewandelte Ansprüchen der Bevölkerung (Wohnfläche, Wohnumfeld) und ihre sehr weitgehende Motorisierung oder ökonomische Randbedingungen der Kapitalverwertung gehören (Skalenvorteile durch Großstrukturen mit wachsenden Einzugsbereichen etwa im Handel). Ein vielbachteter Bericht zum Problem der Suburbanisierung in Kalifornien und zu den künftigen Handlungsperspektiven nennt folgende Faktoren zur Erklärung dieses Phänomens:

- die verbreitete Annahme, daß moderne Suburbs über eine größere Sicherheit und bessere 'öffentliche' Einrichtungen wie day-care, Kindergarten und Schulen sowie eine bessere Atmosphäre verfügen als kernstädtische Gebiete;
- die Annahme, daß das Wohnen in den suburbs billiger sei als in anderen städtischen Teilräumen;
- der Glaube, daß die Wachstums- und Gewinnaussichten von Unternehmen in den suburbs aufgrund geringerer Steuersätze und einer geringfügigeren politischen Regulierung besser, außerdem werden das Arbeitskräfteangebot sowie die Qualifikationen besser eingeschätzt;
- die Dezentralisierungswirkung neuer Technologien, die Unternehmensstandorte bzw. Standorte von Erwerbstätigkeit aus ihrer Bindung an die alten Zentren löst;
- Subventionen des Staates zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sowie die Nichtanlastung der erheblichen externen Kosten des Kfz-Verkehrs;
- Regulierungen der Flächennutzung in den zentral gelegenen Arealen der Gemeinden („slow growth attitudes"), die neue Entwicklungen in den Außenbereichen bei fehlender Regionalplanung fördern;
- Steuerliche Anreize für die Gemeinden im Bereich der Grundsteuer bzw. im Verhältnis von Grundsteuer zu Umsatzsteuer, die gewerbliche Nutzungen z.B. im Einzelhandel gegenüber der Wohnfunktion bevorzugen und als Folge dessen ungeregelte Nutzungsmuster begünstigen („cherry pick"-land uses).[7]

7 Beyond Sprawl: New Patterns of Growth to Fit the New California. Report sponsored by the Bank of America (Environmental Policies and Programs), California Resources Agency, Greenbelt Alliance, The Low Income Housing Fund. o.O., Februar 1995. Executive Summary, S. 5.

Der „urban sprawl" ist mit Blick auf das Problem der Funktionstrennung auch eine Folge der Flächennutzungsplanung. Das ursprünglich in Anlehnung an das deutsche System der FNP in der Zeit von 1916-1926 entwickelte „zoning" ist neben den Bauvorschriften („Building Code Requirements"), Verordnungen zum Schutz empfindlicher Naturräume oder Denkmalschutzvorschriften das wichtigste Planungsintrument auf kommunaler (Municipality) und regionaler Ebene (County). Es wird jeweils auf der Basis von bundesstaatlichen Durchführungsvorschriften bzw. Rahmengesetzen angewendet (wobei prozedurale Aspekte im Zentrum stehen, weniger der eigentliche Planungsgegenstand) und zielt im Kontext klassischer städtebaulicher Leitbilder auf die separierte Ausweisung von Wohnflächen, Gewerbeflächen und Industrieflächen. Diese drei stellen Basiskategorien des zoning dar, sie werden aber weiter unterteilt und geben dann differenzierte Vorgaben für die Nutzung einer Fläche (use), die jeweilige Dichte (density in persons/acre bei der Wohnnutzung, floor-area-ratio bei der gewerblichen Nutzung, entspricht der GFZ) sowie die vorgesehene Baumasse.[8]

Abbildung 1: „Municipal Land Use Control System" - Übersicht



Quelle: Platt 1996, S. 216

8 Sam Warner führt die Entstehung des zoning in seiner Geschichte der amerikanischen Stadtentwicklung auf soziale Segregationsinteressen und ökonomischen Wettbewerb sowie Sicherheitsvorschriften zurück: „The standard zoning ordinance of American cities was originally conceived from a union of two fears - fear of the chinese and fear of skyscrapers." Als einen frühen Vorläufer des Standard Zoning Enabling Act (SZEA) nennt er diesbezüglich die Ausweisung eines speziellen Districts für die großteils von Chinesen geführten Wäschereien in der kalifornischen Stadt Modesto im Jahr 1886; vgl. Warner 1972, S. 28.

Die traditionelle Praxis des zoning bestand im „cumulative zoning", das ausgehend von Ausweisungen für die ausschließliche Wohnnutzung (Ein- oder Mehrfamilienhäuser) dann auch gewerbliche Nutzungen unter Einschluß von Mischnutzungen zwischen Gewerbe und Wohnen festlegte und anschließend Flächen für weitgehend nicht-regulierte industrielle Nutzung definierte. Diese Praxis ist abgelöst worden durch das „non-cumulative" zoning, nach dem eine Festlegung auf eine bestimmte Kategorie und Subkategorie die Kombination mit einem anderen Nutzungstyp explizit ausschließt, wobei es neben der restriktiven Positiv- oder Negativ-Regelung eine Reihe von Zulässigkeitsbedingungen gibt, die Planabweichungen tendenziell zur Regel werden lassen können.

Da es in der praktischen Anwendung des non-cumulative zoning ohnehin zahllose Ausnahmebestimmungen (permits) bzw. eine flexible Handhabung von „legal nonconforming uses" gibt, also Abweichungen vom Plan, etwa bei bereits bestehenden Nutzungen innerhalb eines neu überplanten Gebietes, ist die Wirkung des zoning auf die tatsächlich realisierte Raumnutzung im Vergleich mit dem Plan nicht allzuhoch einzuschätzen.[9] Starke lokale Interessen und die interkommunale Konkurrenz um Flächenausweisungen und Ansiedlungen führen dazu, daß Planungsziele relativiert und Einzelplanungen suboptimal realisiert werden.

Das Phänomen der Suburbanisierung in der nordamerikanischen Stadtlandschaft erhielt einen besonderen Entwicklungsschub durch das Wachstum neuer Standorte im 'Außenbereich', insbesondere zunächst von Shopping-Malls (Einkaufszentren), später dann auch neuen multifunktionalen Verdichtungsbereichen im tertiären Sektor, den sogenannten „Edge-Cities".[10] Gemäß der Devise „Shopping follows Shoppers"; entstanden in den anfangs stark aus Wohngebieten bestehenden Außenbereichen der Städte zunehmend große Einkaufszentren, die parallel zum Bedeutungsverlust der „general department stores" in den Kernstädten beträchtliche Anteile an den Einzelhandelsumsätzen erzielt haben und noch heute besitzen. Auf diesen eigendynamischen Prozeß soll an dieser Stelle nur insofern eingegangen werden, als die an der industriellen Produktions- bzw. Distributionsweise orientierten Absatz- und Rationalisierungsstrategien im Handel auf große Absatzmengen und weiträumige Einzugsgebiete ausgerichtet waren und damit eine wichtige Rolle im Prozeß der funktionalen Entmischung und räumlichen Ausdifferenzierung gespielt haben – automobile Erreichbarkeit und Massenkon-

9 Überwiegende Zustimmung findet in der Diskussion jedoch die Vermutung, daß die praktische Anwendung der zoning codes das Flächenwachstum sowie die städtebauliche Funktionstrennung ganz erheblich gefördert hat.

10 J. Garreau: Edge City: Life on the new Frontier, New York 1991.

sumangebote zu niedrigen Preisen veränderten das Standortgefüge ganz erheblich zugunsten der peripheren Großstrukturen.[11]

In den letzten zwei Dekaden ist allerdings auch eine interessante gegenläufige Entwicklung zu registrieren, ohne daß damit bereits ein Niedergang der großen monofunktionalen Standorte in der städtischen Peripherie eingeleitet wäre. Signifikant ist ein Bedeutungszuwachs der Innenstädte, der zu einer Reihe von ökonomisch erfolgreichen, wenn auch nicht immer städtebaulich qualitätsvollen Investitionen im CBD großer Städte geführt hat.[12] Die Rückbesinnung auf die Kernstädte in ihrer Eigenschaft als durchaus konkurrenzfähige, leistungsstarke Standorte für Handel und Dienstleistung hat auch damit zu tun, daß periphere Großstrukturen stärker auf ihre Folgekosten und -wirkungen hin überprüft werden (etwa im Rahmen der „Clean Air Act Amandements" in Kalifornien), zum anderen ihre Möglichkeiten zur Inszenierung von Konsumwelten und spektakulären Ereignissen nicht unbegrenzt sind.

Eine besondere Bedeutung und u.U. neue Qualität für das Thema „Funktionsmischung" besitzt auch die Entwicklung der „Edge-Cities". In den USA sind heute mehr als 200 Standorte registriert, die nach den von J. Garreau (1991) formulierten Kriterien als „Edge-Cities" bezeichnet werden können. Zunächst sind die „Edge-Cities" ein nahezu perfekter Ausdruck der fragmentierten, zerfließenden Stadtlandschaft, die sich in kurzen Abständen immer weiter in die Fläche ausdehnt und an neuen Standorten re-konstitutioniert (so wie bereits die Shopping-Center häufig eine für europäische Verhältnisse extrem kurzlebige Nutzungsphase aufweisen können). Unter den Edge-Cities gibt es einerseits viele monofunktionale Nutzungen, wie z.B. Office-Parks im tertiären Sektor (bspw. in Tysons Corner I, Washington D.C.) oder separate Standorte mit medizinischen Einrichtungen, Kliniken, Gesundheitsdienstleistern (im Großraum Atlanta). Andererseits ist es in den letzten Jahren bei der Realisierung dieser peripheren Standorte zunehmend auch zu Verknüpfungen zwischen Handel, Dienstleistung und Freizeit, zwischen betrieblichen und privaten Nutzungen gekommen, womit die "Edge-Cities" im allgemeinen bzw. die Malls im besonderen teilweise städtischen Charakter annehmen. Die Frage, die sich aus Sicht des Forschungsfeldes und des Sondergutachtens daran anschließt, wäre diejenige nach der Bedeutung eines möglichen Funktionswandels der Edge-Cities als Zentren in einer zunehmend dezentralisierten städtebaulichen bzw. räumlichen Kulisse.

Die Wanderung großflächiger Standorte von Handel und Gewerbe an die Peripherie der Städte ist zunächst ein Reflex auf veränderte sozial-ökonomische Randbedingungen. Sie hat

---

11 vgl. dazu M. Crawford: The World in a Shopping Mall. In: M. Sorkin (Ed.): Variations on a Theme Park, New York 1992, S. 3-30.

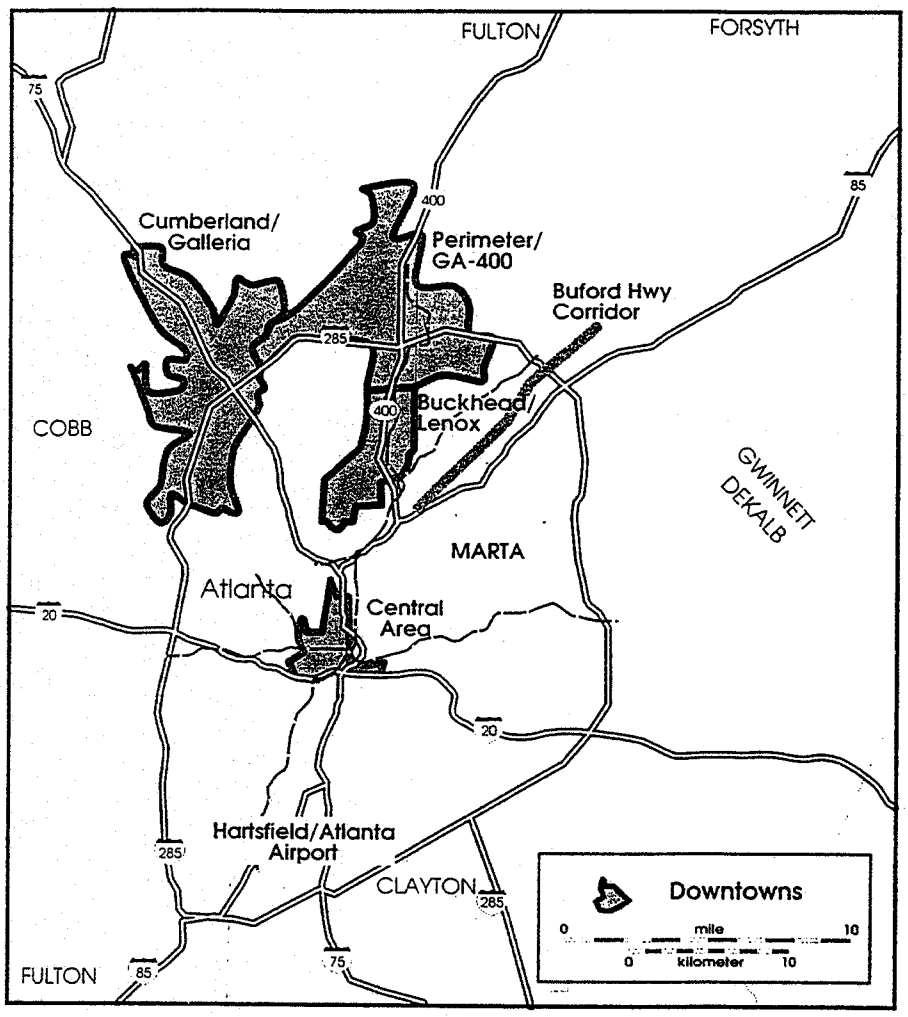
12 Es geht hier weniger um einen Vergleich mit der Situation in Deutschland, der vor dem Hintergrund eines anderen Stadtbegriffs zu bewerten wäre, sondern um die Brüchigkeit und Endlichkeit eines einst als wegweisend und irreversibel eingeschätzten sektoralen Trends.

nicht allein mit dem vorhandenen Repräsentationsbedürfnis des Managements zu tun (bevorzugt werden großzügige, mit Grünanlagen versehene repräsentative Grundstücke und Gebäude in attraktiven und gut erreichbaren Lagen), sondern ist natürlich ein Ausdruck der Bodenmarktentwicklung (Flächenangebot und -mobilisierbarkeit), sie geht zurück auf Rentabilitäts-Anforderungen von Investoren und Betreibern (spezifische Rationalisierungspotentiale, Kapitalrendite der Betriebsformen) sowie den Faktor Erreichbarkeit für die fast vollständig motorisierten Kunden bzw. Beschäftigten. Eine wichtige Bedeutung besitzt hier ohne Zweifel auch die Angebotsfunktion der Infrastrukturpolitik, insbesondere der Bau von Straßen und Autobahnen: War die Straße in der traditionellen amerikanischen Stadtlandschaft („The vernacular landscape") Ausgangspunkt des „commercial strip development", so sind Highway-Projekte heute ein wichtiger Impulsgeber, mit dem Standortentscheidungen für neue Flächennutzungen vorbereitet werden und in deren Folge sich das Stadtwachstum - dem Ringmuster etwa eines Perimeters folgend - konzentrisch nach außen weiterentwickelt.

Das Wechselspiel aus Stadtautobahn, Stadtwachstum und neuen Impulsen für die räumliche Expansion durch Perimeter-Planung läßt sich idealtypisch am Beispiel der Metropolregion Atlanta nachvollziehen, in der der Highway 285 eine erste Phase massiver Kern-Rand-Wanderungen in die Suburbs Buckhead, Cumberland oder nach Dekalb County begünstigt hat („Inner Perimeter"). Seit den 70er Jahren wird ein weiterer Autobahnring, der „Outer Perimeter Highway", angedacht, von dem nicht nur Impulse für ein forciertes Wachstum im Umland Atlanta's etwa in Gwinnett County erwartet werden, sondern insgesamt: „new investments, new 'centers', and vastly inflate land values throughout its corridor." (vgl. Rutheiser 1996, S. 103). Der „outer perimeter" befindet sich seit 1993 konkret in der Planung und wurde vom Board der Regionalplanungsbehörde (Atlanta Regional Commission), die als „Metropolitan Planning Commission" die regionalen Verkehrs-, Umwelt- und Inrastrukturplanungen koordiniert, positiv entschieden, obwohl mit der dadurch bedingten Zunahme des Verkehrs und seiner Umweltwirkungen die Ziele des regionalen Luftreinhalteplans deutlich überschritten werden. Eines der Hauptargumente der Befürworter des „outer perimeter" bezieht sich auf die nicht ohne Grund unterstellten wirtschaftlichen Impulse für Unternehmensverlagerungen an die äußere Peripherie (vgl. Abb. 1 und 2). Die über solche Infrastrukturmaßnahmen erzeugten bzw. davon stark beeinflußten Standortstrukturen verdanken ihre Existenz somit weniger der „unsichtbaren Hand" des Marktes, sondern in ganz erheblichem Umfang staatlicher und regionaler Steuerung.[13]

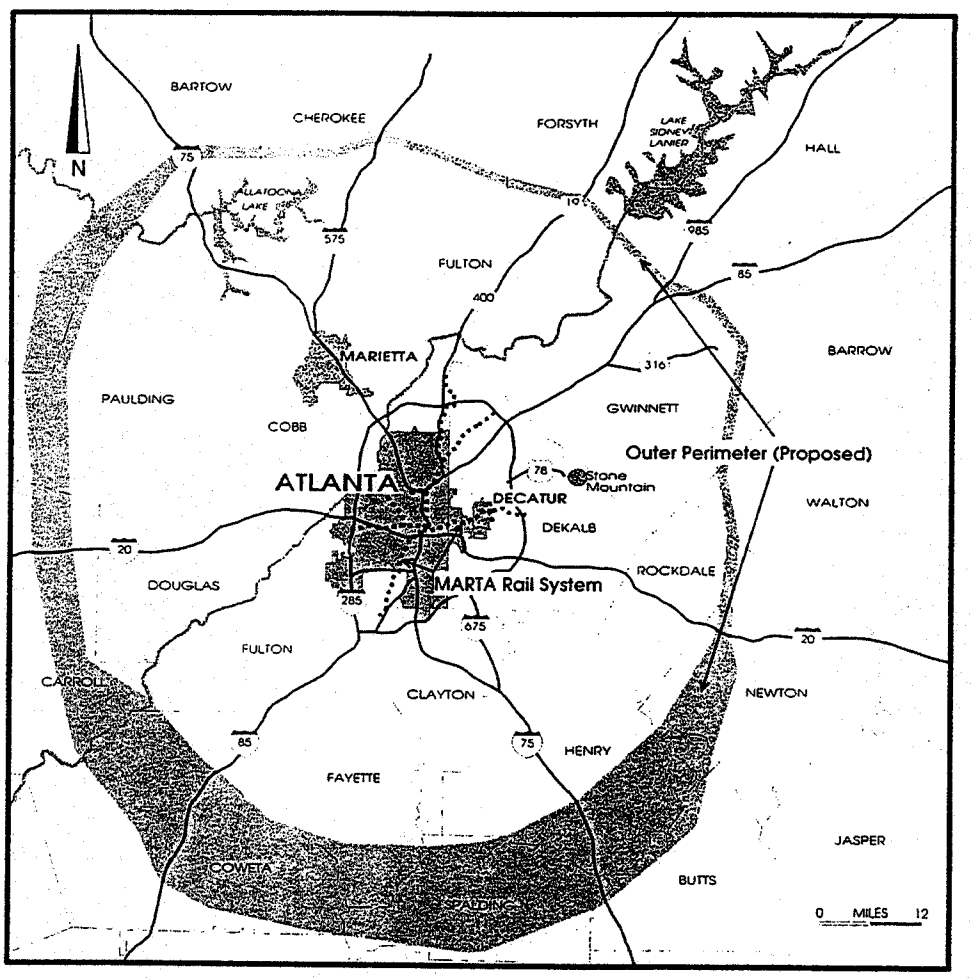
13 Nach einer Auswertung von sechs Studien zur Infrastrukturpolitik durch John Pucher betragen die jährlichen Subventionen der U.S.-Bundesregierung für den Kfz-Verkehr zwischen 378 und 935 Mrd. US§ (vgl. Pucher, J.: Budget Cutters Looking at Wrong Subsidies. In: Passenger Transport, März 1995).

Abbildung 2: „Atlantas New Downtowns"



Quelle: Rutheiser 1996, S. 97

Abbildung 3: Atlanta - Outer Perimeter



Quelle: Rutheiser 1996, S. xii

2.3 Folgeprobleme „flexibler Raumstruktur" als Ausgangspunkt moderner Funktionsmischung

Das starke Siedlungswachstum der Metropolregionen, das in seiner raumstrukturellen Bedeutung auf planerische Steuerung wie unterbleibende Regulation zurückgeht, hat insgesamt zur Ausprägung vielschichtiger, schwer steuerbarer raum-funktionaler Beziehungen geführt.[14] Aufgrund einer Vielzahl von sozialen, ökonomischen und ökologischen Problemen, die mit der Realisierung und Nutzung dieser *flexiblen Raumstruktur* einhergehen (mit diesem Begriff ist die Gesamtheit der o.g. städtebaulichen Entwicklungen gemeint), wird dieser Trend zunehmend kritisch diskutiert.

Die offenkundigen Folgeprobleme, die aus der gegenwärtigen Trendentwicklung hervorgehen, lassen sich wie folgt benennen:

- ökonomische Folgekosten der räumlichen Fragmentierung, vor allem sichtbar an dem hohen Zeitaufwand, der durch extrem lange Pendlerwege bzw. große Anfahrtdistanzen zu Arbeitsplatz und Einkaufsort bedingt ist; ebenso treten zunehmend hohe Kosten für die Unterhaltung der öffentlichen Infrastruktur auf;
- der unübersehbare Verlust von Aufenthaltsqualitäten und sozialen Bezügen, deutlich sichtbar an der zunehmenden Privatisierung von öffentlichem Raum und an der hermetischen Abschottung von Wohnsiedlungsbereichen gegenüber unerwünschter Gesellschaft, die vor allem als Reflex auf die Kriminalitätsentwicklung verstärkt praktiziert wird;
- die geringe Flexibilität der monofunktionalen Einfamilienhaussiedlungen gegenüber veränderten Lebensformen sowie unterschiedlichen Lebensphasen ihrer Bewohner. Maßstäblichkeit, geringe Versorgungsdichte und Autoabhängigkeit lassen die Bedürfnisse von Kindern/Jugendlichen (bis 16 Jahren) sowie alten Menschen nur sehr unzureichend berücksichtigt, was in bezug auf die letzte Gruppe erst seit kurzem als Problem empfunden wird;
- ökologische Folgeprobleme aufgrund des hohen Flächenverbrauchs und des Verlusts an Freiraum, ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen bzw. die Abhängigkeit vom Pkw (auch wegen des Vorhaltens teurer 'toter' Flächen für Parkraum) sowie die geringe Energieeffizienz der Einfamilienhäuser speziell in den suburbs.

Insbesondere den ökonomischen Folgeproblemen des „urban sprawl" wird vermehrt Aufmerksamkeit gewidmet, auch seit wiederholt Schätzungen über die einzel- und gesamtwirtschaftlichen Folgekosten der flächenzehrenden Siedlungsweise und ihrer Bedeutung für Flächennutzungen, Verkehr etc. vorliegen. Differenziert nach wichtigen 'Zielgruppen' (Steuerzahler, Un-

14 vgl. M. Wachs: The Car and the City. The Automobile, the Built Environment and Daily Urban Life, 1992.

ternehmen, Wohnbevölkerung, Verkehrsteilnehmer, Landwirtschaft) beschreibt der bereits erwähnte Bericht „Beyond Sprawl" am Beispiel Kaliforniens das Ausmaß der Folgekosten durch die Suburbanisierung. Allein die Folgeschäden in der Landwirtschaft durch die vor allem verkehrsbedingte Luftverschmutzung werden auf einen jährlichen Betrag von 300 Mio. US$ geschätzt. Monetarisierte Zeitverluste, die den Verkehrsteilnehmern Kaliforniens nach Angaben der staatlichen Verkehrsverwaltung durch täglich 197.000 Stunden unfreiwilliger Aufenthalte im Stau entstehen, belaufen sich schätzungsweise auf 2 Mio. US$/d.

Eine Gewichtung unter den einzelnen Problembereichen läßt sich nicht ohne weiteres vornehmen, da es sich vermutlich auch hier um Faktorenbündel handelt, die das Bestehende als kritisch bewerten lassen und die Planung und Umsetzung von Funktionsmischungen auf Stadtteil- und Quartiersebene als Abkehr vom „urban sprawl" fördern. Sicher ist zweifellos, daß ganz wesentliche Motive für das Neue aus der sozialen Dysfunktionalität der „bedroom communities" und ihres unter den Bedingungen der Massenmobilität und -motorisierung eingeschränkten alltäglichen Gebrauchswertes (Zeitaufwand frü Transport, Staus) resultieren.

Die Kritik am Bestehenden manifestiert sich exemplarisch in den zahlreichen Versuchen zur „Re-Integration" monofunktional genutzter Flächen (Wohnen, Handel) in ein stärker gemischtes, städtebaulich vielfältiges Umfeld, z.B. auf dem Wege des sogenannten „Infill-Developments" - ohne daß man wüßte, ob dies in relevantem Umfang funktionieren kann: Der Versuch, ein verlorengegangenes (oder sogar nie vorhanden gewesenes) lokales städtebauliches bzw. räumliches Gefüge rekonstruieren zu wollen, bringt objektive Schwierigkeiten mit sich. Die flexible Raumstruktur ist darüber hinaus durch eine permanente Restrukturierung gekennzeichnet, die sich auch in schubweisen räumlichen Reorganisationen ausdrückt und verstärkt von konkreten Raumbezügen löst. Insofern steht auch der Versuch, räumliche Bindung durch Funktionsmischung wieder zu fördern, zunächst vor substanziellen Problemen. Wie diese Probleme im Rahmen der planerischen und städtebaulichen Konzepte, die unter dem Stichwort „New Urbanism" oder „neo-trad" diskutiert werden, soll anhand ihrer allgemeinen Zielsetzungen sowie der Fallbeispiele detaillierter vorgestellt werden.

2.4 Ziele im Kontext der städtebaulichen Funktionsmischung: „Congress For The New Urbanism"

Ein wichtiges Dokument zur Beurteilung der Ziele im Kontext von Funktionsmischung und neuen Städtebaukonzepten sind die sogenannten „Ahwahnee Principles" for Resource Efficient Communities, die 1991 anläßlich einer Tagung in Kalifornien von Planern und Architekten (bzw. Planerinnen und Architektinnen) zusammengestellt wurden. Sie bildeten zu jener Zeit das Grundgerüst der kalifornischen Gegenbewegung zum konventionellen Planen und

Bauen und begründeten die heute sehr vielgestaltige „Livable Communities"-society.[15] In den Leitlinien werden allgemeine qualitative Vorgaben für die Ebene der Gemeinde („Community Principles"), für die regionale Planung sowie die Implementation gemacht. Die Funktionsmischung wird dabei an vorderster Stelle des Zielkatalogs genannt:

„Community Principles:

1. All planning should be in the form of complete and integrated communities containing housing, shops, work places, schools, parks and civic facilities essential to the daily life of the residents.

2. Community size should be designed so that housing, jobs, daily needs and other activities are within easy walking distance of each other.

3. As many activities as possible should be located within easy walking distance of transit stops.

4. A community should contain a diversity of housing types to enable citizens from a wide range of economic levels and age groups to live within ist boundaries.

5. Businesses within the community should provide a range of job types for the community's residents.

...

7. The community should have a center focus that combines commercial, civic, cultural and recreational uses." (Ahwahnee Principles for Resource-Efficient Communities, 1991)

Die „Ahwahnee Principles" waren auch Ausgangspunkt des „Congress for the New Urbanism", einer breiter angelegten Initiative von Architekten und Planern, die sich professionell mit der Umsetzung dieser Ziele befassen. Der „Congress" enthält Leitlinien für die Entwicklung von „Region (Metropolis, city and town)", „Neighborhood, district" und „Block, street, building", formuliert städtebauliche und ökologische Ziele für die Umsetzung auf den jeweiligen Ebenen. Während auf der Ebene der Stadtregion Ziele und Kriterien für Größenwachstum und -begrenzung (growth boundary, „well defined edge"), Verkehrserschließung und andere großräumige Parameter definiert werden, stehen im Mittelpunkt der Quartiers- und Blockplanung die Funktionsmischung, der kleinteilige Maßstab und ein angepaßtes, auf fußläufige Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualitäten gerichtetes Design (s. Dokumentation der Charter im Anhang). Diese fachlichen Forderungen der professionellen Akteure werden umsetzungsseitig

15 Vgl. die Dokumentation im Anhang dieses Berichts. „Ahwahnee" war der Name des Hotels, in dem diese Tagung stattfand, und geht auf indianischen Ursprung zurück.

flankiert durch ein Bündnis aus Umweltschutzgruppen und kommunalen Vertretern, die das Netzwerk der „Livable Communities" gegründet haben und als sogenannte „advocacy group" eine wichtige Funktion einerseits bei der internen Vernetzung und Anregung bzw. Koordination von Modellvorhaben besitzen, zum anderen politischen Einfluß in Richtung „Gestaltung von Rahmenbedingungen" ausüben. Ohne diese pressure groups, die sich auch der teilweise breiten Möglichkeiten zur Beteiligung von Öffentlichkeit und bürgerschaftlichen Gruppen am Planungsprozeß bedienen (und ihre geschickte Vernetzung), wären die inhaltlich/fachliche Diskussion sowie die Realisierung erster Projekte noch längst nicht auf dem heutigen Stand.

Auf der Basis der wichtigsten programmatisch-konzeptionellen Literatur des „neo-trad" und vorliegender Unterlagen über einzelne Projekte, bei denen das Leitbild der Funktionsmischung eine relevante Rolle spielt oder gespielt hat, können analog zu den genannten Problemen der flexiblen Raumstruktur folgende zentrale Motive zur Förderung von Funktionsmischung im Rahmen der „mixed-use developments" und des „neo-trad" genannt werden:

- zum einen die wesentlich höhere städtebauliche Qualität der funktionsgemischten Quartiere gegenüber den monofunktionalen Wohnstandorten der suburbs;
- zum anderen soziale Motive, insbesondere zur (Wieder-) Herstellung von Aufenthaltsqualitäten und sozialer Kontrolle im öffentlichen Raum sowie zur Anpassung der Siedlungsformen an unterschiedliche Bedürfnisse und Lebenslagen;[16]
- drittens ökologische Ziele, vor allem die Reduzierung des Energieverbrauchs und die Erhöhung der Flächenproduktivität im Siedlungsbau;
- viertens die Reduzierung der Folgewirkungen des Autoverkehrs, die Verbesserung von Nahraumerreichbarkeit und die Emanzipation von der einseitigen Abhängigkeit vom Auto;
- schließlich die Verringerung der Folgekosten des Lebens in den suburbs, also bspw. die Reduzierung der Pendelzeiten durch größere Nähe zu den Arbeitsplätzen oder die Verringerung der Kosten (i.w.S.) für die Herstellung von Sicherheit im öffentlichen Raum.

Der australische Planer Peter Newman, der das Prinzip der „Compact City" - ausgehend von seiner in der Fachwelt nicht ganz unumstrittenen Analyse der Energieeffizienz von Großstädten und Ballungsräumen weltweit (Newman, Kenworthy 1991) - propagiert, hat die folgenden Merkmale von „Sprawl City" und „Compact City" definiert, bei denen Unterschiede in der

16 Douglas Kelbough hat auf den s.E. elementaren Zusammenhang von Design, „Community" und sozialer Verträglichkeit der neuen Mischung im Städtebau hingewiesen (Interview in 'On the Ground, Vol 1, 1994). In diesem Kontext spielt auch der Begriff der „neighborhood" eine zentrale Rolle, womit nicht nur Nachbarschaft im räumlichen Sinne, sondern sozialer Zusammenhalt gemeint ist.

Maßstäblichkeit und im Verständnis bzw. in der Rollenzuweisung von 'privat' bzw. 'öffentlich' auffallen (s. Tabelle 4):

Tabelle 4: From Sprawl City to Compact City - Technologische „settings"

	Sprawl City	Compact City
Transport	- Cleaner Cars - Electric Cars - Electronic guidance on freeways - O-Bahn buses - Flexible buses, suppl. car system	- Electric heavy rail - Electric light rail - Bicycles and bicycle infrastructure - Community based car rental systems - Demand responsive local buses
Telecommunication and computers	- Household-based office technology (fax, computer, video, phone)	- Telecottages: community based fax, computer, video, phone centers - Sub-centre-based 'smart' office buldings (equivalent to CBDs)
Other Technology	- Large scale industry (prevents re-integration) - Large-scale water management - Household-based permaculture - Household-based solid waste mgmt.	- Clean production systems and small scale industry - Community-based water mgmt. - Community-based permaculture - Community-based solid waste mgmt.

Quelle: P. Newman 1993, S. 296 (nach Cervero 1992)

Ein ganz zentraler Anstoß zur Entwicklung der neuen Siedlungskonzepte ging von den zum Teil extremen verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastungen und von verschärften gesetzlichen Rahmenbedingungen aus: Der Straßenverkehr trägt fast 70% zum nationalen Mineralölverbrauch bei, die Anteile der Verkehrsemissionen an den Luftschadstoffen sind beträchtlich; in vielen Ballungsräumen werden die Grenzwerte für die Emission von Luftschadstoffen, insbesondere der Leitemissionen NOx, O_3, HC und CO, z.T. erheblich überschritten. Auch wenn die Luftreinhaltepolitik des Bundes und einiger Bundesstaaten (vor allem Kalifornien, Oregon, einige Bundesstaaten Neuenglands) auf Basis der „Clean Air Act Amandements" heute bei weitem nicht mehr so forciert wird wie noch um 1990, so liegen hier im Verbund mit der wachsenden Dysfunktionalität des Verkehrssystems die zentralen „incentives" für neue Maßnahmen und Politikkonzepte.

Dies deutet auf die besondere Rolle staatlicher Regulierungen und Anreize bei der Änderung siedlungspolitischer Leitbilder und ihrer Umsetzung hin; auch erklärt es möglicherweise den Tatbestand, daß fast alle der bisherigen „neo-trad"-Konzepte an der Westküste entwickelt wurden, von Florida abgesehen. Zum Themenbereich „politische Rahmenbedingungen" gehört auch, daß Aktivitäten wie diejenigen des „Center for Livable Communities" in erheblichem

Umfang durch staatliche bzw. bundesstaatliche Stellen gefördert werden und ihr bisheriger Erfolg auch auf das Wechselspiel aus Staat, Kommunen/Kreisen und Fachwelt sowie Öffentlichkeit und pressure groups zurückgeht.[17]

17 So ist die „Local Government Commission" in Sacramento/CA, die das Netzwerk der „Livable Communities" betreut, Teilnehmer des Programms „Transportation Partners" der EPA (dem amerikanischen Pendant zum Umweltbundesamt) und erhält daraus großzügige materielle und ideelle Unterstützung zur Umsetzung ihrer Projekte und PR-Aktivitäten zur Förderung eines umweltfreundlichen, sozial orientierten und verkehrssparenden Städtebaus.

3. Typisierung: Funktionsmischung in verschiedenen Kontexten

3.1 Downtown-Redevelopment Strategies

Bereits in den vierziger Jahren wurde eine infolge der Probleme der Suburbanisierung konstatierte „Krise der Städte" zum Ausgangspunkt eines breit angelegten Programms zur Stadterneuerung insbesondere im Bereich der alten Kernstädte gemacht.[18] Der „Urban Renewal" wird zumindest hinsichtlich seiner offiziellen Laufzeit bis in die 70er Jahre im Nachhinein alles andere als ökonomisch erfolgreich gewertet. Aus Sicht der städtebaulichen Entwicklung sind zudem eine Vielzahl von Fragen offen geblieben, von denen Aspekte wie die Kapitalisierung und Privatisierung des öffentlichen Raumes oder die Gentrifizierung der Stadtzentren Bandbreite und Konfliktdynamik dieses Handlungsfeldes aufzeigen. Auch wurden unter dem Programm des „Urban Renewal" Maßnahmen in Gang gesetzt, die eher zur Stadtzerstörung denn zur städtebaulichen Erneuerung beigetragen haben.[19]

Mit Blick auf heutige Anschlußstellen und konkrete Projekte im Bereich der u.a. auf Funktionsmischung gestützten Stadterneuerung bleibt aber festzuhalten, daß es (wieder) eine interessante Hinwendung zur Innenstadt als multifunktionalem Stadtraum gibt, unabhängig davon, ob dies möglicherweise auch auf die langfristige Wirkung von Renewal-Maßnahmen zurückzuführen ist. Als beispielhafte Projekte aus dieser Phase der Innenstadterneuerung gelten u.a. die folgenden Planungen:

- Faneuil Hall Marketplace, Boston/MA,
- Water Tower Palace, Chicago/Ill.,
- Pike Place Market, Seattle/WA,
- Horton Plaza, San Diego/CA.

Es handelt sich hier bisher in der Regel um Projekte auf der Quartiers- oder Baublockebene, die von der Art der Mischung her überwiegend Büro- und Einzelhandelsnutzungen miteinander kombinieren und nur insofern interessant erscheinen, als sie ausdrücklich nicht dem Trend in die Außenbereiche und zur funktionalen Spezialisierung folgen. In einigen Städten sind jedoch weitergehende Aktivitäten durchgeführt worden, die sowohl einen regionalen

18 An dieser Stelle kann und soll keine Gesamtbewertung dieses Programms geleistet werden (vgl. dazu bspw. die zusammenfassende Darstellung von Frieden and Sagalyn 1989); es geht hier vielmehr um die Bedeutung dieser Aktivitäten für die heutigen Aktivitäten im Bereich der Umsetzung von Funktionsmischung als Teil des Downtown Redevelopment.

19 So gab es bspw. eine verhängnisvolle Koppelung der Stadterneuerung in den CBDs an die Ziele und vor allem Finanzbudgets der Federal Interstate Highway Administration, so daß viele Innenstadtprojekte mit einem einseitig funktional orientierten Neu- und Ausbau der Verkehrswege, Stadtautobahnen etc. einhergingen.

Kontext besitzen (Wachstumsmanagement, Abstimmung Kommune und Nachbarstädte und -counties), Verknüpfungen mit einer stadtverträglichen Verkehrsplanung und -erschließung aufweisen und auch in ihren Mischungsansätzen über die Innenstadtprogramme der 70er Jahre hinausreichen. Das ambitionierteste dieser Projekte wurde in Portland/Oregon verfolgt. Das dortige Downtown Redevelopment ist Teil einer umfangreichen regionalen und Stadterneuerungsstrategie, deren Herzstücke ein zukunftsorientierter Plan zur Regionalentwicklung (Metro 2040), eine Verknüpfung von Siedlungsflächenentwicklung und Verkehrsplanung mit einer modernen Stadtbahn im Mittelpunkt, die darin eingebettete multifunktionale Entwicklungs- und Investitionsstrategie in der Innenstadt sowie als zentrale Instrumente zur Umsetzung das einzige gewählte Regionalparlament der Vereinigten Staaten sowie eine umfassende Strategie zur Beteiligung von Öffentlichkeit und bürgerschaftlichen Gruppen sind. Im Gegensatz zu anderen Beispielen zeichnet sich das Projekt in Portland u.a. dadurch aus, daß neben den gewerblichen Büronutzungen (Dienstleistung) und dem Einzelhandel auch ausdrücklich Wohnnutzungen zugelassen wurden, ein Ansatz, der im Rahmen einer Überarbeitung der zoning-codes auch in Seattle Verwendung gefunden hat.

3.2 Neue funktionsgemischte Siedlungskonzepte („neo-trad", TOD)

Größere Bedeutung im Sinne der Fragestellungen des ExWoSt-Forschungsfeldes „Nutzungsmischung" besitzen die neuen Konzepte zur Siedlungserweiterung auf der Stadtteilebene bzw. im Quartier („Neo-Traditional Neighborhoods"), die einerseits als relativ umfassende Alternativen zur ausufernden und flächenzehrenden suburbanen Siedlungsentwicklung erarbeitet werden, andererseits aber – naturgemäß – zunächst nur kleinteilige, punktuelle Veränderungen in der Siedlungsstruktur und Flächennutzung mit sich bringen. Diese Konzepte befinden sich überwiegend in der Planungsphase, einige von ihnen sind aber bereits in der Realisierung und können zumindest teilweise auf ihre Wirkungen hin überprüft werden (s.u.).[20]

Hinsichtlich der städtebaulichen Maßstäbe sind folgende Kennzeichen zu nennen: die Größe der mit dem ausdrücklichen Ziel der Funktionsmischung geplanten Quartiere schwankt in einer Bandbreite zwischen kleineren Erweiterungen mit 140 acres und 522 Wohneinheiten (South Brentwood Village, Brentwood/California) und einer Größenordnung von 2.100 acres in 3 „villages" mit 5.500 Wohneinheiten (Northwest Landing in Pierce County, Washington D.C.).

20 Nach einer Schätzung von Boris Dramov, ROMA Design Group/San Francisco, gibt es mehrere Hundert Pläne und mehrere Dutzend realisierte Objekte. Anm.d.V.: Die große Zahl der laufenden Planungen und Projekte erscheint ohne weiteres plausibel. Ob die bereits realisierten Projekte tatsächlich diesen Umfang besitzen, ist jedoch u.a. wegen zahlreicher konjunkturbedingter Verzögerungen in Kalifornien noch zu bezweifeln.

In den meisten „New Neighborhoods" sind neben den Wohneinheiten Geschäftsflächen (vor allem für Einzelhandel) vorgesehen; diejenigen Projekte, die von Unternehmen veranlaßt wurden oder die gemeinsam mit Unternehmen geplant worden sind (neben Laguna West gilt dies z.B. für Northwest Landing, wo eine Versicherung 9 Mio. square feet Büroraum nutzen wird), gehört die Mischung von Wohnen und Arbeiten zum Konzept. Öffentliche Flächen für „Daycare Center" (KiTa) oder Schulgebäude sind in den meisten größeren Projekten enthalten und werden i.d.R. auch frühzeitig angenommen.

Zu den bekanntesten Beispielen der neuen Siedlungskonzepte gehören das "Transit Oriented Development" (TOD), das maßgeblich von Peter Calthorpe (Kalifornien) entwickelt wurde und aus früheren konzeptionellen Arbeiten an der University of California in Berkeley entstanden ist (vgl. P. Calthorpe, Sim van der Ryn: Sustainable Commuities, Berkeley 1986). Dabei handelt es sich um abgestufte städtebauliche Ansätze auf verschiedenen räumlichen Niveaus, die von einem regionalplanerischen Rahmen über die verkehrliche Vernetzung bis hin zur Quartiersgestaltung reichen.[21] Im Zentrum dieser Projekte steht überwiegend die Planung neuer Quartiere, die sich an den Maßstäblichkeiten und Qualitätsstandards des europäischen Städtebaus orientiert, als eine Abkehr von den herkömmlichen amerikanischen suburbs.

Speziell das TOD beruht auf dem Ansatz der siedlungsräumlichen Verdichtung und Schwerpunktsetzung entlang neuer öffentlicher Verkehrsachsen, die als Ausgangspunkte der zukünftigen Flächennutzung fungieren und ein gerichtetes Wachstum bzw. gerichtete Dichte ermöglichen sollen. Sie sind durch fußläufige Radien von ca. 600 m zu Versorgungs- und Verwaltungseinrichtungen gekennzeichnet. Dadurch soll autounabhängige Mobilität im Nahraum gesichert werden. Korrespondierend zu den „Pedestrian Pockets" bzw. Netzknoten des TOD werden solche Nutzungsmischungen auch im Rahmen eines erweiterten „mixed-use-planning" geplant, z.B. wenn versucht wird, 'shopping center' an zentralen Standorten in den (ehemaligen) Innenstädten von Verdichtungsräumen anzusiedeln.

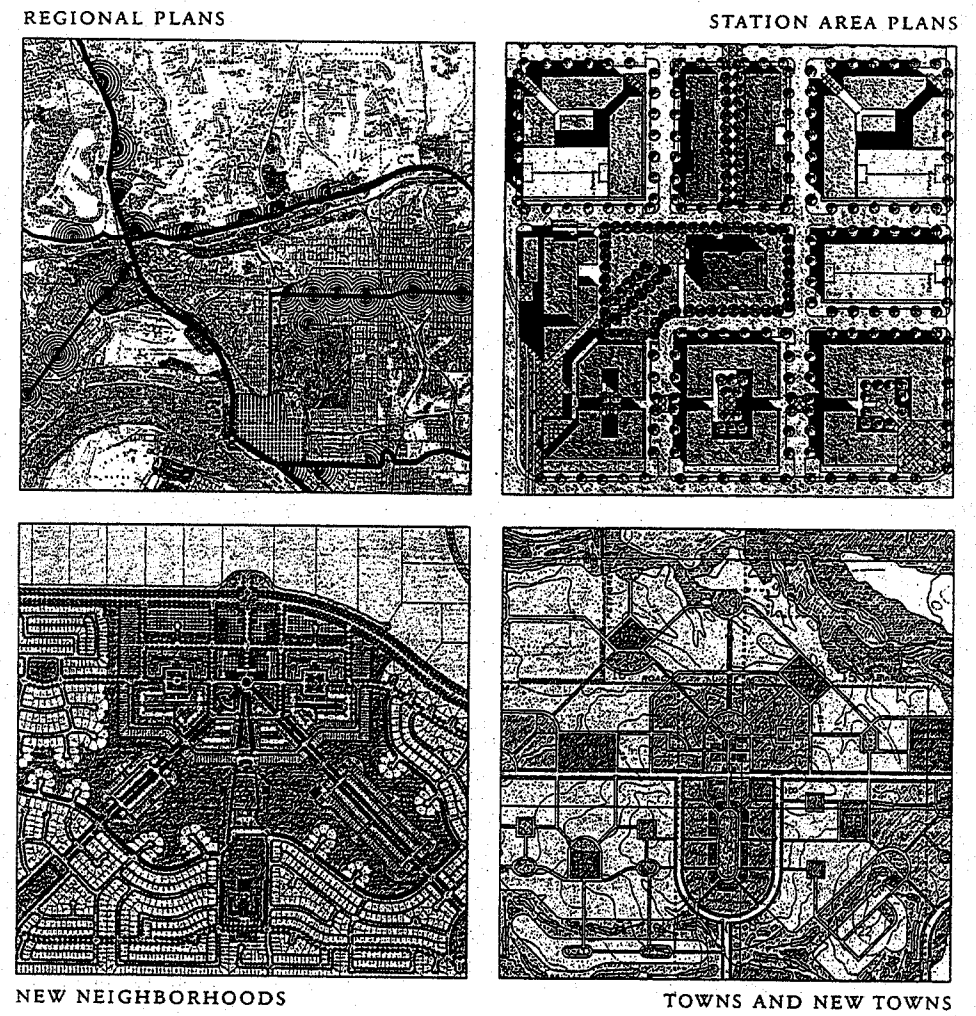
Bei den zur städtebaulichen Arrondierung vorgesehenen Nutzungen handelt es sich im wesentlichen um die Kombination aus Wohnen („residential") und gewerblichen Nutzungen („core commercial uses"), mit letzterem sind vor allem Büronutzungen, Ladengeschäfte und öffentliche Einrichtungen gemeint, in Einzelfällen auch gewerbliche Arbeitsplätze.[22] Außer-

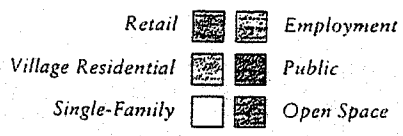
21 Calthorpe lehnt den Begriff des „neotraditional" für seine Konzepte ausdrücklich ab, da er eine ökologisch und sozial orientierte Siedlungspolitik durchaus als Element eines 'modernen', in gewissem Sinn fortschrittlichen gesellschaftspolitischen Ansatzes versteht. Andere Architekten wie Andres Duany und Elizabeth Plater-Zyberk sind in dieser Hinsicht weniger ambitioniert, aber von ihren Projekten durchaus mit Calthorpe vergleichbar.

22 Die Planung und Realisierung von „Laguna West" bei Sacramento (Kalifornien) beruht nicht unwesentlich auf einer Standortplanung der Firma Apple, die auch einen relevanten Teil der heutigen gewerblichen Nutzung in Laguna West darstellt.

dem besitzt in den meisten TODs die Durchmischung der Siedlungsflächen mit Freiraum und Grünzonen/-bändern einen besonderen Stellenwert. TOD als Weiterentwicklung der „Pedestrian Pockets" hat insofern gesamtstädtische und regionale Bezüge, als städtebauliche Maßnahmen und Projekte gezielt mit der Netzplanung für den öffentlichen Verkehr verbunden werden. Der Kern dieser Konzepte besteht jedoch aus Quartiersplanungen.

Abbildung 4: Elemente des „Transit Oriented Development"





Quelle: Calthorpe 1993, S. 121

3.3 Infill-Development

Mit dem Begriff des Infill-Development verbinden sich keine grundlegend anderen Strategien und Konzepte als die bereits genannten TODs und neo-trad-Projekte, sondern es geht hier speziell um zwei besondere Aspekte dieser Städtebaukonzepte: a) um die Umnutzung von städtebaulichen Brachen, b) um die Ausschöpfung des in einer gegebenen Siedlungsgrenze vorhandenen Spielraums zur Flächennutzung als Alternative zur Inanspruchnahme von Freiraum im Außenbereich. Teilweise werden „Infill developments" auch alsOberbegriff für städtische Funktionsmischungen und Projekte des „neo-traditional development" betrachtet.[23]

Die weiter unten am Beispiel der Siedlung „The Crossings" vorgestellte Funktionsmischung wurde auf einer ehemaligen gewerblich genutzten Fläche (Einzelhandels-Supermarkt) realisiert und kann insofern als ein Prototyp von „Infill development" angesehen werden. Bei der Umsetzung solcher Projekte stehen Fragen der Landbeschaffung bzw. des Flächenrecyclings, der Altlastensanierung und ihrer Einbindung in ein bestehendes Umfeld häufig im Mittelpunkt. Als wichtige Rahmenbedingung bzw. Anreiz zur Förderung von „Infill-Developments" gilt die Ausweisung einer regionalen oder städtischen Wachstumsgrenzen („Growth boundery"), innerhalb derer das zukünftige Bauflächenwachstum einer Kommune oder Stadtregion realisiert werden soll und somit das Flächenrecycling Vorrang vor der Inanspruchnahme neuer Flächen (im Außenbereich) erhält.

3.4 Transit Villages

Interessante Funktionsmischungen stellen „Station Area Plans" oder „Transit Villages" dar, die als Siedlungsschwerpunkte bzw. Verknüpfungspunkte an den Stadt- oder Schnellbahnlinien geplant werden, u.a. auch von Calthorpe Associates. Sie bilden wichtige Schwerpunkte der Stadtentwicklungsstrategie in San Diego (auf der Basis spezifischer TOD-Design Guidelines) und Sacramento.

Die erste neue Bahnstation für die BART-Metro in der Bay Area (Großraum San Francisco) seit 25 Jahren, die Colma BART Station in Daly City, wurde in ein Konzept einer städtebaulichen Funktionsmischung für ein 110 acre-Areal integriert. Anstelle der von den BART-Ingenieuren ursprünglich vorgesehenen, ausschließlich verkehrstechnisch orientierten Lösung (sechsgeschossiges Parkhaus, vierspuriges Bus-Terminal), wurde eine Mischung aus Wohnen (1.075 Einheiten), 270.000 sqf Einzelhandelsfläche und Büronutzungen für 1.400 Beschäftigte geplant, außerdem diverse Schulgebäude, "Daycare" sowie eine Kirche. Begrünun-

23 Vgl. The Center for Livable Communities: Building Livable Communities. A Policy Maker's Guide to Infill Development. Sacramento, August 1995.

gen, ÖPNV-Schnittstellen und die boulevard-ähnliche Gestaltung der Haupterschließungsstraße sind weitere Merkmale dieses Projektes (1991er Plan, in Realisierung).

Im 1986 erstellten Plan für das Brooklyn Center in New York an einer der größten Bahnstationen der Long Island Railroad waren auf einer Fläche von 24 acres 641 Wohneinheiten in viergeschossigen Apartmenthäusern und 800.000 sqf Geschäftsfläche (Einzelhandel) vorgesehen. Hinzu kamen 2.7 mio. sqf Bürofläche mit 7.700 Arbeitsplätzen, in mehreren viergeschossigen Gebäuden an der Vorderfront der Atlantic Avenue (die die Wohnbauflächen abschirmten) sowie in zwei „Office-Towers"; an 'öffentlichen' Nutzungen waren ein „Daycare Center" sowie ein „Community Center" geplant. Interessanterweise wurde dieses Projekt jedoch nicht realisiert, sondern von einer Umweltinitiative verhindert und wird heute nicht mehr weiter verfolgt.[24]

24 Der „acre" ist die in den USA meistverwendete Maßeinheit für die Darstellung der Flächennutzung und wird auch nachfolgend einheitlich verwendet. Ein acre entspricht 0,4047 Hektar oder 43,56 Fuß^2; ein km^2 entspricht 247,1 acres.

4. Fallbeispiele im Rahmen dieser Untersuchung

4.1 Realisierte Vorhaben

4.1.1 Main Street/Waterfront Development, Suisun City/CA

Eines der interessantesten Projekte aus der „neo-trad"-Community ist *Suisun City*, ein mehrstufiges Redevelopment-Projekt in Kalifornien, das seit 1989 in Arbeit ist und in deren Mittelpunkt eine revitalisierte Main Street mit Mischnutzungen aus Handel, Gewerbe und Wohnen, eine „Waterfront" mit multifunktionalen öffentlichen und privaten Nutzungen sowie neue Wohngebiete (pedestrian neighborhood) stehen. Außerdem wurde auch eine neue City-Hall errichtet. Suisun City gilt als eines der Musterbeispiele der „neo-trad"-Planungen in Kalifornien. Neben dem fortgeschrittenen Realisierungsstand sind insbesondere die mehrdimensionale Mischung, der Planungsprozeß sowie der ökonomische Erfolg der wesentlich durch die Kommune gesteuerten Aktivitäten beispielhaft.

Standort

Suisun City liegt 44 Meilen nördlich von San Francisco und gehört zum Solano County, einer der am stärksten wachsenden Regionen Kaliforniens. Die Gemeinde wurde Mitte des vorigen Jahrhunderts gegründet und hatte eine regionale Bedeutung als Umschlagstandort für Binnenschiff und Eisenbahn sowie als Standort der Nahrungsmittelindustrie. In den 60er Jahren verlor Suisun City mit dem Niedergang von Hafenfunktion und Bahn an Bedeutung. Seit den 80er Jahren wird diese Region jedoch zunehmend als Wohnstandort bspw. für Pendler aus der Bay Area interessant. Suisun City hatte 1995 knapp 26.000 Einwohner und hat ihre Bevölkerungszahl in den letzten 15 Jahren mehr als verdoppelt; noch 1970 zählte Suisun City weniger als 3.000 Einwohner. In den nächsten 20 Jahren wird ein weiteres Wachstum dieser Region um 40% der Bevölkerung, um 68% der Arbeitsplätze und 55% der in der Region lebenden Erwerbstätigen erwartet.

Abbildung 5: Lage von Suisun City

Suisun City
Petaluma
Sonoma
Fairfield
Vacaville
Vallejo
Novato
Benicia
Martinez
Pittsburg
Concord
Pleasant Hill
Walnut Creek
Richmond
San Pablo
El Cerrito
Kensington
Albany
BERKELEY
OAKLAND
Alameda
San Leandro
Hayward
Daly City
SAN FRANCISCO
San Rafael
Sausalito
Tiburon
Belvedere
Mill Valley
San Ramon
Danville
Dublin
San Pablo Bay
San Francisco Bay
GOLDEN GATE NATIONAL RECREATION AREA
GOLDEN GATE NAT'L. REC. AREA
THORNTON STATE BEACH
Napa Junction
Rancho del Mar
American Canyon
Cordelia
Thomasson
Creston
Dutton Landing
Sears Point
Black Point
Bel Marin Keys
Rodeo
Hercules
Pinole
Crockett
Port Costa
Clyde
Ambrose
Clayton
Lafayette
Orinda
Moraga
Alamo
Diablo
Blackhawk
Tassajara
Gastro Valley
Colma
Brisbane
South
Denverton
Montezuma
Suisun Bay
Grizzly Bay
STATE GAME REFUGE
TRAVIS AIRFIELD
BENICIA STATE REC. AREA
MARE ISLAND US NAVAL RES.
SAN PABLO BAY N.W.R.
HAMILTON RESERVE A.F.B.
CHINA CAMP S.P.
BRIONES REGIONAL PARK
CHABOT REGIONAL PARK
Lake Chabot
Lake Merced
Candlestick Park
Oakland Int'l Airport
Oakland-Alameda County Coliseum Complex
NAVAL RESERVATION
Alameda N.A.S.
R. COW MEMORIAL
Golden Gate Fields Race Track
ANGEL ISLAND S.P.
Alcatraz Island NAVAL STATION
Fisherman's Wharf
Golden Gate Bridge
Toll Bridge
Mount Diablo
Alamo Oaks
Muir Beach
Mill Valley
Larkspur
Corte Madera
Greenbrae
San Quentin
Strawberry Point
Homestead Valley
Tamalpais Valley
Marin City
Mission S. Francisco
Buena Vista
Vineburg
Solano de Sonoma
Petaluma Adobe S.H.P.
Schellvi
Lakeville
Olompali S.H.P.
Burdell Mtn.
Novato Cr.
Rafael Village
Ignacio
Nicasio
Marinwood
Woodacre
Santa Venetia
Fairfax
San Anselmo
Kentfield
Forest Knolls
Gerohimo
Pinole Point
El Sobrante
North Richmond
Point San Pablo
Tubbs Island
Suisun Slough
Montezuma Slough
Grizzly Island
Simmons Island
River Island
Ryer Island
Wheeler Island
Shore Acres
West Pittsburg
Sacramento
Toll Bridge
Toll Gate
Pleasure Island
Point Richmond
Point Bonita
Point Lobos
Point Pinole
Point Sonoma
Point Reyes

gegenüber Einkommensteuern benachteiligte Suisun City) drohte der Stadt die Zahlungsunfähigkeit. Dies gilt heute als der wesentliche Anlaß für die Stadterneuerung.

Vor allem aus ökonomischen Gründen wurde daher im Jahr 1988 das City-Redevelopment in Gang gesetzt, dessen wesentliche finanzielle Basis zunächst aus staatlichen Krediten bestand, die aus den Einnahmen an Grundstücksverkäufen sowie im Erfolgsfall konjunkturbedingtem Steueraufkommen zurückgezahlt werden sollen. Das Projekt basiert auf einem Redevelopment Plan, der innerhalb von 13 Monaten erstellt wurde, es ist heute ca. zu drei Vierteln realisiert und soll in zwei Jahren mit der Fertigstellung der Waterfront seinen vorläufigen Abschluß finden. Neben der kleinteiligen Maßstäblichkeit des gesamten Projekts, entsprechend den Design- und Planungselementen der neo-traditional neighborhoods, spielt die Funktionsmischung eine wichtige Rolle in der Konzeptionierung und Realisierung der einzelnen Bausteine.

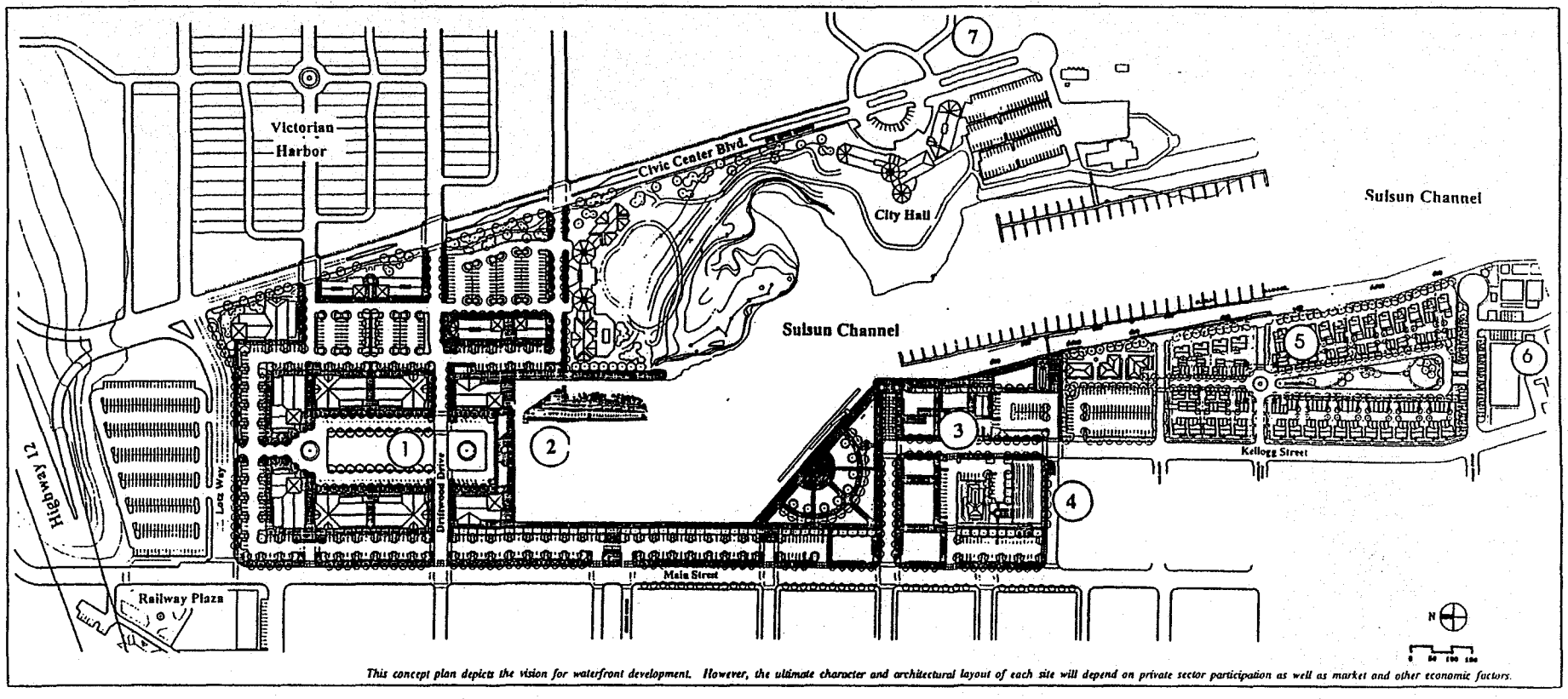
Die wesentlichen Bausteine des Entwicklungskonzepts sind:

a) die historische Main Street mit Einzelhandels-, Kleingewerbe- und Wohnnutzungen,

b) der Hafenbereich mit Dienstleistungs- und Büronutzungen, öffentlichen Einrichtungen (u.a. Town Plaza) sowie multifunktionalen „Live-work residentials",

c) die Wohnsiedlung „Victorian Harbor" im Stil einer „neo-traditional neighborhood".

Specific Plan for Suisun City Old Town and Waterfront



This concept plan depicts the vision for waterfront development. However, the ultimate character and architectural layout of each site will depend on private sector participation as well as market and other economic factors.

1. Sheldon Site

Expansion of the channel is underway with completion expected by October 1996. This site is programmed for 125,000 square feet of specialty retail and office uses. The 80 room Hotel site is slated for development as part of the Entertainment Boat project.

2. Entertainment Boat

The Agency has signed an agreement to bring the historic riverboat, Delta King (now in Sacramento) or an equivalent boat, to the Suisun waterfront. The permanently moored boat will include entertainment, recreation, restaurant, and conference uses as well as a hotel and card club. It is estimated the boat will create 200 jobs and annual gross receipts of $15m.

3. Commercial Sites

Restaurant and specialty retail sites are being offered for sale to qualified businesses. Sizes range from 2,300 to 7,000 square feet and include Agency financing and development incentives. Each site can accommodate a second-story private residence or additional commercial or office space.

4. Harbor Theater

The Agency has purchased and will reconfigure this existing building into a 170 seat performing arts theater. It will be home to the Harbor Theatrical Group, and used by Solano Community College in joint theatrical productions.

5. Live/Work Residential

The infrastructure improvements to this waterfront site are scheduled for summer 1996. The site will accommodate 29 residential lots and a half acre park. Lots may be offered for sale in the Fall of 1996 for individuals to design and build custom single-family residences with two-car garages and ground floor commercial spaces as large as 400 sq. feet.

6. Marine Service Center

A boat repair facility and two commercial buildings, serving users of the waterfront, are planned for this site.

7. Todd Park Residential

This 10-acre site, just across from City Hall, is programmed for 32-single family homes. The site is adjacent to a public waterfront park.

Abbildung 6: Übersichtsplan Suisun City Redevelopment

An der Planung hat neben den Architekten und Planern der ROMA-Design Group, der Kommune und privaten Investoren auch eine Bürgerinitiative mitgewirkt. Die Kommune hat in Gestalt ihrer eigenen, formalrechtlich selbständigen „Redevelopment agency" die Rolle des „Master-Developers" gespielt – auch deshalb, weil für die Gesamtsteuerung wegen der schwierigen Ausgangssituation kein privater Developer gefunden werden konnte.Hingegen lag die Entwicklung der Wohnsiedlung in den Händen eines Unternehmens. Der Teilraum des Redevelopments wurde per Ratsbeschluß zur „Enterprize Zone" erklärt und mit einem speziellen Programm von Anreizen für Käufer und Mieter von Flächen versehen.

Die „Revelopment Agency" war bereits 1982 gegründet worden, arbeitete aber bis dato relativ erfolglos planend, bis ihr im Zuge des neuen Redevelopments im Jahr 1988 umfassende Kompetenzen in den Bereichen Flächenplanung, Bauen, Wohnen übertragen wurden. Der Jahresetat der Agency ist mir ca. 20 Mio. $ mehr als viermal so groß wie derjenige der Kommune. Zur Durchführung und Umsetzung des Redevelopment Plans wurden der Agency eine Reihe von Zuständigkeiten für folgende Aktivitäten übertragen:

- Erwerb und Sanierung von Flächen; Durchführung von Grundstücksverhandlungen mit Interessenten, Verkauf an Developer und Nutzer,
- Flexible Handhabung von Planungsinstrumenten, insbesondere der differenzierte Einsatz von „zoning", um eine Kombination von Wohnen und Handel/Dienstleistung bzw. Büronutzungen zu ermöglichen, was durch die zoning ordinances zunächst grundsätzlich ausgeschlossen gewesen wäre,
- Erteilung von Baugenehmigungen, Unterstützung in allen anderen genehmigungsrechtlichen Fragen,
- Gewährung von Steuervergünstigungen,
- Erlaß und Kontrolle von Design-Vorschriften (Gestaltungsstandards),
- Anwendung der durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung (EIA) bezüglich teilräumlicher Nutzungsauflagen.

Der Planungsprozeß gliederte sich in die Erstellung des „General Plan" (dem FNP vergleichbar), der Formulierung der „Zoning Ordinance", also der Vorgaben für Art und Intensität der Nutzungen, der Aufstellung eines „Specific Plans" für den Bereich der historischen Downtown und der Waterfront sowie der Abfassung präziser, parzellenbezogener „Development Guidelines for Architectural and Site Planning".

Städtebau

Die Gemeinde bzw. die Agency hat sich zunächst schwerpunktmäßig auf das Flächenrecycling am Hafen, den Verkauf der gewerblich genutzten Flächen längs der Main Street an kleinere Unternehmen sowie die vollständige Umnutzung der Wohnflächen („Victorian Harbor") konzentriert. In den zweigeschossigen Häusern entlang der Main Street sind Geschäfte, Restaurants und kleingewerbliche Nutzungen entstanden, die so klein geschnitten sind, daß sie auf die ökonomischen Möglichkeiten ihrer Nutzer Rücksicht nehmen. Viele der Eigentümer haben die Gelegenheit bekommen, im Obergeschoß der Häuser zu wohnen (ermöglicht durch ein spezielles zoning permit der Agency), einige haben diese auch wahrgenommen. Die frühzeitigen kleineren Erfolge in der Main Street belohnten das Anfangsrisiko der Kommune und waren Motivation für weitergehende private und öffentliche Aktivitäten entlang der Waterfront. Trotz unübersehbaren Leerstands in einer Reihe von Gebäuden besteht Zuversicht über den abschließenden Erfolg dieser Maßnahme.

Die Wohnsiedlung auf dem Gebiet der heutigen „Victorian Harbor" stellte gegen Ende der 80er Jahre *den* sozialen Brennpunkt Suisun City's dar, gezeichnet durch Kriminalität, Drogenhandel und andere Probleme; mehr als die Hälfte der Ressourcen der Suisun City police force waren angeblich durch die Einsätze und Polizeipräsenz in diesem Quartier gebunden. Nachdem als „Sanierungsvorschlag" anfangs ernsthaft die Errichtung einer großen Mauer um die slumähnliche Siedlung erwogen wurde, entschloß sich die Kommune zum Erwerb und Abriß der 470 Häuser auf der kompletten Fläche und zur Entschädigung bzw. zur teilweisen Umsiedlung der Bewohner (Kosten: 11 Mio. US $). Anschließend wurde die Fläche an einen Developer veräußert, der 1992 mit dem Bau und 1993 mit dem Verkauf von ein- und zweigeschossigen Einfamilienhäusern begann. Die planerische Grundlage der Siedlung stammte wiederum von der ROMA Design Group, in Anlehnung an „neo-traditional-" Design und Architektur; wichtigste Elemente waren verkehrsberuhigter Straßenentwurf, Begrünung, traditionelle Architektur. Ende 1994 waren fast alle Häuser des ersten Planungsabschnitts verkauft, die Preise lagen zwischen 135.000 und175.000 US$. Einige Häuser sind in Kooperation mit einem gemeinnützigen Verein bevorzugt an einkommensschwache Nachfrager vergeben worden; die Mieten von 500 umgesiedelten Bewohnern der früheren Wohnsiedlung wurden von der Kommune mit staatlicher Förderung über vier Jahre subventioniert (gültig solange die Mieter in Kalifornien wohnen). Die soziale bzw. Rassen-Mischung der Bewohner dieses Quartiers soll im wesentlichen derjenigen von Suisun City insgesamt entsprechen, sie setzt sich in der Hauptsache zusammen aus ca. 50% Weißen und je 15% Schwarzen und Asiaten.

Für die Nutzungsmischung im besonderen interessant ist die Fläche an der „Waterfront", hier wird der Schwerpunkt der Redevelopment Aktivitäten der nächsten Jahre liegen. Fertiggestellt

sind neben dem pittoresk wirkenden „Town Plaza" die Hafenpromenade, die den Bürgern von Suisun City erstmals seit 50 Jahren einen freien Zugang zum Wasser ermöglichte, sowie der erste Teil eines Yachthafens; außerdem sind Einzelhandelsnutzungen, ein umgebautes „Community Theater" sowie ein mit Büroflächen belegtes historisches Gebäude („Lawler House") fertiggestellt. Der südliche Abschnitt soll künftig der kombinierten Nutzung Wohnen und Arbeiten in den sogenannten „Live-work residentials" vorbehalten bleiben soll, potentielle Nachfrager sind nach Einschätzung der Redevelopment Agency „Telecommuters", die ihren PC-Arbeitsplatz in der Wohnung oder in ihrer Nähe nutzen. Der nördliche Abschnitt der Waterfront bildet ihren gewerblichen Kern, u.a. mit Büro- und Einzelhandelsnutzung sowie einem 80-Betten-Hotel (Sheldon Site); beide Bereich sind in der Planung, sollten 1996 fertiggestellt sein und werden vermutlich in ein bis zwei Jahren soweit sein. Bereits fertiggestellt ist eine neue City Hall (im klassischen „Capitol Hill"-Stil), die am östlichen Ende der Gesamtfläche liegt. Hier hat neben dem Ratssaal und der Gemeindeverwaltung auch die Redevelopment Agency ihren Sitz.

Verkehr

Auch wenn die überprüfbaren Ziele und Planungen dieses Projektes nur zum Teil ausdrücklichen verkehrlichen Bezug besitzen, so wurde die Verkehrsanbindung konkret in das Entwicklungskonzept einbezogen. Diese Überlegung hatte auch wirtschaftliche Gründe, denn zum einen verdankte Suisun City der Eisenbahn- und Binnenschiffsanbindung einen großen Teil seiner früheren Bedeutung, zum anderen hat der starke ökonomische Wettbewerb mit der Gemeinde Fairfield seine Gründe unter anderem in der günstigen Lage der Anschlußstellen an den Interstate Highway I-80, der eine Reihe von Handelsnutzungen nach Fairfield brachte, die eben nicht in Suisun City realisiert wurden.

Die alte Eisenbahnstation hat die Agency der Southern Pacific Railroad abgekauft und nach historischem Vorbild umgebaut. Sie stellt heute nicht nur einen städtebaulichen „Rail Station Plaza" einschließlich Büro- und Geschäftsnutzungen im Stationsgebäude dar, sondern dient als moderner Verknüfungspunkt zwischen Amtrak (Bahn), Greyhound und lokalen Bussen. Suisun City ist der einzige Haltepunkt der Amtrak-Verbindung von San Francisco und Sacramento in Solano County, allerdings verkehren z.Z. nur zwei Zugpaare täglich.

Eine spürbare Auswirkung der hier realisierten Maßnahmen sowie der Funktionsmischung im Ort auf das Verkehrsverhalten dürfte sich in Grenzen halten, für diese Einschätzung sprechen das relativ unattraktive Amtrak-Angebot im Bahnverkehr z.B. nach San Francisco, die derzeit noch partielle, nicht-integrierte Nutzung einzelner Angebote am Standort (Wohnen oder Arbeiten auswärts, Einkaufen teilweise am Ort, teilweise außerhalb) sowie die gegenüber grundle-

genden Änderungen eher schwerfällige Mobilitätseinstellung der Amerikaner, die sicher auch in Suisun City diesem Bild entsprechen dürfte.

Planung und Realität der Funktionsmischung

Von der städtebaulichen Körnigkeit her decken die drei mischungsrelevanten Bausteine des Entwicklungskonzepts alle drei Typen ab: die Quartiersmischung (Mischung von Wohnen, Handel, Dienstleistungen, Hotel und öffentlichen Einrichtungen zwischen Waterfront, Main Street und der „Victorian Harbor"-Siedlung), die Blockmischung (Mischung von Handel, Büronutzungen, Wohnen und teilweise Arbeiten an der Waterfront) sowie die Gebäudemischung (Wohnen und Arbeiten in den Geschäftshäusern der Main Street; Wohnen und Arbeiten in den „Live-work residentials" an der Waterfront), wobei der letztgenannte Teil der Gebäudemischung von Wohnen und Arbeiten noch nicht realisiert wurde, sondern für den Zeitraum 1997/98 ansteht.

Die Redevelopment Agency geht davon aus, daß es langfristig zu einer Aufwertung des gesamten zentralen Bereichs von Suisun City kommen wird, bei der die Vorhaltung unterschiedlichster Angebote für öffentliche und private Nutzungen am Standort zunächst eine wichtige Rolle spielt. Ökonomische, städtebauliche und soziale Teilziele und Maßnahmen werden hier praktisch im Verbund in ihrer Funktion gesehen, das ökonomische Entwicklungsziel der Kommune als Ganzes zu unterstützen. Hinzu kommen die von der Gemeinde bzw. der Redevelopment Agency initiierten „public events", mit denen ein neues, community-orientiertes städtisches Bewußtsein erzeugt werden soll.

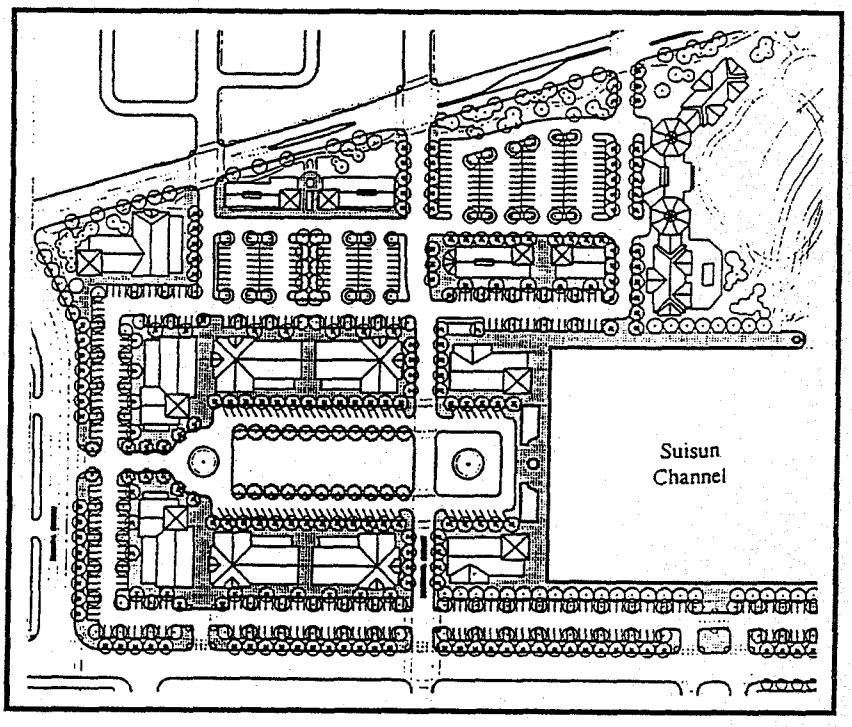
Inwieweit die einzelnen Aspekte der Funktionsmischung dazu beigetragen haben, einen konkreten räumlichen Bezug untereinander herzustellen, konnte die Agency nicht beantworten bzw. dies wird erst für die mittelfristige Zukunft erwartet; es läßt sich auch nicht durch bloßen Augenschein beurteilen. Der bisher erreichte Grad an Nutzungsmischung entspricht noch nicht den ambitionierten Plänen: Auf der Quartiersebene werden von der Agency nur geringfügige Beziehungen zwischen Wohnen (etwa im Victorian Harbor) und Einzelhandel / Einkaufen in der Main Street festgestellt, was auch daran liegt, daß dieser Bereich eine erhebliche Anlaufzeit zur Realisierung der gewünschten Attraktivität benötigt und natürlich die Konkurrenzsituation zu vorhandenen Standorten nicht unberücksichtigt bleiben darf. Es gibt in Suisun City (an der Peripherie, aber noch innerhalb des Gemeindegebiets) drei Shopping Center mit Stores der großen Ketten, und es gibt gut erreichbar innerhalb eines Radius' von 30 Meilen im Umland drei regionale Shopping Malls.

Die avisierte Mischung von Wohnen und Einzelhandel in den Geschäftshäusern entlang der Main Street wurde nur zum Teil wahrgenommen, was darauf zurückgeführt wird, daß die z.T.

neu angeworbenen Eigentümer bereits seit längerem in den suburbs wohnen und zumindest in der Anfangsphase keinen besonderen Anreiz besitzen, in die Geschäftsstraße zu ziehen und über ihren Ladengeschäften zu wohnen. Dies könnte sich allerdings nach Fertigstellung der Waterfront ändern, wenn der gesamte zentrale Bereich wiedergenutzt wird und die Fläche einen belebteren, „genutzten" Eindruck vermittelt als dies heute der Fall ist.

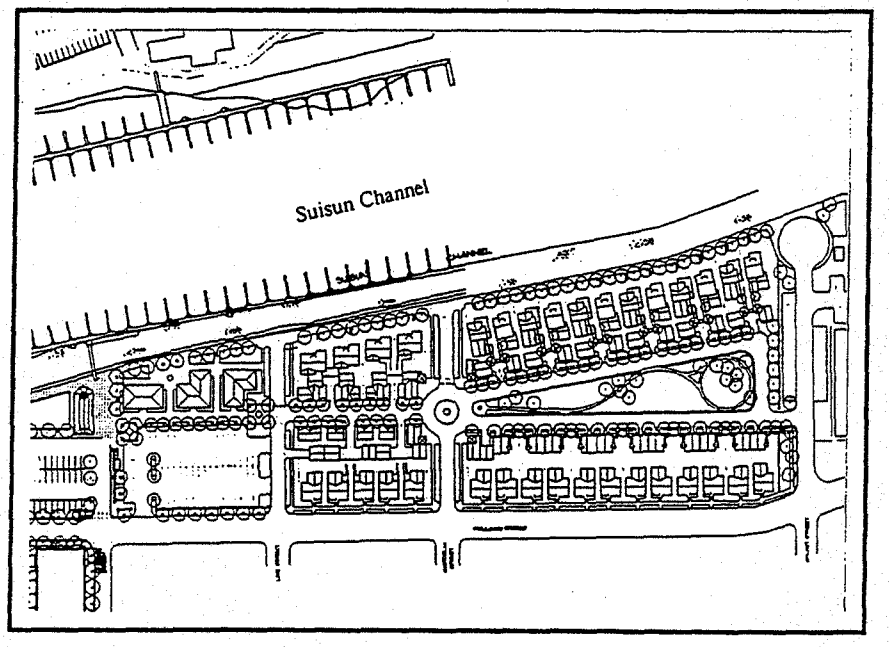
Indirekt mischungsrelevant ist die Wohnsiedlung „Victorian Harbor", die im neo-traditional design angelegt wurde und insofern Wohnnutzungen in einer flächensparenden Variante gegenüber dem herkömmlichen sprawl realisiert; gleichzeitig verschafft sie den Standorten an der Main Street bzw. der Waterfront ein lokales Nachfragepotential in mehr oder weniger fußläufiger Entfernung vom zentralen Bereich.

Abbildung 7: Beispiele der Funktionsmischung in Suisun City



For Sale: Commercial Development Site

on the waterfront in Historic Old Town



Available Soon: Live/Work Residential Lots

many fronting on the Suisun Channel

Resüme

Suisun City hat, gemessen an der Situation, in der sich die Gemeinde noch 1988 befand, eine sehr dynamische Entwicklung vollzogen und beachtliche Schritte eines ambitionierten Gesamtkonzepts umgesetzt, wenn auch einige wichtige Elemente noch fehlen und insofern eine Wirkungsbilanz nur begrenzt möglich ist. Gemessen sowohl an den hohen Erwartungen mit Blick auf das Instrument der Funktionsmischung als auch an der teils euphorischen Rezeption dieses Beispiels in der Fachpresse ist der Stand des Erreichten jedoch noch relativ bescheiden. Städtebauliche Neuplanungen brauchen zudem eine große Anlaufzeit, um neue Nutzungsmuster und Verhaltensroutinen mit sich zu bringen, als deren Folge sich dann auch ein gewisser „Charakter" eines Teilraums einstellt, der wiederum zumindest für den europäischen Betrachter das Attribut „attraktiv" erlauben würde. An diesem Punkt ist Suisun City noch nicht angelangt.

Gleichwohl gibt es über die Tatsache hinaus, daß hier ein vergleichsweise weit fortgeschrittenes Projekt vorliegt, einige interessante Punkte von genereller Bedeutung festzuhalten. Hervorzuheben ist die entschlossene, zielorientierte Handlungsweise der Gemeinde, sich in Ermangelung eines privaten Trägers zum „Master-Developer" zu machen und vorhandene planerische und finanzpolitische Spielräume offensiv zu nutzen. Eine weitere Erfolgsbedingung war die Bereitschaft der Kommune, ein hohes Risiko mit Ankauf, Sanierung und Erwerb von Flächen einzugehen, und zwar in einer Zeit, die aufgrund sinkender Nachfrage nach Bauflächen, Häusern und Wohnungen als extrem schwierig einzuschätzen war. Hervorzuheben ist auch die Sanierung des als problematisch empfundenen Wohngebiets mit Unterstützung sowohl des HUD (Federal Department of Housing and Urban Development) und einer gemeinnützigen Initiative. Inwieweit es der Gemeinde gelingen wird, einen attraktiven, multifunktionalen und „vitalen" Stadtraum zu kreieren, bei dem die realisierte Funktionsmischung eine tragende Rolle spielt, ist noch offen. Die Chancen dafür stehen jedoch vergleichsweise gut.

Foto 1: Suisun City - Redevelopment-Modell

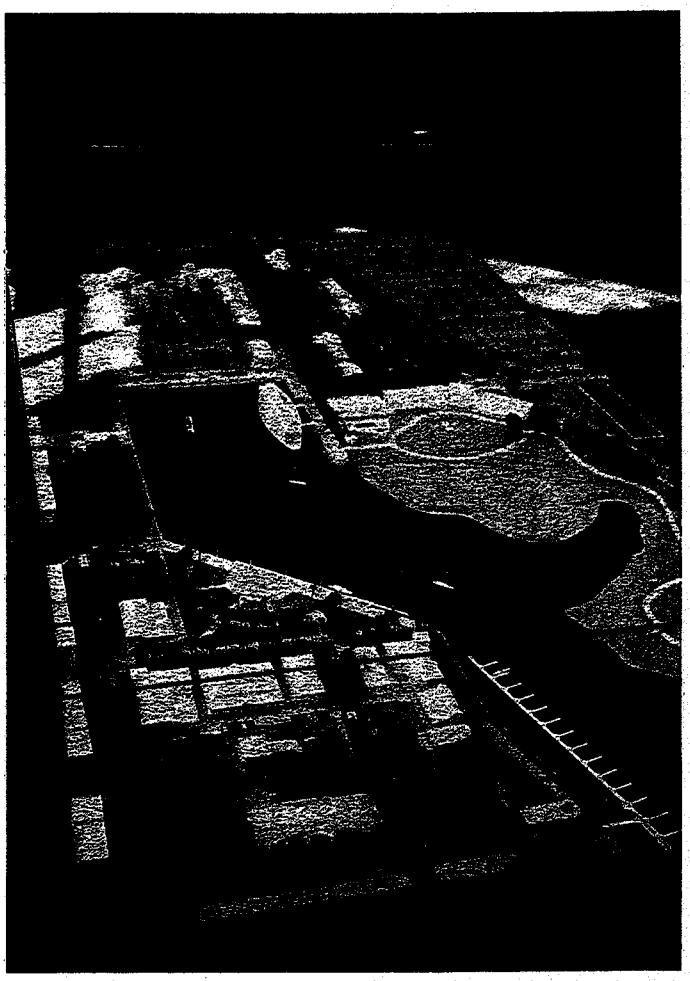


Foto 2: Main Street Redevelopment

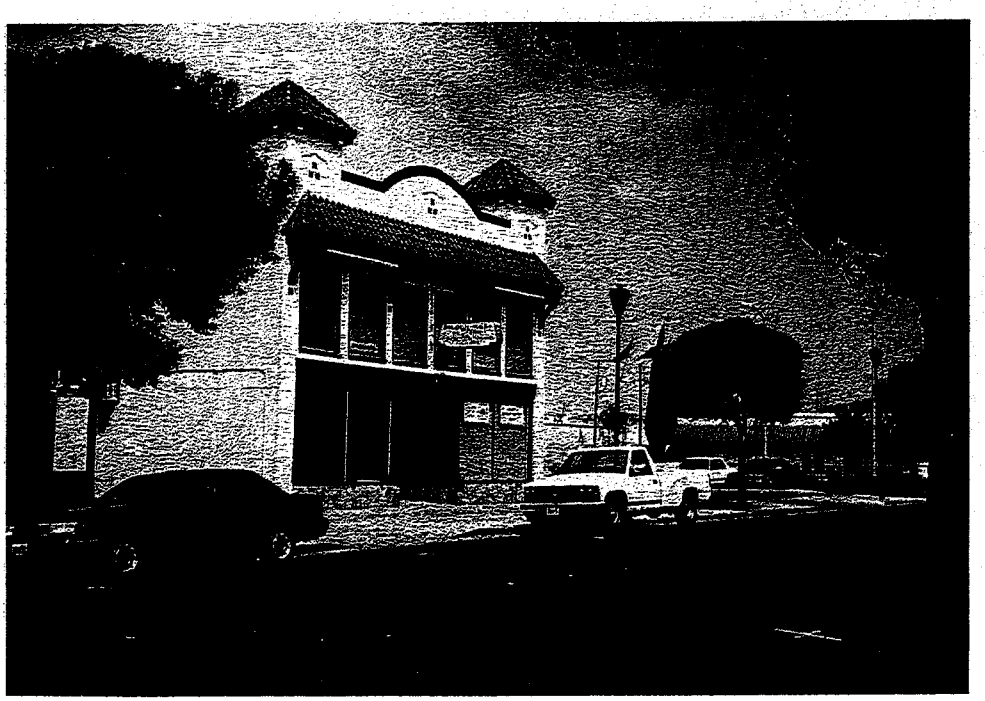
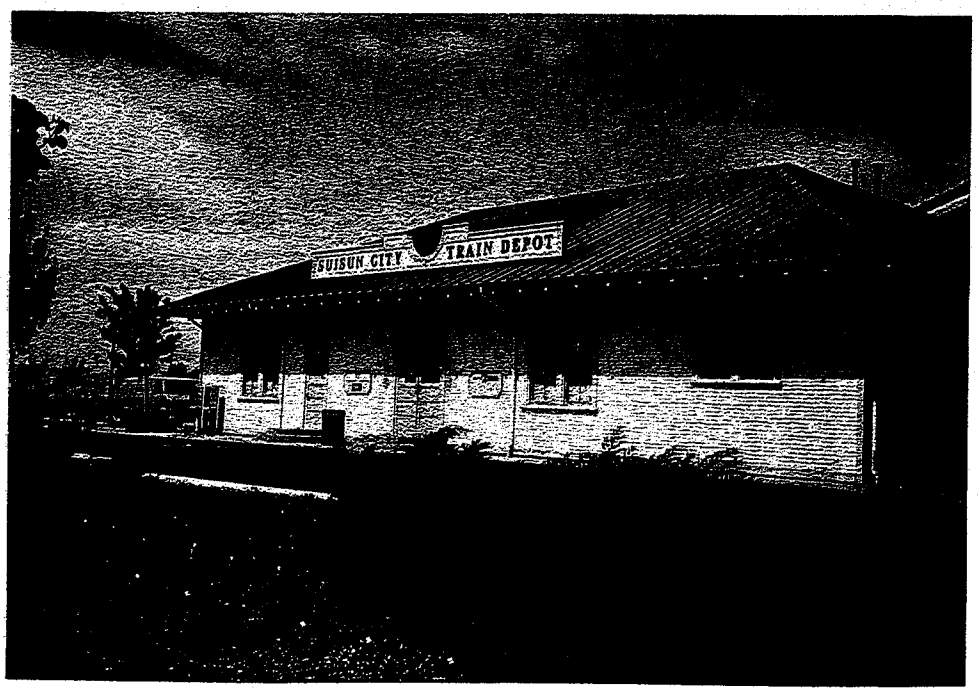


Foto 3: Suisun City - Marina

Foto 4: Suisun City - Bahnstation



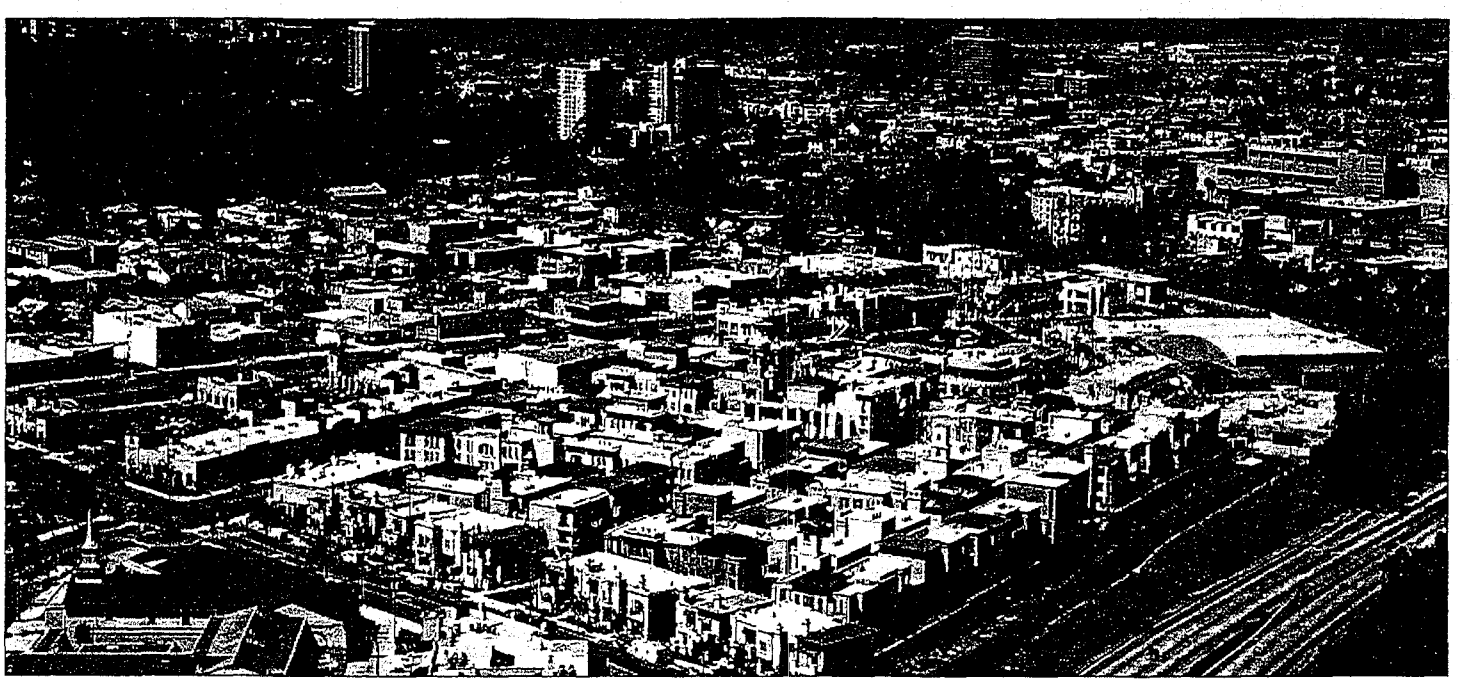
4.1.2 Uptown District, San Diego/CA

In San Diego leben 1,1 Mio. Menschen auf einer Fläche von 1.500 acres. Die Stadt stellt nach Los Angeles das ökonomische Wachstumszentrum Kaliforniens dar und ist nicht nur durch umfangreiche Bauvorhaben während der Boomphase der 80er Jahre bekannt geworden, sondern betreibt auch eine ambitionierte Stadtentwicklungsplanung. Beispielhaft genannt werden können hier das offensive Innenstadtkonzept, dessen sichtbarster Ausdruck „Horton Plaza" ist, eine der erfolgreichsten zentral gelegenen Malls der USA, oder die über die San Diego „TOD-Guidelines" verfolgte Verzahnung von Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung; auf Basis der 1992 verabschiedeten Guidelines werden Zoning codes und Street design guidelines geändert.

Projekt und Verfahren

3 Meilen nördlich der Innenstadt von San Diego befindet sich der sogenannte „Uptown District", ein Redevelopment Projekt auf einer 14 acre großen Fläche, das als mixed-use Neighborhood eigentlich quartiersbezogen ist, aufgrund der hohen Angebotsdichte aber durchaus schon den Charakter einer Small Town, also eines Nebenzentrums, besitzt. In dem Gebiet leben 500 Einwohner in 318 Wohneinheiten (43 units/acre), außerdem sind Büro- und Einzelhandelsnutzungen auf einer Fläche von 145.000 square feet vorhanden. Das Projekt wurde zwischen 1986 und 1989 realisiert und gilt als eine der wenigen bereits abgeschlossenen und erfolgreich „am Markt plazierten" neo-traditional Neighborhoods. Es vereint die angebotsseitigen Voraussetzungen zum Betrieb eines „modernen" Supermarkts mit dem Wunsch der Anwohner nach überschaubarer Maßstäblichkeit und fußläufiger Erreichbarkeit – zwei Faktoren, die sich landläufig eher gegenseitig ausschließen denn praktisch miteinander vereinbaren lassen. Am Beispiel des Uptown District in San Diego konnte gezeigt werden, daß dies trotzdem geht.

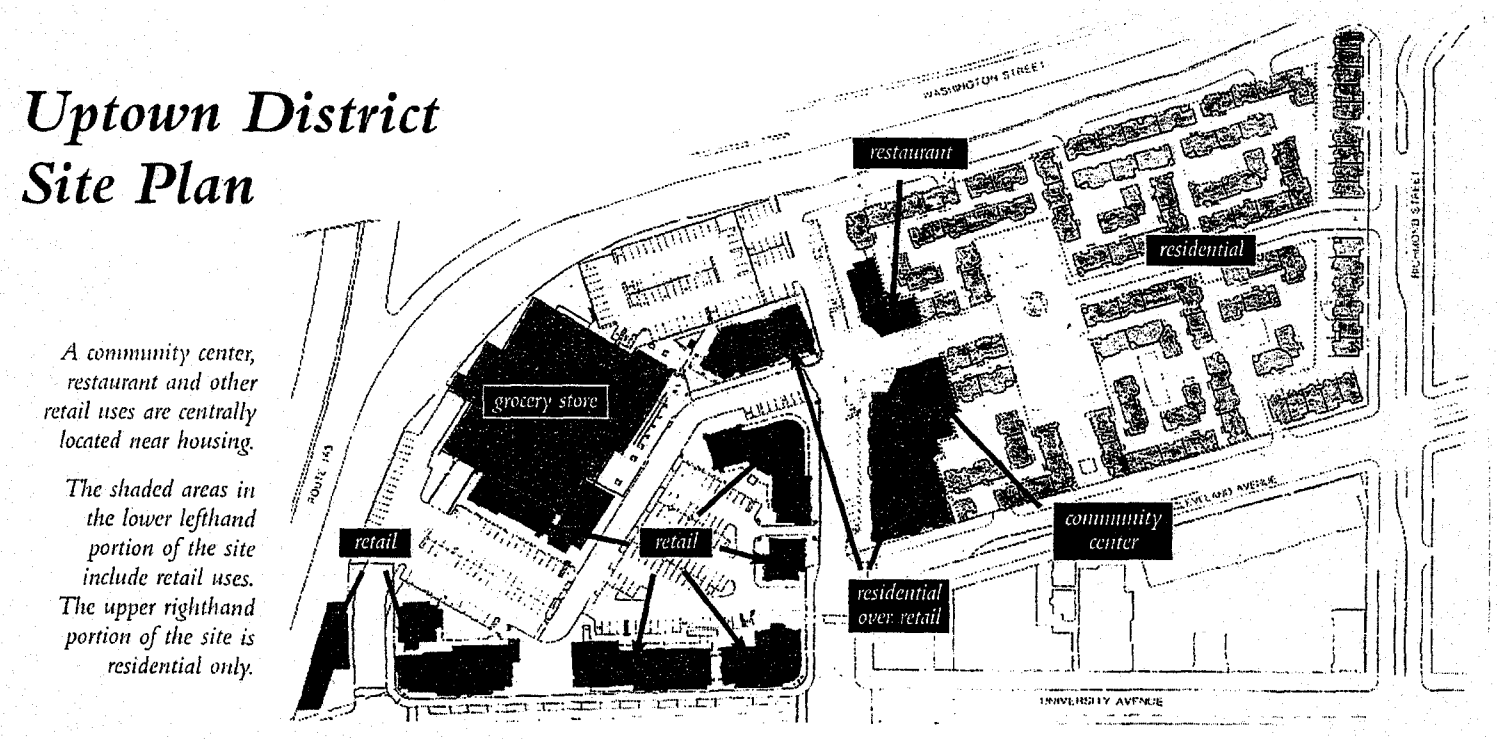
Abbildung 8: Übersicht über den Uptown District, San Diego



1986 wurde die damals 12,5 acre große Fläche, auf der sich vorher ein Supermarkt der Sears-Kette befand, von der Kommune gekauft und ursprünglich für den Neubau einer öffentlichen Bibliothek verplant. Später wurde eine benachbarte Fläche von 1,5 acre zur Vervollständigung des Projekts hinzugekauft. Der Gesamtpreis der Entwicklungs- und Baukosten betrug 66 Mio. US$. Aufgrund des Widerstands der in dem Quartier bereits ansässigen Wohnbevölkerung gegen diese Planung wurde ein sogenanntes „Blue Ribbon Committee" gegründet, eine Art ad-hoc-Arbeitsgruppe, bestehend aus Bürgerinnen und Bürgern (überwiegend aus dem Uptown District), Geschäftsleuten und offiziellen Vertretern der Stadtverwaltung sowie Stadtplanern, die die zukünftige Planung für dieses Quartier in ihre Hand nahmen. Mit Unterstützung der Kommune wurde im „Committee" aus den bürgerschaftlichen Anregungen und einer intensiven Diskussion gemeinsam mit den beteiligten Geschäfts- und Fachleuten die zukünftige Nutzung festgelegt: Ausgehend von einer Kernfläche mit dem Supermarkt (42.500 sf) sollten weitere Einzelhandelsnutzungen vorhanden sein, außerdem Restaurants, öffentliche Grünanlagen, ein „Community Center" sowie Wohnflächen.

Diese ursprüngliche Planung ist auch weitestgehend realisiert worden. Das Layout und Design des Uptown District wurde in einem „Specific Plan" festgelegt, wobei eine an die vorhandene Neighborhood angepaßte Architektur und fußläufige Erreichbarkeit eine zentrale Rolle gespielt haben. Heute beträgt die durchschnittliche Fußwegedauer von den Wohnbereichen in den zentralen District nur 2,5 Minuten. Zur Herstellung des intensiven Inputs der Bügerinnen und Bürger wurden insgesamt 35 meetings mit den Planern und der Kommune durchgeführt, wobei das Ziel einer raschen Realisierung nicht in den Hintergrund geraten sollte. Als das gesamte Projekt aufgrund der gewünschten Größenvorgabe für den Supermarkt zu scheitern drohte, übernahm die Kommune eine Bürgschaft für die Baukosten und verkaufte die Fläche an einen Developer.

Abbildung 9: Funktionsmischung in San Diego, Uptown District

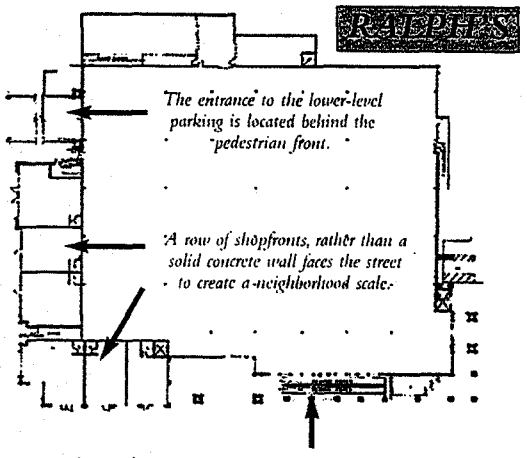


Städtebau

Mixed-use areas wie diejenige im San Diego Uptown District gelten als nur begrenzt profitfreundlich, da die Dimensionierung und Mischungsverträglichkeit als Auflage für die Nutzungen eine geringere Ausschöpfung der Marktpotentiale mit sich bringt, verglichen mit einer separaten Anordnung der einzelnen Nutzungen. Unter Berücksichtigung dieser nicht ganz unbekannten Finanzierungsprobleme für Funktionsmischungen mußte auf die Anforderungen des potentiellen Supermarkt-Betreibers („Ralph's") hin der ursprüngliche Gestaltungsplan geändert werden. Als Kompromiß wurden daher die gewerblichen Nutzungen und die Wohnanlagen auf zwei verschiedenen Parzellen untergebracht und durch eine Verbindungsstraße voneinander getrennt. Liegt der Supermarkt am westlichen Ende der Fläche und die Wohneinheiten am gegenüberliegenden östlichen Randbereich, so stellt der zentrale Bereich die Verbindung zwischen beiden Nutzungstypen her, und zwar über die Ansiedlung kleinteiligen Handels und von öffentlichen Einrichtungen. Die Straße wurde bewußt nicht als städtebauliche Barriere geplant, sondern an die gewünschte kleinmaßstäbliche Struktur der Nachbarschaft angepaßt und mit Gehwegen versehen (was offenbar auch in der Quartiersplanung keine Selbstverständlichkeit ist, sondern in der Projektbeschreibung ausdrücklich hervorgehoben wird).

Die zweigeschossige Wohnbebauung umfaßt ca. zwei Drittel der Gesamtfläche des District und doppelt so viel wie die Einzelhandelsnutzungen, es handelt sich überwiegend um Wohneigentum. Die Häuser wurden im Durchschnitt zu einem Preis von 100.000 US$ verkauft, sie stellen insofern auch alles andere als ein Luxus- oder Yuppie-Quartier dar – ein Vorwurf, dem sich die „neo-trad" Community wiederholt stellen muß, der jedoch angeblich für die überwiegende Zahl der Projekte nicht zutrifft.

Abbildung 10: Gebäudezuschnitt und Nutzungsanordnung im Supermarkt



A "people mover" conveyor ramp locks the wheels of the shopping carts while moving between levels. It has become something of a local curiosity.

Kleinteiligkeit kennzeichnet sämtliche Nutzungen mit Ausnahme des Supermarkts (relativ gesehen). Dieser bildet den größten Einzelblock auf der Fläche, umgeben von mittlerweile 34 weiteren Einzelhandelsnutzungen (von denen nur 6 überregionalen Ketten angehören), die teilweise direkt an den Blockrand gesetzt wurden, um eine Straßenraumatmosphäre zu simulieren. Die Kundenströme beider Bereiche ergänzen sich offenbar gegenseitig. Der ökonomische Erfolg des Supermarkts hat Kritiker auch deshalb überrascht, weil die Fläche überhaupt nicht diejenigen Standortfaktoren erfüllt hat, die allgemein als Erfolgskriterium gelten: Der Standort hat eine Fläche von weit weniger als 100.000 sf, er ist nicht direkt von der Hauptstraße erreichbar und besitzt kaum großflächigen oberirdischen Parkraum (sondern eine Tiefgarage), und er ist von der angrenzenden Hauptstraße nicht direkt einsehbar bzw. besitzt keine aggressive Leuchtreklame.

Ein wichtiges Ziel bei der Planung der Funktionsmischung war die Herstellung einer attraktiven, vielfältig genutzten und sozial integrierten Nachbarschaft. Dieses Ziel wurde nicht nur durch die Planung von öffentlich genutzten Gebäuden (Community Center) und öffentlichen Grünanlagen erreicht, sondern auch durch die Fußläufigkeit des Geländes und die aufgrund der Überschaubarkeit der städtbaulichen Strukturen sowie ihrer intensiven Inanspruchnahme gegebene Sicherheit im öffentlichen Raum.

Ein weiteres wichtiges städtebauliches Ziel ist die Wiedernutzung von Flächen als Alternative zum weiteren Siedlungsflächenwachstum in den Außenbereichen. Auch in San Diego besitzt „Infill Development" einen besonderen Rang in der Stadtentwicklung, und Projekte wie der Uptown District werden neben der städtebaulichen und sozialen Mischung auch wegen ihrer realisierten Dichte präferiert. Wäre das gesamte übrige Stadtgebiet von San Diego mit einer vergleichbaren Dichte ausgestattet wie der Uptown District, so würden die Siedlungsflächen bzw. bebauten Flächen theoretisch nur 14% des heutigen Umfangs in Anspruch nehmen.

Verkehr

Der Uptown District ist von der Hauptstraße her für den motorisierten Verkehr erreichbar, für den Durchgangsverkehr jedoch nicht geöffnet. Auch in den Wohnbereichen ist der Parkraum bewirtschaftet bzw. außerhalb des öffentlichen Straßenraums untergebracht; die Grundstücke können aufgrund der rückwärtigen Anlage der Garage entsprechend schmal und somit flächensparend geschnitten werden. Die Tiefgarage im Supermarkt besitzt Aufzüge für Kunden und Einkaufswagen. Das Gesamtgebiet des District ist mit drei Haltestellen an das städtische Busliniennetz angebunden.

Resüme

Michael Stepner, für das Projektmanagement zuständiger Assistent des City Managers der Stadt San Diego, faßt die im Fall des Uptown District gemachten Erfahrungen wie folgt zusammen:

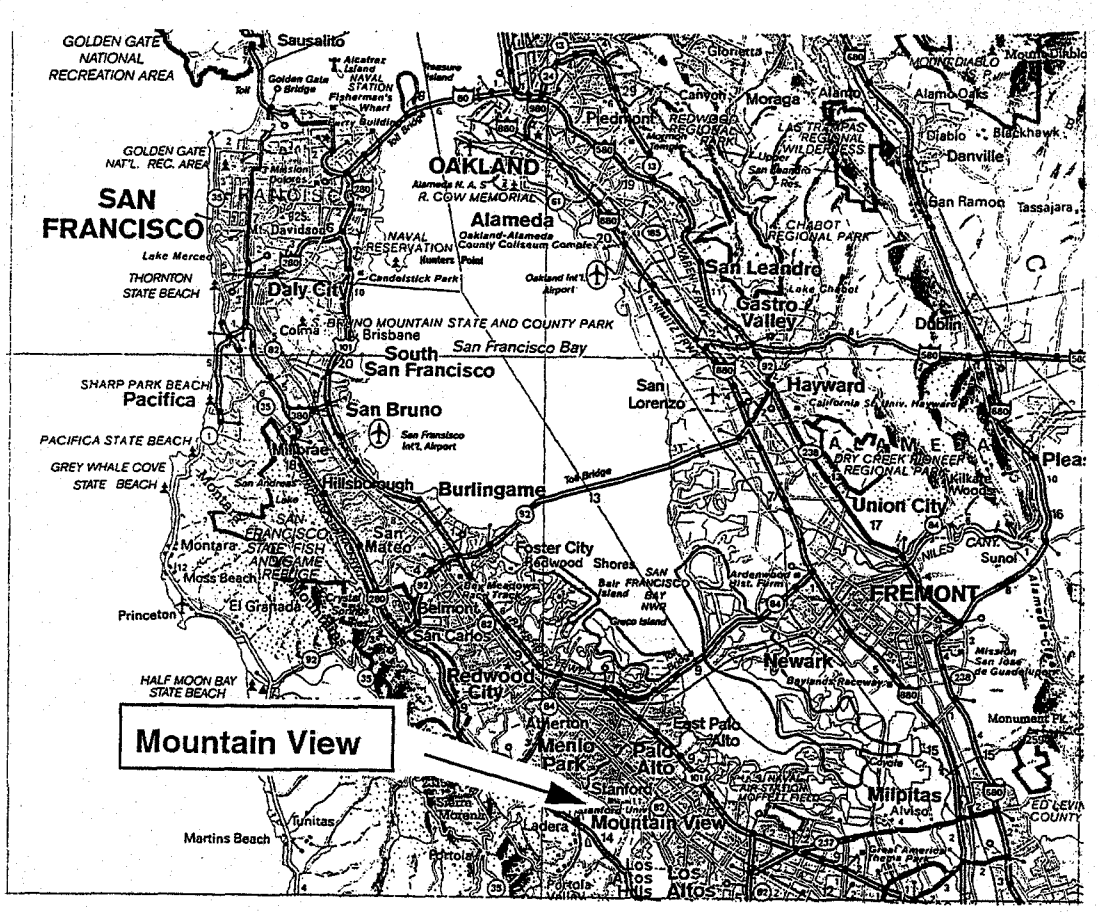
> „1) Mixed-use works.
>
> 2) In San Diego, every neighborhood wants an Uptown-type project.
>
> 3) Revitalization can happen.
>
> 4) We've convinced lenders that it's viable. For instance, the Horton Plaza shopping center in San Diego has broken all of the rules. It is a matter of education."[25]

25 Stepner, M.: Strategies and Starting Points for Implementing a Livable Community. In: Sprowls, S., Corbett, J. (Eds.): „Putting Our Communities Back on Their Feet: Towards Better Land Use Planning". Executive Summary. A West Coast Conference on Land Use Planning, February 3-4, 1994, San Francisco/CA, p. 23.

4.1.3 The Crossings, Mountain View/CA

In der Nähe von Palo Alto, Kalifornien, befindet sich ca. 55 Meilen südlich von San Francisco in der Gemeinde Mountain View die erste von P. Calthorpe errichtete und zu einem Drittel fertiggestellte Wohnsiedlung mit einem benachbarten Shopping-Center, der Standort „The Crossings". Es handelt sich hier um ein typisches „Infill Development": Auf der Fläche eines ehemaligen Supermarktes wurde eine Wohnsiedlung errichtet, unter Einbeziehung eines in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft gelegenen neuen Safeway-Supermarktes, mit dem sich auch der Anspruch der Funktionsmischung verbindet – von der im neo-traditionellen Stil gehaltenen und kompakt angelegten Wohnsiedlung abgesehen.

Abbildung 8: Lage von „The Crossings"

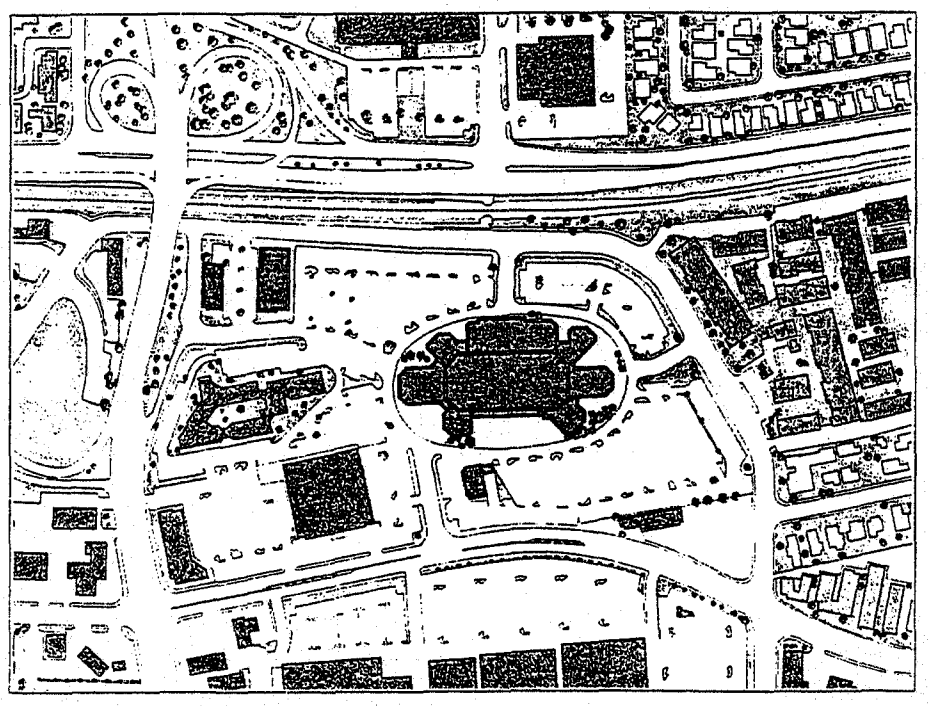


Projekt und Verfahren

Die Fläche hat eine Größe von 17 acre und befindet sich in einem verdichteten Randbereich der Gemeinde Mountain View, zwischen innerstädtischer Hauptstraße, Bahntrasse und Erschliessungsstraße. Das städtebauliche Umfeld ist sehr verschieden gestaltet, am südlichen Rand folgt ein weiterer Einzelhandelsstandort mit mehreren großflächigen Unternehmen, östlich schließt sich an The Crossings eine kleinere Fläche mit parkähnlich angelegten Eigentumsreihenhäusern, Wasserflächen etc. an. Das Gebiet erhielt seinen Namen von der Kreuzung des San Antonio Blvd. mit einer alten Bahnstation, die demnächst wiedereröffnet werden soll und Bestandteil der weiteren Projektplanung ist.

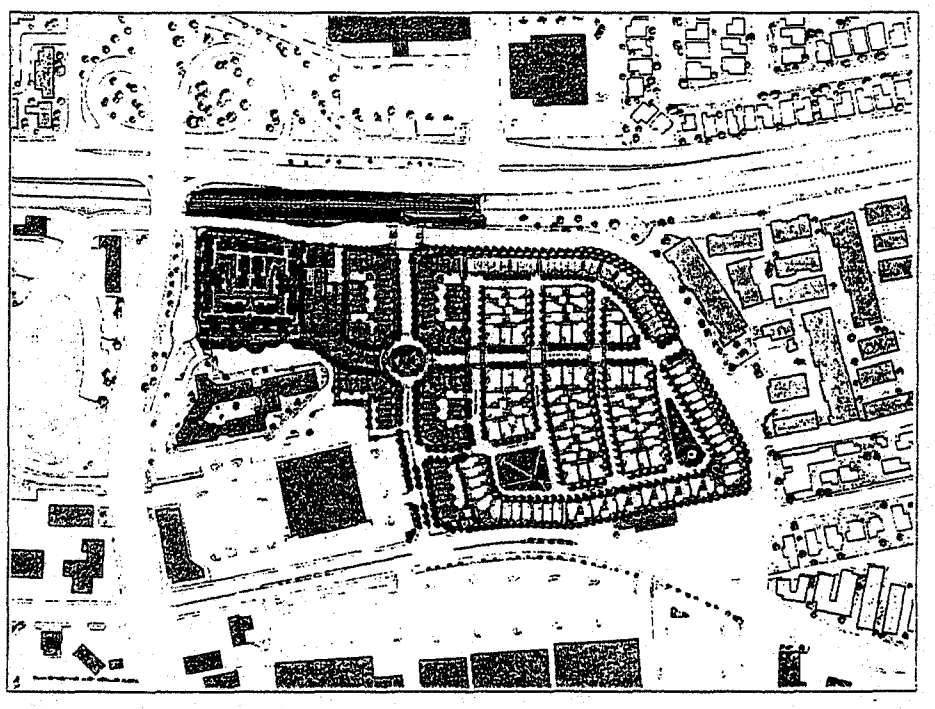
Der überwiegende Teil der Fläche war in den 60er Jahren mit einer lokalen Shopping Mall und den dafür errichteten Pkw-Parkflächen belegt und vermittelt im damaligen Zustand vom Plan her den Charakter einer Sondergebietsfläche. Die Shopping Mall wurde in den 80er Jahren abgerissen, an ihrer Stelle wurde eine neo-traditional Neighborhood mit unterschiedlichen Wohnnutzungen geplant, die in drei Abschnitten realisiert werden sollen. Direkt angrenzend an die Wohnsiedlung befinden sich heute der Safeway-Supermarkt sowie ein Bürogebäude.

Abbildung 12: Übersichtsplan von „The Crossings" - Vorher



Insgesamt umfaßt „The Crossings" 360 Wohneinheiten, wobei neben zweigeschossigen Reihenhäusern auch Einfamilienhäuser, „Stadthäuser" sowie Apartments vorgesehen sind. Der erste Bauabschnitt besteht aus 97 „small-lot" Einfamilienhäusern (im Prinzip freistehende Reihenhäuser mit rückwärtig verlegter Garage) und 30 Stadthäusern, außerdem wurden zwei öffentliche Grünflächen in umittelbarer Nachbarschaft angelegt. Dieser Bauabschnitt wurde in den Jahren 1993 bis 1996 realisiert, die Häuser sind zum größten Teil auch verkauft worden. Der zweite Bauabschnitt wurde Mitte 1996 begonnen und umfaßt 99 Reihenhäuser, lokalen Einzelhandel, eine weitere Grünfläche sowie ein Community Center. Phase drei ist für 1997 zum Bau geplant und sieht ein sogenanntes „Podium Apartment" vor (Apartments bzw. Eigentumswohnungen über einer Tiefgarage), zusätzlich sind Parkflächen für Pendler vorgesehen, die die neue Bahnstation nutzen sollen.

Abbildung 13: Übersichtsplan von „The Crossings" - Nachher



Quelle (Abb. 12 und 13): Calthorpe Associates

Das Projektmanagement liegt in privater Hand und erfolgt relativ konventionell. Die Kommune ist nur indirekt beteiligt. Der planerische Entwurf der Siedlung stammt von P. Calthorpe, ebenso die Vorgaben für Architektur und Design sowie die Landschaftsplanung. Die Vermarktung der Häuser bzw. Apartments liegt in den Händen eines Developers. Auch „The Crossings" hatte konjunkturell bedingte Absatz- und Realisierungsprobleme, daß der richtige Starttermin für derartige Projekte ausdrücklich nicht in einer Rezessionsphase liegen sollte, wird auch von seiten der Planer bestätigt. Allerdings seien diese Probleme nicht auf generelle Akzeptanz- oder Marktdefizite von neo-trad Siedlungen oder gar negativen Anfangserfahrungen speziell dieses Projektes zurückzuführen, so PeterCalthorpe und Matt Taecker.

Anspruch und Realisierung der städtebaulichen Funktionsmischung

„The Crossings" stellt ein Beispiel für Quartiersmischung von Wohnen und Einkaufen dar, ergänzt um einen Haltepunkt des öffentlichen Verkehrs, der zu einem späteren Zeitpunkt weitere Nutzungen in dieses Quartier bringen soll (z.B. Büroflächen, Dienstleistungen). Es kann aufgrund seiner planerischen Konzeption nicht per se als vorbildlich oder beispielhaft angesehen werden (wie ursprünglich angenommen), auch fehlt eine möglicherweise ausgefeilte Mischungsvariante. Sein Vorteil ist schlicht die Tatsache, daß die Siedlung zu einem Teil bereits heute existiert und einen Ausblick auf die später realisierte städtebauliche Gesamtkonzeption erlaubt.

ILLUSTRATIVE SITE PLAN
THE CROSSINGS NEIGHBORHOOD PLAN

TPG Development Corporation
Mountain View, California

Calthorpe Associates
Guzzardo and Associates
Seidel/Holzman
San Francisco, California

Abbildung 14: Funktionsmischung in „The Crossings"

Quelle: Calthorpe Associates, Guzzardo Associates, Seidel/Holzman

Damit verbindet sich logischerweise auch noch keine Wirkungsbilanz. „The Crossings" zeigt jedoch, daß eine Flächenumnutzung innerhalb des bebauten Raumes sinnvoll möglich ist, daß die städtischen Wohnstandorte im Stil des neo-trad (zwei- bis dreimal so hohe Dichte wie traditionell, fußgängerfreundlich) auf Akzeptanz und Nachfrage stoßen und insofern die Erfolgsbedingungen für eine stärker kompakte Flächennutzungstrategie grundsätzlich gegeben sind. Die vollständige Besiedlung des Standortes angenommen, ebenso die Integration des öffentlichen Verkehrs durch die direkt benachbarte CalTrain Station, könnte The Crossings tatsächlich beispielgebend sein.

Derzeit bestehen zwischen den vorhandenen Wohnflächen und dem Standort des Safeway-Supermarkts nennenswerte funktionale Beziehungen, außerdem wirkt sich die Tatsache positiv auf das Projekt aus, daß das Zentrum der Gemeinde Mountain View nur wenige Meilen entfernt ist und die notwendige Marktakzeptanz für die Siedlung sich nicht allein aus den unmittelbaren Umfeldfaktoren dieses Standortes ergeben muß. Die südlich angrenzenden großflächigen Einzelhandelsstandorte werden von den Bewohnern von The Crossings ebenfalls genutzt, positive Wirkungen etwa hinsichtlich der Verkehrsentlastung durch die räumliche Nähe der Einkaufsstandorte werden jedoch durch die Barrierewirkung der vierstreifigen Strasse begrenzt; es ist anzunehmen, daß die 500 - 800 m Luftlinienentfernung zu den größeren Stores aufgrund der Straßenführung und der schlechten Querungsmöglichkeiten überwiegend per Pkw zurückgelegt werden.

The Crossings gibt insofern auch ein Beispiel für ein generelles Dilemma dieser Art von Funktionsmischung: Sie ist nur schwer zu realisieren, und sie kann selbst im Erfolgsfall noch keine Gewähr für die reale Nutzung der gebotenen Optionen und somit für die Realisierung der erhofften Wirkungen der Funktionsmischung leisten.

Foto 5: The Crossings - Eingangssituation

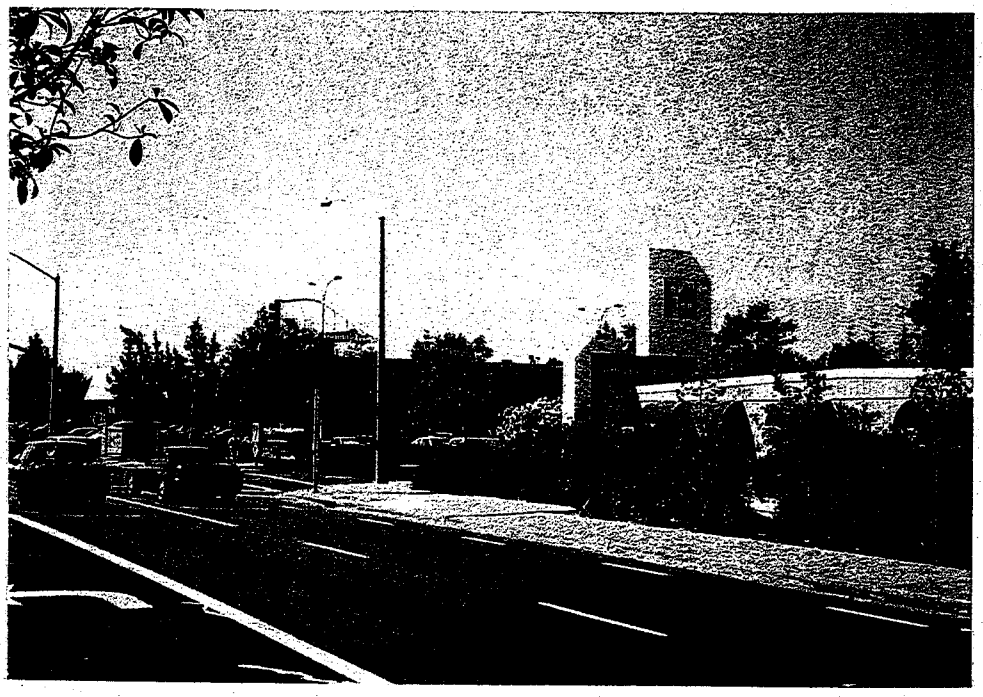


Foto 6: The Crossings - Stadthäuser

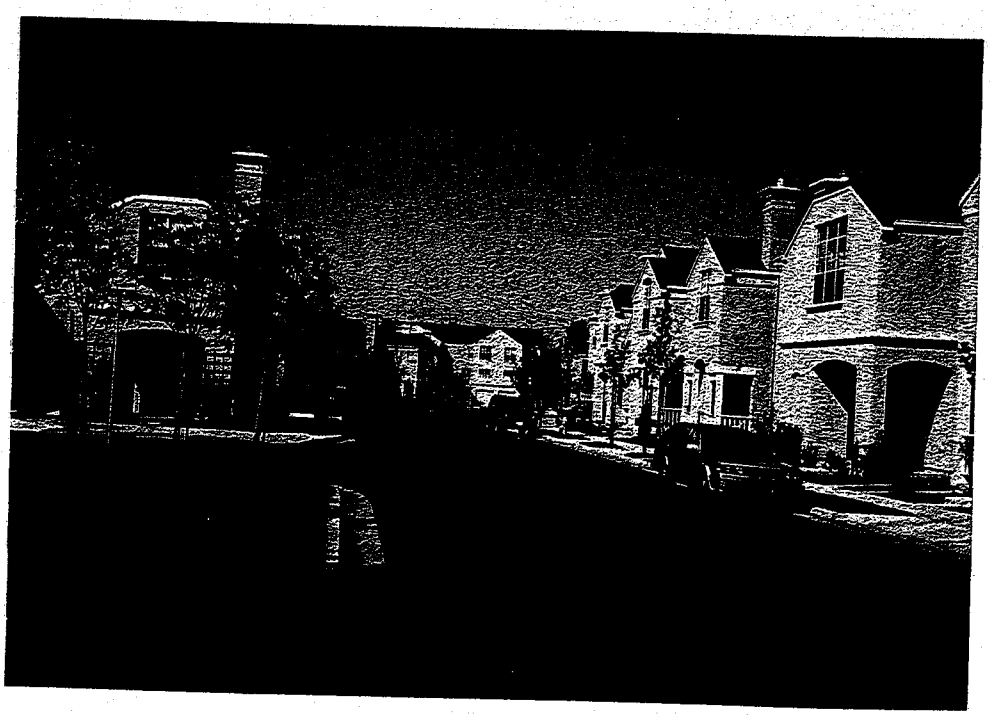


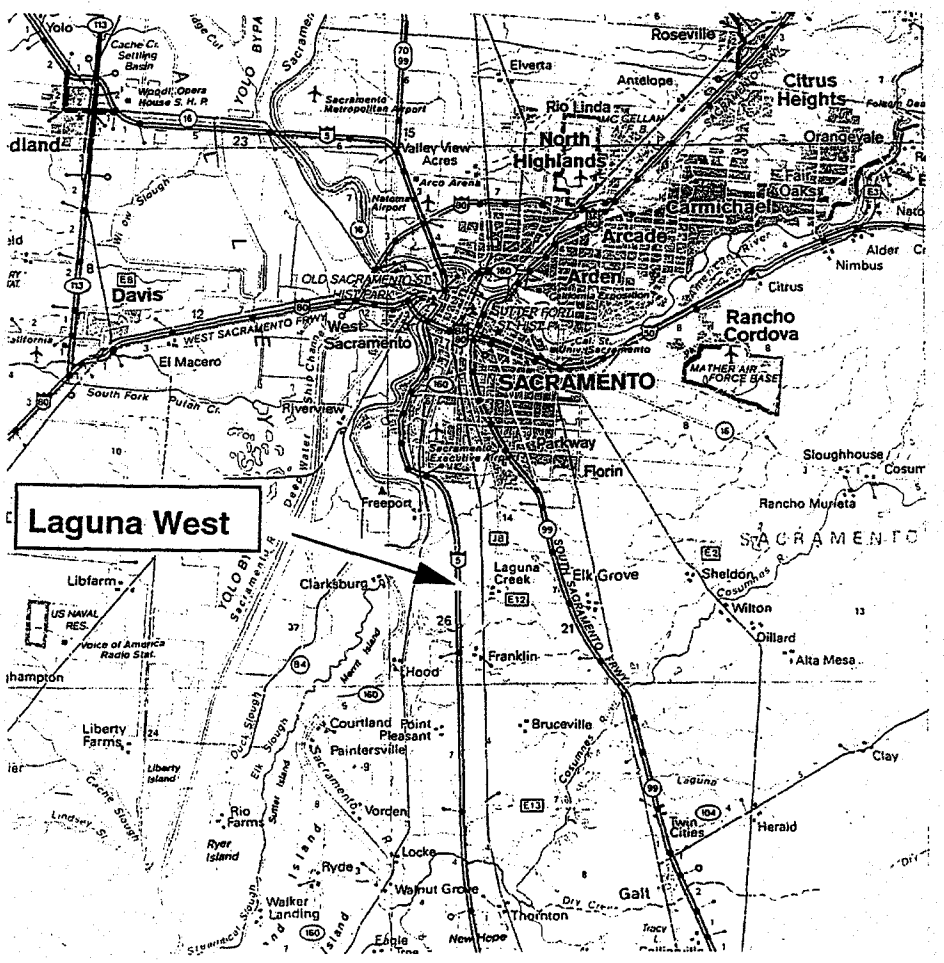
Foto 7: The Crossings - Safeway Supermarkt

Foto 8: The Crossings - Shopping Mall (gegenüberliegende Seite)

4.1.4 Laguna West, Sacramento/CA

Laguna West stellt eines der ersten (teilweise) realisierten Projekte von Calthorpe im Kontext des neo-trad dar. Es befindet sich an einem nicht integrierten Standort im Außenbereich wenige Meilen südlich von Sacramento/Kalifornien, nicht weit vom Interstate-Highway I-5 (15 Autominuten zum Stadtzentrum Sacramento). Das Projekt ist theoretisch nicht nur von seiner generellen städtebaulichen Anlage interessant, sondern auch mit Blick auf die avisierte Mischung der Funktionen Wohnen und Arbeiten. Es ist 1996 allerdings erst ca. zu einem Fünftel umgesetzt.

Abbildung 15: Lage von „Laguna West"



Projekt und Verfahren

Laguna West besteht im wesentlichen aus der Arrondierung von Wohnen und öffentlichen Einrichtungen an einen vor wenigen Jahren in Betrieb genommenen gewerblichen Standort. Auf der gegenüberliegenden Seite des Plangebiets, von den Wohnflächen durch eine großzügige (vierspurige und fast anbaufreie) Erschließungsstraße getrennt, befindet sich eine Gewerbefläche, auf der eine Fertigungsstätte der Apple Computer Company mit 500 dorthin verlegten Arbeitsplätzen die überhaupt erste „Laguna West"-Nutzung darstellt. Das Nachbargrundstück wurde mittlerweile von der JVC Corporation gekauft und ist ebenfalls mit einer Produktionsstätte belegt. Langfristig wird von diesen beiden Firmen eine Signalwirkung in Richtung „Technologiestandort" erwartet, dem hochwertigen Image eines solchen Standortes entsprechen auch angestrebter Qualitätsstandard sowie Preisniveau von „Laguna West".

Das gesamte Areal „Laguna West" umfaßt eine Fläche von 800 acre und versucht einen Kompromiß zwischen New Town einerseits und „modern suburban development" andererseits. „Modern" bezieht sich hier auf einen gewissen gestalterischen Anspruch, eine insgesamt kompakte und teilweise auch verdichtete Struktur sowie Funktionsmischung im Plangebiet. Laguna West paßt insofern grundsätzlich in den Kontext des „New Urbanism", wenn es auch von der Realisierung seiner Ziele her (noch) weit entfernt zu sein scheint. Für die späteren Bauabschnitte sind Ergänzungen der bisher bestehenden Einrichtungen um Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistung vorgesehen.

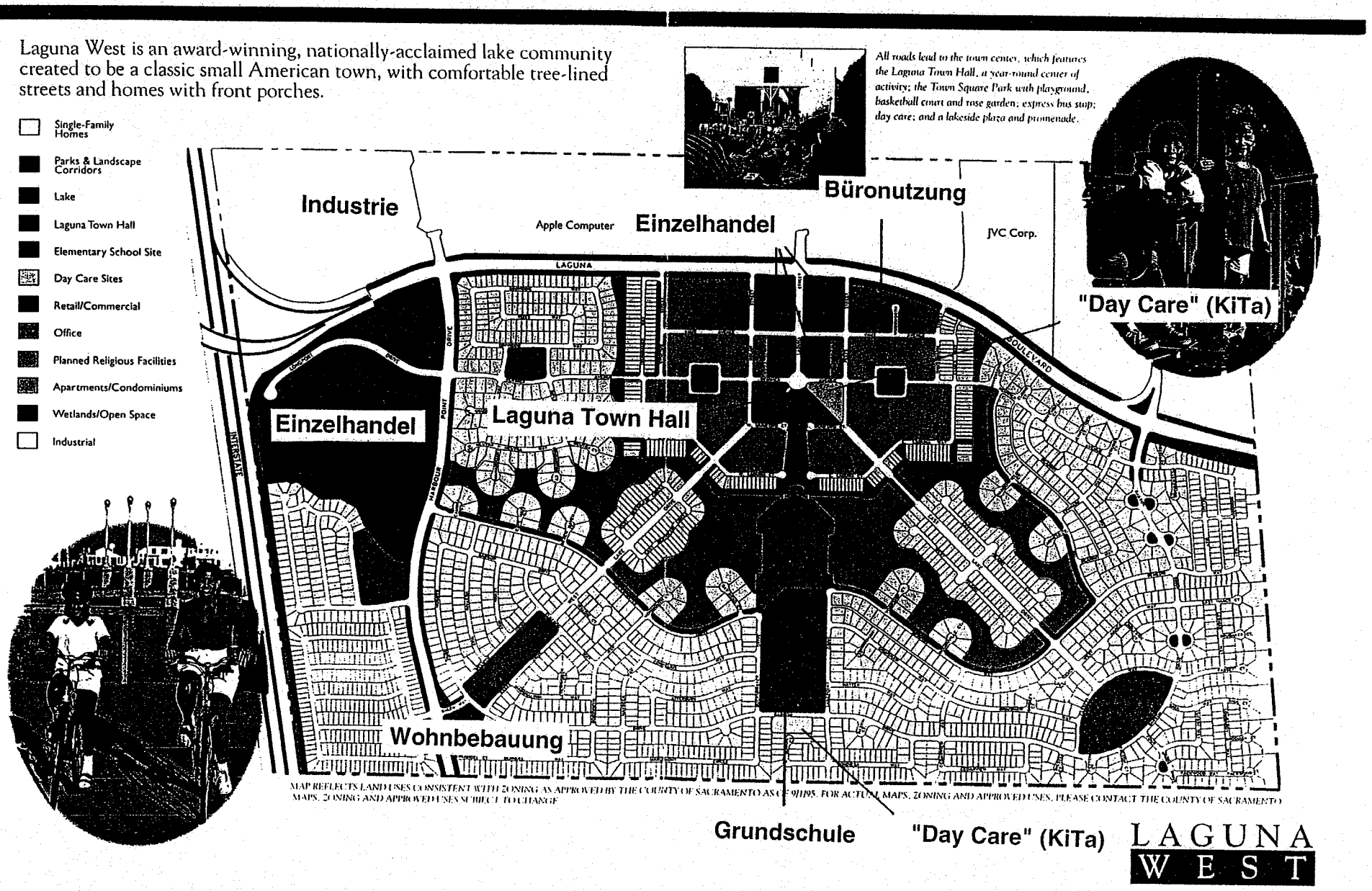
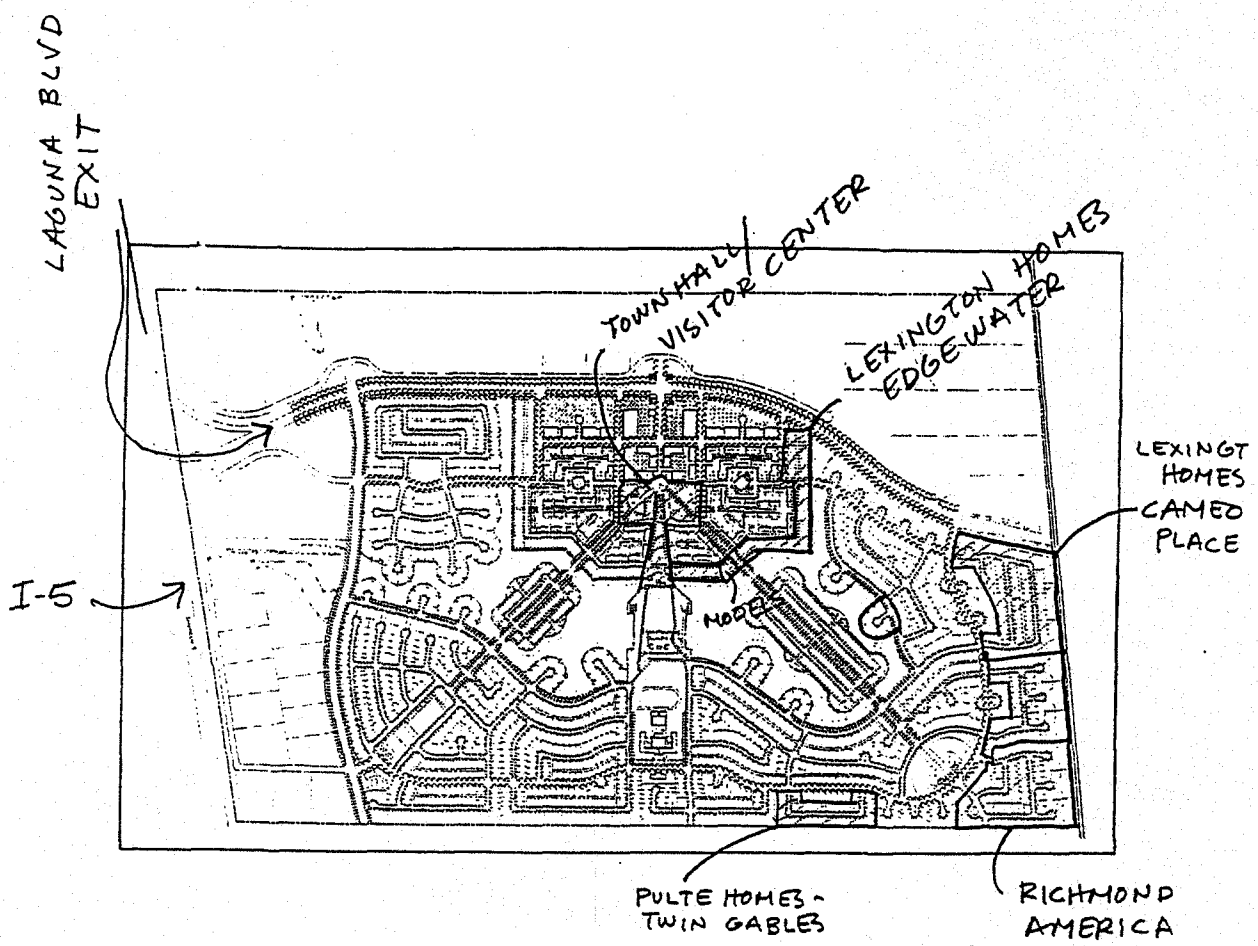


Abbildung 16: Übersichtsplan von „Laguna West"

Das Projekt beinhaltet unterschiedliche Varianten von Wohngebieten (Einfamilienhäuser, Mehrfamilienhäuser, Apartments), Einzelhandel zur Grundversorgung, Büroflächen (einer der mehreren an der Vermarktung von Flächen und Häusern beteiligten Developer hat ein Büro in Laguna West), private Dienstleistungen wie day-care sowie öffentliche Einrichtungen, insbesondere eine „Town Hall" incl. Besucherzentrum. Als besonderes Ausstattungsmerkmal ist eine 73-acre große Wasserfläche mit großzügigen Grünanlagen zu nennen, die primär den Naherholungsbedürfnissen der Bewohner dienen soll und in der Werbung für das Projekt besonders hervorgehoben wird. Ingesamt sollen fünf Neighborhood-Centers mit 2.300 Wohneinheiten auf dem Gelände errichtet werden, von denen zwei teilweiseschon existieren. Fertiggestellt ist auch die dreigeschossige Town Hall, von deren vorgesehenen Nutzungen bisher allerdings nur das Community Center existiert. Ein geplantes Recreation Center, „Indoor Theater" und „Outdoor Amphitheater" gibt es bisher nur auf dem Papier. Die zweite zentrale Parzelle, auf der 90.000 sf Einzelhandelsnutzungen vorgesehen sind, befindet sich gerade im Bau. Geplant sind außerdem 150.000 sf Büroflächen.

Abbildung 17: „Laguna West" - Planung und bisherige Realisierung



Bewertung des bisherigen Projektstands

Das Gesamtprojekt hat eine junge, gleichwohl wechselhafte Geschichte. Zum einen galt es als eines der Vorzeigeprojekte des „New Urbanism" im allgemeinen und von P. Calthorpe im besonderen, zum anderen hatte es aufgrund der Konjunkturkrise in Kalifornien eine Durststrecke zu überwinden und war durch massive Absatzprobleme (Häuser, Wohnungen) in der Realisierung der einzelnen Folgeabschnitte behindert. Es galt daher zeitweise (und gilt unter Kritikern auch heute noch) als Beweis dafür, daß neo-trad Konzepte keine hinreichende Marktakzeptanz finden würden. Diese Marktakzeptanz unter veränderten ökonomischen Rahmenbedingungen einmal unterstellt, muß „Laguna West" jedoch eher als Beispiel dafür gelten, wie man Funktionsmischung im Städtebau *nicht* angehen sollte.

> „The mixed use center is designed as a traditional town in which streets are convenient and comfortable to walk, in which parks form a public focus, in which the real life and vitality of a small town life can be re-discovered for all age groups."
> (aus der Projektbeschreibung der River West Developments, Sacramento, CA)

Von dieser Rekonstruktion kleinstädtischen Lebens ist „Laguna West" weit entfernt, und wird diesen Status möglicherweise auch nach Fertigstellung nicht in dieser Form verwirklichen können. Auch wenn die Fläche im jetzigen, sehr unvollständigen Zustand keineswegs angemessen auf ihre spätere städtebauliche Struktur hin beurteilt werden kann, so ist „Laguna West" durch einige bleibende Konstruktionsfehler gekennzeichnet:

- *Das erste Problem* stellt der nicht-integrierte Standort außerhalb des Stadtgebietes von Sacramento dar, zwar über den Highway I-5 gut erreichbar ist, ansonsten jedoch jede städtebauliche und städtische Einbindung vermissen läßt. Die spärliche und wenig attraktive Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr (angeblich existiert ein „rush-hour express bus service") signalisiert, daß dieser nicht genutzt wird und der Standort über weite Strecken einseitig autoorientiert erschlossen ist und in dieser Form auch erreicht wird.
- *Der zweite Punkt* betrifft die sehr schematische Planung der einzelnen Nutzungssektoren, die auf das Gesamtquartier bezogen zwar gemischt sind, aber faktisch doch stark separiert wurden, indem ca. drei Viertel der bebauten Fläche (Wohnen) in einem größeren Kordon um den Kernbereich mit Town Hall sowie Dienstleistungen und später Einzelhandel gelegt wurden. Damit wirkt das Gesamtprojekt eben nicht wie die Small Town, etwa Suisun City vergleichbar, wo die einzelnen Nutzungstypen mosaikartig über die Gesamtfläche angeordnet sind und sich teilweise überlappen, sondern sehr künstlich. Dies wird vermutlich auch im Ausbauzustand so sein.

- *Der dritte Punkt* reflektiert die versprochene Mischung von Wohnen und Arbeiten, die bisher aufgrund der phasenverzögerten Realisierung von Gewerbefläche (fast vollständig fertig) und Wohnflächen (Anfangsstadium) nicht zustande gekommen ist. Fraglich ist auch, ob solche Synergieeffekte auf nachholende Weise erzielt werden können; derzeit wohnen die meisten Arbeitskräfte von Apple in Sacramento bzw. den weitläufigen suburbs. Da es sich bei beiden Nutzungen um Implantate ohne passendes Umfeld oder nachträgliche Abstimmung bspw. von gegenseitiger sozialer Kompatibilität handelt (entsprechen die Verdienstmöglichkeiten bei Apple den Preislagen von Laguna West?), können sie auch nicht aufeinander aufbauen.

„Laguna West" wird vermutlich für den Fall seiner vollständigen Projektrealisierung Funktionsmischung nur in schwacher Form realisieren können, und zwar als räumliche Arrondierung von Wohnen und Wohnfolgenutzungen, insbesondere von haushaltsnahen Dienstleistungen und Einzelhandel. Unter Berücksichtigung der fehlenden stadtstrukturellen Integration der Fläche sowie seiner sehr künstlichen Gestaltung ist der dabei erreichbare Grad an städtebaulicher Mischung schwach und wenig beispielhaft. Beispielgebend könnten indes die während der Projektumsetzung gemachten Erfahrungen sein, die zu beachten für andere Projekte des mixed-use development lohnenswert ist.

„Lessons Learned

- The importance of timing - Laguna West started building at the onset of the recession.
- It is unwise to provide too much infrastructure too soon; it results in vandalism and the need for policing in unoccupied areas.
- Too many regional costs were loaded on the project, for example, agreeing to pay for a freeway interchange for regional use on the assumption that costs would be absorbed by the then-booming market.
- As a developer, you need to work hard with builders early on so they understand what your vision entails and how it will affect home prices.

If prices are competitive, people will want to live in sustainable communities. In 20-30 years, I believe, the investment in Laguna West will bring a higher return than in other suburban developments."[26]

26 Phil Angelides, River West Developments, Sacramento: Kommentar auf der 1994er „Putting Our Communities Back on Their Feet"-Conference in San Francisco. Dokumentiert in der „Executive Summary" des Tagungsprotokolls, S. 35.

Foto 9: Laguna West - Gewerbefläche (Apple Computers)

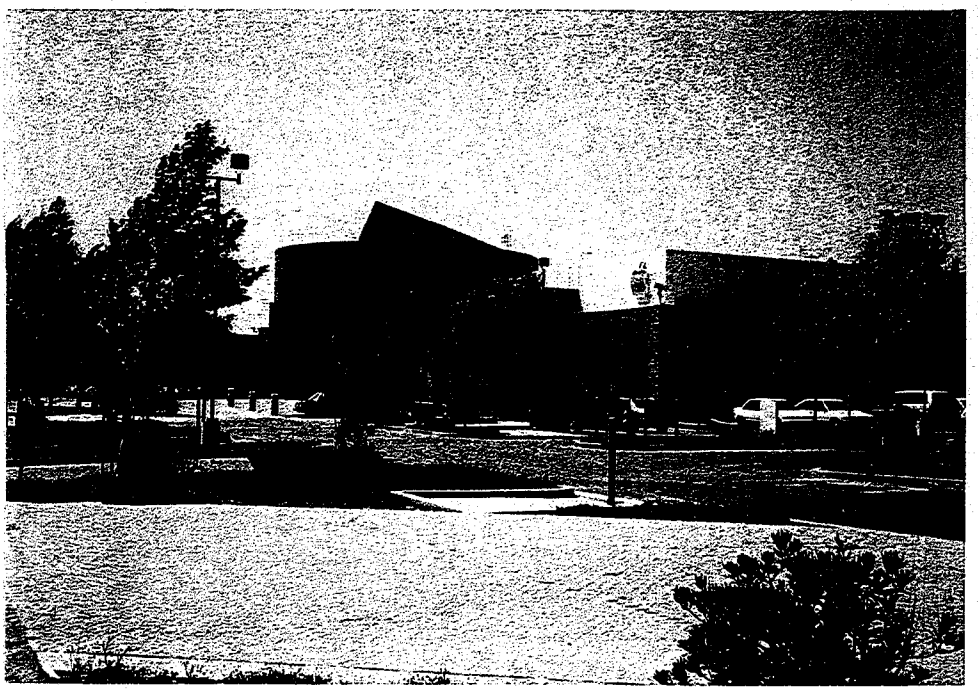


Foto 10: Laguna West -Wohngebiete

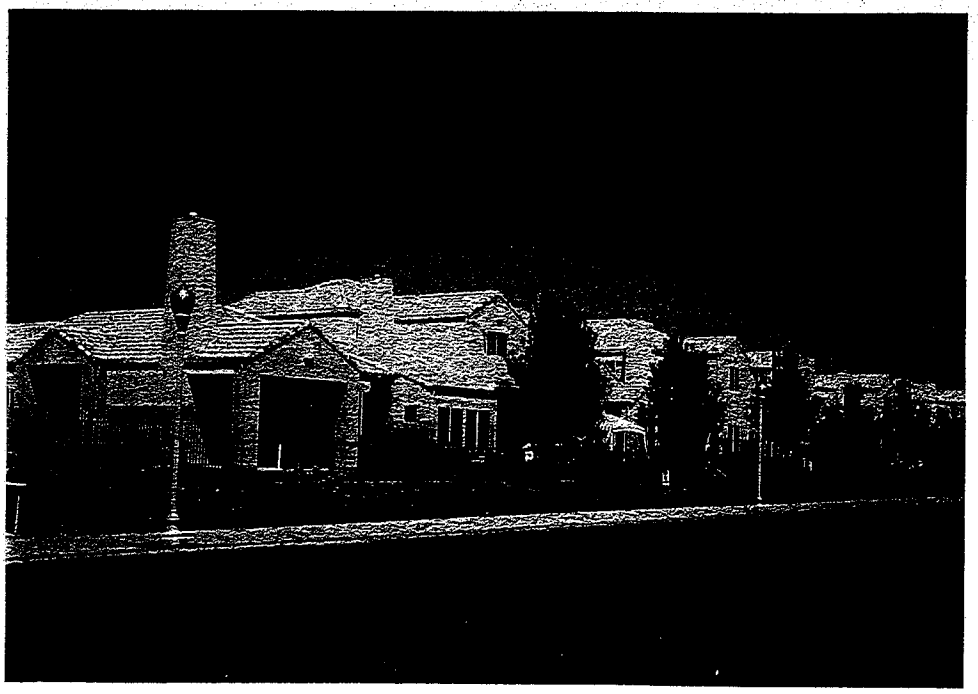


Foto 10: Laguna West - Day Care

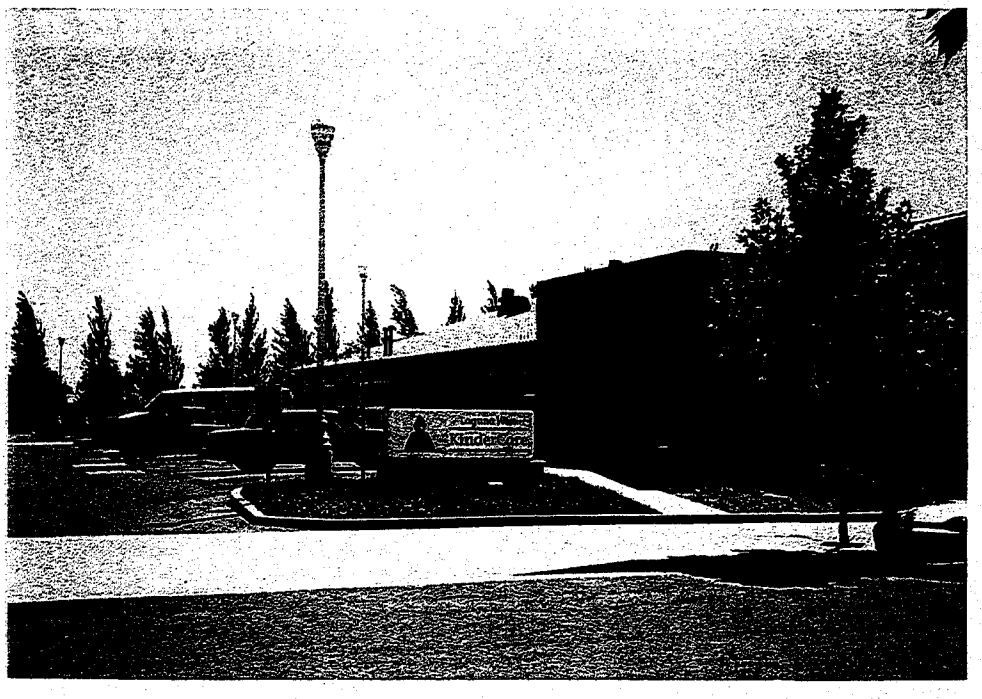
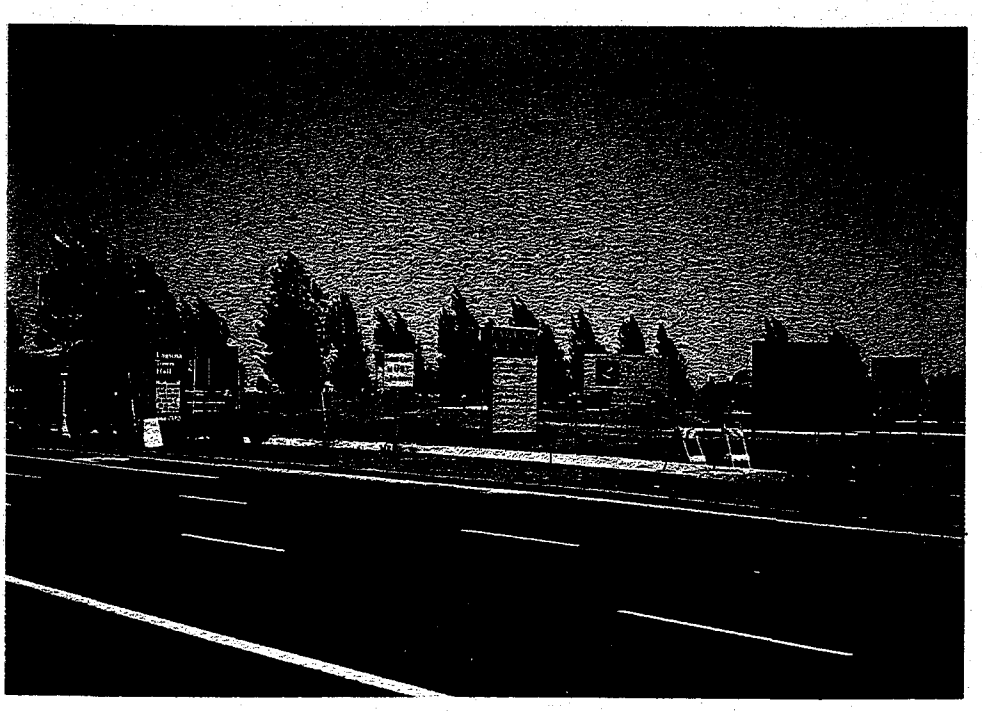


Foto 11: Laguna West - Einzelhandelsflächen (in Bau)



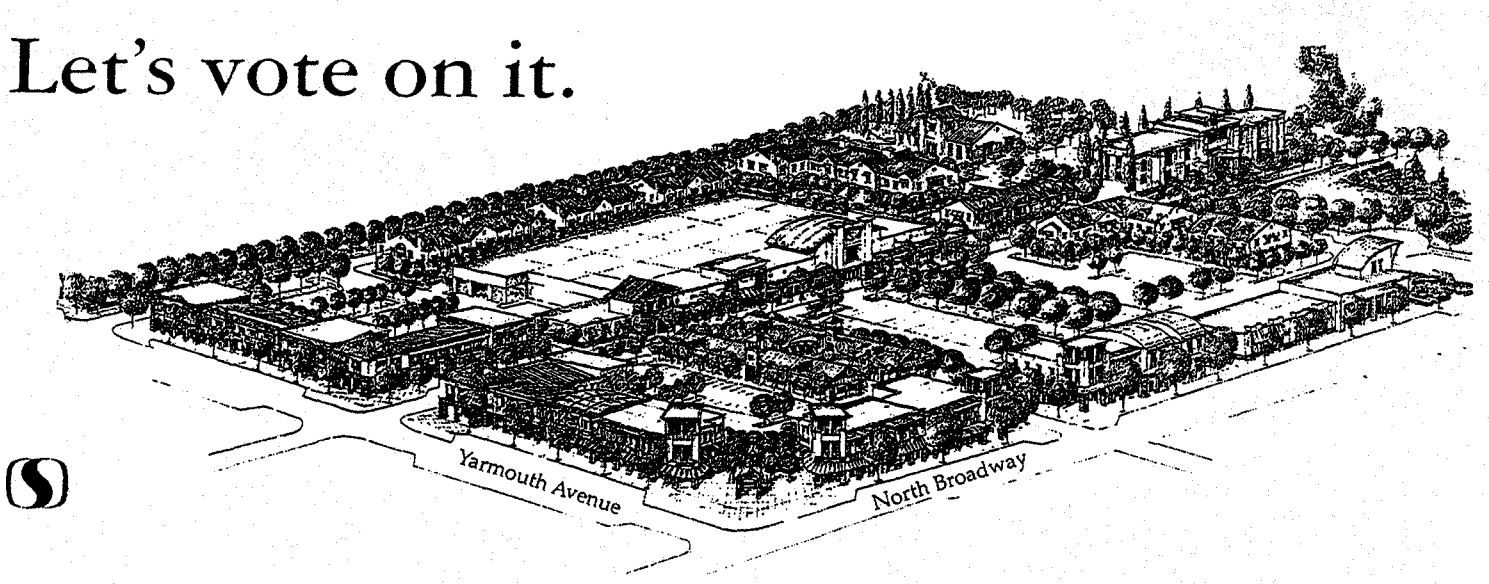
4.2 Geplante Vorhaben mit städtebaulicher Funktionsmischung

4.2.1 Village Center North Boulder/Colorado

Im Rahmen einer städtebaulichen Erneuerungsstrategie für den Kernbereich von North Boulder in Colorado wird eine städtebauliche Funktionsmischung geplant, deren Ausgangspunkt der Neubau eines Safeway-Supermarktes an einem bisher vernachlässigten Standort ist. Diese Funktionsmischung ist Teil eines Subcommunity Plans und dieser wiederum eingebettet in eine Zielsetzung für gesamtstädtische Aktivitäten, dem „Integrated Planning Project (IPP)". Dort heißt es u.a.:

> „Provide a complementary, pedestrian oriented mix of public and private facilities to meet the needs of the subcommunity, in order to increase convenience and reduce auto trips." (p. 13, Draft North Boulder Community Plan, 8/26/94)

Abbildung 18: Übersichtsschema „Village Center North Boulder"



During the last three years, we've listened and learned.
And we've changed our plan for the North Boulder Village Center.
For the better.

Herzstück des Village Centers ist ein Safeway Supermarkt mit einer Fläche von 43.000 sf (statt ursprünglich 55.000 sf) sowie einem arrondierten Pavillon für einen farmer's market, außerdem sind eine Reihe kleinteiliger Einzelhandelsnutzungen, Restaurants und andere publikumsintensive Nutzungen vorgesehen. Im zweiten und dritten Geschoß dieser Häuser sollen die dort Erwerbstätigen Gelegenheit zum Wohnen bekommen. Auf der vier größere Blocks umfassenden Fläche sind ferner 100 Apartments sowie sogenannte „Live/work-Lofts" zur Mischung von Wohnen und Arbeiten geplant, hinzu kommt eine Reservefläche für Wohnhäuser. Ein 17.000 sf großer Stadtteilplatz, eine öffentliche Bibliothek sowie day care stellen öffentliche Nutzungen bzw. Dienstleistungen im Konzept dar.

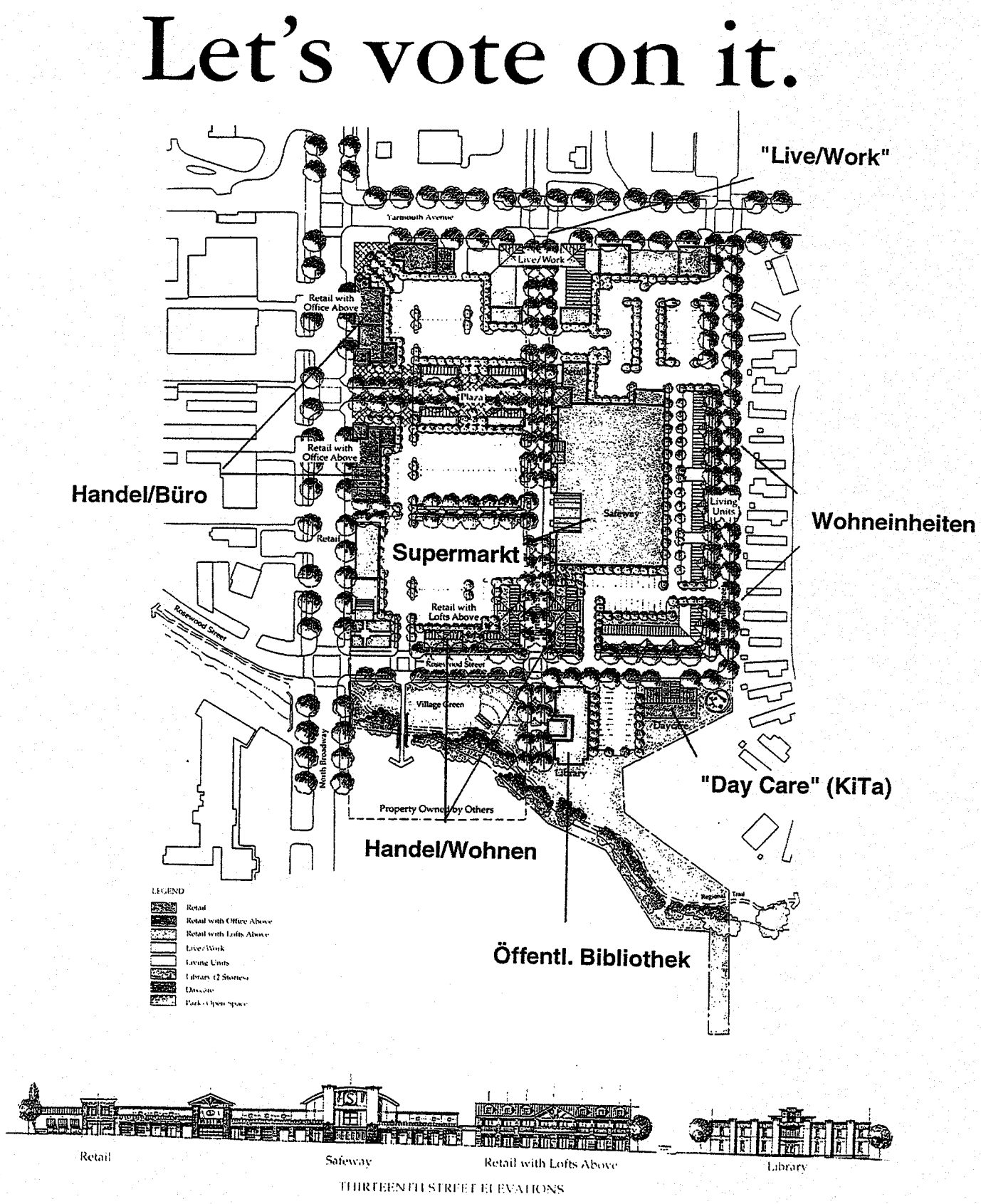
Der Funktionsmischung liegen folgende Ziele zugrunde:

- Städtebauliche Aufwertung von North Boulder durch Mischung und Angebotsvielfalt im zentralen Bereich,
- Schaffung lokaler Beschäftigungsmöglichkeiten in Handel und Dienstleistung,
- Wiedergewinnung eines Teils der in die Außenbereiche fließenden Einzelhandelskaufkraft (bisher werden 86% der Umsätze North Boulder's in den suburbs getätigt),
- Verringerung der Abhängigkeit vom Auto bei der Erledigung alltäglicher Besorgungen und Geschäfte,
- Integration des angrenzenden Broadway in die Erneuerungsstrategie, unter Einschluß vorhandener Nutzungen sowie der Wiedernutzung von Brachen.

Ähnlich wie im Planungsfall „Uptown District San Diego" wird der Supermarkt als Katalysator für die Funktionsmischung betrachtet; die kleinteiligen Einzelhandelsnutzungen werden auch hier teilweise direkt um den Blockrand gruppiert. Nachdem die Safeway-Investition gesichert war, konnten die weitergehenden gewerblichen Nutzungen geplant sowie die Suche nach Finanziers und Investoren für die Wohnbereiche fortgesetzt werden. Dabei war die mittlerweile angestrebte Größenordnung des Marktes aufgrund der drohenden städtebaulichen Dominanz umstritten, zum Erreichen der vom Unternehmen geforderten kritischen Masse konnte der Umfang jedoch nicht weiter reduziert werden.

Safeway fungiert in diesem Konzept nicht nur als „major anchor" der späteren Nutzung, sondern auch als Teildeveloper im Planungsprozeß. Über eine Befragung der Bevölkerung von North Boulder wurden Präferenzen und Prioritäten der in diesem Stadtteil (also nicht nur im Umfeld des Village Centers) wohnenden Kunden erhoben; neben Restaurants sprach sich die große Zahl der Befragten für die Ansiedlung eines Supermarktes im Village Center aus. Das Ergebnis der Marktanalyse gab den Ausschlag für das Engagement des Unternehmens.

Abbildung 19: Funktionsmischung im „Village Center North Boulder"



4.2.2 Fruitvale Transit Village, Oakland/CA

Unter den eingangs bereits vorgestellten Konzepten der „Transit Villages" im Rahmen der transit oriented developments nimmt das Projekt „Fruitvale", gelegen im südöstlichen Kernbereich von Oakland, Kalifornien, einen besonderen Platz ein. Es wird maßgeblich vorangetrieben vom Spanish Speaking Unity Council, einer non-profit Organisation, die sich seit 1964 in der Fruitvale Neighborhood sowie in Oakland und Alameda County im Bereich sozialer Dienstleistungen und der Vertretung von Minderheiten betätigt, insbesondere für die wachsende Latino Community in diesem Teil der Bay Area. Die Fruitvale Transit Village Station vereinigt unterschiedliche Nutzungen im Gebäude und im Baublock. Neben der sozialen Orientierung ist das Projekt auch durch einen ausdrücklichen partizipatorischen Planungsansatz gekennzeichnet.

Das Projekt besteht im wesentlichen aus einer neuen Station für die BART-Metro, die in einem vorhandenen, dicht besiedelten Quartier eingerichtet wird und gleichzeitig als multifunktionales Zentrum für Dienstleistungen und bürgerschaftliches Engagement, Einzelhandel, Büroflächen sowie 50-100 Wohneinheiten im direkt angrenzenden Wohnblock dienen soll. Einen Schwerpunkt der künftigen Nutzung bildet neben dem preisgünstigen Wohnen öffentlich genutzter Raum, der für verschiedene soziale Aktivitäten u.a. des Council, aber auch anderer Gruppen zur Verfügung stehen soll (cultural and community facilities, non-profit and social service agencies). Eine städtebauliche Einbindung erfolgt über die Planung einer pedestrian plaza sowie die Integration von Parkraum, u.a. mit park+ride-Bezug.

Vorangetrieben wurde das national offenbar zurecht vielbeachtete Projekt im Rahmen einer breit angelegten Public-Private-Partnership, an der sich neben dem Council u.a. die Stadt Oakland, die BART, die Metropolitan Transport Commission und das Federal Department of Transportation Committee beteiligt haben. Die Federführung obliegt dem Council, das Projektmanagement hat die „Christian Church Homes of Northern California". Finanziert wird das Projekt neben Eigenmitteln und akquirierter Förderung des Council (BART, HUD, diverse Foundations und grant funds) durch einen Kredit der Citibank in Höhe von 250.000 US§, die gleichzeitig Shareholder des Projekts ist, sowie durch zusätzliche Grants der Bank in Höhe von 80.000 US§, die gemäß dem Community Reinvestment Act (CRA) von 1977 als prozentualer Anteil eines öffentlich geförderten Investments für soziale bzw. öffentliche Nutzungen zweckgebunden sind.

Hervorgegangen ist das Projekt aus dem lokalen Widerstand der Fruitvale Neighborhood gegen die Pläne der BART, die Fruitvale Station um eine park+ride-Anlage zu erweitern. Der Council ergriff die Initiative und nutzte den Widerstand gegen die p+r-Anlage zur Förderung

eines Projektes zur Verbesserung dieser Verkehrsanbindung, da an der Fruitvale Station zwei Bahnlinien, neun Buslinien sowie die BART-Metro miteinander verknüpft sind. Auf Anregung der Initiative wurde die Verkehrsanlage in eine multifunktionale Einrichtung mit Handel, Wohnen (Affordable Housing) und haushaltsnahen Dienstleistungen integriert.

Der Planungsprozeß begann mit einer „Visioning-Phase" von einer Dauer von einem Jahr (Zielformulierung und -synthese durch die Beteiligten), die aber noch nicht ganz abgeschlossen ist. Durchgeführt wurden kleinere Meetings, Expertenbefragungen und informelle Hearings bis hin zu einem öffentlichen Design-Symposium in 1993; unterdessen wurden Teilexpertisen zum Marketing der Einrichtungen sowie zum Verkehrskonzept erstellt. Der Council hat in kommunikativer Hinsicht die Funktion eines „Master Developers" übernommen, indem er die „Stakeholders" an einen Tisch brachte, den öffentlichen Sektor (Stadt, BART) frühzeitig beteiligte, die Planerstellung für das Konzept der Funktionsmischung wesentlich begleitete und das Projekt nach außen hin offensiv „verkaufte" und somit auch einen Beitrag zur Finanzierung leistete (insgesamt 1,4 Mio US$ „predevelopment funds" durch öffentliche Förderung, Spenden). Das Projekt soll 1997/98 realisiert werden.

4.2.3 Weitere Projekte der Funktionsmischung im Planungsstadium

Die Local Government Commission in Sacramento, eine non-profit Organisation, die als „Center for Livable Communities" die Aufgabe der Vernetzung der örtlichen Städtebau-Aktivitäten übernommen hat, dokumentiert in ihrer Beispielsammlung weitere lokale Projekte, von denen die folgenden ausdrücklichen Bezug auf das Thema Funktionsmischung nehmen.

Tabelle 5: Weitere Projekte mit Bezug auf Funktionsmischung

Projekt Größe in acres	Größe in acres	Städtebaulicher Typus	Nutzungen in der Funktionsmischung	Anzahl Bewohner	durchschn. Dichte (dwelling unit/acre)
Memorial Park, Richmond, CA	11	Downtown Revitalisierung	98 Wohneinheiten 78.000 sf Einzelhandel	275	25
Mizner Park Boca Raton, FL	28,7	Mixed-Use Downtown Mall	272 Wohneinheiten 236.000 sf Einzelhandel 262.000 sf Büroraum	480	22,7
Main St., Huntington Beach, CA	60	Mixed-Use Revitalization	Public Promenade 250.000 sf Einzelhandel	190.000 (City)	-
Riverplace Portland, OR	10,5	Freeway Redev. Mixed-Use	480 Wohneinheiten 25.290 sf Einzelhandel 41.600 sf Bürofläche	920	47
Old Pasadena Pasadena, CA	120	Historic Downtown Redev.	150 zus. Wohneinheiten Einzelhandel, Kinos, Restaurants	135.000 (City)	-

Quelle: Local Government Commission 1996

4.3 Erkenntnisse aus den Fallbeispielen

4.3.1 Konzepte moderner Funktionsmischung - Erfolgsfaktoren, Barrieren

Erfolgsfaktoren

Als wichtigste Erfolgsfaktoren für die Realisierung von funktionsgemischten Städtebaukonzepten werden an erster Stelle die *Entwicklung einer gemeinsamen Vision* („Visioning"), die präzise Ausformulierung der jeweiligen Ziele der einzelnen Beteiligten sowie ihre Synthese in einem tragfähigen Konzept genannt. Vielen Konzepten mangelt es an der strategischen Einbettung einzelner Projekte in eine übergreifende Idee, die Durststrecken überwinden hilft und Einzelprojekte über einen längeren Zeitraum tragfähig macht. Konzepte der Funktionsmischung in San Diego oder Portland, Oregon waren gerade deshalb erfolgreich, weil sie nicht nur aus ihrer spezifischen Zielsetzung heraus attraktiv und sinnvoll erschienen, sondern auch als logische Fortsetzung und Konkretisierung einer Stadtentwicklungskonzeption (San Diego TOD-Guidelines) oder sogar einer längerfristigen Planung auf Ebene der Stadtregion (Portland: Metro 2040) wahrgenommen wurden.

Eine präzise Zielformulierung ist auch aus ökonomischen Gründen unabdingbar, da diese als Voraussetzung für eine Abschätzung von Projektrenditen gelten können, und letztere wiederum erst potentielle Betreiber und Developer veranlassen, sich an einem Projekt zu beteiligen. Die Integration von Funktionen statt ihre städtebaulichen Trennung ist dabei auf der einen Seite kein Selbstzweck, sondern Vehikel zur Realisierung des Ziels; andererseits verfolgen die Einzelnutzer ihre individuellen Ziele und nehmen die Erfolgsaussichten nicht unbedingt im Kontext der städtebaulichen Mischung bzw. ihrer Wirkungen wahr. Insofern ist eine der Erfolgsvoraussetzungen der realisierten Mischungskonzepte (wie Uptown District) die nachvollziehbare Gewährung von individuellen Vorteilen durch die Kombination von Einzelmaßnahmen, die für sich genommen vermutlich keine entsprechende Wirkung erzielt hätten (vgl. die Synergieeffekte zwischen Supermarkt und den 34 kleinen Einzelhandelsgeschäften).

Als zweiter zentraler Erfolgsfaktor gilt ein effizientes, handlungsfähiges *Projektmanagement*, arbeitsteilig organisiert in Steer groups (Steuerungseinheiten), partizipativ zusammengesetzten Arbeitsgruppen (in aller Regel mit Kommune, Developer, potentiellen Betreibern, bürgerschaftlichen Gruppen) sowie die sogenannten „Blue ribbon committees", mit denen ideelle und finanzielle Unterstützung durch örtliche Honoratioren organisiert wird (die gerade zum fund raising gegenüber Banken und Stiftungen unverzichtbar sind). Ohne die positive Ausschöpfung von „Public-Private-Partnership" mit einer „driving force" an der Spitze (Council) wäre die Fruitvale Station „Transit Village" in Oakland, Kalifornien, nicht in die Realisierungsphase gegangen.

Der dritte Punkt betrifft die zur Projektrealisierung erforderlichen *Finanzen*. Je früher Investoren, Kreditgeber und potentielle Betreiber an einem Projekt beteiligt werden können und die Erfolgsaussichten positiv eingeschätzt werden, umso größere Realisierungschancen besitzt das Projekt. Kann bereits während der Projektphase auf die spezifischen Anforderungen von Betreibern eingegangen werden und können diese als Ausgangspunkt der späteren Mischungskonzeption konkret berücksichtigt werden, so geraten auch scheinbar festgefügte Minimumansprüche (wie die Standortanforderungen von Supermarktbetreibern) flexibler, als gemeinhin vermutet wird. Überzeugungsarbeit, Mut zum Experiment und Risiko haben in San Diego und North Boulder dazu geführt, daß die Kommune, die Planer sowie die Developer gemeinsam mit einer Supermarktkette ein Projekt realitätstüchtig „gerechnet" und anschließend realisiert haben.

Wenn es ein *Schlüsselinstrument* zur Umsetzung von Funktionsmischung geben könnte, dann wäre dies die richtige Verbindung aus Verfahrensmanagement, Finanzierung und kooperativer Planerstellung und -verwirklichung (Bürgerbeteiligung). Die im nachfolgenden Abschnitt genannten Vorurteile wichtiger Nutzergruppen gegenüber Funktionsmischung, die auch Schlüsselinstrumente unwirksam werden lassen können, sind erst durch die Anhäufung erfolgreicher Praxisbeispiele zu beseitigen.

Barrieren[27]

Die wichtigsten Barrieren für funktionsgemischte Städtebaukonzepte liegen in auf den ersten Blick nicht mischungsfähigen individuellen Ansprüchen bzw. in damit einhergehenden Vorurteilen über die Unverträglichkeit von sehr hoch angesiedelten individuellen Zielen mit dem Instrument der Mischung. Dies gilt für alle wichtigen Akteursgruppen innerhalb des mixed-use development:

- *Investoren* befürchten zu niedrige Renditen aufgrund der jeweils nur kompromißformelhaft realisierbaren Einzelziele potentieller Nutzer in einem gemischt genutzten Projekt; auch werden Standorte, die nicht über großzügige Straßenanbindung und Parkflächen verfügen, was bei mixed-uses häufig der Fall ist, generell als schlecht verkaufbar oder vermietbar angesehen;
- die *Wohnbevölkerung* hält mixed-uses und Infill Development immer noch für einen Hort der Kriminalität bzw. sieht sich in Reihenhäusern unfreiwillig dicht „gestapelt". Ein freistehendes Einfamilienhaus mit großzügigen Grünanlagen ist immer noch repräsentativ, ein kompaktes Stadthaus noch nicht „schick" genug.

27 Vgl.a.: The Center for Livable Communities: Barriers to Creating More Livable Communities and Strategies to Overcome Them. Report prepared for the Southern California Association of Governments (SCAGS), Los Angeles. Sacramento, o.J.

- die *Bauindustrie* geht davon aus, daß andere Bau- und Wohnformen als die im klassischen suburbanen Einfamilienhaus realisierte nicht auf die notwendige Marktakzeptanz und Nachfrage treffen und insofern diese Häusertypen zu Kosten vorgehalten werden müßten, die am Markt nicht realisierbar sind.
- *Kommunen* haben in aller Regel keine spezifischen steuerlichen Anreize, mixed-uses mit Vorrang zu planen (dies ist bei separaten Einzelhandelsnutzungen im Außenbereich, den „big boxes", ganz anders). Hinzu kommen auf seiten der öffentlichen Planung viele Festlegungen für Funktionstrennung in den „zoning and building codes" sowie Umwelt- und Verfahrensprüfungen, die einen flexiblen Umgang mit dem Mischungsziel und damit seine Realisierung zunächst behindern. (Eine Überarbeitung der zoning codes, die in der Hand der Gemeinde liegt, kann hier ebenso Abhilfe schaffen wie bspw. die Umwandlung der Stellplatzanforderungen von Minimum- in Maximum-Standards).

Interkommunale Konkurrenz ist auch in den USA ein Thema, das manche Abweichungen von anspruchsvollen Plänen erklärt, ebenso die Nicht-Abstimmung von Vorhaben im Außenbereich mit der benachbarten Kommune bzw. dem County. Eine integrierte Planung, die zumindest über Gemeindegrenzen innerhalb des gleichen County hinausgeht, ist nirgendwo verpflichtend, kann aber Widerstände gegen Vorhaben allgemein sowie speziell gegen mixed-uses und Redevelopments brechen.

Eine einfache, aber sehr bedeutende Hürde für die weitergehende Umsetzung kompakter Siedlungsstrukturen als Alternative zum „urban sprawl" stellen die immer noch höheren Kosten gegenüber den traditionellen Bauformen dar. Am Beispiel des Großraums San Francisco (Bay Area) wurden Kennzahlen für die durchschnittlichen Kosten von infill-development und sprawl development gegenübergestellt (per FAR s/f). Es zeigte sich, daß die durchschnittlichen Entwicklungskosten des traditionellen sprawl-development um mehr als die Hälfte unter denen des Flächenrecycling bzw. der kompakten Siedlungsweise liegen:

Tabelle 6: „Infill Development" und „Conventional Sprawl" im Kostenvergleich

Entwicklungskosten	INFILL	SPRAWL
Immobilien (Grundstückskosten)	15-20 US $ +	8-12 US $
Erschliessung, Sanierung	5-10 US $ + (Altlasten)	5-10 US $ (Infrastruktur)
Baukosten (Holzrahmenbauw.)	60-65 US $	45-55 US $
Parkraum	15-18 US $	0 US $
Verfahrenskosten (Gebühren, Genehmigungen, Architekt etc.)	32-37 US §	20-26 US $
Contingency (5%)	6-7 US $	4-5 US $
Zwischensumme	133-157 US $	82-108 US $
Gewinnmarge des Devel. (15%)	20-23 US $	12-16 US §
Marketing	10-11 US $	6-8 US $
Gesamtsumme über alle Kosten	163-191 US $ / square foot	100-132 US $ / square foot

Quelle: Sargent u. Fleissig 1993

Konsequenzen

Will Fleissig, ehemaliger Planer bei „Equity Community Builders" und nun Planungschef der City of Boulder, Colorado, formulierte Anforderungen an eine erfolgreiche Planung von mixed-uses und Infill Developments im Zeichen veränderter Immobilienmärkte. Hätten diese noch in den 80er Jahren nach der Rangfolge „Land, Financing, Approvals, User" funktioniert, so stellten sich die Prioritäten in den 90er Jahren dergestalt dar: „User, Public, Land, Financing, Approvals".[28] Um auf die gewandelten Anforderungen des Marktes und der potentiellen Kunden besser reagieren zu können, faßt er folgende Anregungen und Verfahrenshinweise in Form von Checklisten zusammen:

„1) <u>Checklist of the Ingredients Necessary for Successful Infill Development</u>:

- Affordable land costs
- Clean land
- Transit proximity
- Nearby community/retail services
- Mixed-income community
- Community or district plan in place
- Reasonable development fees
- Some flexibility in zoning codes
- Design in scale

28 Will Fleissig, Kommentar auf der 1995er „Putting Our Communities Back on Their Feet"-Conference in Los Angeles. Dokumentiert in der „Executive Summary" des Tagungsprotokolls, S. 35.

- Potential for shared financial risk by the public sector
- Local government officials who are educated about infill development issues
- Early and proactive communication.

2) Checklist for Local Governments Wishing to Encourage Infill Development:

- Establish redevelopment areas
- Encourage transit-based housing
- Rezone undervalued commercial land
- Create a public education program on infill development and its benefits
- Inventory publicly owned land and buildings for available sites
- Establish district priorities
- Adjust lots
- Provide challenge grants to establish seed funds for community-based projects.

3) Checklist for Regions Wishing to Encourage Infill Development:

- Regional infrastructure is in place
- There are statewide enhancements and guarantees
- Superfund money is available for contaminated infill sites
- There is pooling for Community Reinvestment Act (CRA) funds
- There are changes to the secondary financial markets
- Transfer of housing allocations is permitted
- Sales tax revenue-sharing agreements are in place." (ebda.)

4.3.2 Wirkungen der Funktionsmischung (Städtebau, Verkehr, Umwelt)

Städtebau

Unter den städtebaulichen Wirkungen der Funktionsmischung tritt mit Blick auf die untersuchten Fallbeispiele als auch allgemein bezogen auf die Konzepte des „New Urbanism" die Herstellung bzw. Wiederherstellung eines attraktiven, multifunktional genutzten und belebten Stadtraums bzw. Quartiers in den Mittelpunkt. Dieses nicht leicht meßbare und an den Fallbeispielen auch nur unter Berücksichtigung ihres späteren Resultates (vollgenutzter Ausbau- und „Gebrauchszustand") absehbare Kriterium stellt das wichtigste städtebauliche Ziel dar; antagonistisch dazu steht der monofunktional genutzte, verödende suburb.

Deutlich sichtbarer städtebaulicher Gewinn ergibt sich durch die neo-trad Konzepte anhand der (hohen) Diversität und (kleinteiligen) Maßstäblichkeit der Gebäudetypen und Bauformen, verbunden mit einer nicht nur funktional-, sondern auch aufenthaltsorientierten Straßenraumgestaltung (Verbindung statt Barriere) sowie dem Einbau von Grünelementen wie Freiflächen,

Baumpflanzungen etc. Auch gewerblich genutzte Bauten können sich unter bestimmten Bedingungen in diese kleinteilige Maßstäblichkeit einpassen, wie das Beispiel von „Ralph's Supermarkt" in San Diego zeigt. Vor dem Hintergrund dieser städtebaulichen Kulisse beleben Einzelhandelsnutzungen, Büros und öffentliche Einrichtungen den Straßenraum und schaffen auf diese Weise zumindest Ansätze eines öffentlichen Raumes. Auf den berechtigten Einwand hin, dies sei für europäische Erfahrungen und Maßstäbe nun alles andere als revolutionär, sei in Erinnerung gerufen, daß diese Konzepte unter besonderen planerischen Rahmenbedingungen und in einem extrem schwierigen ökonomischem Umfeld realisiert werden: Sie sind fast ausschließlich über den Markt finanziert, werden mit wenigen, nicht sehr durchschlagskräftigen Planungselementen durch die öffentliche Hand begleitet und viel stärker durch Projektmanagement denn hoheitliche Planung geprägt, wobei die Rolle des „öffentlichen" Korrektivs in vielen Fällen stärker durch bürgerschaftliche Gruppen als die Kommune bzw. das County ausgefüllt wird.

Solche Erwartungen können von den heute bestehenden Projekten allerdings nur bei den Umnutzungsprojekten (Uptown District) erfüllt werden, da diese in ein vorhandenes städtebauliches und soziales Umfeld integriert werden konnten und darauf aufbauend ihre Wirkungen entfalten. Diese Aussage gilt auch nur zum Teil für „The Crossings", da die an diesem Standort zur Wohnnutzung arrondierten ergänzenden Elemente erst in der Planung sind, stärker sicher für den kleinstädtischen Zentrumsbereich von Suisun City.

Bei den Neubauten im suburbanen Außenbereich wie „Laguna West" stellt das bisher noch weitgehend fehlende städtebauliche Umfeld einen entscheidenden Nachteil in der Umsetzung von Planungszielen dar (möglicherweise ist dies neben den hohen Immobilienpreisen auch ein Grund für die schleppende Vermarktung), sie wirken in ihrem heutigen Planungsstand eher wie Implantate oder Fremdkörper im suburbanen Freiraum denn als Keimzelle eines neuen Siedlungsschwerpunktes. Darüber können auch architektonische Kühnheit (Town Hall) und großzügige Gestaltungselemente (Wasser, Freiflächen), mit denen Laguna West ausgestattet ist, nicht hinwegtäuschen.

Ohne dieses Einzelbeispiel überbewerten zu wollen: Die mit der Mischung beabsichtigten städtebaulichen Wirkungen lassen sich in Konzepten der Bestandsverbesserung oder -ergänzung offenbar wesentlich leichter realisieren als bei Neuplanungen. Was am konkreten Ort einmal verlorengegangen ist (oder im Extremfall gar nicht vorhanden war), läßt sich nur sehr schwer wieder rekonstruieren (bzw. baut dann auf etwas anderem auf). Ob und inwieweit multifunktionale Standorte wie moderne Shopping Malls oder Edge-Cities diesbezüglich eine Ausnahme darstellen, ist zu bezweifeln, da sie bekanntlich bisher in den meisten Fällen im Außenbereich neu errichtet wurden und von ihrem räumlichen und städtebaulichen Bezug her

auf andere Dimensionen abzielen als das dem ExWoSt-Forschungsfeld „Nutzungsmischung" zugrundeliegende Verständnis von Funktionsmischung im Städtebau. Entsprechendes gilt sicher für Schein-Städte wie die von der Walt Disney Group geplante, 4.900 acre umfassende „Celebration City" in Orlando/FL.

Verkehr

Leitbilder wie das der Funktionsmischung und der kompakten Stadt beinhalten die Annahme, eine räumliche Zuordnung der verschiedenen Funktionen könnte über die Verkürzung von Alltagsdistanzen einen Beitrag zum Verkehrsproblem leisten. Auch die Diskussion um „Livable Communities" und Funktionsmischung im Rahmen der neo-trad Siedlungskonzepte richtet sich gezielt auf den Verkehrssektor: Alternativen zum urban sprawl beziehen einen nicht geringen Teil ihrer Legitimation aus den überhand nehmenden Verkehrsproblemen und erhoffen sich durch kleinteiligere Planungen und kleinräumigere Nutzungsmuster Effekte in Richtung Verkehrsoptimierung und -vermeidung.

Diese Erwartungshaltung wurde eingangs vor dem Hintergrund der laufenden Diskussion und einiger empirischer Befunde bereits kritisch reflektiert bzw. relativiert. Doch ist sie bei aller kritischen Prüfung nicht grundweg falsch:

- Zum einen lassen sich nennenswerte Optimierungs- und Vermeidungspotentiale ohne eine möglichst dichte, raumnahe und multifunktional gemischte Stadt- und Siedlungsstruktur nicht sinnvoll herleiten.
- Zum anderen hat die erfolgreich realisierte Funktionsmischung den Charakter einer notwendigen, wenn auch nicht hinreichenden Voraussetzung für Energie- und Verkehrseffizienz; sie beinhaltet Optionen und Angebote, deren Wahrnehmung den einzelnen Individuen selbst überlassen bleibt.[29]

D.h.: Planerische Überlegungen sind nicht obsolet, sondern es kommt darauf an, wie sie den Ansatz der Funktionsmischung in ein sinnvolles Gesamtkonzept einbetten, damit die gebotenen Optionen auch durch die Individuen genutzt werden. Daher spielen nachfrage- und verhaltensorientierte Ansätze in Ergänzung zur traditionellen Angebotspolitik eine zunehmend wichtige Rolle; je mehr die Planung diese aufgreift, umso realitätsnäher *und* demokratieverträglicher sind Konzepte der Funktionsmischung im Hinblick auf den Verkehrssektor.

Es gibt aufgrund der bisher nur spärlichen Realisierung konkreter Beispiele der Funktionsmischung wenig empirisch gesichterte Erkenntnisse über ihre tatsächliche Wirkung auf das Verkehrsgeschehen und das Verkehrsverhalten. Es ist einerseits anzunehmen, daß von den Op-

29 Holz-Rau, C. u.a. (1995): Verkehrsvermeidung. Siedlungsstrukturelle und organisatorische Konzepte. = Materialien zur Raumentwicklung Bd. 73, Bonn (BfLR).

tionen des fußgängerfreundlichen städtebaulichen Umfeldes und der kurzen Wege in den Neighborhoods (z.B. zum örtlichen Handel) auch tatsächlich Gebraucht gemacht wird und daß es eine relevante Nachfrage nach nahräumlicher, nicht-motorisierter Mobilität gibt. Dies gilt punktuell für die Verkehrszwecke Einkaufen und Besorgen, Freizeit, Reproduktion (z.B. day-care). Andererseits ist nicht grundsätzlich anzunehmen, daß sich die gefestigten Mobilitätstrends der amerikanischen Bevölkerung, gekennzeichnet durch die fast vollständige Motorisierung der Haushalte und Erwerbspersonen und extrem hohe Anteile des Pkw am Modal Split, durch Funktionsmischung im Städtebau unter ceteris-paribus Bedingungen (insbesondere was die niedrigen Mobilitätskosten und die kulturelle Bedeutung der 'Mobilität an sich' betrifft) gravierend ändern werden.

Nachprüfbare Veränderungen erscheinen offenbar durch das Modell der „Transit Villages" bzw. des Transit-Oriented Development möglich, in denen die Netzplanung des öffentlichen Verkehrs erstens einen wesentlichen Bestandteil der Stadtentwicklungsplanung darstellt und zum anderen die Schnittstellen (Bahnhöfe, wichtige Haltestellen) als multifunktionale Verknüpfungspunkte von Handel, Dienstleistung und Erreichbarkeit geplant werden. Unter der Bedingung, daß diese Schnittstellen in ihrer Wertigkeit als Quelle und Ziel von Verkehrsbewegungen geplant werden, verspricht man sich von diesem Modell zukünftig größere Auswirkungen auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

Empirisch gestützte Untersuchungen zur Verkehrsintensität unterschiedlich strukturierter Siedlungsräume (relevante Beispiele aus Deutschland sind die Arbeiten von Kutter sowie Holz-Rau u.a. 1995) liegen auf der Basis von vergleichenden Erhebungen in bestehenden Quartieren vor, also nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit planerischen Ansätzen zur Funktionsmischung und neuen Siedlungen, aber gleichwohl mit einer Aussagekraft für die anstehende Fragestellung. Darüber hinaus wird auch versucht, den Verkehrseffekt von Standorten mit Hilfe von Modellen zu simulieren. Je nach Tiefgang der Untersuchung, nach Abgrenzung der Beobachtungsgegenstände und empirischer Durchdringung wurden dabei teilweise recht unterschiedliche Ergebnisse formuliert, wobei sich die Schlußfolgerungen für die räumliche Planung wiederum weniger stark voneinander unterscheiden.

Auf der einen Seite stehen Erhebungen von Jack Peers, Walter Kulash und John Holtzclaw, die die These von der Verkehrsreduktion durch compact / mixed use developments nachdrücklich aufrechterhalten.[30] In der Untersuchung von Peers wurden ältere, stark gemischte

30 Kulash, W. (1990): Traditional Neighborhood Development: Will The Traffic Work? Prepared for The American Society of Civil Engineers, Successful Land Development: Quality and Profits Conference, March 1990. Peers, J. (1992): The Effect of Neotraditional Neighborhood Design on Travel Characteristics. Mskr. Holtzclaw, J. (1994): Using Residential Patterns and Transit to Decrease Auto Dependence and Costs. Natural Resources Defense Council (NRDC), San Francis-

Quartiere in der Bay Area mit „modernen", im Sinne dieser Arbeit gleichwohl konventionellen suburbs sowie auf der Basis von Schätzungen mit Neotraditional Communities (TND) verglichen, und zwar in einkommensmäßig durchaus vergleichbaren Haushaltsklassen. Die wichtigsten Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die tägliche gesamte Verkehrserzeugung („trip generation") lag in den suburb-Quartieren um 23% über denen der traditionellen Quartiere; TND lagen auf einem vergleichbaren Level wie die traditionellen Quartiere.
- Bei den Autofahrten in den suburbs liegt die Rate der nur mit einer Person besetzten Kfz erheblich höher als in den Vergleichsräumen, sowohl in älteren Quartieren als auch in TNDs.
- Der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege liegt in den älteren Quartieren ebenso wie in den TNDs bei 17% und damit auf einem Niveau von 112% der suburbs.
- Der Anteil des öffentlichen Verkehrs ist auch in den TNDs zwar gering (5%), jedoch immer noch höher als in den suburbs mit 3%; in den älteren Quartieren wurden Anteile des ÖPNV von 17% registriert.
- Der Anteil des Fahrradverkehrs liegt in den TNDs mit 9% am höchsten, gegenüber 2% in den älteren Quartieren und 3% in den suburbs.

John Holtzclaw faßt seine vergleichenden Analysen von zwei unterschiedlichen Quartieren in der San Francisco Bay Area (standard suburban development in Contra Costa County; traditional mixed-use in Rockridge, Oakland) auf der Basis von Auswertungen der Fahrleistungen (smog check odometers, trip logs) wie folgt zusammen:

- Die jährliche Pkw-Fahrleistung liegt im traditionellen Quartier (Rockridge) um ca. 50% unter der eines konventionellen sprawl suburbs.
- Eine Verdoppelung der Siedlungsdichte erbringt eine potentielle Reduzierung der Pkw-Fahrleistungen um 20 bis 30%.
- Die jährlichen Anschaffungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten für Pkw betragen in traditionellen Quartieren durchschnittlich nur die Hälfte der Kosten, die in suburb-Quartieren anfallen (mittlerweile schätzt Holtzclaw diese Relation auf der Basis neuerer Daten auf 8.000 US$: 18.000 US$).
- CO-Emissionen des Pkw-Verkehrs sind in den gemischten Quartieren um 40%, NOx-Emissionen um 5% niedriger als in den suburbs.

---

co, June 1994; Holtzclaw, J. (1991): Explaining Urban Density and Transit Impacts on Auto Use. Prepared for the NRDC and the Sierra Club, San Francisco, January 1991.

Diese Interpretationen der Ergebnisse sind forschungsseitig nicht unumstritten, insbesondere mit Blick auf die Erhebungsmethoden (Schätzungen auf der Basis teilweise hochaggregierter Daten), die Datenquellen selbst (teilweise veraltet) und die Validität der Modellannahmen (zur Simulierung der Effekte der neo-trad Neighborhoods). Die Frage, inwieweit die baulich-räumliche Struktur das Verkehrsverhalten in unterschiedlichen Siedlungstypen beeinflußt, wurde beispielsweise von der Universität von Berkeley auf der Grundlage einer relativ breiten Datenbasis untersucht. Aktuelle Ergebnisse wurden dazu vor kurzem zusammengestellt.[31]

Cervero und Kockelman kritisieren an den vorliegenden, hier z.T. rezipierten Studien zum unterstellten Zusammenhang von Stadt- bzw. Quartiersstruktur und Verkehr, daß die Datenbasis zu schwach sei, um tatsächlich zu empirisch gesicherten Erkenntnissen über das Beziehungsgeflecht zu kommen, das die individuellen Verkehrsentscheidungen prägt. In ihrer eigenen Faktoranalyse zum Einfluß von Mischung, Dichte und Design auf das Verkehrsverhalten (Fahrzeugkilometer aus Berufs- und anderen Verkehren von Haushalten in 50 verschiedenen Neighborhoods der Bay Aera) können sie nur einen schwachen statistischen Zusammenhang dieser Variablen ermitteln:

> „The research finds that density, land-use diversity, and pedestrian-oriented designs generally reduce trip rates and encourage non-auto travel in statistically significant ways, though their influence tend to be marginal. Elasticities between variables and factors that capture the 3Ds and various measures of travel demand are generally in the .06 to .18 range, expressed in absolute terms. Compact development exerts the strongest influence on personal business trips. Within-neighborhood retail shops, on the other hand, most strongly influence journey-to-work mode choice. And while a factor capturing „walking quality" generally only moderately influences mode choice for non-work trips, those living in neighborhoods with grid-iron street designs and restricted commercial parking are nonetheless found to average significantly less vehicle miles of travel and rely less on single-occupant vehicles for non-work trips."[32]

Gleichzeitig warnen Cervero und Kockelman vor frühzeitigen Schlußfolgerungen, die untersuchten Faktoren im Zusammenhang mit Verkehrserzeugung und -verminderung durch funktionsgemischte Quartiere völlig zu vernachlässigen: „Overall, this research shows that the

31 Cervero, R., Kockelman, K. (1996): Travel Demand and the Three D's: Density, Diversity, and Design. Working Paper 674, Institute of Urban and Regional Development. University of California at Berkeley, July 1996.

32 Cervero/Kockelman 1996, p. i; zu einer ähnlichen Schlußfolgerung kommen übrigens Parsons, Brinckerhoff, Quade and Douglas (1993) in ihrer integrierten Analyse des „Pedestrian Friendly Environment" im Rahmen der „Land Use, Transport, Air Quality Connection" (LUTRAQC) für die Region Portland, Oregon.

elasticities between each dimension of the built environment and travel demand are fairly moderate, though certainly not inconsequential, and it supports the contention of new urbanists and others that creating more compact, diverse, and pedestrian-oriented neighborhoods, in combination, can meaningfully influence how Americans travel." (ebda.) Während unter den untersuchten Fallbeispielen der Uptown District sowie die Fruitvale Transit Village Station noch die größten Wirkungen auf das Verkehrsgeschehen haben dürften, ist dies bei Suisun City und The Crossings unklar, bei Laguna West aufgrund der nicht-integrierten Lage des Standortes eher undenkbar.

Umwelt

Über die ökologischen Wirkungen von funktionsgemischten Quartieren oder Stadtteilen liegen nur wenige Erkenntnisse vor, was zum einen mit dem entsprechend bescheidenen Realisierungsgrad der Projekte zusammenhängt, zum anderen mit dem diesbezüglich geringen Forschungsinteresse: Der Kontext aus Raumstruktur und Verkehr stellt einen wesentlichen Bezugspunkt verkehrswissenschaftlicher Forschung auch in den USA dar und ist insofern relativ gut untersucht (s.o.). Ökologische Effekte aus den neuen Städtebaukonzepten sind von Ausnahmen abgesehen weniger direkt erfaßbar und insofern zwar Gegenstand planerischer Ziele und Maßnahmen, indes liegen keine umfassenden Fallstudien zu diesem Bereich vor, auch nicht in bezug auf die hier vorgestellten Fallbeispiele.

Generell ist davon auszugehen, daß durch kleinteiligere städtebauliche Maßstäbe, schlankeren Straßenraumentwurf und einen hohen Anteil von Grünanlagen nicht nur die Aufenthaltsqualität verbessert wird, sondern durch höhere Freiraumanteile, weniger motorisierten Verkehr und eine effizientere Nutzung der Bodenflächen auch ökologische Vorteile mobilisiert werden. Ein ganz wesentlicher ökologischer Faktor der Funktionsmischung und des New Urbanism ist der Bereich „Flächenverbrauch". Hier können folgende nachvollziehbare Effekte durch die neuen Städtebaukonzepte aufgezeigt werden:

- Reduzierung des Wohnflächenbedarfs durch kompakte Siedlungen im neo-trad design,
- Reduzierung des Verkehrsflächenbedarfs durch kleinteilige Maßstäbe im Straßenentwurf,
- Reduzierung des Wohn- und Gewerbeflächenbedarfs durch Flächenrecycling (Infill Development).

Bemerkenswert ist der reduzierte Bauflächenbedarf bei der Realisierung von Wohngebieten. Während das freistehende ein bis zweigeschossige Einfamilienhaus eine durchschnittliche Nutzungsdichte von 5-7 dwelling units/acre (Wohneinheiten per acre) aufweist, werden neo-trad Siedlungen im zweigeschossigen Regelfall mit einer Nutzungsdichte von ca.. 22 du/acre

geplant (The Crossings, Mountain View), teilweise auch 34 du/acre (Uptown District, San Diego). Ausschlaggebend dafür sind nicht nur die zweigeschossige Bauweise sowie ein veränderter Grundstückszuschnitt, sondern auch die veränderte Gestaltung der Eingangsbereiche der Häuser sowie die rückseitige Anlage der Garage (detached garage).

„Infill Development" bietet auch deshalb ein großes Potential zur Reduzierung des Flächenverbrauchs, da die teilweise kurzlebige Nutzungsdauer von Supermärkten, Shopping Malls und anderen Einzelhandelsstandorten erhebliche Reserven für die Umnutzung freilegt. Diese werden in aller Regel aus Kostengründen nicht genutzt (s. Tabelle 6). Erst wenn Restriktionen bei der Ausweisung von neuen Bauflächen im Außenbereich auftreten (dies ist immer noch relativ selten der Fall) oder qualitative Ansprüche integrierte Standorte bevorzugen lassen, dann können diese Potentiale ausgeschöpft werden.[33]

33 Zu grundsätzlich vergleichbaren Einschätzungen von Wirkungen und Potentialen der Funktionsmischung kommen die in dem aktuellen Sammelband von Jenks u.a. (Eds., 1996) enthaltenen Beiträge, in denen der bisherige Erkenntnisstand vor allem aus England und teilweise auch den USA zusammengefaßt wird.

5. Raumentwicklung in den USA: Abschreckendes Beispiel oder Labor für Innovationen?

5.1 Zur Interpretation dieser Ergebnisse

Es ist eine vielfach diskutierte Frage, inwieweit die Situation in den USA in räumlicher Hinsicht tatsächlich ein „Labor" darstellt, in dem sich Marktkräfte ungehemmt von Vergangenheit und Planungsrecht entfalten können, und ob dies – bei aller Verschiedenheit der Ausgangsbedingungen – eine besondere Aussagekraft für die vergleichende Bewertung europäischer Trends besitzen könnte.[34]

Es gibt zunächst begründete Einwände gegen den Versuch, einen mehr oder weniger direkten Vergleich zwischen der siedlungsräumlichen Entwicklung in den USA und Europa zu ziehen, da diese jeweils auf sehr unterschiedlichen historischen Kontexten beruhen und vor dem Hintergrund eines unterschiedlichen Stadtbegriffs zu bewerten sind. Doch gibt es in der Genese der Raum- und Siedlungsstrukturen der USA zwei möglicherweise auch für Europa lehrreiche Trends:

- einerseits sichtbare Tendenzen zur Auflösung und Fragmentierung traditioneller Raumbezüge, wie sie von ihrer generellen Entwicklungsrichtung nicht zwangsläufig singulär erscheinen und somit in ihrer radikalen Vorwegnahme auch für eine Interpretation der Raumstruktur in Deutschland bzw. Europa plausibel sein dürften;
- andererseits gegenläufige Entwicklungen, die eine Brüchigkeit scheinbar gefestigter, „säkularer" Trends signalisieren. Dazu gehören die Rückbesinnung auf die Innenstädte, neue Entwicklungstypen bei den Außenstädten (Edge-Cities) sowie am Beispiel des „neotrad" interessante Versuche, Funktionsmischungen mit Blick auf städtebauliche, ökologische und soziale („community-") Aspekte zu fördern.

5.2 Brüche und Fragezeichen im Projekt der „flexiblen Raumstruktur"

Für die potentielle Brüchigkeit der „flexiblen Raumstruktur", die sich paradigmatisch mit der ebenso dynamischen wie widersprüchlichen Entwicklung der „Edge-Cities" verbindet, sprechen über die an anderer Stelle genannten Probleme und Grenzen der Suburbanisierung hinaus zunächst mindestens die folgenden Tatbestände:

34 vgl. D. Hoffmann-Axthelm, der diese Frage unter Anerkennung aller Unterschiede durchaus bejaht: Der Weg zu einer neuen Stadt, in: ARCH+ 114/115, 1992, S. 114-116.

- erstens wird es offenbar zunehmend schwerer, diese Großstrukturen erfolgreich am Markt zu realisieren (was nicht allein an dem inhärenten Zwang zu ständig wechselnden Konsumwelt-Inszenierungen liegen, sondern weitere Gründe haben dürfte);
- zweitens weisen die Außenbereiche unter den Bedingungen des Massenverkehrs teilweise schon wieder die gleichen Erreichbarkeitsnachteile auf, wie sie zum Bedeutungsverlust der zentralstädtischen Standorte beigetragen haben;
- drittens zeigen konkurrierende Einkaufs- und Erlebniszentren in den alten Stadtkernen, daß diese Standorte ökonomischen Anforderungen durchaus gerecht werden können und insofern Marktakzeptanz besitzen.

Das hinter den „Edge-Cities" verborgene Leitbild steht insofern unter Druck. Ökologische und soziale Probleme und Widersprüche allein werden das bisherige Trendmodell einer zunehmend großräumigen, flächenzehrenden Siedlungsentwicklung erfahrungsmäß nicht substanziell in Frage stellen. Es wird möglicherweise erst die auf Dauer begrenzte ökonomische Tragfähigkeit des „urban sprawl" und der „edge-cities" sein, die die Frage nach der zukünftigen Siedlungsstruktur immer wieder auf die Tagesordnung setzen und die Durchsetzung von Alternativen schrittweise fördern wird. Dies scheint auch ein entscheidender Ansatzpunkt zur weiteren Diskussion und Förderung städtebaulicher Alternativen zu sprawl development und edge city zu sein, bei denen die Funktionsmischung eine wichtige Rolle als notwendige, wenn auch nicht hinreichende Bedingungen spielt.

5.3 Schnittstellen zur Diskussion in Deutschland

Sicher ist die Prophezeiung wenig gewagt, daß eine weitgehende „Amerikanisierung" der Raumstruktur und Industrialisierung der Lebensweise den Zielen eines sozialen und umweltorientierten Städtebaus in Europa zuwiderlaufen würde. Die aktuellen amerikanischen Beispiele zeigen aber auch, daß durch den richtigen Mix aus „push and pull" Veränderungen möglich sind, wobei im Realisierungsprozeß vieler Projekte sowohl die intensive *Kooperation von öffentlichen und privaten Akteuren* als auch eine teilweise ausgiebige *Öffentlichkeitsbeteiligung* ein besonderes Markenzeichen dieser Planungslandschaft darstellen. Interessant ist, daß der Versuch einer städtebaulichen Neuorientierung unter Beteiligung von Öffentlichkeit und Interessengruppen sehr offen, interdisziplinär und konfliktbereit geführt wird. Umweltpolitische Initiativen in Europa, offizielle wie unabhängige, könnten Positives vom Politikstil und der konstruktiven Beteiligung örtlicher Kompetenzen lernen.[35]

35 Bemerkenswert ist vor allem die Offenheit und Flexibilität des Planungsprozesses, die viele Projekte kennzeichnet. Beispielhaft ist in dieser Hinsicht sicher der „Metro 2040"-Plan zur regionalen Entwicklung im Großraum Portland/Oregon mit seiner intensiven Öffentlichkeitsbeteiligung.

Eine interessante Schnittstelle liegt vielleicht genau zwischen den beschriebenen Trends zur weiteren räumlichen Fragmentierung, deren zugespitztes Ergebnis die „Edge-City" ist, und den Ansätzen des „neo-trad" oder TOD: Folgt man der These von Robert Fishman (1987), können die suburbanen Wachstumszentren auch Ausgangspunkte einer neuen zentripetalen Raumentwicklung sein. Fishman sieht aus der suburbanen Wachstumsdynamik heraus neue Kerne für Wohn-, Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen entstehen: „Technoburb" oder „Newburb", die neuen dienstleistungs- und technologie-orientierten Außenstädte, entwickeln eigene raumfunktionale Bezüge und Nutzungskonzepte und treten damit an die Stelle der alten Zentren (vgl.a. Sorkin 1992). „Shopping-Malls", „Theme-Parks" (als Freizeitgroßanlagen) und moderne Gewerbeareale sind in diesem Kontext sowohl neue, dynamische Wachstumspole als auch potentieller Ausgangspunkt einer verkehrsarmen räumlichen Organisation nach innen. Es wäre über die vorliegende Fragestellung nach den städtebaulichen Lehren aus „neo-trad" interessant, die Schlüssigkeit der These von Fishman weiter zu verfolgen, inwieweit es Parallelen und Synergien zwischen den Entstehungsbedingungen und der „kritschen Masse" von Funktionstrennung bzw. „Edge-Cities" und den möglichen Erfolgsbedingungen der „neo-trad" Konzepte gibt. Nicht als logische Abfolge miteinander verknüpfter Typen von Raumentwicklung, sondern als Suche nach Analogien zwischen unterschiedlichen Kontexten und Anknüpfungspunkten im Realprozeß sei dazu folgende Tabelle zu verstehen:

Tabelle 7: Typisierung und Merkmale von sprawl, edge-city und neo-trad

	Urban Sprawl	Edge-City	neo-trad / TOD
Städtebauliche Typisierung	Funktionstrennung, standardisierte Bauformen	bestimmter Typus von Funktionsmischung, kommerzielle Ziele überwiegend	„vitale" Funktionsmischung, tendenziell am europäischen Stadtideal ausgerichtet
Maßstäblichkeit	grobkörnig	grobkörnig	kleinteilig
Einzugsbereiche	großräumig	großräumig	kleinräumiger
Erreichbarkeit, Erschließung	Kfz-orientiert	Kfz-/Highway-orientiert	„transit-oriented"
Flächenbedarf	sehr hoch	realtiv hoch	relativ gering

Quelle: eigene Darstellung

Es ist andererseits bei der generell begrenzten Übertragbarkeit dieser These auf europäische Verhältnisse nicht zu übersehen, daß es bisher auch bei den von Fishman angesprochenen Standorten um Megastrukturen geht, die ihre Lage den Kreuzungspunkten der Fernstraßen verdanken, die also nach außen (noch) nahtlos in das traditionelle System von Raumüberwindung und Raumerschließung passen. Funktionale Mischung korrespondiert dabei außerdem noch nicht mit Dichte und städtebaulicher Integration, so daß es ein Mißverständnis wäre, multifunktionale „Edge-Cities" an sich bereits zu einem Lösungsweg zu stilisieren. Gegenwär-

tig erscheinen nicht die „Edge-Cities" an sich als Lösung (weil sie Mischung ohne Dichte und auf einem sehr großräumigen Niveau rekonstruieren), sondern die darin zum Ausdruck kommende räumliche Entwicklungsdynamik, die mit der zerfließenden, in vielerlei Hinsicht dysfunktionalen Raumorganisation des urban sprawl tendenziell bricht und etwas Neues verheißt, von dem wir aber noch nicht wissen, was es sein kann und welche Effekte es mit sich bringen wird. Daß dabei jedoch eine räumliche Re-Integration von Funktionen statt weiterer Segmentierung und Fragmentierung eine zentralen Rolle spielen dürfte, ist sicher.

Aus dieser Hypothese lassen sich gleichwohl noch keine konkreten Schlußfolgerungen ableiten. Eine naheliegende Konsequenz für die Planungspraxis wäre, die kurzfristig vorhandenen Hemmnisse und Widerstände gegen eine stärkere Funktionsmischung konstruktiv aufzulösen, damit langfristige Tendenzen in der Re-Konstruktion der Raumorganisation auf einen fruchtbaren Boden fallen können. Um nur drei der wichtigsten Barrieren zu nennen (vgl. Kap. 4): Natürlich gilt für die große Masse der amerikanischen Gesellschaft, daß sich der anhaltende Wunsch vieler Haushalte nach kostengünstigem Wohnen in einem attraktiven Umfeld in einem (freistehenden) Einfamilienhaus in weitläufigen suburbs materialisiert, während starke Interessen der Bauwirtschaft ebenfalls aus Kostengründen an den gleichen traditionellen Lösungen festhalten. Auch wird sich das für erfolgreiche Lösungen zwingend erforderliche stärkere Interesse von Finanzwirtschaft und Investoren an mixed-use developments nur dann dauerhaft mobilisieren lassen, wenn die laufenden Projekte ihren ökonomischen Erfolg unter Beweis stellen können. Und für die neuen Funktionsmischungen trifft zu, daß selbst die erfolgreich realisierte Mischung nur Optionen und Angebote beinhaltet, nicht notwendigerweise auch deren Wahrnehmung. Diese bleibt bekanntlich zunächst den jeweiligen Entscheidungen der einzelnen Individuen überlassen, und deren Steuerung sind unter den skizzierten ökonomischen Rahmenbedingungen objektiv Grenzen gesetzt. Die erheblichen Langfristprobleme einer Umorientierung, resultierend aus der schwierigen Erreichbarkeit des Massenbewußtseins, einer stark konsumgeprägten Lebensweise und der persistenten Raumstruktur, sind sicher nicht zu verkennen.

Zu beachten ist auch, daß die „neo-trad"-Konzepte in der Fachwelt nicht unumstritten sind. Kritik, die aus Planerkreisen geübt wird, richtet sich zum einen auf historisierende, rückwärtsgewandte Tendenzen in der architektonischen und städtebaulichen Sprache (Victorian Style), zum anderen auf die teilweise recht weitgehenden gestalterischen Festlegungen und die diesbezügliche Regelungsdichte (wie sie etwa bei Seaside/Florida gilt). Die einheitlichen Gestaltungsstandards der zugrundeliegenden Masterplans oder „Special Plans", von der Eingriffstiefe her ungefähr den hiesigen B-Plänen, Gestaltungssatzungen oder Denkmalschutz-

bestimmungen vergleichbar, sind dem allgemeinen amerikanischen Empfindungen von „property rights“ und (Bau-) Freiheit des Individuums weitgehend fremd.

Die in den „neo-trad“-Konzepten konkretisierten städtebaulichen Strategien brechen in positiver wie in negativer Hinsicht keineswegs mit allen vorgefundenen Elementen der amerikanischen Stadtlandschaft, sondern begründen sich u.a. aus ihrem Bezug auf die traditionelle räumliche Kulisse der „vernacular landscape“. Ob damit langfristig ein Paradigmenwechsel in der Raumentwicklung eingeleitet bzw. unterstützt werden kann, wie dies ihre Protagonisten (etwa P. Calthorpe) bereits heute behaupten, bleibt abzuwarten. Wegweisend sind – insgesamt gesehen – noch nicht die bisher in Gang gesetzten bzw. realisierten Projekte, sondern wegweisend ist sicher die Tatsache, daß es die Gegenbewegung im Zeichen des „New Urbanism“ überhaupt gibt und daß sie an zahlreichen Orten erste Spuren hinterläßt.

Weitere Literatur

Blowers, A., ed. (1993): Planning for a Sustainable Environment. A report by the Town and Country Planning Association, London

Built Environment Volume 18, Number 4, 1993

Cervero, R. (1986): Suburban Gridlock, Center for Urban Policy Research/Rutgers University, New Brunswick

D'Eramo, M. (1996): Das Schwein und der Wolkenkratzer - Chicago: eine Geschichte unserer Zukunft, München

Ford, L.F. (1994): Cities and Building. Skyscrapers, Skid Rows, and Suburbs. Johns Hopkins University Center, Baltimore/New York

Hesse, M./Holzapfel, H./Jerichow, M. (1995): Flächennutzung, Raumstruktur und Verkehr, Integrierte Ansätze und Instrumente für eine umweltverträgliche Raumentwicklung am Beispiel von Regionen in Hessen und NRW. IÖW-Diskussionspapier 31/95, Berlin

Jackson, J.B. (1984): Discovering the Vernacular Landscape, Yale University Press, New Haven and London

Jenks, M., Burton, E., Williams, K., Eds. (1996): The Compact City. A Sustainable Urban Form? E&FN Spon/Chapman & Hall, London

Langdon, P. (1995[2]): A Better Place To Live. Reshaping the American Suburb. New York (orig. publ. 1994, MIT)

Lockwood, C. (1995): Small Town. The Rebirth of Suisun City, California: Neo-Traditional Town Planning Comes to the Real Word. In: Hemispheres, November 1995, pp. 88-97

Newman, P., Kenworthy, J. (1991): Cities and Automobile Dependence. A sourcebook, Aldershot

On the Ground. The Multimedia Journal on Community, Design and Environment, published quarterly by 1000 Words, A Publisher of Visual Information, Berkeley/California

Platt, R.H. (1996):: Land Use and Society. Geography, Law and Public Policy, Washington D.C., S. 23

Rutheiser, C. (1996): Imageneering Atlanta. The politics of place in the city of dreams, New York

Schmitz, S. (1995): Raumstruktur, Umwelt und Verkehr in den USA. In: Raumforschung und Raumordnung, Heft 2/1995

Sorkin, M., ed. (1992): Variations on A Theme Park. The New American City and the End of Public Space, New York

1000 Friends of Oregon (1993): The Pedestrian Environment, Volume 4A. Prepared by Parsons Brinckerhoff Quade and Douglas, Inc. with Cambridge Systematics, Inc. and Calthorpe Associates, December 1993, Portland

Anhang

A 1: The Awahnee Principles

AHWAHNEE PRINCIPLES
for Resource-Efficient Communities

Existing patterns of urban and suburban development seriously impair our quality of life. The symptoms are: more congestion and air pollution resulting from our increased dependence on automobiles, the loss of precious open space, the need for costly improvements to roads and public services, the inequitable distribution of economic resources and the loss of a sense of community. By drawing upon the best from the past and the present, we can, first, infill existing communities and, second, plan new communities that will more successfully serve the needs of those who live and work within them. Such planning should adhere to these fundamental principles:

Community Principles

1. All planning should be in the form of complete and integrated communities containing housing, shops, work places, schools, parks and civic facilities essential to the daily life of the residents.
2. Community size should be designed so that housing, jobs, daily needs and other activities are within easy walking distance of each other.
3. As many activities as possible should be located within easy walking distance of transit stops.
4. A community should contain a diversity of housing types to enable citizens from a wide range of economic levels and age groups to live within its boundaries.
5. Businesses within the community should provide a range of job types for the community's residents.
6. The location and character of the community should be consistent with a larger transit network.
7. The community should have a center focus that combines commercial, civic, cultural and recreational uses.
8. The community should contain an ample supply of specialized open space in the form of squares, greens and parks whose frequent use is encouraged through placement and design.
9. Public spaces should be designed to encourage the attention and presence of people at all hours of the day and night.
10. Each community or cluster of communities should have a well defined edge, such as agricultural greenbelts or wildlife corridors, permanently protected from development.
11. Streets, pedestrian paths and bike paths should contribute to a system of fully-connected and interesting routes to all destinations. Their design should encourage pedestrian and bicycle use by being small and spatially defined by buildings, trees and lighting; and by discouraging high speed traffic.

(continued on back)

12. Wherever possible, the natural terrain, drainage, and vegetation of the community should be preserved with superior examples contained within parks or greenbelts.
13. The community design should help conserve resources and minimize waste.
14. Communities should provide for the efficient use of water through the use of natural drainage, drought tolerant landscaping and recycling.
15. The street orientation, the placement of buildings and the use of shading should contribute to the energy efficiency of the community.

Regional Principles

1. The regional land-use planning structure should be integrated within a larger transportation network built around transit rather than freeways.
2. Regions should be bounded by and provide a continuous system of greenbelt/ wildlife corridors to be determined by natural conditions.
3. Regional institutions and services (government, stadiums, museums, etc.) should be located in the urban core.
4. Materials and methods of construction should be specific to the region, exhibiting continuity of history and culture and compatibility with the climate to encourage the development of local character and community identity.

Implementation Strategy

1. The general plan should be updated to incorporate the above principles.
2. Rather than allowing piecemeal development, local governments should take charge of the planning process. General plans should designate where new growth, infill or redevelopment will be allowed to occur.
3. Prior to any development, a specific plan should be prepared based on these planning principles. With the adoption of specific plans, complying projects could proceed with minimal delay.
4. Plans should be developed through an open process and participants in the process should be provided visual models of all planning proposals.

Authors:
Peter Calthorpe
Michael Corbett
Andres Duany
Elizabeth Moule
Elizabeth Plater-Zyberk
Stefanos Polyzoides

Editors:
Judy Corbett
Peter Katz
Steve Weissman

For more information contact the Center for Livable Communities
1414 K Street, Suite 250, Sacramento, CA 95814, 916/448-1198
© Copyright 1991, Local Government Commission, Sacramento, CA

A 2: Congress for The New Urbanism

Congress for the New Urbanism

CNU IV

CNU Charter

Developing an Agenda for Action
May 3-5, 1996
Charleston, South Carolina

The Congress for the New Urbanism

views disinvestment in central cities, the spread of placeless sprawl, increasing separation by race and income, environmental deterioration, loss of agricultural lands and wilderness, and the erosion of society's built heritage as one interrelated community-building challenge.

We stand

for the restoration of existing urban centers and towns within coherent metropolitan regions, the reconfiguration of sprawling suburbs into communities of real neighborhoods and diverse districts, the conservation of natural environments, and the preservation of our built legacy.

We recognize

that physical solutions by themselves will not solve social and economic problems, but neither can economic vitality, community stability, and environmental health be sustained without a coherent and supportive physical framework.

We advocate

the restructuring of public policy and development practices to support the following principles: neighborhoods should be diverse in use and population; communities should be designed for the pedestrian and transit as well as the car; cities and towns should be shaped by physically defined and universally accessible public spaces and community institutions; urban places should be framed by architecture and landscape design that celebrate local history, climate, ecology, and building practice.

We represent

a broad-based citizenry, composed of public and private sector leaders, community activists, and multidisciplinary professionals. We are committed to reestablishing the relationship between the art of building and the making of community, through citizen-based participatory planning and design.

We dedicate

ourselves to reclaiming our homes, blocks, streets, parks, neighborhoods, districts, towns, cities, regions, and environment.

We assert the following principles to guide public policy, development practice, urban planning, and design:

The region: Metropolis, city, and town

1

Metropolitan regions are finite places with geographic boundaries derived from topography, watersheds, coastlines, farmlands, regional parks, and river basins. The metropolis is made of multiple centers that are cities, towns, and villages, each with its own identifiable center and edges.

2

The metropolitan region is a fundamental economic unit of the contemporary world. Governmental cooperation, public policy, physical planning, and economic strategies must reflect this new reality.

3

The metropolis has a necessary and fragile relationship to its agrarian hinterland and natural landscapes. The relationship is environmental, economic, and cultural. Farmland and nature are as important to the metropolis as the garden is to the house.

4

Development patterns should not blur or eradicate the edges of the metropolis. Infill development within existing urban areas conserves environmental resources, economic investment, and social fabric, while reclaiming marginal and abandoned areas. Metropolitan regions should develop strategies to encourage such infill development over peripheral expansion.

5

Where appropriate, new development contiguous to urban boundaries should be organized as neighborhoods and districts, and be integrated with the existing urban pattern. Noncontiguous development should be organized as towns and villages with their own urban edges, and planned for a jobs/housing balance, not as bedroom suburbs.

6

The development and redevelopment of towns and cities should respect historical patterns, precedents, and boundaries.

7

Cities and towns should bring into proximity a broad spectrum of public and private uses to support a regional economy that benefits people of all incomes. Affordable housing should be distributed throughout the region to match job opportunities and to avoid concentrations of poverty.

8

The physical organization of the region should be supported by a framework of transportation alternatives. Transit, pedestrian, and bicycle systems should maximize access and mobility throughout the region while reducing dependence upon the automobile.

9

Revenues and resources can be shared more cooperatively among the municipalities and centers within regions to avoid destructive competition for tax base and to promote rational coordination of transportation, recreation, public services, housing, and community institutions.

The neighborhood, the district, and the corridor

1

The neighborhood, the district, and the corridor are the essential elements of development and redevelopment in the metropolis. They form identifiable areas that encourage citizens to take responsibility for their maintenance and evolution.

2

Neighborhoods should be compact, pedestrian-friendly, and mixed-use. Districts generally emphasize a special single use, and should follow the principles of neighborhood design when possible. Corridors are regional connectors of neighborhoods and districts; they range from boulevards and rail lines to rivers and parkways.

3

Many activities of daily living should occur within walking distance, allowing independence to those who do not drive, especially the elderly and the young. Interconnected networks of streets should be designed to encourage walking, reduce the number and length of automobile trips, and conserve energy.

4

Within neighborhoods, a broad range of housing types and price levels can bring people of diverse ages, races, and incomes into daily interaction, strengthening the personal and civic bonds essential to an authentic community.

5

Transit corridors, when properly planned and coordinated, can help organize metropolitan structure and revitalize urban centers. In contrast, highway corridors should not displace investment from existing centers.

6

Appropriate building densities and land uses should be within walking distance of transit stops, permitting public transit to become a viable alternative to the automobile.

7

Concentrations of civic, institutional, and commercial activity should be embedded in neighborhoods and districts, not isolated in remote, single-use complexes. Schools should be sized and located to enable children to walk or bicycle to them.

8

The economic health and harmonious evolution of neighborhoods, districts, and corridors can be improved through graphic urban design codes that serve as predictable guides for change.

9

A range of parks, from tot-lots and village greens to ballfields and community gardens, should be distributed within neighborhoods. Conservation areas and open lands should be used to define and connect different neighborhoods and districts.

The block, the street, and the building

1

A primary task of all urban architecture and landscape design is the physical definition of streets and public spaces as places of shared use.

2

Individual architectural projects should be seamlessly linked to their surroundings. This issue transcends style.

3

The revitalization of urban places depends on safety and security. The design of streets and buildings should reinforce safe environments, but not at the expense of accessibility and openness.

4

In the contemporary metropolis, development must adequately accommodate automobiles. It should do so in ways that respect the pedestrian and the form of public space.

5

Streets and squares should be safe, comfortable, and interesting to the pedestrian. Properly configured, they encourage walking and enable neighbors to know each other and protect their communities.

6

Architecture and landscape design should grow from local climate, topography, history, and building practice.

7

Civic buildings and public gathering places require important sites to reinforce community identity and the culture of democracy. They deserve distinctive form, because their role is different from that of other buildings and places that constitute the fabric of the city.

8

All buildings should provide their inhabitants with a clear sense of location, weather and time. Natural methods of heating and cooling can be more resource-efficient than mechanical systems.

9

Preservation and renewal of historic buildings, districts, and landscapes affirm the continuity and evolution of urban society.

Publikationen des Instituts für ökologische Wirtschaftsforschung

Das IÖW veröffentlicht die Ergebnisse seiner Forschungstätigkeit in einer Schriftenreihe, in Diskussionspapieren sowie in Broschüren und Büchern. Des Weiteren ist das IÖW Mitherausgeber der Fachzeitschrift „Ökologisches Wirtschaften“, die allvierteljährlich im oekom-Verlag erscheint, und veröffentlicht den IÖW-Newsletter, der regelmäßig per Email über Neuigkeiten aus dem Institut informiert.

Schriftenreihe/Diskussionspapiere

Seit 1985, als das IÖW mit seiner ersten Schriftenreihe „Auswege aus dem industriellen Wachstumsdilemma“ suchte, veröffentlicht das Institut im Eigenverlag seine Forschungstätigkeit in Schriftenreihen. Sie sind direkt beim IÖW zu bestellen und auch online als PDF-Dateien verfügbar. Neben den Schriftenreihen veröffentlicht das IÖW seine Forschungsergebnisse in Diskussionspapieren – 1990 wurde im ersten Papier „Die volkswirtschaftliche Theorie der Firma“ diskutiert. Auch die Diskussionspapiere können direkt über das IÖW bezogen werden. Informationen unter *www.ioew.de/schriftenreihe_diskussionspapiere*.

Fachzeitschrift „Ökologisches Wirtschaften“

Ausgabe 2/2010

Das IÖW gibt gemeinsam mit der Vereinigung für ökologische Wirtschaftsforschung (VÖW) das Journal „Ökologisches Wirtschaften“ heraus, das in vier Ausgaben pro Jahr im oekom-Verlag erscheint. Das interdisziplinäre Magazin stellt neue Forschungsansätze in Beziehung zu praktischen Erfahrungen aus Politik und Wirtschaft. Im Spannungsfeld von Ökonomie, Ökologie und Gesellschaft stellt die Zeitschrift neue Ideen für ein zukunftsfähiges, nachhaltiges Wirtschaften vor. Zusätzlich bietet „Ökologisches Wirtschaften online“ als Open Access Portal Zugang zu allen Fachartikeln seit der Gründung der Zeitschrift 1986. In diesem reichen Wissensfundus können Sie über 1.000 Artikeln durchsuchen und herunterladen. Die Ausgaben der letzten zwei Jahre stehen exklusiv für Abonnent/innen zur Verfügung. Abonnement unter: *www.oekom.de*.

IÖW-Newsletter

Der IÖW-Newsletter informiert rund vier Mal im Jahr über Neuigkeiten aus dem Institut. Stets über Projektergebnisse und Veröffentlichungen informiert sowie die aktuellen Termine im Blick – Abonnement des Newsletters unter *www.ioew.de/service/newsletter*.

Weitere Informationen erhalten Sie unter *www.ioew.de* oder Sie kontaktieren die

IÖW-Geschäftsstelle Berlin
Potsdamer Straße 105
10785 Berlin
Telefon: +49 30-884 594-0
Fax: +49 30-882 54 39
Email: *vertrieb(at)ioew.de*

INSTITUT FÜR
ÖKOLOGISCHE WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

GESCHÄFTSTELLE BERLIN
MAIN OFFICE
Potsdamer Straße 105
10785 Berlin
Telefon: + 49 – 30 – 884 594-0
Fax: + 49 – 30 – 882 54 39

BÜRO HEIDELBERG
HEIDELBERG OFFICE
Bergstraße 7
69120 Heidelberg
Telefon: + 49 – 6221 – 649 16-0
Fax: + 49 – 6221 – 270 60

mailbox@ioew.de
www.ioew.de