

Urbane Landschaften in den USA

**Strategien und Konzepte für
eine nachhaltige Entwicklung
der Metropolregion Atlanta**

von Christian Hübner

Abschlussarbeit im Masterstudiengang
Stadt- und Regionalplanung
Vertiefungsrichtung Städtebau

Betreut durch Prof. Dipl.-Ing. Christl
Drey und Prof. Dr.-Ing. Uwe Altröck

Universität Kassel 2010

Inhalt

Einleitung	5	Zwischenfazit	71
Problemstellung	6		
Relevanz des Themas für die Planung	7	Teil 4 - Gestaltung der Urbanen Landschaft	73
Gegenstand der Arbeit	8	Vorgehensweise	75
Herangehensweise	9	Räumlich-strukturelle Untersuchung	76
		Nutzungsstruktur	77
Teil 1 - Hintergründe	11	Siedlungsdichte	82
Urban Sprawl in den USA	13	Siedlungsentwicklung	84
Zersiedelung und Vorortentwicklung in		Topografie	88
Deutschland	18	Raumtypologien	89
Zwischenfazit	21	Schlussfolgerungen	97
		Qualifizierungsvorschläge	103
Teil 2 - Die Metropolregion Atlanta	25	Handlungsfeld Landschaft	104
Auswahl des Untersuchungsgebietes	27	Maßnahme Landschaft	108
Vorgehensweise	27	Handlungsfeld Siedlungsentwicklung	110
Überblick	28	Maßnahme Siedlungsentwicklung	114
Die Metropolregion Atlanta im Vergleich	30	Handlungsfeld Mobilität	118
Struktur der Metropolregion	31	Maßnahme Mobilität	121
Analyse	39	Handlungsfeld Identität	122
Lokale Strategien	42	Maßnahme Identität	126
Schlussfolgerungen	44	Bewertung	130
Teil 3 - Raum- und Siedlungsentwicklung	47	Schlussfolgerungen	133
Vorgehensweise	49	Bewertung der Strategien und Konzepte	134
Ausgangslage	50	Ausblick	136
Szenario 1: Trend	52		
Szenario 2: Wachstum+	54	Abbildungsverzeichnis	138
Szenario 3: Entlastung und Verdichtung	56		
Vertiefende Betrachtung eines Korridors	58	Literatur- und Quellenverzeichnis	139
Der Nordwest-Korridor	59		
Auswirkungen der Szenarien	62	Anhang	142
Bewertung der Szenarien	65	Interview mit Prof. Albert Speer	142
Empfehlungen für die Raum- und Siedlungs-			
entwicklung	66		

Einleitung

Problemstellung

Die US-amerikanische Stadtentwicklung der letzten Jahrzehnte ist geprägt durch ein starkes Wachstum der Siedlungsflächen und eine zunehmende Zersiedelung der Landschaft an den Rändern der großen Stadtregionen. Zwischen 1983 und 1997 nahm die urbanisierte Fläche um 47 Prozent zu, während die Bevölkerung nur um 17 Prozent wuchs (Bodenschatz/Schönig 2004: 60). Nur wenige Flächen wie *State-* oder *National Parks*, die dem Bestandsschutz unterliegen, wurden vollständig von Bebauung freigehalten. Die an den Rändern entwickelte Siedlungsfläche stellt sich als Aneinanderreihung von Wohnsiedlungen, Gewerbegebieten, Büroparks, Industrieansammlungen und Einkaufszentren dar, die durch Highways voneinander getrennt sind. Zwischen den Siedlungsflächen und den Infrastrukturlinien befinden sich Restflächen des ursprünglichen Naturraums, die einen Eindruck des ehemals vorherrschenden Landschaftsbildes vermitteln. Diese zersiedelten Bereiche, im Folgenden *Urban Sprawl* genannt (englisch für Zersiedelung) weisen auf den ersten Blick wenig Lebensqualität auf und werden als ein großes Durcheinander ohne Zentrum und Struktur wahrgenommen.

Vor allem durch die sogenannte Anti-Sprawl Bewegung in den USA wird *Urban Sprawl* dort inzwischen nicht mehr nur als Ausdruck notwendigen Wachstums, sondern auch als negativer Aspekt der Suburbanisierung wahrgenommen. (Bodenschatz/Schönig 2004a: 10) Neben dem Verlust

von Landschaft zog der Bau von Siedlungen mit immer größeren Abständen zu den Kernstädten auch den Bau neuer Verkehrswege und Infrastruktur nach sich, die diese Gebiete an die bestehende Stadtstruktur anschlossen. Dies führte zu längeren Fahrwegen zwischen Wohn- und Arbeitsort und zur Verteuerung der Infrastrukturnetze. Neben diesen sichtbaren Auswirkungen des *Urban Sprawl* sind damit aber auch weitere Problemfelder wie Segregation, soziale Ausgrenzung und finanzielle Schwierigkeiten der Kernstädte verbunden. (Bodenschatz/Schönig 2004: 60)



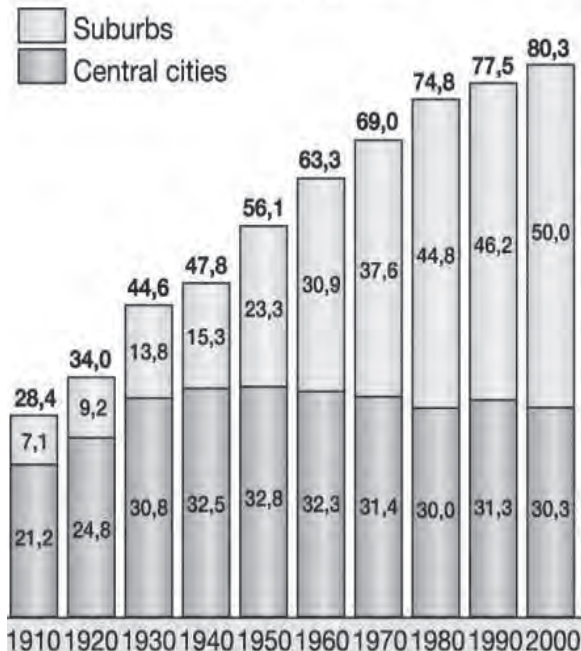
Typische „Sprawl“-Siedlung in den USA

Gegenstand der Arbeit

Das Kernthema dieser Arbeit ist die Klärung der Frage, wie das Problem des *Urban Sprawl* gelöst werden kann und wie mit dessen Auswirkungen umzugehen ist. Dabei soll insbesondere geklärt werden, welche Strategien und Konzepte geeignet sind, eine nachhaltige Raum- und Siedlungsentwicklung zu generieren, die trotz Wachstum in Bezug auf Einwohner, Beschäftigung, Wirtschaft und Verkehrsaufkommen mit einem geringeren Flächenverbrauch auskommt und wie die ausufernden Stadtregionen zu qualitativollen Lebensräumen gestaltet werden können. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Auseinandersetzung mit dem suburbanen Raum, da dieser enorme Flächen umfasst und weil die meisten Amerikaner inzwischen dort und nicht mehr in den Kernstädten leben. (siehe Abbildung rechts) Daher konzentriert sich diese Arbeit bewusst nicht auf die Kernstädte, die bei einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung ebenfalls eine große Rolle spielen, sondern lenkt den Blick auf die Bereiche der Stadtregionen, die ihre Rolle zwischen Stadt und Landschaft einnehmen. Beim suburbanen Raum wird zwischen den älteren Vorstadtsiedlungen des sogenannten *Inner Ring* und den weiter außen liegenden Stadtrandsiedlungen des *Outer Ring* unterschieden. Im Zusammenhang mit *Urban Sprawl* wird vor allem von den Siedlungsbereichen des *Outer Ring* gesprochen, die meist erst vor relativ kurzer Zeit entstanden und als noch nicht fertig gebauter Teil der Stadtlandschaft gelten. (Bodenschatz/Schö-

nig 2004a: 10) Vor allem hier kann im Hinblick auf eine nachhaltige Raum- und Siedlungsentwicklung angesetzt werden. Dabei soll untersucht werden, inwieweit ein Verdichtungs- und Gestaltungspotenzial der bestehenden Siedlungen besteht, wie der verbliebene Landschaftsraum erhalten und qualifiziert und wie Identität gestärkt werden kann. Ziel der Arbeit ist es, dies anhand einer wachsenden Metropolregion exemplarisch aufzuzeigen und somit konkret zu verorten.

80,3% Metropolitan Area gesamt



Bevölkerungsanteile in US-amerikanischen Metropolitan Areas in %

Herangehensweise

Die Arbeit gliedert sich in vier Hauptkapitel, die im Folgenden kurz beschrieben werden.

Das erste Kapitel dient als theoretische Grundlage, um ein besseres Verständnis für die Problematik des *Urban Sprawl* und den Umgang mit dem suburbanen Raum zu erlangen. Dazu wird zunächst die Entwicklung der US-amerikanischen Stadtregionen in den letzten Jahren dargestellt und im Anschluss werden aktuelle Diskussionen und Entwicklungsansätze aufgezeigt. Darauf folgend wird auf die aktuelle Debatte um den suburbanen Raum in Deutschland eingegangen.

Im zweiten Kapitel wird der für die Arbeit ausgewählte Untersuchungsort, die Metropolregion Atlanta, vorgestellt. Einer kurzen Beschreibung der Lage und der Bedeutung folgt eine Analyse der wichtigsten räumlichen und strukturellen Gegebenheiten, die für die weitere Erarbeitung eine Rolle spielen. Außerdem werden zwei lokale Projekte vorgestellt und auf mögliche Anknüpfungspunkte für die Arbeit untersucht.

Das dritte Kapitel leitet den konzeptionellen Teil der Arbeit ein. In Form von Szenarien wird aufgezeigt, wie die Raum- und Siedlungsentwicklung künftig aussehen könnte. Dabei wird zunächst die Ebene der Metropolregion betrachtet um die Auswirkungen ganzheitlich erfassen zu können. Im Anschluss wird ein typischer Entwicklungskorridor der Metropolregion ausgewählt um die Auswirkungen der Entwicklungsszenarien auf lokaler Ebene festzustellen. Als Ergebnis der Untersuchung wird ein

Leitbild als strategisches Konzept der künftigen Entwicklung vorgeschlagen, das für die weitere Bearbeitung als Orientierung dient.

Im vierten Kapitel werden Konzepte zur Qualifizierung des suburbanen Raums vorgestellt. Dazu wird ausgehend von dem zuvor betrachteten Entwicklungskorridor ein Teilbereich ausgewählt. Nach einer räumlich-strukturellen Untersuchung werden Qualifizierungsvorschläge für diesen Bereich gemacht, die durch exemplarische Maßnahmen veranschaulicht werden. Vorschläge und Maßnahmen orientieren sich an dem zuvor erarbeiteten Leitbild und dienen als Beispiel für die Auseinandersetzung mit dem suburbanen Raum.

Abschließend werden im fünften Kapitel die wichtigsten in dieser Arbeit gewonnenen Schlussfolgerungen aufgelistet, deren Bedeutung für die eingangs beschriebene Problemstellung bezüglich des Umgangs mit *Urban Sprawl* und der suburbanen Landschaft aufgezeigt und Aussagen zur möglichen Umsetzung getroffen.

Teil 1 - Hintergründe

Zwischenfazit

Bewertung der Anti-Sprawl-Bewegung

Bei der Bewertung der US-amerikanischen Bemühungen gegen die weitere Ausbreitung des *Urban Sprawl* und für eine Aufwertung des suburbanen Raums muss zwischen der regionalen und der lokalen Ebene unterschieden werden. Auf regionaler Ebene gibt es eine Reihe von sinnvollen Strategien, die aber außer einigen wenigen Beispielen wie den *Urban Growth Boundaries* in Portland nicht verwirklicht werden konnten. (Bodenschatz/Schönig 2004a: 140) Grund dafür sind meist die geringe Bedeutung der Regionalplanung und die oft nur in Ansätzen vorhandene regionale Zusammenarbeit.

Anders sieht es auf der lokalen Ebene aus, wo in den letzten Jahren viele städtebauliche Projekte der Anti-Sprawl-Bewegung verwirklicht werden konnten. Diese sind ebenso vielseitig wie die Bewegung selbst, werden aber deshalb auch von ganz unterschiedlichen Seiten kritisiert. Festzuhalten bleibt, dass eine große Anzahl der unter dem Label von *New Regionalism* oder *Smart Growth* entstandenen Siedlungen durchaus Merkmale einer nachhaltigen Entwicklung wie Nutzungsmischung, hohe Dichten, Fußgängerorientierung, Vereinbarkeit von Wohnen und Arbeiten sowie die Verknüpfung von Automobil und dem ÖPNV aufweisen. Allerdings ist es fraglich, ob diese einzelnen Projekte wirklich zu einer spürbaren Begrenzung von *Urban Sprawl* führen, da der private, an

Gewinnoptimierung orientierte Städtebau weiterhin weit verbreitet ist. Wahrscheinlich werden nur Reformen auf der regionalen Ebene zu einer spürbaren Änderung führen. (Bodenschatz/Schönig 2004a: 144)

Nichtsdestotrotz hat die Anti-Sprawl-Bewegung die öffentliche Diskussion in den USA deutlich vorangebracht. Sie hat es geschafft, dass *Urban Sprawl* allgemein als Problem wahrgenommen wird und die Qualifizierung des suburbanen Raums auf der Tagesordnung steht. Grund dafür sind die vielen unterschiedlichen Gruppierungen innerhalb dieser zivilgesellschaftlichen Bewegung und ihre gute Vernetzung. Dies könnte auch eine Chance für zukünftige Reformen der Regionen sein, die die Aussicht zu einer wirklichen Begrenzung des *Urban Sprawl* eröffnet.

Bewertung der Debatte in Deutschland

Bei der Debatte in Deutschland fällt auf, dass sich erst in den letzten Jahren die Erkenntnis durchsetzte, den suburbanen Raum aufzuwerten. Lange schien vor allem die Kernstadt im Fokus zu liegen, was wiederum mit dem Verfall der Innenstädte zusammenhing. Seit einigen Jahren gibt es aber nun schon die Diskussion um die „Zwischenstadt“ und deren Gestaltung. Dabei ging es zunächst darum, diesen Teil der Stadtlandschaft als Realität anzuerkennen und ihn differenziert zu betrachten. (Kaltenbrunner 2004: 64) Auf der einen

Seite wird versucht die Zersiedelung durch Strategien der nachhaltigen Siedlungsentwicklung zu begrenzen, auf der anderen Seite werden der bestehende Siedlungsraum und die Landschaftsflächen qualifiziert und an die Bedürfnisse der Bewohner angepasst. Dazu sind in den letzten Jahren sowohl lokal begrenzte als auch kooperative Projekte über Gemeindegrenzen hinweg entstanden. Diese regionale Zusammenarbeit wie z.B. bei den Regionalen NRW oder dem Regionalpark Rhein-Main spielt eine bedeutende Rolle für die erfolgreiche Qualifizierung des suburbanen Raums und für die Positionierung der Stadtregionen insgesamt. Im zunehmenden internationalen Wettbewerb kann die Region nur dann wenn sie als Einheit auftritt, Aufgaben sinnvoll teilt und sich auf ihre Stärken konzentriert, an Profil gewinnen.

Vergleich der amerikanischen mit der deutschen Debatte

Sowohl in den USA als auch in Deutschland gibt es eine ähnlich kritische Bewertung der Entwicklung der Stadtregionen. Zersiedelung, soziale Segregation, *Gated Communities* oder die automobilabhängige Siedlungsweise werden von den meisten Fachleuten beiderseits des Atlantiks abgelehnt. Auch gibt es ähnliche städtebauliche Ziele wie Nutzungsmischung, Fußgängerfreundlichkeit und eine kompakte Siedlungsstruktur. (Bodenschatz/Schönig 2004a: 10) Unterschiede bestehen al-

lerdings in der Wahrnehmung der Stadtregionen. In den USA gibt es keinen Gegensatz zwischen der Aufwertung der Kernstadt und des suburbanen Raums. In Deutschland wurde dagegen, wie zuvor beschrieben, der Fokus entweder auf die kompakte (Kern)Stadt oder den suburbanen Raum gelegt. (Bodenschatz/Schönig 2004a: 10) Überhaupt wurde in Deutschland oft vor der „Amerikanisierung“ der Städte gewarnt, wenn es um das Veröden der Innenstädte oder die Zersiedelung am Stadtrand ging. Oft wurde die amerikanische Stadt auf ihre negativen sozialen und städtebaulichen Entwicklungen der letzten Jahre reduziert. (Bodenschatz 2004: 166) Der suburbane Raum wurde nicht besonders beachtet und oft nur als Anschauungsobjekt für *Urban Sprawl* betrachtet. Dadurch fanden die Anstrengungen der Qualifizierung des suburbanen Raums und die Arbeit der Anti-Sprawl-Bewegung in den letzten Jahren leider nur wenig Beachtung. (Bodenschatz 2004: 166) Dabei gibt es gerade in diesem Bereich einige interessante Ansatzpunkte für die deutsche Diskussion. Die Anti-Sprawl-Bewegung hat gezeigt, dass es möglich ist, eine breit angelegte Diskussion über die Gestaltung des suburbanen Raums anzustoßen. Dabei sind besonders die Struktur und die Vernetzung der Bewegung hervorzuheben. (Sieverts 2004: 22) In Deutschland gibt es eine große Anzahl von Institutionen und Projekten, die sich den Themen Qualifizierung der Stadtregionen und nachhaltige Entwicklung

der Regionen widmen. Dazu gehören Projekte zur regionalen Kooperation wie die IBA Emscher Park oder der Regionalpark Rhein-Main, überregionale Zusammenschlüsse wie der Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland, staatliche Institutionen wie das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) oder zivilgesellschaftliche Beteiligung an regionalen Entwicklungsprozessen wie Lokale Agenda 21-Prozesse. Außerdem treffen sich zahlreiche wissenschaftliche Institutionen zu Tagungen und Kongressen und tragen ihr Wissen in Gesellschaft oder Politik. Was in Deutschland anders als in den USA allerdings noch fehlt, ist eine breit angelegte öffentliche Debatte über die Zukunft der Stadtregionen. (Bodenschatz/Schönig 2004a: 48) Inzwischen gibt es aber erste Versuche, eine ähnliche Bewegung wie in den USA auch hier in Gang zu setzen. (Sieverts 2004: 22)

Teil 2 - Die Metropolregion Atlanta



Schlussfolgerungen

Die Analyse der wichtigsten Strukturen der Metropolregion Atlanta zeigt, dass es neben dem *Urban Sprawl* an der Peripherie und der Renaissance der Kernstadt einen weiteren bedeutenden Trend gibt: Die dynamische Entwicklung des suburbanen Raums. Im Folgenden werden die wichtigsten Schlussfolgerungen der Analyse im Hinblick auf die zu erarbeitenden Strategien und Konzepte für die Raum- und Siedlungsentwicklung zusammengefasst.

Die Siedlungsentwicklung an der Peripherie ist weiterhin sehr dynamisch. Da sie nur durch natürliche Strukturen wie Flüsse oder Seen begrenzt wird, sind die noch bestehenden zusammenhängenden Landschaftsräume besonders gefährdet. Für die Naherholung der Region bedeutend sind insbesondere der Erhalt der von den Rändern in das Zentrum der Metropolregion hineinreichenden Landschaftsflächen und des durchgängigen grünen Rings um die besiedelte Fläche. Um diese Flächen wirksam zu sichern, müssten sie entweder geschützt oder der Entwicklungsdruck auf sie reduziert werden.

Auch in der Kernstadt und im suburbanen Raum gibt es Einwohnerzuwächse. In der Kernstadt werden meist bestehende Siedlungsflächen nachverdichtet oder Brachflächen umgenutzt. Dabei erleben vor allem die gentrifizierten „In“-Viertel nahe der Innenstadt einen Bevölkerungszuwachs. Aus den älteren, meist einfachen Vororten des *Inner Ring* ziehen dagegen Einwohner weg, meist

in günstigere und attraktivere Lagen am Stadtrand. Im suburbanen Raum werden nur wenige Flächen nachverdichtet. Stattdessen werden auch dort weitere Landschaftsflächen bebaut. Daher erscheint es sinnvoll, einerseits Bereiche auszuweisen, die nachverdichtet werden können und andererseits solche, die von weiterer Bebauung freigehalten werden.

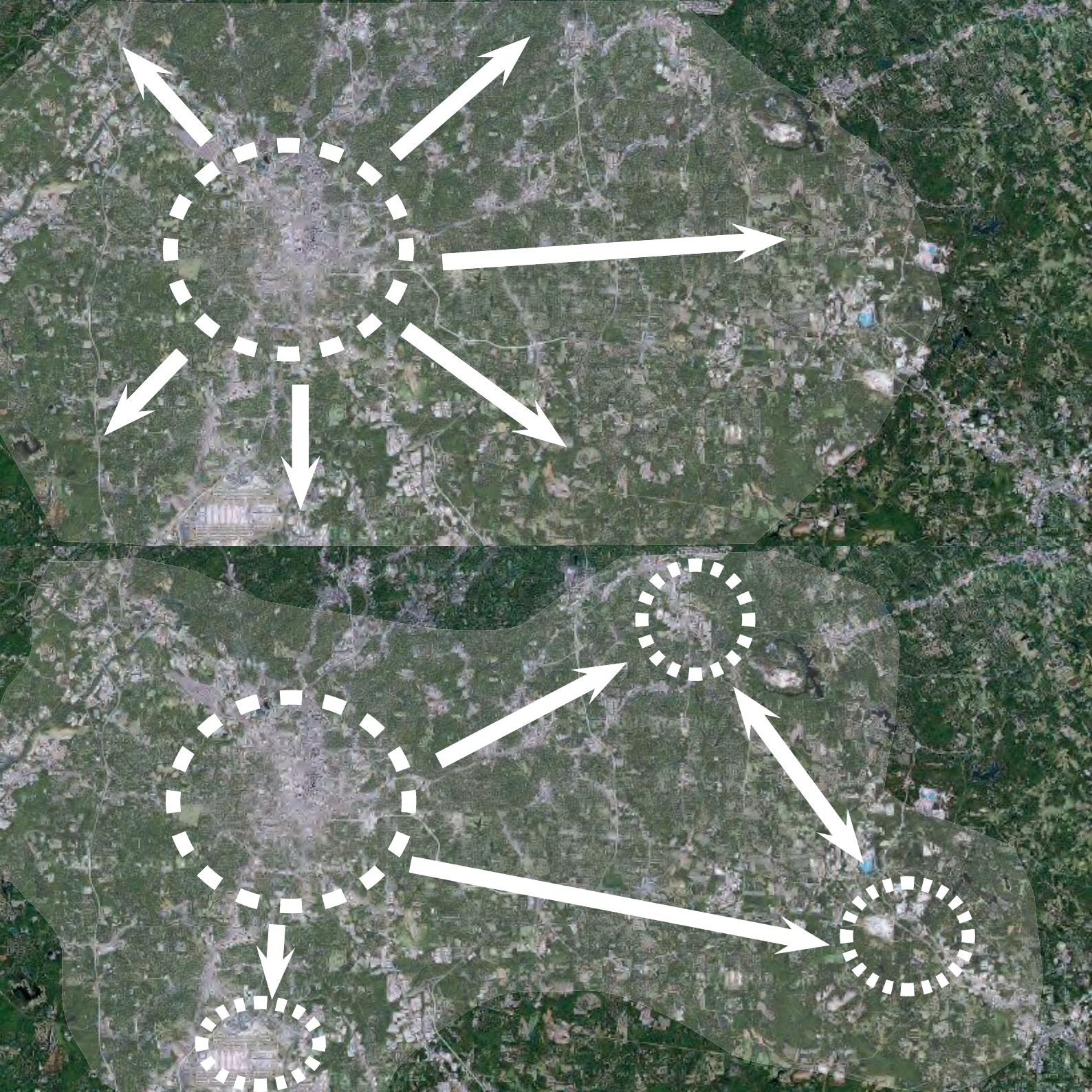
Bei einer Nachverdichtung können die zuvor analysierten zentralen Orte als Anknüpfungspunkte dienen. Sowohl die *Edge Cities* als auch viele ältere Vorstädte sind bedeutende wirtschaftliche Zentren mit hohen Beschäftigungskonzentrationen. Sie haben das Potenzial, sich zu dichteren Bereichen mit urbanen Merkmalen zu entwickeln, die dem suburbanen Raum neue Identität verleihen und ihn strukturieren. Außerdem können dort vorhandene Ansätze vielfältiger Siedlungstypologien und Lebensstilgruppen aufgegriffen werden und lebendige, vielfältigere Quartiere entstehen. Diese können die Homogenität des suburbanen Raums verringern und so auch dazu beitragen, das Problem der sozialen und ethnischen Segregation zu entschärfen.

Die meisten Bewohner der Metropolregion leben in Orten, die sich abseits der Zentren befinden. Diese Orte sind die zahlreichen, meist gleichförmigen Siedlungsbereiche des suburbanen Raums. Trotz ihrer Defizite wie der Automobilorientierung oder Nutzungstrennung weisen sie eine hohe Flexibilität im Bezug auf ihr Erscheinungsbild auf.

Sie bieten Potenziale für Verdichtungen, die Verknüpfung von Freiräumen, die Sanierung älterer Einkaufszentren oder die Umnutzung von Industrie- und Gewerbeflächen. Die Qualifizierung des suburbanen Raums kann dazu führen, dass potenzielle Stadtrandbewohner diese Bereiche der Peripherie als Wohnort vorziehen. Dies wiederum kann dazu beitragen, den Entwicklungsdruck dort zu verringern und *Urban Sprawl* zu reduzieren.

Um auch das Verkehrsaufkommen in Zukunft noch bewältigen zu können, müssten entweder Autobahnen ausgebaut oder ein leistungsfähiger ÖPNV im suburbanen Raum geschaffen werden. Der Ausbau des Straßennetzes würde allerdings weiteren Verkehr produzieren und das Umweltproblem verschärfen, weswegen dem Ausbau des ÖPNV der Vorzug zu geben ist. Da der ÖPNV-Ausbau jedoch bisher an mangelnder regionaler Zusammenarbeit und der geringen Bereitschaft der Vorortkommunen scheiterte, muss hier angesetzt und auf die Vorteile eines Ausbaus hingewiesen werden. Eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene reduziert Verkehrsstaus und Luftverschmutzung, verkürzt die Fahrzeiten der Pendler und spart somit auch Kosten. Die Umsetzung ist relativ unkompliziert, da an bestehende Strukturen angeknüpft werden kann. Dazu müssen einerseits das bestehende Schnellbahnsystem *Marta* in den Vorortbereich verlängert, andererseits die zahlreichen bestehenden Eisenbahnlinien reaktiviert und mit Vorortzügen befahren werden.

Teil 3 - Raum- und Siedlungsentwicklung



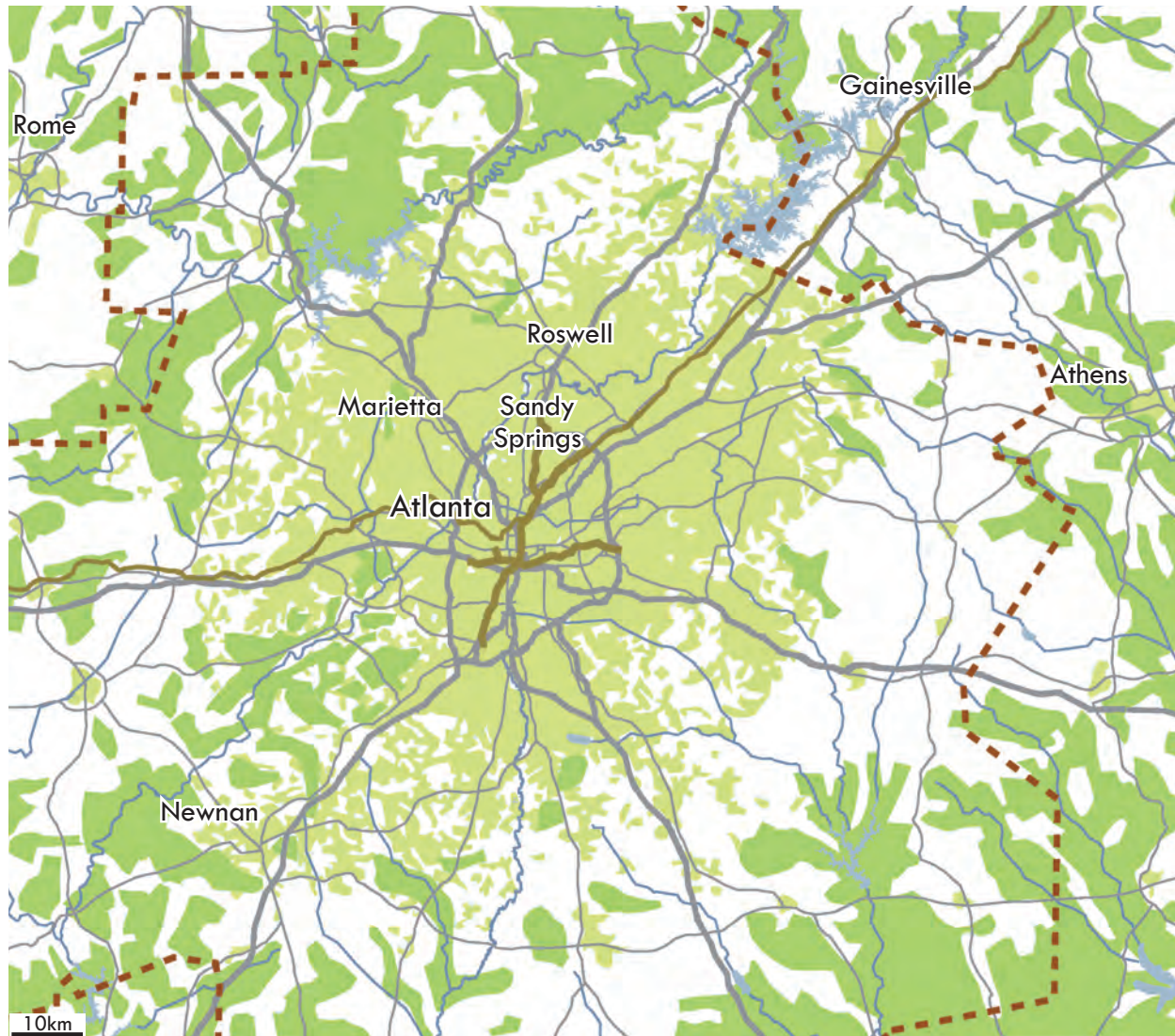
Vorgehensweise

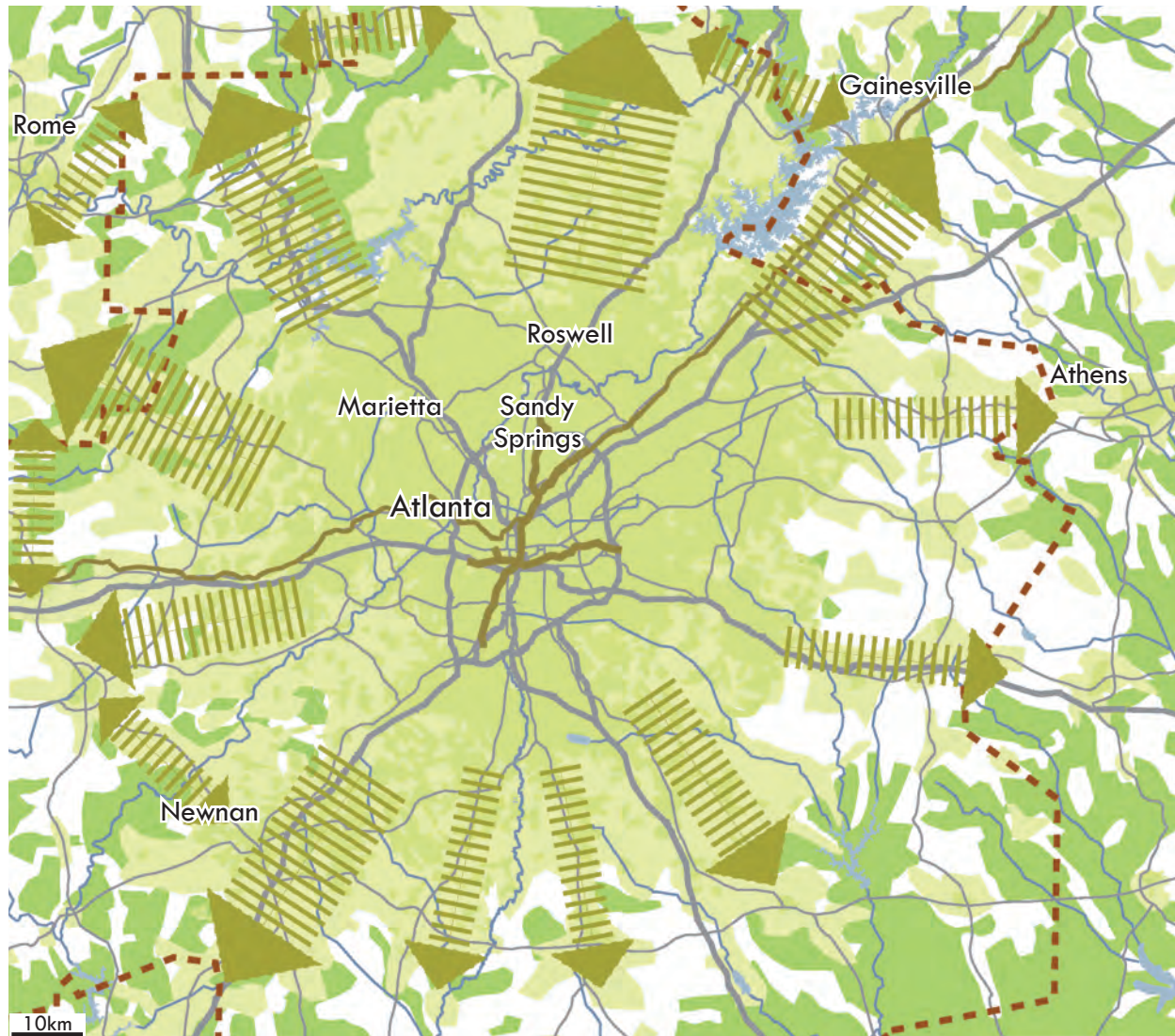
Im folgenden Kapitel werden Strategien und Konzepte für die zukünftige Entwicklung der Siedlungsgebiete und Landschaftsräume in der Metropolregion Atlanta vorgestellt. Darin sollen nachhaltige Entwicklungsmöglichkeiten für die Region aufgezeigt und vor allem Aussagen über den künftigen Umgang mit *Urban Sprawl* getroffen werden.

Ausgehend von der aktuellen Situation wurden drei Szenarien der künftigen Raum- und Siedlungsentwicklung erarbeitet. Sie zeigen Möglichkeiten auf, wie sich die Metropolregion bei Eintreten unterschiedlicher Rahmenbedingungen und in einem überschaubaren Zeitraum räumlich entwickeln könnte. Zunächst werden die Szenarien auf der Ebene der Metropolregion erarbeitet, da im regionalen Maßstab einzelne Entwicklungen im Gesamtzusammenhang betrachtet werden können. Im weiteren Verlauf werden sie dann anhand eines Teilbereichs der Metropolregion vertiefend betrachtet um ihre Auswirkungen auf kleinräumigerer Ebene veranschaulichen zu können. Dazu wird ein typischer Bereich mit hoher Entwicklungsdynamik ausgewählt und im Hinblick auf die Szenarien analysiert.

Im Ergebnis werden Empfehlungen für die künftige Raum- und Siedlungsentwicklung ausgesprochen. Im Zusammenspiel stellen diese ein strategisches Leitbild dar, das als flexibler Rahmen für künftige Projekte angelegt ist und als Orientierung für die weiteren Bearbeitungsschritte dieser Arbeit dient.

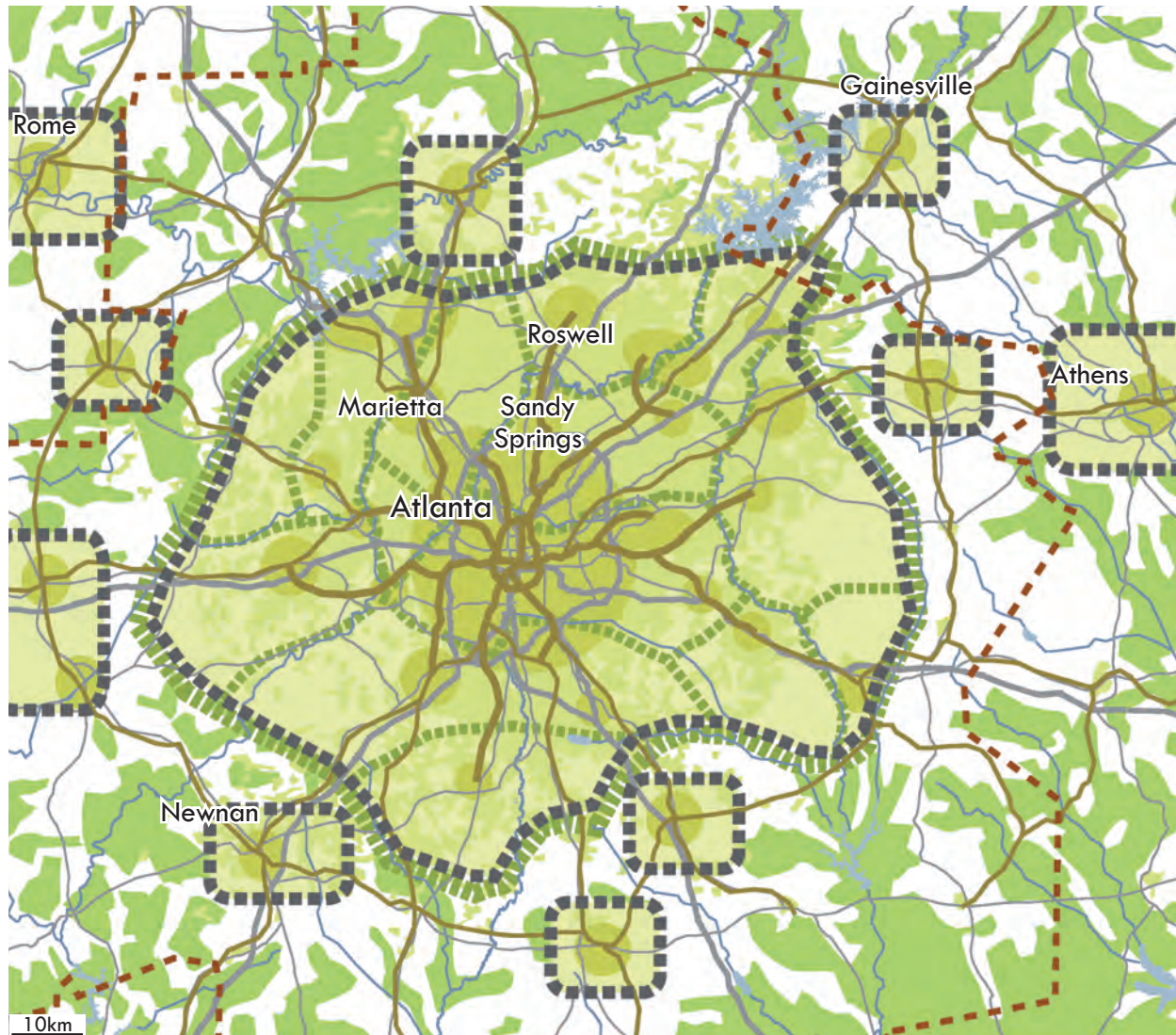
Ausgangslage



Szenario 1: Trend

Szenario 2: Wachstum+

Szenario 3: Entlastung und Verdichtung



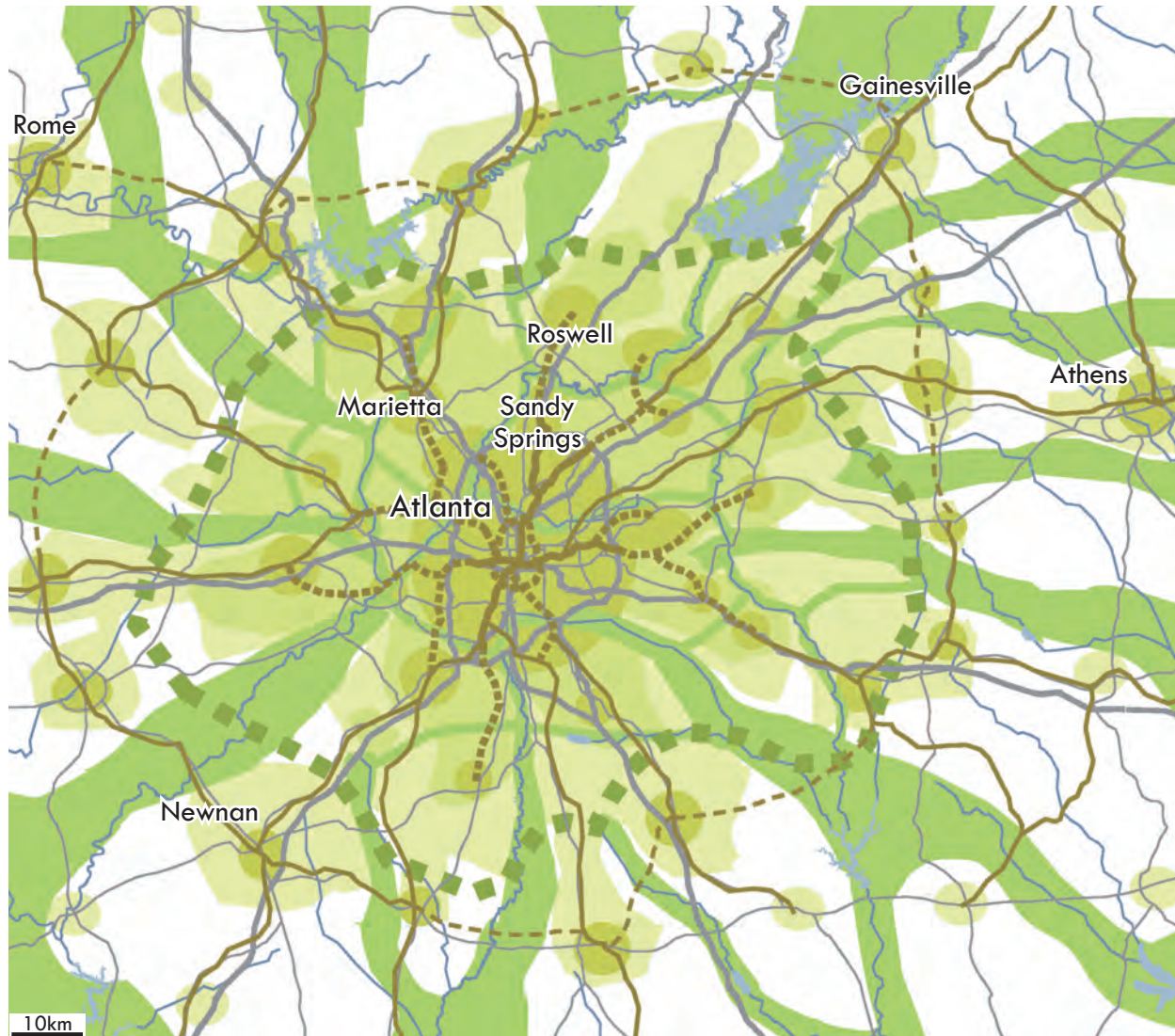
Empfehlungen für die Raum- und Siedlungsentwicklung

Die drei erarbeiteten Szenarien haben veranschaulicht, wie sich die Metropolregion bis 2030 bei Eintreten verschiedener Rahmenbedingungen und bei unterschiedlichen Anstrengungen gegen *Urban Sprawl* entwickeln könnte. Daraus wurden mehrere Empfehlungen für die künftige Entwicklung der Metropolregion abgeleitet.

Empfohlen wird die Entwicklung der Metropolregion zu einer polyzentralen vernetzten Stadtregion, in welcher es eine sinnvolle Arbeitsteilung zwischen Kernstadt und suburbanem Raum geben soll. In der Raumhierarchie soll die Kernstadt auch künftig die Rolle als zentraler identitätsstiftender Teil der Metropolregion einnehmen. Der Trend zu einer Renaissance der Kernstadt, der mit einem Anstieg der Bevölkerung und einer Erhöhung der Bebauungsdichte verbunden ist, soll unterstützt werden. Für den suburbanen Raum werden statt festgelegter Wachstumsgrenzen Verdichtungs- und Qualifizierungsmaßnahmen vorgeschlagen, die den Entwicklungsdruck an der Peripherie reduzieren und so einen Beitrag zur Begrenzung des *Urban Sprawl* leisten sollen. Zu diesen Maßnahmen zählt der Ausbau des ÖPNV, dem eine wichtige Bedeutung zugeschrieben wird. Das Potenzial dafür ist groß, da der suburbane Raum außer einigen Buslinien über keinen angemessenen Nahverkehr verfügt. Anknüpfungspunkte sind die vorhandenen Güterbahnstrecken und das Schnellbahnsystem Atlantas. Die Güterbahnstrecken sollen für den Personennahverkehr reaktiviert und bis

an den Rand der Metropolregion geführt werden. Eine neue Ringbahnlinie, die ebenfalls zu großen Teilen aus bestehenden Strecken besteht, soll die Verbindung regionaler Zentren sicherstellen. Das Schnellbahnsystem *Marta* soll bis in den suburbanen Raum verlängert werden. Die zentralen Vorstädte sollen sich zu ÖPNV-Knotenpunkten mit Dichtebereichen im Umkreis der Haltestellen entwickeln. Diese neuen Zentren sollen Teilfunktionen der Kernstadt übernehmen und dem suburbanen Raum Identität verleihen. Die bestehenden Landschaftsräume sollen zu einem zusammenhängenden Freiraumnetz verbunden und je nach Art, Nutzung und Lage gesichert oder qualifiziert werden. In der Peripherie sollen bestimmte Wachstumsbereiche zur zusätzlichen Entlastung entwickelt werden können, allerdings ohne dabei die bedeutenden Landschaftsbereiche am Rande der Metropolregion zu gefährden.

Im Folgenden werden die einzelnen Empfehlungen dargestellt. Sie ergeben im Zusammenspiel ein strategisches Leitbild, das als Rahmen für die weitere Bearbeitung dient.



Strategisches Leitbild

Zwischenfazit

Strategisches Leitbild

Die im strategischen Leitbild festgehaltenen Vorschläge für die künftige Raum- und Siedlungsentwicklung konzentrieren sich vor allem auf die Begrenzung von *Urban Sprawl* und die Qualifizierung der „Urbanen Landschaft“. Das Leitbild ist dabei nicht als festgeschriebener Endzustand einer Entwicklung zu verstehen sondern als Orientierungsrahmen für künftige Projekte, der bei sich ändernden Rahmenbedingungen angepasst werden sollte.

Umsetzung

Im Hinblick auf eine Umsetzung der Empfehlungen sollten die aktuellen Bemühungen in Form von Projekten der Anti-Sprawl-Bewegung weitergeführt und verstärkt werden. Wesentlich für eine mögliche Begrenzung des *Urban Sprawl* ist aber die Zusammenarbeit der Städte, Gemeinden, Planungsverbände und zivilgesellschaftlichen Akteure auf der regionalen Ebene. Nur dort lassen sich wirksame Instrumente diskutieren und durchsetzen. Deshalb muss der Schwerpunkt bei der zukünftigen Entwicklung auf die Verbesserung der regionalen Zusammenarbeit gelegt werden. Ähnlich wie in anderen amerikanischen Metropolregionen könnte das durch eine regionale Institution, bestehend aus allen an der Planung beteiligten Akteuren und zivilgesellschaftlichen Gruppen, ge-

schehen. Diese könnte entweder neu geschaffen werden oder auf bestehende regionale Institutionen wie die *Atlanta Regional Commission* zurückgreifen und diese weiterentwickeln. Eine solche Institution sollte genau abwägen, welche Steuerungsinstrumente möglich und nötig sind. Die Einführung von Wachstumsgrenzen scheint in Atlanta derzeit nur schwer vorstellbar, da die bisherige Politik eindeutig am Wachstum ausgerichtet war. Daher werden Wachstumsgrenzen erst langfristig empfohlen, falls andere Instrumente nicht oder nur schlecht greifen. Stattdessen wird eine Mischung aus Sicherungs- und Qualifizierungsmaßnahmen vorgeschlagen, die in der weiteren Bearbeitung präzisiert werden.

Weiteres Vorgehen

Die Vorschläge für die künftige Raum- und Siedlungsentwicklung sollen im folgenden Kapitel anhand eines für die Metropolregion typischen Untersuchungsraums präzisiert und detailliert werden. Im Fokus steht dabei die Qualifizierung des suburbanen Raums. Das strategische Leitbild dient als Rahmen für die Erarbeitung.

Teil 4 - Gestaltung der Urbanen Landschaft



Vorgehensweise

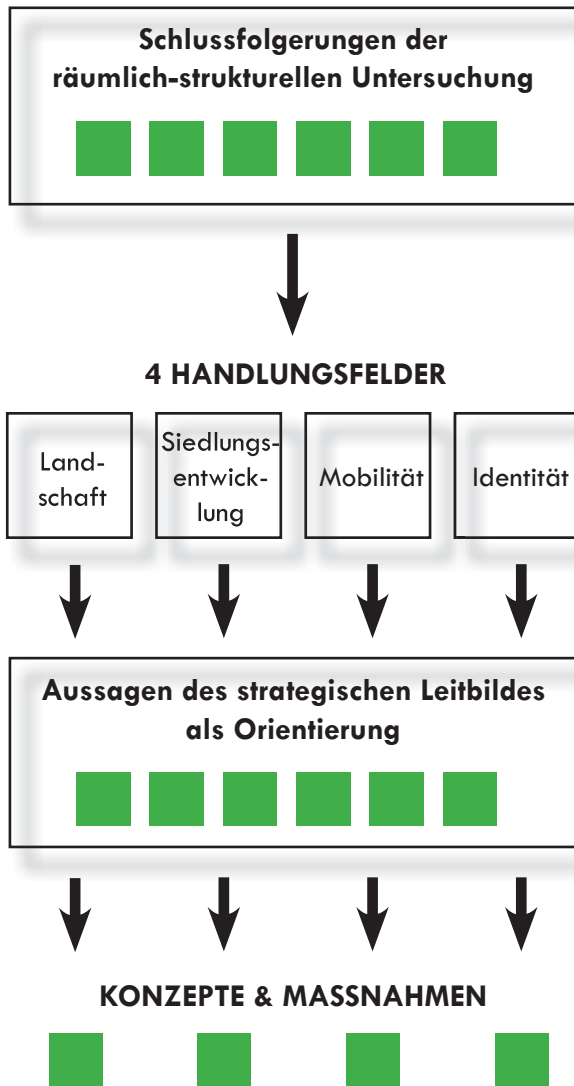
In diesem Teil der Arbeit sollen die Empfehlungen für die künftige Raum- und Siedlungsentwicklung anhand konkreter Maßnahmen präzisiert werden. Der Fokus liegt dabei auf dem suburbanen Raum, dessen Qualifizierung im vorherigen Kapitel als Empfehlung für eine nachhaltige Entwicklung beschrieben wurde. Die Maßnahmen sollen integrativ und zukunftsorientiert einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Metropolregion leisten. Als Orientierungsrahmen dafür dient das zuvor formulierte strategische Leitbild.

Für die Erarbeitung der Maßnahmen wurde ein Bereich innerhalb des Nordwest-Korridors gewählt, da dieser strukturell und räumlich typisch für die Metropolregion ist und über eine hohe Entwicklungsdynamik verfügt. Der Untersuchungsbereich umfasst etwa 500 km² und liegt am Übergang des zusammenhängend bebauten Siedlungsraumes und der Landschaft. Er umfasst daher Bereiche, die besonders von *Urban Sprawl* betroffen sind, darüber hinaus aber auch ältere Strukturen unterschiedlichen Alters.

Zunächst wird der Untersuchungsbereich in Form einer räumlich-strukturellen Untersuchung genauer betrachtet. Dazu werden alle wichtigen Strukturen, Typologien und besonderen Elemente vorgestellt und analysiert. Die daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen führen unter Berücksichtigung des strategischen Leitbildes zu Qualifizierungsvorschlägen für den suburbanen Raum. Die Vorschläge werden thematisch in vier Handlungsfelder

eingeordnet, für die jeweils eine beispielhafte Maßnahme erarbeitet wird. Diese zeigt Möglichkeiten für eine nachhaltige Raumentwicklung und –qualifizierung auf lokaler Ebene.

Qualifizierungsvorschläge



Die Schlussfolgerungen aus der räumlich-strukturellen Untersuchung dienen als Anknüpfungspunkte für Qualifizierungsvorschläge für den suburbanen Raum. Die Vorschläge werden nun in Form von Handlungsfeldern, die die vier Bereiche Landschaft, Siedlungsentwicklung, Mobilität und Identität abdecken, vorgestellt. Die Handlungsfelder gingen als Themenschwerpunkte mit dringendem Veränderungsbedarf und vielerlei Potenzialen aus der Untersuchung des suburbanen Raums hervor.

Für jedes Handlungsfeld wird zunächst die Relevanz im Hinblick auf die Aussagen des strategischen Leitbildes unter die Lupe genommen. Anschließend werden konzeptionelle Überlegungen für die Qualifizierung des suburbanen Raums vorgestellt und in Form einer beispielhaften Maßnahme veranschaulicht.



Maßnahme Landschaft



Flächennutzung

- Wohngebiet
- Quartierszentrum
- Allatoona Lake Park
- Gewässer
- Landschaftscluster
- Landschaftskorridor
- sonstige Landschaftsfläche

Parkelemente Bestand

- Schutzgebiet
- Strand
- Lichtung im Wald
- Campingplatz
- Jachthafen
- Parkweg

Parkelemente Aufwertung

- Aktionsraum
- Parkweg
- Parkeingang

Parkelemente Neuplanung

- Schutzgebiet
- Strand
- Lichtung im Wald

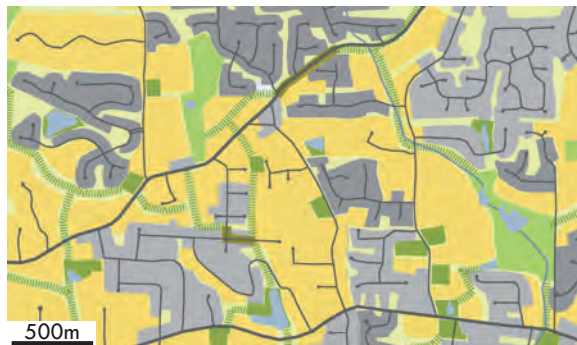
Parkelemente Neuplanung

- Aktionsraum
- Campingplatz
- Parkeingang
- Parkweg
- Uferpfad
- Seepromenade
- See-Brücke

Oben: Ausschnitt des Allatoona Lake Park



Maßnahme Siedlungsentwicklung



Nachhaltige Verdichtung der Neuen Vorstadt

Für die exemplarische Maßnahme wurde ein Gebiet westlich des Kennesaw Mountain State Park ausgewählt. Es befindet sich in dem für Verdichtung vorgesehenen Bereich Neue Vorstadt. Unterschiedlich dichte Wohnsiedlungen wechseln hier mit kleineren Waldgebieten und Landschaftskorridoren ab. Für die Verdichtung eignen sich die Siedlungsbereiche mit einer GFZ unter 0,1.

■ GFZ 0,2 bis 0,4

■ GFZ 0,1 bis 0,2

■ GFZ unter 0,1

■ Verdichtungspotenzial

■ Landschaftscluster

■ Pocket Park

⋯⋯⋯ Landschaftskorridor

— Verbindungspfad

Oben: Satellitenbild des Verdichtungsgebietes

Mitte: Siedlungsdichten

Unten: Verdichtungs- und Landschaftspotenzial



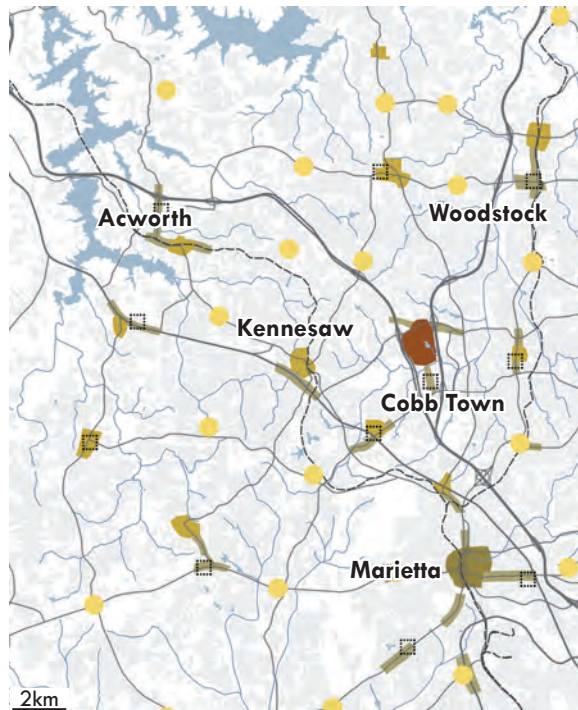


- | | |
|--------------------------------|----------------------------------|
| neue Vorortbahnlinie | ergänzende Expressbuslinie |
| Verlängerung Schnellbahnlinie | Park & Ride |
| Haltepunkt | 600 m Radius Verdichtungsbereich |
| Haltepunkt mit ÖPNV/MIV-Knoten | 1000m Radius Einzugsbereich |

Konzept Mobilität

Das Mobilitätskonzept sieht die Reaktivierung der bestehenden Güterbahnstrecken für den Personenverkehr und die Verlängerung des Schnellbahnsystems *Marta* bis in das Untersuchungsgebiet vor. Damit soll der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen deutlich erhöht und das Verkehrsaufkommen auf den *Interstate Highways* gesenkt werden. Im Untersuchungsgebiet werden zwei bestehende Bahnstrecken reaktiviert und teilweise zweigleisig ausgebaut. Als Ergänzung zu den Bahnlinien sind Expressbuslinien geplant, die die Ortszentren mit den ÖPNV-Haltepunkten verbinden. Diese sind entlang der neuen Bahnlinien im Abstand von etwa 3 bis 5 km vorgesehen. Die Bereiche in einem Umkreis von etwa 600 Metern um die Haltepunkte herum sollen verdichtet werden und sich zu neuen zentralen Bereichen entwickeln. Genauere Aussagen dazu werden in den Handlungsfeldern Siedlungsentwicklung und Identität getroffen. Einige Haltepunkte sind als Verknüpfungspunkte zwischen dem ÖPNV und dem Individualverkehr geplant. Im Untersuchungsgebiet sollen dazu an fünf bedeutenden Haltestellen Park & Ride Parkplätze und Expressbusstationen entstehen. Diese sogenannten *Interchange-Stationen* sollen den flexiblen Übergang zwischen den Verkehrssystemen ermöglichen und den Individualverkehr zusätzlich verringern.





- Kompaktes Ortszentrum
- Neue Alte Mitte
- Dynamischer Knotenpunkt
- Quartierszentrum
- Geschäftsstraße
- Transformator

Konzept Zentrengestaltung

Für die unterschiedlichen Zentren werden sechs verschiedene Gestaltungsmaßnahmen vorgeschlagen. Die zentralen Bereiche von Kleinstädten und anderer größerer Einheiten sollen durch die Maßnahme Kompakte Ortszentren zu nutzungsgemischten fußgängerorientierten Bereichen entwickelt werden. Neue alte Mitte bezeichnet die Aufwertung der Innenstadt des regional bedeutsamen Marietta. *Town Center Mall* - am Schnittpunkt der beiden Interstate Highways gelegen - soll zum Neuen Knotenpunkt Cobb Town mit regionaler Bedeutung entwickelt werden. Diese Maßnahme wird im Folgenden ausführlich beschrieben. Die Kategorie Quartierszentrum beinhaltet die Schaffung fußgängerfreundlicher Nachbarschaftszentren im Umfeld von Einkaufszentren, Schulen und Kirchen. Die Umwandlung von Gewerbestreifen zu nutzungsgemischten fußgängerorientierten Geschäftsstraßen wird für einige bedeutende Ausfallstraßen in den zentralen Bereichen des Untersuchungsgebietes vorgeschlagen. Bei der Maßnahme Transformator geht es schließlich um die Umwandlung von Einkaufszentren in kleinteilige Quartiere. Sie ist in der Regel in die Entwicklung eines Ortszentrums oder einer Geschäftsstraße integriert und ebenfalls Teil der exemplarisch vorgestellten Maßnahme.

Schlussfolgerungen

Bewertung der Strategien und Konzepte

Raum- und Siedlungsentwicklung

Urban Sprawl, die prägende Entwicklung der jüngeren amerikanischen Siedlungsgeschichte, ist erst vor kurzem vollständig im Bewusstsein der Gesellschaft angekommen. Lange wurden dieses Phänomen und seine Auswirkungen als zwingende Konsequenz von Wachstum und Entwicklung in Kauf genommen. Die seit den 1990er Jahren in den USA agierende Anti-Sprawl-Bewegung hat maßgeblich dazu beigetragen, diesen Zustand zu verändern. Heute werden Flächenverbrauch, steigende Verkehrs- und Umweltbelastungen oder die zunehmende soziale Segregation als Probleme angesehen, die es zu lösen gilt.

Die Metropolregion Atlanta ist ein gutes Beispiel für eine von *Urban Sprawl* und dessen Auswirkungen betroffenen Stadtlandschaft. Wie in kaum einer anderen Region in den USA führte die starke Zuwanderung in Verbindung mit einer Abneigung gegen die Kernstadt als Wohnort, der hohen Automobilrate und der geringen Siedlungsdichte zu enormen Zuwächsen des bebauten Siedlungsraumes. Zwischen 1980 und 2000 hat sich dieser verdoppelt, wodurch große Teile stadtnaher Landschaftsflächen verloren gingen.

Die erarbeiteten Szenarien zur künftigen Raum- und Siedlungsentwicklung zeigen, welche dramatischen Auswirkungen durch *Urban Sprawl* in Zukunft zu erwarten sind. Dazu zählen die zunehmende Umweltverschmutzung, die Erhöhung des Verkehrsauf-

kommens und der Verlust von Naherholungsgebieten. Das im strategischen Leitbild vorgeschlagene Modell eines flexiblen Orientierungsrahmens für künftige Entwicklungen zeigt Alternativen zu einer durch *Urban Sprawl* dominierten Raumentwicklung auf. Die vorgeschlagenen Strategien zielen erstens auf die Begrenzung des Flächenverbrauchs durch die Festlegung von Sicherungs-, Qualifizierungs- und Verdichtungsbereichen, zweitens auf den Ausbau des ÖPNV zur Verringerung des Automobilaufkommens und der Umweltbelastung und drittens auf die Steigerung der Identifikation mit der Region durch die Stärkung von Zentren und die Gestaltung von Landschaftsräumen. Auf strenge Restriktionen wie Wachstumsgrenzen wird dagegen verzichtet, da diese in der Metropolregion Atlanta zurzeit nicht durchzusetzen sind. Stattdessen sollen die vorgeschlagenen Verdichtungs- und Qualifizierungsmaßnahmen eine nachhaltige Entwicklung möglich machen.

Gestaltung der Urbanen Landschaft

Die Analyse der Metropolregion brachte zum Vorschein, dass es außer *Urban Sprawl* noch zwei weitere wichtige Entwicklungstrends gibt: Die Renaissance der Kernstadt und die dynamische Entwicklung des suburbanen Raums. Dieser weist eine Vielzahl von Potenzialen auf, die aber weitestgehend ungenutzt sind. Um die Chancen für die Region voll zu entfalten, müssen diese erkannt und

genutzt werden. In den vorliegenden Konzepten zur Qualifizierung des suburbanen Raums wurden dazu in Form von Handlungsfeldern Vorschläge gemacht. Sie umfassen Maßnahmen zur Gestaltung und Vernetzung von Landschaftsräumen, zur Siedlungsverdichtung, zum Ausbau des ÖPNV und zur Steigerung der Identität. Die dadurch ausgelöste Attraktivitätssteigerung begünstigt den Zuzug neuer Einwohner und Firmen und trägt zur finanziellen Verbesserung der Kommunen bei. Weil durch die Maßnahmen der Entwicklungsdruck auf Flächen an der Peripherie abnimmt, wird ein wichtiger Beitrag zur Begrenzung des *Urban Sprawl* geleistet.

Die vier ausgemachten Handlungsfelder fassen mehrere Qualifizierungsvorschläge thematisch zusammen. Im Handlungsfeld Landschaft wurde die Schaffung unterschiedlicher Strukturen wie identitätsstiftender Landschaftsparks und verbindender Landschaftskorridore vorgeschlagen. Sie bilden ein Freiraumnetz, das die verschiedenen Siedlungen im suburbanen Raum miteinander verbindet. Der Landschaft wird dadurch ein neuer Stellenwert zuerkannt, denn bis auf wenige geschützte Flächen diente sie bisher vor allem als potenzieller Siedlungsraum. Auch die Anti-Sprawl-Bewegung machte bisher kaum mit Projekten zur Landschaftsgestaltung von sich reden. Umso mehr werden die vielen städtebaulichen Projekte beachtet, die trotz geringer Grundstücksgrößen begehrter sind als konventionelle Siedlungen. Dies hängt hauptsächlich mit dem gestiegenen Interesse an dichten ur-

banen Wohnformen zusammen. In den Handlungsfeldern Siedlungsentwicklung und Identität werden die Urbanisierung des suburbanen Raums durch die Verdichtung mit kompakten Siedlungen und die Schaffung identitätsstiftender Zentren empfohlen. Fehlentwicklungen der Anti-Sprawl-Projekte wie die Zunahme von *Gated Communities*, die geringe Vielfalt der Wohntypologien und der Mangel an bezahlbarem Wohnraum sollen dabei aber vermieden werden. Viele Siedlungen der Anti-Sprawl-Bewegung entstehen zudem weiterhin auf neu entwickelten Flächen. Sie nehmen zwar deutlich weniger Raum ein als die üblichen Einfamilienhaussiedlungen, zerschneiden aber trotzdem die Landschaft und führen zur Erhöhung des Verkehrs. Außerdem halten sich die Projekte, bei denen es um Nutzungsmischung und den Ausbau des ÖPNV geht, zahlenmäßig in Grenzen. Viele Amerikaner bevorzugen zwar die urbane Umgebung als Wohnort, wollen aber gleichzeitig nicht auf die Annehmlichkeiten des Automobils und des freistehenden Eigenheims verzichten. Die Qualifizierungsvorschläge in dieser Arbeit zielen aber gerade auch auf Nutzungsgemischte Siedlungen mit ÖPNV-Anschluss und Entwicklungen innerhalb bestehender Siedlungsbereiche ab. Nur so kann die Qualifizierung des suburbanen Raums auch zu Erfolgen gegen die Ausbreitung von *Urban Sprawl* führen, was für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung unabdingbar ist.

Ausblick

Umsetzung der regionalen Strategien

Für Erfolge gegen *Urban Sprawl* bedarf es der Umsetzung von nachhaltigen Konzepten auf allen Ebenen der Stadtregion. Auf regionaler Ebene ist dabei vor allem die Schaffung langfristiger übergeordneter Entwicklungsziele, wie sie im strategischen Leitbild formuliert wurden, bedeutsam. Für die Metropolregion Atlanta muss dafür vorrangig die regionale Zusammenarbeit gestärkt werden. Probleme dabei waren bisher die relativ geringe Bedeutung der für Regionalentwicklung zuständigen Organisation und die Weigerung, insbesondere der prosperierenden Kommunen am Stadtrand, Wachstumsbeschränkungen hinzunehmen. Die Kommunen, die sich zum großen Teil durch Steuern auf Immobilien und Grundstücke finanzieren, haben mit der Flächenausweisung neuer Siedlungsgebiete ein wirksames Instrument an der Hand. Dieses hat sich durch den zunehmenden Wettbewerb zwischen den Kommunen zu einem Beschleuniger für *Urban Sprawl* entwickelt. Aufgrund der kommunalen Planungshoheit bei der Flächenausweisung gibt es in der Metropolregion Atlanta auf der regionalen Ebene bisher keine wirklichen Erfolge gegen *Urban Sprawl* vorzuweisen. Für eine Änderung dieser Situation sind verschiedene Möglichkeiten denkbar. Zum einen könnten Anreizsysteme geschaffen werden, die die Kommunen an der Peripherie zum Verzicht auf weitere Flächenausweisungen bewegen sollen.

Möglich wären dabei finanzielle Ausgleichsmaßnahmen aus einem Fonds, in den alle Kommunen der Metropolregion Beiträge einzahlen. Damit könnten z.B. Landschaftsflächen für die Naherholung erworben werden, von denen auch die zentral gelegenen Gemeinden profitieren. Ähnliche Anreizsysteme gibt es bereits von Seiten des Bundesstaates. Das *Georgia Department of Natural Resources* (DNR) hat ein Gesetz auf den Weg gebracht, das vorsieht, 20% der Flächen des Staates Georgia zu schützen. Dazu wurden Gelder bereitgestellt um geeignete Flächen zu kaufen (City of Woodstock: 2008, 7) Dieses Vorhaben ist allerdings nicht zwangsläufig geeignet, da die erworbenen Flächen meist weit außerhalb der Metropolregionen liegen. Interessant wäre eine weitergehende Formulierung, die festschreibt, dass auch ein bestimmter Prozentsatz innerhalb einer Metropolregion unbebaut bleiben muss. Ein weiterer möglicher Ansatz könnte sich durch die wachsende Bedeutung zivilgesellschaftlicher Akteure an der Regionalentwicklung ergeben. Ähnlich wie auf lokaler Ebene könnten Netzwerke zwischen Unternehmen, Kommunen, Planern und Politikern die interkommunale Zusammenarbeit stärken, nachhaltige Strategien durchsetzen und deren Umsetzung befördern. Viele erfolgreiche Beispiele wie das der *1000 Friends of Oregon* in Portland zeigen, dass dies auch auf der regionalen Ebene möglich ist. (Bodenschatz/Schönig 2004:a 138)

Umsetzung der Qualifizierungskonzepte

Zur erfolgreichen Umsetzung der vorgeschlagenen Konzepte und Maßnahmen für den suburbanen Raum ist die Zusammenarbeit der auf der lokalen Ebene agierenden Akteure wie Kommunen, Unternehmen, Investoren, Eigentümer und Bürgerinitiativen nötig. Die im Handlungsfeld Landschaft vorgeschlagenen Freiraumstrukturen bestehen meist aus Flächen, die den Kommunen oder Counties gehören. Die für die Vernetzung notwendigen Korridore befinden sich dagegen oft in Privatbesitz. Zur Nutzung dieser Flächen müssen diese entweder dazugekauft oder ein Wegerecht für sie erworben werden, was durch die sogenannten *Easement*-Regelungen möglich ist. Vor allem finanzielle Anreize könnten für den Verkauf oder die Überlassung der benötigten Flächen ausschlaggebend sein. Beispiele aus den USA zeigen, dass sich die Preise für Grundstücke und Immobilien entlang von Freiraumstrukturen deutlich erhöhen. (City of Woodstock: 2008, 7) Der Erfolg der Projekte der Anti-Sprawl-Bewegung auf der lokalen Ebene macht deutlich, dass nachhaltige Siedlungskonzepte in den USA inzwischen nicht nur möglich sind, sondern auch zunehmend konventionellen Siedlungsbau ersetzen. Für die Umsetzung der Verdichtungs- und Qualifizierungsmaßnahmen im Handlungsfeld Siedlungsentwicklung ist der Verkauf privater Grundstücke und Immobilien für eine kompakte Neubebauung notwendig. Möglich

wird das durch Hausverkäufe älterer Besitzer, die die Annehmlichkeiten zentraler Lagen bevorzugen und durch die gewinnbringende Zusammenlegung und Bebauung einzelner Grundstücke. Der Ausbau des ÖPNV kann einen wichtigen Beitrag zur Lösung des Verkehrsproblems in der Metropolregion Atlanta leisten. Die vorgeschlagene Reaktivierung bestehender Bahngleise für den Personennahverkehr bietet dafür das größte Potenzial. Der Aufwand ist vergleichsweise gering, da die Gleise weitestgehend vorhanden sind. Langfristig können dadurch neue Strecken entstehen, wozu ein regionaler Fonds zum Ausbau umweltfreundlicher Verkehrsträger ein geeignetes Mittel ist. Unter nachhaltigen Gesichtspunkten ist außerdem eine Abgabe der Automobilbesitzer denkbar, die zusätzlich in den Ausbau des ÖPNV investiert werden kann. Die im Handlungsfeld Identität vorgeschlagenen Konzepte wie die Schaffung und Stärkung von Zentren haben Auswirkungen auf die für die Flächenausweisung verantwortlichen Kommunen und auf Unternehmen und Grundstücksbesitzer in den betroffenen Bereichen. Die Kommunen können durch die Verdichtung mit einer Steigerung der Bevölkerungszahl und der Steuereinnahmen rechnen, Unternehmen können Abfindungen für die Aufgabe oder die Verlagerung ihres Standortes erhalten und Grundstücks- oder Immobilienbesitzer können durch die Zentrenaufwertung mit einer deutlichen Wertsteigerung ihres Eigentums rechnen.

Literatur- und Quellenverzeichnis

Literatur

Boczek, Barbara (2004): Qualifizierungspotenziale der urbanen Landschaft – Von der Konfrontation zur Kooperation. In: Bölling, Lars; Sieverts, Thomas (2004): Mitten am Rand. Auf dem Weg von der Vorstadt über die Zwischenstadt zur regionalen Stadtlandschaft. Band 1 der Reihe Zwischenstadt, S. 136-151.

Bodenschatz, Harald (2004): Zwischenstadt und Sprawl - Eine Begegnung fremder Welten? Überlegungen zur Einführung von Robert Fishman. In: Bölling, Lars; Sieverts, Thomas (2004): Mitten am Rand. Auf dem Weg von der Vorstadt über die Zwischenstadt zur regionalen Stadtlandschaft. Band 1 der Reihe Zwischenstadt, S. 166-169.

Bodenschatz, Harald; Schöning, Barbara (2004): Smart Growth - New Urbanism - Liveable Communities - Programm und Praxis der Anti-Sprawl-Bewegung in den USA?. In: Bölling, Lars; Sieverts, Thomas (2004): Mitten am Rand. Auf dem Weg von der Vorstadt über die Zwischenstadt zur regionalen Stadtlandschaft. Band 1 der Reihe Zwischenstadt, S. 214-217.

Bodenschatz, Harald; Schöning, Barbara (2004a): Smart Growth - New Urbanism - Liveable Communities - Programm und Praxis der Anti-Sprawl-Bewegung in den USA?. Band 2 der Reihe Zwischenstadt.

Bohl, Charles C. (2006): Place Making: Developing Town Centers, Main Streets, and Urban Villages.

Cusumano, Gary (2006): Foreword. In: Bohl, Charles

C. (2006): Place Making: Developing Town Centers, Main Streets, and Urban Villages, S. VIII-XI.

Dubois-Taine, Geneviève (2004): From Outskirts to „Net-City“. Better understanding to better govern. In: Bölling, Lars; Sieverts, Thomas (2004.): Mitten am Rand. Auf dem Weg von der Vorstadt über die Zwischenstadt zur regionalen Stadtlandschaft. Band 1 der Reihe Zwischenstadt, S. 38-53.

Fishman, Robert (2004): Beyond Sprawl: The New American Metropolis. In: Bölling, Lars; Sieverts, Thomas (2004): Mitten am Rand. Auf dem Weg von der Vorstadt über die Zwischenstadt zur regionalen Stadtlandschaft. Band 1 der Reihe Zwischenstadt, S. 170-181.

Garreau, Joel (1991): Edge City: Life on the New Frontier.

Heeg, Susanne (2008): Von Stadtplanung und Immobilienwirtschaft. Die „South Boston Waterfront“ als Beispiel für eine neue Strategie städtischer Baupolitik.

Judd, Dennis R.; Swanstrom Todd (2008): City Politics: The political economy of urban America. 6th Edition.

Kaltenbrunner, Robert (2004): Randständig. Die „Zwischenstadt“ als Domäne analytischer und urbanistischer Intervention. In: Bölling, Lars; Sieverts, Thomas (2004): Mitten am Rand. Auf dem Weg von der Vorstadt über die Zwischenstadt zur regionalen Stadtlandschaft. Band 1 der Reihe Zwischenstadt, S. 54-67.

Lang, Robert E.; Dhavale, Dawn (2005): Beyond Megalopolis: Exploring America's New "Megapolitan" Geography. Metropolitan Institute Census Report Series July 2005.

Ross, Bernard H.; Levine, Myron A. (2005): Urban Politics, Power in Metropolitan America.

Sieverts, Thomas (1997): Zwischenstadt – zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land.

Sieverts, Thomas (2004): Die Gestaltung der Stadtlandschaft. Eine europäische Aufgabe. In: Bölling, Lars; Sieverts, Thomas (2004): Mitten am Rand. Auf dem Weg von der Vorstadt über die Zwischenstadt zur regionalen Stadtlandschaft. Band 1 der Reihe Zwischenstadt, S. 12-23.

United States Geological Survey - USGS (2004): Urban Growth in American Cities.

Wachten, Kunibert (2004): Gestaltende Regionalplanung – Programme und Initiativen in Nordrhein-Westfalen. In: Bölling, Lars; Sieverts, Thomas (2004): Mitten am Rand. Auf dem Weg von der Vorstadt über die Zwischenstadt zur regionalen Stadtlandschaft. Band 1 der Reihe Zwischenstadt, S. 152-163.

Internet-Dokumente

Atlanta Regional Commission - ARC (2010): Overview. <http://www.atlantaregional.com/about-us/overview>, 24.05.2010.

Atlanta BeltLine Inc. (2010): Overview. <http://www.beltline.org/AboutUs/AboutUsOverview/tabid/1690/Default.aspx>, 18.04.2010.

Atlanta Regional Commission (2010): Overview. <http://www.atlantaregional.com/about-us/overview>, 15.07.2010.

Bundesinstitut für Bau- Stadt- und Raumforschung, BBSR (2010): Nachhaltige Stadtentwicklung: Strategien und Indikatoren, http://www.bbsr.bund.de/cn_016/nn_487784/BBSR/DE/Stadtentwicklung/Stadtentwicklung_Deutschland/NachhaltigeStadtentwicklung/Fachbeitraege/StrategienIndikatoren/00__Start.htm, 21.03.2010.

Center for Quality Growth & Regional Development (CQGRD) at Georgia Tech (2010): Piedmont Atlantic Mega Region. http://www.cqgrd.gatech.edu/program_areas/megaregions/pam.php, 18.04.2010.

City of Woodstock (2008): The Greenprints Project. <http://greenprintsalliance.org/wp-content/uploads/2010/03/2008-07-03-GreenprintsReport-FINALFORPRINTING-LowQuality1.pdf>, 16.06.2010.

Environmental Justice Resource Center . EJRC (2010): Sprawl Atlanta. Social Equity Dimensions of Uneven Growth and Development. <http://www.ejrc.cau.edu/sprawl%20report.PDF>, 11.04.2010.

Fulton, William; Pendall, Rolf; Nguyen, Mai; Harrison, Alicia (2001): Who Sprawls Most? How Growth Patterns Differ Across the U.S. <http://www.brookings>.

edu/es/urban/publications/fulton.pdf, 22.07.2010.

Georgia Association of Metropolitan Planning Organizations - GAMPO (2009): Georgia MPOs. <http://www.gampo.org/mpos.htm#arc>. 24.05.2010.

Michigan Department of Technology, Management and Budget - MDTMB (2010): Types of Census Geographic Area . http://www.michigan.gov/cgi/0,1607,7-158-54534_51886_51889-36441--,00.html, 16.05.2010.

Metro Atlanta Chamber of Commerce - MACC (2010): Metro Atlanta Overview. http://www.metroatlantachamber.com/files/file/about_atlanta/Atlanta%20Overview_2009.pdf, 29.04.2010.

National Association of Railroad Passengers - NARP (2010): Amtrak Routes. <http://www.amtrak.com/servlet/ContentServer?pagename=Amtrak/Home-Page>, 22.04.2010.

Ross, Dr. Catherine L. (2008): Atlanta BeltLine Decision Support Tool. http://www.cqgrd.gatech.edu/proceedings/beltline_dst_2008/index.php, 07.03.2010.

Schroeter, Dr. Frank (2009): Flächenverbrauch in der Bundesrepublik Deutschland. http://www.dr-frank-schroeter.de/Bodenverbrauch/Aktueller_Stand.htm, 04.08.2010.

Umweltbundesamt (2010): Stopp dem Flächenfraß. <http://www.umweltbundesamt.de/rup/flaechen/in->

[dex.htm](#), 10.07.2010.

U.S. Census Bureau (2000): Population Estimates. <http://www.census.gov/popest/archives>, 06.08.2010.

US Census Bureau (2001): Census 2000 Urban and Rural Classification. http://www.census.gov/geo/www/ua/ua_2k.html, 16.05.2010

U.S. Census Bureau (2010): Population Estimates. <http://www.census.gov/popest/estbygeo.html>, 05.08.2010.

U.S. Census Bureau (2010a): County Population Estimates. <http://www.census.gov/popest/counties/CO-EST2009-01.html>, 18.05.2010

Vaillant, Kristina; Vonderstein, Anne (2005): Einführung in das Thema der Tagung Vom Vorort über die Zwischenstadt zur regionalen Stadtlandschaft, http://www.daimler-benz-stiftung.de/home/discussion_research/collegia/city/all/einfuehrung_zwst.pdf, 26.07.2010.

.