

R E T R O
F I T T I N G
B U S I N E S S
S U B U R B I A

nachverdichtung, qualifizierung
und umbau von suburbanen
dienstleistungsstandorten -
beispiele aus den metropolregionen
frankfurt am main, zürich und boston

*„man, sometimes it takes you a
long time to sound like yourself“*

(miles davis)

Fakultät Raumplanung
der Technischen Universität Dortmund

Zur Erlangung des akademischen Grades
Doktor der Ingenieurwissenschaften (Dr.-Ing.)

vorgelegte kumulative Dissertation von
Dipl.-Ing. Hendrik Jansen, Stadtplaner AKNW
geboren am 17.06.1985 in Geldern

Berlin, Juli 2019

1. Gutachter: Univ.-Prof. Dr.-Ing. Stefan Siedentop
(*Fakultät Raumplanung, Technische Universität Dortmund*)

2. Gutachter: Univ.-Prof. Dr.-Ing. Frank Roost
(*Fakultät Architektur, Stadtplanung, Landschaftsplanung, Universität Kassel*)

Prüfer: Univ.-Prof. Dr.-Ing. Frank Othengrafen
(*Fakultät Raumplanung, Technische Universität Dortmund*)

Tag der Disputation: 27.11.2019, Dortmund

Lesehinweis: Es wurden überwiegend grammatische Formen gewählt, die weibliche und männliche Personen gleichermaßen einschließen. War dies nicht möglich, wurde zwecks besserer Lesbarkeit und aus Gründen der Vereinfachung nur eine geschlechtsspezifische Form verwendet.

I. VORWORT

Büroparks in den Vorstädten unserer Metropolregionen, an den Rändern der Stadt oder den Autobahnkreuzen der Suburbia, gehören meistens nicht zu den vermeintlich attraktivsten Orten. Überhaupt kennen viele Menschen diese Orte kaum und selbst wenn Sie sie kennen, würden Sie nie bestätigen, dass man sich aus städtebaulicher Perspektive mit diesen Orten beschäftigen müsste. Sie sind nicht besonders spannend, aber funktional und erfüllen ihren Zweck. Sie existieren weltweit und sind für viele Menschen die tägliche Realität in ihrem Arbeitsleben. Doch diese Orte sind - vor allem zukünftig - wichtig für die Städte und auch für die Menschen, die dorthin jeden Tag zur Arbeit fahren. Als sie entstanden - meist in den 1960er/70er/80er Jahren nach dem Vorbild der Amerikaner - waren sie funktional geplant, denn man musste ja nur dort arbeiten und fuhr später wieder zurück ins Haus im Grünen. Doch diese Logik funktioniert im Zeitalter von Digitalisierung und Flexibilisierung von Arbeit nicht mehr und viele der ehemals gut funktionierenden Büroparks beginnen sich zu verändern.

In den letzten vier Jahren habe ich mich mit vielen dieser Orte beschäftigt und insbesondere in den Metropolregionen Frankfurt am Main, Zürich und Boston viel Zeit verbracht. Ich habe mit unterschiedlichen Menschen gesprochen, mit Architekten, Stadtplanern, Immobilienentwicklern und Politikern. Ich habe verstanden, warum die Suburbia für all diese Metropolregionen einen der wichtigsten Zukunftsbereiche überhaupt darstellt. Diese Stadtregionen sind in der jüngsten Zeit enorm gewachsen und suchen nach Lösungen mit zunehmender Bevölkerung und Arbeitsplätzen eine nachhaltige Stadtentwicklung zu verfolgen. Suburbia und besonders Business-Suburbia bietet dafür viele

Chancen, die zum einen in der Weiterentwicklung der Zwischenstadt liegen und zum anderen Entlastung für die dichten Innenstädte bietet, dort wo die Innenentwicklung an ihre Grenzen stößt. In allen drei Fallstudien dieser Arbeit ist dies der Fall.

Diese Arbeit wäre jedoch ohne viele Menschen nicht möglich gewesen. Mein Dank gilt an dieser Stelle zunächst meinen beiden Gutachtern Prof. Dr. Stefan Siedentop und Prof. Dr. Frank Roost für die Unterstützung sowie das große Interesse am Thema dieser Arbeit. Die Anregungen und Ideen im gemeinsamen Austausch waren stets eine große Hilfe für die Schärfung des Themas und das inhaltliche Weiterkommen.

Ein herzlicher Dank gilt den Kolleginnen und Kollegen an meinen Stationen der letzten Jahre am Institut für Stadtplanung und Städtebau der Universität Duisburg-Essen (Prof. Schmidt), dem Fachgebiet Städtebau, Stadtgestaltung und Bauleitplanung der Fakultät Raumplanung (Prof. Reicher) sowie insbesondere dem Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) in Dortmund (Prof. Siedentop). Ich war privilegiert, meine Dissertation im Rahmen eines Forschungsprojektes schreiben zu können und habe dabei sehr von den Freiheiten am ILS profitiert! Besonders danken möchte ich auch Prof. Brent D. Ryan, der mich in meiner Zeit am MIT in Boston bestmöglich unterstützt hat, sowie meinem Kollegen Dr. Simon Kretz, der in meiner Zeit an der ETH in Zürich ein bereichernder Gesprächspartner war. Ebenso waren Dr. Tanja Ernst und Runrid Fox-Kämper am ILS hilfreiche Gesprächspartner.

Ein großer Dank gilt meiner Familie und Freunden - Karin, Günter, Annemarie, Arndt, Gerrit, Daniel, Michaela, Roman, Sven, Jan, Isabel, Franziska, Cosima & Aya für Austausch und Unterstützung. Danke!

II. KURZBESCHREIBUNG

Das kumulative Promotionsvorhaben beschäftigt sich in international vergleichender Perspektive mit der Nachverdichtung, Qualifizierung und dem Umbau von Dienstleistungsstandorten der urbanen Peripherie. Dazu werden drei Beispielregionen aus Deutschland (Frankfurt am Main), der Schweiz (Zürich) und den USA (Boston) betrachtet und abschließend zusammenfassend dargestellt.

Im Zuge zunehmender Regionalisierungstendenzen großer Metropolregionen zu *polycentric urban regions* (Kloosterman & Musterd 2001; Meijers 2005) oder *megacity regions* (Hall & Pain 2009) haben sich in den letzten Jahrzehnten Standorte in suburbanen Lagen ausgebildet, die als neue Zentralitäten zu einer Dekonzentration von Unternehmensaktivitäten hin zu polyzentrischen stadtreionalen Strukturen (Burdack & Hesse 2006) geführt haben.

Dazu zählen Technologie- und Officeparks, Dienstleistungs- und Bürostandorte, Science Cities und Airport Cities. Aufgrund der unterschiedlichen Entstehungszeiten, den spezifischen Rahmenbedingungen der Entwicklung in verschiedenen Kommunen und unterschiedlichen Formen der Projektentwicklung haben sich jeweils differenzierte städtebauliche Qualitäten und Standortfaktoren herausgebildet.

Insbesondere für suburbane Business Standorte lassen sich unterschiedliche Trends in Bezug auf Nutzungsmischung, Bautypologien und öffentlichem Raum feststellen, die je nach Lage und Kontext der Standorte aber sehr unterschiedlich ausfallen. Anhand der drei Fallregionen sollen die folgenden Fragen betrachtet und beantwortet werden:

> Wie können suburbane Dienstleistungsstandorte typologisiert und charakterisiert werden?

> Welche Formen städtebaulicher Qualitäten können für diese Standorte identifiziert werden und wie prägen diese sich im Kontext des Standortes aus?

> Welche Strategien, Maßnahmen und planerischen Instrumente werden im Zuge eines Retrofitting angewendet, um durch Nachverdichtung oder Umbau diese suburbanen Business Standorte zu qualifizieren?

> Zeigen sich Standortkonkurrenzen zwischen suburbanen und urbanen Dienstleistungsstandorten und falls ja, wie prägen sich diese aus?

Abschließend soll eine vergleichende Betrachtung die spezifischen Entwicklungsprozesse und heutigen Handlungsfelder dieser suburbanen Dienstleistungsstandorte darstellen und konzeptionelle Erkenntnisse daraus ziehen. Diese Hauptforschungsfragen wurden anhand der drei dargestellten Fallstudien (Frankfurt am Main, Zürich und Boston) analysiert. Die empirischen Ergebnisse dieser Fallbeispiele zeigen erstaunliche Ähnlichkeiten in den räumlichen Strukturen von suburbanen Dienstleistungsstandorten, obwohl Planungsgesetze, -kultur und Planungskompetenzen öffentlicher Institutionen und privater Akteure zwischen Deutschland, den USA und der Schweiz sehr unterschiedlich sind.

Die Arbeit schließt mit fünf zentralen Handlungsempfehlungen für ein effektiveres Management und eine nachhaltigere städtebauliche Entwicklung von Bürostandorten.

III. ABSTRACT

In a comparative international perspective, this cumulative dissertation deals with the densification, redevelopment and restructuring of suburban office parks. Three metropolitan regions from Germany (Frankfurt am Main), Switzerland (Zurich) and the USA (Boston) were identified, analyzed and finally summarized.

Due to increasing regionalization tendencies, large metropolitan regions have been formed to polycentric urban regions (cf. Kloosterman & Musterd 2001; Meijers 2005) or megacity regions (Hall & Pain 2009) in recent decades. These suburban locations, have transformed to new centralities in a metropolitan economy and led to a deconcentration of corporate activities towards polycentric urban regional structures (cf. Burdack & Hesse 2006). These new centralities include technology parks, office parks, service locations, Science Cities and Airport Cities. Due to different development periods, specific characteristics indifferent communities and specific forms of project development, many of these locations have a diverse status in terms of urban qualities and site factors today. This is why in suburban business locations different trends, emerging in terms of mixed-use developments, building typologies and public & green spaces can be observed.

Based on the three case studies the following research questions were considered and answered:

> How can suburban service locations be characterized and can these characteristics be found in suburban service locations worldwide?

> Which urban qualities can be identified for the three case studies and how are these qualities carried out in the context of the specific site environment?

> Which strategies, instruments and policies are carried out and applied to qualify these suburban business locations as part of a retrofitting process by redevelopment or remodeling?

> Do location competitions occur between suburban and urban business locations and if so, how do they develop?

By a comparative perspective the thesis points out the specific development processes and current fields of action of these suburban business locations and draw conceptual recommendations from it.

These main research questions were analyzed through three case studies from Germany, Switzerland and the United States of America by looking at the metropolitan regions of Frankfurt am Main, Zürich and Boston. The empirical outcomes from this international comparison show significant similarities in the built environment of suburban business parks, although planning frameworks, planning laws and planning competences of public institutions and private actors differ strongly between Germany, the US and Switzerland.

The thesis closes with five central recommendations towards a more effective management und sustainable urban development of suburban office locations, drawn from the empirical findings collected in the three countries.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Gewerbegebiet Eschborn-Süd Quelle: Autor	10
Abbildung 2:	Struktureller Aufbau der Arbeit Quelle: Autor	15
Abbildung 3:	Der Glattpark in Zürich-Opfikon Quelle: Autor	27
Abbildung 4:	Darstellung der definierten Kriterien Quelle: Autor	29
Abbildung 5:	Morphologie der Metropolregion Frankfurt am Main Quelle: Autor auf Basis OSM	33
Abbildung 6:	Morphologie der Metropolregion Zürich Quelle: Autor auf Basis OSM	35
Abbildung 7:	Morphologie der Metropolregion Boston Quelle: Autor auf Basis OSM	37
Abbildung 8:	Die Airport-City <i>Gateway Gardens</i> in Frankfurt am Main Quelle: Autor	39
Abbildung 9:	Das Archipel der Stadtregion Quelle: Autor nach Kunzmann 1991	41
Abbildung 10:	Das Wohnprojekt <i>Charles River Landing</i> Quelle: Autor	49
Abbildung 11:	Das Gewerbegebiet Eschbon-Süd Quelle: Autor	51
Abbildung 12:	Dienstleistungsstandorte in der Metropolregion Frankfurt Rhein-Main Quelle: Autor	52
Abbildung 13:	Indikatoren zur Kategorisierung von Dienstleistungsstandorten Quelle: Autor	53
Abbildung 14:	Teile der Glatttalregion in der Metropolregion Zürich Quelle: Autor	55
Abbildung 15:	Die Metropolregion Zürich mit der Kernstadt Zürich Quelle: Autor	56
Abbildung 16:	Planungshierarchien und Kompetenzen im Kanton Zürich Quelle: Autor	57
Abbildung 17:	Die Metropolregion Boston Quelle: Autor	59
Abbildung 18:	Der Businesspark Needham Crossing Quelle: Autor auf Basis OSM	60
Abbildung 19:	Neue Projektentwicklungen in Needham Crossing Quelle: Autor	61
Abbildung 20:	Bauvorhaben am Standort Frankfurt Niederrad Quelle: Autor	63
Abbildung 21:	Das Projekt Goltsteinforum in Köln Quelle: Magdalena Gruber	65
Abbildung 22:	Der Büropark Leutschenbach in Zürich Quelle: Autor	67
Abbildung 23:	Prinzipien der Urbanisierung Quelle: Autor nach Blotevogel 2001	71
Abbildung 24:	Planungsinstrumente in Frankfurt am Main, Zürich & Boston Quelle: Auhor	75
Abbildung 25:	Akteurskonstellationen in den unterschiedlichen Kontexten Quelle: Autor	77
Abbildung 26:	Die Gebäude Lyoner 19 und Ly 30 im Lyoner Quartier Quelle: Magdalena Gruber	79
Abbildung 27:	Unterschiedliche Planungsphasen beim Umbau Quelle: Autor	87

INHALTSVERZEICHNIS

I. Vorwort	04
II. Kurzbeschreibung	05
III. Abstract	06
1. Einleitung & Aufbau	10
1.1. Einleitung	12
1.2 Struktureller Aufbau	14
2. Hintergrund & Forschungsstand	16
3. Methodik & Auswahl der Fallstudien	26
4. Schlüsselbegriffe	38
4.1 Zwischenstadt & Suburbia	40
4.2 Retrofitting	42
4.3 Business Suburbia	43
4.4 Suburbanität	44
5. Eigene wissenschaftliche Arbeiten & Publikationen	48
5.1 Baustein 1: Frankfurt am Main I	50
5.2 Baustein 2: Zürich	54
5.3 Baustein 3: Boston	58
5.4 Baustein 4: Frankfurt am Main II	62
5.5 Baustein 5: Out Of Office	64

6. Diskussion der Erkenntnisse	66
6.1 Ein internationales Phänomen	68
6.2 Chancen für die Stadtentwicklung	70
6.3 Instrumente für die Transformation	72
6.4 Akteure der Transformation	76
7. Fazit: Handlungsempfehlungen & weiterer Forschungsbedarf	78
7.1 Langfristige Strategien verfolgen	82
7.2 Kommunale Akteure stärken	84
7.3 Steuerungsinstrumente nutzen	86
7.4 Standortmanagement einsetzen	88
7.5 Regionale Planung stärken	90
7.6 Weiterer Forschungsbedarf	92
IV. Literaturverzeichnis	94
V. Anhang	102
V.I Baustein 1: Post-suburban revitalization? - Redevelopment of suburban business centres in the Frankfurt/Rhine-Main region	108
V.II Baustein 2: Suburban Infill to Redevelop Suburbia - Retrofitting Post-Suburban Business Locations in the Zürich Metropolitan Area as a Component of Growth Management	134
V.III Baustein 3: Retrofitting business suburbia: competition, transformation, and challenges in metropolitan Boston's suburban office parks	148
V.IV Baustein 4: Suburbane Nutzungsmischung? - Der Wandel von Büroparks in der Region Rhein-Main	176

EINLEITUNG & AUFBAU





Abb. 1: Das Gewerbegebiet Eschborn-Süd bildet eine typische Edge City, die von Dienstleistungsnutzungen dominiert wird | Quelle: Autor

1.1

EINLEITUNG

Im Wandel zur Wissens- und Dienstleistungsgesellschaft und damit einhergehenden neuen Standortanforderungen von wissensintensiven Unternehmen manifestieren sich neue Formen von Büroparks und Dienstleistungszentren auf dem Markt. Die Spannweite unterschiedlicher Typen solcher Büro- und Gewerbeparks ist breit: Sie reicht vom klassischen Gewerbepark mit Logistik und verarbeitendem Gewerbe bis hin zum funktional verdichteten Dienstleistungszentrum.

Neben der funktionalen Bandbreite sind darüber hinaus auch unterschiedliche städtebauliche Qualitäten feststellbar: Während einige Büroparks über eine internationale Architektur und Stadtgestalt verfügen, die sich aufgrund strategischer Planungen rund um die Welt verbreitet hat und Zeichen einer symbolischen Leuchtturmarchitektur geworden ist, sind andere „in die Jahre gekommen“ und bedürfen zumindest einer städtebaulichen Qualifizierung. Trotz der zum Teil hochwertigen Funktionen und der Rolle als Alltagsräume für Arbeit und Konsum handelt es sich bezüglich der stadträumlichen Qualitäten meist um klassische Gewerbegebiete, die erhebliche funktionale und städtebauliche Mängel aufweisen.

Der Autor Marc Augé hat Orte wie diese bereits 1994 als *Nicht-Orte* (engl. *Non-Places*) bezeichnet. In seinem Buch *Nicht-Orte* konstatiert er im Zuge von Modernisierung und Globalisierung weltweit eine rasante Zunahme von sinnentleerten und transitorischen Funktionsorten. Diese *Nicht-Orte* wie z.B. Flughäfen, U-Bahnen, Flüchtlingslager, Supermärkte oder Hotelketten sind keine *anthropologischen Orte*, man ist nicht heimisch

in ihnen, sondern es sind *Orte des Ortlosen* und gewissermaßen das Gegenteil von *Erinnerungsorten*. Diese Räume stiften keine individuelle Identität, haben keine gemeinsame Vergangenheit und schaffen keine sozialen Beziehungen. Sie sind Zeichen kollektiven Identitätsverlusts. „*Der Raum der Nicht-Orte schafft Einsamkeit und Gleichförmigkeit.*“ (Augé 1994)

Viele der heutigen Dienstleistungstandorte die in dieser Arbeit untersucht werden, haben (noch) Charakteristika von Nicht-Orten und befinden sich doch auf dem Weg zu tatsächlichen Orten im Sinne Augés.

Diese Orte sind in ihrer Entwicklung oftmals durch mehrere Umbrüche gekennzeichnet, die zu Disparitäten zwischen Städtebau und Funktion führten.

Im Rahmen der Dissertation sollen diese Standorte untersucht werden. Dabei sollen neben den Anforderungen und Bedürfnissen von Unternehmen und Beschäftigten auch die planerischen Ansätze sowie die immobilienwirtschaftlichen Prozesse betrachtet werden. Neben bereits städtebaulich qualifizierten Standorten werden dabei insbesondere Standorte betrachtet, die zwar in ihrer Intention als Büroparks angelegt wurden, jedoch heute zahlreiche Problemlagen sowohl infrastruktureller, städtebaulicher als auch funktionaler Art aufweisen.

Mit einer methodischen Kombination sollen diese Standorte untersucht werden. In einem ersten Schritt erfolgt eine Analyse von Sekundärmaterialien wie Planungsdokumente, städtebauliche Masterpläne, wissenschaftliche Fachliteratur.

Anschließend erfolgt eine städtebauliche Bestandsaufnahme sowie eine städtebauliche Analyse sowohl des gegenwärtigen baulichen Zustands als auch der gegenwärtigen Planungen am Standort. Zuletzt werden in leitfadengestützten Expertengesprächen auch die städtebauliche Profilierung und die dahinter liegenden Strategien sowie von der räumlichen Planung eingesetzte Instrumente dieser Standorte untersucht.

Warum Dienstleistungsstandorte?

Suburbane Dienstleistungsstandorte sind für viele Menschen Arbeitsorte und damit Alltagsorte. Die Bürostadt Niederrad in Frankfurt am Main (vgl. Kap. 5.4) bietet für ca. 15.000 Menschen einen Arbeitsplatz. Und auch wenn nicht alle Büroparks in Europa oder den USA diese Dimensionen haben, stellen sie mittlerweile für viele Menschen einen typischen Arbeitsort dar. Im Kontext einer sich ausdifferenzierenden metropolitanen Ökonomie stellen suburbane Dienstleistungsstandorte sogenannte neue Zentralitäten dar, die mit ihrer starken Konzentration von Arbeitsplätzen und weiteren Funktionen neue Fokusräume außerhalb der traditionellen Stadtkerne bilden (vgl. Kap. 2).

Die Veränderung dieser Standorte erfolgt aus ganz unterschiedlichen Gründen, die oftmals parallel verlaufen oder sich überlagern. Zumein verändern sich die Ansprüche vieler (hochqualifizierter) Arbeitnehmer an ihr Arbeitsumfeld. Sie verlangen nicht mehr nur ein sicheres und flexibles Arbeitsumfeld, sondern auch eines, das urbane Qualitäten im Sinne von Nutzungsmischung, Gastronomie, Freizeitangeboten und flexiblen Wohnformen bietet. Der Wettbewerb um die

besten Köpfe (insbesondere im hochqualifizierten Dienstleistungssektor) verlangt von den Unternehmen ein Umdenken in Bezug auf ihren Unternehmensstandort und ihr unmittelbares Umfeld. Doch auch für die Stadtplanung als Disziplin und die Raumforschung als Wissenschaft stellen suburbane Dienstleistungsstandorte einen höchst interessanten Teil des „Retrofitting Suburbia“-Diskurses dar, der die Frage nach dem Umbau suburbaner Siedlungsstrukturen verfolgt.

Dieser von Thomas Sieverts erstmals für Europa als *Zwischenstadt* definierte Bereich hat sich im Laufe der letzten Jahrzehnte zu einen besonderen Fokusraum räumlicher Transformation entwickelt (vgl. u.a. Guney & Keil 2019; Jessen & Roost 2013; Keil 2013).

Neben ihrer Bedeutung für Arbeitnehmer als Arbeitsorte in der Stadt und Raumforscher sowie Stadtplaner als Teil einer Entwicklung der Zwischenstadt, sind Büroparks auch für die jeweiligen Kommunen als Standort zahlreicher Unternehmen von enormer Bedeutung. Während sie Arbeitsplätze schaffen und sichern, generieren sie mit den Unternehmenssteuern die wichtigste direkte Steuer für die Kommunen.

In diesem Sinne betrifft die Transformation von suburbanen Büroparks eine Vielzahl von raumwissenschaftlichen Forschungsaspekten, die im Rahmen dieser Arbeit differenziert betrachtet werden sollen. Dabei soll sich die Betrachtung nicht lediglich auf den deutschen Planungskontext beziehen, sondern aus internationaler Perspektive ebenso den schweizerischen und amerikanischen Planungskontext mit diesen Standorten analysieren und vergleichen.

1.2

STRUKTURELLER AUFBAU

Der hier vorliegende Rahmentext dieser kumulativen Dissertation umfasst die Problemstellung, den thematischen Hintergrund sowie den aktuellen Forschungsstand in den ersten beiden Kapiteln. Folgend wird in Kapitel 3 die methodische Herangehensweise vorgestellt, sowie die Auswahl der Fallstudien, die in den Bausteinen 1, 2 und 3 untersucht wurden. Hierbei wurden grundsätzlich die gleichen Methoden für jede Fallstudie gewählt, obwohl die Bausteine unterschiedliche inhaltliche Schwerpunkte haben (siehe Abb. 2). Kapitel 4 definiert für diese Arbeit spezifische Begriffe: „Zwischenstadt“, „Retrofitting“, „Business-Suburbia“ und „Suburbanität“. Der inhaltliche Kern dieser Arbeit setzt sich im Wesentlichen aus drei Bausteinen wissenschaftlicher Arbeiten zusammen, die in Kapitel 5.1 – 5.3. kurz dargestellt werden und im Anhang als Volltexte verfügbar sind. Diese drei Bausteine werden durch zwei weitere Publikationen (Kap. 5.4 – 5.5) ergänzt.

Baustein 1 beschäftigt sich mit der Fallstudie *Frankfurt am Main* und untersucht die zentrale Forschungsfrage, inwiefern suburbane Dienstleistungsstandorte spezifische Charakteristika aufweisen und eine entsprechende Typologie erstellt werden kann. Baustein 2 behandelt die Fallstudie *Zürich* und untersucht die zentrale Forschungsfrage, inwiefern Planungsinstrumente im Schweizer Kontext Einfluss auf die Entwicklung von Dienstleistungsstandorten nehmen. Baustein 3 beschäftigt sich mit der Fallstudie *Boston* und untersucht die zentrale Forschungsfrage, inwiefern Standortkonkurrenzen zwischen urbanen und suburbanen Standorten Einfluss auf deren Gestaltung und Umbau haben. Die Bausteine 4 und 5 stellen ergänzende wissenschaftliche Arbeiten

dar. Baustein 4 behandelt den Vergleich zwischen den Fallbeispielen „*Lyoner Quartier*“ in Frankfurt am Main und „*Südcampus*“ in der naheliegenden Stadt *Bad Homburg*.

Baustein 5 beschäftigt sich ausführlich mit dem Umbau der Dienstleistungsstandorte „*Lyoner Quartier*“ (*Frankfurt*) und „*Seestern*“ (*Düsseldorf*) und darüberhinaus auch mit den baulichen Herausforderungen konkreter Bürogebäude.

Kapitel 6 befasst sich mit vier Aspekten, die sich als wesentliche Diskussionspunkte aus den Erkenntnissen der eigenen wissenschaftlichen Arbeiten ergeben haben (Kap. 6.1 – 6.4). Dies sind die Beschreibung der Transformation von suburbanen Dienstleistungsstandorten als internationales Phänomen, neue Chancen für die Stadtentwicklung, eine Übersicht der unterschiedlichen Instrumente für die Transformation von Standorten und eine Übersicht der jeweiligen Akteure des Transformationsprozesses. Hierbei steht jeweils die Synthese aus den zuvor beschriebenen Bausteinen im Fokus.

Kapitel 7 formuliert aus den empirischen Ergebnissen der einzelnen Fallstudien fünf Kernthesen im Sinne eines Policy Transfers für die zukünftige Entwicklung und Transformation von suburbanen Dienstleistungsstandorten. Hierzu müssen langfristige Strategien verfolgt werden, kommunale Akteure gestärkt werden und ebenso Steuerungs- und qualitätssichernde Instrumente effektiv eingesetzt werden. Weiterhin wird empfohlen ein Standortmanagement einzusetzen und eine stärker regional ausgerichtete Planung zu stärken. Das Kapitel schließt mit einem Ausblick zu weiterführenden Forschungsfragen.

INHALT

PROBLEMSTELLUNG

THEORETISCHE HERLEITUNG
UND STAND DER FORSCHUNG

FALLSTUDIE A

FALLSTUDIE B

FALLSTUDIE C

Metropolregion
Frankfurt am Main
(Deutschland)

Metropolregion
Zürich
(Schweiz)

Metropolregion
Boston
(USA)

Inhaltlicher Fokus:
Kategorisierung von
Dienstleistungs-
standorten

Inhaltlicher Fokus:
Raumplanerische
Instrumente

Inhaltlicher Fokus:
Standortkonkur-
renzen & Heraus-
forderungen des
Umbaus

DISKUSSION

POLICY- UND WISSENSTRANSFER

METHODIK



Literatur- und
Internetrecherche



Experteninterviews



Auswertung von
Planungsdokumenten

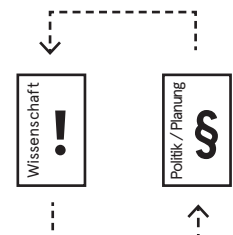


Abb. 2: Struktureller Aufbau der Arbeit | Quelle: Autor

HINTERGRUND & FORSCHUNGSSTAND

2

Aktueller Forschungsstand

Die Zentren der globalen Wissensökonomie befinden sich heute nicht mehr nur in den zentralen Lagen der Städte: Durch den Bedeutungsgewinn weicher Standortfaktoren und der auch technologisch begründeten Flexibilisierung der Standortwahl bestehen wissensintensive Dienstleistungsunternehmen heute auch in sogenannten „*International Business Centers*“ (Trip 2007: 275) im suburbanen Umland der Metropolen.

Im Zuge eines „*Re-Scaling des Städtischen*“, welches die Veränderungen der Beziehungen zwischen verschiedenen Ebenen politischer und wirtschaftlicher Organisationen im Prozess der Globalisierung beschreibt (Brenner 2004), gewinnt der suburbane Raum von Metropolräumen an funktionaler Bedeutung, sodass Standorte mit urbanen Qualitäten vermehrt auch in peripheren Lagen entwickelt werden. Gerade die häufig hochwertige funktionale Ausstattung als Standorte international agierender Global Player setzt im Sinne einer Glokalisierung auch eine Veränderung auf der räumlich-städtebaulichen Ebene voraus.

In den letzten Jahren hat die Forschung in Bezug auf die Qualifizierung dieser Standorte insbesondere im US-amerikanischen Diskurs stark zugenommen und als wichtige Aspekte die Nutzungsmischung, Orientierung und Lesbarkeit der städtebaulichen Struktur und die Qualität des öffentlichen Raumes hervorgehoben (vgl. u.a. Dunham-Jones & Williamson 2009a; De Jong 2014; Talen 2011). Dabei findet die Debatte weitestgehend unter den Aspekten der Nachhaltigkeit statt und umfasst Thematiken des „*Smart Growth*“ oder des „*New Urbanism*“.

Hier stellt sich hier die Frage, inwieweit auch im europäischen Diskurs ein zunehmender Bedeutungsgewinn dieser Forschungen festzustellen ist, wie sich dieser in unterschiedlichen programmatischen Ausrichtungen äußert und wie eine Requalifizierung bzw. Transformation der Standorte thematisiert wird.

Gleichsam ist auffällig, dass insbesondere in den großen Metropolregionen Europas eine zunehmende Zahl an städtebaulich-architektonisch aufwändig gestalteten Standorten festzustellen ist. Diese sind in den letzten Jahren durch Neuentwicklungen entstanden und häufig unter dem Label *Science Park* oder *Airport City* renditeorientiert vermarktet worden. Diese Standorte erweitern das Angebot auf dem Büroimmobilienmarkt.

Die ökonomisch-funktionale, raumstrukturelle und kulturelle Metropolisierung führt nicht nur zu einem generellen Bedeutungsgewinn von Metropolregionen (vgl. Brenner 2004) oder Global Cities (vgl. Sassen 2001), sondern äußert sich außerdem in neuen regionalen Verflechtungsmustern, die auch den suburbanen Raum dieser Metropolregionen prägen. Einer polyzentralen Raumstruktur in Metropolregionen folgend bilden sich „*International Business Centres*“ oder „*New Downtowns*“ (Helbrecht & Dirksmeier 2009) heute nicht mehr nur in zentralen urbanen Standorten in der Innenstadt heraus, sondern sind zunehmend auch im suburbanen Raum vorzufinden (vgl. Trip 2007).

Der Regionalisierungsprozess von ehemals monozentrischen Kernstädten hin zu einer „*polycentric urban region*“ (Kloosterman & Musterd 2001; Meijers 2005) oder „*mega-city region*“ (Hall

& Pain 2009) führt zu einer Dekonzentration von Unternehmensaktivitäten hin zu polyzentrischen stadtreionalen Strukturen (vgl. Burdack & Hesse 2006). Der aktuelle internationale Trend zur Reurbanisierung, der vor allem bestimmte kreative Branchen und ausgewählte Bevölkerungsgruppen umfasst, hat noch nicht dazu beitragen können, diesen Trend der polyzentrischen Regionalisierung grundsätzlich umzukehren. So haben Studien in den USA gezeigt, dass weiterhin eine deutliche Mehrzahl der stadtreionalen Arbeitsplätze außerhalb der Kernstädte lokalisiert ist (vgl. Kneebone 2009). Und auch für europäische Regionen liegen Daten vor, die zeigen, dass zwar das Wachstum zwischen Kernstädten und Vororten neu austariert wird. Ein genereller Bedeutungsverlust der Suburbia ist damit aber nicht verbunden, sondern vielmehr eine Weiterentwicklung der Arbeitsteilung zwischen Stadt und Vororten und eine zunehmende Ausdifferenzierung der Standorte (vgl. Knapp & Volkmann 2011).

Dabei entwickeln sich neue funktionale Formen in komplexen, multizentrischen Raummustern, die von dezentralisierenden Tendenzen der Sub- und zugleich der Reurbanisierung einzelner Funktionen ebenso wie von neuen Arbeits- und Lebensformen ausgehen (vgl. Kunzmann 2001).

Im Zuge dieses Regionalisierungsprozesses wird die Hierarchie zwischen Kernstadt und suburbanem Umland mit einem zentralisierten Kern abgelöst durch metropolitane Regionen mit einer zunehmend fragmentierten räumlichen Beziehungen (vgl. Phelps et al. 2010, Hesse 2010), die in Formen wie Aktivitätsclustern, neuen ökonomischen Kernen oder „neuen Knoten im Netz der Ströme“ (Castells 2001) ausprägen. Diese Ausdifferenzierung

von Standorten in arbeitsteiligen Räumen mit Funktionsspezialisierungen (vgl. Hall & Pain 2009) führt außerdem zu einem Bedeutungsgewinn metropolitaner Peripherien (vgl. u.a. Burdack 2005, Hesse 2010).

„The fundamentally decentralized spatial arrangement of postsuburban regions – in which a variety of commercial, recreational, shopping, arts, residential, and religious activities are conducted in different places and are linked primarily by private automobile transportation – makes them complex, seemingly incoherent and disorienting, and yet dynamic and lively. Precisely because they are a new kind of settlement space, such regions cannot easily be understood in terms of traditional conceptual categories, such as “rural”, “urban” and “suburban”.

(Kling et al. 1995: vii)

Gleichwohl zeigt sich: *„old stereotypes no longer apply nearly as neatly as the suburb’s critics might suggest. Even in the USA, the epitome of sprawling suburbia, new forms and practices are emerging”* (Grant 2013: 391).

Diese Entwicklungspfade bringen neue post-suburbane Politiken hervor, in der sich die lokale Politik und auch die Interessen des privaten Sektors nun mehr am längerfristigen Gebrauchswert des Landes und an den kollektiv produzierten und konsumierten urbanen Qualitäten der Bewohner und Unternehmen ausrichtet und damit nicht mehr im Sinne der reinen *growth machine* handelt (Phelps et al. 2010). Eine Schlüsselrolle nehmen dabei das Retrofitting Suburbias in eine Post-Suburbia und der weiteren Urbanisierung Post-Suburbias ein,

was bereits seit den 1990er Jahren in einer Anti-Sprawl-Debatte diskutiert wird (vgl. Dunham-Jones & Williamson 2009; De Jong 2014).

Die zunehmend in Anspruch genommenen Flächen litten nun auch im postsuburbanen Raum an Alterungserscheinungen entsprächen damit nicht mehr den heutigen Nutzungsanforderungen. Dabei ist anzunehmen, dass die Qualifizierung dieser Standorte auch durch die Entwicklung zur Dienstleistungs- und Wissensgesellschaft an neuer Bedeutung gewinnt. Wurde zunächst angenommen, dass wissensintensive Dienstleistung Standorte in den zentralen Lagen der Metropolen bevorzugen, zeigen neue Perspektiven, dass es seit den 1980er Jahren zu einer Dekonzentration der wissensintensiven Dienstleistungen gekommen ist und sich so auch eine regionale Struktur der Metropolräume verstärkt (vgl. Pain 2012). Diese neue Entwicklung kennzeichnet ein Wachstum der Service-Funktionen in den Suburbs, der nicht nur Back Offices, sondern auch Headquarter und Kommando- und Kontrollfunktionen umfasst (vgl. Phelps et al. 2006). Gleichzeitig ist festzustellen, dass die Rolle von wissensintensiven Dienstleistern an Bedeutung für Wachstum und interurbane Konkurrenz gewonnen hat (vgl. Hall & Pain 2009; Taylor 2004). Gleichwohl geht mit der Globalisierung der Waren und Dienstleistungen auch eine Globalisierung der Finanzmärkte und damit der Investitions- und Kapitalströme einher, sodass sich finanzwirtschaftliche Verwertungsmechanismen verselbstständigen und spekulative Finanzgeschäfte unter Einschluss des Immobilienmarktes an Bedeutung gewinnen (vgl. Harvey 2013; Sassen 2001).

Dazu trägt auch die seit den 2000er Jahren zunehmende *Creative-City*-Debatte bei. Mit dem

Konzept der kreativen oder kulturellen Milieus, wie sie von Florida 2002 oder von Laury 2000 entwickelt wurden, traten auch strategische Überlegungen zur Positionierung der Metropolregionen im Standortwettbewerb auf. Während Laury (2000) eher die institutionelle und ökonomische Ebene der kulturellen Milieus betont, fokussiert Florida (2002) sich auf physische Strukturen und öffentliche Treffpunkte.

„In an internationally connected economy, place-specific “soft factors” may also result in more finegrained spatial selection processes. It is most difficult to measure such concepts as “urban atmospheres” or “social climates” but more specific notions such as the quality of the housing stock and neighborhoods plus the functioning of the housing market are also essential elements in this discussion”.

(Bontje et al. 2011: 7)

Postfordistische Produktionsweisen führten also anders als in der fordistischen Suburbanisierung zu neuen Ansprüchen an postsuburbane Standorte (vgl. Florida 2014). Mit einem Bedeutungsgewinn wissensintensiver Branchen, die veränderte Raumanprüche aufweisen und ihre Wertschöpfungsketten unterschiedlich ausprägen, kann von einer Diversifizierung der Standortansprüche von Wissensarbeitern gesprochen werden.

Somit müssen insbesondere Bürostandorte mit veränderten Anforderungen umgehen: Wie bereits Florida in seinen Studien (2002) herausstellt,

gewinnt für Wissensarbeiter die urbane Qualität des Arbeitsumfeldes eine zunehmende Bedeutung, die er als *quality of place* bezeichnet.

„Therefore, this quality of place entails typical urban qualities of the rich culture, entailing high as well as low culture [...], a dense mix of functions, a historically grown urban morphology that combines old and new buildings, a diverse population and vibrant street life“ (Kloosterman & Trip 2011: 456; vgl. auch Stevens 2015).

Diese Entwicklung führt zu einem möglichen, theoretischen *Mismatch* zwischen Angebot und Nachfrage auf dem Büroimmobilienmarkt und in den bestehenden Büroparks, die in vielen Fällen eine monofunktionale Struktur und monostrukturelle Bauweise aufweisen und daher an den oben benannten Faktoren scheitern. Dennoch ist festzuhalten, dass bisher sehr wenig über die Rolle der „urban quality“ in bestehenden wie neu geschaffenen Business Centern im suburbanen Umland bekannt ist (vgl. Trip 2007).

Im Kontext der vorliegenden Untersuchung liegt der Fokus auf suburbanen Dienstleistungszentren, wie sie in Anlehnung an Garreau 1991 als „Edge Cities“ bezeichnet sind und eine Ausdrucksform postsuburbaner Entwicklungen darstellen. In diesem Sinne werden an dieser Stelle explizit Erscheinungen des Wohnens und des Einkaufens im suburbanen Raum ausgeklammert, was uns zu einem Verständnis von Edge Cities als Elemente der postsuburbanen Landschaft führt.

Bereits seit den 1990er Jahren wird die zunehmende Emanzipierung des US-amerikanischen suburbanen Raumes kontrovers diskutiert. Begriffe wie „Technohubs“ (Fishman 1987), „Edge City“ (Garreau

1991) oder „exurbia“ (Soja 2000) beschreiben diese Entwicklungen. Dabei stellen Edge Cities „Orte [dar], die mindestens fünf Millionen Quadratfuß vermietbaren Büroraum sowie über 600.000 Square Feet vermietbare Verkaufsfläche verfügen [...], mehr Arbeitsplätze als Schlafzimmer haben und von der Bevölkerung als ein Ort wahrgenommen werden [...]“ (Garreau 1991: 6f.).

Die Definition unterstreicht die Problematik der Übertragbarkeit des Modells auf andere Kulturkreise, sodass „that term „edge city“, despite its loose definition, is now so firmly invested with a sense of the form that its use has obscured points of potential comparison between post-suburban developments and other settings“ (Phelps et al. 2006: 40). Die Bewegung des *New Urbanism* übt Kritik an der Flächeninanspruchnahme und Zersiedlung in Metropolregionen und fordert eine Abkehr von dieser. Forschungsobjekt ist dabei in erster Linie der suburbane Raum, weshalb „the New Suburbanism might be a truer label“ (Scully 1994: 221) gilt.

Judith De Jong nutzt dazu den Begriff des „New Sub/urbanism“ in Anlehnung an die Idee des „New Urbanism“ als hybride Form zwischen urbanen und suburbanen Regionen im Sinne der postsuburbanen Edgeless Cities, mit sowohl räumlich-strukturellen als auch funktionalen Auswirkungen mit Verhältnis zwischen Kernstadt und Umland, die eine architektonische Zentralisierung vorschlägt (De Jong 2014). Im Sinne einer Wiederentdeckung der alten Stadt und der Urbanität, wie sie bereits von Jane Jacobs 1961 gefordert wurde, findet neben einer Hinwendung zu den alten Qualitäten einer Stadt eine planerische Auseinandersetzung

mit der Postsuburbia in nachhaltiger und umweltrelevanter Perspektive statt. In seiner *Charta of the New Urbanism* fordert der Congress for New Urbanism 2001 die Umsetzung von Prinzipien, die Funktionsmischung, Erreichbarkeit mit modalen Verkehrssystemen, Fußläufigkeit, Freiflächenentwicklung und Gestaltung öffentlicher Räume thematisieren und darüber hinaus die Forderung stellen, Architekturen ihrer Umgebung sowohl in der Gestaltung als auch in der Funktion anzupassen (vgl. Congress for the New Urbanism 2013).

Die Requalifizierung von *Edge Cities* wird vielfach an praktischen Beispielen wie Irvine in Orange County oder Tysons Corner in der Nähe von Washington D.C. dargestellt, die als Vorreiter der Entwicklung gelten (vgl. Dunham-Jones & Williamson 2009: 173 ff.). Ebenso stellen Prinzipien zur Requalifizierung einen Teil der Literatur dar, der sich stärker mit strategischen Ansätzen beschäftigt (vgl. Booth et al. 2002). Inhaltlich sind starke Anknüpfungspunkte an die Ideen und Forderungen der Anti-Sprawl-Bewegung erkennbar, die sich mit der Konnektivität und Fußgängerfreundlichkeit des Bereichs auseinandersetzen, darüber hinaus aber auch planerisch-strategische Elemente wie die Entwicklung einer Vision oder die Schaffung von Private-Public-Partnerships und auch Gedanken aus dem Management (*Unterstand your Position in the Market*) thematisieren (Booth et al. 2002).

Der europäischen Zusammenhang kennzeichnet eine andere „*Embeddedness*“ (Phelps et al. 2010) der Debatte um suburbane Dienstleistungsstandorte, weshalb ein anderer Entwicklungspfad feststellbar ist. Es ist aber eine Variation von *Edge Cities* im europäischen Stil erkennbar (vgl. Bontje & Burdack

2005), wobei sich auch hier innerhalb Europas unterschiedliche Entwicklungen abzeichnen und dies nicht zu einer Generalisierung führen darf (vgl. Pumain 2004).

„*In Europe, too, these developments find their expression in morphologically and functionally polycentric patterns of urban development and even muted, disorted, European versions of the likes of edge cities*“.

(Phelps & Wood 2011)

Im Sinne einer polyzentrischen Struktur findet keine Ersetzung zum Standort im traditionellen Zentrum statt, sondern eher Ergänzungen und Vernetzungen, sowie funktionale Ausdifferenzierungen (vgl. Kloosterman & Musterd 2001, Phelps & Vento 2015). Während sich Ähnlichkeiten mit amerikanischen *Edge Cities* hinsichtlich ihrer funktionalen Komplexität, ihrer quantitativen Größe in Entwicklung und Anzahl an Jobs zeigen (vgl. Phelps & Parsons 2006, Bontje & Burdack 2005), sind *Edge Cities European Style* vor allem durch eine stärkere infrastrukturelle und funktionale Anbindung an den Kernraum gekennzeichnet, welche aus der größeren Rolle des öffentlichen Verkehrs in Europa resultiert (vgl. Phelps & Vento 2015).

Auch in Europa entwickelt sich ein zunehmendes Interesse der Forschung an der Qualifizierung dieser Standorte, wobei die Diskussion gegenwärtig noch nicht im politischen Diskurs und als Mehrwert bei den Stakeholdern angekommen ist (vgl. Carmona et al. 2002; Kloosterman & Trip 2011, Trip 2007).

„[...] beyond the traditional polarisation of the debates on energy efficiency of our build environment between the „compact city“ and the „sprawled city“, a new pragmatic paradigm, focused on the sustainable transition of suburban areas [...] can make suburban areas evolve toward greater sustainability“.

(Marique und Reiter 2014: 149)

In Deutschland wird seit den 2000er Jahren vermehrt über die baulich-räumlichen wie auch planerischen Perspektiven suburbaner Räume diskutiert, vor allem angestoßen durch Thomas Sieverts' 1997 publiziertes Buch *„Zwischenstadt“*.

2004 wurde die Untersuchung für den Raum Rhein-Main durchgeführt (vgl. Bölling & Sieverts 2004), da die Region alle Elemente einer Zwischenstadt aufweist: Prozesse von Wachstum und Schrumpfung, räumlicher Differenzierung und Re-Konzentration, welche ein Mosaik aus alten dörflichen Zentren, neuen Wohnungsbauprojekten, alten und neuen Industriebereichen schaffte (Hesse 2010).

Insbesondere in den Nachkriegsjahrzehnten traten die ersten Suburbanisierungsprozesse im Umland westdeutscher Kernstädte auf, die zudem durch entsprechende planerische Leitgedanken forciert wurden. Waren zunächst vor allem Wohnsuburbanisierung des *„Wohnens im Grünen“* prägnant, traten auch zeitnah Gewerbe- und Industriesuburbanisierungen ein. Trotz der starken baulichen Tradition durchmischter Kerngebiete stellten sich in den suburbanen Bereichen funktionale Entmischungsprozesse ein,

die monofunktionale Stadträume begünstigten. Insbesondere in den Nachkriegsjahren wurden unter den Ideen der *Charta von Athen* die Entflechtung von Funktionsbereichen und damit die räumliche Funktionstrennung forciert, die sich ebenso in der Entwicklung des Baugesetzes mit der Etablierung von Gebietskategorien manifestierte, die nach der funktionalen Festlegung eine Durchmischung nicht mehr ermöglichten. Weiterhin prägten die Leitbilder der 1960er bis 1980er Jahre das Erscheinungsbild der Suburbia: dem Leitbild der autogerechten Stadt folgend wurden verkehrsfreundliche, monofunktionale Stadträume im suburbanen Umfeld hervorgebracht, die mit überdimensionierten Straßenverläufen und oberirdischen Parkmöglichkeiten ausgestattet wurden.

Seit den 2000er Jahren wird die Qualifizierung für Büro- und Gewerbegebiete debattiert, wobei die Debatte insbesondere durch die Auswirkungen der globalen Finanz- und Immobilienmarktkrise seit 2008 besondere Relevanz bekommen hat.

Dabei sind räumlich divergierende Entwicklungen des Büromarktes auch im wissenschaftlichen Diskurs ein Thema, da hierbei insbesondere für zentrale Innenstadtlagen ein Wachstum vorhergesagt wird. Periphere Lagen außerhalb der City in suburbanen Bürogebieten bieten jedoch nur geringe Wachstumspotenziale, die sich zudem auf hochwertige Objekte fokussierten (vgl. BMVBS 2013). Neben dem überalternden Gebäudebestand werden auch die Vor- und Nachteile der Dekonzentration ebenso wie die städtebauliche Gestaltung und Architektur thematisiert (vgl. Wüstenrot Stiftung 2012, Marique & Reiter 2014; Berndgen-Kaiser et al. 2014).

Im Vergleich zu den US-amerikanischen Dienstleistungszentren ist jedoch festzustellen, dass in Deutschland nur selten derartige Dimensionen einer Edge City auftraten, zumal der Definition einer Edge City folgend auch eine Kombination mit Einkaufszentren verbunden ist. Aufgrund der funktionalen Dominanz der bestehenden Zentren sowie des in Deutschland planerisch festgelegten Freiraumschutzes, hat sich in Deutschland tendenziell eher ein Mosaik von Siedlungsstrukturen mit unterschiedlichen Wachstums- und Schrumpfdynamiken ausgeprägt (vgl. Siedentop et al. 2003).

Dennoch ist festzustellen, dass sich durchaus Parallelen im Diskurs um die städtebauliche Qualifizierung suburbaner Gewerbegebiete nachvollziehen lassen, die sich an den US-amerikanischen Diskursen des New Urbanism anschließen und an der monofunktionalen Struktur oder an den gering ausgeprägten Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Personennahverkehr anknüpfen (vgl. Basten 2005).

Eine ganzheitlichere Betrachtung und eine fortschreitende Diskussion um die städtebauliche Qualifizierung dieser Standorte im Sinne eines Refittings oder einer Betrachtung der Quality of place bleibt dabei jedoch aus. Gerade diese ist jedoch aufgrund der oftmals hohen funktionalen Ausstattung als Standorte international agierender Unternehmen von großer Bedeutung. Es ist anzunehmen, dass solche Unternehmen einen hohen Anspruch an die Gestaltung der Bereiche haben, zum Beispiel in ihrer Architektur, der Gestaltung ihrer Außenbereiche oder der Zugänglichkeit der Gebäudestrukturen. Die Gestaltung öffentlicher Räume, die funktionale Anbindung an den

Stadtraum oder die angepasste architektonische Ausrichtung scheinen dabei eine geringe Bedeutung einzunehmen, was möglicherweise auch aufgrund bestehender Immobilienspekulationen in der heutigen unternehmerischen Stadtentwicklung begründet liegt (vgl. Harvey 1985, Kloosterman & Trip 2011).

Trotzdem gibt es im europäischen Raum einige Forschungen, die sich mit einer Qualifizierung und (Um-) Gestaltung von suburbanen Dienstleistungszentren beschäftigen und dabei unterschiedliche relevante Gestaltungselemente identifiziert haben (vgl. u.a. Bremer 2001, Dogma 2015, Trip 2007).

Für einen gestalterischen Umbau der europäischen *Business-Edge Cities* sind dabei insbesondere folgende Elemente von Bedeutung:

> Baustruktur und Körnigkeit: Die Anordnung der Baukörper auf der Fläche hat maßgeblichen Einfluss auf die stadträumliche Ausprägung eines Gebietes. Neben untergeordneten raumbildenden Elementen sind es die Baukörper, die die Straßen- oder Freiräume fassen und maßgeblich bestimmen.

> Parzellierung: Da die Ausprägung der Baukörper stark von der Dimension und Größe der zur Verfügung stehenden Baugrundstücke abhängt, hat die Parzellierung der Bauflächen einen entsprechend großen Einfluss auf die stadträumliche Gestalt eines Gewerbegebietes. Mit der Parzellierung wird festgelegt, in welcher Körnigkeit ein Gebiet bebaut werden kann, in welcher Maßstäblichkeit die Bebauung den öffentlichen Raum fasst und wie viel Raum einzelne, individuelle Baukörper einnehmen dürfen.

> Grün- und Freiflächen: Die Struktur und Gestaltung der Grün- und Freiflächen ist neben der Baustruktur, Parzellierung und dem Erschließungssystem eine wichtige Komponente der städtebaulichen Gestaltung. Ein landschaftlicher Kontext kann dabei helfen die städtebauliche Struktur einzubinden und gegenseitige Verzahnungen herzustellen. Werden vorhandene Grünzüge aufgenommen und weitergeführt, entstehen oft ideale Orte für Naherholungs- und Freizeiteinrichtungen, die nicht nur den Mitarbeitern, sondern auch den Bewohnern aus der näheren Umgebung zu Gute kommen.

> Architektur: Neben dem städtebaulichen Entwurf, der mit seiner Baustruktur und Parzellierung die Körnigkeit der Bebauung vorgibt, der mit dem Erschließungssystem die prägenden öffentlichen (Straßen-) Räume definiert und dessen Grün- und Freiflächen die großmaßstäbliche Strukturierung des Gebietes prägen, kommt der architektonischen Gestaltung der Gebäude eine wichtige Rolle zu. Die Architektur hat weniger räumlich strukturierenden Charakter, trägt mit ihren Fassaden und Dachformen, Materialien und Farben aber wesentlich zum Gesamteindruck eines Gebietes bei.

Der gestalterische Anspruch, den Bauherren an Betriebsgebäude stellen, variiert stark. Der Umstand, dass die Relevanz architektonischer Gestaltung unterschiedlich beurteilt wird und auch die einzelne Bauweise stark von individuellen Entscheidungen abhängt, führt zu einer großen Vielzahl von Gestaltungsansätzen.

Um eine architektonische Einheitlichkeit zu gewährleisten, können unterschiedliche, auf einheitlichere Gestaltung abzielende Vorgaben gemacht werden. Es können Gebäudehöhen

definiert, Dachformen oder Fassadenmaterialien und deren Helligkeiten festgelegt werden.

Forschungslücke

Es zeigt sich demnach, dass für den Bereich der Regionalisierungsforschung, des Retrofitting Suburbia-Diskurses und der Forschung zur Entwicklung neuer Zentralitäten bereits einschlägige Arbeiten aus den letzten Jahren - national wie international - vorliegen. Zur städtebaulichen Qualifizierung von gewerblich geprägten Standorten sind in den letzten Jahren dagegen nur wenige Forschungsarbeiten verfasst worden (vgl. u.a. Bremer 2001, Dogma 2015, Trip 2007).

Vor diesem Hintergrund ergibt sich aktuell eine Forschungslücke im Bereich der vergleichenden Forschung zur Qualifizierung von Dienstleistungsstandorten zwischen Europa und den USA, obwohl wie bereits dargestellt, ein langjähriger Diskurs zur Post-Suburbia geführt wird. Dieser bezieht sich jedoch in den meisten Arbeiten auf den Bereich der „Residential Suburbia“ oder fokussiert suburbane Malls (vgl. u.a. Dunham-Jones & Williamson 2009).

Der bisherige Forschungsstand zeigt, dass es kaum Erkenntnisse über den Einfluss von konkreten Planungs- oder Steuerungsinstrumenten der räumlichen Planung auf den Umbauprozess der Post-Suburbia gibt und inwiefern sich die baulich-räumlichen Ergebnisse in den unterschiedlichen nationalen Kontexten divergieren.

Insbesondere fällt auf, dass wenige wissenschaftliche Arbeiten existieren, die sich mit der städtebaulichen Dimension konkreter Standorte beschäftigen oder deren spezifische Ausdifferenzierung thematisieren.

Hier soll die vorliegende Arbeit ansetzen und dabei den suburbanen Dienstleistungsstandort als Typologie der Zwischenstadt fokussieren.

Forschungsfragen

Die dargestellte Forschungslücke bildet somit die Basis für die Formulierung von vier zentralen Forschungsfragen, auf die diese Arbeit Antworten liefern soll:

- 1) Wie können suburbane Dienstleistungsstandorte typologisiert und charakterisiert werden?*
- 2) Welche Formen städtebaulicher Qualitäten können für diese Standorte identifiziert werden und wie prägen diese sich im Kontext des Standortes aus?*
- 3) Welche Strategien, Maßnahmen und planerischen Instrumente werden im Zuge eines Retrofitting durchgeführt und angewendet, um durch Nachverdichtung und Umbau diese suburbanen Dienstleistungsstandorte zu qualifizieren?*
- 4) Zeigen sich Standortkonkurrenzen zwischen suburbanen und urbanen Dienstleistungsstandorten und falls ja, wie prägen sich diese aus?*

Dabei wurden jeweils 2 Fragen pro Fallstudie fokussiert. Für die Metropolregion Frankfurt am Main sind dies die Forschungsfragen 1 und 2, für die Metropolregion Zürich die Forschungsfragen 2 und 3, für die Metropolregion Boston die Forschungsfragen 3 und 4.

Erwartete Ergebnisse

Diese Arbeit soll einen Beitrag zur Theoriebildung liefern, insbesondere für den dargestellten Retrofitting Suburbia Diskurs in Bezug auf suburbane Dienstleistungsstandorte, wobei folgende Ergebnisse antizipiert werden:

Es wird zunächst unterstellt, dass suburbane Dienstleistungsstandorte in allen zu untersuchenden Fallstudien existieren und dabei ähnliche Entwicklungspfade bzw. Ausprägungen in ihrer baulich-räumlichen Veränderung zeigen.

Zudem wird angenommen, dass diese baulich-räumliche Veränderung auch mit einer funktionalen und qualitativen Transformation einhergeht.

Weiterhin wird die Hypothese aufgestellt, dass die national unterschiedlichen Instrumente der räumlichen Planung einen deutlichen Einfluss auf die Entwicklung von Dienstleistungsstandorten haben und die jeweiligen Metropolregionen somit in unterschiedlicher Art und Weise in der Lage sind den Transformationsprozess der Standorte zu steuern.

Abschließend wird die Hypothese aufgestellt, dass neben Steuerungsinstrumenten öffentlicher Aufgabenträger auch wirtschaftliche Marktkräfte (in Form von Standortkonkurrenzen) einen Einfluss auf den Veränderungsprozess dieser Standorte haben und dies insbesondere im amerikanischen Kontext deutlich wird.

Die im Anhang dieser Arbeit dargestellten eigenen wissenschaftlichen Arbeiten greifen diese Hypothesen jeweils auf. Die Kapitel 6 und 7 dieser Arbeit formulieren auf Basis der Forschungsfragen eine zusammenfassende Betrachtung und konzeptionelle Handlungsempfehlungen.

METHODIK & AUSWAHL DER FALLSTUDIEN

3



Abb. 3: Der Glattpark in Zürich-Opfikon als Beispiel einer neuen Typologie von Dienstleistungsstandorten mit ergänzender Wohnnutzung und Einzelhandel | Quelle: Autor

Die empirischen Grundlagen der beschriebenen Bausteine 1-3 dieser Arbeit wurden mit unterschiedlichen wissenschaftlichen Methoden erhoben und basieren in allen Fällen auf einem Mixed-Method-Ansatz. Dies bedeutet, dass nicht eine wissenschaftliche Methode zum empirischen Erkenntnisgewinn genutzt wurde, sondern mehrere Methoden kombiniert wurden.

Auswahl der Metropolregionen

Die Auswahl der Metropolregionen erfolgte in einem mehrstufigen Prozess, bei dem einerseits Auswahlkriterien für die Auswahl des nationalen Kontextes und der jeweiligen Metropolregionen festgelegt wurden und in einem weiteren Schritt Kriterien für die konkreten Standorte, die untersucht werden sollen.

> Europa und USA

Zunächst ergibt sich aus den Ausführungen der in Kapitel 2 beschriebenen Forschungslücke im Bereich der vergleichenden Forschung der Entwicklung von suburbanen Dienstleistungsstandorten zwischen Europa und den USA ein erstes Auswahlkriterium. Auf Grundlage dieser Erkenntnis wurde eine Auswahl von europäischen und amerikanischen Metropolregionen festgelegt. Die Auswahl von Metropolregionen aus beiden Kontinenten impliziert ebenso eine Vergleichsmöglichkeit von unterschiedlichen Planungssystemen, die sich zwischen den USA und Europa insbesondere im Hinblick auf Regulation und Marktliberalität unterscheiden.

> Polyzentralität

Weiterhin zeigt der aktuelle Forschungsstand,

dass insbesondere Metropolregionen mit einer fortgeschrittenen Suburbanisierung des Siedlungskörpers und einer polyzentralen Raumstruktur besonders häufig suburbane Dienstleistungsstandorte in nennenswerter Anzahl aufweisen. Die aktuelle Literatur unterscheidet beim Begriff der Polyzentralität verschiedene Formen. Im Falle dieser Arbeit wird unter Bezug auf Krehl et al. 2016 und Danielzyk 2016 das Merkmal der morphologisch-funktional monozentrischen Polyzentralität herangezogen und als weiteres Auswahlkriterium festgelegt (vgl. Abb. 4).

> Anteil an wissensintensiven Jobs

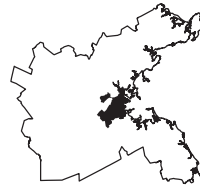
Suburbane Dienstleistungsstandorte sind nach Kapitel 2 insbesondere in Metropolregionen zu erwarten, die einen überdurchschnittlichen Anteil an wissensintensiven Arbeitsplätzen, meist im Dienstleistungsbereich aufweisen (vgl. Volgmann et al. 2018). Auf Basis der Begriffsdefinition des Dienstleistungsstandortes (vgl. Kap. 3), wird für dieses Merkmal, die Bürofläche als Kriterium herangezogen (vgl. Abb. 4).

> Einwohner Kernstadt & Metropolregion

Der aktuelle Forschungsstand zeigt ebenso, dass suburbane Dienstleistungsstandorte insbesondere in Großstädten (> 400.000 Einwohnern) zu erwarten sind. Demnach wird als weiteres Kriterium die Einwohnerzahl der Kernstadt auf über 400.000 eingegrenzt, um eine Vergleichbarkeit der Metropolregionen zu gewährleisten. Gleiches gilt für die Einwohnerzahl der Metropolregion die auf Basis der Literaturlauswertung aus Kapitel 2 auf über 1.000.000 Einwohner festgelegt wird.

Auf Basis dieser Kriterien wurden die Metropolregionen Frankfurt am Main (Deutschland),

BETRACHTUNGSBEISPIELE



FALLSTUDIE A	FALLSTUDIE B	FALLSTUDIE C	<u>KRITERIUM</u>
Metropolregion Frankfurt am Main (Deutschland)	Metropolregion Zürich (Schweiz)	Metropolregion Boston (USA)	
morphologisch monozentrisch	morphologisch monozentrisch	morphologisch monozentrisch	POLYZENTRALITÄT
ca. 736.000 ¹	ca. 415.000 ²	ca. 678.000 ³	EINWOHNER DER KERNSTADT
ca. 2.300.000 ¹	ca. 1.450.000 ²	ca. 3.200.000 ³	EINWOHNER DER METROPOLREGION ⁴
ca. 1.740 Mio EUR ⁵	ca. 943 Mio EUR ⁶	ca. 520 Mio EUR ⁷	UNTERNEHMENS- STEUEREINNAHMEN (BEZOGEN AUF DIE KERNSTADT)
ca. 11,5 Mio m ² ⁸	ca. 7,0 Mio m ² ⁹	ca. 17,2 Mio m ² ¹⁰	GESAMTBÜROFLÄCHE (BEZOGEN AUF DIE METROPOLREGION)
+ 12,3 %	+ 12,6 %	+ 9,2 %	BEVÖLKERUNGS- ENTWICKLUNG ¹¹ (BEZOGEN AUF DIE KERNSTADT)

¹ Bezugsjahr 2016 | Quelle: Statistisches Bundesamt, Regionalverband FrankfurtRheinMain

² Bezugsjahr 2016 | Quelle: Eurostat, Stadt Zürich 2019

³ Bezugsjahr 2016 | Quelle: US Census, MAPC

⁴ Frankfurt am Main: Definition nach Verbandsregion FrankfurtRheinMain,
Zürich: Definition nach Kanton Zürich; Boston: Definition nach MAPC

⁵ Bezugsjahr 2016 | Quelle: Stadt Frankfurt am Main, Finanzdirektion

⁶ Bezugsjahr 2016 | Quelle: Finanzdepartement der Stadt Zürich

⁷ Bezugsjahr 2016 | Quelle: Massachusetts Government

⁸ Bezugsjahr 2016 | Quelle: Wirtschaftsförderung Frankfurt am Main- Büromarktbericht

⁹ Bezugsjahr 2016 | Quelle: CSL Immobilienmarktbericht Schweiz

¹⁰ Bezugsjahr 2016 | Quelle: Transwestern Consulting Boston Office Market Report

¹¹ Bezugsjahre 2005-2015 | Quellen: Statistisches Bundesamt, Stadt Zürich 2019, US Census

Abb. 4: Darstellung der definierten Kriterien für die Auswahl der Metropolregionen Frankfurt am Main, Zürich und Boston mit den jeweiligen Ausprägungen | Quelle: Autor

Zürich (Schweiz) und Boston (USA) ausgewählt und in jeweils einem wissenschaftlichen Baustein (vgl. Kap 5.1 - 5.3) empirisch untersucht.

Auswahl der konkreten Fallstudien

Die Grundlage bildet eine strukturierte Literatur- und Internetrecherche zu den genannten Kernthemen Retrofitting Suburbia, Entwicklung polyzentraler Stadtregionen, Herausbildung neuer Zentralitäten, Umbau und Qualifizierung von suburbanen Standorten, Nachverdichtung und Umbau von Office Parks sowie zum baukulturellen Diskurs zum Umgang mit suburbanen Standorten.

Dabei stellte insbesondere die Definition eines *suburbanen Standortes* eine besondere Herausforderung dar, die sich im Rahmen dieser Arbeit auf die Arbeiten von Alan Walks 2012 stützt (vgl. Kap. 4.4). Demnach bilden vielmehr die sozial-funktionalen Aspekte einer Suburbanitätsdefinition die Grundlage der Fallstudienauswahl und weniger die räumlich-morphologischen Charakteristika oder die relative Lage zur Kernstadt.

In einem weiteren Schritt wurden sekundärstatistische Analysen zu den unterschiedlichen Fallstudien durchgeführt, um Aufschluss über die räumlich-strukturellen Gegebenheiten und Konzentrationspunkte unternehmerischer Aktivitäten innerhalb der Region zu erhalten. Ebenso wurden verfügbare Planungsdokumente (Regionalpläne, interkommunale Kooperationsprojekte, Stadtentwicklungskonzepte, städtebauliche Entwürfe und städtebauliche Masterpläne, Bau- und Zonenpläne, Gestaltungsrichtlinien) ausgewertet und im Hinblick auf ihren gestaltsichernden Charakter analysiert. Anschließend dienten Luftbildauswertungen und webbasierte Recherchen

der Auswahl von Standorten, welches sowohl durch ihre räumliche, baulich-strukturelle und städtebauliche Form im Hinblick auf die forschungsleitende Fragestellung von Interesse sind. Für die konkrete Darstellung von Qualifizierungsstrategien, und -maßnahmen wurden weiterhin drei internationale Beispiele analysiert, die in ihren wesentlichen Charakteristika Gemeinsamkeiten aufweisen. Die Vergleichbarkeit von Städten, Regionen und ihren funktionalen Übertragbarkeiten hängt dabei stark von der thematischen Fokussierung ab (vgl. Tremblay 2013).

Ergänzt wurden alle Bausteine 1-5 durch leitfadengestützte Experten-Interviews mit Personen aus dem Bereich Forschung, kommunaler und privater Planungspraxis, Wirtschaftsverbänden, Unternehmen, Immobilienentwicklern und Politik. Dabei wurden die Interviewpartner durch eine Literatur- und Internetrecherche identifiziert. Bei der Auswahl wurde darauf geachtet, in jedem Fallbeispiel Vertreter der unterschiedlichen räumlichen Planungsebenen (regional, kommunal und standortspezifisch) zu interviewen. Ebenso wurde auf eine ausgeglichene Befragung von öffentlichen und privaten Akteuren geachtet. Hierdurch soll eine möglichst umfassende und differenzierte Einschätzung aus den Experteninterviews gewonnen werden. Die Auswertung der Interviews erfolgte auf Basis der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring, 2000 mit Hilfe des thematischen Kodierens nach Flick, 1995.

Insgesamt wurden 36 Experteninterviews geführt, davon 8 für die Metropolregion Frankfurt am Main, 15 für die Metropolregion Zürich und 13 für die Metropolregion Boston.

Metropolregion Frankfurt am Main

Für die Fallstudie Metropolregion Frankfurt am Main wurde ein sogenannter *Mixed-Method-Ansatz*¹ verfolgt. Dieser umfasst halbstandardisierte Experteninterviews, Analyse von Planungsdokumenten (formelle und informelle Planungsinstrumente) und Ortsbegehungen. In der Metropolregion Frankfurt wurden Experteninterviews mit folgenden Personen zwischen Oktober 2014 und Juni 2015 durchgeführt:

- > Elmar Schütz, Aurelis Real Estate GmbH
- > Stefan Wolff, Wirtschaftsförderung Bad Homburg
- > Anja Batke, Regionalverband FrankfurtRheinMain
- > Andreas Freundt, IHK Aschaffenburg
- > Stefan Forster, SF Architekten
- > Dieter von Lüpke, Stadt Frankfurt am Main
- > Torsten Becker, TOBE Stadtplanung
- > Peter Buchholz, Entwicklungsgesellschaft Gateway Gardens mbH

Metropolregion Zürich

Für die Fallstudie Metropolregion Zürich wurde ebenfalls ein *Mixed-Method-Ansatz* verfolgt.

Dieser umfasste halbstandardisierte Experteninterviews mit Akteuren unterschiedlicher räumlicher Ebenen, die Analyse von Planungsdokumenten (formelle und informelle Planungsinstrumente) und Ortsbegehungen. In der Metropolregion Zürich wurden Experteninterviews mit folgenden Personen zwischen Oktober 2015 und April 2017 durchgeführt:

- > Wilhelm Natrup, Kantonsplanung Zürich
- > Mathias Loepfe, Raumplanung Zürich u. Umgebung
- > Pascal Hunkeler, Amt f. Städtebau Stadt Zürich
- > Anna Schindler, Stadtentwicklung Stadt Zürich
- > Marco Forster, Stadtplanungsamt Stadt Dübendorf
- > Nils Epprecht, Planungsbüro SAW

- > Roland Stadler, Stadtplanungsamt Stadt Opfikon
- > Michael Koch, HCU Hamburg
- > Simon Kretz, ETH Zürich
- > Reto Lorenzi, Amt für Stadtplanung Stadt Dübendorf
- > Vinzenz Zedi, Mobiliar AG
- > Walter Mosimann, Interessensgemeinschaft Hochbord
- > Roland Stadler, Stadtplanungsamt Stadt Opfikon
- > Johannes Eisenhut, Senn Resources AG
- > Bernhard Ruhstaller, Entwicklungsgesellschaft Glattpark

Metropolregion Boston

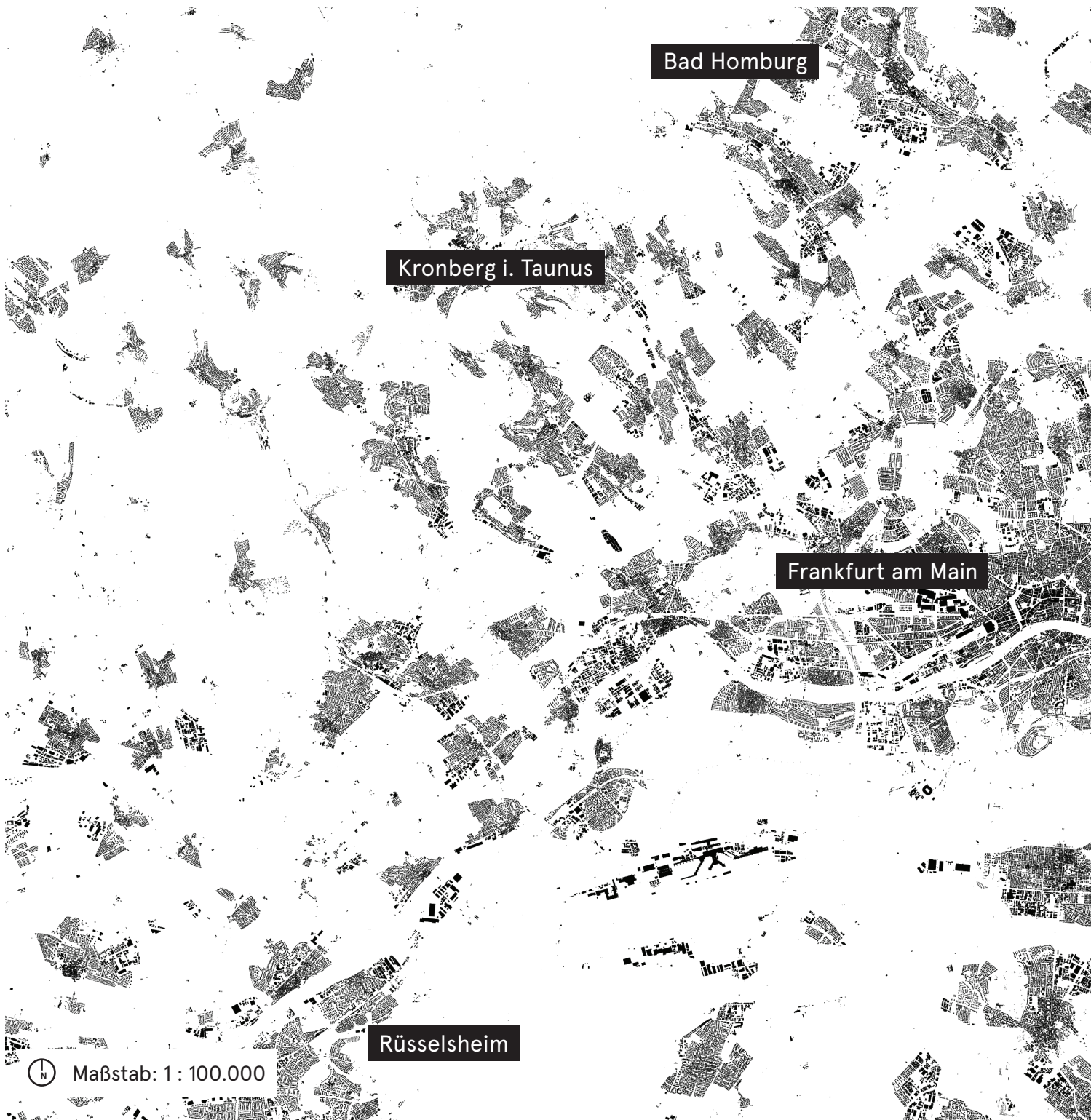
Im Rahmen der Fallstudie Metropolregion Boston wurde ebenfalls ein *Mixed-Method-Ansatz* verfolgt. Dieser umfasste halbstandardisierte Experteninterviews mit Akteuren unterschiedlicher räumlicher Ebenen, Analyse von Planungsdokumenten (formelle und informelle Planungsinstrumente) und Ortsbegehungen.

In der Metropolregion Boston wurden Experteninterviews mit folgenden Personen zwischen Oktober und November 2016 und durchgeführt:

- > Nora Loughnane, Town of Westwood
- > Devra Bailin, Town of Needham
- > Melissa Tintocallis, Town of Lexington
- > Kristin Kassner, Town of Burlington
- > Josh Freas, City of Newton
- > William Forte, City of Waltham
- > John Sullivan, Cabot Cabot & Forbes
- > Michael Cantalupa, Boston Properties
- > Andrew Galinaro, National Development
- > Steven Zeiff, Eden Development
- > Todd Fremont-Smith, Nordblom Real Estate
- > Josh Fiala, Metropolitan Area Planning Council (MAPC)
- > Michelle Landers, Urban Land Institute Boston

¹Der Mixed-Method-Ansatz vereint Aspekte quantitativer und qualitativer Forschung. Dieser Forschungsansatz bietet somit die Möglichkeit Forschungsgegenstände aus unterschiedlichen Perspektiven zu untersuchen, die durch rein qualitative oder rein quantitative Methoden nicht (hinreichend) beantwortet werden könnten (vgl. Leech & Onwuegbuzie 2009).

METROPOLREGION FRANKFURT A. MAIN



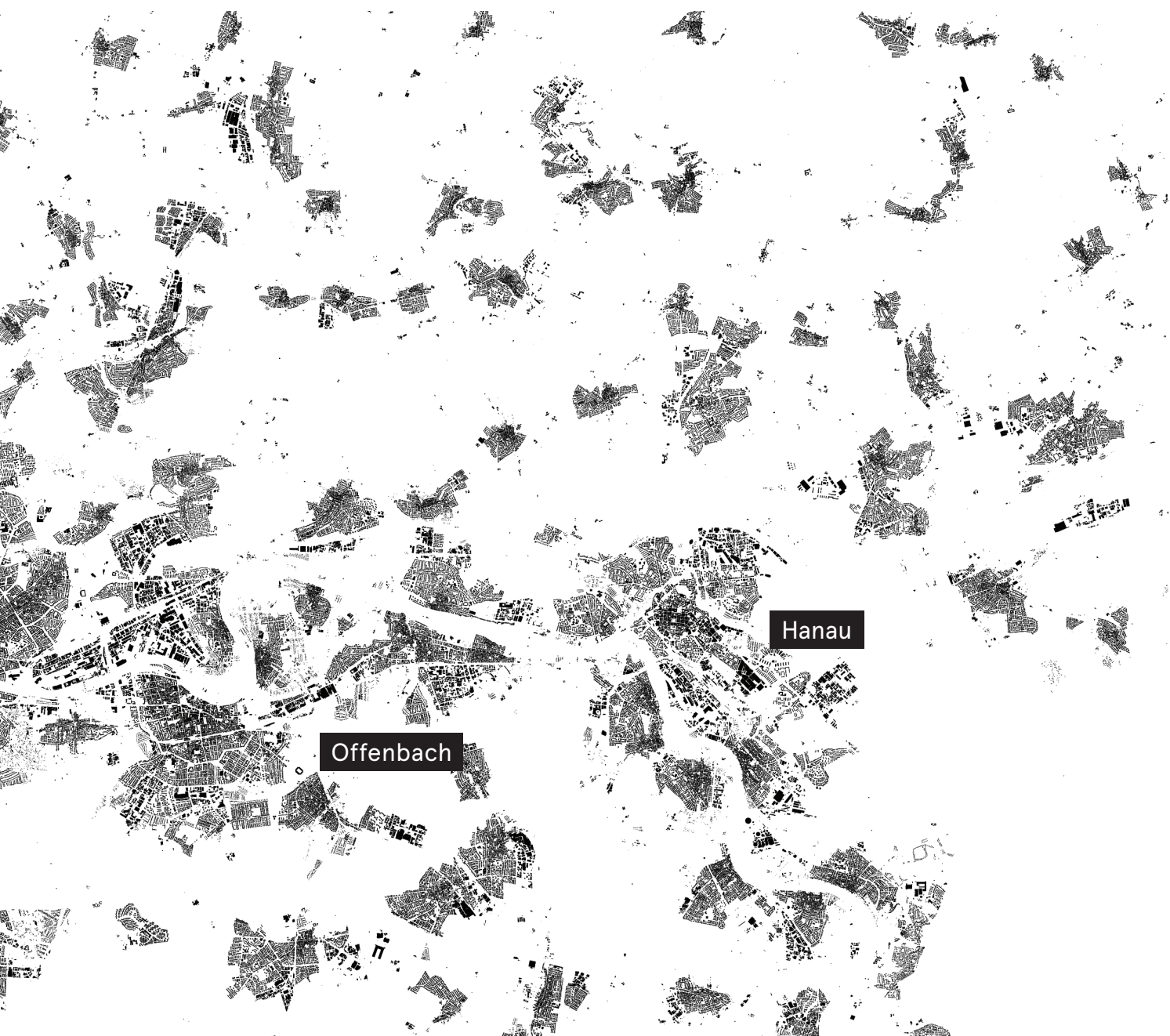
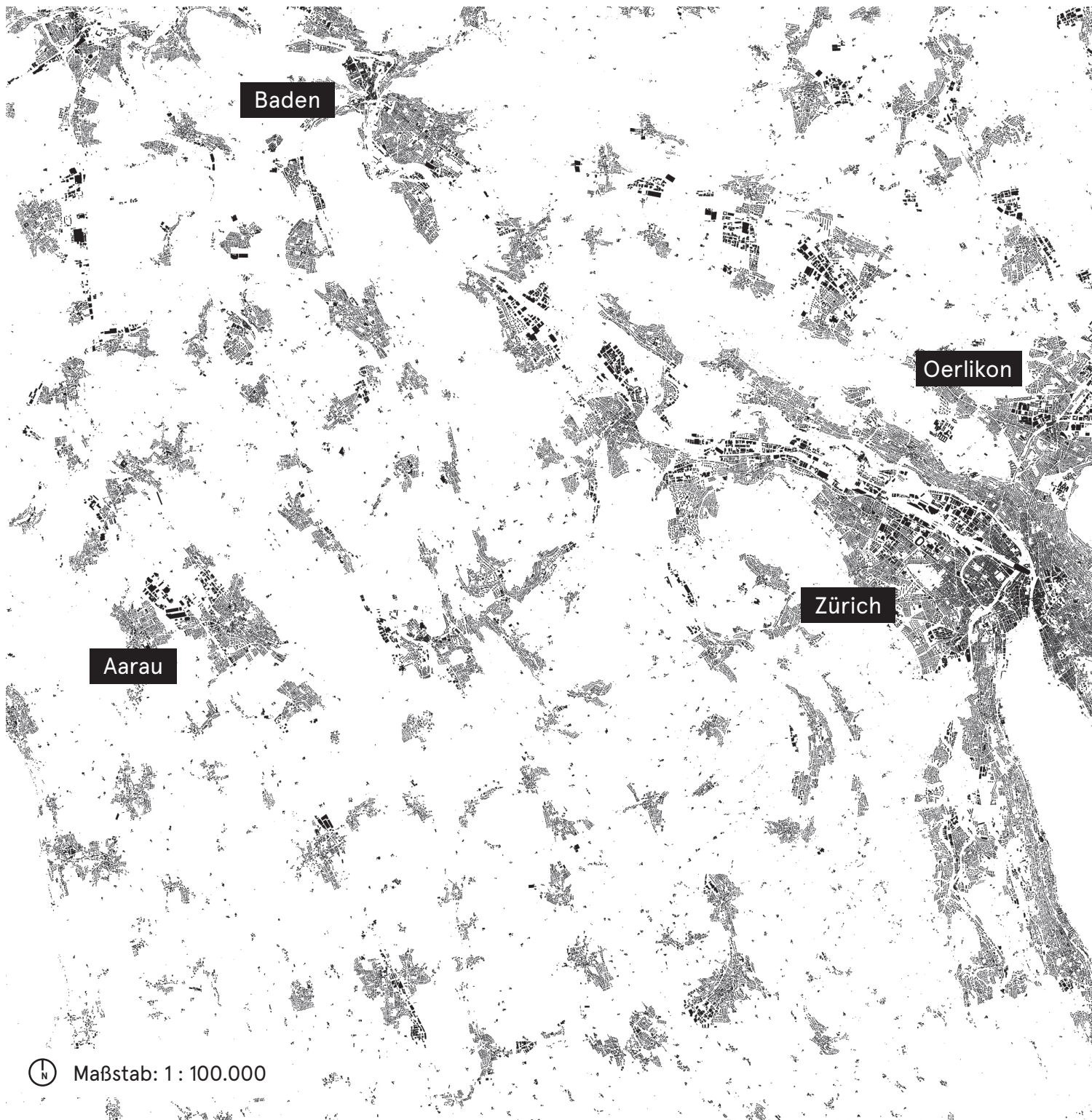


Abb. 5: Die Morphologie der Siedlungsstruktur für die Metropolregion Frankfurt am Main zeigt die monozentrische Polyzentralität der Region mit Frankfurt am Main als Oberzentrum. Ebenso wird die fortgeschrittene Entwicklung der Zwischenstadt in zersplitterte Siedlungsstrukturen der Region sichtbar | Quelle: Autor auf Basis © OpenStreetMap-Mitwirkende

METROPOLREGION ZÜRICH



Maßstab: 1 : 100.000

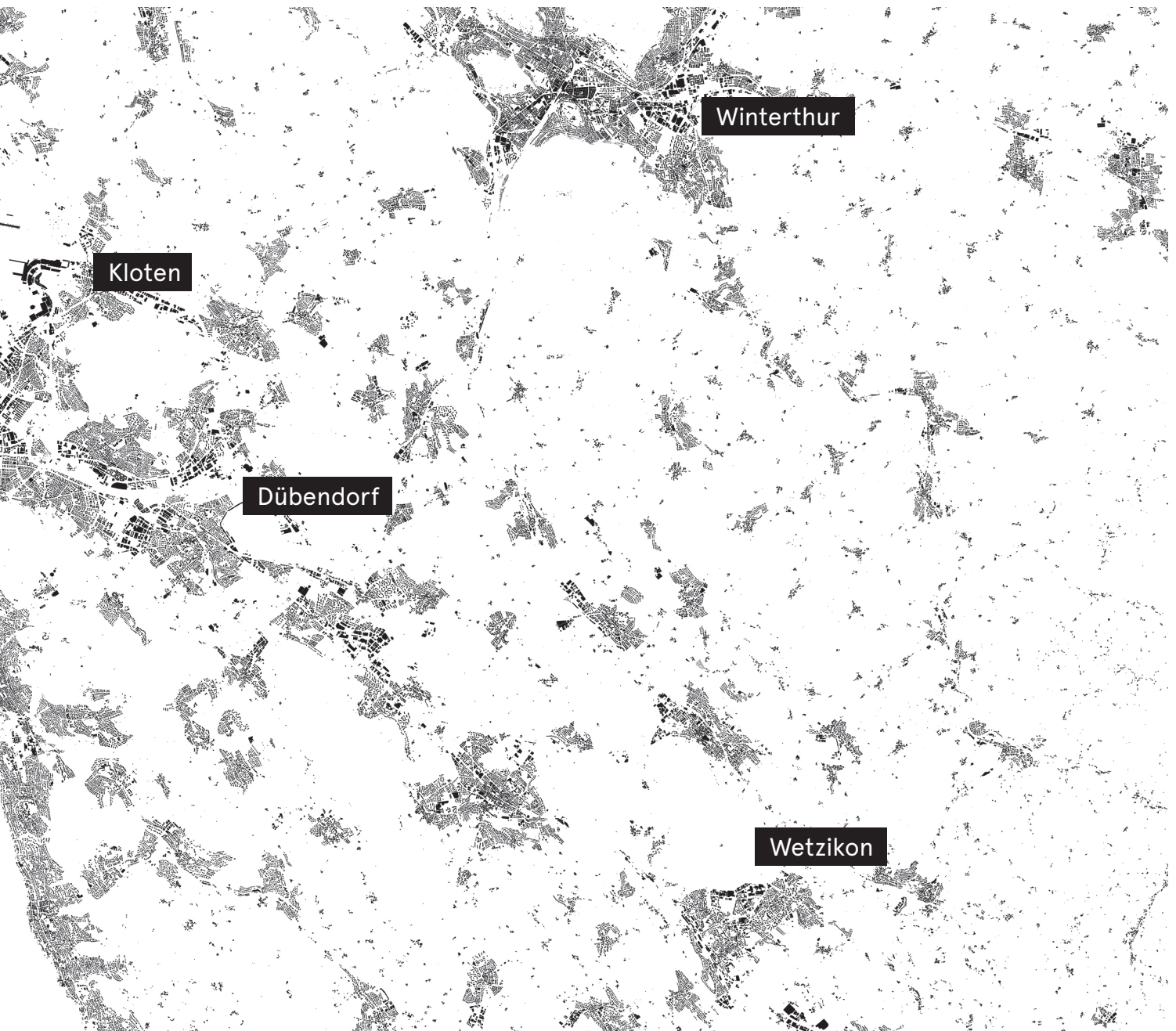


Abb. 6: Die Morphologie der Siedlungsstruktur für die Metropolregion Zürich zeigt die monozentrische Polyzentralität der Region mit der Stadt Zürich als Oberzentrum. Die fortgeschrittene Entwicklung der zersplitterten Siedlungsstrukturen ist kleinteilig. Mit Winterthur im Nordosten existiert ein weiteres Oberzentrum | Quelle: Autor auf Basis © OpenStreetMap-Mitwirkende

METROPOLREGION BOSTON





Abb. 7: Die Morphologie der Siedlungsstruktur für die Metropolregion Boston zeigt die monozentrische Polyzentralität der Region mit der Stadt Boston als Oberzentrum. Im Gegensatz zu den Beispielen aus Frankfurt und Zürich ist die Siedlungsstruktur zusammenhängender, jedoch mit geringerer baulicher Dichte | Quelle: Autor auf Basis © OpenStreetMap-Mitwirkende

SCHLÜSSELBEGRIFFE

4



Abb. 8: Die Airport-City Gateway Gardens in Frankfurt am Main als Konversionsprojekt mit besonderen qualitätssichernden Instrumenten und Public-Private-Partnership Entwicklungsmodell | Quelle: Autor

4.1

ZWISCHENSTADT & SUBURBIA

Die Fokusräume dieser Arbeit sind Teil der globalen Entwicklung einer Regionalisierung von städtischen Agglomerationen, die im wissenschaftlichen Diskurs der letzten Jahrzehnte eingehend untersucht und diskutiert wurde (vgl. Kap. 2). Dabei zeigen sich insbesondere die Begriffe der *Zwischenstadt* für den deutschsprachigen Raum und der Begriff der *Suburbia* im angelsächsischen Kontext als prägend für die Diskussion über Orte der urbanen Peripherie.

„Die Zukunft der Stadt liegt in der Peripherie“

(Mönniger 1996: 32)

Insbesondere in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts führten wirtschaftliche Prosperität und nahezu Vollmotorisierung mit PKWs zu einer kontinuierlichen räumlichen Ausdehnung und Zersiedelung der Post-Metropolis.

Thomas Sieverts war im deutschsprachigen Raum 1997 der erste Autor, der mit dem Begriff der *Zwischenstadt* eine Definition für Stadtbereiche außerhalb der Kernstädte entwickelte. Sieverts stellt in dieser richtungsweisenden Publikation die Frage, wie Stadt angesichts sich wandelnder Produktions- und Reproduktionsbedingungen im 21. Jahrhundert aussehen müsse und fand dafür die Begriffe der *verstädterten Landschaft* oder *verlandschafteten Stadt* (vgl. Sieverts 1997).

Etwa im selben Zeitraum hat sich der Stadtforscher Klaus Kunzmann mit der Regionalisierung und

Entwicklung der *Suburbia* beschäftigt und dabei das Archipel der Stadtregion entwickelt (vgl. Abb. 9).

Kunzmann definiert darin 8 Raumtypen, die das bauliche Bild der *Suburbia* maßgeblich prägen: *Aeroville*, *Knowledge City*, *Weltmarkthallen*, *Funurbia*, *www.suburbia*, *Arcadia*, *Kap der chinesischen Hoffnung* und *Vorstadtvollzugsidyllen*. Diese Raumtypen lassen sich auch heute noch in fast allen Industrienationen identifizieren und haben sich inzwischen weiter ausdifferenziert.

Ebenso gibt es im raumwissenschaftlichen Diskurs durchaus eine Abneigung gegen die Realitäten der *Zwischenstadt* und *Suburbia*: gleichförmig und anti-urban erscheinen Einfamilienhausgebiete und Shopping Center am Rande der Stadt und stellen damit vermeintlich einen Anti-Entwurf zum Ideal der Urbanität dar (vgl. Bormann 2015, Jansen 2016).

„Suburbia ist das Abbild einer Gesellschaft der freien Wahl und individuellen Verwirklichung“

(Bormann 2015: 114)

Als Reaktion auf die negativen Begleiterscheinungen der Zersiedelung der Stadtlandschaft wurden in den letzten Jahrzehnten zahlreiche Strategien einer Eindämmung dieses Wachstums in die Breite der Stadt entwickelt, die in vielen Staaten auch in die nationalen Planungsgesetze oder Rahmenrichtlinien übertragen wurden.

Im Kontext aktueller Reurbanisierungstendenzen und Wohnungsnot in großen Metropolregionen (in Deutschland und international), ist die *Zwischenstadt* und *Suburbia* in aktuellen Stadtentwicklungsdebatten differenziert thematisiert worden. Einerseits wird die *Zwischenstadt* durch das Wachstum

der Kernstädte in der medialen Debatte weniger konkret berichtet. Andererseits wird der Suburbia in jüngster Zeit wieder verstärkte Bedeutung als Schlüsselraum für die Stadtentwicklung der Zukunft beigemessen (vgl. u.a. Berger 2018). In vielen deutschen Städten lassen sich inzwischen wieder großmaßstäbliche Stadterweiterungsplanungen in den peripheren Lagen der Städte identifizieren, die sich als „*Neue Suburbanitäten*“ beschreiben lassen (vgl. Krüger 2018).

Im Rahmen dieser Arbeit kann jedoch nur ein bestimmter Teil der Zwischenstadt-, bzw.

Suburbia-Debatte betrachtet werden, der sich auf den gewerblichen geprägten Teil mit Dienstleistungsfokus beschränkt (vgl. Kap. 4.3).

Es bleibt festzuhalten, dass die Suburbia- und Zwischenstadtdebatte bereits seit vielen Jahrzehnten Teil der wissenschaftlichen Diskussion ist, jedoch durch eine weitere Ausdifferenzierung der Suburbia (räumlich, funktional, sozial) und aktuelle Wachstumstendenzen europäischer Metropolregionen neue Bedeutung erlangt.

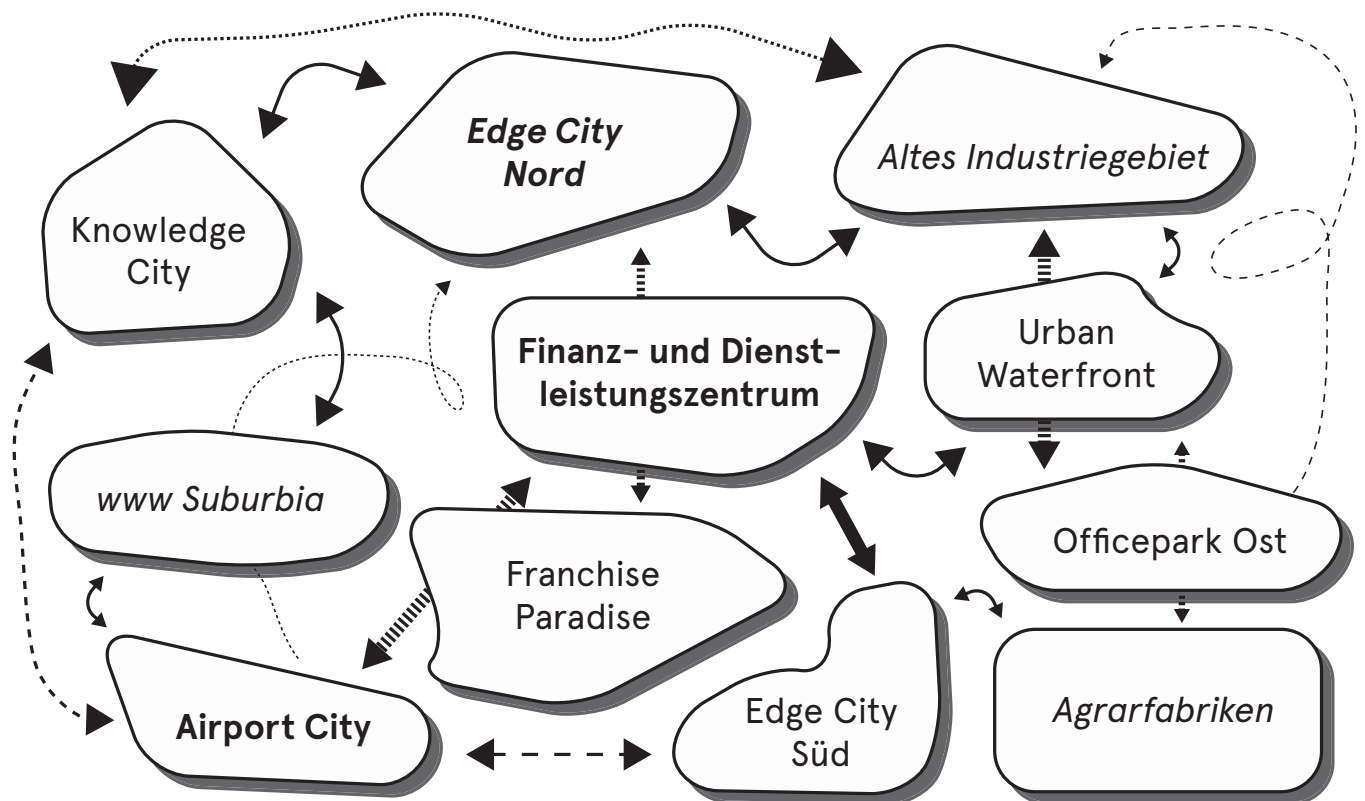


Abb. 9: Das Archipel der Stadtregion mit unterschiedlichen urbanen Kernen, Zentralitäten & Verbindungen | Quelle: Autor nach Kunzmann et al. 1999

4.2

RETROFITTING

Im Kontext eines stadtplanerischen und städtebaulichen Diskurses kommt der Begriff *Retrofitting* aus dem amerikanischen Sprachgebrauch und heißt dort übersetzt etwa „nachrüsten, umrüsten“ oder auch „umbauen, ergänzen“. Der Begriff ist geprägt durch die nordamerikanische Debatte des Umbaus von suburbanen Siedlungsstrukturen (Suburbia), findet aber auch in sehr technischen Disziplinen, wie z.B. dem Maschinenbau Anwendung. In diesem Kontext beschreibt der Begriff den „Austausch von veralteten Komponenten und das Hinzufügen von neuen, zeitgemäßen technologischen Weiterentwicklungen“ (vgl. Business Dictionary 2012).

Im Diskurs von Stadtplanung und Städtebau beschreibt der Begriff die schrittweise Erneuerung von weniger nachhaltigen Siedlungsmustern durch vermeintlich nachhaltigere Strukturen (vgl. Dunham-Jones et al. 2009).

Im deutschen und europäischen Sprachgebrauch ist auch der Begriff *Refitting* gebräuchlich (vgl. Roost & Jessen 2015), der sich insbesondere vom amerikanischen *Retrofitting* unterscheiden soll, um nicht eine durch die Vorsilbe „retro“ konnotierte Rückwärtsgerichtetheit zu symbolisieren.

Für den Titel der vorliegenden Arbeit wurde jedoch bewusst der Begriff *Retrofitting* gewählt, denn obwohl das Präfix *retro* eine gewissen Form von Nostalgie ausdrücken mag, werden in der konkreten Debatte suburbaner Standorte fast ausschließlich Elemente des Städtebaus der europäischen Stadt herangezogen. Diese beschäftigen sich mit Themen wie Dichte, Nutzungsmischung, kurzen Wegen,

öffentlichen Räumen, Orientierung und Lesbarkeit von Stadtstrukturen. All diese Elemente werden auch in der Debatte zum Umbau der Suburbia diskutiert und in der Praxis eingesetzt.

Damit zeigen sie insbesondere progressive Elemente eines zukunftsorientierten Städtebaus, der keinesfalls rückwärtsgewandt, sondern vielmehr erneuernd verstanden werden muss.

Insbesondere durch die starke Prägung des Begriffs im amerikanischen Kontext und der expliziten Auseinandersetzung mit einer amerikanischen Fallstudie, schien der Begriff *Retrofitting* hier besonders passend.

Auch im amerikanischen Kontext beziehen sich die Umbaustrategien weitestgehend auf die Grundsätze der *New Urbanism*-Bewegung, die ebenfalls Themen wie Dichte, Nutzungsmischung, kurze Wege, öffentliche Räume, Orientierung und Lesbarkeit von Stadtstrukturen in den Mittelpunkt stellt.

Im Sinne dieser Arbeit soll der Begriff *Retrofitting* die Umgestaltung, Umbau und Weiterentwicklung von suburbanen Stadtstrukturen beschreiben, sowohl in seiner baulich-physischen Ausprägung als auch in seiner Prozesshaftigkeit, seinen Akteurskonstellationen und dem Einfluss planerischer Rahmenbedingungen und Instrumente.

Der Begriff umschreibt somit auch wesentliche Teile einer städtebaulichen Qualifizierung dieser Standorte, umfasst in seinem Wortsinn jedoch neben konkreten städtebaulichen und stadtplanerischen Maßnahmen ebenso auch einen breiten wissenschaftlichen Diskurs.

4.3

BUSINESS-SUBURBIA

Der Begriff *Business-Suburbia* umfasst im Rahmen dieser Arbeit die räumlich-thematische Betrachtungsebene für den Umbau der peripheren Stadtstrukturen. Er differenziert somit zwischen den unterschiedlichen funktionalen Ausprägungen des Forschungsfeldes *Suburbia*. Im Gegensatz zur *Residential Suburbia* mit Bezug zur Wohnnutzung bezieht sich die *Business-Suburbia* explizit auf Standorte von Büro- oder Officeparks. Trotz dieser Eingrenzung umfasst der Begriff der Business Suburbia mindestens die folgenden Standorttypen:

Office Park

Der Begriff Office Park stammt aus dem amerikanischen Kontext, entstand dort überwiegend in den 1950er und 1960er Jahren und beschreibt eine städtebauliche Typologie, die (meist in suburbanen Lagen) eine ausschließliche Nutzung für Bürogebäude darstellt. Der klassische amerikanische Office Park ist geprägt durch eine Bebauung geringer Dichte, gute Verkehrsanbindung für den MIV und weitreichenden oberirdische Stellplätze für PKW (vgl. Monzingo 2013).

Science City

Als Science City werden Standorte mit überwiegend universitären oder universitätsnahen Dienstleistungen bzw. Nutzungen bezeichnet. Sie sind meist in den letzten Jahrzehnten entstanden und befinden sich insbesondere bei sog. Campus-Universitäten eher in suburbanen Lagen (vgl. Höger 2001)

Airport City

Als Airport City wird ein Standort bezeichnet, wenn er ein mehr oder weniger dichtes Cluster von flughafennahen und / oder wissensintensiven

Dienstleistungen aufweist und in direkter Verbindung zu einem internationalen Flughafenbetrieb steht. Für Güller et al 2002 müssen zudem Merkmale einer urbanen Qualität, wie Dichte und Eschließung vorhanden sein (vgl. Güller 2002).

Technologiepark

Technologieparks werden mitunter auch als Technologiezentrum, Forschungspark oder Gründerzentrum beschrieben und befinden sich oft in direkter Umgebung von Universitäten, Instituten oder Fachhochschulen (vgl. Behrendt 2013). Ihre räumliche Lage variiert dabei stark und kann sowohl urban als auch suburban sein.

Da im Rahmen dieser Arbeit alle zuvor aufgeführten Standorttypen grundsätzlich betrachtet werden sollen, wird übergreifend der Begriff Dienstleistungsstandort verwendet.

Der Begriff Dienstleistungsstandorte beschreibt in dieser Arbeit also *„Standorte mit überwiegendem Dienstleistungsanteil in der baulichen Nutzung“*.

Ein Dienstleistungsstandort subsumiert somit am präzisesten die Räume und Standorte, deren Transformation schwerpunktmäßig analysiert und dargestellt werden soll. Da diese Räume selten einheitliche Kriterien erfüllen und in ihrem Nutzungsmix, baulichen Formen und ihrer Lage im stadtreionalen Kontext oft unterschiedliche Ausprägungen haben, wird in dieser Arbeit eine breite Auslegung des Begriffs *„Dienstleistungsstandorte“* gewählt. Sofern jedoch ein konkretes Beispiel betrachtet wird kommen auch die national gebräulichen Begriffe zur Anwendung, so z.B. *„Office Park“* für den amerikanischen Kontext oder *„Büropark“* für den deutschsprachigen Kontext.

4.4

SUBURBANITÄT

Im Fokus dieser Arbeit steht der Umbau, die Weiterentwicklung und Transformation von **suburbanen** Dienstleistungsstandorten. Vor diesem Hintergrund soll folgend die Eingenzung des Begriffs *suburban* im Kontext aktueller fachlicher Diskurse erläutert werden. Dabei bezieht sich diese Arbeit auf den Suburbanitätsbegriff wie ihn Alan Walks in seinem 2012 erschienenen Artikel „*Suburbanism as a Way of Life, Slight Return*“ (vgl. Walks 2012) beschreibt.

Im Wortsinn bedeutet *suburb* zunächst *weniger als* oder *nur teilweise* urban, dementsprechend *limitierter* oder *untergeordneter* Urbanismus. Dies bedeutet zwar die qualitative Negation voller Urbanität, aber nicht das vollständige Fehlen von Urbanismus überhaupt.

Walks beschreibt Suburbanismus zunächst als multidimensionalen, ständig pulsierenden Prozess innerhalb des Urbanismus, dessen Ströme sich im Raum verschieben und überlappen. Er geht zunächst von Lefebvres Vorstellung der Raumproduktion aus, die besagt, dass Raum einerseits in einem physischen Ausdruck existiert, andererseits als abstraktes Konzept durch soziale Praktiken reproduziert wird (vgl. Lefebvre 1974).

Urbanismus kann als ein Prozess der Raumproduktion angesehen werden, der dialektisch gleichzeitig soziokulturell und physisch stattfindet. Es entsteht eine Spannung durch gegensätzliche und simultan wesentliche Tendenzen. Als These der ersten Ordnung zum Urbanismus verbindet Lefebvre diesen mit Zentralität, also Menschenansammlungen, Märkte, Produkte.

Der Zentralitätsthese stehen die sie zerstörenden zentrifugalen Kräfte gegenüber, die zu Polyzentralität und Fragmentierung führen (vgl. Lefebvre 1970). Im Zuge der Industrialisierung trafen diese beiden Kräfte aufeinander und produzierten explosionsartig abgetrennte Fragmente wie Peripherien oder Satellitenstädte im Raum.

Darüber hinaus liegt Urbanismus in den sozialen Kräften, wie Information oder Rationalität, die Markt und Staat ausmachen. Diese Rationalitäten festigen die Urbanitätsneigung jedoch nicht, sondern bringen sie durcheinander und produzieren wiederum neue Zentralitätsformen. Urbane Widersprüche drücken sich dementsprechend in fragmentierter, ungleicher Entwicklung aus.

Hieraus ergeben sich jeweils zwei axiale Gegenüberstellungen:

> **Zentralität vs. Zerstreung/Ausbreitung (erste Ordnung)**

> **Verschiedenheit vs. Abschottung/Bereichsbildung (zweite Ordnung)**

= Urbanisierung vs. Suburbanisierung

Festzustellen ist, dass Suburbs der Urbanisierung entsprungen sind und daher nicht dem Ruralen zuzuordnen sind. Zentralität verschwindet nicht, wenn die urbane Gesellschaft auf die ländliche Region trifft (vgl. Lefebvre 1974).

Walks schreibt hierzu:

„This writing, scratching and hovering performed by the forces of urbanism-suburbanism are best theorised as flows that move in and through particular places and spaces, inhabiting them for distinct yet indeterminate lengths of space and time, much like the flows of capital through investment networks, or information across the nodes of the internet.“

(Walks 2012, S. 1483 ff.)

Weiterhin haben die Kräfte Urbanismus - Suburbanismus ein Eigenleben als produktive Kräfte und sind unabhängig von den Orten selbst, die sie produzieren. Diese Kräfte müssen über die Thesen der ersten und zweiten Ordnung hinaus erklärt werden und ergeben eine dritte mögliche Ordnung. Jede Dimension hat einen dualen Charakter (morphologisch → Gebäude, Straßen, Plätze und soziologisch → Bevölkerung, Alter, Geschlecht).

Wenn diese dritte Unterscheidungsdimension hinzukommt, wird Urbanismus brüchig. Dabei ist zu beachten, dass die Grenzen zwischen dem Gebauten/Physischen und dem Sozialen immer fließend sind. Identität ist der Stadtgestalt inhärent, Räume werden sozial konstruiert.

6 Dimensionen

1. Zentralität kann einerseits als Konzentration von (Infra-)Strukturen oder der Produktion beschrieben werden (Agglomeration/Erreichbarkeit) und ist als eher physisch-morphologische Dimension in alten gebauten Strukturen zu finden. Gleichzeitig

kann Zentralität auch konzentrierte soziale Kräfte zugunsten von Eliten oder sozialen Netzwerken meinen.

2. Differenz/Verschiedenheit meint in Kombination mit Juxtaposition die Anordnung von heterogenen Elementen der urbanen Landschaft. Eine feinkörnige Nutzungsmischung ist für Lefebvre und viele andere die Definitionsgröße des Urbanen.

Zusammen mit Agglomeration und Erreichbarkeit ist diese zugleich einer der Ursprünge von Innovation und Kreativität (und steht somit im Kontrast zur monofunktionalen Landnutzungsplanung, die in rationalen suburbanen Entwicklungen bestimmend war).

3. Die dritte Ordnung entspringt den zentralen Elementen der ersten und zweiten Ordnung: hier interagieren die morphologische und die soziologische Dimension auf produktive Weise: Erreichbarkeit/Zentralität kommt sowohl konzentriert als auch fragmentiert/ausgebreitet vor – ein morphologisches Nebeneinander erzeugt sowohl Konnektivität als auch Monofunktionalität durch Abschottung oder strenge Planung.

4. Soziale Diversität und die damit verbundenen Phänomene wie Segregation, Isolation, Verbindung.

5. Monofunktionalität: Wenn diese Spannungen wie zum Beispiel ausgeweitete Erreichbarkeiten mit rationalisierter Monofunktionalität zusammenkommen, unterstützt dies Unregelmäßigkeiten und Einzelsysteme.

Im Feld der Mobilität sind Automobile dafür verantwortlich, dass autogerecht gebaut wurde und eine soziale Abhängigkeit entstand.

6. Soziale Funktionalität: Pluralität kommt hier mit einer ungleichen Verteilung sozialer Kosten (soziale Segregation) zusammen, während die Zentralität von Arbeitsangeboten der räumlichen Zersplitterung mit marginalisierten sozio-politischen Funktionen gegenübersteht.

In dieser letzten Dimension wird das Öffentliche dem Privaten gegenübergestellt, das Politische dem Persönlichen, Produktions- der Reproduktionsarbeit. Lefebvre unterstreicht gerade den Öffentlichkeitsaspekt, denn er entsteht durch Pluralität, Versammlung, Spontanität, aber auch durch Streit und Verhandlung, wichtigen politischen Aspekten. Isolation, Homogenität, Konsens und Vorhersehbarkeit führen allesamt zu einer Konzentration und Segregation von Häuslichkeit, sogar zu monofunktional dafür produzierten Räumen, die viele heute Suburbs nennen. Hier meint Suburbanität eine andere Qualität des Öffentlichen (kein Fehlen von Öffentlichkeit). Während als Urbanismus das Äußere, öffentliche Politik und weitläufigere, aber schwächere Netzwerke in sozialen Gruppen meint, ist Suburbanismus das Innere, also Lokalpolitik, Intimität, familiäre Verbindungen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass diese Dimensionen weitergeführt werden können. Da sie als Ströme zu begreifen sind, können sie sich gegensätzlich schneller oder langsamer entwickeln (z.B. Agglomeration vs. Mobilität). Die Ströme zeigen, inwiefern bestimmte Lebenssituationen mit verschiedenen Formen des Suburbanismus einhergehen. Zum Beispiel können Lebensstile, die sehr von Strömen der Häuslichkeit oder Automobilität beeinflusst sind (nordamerikanischer Nachkriegs-Suburbanismus), ferner durch ihren

Grad an sozialer Heterogenität, Öffentlichkeit, Erreichbarkeit oder sozialer Macht ausdifferenziert sein (vgl. Walks 2012).

„There are and will be, auto-mobile suburbanisms, secessionist suburbanisms and exclusionary suburbanisms, but also diversitfying suburbanisms, innovative suburbanisms and multifunctional, multimobile suburbanisms.“

(Walks 2012, S. 1483 ff.)

Politisch gesehen erzeugt Suburbanismus viele Widersprüche. Die demokratisch gerecht wirkende Form der kantenlosen, mobilen Stadt ohne zentralisierte Hierarchien steht einer homogenisierenden, entmachtenden und isolierenden sozialen Welt gegenüber.

Eine neoliberale Perspektive sieht in der post-suburbanen US-metropolitanen Form demokratische Ansätze, die sich durch freie Entscheidungen auf und durch den Marktplatz manifestieren. Allerdings verschleiert sie die Rolle des Staates, der metropolitane Formen und Märkte produziert. Ein wichtiger Widerspruch neoliberaler Politik entsteht, indem sie bestimmte suburbane Dimensionen unterstützt (Privatisierung, Automobilität, Deregulation) und dadurch diejenigen Kräfte, die Innovation, Wachstum und Kreativität fördern (Agglomeration, Heterogenität, Mischung), untergräbt (vgl. Walks 2012).

Nach Lefebvre kann die post-suburbane Metropolis mit steigender Spannung zwischen den urbanen und suburbanen Dimensionen jedoch neue

fortschrittliche politische Formen entwickeln (vgl. Lefebvre 1974).

Schlussendlich entsteht der hier erläuterte Suburbanitätsbegriff aus Lefebvres dialektischem Verständnis der Raumproduktion als einerseits physische Form und andererseits abstraktes, reproduziertes Konzept. Er ergänzt dieses um einen um Kräfte, welche die morphologische, physische Form des Urbanen ändern, zum anderen um die sozialen Spannungen – beide führen zu dem Spannungsfeld Urbanismus – Suburbanismus. **Danach ist Suburbanismus eine Form des Urbanismus, durch ihn produziert und gleichzeitig sein direkter Gegensatz.**

Basierend auf dieser Sichtweise sind in dieser Arbeit die Fallstudien der suburbanen Dienstleistungsstandorte ausgewählt und der Suburbanitätsbegriff angewendet worden. Trotz einer intensiven Auseinandersetzung bleibt festzuhalten, dass der Begriff Suburbanität bzw. suburban durch eine gewisse wissenschaftliche Unschärfe gekennzeichnet ist und mitunter auch als *fuzzy concept*² (vgl. Airgood-Obrycki & Rieger 2019) kritisiert wird.

Trotzdem stellt der Begriff insbesondere vor dem Hintergrund eines ursprünglich amerikanischen Suburbia-Diskurses (vgl. Kap. 2), die passende Definition für diese Arbeit dar.

²Als *fuzzy concept* wird im wissenschaftlichen Diskurs ein Konzept oder Begriff beschrieben, der in seinen Anwendungsgrenzen je nach Kontext oder Bedingungen erheblich variieren kann und nicht abschließend festgelegt oder definiert ist. Die Unschärfe eines *fuzzy concept* kann dabei nur durch eine spezifische Einbindungen in einen bestimmten Kontext reduziert werden (vgl. Haack 1996).

EIGENE WISSEN-
SCHAFTLICHE
ARBEITEN &
PUBLIKATIONEN

5



Abb. 10: Das Wohnprojekt *Charles River Landing* im Business Park Needham Crossing zeigt die zunehmende Nutzungsmischung dieser Standorte mit dichten Wohnformen in der Metropolregion Boston | Quelle: Autor

5.1

BAUSTEIN 1: FRANKFURT AM MAIN I

Post-suburban revitalization? – Redevelopment of suburban business centres in the Frankfurt/Rhine-Main region, Journal of Urban Design, (siehe Anhang).

Art: Referierter wissenschaftlicher Artikel
Status: Veröffentlicht 2016
Zeitschrift: Journal of Urban Design
Co-Autoren: Maïke Wünnemann, Frank Roost

Inhaltlicher Fokus:

Die Zentren der globalen Wissensökonomie befinden sich heute nicht mehr nur in den zentralen Lagen der Städte: Durch den Bedeutungsgewinn weicher Standortfaktoren und der auch technologisch begründeten Flexibilisierung der Standortwahl bestehen wissensintensive Dienstleistungsunternehmen heute auch in sogenannten „*International Business Centers*“ (Trip 2007: 275) im suburbanen Umland der Metropolen. Im Zuge eines „*Re-Scaling des Städtischen*“, welches die Veränderungen der Beziehungen zwischen verschiedenen Ebenen politischer und wirtschaftlicher Organisationen im Prozess der Globalisierung beschreibt (Brenner 2004), gewinnt der suburbane Raum von Metropolräumen an funktionaler Bedeutung, sodass Standorte mit urbanen Qualitäten vermehrt auch in peripheren Lagen entwickelt werden. Gerade die häufig hochwertige funktionale Ausstattung als Standorte international agierender Global Player setzt im Sinne einer Glokalisierung auch eine Veränderung auf der räumlich-städtebaulichen Ebene voraus. In den letzten Jahren hat die Forschung in Bezug auf die Qualifizierung dieser Standorte insbesondere im US-amerikanischen Diskurs stark zugenommen und als wichtige Aspekte hierbei die Nutzungsmischung, Orientierung und Lesbarkeit der städtebaulichen Struktur und die Qualität des öffentlichen Raumes hervorgehoben (vgl. Dunham-Jones & Williamson 2009; De Jong 2014; Talen 2011). Dabei findet die Debatte weitestgehend unter dem Aspekten der Nachhaltigkeit statt und umfasst Thematiken des

„*Smart Growth*“ oder des „*New Urbanism*“. Es stellt sich die Frage, inwieweit auch im europäischen Diskurs ein zunehmender Bedeutungsgewinn dieser Forschungen festzustellen ist, wie sich dieser in unterschiedlichen programmatischen Ausrichtungen äußert und wie eine Requalifizierung der Standorte thematisiert wird. Gleichsam fällt insbesondere in den großen Metropolregionen Europas die steigende Zahl an städtebaulich-architektonisch aufwändig gestalteten Standorten auf, die in den letzten Jahren durch Neuentwicklungen entstanden sind und häufig unter dem Label „*Science Park*“ oder „*Airport City*“ renditeorientiert vermarktet werden. Diese Standorte erweitern das Angebot auf dem Büroimmobilienmarkt.

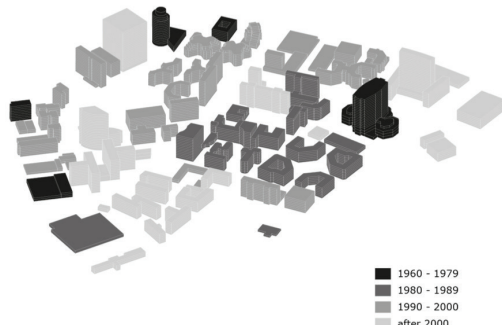
Unter diesen Rahmenbedingungen ist das Ziel des Artikels eine Charakterisierung sowohl bestehender, als auch neuer Standorte von Büroparks in Suburbia hinsichtlich Lage und Anbindung ebenso wie städtebaulicher Eigenschaften in der Region Frankfurt am Main zu untersuchen. Darüber hinaus sollen Implikationen für die Bedeutung der städtebaulichen Qualität suburbaner Büroparks herausgearbeitet werden. Dies beinhaltet folgende Forschungsfragen:

> Inwiefern lassen sich suburbane Büroparks im suburbanen Raum Frankfurts anhand dieser Faktoren klassifizieren und beschreiben? Inwiefern schlagen sich baurechtliche Vorgaben in der Gestalt des Büroparks nieder?

> Welche gegenwärtigen Entwicklungen in Büroparks lassen sich in gewachsenen und neuen Büroparks in der wachsenden Metropolregion Frankfurt Rhein-Main nachvollziehen? Inwiefern werden dabei Elemente des Diskurses um die (Re-) Qualifizierung suburbaner Dienstleistungszentren aufgegriffen?



AGE OF BUILDINGS



VACANCY RATE



OVERVIEW & DISTRIBUTION OF USES

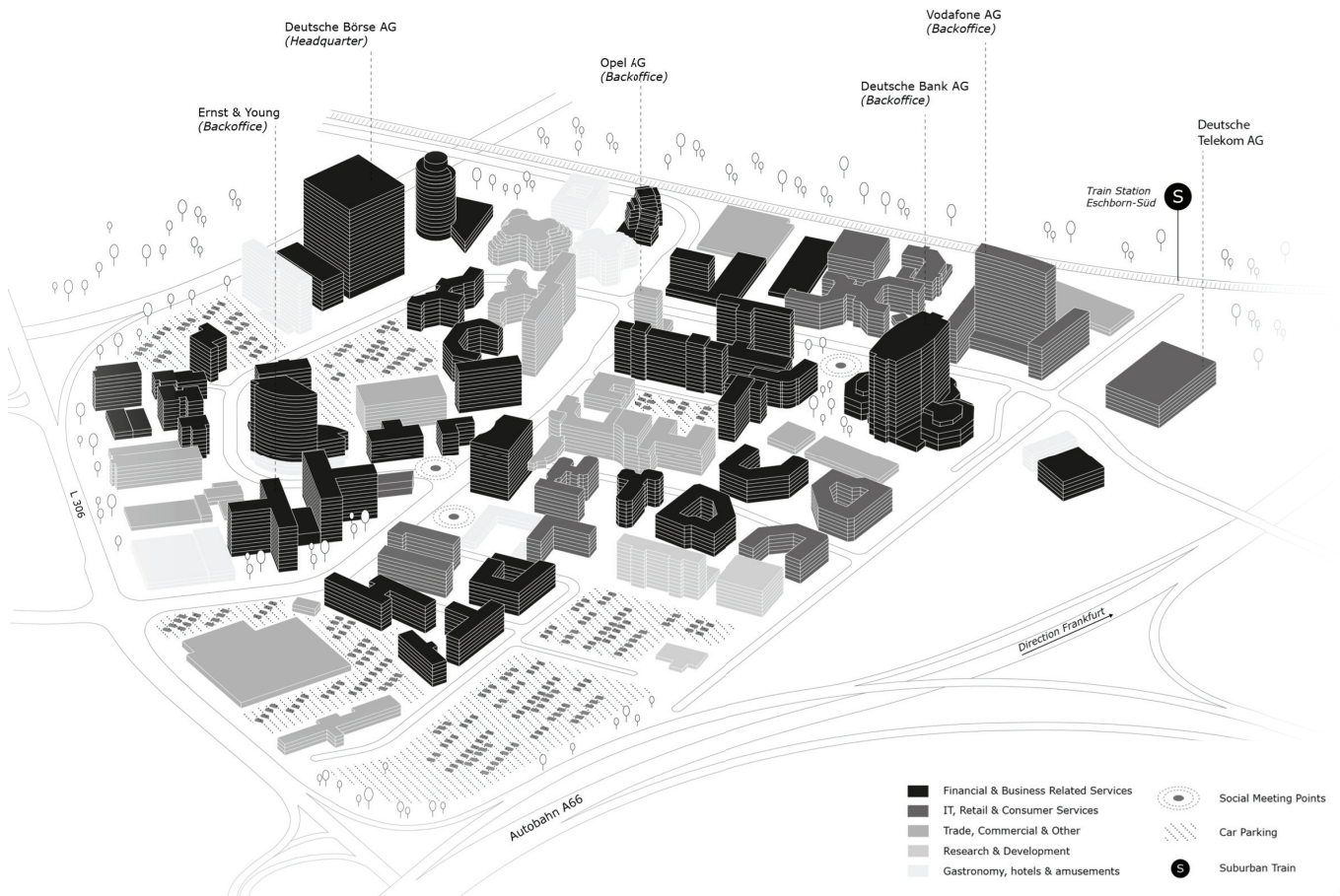


Abb. 11: Das Gewerbegebiet Eschbon-Süd als Beispiel für den Typen „Transformationsareal“ | Quelle: Autor

Zusammenfassend konnten folgende Erkenntnisse gewonnen werden: Bestehende Standorte wie das Gewerbegebiet Eschborn Süd erfüllen die neuen Wettbewerbsanforderungen und Trends des Retrofitting nur teilweise. Anderen Standortfaktoren wird häufig Vorrang eingeräumt, beispielsweise der Aufbau einer Breitbandanbindung, der Anschluss an Verkehrsnetzinfrastruktur oder Steuererleichterungen. Der Umbau konkreter Gebäude wird hingegen nur eingeschränkt angewendet. Die Standortentwicklung wird im Allgemeinen von Investoren gesteuert und der Markt

befindet sich auf globaler Ebene. Innerhalb der Gewerbegebiete ein Nebeneinander dynamischer Neuentwicklungen und teilweise leerstehender Gebäude; Die Dienstleistungsstandorte selbst werden daher ausdifferenzierter. Darüber hinaus wird die Gestaltung öffentlicher Freiflächen und Straßen oft vernachlässigt, was zu Funktionsmängeln wie einer unzureichenden Anbindung an den öffentlichen Verkehr und einer daraus resultierenden Überdimensionierung von oberirdischen Parkflächen führt.

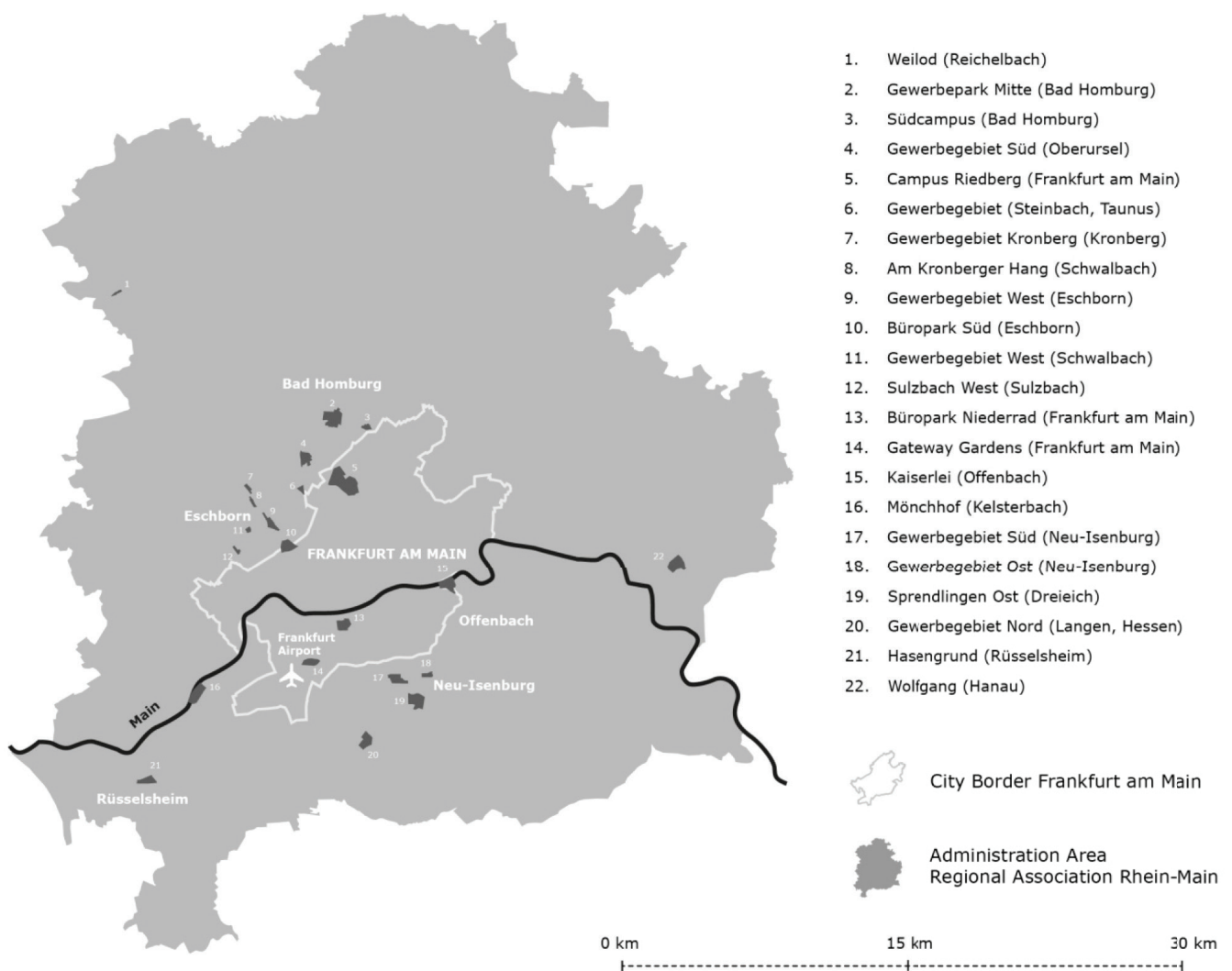


Abb. 12: Übersicht der untersuchten Dienstleistungsstandorte in der Metropolregion Frankfurt am Main |
 Quelle: Autor



		LOCATION TYPE		
		1 NEW LOCATION	2 STAGNATING LOCATION	3 TRANSFORMATION LOCATION
INDICATOR	a GROWTHS DYNAMICS	HIGH The location has strong growth in regard to new development, demand for office and commercial space is consistently high.	LOW The location has low growth; demand for office and commercial space varies. No extensive expansion is expected, individual vacancies exist.	MEDIUM - HIGH The location has moderate growth, demand for office and commercial space varies, apart from fully leased real estate, individual vacancies and open lots exist.
	b ARCHITECTURAL HETEROGENEITY	LOW The architecture is unified in terms of cubature, number of floors and materials and displays a low degree of heterogeneity.	MEDIUM The architecture is heterogeneous in terms of cubature and materials thanks to partly different uses. There are few differences in the number of floors.	HIGH The architecture is very heterogeneous due to different uses and shows large differences relating to cubature, number of floors and materials.
	c REGULATION OF URBAN DESIGN	HIGH Urban design instruments and regulations such as design handbooks and bylaws exist for the location and are also implemented and observed.	LOW No urban design instruments or regulations exist for the location; however a development plan exists that orders the urban structure and points towards design principles.	LOW No urban design instruments or regulations such as design handbooks and bylaws exist; solely a development plan with few limitations exists.
	d MIX OF USES (CUSTOMER SERVICES; BUSINESS SERVICES)	MEDIUM - HIGH The location features a number of different economic sectors and complementary services as well as food services and retail stores.	LOW The location features few different economic sectors, no complementary services or food services and retail stores.	MEDIUM The location features different economic sectors and partially also complementary services or food services and retail stores.
	e BUILDING AGE	HOMOGENOUS Building age is largely the same, with a maximum of 10 years.	HOMOGENOUS Building age is largely the same and differs by a maximum of 10 to 15 years. However, the buildings are often already many decades old.	HETEROGENOUS Building age is largely disparate and differs by more than 10 to 15 years. The buildings are often already many decades old.
	f CONNECTION TO TRANSPORT NETWORK	HIGH The location can be reached using a number of modes of transport (multimodal; airplane, high-speed or normal-speed train, road network).	LOW The location is connected by a road network; public transport is reachable but has a low frequency; new mobility systems or a connection to an airport are not present.	MEDIUM The location is well connected to a road network and can be quickly reached by car; public transport is reachable; new mobility systems or a connection to an airport are not present.
	g JOB DENSITY	HIGH Average of about 350 jobs per hectare	MEDIUM Average of about 170 jobs per hectare	MEDIUM Average of about 200 jobs per hectare
	h LAND AREA	MEDIUM About 25 to 60 hectares	LOW About 10 to 25 hectares	HOCH About 60 to 120 hectares
	i PUBLIC SPACE	HIGH Public spaces exist as parks and squares with a high quality of design and that allow for sojourn. Streetscapes have a high quality of design and feature vegetation and parking spaces.	LOW Public spaces hardly exist. Streetscapes are functionally designed and display few possibilities for appropriation or sojourn.	LOW Public spaces hardly exist. Streetscapes are functionally designed and display few possibilities for appropriation or sojourn.
	j MIX OF SECTORS	LOW The location is home to business services with a high degree of international activity, including, for example, financial services, business consultancies, hotels or insurance companies.	MEDIUM The location is home to business services with mostly local/national activity and, in exceptional cases, with international activity. These include, among others, media, research and IT companies.	HIGH The location is home to business services with national and international activities as well as to retail, food services and hotels. Companies include financial services and IT and communications companies.
● EXAMPLES FROM THE RHINE-MAIN REGION	Gateway Gardens, Frankfurt a. M. Techpark TZ, Darmstadt Campus Riedberg, Frankfurt a. M.	Sulzbach-West, Sulzbach Südcampus, Bad Homburg	Gewerbegebiet Süd, Eschborn Gewerbepark Mitte, Bad Homburg Büropark Niederrad, Frankfurt a. M.	

Abb. 13: Darstellung der Indikatoren zur Kategorisierung von Dienstleistungsstandorten in der Metropolregion Frankfurt Rhein-Main | Quelle: Autor

5.2

BAUSTEIN 2: ZÜRICH

Suburban Infill to Redevelop Suburbia - Retrofitting Post-Suburban Business Locations in the Zürich Metropolitan Area as a Component of Growth Management, Urban Planning (AO), (siehe Anhang).

Art: Referierter wissenschaftlicher Artikel
Status: Veröffentlicht 2017
Zeitschrift: Urban Planning (Open Access)

Inhaltlicher Fokus:

Die Stadt Zürich bildet den Kern der polyzentralen Metropolregion Zürich mit weitreichenden funktionalen und siedlungsmorphologischen Verbindungen zu den umliegenden Gemeinden und Regionen. Zu den wichtigsten Wachstumsgebieten gehören hierbei das Limmattal im Nordwesten des Stadtkerns, das Glatttal im Norden, welches die Verbindung zum Flughafen Zürich-Kloten darstellt, sowie etwas weiter entfernt, die Städte Winterthur und Zug als Finanz- und Dienstleistungszentren (vgl. Kanton Zürich 2014).

Basierend auf Forschungsarbeiten aus der Region Frankfurt am Main (vgl. Jansen et al. 2016) soll für die Metropolregion Zürich die Forschungsthese überprüft werden, ob Wachstumsmanagement im Sinne einer Innenentwicklung neben einer baulichen Verdichtung und Mischung der Kernbereiche auch die Chance bietet, ehemals suburbane Standorte besser in den Siedlungskörper einzubinden und funktional sowie städtebaulich zu qualifizieren und zu integrieren. In Forschungen zur Region Frankfurt am Main wurde hierzu eine Typologisierung von suburbanen Dienstleistungsstandorten vorgenommen, die von „Neuen Standorten“, „Transformationsstandorten“ und „Stagnierenden Standorten“ ausgeht, die jeweils unterschiedliche Charakteristika aufweisen. Diese Charakteristika beschäftigen sich u.a. mit der Wachstumsdynamik, gestaltsichernden Instrumenten, Größe, Anzahl der Arbeitsplätze oder Entstehungszeitraum (vgl. ebd.). Am Beispiel der Metropolregion Zürich soll nun analog zum Standort Frankfurt am Main herausgearbeitet

werden, welchen Einfluss planerische Instrumente auf den Umbau von suburbanen Stadtstrukturen haben.

Im Kern soll im Artikel die Frage beantwortet werden, welchen Beitrag die (kantonale) Raumplanung und ihre spezifischen Instrumente (Richtplan) zur räumlichen und gestalterischen Umsetzung des Retrofittings von suburbanen Standorten leisten können. Die Region Zürich ist dabei aus unterschiedlichen Aspekten als Fallstudie besonders interessant: Die Region zeigt seit einigen Jahren ein starkes Wachstum bei Bevölkerung und Arbeitsplätzen. Lange Zeit beschränkte sich die Flächenentwicklung auf die innerstädtischen Areale der Kernstadt Zürich, hat sich aber in den letzten Jahren in die Region ausgedehnt. Der zunehmende Druck auf den Wohnungsmärkten führte zu einer Notwendigkeit des Ausweichens in suburbane Siedlungsbereiche (vgl. Koll-Schretzenmayr, Kramp 2010).

Außerdem nutzen die Schweiz und der Kanton Zürich im Besonderen, spezifische Instrumente im Bereich des Wachstumsmanagements auf regionaler Ebene. Hierbei ist insbesondere das Instrument des kantonalen Richtplans im Zusammenspiel mit den regionalen und kommunalen Richtplänen von Bedeutung. Seine Hauptfunktion ist die Steuerung der Raumentwicklung mit einer Festlegung des Siedlungsgebietes (vgl. Kanton Zürich 2013).

Methodisch basiert das Paper auf unterschiedlichen qualitativen Vorgehensweisen. Die Basis bilden teilstandardisierte qualitative Interviews mit Schlüsselakteuren aus dem Kanton, der Stadt und konkreter Standorte bzw. Projekte (n=7). Weiterhin wurde eine Vielzahl unterschiedlicher



Planungsdokumente analysiert und ausgewertet, sowie Gestaltungsplanung auf Standortebe-
darunter insbesondere die Dokumente zur (vgl. Abb 16). Auf Basis der Experteninterviews
Richtplanung auf kantonaler Ebene und der Richt- wurden zwei Fallstudien identifiziert, die u.a. durch

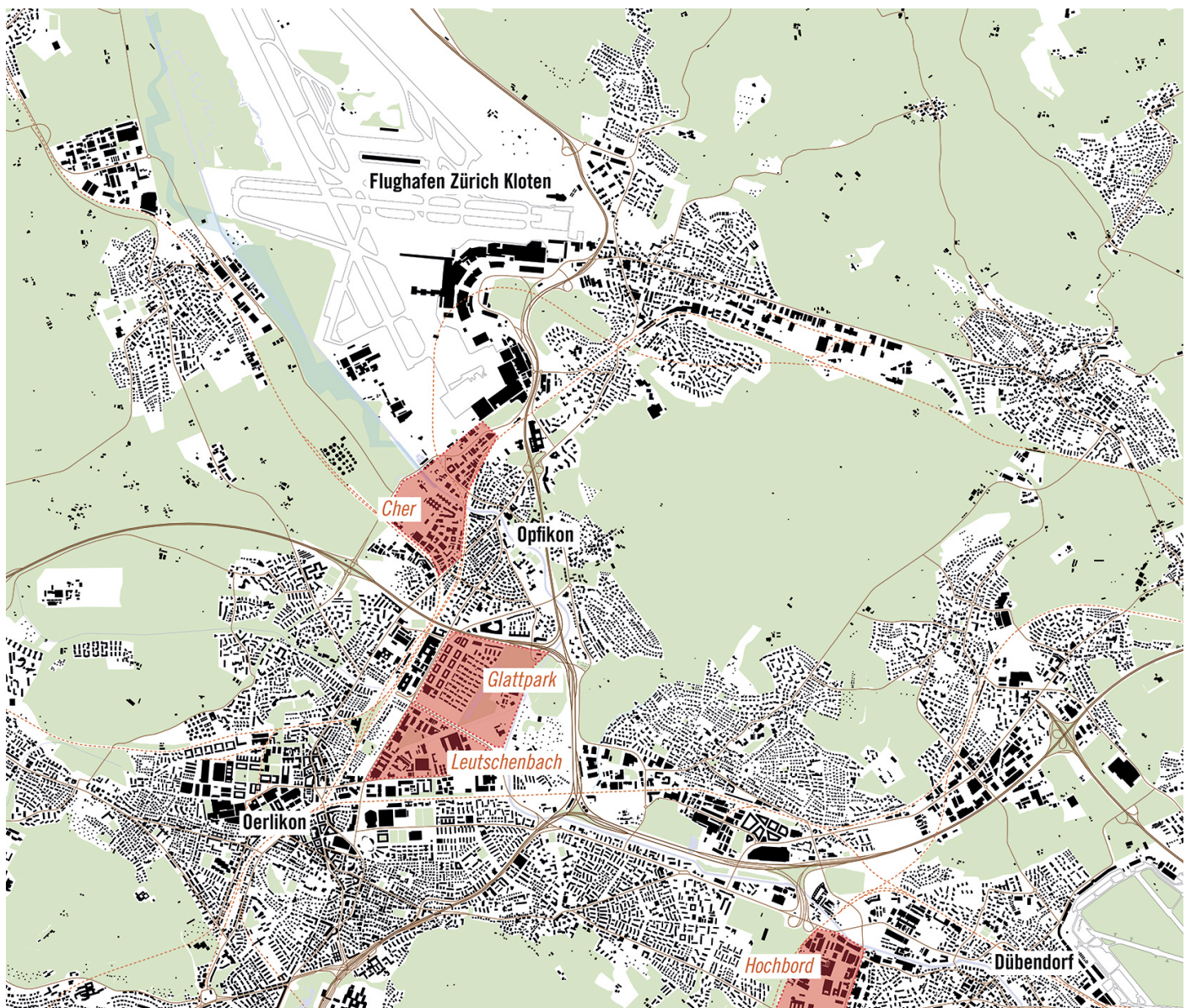


Abb. 14: Teile der Glatttalregion zwischen der Innenstadt von Zürich und dem Flughafen Zürich-Kloten |
Quelle: Autor



Abb. 15: Die Metropolregion Zürich mit der Kernstadt Zürich und dem dynamisch wachsenden Glatttal |
 Quelle: Autor



Ortsbegehungen vertieft untersucht wurden. Die Entwicklung des Züricher Glatttals und der dargestellten Fallstudien zeigt exemplarisch die Effekte bestimmter Planungsinstrumente beim Umbau suburbaner Standorte im Kanton Zürich. Die Nachverdichtung und das starke Wachstum bieten hierbei eine Chance für die Entwicklung und Qualifizierung von Suburbia und können insbesondere suburbane Dienstleistungszentren weiterentwickeln. Der hohe Druck auf dem Wohnungsmarkt führt zu einem *quasi-erzwungenen Retrofitting* dieser Standorte mit der Ergänzung und Integration von gemischt genutzten Baustrukturen. Dabei ist das Instrument des kantonalen Richtplans, insbesondere für die Entwicklung suburbaner Räume und damit auch suburbaner Dienstleistungsstandorte ein wirkungsvolles

Instrument in Bezug auf die räumliche Allokation von Verdichtung, Nutzungsmischung und städtebaulicher Integration.

Neben seiner planerischen Schärfe und der Kompetenz des Kantons Planungshoheit und Planungsvollzug inne zu haben, ist es jedoch ebenso ein auf Konsens ausgerichtetes Instrument, das im Zusammenspiel mit den kommunalen Ämtern (z.B. Amt für Städtebau, Amt für Stadtentwicklung) der Stadt Zürich und umliegenden Gemeinden eine nachhaltige Wirkung erzielen kann. Dabei kann der kantonale Richtplan zwar *nur* die Rahmenbedingungen vorgeben (u.a. Definition der Zentrumsgebiete, Nutzungen, Dichte, etc.), diese sind jedoch verbindlich für alle untergeordneten Behörden einzuhalten.

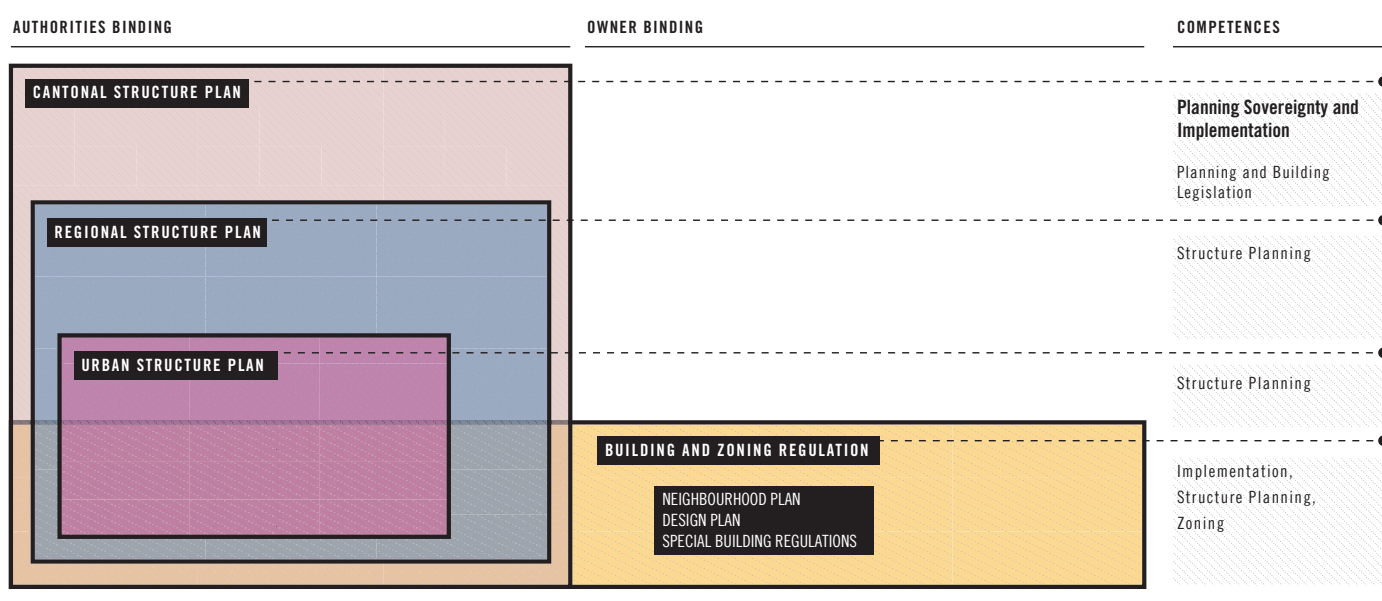


Abb. 16: Planungshierarchien und Kompetenzen im Schweizer Planungssystem am Beispiel des Kanton Zürich | Quelle: Autor

5.3

BAUSTEIN 3: BOSTON

Retrofitting business suburbia: competition, transformation, and challenges in metropolitan Boston's suburban office parks, Journal of Urbanism, (siehe Anhang).

Art: Referierter wissenschaftlicher Artikel
Status: Veröffentlicht 2018
Zeitschrift: Journal of Urbanism
Co-Autoren: Brent D. Ryan

Inhaltlicher Fokus:

Der Artikel untersucht den Umbau und die bauliche Qualifizierung von suburbanen Büroparks in der Metropolregion Boston sowie die Planung, Gestaltung und die planerischen Steuerungsmöglichkeiten und Herausforderungen eines sich momentan vollziehenden Transformationsprozesses. Die Forschungsthese dieses Artikels stützt sich auf die jüngste Literatur zu Standortkonkurrenzen zwischen suburbanen Standorten und innerstädtischen Standorten im Kontext amerikanischer Stadtentwicklung. Zur Beantwortung dieser Fragen wurden 13 qualitative, halb-standardisierte Experteninterviews mit Stadtplanern, Immobilienentwicklern und Planungsinstitutionen in der Metropolregion Boston durchgeführt.

Eine zentrale Erkenntnis des Artikels lautet, dass sich zahlreiche Standorte im suburbanen Kontext in einem umfangreichen Umbauprozess befinden. Zu den angewendeten Strategien eines Retrofittings gehörten (Nach-)Verdichtung, Nutzungsmischung, aufgewertete öffentliche Räume und Ansätze zur Verbesserung öffentlicher Verkehrsmittel. Hierzu wurden zwei Fallstudien untersucht: Northwest Park in Burlington, Massachusetts, und Needham Crossing, Needham, Massachusetts. Beides sind ehemalige Büroparks, die als gemischt genutzte Standorte weiterentwickelt wurden, da Unternehmen abwanderten und Neuansiedlungen zunehmend schwierig wurden. Der Forschungsansatz beschreibt und erklärt die baulich-räumliche

Weiterentwicklung sowie die spezifischen Motivationen für den Umbau als Planungsstrategie zur Verbesserung der Zukunftsperspektiven alternder suburbaner Dienstleistungsstandorte. Die zentrale Forschungsfrage war hierbei, inwiefern die suburbanen Büroparks in der Metropolregion Boston vor zukünftigen Herausforderungen in Bezug auf ihre baulich-räumliche Entwicklung stehen. Ebenso sollte die Frage beantwortet werden, mit welchen Strategien eine baulich-räumliche Transformation umgesetzt und von Seiten der öffentlichen und privaten Akteure gesteuert wird. Die Studie konzentriert sich auf qualitative Ergebnisse aus Experteninterviews mit kommunalen und regionalen Planungsakteuren. Zunächst wurde in den Interviews abgefragt, ob es einen zunehmenden Standortwettbewerb für Unternehmen zwischen suburbanen und urbanen Dienstleistungsstandorten gibt und ob dies auf eine zunehmende Überalterung von suburbanen Dienstleistungsgebäuden zurückzuführen ist. Aktuelle Forschungsarbeiten konstatieren eine zunehmende Verlagerung von Unternehmen in Metropolregionen, hin zu urbanen Standorten (Maliza 2014, Malizia und Song 2016, Smart Growth America 2015). Es wurde daher die Hypothese aufgestellt, dass Büroparks in suburbanen Lagen einer zunehmenden Konkurrenz durch die Kernstädte ausgesetzt sind und sich verändern oder anpassen müssen, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Weiterhin wurde die Frage gestellt, ob der Wettbewerb Anreize für einen Umbau dieser Standorte bietet und wenn ja, welche Strategien von verschiedenen Akteuren der jeweiligen Standorte angewandt wurden. Ebenso wurde danach gefragt, welche Instrumente oder Strategien der städtischen und regionalen Planung für diese Transformation genutzt wurden und warum. Die „*Charta of New Urbanism*“ (Talen 2006, Steuteville 2009, Dunham-

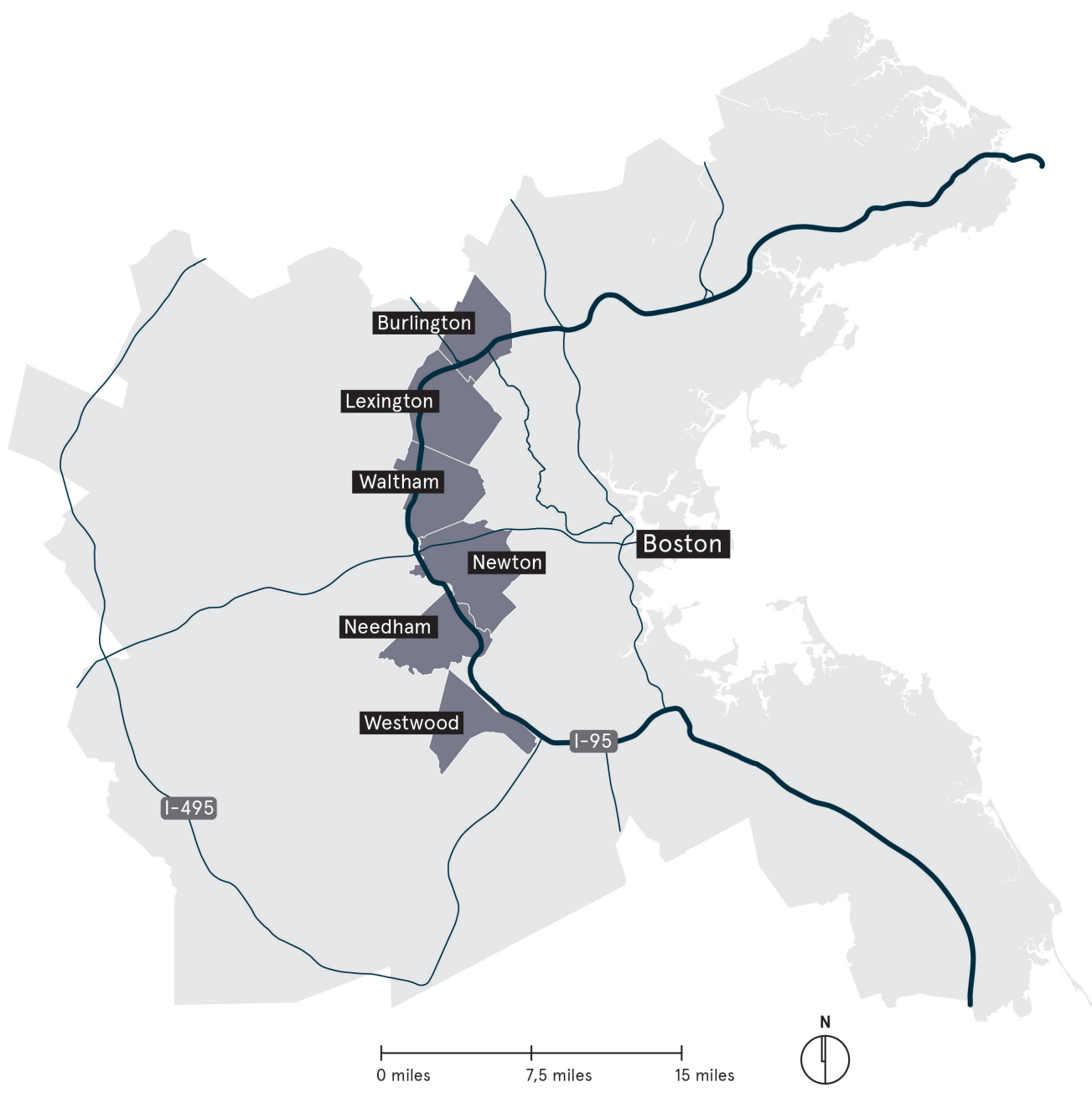
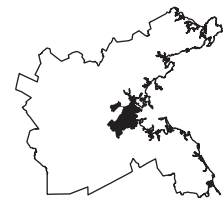


Abb. 17: Die Metropolregion Boston im Planungsbereich des Metropolitan Area Planning Council (MAPC) und den suburbanen Fokusräumen entlang des Interstate Highway 95 | Quelle: Autor

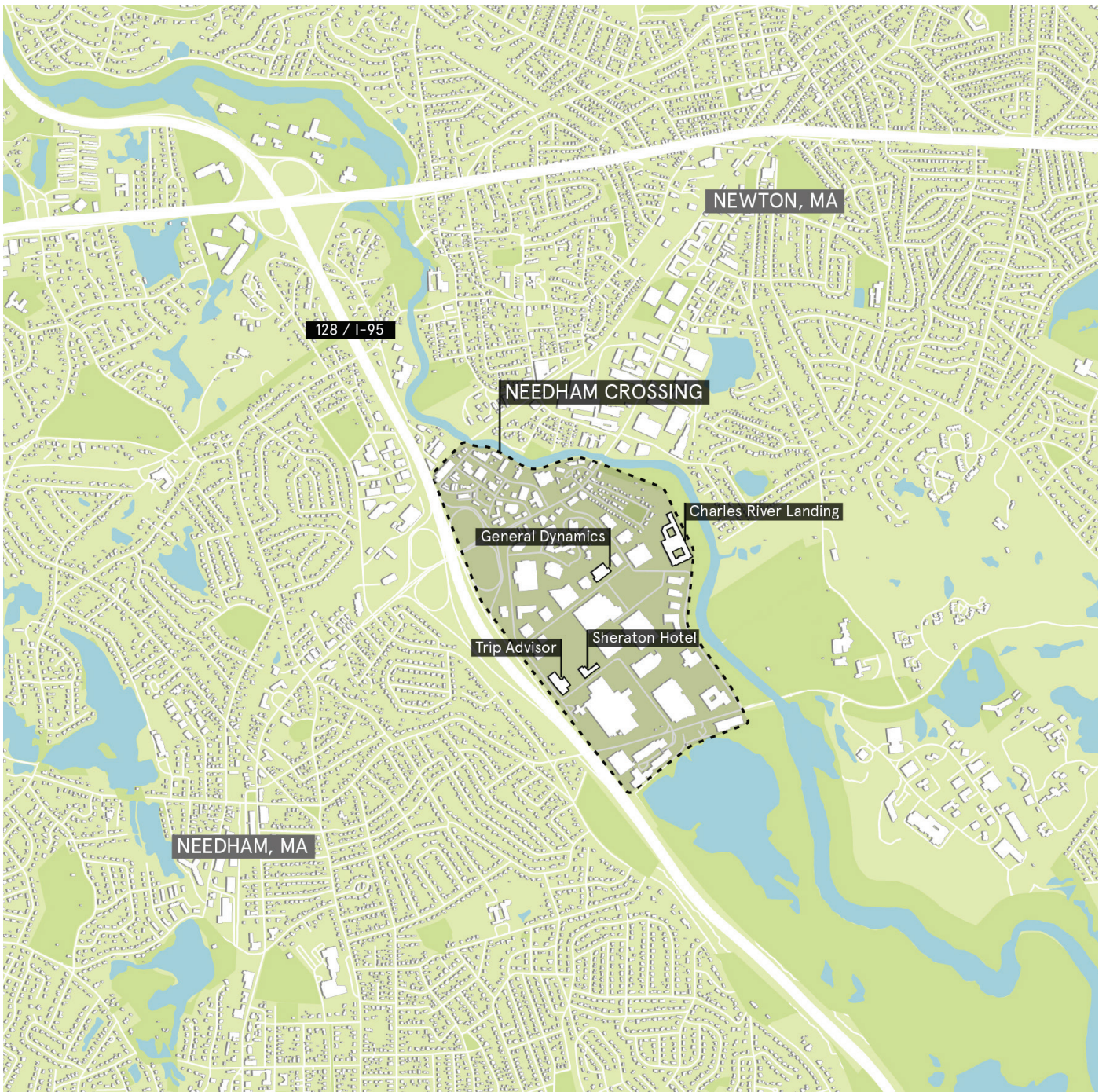
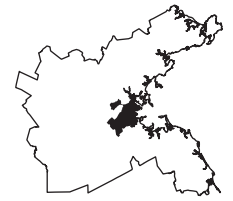


Abb. 18: Der Businesspark *Needham Crossing* der Stadt Needham in der Metropolregion Boston als Beispiel eines Transformationsstandortes | Quelle: Autor auf Basis © OpenStreetMap-Mitwirkende



Jones & Williamson 2009a) hat dabei die Hypothese bestärkt, dass solche Aufwertungsstrategien, sofern sie existieren, darauf abzielen, suburbane Dienstleistungsstandorte wettbewerbsfähiger zu machen, indem sie öffentliche Räume aufwerten, die Walkability verbessern und die bauliche Dichte erhöhen. Abschließend standen die größten Herausforderungen für die Umgestaltung der suburbanen Dienstleistungsstandorte im Fokus.

Hierbei wurde insbesondere die Etablierung von neuen Nutzungen (u.a. Wohnen) als eine der größten Herausforderungen genannt. Weiterhin scheinen sowohl regulatorische Veränderung der Standortstrukturen (z. B. durch verändertes Zoning) als auch Vorbehalte von privaten Entwicklern gegenüber neuen Standortkonzepten wesentliche Herausforderungen darzustellen.



Abb. 19: Neue Projektentwicklungen in *Needham Crossing* mit Ansätzen einer Stadtentwicklung nach den Grundsätzen des *New Urbanism* | Quelle: Autor

5.4

BAUSTEIN 4: FRANKFURT AM MAIN II

Suburbane Nutzungsmischung? – Der Wandel von Büroparks in der Region Rhein–Main, *Informationen zur Raumentwicklung*, (siehe Anhang).

Art: Wissenschaftlicher Artikel
Status: Veröffentlicht 2016
Zeitschrift: Informationen zur Raumentwicklung
Co-Autoren: Frank Roost, Maïke Wünnemann

Inhaltlicher Fokus:

In suburbanen Büroparks steigen die Leerstände aufgrund veränderter Ansprüche an das Arbeitsumfeld und der Konkurrenz durch Projekte in den Kernstädten. Weil der Druck auf dem Wohnungsmarkt in den Metropolregionen wächst, lässt sich diese Herausforderung für einen Umbau der Standorte in gemischte Dienstleistungs- und Wohnquartieren nutzen. Dies kann mit einer systematischen Nachverdichtung verbunden werden und somit dazu beitragen, die bisher für Suburbia charakteristische funktionale Trennung zu überwinden. Beispiele aus der Region Rhein–Main verdeutlichen die Potenziale unterschiedlicher Konzepte zur Neuschaffung einer Nutzungsmischung in suburbanen Dienstleistungsstandorten. Als Grundlage geht der Beitrag auf die Herausbildung suburbaner Dienstleistungszentren und ihre Bedeutung im Funktionsgefüge der Metropolregionen ein. Im zweiten Schritt stellt er die Entwicklung ähnlicher Standorte in den USA dar, welche Potenziale zur Nachverdichtung die dortigen, als „*edge cities*“ bezeichneten suburbanen Dienstleistungszentren bieten und welche Rolle dabei die städtebauliche Qualifizierung spielt. Schließlich beschreibt der Beitrag anhand der Region Rhein–Main vertiefend, unter welchen Voraussetzungen sich in Deutschland Möglichkeiten zur Nachverdichtung von Büroparks mit Wohngebäuden ergeben. Aufbauend auf einer Kategorisierung der Standorttypen zeigt er an den Beispielen Frankfurt–Niederrad und Bad Homburg–

Südcampus Strategien zur Schaffung neuer Formen der Nutzungsmischung auf. Damit liefert der Beitrag als empirische Analyse Hinweise, ob und wie unterschiedliche Konzepte zur Umnutzung einzelner Gebäude, zur Durchmischung mittels Nachverdichtung oder gar zur umfassenden städtebaulichen Restrukturierung anwendbar sind. Die beiden Fallbeispiele verdeutlichen die Bandbreite im möglichen planerischen Vorgehen zwischen Pragmatismus und langfristiger Strategie. Im Fall des Südcampus Bad Homburg entsteht die Nutzungsmischung eher aus pragmatischen Gründen. Die Flächen sind auf dem entspannten Büromarkt ohnehin schwer vermarktbar, während neue Angebote für den Wohnungsbau in der Region dringend benötigt werden. Der Leerstand des ehemals von der Firma DuPont genutzten Bürogebäudes bietet somit ein einfach zu nutzendes Potenzial zur Nachverdichtung.

Im Fall von Frankfurt–Niederrad zeigt sich hingegen ein strategisches Vorgehen mit einem langfristigen und schrittweise umsetzbaren Konzept, dem eine aufwendige Planungsphase der Zusammenarbeit von kommunalen Institutionen und privaten Akteuren vorausging. Die Nachverdichtung betrifft daher nicht nur Veränderungen einzelner Liegenschaften, sondern umfasst ein komplexes Programm aus Umbau, Rückbau und Neubau. Zudem zielt das Konzept darauf ab, die Gestalt- und Aufenthaltsqualität im Gebiet durch die Schaffung neuer Raumkanten, eine systematische Qualifizierung der bisher diffusen Freiräume sowie eine Verbesserung der Angebote zur alltäglichen Versorgung zu erhöhen – und verbindet so die Nachverdichtung mit einer kleinteiligen Nutzungsmischung. Eine solche systematische Herangehensweise, die nicht nur auf kurzfristige Erfolge der Wohnraumschaffung

abzielt, ist für die zukünftige Entwicklung der Suburbia von hoher Bedeutung. Dabei ist eine umfassende Weiterentwicklung der suburbanen Siedlungsstrukturen insgesamt anzustreben, die darauf abzielen muss, die stadträumliche Vernetzung, Orientierungsmöglichkeiten sowie Aufenthaltsqualitäten zu verbessern und so einige der typischen Mankos der Suburbia zu überwinden. Wird die neue Nutzungsmischung aber in umfassenden planerischen Konzepten realisiert und weist sie eine adäquate Körnigkeit sowie eine

Bebauungsstruktur auf, die unter Berücksichtigung kleinräumlicher Details und der Ausstattung der Erdgeschosszonen gestaltet wird, stellt sie eine große Chance dar. Die sich abzeichnende Notwendigkeit einer Umnutzung von Büro Parks wäre daher ein gutes Experimentierfeld für die Nachverdichtung der Zwischenstadt, an dem sich zeigen lässt, wie in der Suburbia insgesamt eine Nutzungsmischung und eine stadträumliche Qualifizierung erreicht werden könnte.

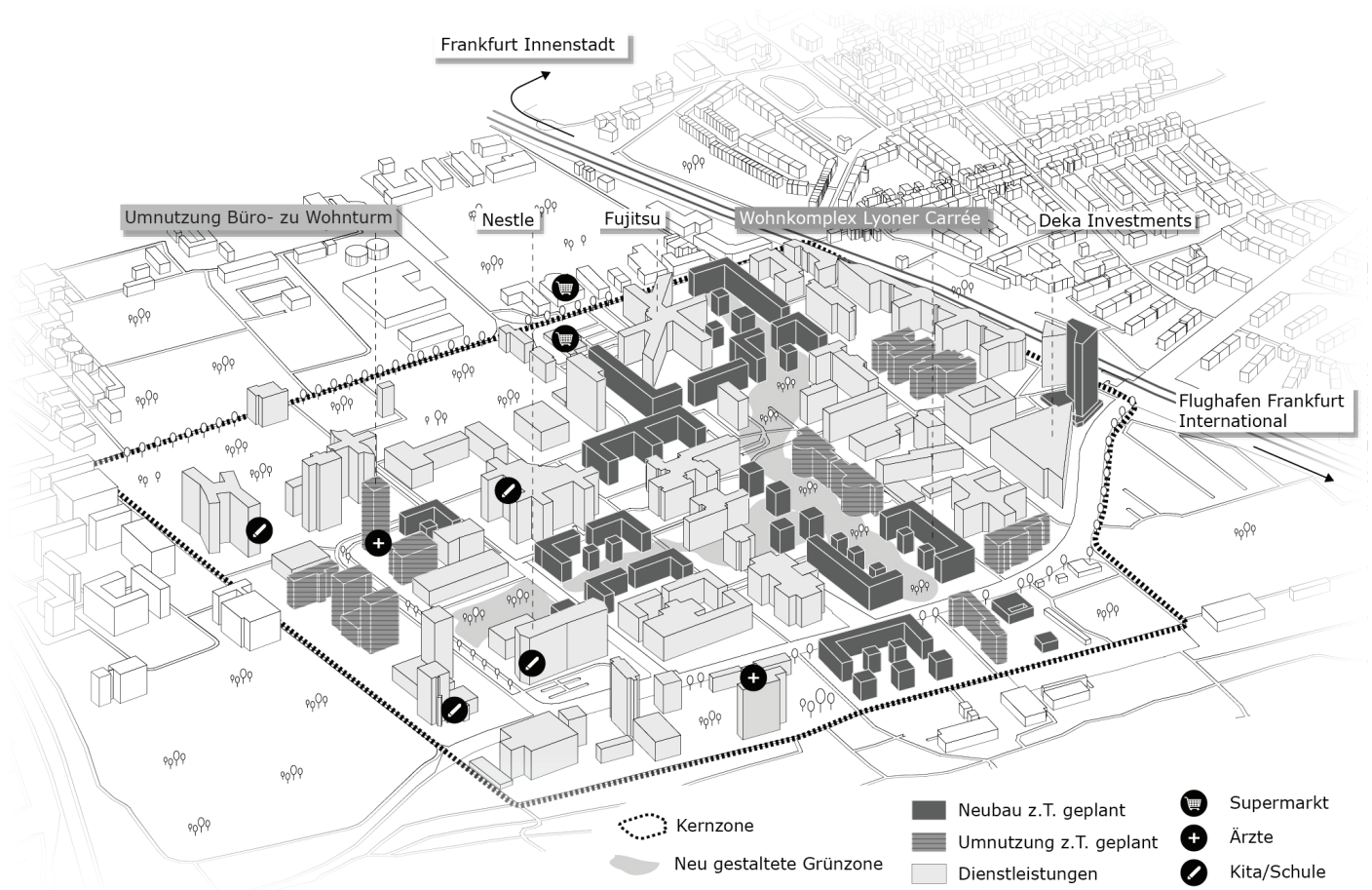


Abb. 20: Darstellung bestehender und geplanter Bauvorhaben sowie Umnutzungen am Standort Frankfurt Niederrad, das zukünftig Lyoner Viertel heißt | Quelle: Autor

5.5

BAUSTEIN 5: OUT OF OFFICE

Out of Office - Umnutzung von Bürogebäuden und Büroparks, Eigenverlag der Landesinitiative Stadtbaukultur NRW, (siehe Anhang).

Art: Forschungsprojekt, Publikation
Status: Veröffentlicht 2018
Zeitschrift: Eigenpublikation der Stadtbaukultur NRW

Co-Autoren: Tim Rieniets, Hanna Hinrichs, Franziska Berlin

Inhaltlicher Fokus:

Der Leerstand von Büroimmobilien ist in vielen Kommunen Deutschlands seit vielen Jahren ein bedeutendes Thema. Sowohl innerstädtische Immobilien, als auch suburban gelegene Bürostandorte sind von Leerstand und seinen negativen Folgen für das standörtliche Umfeld betroffen. Dabei sind es insbesondere ältere Immobilien aus den 1970er und 1980er Jahren, für die Angebotsüberhänge und anhaltende Vermarktungsschwierigkeiten festgestellt werden. Leerstand kann dabei viele Gründe haben. Zum Teil sind das städtebauliche Umfeld und der bauliche Zustand vieler Immobilien nicht mehr in einem Qualitätsstandard, der auf dem Markt nachgefragt wird, zum Teil stehen die Immobilien auch als Abschreibungsobjekte in den Bilanzen großer Investmentgesellschaften. Daher fehlt bei diesen Objekten grundsätzlich das Interesse an einer zukünftigen Entwicklung, da sie mit einem Leerstand betriebswirtschaftlich vorteilhaft sind.

Im Zuge aktueller Entwicklungen wie der Reurbanisierung und damit verbundener Wohnungsknappheit, als auch der internationalen Migration, rücken diese Bestände jedoch zunehmend als Flächenreserven in den Fokus der Stadtentwicklung und Immobilienwirtschaft. In den letzten Jahren sind erste Projekte umgesetzt worden, die leerstehende Büroimmobilien neuen Nutzungen zugeführt haben und damit positive

Impulse für das städtebauliche Umfeld setzen konnten. Ebenso finden sich einige Projekte, die ganze Stadtbereiche durch strategischen Umbau zu integrierten Quartieren transformieren konnten.

Dienstleistungsstandorte eignen sich aus unterschiedlichen Gründen besonders gut für einen Umbau und eine Anreicherung mit ergänzenden Nutzungen:

- Sie sind meist verkehrlich sehr gut angebunden und weisen eine entsprechend gute Erreichbarkeit über Motorisierten Individualverkehr und oft auch Öffentlich Nahverkehr auf.

- Schall- und Geruchsemissionen sind nur sehr selten vorhanden, wodurch sich insbesondere eine Durchmischung mit Wohnnutzungen anbietet.

- Insbesondere Bürogebäude weisen für einen Umbau häufig geeignete Grundrisse auf, die vergleichsweise einfach für andere Nutzungen umgebaut werden können.

- Weitere Nutzungen wie soziale Infrastruktur, Gastronomie oder Handel lassen sich durch die in Dienstleistungsquartieren meist höhere städtebauliche Dichte besser realisieren und machen viele Nutzungen erst tragfähig.

Das erhebliche Potenzial zum Umbau von Bürogebäuden und Dienstleistungsstandorten, bekommt auch vor dem Hintergrund aktueller Diskussionen zur Novellierung des Baugesetzbuches eine besondere Aktualität. Hierbei wird diskutiert, ob ein neuer Gebietstyp („Urbanes Gebiet“) zukünftig stärker durchmischte Quartiere möglich machen kann, in denen Wohnen und Arbeiten

nebeneinander existieren können. Zielsetzung der durchgeführten Studie ist es, zunächst einen Überblick über den aktuellen Diskurs zum Umbau (suburbaner) Büroparks und Bürogebäude in der Stadtentwicklung zu geben und zum anderen daraus abzuleitende Handlungserfordernisse und -empfehlungen zu erarbeiten, mit denen die Bedeutung in unterschiedlichen Zusammenhängen in Verwaltung, Politik, Zivilgesellschaft und Wirtschaft/Investorenschaft stärker als bisher

verankert werden kann. Zum einen werden Bürostandorte („Büroparks“) in zentralen und suburbanen Lagen betrachtet, die beispielhaft einen Umbauprozess durchlaufen haben und im Sinne eines städtebaulichen Retrofittings neue Nutzungen hinzugewonnen haben und dadurch in Bezug auf ihre urbanen Qualitäten aufgewertet wurden. Viele dieser Beispiele veranschaulichen, wie Bürostandorte zu integrierten Quartieren transformiert werden konnten.



Abb. 21: Das Projekt *Goldsteinforum* in Köln, als Beispiel eines ehemaligen Bürogebäudes, das in seiner Transformation zum Wohnturm auch den umgebenden öffentlichen Raum aufwerten konnte | Quelle: Magdalena Gruber

DISKUSSION DER ERKENNTNISSE

6



Abb. 22: Der Büropark Leutschenbach in Zürich wird zurzeit durch hochverdichtetes Wohnen ergänzt und reagiert damit auf die hohe Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt | Quelle: Autor

6.1

EIN INTERNATIONALES PHÄNOMEN

Die Hypothese, dass eine Transformation von suburbanen Dienstleistungsstandorten in allen westlichen Industrienationen nachweisbar ist und sich derzeit vollzieht, wurde bereits zu Beginn der Forschungsarbeit aufgestellt.

Mit der vorliegenden Arbeit konnte diese Annahme mindestens für die Metropolregionen der untersuchten Fallstudien (Frankfurt am Main, Zürich und Boston) nachgewiesen werden. Die Transformation dieser Standorte ist demnach ein internationales Phänomen. Differenziert betrachtet unterscheiden sich die Dienstleistungsstandorte in den USA und Europa hinsichtlich ihrer Entstehungszeiträume. Ausgehend von den USA in den 1940er und 1950er Jahren (vgl. Monzingo 2013) findet sich die Typologie des Office Parks heute in allen Industriestaaten über Europa, Japan und Teilen Asiens wieder, hier jedoch mit Entstehungszeiträumen in den 1970er/1980er/1990er Jahren. Die unterschiedlichen nationalen, regionalen und oft auch lokalen Planungsleitlinien, -gesetze und -kulturen führen jedoch in allen untersuchten Fallstudien zu unterschiedlichen baulichen aber auch prozessualen Ausprägungen.

Die suburbanen Dienstleistungsstandorte sind damit im US-amerikanischen Kontext heute in einem weiter fortgeschrittenen Status ihres Lebenszyklus als die Büroparks in Europa und haben einen ausgeprägteren Erneuerungsbedarf.

Allein aus diesem Grund zeigt sich in Amerika eine Vielzahl von Retrofitting-Beispielen suburbaner Büroparks und eine intensivere Auseinandersetzung mit diesem Phänomen in der Wissenschafts-

und Planungsliteratur (vgl. u.a. Dunham-Jones & Williamson 2009, Talen 2009).

Eine Literaturanalyse zeigt, dass die Typologie des suburbanen Office-Parks als *Exportmodell* aus den USA in den 1970er und 1980er Jahren auch in Europa eingeführt wurde und in vielen Metropolregionen bis heute existiert.

Im europäischen Kontext beschränkt sich die Typologie jedoch auf Metropolregionen und Städte, die einen stark ausgeprägten Dienstleistungs- oder Finanzsektor aufweisen und einen entsprechend hohen Bedarf an Büroflächen. In Deutschland sind dies ,neben Frankfurt am Main, insbesondere Düsseldorf, Köln und Hamburg. Aber auch in den Niederlanden zeigt die Metropolregion Randstad eine Vielzahl von Dienstleistungsstandorten, die nach dem amerikanischen Vorbild entwickelt wurden und heute transformiert werden.

Vergleicht man die räumliche Lage der Dienstleistungsstandorte in der jeweiligen Metropolregion in Relation zur Kernstadt, so zeigen sich zwischen den amerikanischen und den europäischen Beispielen (Deutschland und Schweiz) jedoch deutliche Unterschiede - insbesondere bei der Verkehrsanbindung. Alle analysierten amerikanischen Beispiele sind nahezu ausschließlich mit dem motorisierten Individualverkehr erreichbar und an die mehrspurigen Highways angeschlossen. Auch zeigt sich im amerikanischen Kontext wesentlich stärker das Konzept des *Corporate Campus* (vgl. Monzingo 2013) als isolierter Unternehmensstandort von oftmals nur einem (Groß-)unternehmen.

In Europa sind die Dienstleistungsstandorte meist über das Schienennetz (S-Bahn oder Stadtbahn)

sowie zusätzlich über Autobahnen und Straßen erreichbar. Auch zeigt sich hier eine größere Mischung von Unternehmen unterschiedlicher Größe in parzellierten Grundstücken.

Diese Unterschiede lassen sich u.a. durch die unterschiedlichen Entstehungsgeschichten der amerikanischen und europäischen Stadt in den letzten Jahrhunderten erklären. Dabei spielen die stärkeren Suburbanisierungstendenzen der amerikanischen Städte und die traditionell höhere Kompaktheit und Dichte der europäischen Stadt eine entscheidende Rolle.

Die in den 1940-1970er Jahren nur gering ausgeprägte Sensibilität mit der Ressource Boden trug ebenfalls dazu bei, dass sich die Typologie des suburbanen Büroparks in den Stadtrandbereichen zahlreicher Metropolen entwickeln konnte. So zeigen im internationalen Vergleich die Baustrukturen der suburbanen Büroparks eine geringe bauliche Dichte und haben großzügige Freiräume zwischen den Baukörpern. Ebenso finden sich großflächige Stellplatzflächen für PKWs. Ferner eint nahezu alle untersuchten Büroparks die geringe funktionale Mischung, die in vielen Fällen als Hauptgrund des Umbaus und der Transformation genannt wird.

Vergleicht man den grundsätzlichen räumlichen Veränderungsprozess der suburbanen Dienstleistungsstandorte in den USA und Europa, so zeigen sich hierbei deutliche Unterschiede. Diese sind zunächst in den grundlegend unterschiedlich aufgebauten Planungssystemen zu sehen, die in Europa stark regulatorisch wirken, in den USA jedoch viel liberaler und marktorientiert agieren. Ebenso zeigt sich, dass insbesondere regionale Planungsebenen mit sehr unterschiedlichen Kompetenzen ausgestattet sind. Allein aus diesem

Grund wäre es naheliegend anzunehmen, dass sich neben den Veränderungsprozessen auch die räumlichen Ergebnisse dieses Wandels stark unterscheiden.

Interessanterweise sind jedoch die städtebaulich verfolgten Ziele (Mischung, Dichte, Raumbildung, Umnutzung, nachhaltige Mobilität) sowohl im amerikanischen als auch im europäischen Kontext sehr ähnlich.

Suburbane Dienstleistungsstandorte stellen sowohl im europäischen als auch im amerikanischen wissenschaftlichen Diskurs einen zunehmend wichtigeren Baustein in einer umfassenden *Retrofitting Suburbia*- bzw. im deutschsprachigen Raum *Zwischenstadtdebatte* dar. Vor dem Hintergrund wieder stark wachsender Metropolregionen (vgl. Kap. 6.2) rücken die lange vernachlässigten Bereiche am Rand der Stadt wieder stärker in den Fokus von Planung und wissenschaftlichem Diskurs. Diese Wachstumstendenzen prägen sich in einigen Metropolregionen bereits so stark aus, dass von einem *erzwungenen Umbau* dieser Standorte gesprochen werden kann.

Die zahlreichen Gemeinsamkeiten der räumlichen Entwicklungen in den USA und Europa bestärken die Annahme, dass ein internationaler Vergleich der Entstehung und Veränderung von suburbanen Dienstleistungsstandorten weitere Erkenntnisse zu deren nachhaltigen Entwicklung beitragen kann. Dieses Interesse wurde ebenso in allen geführten Experteninterviews und Gesprächen deutlich. Neben den in Kap. 7.1 - 7.6 dargestellten allgemeinen Handlungsempfehlungen ergeben sich aus diesen Perspektiven auch zahlreiche Ansätze für weitergehende Forschungen (vgl. Kap 7.6).

6.2

CHANCEN FÜR DIE STADTENTWICKLUNG

Neben der Beobachtung, dass sich suburbane Dienstleistungsstandorte weltweit weiterentwickeln und transformieren, stellt sich in einem planerischen Kontext ebenso die Frage, welche Chancen und Herausforderungen sich für die regionale Entwicklung einer Metropolregion und die jeweiligen Kommunen hieraus ergeben?

Wie in Kapitel 3 bereits dargestellt, handelt es sich bei den drei untersuchten Metropolregionen Frankfurt, Zürich und Boston um stark wachsende städtische Agglomerationen, die zwischen 2005 und 2015 eine Bevölkerungszunahme zwischen 9 und 12 % verzeichnen konnten (vgl. Kap. 3, Abb. 4). Dieser Trend wird sich laut Eurostat und dem US Census voraussichtlich in den nächsten Jahren fortsetzen. Vor diesem Hintergrund sind in allen drei Metropolregionen die Siedlungs- und Freiflächen sowie Immobilienbestände einem stark erhöhten Verwertungsdruck ausgesetzt, der insbesondere auf den Wohnungsmärkten zu einer sehr angespannten Situation geführt hat. Vorrangig in Europa (Deutschland und Schweiz), aber auch zunehmend im amerikanischen Raum wird im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung eine Innenentwicklung und bauliche Nachverdichtung vor einer Außenentwicklung und Zersiedlung bevorzugt, jedoch aufgrund der jeweiligen nationalen Kontexte mit unterschiedlicher Konsequenz (vgl. Kap. 6.3). Hinzu kommen in allen Regionen starke Reurbanisierungstendenzen, die besonders die verdichteten Kernzonen der Städte betreffen und sie seit mehr als 10 Jahren vor große Herausforderungen beim erforderlichen Wachstumsmanagement stellen. Dies sind nur einige Gründe, warum suburbane Standorte bereits heute in den Fokus der Stadtentwicklung gerückt sind und es vermutlich in Zukunft noch stärker

tun werden, vor allem als Entlastungszonen für den großen Wachstumsdruck der Innenstädte in Frankfurt, Zürich und Boston.

Suburbane Dienstleistungsstandorte konnten in den untersuchten Fallstudien als Entwicklungsräume von Reurbanisierungstendenzen identifiziert werden. Durch eine vergleichsweise geringe städtebauliche Dichte, hohe Monofunktionalität in den Nutzungen (meist ausschließlich Büronutzung) und geringe Gestaltung der öffentlichen Räume, bestehen große Transformationspotentiale hin zu gemischten und integrierten Quartieren, auch mit Wohnnutzung. Die erwähnten Reurbanisierungstrends vieler Metropolen in Europa und den USA (vgl. Brombach et al 2017) unterstützten die Weiterentwicklung von Büroparks zu Nutzungsgemischten Quartieren und lassen sich für nahezu alle prosperierenden Metropolen der Welt darstellen, vor allem jene mit einem großen Dienstleistungssektor. In diesem Sinne können suburbane Dienstleistungsstandorte also als Ausweichflächen eines prosperierenden Wohnungsmarkts dienen und damit neue Gestaltungsoptionen für die ehemaligen Büroparks bereitstellen. Die Art und Weise wie suburbane Standorte vor diesem Hintergrund transformiert und umgebaut werden, ist dabei Gegenstand wissenschaftlicher und planungspraktischer Diskussionen und Diskurse (u.a. Dunham-Jones & Williamson 2009; De Jong 2014; Talen 2011). Insbesondere im Schweizer Kontext wurde die Frage einer „Urbanisierung der Suburbia“ am Beispiel der Galttallregion nahe Zürich eingehend diskutiert (vgl. Architektengruppe Krokodil 2013; Artikel 2). An diesem Standort stellt sich die Frage, ob eine Verdichtung, Umbau und Mischung von suburbanen Standorten hin zu urbaneren Gebieten planerisch sinnvoll und somit für die Stadtentwicklung erstrebenswert sei. Diese Frage

wird momentan zwar im wissenschaftlichen und planungspraktischen Diskurs nicht abschließend beantwortet, weitestgehende Einigkeit besteht jedoch in der Sinnhaftigkeit einiger Prinzipien, die bereits in der Fallstudie Frankfurt am Main (vgl. Artikel 1) ausführlich dargestellt wurden. Dies sind im Wesentlichen die städtebaulich-funktionalen Prinzipien der europäischen Stadt (vgl. Kap. 2). Hierzu zählen:

- bauliche und soziale Dichte
- Körnigkeit und Parzellierung
- funktionale Mischung und Kleinteiligkeit
- Gestaltung der öffentlichen Räume
- Anpassung der Verkehrsinfrastruktur

Die amerikanische Bewegung des *New Urbanism* hat diese Prinzipien weitestgehend aufgenommen und ergänzt, u.a. durch das Prinzip des *Transit-Oriented-Development* als Teil des *Smart Growth* (vgl. u.a. Grant 2009). In diesem Sinne leistet der Diskurs zur Art und Weise des Umbaus von suburbanen Dienstleistungsstandorten einen wesentlichen Beitrag zur Zwischenstadtdebatte (vgl. Jessen & Roost 2013; Jansen 2016; Nielsen 2017) und der Frage, wie Standorte der urbanen Peripherie in Zukunft gestaltet werden sollten. Auch auf anderer Ebene kann die Entwicklung von suburbanen Dienstleistungsstandorten eine

Chance für die Stadtentwicklung vieler wachsender Städte darstellen. Betrachtet man die zyklischen Entwicklung von städtischen Agglomerationen in den vergangenen 150 Jahren, so folgt diese den Zyklen der Urbanisierung, der Suburbanisierung, der De-Suburbanisierung und der Re-Urbanisierung, die seit ca. Ende der 1990er Jahre eingesetzt hat (vgl. u.a. Selle et al 2011; Herfert 1998).

Auf Basis der Fallstudien aus Frankfurt am Main, Zürich und Boston lässt sich feststellen, dass der eingesetzte Reurbanisierungstrend aus räumlichen, sozialen und ökonomischen Gründen an seine Grenzen stößt. Die Potenziale der Innenentwicklung und Nachverdichtung sind weitestgehend ausgeschöpft. Auch zahlreiche Brachflächen bereits revitalisiert und entwickelt. Außerdem steigt der ökonomische Druck auf Miet- und Kaufpreise stark an und die umfassende Veränderung von Bestandsquartieren ist der Stadtgesellschaft zunehmend schwer vermittelbar. Daher werden neben der Innenentwicklung zunehmend auch die suburbanen Bereiche wieder stärker fokussiert und als Potenzialräume für das Stadtwachstum der Zukunft erkannt. Der hier stattfindende Umbau kann demnach als Re-Suburbanisierung oder Post-Suburbanisierung bezeichnet werden (vgl. Kap. 2 und Artikel 1; Osterhage 2018).

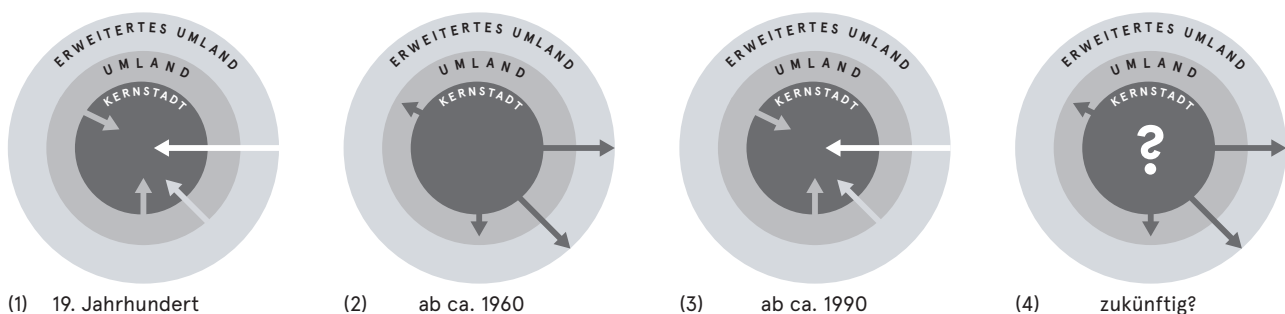


Abb. 23: Die Prinzipien der Urbanisierung (1), Suburbanisierung (2), Re-Urbanisierung (3) und einer möglichen zukünftigen Re-Suburbanisierung (4). Quelle: Autor nach Blotevogel 2001

6.3

INSTRUMENTE FÜR DIE TRANSFORMATION

Die unterschiedlichen Fallstudien zeigen, dass insbesondere raum- und stadtplanerische Instrumente einen großen Einfluss auf die Entwicklung von suburbanen Dienstleistungsstandorten haben. Durch die nationalen Kontexte der Fallstudien, ergeben sich grundlegend andere Rahmenbedingungen, die im Folgenden dargestellt, diskutiert und verglichen werden. Alle hier dargestellten Planungsinstrumente und ihre Anwendung im Kontext der Transformation von Dienstleistungsstandorten, basieren auf der Analyse von Projektbeispielen in den jeweiligen Metropolregionen, sind jedoch nicht abschließend.

FRANKFURT AM MAIN, Deutschland

Formelle Instrumente:

A) Baurecht

> Verbindlicher Bauleitplan (Bebauungsplan)

Der Bebauungsplan stellt die Grundlage der verbindlichen Bauleitplanung dar und setzt damit Art und Maß der baulichen Nutzung fest (§ 8 BauGB).

> Vorbereitender Bauleitplan (Flächennutzungsplan)

Der Flächennutzungsplan stellt die Grundlage der vorbereitenden Bauleitplanung dar und setzt die Art der Nutzung im kommunalen Geltungsbereich fest (§ 5 BauGB). Der Flächennutzungsplan ist lediglich behördenverbindlich und kann im Falle einer Gebietstransformation durch einen Verwaltungsakt geändert werden.

Informelle Instrumente:

A) Räumliche Leitbilder

Räumliche Leitbilder skizzieren eine sehr grobe

räumliche Entwicklungsstruktur und kommen meist bei großräumigen Arealentwicklungen zum Einsatz. Sie können z.B. Verdichtungszone definieren und sind oft eine Vorstufe von städtebaulichen Rahmenplänen.

B) Städtebauliche Rahmenpläne

Städtebauliche Konzepte sind meist Grundlage für spätere Bebauungspläne und definieren bauliche Dichte, Nutzungen und räumliche (Neu-) Organisation der Standorte. Oft dienen Sie als Diskussionsgrundlage für einen Aushandlungsprozess zwischen den Akteuren am Standort.

C) Gestaltungsrichtlinien

Gestaltungsrichtlinien treffen detaillierte Vorgaben zur Gestaltung von Gebäuden und öffentlichen Räumen. Sie sind meist rechtlich nicht bindend, solange Sie nicht im Bebauungsplan festgesetzt sind, setzen aber gestalterische Leitlinien über den meist langen Planungsprozess.

D) Kommunikation und Dialog

Ein Kommunikationsprozess im Kontext der Transformation von Dienstleistungsstandorten gibt allen Akteuren die Chance der Mitwirkung und aktiven Gestaltung des Standortes. Er dient insbesondere dem Interessensausgleich und Austausch von Handlungsmotivationen.

Die Raumordnung und -planung ist in Deutschland föderal organisiert, sodass unterschiedliche planerische Kompetenzen jeweils auf der Ebene von Bund, Ländern und Kommunen aufgeteilt sind. Der Bund hat gesetzgebende Kompetenzen im Bereich der Raumordnung und übergeordneter Ziele. Die Planungshoheit obliegt jedoch der Kommune, so dass alle (raum)-planerischen Entscheidungen

auf dieser Ebene getroffen werden.

Für die untersuchte Metropolregion Frankfurt am Main ergeben sich daher kommunal unterschiedliche Ansätze zur Weiterentwicklung von Dienstleistungsstandorten, die zu sehr differenzierten räumlichen Ergebnissen führen. Insbesondere im Vergleich der Fallstudien Lyoner Quartier (Frankfurt am Main) und dem Gewerbegebiet Süd (Eschborn) zeigt sich diese Divergenz.

Die regionale Planungsebene ist nur sehr eingeschränkt in der Lage, auf die Transformation von konkreten Standorten einzuwirken. Inhalte des Regionalplans haben für die Kommunen keine bindende Wirkung, sodass eine effektive regionale Steuerung der Transformationsareale nicht möglich ist.

ZÜRICH, Schweiz

Formelle Instrumente:

A) Baurecht

> Bau- und Zonenordnung

Die Bau- und Zonenordnung bildet das Pendant zum deutschen Bebauungsplan und definiert Art und Maß der baulichen Nutzung. Sie kann durch verschiedene Vorgaben (z.B. Gestaltungsplan, Gestaltungsleitlinien) ergänzt werden.

> Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan definiert Entwicklungszonen von Bauland und Kultur-/Naturland auf regionaler und metropolitaner Ebene und steuert damit aktiv die Siedlungsentwicklung. Der Kanton ist die genehmigende Instanz für Baugenehmigungen und hat somit einen großen Einfluss auf die Entwicklung konkreter Areale.

Informelle Instrumente:

A) Städtebauliche Testplanungen

Städtebauliche Testplanungen sind mit den deutschen Rahmenplänen vergleichbar und auch in der Schweiz meist Grundlage für spätere Bau- und Zonenordnung. Sie definieren bauliche Dichte, Nutzungen und räumliche (Neu-)Organisation der Standorte. Oft dienen Sie als Diskussionsgrundlage für einen Aushandlungsprozess zwischen den Akteuren am Standort.

B) Gestaltungsrichtlinien

Gestaltungsrichtlinien treffen detaillierte Vorgaben zur Gestaltung von Gebäuden und öffentlichen Räumen. Sie sind meist rechtlich nicht bindend, solange Sie nicht in der Bau- und Zonenordnung festgesetzt sind, setzen aber gestalterische Leitlinien über den meist langen Planungsprozess.

C) Kommunikation und Dialog

Ein Kommunikationsprozess im Kontext der Transformation von Dienstleistungsstandorten gibt allen Akteuren die Chance der Mitwirkung und aktiven Gestaltung des Standortes. Er dient insbesondere dem Interessensausgleich und Austausch von Handlungsmotivationen. Insbesondere im schweizerischen System der direkten Demokratie hat dieses Instrument einen hohen Stellenwert.

Die Raumordnung und -planung in der Schweiz ist in Bezug auf ein Mehrebenensystem ähnlich aufgebaut wie die Bundesrepublik Deutschland. Im föderalen System von Eidgenossenschaft, Kanton und Kommune gibt es ebenso wie in Deutschland ein Gegenstromprinzip der Planung, jedoch mit anderen Kompetenzen und Verantwortlichkeiten.

Die Planungshoheit auf der regionalen Ebene führt zu einer sehr umfassenden Betrachtung des Metropolitanraums und kann so gezielt die Entwicklung bestimmter Areale priorisieren

BOSTON (MA), USA

Formelle Instrumente:

A) Baurecht

> Zoning Plan / Zoning By-Laws

Der Zoning Plan bildet das Pendant zum deutschen Bebauungsplan und der schweizerischen Bau- und Zonenordnung. In ihm wird die Nutzungsart sowie das Maß der baulichen Nutzung (u.a. durch die Floor Area Ratio (FAR) festgelegt.

B) Wirtschaftsförderung

> Tax Increment Financing (TIF)

Das Instrument des Tax Increment Financing beschreibt die Möglichkeit der Kommune Unternehmen im Zuge von Standortentscheidungen Steuernachlässe zu gewähren, meist über viele Jahre oder Jahrzehnte.

> Infrastructure grants

Ein Großteil der Straßeninfrastruktur wird in den USA über Infrastrukturförderung durch den jeweiligen Bundesstaat unterhalten und ausgebaut. Durch die große Abhängigkeit vieler Standorte vom Autoverkehr ist dieses Instrument besonderes wichtig und effektiv.

Informelle Instrumente:

A) Regional Visions

Regional Visions existieren nur vereinzelt und

werden i.d.R. von regionalen Institutionen (z.B. ULI) erstellt, meist als grafischer Plan und textliches Zukunftsbild. Sie haben keine bindende Wirkung, dienen aber als Diskussionsrahmen.

B) Masterplans

Masterpläne beschreiben i.d.R. ein Areal von mehreren Hektar und werden oftmals von Immobilienunternehmen als Kommunikations- und Vermittlungsinstrument eingesetzt.

Der amerikanische Kontext unterscheidet sich im Vergleich zu den europäischen Fallstudien insbesondere in der Ausstattung und Einsatz von räumlichen Planungsinstrumenten. Hierbei ist die Wirtschaftsförderung mit ökonomischen Instrumenten (TIF und Infrastructure grants) i.d.R. wesentlich stärker ausgeprägt als planungsrechtliche Steuerungsinstrumente, wie in Deutschland und der Schweiz.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass ein Großteil der untersuchten Kommunen sich der besonderen Bedeutung ihrer Dienstleistungsstandorte bewusst ist, unabhängig vom nationalen Kontext.

Dies erklärt sich insbesondere aus dem hohen Gewerbesteueraufkommen, das die in diesen Gebieten ansässigen Unternehmen generieren und direkt der Kommune zufließt. Zwar ist die Bedeutung dieser kommunalen Steuereinnahmen in Deutschland, der Schweiz und den USA unterschiedlich, trotzdem ist der Anteil und damit die Bedeutung für die kommunalen Haushalte signifikant. Aus diesem Grund wird nicht in allen untersuchten Fallbeispielen die Bandbreite an formellen und informellen Planungsinstrumenten eingesetzt.

Gründe hierfür sind die Bedenken der Kommunen einer zu starken Einschränkung der ansässigen Unternehmen durch Änderungen von B-Plänen oder Aufstellung von Gestaltungsvorschriften. Ebenso sehen Unternehmen durch zu starken Einsatz von Planungsinstrumenten oftmals ihre Expansionsmöglichkeiten eingeschränkt, insbesondere wenn Wohnnutzungen ergänzt werden.

Durch den großen Druck auf dem Wohnungsmarkt und den vergleichsweise moderaten Druck auf dem Büroimmobilienmarkt in allen untersuchten Metropolregionen funktionieren jedoch insbesondere die dialogorientierten informellen Instrumente besonders gut. Diese

Marktsituation führt dazu, dass nahezu alle Akteure mit einer Arealtransformation eine ähnliche Handlungsmotivation verfolgen.

Ein Einsatz der zur Verfügung stehenden Instrumente hat jedoch auch eine Relation zur Größe der Kommune. Städte wie Frankfurt am Main oder Zürich haben leistungsfähigere Planungsverwaltungen mit geschultem Personal als kleinere Kommunen wie Bad Homburg, Dübendorf im Kanton Zürich oder Burlington, MA in den USA. Entsprechend sind auch die Gestaltungsanforderungen in einem suburbanen, aber zentralen Bereich wie *Lyoner Viertel* in Frankfurt am Main geringer als im Dienstleistungsstandort *Südcampus* in Bad Homburg.


Metropolregion Frankfurt am Main Bundesland Hessen, Deutschland	Metropolregion Zürich Kanton Zürich, Schweiz	Metropolregion Boston Bundesstaat Massachussets, USA	
Baurecht: > Bebauungsplan (Eigentümerverbindlich) > Flächennutzungsplan (Behördenverbindlich)	Baurecht: > Bau- und Zonenordnung (Eigentümerverbindlich) > Kantonaler Richtplan (Eigentümerverbindlich)	Baurecht: > Zoning Plans / Zoning By-Laws (Eigentümer und Behördenverbindlich) Wirtschaftsförderung: > Tax-Incement Financing (TIF)	Formelle Instrumente 
> Räumliche Leitbilder > Städtebauliche Rahmenpläne > Gestaltungsrichtlinien > Kommunikation & Dialogische Verfahren	> Städtebauliche Testplanungen > Gestaltungspläne > Gestaltungsrichtlinien > Kommunikation und Dialogische Verfahren	> Infrastructure Grants > Regional Visions > Masterplans	Informelle Instrumente 
Kommune (Stadt)	Kanton (Region)	Kommune (Stadt)	Planungshoheit

Abb. 24: Übersicht der zur Verfügung stehenden Planungsinstrumente in Frankfurt am Main, Zürich und Boston | Quelle: Autor

6.4

AKTEURE DER TRANSFORMATION

Während sich die zuvor genannten planerischen Instrumente im Wesentlichen auf die Steuerungsmöglichkeiten öffentlicher Verwaltungen oder Institutionen beziehen, wirken an dem Transformationsprozess suburbaner Dienstleistungsstandorte noch zahlreiche weitere Akteure der Stadtgesellschaft und Wirtschaft mit, deren Handlungslogiken und Interessen im Folgenden kurz dargestellt werden sollen. Die Akteure des Transformationsprozesses sind je nach Fallbeispiel und nationalem Kontext sehr unterschiedlich und zudem mit differenzierten Kompetenzen ausgestattet. Trotzdem kann in jedem der untersuchten Fallbeispiele mindestens eine Schlüsselinstitution (z.B. Kommune, Immobilienentwickler, Standortgemeinschaft) oder Schlüsselperson identifiziert werden, die maßgeblich zum erfolgreichen Umbau des jeweiligen Dienstleistungsstandortes beiträgt. Fallbeispielübergreifend lassen sich die folgenden vier wesentlichen Akteursgruppen im Transformationsprozess identifizieren:

1. Öffentliche Verwaltung (kommunal und regional)
2. Immobilienwirtschaft (öffentlich & privat)
3. Stadtgesellschaft, Bürger, Anwohner
4. Ansässige Unternehmen

Für jeden dieser Akteure ließe sich an den konkreten Standorten eine weitere Differenzierung vornehmen. Jedoch sollen im Folgenden diese vier Akteursgruppen näher betrachtet werden.

1) Öffentliche Verwaltung (kommunal und regional)

In allen untersuchten Kontexten ist die öffentliche Verwaltung als planende und steuernde Instanz ein entscheidender Akteur. Allerdings liegen die

Kompetenzen in den USA und Europa jeweils unterschiedlich verteilt. Durch eine vergleichsweise hohe personelle und finanzielle Ausstattung der kommunalen und regionalen Verwaltung in der Schweiz und Deutschland, haben diese eine große Einflussphäre, die auch ihrem Selbstverständnis entspricht. Die öffentliche Verwaltung sieht sich als planender, moderierender und steuernder Akteur, der proaktiv und interessenausgleichend wirkt. Deutlich anders stellt sich die Situation in den USA dar. Durch die geringere Personalausstattung der kleineren Kommunen in der Metropolregion Boston, wirkt die Kommune hier passiver und reagiert stärker auf die Impulse aus der Immobilienwirtschaft. In Zürich und Frankfurt am Main zeigt sich auch zwischen der regionalen und kommunalen Planungsebene ein Unterschied. Durch die Planungshoheit in Zürich auf der kantonalen Ebene zeigt dieser Akteur in der Schweiz eine sehr viel stärkere Steuerungsfunktion als in Frankfurt am Main (vgl. Abb. 25).

2) Immobilienwirtschaft

Allein durch die hohe Anzahl an Büroflächen in Dienstleistungsstandorten ist sind Vertreter der Immobilienwirtschaft in alle Fallstudien ein wichtiger und gestaltender Akteur. Die Rolle der Immobilienentwickler ist dabei in Boston deutlich stärker ausgeprägt als in Frankfurt am Main und Zürich, insbesondere was ein proaktives Handeln im Sinne des Umbaus angeht. Ein Grund dafür ist u.a. die weitaus größere Zahl an Unternehmen, die ihre Grundstücke und Gebäude nicht besitzen, sondern mieten. In Frankfurt und Zürich ist die Zahl der Eigennutzer deutlich ausgeprägter. Weiterhin fällt auf, dass im Fall von Frankfurt und Zürich die öffentlichen Immobiliengesellschaften (z.B. kommunale Wohnungsunternehmen) als Impulsgeber und Pioniere einen Umbauprozess

erleichtern und anstoßen können, der für die private Immobilienwirtschaft mitunter noch zu risikoreich erscheint. Zu Beginn eines Transformationsprozesses ist die Immobilienwirtschaft ein wichtiger Partner für die öffentliche Verwaltung, u.a. als Know-How Träger in Form von Public-Private-Partnership Modellen. Entwicklungsgesellschaften wie im Fall des Projektes *Gateway Gardens* in Frankfurt am Main sind hier vorbildlich.

3) Stadtgesellschaft, Bürger, Anwohner

Im Vergleich zu anderen (insbesondere innerstädtischen) Stadtentwicklungsprojekten ist das Interesse von Stadtgesellschaft, Bürgern und Anwohnern beim Umbau von Dienstleistungsstandorten zu Beginn eher gering, da am Standort selbst selten Anwohner direkt betroffen sind. Trotzdem zeigt sich gerade in Zürich und Frankfurt am Main die Partizipation der Öffentlichkeit als integraler Bestandteil der dialogorientierten Planungsprozesse. In allen Fallstudien wurde von Seiten der Stadtgesellschaft jedoch oftmals Kritik zu geplanten Wohnungsbauprojekten, insbesondere

in verdichteter Bauweise (Geschosswohnungsbau) geäußert.

4) Ansässige Unternehmen

Ansässige Unternehmen sind vom Umbauprozess direkt betroffen und zeigen in allen Fallstudien Interesse und den Einsatz von finanziellen oder personellen Ressourcen, um den Entwicklungsprozess zu unterstützen. Neben Bedenken einer unternehmerischen Expansionsmöglichkeit, zeigen sich die meisten Unternehmen offen für neue Formen der Verdichtung und Nutzungsmischung mit Versorgung, Gastronomie und Wohnen. In zahlreichen Beispielen formieren sich die Unternehmen dazu in Interessens- oder Standortgemeinschaften und haben darüber oft stärkere Möglichkeiten ihre Belange geltend zu machen. Durch oftmals ähnliche Interessenslagen zwischen Kommune, Immobilienwirtschaft und ansässigen Unternehmen, ergeben sich in den stark wachsenden Metropolregionen Frankfurt am Main, Zürich und Boston oftmals Synergieeffekte dieser Akteure.

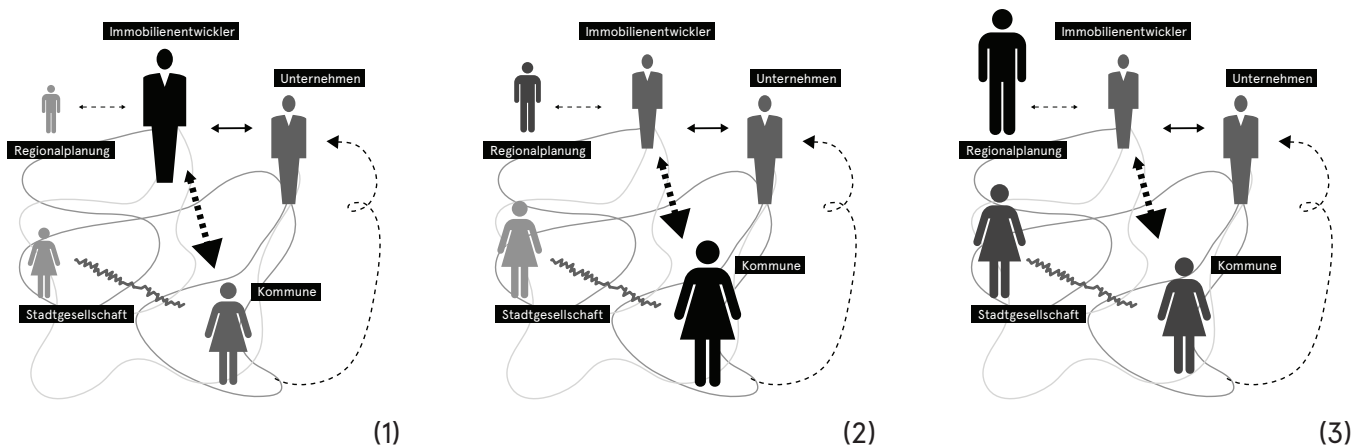


Abb. 25: Akteurskonstellationen im amerikanischen (1), deutschen (2) und schweizerischen (3) Kontext mit unterschiedlichen Einflussphären der Akteure | Quelle: Autor

FAZIT:
HANDLUNGS-
EMPFEHLUNGEN
& WEITERER
FORSCHUNGS-
BEDARF





Abb. 26: Die Gebäude Lyoner 19 (li.) und Ly 30 (re.) wurden im Frankfurter Lyoner Quartier von leerstehenden Bürogebäuden zu Wohnungen und Mikroapartments umgebaut | Quelle: Madgalena Gruber

Die in den Fallstudien zu beobachtende Transformation von Dienstleistungsstandorten stellt den Anfang eines Veränderungsprozesses dar, der noch viele Jahrzehnte andauern wird.

Im Sinne eines Policy Transfers soll dieses Kapitel dazu dienen, die wissenschaftlichen Erkenntnisse aus Europa und den USA in konzeptionelle Guidelines für Politik, Immobilienwirtschaft und Planungspraxis zu übertragen. Aus den Erkenntnissen dieser Dissertation sind deshalb für das abschließende Kapitel fünf zentrale Handlungsempfehlungen entwickelt worden, die als Leitplanken für die zukünftige Transformation von suburbanen Dienstleistungsstandorten dienen sollen:

1. Langfristige Strategien verfolgen!

Stadtumbauprozesse dauern lange, oft mehrere Jahrzehnte, und erfordern eine kontinuierliche Begleitung und Steuerung. Dienstleistungsstandorte benötigen diese langfristige Begleitung allein aufgrund ihrer Flächengröße und komplexen Akteursstruktur besonders stark. Zahlreiche untersuchte Fallbeispiele dieser Arbeit zeigen, dass diese Kontinuität der Planung ein wesentlicher Erfolgsfaktor ist.

2. Kommunale Akteure stärken!

Die öffentliche Hand hat einen gemeinwohlorientierten und interessenausgleichenden Auftrag, der im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung eingesetzt werden soll. Im Vergleich der Fallstudien zeigt sich, dass starke öffentliche Akteure insbesondere dann sehr erfolgreich den Umbau

von Dienstleistungsstandorten steuern können, wenn Sie mit den privaten Akteuren *auf Augenhöhe* agieren können.

3. Steuerungsinstrumente nutzen!

In Deutschland und der Schweiz besitzen die Planungsinstitutionen weitreichende Kompetenzen und Planungsinstrumente für den Umbau von Dienstleistungsstandorten. Dies betrifft sowohl Instrumente mit dem Ziel einer Nutzungsmischung als auch gestaltsichernde Instrumente. Auch die in Deutschland neu eingeführte Gebietskategorie *Urbanes Gebiet* (vgl. Artikel 5) bietet hier neue Chancen, die mutig genutzt werden müssen! Ebenso müssen zukünftig ökonomische Steuerungsinstrumente eingesetzt werden, wie dies in den amerikanischen Beispielen vermehrt der Fall ist.

4. Standortmanagement einsetzen!

Das Management auf Standortebene zeigt für die Koordination und Kontinuität des Umbauprozesses einen besonders großen Effekt in den untersuchten Fallbeispielen. Dabei ist die Form der Organisation oft sehr unterschiedlich und geht über Entwicklungsgesellschaften (oft im PPP-Modell) über Standortinitiativen, Interessengemeinschaften bis hin zu Stabstellen bei der Kommune.

Das Standortmanagement sichert dabei bauliche und prozessuale Qualitäten, ist Ansprechpartner während der Planung und Entwicklung und tritt oft auch in der Vermarktung auf. Die Standorte, an denen ein organisiertes Management zum Einsatz kommt, zeigen eine besonders strukturierte und erfolgreiche Entwicklung.

5. Regionale Planung stärken!

Die Regionalplanung ist in den Fallstudien Frankfurt am Main, Zürich und Boston höchst unterschiedlich in den Planungs- und Steuerungsprozess eingebunden, auch weil die Kompetenzen sich hier sehr unterscheiden. Die Planungshoheit liegt im Falle von Zürich auf der kantonalen (=regionalen) Ebene und entfaltet dabei auch für die Entwicklung von suburbanen Dienstleistungsstandorten eine hohe Wirkung. In Frankfurt ist der Regionalverband RheinMain zwar in den Planungsprozess involviert, aber mit nur geringen Kompetenzen, in Boston spielt die MAPC kaum eine Rolle bei der Entwicklung. Das Beispiel Zürich zeigt jedoch, wie effektiv eine starke Regionalplanung die strategische Auswahl von Standorten der Suburbia steuern kann und neben einer auf andere Städte abgestimmten Nutzungsstruktur und baulichen Dichte auch die Verkehrsinfrastruktur mitplanen kann. Eine starke Regionalplanung verbessert daher die erfolgreiche Entwicklung von suburbanen Dienstleistungsstandorten.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der Umbau von Dienstleistungsstandorten eine seltene und große Chance für die jeweiligen Kommunen und Regionen darstellt, ihre Suburbia in diesem Bereich nachhaltig zu qualifizieren.

Der Umbauprozess bietet die Möglichkeit, neue Formen der Nutzungsmischung zu erproben, mit Arbeiten, Wohnen, Freizeit und Mobilität in integrierten Quartieren. Dabei bieten neue Wohnformen (Mikrohousing, Boardinghouses, Studentenwohnen) besondere Chancen für den Umbau von konkreten Gebäuden. Außerdem können insbesondere Wohnformen, die in der

Stadtgesellschaft mitunter Ablehnung erfahren würden (u.a. Flüchtlingsunterkünfte, geförderter Wohnungsbau) an diesen Standorten leichter realisiert werden und einen ersten Baustein der Nutzungsmischung darstellen. Hinzu kommen die bereits zuvor dargestellten günstigen Rahmenbedingungen einer weitestgehend ähnlichen Handlungsmotivation aller Akteure, einer besonderen Situation auf dem Immobilienmarkt (mit einer eher geringen Nachfrage auf dem Büroimmobilienmarkt und einer hohen Nachfrage auf dem Wohnimmobilienmarkt), sowie aktuell auftretende Gelegenheitsfenster aufgrund der kürzeren Lebenszyklen von Bürogebäuden. Besonders in den USA zeigt sich überdies deutlich, dass zukünftige Nutzer gemischte Quartiere bevorzugen und verstärkt nachfragen.

Vor diesem Hintergrund muss diese Arbeit an alle Kommunen und Regionen mit ähnlichen Rahmenbedingungen appellieren, die Möglichkeiten eines Umbaus als großes Potenzial zu begreifen, das insbesondere angespannte Immobilienmärkte entlasten kann, weiterer Flächenversiegelung und Zersiedlung vorbeugt und nachhaltige, integrierte und lebenswerte Quartiere schaffen kann!

7.1

LANGFRISTIGE STRATEGIEN VERFOLGEN

Wie in den vorherigen Kapiteln dargestellt, dauert die Transformation von suburbanen Dienstleistungsstandorten oft viele Jahre, mitunter auch Jahrzehnte. In dieser Zeit können sich viele politische, rechtliche und gesellschaftliche Rahmenbedingungen ändern, die Einfluss auf den Transformationsprozess nehmen. Um die angestrebten räumlichen und funktionalen Zielvorstellungen eines Umbaus von Dienstleistungsstandorten erreichen zu können, müssen langfristige Strategien verfolgt werden.

Die untersuchten Fallstudien in den drei Metropolregionen befinden sich insgesamt in unterschiedlichen Phasen ihrer Transformation, trotzdem lässt sich übergreifend feststellen, dass Standorte sich dann besonders nachhaltig und strukturiert entwickeln können, wenn zu Beginn dieses Prozesses eine langfristige Strategie zur räumlichen Zukunft definiert wurde.

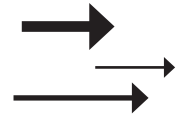
In den Metropolregionen Frankfurt und Zürich sind insbesondere die Fallstudien Glattpark und Lyoner Quartier als Beispiele einer erfolgreichen & langfristigen Entwicklungsstrategie zu nennen, mit dem Einsatz der entsprechenden Steuerungsinstrumente wie in Kap 7.3. beschrieben. Die Entwicklungszeiträume beider Projekte erstrecken sich über mehrere Jahrzehnte: Der Quartiersplan für die Entwicklung des Glattparks wurde im Jahr 2000 aufgestellt (bis heute also 19 Jahre Entwicklungszeit), im Lyoner Quartier wurden im Jahr 2008 erste städtebauliche Studien zur Umstrukturierung erarbeitet (bis zum Jahr 2019 also bislang 11 Jahre) und der Entwicklungsprozess wird in beiden Fällen noch viele Jahre weitergehen (vgl. Artikel 1, 2 & 4 im Anhang). Ebenso wird bei der Betrachtung aller Fallstudien deutlich, dass

langfristige Strategien auf unterschiedlichen räumlichen Ebenen stattfinden müssen, um effektiv zu wirken und zwar regional, kommunal und standortbezogen. Dies passiert bislang jedoch nur im schweizerischen und zum Teil im deutschen Kontext. Insgesamt zeigt sich jedoch in allen Beispielen ein sehr viel stärkerer Bezug zum konkreten Standort, als eine umfassende stadtweite oder gar regional Strategie.

Am Anfang einer langfristigen Strategie steht eine systematische Bestandsaufnahme von Dienstleistungsstandorten sowie deren spezifischer Charakteristika und Herausforderungen. Diese Bestandsaufnahme liegt bislang in allen untersuchten Regionen noch nicht vor. Im Rahmen dieser Arbeit wurde eine Einordnung und Typologisierung unterschiedlicher Dienstleistungsstandorte für die Region Frankfurt am Main beispielhaft vorgenommen (siehe Artikel 1 im Anhang). Insbesondere die datengestützte Einschätzung über die Entwicklungsdynamik eines Standortes ermöglicht es dabei, Beispiele zu identifizieren, die am Beginn einer Transformation stehen. So kann frühzeitig ein Dialog zu den angestrebten Zielen des Standortes und den Bedürfnissen der ansässigen Unternehmen sowie den Anforderungen der Kommune aufgenommen werden.

In allen untersuchten Fallregionen, markiert meist ein städtebaulicher oder funktionaler Mangel am konkreten Standort die Erkenntnis einer Handlungsnotwendigkeit durch Kommune, Unternehmen oder die Immobilienwirtschaft.

Einige Steuerungsinstrumente haben sich bei der Erarbeitung langfristiger Strategien als besonders effektiv in der Entwicklungsplanung erwiesen und setzen sich aus planerisch- rechtlichen und kommunikativen Bausteinen zusammen.



Im Bereich der planerisch- rechtlichen Bausteine sind insbesondere informelle Planungsinstrumente zur Identifizierung von räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten, Zielvorstellungen und Machbarkeiten sinnvoll. Auch hierbei ist die Berücksichtigung der unterschiedlichen Planungsebenen relevant, da diese aufeinander abgestimmt, sowie aufeinander aufbauend sein sollten. Festzuhalten bleibt aber auch, dass informelle Planungsinstrumente konkreter und greifbarer werden, je kleiner die räumliche Planungsebene wird und auf Standortebene bereits konkrete Aussagen zu baulichen Entwicklung und Infrastruktur vornehmen können, während kommunale und regional Instrumente abstrakter bleiben.

Neben einer systematischen Bestandsaufnahme von Dienstleistungsstandorten ist die Bewertung ihrer Entwicklungsdynamik entscheidend, um sogenannte *Gelegenheitsfenster* bei der Transformation von Dienstleistungsstandorten zu identifizieren (vgl. Artikel 1). Durch die kürzeren Lebenszyklen (vgl. Kap. 2) von Büro- und Dienstleistungsgebäuden kann ein sich ohnehin vollziehender Veränderungsprozess aktiv unterstützt und gesteuert werden. Insbesondere in der Metropolregion Frankfurt Rhein-Main finden sich zahlreiche Beispiele (u.a. Lyoner Quartier (Frankfurt a. M.), Südcampus (Bad-Homburg), in denen ein Veränderungsimpuls aus dem Standort selbst kam und dann aktiv von der steuernden Kommune aufgegriffen wurde, um eine langfristige Strategie zu entwickeln. In der Metropolregion Zürich zeigen die Beispiele Büropark Leutschenbach oder Areal Hochbord in Dübendorf (vgl. Artikel 2) ebenso das aktive Steuern der Kommune zu Beginn eines Veränderungsimpulses. Unter denen in Kap 6.3 dargestellten Instrumenten

für die Transformation zeigen sich in den Anfangsphasen der langfristigen Strategien vor allem folgende (informelle) Planungsinstrumente:

- Strategische (städtebauliche) Masterpläne
- Städtebauliche Studien / Testplanungen
- ökonomische & rechtliche Machbarkeitsstudien / Feasibility Studies

Diese werden in späteren Phasen der Entwicklung meist durch formelle Instrumente gesetzlich verankert und damit rechtsverbindlich:

- Bebauungspläne / Zonenordnungen / Zoning Plans
- Städtebauliche Verträge / Zoning by-laws

Neben den planerisch-rechtlichen Instrumenten, erfahren aber zunehmend auch kommunikative Bausteine als flankierende Instrumente großen Zuspruch und zeigen in allen 3 Metropolregionen erfolgreiche Ansätze. Hierzu zählen insbesondere:

- Vernetzungstreffen
- Dialogische Planungsworkshops und -verfahren
- Bürgerbeteiligungen
- Steuerungskreise / -ausschüsse

Langfristige Strategien können am effektivsten von einer zentralen Institution verwaltet und gesteuert werden, wodurch der Einsatz eines Standortmanagements (vgl. Kap. 7.4) umso wichtiger wird. Dabei können die planerisch-rechtlichen, qualitätssichernden und dialogischen Instrumente nur dann sinnvoll und effektiv eingesetzt werden, wenn ein langfristiger Planungshorizont geschaffen und von allen involvierten Akteuren langfristig mitgetragen wird.

7.2

KOMMUNALE AKTEURE STÄRKEN

Kommunale Akteure spielen beim Umbau von Dienstleistungsstandorten im europäischen wie amerikanischen Kontext eine entscheidende Rolle und treten meist als planende, koordinierende und steuernde Instanz auf.

Kommunale Akteure sind in der Regel die städtischen Stadtplanungsämter, die kommunalen Wirtschaftsförderungen, aber auch - soweit vorhanden - kommunale Wohnungsbauunternehmen. Neben der kommunalen Ebene ist in den europäischen Beispielen ebenso die regionale Planungsebene in den Planungsprozess eingebunden, in den USA höchstens punktuell beratend.

Städtische Verwaltungen und Unternehmen

Suburbane Dienstleistungsstandorte treten innerhalb der polyzentralen Stadtregion vermehrt außerhalb der großen Kernstädte auf und stehen oft unter der Verwaltung von kleineren Kommunen mit deutlich unter 60.000 Einwohnern (z.B. Bad Homburg (GER), Dübendorf (CH) oder Needham (USA)). Insbesondere diese kleineren Kommunen stehen vor der Herausforderung, große Flächenentwicklungen und Stadtumbauprozesse mit beschränktem Personal bewältigen zu müssen und sind dazu kapazitätsmäßig kaum in der Lage.

Daher ist es umso wichtiger, die kommunalen Verwaltungen personell und finanziell zu stärken und mit mehr Ressourcen auszustatten. Um bei zeitlich begrenzten Projekten eine Flexibilität zu gewährleisten, bieten sich z.B. Entwicklungsgesellschaften im PPP-Modell an.

Neben der städtischen Planungsverwaltung haben jedoch weitere kommunale Akteure

einen starken Einfluss auf die Entwicklung von Dienstleistungsstandorten. Insbesondere im deutschen und schweizerischen Kontext treten öffentliche oder halb-öffentliche Wohnungsbauunternehmen als Erfüllungsgehilfen der städtischen Strategien auf. Durch ihre vollständigen oder teilweisen Anteile an diesen Unternehmen, kann die Kommune ihre Planungen gerade in der Startphase gezielter umsetzen. So können Impulse gesetzt werden und Experimente gewagt werden (z.B. Umbau von Bestandsgebäuden, Wohnnutzung im Büroпарк).

Aufgrund der zuvor beschriebenen Einwohnerzahl der Kommunen existieren diese öffentlichen Wohnungsunternehmen nur in Einzelfällen (Großstädten) der untersuchten Fallstudien. Dort wo sie jedoch zum Einsatz kommen (u.a. Lyoner Viertel - Frankfurt am Main, Glattpark - Opfikon), können sie Pionierarbeit leisten und gerade zu Beginn eines Transformationsprozesses als Impulsgeber z.B. mit neuen Nutzungen agieren. Hierbei fällt auf, dass kommunale Immobilienunternehmen auch als Umsetzer für schwierige Lagen oder besondere Immobilien (z.B. mit Mischnutzung) in Frage kommen, da sie Kraft ihrer Gesellschafterstruktur (meist ist die Kommune Hauptgesellschafter) weniger profitorientiert arbeiten müssen als private Immobilienentwickler.

Die Stärkung der kommunalen Akteure ist auch deshalb wichtig, um der Immobilienwirtschaft als wichtigsten Gegenspieler im Entwicklungsprozess auf Augenhöhe begegnen zu können.

Zukünftig müssen Immobilienentwickler für die Chancen des Umbauprozesses (vor allem in den europäischen Beispielen) vermehrt sensibilisiert



werden, insbesondere weil es bislang nur Wenige gibt, die Transformationsentwicklungen durchführen und entsprechende Erfahrungen haben.

Etwas anders sieht die Situation in den USA aus, wo die privaten Immobilienentwickler die Chancen und die Marktnachfrage nach *Mixed-Used-Developments* weitestgehend erkannt haben und entsprechend handeln. Sie initiieren dabei den Umbau proaktiv und reagieren damit auf entsprechende Marktnachfragen.

Interkommunale Kooperation

Die Analyse der Fallbeispiele zeigt jedoch auch, dass eine stärkere Kooperation zwischen den kommunalen Akteuren große Effekte auf die nachhaltige und regional ausgeglichene Raumentwicklung haben kann, aber nur in seltenen Fällen tatsächlich praktiziert wird. In Fällen wie der Metropolregion Frankfurt am Main führt die unzureichende interkommunale Kooperation teilweise zu Konkurrenzen bei der Akquise von Unternehmen und Einwohnern (u.a. sog. *Kannibalisierungseffekte* durch unterschiedliche Gewerbesteuersätze).

Ansätze einer interkommunalen Kooperation sind dagegen bereits in den amerikanischen Beispielen der Metropolregion Boston erkennbar. Die Städte Needham und Newton haben dort mithilfe der regionalen Handelskammer den *N2-Corridor* entwickelt, der die Bildung eines Technologie-Clusters zum Ziel hat. In den Regionen Frankfurt und Zürich lassen sich ähnliche Entwicklungen trotz einer starken regionalen Wirtschaftsförderung im Bereich der Dienstleistungsstandorte noch nicht beobachten. Eine weitere Stärkung der kommunalen

Planungsämter dürfte hier zu mehr Austausch und der Entwicklung gemeinsamer Strategien führen. Ebenso ist denkbar, die Regionalplanung in bestimmten Bereichen mit mehr Kompetenzen auszustatten, um hier eine vernetztere Planung zu erreichen und gezielter strategisch sinnvolle Transformationsareale zu identifizieren (vgl. Kap. 7.5).

Diesbezüglich zeigt die starke Stadt- und Regionalplanung im Raum Zürich einen integrierten Charakter und kann räumliche Entwicklungen umsetzen, die nicht an Gemeindegrenzen Halt machen. So können die Bereiche der Suburbia im Kontext der Gesamtregion gezielt identifiziert, Nutzungskonkurrenzen und -synergien abgestimmt und mit einer regionalen Verkehrsplanung in Einklang gebracht werden.

Insgesamt zeigen die untersuchten Beispiele aber auch, dass unter den kommunalen Akteuren bislang noch zu wenig Austausch stattfindet und damit Know-How über den Umbau von Dienstleistungsstandorten nicht genutzt werden kann. Hierzu benötigen insbesondere die kleineren Kommunen Unterstützung der Kernstädte der Metropolregion oder regionaler Institutionen, die grundsätzlich in allen untersuchten Regionen vorhanden sind (z.B. MAPC, Regionalverband RheinMain, Amt für Raumentwicklung d. Kanton Zürich).

7.3

STEUERUNGSINSTRUMENTE NUTZEN

Wie in den Fallstudien und dem vorherigen Kapitel herausgearbeitet wurde, hat die Entwicklung von suburbanen Dienstleistungsstandorten unterschiedliche räumliche Betrachtungsebenen in denen durch planerische Steuerungsinstrumente Einfluss auf die Nutzungen, Art und Maß der Bauwerke sowie die städtebauliche Gestaltung genommen werden kann.

Die Erkenntnisse dieser Arbeit zeigen, dass es in jeder Phase der Transformation verschiedener planerischer und ökonomischer Instrumente bedarf, um den Umbau erfolgreich zu gestalten.

Jeder betrachtete Umbauprozess gliedert sich grundsätzlich jedoch in folgende Phasen, mit unterschiedlichen Ausprägungen zwischen den europäischen und amerikanischen Beispielen:

A) Analysephase

In der Analysephase werden erste Mängel eines Standortes offensichtlich. Hierzu können Büromarktstudien herangezogen oder von der Kommune in Auftrag gegeben werden. Instrumente wie z.B. das RIWIS (Regionales Immobilienwirtschaftliches Informationssystem) sind für alle untersuchten Metropolregionen verfügbar und geben eine Indikation zu Mieten, Preisen, Renditen für Büro, Einzelhandel, Wohnen und Logistik. Auf dieser Basis können bereits frühzeitig Handlungserfordernisse identifiziert werden.

B) Konzept- und Machbarkeitsphase

Sobald eine Datengrundlage geschaffen ist, muss der Umbauprozess auf seine grundsätzliche Machbarkeit überprüft werden. Im deutschen Kontext kommen hierfür Machbarkeitsstudien, städtebauliche Rahmenpläne oder Masterpläne

in Frage. Im schweizer Kontext existieren ähnliche Instrumente wie städtebauliche Testplanungen, oder räumliche Leitbilder. Auch im amerikanischen Kontext dienen in dieser Phase die Feasibility Studies oder Structural Visions zu einer Klärung der Rahmenbedingungen für den Umbau. Dabei sind je nach Größe und Komplexität des Vorhabens nur einzelne Instrumente anzuwenden.

C) Beteiligungs- und Gestaltungsphase

Nach der Klärung einer grundsätzlichen Machbarkeit sollten in der Beteiligungs- und Gestaltungsphase verschiedene dialogische Formate (z.B. Bürger- und Eigentümerworkshops, Beteiligungsplattformen) eingesetzt werden und folgend oder parallel durch Gestaltungsformaten ergänzt (z.B. Gestaltungspläne, städtebauliche Wettbewerbe, Kooperativen Workshops) (vgl. Abb. 27).

Die Beispiele Frankfurt am Main und Zürich haben hier ein ähnliches Repertoire von meist informeller Instrumente, die bei der Definition eines Zukunftsbildes helfen. In dieser Phase muss auch die Diskussion über bauliche Dichte, Geschossigkeit, Maßstäblichkeit, Körnigkeit sowie Nutzungsmischung und -verteilung erfolgen. Nur wenn sich alle Akteure in dieser wichtigen Phase auf ein gemeinsames räumliches und funktionales Zukunftsbild einigen können, kann der Umbau über eine lange Entwicklungszeit funktionieren.

D) Umsetzungs- und Begleitungsphase

Nach einer konsensualen Einigung auf die Rahmenbedingungen des Umbaus gilt es, die getroffenen Parameter (bauliche Dichte, Geschossigkeit, Maßstäblichkeit, Körnigkeit, Nutzungsmischung und -verteilung) in Planungsrecht zu übertragen und damit für alle Akteure rechtsverbindlich zu machen. Dazu



stehen in Frankfurt am Main, Zürich und Boston unterschiedliche Instrumente zur Verfügung, die besonders entscheidend sind, um städtebauliche Qualitäten langfristig für den Standort zu sichern. Im deutschen Kontext sind das insbesondere Bebauungspläne und städtebauliche Verträge, im Schweizer Kontext der kantonale und kommunale Richtplan, sowie die Bau- und Zonenordnung, in den USA die Zoning Plans und Zoning bylaws. Die Umsetzungsphase schafft für alle beteiligten Akteure rechtliche Verbindlichkeit und ist daher für die folgende langjährige Entwicklung von entscheidender Bedeutung. In der folgenden Begleitungsphase ist eine ständige Evaluation, Monitoring und ggf. Anpassung der Planungsinhalte notwendig. Hierzu bietet sich das Instrument eines Standortmanagements an (siehe Kap. 7.4). Die derzeit besondere Marktsituation eines entspannten Büroimmobilienmarkt und einem stark angespannten Wohnungsmarkt erlaubt besondere Gestaltungsforderungen der kommunalen Akteure.

Über Baukultur kann und muss daher auch in vermeintlichen Gewerbegebieten gesprochen werden. Alle untersuchten Beispiele zeigen, dass dieser Gestaltungswille der Kommune in Form von gesetzlichen Festsetzungen in Bebauungsplänen, Bau- und Zonenordnungen oder Zoning Plans auch umgesetzt wird und sowohl von Unternehmen als auch der Immobilienwirtschaft akzeptiert wird. Hierbei spielt allerdings die Größe des Standortes eine entscheidende Rolle. Ebenso wird deutlich, dass insbesondere im deutschen und schweizerischen Kontext ausreichend Instrumente zur Verfügung stehen, diese jedoch noch nicht flächendeckend eingesetzt werden (vgl. Abb. 27). Im amerikanischen Kontext fehlen vor allem Instrumente wie Gestaltungsrichtlinien oder Sonderbauvorschriften. Nur wenn es also gelingt, die Vielzahl von bestehenden planerischen, kommunikativen und ökonomischen Instrumenten im Umbauprozess einzusetzen, kann die Transformation erfolgreich gestaltet werden.

	A) Analysephase	B) Konzept- und Machbarkeitsphase	C) Beteiligungs- und Gestaltungsphase	D) Umsetzungs- und Begleitungsphase
Metropolregion Frankfurt am Main	Büromarktstudien Leerstandsmelder RIWIS (Regionales Immobilienwirtschaftliches Informationssystem)	Städtebauliche Rahmenpläne Masterpläne Räumliche Leitbilder	Bürger- und Eigentümerdialoge Workshops Städtebauliche Wettbewerbe Beteiligungsplattformen	Bebauungsplan Städtebauliche Verträge Gestaltungsrichtlinien
Metropolregion Zürich	Büromarktstudien Leerstandsmelder RIWIS (Regionales Immobilienwirtschaftliches Informationssystem)	Masterpläne Städtebauliche Testplanungen Metrobilder	Bürger- und Eigentümerdialoge Workshops Städtebauliche Wettbewerbe Beteiligungsplattformen	Kantonaer Richtplan Kommunaler Richtplan Bau- und Zonenpläne Sonderbauvorschriften
Metropolregion Boston	Büromarktstudien	Structural Visions Feasibility Studies	Community Hearings Public Hearings Urban Design	Zoning Plans Zoning Bylaws

Abb. 27: Unterschiedliche Planungsphasen beim Umbau von suburbanen Dienstleistungsstandorten mit den zur Verfügung stehenden planerischen Instrumenten | Quelle: Autor

7.4

STANDORTMANAGEMENT EINSETZEN

Auf der Ebene des konkreten Standortes zeigen die untersuchten Beispiele, wie effektiv ein Standortmanagement die Transformation der jeweiligen Orte beeinflussen kann. Dabei nehmen in den dargestellten Beispielen unterschiedliche Akteure die Rolle des Standortmanagements ein (u.a. Kommune, Entwicklungsgesellschaften, Standortinitiativen, Vereine, Immobilienunternehmen). Das Standortmanagement übernimmt eine zentrale Koordinations- und Steuerungsfunktion auf lokaler Ebene und ist Ansprechpartner für alle Fragen der Entwicklung. Hierdurch kann die Kooperation der mitunter zahlreichen Einzelakteure (z.B. Grundstückseigentümern, Unternehmen, Investoren) aber auch die Vermarktung des Standortes gestärkt und fokussiert werden.

Die Beispiele Glattpark (Zürich), Lyoner Quartier oder Gateway Gardens (beide Frankfurt a.M.) zeigen besonders deutlich den positiven Einfluss eines Standortmanagements auf die langfristige Entwicklung und zielgerichtete Kommunikation & Vermarktung.

Im Glattpark und Gateway Gardens wurde jeweils eine Entwicklungsgesellschaft im Public-Private-Partnership Modell gegründet. Als Joint Venture aus Kommune und privatem Immobilienentwickler kann so einerseits das technische und wirtschaftliche Know-How eines privaten Immobilienentwicklers genutzt werden. Andererseits kann die Kommune weiterhin ausreichend Einfluss auf den Planungsprozess nehmen. Dies zeigt sich insbesondere bei der Umsetzung von städtebaulichen Qualitäten in Form von Gestaltungsrichtlinien und Festsetzungen bei Art und Maß der baulichen Nutzung.

Auch kann die Kommune durch eine Entwicklungsgesellschaft eine flexibleres Vehikel schaffen, das für eine zeitlich begrenzte Dauer existiert und nach erfolgter Aufgabe aufgelöst werden kann.

Im Beispiel Lyoner Quartier besteht das Standortmanagement aus einem Zusammenschluss der ansässigen Unternehmen, die ihre Interessen in einem Verein (Standortinitiative Neues Niederrad - SINN e.V.) gebündelt haben sowie der Stadt Frankfurt am Main. Aufgrund der Gebietsgröße von ca. 144 ha ist hierbei eine besonders enge Kooperation der beiden Partner notwendig. Aber auch kleinere Standorte wie der Campus Süd in Bad Homburg (vgl. Jansen et. al. 2016) profitieren von einem Standortmanagement.

Das Modell des Public Private Partnership ist sowohl in den deutschen als auch schweizer Beispielen ein erprobtes und bewährtes Modell, das jedoch trotzdem nicht in jedem Transformationsareal eingesetzt wird. In den Beispielen aus der Metropolregion Boston wird ein Standortmanagement entweder durch die Kommune dargestellt (Beispiel Needham Crossing) oder durch einen Grundstückseigentümer bzw. Immobilienentwickler, der im Besitz nahezu aller relevanten Flächen des jeweiligen Standortes ist (Beispiel Northwest-Park). Im amerikanischen Kontext wird dieses Standortmanagement jedoch selten so bezeichnet und auch das Modell des Public Private Partnership für diesen Zweck ist selten.

Eine Gemeinsamkeit aller Beispiele, ist die Aufnahme von Forschungserkenntnissen und Gestaltungsprinzipien aus stadtplanerischen und städtebaulichen Strömungen und Debatten der vergangenen Jahrzehnte. Im europäischen Kontext



sind hier vor allem die Prinzipien der europäischen Stadt mit baulicher Dichte, Nutzungsmischung, Definition und Gestaltung öffentlicher Räume, sozialer Mischung und Fokus auf die Anbindung mit dem öffentlichen Verkehr zu nennen (vgl. Kap. 5.2, Artikel 2, Artikel 3). Im amerikanischen Kontext ist hier insbesondere die Bewegung des New Urbanism zu nennen, die zahlreiche Prinzipien der europäischen Stadt adaptiert und als Kritik am amerikanischen Stadtentwicklungsmodell in Grundsätze formuliert hat. Der Artikel zur Metropolregion Boston als Teil dieser Arbeit geht hierauf exemplarisch ein (siehe Anhang). Bemerkenswert ist also, dass unabhängig vom nationalen Kontext Gestaltungs- und Entwicklungsprinzipien aus stadtplanerischen Fachdebatten aufgenommen, beachtet und (zum Teil) umgesetzt werden. Die Chancen zu einer Umsetzung dieser Entwicklungsprinzipien sind gerade derzeit besonders günstig. Insbesondere junge Arbeitnehmer fordern zunehmend Arbeitsumfelder, die eine integrierte Lage, Versorgung, Wohnen und Freizeitmöglichkeiten bereitstellen.

Die Relevanz eines Standortmanagements wird insbesondere dann deutlich, wenn man die Beispiele betrachtet, in denen eine solch koordinierende Instanz fehlt. In den drei Metropolregionen sind dies insbesondere die Beispiele Gewerbegebiet Süd (Eschborn), University Station (Westwood, MA) und das Areal Cher (Opfikon). In allen Beispielen gibt es kaum eine Koordination der baulichen Entwicklung, obwohl durchaus eine wirtschaftliche Dynamik erkennbar ist. Hierdurch erfolgt eine eher zufällige und unstrukturierte Ergänzung von Gebäuden, die öffentlichen Räume werden jedoch vernachlässigt, eine Nutzungsmischung z.B. durch Wohnen oder Versorgung erfolgt rudimentär und unzureichend. Ein gutes Standortmanagement muss dabei sehr

abwägend zwischen den zahlreichen Akteuren agieren und Interessensausgleiche fördern. Konflikte entstehen insbesondere zwischen ansässigen Unternehmen und neuen Nutzungen wie z.B. Wohnen und Versorgung (vgl. Beispiel Hochbord, Dübendorf: Artikel 2). Dabei ist es bei einer Areal-Transformation unvermeidbar, dass auch ansässige Unternehmen verdrängt werden (z.B. Gärtnereibetriebe in den Beispielen Südcampus Bad Homburg und Hochbord in Dübendorf). Noch stärker muss das Standortmanagement aber bei der Vermittlung zwischen Unternehmen und heranrückender Wohnbebauung vermitteln. Hier besteht seitens der Betriebe oft Skepsis einer Einschränkung der Expansionsfähigkeit. Angesichts einer zunehmenden Flächeneffizienz im Büroimmobiliensegment (vgl. Zentraler Immobilien Ausschuss 2017) und kaum Emissionen gegenüber der Büronutzungen, ist diese Skepsis in Dienstleistungsstandorten meist unbegründet. Weiterhin muss ein Standortmanagement zahlreiche übergeordnete Themen berücksichtigen, allen voran das Thema Verkehr und Mobilität, das den sich verändernden Standortbedingungen angepasst werden muss.

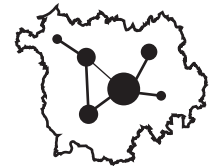
Die politischen und planerischen Voraussetzungen für ein Standortmanagement sind grundsätzlich in allen untersuchten Metropolregionen vorhanden, werden aber noch nicht flächendeckend eingesetzt. Die Best-Practice Beispiele beschränken sich meist auf sehr große Arealentwicklungen oder gehen auf die individuelle Initiative von Einzelakteuren zurück. Die positiven Resultate der untersuchten Fallstudien legen jedoch den Schluss nahe, dass ein Standortmanagement zum langfristigen Erfolg eines Standortes beiträgt und seine Entwicklung strukturiert steuern kann.

7.5

REGIONALE PLANUNG STÄRKEN

Insbesondere durch die Betrachtung der jeweiligen Metropolregionen in Frankfurt am Main, Zürich und Boston ist die Analyse der planerischen Steuerungsmöglichkeiten auf einer regionalen Ebene interessant. Die Abgrenzung der Metropolregion ist in allen drei Fällen definiert durch eine regionale Planungsinstitution, die sich jedoch national in Bezug auf Entscheidungskompetenzen und Organisationsform unterscheiden. Im Fall von Frankfurt am Main ist dies der Regionalverband Frankfurt Rhein Main, für Zürich das Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich, für Boston der Metropolitan Area Planning Council (MAPC). Weder die Region Frankfurt am Main noch die Region Boston besitzen hier Raumplanungsinstrumente mit weitreichenden Entscheidungskompetenzen, mit denen die öffentliche Verwaltung auf die Steuerung der Siedlungsentwicklung Einfluss nehmen könnte. Lediglich in der Schweiz existiert für die Metropolregion Zürich mit dem kantonalen Richtplan ein starkes Instrument, das mit zahlreichen Kompetenzen ausgestattet ist, um die Siedlungsentwicklung der Metropolregion zu steuern und letztendlich auch die suburbanen Standorte aktiv zu priorisieren und strukturelle Rahmenbedingungen zu setzen. Der kantonale Richtplan kann Entwicklungsbereiche von kantonaler Bedeutung definieren und folgend Vorgaben in Bezug auf baulicher Dichte und Nutzungsmischung festsetzen. Weil das Amt für Raumentwicklung letztlich auch die Baugenehmigungen ausstellt, können diese Vorgaben konkret kontrolliert werden. Ebenso werden auf Ebene der Metropolregion Bauzonen und Zonen für Landschaft und Kulturlandschaft definiert. Das Amt für Raumentwicklung kann damit faktisch eine Wachstumsgrenze für die Siedlungsstruktur

festlegen. Die Metropolregion Zürich ist damit in der Lage, strategisch Orte zu identifizieren, die für die Gesamtregion bedeutsam sind und damit sinnvolle Transformationsräume darstellen. Entweder, weil sie ohnehin eine verkehrsgünstige Lage haben, oder weil eine abgestimmte Verkehrsplanung diese Orte in Zukunft besonders gut anbindet (vgl. Artikel zu Zürich (Nr.2), Beispiele Hochbord und Glattpark). In einer stark wachsenden Stadt wie Zürich, in der die Potenziale der Innenentwicklung weitestgehend ausgeschöpft sind, bietet sich somit die Chance gerade suburbane Standorte zu identifizieren und gezielt umzubauen. Diese großräumige Steuerungsmöglichkeit erlaubt eine räumliche Planung, die nicht an der Stadtgrenze Halt macht, sondern gemeinwohlorientiert und ausgleichend das Wachstumsbedürfnis der Stadt mit dem Umbaubeedürfnis bestimmter Standorte in Einklang bringt. Genau dieser Einklang kann in den Beispielregionen Frankfurt am Main und Boston nicht durch staatliche Planung erreicht werden. Durch die Planungshoheit auf kommunaler Ebene kann die regionale Ebene lediglich beratende Funktionen übernehmen oder wird im Falle größerer Verkehrsinfrastrukturen koordinierend hinzugezogen, jedoch mit deutlich weniger verbindlichen Planungskompetenzen als im Fall der Metropolregion Zürich. Für die Metropolregion Frankfurt Rhein-Main sind jedoch bereits positive Tendenzen erkennbar, insbesondere bei der Koordinierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten wie einem Radschnellweg oder Beratungen und Evaluation im Bereich des Umbaus von Gewerbegebieten und Büroparks. In diesem Sinne findet also auf regionaler Ebene ein koordinierter Wissenstransfer zwischen den Kommunen der Region statt. Trotzdem führt die kommunale Planungshoheit im Einzelfall dazu, dass ein verstärkter Wettbewerb



der Kommunen untereinander zu sogenannten Kanibalisierungseffekten bei der Anwerbung von Unternehmen führt (vgl. Schiele 1999). Da die Unternehmenssteuer für die Kommunen eine der wichtigsten Einnahmen darstellt, ist der Anreiz einer lokalen, statt einer regionalen Denkweise hier wesentlich stärker ausgeprägt. Ein prägnantes Beispiel ist das Gewerbegebiet Süd in Eschborn (vgl. Artikel Nr. 1), das durch seine im Vergleich zu Frankfurt deutlich geringere Unternehmenssteuer bereits einige Großunternehmen an den Standort ziehen konnte.

Im Fall der Metropolregion Boston ist die regionale Planungsebene noch etwas schwächer ausgeprägt als in Frankfurt am Main. Der Metropolitan Area Planning Council (MAPC) fungiert hier als eine bundesstaatlich finanzierte Beratungsinstitution, die im Wesentlichen räumliche relevante Daten aufbereitet und den Kommunen zur Verfügung stellt. Ebenso agiert das MAPC als Berater im Bereich der Verkehrsinfrastruktur. Mit dieser Institution ist die Metropolregion Boston bereits stärker in der regionalen Planung aufgestellt, als zahlreiche andere amerikanische Städte und Regionen.

Durch die reduzierten Kompetenzen ist das MAPC kaum in der Lage aktiv Einfluss auf die Siedlungsentwicklung der Region Boston zu nehmen, lediglich finanzielle Förderinstrumente stehen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung. Werden diese jedoch eingesetzt, kann dies eine Reihe von Folgeeffekten für die Investition von privatem Kapital an einem Standort haben wie das Beispiel Needham Crossing zeigt (vgl. Artikel 3). Formal liegt die Planungshoheit damit in der amerikanischen Fallstudie ebenfalls bei den Kommunen, die jedoch selten als aktive Gestalter eines Umbaus der suburbanen

Dienstleistungsstandorte auftreten. Dies liegt u.a. an begrenzten öffentlichen Mitteln und Personal für eine langfristige Begleitung solcher Umbauprozesse. Somit treten oftmals die privaten Immobilienentwickler und Grundstücksbesitzer an die Stelle der Kommune als gestaltende Institution. Die Entwicklungspfade der untersuchten Fallstudien in der Metropolregion Boston folgen somit weitestgehend Marktlogiken, in denen die privaten Immobilienunternehmen auf bestimmte Nachfragen bei Unternehmen reagieren. Tatsächlich beinhalten diese Nachfragen, wie in Artikel Nr. 3 dargestellt wird, auch die Aspekte von verdichtetem Wohnen, Versorgung und Freizeitnutzungen. Trotzdem bleibt in dieser Akteurskonstellation der Fokus sehr isoliert im Interessensradius privater Immobilienunternehmen, die nicht gemeinwohlorientiert oder ausgleichend handeln. Vergleichend betrachtet zeigt sich die großräumige Steuerungsfunktion, die das schweizerische Instrument des Richtplans besitzt, um (neben vielen weiteren Aspekten) strategisch wichtige Orte der Suburbia zu identifizieren und diese durch Planungsrecht aber auch Investition in Infrastruktur zu transformieren. Vor dem Hintergrund der ebenfalls positiven Effekte, die die wesentlich schwächer ausgeprägten Planungsinstrumente auch in der deutschen und amerikanischen Fallstudie entfalten können, wird die Stärkung der regionalen Planungsebene als wichtige Erkenntnis dieser Arbeit formuliert. Betrachtet man die unterschiedlichen Planungskulturen der europäischen und amerikanischen Fallstudien, so ist eine Verbesserung der deutschen Regionalplanung voraussichtlich schneller und einfach umsetzbar. Im eher neoliberalen Planungsverständnis Amerikas, erscheint eine solche Reform, insbesondere derzeit, wesentlich schwieriger umsetzbar.

7.6

WEITERER FORSCHUNGSBEDARF

Für den umfangreichen Forschungsbereich zum Umbau suburbaner Stadtstrukturen (*Retrofitting Suburbia*) leistet diese Arbeit einen Beitrag für den Teilbereich der *Business-Suburbia*.

Trotzdem gibt es relevante Aspekte, die in dieser Dissertation aus Gründen der Kapazitäten und inhaltlichen Fokussierung nicht abschließend betrachtet werden konnten, jedoch Ansätze für weitere Forschungsarbeiten bieten.

Untersuchung weiterer Regionen?

Zunächst erscheint ein weiterer Vergleich von Fallstudien zwischen den USA und Europa interessant und erkenntnisreich. In Europa bieten beispielsweise die Niederlande (Randstad-Region) oder Belgien (Region Gent-Antwerpen-Brüssel) zahlreiche Dienstleistungsstandorte, die ähnliche Transformationsentwicklungen durchlaufen oder an deren Beginn stehen. In den USA bietet sich weiterhin die kalifornische Westküste mit den Metropolregionen Los Angeles oder San Francisco an. Ebenso zeigt Japan als internationales Vergleichsbeispiel zahlreiche Dienstleistungsstandorte im Umbruch (u.a. in der Region Tokio oder der Region Kansai). Die Betrachtung der spezifischen Planungsbedingungen in diesen Ländern kann die Erkenntnisse dieser Arbeit sinnvoll ergänzen.

Urbanisierung der Suburbia?

Neben weiteren internationalen Metropolregionen hat diese Arbeit auch die grundsätzliche Frage aufgeworfen, ob die Suburbia als peripherer Stadtraum *urbanisiert* werden kann und ob dies mittelfristig ein anzustrebender Zustand im Sinne einer nachhaltigen und ökologischen Raumentwicklung darstellt. Im europäischen

und teilweise auch im angelsächsischen Raum gilt weiterhin die Maxime der Innenverdichtung als planerisches Leitbild, was mittelfristig automatisch zu einer stärkeren Urbanisierung und damit baulichen Verdichtung der Suburbia führen muss und wird. Aktuell zeigt sich in vielen stark wachsenden deutschen, schweizerischen und amerikanischen Metropolen eine neue Entwicklung am Stadtrand mit der Planung und Realisierung von neuen Stadtteilen in der urbanen Peripherie (sog. *New Suburbanisms*). Am konkretesten hat sich das schweizerische Architektenkollektiv *Krokodil* in seiner Glatttalstudie mit dieser Frage beschäftigt (vgl. Architektengruppe Krokodil 2013).

Funktioniert die neue Nutzungsmischung?

Ergänzend zu der grundsätzlichen Diskussion, um die *Urbanisierbarkeit* der Suburbia stellt sich die Frage, wie die angestrebte oder bereits umgesetzte Nutzungsmischung in Dienstleistungsstandorten langfristig funktionieren wird und ob die neuen Bewohner positiv dazu beitragen können die Orte zu integrierten Quartieren zu entwickeln. Dabei wird auch die Frage zu beantworten sein, ob es gelingt, eine soziale Mischung der neuen Bewohner in den neuen Wohnlagen zu etablieren. Ohne eine Mischung der Sozialstruktur im Bereich Wohnen besteht hier durchaus die Gefahr neuer *Problemviertel*, wie die heutigen Stadtrandsiedlungen der 1960er und 1970er Jahre. Hier ist eine Langzeitstudie zum Umbauprozess naheliegend, welche die angestrebten Veränderungen (insbesondere der Nutzungsstruktur) an den Standorten durch regelmäßige empirische Erhebungen evaluiert.

Dichte und Maßstäblichkeit?

Die Diskussion über Dichte und Maßstäblichkeit ist wie in vielen anderen Bereichen der

Stadtentwicklung auch bei der Weiterentwicklung von Dienstleistungsstandorten ein konfliktreicher Diskurs. Büro Parks haben i.d.R. großmaßstäbliche Gebäudevolumen mit hohen Geschossigkeiten. Neue Wohngebäude werden oft an diesen Maßstab angepasst (u.a. Wohntürme) oder Bestandsgebäude werden umgebaut. Dies ist zum einen mit dem Druck auf dem Wohnungsmarkt zu erklären, andererseits aber auch damit, dass Wohntürme als Wohnungsideal wieder *salonfähig* sind und von breiteren Schichten der Wohnungssuchenden wieder angenommen werden.

Hier erscheint es naheliegend, den städtebaulichen Diskurs zum Thema von Dichte und Maßstäblichkeit strukturiert aufzuarbeiten und als Grundlage für zukünftige Entwicklungen heranzuziehen.

Alles wie geplant?

Durch die lange Entwicklungszeit der Dienstleistungsstandorte erscheint neben einer Evaluierung der Nutzungsstruktur ebenso die Evaluierung der langfristigen Effekte der eingesetzten Planungsinstrumente interessant. Ist das Planungsrecht (B-Plan, Bau- und Zonenordnung, Zoning Plan) in der Lage die Ziele der räumlichen Entwicklung für die Standorte langfristig zu sichern und trotzdem flexibel genug für Veränderungen?

Ebenso stellt sich die Frage, ob suburbane Dienstleistungsstandorte durch die Veränderungen in Nutzung, Baustruktur und öffentlichen Räumen von *Non-Places* zu *Places* (vgl. Kap 1.1) transformiert werden können und ob die Unternehmen langfristig ihre Konkurrenzfähigkeit an diesen gemischt genutzten Standorten erhalten können, oder ob Veränderungen der Wirtschaftsstruktur (z.B. Flächenbedarfe im Zuge der Digitalisierung) in den kommenden Jahren und Jahrzehnten eine weitere

umfassende Transformation dieser Standorte notwendig machen.

Hierzu bedarf es einer kontinuierlichen Begleitung und kritischen Infragestellung der heutigen planerischen Leitbilder und normativen Konzepten für die nachhaltige Stadt. Denn die Vergangenheit zeigt, dass zurückliegende Idealvorstellungen sich im Laufe der Zeit durchaus als Irrtümer herausgestellt haben (u.a. die funktionsgetrennte Stadt, die autogerechte Stadt, Urbanität durch Dichte etc.).

Veränderung der Mobilität?

Ein Aspekt, der in dieser Arbeit keine tiefergehende Beachtung finden konnte, ist die Veränderung von Mobilitätsverhalten, -kulturen und neuen Formen von Verkehrsmitteln. Durch zunehmende Verdichtung von Dienstleistungsstandorten und einer Veränderung der Nutzungsstruktur ergeben sich vollkommen neue Möglichkeiten, neue Mobilitätslösungen anzubieten und zu etablieren. Die neuen Standorte können damit Reallabore neuer Stadtquartiere im Spannungsfeld zwischen Arbeiten und Wohnen werden und neue Formen der Fortbewegung im Quartier erproben.

LITERATUR- VERZEICHNIS

IV

A

Airgood-Obrycki, Whitney; Rieger, Shannon (2019) Defining Suburbs: How Definitions Shape the Suburban Landscape. Joint Center for Housing Studies at Harvard University. Online Ressource: https://www.jchs.harvard.edu/sites/default/files/Harvard_JCHS_Airgood-Obrycki-Rieger_Defining-Suburbs.pdf

Architektengruppe Krokodil (2013): Glatt! From suburb to city. Zürich: Park Books.

Augé, Marc (1994): Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit. Frankfurt am Main

B

Basten, Ludger (2005): Postmoderner Urbanismus. Gestaltung in der städtischen Peripherie. Münster = Stadtzukünfte, Nr. 1.

Beaverstock, J.V; Hoyler, Michael; Pain, K.; Taylor, P.J (2006): In London`s Long Shadow: Frankfurt in the European Space of Flows. In: Amen, M. Mark (Hrsg.): Relocating global cities. From the center to the margins. Lanham, MD, S. 23-47.

Behrendt, Heiko (2013): Wirkungsanalyse von Technologie- und Gründerzentren in Westdeutschland. Springer Verlag, Wiesbaden.

Berger, Alan; Kotkin, Joel; Balderas Guzman, Celina (2018): Infinite Suburbia. Princeton Architectural Press

Berndgen-Kaiser, Andrea; Bläser, Kerstin; Fox-Kämper, Runrid; Siedentop, Stefan; Zakrzewski, Philipp (2014): Demography-driven suburban decline? At the crossroads: mature single-family housing estates in Germany. In: Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban

Sustainability, Jg. 7, Heft 3, S. 286-306.

Blotevogel, Hans-Heinrich (2001): Die Stadt als Fokus gesellschaftlicher Veränderung I: Suburbanisierung-Desurbanisierung-Reurbanisierung.

Bölling, Lars; Sieverts, Thomas (2004): Mitten am Rand. Auf dem Weg von der Vorstadt über die Zwischenstadt zur regionalen Stadtlandschaft. Wuppertal.

Bontje, Marco; Burdack, Joachim (2005): Edge Cities, European-style: Examples from Paris and the Randstad. In: Cities, Jg. 22, Heft 4, S. 317-330.

Bontje, Marco; Musterd, Sako; Kovács, Zoltan; Murie, Alan (2011): Pathways Toward European Creative-Knowledge City-Regions. In: Urban Geography, Jg. 32, Heft 1, S. 80-104.

Boomgaard, Jeroen (2008): Highrise, common ground - Art and the Amsterdam Zuidas area. Valiz, Amsterdam

Booth, Geoffrey (2001): Transforming suburban business districts. Urban Land Institute, Washington, DC. ISBN: 0874208815

Booth, Geoffrey; Leonard, Bruce; Pawlukiewicz, Michael (2002): Ten principles for reinventing America`s suburban business districts. Urban Land Institute, Washington, DC. ISBN: 0874208890

Bormann, Oliver; Koch, Michael (2015): Die Wiedererfindung der Stadt in der Suburbia. In: Refitting Suburbia - Erneuerung der Stadt des 20. Jahrhunderts in Deutschland und in den USA. Jovis-Verlag, Berlin.

Bremer, Stefanie; Schmidt, J. Alexander (2001.) Orte der Arbeit - Möglichkeiten zur gestalterischen Aufwertung von Gewerbegebieten. Werkstattbericht der Landesinitiative Stadtbaukultur NRW.

Brenner, Neil (2004): *New state spaces. Urban governance and the rescaling of statehood*. Oxford.

Brenner, Neil; Keil, Roger (2014): *From Global Cities to Globalized Urbanization*. In: *Glocalism*, Heft 3, S. 1–17.

Brombach, Karoline; Jessen, Johann; Siedentop, Stefan; Zakrzewski, Philipp (2017): *Demographic Patterns of Reurbanisation and Housing in Metropolitan Regions in the US and Germany*. In: *Comparative Population Studies*. Zeitschrift für Bevölkerungswissenschaft, Jg. 42, S. 281–318.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (2013): *Suburbaner Raum im Lebenszyklus*. Berlin. (BMVBS-Online-Publikation, 24/2013).

Buntin, Simmons B.; Pirie, Ken (2013): *Unsprawl. Remixing spaces as places*. O.O.

Burdack, Joachim (Hrsg.) (2005): *Europäische metropolitane Peripherien*. Leipzig = Beiträge zur regionalen Geographie, Nr. 61.

Burdack, Joachim; Hesse, Markus (2006): *Reife, Stagnation oder Wende? Perspektiven zu Suburbanisierung, Post-Suburbia und Zwischenstadt: Ein Überblick zum Stand der Forschung*. In: *Berichte zur deutschen Landeskunde*, Jg. 80, Heft 4, S. 381–399.

C

Carmona, Matthew; Magalhães, Claudio de; Edwards, Michael (2002): *Stakeholder Views on Value and Urban Design*. In: *Journal of Urban Design*, Jg. 7, Heft 2, S. 145–169.

Castells, Manuel (2001): *Das Informationszeitalter – Wirtschaft, Gesellschaft, Kultur*. Teil 1: *Der Aufstieg der Netzwerkgesellschaft*. Wiesbaden.

Congress for the new urbanism (2013): *Charter of the new urbanism*. Second edition. New York.

CSL (2019): *Immobilienmarktbericht Schweiz*, Online Ressource: https://csl-immobilien.ch/sites/default/files/2019-02/a199929_CSL_Immobilienmarktbericht_2019_120dpi_einzel.pdf

da Cruz, Nuno; Rode, Philip; McQuarrie, Michael (eds.) (2017): *New Urban Governance: A global perspective of institutional change in cities*, *Journal of Urban Affairs Special Issue*.

D

Rainer Danielzyk, Angelika Münter und Thorsten Wiechmann (Hrsg.) (2015): *Polyzentrale Metropolregionen*. Rohn Verlag.

De Jong, Judith (2014): *New Suburbanisms*. London: Routledge

Dogma (2015): *EVERYDAY IS LIKE SUNDAY – Project for the Transformation of the Office Park*. Printon, Estonia: Research Report.

Dunham-Jones, Ellen; Williamson, June (2009a): *Retrofitting suburbia. Urban design solutions for redesigning suburbs*. Hoboken, NJ.

Dunham-Jones, Ellen; Williamson, June (2009b): *Retrofitting suburbia*. In: *Urban Land*, S. 39–47.

E

European Environment Agency (EEA) (2006): *Urban sprawl in Europe. The ignored challenge*. Luxembourg.

F

Fischer, Christian; Freytag, Tim; Hoyler, Michael; Mager, Christoph (2005): Rhein-Main als polyzentrische Metropolregion. Zur Geographie der Standortnetze von wissensintensiven Dienstleistungsunternehmen. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 7, S. 439–446.

Finanzdepartement der Stadt Zürich (2019): Unternehmenssteuereinnahmen, Online Ressource: https://www.stadt-zuerich.ch/fd/de/index/das_departement/medien/medienmitteilungen/2019/maerz/190312a.html

Fishman, Robert (1987): Bourgeois utopias. The rise and fall of suburbia. New York.

Florida, R. (2002): The rise of the creative class. And how it's transforming work, leisure, community and everyday life. North Melbourne.

Florida, R. (2014): The Creative Class and Economic Development. *Economic Development Quarterly*, 28(3), 196–205. <https://doi.org/10.1177/0891242414541693>

Flick, Uwe; von Kardorff, Ernst; Keupp, Heiner; von Rosenstiel, Lutz; Wolff, Stephan (Hrsg.) (1995) *Handbuch Qualitative Sozialforschung: Grundlagen, Konzepte, Methoden und Anwendungen*. Beltz Verlag; 2. Auflage (1. November 1995).

Florida, Richard L. (2013): The Fading Differentiation Between City and Suburb. In: *UrbanLand*. Online verfügbar unter <http://urbanland.uli.org/economy-markets-trends/the-fading-differentiation-between-city-and-suburb/> (Zugriff: 23.06.2015).

Friedmann, John (1986): The World City Hypothesis. In: *Development and Change*, Jg. 17, Heft 1, S. 69–83.

G

Garreau, Joel (1991): *Edge city. Life on the new frontier*. New York.

Grant, Jill (2013): Suburbs in transition. In: *Planning Theory & Practice*, Jg. 14, Heft 3, S. 391–392.

Grant, Jill (2009) *Theory and Practice in Planning the Suburbs: Challenges to Implementing New Urbanism, Smart Growth, and Sustainability Principles*. In: *Planning Theory & Practice*, Jg. 10, Heft 1, S. 11–33

Jill L. Grant , Arthur C. Nelson , Ann Forsyth , Michelle Thompson-Fawcett's , Pamela Blais & Pierre Filion (2013) *The future of the suburbs. Suburbs in transition/The resettlement of America's suburbs/Suburbs in global context: the challenges of continued growth and retrofitting/Suburban urbanity: re-envisioning indigenous settlement practices/Toward a new suburban America: will we catch the wave?/ Optimistic and pessimistic perspectives on the evolution of the North American suburb/Response*, *Planning Theory & Practice*, 14:3, 391–415,

Growe, Anna; Volgmann, Kati (2010): Die deutschen Metropolräume im globalen Standortwettbewerb. In: *RaumPlanung*, Dortmund: Selbstverlag, 153, S. 259–299.

Güller, M. and M. Güller (2002) *From airport to airport city*, Barcelona: Gustaveo Gill, S.A.

Guney, K.M., Keil, R. & Ucoglu, M. (Hrsg.) (2019). *Massive Suburbanization: (Re) Building the Global Periphery One Large Scale Housing Project at a Time*. Toronto: University of Toronto Press.

H

Haack, Susann (1996): *Deviant logic: beyond the formalism*. Chicago. University of Chicago Press, 1996.

Hall, Peter Geoffrey; Pain, Kathy (Hrsg.) (2009): *The polycentric metropolis. Learning from mega-city regions in Europe*. Paperback ed. London.

Harvey, D. (1985): *The Urbanization of capital. Studies in the history and theory of capitalist urbanization*. Baltimore, Md.

Harvey, D. (2013): *Rebellische Städte*. Suhrkamp-Verlag. Berlin.

Heeg, Susanne (2012): *Flexibel bis zum Anschlag: Bauen und Planen für die Global City Frankfurt*. In: Hecker, Hannah; Schipper, Sebastian; Petzold, Tino; Pohl, Lucas (Hrsg.): *Wem gehört Frankfurt? Dokumentation des aktionistischen Kongresses vom März 2012, organisiert aus dem „Wem gehört die Stadt?“- Netzwerk*. Frankfurt, M, S. 75–85 = *Forum Humangeographie*, Nr. 9.

Helbrecht, Ilse; Dirksmeier, Peter (2009): *New Downtowns – eine neue Form der Zentralität und Urbanität in der Weltgesellschaft*. In: *Geographische Zeitschrift*, Jg. 97, Heft 2/3, S. 60–76.

Herfert, Günter (1998): *Stadt-Umland-Wanderung in den 90er Jahren. Quantitative und qualitative Strukturen in den alten und neuen Ländern*. In: *Inf. z. Raumentwickl.* Jg. 1998, H. 11/12, S. 763–776.

Hesse, Markus (2010): *Metropolitane Peripherien in Deutschland: Ein empirischer Überblick*. In: *disP – The Planning Review*, Jg. 46, Heft 181, S. 69–79.

Höger, Kerstin; Christiaanse, Kees (2001) *Campus and the City: Urban Design for the Knowledge Society*. gta Verlag, Zürich.

Hoyler, Michael; Freytag, Tim; Mager, Christoph (2008): *Connecting Rhine-Main: The Production of Multi-Scalar Polycentricities through Knowledge-Intensive Business Services*. In: *Regional Studies*, Jg. 42, Heft 8, S. 1095–1111.

J

Jacobs, Jane (1961): *The death and life of great American cities*. New York.

Jansen, Hendrik (2016) *Raumbezogene Urbanität*. In: Reicher, Christa; Jansen, Hendrik; Mecklenbrauck, Ilka (2016) *URBANITÄTEN – Ein interdisziplinärer Diskurs zur Eigenlogik des Städtischen*, Asso-Verlag, Oberhausen.

Jansen, Hendrik; Roost, Frank; Wünnemann, Maike (2016) *Suburbane Nutzungsmischung? – Der Wandel von Büroparks in der Region Rhein-Main*. In: *Informationen zur Raumentwicklung* 03.2016, S. 289 – 301 *Im Schatten der Reurbanisierung? – Suburbias Zukünfte*.

Jessen, Johann; Roost, Frank (2013): *Refitting Suburbia – Erneuerung der Stadt des 20. Jahrhunderts in Deutschland und in den USA*. Jovis Verlag. Berlin.

K

Keil, Roger (2013): *Suburban Constellations Governance, Land and Infrastructure in the 21st Century*. Jovis Verlag. Berlin

Kling, Rob; Olin, Spencer C.; Poster, Mark (1995): *Postsuburban California. The transformation of Orange County since World War II*. Berkeley.

Kloosterman, Robert C.; Trip, Jan Jacob (2011): *Planning for Quality? Assessing the Role of Quality of Place in Current Dutch Planning Practice*. In: *Journal of Urban Design*, Jg. 16, Heft 4, S. 455–470.

Kloosterman, Robert; Musterd, Sako (2001): *The Polycentric Urban Region: Towards a Research Agenda*. In: *Urban Studies*, Jg. 38, Heft 4, S. 623–633.

Knapp, Wolfgang; Volgmann, Kati (2011): Neue ökonomische Kerne in nordrhein-westfälischen Stadtregionen: Postsuburbanisierung und Restrukturierung kernstädtischer Räume. In: Raumforschung und Raumordnung, Jg. 69, Heft 5, S. 303–317.

Kneebone, Elisabeth (2009): Job Sprawl Revisited: The Changing Geography of Metropolitan Employment. Metro Economy Series for the Metropolitan Policy Program at Brookings Report.

Knippenberger, Ute (2015): Airports and their regions. In: Conventz, Sven; Thierstein, Alain (Hrsg.): Airports, cities and regions. London, S. 86–101 = Regions and cities, Nr. 4.

Krehl, Angelika (2016) Urban subcentres in German city regions. Identification, understanding, comparison. Papers in Regional Science. (online first) doi:10.1111/pirs.12235

Krehl, Angelika (2015): Urban spatial structure: an interaction between employment and built-up volumes. In: Regional Studies, Regional Science, Jg. 2, Heft 1, S. 289–307.

Krüger, Arvid (2018): Neue Suburbanität, Facheditorial des Schwerpunkts der Zeitschrift Raumplanung 204, gemeinsam mit Uwe Altrock, Ronald Kunze und Julian Wékel. In Raumplanung 204/6-2019, S. 6–9.

Kunzmann, Klaus (1997): The Future of the City Region in Europe. In: Bosma, K. und H. Hellinga (Hrsg.): Mastering the City. North European City Planning 1900–2000. NAI Publishers, S. 16–29. Rotterdam.

Kunzmann, Klaus (2001): Welche Zukünfte für Suburbia? Acht Inseln im Archipel der Stadtregion. In: Brake, Klaus; Dangschat, Jens S.; Herfert, Günter (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen, S. 213–222.

L

Landry, Charles (2000): The creative city. A toolkit for urban innovators. Reprinted. Near Stroud, London.

Lang, Robert (2003): Edgeless cities. Exploring the elusive metropolis. Washington, D.C.

Leech, N.L. & Onwuegbuzie, A.J. (2009): A typology of mixed methods research designs. Qual Quant 43:265. P. 265–275
<https://doi.org/10.1007/s11135-007-9105-3>

Lefebvre, Henri (1970): The Urban Revolution. The University of Minnesota Press, Minneapolis.

Lefebvre, Henri (1974): Die Produktion des Raums. In: Stephan Günzel Jörg Dünne. Raumtheorie. Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften. Frankfurt am Main, Suhrkamp Taschenbuch Verlag: 330–342.

M

Marique, Anne-Françoise; Reiter, Sigrid (2014): Retrofitting the Suburbs: Insulation, Density, Urban Form and Location. In: Environmental Management and Sustainable Development, Jg. 3, Heft 2, S. 138.

Mayring, Philipp (2000): Qualitative Content Analysis. Forum Qualitative Sozialforschung/ Forum: Qualitative Social Research, 1(2), Art. 20.

Meijers, Evert (2005): Polycentric urban regions and the quest for synergy: Is a network of cities more than the sum of the parts? In: Urban Studies, Jg. 42, Heft 4, S. 765–781.

Mönninger, Michael (1996): Der Rand lebt. Die Zukunft der Stadt liegt in der Peripherie, in: du, Die

Zeitschrift der Kultur Nr. 11, Zürich S. 32 – 35.

Mozingo, Louise Anne (2011): *Pastoral Capitalism – A History of Suburban Corporate Landscapes*. Cambridge, MA: MIT Press.

N

Nelson, Arthur C. (2013): The resettlement of America's suburbs. In: *Planning Theory & Practice*, Jg. 14, Heft 3, S. 392–403.

Nielsen, Erik Solevad (2017): *Smart Growth Entrepreneurs: Partners in Urban Sustainability*, Springer International, Wiesbaden.

O

Osterhage, Frank (2018): The End of Reurbanisation? Phases of Concentration and Deconcentration in Migratory Movements in North Rhine-Westphalia. In: *Comparative Population Studies*, Vol. 43, pp. 131–156. doi: 10.12765/CPoS-2018-10en.

P

Pain, Kathy (2012): Spatial transformations of cities: global city-region? Mega-city region? In: Derudder, Ben; Hoyler, Michael; Taylor, Peter J. (Hrsg.): *International Handbook of Globalization and World Cities*. Cheltenham, S. 83–93.

Phelps Nicolas; Parsons; N.; Ballas, D.; Dowling, A. (2006): Business at the margins? Business interests in edge urban politics. In: *International Journal of Urban and Regional Research*, Jg. 30, Heft 2, S. 362–383.

Phelps, N. A. (2013): Global Suburbanisms: Navigating by Constellation of Europe. In: Keil, Roger (Hrsg.): *Suburban constellations. Governance, land, and*

infrastructure in the 21st century. Berlin, S. 176–181.

Phelps, N. A.; Parsons, N. (2003): Edge Urban Geographies: Notes from the Margins of Europe's Capital Cities. In: *Urban Studies*, Jg. 40, Heft 9, S. 1725–1749.

Phelps, N. A.; Wood, A. M. (2011): The New Post-suburban Politics? In: *Urban Studies*, Jg. 48, Heft 12, S. 2591–2610.

Phelps, Nicholas A.; Vento, Amparo Tarazona (2015): Suburban Governance in Western Europe. In: Hamel, Pierre; Keil, Roger (Hrsg.): *Suburban governance. A global view*, S. 155–176.

Phelps, Nicholas A.; Wood, Andrew M.; Valler, David C. (2010): A postsuburban world? An outline of a research agenda. In: *Environment and Planning A*, Jg. 42, Heft 2, S. 366–383.

Ploeger, Ralph (2004): *Regulating urban office provision. a study of the ebb and flow of regimes of urbanisation in Amsterdam and Frankfurt am Main, 1945–2000*. Amsterdam.

Porter, Michael (1998): Clusters and the new economics of competition. In: *Harvard Business Review*, Jg. 76, Heft 6, S. 77–90.

Pumain, D. (2004): Urban sprawl: Is there a French case? In: Richardson, Harry Ward (Hrsg.): *Urban sprawl in Western Europe and the United States*. Aldershot, S. 137–158.

R

Rice, L. (2010): Retrofitting suburbia: Is the compact city feasible? In: *Urban Design and Planning*, Jg. 163, Heft 4, S. 193–204.

Roost, Frank (2013)a: Entwicklung von Nutzungsmischung in Airport Cities in der Region Los Angeles. In: Roost, Volkmann (Hg.) (2013) Airport Cities, S. 131 - 144

Roost, Frank (2013)b: Stadträumliche Qualifizierung von suburbanen Dienstleistungszentren. Anregungen aus Japan und den USA. In: Wüstenrotstiftung (Hrsg.) Nachdenken über Städtebau - Bausteine für eine Interpretation im 21. Jahrhundert S. 169 - 185

S

Sassen, Saskia (2001): The global city. New York, London, Tokyo. 2. Aufl. Princeton, N.J. ; Oxford.

Scully, Vincent Joseph (1994): The Architecture of Community. In: Katz, Peter; Scully, Vincent Joseph; Bressi, Todd W. (Hrsg.): The new urbanism. Toward an architecture of community. New York, S. 221-231.

Schiele, Thomas Peter (1999): Markenstrategien wachstumsorientierter Unternehmen. Springer Verlag, Wiesbaden.

Selle, Klaus, Wachten, Kunibert, Berding, Ulrich, & Schmitt, Gisela (2011): Was ist Stadtentwicklung? Lehrbausteine Stadt | Landschaft | Planung.

Siedentop, Stefan; Kausch, Steffen; Einig, Klaus; Gössel, Jörg (2003): Siedlungsstrukturelle Veränderungen im Umland der Agglomerationsräume. Forschungsvorhaben im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, vertreten durch das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. Bonn = 114.

Sieverts, Thomas (1997): Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. Basel - Boston - Berlin: Birkhäuser.

Soja, Edward W. (2000): Postmetropolis. Critical studies of cities and regions. Oxford.

Stadt Frankfurt (2015): Einwohnerentwicklung. Online abrufbar unter: [http://frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=2811&_ffmpar\[_id_inhalt\]=7524](http://frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=2811&_ffmpar[_id_inhalt]=7524) [10.11.2015]

Stevens, Quentin (2015): Creative Milieux: How Urban Design Nurtures Creative Clusters. In: Journal of Urban Design, Jg. 20, Heft 1, S. 1-7.

Stadt Zürich (2019): Bevölkerungsszenarien 2019 - 2035, Online Ressource: https://www.stadt-zuerich.ch/prd/de/index/statistik/publikationen-angebote/publikationen/Periodika/Bevoelkerungsprognose/BevSzen_2019-Dokumentation.html

Statistisches Bundesamt (2019): Bevölkerungsprognose Frankfurt am Main. Online Ressource: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Regionales/Gemeindeverzeichnis/Administrativ/05-staedte.html>

T

Tachieva, Galina (2010): Sprawl repair manual. Washington, DC.

Talen, Emily (2011): Sprawl retrofit: sustainable urban form in unsustainable places. In: Environment and Planning B: Planning and Design, Jg. 38, Heft 6, S. 952-978.

Taylor, Peter J. (2004): Regionality in the world city network. In: International Social Science Journal, Jg. 56, Heft 181, S. 361-372.

Taylor, Peter J.; Derudder, Ben; Faulconbridge, James; Hoyler, Michael; Ni, Pengfei (2014): Advanced Producer Service Firms as Strategic Networks, Global Cities as Strategic Places. In: Economic Geography, Jg. 90, Heft 3, S. 267-291.

Tremblay, Diane-Gabrielle & Angélo Battaglia (2013): A comparative approach to doing research on cities: comparing North American cities to others.

Chapters, in: Peter Karl Kresl & Jaime Sobrino (ed.), *Handbook of Research Methods and Applications in Urban Economies*, chapter 5, pages 97-126, Edward Elgar Publishing.

Transwestern Consulting (2017): Boston Office Market Report, Online Ressource: <https://marlboroughedc.com/wp-content/uploads/2017/10/resource.pdf>

Trip, Jan Jacob (2007): The Role of Urban Quality in the Planning of International Business Locations: The Case of Amsterdam Zuidas. In: *Journal of Urban Design*, Jg. 12, Heft 2, S. 275-293.

Wüstenrot Stiftung (Hrsg.) (2013): *Nachdenken über Städtebau. Bausteine für eine Interpretation im 21. Jahrhundert*. Berlin.

Z

Zentraler Immobilien Ausschuss (2017): *Innovative Bürokonzepte – Vom Kostenblock zum Innovationstreiber*. Online Ressource, verfügbar unter: https://www.zia-deutschland.de/fileadmin/Redaktion/zia_broschuere_buerokonzepte_weboptimiert.pdf

U

US Census Bureau (2019): 2018 Population Estimate. Online Ressource: https://factfinder.census.gov/faces/nav/jsf/pages/community_facts.xhtml

V

Volgmann, Kati; Münter, Angelika (2018): Specialization of and complementarities between (new) knowledge clusters in the Frankfurt/Rhine-Main urban region. In: *Regional Studies, Regional Science*, Vol. 5, Issue 1, pp. 125-148

W

Walks, Alan (2012): Suburbanism as a Way of Life, Slight Return. *Urban Studies*, Volume: 50 issue: 8, page(s): 1471-1488

Williamson, June (2013): *Designing suburban futures. New models from build a better burb*. Washington, DC.

Wirtschaftsförderung Frankfurt am Main (2017): *Büromarktbericht*, Online Ressource: https://frankfurt-business.net/wp-content/uploads/2018/08/WIFFM_Jahresbericht_2017.pdf

ANHANG

V

Die hier vorgelegte Dissertation ist als kumulative Dissertation verfasst und muss laut Prüfungsordnung der Fakultät Raumplanung (TU Dortmund) von 10.09.2015 folgende Merkmale erfüllen:

§ 10
Die Dissertation kann in Form eines zusammenhängenden Textes („Buchdissertation“) oder durch Veröffentlichung von mindestens **drei Artikeln in wissenschaftlichen Fachzeitschriften, die Peer Review durchführen („kumulative Dissertation“)**, erfolgen.

[...]

Die Artikel einer kumulativen Dissertation müssen folgende Merkmale aufweisen:

- a) Umfang des Anteils der Doktorandin/des Doktoranden von je mind. **30.000 Zeichen**,
- b) zum Zeitpunkt des Antrags auf Annahme der Dissertation gemäß § 11 **müssen mindestens zwei der Artikel bereits veröffentlicht, die weiteren Artikel müssen veröffentlicht oder zur Veröffentlichung angenommen sein**, wobei die Veröffentlichung eines Artikels zum Zeitpunkt des Antrags auf Annahme der Dissertation nicht länger als fünf Jahre zurückliegen soll,
- c) die Artikel müssen in einem **thematischen Zusammenhang stehen, der durch einen verbindenden Text zu dokumentieren ist**,
- d) **alleinige Autorenschaft oder Erstautorenschaft** (corresponding author),
- e) **keine substanziellen inhaltlichen Überschneidungen** zwischen den Artikeln.

Die Punkte b), c) und e) sind mit der Betreuerin/dem Betreuer abzustimmen. Soweit die Doktorandin/der Doktorand nach d) nicht alleinige Autorin/alleiniger Autor eines Artikels ist, muss ihr/sein Anteil eindeutig gekennzeichnet, abgrenzbar und bewertbar sein. Bei in Zusammenarbeit mit anderen Autorinnen/Autoren entstandenen Artikel sind Teile der Dissertation i.S.d. Abs. 1 Satz 7 und 8 nur die Anteile der Doktorandin/des Doktoranden an diesen Artikeln; ein Artikel darf nicht bereits Bestandteil einer anderen Dissertation gewesen sein.

Die folgenden drei Artikel in referierten Zeitschriften, die ein double-blind peer-review Verfahren anwenden, erfüllen demnach die formalen Anforderungen an eine kumulative Dissertation an der Fakultät Raumplanung der Technischen Universität Dortmund:

- 1) Jansen, Hendrik; Wünnemann, Maïke; Roost, Frank (2016): Post-suburban revitalization? Redevelopment of suburban business centres in the Frankfurt/Rhine-Main region, *Journal of Urban Design*, 22:2, Pages 249–272
DOI: 10.1080/13574809.2016.1261627
- 2) Jansen, Hendrik (2017): Suburban Infill to Redevelop Suburbia—Retrofitting Post-Suburban Business Locations in the Zürich Metropolitan Area as a Component of Growth Management. *Urban Planning* 2017, Volume 2, Issue 4, Pages 10–24
DOI: 10.17645/up.v2i4.1092
- 3) Jansen, Hendrik; Ryan, Brent D. (2018): Retrofitting business suburbia: competition, transformation, and challenges in metropolitan Boston’s suburban office parks, *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*
DOI: 10.1080/17549175.2018.1552886

Die folgenden Publikationen unterstützen zusätzlich die Inhalte dieser Dissertation und sind als Ergänzung zu den oben aufgeführten Publikationen zu verstehen:

- 4) Jansen, Hendrik; Roost, Frank; Wuennemann, Maïke (2016): Suburbane Nutzungsmischung? - Der Wandel von Büroparks in der Region Rhein-Main, *Informationen zur Raumentwicklung*, S. 289–301, Bonn.
- 5) Jansen, Hendrik; Rieniets, Tim; Hinrichs, Hanna; Berlin, Franziska (2018): Out of Office - Umnutzung von Bürogebäuden und Büroparks. Eigenverlag der Landesinitiative Stadtbaukultur NRW. *Online verfügbar unter: https://stadtbaukultur-nrw.de/site/assets/files/6501/out_of_office_umbau_buroimmobilien-1.pdf*

Auf den Seiten 108 - 189 dieser Arbeit sind die Volltextversionen der oben dargestellten Publikationen verfügbar. Publikation Nr. 5 liegt dieser Arbeit als gedrucktes Exemplar bei.

ERKLÄRUNGEN UND EIDESSTATTLICHE VERSICHERUNG

Die Dissertation ist nicht in der gegenwärtigen oder in einer anderen Fassung oder in Teilen an der Technischen Universität Dortmund oder an einer anderen Hochschule im Zusammenhang mit einer staatlichen oder akademischen Prüfung bereits vorgelegt worden.

Hiermit erkläre ich an Eides statt, dass ich meine Dissertation mit dem Titel „*Retrofitting Business Suburbia - Nachverdichtung, Qualifizierung und Umbau von suburbanen Dienstleistungsstandorten - Beispiele aus den Metropolregionen Frankfurt am Main, Zürich und Boston*“ selbstständig und ohne Benutzung anderer als der angegebenen Hilfsmittel angefertigt habe und dass ich alle Stellen, die ich wörtlich oder sinngemäß aus anderen Veröffentlichungen übernommen habe, als solche kenntlich gemacht habe.

Berlin, 19.07.2019

(Hendrik Jansen)



Journal of Urban Design

Post-suburban revitalization? Redevelopment of suburban business centres in the Frankfurt/Rhine-Main region

Hendrik Jansen, Maïke Wünnemann & Frank Roost

Stellungnahme zum eigenen Beitrag

Der Erstautor ist verantwortlich für Strukturierung, Aufbau und Konzept des Artikels. Ebenso wurden Erhebung und Analyse der qualitativen Interviewdaten, auf denen der Artikel hauptsächlich beruht, zu 70 % vom Erstautor erstellt. Die Erstellung der schriftlichen Abfassung wurde zu ca. 70 % vom Erstautor durchgeführt. Die Zweitautorin Maïke Wünnemann war verantwortlich für 30 % der Interviews und 30 % der schriftlichen Abfassung des Textes. Drittautor Frank Roost war verantwortlich für die textliche Überarbeitung und Anpassungen.

Post-suburban revitalization? Redevelopment of suburban business centres in the Frankfurt/Rhine-Main region

Hendrik Jansen^a , Maike Wünnemann^a and Frank Roost^b

^aResearch Group Built Environment, Research Institute for Regional and Urban Development gGmbH, Dortmund, Germany; ^bSchool of Architecture, Urban Planning and Landscape Architecture, Department of Urban and Regional Planning, University of Kassel, Kassel, Germany

ABSTRACT

This paper focuses on urban revitalization strategies and regeneration of suburban business parks in the Frankfurt/Rhine-Main region in Germany. Due to the polycentric city region's strong economic development in the past decades, suburban business centres have been developed outside the traditional city cores. Back offices of large banks, foreign companies' German headquarters and corporate services are often located here. Because these locations have diverse planning and realization periods they show a differentiated picture in terms of building structure, mix of uses or quality of public space. In order to get an overview of specific characteristics of suburban business locations, the paper analyzes these sites in terms of their quality of place and identifies two specific types. This classification is illustrated with two case studies located in Frankfurt and Eschborn.

Introduction

The centres of the global knowledge economy are no longer only to be found in inner cities; thanks to the increasing importance of 'soft' locational factors as well as the flexibility in choice of location and technological improvements, knowledge-intensive service companies are now also appearing in so-called "international business centres" (Jacob Trip 2007, 275) in the suburban hinterland of metropolises. In the process of rescaling urban qualities (Brenner 2004), the suburbs of metropolitan regions are gaining in functional importance. Thus, locations with urban qualities, such as designed public spaces, mixture of uses or high architectural standards are increasingly being developed at the periphery. In past years, research into the revitalization of these locations – especially in the American discourse – has grown considerably and has particularly directed its attention to mixed-use development, the orientation and legibility of the urban structure as well as the quality of public spaces (cf. Dunham-Jones and Williamson 2009a; Talen 2011; De Jong 2014). Here, the debate has largely taken place from the perspective of sustainability and encompassed the topics of smart growth or New Urbanism. Questions regarding the extent to which this research has also gained in importance in the European discourse, how this is manifested in various

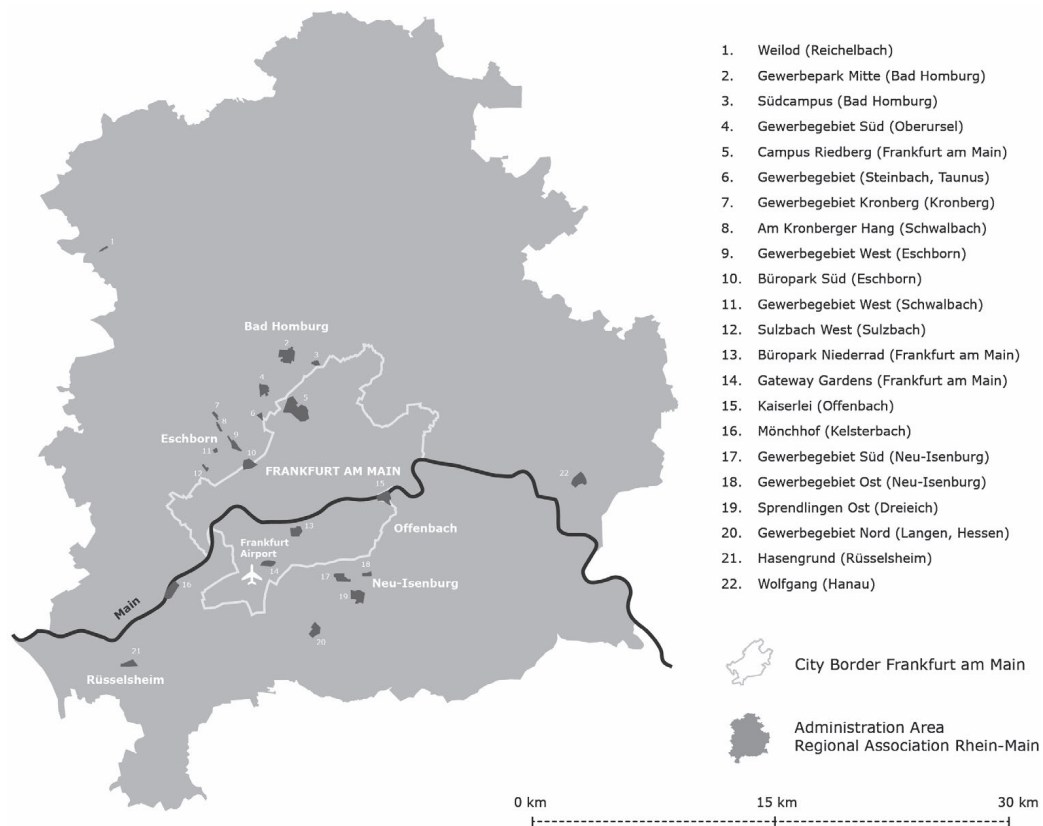


Figure 1. Overview of the 22 case studies in the study area Frankfurt/Rhine-Main. Source: author.

programmatic directions and how the revitalization of such sites is being addressed remain open. At the same time, it is apparent that an increasing number of elaborately designed and planned sites have been developed in Europe's large metropolitan regions over the past years, frequently being marketed for high returns using labels such as 'Business Park' or 'Office Park'.

Considering these underlying conditions, the goal of this paper is to characterize both existing and new suburban business park sites in and near Frankfurt am Main, Germany, with regard to their location and urban characteristics, such as growth dynamics, regulation of urban design, mix of uses or connection to transport networks. The goal of this is to produce implications for the significance of urban design in suburban business parks. The paper poses the following research questions:

- Which modes of revitalization and characteristics of urban design can be identified?
- To what extent do building regulations affect the design of the business parks in the Frankfurt/Rhine-Main region?

What are the differences between existing and newly developed sites in the metropolitan region of Frankfurt/Rhine-Main? The metropolitan region Frankfurt/Rhine-Main is characterized by an outstanding metropolitan function at the European and international level and, as a global city, is home to a number of international business headquarters. In order to identify relevant locations, secondary statistical data on the distribution of locations of



Figure 2. Impressions of the status of development in the business park Gateway Gardens. Source: author.

knowledge-intensive service providers will be analyzed. Business park locations in the region will be selected based on indicators such as the share of service providers as well as their location within the urban area. Complemented by aerial photo analysis, 22 locations within the Frankfurt/Rhine-Main region (see Figure 1), which are designated as business parks both functionally as well as in terms of their urban design, will be selected and examined in terms of area size, functional distribution, suburban location and focus on knowledge intensive clusters. By doing so, various locations types can be identified and compared.

This paper looks at two case studies in detail. Gateway Gardens (Frankfurt am Main) (Figures 2 and 3) and Gewerbegebiet Süd (Eschborn) (Figure 4) illustrate differential developments in the office real estate sector and will be contrasted with each other. The office location Eschborn Süd has existed since the 1970s, while Gateway Gardens has been developed since the 2000s. The depiction is based on in-depth analyses of the locations in terms of their local arrangements which deliver insight into the quality of their urban design as well as their functional amenities. These analyses are complemented by guided qualitative interviews with stakeholders, including real estate agents, commercial property owners, site managers, trade associations and municipal and regional planners. In this way, criteria relevant to the revitalization of office parks based on their urban design will be presented in detail.

Urban business parks in (post-)suburbia?

The economic-functional, spatial-structural and cultural process of metropolization is leading not only to a general increase in the significance of metropolitan regions (Brenner 2004) or global cities (Sassen 2001), but also manifests itself in new regional patterns of

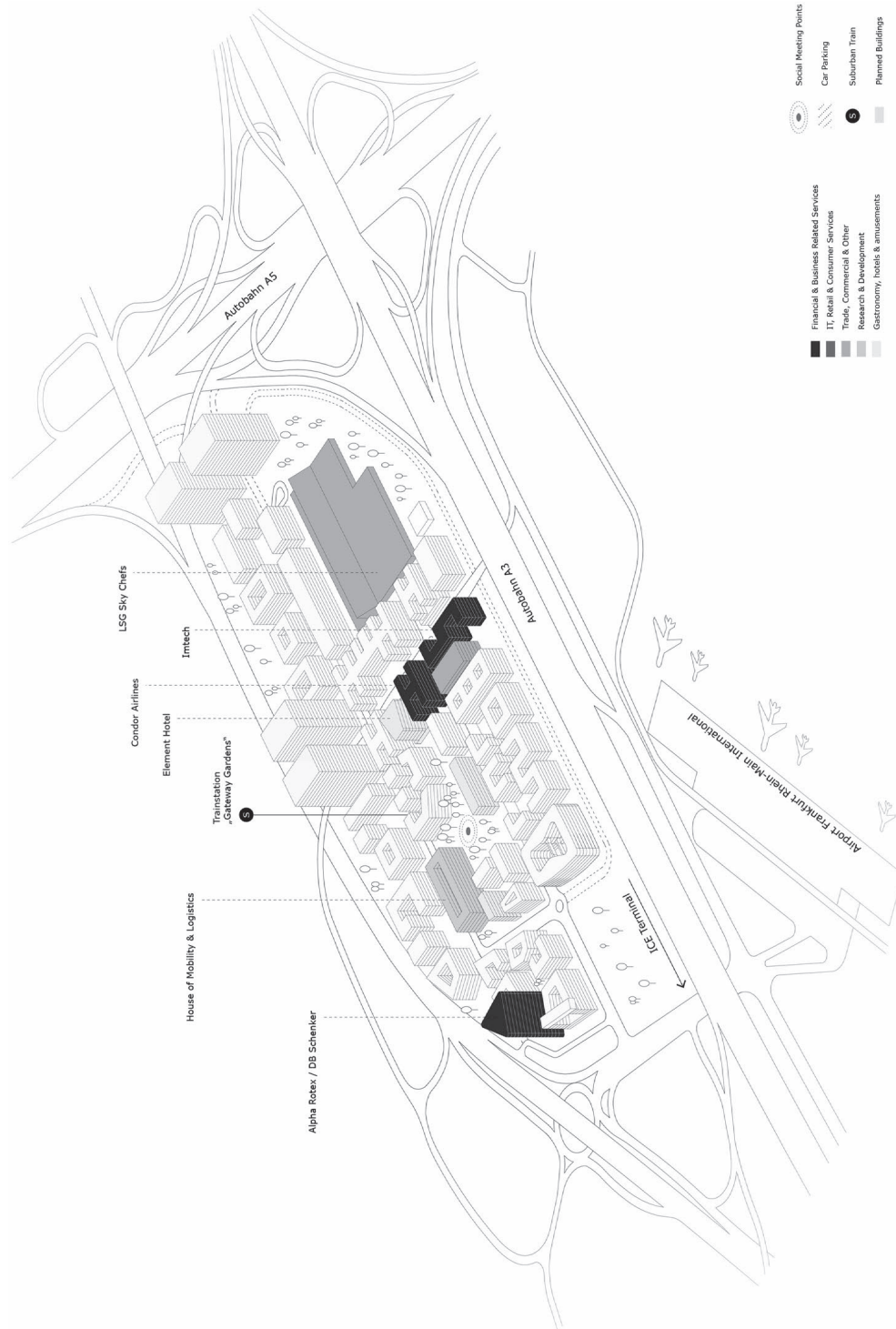


Figure 3. Overview of the division of uses and future plans in the office park Gateway Gardens. Source: author.



Figure 4. Impressions of the spatial situation in the business park Eschborn Süd. Source: author.

interconnection that leave their mark on the suburban areas of these regions. The emergence of new information and communication technologies that took off in the 1990s constitutes a radical transformation of the means of production, distribution and exchange. In addition to digitalization and a digital world of work, the transformation of the economy from a manufacturing based economy to a service-based one is of meaning for the gaining importance of suburban business parks. In addition, flexible working time models (part-time, home office, multi-jobbing) are leading to new spatial requirements, such as accessibility, but simultaneously to a spatial decoupling. In this context, the importance of location factors decreases, so that both temporal and spatial decoupling processes take place. Moreover, the liberalization of the global economy (with the elimination of customs duties, the simplification of restrictions on foreign direct investments, the development of a global monetary system 24/7 and the reduction of transport and communication costs) has led to changes in the demands for suburban business locations. The connection to the international market represents a decision variable for global companies. Against this background, suburban locations that are initially at a disadvantage, however, are often characterized with good infrastructure links and accessibility. As a result of a polycentric metropolitan spatial structure, international business centres or 'new downtowns' (Helbrecht and Dirksmeier 2009) no longer just evolve at central locations within inner cities, but are also increasingly visible in suburban areas (Jacob Trip 2007). Likewise, the process of regionalization from formerly monocentric core cities to polycentric urban regions (Kloosterman and Musterd 2001) or mega-city regions (Hall and Pain 2009) leads to a deconcentration of business activities and the rise of polycentric urban regional structures (Burdack and Hesse 2006). Data for Europe show that growth is not linked to a lowered significance of the suburbs, but rather to a

continual redevelopment of the division of labour between city and suburb as well as an increasing differentiation between individual locations (Knapp and Volkmann 2011).

Converted cultural demands on urbanity can be seen in altered city types. Suburbanization and reurbanization occur in increasing tensions between spatial centralization and decentralization simultaneously. Edward Soja (2000) speaks of the 'Postmetropolis' to bring the changing urbanization phenomena. In the concept of 'Third Place' Soja expanded the understanding of the Postmetropolis at the level of lived and experienced environment that consolidates itself in the mind (Soja 1996).

These courses of development bring along new post-suburban policies in which local politics as well as the interests of the private sector are oriented towards the longer-term practical value of a place and the collectively produced and consumed urban qualities of residents and companies, thus no longer acting in the sense of a pure 'growth machine' (Phelps, Wood, and Valler 2010). The retrofitting of suburbia as post-suburbia and the subsequent urbanization of this post-suburbia, which had already been discussed in the anti-sprawl debate of the 1990s, play a key role in this (Dunham-Jones and Williamson 2009a; De Jong 2014). Increasingly exploited land in post-suburban space also showed signs of ageing and could therefore not meet contemporary demands on use.

Here, it must be assumed that the revitalization of these locations also gains new significance thanks to tertiarization into a service- and knowledge-based society. While it was at first assumed that knowledge-intensive service providers prefer central locations within metropolises, new perspectives show that a deconcentration of knowledge-intensive services has taken place since the 1980s, thus strengthening the regional structure of metropolitan areas (Pain 2012). This new development is characterized by the growth of service functions in the suburbs, which not only encompasses back offices, but also headquarters (Phelps et al. 2006). At the same time, the role of knowledge-intensive service providers is gaining in importance for growth and inter-urban competition (Taylor 2004; Hall and Pain 2009).

With the increase in the significance of knowledge-intensive industries, which demonstrate altered spatial demands and shape their own value chains in different ways, a diversification of the locational demands of knowledge workers can be seen. At the same time, demands on office locations have changed over the past decades; as Florida already spoke about in his works (2002), the urban quality of a professional environment, which he describes as 'quality of place', is becoming increasingly important to knowledge workers. In addition, Helbrecht and Dirksmeier (2009) show that the dependency of urban design and economic development in knowledge-intensive business is also relevant for German cities.

This development leads to a possible mismatch between supply and demand on the office real estate market and in existing business parks, which frequently exhibit a mono-functional structure and architecture. However, it can be noted that very little is known about the role of urban quality in existing as well as newly developed business parks in the sub-urban hinterland (Jacob Trip 2007).

Edge cities in Europe?

The increasing emancipation of American suburban space was controversially discussed as early as the 1990s. Terms such as 'technoburbs' (Fishman 1987), 'edge cities' (Garreau 1991) or

'exurbia' (Soja 2000) describe these developments. Here, edge cities represent a "location that has five million square feet or more of leasable office space ..., 600,000 square feet or more of leasable retail space ..., more jobs than bedrooms ... [and is] perceived by the population as one place" (Garreau 1991, 6f). The definition underscores the problem of the transferability of the model onto other cultural circles, so that the "that 'edge city', despite its loose definition, is now so firmly invested with a sense of the form that its use has obscured points of potential comparison between post-suburban developments and other settings" (Phelps et al. 2006, 40).

The New Urbanism movement criticizes the use of land and sprawl in metropolitan regions and demands turning away from this pattern. The subject of its research is first and foremost suburban space, which is why "the New Suburbanism might be a truer label" (Scully 1994, 221). Judith De Jong also uses the term 'New Sub/urbanism' based on the idea that New Urbanism, which recommends architectural centralization, is a hybrid located between urban and suburban planning approaches in the sense of post-suburban 'edgeless cities'. These cities have spatial, structural and functional repercussions for the core city and its hinterland (De Jong 2014). In line with an appreciation of the historic city and of urbanity, as Jane Jacobs already argued for in 1961, urban planners are not only turning toward the historic qualities of a city, but are also beginning to address post-suburbia while considering sustainability and other environmental concerns. In its Charter of the New Urbanism from 2001, the Congress for the New Urbanism demands the implementation of principles that deal with a mix of uses, accessibility through modern transport systems, walkability, the development of open spaces and the design of public spaces, and additionally demand that architecture be adapted to its surroundings in terms of both design and function (Congress for the New Urbanism 2013).

The revitalization of edge cities is frequently illustrated using practical examples such as Irvine, California, or Tyson's Corner near Washington, DC, which are considered pioneers in this development (Dunham-Jones and Williamson 2009b). Revitalization principles are one part of the literature that deals more closely with strategic approaches (Booth, Leonard, and Pawlukiewicz 2002). Strong linkages can be seen in the contents of these principles and the ideas and demands of the anti-sprawl movement, which address not only the connectivity and pedestrian-friendliness of a neighbourhood, but also elements of planning strategy such as the development of a vision, the creation of public-private partnerships and management aspects ('understand your position in the market'; Booth, Leonard, and Pawlukiewicz 2002).

The European context is characterized by a different embeddedness (Phelps, Wood, and Valler 2010) of the debate concerning suburban service locations, and for this reason, a different path of development can be found. A variation of European-style edge cities is apparent (Bontje and Burdack 2005), although a number of developments are also evident within Europe and this cannot necessarily be generalized (Pumain 2004). In the sense of a polycentric structure, shifts to locations in the traditional centre do not take place, but rather substitutions and cross-linkages as well as functional differentiations (Kloosterman and Musterd 2001; Phelps and Vento 2015). While similarities to American edge cities are visible in terms of functional complexity, quantitative size in development and the number of jobs (Phelps and Parsons 2003; Bontje and Burdack 2005), European edge cities are especially characterized by stronger infrastructural and functional connections to the core area, which are a result of the greater role of public transport in Europe (Phelps and Vento 2015).

Interest in research into the revitalization of these locations is also growing in Europe, although the discussion has not yet settled into the political discourse on the continent, nor have stakeholders perceived its potential value (Carmona, De Magalhães, and Edwards 2002;

Jacob Trip 2007; Kloosterman and Trip 2011). Here, Marique and Reiter (2014, 149) conclude that “beyond the traditional polarisation of the debates on energy efficiency of our build environment between the ‘compact city’ and the ‘sprawled city’, a new pragmatic paradigm, focused on the sustainable transition of suburban areas ... can make suburban areas evolve toward greater sustainability”.

In Germany, the architectural, spatial and planning dimensions of suburban areas have been increasingly discussed since the turn of the twenty-first century, triggered in particular by Thomas Sieverts’s (1997) book ‘Zwischenstadt’ (lit. ‘Between-City’). In 2004, a study of the Rhine-Main area was conducted (Bölling and Sieverts 2004) since the region shows all the signs of a so-called Zwischenstadt: processes of growth and shrinkage as well as spatial differentiation and reconcentration, which has created a mosaic of old village centres, new residential projects and old and new industrial areas (Hesse 2010).

The revitalization of office and commercial areas has become particularly relevant since 2008 owing to the consequences of the global financial and real estate crisis. Spatially divergent developments on the office market are also an issue, since central inner-city locations in particular have been predicted to grow while peripheral locations in suburban office areas outside of the core only offer minimal growth potential, focused mostly on high-value objects (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) 2013). Apart from the ageing built stock, the advantages and disadvantages of such a deconcentration as well as urban design and architecture are being addressed (Wüstenrot Stiftung 2013; Berndgen-Kaiser et al. 2014; Marique and Reiter 2014).

In contrast to American service centres, such dimensions of an edge city have only infrequently appeared in Germany, especially since the definition of an edge city requires a connection with shopping centres. Because of the functional dominance of existing city centres as well as the open space protection stipulated by German planning practice, a mosaic of settlement structures with various growth and shrinkage dynamics has taken shape in Germany (Siedentop et al. 2003). However, parallels can be ascertained in the discourse surrounding the urban revitalization of suburban commercial areas, which pick up on American New Urbanism discourses as well as on monofunctional structures or on poorly developed accessibility for public transport (Basten 2005). However, a more holistic observation and a continuing discussion on the revitalization of such locations in the sense of a refitting, meaning the revitalization of buildings, public spaces and accumulation of additional uses as well as the consideration of quality of place, are missing. However, it is precisely this discussion that is important owing to the locations’ often strong functional infrastructure as locations of internationally active companies. It should be assumed that such companies have high demands on the design of such areas, for example, in terms of their architecture, the design of their open spaces or the accessibility of buildings. The design of public spaces, their functional connection to the urban area or the adaption of architecture appears to be of rather low significance within the discussion, possibly due to existing real estate speculation in today’s entrepreneurial urban planning (Harvey 1985; Kloosterman and Trip 2011).

(Re-)Design and the indicators for ‘quality of place’ of suburban service centres

A few research studies from Europe have focused on the revitalization and (re-) design of suburban service centres and, in so doing, have identified various relevant design elements

(among others, Bremer 2001; Jacob Trip 2007; Dogma 2015). In particular the following elements are significant for a design-based redevelopment of European business edge cities:

- **Built structure and granularity:** The arrangement of buildings on the surface has a considerable impact on the urban-spatial expression of a location. Apart from subordinated elements that construct space, it is the building that sets and effectively determines the arrangement of streets and open spaces.
- **Parcelling:** Since the manifestation of the buildings is strongly dependent on the dimensions and sizes of the available building plots, the parcelling of a site has a great influence on the urban-spatial design of a commercial area. Parcelling helps determine the degree of granularity to which an area can be developed, the scale to which the built fabric envelops public space and the amount of space that individual buildings are allowed to take up.
- **Open spaces:** The structure and design of open spaces is, apart from the built structure, parcelling and the development system, an important component of urban design. If existing green corridors are picked up on, ideal locations for recreation and leisure facilities are often created to the benefit not only of employees, but also of residents of the neighbouring areas.
- **Architecture:** Apart from the urban development plan, which stipulates the granularity of the built fabric with its structure and parcelling, defines the important public (street) spaces using the development system, and whose green and open spaces influence the overall structure of a site, the architectural design of buildings also plays an important role. Architecture has less of a spatially structuring character, but still significantly contributes to the overall impression of an area by defining facades, roof shapes, materials and colours.

The Frankfurt/Rhine-Main region as a global economic hub

In order to investigate this study's thesis, the 'quality of place' (Florida 2002) in suburban service centres will take on central importance.

The present study, which investigates urban and design-related qualities, takes aspects of urban design into close consideration. The international discourse surrounding urban design emphasizes diversity in terms of both architecture and function. In this regard, Durmaz (2015) argues that locations of social interaction as well as walkability and connectivity are outstanding elements of quality of place. For this reason, both aspects of the built environment, such as the type and scope of the building uses or the differentiation of public spaces as well as aspects that rather deal with functional considerations such as the mixture of uses or accessibility, are considered when assessing diversity (see Table 1). In turn, a location typology can be conducted using the indicators that have been developed.

As the leading centre of finance in Germany, the Frankfurt region distinguishes itself as a global city. In addition, as the headquarters of numerous foreign automobile, pharmaceutical and chemical companies, Frankfurt is, after London, Paris and Rotterdam, one of the most important hubs of the metropolitan economy, fulfilling an enormous gateway function with Germany's largest internal airport (Beaverstock et al. 2006). The Stock Exchange and the clustering of banks as well as stock and financial services strongly attract foreign banks

Table 1. Selected quality of place indicators.

		Prefered urban design status	Captured by
1	Mix of uses	Mixed-use building complexes Vertical and horizontal distribution of uses Diversity of uses in terms of quality and quantity	Functional distribution of uses in the area (e.g. area ratio)
2	Public spaces	Design of public space Vegetation and natural elements Options for appropriation	Classification (plazas, streets, parks, etc.) Sizing Organization of parking
3	Building and land use	Architectural quality and diversity Visual correletions and visual edges Reasonable storey height and land marks	Storey heights Building ground floor space and granularity Materials and building age
4	Street space	Efficient and hierachial road system Reasonable surface Parking space vegetation and design	Number of public meeting points Whereabouts, furniture for resting Connction between street and groundfloor
5	Mobility and walkability	Accessibility by public transport Underground parking space and central organization Availability of alternative mobility options	Accessibility by public transport and Motorized traffic infrastructure for pedestrians (paths, Traffic lights etc.) infrastructure for alternative mobility options

Source: author.

and companies. The Frankfurt Stock Exchange has been able to successively take over the trading functions of other German cities and consolidate the majority of market share in regional stock exchanges, thus sustainably strengthening the attractiveness of the location, illustrated, for example, in the settlement of the European Central Bank in the city. As a result, this comparatively small international financial centre with a population of only 716,000 has developed into the most important financial location and to one of the most important banking locations in the world (Grove and Volgmann 2010; Stadt Frankfurt 2015). In addition, neoliberal municipal politics are at play. The planning politics are closely tied to the pressure to develop at the pace needed to remain a global city. With the goal of further developing office space for financial and service companies, an increasing number of institutional investors using hedge funds or real estate investment trusts have been appearing since the 1990s (Ploeger 2004; Heeg 2012).

In this regard, particularly the core city of Frankfurt is undergoing a transformation process in which new projects are developed, many of them representing high standards for the demands of the knowledge economy. The adaptive re-use of former industrial locations or brownfields (the Europaviertel, the developments near the central rail station or the development of the headquarters of the European Central Bank) as well as new waterfront developments (e.g. the Westhafen and Osthafen) are only a few examples of new competing locations for the traditional city core location. These ‘new downtowns’ are gaining international attention not only thanks to their central location but also due to their architecture, urban design, public space and process quality of their development (cf. Helbrecht and Dirksmeier 2009).

This economic significance does not just concentrate itself in the core of Frankfurt, but also produces a number of functional and economic interconnections with the city’s suburban hinterland (Krehl 2015). Here, strong densification in the western and southern parts of the region can be found, while the region’s northeast is a largely rural/suburban residential location (Knippenberger 2015). Particularly since the 1970s an increasing amount of land has been taken up by business services. Since the 1980s, a mostly independent development

Table 2. Overview of the indicators used to categorize different location types.

		NEWLY DESIGNED LOCATION	TRANSFORMATION LOCATION
Location	Growth Dynamics	HIGH The location has strong growth in regard to new development; demand for office and commercial space is consistently high.	MEDIUM - HIGH The location has moderate growth, demand for office and commercial space varies; apart from fully leased real estate, individual vacancies and open lots exist.
	Land Area	MEDIUM About 25 to 60 hectares	HIGH About 60 to 120 hectares
	Connection to Transport Network	HIGH The location can be reached using a number of modes of transport (multimodal; airplane, high-speed or normal-speed train, road network).	MEDIUM The location is well connected to a road network and can be quickly reached by car; public transport is reachable; new mobility systems or a connection to an airport are not present.
	Job Density	HIGH Average of about 350 jobs per hectare	MEDIUM Average of about 200 jobs per hectare
Morphology	Mix of Uses (Customer Services, Business Services)	MEDIUM - HIGH The location features a number of different economic sectors and complementary services as well as food services and retail stores.	MEDIUM The location features different economic sectors and partially also complementary services or food services and retail stores.
	Building Age	Homogenous Building age is largely the same, with a maximum of 10 years.	Heterogeneous Building age is largely disparate and differs by more than 10 to 15 years. The buildings are often already many decades old.
	Public Space	HIGH Public spaces exist as parks and squares with a high quality of design and that allow for sojourn. Streetscapes have a high quality of design and feature vegetation and parking spaces.	LOW Public spaces hardly exist. Streetscapes are functionally designed and display few possibilities for design or sojourn.
	Mix of Sectors	LOW The location is home to business services with a high degree of international activity, including, for example, financial services, business consultancies, hotels or insurance companies.	HIGH The location is home to business services with national and international activities as well as to retail, food services and hotels. Companies include financial services and IT and communications companies.
Governance	Regulation of Urban Design	HIGH Urban design instruments and regulations such as design handbooks and bylaws exist for the location and are also implemented and observed.	LOW No urban design instruments or regulations such as design handbooks and bylaws exist; solely a development plan with few limitations exists.
	Level of Management	HIGH The location is often managed by a development company, partly in Public-Private-Partnership (PPP) Models. Marketing and communication are highly professional.	LOW The location is developed by market driven demand and often coordinated by the city administration. Marketing and communication are at a low level.

Sources: Hüttenhain, Britta (2012): Stadtentwicklung und Wirtschaft. Rohnverlag, Detmold S. 24–25
 Bonny, Hanns Werner; Glaser, Jürgen (2012): Standort- und Gewerbeflächenmonitoring. In: disP — The Planning Review 41: 161, S. 28 – 39
 Stadt Leipzig (2005) Stadtentwicklungsplan (STEP) Gewerbliche Bauflächen. Deutsches Institut für Urbanistik (2010) Stadtentwicklungskonzept (STEK) Gewerbe Potsdam.

within the city's suburbs has taken place, and functional emancipation and post-suburbia might be considered to have been present as early as then. Here, economic growth has been mainly concentrated on the data processing and software development sectors and, since the early 1990s, on globally oriented service providers (Ploeger 2004). In particular, the Taunus region north of the city has experienced strong growth. The analysis of secondary statistical data shows a functional consolidation of those employed in the service sector as well as of all workers who are subject to social insurance contributions (see Figure 1). This paper also demonstrates a spatial concentration of suburban service locations. The micro-level analysis of selected locations shows both functional and urban-spatial differentiation and specialization of suburban service centres. These often correspond with the different courses of development of the locations as well as with the stakeholders. Functionally specialized locations appear and often display a high-quality urban and architectural character ('Airport Cities', 'Science Cities'). These expand the offering on the office real estate market. Apart from this, the existing service centres also exhibit various dynamics as well as different functional and urban situations. In this way, locations with a rather stagnant character, which can apparently survive on the market without any further urban qualification, can be observed. Locations also exist that are either fully or partially affected from dynamics of change.

Typology of locations

In the micro-level analysis particular characteristics repeatedly appear and allow for grouping and typologization. The resulting typology encompasses multiple levels; in terms of the functional level, differences in growth dynamics, job density, the mixture of sectors as well as the connection to the transport network are apparent. Urban planning factors such as the size of development areas, building age and the configuration of public spaces as well as the instruments that have been implemented to guarantee design integrity can be observed. These criteria largely result from the *urban quality characteristics*. Functionally specialized locations appear that often manifest a high-quality urban and architectural character and these are especially reflected in the built organization, the architectural quality and the design of open and street spaces. These locations expand the offering on the office real estate market.

The two types of locations can be characterized as follows.

The first group consists of *newly designed locations*. These mostly exhibit high dynamics of growth and have been developed in the recent or very recent past (within about the past 10–15 years). They follow strict design stipulations such as handbooks and regulating development plans that determine and control the number of floors, cubature, orientation and materiality of buildings. These newly designed locations also have higher demands on the mixture of uses, especially in the area of food service and supply functions. Residential uses have also partially been implemented. The buildings are generally very young; most of them were constructed within a few years of each other and therefore lead to a homogeneous architecture. Public spaces have a high-quality design and therefore also good sojourn qualities. A particular characteristic of these locations is their connection to high-speed mobility networks such as airports, high-speed rail stations and motorways, through which the accessibility to the site can be significantly improved, particularly for internationally active global players. The job density in these newly designed locations is also very high in comparison

to other types of locations (approximately 350 jobs per hectare). The average size of these areas is between 25 and 60 hectares. Typical examples of this type of newly designed location in the Rhine-Main region include Gateway Gardens (Frankfurt am Main), Techpark TZ (Darmstadt) and the Campus Riedberg (Frankfurt am Main).

The second type can be called *transformation locations*. These locations display moderate to high dynamics of growth and change and have continually undergone change since their inception in the 1960s and 1970s. Few measures are used to regulate urban design; for the most part, only development plans with limited constraints exist. These limited measures manifest themselves in the structural as well as typological diversity of the built uses in these locations. Thanks to a comparatively long development process, the architecture of the buildings is heterogeneous and strongly varies in terms of materiality, building style, the number of floors and the orientation of buildings. The mixture of uses is moderate; apart from small-scale food services and retail stores, almost all buildings within these locations are designed for services and office uses. The mix of sectors in such locations is strongly oriented towards business and financial services. Public spaces are underdeveloped and, in many areas, large-scale aboveground parking areas are apparent. Job density in these locations is moderate, with approximately 200 jobs per hectare. However, these locations have the largest land areas of all location types at between 60 and 120 hectares. The granularity of buildings is also very diverse when compared to other location types. The primarily large office towers are often located next to small-scale auxiliary and special buildings that are quite varied in their granularity. Typical examples of this location in the Rhine-Main region include Gewerbegebiet Süd (Eschborn) and Bürostadt Niederrad (Frankfurt am Main) (Table 2).

It can therefore be stated that the types of different locations are also subject to different dynamics and change processes. In order to highlight these dynamics and illustrate current developments within the business parks, two case studies will now be introduced that are characteristic for both the typology and for contemporary developments in suburban service centres in the Frankfurt/Rhine-Main region. Using the aforementioned typology, they are to be assigned to the two groups 'newly designed locations' and 'transformation locations'. The newly designed location encompasses the developments in the service and business park Gateway Gardens, which will be displayed opposite to the dynamics of change in the transformation location Gewerbegebiet Süd in Eschborn. In the course of this juxtaposition, comparisons of the urban design and functional infrastructure of the office parks can be made in order to be able to draw implications about the qualities of place in these locations.

Case study 1: Gateway Gardens (Frankfurt am Main)

The office park Gateway Gardens is located south of the inner city of Frankfurt am Main and directly next to Frankfurt International Airport. The site has a land area of approximately 35 hectares and was home to American military barracks between 1945 and 2008. Following the departure of the American army and the release of a development plan in 2008, the site has been prepared and marketed in individual development phases. Here, the proximity to the Airport and the connection to its high-speed rail station as well as direct access to the motorways A3 and A5 have been deciding locational factors that have already attracted a number of global players. Until now logistic companies such as DB Schenker and Lufthansa

as well as hotels have settled at the site. In the future, the construction of a new commuter rail station will also connect the site to the public regional transport network (planned by 2019) and should create up to 18,000 new jobs over the long term (Entwicklungsgesellschaft Gateway Gardens 2014). In addition, the location also features a bike-sharing system and aspires to implement a long-term cooperation for the development of a commuter shuttle to the airport (Interviewee A, May 2015, Frankfurt am Main).¹

Morphology

The project can be classified as a *newly designed location* and displays long-term marketing that is oriented towards economic sustainability in a public-private partnership model, which has set high standards both in terms of urban design and implementation as well as of the realization of individual projects. A particularly special characteristic of this location is the detailed planning of the project. For example, prior to the creation of the development plan in 2008, a design concept containing precise statements about site development and open spaces as well as building cubature, height, materiality and facades was published. This concept is intended to inform the stepwise development of the location and thus result in a high quality of urban design, which should be especially evident in the strict observation of independent rules (Stadtplanungsamt Frankfurt 2016). A design handbook was conceptualized by external architectural offices and addresses in great detail the materiality, cubature and orientation of buildings as well as the transitions between private and public spaces. These design stipulations are the foundation for every development within the area. Apart from the urban structure with its balance of proportions and floor numbers between buildings, this is also especially visible in public spaces. For example, a designed park acts as the centre of the district and is enlivened by gathering places as well as outdoor seating from the neighbouring restaurants and cafés. Over the long term, the area strives to achieve certification through the German Sustainable Building Council (DGNB).

Location

The high degree of flexibility offered by a dense transport network supported by a diversity of modes of transport (airplane, train, as well as car) is especially attractive for internationally active service companies such as consultancies, financial services or IT firms, which are also the types of businesses that have primarily settled in the area.

To date, approximately 30% of the parcels have been marketed and developed. The development corporation has intentionally pursued this comparatively modest speed of development in that it only allows investments that fit into the design concept and have been planned over the long term (cf. Interviewee A 2015). Following the completion of an architectural competition to realize the four focal points of the district, these projects are slated for implementation as the next major building blocks in the area (cf. Gateway Gardens Entwicklungsgesellschaft 2014). An amendment of the development plan was already set in motion in 2015 in order to rearrange the development of building plots as well as to reorganize the construction sites. This also gave a legal footing to the redesign of the district's focal points (Stadt Frankfurt 2015).

Governance

Since 2005, the location has been planned and developed by a consortium of private developers and the City of Frankfurt. This development agency, called Gateway Gardens Entwicklungsgesellschaft, is a private public partnership-model with a 50/50 share between city and private developers and can combine professional know-how from real-estate-developers and the regulatory influence of the city of Frankfurt. This allows a very structured and professional development of the location.

For the sake of comparison, the location Gewerbepark Süd in Eschborn will now be introduced.

Case study 2: Gewerbegebiet Süd (Eschborn)

Gewerbegebiet Süd (Eschborn) ('business park south') in the City of Eschborn is located approximately 8 km from the centre of Frankfurt. The industrial area is situated immediately adjacent to the city boundary of Frankfurt and can be seen as an expression of the suburbanization process of the early 1970s. Currently, the district encompasses an area of approximately 120 hectares and employs approximately 19,000 people (Stadt Eschborn/Wirtschaftsförderung 2015). The first companies to settle in the area arrived in 1968 with the aid of the real estate firm Gertler, who marketed the site as an 'alternative to the commercial location of Frankfurt' (cf. Website Gertler). Following this initiative, a development plan for Gewerbegebiet Süd (Eschborn) was created in 1971. This has been amended and revised several times, and six appendices to the development plans for the area now exist. The elements meant to guide urban design in these plans are very weakly developed and are mainly limited to set-back lines, the number of floors and zoning categories (GE). Beyond this, no further design guidelines or concepts exist.

Morphology

This lack of building laws and regulations to control urban design manifests itself in the built environment. A strong heterogeneity in terms of architecture as well as building age and material is evident in Gewerbegebiet Süd. New parcels in the district are being continually developed, and new buildings that correspond with contemporary architectural qualities are being erected. As such, significant new developments (i.e. a building for Deutsche Börse AG, Germany's leading Stock Exchange) exist in certain areas of the district. This new development partially extends into Frankfurt city limits and can thus no longer be explained by commercial tax benefits alone. The utilization rate of leasable space in the individual buildings greatly varies; in some cases, entire buildings with many thousand square metres of commercial space are vacant. No clear planning patterns emerge regarding the orientation of the buildings, lots, materiality and the number of floors in Eschborn. The buildings often come across as having been arbitrarily placed and as unplanned and do not stand in a clear relationship to their surroundings. Public spaces with sojourn qualities do not exist. A few buildings feature private open spaces, but these are not accessible and therefore do not fulfil demands on public spaces. The provision of food service businesses is limited to a few individual establishments that were initially intended to be temporary but have since become stable fixtures. In addition, mobile food trucks that are decentrally distributed

throughout the area apparently serve as social meeting places. Overall, both the buildings and the district display a very poorly developed mixture of uses.

Location

Regarding connectivity, the area is equipped with very few public transport stops, and the one available commuter rail connection is located at the edge of the district. Walkability within the area is also poorly developed. The district is clearly oriented towards individual motorized transport, which is apparent in the numerous large-scale aboveground parking lots without any clear design. The comparatively good traffic connections with the motorways A66 and A5 as well as the commuter rail line Eschborn-Süd make the location well accessible from Frankfurt or the Taunus region. Frankfurt International Airport can be reached by car within about 15 minutes.

In this regard, the urban design situation is only adequate in a few isolated parts for the area's internationally active companies, which require functionality and high quality. The business park has a clear emphasis in services and is the site of well-known companies such as Vodafone Germany, back offices of Deutsche Bank and of Opel AG as well as Ernst & Young. It even houses the headquarters of Germany's largest Stock Exchange company, Deutsche Börse, which relocated from downtown Frankfurt to Eschborn in the year 2000.

Governance

The area can be classified as a transformation location because although existing deficiencies in urban design have yet to be solved, new buildings with a higher urban quality are being constructed. Ultimately, however, it appears as though these buildings can be considered as islands that do not have any impact on the entire ensemble within the business park. Individual buildings are not embedded in the built fabric (see Figure 5).

In general, the location is developed by a market-driven demand and coordinated by the city administration of Eschborn, with limited resources. Therefore, marketing and communication are low level. However, the district has a few administrative and structural characteristics that may hint at other unique features. For example, the City of Eschborn levies very low commercial tax rates in a regional comparison. Eschborn's tax rate is nearly half of Frankfurt's rate. For many companies, this appears to be one of the significant reasons for having chosen this location (Interviews between the author and Interviewee B, January 2015, Aschaffenburg; Interviewee A, May 2015, Frankfurt am Main; Interviewee C, May 2015, Frankfurt am Main; and Interviewee D, July 2015, Frankfurt am Main). Nevertheless, it can be noted that the strong urban design deficiencies have apparently only partially resulted in vacancy and stagnation in development and thus in a strong heterogeneity in function and urban design within the office park, which is manifested in the growth and shrinkage trends in the immediate vicinity.

In sum, it can be concluded that the elements of a refitting of suburbia highlighted in the discourse are not yet evident in Gewerbegebiet Süd (Eschborn). In this regard, the newly developed areas should be evaluated rather critically in terms of their growing use of land. Despite the quite regimented planning politics of Germany (at least when compared with American regulations) and the privilege of having open space and land protection, the economic significance of the location appears to take precedence here. Aspects concerning



Figure 5. Overview of the distribution of uses, vacancy rates and building ages in the business park Eschborn Süd. Source: author.

densification, the mixture of uses, adaptive reuse or of the legibility of the urban structure are currently not being addressed at the location, although interviewed stakeholders are aware of the business park's situation and perceive a need for action here (cf. Interviewee A, 2015; Interviewee D, 2015).

Comparison of the case studies

When both case studies are compared, numerous differences can be determined that have a significant influence on the urban qualities as well as the quality of place in both locations. Both locations differ not only in terms of size, age and access to transport networks. It is also remarkable that the employment density in both locations is quite different (Gateway Gardens: 350 jobs per hectare; Gewerbegebiet Eschborn: 200 jobs per hectare), while the absolute number of jobs is quite similar (approximately 19,000). On the one hand, this can be explained by the more compact built structure of the location, but on the other hand probably also by the larger spatial efficiency in Gateway Gardens as well as by the higher vacancy rate in Eschborn. Furthermore, the structure of the development process of both locations is very different. In the case of Gateway Gardens, a development corporation was created using a public-private partnership model in which both the City of Frankfurt and the developer Gross & Partner are represented as shareholders. This results in a close consultation between public institutions and private developers as well as a high quality of urban planning and design. In the case of Eschborn, an independent development has taken place since the establishment of the business park, which, however, was not coordinated by one central player, but has merely been overseen by the urban planning department of the City of Eschborn. When comparing both locations in the sense of their urban design, it becomes clear that the newly designed locations have a distinctly higher demand on the design of the basic urban structure, on density, the number of floors, scaling and materiality, and that they have also been considerably more elaborately planned and developed. In particular, public spaces and green spaces are better accessible and of a higher quality, and can therefore serve as true meeting places. In addition, these spaces often serve as the centre of the newly designed locations – as is the case in Gateway Gardens – and thus foster orientation and identification (cf. Schütz 2015). These locations are completely absent from transformation locations such as Eschborn. Neither a focal centre nor a clear orientation for elements such as the number of floors, scale or density is recognizable. The placement of buildings and their orientation, among other things, appear haphazard (cf. Schütz 2015).

In Eschborn, only a few instruments for controlling design that have been derived from building law have been implemented. A holistic planning approach is not apparent.

It can therefore be concluded that instruments for controlling design have a key significance for the quality of place in the researched case studies. Despite the existing structural dynamics in locations with older buildings such as Gewerbegebiet Süd in Eschborn, factors inherent to sojourn qualities are not apparent here. It can be assumed that investments are made in the buildings themselves and little interest is given to revitalization by means of refitting, as has already been exercised in other locations such as Gateway Gardens. These newly designed locations address the elements illustrated within the discourse, but do not necessitate a refitting per se since they already exhibit urban as well as functional qualities (see Table 3).

Table 3. Comparison of both case studies Gateway Gardens and Gewerbegebiet Süd in Eschborn based on various characteristics.

City	Project	Area	Type of use	Trade tax rate	Surroundings	Infrastructure	Number of employees	Notable ventures	Planning concepts	Planning regulations
Eschborn	Büropark Süd	50 ha*	Service sector, Consulting, IT, Marketing, Software, Hotel, some Gastronomy and Retail	280%*	Suburban, close to city limits of Schwabach, surrounded by agricultural use, accommodations	Immediate connection to A66 (Eschborn Dreieck), connection to A66, A5 (Frankfurter Kreuz)* / urban railway station Eschborn-Süd/ airport 14 km, 14 min ride time	19,000*	Vodafone, Huawei, Deutsche Bank, Ernst & Young, Deutsche Börse	Campus: place for work and education, temporary accommodations, infrastructure: gastronomy, service sector, childcare, fitness centers. New Wave Campus: development of the service sector in three phases	Land use plans 041_98 (1976), 041_110 (1976), 041_119 (1976), modification of 041_110 (SO Campus) in progress
Frankfurt	Gateway Gardens	35 ha	Office and conference buildings/ Hotels, Gastronomy, Retail, Park	460%°	Island position, confined by airport buildings and Frankfurt city forest	Connection to A5, A3, federal highway 43/ Urban railway station in planning/ intercity train station/ airport within 10 min walking distance	18,000*	Condor, DB Schenker, Imtech, LSG Sky Chefs'	Masterplan and design guidelines (2006–2008), Land use plan B851 (2008) area comprising 57,54 ha, Land use plan B851Ä in progress, area comprising 47,22 ha	

Sources: author.

*Stadt Eschborn/Wirtschaftsförderung (2015); Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH (2015a); IHK Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main (2015); Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH (2015b); Stadt Frankfurt (2015); Stadt Eschborn/Wirtschaftsförderung (2015).

Conclusions

The case studies discussed above show that functional and urban-spatial disparities can be ascertained in suburban service centres, and that the analysis of these requires a differentiated approach. A typology of the outward forms of such areas can help sort out their disparities and draw certain commonalities. The polycentric structure of the Frankfurt/Rhine-Main Region ensures that suburban glocalities can arise; in post-suburban service centres, globalization is functionally reflected in the corporate headquarters of internationally active global players, so that they have locally immediate effects on both the employment market and the office real estate market. When considering the local micro level at each location, it is evident that these locations often do not fulfil high-level importance, such as headquarters of multinational firms, but are rather poorly equipped in terms of their quality of place and urban design. This is especially the case for existing older locations such as transformation locations. Apart from this, more and more new centralities with high degrees of design and functional specializations are appearing that provide the locations with international attention as well as unique features, as seen in the example of Gateway Gardens. In a competitive environment, these could continue to aggravate the office real estate market in the Frankfurt region, which is already characterized by high vacancy rates, but at the same time could valuably complement the offering on the market.

Overall, it can be concluded that existing locations such as Gewerbegebiet Eschborn only partially fulfil new competitive requirements as well as the trends in refitting. Other locational factors are often given priority, such as the installation of a broadband connection, connection to transport network infrastructure, representational locations or tax breaks. Here, design measures are only applied to a limited extent. Land development is increasingly controlled by investors and the market is in turn organized at a global level, meaning that interest in local development is generally low. Therefore, within the business parks, a juxtaposition of flourishing new developments and partially vacant buildings with a poor architectural or functional configuration often arises; the business parks themselves are also becoming more polarized. In addition to this, the design of public open spaces and streets is neglected, which also leads to functional deficiencies such as an inadequate connection to public transport and a resulting inadequacy of parking spaces.

Quality of place demands a certain degree of control and structure by a coordinating body. The example of Gateway Gardens shows that applying relatively strong design guidelines and building regulations can achieve a high quality of urban design. A market-led development without any form of control leads to a lower quality of place owing to a profit orientation (see Eschborn). In this case, the interest of stakeholders ends at the property line. In order to be able to reach such a quality within existing business parks, urban planning stipulations, or at least controlled management, is required.

In this sense it can be concluded, that the management and by that the governance of such locations directly influences the morphology of the urban fabric in terms of buildings, materials and public spaces significantly.

In conclusion, a few essential findings resulting from the overall analysis of the various locations and the two case studies can be put forward:

- (1) Newly designed locations are planned and developed with a much higher quality of urban design (higher density, compactness, mixture of uses, design guidelines) than transformation locations.

- (2) Newly designed locations display a 'structured diversity' that is strongly ordered by design principles and development plans, but that generally still offers enough flexibility to attract various sectors and uses to the location.
- (3) Transformation locations often lack a clear urban centre as well as a built structure for orientation and identification.
- (4) Transformation locations often display ambivalent growth dynamics in terms of new development and vacancies, but they also show trends towards an increasing mixture of uses and densification (among others, through residential uses and supply).
- (5) Transformation locations show potential for a mixture of uses and indeed also pursue this, often owing to the pressure of changing dynamics in the residential and office real estate markets.
- (6) Both location types discussed here display good to very good conditions for office and service uses in terms of 'hard' locational factors (traffic connectivity, digital infrastructure, built stock).
- (7) Both location types show a significant relationship between the level of management and the morphological structures and its urban design; the stronger the level of management the stronger the organization of buildings, open spaces and design regulations. In summary, it can indeed be argued that aspects of urban design and planning play a role in the development of newly designed locations. However, these components are not only difficult for a large constellation of actors to implement in existing locations. From an urban planning perspective, it would be desirable if the development of the locations were more often exploited for the sake of systematic restructuring, including the promotion of mixed uses. Urban design aspects have just begun to be a relevant issue in the planning of new sub-urban business locations, and it requires further planning action to promote these issues to become principles also for the transformation of older business locations.

References

- Basten, Ludger. 2005. *Postmoderner Urbanismus: Gestaltung in der städtischen Peripherie* [Postmodern Urbanism: Designing the Urban Periphery]. *Stadtzukünfte* 1. Münster: LIT.
- Beaverstock, Jonathan, Michael Hoyler, Kathy Pain, and Peter J. Taylor. 2006. "In London's Long Shadow: Frankfurt in the European Space of Flows." In *Relocating global cities: From the center to the margins*, edited by M. M. Amen, 23–47. Lanham, MD: Rowman & Littlefield.

- Berndgen-Kaiser, Andrea, Kerstin Bläser, Runrid Fox-Kämper, Stefan Siedentop, and Philipp Zakrzewski. 2014. "Demography-driven suburban decline? At the crossroads: mature single-family housing estates in Germany." *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability* 7 (3): 286–306. doi:10.1080/17549175.2013.879456.
- Bölling, Lars, and Thomas Sieverts. 2004. *Mitten am Rand: Auf dem Weg von der Vorstadt über die Zwischenstadt zur regionalen Stadtlandschaft* [In the Middle of the Edge: From Suburbia to 'In-Between-City' to Regional Urban Landscape]. Wuppertal: Müller + Busmann.
- Bontje, Marco, and Joachim Burdack. 2005. "Edge Cities, European-style: Examples from Paris and the Randstad." *Cities* 22 (4): 317–330. doi:10.1016/j.cities.2005.01.007.
- Booth, Geoffrey, Bruce Leonard, and Michael Pawlukiewicz. 2002. *Ten Principles for Reinventing America's Suburban Business Districts*. Washington, D.C: Urban Land Institute.
- Bremer, Stefanie, and J. Alexander Schmidt. 2001. *Orte der Arbeit - Möglichkeiten zur gestalterischen Aufwertung von Gewerbegebieten*. Werkstattbericht der Landesinitiative Stadtbaukultur NRW.
- Brenner, Neil. 2004. *New State Spaces*. Oxford: Oxford Univ. Print.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) 2013. Suburbaner Raum im Lebenszyklus [Suburban Space in the Lifecycle]. BMVBS-Online-Publikation 24/2013. http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Online/2013/DL_ON24013.pdf?__blob=publicationFile&v=2
- Burdack, Joachim, and Markus Hesse. 2006. "Reife, Stagnation oder Wende? Perspektiven zu Suburbanisierung, Post-Suburbia und Zwischenstadt: Ein Überblick zum Stand der Forschung [Maturity, Stagnation or Transformation? – Perspectives on Suburbanization, Post-Suburbia and Suburbia: An Overview of the Current State of the Art]." *Berichte zur deutschen Landeskunde* 80 (4): 381–399.
- Carmona, Matthew, Claudio De Magalhães, and Michael Edwards. 2002. "Stakeholder Views on Value and Urban Design." *Journal of Urban Design* 7 (2): 145–169. doi:10.1080/1357480022000012212.
- Congress for the new urbanism. 2013. *Charter of the New Urbanism*. 2nd ed. New York: McGraw Hill Education.
- De Jong, Judith. 2014. *New Suburbanisms*. London: Routledge.
- Dogma. 2015. *EVERYDAY IS LIKE SUNDAY - Project for the Transformation of the Office Park*. Printon, Estonia: Research Report.
- Durmaz, S. Bahar. 2015. "Analyzing the Quality of Place: Creative Clusters in Soho and Beyoglu." *Journal of Urban Design* 20 (1): 93–124.
- Dunham-Jones, Ellen, and June Williamson. 2009a. *Retrofitting Suburbia: Urban Design Solutions for Redesigning Suburbs*. Hoboken, NJ: Wiley.
- Dunham-Jones, Ellen, and June Williamson. 2009b. "Retrofitting Suburbia." *Urban Land* 39–47.
- Entwicklungsgesellschaft Gateway Gardens. 2014. Gateway to Europe. http://www.gateway-gardens.de/fileadmin/assets/img/downloads/new/150921_DT_GG_Imagebroschuere_final.pdf
- Fishman, Robert. 1987. *Bourgeois utopias: The rise and fall of suburbia*. New York: Basic Books.
- Florida, Richard L. 2002. *The rise of the Creative Class: And How it's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*. North Melbourne, Vic: Pluto Press.
- Garreau, Joel. 1991. *Edge City: Life on the New Frontier*. New York: Anchor Books.
- Große, Anna, and Kati Volkmann. 2010. "Die deutschen Metropolräume im globalen Standortwettbewerb [German Metropolitan Areas in the Global Site Competition]." *Raumplanung* 153: 259–299.
- Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH. 2015a. Gateway Gardens—Gateway to Europe, das Global Village am Frankfurt International Airport. http://www.gateway-gardens.de/fileadmin/assets/downloads/150914_Pressemappe_Gateway_Gardens_31.8.2015.pdf
- Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH 2015b. Auf einen Blick, Global Business Village. <http://www.gateway-gardens.de/gateway-gardens/auf-einen-blick/>
- Hall, Peter G., and Kathy Pain, eds. 2009. *The Polycentric Metropolis: Learning from Mega-City Regions in Europe*. Paperback ed. London: Earthscan.
- Harvey, David. 1985. *The Urbanization of Capital: Studies in the History and Theory of Capitalist Urbanization*. Baltimore, Md: Johns Hopkins.
- Heeg, Susanne. 2012. "Flexibel bis zum Anschlag: Bauen und Planen für die Global City Frankfurt [Maximum Flexibility: Planning and Building for the Global City Frankfurt]." In *Wem gehört Frankfurt?*

- Dokumentation des aktionistischen Kongresses vom März 2012, organisiert aus dem "Wem gehört die Stadt?"-Netzwerk*, edited by Hannah Hecker, Sebastian Schipper, Tino Petzold, and Lucas Pohl, 75–85. Forum Humangeographie 9. Frankfurt: Institut für Humangeographie.
- Helbrecht, Ilse, and Peter Dirksmeier. 2009. "New Downtowns—eine neue Form der Zentralität und Urbanität in der Weltgesellschaft [New Downtowns – A New Form of Centrality and Urbanity in the Global Society]." *Geographische Zeitschrift* 97 (2/3): 60–76.
- Hesse, Markus. 2010. "Metropolitane Peripherien in Deutschland: Ein empirischer Überblick [Metropolitan Peripheries in Germany: An Overview]. *disP - The*" *disP - The Planning Review* 46 (181): 69–79. doi:10.1080/02513625.2010.10557088.
- IHK Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main 2015. Realsteuerhebesätze des IHK-Bezirks Frankfurt für die Jahre 2015 und 2014 [Tax Rates for the Area of Frankfurt for the Years 2014 and 2015]. http://www.frankfurt-main.ihk.de/recht/steuerrecht/gewerbe_grund/realsteuerhebesaetze/
- Jacob Trip, Jan J. 2007. "The Role of Urban Quality in the Planning of International Business Locations: The Case of Amsterdam Zuidas." *Journal of Urban Design* 12 (2): 275–293. doi:10.1080/13574800701306385.
- Jacobs, Jane. 1961. *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Vintage Books.
- Kloosterman, Robert C., and Sako Musterd. 2001. "The Polycentric Urban Region: Towards a Research Agenda." *Urban Studies* 38 (4): 623–633. doi:10.1080/00420980120035259.
- Kloosterman, Robert C., and Jan J. Trip. 2011. "Planning for Quality? Assessing the Role of Quality of Place in Current Dutch Planning Practice." *Journal of Urban Design* 16 (4): 455–470. doi:10.1080/13574809.2011.585863.
- Knapp, Wolfgang, and Kati Volgmann. 2011. "Neue ökonomische Kerne in nordrhein-westfälischen Stadtregionen: Postsuburbanisierung und Restrukturierung kernstädtischer Räume [New Economic Cores in the Urban Region of Northrhine Westphalia: Postsuburbanization and Restructuring of Urban Core Areas]." *Raumforschung und Raumordnung* 69 (5): 303–317. doi:10.1007/s13147-011-0112-4.
- Knippenberger, Ute. 2015. „Airports and their Regions." In *Airports, Cities and Regions*, edited by Sven Conventz and Alain Thierstein, 86–101. Regions and cities 4. London: Routledge.
- Krehl, Angelika. 2015. "Urban spatial Structure: An Interaction Between Employment and Built-Up Volumes." *Regional Studies, Regional Science* 2 (1): 289–307. doi:10.1080/21681376.2015.1034293.
- Marique, Anne-Françoise, and Sigrid Reiter. 2014. "Retrofitting the Suburbs: Insulation, Density, Urban Form and Location." *Environmental Management and Sustainable Development* 3 (2): 138. doi:10.5296/emsd.v3i2.6589.
- Pain, Kathy. 2012. "Spatial transformations of cities: global city-region? Mega-city region?" In *International Handbook of Globalization and World Cities*, edited by Ben Derudder, Michael Hoyler and Peter J. Taylor, 83–93. Cheltenham: Edward Elgar Publishing.
- Phelps, Nicholas A., and Nick Parsons. 2003. "Edge Urban Geographies: Notes from the Margins of Europe's Capital Cities." *Urban Studies* 40 (9): 1725–1749. doi:10.1080/0042098032000106573.
- Phelps, Nicholas A., and Amparo T. Vento. 2015. "Suburban Governance in Western Europe." In *Suburban Governance: A global view*, edited by Pierre Hamel and Roger Keil, 155–176 Toronto: University of Toronto Press.
- Phelps, Nicolas A., Nick Parsons, Dimitris Ballas, and Andrew Dowling. 2006. "Business at the margins? Business interests in edge urban politics." *International Journal of Urban and Regional Research* 30 (2): 362–383. doi:10.1111/j.1468-2427.2006.00663.x.
- Phelps, Nicholas A., Andrew M. Wood, and David C. Valler. 2010. "A Postsuburban World? An Outline of a Research Agenda." *Environment and Planning A* 42 (2): 366–383. doi:10.1068/a427.
- Ploeger, Ralph. 2004. *Regulating urban Office Provision: A Study of the ebb and Flow of Regimes of Urbanisation in Amsterdam and Frankfurt am Main, 1945-2000*. Amsterdam.
- Pumain, Denise. 2004. "Urban Sprawl: Is there a French Case?" In *Urban sprawl in Western Europe and the United States*, edited by Harry W. Richardson, 137–158. Aldershot: Ashgate.
- Sassen, Saskia. 2001. *The Global City*. 2nd ed. Princeton, N.J.: Princeton University Press.
- Scully, Vincent J. 1994. "The Architecture of Community." In *The New Urbanism: Toward an Architecture of Community*, edited by Peter Katz, Vincent J. Scully and Todd W. Bressi, 221–231. New York: McGraw-Hill.

- Siedentop, Stefan, Steffen Kausch, Klaus Einig, and Jörg Gössel. 2003. *Siedlungsstrukturelle Veränderungen im Umland der Agglomerationsräume* [Change of Morphological Structures in the Peripheries of Urban Agglomerations]: Forschungsvorhaben im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, vertreten durch das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Forschungen 114. Bonn: Selbstverlag des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung.
- Sieverts, Thomas. 1997. *Zwischenstadt: Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*. Basel: Birkhäuser Verlag.
- Soja, Edward W. 1996. *Thirdspace. Journeys to Los Angeles and other Real-and-Imagined Places*. Oxford: Blackwell.
- Soja, Edward W. 2000. *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*. Oxford: Blackwell.
- Stadt Eschborn. Bebauungspläne. Accessed November 09 2015. <http://www.eschborn.de/wirtschaft/bebauungsplaene-bodenrichtwerte/>
- Stadt Eschborn/Wirtschaftsförderung. 2015. Standortexposé, Willkommen in Eschborn.http://www.eschborn.de/fileadmin/eschborn/Bilder/Wirtschaft/sprachen/2015_02_Standortexpose_DEUTSCH___FINAL.pdf
- Stadt Frankfurt. 2015. "Demographics." Accessed November 11 2015. [http://frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=2811&ffmpar\[_id_inhalt\]=7524](http://frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=2811&ffmpar[_id_inhalt]=7524)
- Stadtplanungsamt Frankfurt 2016. PlanAS, Planungsauskunftssystem. Accessed November 09 2015. http://www.planas-frankfurt.de/planAS/index_frame.htm?user=www-bebauungsplaene&pw=b&m=100,000
- Talen, Emily. 2011. "Sprawl Retrofit: Sustainable Urban form in Unsustainable Places." *Environment and Planning B: Planning and Design* 38 (6): 952–978. doi:10.1068/b37048.
- Taylor, Peter J. 2004. "Regionality in the World City Network." *International Social Science Journal* 56 (181): 361–372. doi:10.1111/j.0020-8701.2004.00499.x.
- Wüstenrot Stiftung, ed. 2013. *Nachdenken über Städtebau: Bausteine für eine Interpretation im 21. Jahrhundert* [Thinking about Urban Design: Elements for an Interpretation in the 21st Century]. Berlin: DOM publ.

Article

Suburban Infill to Redevelop Suburbia—Retrofitting Post-Suburban Business Locations in the Zürich Metropolitan Area as a Component of Growth Management

Hendrik Jansen

Research Group Built Environment, ILS—Research Institute for Regional und Urban Development, 44145 Dortmund, Germany; E-Mail: hendrik.jansen@ils-research.de

Submitted: 4 July 2017 | Accepted: 25 October 2017 | Published: 20 December 2017

Abstract

Regional growth management has become a significant component of sustainable urban land development in many European metropolitan areas. Particularly in rapidly growing metropolitan regions, increasing population and job numbers require strategic planning management, but there is little knowledge about which planning instruments influence or direct these processes most effectively. Based on an analysis of spatial development in the Zürich metropolitan region, particularly in suburban areas, over the past several decades, this article examines the opportunities for the infill, revitalization and retrofitting of suburban business locations as key elements of growth management. In doing so, this article focuses on one central question: To what extent does (cantonal) regional planning and its specific instruments (cantonal structure plan) influence and control the spatial development and urban design quality in the retrofitting of suburban locations? The Glattal region was chosen as a case study as it experienced a significant change in terms of its urban structure during the last 10–15 years. In this context, suburban service locations were examined and analysed in depth using two case studies. The Hochbord area in Dübendorf and the Glattpark area in Opfikon demonstrate the conversion of formerly mono-functional areas (Hochbord) to mixed-use neighbourhoods and the development of new mixed-use locations (Glattpark). The article demonstrates how the suburban office stock transformed to strategic spots for mixed-use in both locations and explores how the retrofitting process could be directed at the cantonal level. In this context, spatial planning instruments at the regional level, such as the cantonal structure plan, seem to play a significant role in the transformation of the urban periphery.

Keywords

growth management; retrofitting suburbia; suburban infill; urban revitalization

Issue

This article is part of the issue “Garden Cities and the Suburban Antidotes”, edited by Markus Hesse and Geoffrey Caruso (University of Luxembourg, Luxembourg).

© 2017 by the author; licensee Cogitatio (Lisbon, Portugal). This article is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY).

1. Introduction

In recent decades, many cities across the world with metropolitan functions and regional expansion have experienced a strong influx of people and companies and a concomitant expansion of settlement structures. Recently, these decentralizing tendencies have been characterized by new qualities of suburbanization such as the formation of new centres with functional foci (Brake, 2005; Burdack, 2006; De Jong, 2014; Feindt, 2003; Phelps

& Wood, 2011). To ensure sustainable spatial development and to prevent urban sprawl, urban and regional planning institutions need to actively control these developments, considering the economic, spatial and design issues in both the densely built areas and the suburban, less densely built areas. From a regional perspective, this results in the increasing importance of entrepreneurial linkages and functional relocations (Hesse & Leick, 2013). In addition to regionalization tendencies and large metropolitan areas transforming into “polycen-

tric urban regions" (Kloosterman & Musterd, 2001; Meijers 2005) or "mega-city regions" (Hall & Pain, 2009), especially in suburban regions, increasingly differentiated locations have emerged.

Worldwide, suburban locations of the *Zwischenstadt* ("in-between city") (Sieverts, 1997) consist of the same basic elements (supermarkets, shopping centres, highways, infrastructures, low-density housing), but significant differences appear in their local differentiation (Aring & Heffert, 2001; Roost, 2013). They often specialize in one dominant field (for example, offices, shopping, housing, trade or leisure) and can be described as "islands with their own profile in a spacious archipelago" (Kunzmann, 2001, p. 214). In recent years, research on the redevelopment and conversion of these locations has increased. Particularly in US discourse, the topic of retrofitting has become an important aspect in the mixing of uses, the legibility of urban structures, the conversion of existing structures and the assessment of public spaces in terms of walkability and landscaping (De Jong, 2014; Dunham-Jones & Williamson, 2009; Talen, 2011).

Particularly in the past 20 years, many studies have addressed the issue of local and regional growth management in the US (Dempsey & Platinga, 2013; Landis, 2006; Nelson, 1999), Europe (Bizer, Einig, Köck & Siedentop, 2011; Bramley & Watkins, 2014; Kühn, 2003) and Asia (Bengston & Youn, 2006; Wong & Lee, 2007; Yang & Jinxing, 2007). The results go in two directions: while some question the effects of urban growth regulations (land price effects, negative implications on the housing supply, and leapfrogging effects), there is also evidence that urban growth management leads to the spatial concentration of building activity and higher densities in the core areas of cities, thus protecting cultural and natural landscapes (Gennaio, Hersperger, & Bürgi, 2009; Siedentop, Fina, & Krehl, 2016). According to Siedentop et al., most studies show that growth management policies are effective but can have negative impacts when poorly managed.

The regional level is of specific importance in the debate of growth management and sustainable urban development here, since policies against urban sprawl and compact settlement structures can be implemented most effectively at this level. Autonomy and power are however, different in each national context (Palgst, 2007).

Suburban areas can benefit from growth management, particularly since the inward development capacities of many metropolitan areas have been exhausted (Kraemer, 2006). Thus, building reserves in the urban peripheries have to be developed. In the context of European cities, in general, the model of intensification and densification dominates, as expressed, for example, by the Leipzig Charter on Sustainable European Cities (EU Ministers, 2007), in smart growth strategies in North America (Reeds, 2011; Urban Land Institute, 1998) and the Swiss cultural landscape initiative of 2012 in Switzerland (Canton Zürich, 2014; Scholl, 2015). How-

ever, strong population growth has led to a lack of available construction sites and building land in many European cities, so spatial planning and urban management need to increasingly focus on suburban areas and their capacities for infill. So far there is little knowledge about the capacities of regional planning instruments and their directing effects on the development of suburban office locations.

Based on previous research on the redevelopment of suburban service areas in the Frankfurt Rhine/Main region, this article examines the metropolitan area of Zürich to determine whether growth management in terms of inner development, structural densification and mixed-use of the core areas offer the opportunity to integrate former suburban locations more effectively into the regional spatial structure and to transform them into more integrated areas. The research on the Frankfurt Rhine/Main region analysed the potential for retrofitting suburban service areas in the region by comparing different urban design instruments at a local level (e.g., zoning plans and design guidelines; Jansen, Wünnemann, & Roost, 2017). The Zürich metropolitan region serves as an analogous example of how regional planning instruments influence the redevelopment of suburban city structures. Switzerland and the canton of Zürich use specific instruments in the field of growth management at a cantonal level. The canton represents the area of a county, of which 26 exist in Switzerland. The canton has wide-ranging legislative powers and strong political autonomy. This includes the planning of spatial development within the canton. In particular, the instrument of the cantonal structure plan ("kantonaler Richtplan") combined with the regional and local structure plans is of importance here. Its main function is to control spatial development with a definition of the settlement areas (Canton Zürich, 2014).

This article focuses on how regional planning and its specific instruments (structure plans) can contribute to the requalification of suburban locations. Methodologically, it is based on different qualitative approaches that include partially standardized qualitative interviews with key actors at different spatial levels (canton, city and specific locations or projects; $n = 15$, see Table 1) that were conducted from September to October 2015 and between March and April 2017. Partially structured interviews were chosen, to detect the different views and opinions of stakeholders, especially since the research questions have qualitative foci. The interviews were transcribed, coded and compared in the overlapping areas (e.g., stakeholders from different spatial levels). Furthermore, a variety of planning documents, including the documents to structure planning at the cantonal level and design planning (Figure 3), were analysed and evaluated at the site level. Based on expert interviews, two case studies were identified that were investigated in depth through site visits.

Section 2 describes the growth management of the Zürich metropolitan region and its characteristics as a

polycentric city region. Section 3.1 analyses the specific development of the Glattal region, which is one of the most dynamic regions in terms of urban development and redevelopment of suburban areas. Sections 3.2 and 3.3 present the results of the case study analysis and empirical findings from the stakeholder interviews. The discussion and conclusion in sections 4 and 5 highlight the effects of the cantonal structure plan on the redevelopment of suburban service locations.

2. Growth Management of the Polycentric Zürich Metropolitan Region

The city of Zürich is located in the core of the polycentric Zürich metropolitan region. It has extensive functional and morphological connections to the surrounding communities and regions. Some of the most important areas

include the Limmattal, located to the Northwest of the city; the Glattal, located to the North and connected to the Zürich Airport; and the cities of Winterthur and Zug, which are located farther away and serve as financial and service centres (Canton Zürich, 2014). Because of its history as a financial city, the characteristics of the city of Zürich have been shaped by this activity. Since the 1980s, banks such as UBS and Credit Suisse have developed a spatial division of labour and spatial restructuring that were reflected in the site allocation of representative offices and back offices. The consequence of flexibilities such as these caused “fragmented, splintered settlement structures” (Schmid, 2006) with “Business Satellites”, the “outer cities”, “edge cities” (Garreau, 1991) or “Exopolis” (Soja, 1996). Schmid describes the urban landscape of Zürich as “floating centralities” with the “constant emergence of ever new and surprising urban configurations”

Table 1. List of interview partners.

No.	Level	Person	Position	Institution	Project	Interview Date
11	Cantonal	Wilhelm Natrup	Head of Department for Spatial Planning	Canton of Zürich	Various	07.10.2015
12	Cantonal	Mathias Loepfe	Employee at the Regional Planning Association Zürich	Raumplanung Zürich and Umgebund	Various	10.10.2015
13	Local	Pascal Hunkeler	Head of Urban Design Department	City of Zürich	Various	08.10.2015
14	Local	Anna Schindler	Head of Urban Development Department	City of Zürich	Various	26.10.2015
15	Local	Marco Forster	Employee in the Planning Department	City of Dübendorf	Hochbord	28.10.2015
16	Local	Nils Epprecht	Employee in a planning office	Office SAW	Hochbord	30.10.2015
17	Local	Roland Stadler	Employee in the Planning Department	City of Opfikon	Glattpark	23.10.2015
18	Science	Michael Koch	Professor for Urban Design	HCU Hamburg	Various	27.10.2015
19	Science	Simon Kretz	Research Associate at Institute of Urban Design	ETH Zürich	Various	12.10.2015
110	Local	Reto Lorenzi	Head of Planning Department	City of Dübendorf	Hochbord	01.04.2017
111	Local	Vinzenz Zedi	Head of Project Development	Mobilier AG	Hochbord	10.04.2017
112	Local	Walter Mosimann	Board of Interest Group	Interest Group Hochbord	Hochbord	26.04.2017
113	Local	Roland Stadler	Employee in the Planning Department	City of Opfikon	Glattpark	26.04.2017
114	Local	Johannes Eisenhut	Head of Project Development	Senn Resources AG	Glattpark/Hochbord	07.04.2017
115	Local	Bernhard Ruhstaller	Managing Director	Development Agency Glattpark	Glattpark	05.04.2017

(2006, p. 163). This development of Zürich settlement structures followed the economic concept of “flexible accumulation” in post-Fordism described by Harvey (1985, 2016). This refers to the division of work processes and their spatial characteristics. In the metropolitan area of Zürich, these developments led to a strong polycentric structure with numerous business locations in peripheral locations. Examples include, among others, the Chersstraße office park in Zürich-Kloten, the Hochbord industrial area in Dübendorf and the Leutschenbach office park. All these sites originated from former industrial areas that were gradually transformed to service facilities during the 1970s and 1980s and comprise areas between 25 ha and 35 ha.

Due to a prosperous economy, high quality of life and political stability, the metropolitan area is currently experiencing a strong growth phase. Between 2005 and 2010, the metropolitan area experienced a population growth of 100,000 inhabitants and, as of 2015, over 400,000 people live in Zürich and approximately 1.7 million people live in the Zürich metropolitan region (Canton Zürich, 2014). The number of inhabitants in the canton of Zürich is expected (mid-range scenarios) to increase by approximately 600,000 by 2030 (Canton Zürich, 2014; I7, 2015). The city of Zürich is expecting an increase of approximately 80,000 inhabitants and as many jobs by 2030. Additionally, the more peripheral or suburban city areas, such as the Glattal and Limmattal regions, are experiencing strong growth.

The development of today’s polycentric structure in the Zürich region with the aforementioned phenomena of suburbanization and job relocation in the suburban area was accelerated by the expansion of S-Bahn train connections at the beginning of the 1990s, particularly in the areas of Limmattal and Glattal (Kretz & Küng, 2016; I4, 2015). The additional permission for service uses in industrial zones was a response to the economic crisis, which resulted in the transformation of areas such as those in Zürich-West and Zürich-Oerlikon (I3, 2015; I7, 2015). Expansion of the railway infrastructure also led to a new functionalization of the linked locations. The network evolved from industrial suppliers (especially freight) to employment suppliers (passengers) for growing use for service jobs. These jobs led to increased demand for residential uses and consequently increased settlement activity in these suburban areas (Kretz & Küng, 2016). Strong economic growth in recent decades resulted in some conflicts in cantonal and municipal spatial planning surrounding subjects such as sprawl, compactness, mixed-use and protection of cultural and natural landscapes:

The cities in the canton of Zürich have to demonstrate strategies for how they increase density and develop the inner-city areas, especially the building zones (“Bauzonen”) that have not been fully developed yet. They also have to prove densification strategies such as built-up storeys of existing buildings. The

city of Zürich has rather low densities compared to cities such as Munich, Frankfurt or Basel, which are much denser. The inner-city areas have a great deal of potential for the future. (I7, 2015)

As a result, the “Kulturlandinitiative” (Cultural Land initiative) was adopted as a result of a referendum with 54.5% of positive votes in 2012. This initiative provides active protection of agricultural and ecologically valuable areas (Canton Zürich, 2014).

Suburban areas are subjects of intense discussion at various Swiss planning levels. The guidelines for action of the cantonal structure plan in the field of “urban landscape” seek higher densities and mixed-use. These guidelines should strengthen the city by shortening distances and ensuring accessibility to public transport. The “Kulturlandinitiative” was a revision of the Spatial Planning Act and thereby further legitimized enhancing control of spatial development of the canton of Zürich. In fact, it accelerated the Spatial Planning Act in 2013. The revision of the cantonal structure plan defines containing 80% of the population growth in already densely built-up areas as the main strategy for the Canton of Zürich. This follows the Leitmotiv “inward development before outward development” which is a central part of the Swiss Spatial Planning Act that came into force in 2013. In Switzerland the cantonal structural plans are the main instruments to lead the spatial development (not national concepts or local zoning plans). This is not a new tendency but a well-accepted basis for spatial development since the 1980s.

With the “Kulturlandinitiative” and the Spatial Planning Act in 2013, the Zürich metropolitan region is following a planning policy that is similar to many other regions in Germany (described in Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung [BBSR], 2017) or Austria (described in Österreichische Raumordnungskonferenz, 2011). In order to reduce the consumption of land for new development and to preserve natural resources, future settlement development is supposed to be compact and should focus on inner city areas before outward city ones.

The central planning tool for the management of sustainable spatial development of the canton of Zürich is the cantonal structure plan. This is an instrument for early information and allows for the participation of the population. Therefore, it moderates possible conflicts with the public interest (Canton Zürich, 2014). The structure plan is the leading instrument in combination with regional and local master plans. It addresses the topics of spatial development, settlement, landscape, traffic, supply/disposal and public buildings and facilities and operationalizes them in targets, maps and actions. In relation to urban development, the structure plan defines the so-called central areas of which there are currently twelve in the metropolitan area of Zürich.

Central areas are settlement centres of cantonal importance in the fields of education, culture and economics as well as areas with particular potential for trans-

formation. The cantonal structure plan includes mandatory requirements for authorities at all levels (cantonal, regional, local) but does not define restrictions on exact parcels of land or for landowners. The specifications of these requirements of the structure plan are usually developed at the local level through zoning and possibly design guidelines or building regulations (Canton Zürich, 2014; I7, 2015).

3. Development of the Glattal Region

The Glattal region in Zürich-North demonstrates growth management in suburban areas, and it serves as a prototype for development outside the core city of Zürich (I5, 2015). The region has received special attention in literature in recent years (among others Architekten-

gruppe Krokodil, 2013 and Schmid, 2006). The Glattal region consists of eight autonomous communities (Rümlang, Kloten, Opfikon-Glattbrugg, Wallisellen, Bassersdorf, Wangen-Brüttisellen, Dietlikon and Dübendorf) and connects to Zürich-Downtown and Zürich-Kloten spatially and functionally (Figure 1).

Because of its strategic location, the region has had a strong influx of people and jobs with increased infrastructure and settlement developments since the 1990s/2000s (Odermatt, 1999). The Glattal region is referred to as “mature suburbia” and has evolved from urban fragments into an urban structure (Campi, Bucher, & Zardini, 2001). This has recently led to major urban densification and restructuring in many places, resulting in municipalities merging into a regional “Glattstadt” (Campi et al., 2001; I3, 2015; I8, 2015). Due to these dynamics,

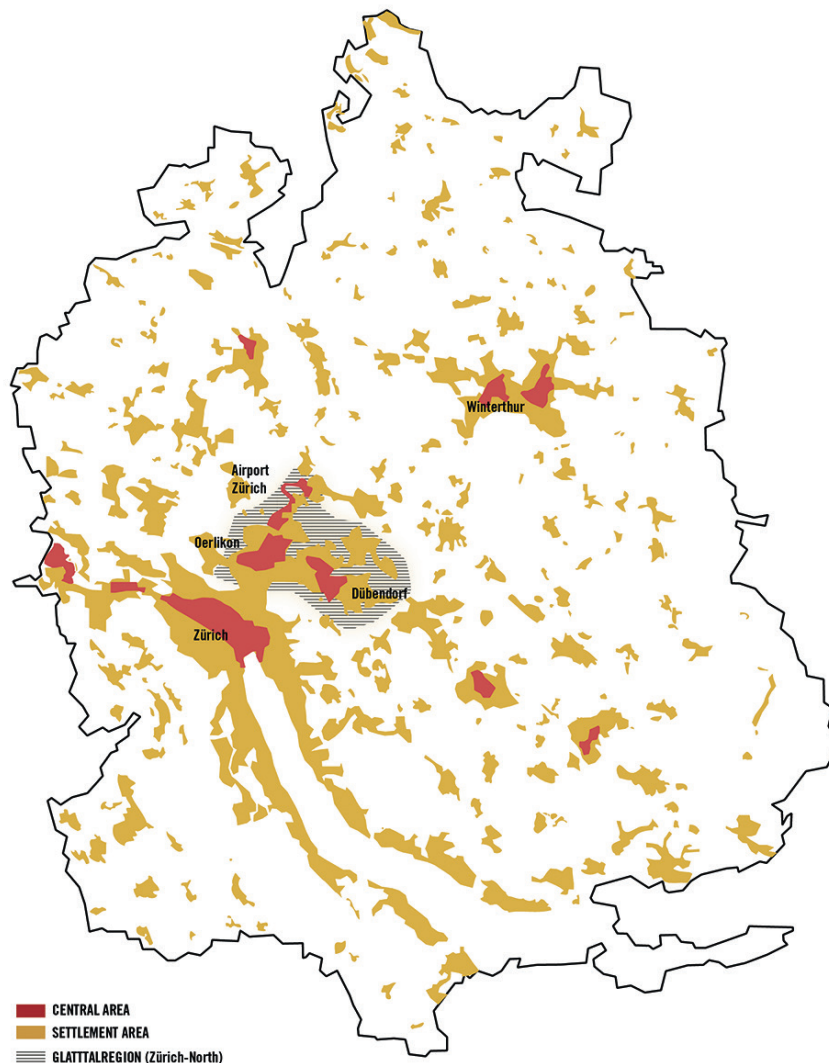


Figure 1. Overview of the settlement structure and central areas in the Zürich metropolitan area and the location of Zürich-Nord/Glattal area. Source: author based on Canton Zürich, 2014.

Zürich-North is also called the “secret capital” (Loderer, 2001), indicating that physical change is much more visible here than in the core city of Zürich itself.

This increasing focus on the transformation of suburban housing developments in the city of Zürich and the Glattal region, however, is not an isolated case in Switzerland. Meili comments, “Essentially, Zürich and Basel no longer have any insoluble problems in their own urban territory. All Swiss cities have a problem of form outside the city core” (Meili, 2013, p. 3).

From 1980 to 2013, population increased by approximately 50,000 inhabitants to a total of approximately 160,000 in the upper Glattal region. The number of employees rose to approximately 65,000. By 2030, another estimated 30,000 residents and 25,000 employees are expected to migrate to the area. In the mid-term, the area will have approximately 190,000 inhabitants (Kretz & Küng, 2016). In particular, the region’s infrastructure (airport and railway) and low business taxes are reasons for this development, which has led to the formation of suburban service centres with numerous back offices of banks and insurance companies (Kurz, 2008; Odermatt, 1999). These suburban service locations in the Glattal region correspond with the definition of what Brandl, Barman-Krämer and Unruh called “super com-

plexes”, which they described as “regions implanted into the urban fabric” and characterized as “collections of large detached buildings of consumption, leisure or service sectors that shape the urban space through symbolic elements” (2007, p. 47). Therefore, these sites have high importance both in functional terms and as design elements of suburbia.

Kretz and Küng remarked that many of these places are the most dynamic in the Glattal region (e.g., Cher in Opfikon, the Glatt/Grindel district in Wallisellen) and described them as “inner peripheries” or “outer centralities” of the region, meaning that these areas are peripherally driven even though they are topographically within the booming region (Kretz & Küng, 2016; I9, 2015). The Glattal region represents the starting point of the metropolitan region of Zürich for a successive suburban redevelopment and thus provides a new approach in the Swiss retrofitting debate (Campi et al., 2001; Pfenninger & Schregerberger, 2013).

The canton has reacted to this growth in the structure plan and defined three of the central areas described above in the Glattal region: northern Zürich/Opfikon, Kloten/Opfikon and Wallisellen/Zürich/Dübendorf-Stettbach (Figure 2). All of these regions are classified as “development areas” (Canton Zürich,

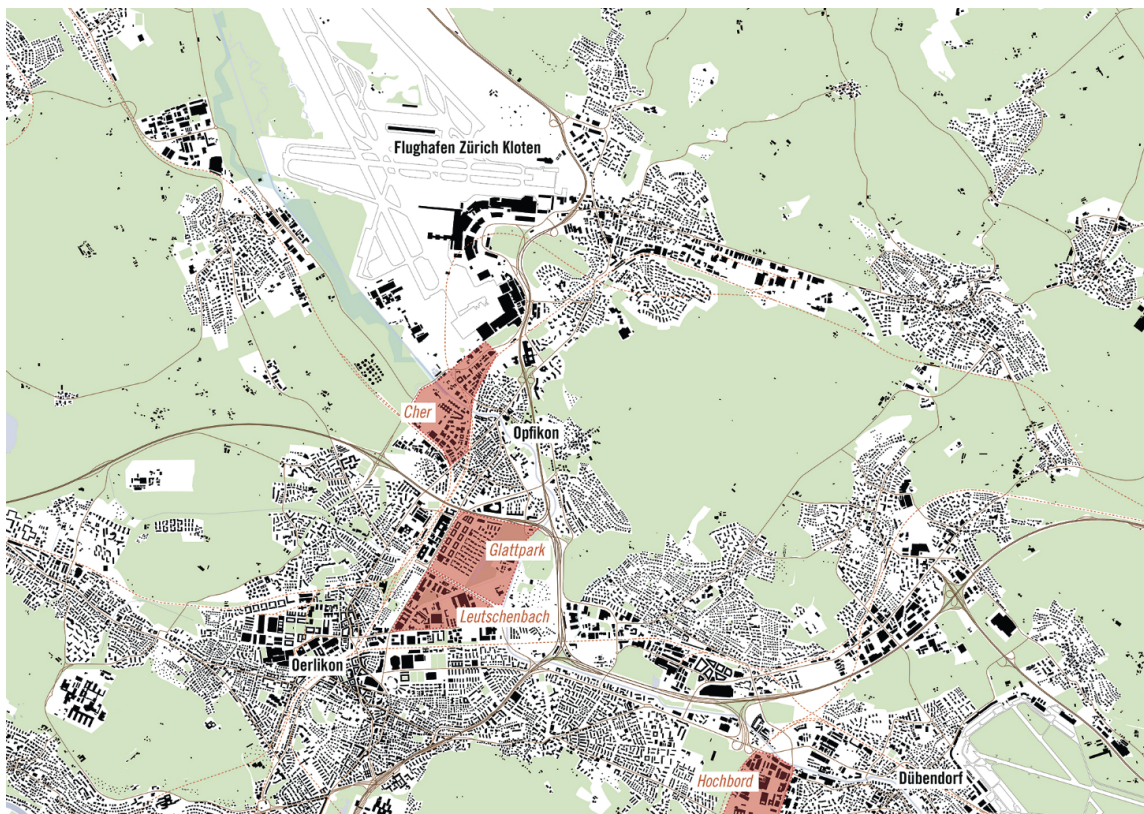


Figure 2. Building structure and infrastructural connections in the Zürich-Nord/Glattal Region with suburban office locations Cher, Glattpark, Leutschenbach und Hochbard. Source: author based on Kretz & Küng, 2016.

2014). The development objectives for these central areas are supposed to be mixed-use, densification and increased infrastructure development (transport and green spaces):

The city of Zürich tries to keep a 1:1 ratio between jobs and residents, which has proved to be healthy for urban development. However, right now, there is a much higher demand for housing developments. (I6, 2015)

These central areas currently include numerous suburban service locations, which are usually characterized by being low density, structured in a mono-functional manner and having poor urban quality in terms of open space and building structure. They are currently undergoing an intense retrofitting process, which is affecting architectural and urban conversion, additional uses and improvement of public spaces. In particular, opportunities for growth management manifest at the urban level of the district. Here, both structural and social transformation processes can be observed, and their spatial effects can be analysed. This is done in the following two case studies of the Glattal region.

The cantonal level has two main responsibilities that can effectively control and shape the development and retrofitting of these suburban service locations:

1. The definition of central areas
With its main instrument, the cantonal structure plan, the canton is able to define areas of “cantonal importance”. These areas are described as areas with high density, mixed-use, proportional ratio between jobs and residents and very high quality of transport infrastructure. By defining these ar-

eas, the canton commits to public investment in transport infrastructure. Within this category, real estate developers can rely on long-term planning security for their projects and are more likely apt to invest. The definition also influences the image of an area in a long-term perspective (I10, 2017; I11, 2017; I14, 2017).

2. The permission of building activity
Within the Zürich metropolitan area, the canton of Zürich with its Department of Spatial Planning is the permission-giving authority for any building activity. This means the planning sovereignty is on a regional level (cf. Figure 3). In this sense it can demand certain quality assuring instruments such as a *Testplanung* (“test planning process”), *Sonderbauvorschriften* (“special building permits”) or *Quartiersplanpflicht* (“neighborhood design plan obligation”). All these instruments affect the development of the built environment. If cities or developers do not cooperate the canton may deny the building permit, which is rarely the case (I10, 2017; I11, 2017; I14, 2017).

However, the cantonal structure plan can “only” create a framework of conditions (i.e., define the central areas, uses and densities, demand detailed studies), as it is binding among all subordinate authorities (I6, 2015; I7, 2015; I10, 2017). The execution of building activities is still in the responsibility of the city.

3.1. The Hochbord District in Dübendorf

The example of the Hochbord district in the municipality of Dübendorf exemplifies opportunities for urban transformation in suburban service locations. This area is lo-

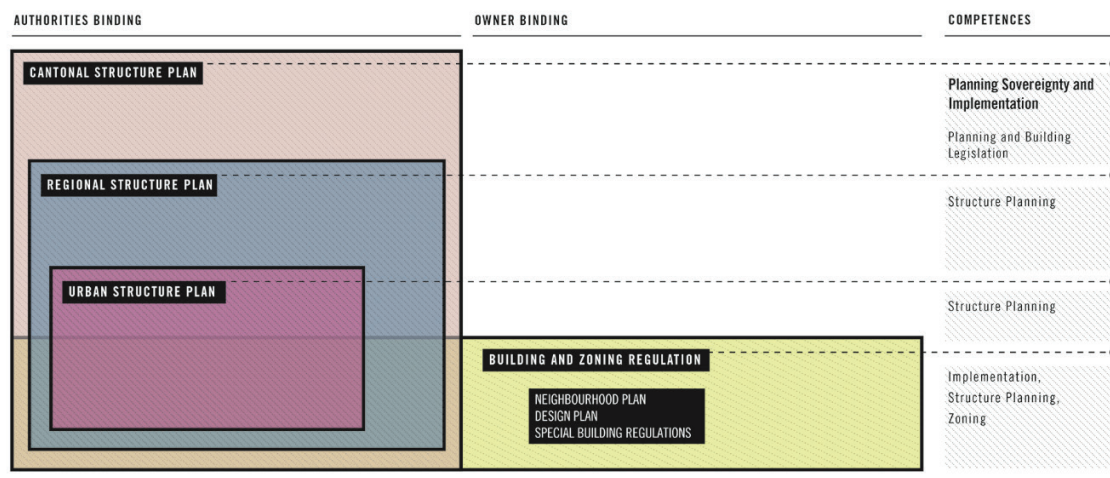


Figure 3. Competences and bindings of different planning instruments on cantonal, regional and local level for the Canton of Zürich. Source: author based on Hoelzel, 2014.

cated Southwest of the centre of Dübendorf (26,000 inhabitants) and has a size of approximately 36 ha with predominantly commercial uses. Via the Stettbach public train station, the area is connected to the Glattalbahn, which reaches the Zürich Airport as well as the city of Zürich and other communities in the Glattal region. There is also a connection to the A1 highway which links to Winterthur and Zürich. The Hochbord region was an industrial zone on the outskirts of Dübendorf in the 1930s and was used for this function for many decades. Due to a decline in demand for industrial and commercial areas in the 1980s, not all areas were completely developed.

With increasing pressure on the housing market in the Zürich region and the convenient access to the public transport system, in the late 1990s, the area was designated as a central area in the cantonal structure plan (Figure 4) and was therefore considered to be a “settlement area of cantonal importance”. This planning target served as a strong restructuring step that provided appropriate density and mixed-use (I7, 2015), highlighting its importance as “residential use as an impulse”. The maximum share of residential use was determined by the Department of Spatial Development to be 60%. Subsequently, the city of Dübendorf and the Suter von Känel Wild (SKW) urban planning office created a neighbourhood concept in 2003 that represented the main architectural structures, open spaces and transport infrastructure. The canton and the municipality agreed on a design

plan obligation for the entire territory of Hochbord to ensure appropriate urban design quality (SKW, 2015; Figures 5 and 6).

The municipality expects approximately 10,000 new jobs and approximately 900 new inhabitants for the area. The proposed designs of the municipal structure plan and the district plan are based on block development and produce high density. The plan also provides a balanced distribution of residential units and generates a higher percentage of living areas in the quieter inner parts (Figures 5 and 6). These plans are binding for all landowners and specify the requirements of the cantonal structure plan at the municipal level (I2, 2015; I7, 2015). A 100-meter high residential tower is one of the remarkable urban development projects: the Jabee Tower, with 212 apartments, serves as both a modern residential building with delightful views of the Glattal region and a landmark for a new centre of the neighbourhood. Critics of this project from the general public noted a lack of scale and focused on the expected traffic congestion in the area (I1, 2015), although it has to be noted that the densities meet existing planning laws with Hochbord as a central area.

As part of the restructuring process, the Hochbord interest group (IG) was established in 2009. It consists of numerous local companies and participates in the development process of the site on an informal basis. Conflicts in the Hochbord area mostly arise because of

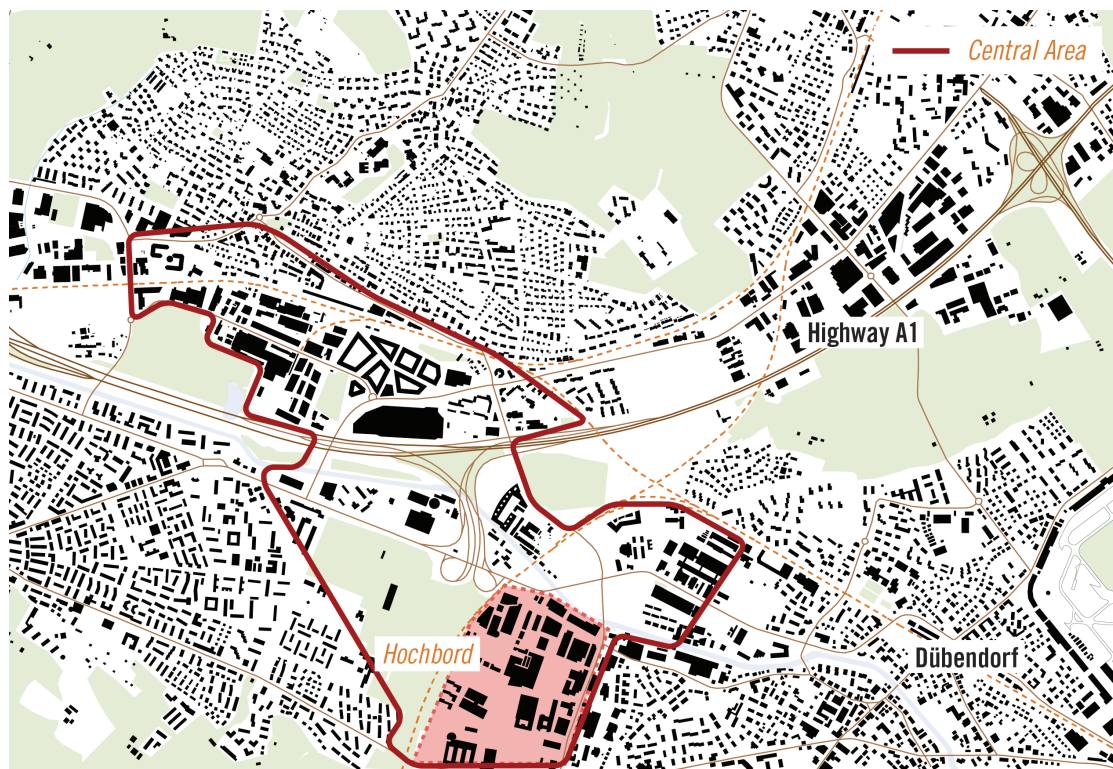


Figure 4. Definition of central areas in the Glattal including the area of Hochbord in Dübendorf. Source: author.

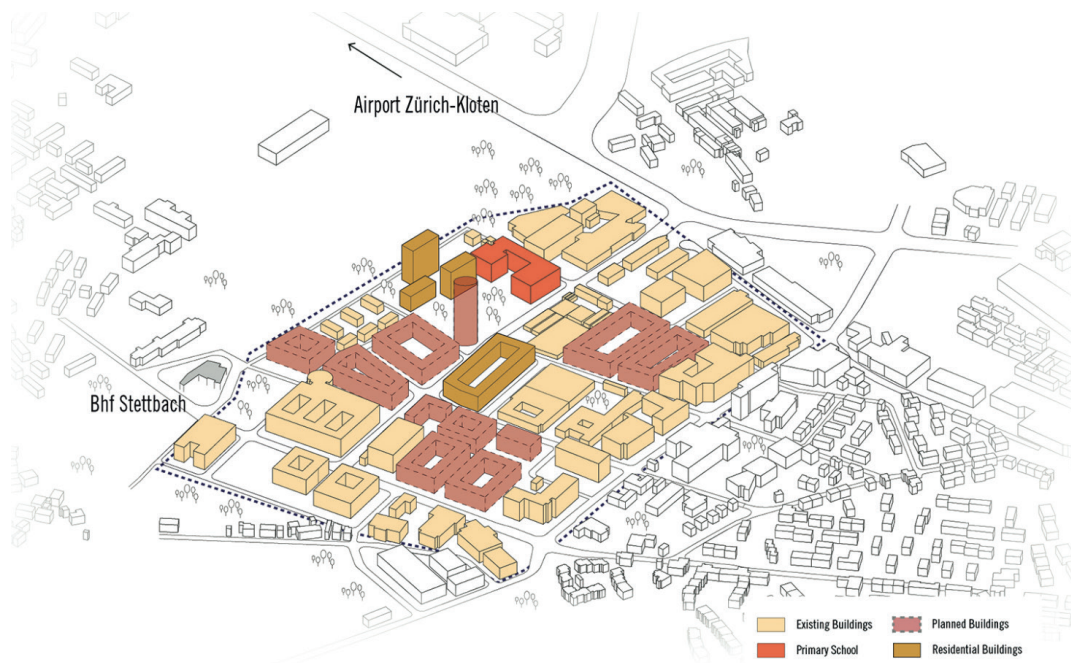


Figure 5. Building structure and distribution of uses for the case study of Hochbord in the city of Dübendorf: the existing commercial and office buildings are complemented by mixed-use typologies and housing. Source: author.



Figure 6. First building projects for the restructuring of the Hochbord area are already completed and represent high density housing projects. Source: author.

the fragmented structured ownership. According to I2, some landowners see the potential for the development of their land and encourage rapid development. Others, however, fear a restriction of the expansion potential for commercial use and interference in the development through legal actions (I2, 2015; I12, 2017). Due to a strong private development dynamic the Hochbord interest group has changed its status from a protective organisation of private land owners towards an economic and cultural support organization of the area (I12, 2017), since the Hochbord area has become a significant cultural, residential and business spot even on a regional scale.

Overall, the restructuring of Hochbord has been much slower than that of Glattpark in Opfikon (see case study 2). According to Forster (I5, 2017), this slower development may have advantages, as more organic growth is possible and potential impacts of ongoing construction projects on the whole project can be responded to individually. Because of the strong structural densification, the Hochbord area will serve as a “new” centre of Dübendorf (I2, 2015), which might facilitate functional shifts to today’s Dübendorf downtown. These are, however, not yet achieved, as both the companies and the new residents are more strongly connected to the city of Zürich than the city of Dübendorf.

For private real estate developers, there are different reasons to develop property in the Hochbord area. Quite notably, the definition of Hochbord as a central area in the cantonal structure plan is not experienced as important factor for investment decisions (I11, 2017; I14, 2017). It does have an indirect effect though, since all interviewed real estate companies named as the first and most important reason for investment the high quality of public transport infrastructure (I11, 2017; I14, 2017). In this sense, the cantonal structure plan can create planning security for investors, as they can trust on robust transport infrastructure development by the canton, parallel to their real estate investments.

For the city of Dübendorf the cantonal level has a direct influence on the Hochbord development, since it can deny building permission, if design and concept are not to its full satisfaction. In the case of Hochbord the canton demanded a clear concept of residential-share in each building parcel, asked for a definition of important ground floor areas with activating uses (such as restaurants, shopping or leisure) and stated the necessity of a neighbourhood design plan (one of Zürich’s urban design tools to create a detailed plan on the local level). These aspects demonstrate the strong influence of the cantonal level on the development of the Hochbord area (I11, 2017; I14, 2017).

3.2. The Glattpark Area in Opfikon

The development of the Glattpark area is an example of transformation that occurred due to suburban densification and development planning in the Glatt region. The first plans for the development of the former agricultural

area were initiated in the 1950s. The first district plan from 1957 provided a designation of approximately 66 ha of land to be developed as dense service areas to create 15,000 jobs. Previously, this area was purchased by the city of Zürich and was supposed to serve as an outsourcing area for public buildings.

The 1961 zoning plan with an outstretched industrial sector was approved but never realized. The second district plan, which was completed by the city of Opfikon in 2000, was designed as a mixed-use area for approximately 6,600 residents and 7,300 jobs. The plans for the realization were set for 3 development zones, which have mostly been completed (Figure 7).

The first zone provides a service area, which is right on the main street (Thurgauerstrasse) and is less sensitive to noise emissions from transport and traffic. Some international companies, such as Mondelez and Takeda, have already settled here. The second zone provides space for a mixed-use and supply area, which can also be seen as the centre of Glattpark connecting a central district street with the “Boulevard” leading from South to East. The third zone is the residential area, which is almost completely realized as block structures. The high-density housing forms have a strong connection to the Glattpark green area in the east by visual connections and structural orientation of the buildings towards this open space. This forms a generous open space and creates amenities for the residents. In conclusion, Glattpark has a very urban textured image, with a focus on classic block development and multi-storey buildings (Figures 8 and 9).

Both zoning and urban design principles are therefore defined by the design regulations of special building regulations (including statements on urban principles, phased development, the distribution of uses and elevated ground floors). In the three development zones, the number of floors in the buildings is regulated as follows: five-storey buildings in the residential section, six-storey buildings in the mixed-use section and up to seven-storey buildings in the service section (Figures 8 and 9). The Glattpark project is an example of a long-term negotiation process with a relevant initiative of the citizenry. The rethinking of urban planning was, however, only manifested by societal protest movements and may be considered (as stated in Schmid, 2006) as a blueprint for the culture of participation in the planning processes in Switzerland (Kretz & Küng, 2016; Schmid, 2006). Despite intense planning, structuring and urban design regulations, the density of buildings and the influx of a large number of new residents in Glattpark led to social conflicts. The inhabitants of the new Glattpark district differ strongly in their milieu and lifestyle from the inhabitants of Opfikon and usually have a much stronger link to Zürich’s city centre than the centre of Opfikon (I5, 2015; I6, 2015). This has led to numerous community workshops and participation formats in which the different groups were urged to reach consensus and to develop greater understanding of the developments in Glattpark

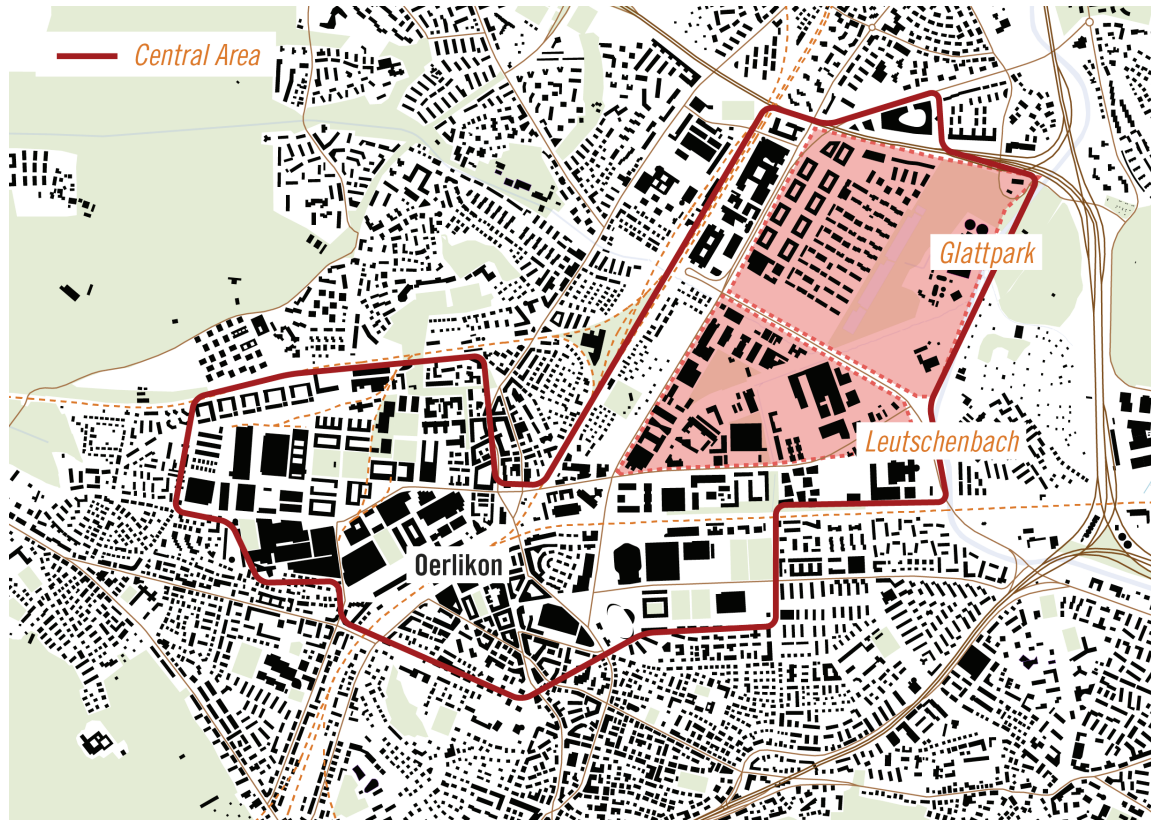


Figure 7. Definition of central areas in the Glattal including the area of Glattpark in Opfikon. Source: author.



Figure 8. Building structure and distribution of uses for the case study of Glattpark in the city of Opfikon: strong zoning restrictions and high urban densities for office and residential uses. Source: author.



Figure 9. The three defined zones show the building design and design of public spaces in the case study of Glattpark. Source: author.

and the adjacent Leutschenbach office park, which was part of the development (I6, 2015).

The Canton of Zürich has defined the Glattpark area, which is a part of the bigger Zürich North area, as a central area of cantonal relevance since 1999. Beside the investment and building in the Glattal train, that is connecting the area to Zürich's inner city and the airport, the canton has influenced the development of the Glattpark by the definition of "special building permits" and a "neighborhood design plan obligation". Both instruments helped to structure the area and ensure high urban design quality. The neighborhood design plan helped to establish a public park area, the Glattpark. The special building permits controlled the establishment of the central street (Boulevard) and its distribution of uses. This included the heights of ground floor areas and the establishment of an office zone along the Thurgauerstraße (see Figures 8 and 9; I13, 2017; I15, 2017).

Similar to Hochbord area, the Glattpark area benefits from the strong connection to public transport and its outstanding location between the inner city and airport, which are compelling arguments for investment (I13, 2017; I14, 2017; I15, 2017).

4. Discussion

The Glattal development and the case studies presented demonstrate the effects of specific planning instruments on transforming suburban locations in the canton of

Zürich (Figure 8). Infill and strong growth offer an opportunity for the redevelopment of suburbia and can transform suburban service centres. The high pressure in the housing market led to a "forced retrofitting" of these locations, with the infill and integration of mixed-use building structures as well as higher densities. The cantonal structure plan is an aligned consensus instrument that, together with the municipal offices (e.g., Department of Urban Design, Department of Urban Development) of Zürich and surrounding communities, can facilitate the long-term development of the region.

To secure urban design qualities, municipalities can use the instruments of building and zoning regulations, building codes and design plans or design guidelines to control the concrete building form. The canton defines the central zones in a dialogue with the municipalities. While the municipalities have to develop the areas according to the central zone characteristics (e.g., density and mixed-use), the canton has an obligation to establish the road infrastructure and connection to public transport hubs. Being permission-giving authority for the Swiss zoning plan ("Bau- und Zonenordnung"), the canton can force a retrofitting of specific areas within the metropolitan area.

Zürich has only a few mono-functional suburban office locations. That is probably because the planning sovereignty is on the cantonal level, while the implementation sovereignty is on the local level. (I6, 2015)

Conflict of Interests

The author declares no conflict of interests.

References

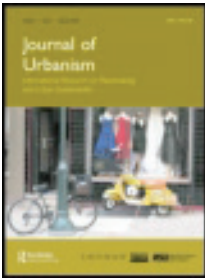
- Architektengruppe Krokodil. (2013). *Glatt! From suburb to city*. Zürich: Park Books.
- Aring, J., & Herfert, G. (2001). Neue Muster der Wohnsuburbanisierung. In K. Brake, J. S. Dangschat & G. Herfert (Eds.), *Suburbanisierung in Deutschland* (pp. 43–56). Wiesbaden, Germany: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Bengston, D., & Youn, Y. C. (2006). Urban containment policies and the protection of natural areas: The case of Seoul's greenbelt. *Ecology and Society*, 11(1).
- Bizer, K., Einig, K., Köck, W., & Siedentop, S. (Eds.). (2011). *Raumordnungsinstrumente zur Flächenverbrauchsreduktion. Handelbare Flächenausweisungsrechte in der räumlichen Planung*. Baden-Baden: Nomos.
- Brake, K. (2005). Der suburbane Raum als Standorttyp. In K. Brake, I. Einacker & H. Mäding (Eds.), *Kräfte, Prozesse, Akteure: Zur Empirie der Zwischenstadt* (pp. 8–44). Wuppertal: Müller + Busmann.
- Bramley, G., & Watkins, D. (2014). 'Measure twice, cut once'—Revisiting the strength and impact of local planning regulation of housing development in England. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 41(5), 863–884. doi:10.1068/b39131
- Brandl, A., Barman-Krämer, G., & Unruh, P. (2007). Gestaltungsstrategien für den suburbanen Raum: Wissenschaftliche Annäherung an seine stadträumlichen Qualitäten und Potenziale. *disP-The Planning Review*, 43(168), 44–55.
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung. (2017). *Raumordnungsbericht 2017*. Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. Retrieved from http://www.bbr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Sonderveroeffentlichungen/2017/rob-2017-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=3
- Burdack, J. (2006). New economic poles in European metropolitan peripheries: Introductory remarks on theory and empirical evidence. *European Spatial Research and Policy*, 13(2), 139–150.
- Campi, M., Bucher, F., & Zardini, M. (2001). *Annähernd perfekte Peripherie: Glattalstadt/Greater Zürich Area*. Basel: Birkhäuser.
- De Jong, J. (2014). *New suburbanisms*. London: Routledge.
- Dempsey, J. A., & Plantinga, A. J. (2013). How well do urban growth boundaries contain development? Results for Oregon using a difference-in-difference estimator. *Regional Science and Urban Economics*, 43(6), 996–1007. doi:10.1016/j.regsciurbeco.2013.10.002
- Dunham-Jones, E., & Williamson, J. (2008). *Retrofitting suburbia: Urban design solutions for redesigning suburbs*. Hoboken, NJ: John Wiley & Sons.
- EU Ministers. (2007). *Leipzig charter on sustainable European Cities*. Leipzig: European Union.
- Feindt, P. H. (2003). Metropolregion Hamburg—Anmerkungen zu einer politischen Konstruktion von Raum. In E. M. Döring et al. (Eds.), *Stadt—Raum—Natur—Die Metropolregion als politisch konstruierter Raum* (pp. 39–51). Hamburg: Hamburg University Press.
- Garreau, J. (1991). *Edge city: Life on the new frontier*. New York: Anchor Books.
- Gennaio, M. P., Hersperger, A. M., & Bürgi, M. (2009). Containing urban sprawl—Evaluating effectiveness of urban growth boundaries set by the Swiss Land Use Plan. *Land Use Policy*, 26(2), 224–232. doi:10.1016/j.landusepol.2008.02.010
- Hall, P. G., & Pain, K. (Eds.). (2006). *The polycentric metropolis: Learning from mega-city regions in Europe*. Abingdon: Earthscan.
- Harvey, D. (1987). *The urbanization of capital: Studies in the history and theory of capitalist urbanization*. Baltimore, MD: Johns Hopkins University Press.
- Harvey, D. (2016). *The ways of the World*. London: Profile Books.
- Hesse, M., & Leick, A. (2013). Wachstum, Innovation, Metropolregionen. Zur Rekonstruktion des jüngeren Leitbildwandels in der deutschen Raumentwicklungspolitik. *Raumforschung und Raumordnung*, 71(4), 343–359.
- Hoelzel, F. (2014). Eine Frage, Zwei Antworten. In *Stadtregionen Planen* (Themenheft von Hochparterre, Mai 2014). Zürich: Hochparterre.
- Jansen, H., Wünnemann, M., & Roost, F. (2017). Post-suburban revitalization? Redevelopment of suburban business centres in the Frankfurt/Rhine-Main region. *Journal of Urban Design*, 22(2), 249–272. doi:10.1080/13574809.2016.1261627
- Kanton Zürich. (2014). *Raumplanungsbericht 2013*. Zürich: kdmz.
- Kloosterman, R. C., & Musterd, S. (2001). The polycentric urban region: Towards a research agenda. *Urban Studies*, 38(4), 623–633. doi:10.1080/00420980120035259
- Kraemer, C. (2006). Germany—Urban growth regulation with strong local autonomy. In N. Bertrand & V. Kreibich (Eds.), *Europe's city-regions competitiveness: Growth regulation and peri-urban land management* (pp. 153–175). Assen: Royal Van Gorcum.
- Kretz, S., & Küng, L. (Eds.). (2016). *Urbane Qualitäten—Ein Handbuch am Beispiel der Metropolitanregion Zürich*. Zürich: Hochparterre.
- Kühn, M. (2003). Greenbelt and Green Heart: Separating and integrating landscapes in European city regions. *Landscape and Urban Planning*, 64(1), 19–27. doi:10.1016/S0169-2046(02)00198-6
- Kunzmann, K. (2001). Welche Zukünfte für Suburbia? Acht Inseln im Archipel der Stadtregion. In K. Brake, J. S. Dangschat, & G. Herfert (Eds.), *Suburbanisierung in Deutschland* (pp. 213–222). Wiesbaden, Germany: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Kurz, D. (2008). *Disziplinierung der Stadt. Moderner Städtebau in Zürich 1900–1940*. Zürich: gta Verlag.

- Lampugnani, V. M. (2015). *Bauen in der Peripherie: Stadt oder Suburbia*. Tagungsbericht ETH Forum Wohnungsbau 2015. Retrieved from http://www.wohnforum.arch.ethz.ch/sites/default/files/tagungen/tagungsbericht_lampugnani_def.pdf
- Landis, J. D. (2006). Growth management revisited: Efficacy, price effects, and displacement. *Journal of the American Planning Association*, 72(4), 411–430. doi:10.1080/01944360608976763
- Loderer, B. (2001). Die heimliche Hauptstadt. *Hochparterre—Zeitschrift für Architektur und Design*, 10/2001, 14–21.
- Meijers, E. (2005). Polycentric urban regions and the quest for synergy: Is a network of cities more than the sum of the parts? *Urban Studies*, 42(4), S. 765–81. doi:10.1080/00420980500060384
- Meili, M. (2013). Preface. In Architektengruppe Krokodil (Ed.), *Glatt! From suburb to city*. Zürich: Park Books.
- Nelson, A. C. (1999). Comparing states with and without growth management analysis based on indicators with policy implications. *Land Use Policy*, 16(2), 121–127. doi:10.1016/S0264-8377(99)00009-5
- Odermatt, A. (1999). Räumlich-soziale Entmischung und die Finanzkrise der Kernstädte: das Beispiel Zürich. *Geographica Helvetica*, 54(1), 18–28.
- Österreichische Raumordnungskonferenz. (2011). *Österreichisches Raumentwicklungskonzept "ÖREK 2011"*. Wien: Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz. Retrieved from http://www.oerok.gv.at/fileadmin/Bilder/2.Reiter-Raum_u_Region/1.OEREK/OEREK_2011/Dokumente_OEREK_2011/OEREK_2011_DE_Downloadversion.pdf
- Pallagst, K. (2007). *Growth management in the US: Between theory and practice*. Farnham: Ashgate.
- Pfenninger, R., & Schregenberger, T. (2013). *Glatt. Projekte für eine Stadt im Werden*. Zürich: Park Books.
- Phelps, N. A., & Wood, M. (2011). The new post-suburban politics? *Urban Studies*, 48(12), S. 2591–2610. doi:10.1177/0042098011411944
- Reeds, J. (2011). *Smart growth: From sprawl to sustainability*. Cambridge: Green Books.
- Roost, F. (2013). Stadträumliche Qualifizierung von suburbanen Dienstleistungszentren. Anregungen aus Japan und den USA [Urban spatial qualification of suburban service centers. Suggestions from Japan and the USA]. In Wüstenrotstiftung (Ed.), *Nachdenken über Städtebau – Bausteine für eine Interpretation im 21. Jahrhundert* (pp. 169–185). Berlin: DOM.
- Schmid, C. (2006). Global city Zürich: Paradigms of urban development. In R. Keil & N. Brenner (Eds.), *The global cities reader* (pp. 161–169). Abingdon: Routledge.
- Scholl, B. (2015). Bernd Scholl—Switzerland. *disP—The Planning Review*, 51(1), 76–77. doi:10.1080/02513625.2015.1038076
- Siedentop, S., Fina, S., & Krehl, A. (2016). Greenbelts in Germany's regional plans—An effective growth management policy? *Landscape and Urban Planning*, 145, 71–82. doi:10.1016/j.landurbplan.2015.09.002
- Sieverts, T. (1997). *Zwischenstadt- Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*. Basel: Birkhäuser.
- Soja, E. W. (1996). *Thirdspace: Expanding the geographical imagination*. Cambridge, MA and Oxford: Blackwell.
- Suter von Känel Wild. (2015). *Teilrevision Richt- und Nutzungsplanung. Entwicklungskonzept Hochbord*. Dübendorf: Stadt Dübendorf. Retrieved from http://www.duebendorf.ch/dl.php/de/5501589eefdfd/20150210-DO-Entwicklungskonzept_Hochbord.pdf
- Talen, E. (2011). Sprawl retrofit: Sustainable urban form in unsustainable places. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 38(6), 952–978. doi:10.1068/b37048
- Tang, B. S., Wong, S. W., & Lee, A. K. W. (2007). Green belt in a compact city: A zone for conservation or transition? *Landscape and Urban planning*, 79(3), 358–373.
- Urban Land Institute. (1998). *ULI on the future: Smart growth-economy, community, environment*. Washington, DC: Urban Land Institute.
- Yang, J., & Jinxing, Z. (2007). The failure and success of greenbelt program in Beijing. *Urban Forestry & Urban Greening*, 6(4), 287–296. doi:10.1016/j.ufug.2007.02.001

About the Author



Hendrik Jansen is a doctoral candidate at TU Dortmund University's Department of Urban and Regional Planning and a research associate at ILS—Research Institute for Regional and Urban Development, both located in Dortmund, Germany. He is founder and partner of the urban design office BJP | Bläser Jansen Partner in Dortmund. His research interest focuses on retrofitting post-suburbia, urban design & policy, and transnational comparison.



Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability

Retrofitting business suburbia: competition, transformation, and challenges in metropolitan Boston's suburban office parks

Hendrik Jansen & Brent D. Ryan

Stellungnahme zum eigenen Beitrag

Der Erstautor ist verantwortlich für Strukturierung, Aufbau und Konzept des Artikels. Ebenso wurden Erhebung und Analyse der qualitativen Interviewdaten, auf denen der Artikel hauptsächlich beruht, sowie für die Erstellung der gesamten schriftlichen Abfassung vom Erstautor durchgeführt und erstellt. Der Zweitautor Brent D. Ryan war verantwortlich für die textliche Überarbeitung und Anpassungen in englischer Sprache.

Retrofitting business suburbia: competition, transformation, and challenges in metropolitan Boston's suburban office parks

Hendrik Jansen^{a,b} and Brent D. Ryan^c

^aDepartment of Urban Development, TU Dortmund University, Dortmund, Germany; ^bILS-Research Institute for Regional and Urban Development, Research Group Built Environment, Dortmund, Germany;

^cDepartment of Urban Studies and Planning, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, MA, USA

ABSTRACT

This paper examines the retrofitting and redevelopment of suburban office parks, and in particular, the planning, design, and policy issues and challenges associated with this redevelopment. Recent literature indicates a shift of suburban business development in favor of increasingly competitive central cities, a dilemma for planners charged with revitalizing aging suburban business parks. To understand the nature and causality of suburban office park retrofitting and redevelopment, we conducted 13 qualitative, semi-structured interviews with planners, developers, and officials in the inner Boston metropolitan region. Interviews indicated increasing obsolescence, with widespread redevelopment as a coping strategy. Strategies included densification, mixed uses, enhanced public spaces, and attempts to enhance transit. We examine two case studies: Northwest Park in Burlington, MA, and Needham Crossing, in Needham, MA: both are former office parks redeveloped as mixed-use developments. Our research clarifies the nature and types of physical redevelopment, as well as the specific motivations behind redevelopment as a planning strategy for enhancing the viability of aging suburban office developments.

KEYWORDS

Business suburbia; office parks; retrofitting suburbia; redevelopment; suburban revitalization; Boston metropolitan region

1. Introduction

Metropolitan growth is increasing the significance of regions as opposed to central cities (Brenner 2004) and that of global, as opposed to local, cities (Sassen 2001). Metropolitan growth is also generating new regional spatial patterns that contain significant suburban areas. Other technological and economic shifts are also influencing suburban growth. New information and communication technologies in the 1990s radically transformed production, distribution and exchange, causing in some cases further decentralization (Harvey 2007). Digitalization and a service-based economy has added importance to suburban business locations at the urban fringes while flexible working time models (part-time, home office, multiple employment) are leading to new understandings of accessibility and to the decoupling of workplaces from downtowns (Bergmann 2012).

With many economic and technological trends working in their favor, suburban areas have geographical advantages as well. Polycentric metropolitan spatial structures have

led to international business centres, “new downtowns” (Helbrecht and Dirksmeier 2009), and edge cities and business parks (Burdack and Hesse 2006, 384f.) evolving outside of central locations (Trip 2007, Kloosterman and Musterd 2001; Hall and Pain 2009). In the United States, this trend toward “new downtowns” has been going on since at least the 1980s. Terms such as “technoburbs” (Fishman 1987), “edge cities” (Garreau 1991), or “exurbia” (Soja 2000) describe “location[s] that [have] five million square feet or more of leasable office space [...], more jobs than bedrooms ... [and are] perceived by the population as one place” (Garreau 1991, 6f). Whether called business centres, office parks, new downtowns, or edge cities, the growth of polycentric regions and of new clusters of economic activity in formerly suburban areas is clear and seemingly steady.

This study examines the transformation of office parks in one polycentric region of the United States. Boston, Massachusetts, USA represents an established polycentric region with a dominant core, together with suburban office areas that are over 60 years old today.¹ The Boston region concentrates business activities, trade and housing both in Boston and in Cambridge, an adjoining city with major universities, research facilities and high technology companies. Boston’s region is structured by concentric major highways or motorways (Interstates 90, 93, 95, and 495), that define an inner core inside Interstate 95 and an outer core area inside Interstate 495. We focus on office parks, or “new downtowns,” located at the fringe of the Boston region’s inner core, bounded by Interstate 95. While residential suburbanization in Boston dates to the late nineteenth century, office suburbanization is also longstanding (O’Connell, James 2013). A variety of suburban “office parks” have been built in the Boston region since 1950.² Today, these decades-old suburban office parks are faced not only with their own obsolescence but with renewed competition from Boston and Cambridge.

Redevelopment is an urgent issue for all office park environments faced with changing business demands (Mozingo 2011). The early suburbanization of Metropolitan Boston, combined with the typically short lifespans of suburban office parks and Boston’s distinctly urban culture (e.g. public transportation, walkable neighborhoods, and public space are highly valued) make this region an interesting case study for office parks in physical transformation. Whether and how the inner Boston region’s office parks are rebuilding and attempting to adapt to competition is a subject with substantial relevance both to the Boston region’s local planning officials, and to officials in older, suburbanized city regions with aging peripheral business areas (or office parks) in the United States and in other developed nations.

Our aim was to identify whether or not Boston’s inner regional office parks were facing redevelopment challenges; if so, what were those challenges; to identify whether or not physical redevelopment was being pursued as a strategy; and if so, what were those physical redevelopment strategies. Our study concentrated on qualitative findings from interviews with planning and development officials, not on morphological or other quantitative measures of the built environment: the latter data, while potentially of interest, was beyond the scope of our research.

To conduct our research, we posed the following study questions. First, we asked whether there was an increasing site competition for businesses between suburban and urban office locations, and if so, whether there was increasing obsolescence of suburban office buildings. Recent research claims an increasing shift of companies within metropolitan areas to urban locations (Maliza 2014, Malizia and Song 2016, Smart Growth

America 2015). We therefore hypothesized that suburban office parks face increasing competition from center cities and need to change or adapt in order to stay competitive. Challenges also include obsolescence due to suburban facilities dating from several decades ago, akin to obsolescent retail (Sobel et al 2002). Such competition, we hypothesize, would incentivize office park owners or regulators to upgrade these older office parks.

Second, we asked whether competition was incentivizing upgrading, and if so, which strategies were used by different office park stakeholders (real estate developers, cities, regional institutions). We also inquired about which urban planning instruments or policies were being used for this upgrading, and why these strategies had been selected. Scholarship from new urbanists (Talen 2006, Steuteville 2009, Dunham-Jones & Williamson 2009a) encouraged our hypothesis that such upgrading strategies, if they existed, would be accountable to different stakeholders (e.g. developers, urban planners), and would aim to make suburban office parks competitive by upgrading public spaces, improving access and walkability, and increasing density. However, we also hypothesized that this potential would be limited due to the suburban locations, near-total auto dependency, and low densities of existing suburban office parks.

Lastly, we inquired what were the greatest challenges to suburban office park redevelopment. This question was driven by an interest in the potential of planners, designers, and policymakers to confront exogenous factors like suburban locations and to overcome them in order to change the competitiveness of office parks. The well-known resistance of citizens to large-scale development, particularly in the Boston region, encouraged us to hypothesize that numerous challenges to redevelopment would exist, including citizen resistance, and that additional barriers might include market resistance to new, untested physical configurations and novel design strategies; regulatory (e.g. zoning) resistance to new land use concepts; and developer resistance to untested development models. We also expected that such challenges might be partially resolved, and that they would constitute continuing challenges for the future.

2. Study methods and limits

This study's methodology is based on a mixed-use method. The central method consisted of qualitative semi-structured interviews (13) with city officials and real estate developers from different municipalities in the Boston region adjacent to Interstate 95 (previously noted as Boston's inner-ring limited-access highway), together with additional interviews with officials in regional institutions concerned with the spatial development of the Boston Metropolitan Region. All interviewed individuals were active in different professional dimensions of office park planning and development. Interviews were limited in quantity by the comparatively small number of actors (often 1–2 individuals per municipality) within the study municipalities and regional institutions. Some municipalities possessed only a single planning official. Additional constraints included resource and time limitations. In order to make the interviews more comparable, some of the research questions were formulated as closed questions. The Interviews had a duration of approximately 1 h and were recorded, transcribed and analyzed with regard to the research questions. We compared the amount and nature of each interviewee's mention of key aspects of our study.

Municipalities examined in the study were selected by systematic screening and research of best practices in redevelopment within the Boston metropolitan area, as defined by the Metropolitan Area Planning Council (MAPC) (Figure 1). This research was conducted both through literature review (e.g. Dunham-Jones and Williamson 2009b, Mozingo 2011, O'Connell, James 2013) and through desktop research including keyword screening (suburban retrofitting, suburban office park, redevelopment, redesign). As a first step, we analyzed existing data within the MAPC's area of focus³ on the number and size of mixed-use developments, business activities, and tax generation from businesses. This data enabled us to identify a range of potential redevelopment sites and office parks.⁴ We then confirmed these selections with assessments by interviewees of the regional institutions (Urban Land Institute (ULI) and MAPC). As a third step we confirmed these assessments by Internet desktop research.

All of the selected municipalities developed comparatively early (beginning in the 1940s and 1950s) in Boston's history of suburbanization, and these were therefore

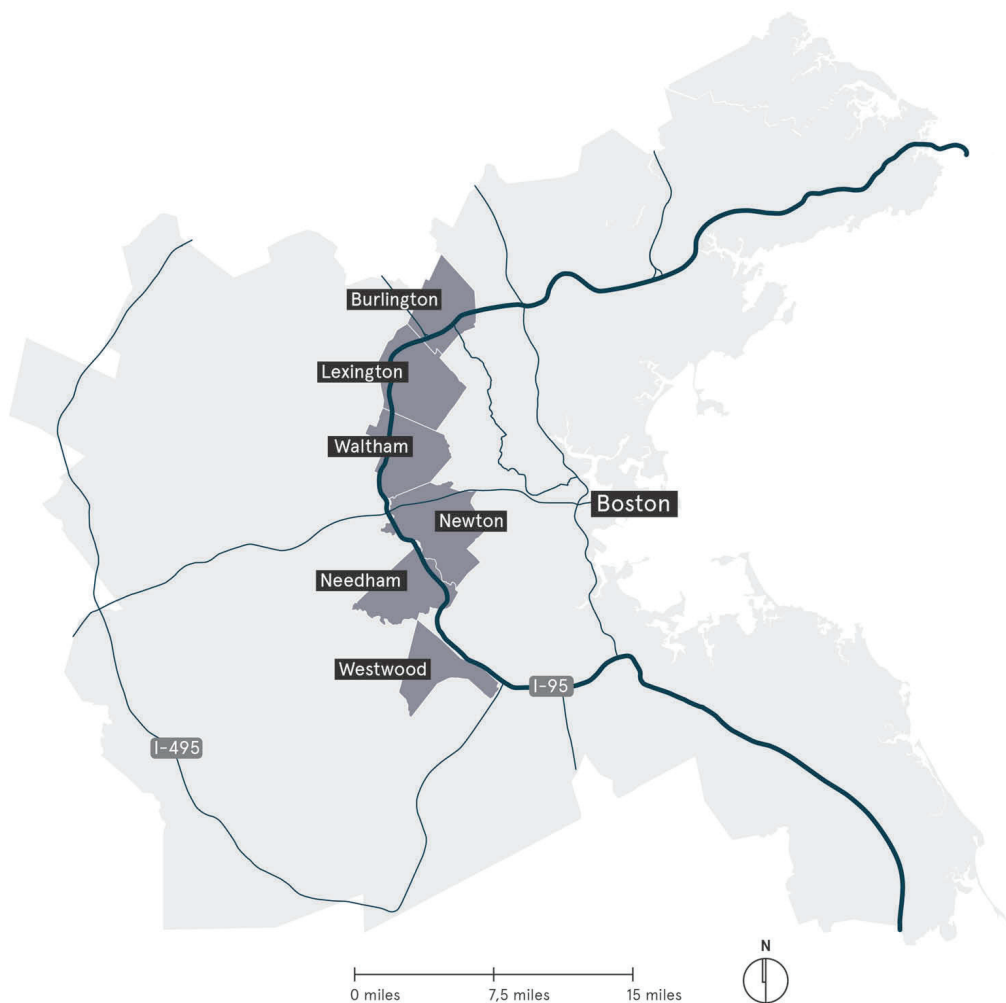


Figure 1. Overview of suburban office parks in transformation in the Boston metropolitan area.

considered to be among those municipalities that would be likely to be facing obsolescence and therefore be in need of redevelopment.

The two municipalities examined in detail were selected from the broader universe of study municipalities in order to illustrate redevelopment scenarios with different ownership structures. In Burlington's Northwest Park (NWP), ownership is one-dimensional, as the development area was owned by a single company (Nordblom Real Estate). In Needham's Needham Crossing (NC), there are multiple office park complexes owned by different owners, and the town of Needham is accordingly a key actor in the redevelopment process.

Table 1 shows selected demographic data of the selected municipalities, indicating relatively low building densities and high median household incomes. The distribution of tax revenues shows differential dependencies on commercial and industrial tax: the highest dependency was in the Town of Burlington with almost 60% of total tax revenue, and the lowest dependency was only 9% in the City of Newton.

We conducted six interviews with municipal officials from the towns and/or cities of Needham, Newton, Waltham, Lexington, Westwood, and Burlington. We conducted five interviews with real estate developers at the following companies: National Development, Cabot, Cabot and Forbes, Nordblom Real Estate, Eden Development, and Boston Properties (Table 2). We additionally conducted two interviews with officials at institutions representing the real estate industry and regional planning and economic development group, namely the ULI New England and the MAPC. Table 1 provides additional details of interviewed actors. Interviewees were chosen based on their direct involvement in the specific municipality or project.

We also analyzed planning and zoning documents for the six study municipalities for their content relating to suburban office park sites. This included local zoning plans for the towns and cities of Burlington, Needham, Newton, Westwood, Waltham, and Lexington, as well as specific local masterplans for University Station (Westwood), NWP (Burlington), The District (Burlington) NC (Needham), and N2-Corridor (Needham/Newton).

Interviews were designed to identify patterns and critical variables in the redevelopment process of suburban office parks. All interviews were organized as five principal questions. Interviews were designed to identify patterns and critical variables in the redevelopment process of suburban office parks. All interviews were structured along the following five questions:

- (1) What are the reasons for companies to choose urban areas over suburban areas?
- (2) What are the reasons for companies to choose suburban areas over urban areas?
- (3) Which planning instruments, tools, and methods were used for the redevelopment of suburban office parks?
- (4) What were the biggest challenges in the redevelopment of suburban office parks?
What are the most important elements of design in the redevelopment of suburban office parks?

Subsequent to completing interviews, we undertook their qualitative content analysis. Questions 1 and 2 generated more quantitative outcomes, while the other questions generated qualitative outcomes. In almost all cases interviewees, while consenting to

Table 1. Demographic and tax-revenue data for the six selected municipalities.

City info	Type	Population ^o	Demographics			Tax revenues					Share of Com/Ind. Taxes+
			Population density ^o (Population per square mile)	Median household income ^e (in US Dollar)	Property tax revenues*	Residential tax*	Commercial tax*	Industrial tax*			
Burlington	Town	24,498	2088	95,465	94,846,125	38,920,977	51,068,751	4,856,397	59.0%		
Needham	Town	28,886	2351	129,154	106,008,113	81,523,132	17,047,458	3,252,512	19.1%		
Newton	City	85,146	4773	118,639	304,217,591	276,838,008	27,379,583	9.0%			
Waltham	City	60,632	4763	73,162	161,059,057	105,878,919	40,105,651	8,021,130	29.9%		
Lexington	Town	31,394	1910	152,872	162,255,535	145,218,704	17,036,831	10.5%			
Westwood	Town	14,618	1343	140,355	67,189,068	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.		

Sources:

- US Census: <https://www.census.gov/quickfacts/fact/table/walthamcitymassachusetts,lexingtoncpmassachusetts,westwoodtownnorfolkcounnymassachusetts,newtoncitymassachusetts,burlingtoncpmassachusetts,needhamcpmassachusetts/HSG445216>
- *Burlington Annual report 2016: http://www.burlington.org/town_government/docs/2015%20BURLINGTON%20MA%20ANNUAL%20REPORT.pdf
- *Needham Annual report 2014: <http://www.needhamma.gov/DocumentCenter/View/11588>
- *Newton Annual report 2016: <http://www.needhamma.gov/DocumentCenter/View/11588>
- *Lexington Annual report 2015: <http://records.lexingtonma.gov/webink8/0/doc/249714/Electronic.aspx>
- *Westwood Annual report 2016: <http://www.townhall,westwood.ma.us/civicax/filebank/blobload.aspx?BlobID=28835>
- * Waltham Annual report 2015: https://www.city.waltham.ma.us/sites/walthamma/files/u143/waltham_2015_cafir_final.pdf

Table 2. List of conducted interviews with city officials, real estate developers, and institutions.

1	City official	Economic Development	Town of Westwood	12.10.2016
2	City official	Economic Development Director	Town of Needham	27.09.2016
3	City official	Economic Development Director	Town Lexington	13.10.2016
4	City official	Planning Director	Town of Burlington	27.10.2016
5	City official	Deputy Director of Planning & Development	City of Newton	26.10.2016
6	City official	Inspector of Buildings	City of Waltham	28.11.2016
7	Real Estate Developer	Executive Vice President	Cabot Cabot & Forbes	11.10.2016
8	Real Estate Developer	Executive Vice President	Boston Properties	14.10.2016
9	Real Estate Developer	Senior Vice President, Director of Asset Management	National development	04.10.2016
10	Real Estate Developer	Director	Eden Development	13.10.2016
11	Real Estate Developer	Senior Vice President	Nordblom Real Estate	15.11.2016
12	Regional Institution	Land Use Planner	MAPC	09.11.2016
13	Regional Institution	Executive Director	ULI Boston	08.11.2016

the study, preferred to remain anonymous. Therefore, the term “interviewee” is used in the study instead of individual names.

The case studies are both descriptive and analytical, reflecting our research interest in the nature of the physical and economic transformation of these sites and the causality for these transformations as understood by stakeholders.

The study does not purport to be fully generalizable either within the Boston region or within North American metropolitan regions as a whole. The study municipalities are atypical of the Boston region, as they are “close-in” municipalities, not “exurban” sites located on highways further from Boston such as Interstate 495 (Figure 1). The Boston region is itself atypical as central Boston is much more vibrant than many other North American cities and much smaller than many others. At the same time the authors believe that conditions in Boston’s close-in municipalities and office parks do represent conditions likely to be found in many mature North American cities that experienced early suburbanization, particularly in the Northeast and Midwest of the United States.

3. Literature review: suburbanization and the development of suburban office parks in the US

The location of workplaces is a fundamental factor in the spatial structure of cities (Scott 1988; Castells 1989), and the formation of suburban employment centers within large urbanized regions has been of academic and professional planning interest since at least the 1940s (Freestone and Murphy 1998). In recent years, research into the revitalization of these locations – especially in the North American context – has grown considerably. Built environment scholarship has been particularly directed to the design and performance of mixed-use development, to the orientation and legibility of the urban structure as well as to the quality of public spaces (Dunham-Jones and Williamson 2009a, Talen 2011, De Jong 2014). The development of the built environment post-suburbanization, and the transformation of edge cities, is no longer a phenomenon unique to the United States. An emerging discourse on this topic examines Europe (Bontje et al. 2005,

Phelps and Vento 2015), Asia, and the Pacific (Phelps and Wu 2011, Hudalah and Firman 2012)

Given that North America suburbanized early and extensively, suburban business parks have been an element of the urban fabric for at least 70 years (Mozingo 2011, O'Connell, James 2013). The evolution of office parks began in the 1920s, when industrial and partly rural land areas were subdivided by developers and offered as industrial parks with ready lots for sale or lease. In the San Francisco Bay area many technology companies moved to these first office parks, calling them "industrial parks." These districts possessed strong similarities to modern office parks in terms of their location in the metropolitan area, parcel size and types of uses (Foley 1957).

In 1951 the first formally designated "office park" was established by The Jackson Company in Mountain Brook, Alabama. Tenants occupied the first office units in 1952 and by 1969 this early office park was 85% occupied (McKeever 1973). With the growth of federally funded airports and highways in the 1950s & 1960s, suburban office parks grew rapidly in number across the United States. In the Boston region, the city of Waltham was the site for one of the first: the Hobbs Brook Office Park, developed by the Middlesex Mutual Trust Company.

Historians of built environment and planning have explained the popularity of office parks in the United States as being due to both "pull" (attraction) and "push" (repulsion) factors. There are many potential "pull" factors. One interpretation of pull factors is that office parks popularized prestigious suburban campuses of major companies like General Motors and General Foods, both of whom constructed suburban campuses in the 1950s (Rowe 1991, 149, 155; Mozingo 2011). A second interpretation explains suburban office park expansion through economic logic: there was a great need for back offices with large storage for paper records, and suburban branch offices served suburban customers much better, and less expensively, than central cities (Saxenian 1996). Other "pull" factors driving office park construction include the suburbanization of housing for management and back office employees, and access to a clerical workforce of educated, non-unionized women. Leinberger and Lockwood (1986) point out the fact, that during the 1950s and 1960s the office location was always based no more than 20 minutes' drive from the CEO's home in the "favored quarter" of the city.

Also contributing to the competitiveness of suburban office parks was the regulatory ease of suburban municipalities, which permitted office buildings with less red tape and higher security than central cities. Tax structures and zoning were favorable in suburban areas, and transportation by automobile was also easy. Technology helped in minimizing distance: first telephone, then fax, then computers made access to cheaper suburbs easy for companies looking to spin-off back office activities. The resulting experience was perceived as superior to that of downtown offices (Mozingo 2011).

On the "push" factor side, all of the factors that made suburbs attractive can be seen as being absent in cities and therefore as factors that discouraged office tenants from locating in cities. These factors included the expense and crowding of downtown office space, the congestion involved in driving into cities, and the fear of integration (racism) that led to self-segregation (white flight) of wealthy, predominantly white office workers in suburban areas.

Leinberger and Lockwood (1986) studies also show how the initial logic of CEO proximity to office parks has since flipped in response to a shortage of highly trained

employees, and the need to base locational decisions on the preferences of “creative class” employees (Florida 2002), more than those of CEO’s (Leinberger and Lockwood 1986). The demands on office locations have changed in the past two decades, with the urban quality of a professional environment becoming increasingly important to knowledge workers. This development leads to a possible mismatch between supply and demand in the office real estate market and particularly in existing (suburban) business parks, which frequently exhibit a monofunctional structure and architecture.

It can be noted that there is an increasing demand for the redevelopment and retrofitting of office parks in the suburban hinterland (Dunham-Jones and Williamson 2009b Trip 2007). The revitalization of suburban office parks is illustrated with examples like Irvine, California, Tyson’s Corner near Washington, DC and New Jersey’s former Colgate office park. Both are considered pioneers in office park redevelopment (Dunham-Jones and Williamson 2009b, Hughes 2014). Another area of the revitalization literature deals more closely with strategic approaches (Booth, Leonard, and Pawlukiewicz 2002).

Many of these analyzed challenges or barriers are corresponding with former studies of (Farris 2001). His analysis identifies similar practical barriers to urban infill, including land assembly, infrastructure costs, [...] regulatory policies, [...] complexities of public-private partnerships, [...] resistance from local residents, stakeholder conflicts and political constraints. (Farris 2001).

4. Redeveloping suburban office parks: competition, planning instruments, and challenges

4.1. Site competition? urban vs. suburban, suburban vs. suburban

Our interviews showed a clear opinion of stakeholders regarding the existence of “site competition” between urban and suburban locations. Twelve of 13 interviewees expressed an ongoing trend of companies moving from suburban areas to resurgent central-city office areas. In the Boston metropolitan area, the examples of General Electric, Reebok and New Balance, all nationally visible, high-profile corporations with new headquarters in Boston, were frequently mentioned as representative of this trend.

Real estate developer interviewees (according to interviewees numbers 7 through 11, see *Interview-table*) particularly noted that the demand for office and work environments had changed in the past decade (i.e. since 2006), and that companies wanted more “integrated” locations for their offices, particularly if such companies were in the technology/research/development sectors. This trend was described by some with the slogan “Work, Live, Play,” in other words, a single location with employment, residences, and leisure.

While interviewees broadly agreed that site competition was occurring, they provided different reasons for this trend, shown in Figure 2. These included better access to talent, particularly in knowledge-intensive clusters, and the additional amenities of urban locations, like sporting facilities, restaurants, shops and cafés. All interviewees agreed that work patterns and the desires of millennial⁵ workers had changed in recent years. Interviewees stated that for many companies with suburban locations, it was becoming increasingly difficult to find skilled workers.

What are the reasons for companies to choose urban areas over suburban areas?

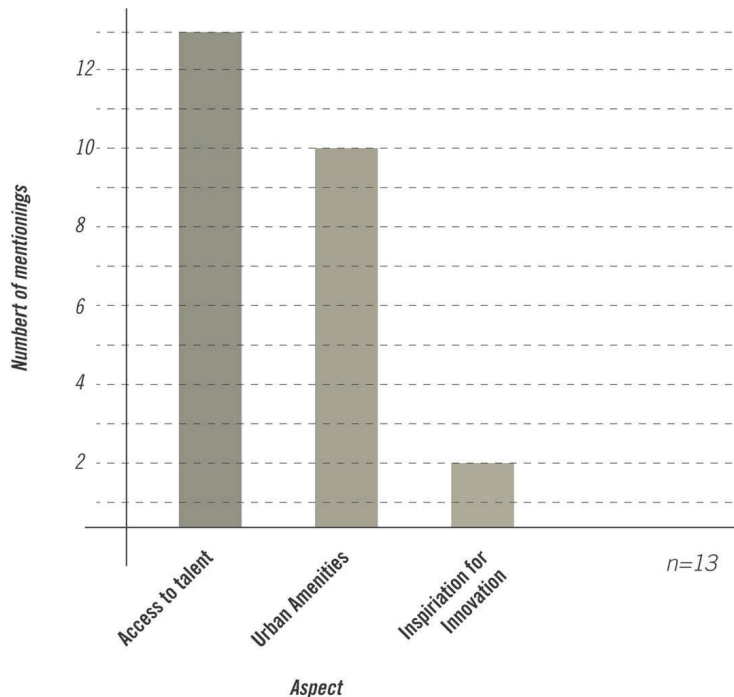


Figure 2. Reasons for companies to choose urban area locations.

However, a majority of the municipal official interviewees (4 out of 6) stated that site competition between urban and suburban locations was less of an issue than was site competition *between different suburban locations*. Interviewees stated that companies sometimes negotiated with multiple municipalities in suburban areas, using economic leverage to achieve the best fiscal (e.g. tax and regulatory) arrangements for the company. Municipal interviewees stated that they consequently competed with each other to attract office tenants, with differing levels of motivation to attract business depending on each different municipality's reliance on business tax revenues. Our data confirmed inequities: Burlington and Newton were proportionally more dependent on business tax (e.g. a larger share of municipal budget came from tax) than Lexington or Needham.

While center city locations were perceived as competing with suburban office parks, interviewees explained various reasons for companies continuing to prefer suburban locations. The most mentioned reasons for this decision are shown in [Figure 3](#). Economic reasons included lower rental cost for office spaces compared to central-city locations, free parking for employees, and tax incentives that lowered operating costs in participating suburban locations. Another frequently mentioned reason for suburban location choice was the proximity between the residence of a firm's decision-maker, e.g. its CEO, and the company's office location. Although the importance of this proximity could not be statistically verified, we note that this argument was mentioned in 7 out of 13 of our interviews.

Origins of a corporation played an important role in a company's decision to remain in a suburban location: In four interviews the connection of a company's "traditional

What are the reasons for companies to choose suburban areas over urban areas?

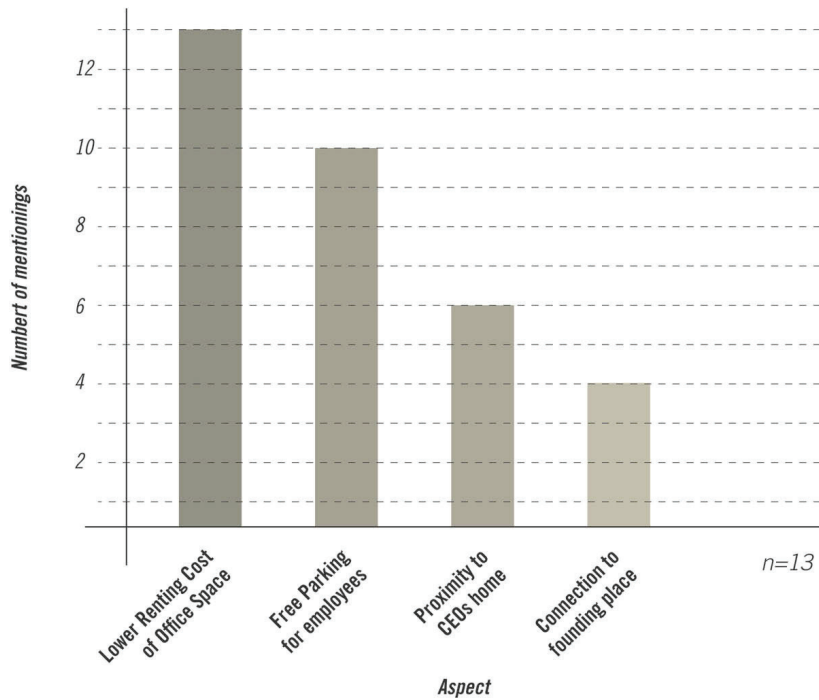


Figure 3. Reasons for companies to choose suburban area locations.

roots" to a certain location was mentioned. This was the case, for example, for travel company TripAdvisor, founded in the town of Needham in 2000 and still there despite growth to 2000 employees by 2015. The company has recently decided (late 2016) to build a new headquarters in the NC office park.

When asked whether certain types of companies preferred suburban locations, some interviewees (according to interviewees numbers 2, 3, 5, 7–11, see *Interview-table*) mentioned that technology companies in the start-up or early-year stage were often unable to afford high rents in central city Boston. Interviewees also stated that suburban locations were preferred by back offices or by branches of larger corporations that did not depend on highly skilled workforces.

4.2. The transformation process: planning instruments, the role of design, and challenges

Each of the six municipal officials interviewed for the study had supervised or otherwise been involved with the redevelopment and transformation process of a suburban office location in his/her municipality. While all municipalities examined for the study were or had previously been involved in office park redevelopment, political support for such redevelopment varied significantly between municipalities. Interviewees (according to interviewees numbers 1–6, see *Interview-table*) stated that all six municipalities faced one or more challenges in the development of suburban office parks. These challenges

ranged from vacancy to changing preferences of real estate developers caused by lessee (corporate) demands.

Interestingly, the financial crisis of 2008 did not seem to affect significantly the six municipalities examined in this study. Officials in Burlington, Lexington, and Westwood mentioned higher vacancy post-2008, but according to interviewees (1, 3, 4), such vacancy did not require active municipal involvement to be resolved. Instead, excessive vacancy was resolved by the Boston region’s overall economic recovery. At the same time, the post-2008 real estate market did impact design and planning of office park redevelopment in the six municipalities, including University Station in Westwood and NWP in Burlington. Prior to 2008 these projects had been planned with much higher densities and larger amounts of floor area. Interviewees (2–5) stated that the 2008 recession made many financial resources unavailable to project developers, thereby causing significant downsizing of these two projects.

Urban Planning Instruments

Urban planning officials interviewed for the study stated that a variety of urban planning instruments (e.g. policies or strategies) were available to influence, incentivize or otherwise assist or control suburban office park development (Figure 4). These strategies were both formal or informal and had different degrees of power. Interviewees (1–6) described a variety of different instruments, of which three – rezoning, TIF, and infrastructure improvements – were used by all six municipalities examined.

1. Rezoning and/or adjustments in zoning bylaws

Which planning instruments were used for the redevelopment of suburban office parks?

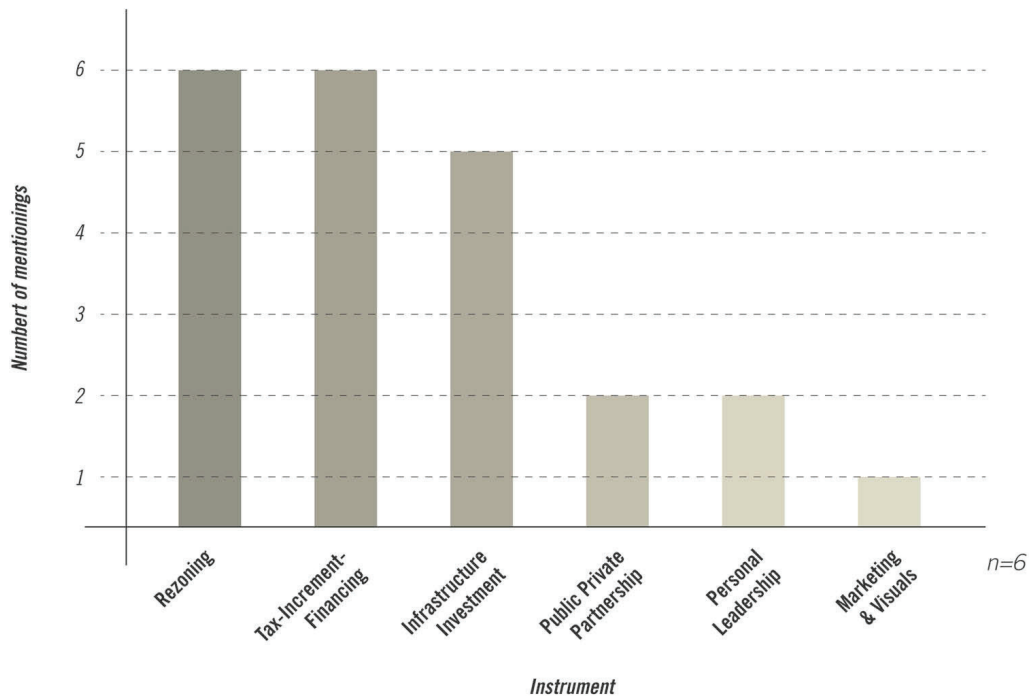


Figure 4. Planning instruments and management strategies that were used in the redevelopment process.

Zoning was considered the most effective and most frequently used planning tool. It was mentioned by all municipal interviewees (1–6). In almost all cases interviewees emphasized zoning needing to possess flexibility to be sensitive to different situations, particularly in allowing sufficient adjustments for potential investors. Rezoning was used to permit mixed-use developments, increase building density, and alter parking requirements.

2. Tax Increment Financing (TIF)

TIF, a common redevelopment and planning instrument in the United States, was mentioned in five out of six interviews with municipal officials as an effective tool to negotiate locational decisions with companies. TIF is a public financing method that effectively subsidizes redevelopment and infrastructure, and it is commonly applied by municipalities to compete economically with other municipalities. Given that towns along Interstate 95 have relatively similar accessibility, TIF were perceived by interviewees as providing a meaningful incentive for company to select a certain location.

3. Improvement of infrastructure

Improving roadway and access infrastructure was important for 10 out of 13 of interviewees. Since suburban office locations are typically car-dependent and the majority of workers commute by car, such infrastructure is a strong location factor for many companies. Interviewees stated that improving public transport in suburban areas is challenging, as densities are low and Boston's metropolitan transportation agency is fiscally constrained. Interviewees in Needham and Lexington (Interviewees 2 and 3) indicated that in some cases the lack of public transport was compensated by private initiatives and companies that established shuttle services.

Beside the formal instruments available to city administrations, three municipal officials (in Lexington, Burlington, and Needham) mentioned informal instruments used in the redevelopment process, such as public private partnerships, the personal leadership of executive officials like mayors, and the use of marketing materials such as flyers and brochures with visualizations. In each "informal" instrument, communication and leadership seemed to influence a municipality's success in encouraging reuse and upgrading of office parks.

The Role of Design

The redevelopment of suburban office parks offers opportunities to improve urban design, building design, street design and integration with landscape. Early office parks of the 1940s, 1950s, and 1960s were designed as monofunctional islands with little interconnection with the rest of the city (Mozingo 2011). This trend is clearly changing today: when asked about the role of design, all interviewees emphasized the rising importance of design elements in redevelopment, and all mentioned the opportunities design offered for better connecting these office parks with their built surroundings.

Figure 5 shows those elements that were considered "most important." All interviewees mentioned "Walkability and Connectivity" as a basic condition to make office parks less car-dependent and to allow mixed-use structures and higher densities. Interviewees also mentioned the increasing importance of building orientations that "opened up to" (faced) public spaces in place of the former introverted designs. Real estate developer interviewees emphasized that design elements were crucial for successful marketing of office parks.

Seven out of 13 interviewees mentioned "placemaking" (Fleming 2007; Schneekloth and Shibley 1995) as a significant element of design. All interviewees confirmed that design improvements were promoted more strongly by the real estate industry than by

What are the most important design-aspects in the redevelopment of suburban office parks?

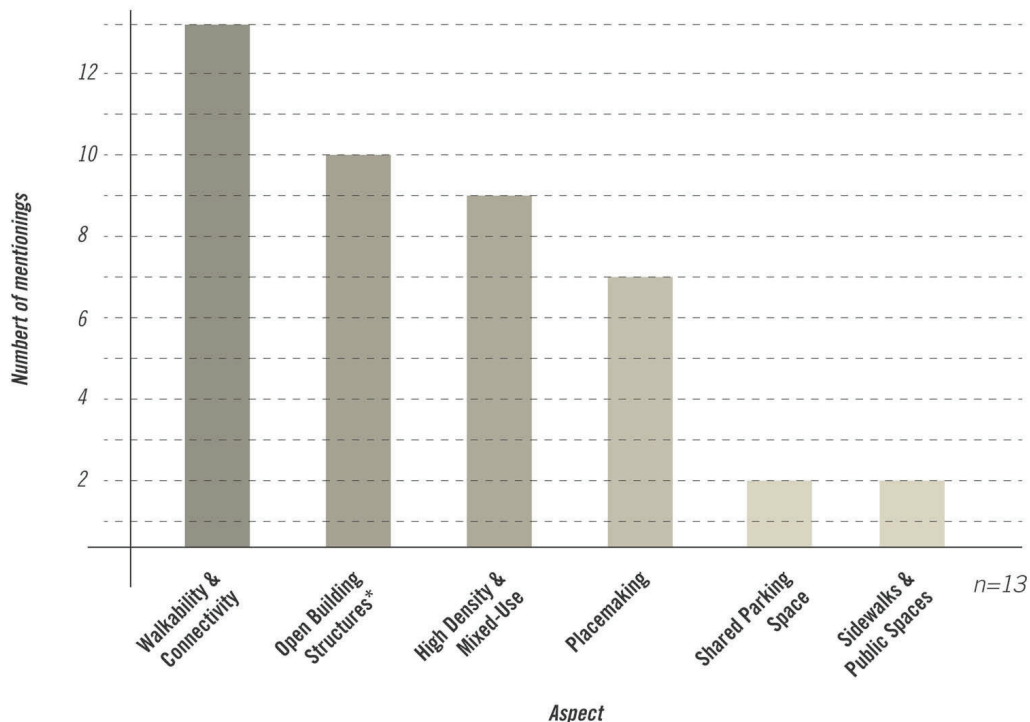


Figure 5. Most important design elements in the redevelopment of suburban office parks.

municipal officials. Improved design was perceived by real estate interviewees (7–11) as a long-term stabilizer of value and as a factor for “rebranding” dated or obsolete places: “The classical office park is dead!” said the Vice President of Boston Properties, referring to the obsolescence of self-contained, auto-oriented buildings.

Many of the design elements in [Figure 5](#) are characteristic of new urbanism, a planning and design movement that has been established in the U.S. since the 1990s (Talen 2006). New urbanism promotes pedestrian-friendly, transit-accessible, “place”-oriented built environments, and recommends the implementation of these principles through zoning reform, enhanced public transportation, and “neotraditional” design patterns (Congress for New Urbanism 2013).

Major planning challenges

While municipalities examined in the study were diverse, all interviewees mentioned similar planning challenges in the redevelopment of suburban office parks ([Figure 6](#)).

1. Establishment of multifamily housing

Housing is a popular component of office park redevelopment in Boston because of a tight regional housing market, which incentivizes housing construction in previously nonresidential areas. This redevelopment, however, is not always easy. Twelve out of 13 interviewees mentioned multifamily housing projects in formerly single-use office parks as

What are the biggest challenges in the redevelopment of suburban office parks?

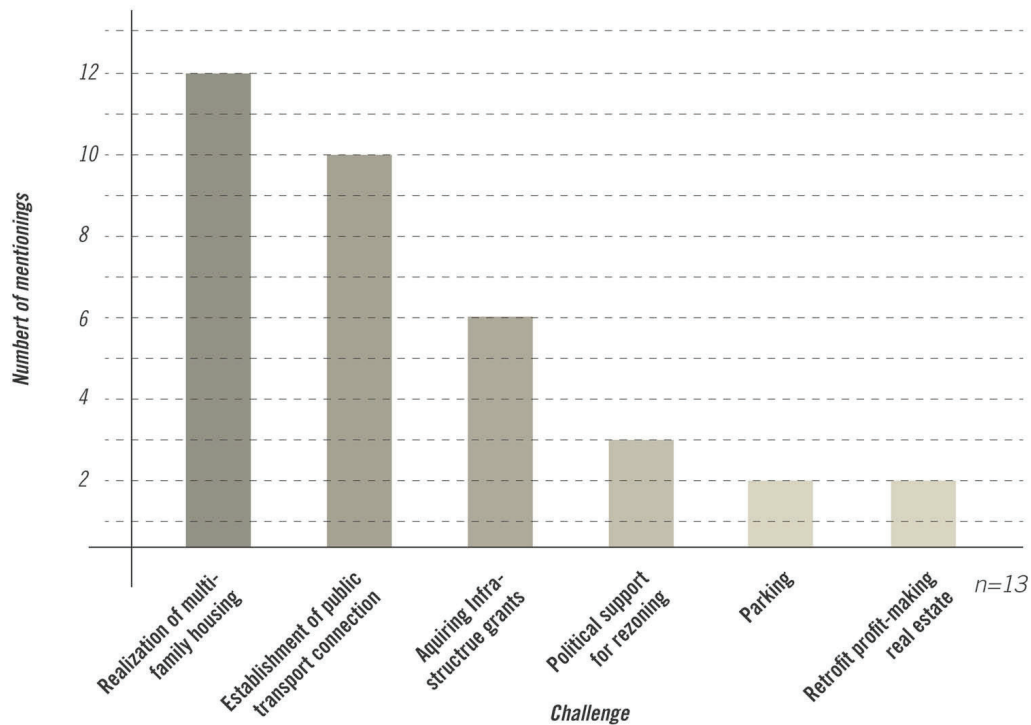


Figure 6. Biggest planning challenges in the redevelopment of suburban office parks.

the most challenging aspect of redevelopment. This difficulty was attributed primarily to non-acceptance of new housing by existing residents, who protested or blocked new housing construction in town meetings. Although many municipal officials and all interviewed real estate developers (1–9) considered housing as crucial for the long-term success of redeveloped office parks, housing was often either a failed component of such redevelopment or was implemented with a much lower number of units than initially planned.

As explained by interviewees (2–5), local residents provided multiple reasons to oppose housing as a component of redeveloped office parks. These included concerns about residents of lower social classes moving into the new housing, and the effect of these residents on school systems and housing prices. Office park redevelopments that implemented housing, such as NWP, Burlington, NC, Needham, and University Station, Westwood, made specific provisions to either override resident resistance, or to enhance resident acceptance of new housing. These provisions included the establishment of social housing (“Chapter 40b projects”⁶), which can sometimes override local zoning. A second strategy keyed economic development, like new office space, to the construction of new housing via the argument that “workforce” multifamily housing provided an economic development boost.

More housing construction in Boston’s redeveloped office parks is likely. Interviewees emphasized continuing demand in regional housing markets, especially for multifamily housing, an uncommon housing type in most of the study municipalities. Interviewees



Figure 7. Image of NWP in Burlington.

(Source: Authors)

(2, 5) stated consistently that the lack of multifamily housing made it difficult for new companies to offer housing opportunities for new, typically younger, employees.

2. Establishment of public transport connections

Boston has limited public transportation access in its suburbs. Since most of suburban Boston's office parks were initially developed as stand-alone areas far from transit, they are today poorly or not at all connected to a public transport system. In many cases, regional buses run with low frequency either through or adjacent to an office park. Unsurprisingly, 8 out of 13 interviewees (1–6, 12, 13) mentioned establishment of additional public transport connections in as a major challenge for redeveloping office parks. Many interviewees (1–6) stated that poor public transit was a major problem for young employees living outside the area. These employees had often just graduated from university and were either not willing or not able to pay for a car. With poor mass transit connections, employees of office parks, whether redeveloped or not, were obliged to rely on automobiles, reinforcing growing congestion on highways.

In some redevelopment cases (e.g. NWP in Burlington, Lexington Technology Park in Lexington and NC in Needham), additional transit had been provided. Transit enhancement reflected strong efforts from the real estate industry and city officials to improve transit access, either by funding privately financed shuttle services or by establishing shared mobility options like bike sharing docks. Interviewees (2, 3, 9, 11) stated that they had sometimes pursued efforts to improve bus frequencies, but that such efforts required long negotiation.

Ultimately, poor public transport for Boston's redeveloped office parks meant that parking remained a major topic of discussion, and that both municipalities and developers had to compromise between low-density, inexpensive and space-consuming surface parking and high-density, expensive, and spatially efficient structured parking.

3. *Acquisition of infrastructure grants*

As strong roadway infrastructure was perceived as crucial by most interview partners (1–5, 12, 13), such improvements were high priority. Since municipalities in Massachusetts are either not responsible for, and/or not able to afford improvements to road infrastructure, towns heavily rely on infrastructure support from other levels of government. In Massachusetts the "MassWorks Infrastructure Program"⁷ was stated to be a helpful, state-funded program to support towns in the improvement of roadway infrastructure. Acquiring financial resources from this program was stated by interviewees (1–5) to be essential for redevelopment. In successful cases, public investment in infrastructure was stated by interviewees in three municipalities (2–5) as an incentive facilitating private investment in building stock.

Other challenges mentioned by interviewees (1–4) were a lack of political support for rezoning of office park sites, a situation often influenced by the previously stated negative public perceptions of rezoning. Fewer interviewees (5, 6) mentioned profitability and parking as an issue, including the two case studies examined.

5. Retrofitting of office parks in the Boston region – two case studies

5.1. *Northwest Park, Burlington*⁸

NWP is a suburban office park that underwent redevelopment following a 2007 rezoning. It is located in the town of Burlington, approximately 18 miles from downtown Boston, between Interstate 95 and Burlington's small town center (Figure 8). The NWP site has a size of approximately 285 acres. NWP is part of a large business area along I-95, including the Burlington Mall, the Lahey Clinic (a medical center), and a second redeveloped business park called "The District." NWP is owned by the privately held real estate company Nordblom and the site has been used as an office park since it was first developed in the 1960s.

Like many parks developed in the early postwar era, NWP was still economically successful in the early 2000s, but its owners felt that the site was not prepared for a future work and residential demands. In 2006 Nordblom decided to redevelop NWP in stages in order to offer more modern office space, increase retail and trade, as well as to add restaurants and housing. In the case of NWP, different variables came together to facilitate the redevelopment. On the one hand the financial crisis in 2008 affected some parts of Burlington's office park market with growing vacancies. And the demand for working space began to shift in favor of more flexible and modern designs. Interviewee Fremont-Smith of Nordblom stated that "We did not have a strong economic need to redevelop the place, but we felt if did not change the structure, it would be too late at some point, and we wanted to be prepared for changing demands."

Following rezoning in 2007, Nordblom developed 600,000 square feet of retail space, 300 apartment units, a 225-room hotel, and 3.5 million square feet of new or refurbished office space. The design of NWP follows new urbanist planning and design principles, described by Nordblom as a "live-work-play approach." (Figure 9) This approach



Figure 8. Overview of NWP in Burlington.
(Source: Authors)



Figure 9. Visualization of "NWP" by Real Estate Company Nordblom, showing the future development.
(Source: <http://northwestparkburlington.com/about-the-park/neighborhood/>)<http://northwestparkburlington.com/about-the-park/neighborhood/>)

involved retrofitting the office park with a mixture of uses, adding a 300-unit residential complex (requiring a rezoning from the town of Burlington), creating higher densities, and enhancing sustainable traffic solutions like a bike sharing service and an enhanced bus connection to the T (Boston's rail transit system) (Figure 7).

NWP's redevelopment was challenged by residents of Burlington, who were concerned about the scale of the redevelopment and NWP's proposed provision of multi-family housing, which residents feared would overcrowd schools and increase traffic congestion. Todd Fremont-Smith, Project Leader at Nordblom Real Estate, described the challenges the company faced: "These redevelopment projects take a lot of time and acceptance. We put a lot of effort in educating the community about the benefits of mixed-use projects, which finally convinced them."

NWP's redevelopment was palatable to Burlington for another reason: the town is strongly dependent on tax revenue from office uses. The office park's generation of tax revenue was affected by the financial crisis of 2008. As planning director Kristin Kassner described, "Burlington relies on tax incomes from companies. After the crash in 2008 vacancies went high and tax incomes were breaking down. When residents saw the property taxes going up, they were more understanding of the redevelopment we were proposing."

5.2. Needham Crossing, Needham⁹

Needham Crossing (NC) is a suburban office park that has undergone redevelopment since 2006. NC is located in the town of Needham, 16 miles from downtown Boston between I-95 and the Charles River (Figure 10). NC's site is approximately 185 acres in size.

The real estate firm Cabot, Cabot & Forbes (CCF) developed what was known as the New England Business Center in the 1950s. Initially the park contained 500,000 square feet of office space in primarily one-story brick buildings. This park survived intact into the early 2000s, but by the time of the 2008 financial crisis and even before, the park faced challenges of vacancy and loss in value. Post-2008, NC's owners believed that its future was vulnerable.

In 2011, the town of Needham hired a branding consultant to rename the district, and its owners commissioned a feasibility study to create a vision and test the economic feasibility of redevelopment. A 2011 rezoning reflected Needham's and CCF's vision of an "urban, flexible and accessible" (Sullivan 2016) modern suburban environment. The rezoning permitted residential, commercial, and mixed uses (retail, restaurant, and consumer services) within multistory buildings.

According to interviewees (2, 7), NC's addition of a residential component resulted from the town and CCF's need for housing for the growing technology workforce of nearby business parks. Another motive was to balance the new retailing components of the development. As Devra Bailin, Economic Development Director for Needham, said, "Sometimes housing is a necessary element to redevelop those places and bring in the amenities, so that there is a community that supports restaurants and retail."

The largest housing built at NC since rezoning is the 350-unit Charles River Landing, one of the largest multifamily developments in the study municipalities. The town of Needham approved this project via the state's "Local Initiative Program," in which the town negotiated with developers to permit greater height and density than permitted under conventional zoning. CCF collaborated with the state of Massachusetts to create a



Figure 10. Image of NC in Needham.

(Source: Authors)

public walkway along the Charles River for recreation. This walkway was supported by developer CCF because it improved attractiveness of the residential development and allowed tenants access to the Charles River for recreation. CCF provided the land, while the path and grounds were financed by the Department of Conservation and Recreation’s Charles River Reservation. This entity maintains the walkway as well.

In another instance of housing being constructed at NC, the so-called *2nd Ave Residences* developed by Normandy Real Estate Company, rezoning permitted up to 250 apartments to be built on a site near Interstate 95 with a requirement by the city of Needham that 12% of apartments be affordable (Figure 11). This housing was under construction at the time of writing (June 2017). Like Charles River Landing, the 2nd Avenue Residences were made permissible by the NC rezoning.

Another significant step in NC’s redevelopment was global travel corporation TripAdvisor’s decision to establish its new headquarters there. These buildings were completed in 2015 and contain 290,000 square feet (Figure 12). According to Needham’s Devra Bailin, TripAdvisor’s decision was a significant step in incentivizing further redevelopment of the office park. Needham also managed to acquire significant funding for infrastructure improvement that connected the office park to Interstate 95. State approval of those funds also facilitated CCF’s decision to redevelop the site. And while regional planning and development is limited in the Boston region, NC is within a larger, intermunicipal “innovation district” called the N2 Innovation Corridor. This corridor, a collaboration between institutional and private actors in the two towns, promotes a larger, 500-acre area in Needham and Newton.

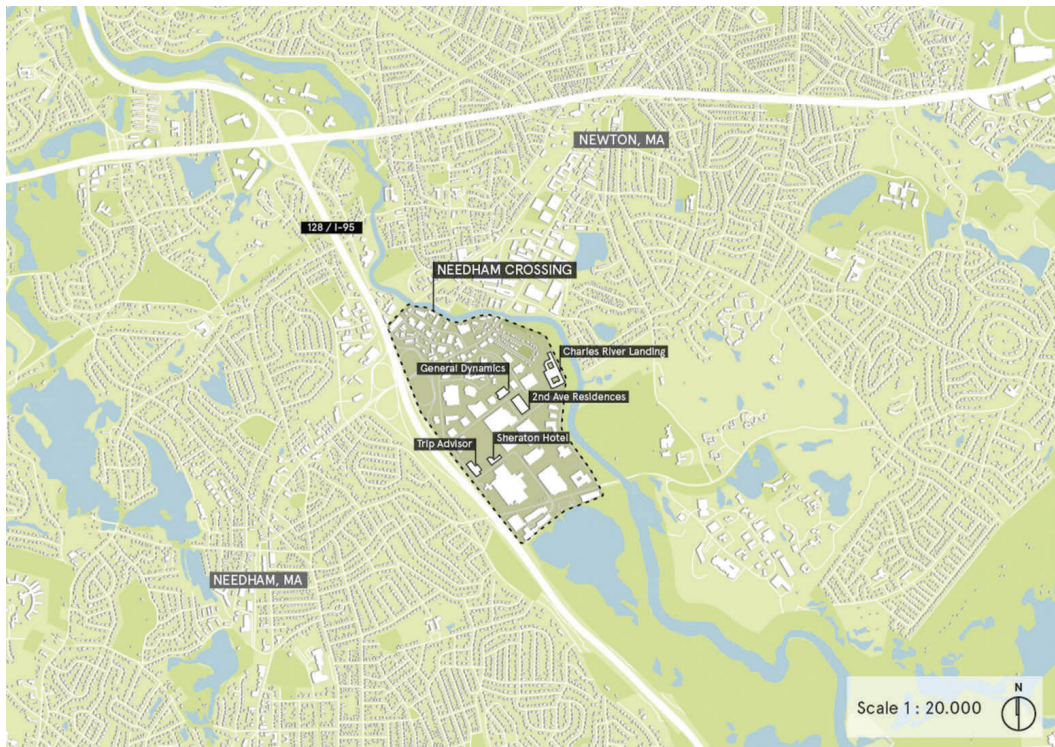


Figure 11. Overview of NC and selected projects.
(Source: Authors)



Figure 12. Visualization of “NC” by Real Estate Company Normandy, showing the future development.
(Source: <http://www.foundersparkma.com>)

According to Economic Development Director Bailin, three factors account for NC’s overall success: infrastructure improvement funding, multifamily housing that contributes to economic development, and cooperation with the city of Newton that improved the site’s marketing and perception as a “high tech” area. These factors

reinforced companies', residents' and city officials' confidence that NC's redevelopment process would improve the overall image, economy, and quality of life in the town of Needham.

6. Discussion: elements contributing to success

The study's analysis of office park redevelopment identified several elements that contributed to success, or whose absence contributed to challenges or even to the failure of redevelopment. These elements were not all common to all of the six municipalities examined, but many were found in more than one instance. These elements were the following.

Leadership can come from either the public or private sectors. In the case of NC, the town of Needham took a leading role in the preparation of a feasibility study and the development of a long-term vision. They also developed the idea of the so-called N2-corridor between Needham and Newton as a new high tech corridor. According to the town of Needham, these actions stressed the necessity for retrofitting NC. These actions also facilitated acquisition of infrastructure funding from the MassWorks Investment Program.

Contrary to the positive evidence of public sector leadership in Needham, the second case study of North West Park in Burlington shows an alternative case in which a real estate developer took initiative, proposing a concept to a supportive but rather passive city administration. In both cases the leading actor remained so throughout the process, whether it was a private real estate firm, or the city administration. Sustained leadership was stated by interviewees (9, 11) as especially important since communication with multiple actors was critical and because developments took a long time to come to fruition.

Fewer property owners generally contributed to a more efficient redevelopment process for Boston's office parks. This is one element of redevelopment that planning authorities could not influence, but which played a major role in influencing consensus and negotiations. A single owner can more easily develop a singular vision for a property than can a group of small property owners with different motivations. While the successful cases of Needham and Burlington had one owner for the majority of the redevelopment area, many other office parks in the Boston region have a diverse ownership structure. Redevelopment of these more diverse office parks may prove challenging.

Given that efforts to enhance alternative transportation access were only partially successful, *roadway infrastructure investment* was crucial for successful redevelopment. All of the cities and office parks examined in the study have a direct connection to Interstate 95. Any improvement of the road infrastructure was perceived as a positive development signal for potential investors. While accessibility, not road infrastructure quality, might ultimately be a more sustainable aspect of transportation to Boston's office parks, the short-term advantage of roadway improvements proved more implementable than transportation diversification in the cases examined.

Communication with the public was also crucial. In Boston's suburban towns, the public has a strong voice in development decisions. Much community energy was focused on the addition of residential units to office parks, particularly if developments contained affordable housing or consisted of multifamily buildings. Our study agrees with (Innes 1995; Schively 2007), both of whom described the challenges of "not in my backyard (NIMBY) "and " locally unwanted land uses (LULUs)" as a major challenge of redevelopment and infill planning (Innes 1995,

Schively 2007). Informants (7–9, 11) emphasized the necessity of convincing and educating communities, and of the utility of best practices and compelling visual presentations to create better understanding and support among residents.

Housing was considered highly desirable by both developers and consumers, but was also a challenging development component. Housing was present in most redevelopments studied. Interviewees emphasized the combination of a strong housing market in the region and the underrepresentation of affordable housing and multiunit housing as motivations for adding housing to redevelopment projects. Adding housing to redevelopments also contributed to somewhat more abstract ideals of mixed-use neighborhoods and even “smart growth.” Larco (2010) described this latter ideal as “suburban multifamily housing [that] contributes to smart-growth goals, as it places density near commercial areas and houses a population that makes a significant percentage of non-auto-oriented trips” This abstract ideal was compelling to a younger generation of housing consumers, who developers found to be demanding other housing types and higher flexibility than the typical single-family housing stock of suburban towns. This future community, however, did not influence existing residents who demonstrated skepticism regarding the social and physical form of multifamily housing. We saw that assertive efforts on the part of municipal officials were critical for acceptance of new housing.

Urban design, particularly pedestrian and walkable public space, played an important and increasing role in redeveloped office parks. The combination of denser buildings, diversified (albeit only slightly) transportation, additional land uses, and improved public spaces confirmed urban design as a signal aspect of office park development. As office parks densify and as consumer preferences shift, the quality of “public” space, as opposed to simply the quality of office space, gains in importance. All informants agreed that “placemaking,” formerly unimportant, was becoming a principal component of marketing and site planning for redevelopment. All of the urban design qualities of Boston’s redeveloped office parks were consistent with the new urbanism movement, which since the 1980s has emphasized mixed uses, density, walkability, and connectivity (Talen 2006, Dutton 2000, Grant 2005, Rodriguez, Khattak, and Evenson 2007).

7. Conclusions

Suburban office parks are an important component of suburban landscapes, and their retrofitting is one of the principal means by which suburbia itself is retrofitted. Despite the significance of office parks, these sites are sometimes underrepresented in the retrofitting suburbia debate. Office parks present important redevelopment opportunities both because they have *shorter* economic lifespans than residential areas, and *longer* lifespans than 1-storey retail properties. Thus, the office park becomes a good opportunity to change the physical, economic, and social landscape of suburbia. Their variably diverse ownership structures make office park retrofitting a matter of infill as much as one of demolition and reconstruction. As a result of economic demand, medium-length lifespan, and favorable ownership structure, redeveloped office parks are becoming one of the first sites for what one informant called the “urbanization of suburbia.”¹⁰

While the urban planning of old was often motivated by government funding and policy mandates, Boston’s suburban office parks are experiencing redevelopment due to market pressure alone. Demand for new types of space, and the perceived or real obsolescence of

older types of space, led in the cases examined to property owners creating new types of land uses and new buildings (e.g. residential, retail), and new built environments (e.g. new “public” spaces and more walkable areas). These changes were enabled by shifts in regulation, permitted by relatively pliant municipalities desirous of retaining or enhancing tax revenue. Private and public sectors worked harmoniously in the cases examined; the most independent voice seemed to be that of citizens, who typically expressed a desire to keep things “as they were.”

New urbanism has long argued for many of the principles realized in Boston’s redeveloped office parks, including mixed uses, higher densities, support of walkability, mobility modes like bike sharing, and a focus on “public” space. The shift away from the monofunctional, “placeless” office park model of the 1950s is clear, and the postwar office park design model would appear by contrast to be heading toward extinction, driven by the demands of market, developer, and municipal regulator. None of the interviewees mourned the demolished postwar office park environments: New Urbanism, or the office park version of it, was merely common sense for both city planner and real estate developer. This is not to say that Boston’s redeveloped office parks are true transit-oriented developments, nor that they are sustainable, merely to say that many of the physical qualities of their redevelopment conform with new urbanist ideals.

Demand from a new generation of consumers is playing a substantial role in the redevelopment of office parks. All informants emphasized the imbalance between housing demand (unmet) and office demand (partially met) in the Boston suburbs. Multifamily buildings and mixed uses reflect changed housing demands among a younger work force, the increasing unaffordability of single-family houses in an expensive region, and a desire for more visually and experientially stimulating neighborhoods than postwar suburbia is able to offer. State regulatory mandates for affordable housing are working in tandem with a market that demands smaller units in multifamily buildings, and more housing in general.

This study’s examination of the perceptions of involved actors indicated that there is clear site competition between suburbs and cities in the Boston region, and that suburban office locations are becoming at least a little more urban in order to compete. This transformation remains incomplete: automobile dependency remains heavy, public transportation access remains poor, and homeowner resistance to mixed uses will likely remain substantial. Many challenges remain, and substantial investment will be required from both public and private sector actors to meet these challenges. The Boston region’s continuing market shift toward highly skilled jobs is likely to continue, and office parks will very likely to continue to be redeveloped in order to meet the demands of highly skilled workers, continuing what is now a ten-plus year trend.

This study provides many avenues for future research. The respective power roles and motivations of different actors in the redevelopment process could be examined in more detail, as might the particular role of planning and public policy in motivating, as opposed to merely reacting to, redevelopment. Another avenue of research could extend this study to include office park in other American metropolitan areas in order to compare and contrast the role of external conditions like regional economies, political structures, or planning traditions in affecting redevelopment outcomes. Additionally, transnational comparisons of suburban office park redevelopment between US cities

and European cities would likely bring new insights towards better understanding the respective influence of private and public actors and the power of their specific planning instruments, in the promoting, permitting, and policymaking of redevelopment.

Other future research might pursue a more detailed examination of urban morphology and building structure (parcel size, building size, density, distribution of uses). Answering the question of whether office parks in fact show a different layout before and after the redevelopment could be investigated in depth by analyzing their existing and planned built environment.

Notes

1. Beside the dominance of the central city of Boston, the Boston region has historically been characterized by many small villages, some of which developed in the nineteenth century as small industrial cities independent of the central city. Boston's polycentrism thus has a long history.
2. Between the 1960s and 1980s suburban Boston had a cluster of technology companies located along I95/Route 128 with small tech firms, world class universities and venture capital that was competitive to California's Silicon Valley. Ultimately Boston's Route 128 did not remain competitive with California. Saxenian (1996) suggests that Silicon Valley developed a decentralized but cooperative system while I95/Route 128 was dominated by independent and self-sufficient corporations.
3. Focus Area: towns and cities in suburban locations of Boston along major traffic infrastructure.
4. The analyzed documents included the MetroFuture Regional Plan, Newton-Needham Innovation District and several data maps for the Boston region, generated and analyzed via the Metro Boston Data Common (www.metroboston.datacommon.org).
5. Millennials are the demographic cohort following Generation X. Demographers and researchers typically use the early 1980s as starting birth years and ending birth years ranging from the mid-1990s to early 2000s.
6. The Comprehensive Permit Act is a Massachusetts law, which allows developers of affordable housing to override certain aspects of municipal zoning bylaws and other requirements. It consists of Massachusetts General Laws Chapter 40B. Chapter 40B was enacted in 1969 to address the shortage of affordable housing statewide by reducing barriers created by local municipal building permit approval processes, local zoning, and other restrictions.
7. The MassWorks Infrastructure Program provides an opportunity for municipalities and other eligible entities in the state of Massachusetts seeking public infrastructure funding to support economic development and job creation. (<http://www.mass.gov/hed/economic/eohed/pro/infrastructure/massworks/faq/>).
8. *Information in this case study was provided by interviewees from the town of Burlington and the Nordblom Company.*
9. *Information in this case study was provided by interviewees from the town of Needham and from the Cabot, Cabot, and Forbes Company.*
10. Beside office parks, also dead Mall sites as another type of nonresidential suburbia, have gained growing attention in US Cities during the last years (Dunham-Jones and Williamson 2017).

Notes on contributors

Hendrik Jansen is a doctoral candidate at TU Dortmund University's Department of Urban Development and a research associate at ILS-Research Institute for Regional and Urban Development, both of which are located in Dortmund, Germany. He is founder and partner of the urban design office BJP | Bläser Jansen Partner in Dortmund. His research interest focuses on retrofitting suburban business parks, urban design & policy, and transnational comparison.

Brent D. Ryan is the head of Department of Urban Studies and Planning's City Design and Development Group and an associate professor of urban design and public policy at Massachusetts Institute of Technology, where his research focuses on international development, sustainability, theory of urbanism and urban design.

References

- Bergmann, S. 2012. "The Beauty of Speed or the Discovery of Slowness – We Do We Need to Rethink Mobility?." In *2012 the Ethics of Mobilities – Rethinking Place Exclusion Freedom and Environment*, edited by S. Bergmann. Oxford, UK: Ashgate Publishing.
- Bontje, M., and J. Burdack. 2005. "Edge Cities, European-Style: Examples from Paris and the Randstad." *Cities* 22 (4): 317–330. doi:10.1016/j.cities.2005.01.007.
- Booth, G., B. Leonard, and M. Pawlukiewicz. 2002. *Ten Principles for Reinventing America's Suburban Business Districts*. Washington, DC: Urban Land Institute.
- Brenner, N. 2004. *New State Spaces*. Oxford: Oxford University Press.
- Castells, M. 1989. *The Informational City: Information Technology, Economic Restructuring, and the Urban Regional Process*. Oxford, UK, Cambridge, Massachusetts: Blackwell.
- Congress for the New Urbanism. 2013. *Charter of the New Urbanism*. 2nd ed. New York, NY: McGraw-Hill Education.
- De Jong, J. K. 2014. *New Suburbanisms*. London: Routledge.
- Dunham-Jones, E., and J. Williamson. 2009a. *Retrofitting Suburbia: Urban Design Solutions for Redesigning Suburbs*. Hoboken, NJ: Wiley.
- Dunham-Jones, E., and J. Williamson. 2009b. *Retrofitting Suburbia*, 39–47. Washington, DC: Urban Land.
- Dunham-Jones, E., and J. Williamson. 2017. "Dead and Dying Shopping Malls." *Re-Inhabited. Architectural Design* 87 (5): 84–91. doi:10.1002/ad.2220.
- Dutton, J. A. 2000. *New American Urbanism: Re-Forming the Suburban Metropolis*. Milano: Skira Architecture Library.
- Farris, T. J. 2001. "The Barriers to Using Urban Infill Development to Achieve Smart Growth." *Housing Policy Debate* 12 (1): 1–30. doi:10.1080/10511482.2001.9521395.
- Fishman, R. 1987. *Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia*. New York: Basic Books. *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, and Le Corbusier* New York: Basic Books, 1977.
- Fleming, R. L. 2007. *The Art of Placemaking: Interpreting Community through Public Art and Urban Design*. London: Merrell Publishers.
- Florida, R. L. 2002. *The Rise of the Creative Class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*. North Melbourne, Vic: Pluto Press.
- Foley, D. L. 1957. *The Suburbanization of Administrative Offices*. Real Estate Research Program, Bureau of Business and Economic Research, Berkeley, CA: University of California [1957].
- Freestone, R., and P. Murphy. 1998. "Metropolitan Restructuring and Suburban Employment Centers: Cross-Cultural Perspectives on the Australian Experience." *Journal of the American Planning Association*, June 1, 1998 64 (Issue): 3.
- Garreau, J. 1991. *Edge City: Life on the New Frontier*. New York: Anchor Books.
- Grant, J. 2005. *Planning the Good Community – New Urbanism in Theory and Practice*. 1st ed. London: Routledge.
- Hall, P. G., and K. Pain, eds. 2009. *The Polycentric Metropolis: Learning from Mega-City Regions in Europe. Paperback Ed.* London: Earthscan.

- Harvey, D. 2007. *A Brief History of Neoliberalism and Spaces of Global Capitalism: Towards A Theory of Uneven Geographical Development*. London: Oxford University Press.
- Helbrecht, I., and P. Dirksmeier. 2009. "New Downtowns—Eine Neue Form Der Zentralität Und Urbanität in Der Weltgesellschaft [New Downtowns – A New Form of Centrality and Urbanity in the Global Society]." *Geographische Zeitschrift* 97 (2/3): 60–76.
- Hudalah, D., and T. Firman. 2012. "Beyond Property: Industrial Estates and Post-Suburban Transformation in Jakarta." *Cities (London, England)* 29 (1): 40–48. doi:10.1016/j.cities.2011.07.003.
- Hughes, J. W., and J. J. Seneca. 2014. *New Jersey's Postsuburban Economy*. New Brunswick: Rutgers University Press.
- Innes, J. E. 1995. "Planning Theory's Emerging Paradigm: Communicative Action and Interactive Practice." *Journal of Planning Education and Research* 14 (3): 183–189. doi:10.1177/0739456X9501400307.
- Kloosterman, R. C., and S. Musterd. 2001. "The Polycentric Urban Region: Towards a Research Agenda." *Urban Studies* 38 (4): 623–633. doi: 10.1080/00420980120035259.
- Larco, N. 2010. "Suburbia Shifted: Overlooked Trends and Opportunities in Suburban Multi Family Housing." *Journal of Architectural and Planning Research* 27: 1.
- Leinberger, C. B., and C. Lockwood. 1986. "How Business Is Reshaping America." *The Atlantic Monthly* 258 (4): 43–52.
- Maliza, E. 2014. *Preferred Office Locations – Comparing Location Preferences and Performance of Office Space in CBDs, Suburban Vibrant Centers and Suburban Areas*. Herndon: NAIOP Research Foundation.
- Malizia, E., and Y. Song. 2016. "Does Downtown Office Property Perform Better in Live–Work–Play Centers?" *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability* 9 (4): 372–387. doi:10.1080/17549175.2015.1056212.
- McKeever, J. R. 1973. *Business Parks, Office Parks, Plazas, and Centers*. Washington, DC: Urban Land Institute.
- Mozingo, L. A. 2011. *Pastoral Capitalism – A History of Suburban Corporate Landscapes*. Cambridge, MA: MIT Press.
- O'Connell, James, C. 2013. *The Hub's Metropolis – Greater Boston's Development from Railroad Suburbs to Smart Growth*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Phelps, N. A., and A. T. Vento. 2015. "Suburban Governance in Western Europe." In *Suburban Governance: A Global View*, edited by P. Hamel and R. Keil, 155–176. Toronto: University of Toronto Press.
- Phelps, N. A., and F. Wu. 2011. *International Perspectives on Suburbanization*. London: Palgrave Macmillan.
- Rodriguez, D. A., A. J. Khattak, and K. R. Evenson. 2007. "Can New Urbanism Encourage Physical Activity? – Comparing a New Urbanist Neighborhood with Conventional Suburbs." *Journal of the American Planning Association* 72 (1): 43–54. doi:10.1080/01944360608976723.
- Rowe, P. G. 1991. *Making A Middle Landscape*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Sassen, S. 2001. *The Global City*. 2nd ed. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Saxenian, A. 1996. *Regional Advantage – Culture and Competition in Silicon Valley and Rout* 128. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Schively, C. 2007. "Understanding the NIMBY and LULU Phenomena: Reassessing Our Knowledge Base and Informing Future Research." *Journal of Planning Literature* 21 (3): 255–266. doi:10.1177/0885412206295845.
- Schneekloth, L. H., and R. G. Shibley. 1995. *Placemaking: The Art and Practice of Building Communities*. New Jersey: Wiley.
- Scott, A.J. 1988. *Metropolis: from the division of labour to urban form*. Berkeley: University of California Press.
- Smart Growth America. 2015. *Core Values – Why American Companies are Moving Downtown*. Washington, DC: Online Resource.
- Soja, E. W. 2000. *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*. Oxford: Blackwell.
- Steuteville, R. 2009. *New Urbanism: Best Practices Guide*. New Urban News Publications; Fourth edition.
- Talen, E. 2006. *New Urbanism and American Planning – The Conflict of Cultures*. London: Routledge.
- Talen, E. 2011. "Sprawl Retrofit: Sustainable Urban Form in Unsustainable Places." *Environment and Planning B: Planning and Design* 38 (6): 952–978. doi:10.1068/b37048.
- Trip, J. J. 2007. "The Role of Urban Quality in the Planning of International Business Locations: The Case of Amsterdam Zuidas." *Journal of Urban Design* 12 (2): 275–293. doi:10.1080/13574800701306385.



Bundesinstitut
für Bau-, Stadt- und
Raumforschung

im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung



*Im Schatten der Reurbanisierung?
Suburbias Zukünfte*

Heft 3.2016

Informationen zur Raumentwicklung

Suburbane Nutzungsmischung?

Der Wandel von Büroparks in der Region Rhein-Main

Hendrik Jansen
Frank Roost
Maiko Wünnemann

In suburbanen Büroparks steigen die Leerstände angesichts veränderter Ansprüche an das Arbeitsumfeld und der Konkurrenz durch Projekte in den Kernstädten. Weil der Druck auf dem Wohnungsmarkt in den Metropolregionen wächst, lässt sich diese Herausforderung zu einem Umbau der Standorte zu gemischten Dienstleistungs- und Wohnquartieren nutzen. Dies kann mit einer systematischen Nachverdichtung verbunden werden und so auch dazu beitragen, die bisher für Suburbia charakteristische funktionale Trennung zu überwinden. Beispiele aus der Region Rhein-Main verdeutlichen die Potenziale unterschiedlicher Konzepte zur Neuschaffung einer Nutzungsmischung in suburbanen Dienstleistungsstandorten.

In den vergangenen 50 Jahren entstand im suburbanen Raum neben Ein- und Zweifamilienhausgebieten auch eine Vielzahl von Gewerbegebieten, die als Arbeitsorte und Versorgungszentren heute für einen großen Teil der Bevölkerung wichtige tägliche Aufenthaltsräume darstellen. Das meist bescheidene baukulturelle Niveau und die für Suburbia charakteristische Funktionstrennung und Automobilorientierung haben dazu geführt, dass diese Bereiche trotz ihrer Alltagsbedeutung oft von wenigen Nutzungstypen geprägt sind, eine geringe Vernetzung mit der Umgebung aufweisen und kaum Aufenthaltsqualitäten bieten. Im Kontext der Reurbanisierung und wachsender Ansprüche an das Alltags- und Arbeitsumfeld ergeben sich für suburbanen Dienstleistungsstandorte daher neue Herausforderungen. Dies gilt vor allem für ältere Büroparks, von denen viele angesichts der Konkurrenz durch neue Projekte große Leerstände aufweisen. Weil der Druck auf dem Wohnungsmarkt in den Metropolregionen zugleich wächst, wird dabei auch ein teilweiser Nutzungswandel zu gemischten Dienstleistungs- und Wohnquartieren möglich.

Da eine kleinteilige Nutzungsmischung in den jüngeren Teilen der suburbanen Siedlungsstrukturen trotz einer funktionalen Bandbreite an einzelnen Standorten (z. B. bezüglich des Einzelhandelsangebots) bisher eher die Ausnahme darstellt, eröffnet sich hier ein neues planerisches Aufgabefeld. Eine Umnutzung suburbaner Dienstleistungsstandorte erschließt nämlich nicht

nur das quantitative Potenzial untergenutzter Flächen und Bauten, sondern ermöglicht auch in qualitativer Hinsicht Veränderungen. So kann der Nutzungswandel mit einer systematischen Nachverdichtung verbunden werden und dazu beitragen, die bisherigen städtebaulichen Defizite zu verringern. Der vorliegende Beitrag erörtert daher, unter welchen Rahmenbedingungen Büroparks weiterentwickelt und nachverdichtet werden können, mit welchen neuen Formen der Mischung von Wohn- und Dienstleistungsfunktionen dies verbunden sein kann und welche Ansprüche dabei an die Qualität der Gestaltung der Bauten und des öffentlichen Raums gestellt werden.

Als Grundlage geht der Beitrag auf die Herausbildung suburbaner Dienstleistungszentren und ihre Bedeutung im Funktionsgefüge der Metropolregionen ein. Im zweiten Schritt stellt er mit einem Exkurs über die Entwicklung ähnlicher Standorte in den USA dar, welche Potenziale zur Nachverdichtung die dortigen, als „edge cities“ bezeichneten suburbanen Dienstleistungszentren bieten und welche Rolle dabei die städtebauliche Qualifizierung spielt. Schließlich beschreibt der Beitrag anhand der Region Rhein-Main vertiefend, unter welchen Voraussetzungen sich in Deutschland Möglichkeiten zur Nachverdichtung von Büroparks mit Wohngebäuden ergeben. Aufbauend auf einer Kategorisierung der Standorttypen zeigt er an den Beispielen Frankfurt-Niederrad und Bad Homburg-Südcampus Strategien zur Schaffung neuer Formen der Nutzungsmischung auf. Damit liefert der Beitrag als

Dipl.-Ing. Hendrik Jansen, Stadtplaner, gründete 2012 das Planungsbüro BJP | Bläser Jansen Partner und ist zudem im Projekt „Neue Zentralitäten der metropolitanen Ökonomie“ als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) beschäftigt.
hendrik.jansen@ils-forschung.de

Prof. Dr.-Ing. Frank Roost leitet das Fachgebiet Stadt- und Regionalplanung an der Universität Kassel. Aktueller Schwerpunkt seiner Arbeit ist die Untersuchung von Suburbanisierungsprozessen und Strategien zur städtebaulichen Weiterentwicklung der urbanen Peripherie.
frank.roost@uni-kassel.de

Maiko Wünnemann, M.Sc. Geographie, ist am Geographischen Institut der Ruhr-Universität Bochum und am ILS beschäftigt. Sie erforscht schwerpunktmäßig die städtebauliche Profilierung von Dienstleistungs- und Gewerbebeständen.
maiko.wuennemann@ils-forschung.de

empirische Analyse Hinweise, ob und wie unterschiedliche Konzepte zur Umnutzung einzelner Gebäude, zur Durchmischung mittels Nachverdichtung oder gar zur umfassenden städtebaulichen Restrukturierung anwendbar sind.

Herausbildung und Wandel von suburbanen Dienstleistungszentren

Die in der Bundesrepublik seit den 1970er-Jahren verstärkte Gewerbesuburbanisierung setzte teilweise als Reaktion auf die Wohnsuburbanisierung ein, wurde aber auch durch endogene ökonomische Entwicklungsdynamiken wie den zunehmenden Logistik- und Büroflächenbedarf forciert (vgl. Karsten/Usbeck 2001; Hesse 2010). Viele Städte und Gemeinden förderten die Randwanderung von Unternehmen zudem durch die Ausweisung großer Gewerbeflächen im Umland, die dem lange Zeit vorherrschenden Leitbild einer angestrebten Entmischung der Kernstädte und Entlastung der älteren Zentren entsprach. Dadurch veränderten sich aber auch die Verhaltensmuster von Bewohnern und Beschäftigten: Ein Besuch der Kernstadt wurde seltener notwendig und die Suburbia entwickelte sich zum Ort des alltäglichen Lebens, in dem die Menschen nicht nur wohnten, sondern auch zur Arbeit pendelten und ihre Freizeit verbrachten. Diese in Bezug auf viele Alltagsfunktionen siedlungsstrukturelle Entkopplung des Umlands trug zu einer post-suburbanen Eigenständigkeit der Vororte bei und erzeugte neue, polyzentrische Mobilitäts- und Raummuster (vgl. Knapp 2010).

Die funktionale Trennung führte darüber hinaus zu einer Spezialisierung verschiedener suburbaner Gewerbestandorte, die jeweils durch eine Leitfunktion wie Bürodienstleistungen, Handel, Freizeit oder Logistik geprägt sind und sich als „Inseln mit eigenständigem Profil in einem weiträumigen Archipel“ (Kunzmann 2001) charakterisieren lassen. Damit ist vor allem in den Metropolregionen eine neue Form der Arbeitsteilung zwischen Kernstadt und Umland verbunden. Die intraregionalen Verflechtungsbeziehungen lassen sich an der räumlichen Verteilung unternehmensbezogener Dienstleistungen verdeutlichen: Knapp und Volkmann (2011) zeigen in Stu-

dien zur Entwicklung suburbaner Beschäftigungszentren in der Region Rhein-Ruhr, dass sich bestimmte Dienstleistungen wie Backoffices, Niederlassungen ausländischer Unternehmen oder Logistik auch konzentriert im Umland ansiedeln, insbesondere in Gewerbegebieten und Büroparks. Der suburbane Raum wird so für die direkte Zuwanderung von Unternehmen nicht nur aus der Kernstadt, sondern auch von außerhalb der Stadtregion oder gar dem Ausland attraktiv. Dabei entwickelt sich ein regionaler Aktionsraum, der durch eine funktionale Arbeitsteilung zwischen den suburbanen Zentren und der Kernstadt miteinander verflochten ist und somit gleichermaßen die graduelle Emanzipation wie auch die gegenseitige Abhängigkeit von Suburbia und Kernstadt unterstreicht (vgl. Knapp/Volkmann 2011). Während der Kern der Stadtregion die globalen Aufgaben übernimmt, um internationalen Ansprüchen an eine moderne Metropole gerecht zu werden, komplettieren die Vororte in ihren unterschiedlichen Profilen die ergänzenden Aufgaben, ohne die die zentralen Funktionen nicht wahrgenommen werden könnten (vgl. Siedentop et al. 2003).

Dieser Umstand zeigt sich auch in einer zunehmenden Ausdifferenzierung von Konzepten für neue Dienstleistungsstandorte. Der Bedeutungsgewinn von Wissen und die zunehmende Flexibilisierung, die Arbeitsprozesse ebenso wie Lebensstile umfasst, führen zu neuen Ansprüchen an Dienstleistungsstandorte. Viele Unternehmen suchen ein differenziertes Angebot an Zentralität, Urbanität und urbanem Leben, um Wissensarbeiter und Kreative an sich zu binden (Florida 2013). Diesen Ansprüchen an die Standorte begegnet die Angebotsseite auch durch die Entwicklung von „New Downtowns“ (Helbrecht/Dirksmeier 2009: 61 ff.). Solche häufig auf Konversionsflächen in den Kernstädten abseits des traditionellen Zentrums entwickelten Gebiete (wie z. B. der Medienhafen Düsseldorf) zeichnen sich nicht nur durch hochwertige Bürokomplexe, sondern auch durch eine Mischung mit Wohnbauten und eine aufwendige Gestaltung des öffentlichen Raums aus.

Auch in der Suburbia entstehen Prestigeprojekte mit internationaler Ausstrahlung und einer Ausrichtung auf Unternehmen mit speziellem Profil. Hierzu gehören die

in unmittelbarer Nähe der Flughäfen gelegenen Airport Cities, die sich an Unternehmen wenden, die von einer globalen Anbindung besonders profitieren. Gezielt für wissensintensive Unternehmen entwickelte Standorte zeichnen sich als Science Parks oder Innovationszentren durch öffentlich geförderte Gründerzentren oder die Bereitstellung einer gemeinsamen Kommunikationsinfrastruktur aus. Diese neuen Typen sind nicht nur durch eine spezifische funktionale Ausstattung gekennzeichnet, sondern werden auch oft von global agierenden Architekten gestaltet, weisen ein zielgerichtetes Standortmanagement auf und werden imagerträchtig vermarktet.

Ältere Bürostandorte der 1970er- und 1980er-Jahre können diese Attribute nicht aufweisen und sind somit im Wettbewerb um Investoren und Unternehmen nur noch wenig konkurrenzfähig, sofern sie dies nicht mit anderen Vorteilen wie einem besonders geringen Gewerbesteuerhebesatz oder einer herausragenden Erreichbarkeit wettmachen können. Diese Büroparks, im Sinne damaliger Planungsparadigmen als monofunktionale und automobilorientierte Standorte entwickelt, weisen aus heutiger Sicht baulich-räumliche Mankos auf: einen ungenügenden Mobilitätsanschluss abseits des Individualverkehrs, eine wenig fußgängerfreundliche und grobkörnige Bebauungsstruktur mit monoton bis anspruchslos gestalteten Bauten, eine zu großzügige Ausstattung mit Parkplätzen, eine lieblose Gestaltung von Abstandsflächen, fehlende Raumkanten oder Sichtbeziehungen sowie eine unzureichende Ausstattung mit Versorgungseinrichtungen oder Treffpunkten. Hinzu kommen Unzulänglichkeiten bei zahlreichen Einzelgebäuden im Bestand, sowohl aufgrund ihrer nicht mehr zeitgemäßen baulichen und technischen Ausstattung als auch angesichts ihrer Ausrichtung auf eine „Single-Tenant-Nutzung“ mit einem hohen Anteil an Großraumbüros (Stadt Frankfurt am Main 2008: 8 ff.). Insgesamt führt dies teilweise zu hohen Leerständen in Büroparks älteren Typs.

Obwohl Monofunktionalität und mangelnde Vernetzung solcher und ähnlicher Standorte schon seit den 1990er-Jahren vor allem im Kontext der Diskussion um Thomas Sieverts' Publikation zur „Zwischenstadt“ (1997) als Mankos diskutiert werden

und auch in den Jahren danach Beiträge zu Fragen der Baukultur im gewerblichen Bereich erschienen (z. B. Stadtbaukultur NRW 2007), blieben umfassende Eingriffe oder Neukonzeptionen für suburbane Dienstleistungszentren in Deutschland in der Praxis bisher Ausnahmen. Dies mag oft am Vorrang ökonomischer Interessen vor städtebaulichen Vorzügen und den daher als gering eingeschätzten planerischen Gestaltungsmöglichkeiten liegen (Hüttenhain 2012: 31 ff.).

Die räumlich divergierenden Entwicklungen des Büromarkts werden aber immer deutlicher. Wachstum wird nur für Innenstadtlagen vorhergesagt, während für suburbane Bürogebiete geringe Wachstumspotenziale erwartet werden, die sich zudem auf hochwertige Objekte fokussieren dürften. Daraus resultiert ein zunehmender Handlungsbedarf. Den Anspruch, suburbane Standorte zu qualifizieren, formulierte das BBSR (2015) auch im Forschungsfeld „Nachhaltige Weiterentwicklung von Gewerbegebieten“. Einen Impuls könnten diese Ansätze erhalten, wenn analog zu den Forschungen über lebenszykluspezifische Herausforderungen, die sich aus der Alterung von Einfamilienhausgebieten der 1950er- bis 1970er-Jahre ergeben (Wüstenrot Stiftung 2012, BMVBS 2013, Berndgen-Kaiser et al. 2014), auch eingehender untersucht würde, vor welchen Problemen die in den 1970er- und 1980er-Jahren entstandenen suburbanen Gewerbebestände stehen, wenn sie das Ende ihres ersten Nutzungszyklus erreichen.

Nachverdichtung und städtebauliche Qualifizierung von „edge cities“ in den USA

Inwiefern solche Umbrüche auch eine Chance zur Weiterentwicklung der Standorte darstellen, lässt sich an der Entwicklung in den USA verdeutlichen. Dort setzte die Suburbanisierung unmittelbar nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs ein. Sie war so stark ausgeprägt, dass die amerikanischen „metropolitan areas“ im Vergleich mit europäischen Stadtregionen bis heute von einem extrem hohen Grad der Automobilabhängigkeit und des Flächenverbrauchs geprägt sind (Siedentop 2015). Damit verbunden ist auch die große Bedeutung von

suburbanen Dienstleistungszentren. Seit den 1960er-Jahren bildeten sich in der Nähe von Flughäfen und Autobahnkreuzen „edge cities“, die meist aus einer Kombination von Büroparks, Shoppingzentren, Fachmärkten und kleineren Bauten für Imbissketten bestehen (Garreau 1991). Da viele Konzerne ihren Sitz seit den 1970er-Jahren an solche Standorte verlagert haben, stehen diese den traditionellen Ortskernen bezüglich ihrer ökonomischen Bedeutung kaum noch nach oder haben sie sogar hinter sich gelassen.

Ein Beispiel dafür ist der nahe Washington D.C. gelegene Standort Tysons Corner in Virginia. Hier entstand seit 1960 eine Ballung von Bürohochhäusern und Shopping Malls, die die Quadratmeterzahl an privat vermarkteter Bürofläche und den Umsatz der Geschäfte der alten Downtown der Bundeshauptstadt übertrifft. So haben die größte Tageszeitung des Landes, USA Today, oder die Hotelkette Hilton ihren Sitz in Tysons Corner. Trotz der anspruchsvollen Nutzungen und der Bedeutung als Alltagsraum für Tausende von Vorortbewohnern bietet Tysons Corner kaum Aufenthaltsqualitäten, da den öffentlichen Raum überwiegend Abstandsgrün und große Parkplatze prägen.

Eine Verlängerung der vom Stadtzentrum zum Dulles Airport verlaufenden U-Bahn-Linie, an der Tysons Corner auf halbem Wege liegt, wird nun jedoch zur Veränderung genutzt. In Erwartung der U-Bahn begann die Verwaltung des County of Fairfax bereits vor Jahren damit, Pläne zu entwickeln, wie sie die „edge city“ verdichten und in ein gemischt genutztes Quartier

umwandeln kann (County of Fairfax 2008). Das Konzept sieht vor, rund um drei neu entstehende U-Bahn-Stationen Abstandsflächen und Parkplätze durch eine fußgängerfreundliche Blockrandbebauung mit kleinteiliger Nutzungsmischung zu ersetzen. Einige größere Apartmentkomplexe wurden bereits errichtet, die meisten als „mixed-use developments“ mit Wohnungen in den oberen Stockwerken sowie Geschäften und Freizeitangeboten im Erdgeschoss. Diese an innerstädtische Viertel erinnernden Strukturen treffen in dem bisher von Einfamilienhausgebieten geprägten Umfeld auf eine Marktlücke.

Tysons Corner zeigt so, dass sich die Ansprüche an Bürostandorte gewandelt haben. Die wachsende Nachfrage nach Geschosswohnungsbau in der Suburbia eröffnet neue Optionen zur Nachverdichtung, weshalb auch private Investoren für die Umsetzung von solchen Konzepten, die zugleich mit städtebaulichen Qualifizierungsmaßnahmen für suburbane Lagen verbunden sind, gewonnen werden können. Es ist zudem ein herausragendes Beispiel für einen Trend zur Umnutzung bestehender Gewerbe- und Parkplatze, für den es in der amerikanischen Suburbia bereits Hunderte von kleineren Beispielen gibt (Dunham-Jones/Williamson 2008). Solche in den USA – in Unterscheidung zu den altindustriellen „brownfields“ – auch als „greyfield redevelopment“ bezeichneten Projekte stellen nicht zuletzt deshalb ein großes Potenzial dar, weil viele der seit den 1950er-Jahren entstandenen gewerblich genutzten Bauten mittlerweile vakant sind. Die aktuellen Leerstandsdaten von etwa 10 % bei Einzel-

Abbildung 1
Der Vergleich des Bestands und der Planung für ein Teilgebiet der „edge city“ Tysons Corner verdeutlicht das große Potenzial für Nachverdichtungen suburbaner Dienstleistungsstandorte



Quelle: County of Fairfax 2008

handelsflächen an Durchgangsstraßen und über 20 % bei suburbanen Bürogebäuden bieten daher die Möglichkeit, Ansätze für einen grundlegenden Umbau der Suburbia zu entwickeln (Dunham-Jones 2015).

Diese Erfahrungen lassen sich zwar nicht direkt nach Europa übertragen, weil die Siedlungsstrukturen ebenso wie die sozio-ökonomischen Rahmenbedingungen zu unterschiedlich sind. Da die Debatte über die Mankos von „edge cities“ in den USA aber bereits weit fortgeschritten ist, lassen sich aus den neuen Konzepten zumindest Anregungen und Kriterien erkennen, die auch in Deutschland für eine baulich-räumlich Qualifizierung suburbaner Lagen relevant sein können (Jessen/Roost 2015). So zeigt sich, dass die von baulichen Großstrukturen, automobilorientierter Erschließung und mangelnden Aufenthaltsqualitäten geprägten Büroparks angesichts einer veralteten Bausubstanz Potenziale zur Nachverdichtung bieten. Zumindest in Metropolregionen mit dynamischer Bevölkerungsentwicklung kann dabei der Wohnungsbau eine wichtige Rolle spielen und genutzt werden, um neue Formen der Nutzungsmischung und stadträumliche Strukturen mit verbesserten Aufenthaltsqualitäten zu entwickeln.

Neue Formen der Nutzungsmischung in Büroparks in der Region Rhein-Main

Als einer der bedeutendsten wirtschaftlichen Knotenpunkte in Europa hat die Region Rhein-Main eine dienstleistungsgeprägte metropolitane Ökonomie und weist vor allem aufgrund Frankfurts Rolle als wichtigster Finanzstandort Deutschlands einen großen und vielfältigen Büromarkt auf. Im Gegensatz zu den klassischen Global Cities handelt es sich aber um eine polyzentrisch organisierte Metropolregion mit einer vergleichsweise kleinen Kernstadt (Growe/Volkmann 2010). Anknüpfend an die einstige kleinstaatliche Struktur mit verschiedenen Zentren haben sich mehrere Städte in räumlicher Nähe herausgebildet, die wie der Finanzstandort Frankfurt bestimmte Leitfunktionen übernehmen – zum Beispiel Mainz als Medienstandort, Wiesbaden als Landeshauptstadt oder Darmstadt als Wissenschaftsstadt (Läpple/Soyka 2007: 58 ff.).



„Mixed-use developments“ mit einer Mischung aus Wohnungen und Geschäften im Erdgeschoss erschließen in der Suburbia von Washington D.C. eine Marktlücke und schaffen dort zugleich neue attraktive Stadträume.

Foto: Frank Roost

Dieses arbeitsteilige System ergänzen kleinere Zentralitäten im suburbanen Umfeld (Krehl 2015). Dabei lässt sich eine Verdichtung von Dienstleistungsunternehmen im westlichen und südlichen Bereich der Region beobachten, während der Norden eher als landschaftlich geprägter Wohnstandort dient (Knippenberger 2015). Insbesondere in den nahe der Bundesautobahn 5 gelegenen Gemeinden am Taunusrand wie Eschborn befinden sich große Büroparks, die nicht zuletzt von den dort niedrigen Gewerbesteuerhebesätzen profitieren.

Suburbane Dienstleistungszentren in der polyzentrischen Region Rhein-Main

Seit den 1970er-Jahren entstanden in der Region nicht nur in kleineren suburbanen Gemeinden dezentral gelegene Büroparks, sondern auch in der Peripherie der Kernstädte, oft in unmittelbarer Nähe zueinander. Der vorliegende Beitrag fasst beide Lagen angesichts ihrer Ähnlichkeit unter dem Begriff „suburbane Dienstleistungszentren“ zusammen und analysiert sie hinsichtlich ihrer städtebaulichen Charakteristika. Er untersucht 22 Standorte im Planungsraum des Regionalverbands FrankfurtRheinMain mit einer hohen Arbeitsplatzkonzentration im Dienstleistungssektor (siehe Abb. 2).

Abbildung 2
Übersicht der untersuchten Dienstleistungsstandorte in der Region
Frankfurt Rhein-Main



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 3
Zugrunde gelegte Aspekte der „quality of place“ an suburbanen Dienstleistungsstandorten und Indikatoren
zu deren empirischer Erfassung

	Angestrebter städtebaulicher Zustand	Erfassung durch
1 Funktionale Ausstattung und Nutzungsmischung	<ul style="list-style-type: none"> Nutzungsgemischte Gebäudekomplexe Diversität der Nutzungen in Bezug auf Qualität- und Quantität 	<ul style="list-style-type: none"> Flächenverhältnis der Nutzungen im Gebiet Vertikale und horizontale Verteilung unterschiedlicher Funktionen
2 Differenzierung öffentlicher Räume	<ul style="list-style-type: none"> Gestaltung öffentlicher Räume Vegetation und naturnahe Elemente Aneignungsmöglichkeiten 	<ul style="list-style-type: none"> Typologisierung (Platz, Straße, Park etc.) Dimensionisierung Verbindung von Straße und Erdgeschosszonen
3 Art und Maß der baulichen Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> Architektonische Qualität und Diversität Sichtbeziehungen und Raumkanten Angemessene Geschossigkeit und Landmarken 	<ul style="list-style-type: none"> Geschossigkeit und Gebäudegrundfläche Materialität und Baualter Orientierung und Ausrichtung der Gebäude
4 Ausstattung und Nutzung des Straßenraums	<ul style="list-style-type: none"> Gute Orientierungsmöglichkeiten Geringe Stellplatzflächen Vegetation und Gestaltung 	<ul style="list-style-type: none"> Ausstattung mit öffentlichen Treffpunkten Aufenthaltsort, Sitzmöglichkeiten Organisation des ruhenden Verkehrs
5 Mobilität und Fußgängerfreundlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> Flächendeckende Erreichbarkeit mit dem ÖPNV Stellplatzflächen unterirdisch oder zentral organisiert Verfügbarkeit von alternativen Mobilitätsangeboten 	<ul style="list-style-type: none"> Erreichbarkeit durch ÖPNV und MIV Infrastruktur für Fußgänger (Wege, Ampelsysteme etc.) Infrastruktur für alternative Verkehrsmittel

Quelle: Eigene Zusammenstellung

Das zugrunde liegende Verständnis städtebaulicher Qualität knüpft dabei an Untersuchungen von Richard Florida (2005) an, der wichtige räumliche Eigenschaften von Standorten im Kontext der Wissensökonomie als „quality of place“ beschreibt. Zur Kategorisierung werden die relevanten baulich-räumlichen Eigenschaften der Dienstleistungsstandorte in Anlehnung an ältere Studien (Mielke et al. 2002; Bremer/Schmidt 2004; Reicher 2013) als Indikatoren städtebaulicher Qualität in fünf Gruppen eingeteilt: die funktionale Ausstattung, die Gestaltung der öffentlichen Räume, die Art und das Maß der baulichen Nutzung, die Nutzung des Straßenraums sowie die Konnektivität der Standorte (siehe Abb. 3).

Werden diese Eigenschaften gemeinsam mit der Entwicklungsdynamik der Standorte – operationalisiert anhand von Gebäudealter, baulichen Aktivitäten, Neuvermietungen, Leerstand etc. – betrachtet, lassen sich in der Region Rhein-Main drei Typen von suburbanen Dienstleistungszentren erkennen: Neue Standorte, stagnierende Standorte und Transformationsstandorte.

Neue Standorte

Die neuen Standorte mit ihrer hohen Wachstums- und Entwicklungsdynamik sind meist in den letzten fünf bis zehn Jahren entstanden, so zum Beispiel die nahe dem Flughafen gelegenen Gateway Gardens oder der Campus Riedberg im Norden Frankfurts. Die durchschnittliche Größe dieser Gebiete

beträgt zwischen 25 und 60 ha, ihre Dichte ist vergleichsweise hoch. Charakteristisch ist die Anbindung an Flughäfen, Schnellbahnhaltstellen oder Autobahnen.

Zudem kennzeichnet diese Standorte ein hohes Maß an städtebaulicher Planung und gestaltsichernden Instrumenten wie regulierenden Bebauungsplänen und Gestaltungshandbüchern. Dies zeigt sich auch an den öffentlichen Räumen, die gewisse Aufenthaltsqualitäten aufweisen. Meist sind sie als Kerngebiet (MK) ausgewiesen, was im Grundsatz auch Wohnnutzungen zulassen und so eine Nutzungsmischung ermöglichen würde.

Transformationsstandorte

Die Transformationsstandorte sind meist schon in den 1970er- und 1980er-Jahren entstanden und peripher gelegen, über das Straßennetz und ÖPNV-Anschlüsse aber gut angebunden. Beispiele sind das Gewerbegebiet Süd in Eschborn oder die Bürostadt Niederrad in Frankfurt. Art und Maß der baulichen Nutzung variieren stark und reichen von Hochhäusern mit geringer Grundfläche und bis zu 30 Geschossen (Finanzdienstleister, Beratungsunternehmen) über eingeschossige Flachbauten mit hoher Grundfläche (wie z. B. Baumärkte oder Großhandel) bis hin zu Einzelhandelsbauten oder Imbissständen.

Die Arbeitsplatzdichte ist mit bis zu 200 Beschäftigten pro ha durchaus hoch und zum Teil finden sich hochwertige Nutzungen, da zu den wichtigsten Mietern unternehmensnahe und Finanzdienstleistungen gehören. Die öffentlichen Räume sind zwar gepflegt, aber unterentwickelt und von Abstandsgrün gekennzeichnet. Durch den langen Entwicklungsprozess ist die Architektur der Gebäude heterogen, ältere Gebäude weisen oft qualitative Mängel oder Leerstände auf. Die gestaltsichernden Maßnahmen sind gering, meist sind die Areale lediglich als Gewerbegebiete ausgewiesen. Dies erschwert baurechtlich derzeit noch eine nachträgliche Mischung mit Wohnbauten. Im Prinzip bieten diese Standorte mit einer Ausdehnung von 60 bis 120 ha und hohen Leerstandsquoten aber gute Potenziale zur Nachverdichtung und Nutzungsmischung, nicht zuletzt, da sie bereits jetzt eine gewisse Veränderungsdynamik kennzeichnen.

Stagnierende Standorte

Die stagnierenden Standorte wie der Südcampus in Bad Homburg oder das Gewerbegebiet in Sulzbach sind noch deutlicher von einer geringen Wachstumsdynamik geprägt und weisen wenig Veränderungen auf. Oft handelt es sich um kleinere, überwiegend von Dienstleistern genutzte Gewerbegebiete, die in den 1970er- und 1980er-Jahren entstanden sind. Die öffentlichen Räume sind vernachlässigt, verfügen nur über geringe Aufenthaltsqualitäten und sind meist durch Stellplatzflächen geprägt. Nach den Kernarbeitszeiten sind diese Bereiche kaum belebt. Mit einer Ausdehnung von 10 bis etwa 25 ha und einer geringen Arbeitsplatzdichte von etwa 170 Beschäftigten pro ha ergibt sich bisher auch keine kritische Masse für weitere Nutzungen.

Diese Kategorisierung macht deutlich, dass vor allem in den älteren Standorten der 1970er- bis 1980er-Jahre Potenziale zur Nachverdichtung und Nutzungsmischung vorhanden sind, die aber je nach Lage, Größe und Dynamik variieren. Die Unterschiede werden im Folgenden an einem Beispiel für einen stagnierenden Standort, den Südcampus in Bad Homburg, sowie für einen Transformationsstandort, die Bürostadt in Frankfurt-Niederrad, verdeutlicht.

Südcampus Bad Homburg: Nutzungsmischung durch pragmatische Verdichtung

Das 21 ha große Gewerbegebiet entstand 1981 am Stadtrand von Bad Homburg und ist über die Autobahnen A5 und A666 verkehrlich angebunden. Etwa 50 Unternehmen mit rund 3.000 Beschäftigten haben sich hier angesiedelt – neben Konzernen wie Hewlett-Packard auch kleinere Firmen aus dem IT-Bereich sowie Bildungseinrichtungen.

Städtebauliche Struktur und Defizite

Das Gebiet prägen kompakte Baukörper mit wenigen Geschossen. Der bauliche Zustand der meist in den 1980er- und 1990er-Jahren entstandenen Gebäude ist durchschnittlich, aber oft auf die spezifische Nutzung der Erstmieter zugeschnitten. Viele der Gebäude orientieren sich zudem



Zuvor vom DuPont-Konzern genutztes leer stehendes Gebäude im Gewerbepark Südcampus in Bad Homburg
Foto: Hendrik Jansen

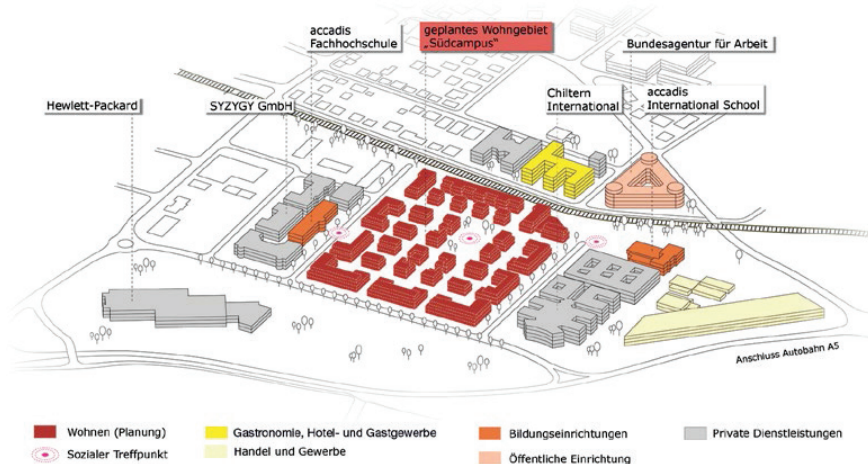
Das größte Problem aber ist der langjährige Leerstand eines ehemals von der Firma DuPont genutzten Bürokomplexes. Der Baukörper ist konzipiert als „Single-Tenant-Gebäude“ mit großen Büroeinheiten, die über einen zentralen Erschließungskern verbunden sind, sodass eine kleinteilige Nutzung mit unterschiedlichen Mietern unmöglich ist. Da das Gebäude abgezäunt ist und zu verfallen beginnt, steigt mittlerweile auch der Leerstand im Umfeld.

Qualifizierungsstrategie

Um das Areal koordiniert weiterzuentwickeln, gründete sich auf Initiative der Wirtschaftsförderung Bad Homburg im Jahr 2012 die Standortgemeinschaft Südcampus. In diesem Zuge erfolgte auch eine Umbenennung von „Im Atzelnest“ zu „Südcampus“. Angesichts des Leerstands des DuPont-Gebäudes und des angespannten Wohnungsmarkts wurden Ideen für eine Wohnbauentwicklung auf dem 4,5 ha großen Gelände erarbeitet. Diese konkretisierte die Gemeinde 2015 mit einem Bauungsplanverfahren, in dessen Zuge das bisherige Gewerbegebiet als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen werden soll. Das DuPont-Gebäude kann dann abgerissen und durch Neubauten für etwa 600 Wohneinheiten ersetzt werden. Von diesen wird der Großteil im Geschosswohnungsbau entwickelt, lediglich im Innenbereich werden auch kleinere Stadthäuser realisiert. Darüber hinaus streben Kommune, Stand-

kaum zum Straßenraum. Eine Gleisanlage, die das Gebiet durchtrennt, erschwert die Orientierung und sorgt dafür, dass sich kein zentraler Bereich herausbilden konnte. Die öffentlichen Räume weisen kaum Aufenthaltsqualität auf, lediglich die Bereiche vor den Bildungseinrichtungen (FH und International School) dienen als sozialer Treffpunkt. Ergänzende Nutzungen wie gastronomische Angebote oder Versorgungseinrichtungen finden sich nur im Umfeld und sind weder baulich noch funktional integriert. Die periphere Lage sowie der geringe Grad der Nutzungsmischung erschweren zudem die Ansiedlung weiterer, insbesondere kreativer Dienstleistungsunternehmen (vgl. Batke/Wolf 2015).

Abbildung 4
Planungen für eine Nutzungsmischung im Südcampus Bad Homburg. Das rot dargestellte neue Wohnprojekt entsteht an der Stelle des ehemaligen DuPont-Gebäudes



Quelle: Eigene Darstellung

ortgemeinschaft und Wirtschaftsförderung weitere Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Gebiets an, wie den Ausbau des Stadtbahnnetzes und die Ansiedlung oder den Ausbau von Einzelhandelseinrichtungen (vgl. Batke/Wolf 2015).

Dieser pragmatische Ansatz erzeugt zwar eine grobkörnige Nutzungsmischung und verbessert auch die Erschließung und Versorgung im Gebiet. Diese Ziele werden aber vor allem durch additive Einzelmaßnahmen erreicht; eine systematische städtebauliche Weiterentwicklung, die auch auf eine feinkörnige Nutzungsmischung und eine allgemeine Verbesserung der Aufenthaltsqualität abzielt, bleibt bisher aus.

Frankfurt-Niederrad: Nutzungsmischung durch systematische Verdichtung

Der seit den 1960er-Jahren entwickelte Büropark Niederrad liegt auf halbem Wege zwischen Zentrum und Flughafen in Autobahnnähe und ist auch über ÖPNV gut angebunden. Auf einer Fläche von 144 ha (davon 100 ha Kernzone) befinden sich 15.000 Arbeitsplätze, überwiegend aus dem Dienstleistungsbereich. Die Auslastung der Bauten sinkt jedoch seit Jahren. 2008 standen mit 300.000 m² fast ein Drittel der Büroflächen leer (Stadt Frankfurt am Main 2008: 4 ff.).

Städtebauliche Struktur und Defizite

Der 1962 aufgestellte Bebauungsplan formulierte das Ziel, eine „Bürostadt im Grünen“ zu entwickeln und wies das Areal als Sondergebiet (SO) mit einer monofunktionalen Struktur aus. Dem Leitbild der autogerechten Stadt entsprechend wurden Solitäre mit sechs bis 25 Geschossen in einer aufgelockerten Struktur errichtet. Die Freibereiche sind aber oft nicht allgemein zugänglich und wurden durch nachträglich errichtete Stellplätze reduziert.

Etwa seit dem Jahr 2000 hat sich die Leerstandsproblematik, die nicht zuletzt mit der Angebotsausweitung an anderen Standorten in der Stadt verbunden ist, im Büropark Niederrad verschärft. Zwei Arten von Gebäuden sind besonders betroffen: Ältere Gebäude, die in ihrer Ausstattung nicht



Die bisher wenig strukturierten und von Stellplätzen dominierten Freiflächen im Büropark Frankfurt-Niederrad sollen neu qualifiziert werden Foto: Frank Roost

mehr den heutigen Ansprüchen genügen, und jüngere Bauten mit großen Büroeinheiten von über 400 m². Deren Modernisierung scheint für Investoren unrentabel zu sein, da die Mietpreise in Niederrad zwischen 9 und 15 € liegen, was in Frankfurt dem Niedrigpreissegment entspricht (Binkele 2010; Colliers International Frankfurt GmbH 2015).

Qualifizierungsstrategie

Als Auftakt einer umfassenden Weiterentwicklung initiierte das Stadtplanungsamt Frankfurt 2007 eine Fachtagung sowie 2008 einen Ideenprozess zur Ausarbeitung eines neuen Konzepts. In dem daraus resultierenden Rahmenplan stellte es eine Strategie dar, die im Wesentlichen drei Optionen vorsieht:

- Umnutzung von Teilen der leer stehenden Bürobauten zu Wohnungen
- Abriss leer stehender, bautechnisch schwer umnutzbarer Bürogebäude und Ersatz durch neue Wohngebäude
- Bauliche Nachverdichtung auf Freiflächen durch Wohnnutzungen und ergänzende (soziale) Infrastruktur

Das Stadtplanungsamt strebt zudem eine Nutzungsmischung innerhalb der Gebäude an, wie zum Beispiel „Wohnen“ und „kleinteilige Büronutzung“ in den Obergeschossen kombiniert mit „Handel“ und



Der Umbau eines älteren Bürogebäudes zu einem Apartmentturm soll den Auftakt der Weiterentwicklung des bisherigen monofunktionalen Büroparks zu einem gemischt genutzten „Lyoner Viertel“ bilden

Foto: Frank Roost

„Versorgung“ in den Sockelzonen. Entlang der Quartiersstraßen beabsichtigt es eine möglichst geschlossene Bebauung, auch um ruhige rückwärtige Bereiche mit hoher Wohnqualität zu schaffen (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2008). Zudem soll die Freiflächenstruktur verbessert werden. An die Stelle diffuser Abstands- und Parkplatzflächen sollen klar strukturierte Freiräume mit einer sinnvollen Durchwegung treten. Dazu zählen die Schaffung neuer Grünverbindungen zum Stadtwald und zum Mainufer sowie die Weiterentwicklung einer zentral gelegenen Fläche zu einer „Grünen Mitte“, die erkennbar als Erholungsbereich definiert werden soll.

Da den baulichen Bestand überwiegend große und markante Bürogebäude prägen, wird auch für die Zukunft von einer großen Heterogenität der Bebauungsstruktur ausgegangen. Diesem Umstand trägt das Stadtplanungsamt mit einer flexiblen Ausweisung der Flächen, deren genaue Ausgestaltung erst im weiteren Planungsprozess konkretisiert wird, Rechnung (von Lüpke 2015). Da privates Engagement bei der Umsetzung eine entscheidende Rolle spielt, nutzt es intensiv informelle Planungsinstrumente wie Ansprache, Beratung, Moderation und Öffentlichkeitsarbeit. Unterstützend wirkt zudem seit April 2014 die Standortinitiative Neues Niederrad, an der 17 Unternehmen partizipieren (Standort-Initiative Neues Niederrad e.V. 2015). Um den Anspruch der Veränderung von einem monofunktionalen Standort zu einem gemischt genutzten Stadtquartier zu demonstrieren, verwendet die Stadt anstelle der alten Bezeichnung „Bürostadt“ den Begriff „Lyoner Viertel“ (abgeleitet vom Namen der wichtigsten Straße im Gebiet).

Die Änderung des Bebauungsplans 2010 schuf planungsrechtliche Voraussetzungen für die Umstrukturierung des Gewerbe- und Sondergebiets in ein ausdifferenziertes Quartier mit Misch-, Kern- und Wohngebietsanteilen. Seither wurde ein größeres Bürogebäude zu einem Apartmentkomplex umgebaut. Mehrere Wohnhäuser sind derzeit im Bau. Da der Wohnungsmarkt in Frankfurt einem anhaltend hohen Druck unterliegt, erscheint eine Umsetzung des Konzepts nicht unwahrscheinlich.

Das Vorhaben zeigt, dass der Bau neuer Wohngebäude in bisher monostrukturierten Büroparks grundsätzlich möglich ist. Fraglich bleibt dabei allerdings, ob sich solche Umnutzungen auch unter den Bedingungen eines weniger angespannten Wohnungsmarkts realisieren lassen würden, da diese Standorte im Vergleich mit anderen Stadtvierteln erst noch ihre Wohnquartiersqualitäten entwickeln müssen. Die Planungen für Frankfurt-Niederrad verdeutlichen aber mit ihrem Vorlauf und dem umfassenden Ansatz, dass sich eine Nachverdichtung von Gewerbestandorten mit einer systematischen Verbesserung der städtebaulichen Struktur und der Schaffung neuer Formen der Nutzungsmischung – in einer eher an Innenstädte als an Suburbia erinnernden Körnigkeit – verbinden lässt.

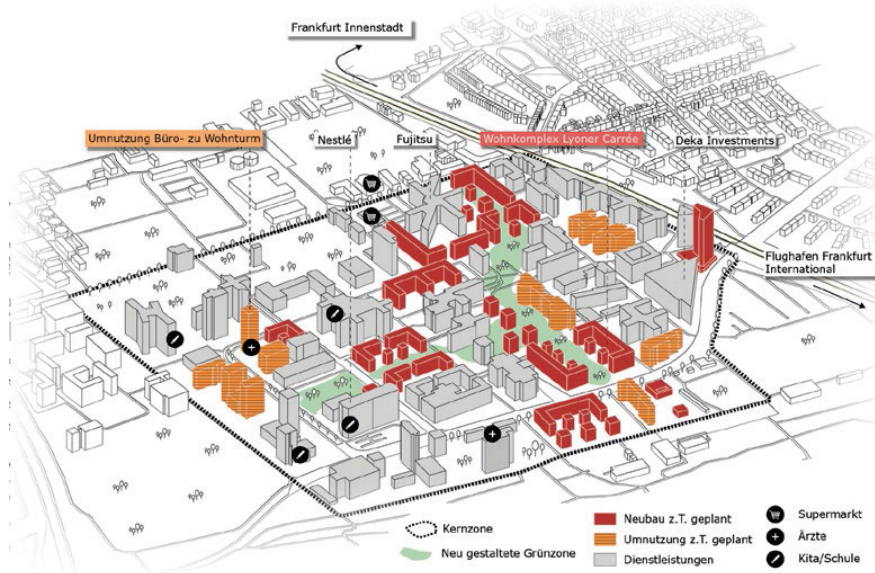


Abbildung 5
Die systematische Nachverdichtung am Standort Niederrad („Lyoner Viertel“) zielt auf eine neue Nutzungsmischung ab und wird mit einer Verbesserung der stadträumlichen Qualitäten verbunden

Quelle: Eigene Darstellung

Fazit

Die in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts entstandenen Bereiche der Suburbia sind von einer automobilorientierten städtebaulichen Struktur, einem geringen baukulturellen Niveau vor allem im gewerblichen Bereich und – insbesondere in den Metropolregionen – einer funktionalen Spezialisierung geprägt. Die Aufgabe, dieses Patchwork von großstrukturierten Nutzungseinseln zu einem besser vernetzten Gefüge mit kleinräumlichen Qualitäten weiterzuentwickeln, findet in der Stadtforschung schon seit der Zwischenstadt-Debatte der 1990er-Jahre ihren Niederschlag, spielt in der Planungspraxis bisher aber eine untergeordnete Rolle. Einen neuen Impuls könnte das Thema dadurch erhalten, dass viele der in den 1970er- und 1980er-Jahren entstandenen gewerblichen Bauten das Ende ihres Verwertungszyklus erreicht haben und einer Erneuerung bedürfen. Dies zeigt sich bei älteren Büroparks in dezentralen Lagen, die angesichts der Ausdifferenzierung der Standorte im Kontext der Wissensökonomie eine sinkende Nachfrage kennzeichnet.

Wie der Exkurs über die USA, wo diese Herausforderungen besonders deutlich zutage treten, zeigt, bieten solche Umbrüche Möglichkeiten zur Weiterentwicklung von suburbanen Dienstleistungsstandorten, bei denen die Nachverdichtung mittels

Wohnungsbau mit einer städtebaulichen Qualifizierung und der Schaffung einer Nutzungsmischung verbunden werden kann. Da die Anzahl und die Bedeutung der „edge cities“ in den USA viel größer sind als die der suburbanen Büroparks in den deutschen Metropolregionen, ist zwar davon auszugehen, dass sich ähnliche Veränderungen bei uns in weniger drastischer Form ergeben werden. Zudem stellt die wachsende Nachfrage nach Geschosswohnungsbau in der Suburbia nur in den USA ein weitgehend neues Phänomen dar – in der Bundesrepublik mit ihrer stärker ausdifferenzierten Siedlungsstruktur und der nach wie vor starken Rolle älterer suburbaner Siedlungskerne handelt es sich dabei hingegen nur um einen graduellen Wandel. Die Analyse der Region Rhein-Main legt aber den Schluss nahe, dass auch hier Veränderungen der Nachfrage und der Ansprüche an Büroflächen und deren Umfeld zumindest zu gewissen Veränderungen der Nutzungsstruktur von suburbanen Dienstleistungsstandorten führen werden. In Zeiten wachsender Wohnraumnachfrage in den Metropolregionen kann dabei die Nutzungsmischung eine wachsende Rolle spielen.

Die beiden Fallbeispiele verdeutlichen die Bandbreite im möglichen planerischen Vorgehen zwischen Pragmatismus und

langfristiger Strategie. Im Fall des Südcampus Bad Homburg entsteht die Nutzungsmischung eher aus pragmatischen Gründen. Die Flächen sind auf dem entspannten Büromarkt ohnehin schwer vermarktbar, während neue Angebote für den Wohnungsbau in der Region dringend benötigt werden. Der Leerstand des ehemals von der Firma DuPont genutzten Bürogebäudes bietet somit ein einfach zu nutzendes Potenzial zur Nachverdichtung. Im Fall von Frankfurt-Niederrad zeigt sich hingegen ein strategisches Vorgehen mit einem langfristigen und schrittweise umsetzbaren Konzept, dem eine aufwendige Planungsphase der Zusammenarbeit von kommunalen Institutionen und privaten Akteuren vorausging. Die Nachverdichtung betrifft daher nicht nur Veränderungen einzelner Liegenschaften, sondern umfasst ein komplexes Programm aus Umbau, Rückbau und Neubau. Zudem zielt das Konzept darauf ab, die Gestalt- und Aufenthaltsqualität im Gebiet durch die Schaffung neuer Raumkanten, eine systematische Qualifizierung der bisher diffusen Freiräume sowie eine Verbesserung der Angebote zur alltäglichen Versorgung zu erhöhen – und verbindet so die Nachverdichtung mit einer kleinteiligen Nutzungsmischung.

Eine solche systematische Herangehensweise, die nicht nur auf kurzfristige Erfolge der Wohnraumschaffung abzielt, ist für die zukünftige Entwicklung der Suburbia von

hoher Bedeutung. Das große Potenzial der Weiterentwicklung suburbaner Büroparks und Gewerbeflächen kann zwar, wenn es mit einer Erhöhung der Dichte verbunden wird, eine nachhaltige Alternative zum weiteren Flächenverbrauch darstellen. Es wäre aber fatal, wenn solche Maßnahmen lediglich als einfache Reaktion auf akuten Leerstand in zersplitterten Einzelvorhaben mit Blick auf nur jeweils einen Teilraum umgesetzt würden. Anzustreben ist vielmehr eine umfassende Weiterentwicklung der suburbanen Siedlungsstrukturen insgesamt, die darauf abzielen muss, die stadträumliche Vernetzung, Orientierungsmöglichkeiten sowie Aufenthaltsqualitäten zu verbessern und so einige der typischen Mankos der Suburbia zu überwinden.

Wird die neue Nutzungsmischung aber in umfassenden planerischen Konzepten realisiert und weist sie eine adäquate Körnigkeit sowie eine Bebauungsstruktur auf, die unter Berücksichtigung kleinräumlicher Details und der Ausstattung der Erdgeschosszonen gestaltet wird, stellt sie eine große Chance dar. Die sich abzeichnende Notwendigkeit einer Umnutzung von Büroparks wäre daher ein gutes Experimentierfeld für die Nachverdichtung der Zwischenstadt, an dem sich zeigen lässt, wie in der Suburbia insgesamt eine Nutzungsmischung und eine stadträumliche Qualifizierung erreicht werden könnte.

Literatur

Batke, Anja (Regionalverband FrankfurtRheinMain, Bereich Kommunale Projekte); Wolf, Stefan (Leitung der Wirtschaftsförderung Bad Homburg), 2015: Leitfadengestütztes Interview der Autoren [geführt am 22.01.2015].

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2015: Nachhaltige Weiterentwicklung von Gewerbegebieten. Zugriff: http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/2014/Gewerbegebiete/Gewerbegebiete_node.html [abgerufen am 120.05.2016].

Berndgen-Kaiser, Andrea; Bläser, Kerstin; Fox-Kämper, Runrid; Siedentop, Stefan; Zakrzewski, Philipp, 2014: Demography-driven suburban decline? At the crossroads: mature single-family housing estates in Germany. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 7. Jg. (3), S. 286–306.

Binkele, Andreas, 2010: Städtebauliches Entwicklungskonzept für die Bürostadt Niederrad. Diplomarbeit am Städtebau-Institut der Universität Stuttgart. Stuttgart.

- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2013: Suburbaner Raum im Lebenszyklus. Berlin.
- Bremer, Stefanie; Schmidt, J. Alexander, 2006: Orte der Arbeit – Gestaltungsmöglichkeiten in Gewerbegebieten. Europäisches Haus der Stadtkultur e.V. (Hrsg.), Gelsenkirchen.
- Colliers International Frankfurt GmbH, 2015: Marktbericht Frankfurt. 1. Halbjahr 2015. Bürovermietung und Investment. Zugriff: www.colliers.de [abgerufen am 20.05.2016].
- County of Fairfax, 2008: Transforming Tysons: Overview of Tysons Land Use Task Force Recommendations. Fairfax.
- Dunham-Jones, Ellen, 2015: Umgestaltung von Suburbia: Ein amerikanischer oder ein globaler Trend? In: Jessen, Johann; Roost, Frank (Hrsg.): Refitting Suburbia: Erneuerung der Stadt des 20. Jahrhunderts in Deutschland und den USA. Berlin, S. 95–112.
- Dunham-Jones, Ellen; Williamson, June, 2008: Retrofitting Suburbia: Urban Design Solutions for Redesigning Suburbs. Hoboken.
- Florida, Richard, 2005: Cities and the creative class. New York, London.
- Florida, Richard, 2013: The Fading Differentiation Between City and Suburb. UrbanLand, Jg. 2013. Zugriff: <http://urbanland.uli.org/economy-markets-trends/the-fading-differentiation-between-city-and-suburb> [abgerufen am 20.05.2016].
- Garreau, Joel, 1991: Edge City: Life on the New Frontier. New York.
- Growe, Anna; Volkmann, Kati, 2010: Die deutschen Metropolräume im globalen Standortwettbewerb. RaumPlanung (153), S. 259–299.
- Helbrecht, Ilse; Dirksmeier, Peter, 2009: New Downtowns – eine neue Form der Zentralität und Urbanität in der Weltgesellschaft. Geographische Zeitschrift, 97. Jg. (2/3), S. 60–76.
- Hesse, Markus, 2010: Metropolitane Peripherien in Deutschland: Ein empirischer Überblick. DisP – The Planning Review, 46. Jg. (181), S. 69–79.
- Hüttenhain, Britta, 2012: Stadtentwicklung und Wirtschaft. Strategien und Handlungsansätze zur Entwicklung von Gewerbestandorten. Stadt + Landschaft, Bd. 6. Detmold.
- Jessen, Johann; Roost, Frank, 2015: Editorial: Refitting Suburbia – Umbau der Siedlungsstrukturen des 20. Jahrhunderts. In: Jessen, Johann; Roost, Frank (Hrsg.): Refitting Suburbia: Erneuerung der Stadt des 20. Jahrhunderts in Deutschland und den USA. Berlin, S. 7–22.
- Karsten, Martin; Usbeck, Hartmut, 2001: Gewerbesuburbanisierung – Die Tertiärisierung der suburbanen Standorte. In: Brake, Klaus; Dangschat, Jens; Herfert, Günter (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen, S. 71–80.
- Knapp, Wolfgang, 2010: Transformation stadt-regionaler Zusammenhänge: Eigenständigkeit und Funktionswandel. In: Dittrich-Wesbuer, Andrea; Knapp, Wolfgang; Osterhage, Frank (Hrsg.): Postsuburbanisierung und die „Renaissance der (Innen-)Städte“. Neue Entwicklungen in der Stadtregion. Detmold, S. 7–26.
- Knapp, Wolfgang; Volkmann, Kati, 2011: Neue ökonomische Kerne in nordrhein-westfälischen Stadtregionen: Postsuburbanisierung und Restrukturierung kernstädtischer Räume. Raumforschung und Raumordnung, 69. Jg. (5), S. 303–317.
- Knippenberger, Ute, 2015: Airports and their regions. In: Conventz, Sven; Thierstein, Alain (Hrsg.): Airports, cities and regions. Regions and cities, Bd. 4. London, S. 86–101.
- Krehl, Angelika, 2015: Urban spatial structure: an interaction between employment and built-up volumes. Regional Studies, Regional Science, 2. Jg. (1), S. 289–307.
- Kunzmann, Klaus, 2001: Welche Zukünfte für Suburbia? Acht Inseln im Archipel der Stadtregion. In: Brake, Klaus; Dangschat, Jens; Herfert, Günter (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen, S. 213–222.
- Läpple, Dieter; Soyka, Andrea, 2007: Stadt – Zwischenstadt – Stadtregion: Raumwirtschaftliche Transformationen in der Stadtregion Frankfurt/Rhein-Main. Zwischenstadt, Bd. 10. Wuppertal.
- Mielke, Bernd; Büchschütz, Kay; Preuss, Stefan, 2002: Aktuelle Entwicklungen beim Gewerbeflächenbedarf. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.), Dortmund.
- Reicher, Christa, 2013: Städtebauliches Entwerfen. Wiesbaden.
- Siedentop, Stefan, 2015: Suburbane Räume unter Anpassungsdruck – ein deutsch-amerikanischer Vergleich. In: Jessen, Johann; Roost, Frank (Hrsg.): Refitting Suburbia – Erneuerung der Stadt des 20. Jahrhunderts in Deutschland und den USA. Berlin, S. 23–42.
- Siedentop, Stefan; Kausch, Steffen; Einig, Klaus; Gössel, Jörg, 2003: Siedlungsstrukturelle Veränderungen im Umland der Agglomerationsräume. Forschungsvorhaben im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, vertreten durch das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Forschungen, Bd. 114. Bonn.
- Sieverts, Thomas, 1997: Zwischenstadt. Zwischen Ort und Weit, Raum und Zeit, Stadt und Land. Gütersloh, Basel.
- Stadt Frankfurt am Main, 2008: Von der Bürostadt zum Lyoner Viertel – Umstrukturierungspotentiale der Bürostadt Niederrad, Frankfurt am Main. Transformation eines monofunktionalen Bürogebietes. Frankfurt am Main.
- Stadtbaukultur NRW, 2007: Orte der Arbeit. Möglichkeiten zur gestalterischen Aufwertung von Gewerbegebieten. Werkstattbericht, Bd. 5. Gelsenkirchen.
- Standort-Initiative Neues Niederrad e.V., 2015: Die Initiative. Zugriff: <http://www.lebendige-buerostadt.de/sinn/die-initiative.html> [abgerufen am 20.05.2016].
- von Lüpke, Dieter, 2015: Zuwendung zur Peripherie: Strategien der Innenentwicklung in einer wachsenden Stadt am Beispiel Frankfurt/Main. In: Jessen, Johann; Roost, Frank (Hrsg.): Refitting Suburbia – Erneuerung der Stadt des 20. Jahrhunderts in Deutschland und den USA. Berlin, S. 173–189.
- Wüstenrot Stiftung (Hrsg.), 2012: Zukunft von Einfamilienhausgebieten aus den 1950er bis 1970er Jahren – Handlungsempfehlungen für eine nachhaltige Nutzung. Ludwigsburg.

Büroparks in den Vorstädten unserer Metropolregionen, an den Rändern der Stadt oder den Autobahnkreuzen der Suburbia, gehören meistens nicht zu den vermeintlich schönsten Orten. Überhaupt kennen viele Menschen diese Orte gar nicht und selbst wenn sie sie kennen, würden sie nie bestätigen, dass man sich aus städtebaulicher Perspektive mit diesen Orten beschäftigen sollte. Sie sind nicht aufregend, aber funktional und erfüllen ihren Zweck. Sie existieren weltweit und sind für viele Menschen die tägliche Realität in ihrem Arbeitsleben. Doch diese Orte sind - insbesondere in Zukunft - wichtig für die Städte und auch für die Menschen die dorthin jeden Tag zur Arbeit fahren.

Im Kontext einer sich ausdifferenzierenden metropolitanen Ökonomie stellen suburbane Dienstleistungsstandorte sogenannte neue Zentralitäten dar, die mit ihrer starken Konzentration von Arbeitsplätzen und weiteren Funktionen neue Fokusräume außerhalb der traditionellen Stadtkerne darstellen. Die Veränderung dieser Standorte erfolgt aus ganz unterschiedlichen Gründen, die oftmals parallel verlaufen oder sich überlagern.

Diese Arbeit untersucht die Veränderungen und Transformationsprozesse der Business Suburbia anhand von drei internationalen Metropolregionen: Frankfurt am Main, Zürich und Boston.

Dabei wird untersucht, welche Formen städtebaulicher Qualitäten für diese Standorte identifiziert werden können und wie diese sich im Kontext des Standortes ausprägen. Ebenso werden Strategien, Maßnahmen und planerische Instrumente überprüft, die im Zuge eines Retrofitting angewendet werden, um durch Nachverdichtung oder Umbau diese suburbanen Business Standorte zu qualifizieren. Auch wird die Frage verfolgt, welche Standortkonkurrenzen zwischen suburbanen und urbanen Dienstleistungsstandorten existieren.

Es zeigt sich: Die Business-Suburbia kann sich unter Einsatz der richtigen planerischen Instrumente und Strategien von monofunktionalen Arealen zu intergrierten Quartieren der urbanen Peripherie entwickeln und wird somit vom Arbeitsort zum Lebensraum.

Out of Office

Umbau von Büroimmobilien und Büroparks



Hendrik Jansen, Tim Rieniets, Hanna Hinrichs,
Franziska Berlin



Inhalt

	Einführung	05
1	Out of Office? – Gründe und Rahmenbedingungen für den Umbau von Büros und Büroparks	11
2	Von der Schreibstube zur Bürolandschaft – Die Entwicklung der Gebäudetypologie	19
3.	Umbauanlässe und -strategien: Individuelle Projektansätze	30
3.1	Lyoner Viertel in Frankfurt: Das Erbe der autogerechten Stadt	32
3.2	Büropark Seestern in Düsseldorf: Ein Standort erfindet sich neu	38
3.3	O-Werk in Bochum: Verschiedene Nutzungen unter einem Dach	44
3.4	Goltsteinforum Köln: Umgebautes Bürogebäude wird zum Stadtbaustein	48
3.5	Beginenhof Essen: Raumpotential für ein besonderes Wohnprojekt	52
3.6	Gerling Hochhaus in Köln: Denkmalschutz zwischen Förderung und Schutzregeln	58
3.7	Hochhaus an der Baierbrunner Straße, München	62
4.	Chancen und Herausforderungen des Umbaus: Drei Blickwinkel aus Wissenschaft, Verwaltung und Wirtschaft	66
5.	Fazit: Lernen vom Einzelfall	70
	Autoren	75
	Impressum	76

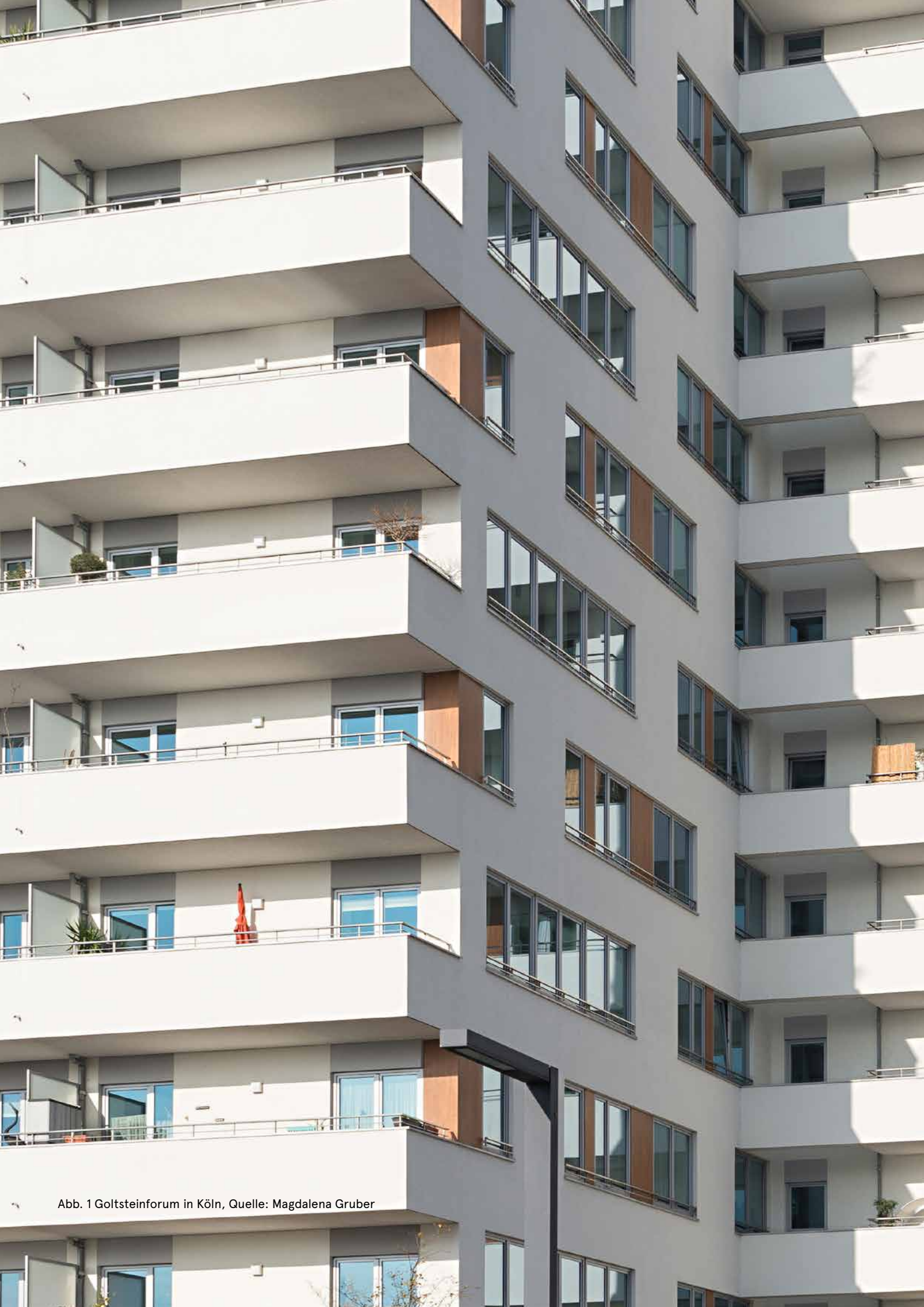


Abb. 1 Goldsteinforum in Köln, Quelle: Magdalena Gruber

OUT OF OFFICE

SBK #15 - 26.10.2018

Einführung

Umbaukultur

Das Umbauen ist so alt wie das Bauen selbst. Zu allen Zeiten haben Menschen alte Bausubstanz an neue Anforderungen angepasst. Einige großartige Architekturen zeugen noch heute von dem Geschick der damaligen Baumeister, aus alter Architektur eine neue entstehen zu lassen. Dazu zählen so berühmte historische Bauwerke wie die Hagia Sophia in Istanbul oder die Kathedrale von Rouen.

Selbstverständlich handelt es sich bei den genannten Bauwerken um außergewöhnliche und nicht um die alltäglichen Beispiele. Aber von den alltäglichen Beispielen gibt es um so mehr. Denn in vorindustrieller Zeit gehörte es zum Alltag, alte Mauersteine, Dachbalken oder Eisenteile, Türen, Fenster und andere Bauteile wiederzuverwenden. Die alten Bauteile wieder zu verwenden war mit geringerem Aufwand verbunden, als neue Bauteile zu beschaffen. Darum gibt es kaum ein Bauwerk vorindustrieller Zeit, in dem sich nicht die Zweitverwendung von Bauteilen und Materialien nachweisen lässt.

Heute neigen wir dazu, den Umbau von Gebäuden oder die Wiederverwendung von Bauteilen als wertmindernde Maßnahmen zu betrachten. Dabei bezeugen die historischen Beispiele, dass das Gegenteil möglich ist: Die Materialeigenschaften von Holz, Stein oder Metall verlieren bei sachgerechter Verwendung auch nach Jahrhunderten kaum an Qualität. Was damals Alltag war, könnte auch in Zukunft wieder eine bedeutende Rolle im Bauwesen spielen. Denn angesichts der Not-

wendigkeit, auch im Bauwesen zu den allgemeinen Umweltzielen beizutragen, ist die Wiederverwendung nicht erneuerbarer Ressourcen naheliegend (s. Seite 14). Die architektonische Qualität muss dabei keinen Nachteil haben. Im Gegenteil. Sind es doch gerade die Schichten und Spuren der Geschichte, die uns an historischen Bauwerken so faszinieren.

Wohnen in ehemaligen Arbeitsorten

Das Umbauen war früher ein fester Bestandteil unserer Baukultur. Und nicht selten sind es gerade die Veränderungen und Hinzufügungen, die einem alten Bauwerk seine ganz besondere, architektonische und historische Qualität verleihen. Beispiele dafür gibt es viele, darunter auch ehemalige Arbeitsorte, die ihren ursprünglichen Nutzen verloren hatten und für andere Zwecke umgebaut wurden: Aus Bauernhäusern wurden Wohnhäuser, aus Scheunen Werkstätten, aus Almhütten Ferienhäuser oder Werkstätten zu Ateliers. Und auch, wenn diese Nutzungsänderungen aus zweckmäßigen Erwägungen vorgenommen wurden, so haben sie doch häufig und ganz nebenbei einen besonderen, architektonischen Reiz entfaltet. Ein Reiz, den man heutzutage ganz bewusst einsetzt, zum Beispiel im Wohnungsbau, im Tourismus und in der Hotellerie: Ferien im Bauernhaus sind nachgefragt, ebenso wie die Wohnung in der alten Fabrik oder das Hotelzimmer im ehemaligen Leuchtturm.

In diesem Kontext ist auch das Thema der vorliegenden Publikation zu sehen: der Umbau alter Büroimmobilien. Er stellt das vorerst letzte Kapitel einer langen und abwechslungsreichen Geschichte dar. Es ist die Geschichte vom Umbau ehemaliger Arbeitsorte, von Bauernhäusern, Werkstätten, Manufakturen und Fabriken – und nun auch immer häufiger von Bürogebäuden.

Die Erfolgsgeschichte des Loft

Eine besondere Dynamik entfaltete diese Geschichte im 20. Jahrhundert in den großen Industriemetropolen der westlichen Welt. In diesen Städten trafen mehrere, sich begünstigende Entwicklungen zusammen: Zum einen gab es in diesen Städten ein wachsendes Angebot

alter Gewerbe- und Industriebauten aus dem 19. und frühen 20. Jahrhundert, die aufgrund der technischen und wirtschaftlichen Entwicklung nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden konnten: Alte Manufakturen, Maschinenhäuser, Produktionshallen usw. Zum anderen verfügten viele dieser Städte über eine große und differenzierte Nachfrage auf dem Immobilienmarkt. So fanden sich auch für so schwer vermittelbare Immobilien wie die veraltete Gewerbe- und Industriearchitektur des 19. Jahrhunderts Zielgruppen, die diese Gebäude für ihre Bedürfnisse nutzen konnten.

Die Nutzung bzw. Umnutzung dieser Immobilien war aber zunächst alles andere als gewöhnlich, galten sie doch als Orte harter Arbeit, geprägt von Schmutz, Lärm und Gefahren. Darum bedurfte es ganz besonderer Akteure, die bereit waren, auch unter widrigen Umständen und jenseits aller gesellschaftlichen Konventionen in solchen Gebäuden zu leben und zu arbeiten. Solche Akteure fanden sich zunächst vor allem in künstlerischen und alternativen Milieus. Für sie bot die alte Industriearchitektur attraktive Bedingungen: große Räume mit hohen Fenstern und reichlich Platz für Ateliers, Werkstätten, Proberäume und alternative Wohnkonzepte. Hinzu kam der Charme des Alten und Unkonventionellen, der dem Wunsch dieses Milieus nach sozialer und kultureller Distinktion durchaus entgegen kam. Und das alles zu geringen Mieten. Die Nachteile dieser Immobilien – der geringe Wohnkomfort und der Mangel an Infrastrukturen – nahmen sie dafür in Kauf. (Abb. „Bateau lavoir“, Paris)

Die Umnutzung ehemaliger Industriearchitektur war zunächst weitab vom Mainstream. Erst ab den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts stießen die alten Gewerbe- und Industriebauten auch in der bürgerlichen Mittelschicht auf Interesse, zunächst entlang der Amsterdamer Grachten, den Londoner Docks und anderen ehemaligen Industriemetropolen. Einen wahren Boom erlebte die Umnutzung alter Industriegebäude in New York. Auch hier waren es zunächst Künstler und Kreative, die in den Lofts (von engl. Loft: Dachboden, Empore) geeignete Lebens- und Arbeitsbedingungen fanden. Aber in den

70er Jahren entdeckte auch die kulturell gebildete Elite diese Orte für sich und machte das Loft zum Spekulationsobjekt des professionellen Immobiliengewerbes. Das Loft wandelte sich vom Ort der Künstler und der alternativen Lebensstile zum Wohntrend für junge und gebildete New Yorker. Die Künstler, die diesen Markt erschlossen hatten, wurden nicht selten Opfer ihres eigenen Erfolges und wurden verdrängt.

Die Popularität von Lofts ist bis heute ungebrochen. Aber das Angebot an alter Industriearchitektur ist inzwischen knapp oder entspricht nicht den Ansprüchen an Qualität und Lage. Darum sind Entwickler und Investoren längst dazu übergegangen, Neubauten zu errichten, die wesentliche Merkmale der historischen Lofts übernehmen (freie Grundrisse, hohe Fenster, große Deckenhöhen) und auch als solche vermarktet werden.

Umbau von Bürogebäuden

Während die Arbeitsorte des 19. Jahrhunderts, denen man lange Zeit keinerlei Qualitäten zuerkannt hatte, inzwischen gewinnbringend umgebaut und umgenutzt werden, haben auch viele Arbeitsorte aus dem 20. Jahrhundert ihre ursprüngliche Nutzung verloren. Gemeint sind vor allem Bauwerke des Dienstleistungssektors, die dem Strukturwandel zum Opfer gefallen sind: alte Bürogebäude, Verwaltungen und Gewerbeimmobilien. Auch ihnen wurde bisher kaum Beachtung geschenkt, obwohl diese Bauwerke ebenfalls auf eine reiche Geschichte zurückblicken können, die für unsere Städte noch prägender sein dürfte als die Industriearchitektur des 19. Jahrhunderts (s. 19).

Wesentliche Faktoren, die zur Aufgabe von Verwaltungsgebäuden, Bürostandorten u. ä. geführt haben, sind zum einen die gestiegenen Anforderungen im Bereich der Haustechnik, der Kommunikations- und Computertechnik sowie der Digitalisierung, die von den alten Gebäuden nicht mehr erfüllt werden können. Diese technischen Neuerungen nehmen Raum in Anspruch (z.B. Serverräume, Leitungsschächte, Installationsdecken etc.), der in den alten Bürogebäuden nur bedingt verfügbar gemacht werden kann.

Zum anderen haben sich die Standortpräferenzen für Verwaltungen und Dienstleistungen verändert. Die nationale und internationale Mobilität von Arbeitskräften, Gütern und Dienstleistungen ist heute von größerer Bedeutung als zur Entstehungszeit. Diese Veränderungen können sich auch erheblich auf die Bewertung alter Bürostandorte auswirken.

Nicht zuletzt hat auch die Architektur der alten Büro- und Verwaltungsbauten ihren Anteil daran, dass sie auf dem Immobilienmarkt an Wettbewerbsfähigkeit verlieren. Die Grundrisse und Größen dieser Bauwerke erfüllen oft nicht mehr heutige Standards. Und auch das Erscheinungsbild dieser Gebäude entspricht nicht der Corporate Identity, wie es heute typischerweise gefordert wird.

Die Umnutzung dieser, noch relativ jungen Architektur ist aber bisher keineswegs so populär, wie es inzwischen die Umnutzung historischer Industriegebäude ist. Der Immobilienmarkt schenkt diesen Beständen nur wenig Beachtung und in der Öffentlichkeit gelten die alten Büro- und Verwaltungsgebäude des vergangenen Jahrhunderts als banal und unattraktiv. Kommt es doch einmal zur Konversion eines Bürogebäudes, dann nicht aus Wertschätzung gegenüber dieser Architektur, sondern aus rein wirtschaftlichen Erwägungen: Zum Beispiel, weil die Baukosten bei einer Umnutzung geringer ausfallen als bei einem Neubau. Manchmal liefert auch der Bestandsschutz das entscheidende Argument, wenn die Nutzung des Altbaus eine höhere Ausnutzung des Grundstücks ermöglicht, als es mit einem Ersatzneubau möglich wäre (s. Seite 48).

Die architektonischen Besonderheiten von Bürogebäuden finden bei den bisherigen Umnutzungen kaum Beachtung. Im Gegenteil: Man ist stets darum bemüht, dass der Umbau eines Bürogebäudes wie ein Neubau erscheint und keine Hinweise auf die architektonischen Ursprünge zeigt. Dass diese Gebäude einen baukulturellen Mehrwert haben, oder dass sie gar einen immobilienökonomischen Mehrwert erzielen könnten, scheint bisher nur schwer vorstellbar zu sein. Aber warum eigentlich

nicht? Warum könnten die Bürogebäude des 20. Jahrhunderts nicht einen ähnlichen Wertewandel erfahren, wie ihn die Industriegebäude des 19. Jahrhunderts erlebt haben? Warum sollten sie nicht ebenfalls für kreative oder kulturell gebildete Zielgruppen attraktiv sein können und zu Impulsgebern in der Stadtentwicklung werden?

Über diese Publikation

Die vorliegende Publikation möchte dazu auffordern, den obsoleten Büro- und Verwaltungsgebäuden des 20. Jahrhunderts die gleiche Wertschätzung entgegen zu bringen, wie der alten Industriearchitektur oder anderen historischen Arbeitsorten. Und sie möchte Anregungen dafür geben, wie dieser Bestand umgebaut und umgenutzt werden kann. Im Zentrum der Publikation stehen Büro- und Verwaltungsgebäude der 1950er bis 1980er Jahre. Zum einen, weil aus dieser Baualtersklasse besonders viele Bürogebäude erhalten sind und zum anderen, weil genau diese Gebäude nun das Ende ihres ersten Lebenszyklus erreichen und immer häufiger die Frage nach Abriss oder Umbau aufwerfen.

Im ersten Kapitel werden zunächst Angebot und Nachfrage beleuchtet. Auf der Angebotsseite stehen die alten Bürogebäude und Büroparks, die potenziell für einen Umbau in Frage kommen.

Auf der Nachfrageseite steht vor allem der Wohnungsmarkt. Denn der große Bedarf an Wohnraum, der heute in den großen Städten und Agglomerationen herrscht, macht den Umbau von Büros zu einer ernstzunehmenden Option. Welche Bürogebäude und -standorte sich tatsächlich dafür eignen, wird ebenfalls im ersten Kapitel beschrieben (s. Seite 15).

Derzeit wird aber nicht nur Wohnraum nachgefragt, sondern – ganz allgemein – eine ökologisch nachhaltige Stadtentwicklung. Auch hierfür kann der Umbau von Büroimmobilien einen Beitrag leisten, wie im ersten Kapitel erläutert wird (s. Seite 12).

Im zweiten Kapitel macht ein Blick auf die Geschichte deutlich, wie reich diese Typologie ist und wie bedeutend sie für die Entwicklung unserer Städte war. Der geschichtliche Rückblick zeigt aber auch, dass die verschiedenen Typen von Bürogebäuden und Büroparks, die im vergangenen Jahrhundert entstanden sind, unterschiedlich gut für einen Umbau geeignet sind (s. Seite 19).

Im dritten Kapitel werden die wichtigsten Aspekte dargestellt, die für den Umbau von Büroimmobilien maßgeblich sind. Am Beispiel von sieben realisierten oder geplanten Umbauprojekten werden u.a. die Möglichkeiten der Grundrissgestaltung, der Nutzungsmischung, der Fassadengestaltung, der Erschließung und der Erdgeschossnutzung diskutiert (s. Seite 30 ff.).

Bei der Umnutzung ganzer Büroparks stehen vor allem städtebauliche, baurechtliche und prozessuale Aspekte im Mittelpunkt.

Im vierten Kapitel kommen drei Praktiker zu Wort und berichten von ihren persönlichen Erfahrungen bei der Umnutzung von Büroimmobilien und Büroparks (s. Seite 66). Im fünften und letzten Kapitel wird ein Fazit gezogen. Welche Möglichkeiten und welche Grenzen hat der Umbau von Bürogebäuden und -parks? Welche Aspekte gilt es zu beachten und welche Akteure und Kompetenzen sind gefragt? (s. Seite 71)

Der Umbau von Büroimmobilien stellt sicherlich nur ein sehr kleines und spezielles Segment unserer Stadtentwicklung dar. Aber es verdient mehr Aufmerksamkeit, sowohl mit Blick auf die Geschichte, die sich hinter dieser unscheinbaren Bauaufgabe verbirgt, als auch mit Blick auf die zukünftigen Potenziale, die wir noch lange nicht ausgeschöpft haben. Die vorliegende Publikation soll einen Beitrag dazu leisten.

PUBLIKATION

OUT OF OFFICE

SBK #15 - 26.10.2018



Abb. 2 Seestern Düsseldorf, Quelle: Magdalena Gruber

OUT OF OFFICE

1. Out of Office? – Gründe und Rahmenbedingungen für den Umbau von Büros und Büroparks

Der Umbau und die Umnutzung von Bürogebäuden oder gar ganzen Büroparks sind eine besondere Bauaufgabe. Die speziellen Ausgangsbedingungen des Gebäudetyps bringen einige Herausforderungen mit sich. Trotzdem zeigen Beispiele gelungener Umnutzungen, dass Umbau eine Option ist und mitunter sogar eindeutige wirtschaftliche, baukulturelle und soziale Vorteile gegenüber Abriss und Neubau haben kann.

Struktureller Rahmen: Bedarf im Wohnungsmarkt und Leerstände in Büroimmobilien

In vielen Städten gibt es schon seit vielen Jahren strukturell leer stehende Büroflächen, die auch mit Mietabschlägen kaum noch vermietbar sind. Diese Unvermietbarkeit einzelner Gebäude kann viele Gründe haben. Die häufigsten sind unzeitgemäße Grundrisse oder ein unbefriedigendes Erscheinungsbild, allgemein nachteilige Objektqualitäten (zum Beispiel Belichtung, Gebäudetechnik), ein ungünstiges Umfeld, schlechte Energieeffizienz oder unangemessene Nebenkosten. Ein allgemein entspannter lokaler Büroflächenmarkt trägt ebenfalls zu Vermietungsschwierigkeiten bei.

Seine Ursachen finden sich vor allem in zwei Trends: Zum einen werden in wirtschaftlich prosperierenden Zeiten Büroflächen oft in Überkapazität erstellt, sodass bei abflauernder Wirtschafts-

wicklung Überhänge auf der Angebotsseite entstehen.

Zum anderen führt aber auch eine steigende Flächenproduktivität mit flexiblen Arbeitsplatzmodellen dazu, dass Büroflächen leer stehen. All diese Faktoren führen in Städten wie Frankfurt am Main, Düsseldorf oder Köln zu einer Leerstandsquote zwischen 7% und 11% im Bürosegment.¹ Insgesamt ist der Trend beim Büroflächenleerstand für NRW in den letzten Jahren jedoch positiv, der Anteil der Leerstände sinkt stetig, insbesondere in den Oberzentren, wie Düsseldorf, Köln, Aachen, Bonn, Münster oder Essen.² Kleinräumig betrachtet ergibt sich allerdings ein wesentlich heterogeneres Bild mit bestimmten Lagen in den Städten, die sehr wenig Leerstand aufweisen, und anderen, die höhere Leerstandsquoten haben.³

Reurbanisierung und der wachsende Bedarf auf dem Wohnungsmarkt

In einigen Großstädten treffen die oben genannten Trends beim Büroflächenleerstand auf eine hohe Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt.

Metropolregionen in NRW und Deutschland wachsen in den letzten Jahren wieder stärker. Vor allem die Innenstadtbereiche und Stadtkerne verzeichnen gegenwärtig einen Zuwachs von Einwohnern,

SBK #15 - 26.10.2018

insbesondere aus den jüngeren Bevölkerungsschichten, wie Studierende oder junge Arbeitnehmer. Offensichtlich gibt es eine neue „Stadtlust“, die zu einer sehr hohen Wohnraumnachfrage in vielen deutschen Groß- und Mittelstädten geführt hat und das Angebot vor Ort übersteigt. Der Zuzug von Flüchtlingen in den letzten Jahren hat die Wohnungsproblematik in vielen Städten darüber hinaus noch verschärft. Der Zuzug löst eine verschärfte Konkurrenz um urbane Standorte aus. Dazu kommt, dass sich die Struktur der Nachfrage im Wohnraumsegment seit Jahren stetig ändert: So gibt es zunehmend mehr Einpersonenhaushalte und eine große Nachfrage nach Kurzzeitmietangeboten oder möblierten Wohnungen. Insbesondere Wohnraum für untere Einkommensklassen wird besonders stark benötigt. Trotzdem ist festzustellen, dass der Wohnungsneubau weit hinter der Nachfrage zurückbleibt. Einerseits reagierten die Kommunen zu spät auf die steigende Wohnraumnachfrage in den städtischen Gebieten, andererseits stellt das Leitbild der Innenentwicklung eine Herausforderung dar. Wie eine neue Studie des Instituts der Deutschen Wirtschaft Köln (IW) analysiert hat, fehlen in Deutschland bis 2020 jährlich 385.000 neue Wohnungen (vgl. Institut der Deutschen Wirtschaft 2017).

Aber was macht Groß- und Mittelstädte so attraktiv? Kürzere Wege, Kulturangebote, Gastronomie oder differenziertere soziale Infrastrukturen sind nur einige der Argumente für ein Leben im städtischen Kontext. Auch unter ökonomischen Gesichtspunkten wächst angesichts der zunehmend globalisierten Wirtschaft das Bedürfnis nach einer lokalen Ausgangsbasis.⁵ Die zunehmende Flexibilisierung von Arbeitsverhältnissen macht es auch für den Einzelnen notwendig, sich immer wieder beruflich zu verändern. Das scheint in der Stadt vermeintlich einfacher zu realisieren zu sein. Vor allem die wissensintensiven und kreativen Tätigkeiten, die vermehrt in Form von Klein- und Einzelunternehmen agieren, bevorzugen ein urbanes Umfeld und sind von städtischen Dienstleistungsangeboten und räumlicher Nähe abhängig.

Durch diesen Drang in die Städte und den entstehenden Druck auf den Wohnungsmarkt sind seit einigen Jahren auch alte Büroimmobilien ins Visier der Projektentwickler und Investoren geraten, die sie für Wohnzwecke umnutzen. Eine steigende Wertschätzung des Wohnens in hochverdichteten Typologien, wie zum Beispiel in Wohntürmen, lässt die Chancen einer Umnutzung steigen. In einen solchen erfolgreichen Umbauprozess spielen viele unterschiedliche Aspekte hinein. Planerische Leitbilder ebenso wie die räumlichen Gegebenheiten und technische und rechtliche Herausforderung gilt es mit wirtschaftlichen Überlegungen unter einen Hut zu bringen.

Planerisches Leitbild: Nutzungsmischung für mehr Nachhaltigkeit

Bürogebäude an sich, vor allem aber Büroparks entsprechen in den seltensten Fällen den zeitgenössischen Vorstellungen von einem lebendigen



Abb. 3: Gemischte Quartiere versprechen eine lebendige Stadt. Quelle: Sebastian Becker

Stadtbaustein. Gerade die räumliche Anlage von Büroparks entspringt eher dem Bild der Funktions-trennung, das die Planung nach der Nachkriegszeit zu weiten Teilen bestimmt hat.⁶ Sie konzentrieren die reine Büronutzung an einem Ort und reihen sich so in die Riege der eher suburban gelegenen Funktionsinseln des Wohnens, der Freizeit, des Einkaufens bzw. des Arbeitens ein. Grundsätzlich so ausgelegt, dass sich Nutzungen mit unterschiedlichen Ansprüchen an ihre Umgebung gegenseitig nicht stören, brachte diese räumliche Trennung der Funktionen jedoch andere Nachteile mit sich: „Flächenverbrauch, Verkehrsmengen, soziale Polarisierung und Umweltbelastungen sind in entmischten und durch suburbane Bauformen geprägten Stadtlandschaften deutlich größer als in kompakten städtischen Siedlungen [...]“.⁷

Vor dem Hintergrund dieser Problemlagen veränderte sich das planerische Leitbild der Kommunen weg von der Neuausweisung von Flächen auf der grünen Wiese hin zur Förderung der Innenentwicklung.

Dabei orientieren sich die Kommunen an den Grundsätzen der Leipzig-Charta, die bereits im Jahr 2007 durch die europäischen Staaten erarbeitet wurde. Sie fordert im Kern kompakte Siedlungsstrukturen mit funktionaler Mischung, die Berücksichtigung von Aspekten des Klimaschutzes in der Stadt und eine konsequente Bürgerbeteiligung bei städtischen Entwicklungsprozessen. „Gemischte Quartiere verkörpern [...] die Vorstellung von räumlicher Integration (ein ‚Näherrücken‘) gesellschaftlicher Schichten, aber genauso auch die Etablierung ressourcensparender Lebensstile durch eine funktionale Vielfalt“.⁸ Mit ihren Ansprüchen an Kompaktheit und Mischung stand die Leipzig-Charta einem überwiegend auf Funktionstrennung ausgerichteten hoheitlichen Instrumentarium im deutschen Bauordnungsrecht gegenüber.



Abb 4.: Ein angespannter Wohnungsmarkt erlaubt auch die Vermietung von einfachen Umbauten Quelle: Hanna Hinrichs

Rechtliche Rahmenbedingungen: Wohnen, Arbeiten und das Urbane Gebiet

Inzwischen hat die Bundesregierung auf diese Entwicklungen mit einer im Frühjahr 2017 verabschiedeten Novelle der Baunutzungsverordnung reagiert. Die bisher in der Baunutzungsverordnung ausgewiesenen Gebietskategorien wurden nun um das Urbane Gebiet ergänzt, das die Vorzüge der urbanen Vielfalt mit den durch unterschiedliche Nutzungen entstehenden Belastungen vereinbaren soll. Damit wird zum einen der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung Rechnung getragen, die zur Reduzierung von Flächenneuinnahmen anhält. Zum anderen soll das Instrument den Wohnungsbau als Antwort auf den steigenden Zuzug in die Städte und die Nachfrage nach (bezahlbarem) Wohnraum erleichtern.

Auch die Umnutzung von Bürogebäuden könnte durch die neue Gebietskategorie begünstigt werden, weil sie eine höhere bauliche Dichte und Mischung erlaubt. Während im Mischgebiet (MI) eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,6 und im Kerngebiet (MK) eine GRZ von 1,0 vorgesehen ist, sollen im urbanen Gebiet 80 Prozent (GRZ 0,8) der Grundstücksflächen überbaut werden dürfen. Die Geschossflächenzahl (GFZ) und damit das Verhältnis der Vollgeschosse zur Grundstücksfläche entspricht mit 3,0 der des Kerngebietes.⁹ Im Vergleich zu allgemeinen Wohngebieten, deren GFZ nach dem „Licht-Luft-Sonne“-Prinzip bis heute bei 1,2 liegt, ist dies eine erhebliche Steigerung, die an Gründerzeitquartiere mit ihrer hohen Dichte erinnert. „Im Spannungsfeld zwischen Neuversiegelung und Neubaubedarf ist dichteres Bauland [...] ein probates Mittel“ (Ibel (BFW) in Kersting 2016). Im Urbanen Gebiet findet Nutzungsmischung in nächster Nähe nach dem Vorbild der „Kreuzberger Mischung“ aus Wohnen und Arbeiten statt, wobei die Wohnnutzung nicht signifikant gestört werden soll.¹⁰ Möglich wird gerade die Kombination von Wohnen und Arbeiten auf engerem Raum durch den wirtschaftlichen und technologischen Wandel, der Arbeiten in Form von Dienstleistung, Kreativwirtschaft oder zukünftig auch Mikroproduktion wohnverträglich gestaltet¹¹: „Damit haben sich die

Voraussetzungen für eine neue Nutzungsmischung (eigentlich) verbessert“. Konflikte sollen zum Beispiel auch durch entsprechende Richtwerte in der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) vermieden werden. So liegen die Immissionswerte des urbanen Gebiets mit 63 dB(A) am Tag genau zwischen Gewerbegebiet (65 dB(A)) und Misch- bzw. Kerngebiet (60 dB(A)).

Nachhaltige Weiterentwicklung auf Gebäudeebene

Das Einsparen von CO₂ und Energie ist nicht nur unter Klimaschutzgesichtspunkten ein wichtiges Nachhaltigkeitsziel. Nicht nur mit Blick auf das Quartier, sondern auch mit dem Umbau jedes einzelnen Gebäudes kann viel für eine nachhaltige Entwicklung getan werden. Dabei können Umnutzung und Umbau im Vergleich mit Abriss und Neubau viel Energie und wichtige Ressourcen einsparen. Über 500 Millionen Tonnen mineralischer und damit nicht erneuerbarer Ressourcen werden jährlich in der deutschen Bauwirtschaft verbraucht¹² – mehr als in jedem anderen Wirtschaftszweig. Auch bei der Erzeugung von Abfällen liegt die Bauwirtschaft an der Spitze und ist für rund 60 Prozent des gesamten Abfallaufkommens in Deutschland verantwortlich.¹³ Durch eine intensivere Nutzung alter Bausubstanz ließen sich Ressourcenverbrauch und Abfallerzeugung der Bauwirtschaft erheblich senken. Das Bundesumweltamt geht davon aus, dass der Materialbedarf einer Sanierung um zwei Drittel geringer ist als der eines Neubaus.¹⁴ Die Umnutzung von Bürogebäuden könnte einen wertvollen Beitrag dazu leisten. In der Bausubstanz ist graue Energie enthalten – in Form von bereits aufgewendeten Energie- und Stoffströmen, die es wieder zu nutzen gilt. Dabei handelt es sich um jene Energie, die für Herstellung, Transport und Verarbeitung von Baustoffen und Bauteilen sowie für deren späteren Abriss und Recycling benötigt wird.¹⁵ Wenn man die graue Energie in der energetischen Bilanz berücksichtigt, kann ein Umbau gegenüber einem Neubau erhebliche

Energieersparnisse für sich reklamieren. Oder anders gesagt: Ein Neubau kann zwar mit weniger Energieaufwand betrieben werden als ein vergleichbarer Umbau, aber er benötigt mehr Energie in der Bauphase. Er muss also etliche Jahre betrieben werden, bevor er diesen Mehraufwand in der Bauphase durch die Einsparungen in der Betriebsphase kompensiert hat. Dieser Aspekt wird aber bisher weder vom Gesetzgeber noch von den öffentlichen Kreditgebern gefordert bzw. gefördert.

Bauliche Rahmenbedingungen: Wie unterscheiden sich Bürogebäude und Wohngebäude?

Typische Bürogebäude und typische Wohngebäude unterscheiden sich stark durch ihre innere Struktur. So gliedert sich ein Wohngebäude in seinen Grundrissen in kleinere Einheiten und benötigt mehr sanitäre Einrichtungen, es hat einen höheren Bedarf an Tageslicht und Freiflächen – um nur ein paar der wesentlichen Unterschiede zu nennen. Trotzdem lassen sich viele Bürogebäude verhältnismäßig einfach umbauen, weil die freien Grundrisse der Büroetagen sich in kleinere Wohneinheiten unterteilen lassen. Schwieriger ist es, den Standort, die stadt-räumliche Lage und ggf. kleinräumliche Belastungen in der Nachbarschaft zu verändern.¹⁶

Wie sich Bürogebäude und Wohngebäude unterscheiden, zeigt die folgende Zusammenstellung:

Sichtbarkeit/Auffindbarkeit:

Bürogebäude haben in vielen Fällen einen repräsentativen Anspruch und sollen nicht nur auf die täglichen Nutzer, sondern auch auf Besucher wirken. Deshalb wird bei der Standortwahl Wert auf Sichtbarkeit im Stadtbild und die Auffindbarkeit des Standorts gelegt. Exponierte Standorte werden bevorzugt. Wohngebäude sind im Vergleich dazu viel weniger auf eine sichtbare Präsenz angewiesen.

Empfindlichkeit:

Die Empfindlichkeit der Büronutzung ist deutlich geringer als die des Wohnens. Exponierte

Eckgrundstücke oder auch die Nachbarschaft zu gewerblichen Nutzungen werden in der Regel akzeptiert. Entsprechend werden in städtebaulichen Konzepten Bürogebäude zur Abschirmung empfindlicherer Nutzungen eingesetzt. In einer solchen Lage wird die Umnutzung zum Wohnen schwierig, solange sich an der äußeren Umgebung nichts ändert.

Maßstäblichkeit:

Bürogebäude benötigen eher großmaßstäbliche Standorte mit großen Grundstücken. Sie sind weniger als Wohnstandorte auf eine Mischung mit anderen Nutzungen wie Einkaufen angewiesen.

Lage:

Die typischen Grundstücke für größere Bürogebäude finden sich am Rand gewachsener Ortskerne, entlang großer Verkehrsachsen, in (ehemaligen) Gewerbe- und Industriegebieten oder in neu entwickelten, auf diese Anforderung zugeschnittenen Büroparks. Entsprechend sind die meisten Bürostandorte für Wohnnutzungen nicht ideal.

Ein tatsächlicher Wettbewerb zwischen Erhalt der Büronutzung und dem Umbau für Wohnzwecke besteht daher in der Praxis oftmals nur für bestimmte Situationen. Diese Entscheidung ist nicht zuletzt auch eine ökonomische.

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen: Umbau ist nicht gleich Umbau

Ob der Umbau eines Bürogebäudes zu Wohnzwecken wirtschaftlich tragfähig ist, ist immer eine Einzelfallentscheidung und hängt von vielen verschiedenen Faktoren ab. Trotzdem gibt es einige Rahmenbedingungen, die bei vielen Umbauvorhaben eine Rolle spielen:

Gebäudesubstanz:

Grundsätzlich verbindet sich mit dem Umbau von Gebäuden das Versprechen, Kosten durch die Weiternutzung bereits existierender Gebäudeteile zu sparen. In vielen Fällen betrifft das in erster Linie den Rohbau. Aber auch die technische

Ausstattung und die architektonisch-räumlichen Vorgaben bestimmen über die ökonomische Sinnhaftigkeit eines Umbaus mit. Sehr aufwendig wird der Umbau beispielsweise dann, wenn die Bürogebäude kompakt mit sehr hoher Dichte gebaut sind, weil sich hier die notwendige natürliche Beleuchtung nur mit besonderen Anstrengungen realisieren lässt. Auch übergroße Gebäudeeinheiten und Raumtiefen wie bei Großraumbüros und großen Kombibüros führen zu erheblichen Belichtungsproblemen, die manchmal nur schwer zu lösen sind. Ebenso kann die Herstellung der Ver- und Entsorgungsinfrastruktur für die einzelnen Wohneinheiten aufwendig sein. Durch die Unterteilung größerer Bürogebäude in kleinere Wohneinheiten werden oftmals zusätzliche Erschließungskerne oder zusätzliche Fluchttreppenhäuser notwendig.

Mietniveau:

Das Umnutzen von Büros in Wohnungen lohnt sich in vielen Fällen erst dann, wenn man für Wohnimmobilien mehr Mieteinnahmen erwarten kann als für eine Büronutzung. In vielen Städten bringen Büroflächen jedoch mehr Miete als Wohnungen. Dazu kommen die Senkung der Nebenkosten auf das Niveau für Wohnen, ein tendenziell sinkender Bodenwert nach der Umnutzung und Umbaukosten von ca. 600 bis 1.000 Euro pro Quadratmeter. Im Zusammenhang mit dem Mietniveau spielt auch die Lage eine besondere Rolle. Den Umbau von Bürogebäuden zu Wohnungen erleichtern einerseits landschaftlich attraktive Lagen (s. ehemalige Siemenszentrale, München), die für exklusives Wohnen infrage kommen. Zum anderen können urbane Lagequalitäten und städtisches Flair für den Umbau einer innerstädtischen Büroimmobilie sprechen (s. Gerling-Hochhaus, Köln).

Städtebauliche Vorgaben:

Ein wesentliches ökonomische Argument für den Umbau von Büroimmobilien zum Wohnen liegt in der rechtlichen Regelung des Bestandsschutzes. Er führt dazu, dass bestehende Gebäude auch nach einer Umnutzung in einer Höhe und Dichte genutzt werden können, die für Neubauten an derselben Stelle nicht mehr zulässig wären.

Grundstücke können also durch eine Umnutzung in diesen Lagen intensiver bewirtschaftet werden, als das mit einem Neubau der Fall wäre.

Gestalterische Qualitäten und Denkmalschutz:
Ältere Büro- und Verwaltungsgebäude bringen oft eine räumliche und gestalterische Qualität mit sich, die sich positiv auf die ökonomische Verwertbarkeit auswirken kann. Ein Extremfall ist dabei der Denkmalschutz. Die Unterschutzstellung von Gebäuden kann sich ökonomisch unterschiedlich auswirken: zum einen schränkt die Unterschutzstellung die Gestaltungsspielräume der Investoren ein, gleichzeitig bietet sie aber einen Zugang zu Fördermitteln, die den Umbau einer geschützten Immobilie lohnenswert erscheinen lassen.

Literatur

- 1 BNP [BNP Paribas Real Estate GmbH] (Hg.) (2017): Büromarkt Deutschland. Property Report 2017
- 2 DG HYP [Deutsche Genossenschafts-Hypothekenbank AG] (Hg.) (2016): Immobilienmarkt Nordrhein-Westfalen 2017. Starke Immobilienstandorte trotz wirtschaftlicher Herausforderungen. Hamburg (Fachthemenreihe der DG HYP)
- 3 Statista (Hg.) (2016): Angebotsreserve an Büroflächen in ausgewählten deutschen Städten in den 1. Halbjahren 2015 und 2016 (in 1.000 Quadratmetern). Online verfügbar unter de.statista.com/statistik/daten/studie/77326/umfrage/angebotsreserve-fuer-bueroflaechen-in-deutschen-staedten-2008-und-2009/, zuletzt aktualisiert am 20.06.2016, zuletzt geprüft am 14.11.2017
- 4 Institut der deutschen Wirtschaft Köln (Hg.) (2017): Der Wohnungsmarkt ist eine Baustelle. Unter Mitarbeit von Philipp Deschermeier. Online verfügbar unter www.iwd.de/artikel/der-wohnungsmarkt-ist-eine-baustelle-346542, zuletzt aktualisiert am 13.07.2017, zuletzt geprüft am 24.10.2017
- 5 Brake, Klaus; Herfert, Günter (Hg.) (2012): Reurbanisierung? Materialität und Diskurs in Deutschland. Wiesbaden: Springer VS
- 6 Brake, Klaus; Dangschat, Jens S.; Herfert, Günter (Hg.) (2001): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen: Leske und Budrich
- 7 Kulke, Elmar (2012): Stadt der kurzen Wege – Einführung in das Forschungsprojekt. In: Franz-Josef Kemper, Elmar Kulke und Marlies Schulz (Hg.): Die Stadt der kurzen Wege. Quartiersforschung. Wiesbaden: Springer VS (Springer VS Research Quartiersforschung), S. 9–14
- 8 Difu; Uni Wuppertal [Deutsches Institut für Urbanistik; Bergische Universität Wuppertal] (Hg.) (2015): Nutzungsmischung und soziale Vielfalt im Stadtquartier – Bestandsaufnahme, Beispiele, Steuerungsbedarf. Endbericht. Berlin
- 9 BauNVO [Baunutzungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Art. 2 des G vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057)]
- 10 Kersting, Silke (2016): Höher, enger, lauter. Zukunftsplan für Großstädte. Online verfügbar unter www.handelsblatt.com/politik/deutschland/zukunftsplan-fuer-grossstaedte-hoher-enger-lauter/14913500.html, zuletzt aktualisiert am 30.11.2016, zuletzt geprüft am 14.11.2017
- 11 BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.) (2000): Nutzungsmischung im Städtebau. Endbericht. Unter Mitarbeit von Bernd Breuer und Müller, Wolfgang, Wiegandt, Claus-Christian. Bonn (Werkstatt: Praxis, 2)
- 12 Umweltbundesamt (2017a): Bauabfälle. Online verfügbar unter www.umweltbundesamt.de/daten/ressourcen-abfall/verwertung-entsorgung-ausgewaehlte-abfallarten/bauabfaelle zuletzt aktualisiert am 14.11.2017, zuletzt geprüft am 07.08.2018
- 13 Umweltbundesamt (2017b): Stoffstrommanagement im Bauwesen. Online verfügbar unter www.umweltbundesamt.de/themen/abfall-ressourcen/abfallwirtschaft/urban-mining/stoffstrommanagement-im-bauwesen zuletzt aktualisiert am 04.10.2017, zuletzt geprüft am 07.08.2018
- 14 Umweltbundesamt (2010): Rohstoffeffizienz – Wirtschaft entlasten, Umwelt schonen. Dessau-Roßlau
- 15 BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hg.) (2016): Leitfaden Nachhaltiges Bauen – Zukunftsfähiges Planen, Bauen und Betreiben von Gebäuden. Berlin
- 16 Georg Consulting (Hg.) (o.J.): Immobilienstudie: Umnutzung von Büros für Wohnen. (Immobilienstudie). Hamburg. Online verfügbar unter www.georg-ic.de/downloads/umnutzung_von_bueros_fuer_wohnen.pdf



Abb. 5. Gesundheitshaus Dortmund, Fotograf: Willi Schwarz

2. Von der Schreibstube zur Bürolandschaft

DIE ENTWICKLUNG DER GEBÄUDETYPOLOGIE

Es gibt Bürogebäude, die zählen zweifelsfrei zu den großen Architekturikonen des 20. Jahrhunderts und zu den unverwechselbaren Landmarken ihrer Städte. Wer kennt nicht Skylines von New York, London oder Frankfurt? Häufig waren es Bürogebäude, in denen neueste Konstruktionstechnik, Haustechnik oder Kommunikationstechnik erprobt wurde. Trotzdem ist die Geschichte dieses Gebäudetypus bis heute eher ein Randgebiet der Architekturforschung geblieben. Aber es lohnt sich, einen genaueren Blick auf diese Geschichte zu werfen, weil sie reicher und bedeutender ist, als es die architektonische Banalität vieler Bürogebäude, die unseren Alltag prägen, vermuten lässt.

Darüber hinaus gibt es noch einen weiteren Grund, warum die vorliegende Publikation einen geschichtlichen Rückblick enthält: Wenn nämlich ein altes Bürogebäude umgebaut werden soll, dann werden die Möglichkeiten und Schwierigkeiten dieses Umbaus in erheblicher Weise von der vorhandenen Bausubstanz bestimmt. Die Grundrisse, Konstruktionen und Materialien eines alten Bürogebäudes sind entscheidend dafür, welche räumlichen Anpassungen möglich sind und mit welchem Aufwand diese realisiert werden können. Aber Bürogebäude ist nicht gleich Bürogebäude. In der historischen Entwicklung haben sich ganz unterschiedliche Typen herausgebildet, die jeweils unterschiedliche Bedingungen für den Umbau mit sich bringen.

Das Bürogebäude, so wie es heute in großer Zahl unsere Städte prägt, ist eine recht junge Bauaufgabe. Als früheste Vorläufer können zwar bereits Bank- und Verwaltungsbauten der Frühen Neuzeit, etwa die Uffizien in Florenz von 1559 bis 1581, gelten, in großer Zahl sind Bürogebäude jedoch erst mit der Industrialisierung und, verstärkt, mit dem Aufstieg des Dienstleistungssektors in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts entstanden. Als wegweisend galten ab Ende des 19. Jahrhunderts vor allem amerikanische Vorbilder in Chicago und New York. Hier wurde Pionierarbeit bei der Erprobung neuer Konstruktionsweisen und Grundrisstypen geleistet, die noch lange Zeit und weltweit Einfluss auf die Entwicklung von Bürogebäuden haben sollten. Ähnlich einflussreich war die Entwicklung ganzer Büroparks, die ebenso in den Vereinigten Staaten ihren Ausgang nahmen. Heute sind sie in allen Dienstleistungsmetropolen der Welt zu finden.

Der folgende Text gibt einen kurzen ideengeschichtlichen Überblick über die Entwicklung des Bürogebäudes im 20. Jahrhundert am Beispiel einiger herausragender Bauwerke. Mit diesem Überblick soll zum einen die historische Bedeutung und architektonische Qualität von Bürogebäuden ins Bewusstsein gerufen werden. Zum anderen soll dieser Überblick dabei helfen, die Möglichkeiten und Grenzen eines Umbaus besser einschätzen zu können.

OUT OF OFFICE

SBK #15 - 26.10.2018

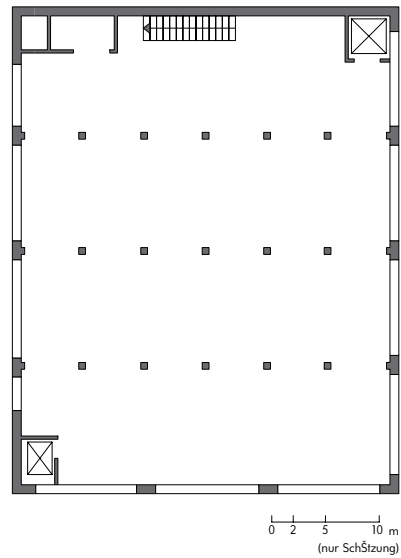


Abb. 6 & 7: First Leiter Building, William Le Baron Jenney, 1879, Chicago, links: Grundriss eines typischen Obergeschosses, rechts: Ansicht
Quelle: ©Chicago History Museum

Massivbauweise

Die meisten frühen Büro- und Verwaltungsgebäude wurden in Massivbauweise entwickelt. Ihre Struktur wird durch die vergleichsweise zahlreichen tragenden Fassaden und Wände bestimmt und durch die begrenzten Deckenspannweiten dazwischen. Aus dieser Konstruktionsweise lassen sich typische architektonische Merkmale ableiten, insbesondere die eher kleinteiligen Grundrisse sowie die Lochfassaden, die durch den Kontrast von Fläche, Öffnung und Dekor geprägt sind.

Viele Büro- und Verwaltungsgebäude, die heute für einen Umbau infrage kommen, entsprechen diesem Konstruktionstyp. Ob ein Umbau wirtschaftlich und architektonisch sinnvoll ist, hängt hier in besonderer Weise davon ab, ob die bestehenden Grundrisse beibehalten werden können oder ob aufwendige Eingriffe in tragende Elemente der Konstruktion erforderlich werden. (vgl. Beginenhof Essen)

Skelettkonstruktion

Der technische Fortschritt vor allem im Bereich der Stahl- und der Betonproduktion brachte

schließlich neue konstruktive Möglichkeiten mit sich. Inspiriert von großen Industriehallen wurde die Skelettbauweise auch auf andere Bauaufgaben wie Büro- und Verwaltungsgebäude übertragen. Während man in Deutschland verhältnismäßig lange am traditionellen Massivbau und kleinteiligen Grundrissen festhielt, entstanden die neuartigen Bürogebäude in Amerika, allen voran in Chicago und New York.

1879 errichtete der Architekt William Le Baron Jenney das First Leiter Building in Chicago. Bei diesem Gebäude, das zunächst fünf Stockwerke hoch gebaut, aber nur kurze Zeit später um zwei weitere Etagen erhöht wurde, konnte erstmals gänzlich auf massive Fassaden und Wände verzichtet werden. Die Konstruktion besteht aus einem Eisenskelett, das zusätzlich durch gusseiserne Säulen zwischen den Fenstern unterstützt wird. Die Erschließung sowie sämtliche Haustechnik inklusive Aufzug wurde an die Fassade gerückt. Dadurch entstand ein gänzlich freier und flexibel nutzbarer Raum, gegliedert einzig durch 15 Eisenstützen. Die Skelettkonstruktion sollte aufgrund ihrer großen Flexibilität und

PUBLIKATION

OUT OF OFFICE

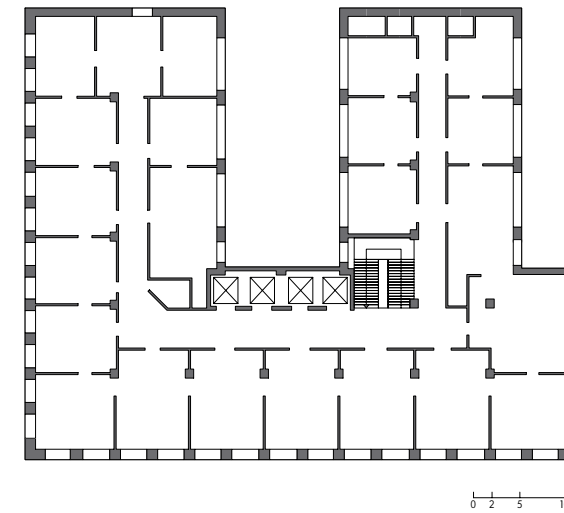


Abb. 8 & 9: Guaranty Trust Building, Louis H. Sullivan, 1896, Buffalo, links: Grundriss eines typischen Obergeschosses, rechts: Ansicht
Bilder: ©The Buffalo History Museum

Wirtschaftlichkeit den Bürobau revolutionieren. Der freie Grundriss entfaltete in den später entwickelten Großraumbüros und Bürolandschaften sein ganzes Potenzial.

Von tragenden Elementen weitestgehend befreit, stand dem Architekten von nun an nicht nur die Gestaltung des Grundrisses, sondern auch der Fassaden offen. Diese Freiheit stellte die Architekten der damaligen Zeit aber auch vor grundsätzliche Fragen: Nach welchen Gesichtspunkten sollten sie die neue gestalterische Freiheit nutzen?

Das berühmte Zitat „form follows function“ des Architekten Louis H. Sullivan ist eine der Antworten, die auf diese Frage gegeben wurden. Nach seiner Auffassung sollte sich jedes Bürogebäude in vier Zonen unterteilen, wie es das von ihm entworfene und 1896 fertiggestellte Guaranty Trust Building demonstrierte: Ein Kellergeschoss nahm notwendige technische Ausstattungen auf, die dem Nutzer verborgen bleiben sollten, wie etwa Heizungsanlagen und Stromgeneratoren. Im Erdgeschoss und im 1. Obergeschoss sah er Raum für Einzelhandel und ähnliche städtische Nutzungen

vor. Auf diese Weise konnte er sein Gebäude architektonisch und funktional mit dem städtischen Umfeld in Bezug setzen.

Ab dem 2. Obergeschoss war das Gebäude für die eigentliche Büronutzung vorgesehen, die sich durch die geringere Höhe der Stockwerke und die kleineren Fensteröffnungen deutlich an der Fassade abzeichnete. Den oberen Abschluss des Gebäudes bildet die Attika, die dem Gebäudeabschluss einen architektonischen Ausdruck gibt und außerdem der Unterbringung weiterer technischer Ausstattungen diente.

Freier Grundriss und Vorhangfassade

Sullivans Postulat, die Form eines Bauwerkes aus seiner Funktion zu entwickeln, konnte aber nicht verhindern, dass vor allem wirtschaftliche und bautechnische Aspekte fortan die Architektur von Büro- und Verwaltungsgebäuden bestimmen sollten. In diesem Sinne sind auch die Entwürfe und Bauwerke von Ludwig Mies van der Rohe zu verstehen, der wie kaum ein anderer die architektonische Entwicklung von Büro- und Verwaltungsgebäuden – insbesondere des Bürohochhauses – prägte.

SBK #15 - 26.10.2018

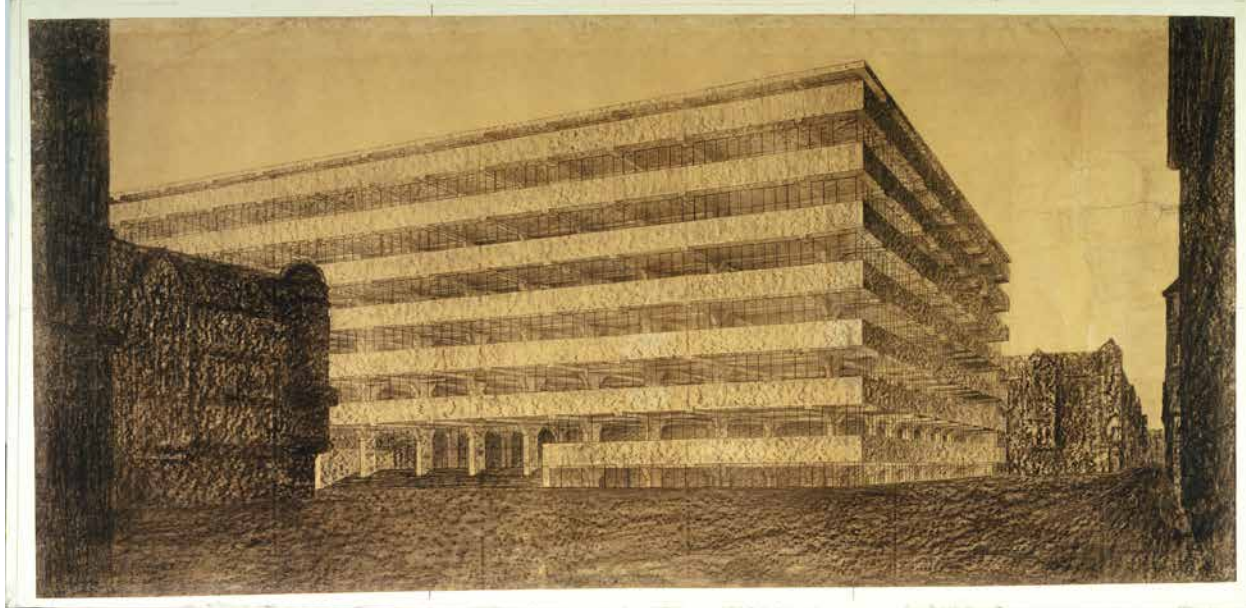


Abb. 10 & 11 : verschiedene Entwürfe für Büro(hoch)häuser in Berlin, Ludwig Mies van der Rohe, 1921/22.

Quelle: VG Bild Kunst / Mies van der Rohe

Er wollte die neuen Freiheiten für Grundriss und Fassade, die die Skelettbauweise bot, nicht nur aus gestalterischen Gründen ausloten. Er sah diese Freiheiten auch als Chance, eine universelle Architektur zu erschaffen, welche die verschiedenen und sich ändernden Anforderungen der Arbeitswelt in sich aufnehmen konnte.

Mies van der Rohes Vorstellung von Universalität ging so weit, dass er sich von der Fensteröffnung als Gestaltungsmittel löste, zugunsten einer glatten und von Glas dominierten Vorhangfassade. Auch die Höhenstaffelung, wie Sullivan sie bevorzugte, reduzierte van der Rohe auf ein Minimum und ließ die Fassaden seiner Entwürfe als nahezu neutrale Flächen erscheinen.

Diese Ideen lassen sich bereits in seinen frühen Entwürfen ablesen: Schon 1921 zeichnete er einen Entwurf für ein Bürohochhaus in Berlin. Seine berühmten Skizzen für den Turm an der Friedrichstraße greifen ihrer Zeit weit voraus. Seine Vorstellung von einer weitestgehenden optischen Auflösung der Fassaden stieß in Berlin zunächst noch auf Ablehnung und wurde nie realisiert. Dennoch zählt sie zu den einflussreichsten Entwurfsideen des 20. Jahrhunderts und wirkt bis in die Architektur der Gegenwart nach.

Erst seine Emigration in die USA ermöglichte ihm, seine Ideen mehr als 30 Jahre später umzusetzen und weiterzuentwickeln. Das von ihm und Philip Johnson entworfene Seagram Building in New York gilt bis in die Gegenwart als Ikone des modernen Bürobaus und wird noch heute von vielen Architekten zitiert und interpretiert. Besonders charakteristisch für dieses Gebäude ist seine schlichte, bronzefarbene Vorhangfassade. Städtebaulich bestach dieser Bau dadurch, dass er in der Straßenflucht zurückversetzt wurde und auf diese Weise Raum für eine öffentlich nutzbare Plaza schuf.

Die Freiheit in der Grundrissgestaltung, die die Skelettbauweise ermöglichte, erleichtert auch den Umbau solcher Gebäude. Die neuen Grundrisse können frei gestaltet und bei Bedarf in Leichtbauweise errichtet werden. Die tragenden Elemente der Konstruktion müssen unter Umständen an die gültigen Bestimmungen für Brandschutz und die Fassaden an die Anforderungen des Wärmeschutzes angepasst werden, was sich erheblich auf deren Erscheinungsbild auswirken kann. (vgl. Gerling-Hochhaus in Köln und Baiersbrunner Straße in München)

PUBLIKATION





Abb. 12: Seagram Building, Ludwig Mies van der Rohe, 1958, New York, Ansicht. Quelle: © Ezra Stoller / esra



Abb. 13: Postscheckamt, Bauabteilung der Oberpostdirektion Düsseldorf, 1963-68, Essen, Seitenansicht. Quelle: Stadt Essen

Großraumbüros und Bürolandschaften

In Deutschland setzten sich die Stahlskelettkonstruktion und die Vorhangfassade erst später durch. In den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg wurden Rasterbauweisen und Betonskelettkonstruktionen bevorzugt.

Typisch für diese Bauweise ist die Gliederung der Fassaden durch sichtbare Betonstrukturen und deren Ausfachung mit Ziegel, Klinker oder Fenstern. Das Gesundheitshaus in Dortmund, das 1958 bis 1961 von Will Schwarz gebaut wurde, zeigt diese Gestaltungsmerkmale sowohl im Außen- als auch im Innenbereich. Farblich geflieste Ausfachungen, geometrische Muster und skulptural gestaltete Elemente wie das geschwungene Dach oder eine elegant geschwungene Treppe stehen in lebhaftem Kontrast zur Strenge der Konstruktion. Ab 1960 konnte sich das gläserne Hochhaus nach amerikanischem Vorbild schließlich auch in Deutschland etablieren.

Der Büropark

Die moderne Büroarbeit bestimmte mehr und mehr das Aussehen der Städte in der entwickelten Welt. Sie wirkte sich nicht nur auf die Architektur der immer zahlreicheren Bürogebäude aus, sondern auch zunehmend auf den Städtebau und die Raumentwicklung: Die Erreichbarkeit mit dem Auto, die Verfügbarkeit von Parkplätzen oder die Nähe zu großen Verkehrsinfrastrukturen gewannen zunehmend an Bedeutung und konnten in innerstädtischen Lagen nur bedingt erfüllt werden. Hinzu kam der Bedarf nach immer mehr und erschwinglichen Flächen für die Entwicklung neuer Bürostandorte.

So kam es, dass – allen voran in den USA – sogenannte Büroparks an den Rändern der Städte entstanden. Die ersten Vorläufer solcher suburbanen Office- und Business Parks wurden in den 1920er Jahren auf brachgefallenen Industriegebieten entwickelt. Zum Erfolgsmodell wurden die Büroparks aber erst ab den 1950er Jahren, als Amerikas

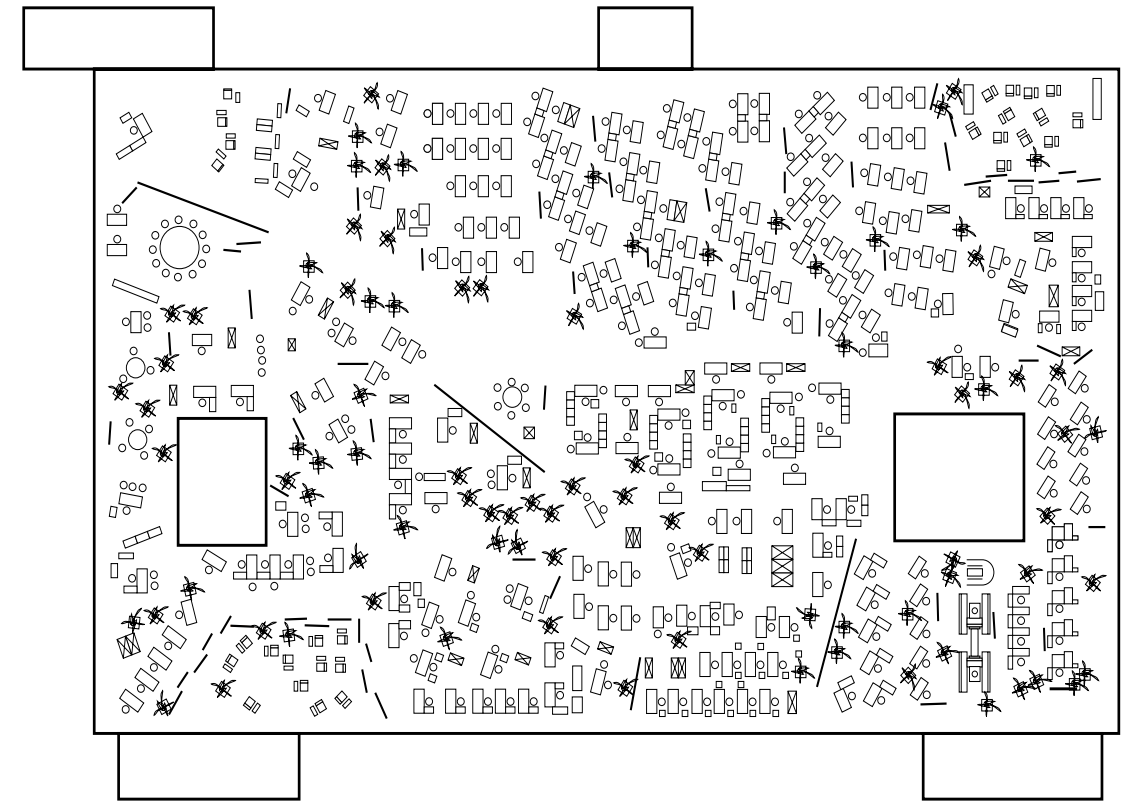


Abb. 14: Grundriss der Bürolandschaft Buch und Ton für den Bertelsmann Verlag in Gütersloh, 1960/61, aus: Rumpfhuber 2013, S.30

Städte einen rasanten Suburbanisierungsprozess durchliefen. Insbesondere die weiße Mittelschicht wanderte aus den Innenstädten ab, um sich in den schnell wachsenden Wohngebieten an der Peripherie niederzulassen. Mit ihnen verlagerten auch die Industrie, der Einzelhandel und andere Arbeitgeber ihre Standorte, unter anderem in die neu entwickelten Büroparks.

Diese Strukturen wurden in den 1960er bis 1980er Jahren auch in Deutschland und anderen Ländern adaptiert, weil sich dort ähnliche Suburbanisierungsprozesse einstellten wie in den Vereinigten Staaten. Heute sind Büroparks in allen entwickelten Städten der Welt zu finden. Aber ähnlich wie in den USA haben heute viele Büroparks das Ende ihres Lebenszyklus erreicht und müssen an neue Anforderungen angepasst werden. Das betrifft sowohl die Qualität der Gebäude und ihres unmittelbaren Umfeldes, die mit den Jahren an Attraktivität verloren haben. Aber auch

die Lage vieler Büroparks ist in der Zwischenzeit unattraktiver geworden, sodass an diesen Standorten auch eine Nutzungsänderung in Betracht gezogen werden muss.

Im Falle solcher Parks, die auf dem Markt für Büroimmobilien nicht mehr konkurrenzfähig sind, bietet sich der Umbau als eine sinnvolle Alternative an. Besonders dort, wo die einst peripheren Büroparks vom Wachstum der Städte „eingeholt“ wurden, kann eine Umwidmung solcher Areale für Wohn- und Mischnutzung sinnvoll sein (siehe auch Beispiele Seestern, Lyoner Viertel, Bayersbrunner Straße). Ob ein solcher Umbau erfolgversprechend ist, hängt allerdings von zahlreichen Faktoren ab. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass der Umbau eines Büroparks nicht nur die bauliche Anpassung auf Gebäudeebene erfordert. Damit aus einem solchen Standort zum Beispiel ein durchmischtes oder ein urbanes Gebiet entstehen kann, sind umfangreiche

PUBLIKATION

SBK #15 - 26.10.2018

Anpassungen auch auf städtebaulicher Ebene erforderlich. (siehe auch Beispiele Seestern, Lyoner Viertel)

Bürolandschaften

Die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts brachte einige wesentliche Innovationen in der Büroarchitektur hervor, insbesondere im Bereich der Baukonstruktion und der Gebäudetechnik. Ab Mitte des 20. Jahrhunderts wirkte sich die Büroarbeit aber auch auf anderen Maßstabsebenen aus. Zum einen nahm sie Einfluss auf städtebauliche Strukturen, insbesondere bei der Entwicklung von Büroparks (s. oben). Zum anderen trat nun auch die innere Organisation der Gebäude verstärkt in den Fokus. Mithilfe der neuen Disziplinen der Betriebssoziologie, Arbeitspsychologie und Kybernetik sollten Arbeitsabläufe und Kommunikationsströme optimiert werden, was entsprechende Anforderungen an die Struktur und Ausstattung der Innenräume nach sich zog.

Hier konnten erstmals auch Konzepte aus Deutschland innovative Beiträge zum internationalen Diskurs beisteuern. Vor allem sorgten sie mit den sogenannten Bürolandschaften für Aufmerksamkeit. Hier nutzten sie die Freiheit in der Grundrissgestaltung – die bereits in den Skelettkonstruktionen amerikanischer Bürobauten angelegt war –, um eine möglichst offene und unhierarchische Arbeitsumgebung zu schaffen. In den Bürolandschaften waren die Arbeitsräume durch frei angeordnete Büromöbel und Zimmerpflanzen gegliedert. Dazwischen verliefen die „Trampelpfade“ der Angestellten. Diese Arbeitsumgebung sollte intuitive Arbeitsabläufe begünstigen und die Spontantät und Eigeninitiative der Büroangestellten fördern.

Der reformerische Anspruch der Bürolandschaften stand ganz im Einklang mit dem damaligen gesellschaftspolitischen Diskurs, der mehr Demokratie und eine größere Durchlässigkeit der Bildungs- und Arbeitsstrukturen forderte. Die Bürolandschaften deckten sich aber auch mit einer zentralen architektonischen und städtebaulichen Idee der damaligen Zeit: der Verschmelzung von Architektur und Landschaft.



Abb. 15: Großraumbüro beim Industrie service der Reinhard Mohn oHG ca. Ende der 1960er Jahre
Quelle: Bertelsmann SE & Co. KGaA – Unternehmensarchiv

Ein Umbau von Großraumbüros und Bürolandschaften aus den 1970er Jahren für andere Nutzungszwecke ist den Autoren nicht bekannt. Es ist davon auszugehen, dass die großen, offenen Räume viele Möglichkeiten für bauliche Anpassungen bieten. Nachteilig dürften hingegen die großen Raumtiefen und die damit verbundene schlechte Belichtung sein. Auch die damals typischen Raumgeometrien, wie zum Beispiel die Wabenform, bedürfen bei einer Umnutzung besonderer Lösungen.

Gruppen- und Kombibüros

Die verbreitete Kritik an den Großraumbüros und Bürolandschaften – insbesondere an der Lärmbelastung, dem Kunstlicht und mangelnder Privatsphäre – führte schließlich zur Entwicklung von Gruppenbüros, in denen die räumliche Offenheit durch mobile Trennwände gesteuert werden konnte. Diese Mischung aus Großraum- und Zellenbüro fand ihre Weiterentwicklung im Kombibüro, das bis heute die innere Organisation vieler Bürogebäude bestimmt. Das Kombibüro zeichnet sich durch geräumige Multifunktionszonen aus, die meist um den Erschließungskern des Gebäudes organisiert ist. In diesem Bereich sind



Abb. 16: ehem. Magdeburger Versicherung, 1978, Hannover, Ansicht mit erkennbarer Wabenstruktur. Quelle: Bahlo, Köhnke, & Partner

gemeinsame Infrastrukturen, wie Teeküche, WCs, Lagerräume oder Fotokopierer, untergebracht. Zwischen diesem Bereich und der Fassade sind die Einzel- oder Gruppenbüros angeordnet, die der konzentrierten Einzelarbeit dienen. Häufig sorgen Glastrennwände zwischen den Zellenbüros und der Multifunktionszone für indirekte Belichtung und Sichtkontakt.

Da auch diese noch jungen Bürogebäude meist auf Skelettkonstruktionen oder moderner Massbauweise beruhen, dürften bei einem zukünftigen Umbau ähnliche Bedingungen gelten wie bei den Bürogebäuden älteren Datums.

Literatur

Architekten- & Ingenieurverein zu Berlin (Hg.): Berlin und seine Bauten. Teil IX Industriebauten Bürohäuser. Berlin u.a. 1971

Bergmann, Berger/Brdenk, Peter (Hg.): Architektur in Essen 1960–2013. Essen 2013

Dorsewagen, Dirk: Büro- und Geschäftshausfassaden der 50er Jahre. Konservatorische Probleme am Beispiel West-Berlin (Diss.). Berlin 2004

Eisele, Johann: „Entwicklung der Typologien“. In: Johann Eisele/Bettina Staniek (Hgg.): BürobauAtlas. Grundlagen, Planung, Technologie, Arbeitsplatzqualitäten, München 2005, S. 42–53

Grubbauer, Monika: „Räume der Wirtschaft: Das Bürohochhaus als Bedeutungsträger in der visuellen Konstruktion ökonomischer Vorstellungswelten“. In: Wilhelm Hofmann (Hg.): Stadt als Erfahrungsraum der Politik. Beiträge zur kulturellen Konstruktion urbaner Politik (Studien zur visuellen Politik, Bd. 7), Berlin 2011, S. 97–132

Kieser, Clemens: „Von der Kunst, Arbeit zu planen: Verwaltungsbau in Deutschland 1960–75“. In: Vereinigung der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik Deutschland (Hg.): Zwischen Scheibe und Wabe. Verwaltungsbauten der Sechzigerjahre als Denkmale (Berichte zu Forschung und Praxis der Denkmalpflege in Deutschland, Bd. 19), Petersberg 2012, S. 8–41

McKeever, J. Ross: Office Parks, Plazas and Centers. Washington D.C. Urban Land Institute. No 35, 1973

Mozingo, Louise A.: Pastoral Capitalism – A history of suburban corporate Landscapes. The MIT Press. Cambridge, Massachusetts/London, England 2011

O’Connell, James C.: The Hubs Metropolis – Greater Boston’s Development from Railroad Suburbs to Smart Growth. The MIT Press. Cambridge, Massachusetts/London, England 2013

Pehnt, Wolfgang: „Sehnsucht nach dem Anderen. Bürohäuser in den Jahren des Expressionismus“. In: Frank Pieter Hesse (Hg.): Stadtentwicklung zur Moderne. Die Entstehung großstädtischer Hafen- und Bürohausquartiere (Internationale Fachtagung, veranstaltet von ICOMOS Deutschland und der Kulturbehörde Hamburg/Denkmalenschutzamt in Zusammenarbeit

mit der HafenCity Universität Hamburg und der Sutor Stiftung, Hamburg 13./14. Oktober 2011), Berlin 2012, S. 178–185

Staniek, Bettina: „Büroorganisationsformen“. In: Johann Eisele/Bettina Staniek (Hgg.): BürobauAtlas. Grundlagen, Planung, Technologie, Arbeitsplatzqualitäten, München 2005, S. 54–67

Sullivan, Louis H.: „The tall office building artistically considered“. In: Lippincott’s Magazine, 03/1896

PUBLIKATION

SBK #15 - 26.10.2018

OUT OF OFFICE



Abb. 17: Lyonerviertel Frankfurt
Quelle: Magdalena Gruber

3. Umbauanlässe und -strategien: Individuelle Projektansätze

Die Bedingungen für den Umbau von Bürogebäuden oder ganzen Büroparks sind zwar speziell, doch zahlreiche Beispiele aus der Praxis zeigen, dass „ein langer Atem“ der richtigen Akteure und strategische Planungen von Kommunen bei der Transformation von Gebäuden und Stadtteilen zum Erfolg führen können.

Bei der Untersuchung der Praxisbeispiele haben wir uns mit zwei Maßstabebenen beschäftigt. Zum einen haben wir den Umbau von Bürogebäuden zu anderen Nutzungen betrachtet. Unsere Beispiele aus Essen, Bochum und Köln zeigen, dass die Umbauprojekte auch das Umfeld positiv beeinflussen oder Initialzündung einer zukünftigen Entwicklung werden können. Zum anderen haben wir Beispiele auf der städtebaulichen Ebene fokussiert und hierbei in Düsseldorf und Frankfurt Projekte analysiert, die einen langfristigen Umbau ganzer Büroparks belegen.

Das wohl bekannteste Beispiel einer umfassenden Transformation eines ehemaligen Büroparks ist das heutige Lyoner Viertel in Frankfurt am Main, das lange Zeit nur als Büropark Niederrad bekannt war. Das seinerzeit monofunktional gestaltete Gebiet hat sich in den letzten Jahren von einem reinen Arbeitsort zu einem durchmischten Quartier entwickelt, in dem einige

Bürogebäude zu Wohnzwecken umgebaut worden sind. Auch die soziale Infrastruktur in Form von Kindertagesstätten und Schulen zieht Stück für Stück nach und die öffentlichen Räume und Straßen werden sukzessiv angepasst.

Ganz so weit ist man beim zweiten Praxisbeispiel, dem Büropark Seestern in Düsseldorf, noch nicht. Zwar zeigen sich auch in diesem ehemaligen Office-Park die ersten Umbauprojekte von Büro zu Wohnen, jedoch steht der Transformationsprozess hier noch am Anfang. Die Versorgung mit sozialer Infrastruktur und täglichem Bedarf beginnt sich gerade zu entwickeln. Eine gegründete Standortinitiative gestaltet die Entwicklung des Projekts jedoch aktiv mit und hält die Nutzer vor Ort zusammen, ebenso wie im Lyoner Viertel.

Das Praxisbeispiel des O-Werks in Bochum zeigt die Weiterentwicklung eines Bürogebäudes in einen gemischten Coworking Space. Die Landmarken AG plant hier als Entwickler des ehemaligen Verwaltungsgebäudes der Opel Werke ein kreatives Zentrum für Start-ups und Gründer. Werkstätten, Gastronomie und ein Boardinghouse ergänzen das gemischte Gebäude und sollen einen Entwicklungsimpuls für das große Areal geben. Bereits abgeschlossen ist diese Entwicklung im

Beispiel des Goltsteinforums in Köln-Bayenthal. Hier wurde die ehemalige Allianz-Regionalverwaltung zu Wohnungen, Praxen und einem Restaurant umgebaut und funktioniert heute als belebender Stadtbaustein. Durch die Gestaltung eines vorgelagerten öffentlichen Platzes ist das Projekt zu einem neuen Treffpunkt im Stadtteil geworden.

Eine ganz andere Geschichte hat das Projekt Beginenhof Essen, in dem heute alternative Wohnformen für Frauen und Kinder im Sinne der historischen Beginenhöfe zu finden sind. Das Gebäude wurde ehemals vom Finanzamt Essen-Süd als Büro genutzt und bietet heute neben dem Wohnen auch Platz für Kurs- und Gemeinschaftsräume. Die historischen Spuren des Bauwerks sind noch sichtbar und erzeugen eine besondere Atmosphäre.

Der Umbau des Gerling-Hochhauses in Köln macht deutlich, welche Rolle der Denkmalschutz spielen kann. Bei dem Projekt spielte die Qualität der Bestandsarchitektur eine besondere Rolle – sie in neuem Glanz erstrahlen zu lassen, war nicht nur eine architektonische, sondern auch eine technische Herausforderung.

Der Entwurf zum Umbau des Siemenshauptgebäudes in München macht deutlich, wie sich ganz unterschiedliche Wohntypologien in der Gebäudehülle eines ehemaligen Bürogebäudes unterbringen lassen.

Die Praxisbeispiele zeigen, wie vielfältig und verschieden die Umbauprojekte von Bürogebäuden sein können. Vom historischen Einzelobjekt bis zum modernen Bürostadtteil sind die Rahmenbedingungen oft sehr unterschiedlich. Die Bauten können aber gerade durch den Umgang mit dem Bestand neue Qualitäten für ihr Umfeld entwickeln.

OUT OF OFFICE

PUBLIKATION

SBK #15 - 26.10.2018

3.1 Lyoner Viertel in Frankfurt: Das Erbe der autogerechten Stadt

Stadt: Frankfurt am Main, Niederrad
Projekt: Lyoner Viertel/ Bürostadt Niederrad
Größe: ca. 144 ha
Nutzungen: Dienstleistungen, Bildungseinrichtungen, IT,
Umgebung: Wohngebiete, Landwirtschaftsflächen
Umbau: Umbau von Büro- zu Wohngebäuden, Aufwertung des öffentlichen Raums, Ergänzung sozialer Infrastruktur

Der seit den 1960er Jahren entwickelte Büropark Niederrad liegt auf halbem Wege zwischen dem Zentrum der Stadt Frankfurt am Main und dem Flughafen Frankfurt International in der Nähe der Autobahn A5 und ist auch über ÖPNV (S-Bahn-Haltestelle Frankfurt Niederrad) sehr gut angebunden. Auf einer Fläche von 144 Hektar (davon 100 Hektar Kernzone) befinden sich 15.000 Arbeitsplätze überwiegend aus dem Dienstleistungsbereich. Die Auslastung der Bauten sinkt jedoch seit Jahren und 2008 stand mit 300.000 Quadratmetern fast ein Drittel der Büroflächen leer (Stadt Frankfurt am Main 2008: 4 ff.).

Städtebauliche Struktur und Defizite

Der 1962 aufgestellte Bebauungsplan formulierte das Ziel einer Entwicklung als „Bürostadt im Grünen“ und wies das Areal als Sondergebiet (SO) mit einer monofunktionalen Struktur aus. Dem Leitbild der autogerechten Stadt entsprechend wurden Solitäre mit sechs bis 25 Geschossen in einer aufgelockerten Struktur errichtet. Die Freibereiche sind aber oft nicht allgemein zugänglich und wurden durch nachträglich errichtete Stellplätze reduziert. Etwa seit dem Jahr 2000 hat sich die Leerstandsproblematik, die nicht zuletzt mit der Angebotsausweitung an anderen Standorten in der Stadt verbunden ist, im Büropark Niederrad verschärft. Dabei sind zwei Arten von Gebäuden besonders betroffen: ältere Gebäude, die in ihrer

Ausstattung nicht mehr den heutigen Ansprüchen genügen, und jüngere Bauten mit großen Büroeinheiten von über 400 Quadratmetern Fläche. Deren Modernisierung scheint aber für Investoren unrentabel zu sein, da die Mietpreise in Niederrad zwischen 9 und 15 Euro liegen, was in Frankfurt dem Niedrigpreissegment entspricht (Binkele 2010; Colliers International Frankfurt GmbH 22.9.2015).

Qualifizierungsstrategie

Als Auftakt einer umfassenden Weiterentwicklung initiierte das Stadtplanungsamt Frankfurt 2007 eine Fachtagung sowie 2008 einen Ideenprozess zur Ausarbeitung eines neuen Konzepts. Der daraus resultierende Rahmenplan stellte eine Strategie vor, die im Wesentlichen drei Optionen vorsieht:

- Umnutzung von Teilen der leer stehenden Bürobauten zu Wohnungen,
- Abriss leer stehender, bautechnisch schwer umnutzbarer Bürogebäude und Ersatz durch neue Wohngebäude,
- bauliche Nachverdichtung auf Freiflächen durch Wohnnutzungen und ergänzende (soziale) Infrastruktur.

Dabei wird auch eine Nutzungsmischung innerhalb der Gebäude angestrebt, wie zum Beispiel Wohnen und kleinteilige Büronutzung in den Obergeschossen, kombiniert mit Handel und



Abb. 18.: Der 2008 erarbeitete Rahmenplan zum Umbau der Bürostadt Niederrad in das Lyoner Viertel sieht verschiedene Bereiche für Verdichtung und Ergänzung von Neubauten vor. Gebäude wie Projekt Lyoner 19 (rot) wurden bereits umgebaut. Quelle: Hendrik Jansen

Shopping in den Sockelzonen. Entlang der Quartiersstraßen ist eine möglichst geschlossene Bebauung beabsichtigt, auch um ruhige rückwärtige Bereiche mit hoher Wohnqualität zu schaffen (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2008). Zudem soll die Freiflächenstruktur verbessert werden. An die Stelle diffuser Abstands- und Parkplatzflächen sollen klar strukturierte Freiräume mit einer sinnvollen Durchwegung treten. Dies beinhaltet die Schaffung neuer Grünverbindungen zum Stadtwald und zum Mainufer sowie die Weiterentwicklung einer zentral gelegenen Fläche zu einer „Grünen Mitte“, die erkennbar als Erholungsbereich definiert werden soll. Da der bauliche Bestand überwiegend von großen und markanten Bürogebäuden geprägt ist, wird auch für die Zukunft von einer großen Heterogenität der Bebauungsstruktur ausgegangen. Diesem Umstand trägt eine flexible Ausweisung der Flächen Rechnung, deren genaue Ausgestaltung erst im weiteren Planungsprozess konkretisiert wird (von Lüpke 2015).

Da privates Engagement bei der Umsetzung eine entscheidende Rolle spielt, werden informelle Planungsinstrumente wie Ansprache,

Beratung, Moderation und Öffentlichkeitsarbeit intensiv genutzt. Unterstützend wirkt zudem seit April 2014 die Standortinitiative Neues Niederrad, an der 17 Unternehmen partizipieren (Standort-Initiative Neues Niederrad e. V. 22.9.2015). Um den Anspruch der Veränderung von einem monofunktionalen Standort zu einem gemischt genutzten Stadtquartier zu demonstrieren, verwendet die Stadt zudem den Begriff Lyoner Viertel (abgeleitet vom Namen der wichtigsten Straße im Gebiet) anstelle der alten Bezeichnung Bürostadt.

Mit der Änderung des Bebauungsplans wurden 2010 planungsrechtliche Voraussetzungen für die Umstrukturierung des Gewerbe- und Sondergebiets in ein ausdifferenziertes Quartier mit Misch-, Kern- und Wohngebietsanteilen geschaffen. Seither wurde ein größeres Bürogebäude zu einem Apartmentkomplex umgebaut und mehrere Wohnhäuser sind derzeit im Bau. Da der Wohnungsmarkt in Frankfurt einem anhaltend hohen Druck unterliegt, erscheint eine erfolgreiche Umsetzung des Konzepts nicht unwahrscheinlich.

Die Planungen für Frankfurt-Niederrad verdeutlichen daher mit ihrem Vorlauf und dem umfassenden Ansatz nicht nur, dass der Bau



Abb. 19: Im ehemaligen Büropark Niederrad, sind die ersten Umbauten von Büro- zu Wohngebäuden bereits fertiggestellt.
Quelle: Magdalena Gruber

neuer Wohngebäude in bisher monostrukturierter Büroparks grundsätzlich möglich ist. Sie zeigen auch, dass dies mit einer systematischen Verbesserung der städtebaulichen Struktur und der Schaffung neuer Formen der Nutzungsmischung verbunden werden kann.

→ Das Projekt Lyoner 19

Als eines der ersten Umbauprojekte im Lyoner Viertel wurde 2009 das Projekt Lyoner 19 fertiggestellt – ein Projekt, das aufgrund seines umfassenden Ansatzes, der langfristig nachhaltig angelegten kommunalen Steuerung und seiner besonderen Lage im Büropark Niederrad weit über Frankfurts Stadtgrenzen hinaus Schlagzeilen machte.

Die schwierige Vermarktbarkeit der Büronutzung und teilweise Leerstände führten zur Idee einer Konversion: vom Büro- zum Wohnhochhaus.

Das bestehende 14-geschossige Bürogebäude wurde einer neuen Nutzung zugeführt

(Büro zu Wohnen) und außerdem um weitere drei Geschosse aufgestockt. Dies gelang zum einen durch die offensive Unterstützung des Frankfurter Bauamts, das die Umwidmung von alten untergenutzten Bürogebäuden grundsätzlich förderte. Zum anderen fiel das Gebäude durch die Umnutzung aus dem Bestandsschutz heraus, sodass umfassende Eingriffe erfolgen konnten und mussten. Offensichtliche Defizite gab es zum Beispiel im Bereich des Schall- und konstruktiven Brandschutzes. Die Rettungswege mussten dafür neu entworfen und auch die tragenden Bauteile unterstützt und verstärkt werden. Alle der nun 98 Wohnungen mit ihren zwischen 48 und 160 Quadratmeter großen Grundrissen waren erheblichen Änderungen unterworfen (vgl. Bauwelt 2010).

Von diesen Herausforderungen abgesehen trugen einige positive Faktoren zum Gelingen dieses Projektes bei: Die fast quadratische und damit gut aufteilbare Grundfläche des Gebäudes, eine gute Dokumentation von Tragwerk und Haustechnik, die Unterstützung der Behörden sowie

PUBLIKATION



Abb. 20: Lyoner 19, Quelle: Magdalena Gruber

die Kompetenz des Bauherrn, der ca. 15 Millionen Euro investiert hat, erwiesen sich als entscheidende Erfolgsfaktoren (vgl. von Lüpke 2016). Der realisierte Entwurf betont die horizontale Schichtung von dunklen Festerbändern und betonierten Brüstungsbändern, die im Zuge des Umbaus um 33 Zentimeter auf 59 Zentimeter vermindert wurden. In den Ecken des Bauwerkes wurden Loggien eingezogen mit ebenso niedriger Brüstung. Zusätzliche Brüstungselemente aus pulverbeschichtetem Stahl stellen die vorgeschriebene Höhe sicher. Auch im Detail fügt sich das Gebäude den aktuellen Vorschriften im Wohnungsbau: Um die Raumhöhen auf 2,52 Meter zu reduzieren, wurden unter den Decken Brandschutzplatten angebracht. Die Flurhöhen liegen nun sogar nur bei 2,42 Metern, wobei die aufgestockten Geschosse noch 2,80 Meter hohe Räume enthalten. Die weißen Brandschutzplatten reichen bis zu den Brüstungen an die Fassade heran und unterstreichen damit ihre besondere, gestapelte Optik (vgl. Bauwelt 2010).

Vor dem Umbau schien das Gebäude auf seinen dunklen Stützen zu schweben. Heute bilden die weißen Putzträgerplatten den bodennahen Abschluss des Gebäudes, dessen Brüstungen ansonsten auch mit weißem Thermoputz bestückt sind. Im Erdgeschoss finden eine 320 Quadratmeter große Gewerbefläche mit separatem Eingang sowie ein Foyer mit Concierge Platz. Gestalterisch fällt die untere Etage aufgrund der raumhohen Fenster auf, die in tiefen Laibungen sitzen (vgl. Bauwelt 2010).

Die Aufstockung um drei Geschosse ist im Fassadenbild nicht sichtbar, sondern ordnet sich der einheitlichen Gestaltung der Gebäudehülle unter. Viele Umbauentscheidungen, wie zum Beispiel auch die Zonierung der Wohnungen (Platzierung der Wohnungseingangstüren), haben sich aus den vorhandenen baulichen Strukturen und den statischen Eigenschaften ergeben. Da die neue Nutzung einen stark verringerten Besucherverkehr mit sich bringt, konnte ein Aufzugsschacht entfernt und der dadurch entstandene Raum einer der neuen Wohnungen sowie zwei neuen Installationsschächten zugegeben werden. Auch die Entfernung der

Installationskanäle an den Brüstungen ergab zusätzlichen Raum.

Ausstattung und Materialien sind so gewählt und gut miteinander kombiniert worden, dass sie nicht hochpreisig sind, aber zielgruppengerecht Wertigkeit und Qualität transportieren. Diese Zielgruppe besteht insbesondere aus Wochenendpendlern, Arbeitnehmern mit häufiger Flughafenutzung oder Firmen, die ganze Apartmentkontingente mieten. Dazu zählen Berater, Anwälte und IT-Spezialisten, die oft für einige Monate bei den Firmen vor Ort arbeiten. Dafür werden durchschnittliche Kaltmieten von 10 bis 14 Euro pro Quadratmeter verlangt. Zwar ist im Lyoner Viertel das Angebot an Nahversorgung, Restaurants und Freizeitgestaltung mittlerweile einigermaßen ausreichend, aber abends und vor allem am Wochenende ist der Standort immer noch wenig belebt.

Literatur

Bundesinstitut für Bau-, Stadt-, und Raumforschung (2017) Lyoner Viertel – Transformation eines monofunktionalen Bürogebiets. Ein Modellvorhaben im Rahmen des ExWoSt-Forschungsfeldes "Umwandlung von Nichtwohngebäuden in Wohnimmobilien" BBSR-Online-Publikation11/2017: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BBSROnline/2017/bbsr-online-11-2017.html?nn=446674>

Stadtplanungsamt Frankfurt (2010) Von der Bürostadt zum Lyoner Viertel. Dialog Nr. 5. Frankfurt am Main. https://stadtplanungsamt-frankfurt.de/im_dialog_5_6144.html

Website Stadtplanungsamt Frankfurt https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/lyoner_quartier_5490.html?psid=2

Website SINN e.V. – Standortinitiative neues Niederrad <https://www.lyonerquartier.de/>



Abb. 20: Lyoner 19, Quelle: Magdalena Gruber

3.2 Büropark Seestern in Düsseldorf: Ein Standort erfindet sich neu

Stadt: Düsseldorf, Stadtteil Lörick
Projekt: Büropark Seestern
Größe: ca. 40 Hektar
Nutzungen: Dienstleistungen, Bildungseinrichtungen, IT
Umgebung: Wohngebiete, Sport- und Grünflächen
Umbau: Ergänzung neuer Wohngebäude, Aufwertung des öffentlichen Raums, Ergänzung sozialer Infrastruktur

Der Bürostandort Seestern im linksrheinischen Düsseldorf-Lörick liegt in unmittelbarer Nähe der Stadtteile Ober- und Niederkassel bzw. Heerdt. Dabei wird der ursprüngliche und ältere Büroparkteil, das Kerngebiet, durch Lütticher und Brüsseler Straße sowie die Hansaallee eng begrenzt, das erweiterte Seesterngebiet umfasst zusätzlich Bereiche südlich der Hansaallee „zwischen Prinzenallee / Brüsseler Straße und Heerdt Lohweg sowie die Objekte Am Albertussee“ (Landeshauptstadt Düsseldorf 2013: S. 2). Über die Brüsseler Straße ist das Gebiet an die A52 und damit direkt an das Ruhrgebiet und den Flughafen (15 Autominuten) angeschlossen. Die Innenstadt ist mit drei Straßenbahnlinien in etwa 12 Minuten zu erreichen, der Hauptbahnhof ist 16 Minuten entfernt.

Die Großraumbürogebäude sind umgeben von Grünflächen, es gibt einen guten Baumbestand und zumindest der Kernbereich ist durchzogen von Fußwegen. Ganz in der Nähe liegt westlich des Heerdt Lohwegs der Albertussee. Das westliche Rheinufer ist in einigen Gehminuten vom Seestern aus zu erreichen. Weiterhin befinden sich zahlreiche Sportanlagen und Vereine wie zum Beispiel der Düsseldorfer Hockey Club 1905 e. V., der Rugby Club Düsseldorf Dragons oder der Tennisclub Seestern 1979 e. V. in unmittelbarer Nähe. Innerhalb des Gebiets gibt es Wohnnutzungen und auch angrenzend an den städtebaulich relativ

integrierten Standort befinden sich zahlreiche Wohngebiete. Planungsrechtlich sind bereits heute mehr Wohnnutzungen möglich: An die Kreuzung Heerdt Lohweg / Brüsseler Straße schließen westlich, nördlich und südlich gewerbliche Teile an, während westlich der Kreuzung ein Kerngebiet liegt. Der zentrale Seesternbereich ist bis zur Lütticher Straße als Kerngebiet festgesetzt (vgl. Landeshauptstadt Düsseldorf 2017b).

Das Business-Areal Am Seestern ist entstanden, um die Düsseldorfer Innenstadt von Bürogrößenbauten zu entlasten. 1961 machte die ehemalige Warenhauskette Horten den Anfang und bezog ihre neue Verwaltungszentrale im Haus am Seestern mit 1.200 Mitarbeitern (vgl. Initiative Seestern 2017). Es gilt als das erste reine Großraumbürogebäude Deutschlands und wurde seit 2013 nach denkmalpflegerischen und Kriterien der Nachhaltigkeit modernisiert (vgl. Union Investment 2015: S. 1 f.). Rank Xerox folgte nach 1970 mit seiner Hauptverwaltung an der Emanuel-Leutze-Straße 20, einem nach seiner Fertigstellung durch den BDA prämierten Gebäude, das inzwischen unter Denkmalschutz steht.

In den 1970er Jahren prägten insbesondere Hotels die Entwicklung am Seestern. Zahlreiche neue „Objekte wie der Hansastern, Prinzenpark, ‚Am Seestern 4‘ und der Büropark Seestern [...]“

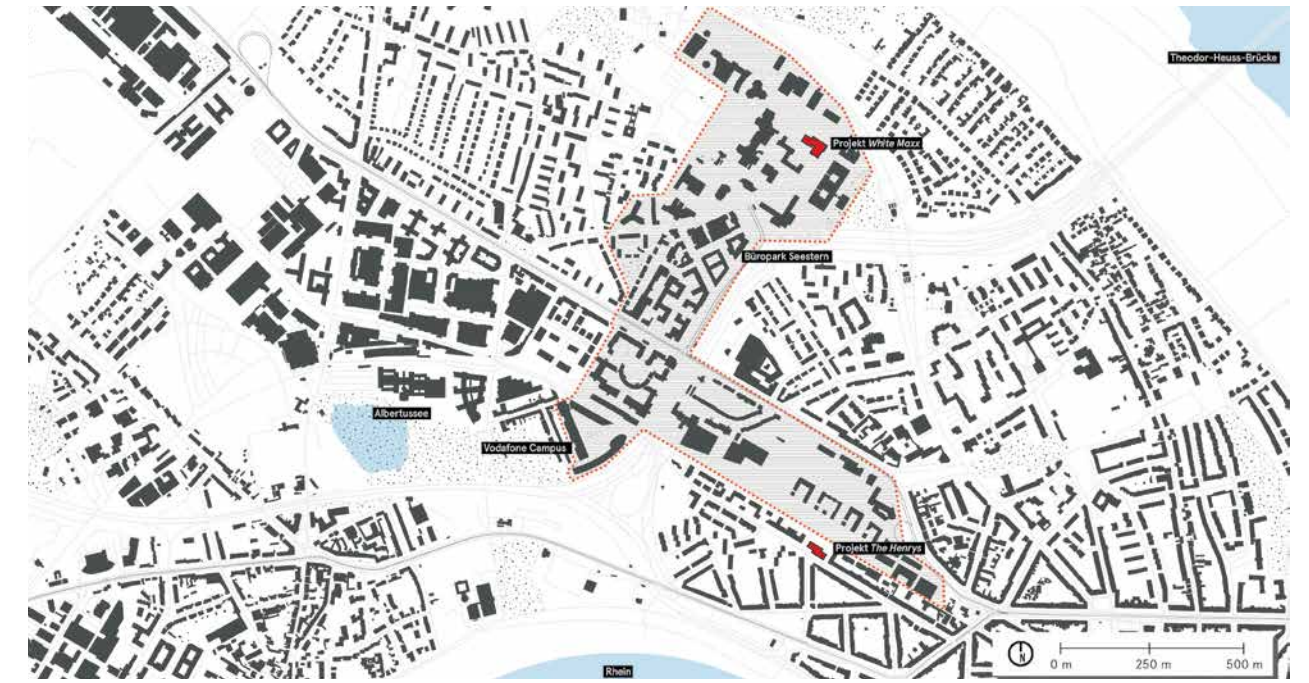


Abb. 20: Lageplan des Büroparks Düsseldorf Seestern im Kontext des Stadtteils Düsseldorf-Lörick. Quelle: Hendrik Jansen

entstanden in den 1990er Jahren (Initiative Seestern 2017). Die zumindest auf den Individualverkehr bezogene gute verkehrliche Anbindung wurde zu dieser Zeit um einen Anschluss an die A44 ins Ruhrgebiet sowie eine Stadtbahnhaltestelle ergänzt (vgl. Initiative Seestern 2017). Vodafone legte 1996 im ehemaligen Horton-Gebäude als Unternehmen im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologie den Grundstein für den bis heute im Seestern und seinem Erweiterungsgebiet vorherrschenden Branchenschwerpunkt. 2012 bezog das Unternehmen am Ferdinand-Braun-Platz 1 seinen neuen, für 5.000 Mitarbeiter ausgerichteten Campus. Zudem gibt es einige weitere „Unternehmen der IT-Branche wie Ericsson, Hitachi, Huawei, Mitsubishi, Toshiba oder ZTE [...]“ (Landeshauptstadt Düsseldorf 2017a).

Heute umfasst das Gebiet eine ungefähre Fläche von 40 Hektar, die 30 Büroobjekte mit einer Bruttogeschosfläche von etwa 520.000 Quadratmetern enthält. Die Durchschnittsmiete beträgt 11 Euro – bei einer Spanne zwischen 9,50 und 13,50 Euro zählt der Bürostandort zu den preiswerteren Lagen in Düsseldorf. Im Gegensatz zu anderen Düsseldorfer Bürogebieten ist der

Leerstand am Seestern mit 109.000 Quadratmetern und damit etwa 21 Prozent etwas erhöht. Die Leerstandsquote im Innenstadtbereich liegt im Vergleich dazu bei um 9 Prozent (Stand Dezember 2016) (vgl. BNP Paribas 2017: S. 16).

Im Jahr 2010 drohte mit Baubeginn des Vodafone Campus in der Heerdt Erweiterung des Businessparks ein weitaus höherer Leerstand in den Gebäuden im Kern. Vodafone verließ die ehemalige Horton-Zentrale am Seestern 3, was die verbliebenen Akteure in diesem Bereich zum Anlass nahmen, um eine Standortinitiative zu gründen. Als ein Zusammenschluss der großen Eigentümer und Verwalter von Büroobjekten bündelt die Standortinitiative Düsseldorf e. V. die Interessen ihrer Mitglieder, kommuniziert und vertritt sie nach außen. So zielt sie darauf ab, den Seestern Düsseldorf als Marke zu etablieren, sein Erscheinungsbild zu prägen, den Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz zu verbessern und unter dem Motto „more than business“ Infrastrukturen und Services zu optimieren. Dazu gehören beispielsweise Concierge-Service, Paketannahme, Wäsche oder auch ein geplantes „Pillentaxi“. Über die neu entwickelte Seestern-App können diese Services abgerufen sowie Immobilienbelange gesteuert werden. Infrastrukturen für Carsharing



Abb. 21: Das Projekt White Max im Büropark Seestern, Quelle: Magdalena Gruber

OUT OF OFFICE

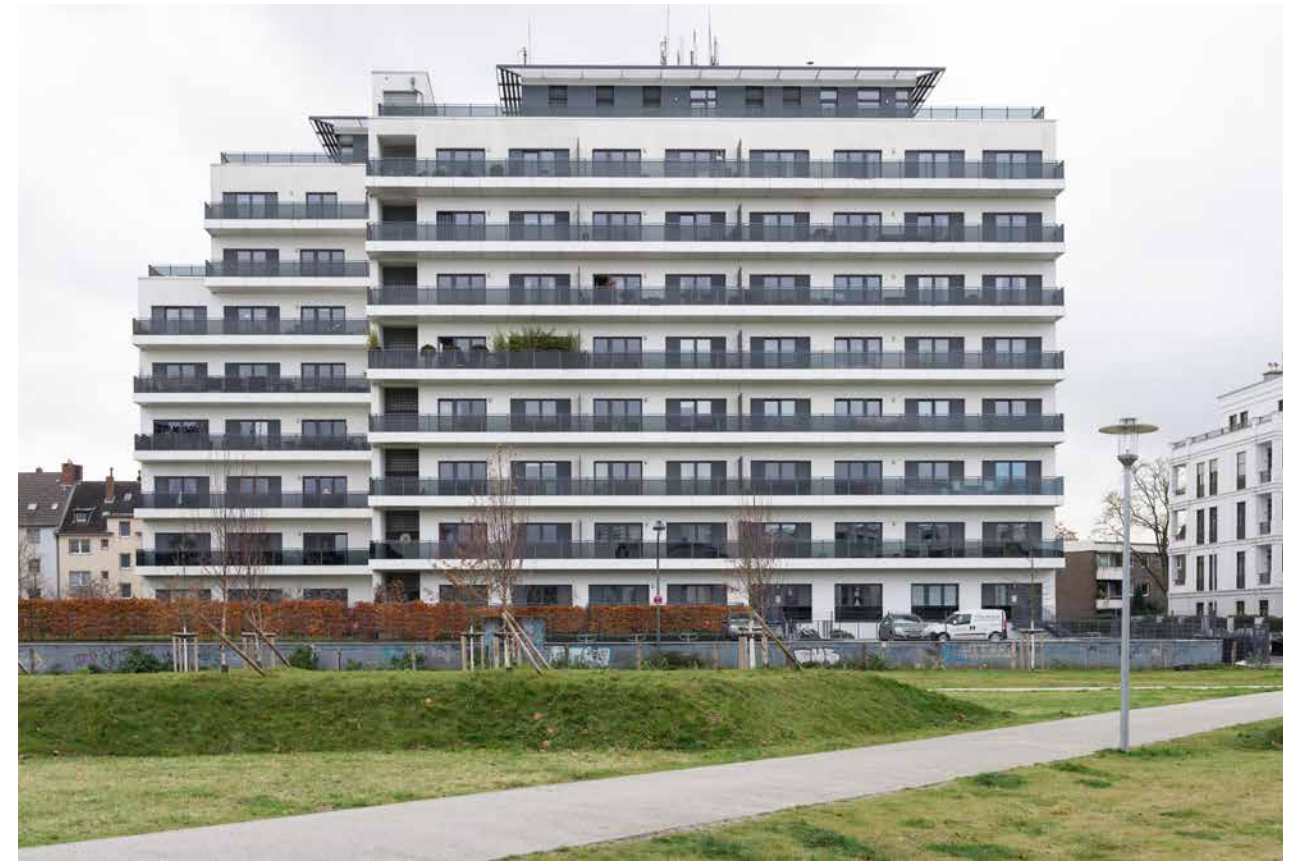


Abb. 22: Das Projekt „The Henrys“ zeigt die Transformation eines Gebäudes mit ehemaliger Büronutzung zu hochwertigem Wohnen im Büropark Seestern. Quelle: Magdalena Gruber

und Elektroautos gehören zu den zentralen Projekten (vgl. Breitkopf 2017).

Aktuell entwickelt sich der Seestern nicht nur in gewerblicher Hinsicht, sondern auch weiter in Richtung eines integrierten Standortes, wie zahlreiche Wohnprojekte zeigen. Einerseits grenzen alteingesessene Nachbarschaften und neue Quartiere wie der Belsenpark auf dem 15,2 Hektar großen Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Oberkassel an das Bürogebiet, andererseits gibt es Neu- und Weiterentwicklungen innerhalb des Gebietes:

Auf dem Gelände eines leer stehenden 70er-Jahre-Bürogebäudes am Niederkasseler Lohweg wird zukünftig ein allgemeines Wohngebiet entstehen. Hier wird voraussichtlich die Festsetzung Kerngebiet zum allgemeinen Wohngebiet geändert, um etwa 230 neue Wohneinheiten zu erhalten. Es soll jedoch geprüft werden, ob gewerbliche Nutzungen an dieser Schnittstelle untergeordnet möglich sind. Die angestrebte

Dichte liegt mit einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 2,3 im Bereich eines Kerngebietes oder des Urbanen Gebietes (vgl. B-Plan 04/018 Abs. 4). Weiterhin erhält ein 2 Hektar großes Gebiet an der Nordseite der Hansaallee eine neue Struktur und dadurch mehr Wohneinheiten (vgl. Landeshauptstadt Düsseldorf 2017b). Direkt daneben, unmittelbar an der Grenze zum Seesterngebiet, wird eine neue Wohnbaufläche mit etwa 95 Einheiten integriert entwickelt (vgl. Landeshauptstadt Düsseldorf 2016). Ende 2017 stand zudem der Sieger des städtebaulichen Realisierungswettbewerbes am Albertussee fest. Hier soll zukünftig ein Wohnquartier am See auf dem Gelände zwischen Schiessstraße und Heerdter Lohweg entstehen (vgl. Landeshauptstadt Düsseldorf, Pressedienst 2017: S. 1 ff.). Zusätzlich gibt es Gebäude, in denen Nutzungsänderungen stattgefunden haben. Das 1974 errichtete Seestern-Büro-Center an der Emanuel-Leutze-Straße verfügt nach seiner Umwidmung im Jahr 2014 nur noch über wenige Gewerbeflächen im Erdgeschossbereich eines

SBK #15 - 26.10.2018



Abb. 23: Der neue Vodafone-Campus im Büropark Seestern zeigt im Kontext der bestehenden Wohnbebauung die starken Maßstabssprünge, die in der zukünftigen Entwicklung bewältigt werden müssen. Quelle: Magdalena Gruber

ansonsten zum Wohnen genutzten Turms („White Max“). Ein ebenfalls aus den 1970ern stammendes Bürogebäude auf der Schanzenstraße wurde 2008 zu „The Henry’s“.

Ein umfassendes Planwerk besteht für den Seestern bislang noch nicht. Die vielen Einzelprojekte weisen jedoch darauf hin, dass auch stadtseitig ein Bestreben nach mehr Wohnen im Büropark vorherrscht. Ein im Frühjahr 2018 gestartetes Werkstattverfahren zum Thema Wohnen im Seestern kann dies nur unterstreichen.

→ Das Projekt White Max

Das Projekt White Max steht im Düsseldorfer Bürogebiet Seestern und ist eines der ersten Umbauprojekte im Gebiet. Wohnen war im White Max bereits vor dem Umbau möglich, jedoch bestand der flächenmäßige Nutzungsschwerpunkt aus Büros. Abgesehen vom Erdgeschoss sind dort

heute ausschließlich Wohnungen zu finden. Das White Max hat 18 Stockwerke und ist damit das höchste Wohnhaus Düsseldorfs (Stand 2017).

Das Projekt löste während seiner Umbauzeit Kontroversen insbesondere bei der ursprünglichen Bewohnerschaft aus, da diese übersteuerte Mieten befürchtete. Die Ferox Immobiliengruppe widmete den zuvor gemischt genutzten und anschließend lange Zeit teilweise leer stehenden Turm im Businessquartier Seestern in ein Wohnhochhaus um. Das heutige Gebäude bietet eine Gesamtnutzfläche von ca. 21.000 Quadratmetern, wovon 18.500 Quadratmeter für Wohnnutzung vorgesehen sind und ca. 2.500 Quadratmeter für Gewerbeflächen, die heute als Fitnesscenter genutzt werden. Insgesamt lassen sich im Gebäude somit 305 Wohneinheiten unterschiedlicher Größe unterbringen.

Der mittig liegende Erschließungskern wird auch nach dem Umbau als solcher genutzt und um ein weiteres Treppenhaus im Süden des Gebäudes ergänzt. Durch die Zellenstruktur des ursprüng-

lichen Gebäudes konnten flexible Grundrisse zwischen 45 und 90 Quadratmetern vom 2. bis zum 16. Obergeschoss realisiert werden. Die oberen Etagen des 17. und 18. Obergeschosses zeigen dagegen großzügigere Wohnungsgrößen zwischen ca. 105 und 160 Quadratmetern. Das oberste Geschoss wurde im Rahmen des Umbaus zu einer Waschlounge umgebaut.

Die Bewohner des White Max schätzen insbesondere die gute Lage des Gebäudes mit einer schnellen Verbindung in die Düsseldorfer Innenstadt und beste Anbindungen an die Autobahnen A52 und A57. Ebenso sind die Rheinauen in Oberkassel schnell erreichbar.

Auch andere Investoren glauben daran, dass Wohnungen im Büroquartier Seestern auf Dauer gefragt sein werden. Zum einen trägt die gesteigerte Wohnungsnachfrage in (Innen-) Stadtnähe dazu bei, zum anderen sprechen städtebauliche und wirtschaftliche Gründe für Nutzungsänderungen dieser Art. Bei einem Neubau könnte zum Beispiel die Höhenentwicklung baurechtlich eingeschränkt werden. Der Umbau vorhandener Bürogebäude bringt den Vorteil, dass mit der meist großzügigen Dimensionierung weitergearbeitet werden kann. Außerdem schwinden die verfügbaren, bebaubaren Grundstücke an diesen Standorten grundsätzlich.

Literatur

BNP [BNP Paribas Real Estate GmbH] (Hg.) (2017): Büromarkt Deutschland. Property Report 2017.

B-Plan 04/018 [Bebauungsplan Nr. 04/018 (Vorentwurf), Niederkasseler Lohweg, Stadtbezirk 4, Stadtteil Lörick]. Breitkopf, Thorsten (2017): Seestern blüht nach Vodafone-Abzug. In: RP online, 26.05.2017. Online verfügbar unter www.rp-online/nrw/staedte/duesseldorf/seestern-blueht-nach-vodafone-abzug-aid-1.6843488, zuletzt geprüft am 05.12.2017.

Initiative Seestern [Standortinitiative Seestern Düsseldorf e.V.] (Hg.) (2017): Tradition trifft Zukunft. Online verfügbar unter <http://www.seestern-duesseldorf.de/de/67/article/tradition-trifft-zukunft>, zuletzt aktualisiert am 2017, zuletzt geprüft am 02.09.2017.

Landeshauptstadt Düsseldorf (Hg.) (2016): Nördlich Hansaallee. Online verfügbar unter <https://www.duesseldorf.de/stadtplanungsamt/projekte/bebauungsplaene/noerdlich-hansaallee.html>, zuletzt aktualisiert am 2016, zuletzt geprüft am 02.09.2017.

Landeshauptstadt Düsseldorf (Hg.) (2017a): Düsseldorf-Seestern/Linksrheinisch. Online verfügbar unter <https://www.duesseldorf.de/index.php?id=700021687&L=1>, zuletzt aktualisiert am 2017, zuletzt geprüft am 02.09.2017.

Landeshauptstadt Düsseldorf (Hg.) (2017b): Hansaallee/Niederkasseler Lohweg. Online verfügbar unter <https://www.duesseldorf.de/stadtplanungsamt/projekte/bebauungsplaene/hansaalleeniederkasseler-lohweg.html>, zuletzt aktualisiert am 2017, zuletzt geprüft am 02.09.2017.

Landeshauptstadt Düsseldorf, Wirtschaftsförderung (Hg.) (2013): Der Bürostandort Seestern/linksrheinische Entwicklungsgebiete. Pläne, Projekte, Perspektiven. Düsseldorf. Online verfügbar unter <https://www.duesseldorf.de/wirtschaftsfoerderung/publikationen.html>.

Landeshauptstadt Düsseldorf, Pressedienst (2017): Wohnen am Wasser auf dem Gelände der ehemaligen Horton-Zentrale. Düsseldorf. Online verfügbar unter https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt13/pld/txt/20171122-283_02.txt, zuletzt geprüft am 19.12.2017.

Meister, Helga (2018): Am Seestern soll mehr gewohnt werden. In: Westdeutsche Zeitung, 06.03.2018. Online verfügbar unter <http://www.wz.de/lokales/duesseldorf/am-seestern-soll-mehr-gewohnt-werden-1.2635402>, zuletzt geprüft am 16.06.2018

3.3 O-Werk in Bochum: Verschiedene Nutzungen unter einem Dach

Stadt: Bochum
Projekt: O-Werk
Gebäude: ehemaliges Verwaltungsgebäude des Opel Werk 1 (Baujahr 1962)
Neue Nutzung: Angebote für neue Formen von Arbeit, Boardinghouse
Entwickler: Landmarken AG
Stand: In der Planung

Kurz nachdem die Schließung der Opel-Produktionsstandorte sowie der Abriss und die Neuentwicklung der Fläche beschlossen worden waren, sicherte die Denkmalpflege den Erhalt des ehemaligen Verwaltungsgebäudes des Opel-Werk 1. Ursprünglich in den 1960er Jahren errichtet, war das Gebäude aufgrund seiner markanten Erscheinung und der Bedeutung des Arbeitgebers Opel für die Stadt Bochum zu einem ikonischen Symbol für den Aufstieg und Niedergang der industriellen Produktion in der Stadt geworden. Für viele Bochumer und erst recht für viele ehemalige Opel-Beschäftigte ist das Gebäude emotional stark aufgeladen. Mit einem neuen Nutzungskonzept soll es in Zukunft wieder Arbeitsplätze bieten – die Arbeitsplätze der postindustriellen Gesellschaft: Es soll zu einem „Innovation Campus“ für Start-ups und Gründer entwickelt werden, mit Hörsälen, Werkstätten, Technik- und Ausstellungsflächen, möglicherweise aber auch mit Gastronomie, Kita oder Dachgarten. Ein weiterer wichtiger Baustein des Gesamtkonzepts ist ein Boarding-House: Hier sollen beispielsweise Doktoranden und Forscher der Ruhr-Universität Bochum befristet wohnen können, aber auch andere Personen, die nur für die begrenzte Zeit eines Projektes in Bochum eine Unterkunft suchen. In der Nutzungsmischung

des O-Werks bildet sich ein neues Konzept von Arbeit ab: Projektbezogene Mobilität, die enge Verbindung von Arbeit und Lebensqualität, das Ineinandergreifen von geistiger Arbeit und Prototyp-Entwicklung in Werkstätten sollen hier unter einem Dach gebündelt werden. Damit zielt das Projekt konzeptionell auf die Rolle eines Inkubators ab, der durch das Angebot an Arbeits- und Infrastruktur, aber auch durch die Begegnung unterschiedlicher Menschen die Entstehung neuer Produkte und Ideen beflügelt. Möglich gemacht wird diese Nutzungsmischung dadurch, dass die Entwickler das Gebäude im eigenen Bestand halten und auch weiterhin als Vermieter für die neuen Nutzungen agieren wollen. So kann ein spezifischeres Nutzungskonzept realisiert werden. Im Augenblick werden notwendige Sanierungen durchgeführt.

Umbauten

Unter Denkmalschutz steht nur die äußere Gestalt des Gebäudes. Diese Tatsache und die Konstruktion in Skelettbauweise lassen eine große Freiheit für die Neugestaltung der Innenräume. Zu dieser Gestaltungsfreiheit tragen auch die großen Geschosshöhen von etwa 5 Metern bei. Gleichzeitig sieht der Entwickler, die Landmarken AG aus



Abb. 24: Das ehemalige Hauptverwaltungsgebäude in Bochum ist eine geschichtsträchtige Ikone mit hohem Wiedererkennungswert in der Stadt. Quelle: Magdalena Gruber

Aachen, einen behutsamen Umgang mit der Substanz vor: So werden alle Fenster individuell auf ihren Erhaltungszustand geprüft und sollen nur bei Bedarf ersetzt werden. Aufgrund seiner Lage an einem Geländeversprung unterscheiden sich Vorder- und Rückseite des Gebäudes vor allem in der Erdgeschosszone stark: Während auf der Vorderseite die repräsentative Gestaltung des Eingangsbereichs ein besonderes atmosphärisches Potenzial birgt und mit seinem halb-öffentlichen Charakter in Zukunft auch für öffentliche Veranstaltungen genutzt werden könnte, bietet die Rückseite eine ebenerdige Zufahrt zum Untergeschoss, sodass hier Werkstätten mit schweren Maschinen und großformatige Anlieferung gut untergebracht werden können. Die flexible Tragstruktur erlaubt, die konkreten Anpassungen in den oberen Geschossen mit den neuen Mietern, die derzeit gesucht werden, gemeinsam zu entwickeln. Zwei Baufelder auf der Vorderseite des Gebäudes bieten die Möglichkeit, besondere Nutzungen wie etwa Gastronomie in Neubauten unterzubringen.

Interaktion mit der Umgebung

Die besondere Mischung innerhalb des Gebäudes verdankt sich der Tatsache, dass die Investoren das Gebäude nach dem Umbau nicht verkaufen, sondern weiter betreiben wollen. Dies eröffnet die Chance eines „kuratierten“ Konzepts, bei dem die Zusammenstellung der Nutzer gezielt gesteuert wird. Aus der Mischung ergibt sich ein Mehrwert und erst aus der gut überlegten Zusammenstellung einzelner Parteien ergibt sich die Marke O-Werk, die wiederum als klares Profil zur Vermarktung beitragen kann. Teil des Konzeptes ist die starke Interaktion des geplanten O-Werks mit seiner Umgebung. Für die angestrebten Nutzergruppen ist die atmosphärische Qualität ihres Arbeitsortes, aber auch ein urbaner Standort wichtig. Deshalb ist das O-Werk kaum ohne seine unmittelbare räumliche Umgebung zu denken: Das Projekt ist Teil des neu definierten Standorts Mark 51⁷. Unter diesem Namen werden die Flächen des ehemaligen Opel-Werk 1 als neuer Gewerbe- und Industriestandort vermarktet. Konzeptionell wird hier ein Kurzschluss zwischen der nahe gelegenen Universität und Unternehmen gesucht. In diesem

FUNKTIONSSSCHEMA OWERK

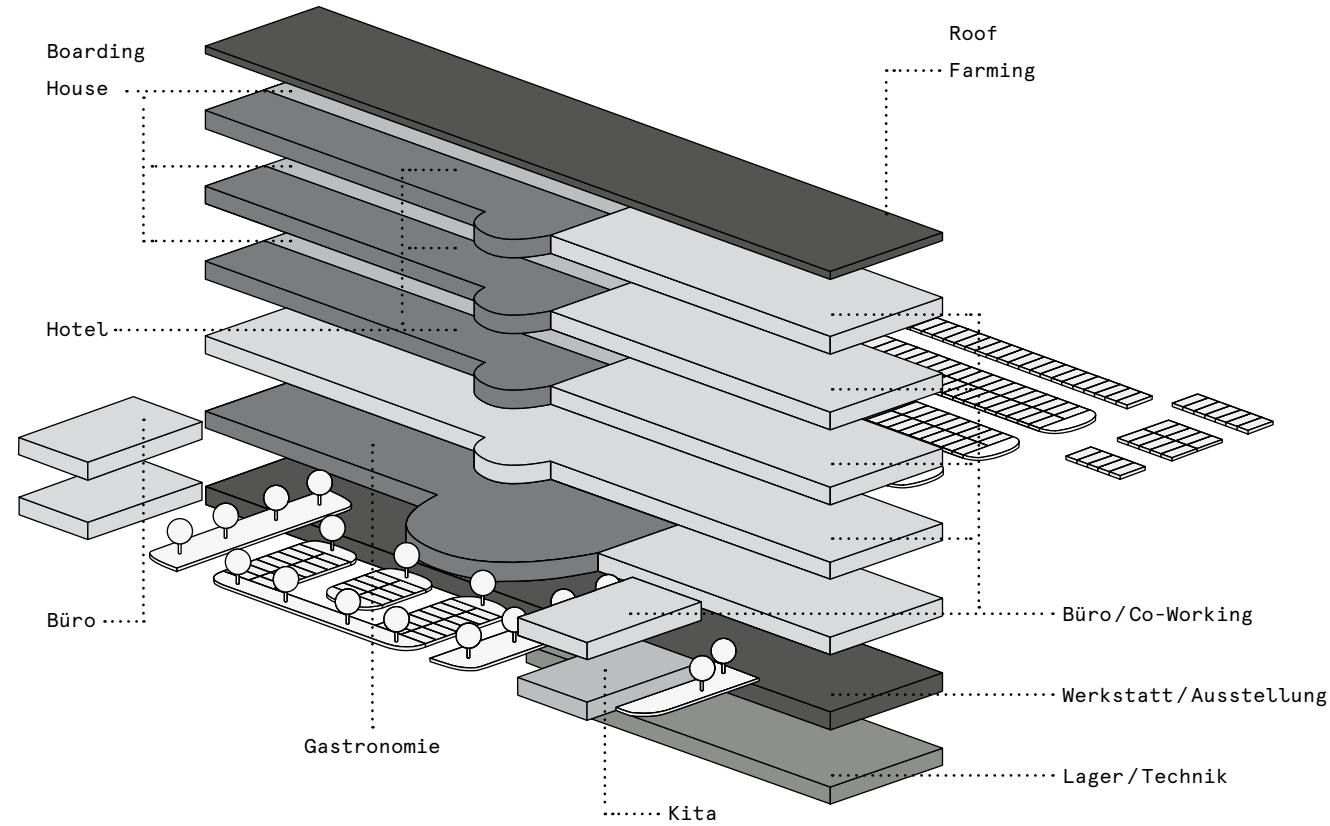


Abb. 25 : Die unterschiedlichen Nutzungen innerhalb des Gebäudes sollen Synergien liefern.
Quelle: Landmarken AG

Spannungsfeld siedelt sich auch das O-Werk an: Die Entwickler hoffen darauf, in ihren Räumen universitären Einrichtungen ebenso wie Ausgründungen und anderen Unternehmen Raum geben zu können und zu einem fruchtbaren Austausch beizutragen.

Gleichzeitig richten die gewaltigen Dimensionen des gesamten Areals auch den Fokus auf räumliche Zusammenhänge: Während das Areal sehr gut verkehrlich erschlossen ist, stellt sich die Frage, wie ein unmittelbarer Austausch unterschiedlicher Nutzer nicht nur innerhalb des Gebäudes organisiert werden könnte. Direkter Nachbar des O-Werks ist ein großes Logistikzentrum. Es stellt zum einen durch seine Ausmaße eine gewisse räumliche Barriere zu den auf dem Gelände geplanten universitären Einrichtungen dar. Für die Mitarbeiter des Logistikzentrums könnte jedoch eine Kita im O-Werk ein sinnvolles Angebot sein. Für

den lebendigen Charakter des O-Werks werden daher die teilweise noch zu findenden Nutzer der Grundstücke auf der Vorderseite des Gebäudes eine entscheidende Rolle spielen. Genauso wichtig wird es aber auch, durch interne Lösungen, etwa in Form von gastronomischen Angeboten etc., die fehlenden Angebote einer urbanen Umgebung zu ersetzen.

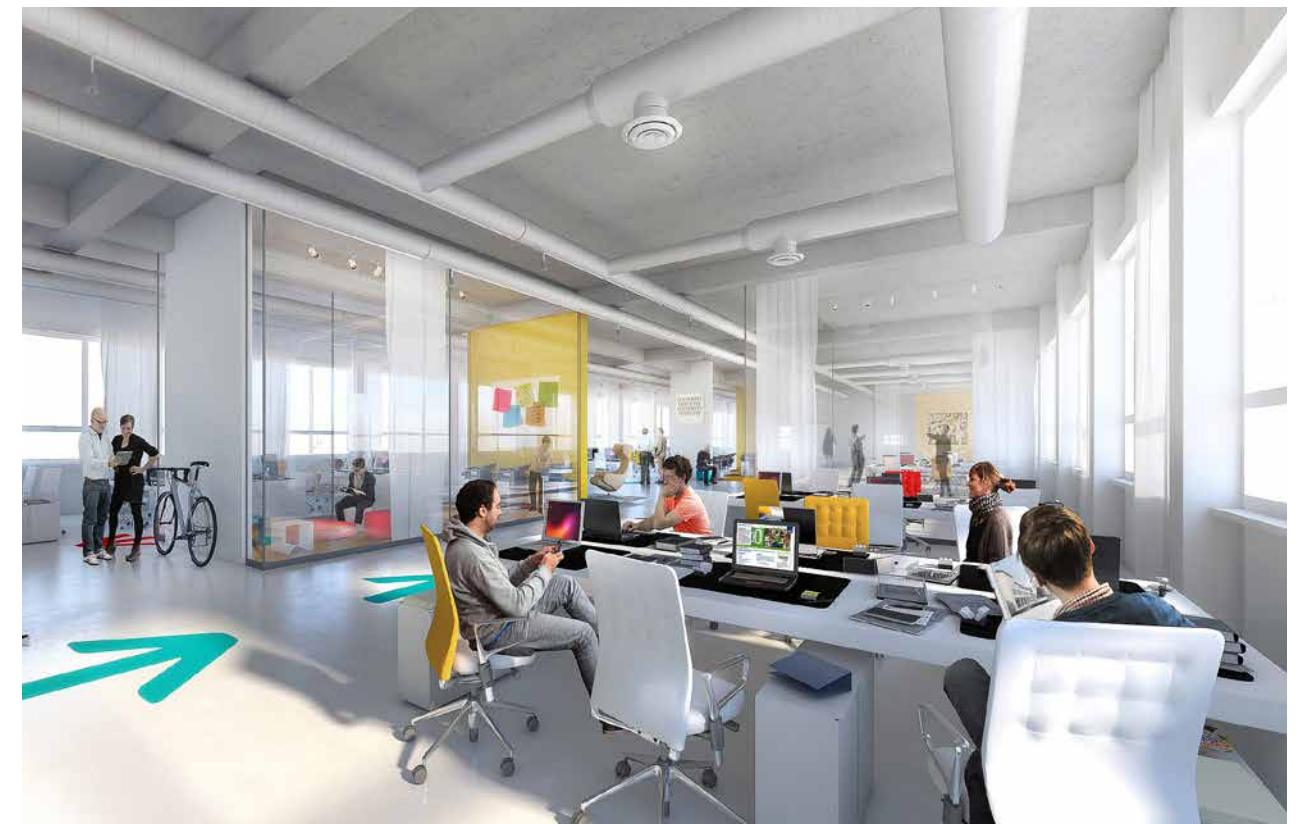
Quelle: Interview mit Constanze Justus, Landmarken AG

PUBLIKATION

OUT OF OFFICE



Abb. 26 & 27: Die Konstruktion erlaubt eine freie Bespielung der Geschossflächen nach der Umnutzung.
Quelle: oben: Magdalena Gruber, unten: Visualisierung Landmarken AG



SBK #15 - 26.10.2018

3.4 Goltsteinforum Köln: Umgebautes Bürogebäude wird zum Stadtbaustein

Das Gebäude der Allianz-Regionalvertretung im Kölner Stadtteil Bayenthal wurde zu einem Wohngebäude umgebaut. Dabei wurde auch das bestehende Stadtteilzentrum umgebaut und aufgewertet: Durch den Abriss einiger Bestandsgebäudeteile entstand ein lebendiger öffentlicher Raum. Um einen zentralen Platz gruppieren sich nun Geschäfte und Dienstleistungsbüros, eine Tiefgarage bietet mehr als 500 Stellplätze. Ergänzt wurden die Umbauplanungen durch den Bau von 68 Neubau-Mietwohnungen.

Das heute sogenannte Goltsteinforum wurde 2010 fertiggestellt. Es besteht aus dem Hochhaus der ehemaligen Allianz-Regionalvertretung und einem kleinen Quartierszentrum mit Nahversorgungsangeboten und einem Café. Das 11-geschossige ehemalige Bürogebäude von 1974 wurde in 80 Mietwohnungen aufgeteilt, die in den unteren Etagen um einzelne Praxis- und Büroräume ergänzt wurden. Im Erdgeschoss befindet sich Gastronomie, die sich zum Platz und damit zum Stadtteilzentrum hin öffnet.

Umgang mit dem Bestand

Bis auf die Kubatur des Gebäudes ist wenig von seiner ursprünglichen Erscheinung geblieben: Durch neu angehängte Balkone und die Neugestaltung der Fassade erscheint das Gebäude im Wesentlichen als Neubau – wobei die gestalterische Sprache der neuen Fassade Anklänge an den

Stadt: Köln-Bayenthal
Projekt: Goltsteinforum
Größe: 80 Mietwohnungen
Nutzungen: Wohnen, Dienstleistungen, Einzelhandel, Gastronomie
Umgebung: Wohngebiet (u. a. ehemaliger Allianz-Wohnpark mit Wohnhochhäusern, aber auch kleinteilige Wohnbebauung)
Entwickler: Garbe Immobilien, aktueller Betreiber: Versorgungswerk der Rechtsanwälte in NRW
Umbau: Umbau vom Bürogebäude zum Wohngebäude, Aufwertung des Stadtteilzentrums, Aufwertung des öffentlichen Raums, Ergänzung durch Neubau-Mietwohnungen

Wohnungsbau der 1920er Jahre zeigt, also eher historisierend als avantgardistisch gehalten ist. Die räumlichen Strukturen des Stadtteilzentrums wurden in Teilen aufgegriffen, aber zeitgemäß angepasst: Neben den Umbaumaßnahmen, wie der Öffnung des ehemals überdachten Zentrums zu einem Platz mit umliegenden Geschäften, haben vor allem auch die neue Mischung an Einzelhandlungsangeboten und ein Café das neue Zentrum belebt.

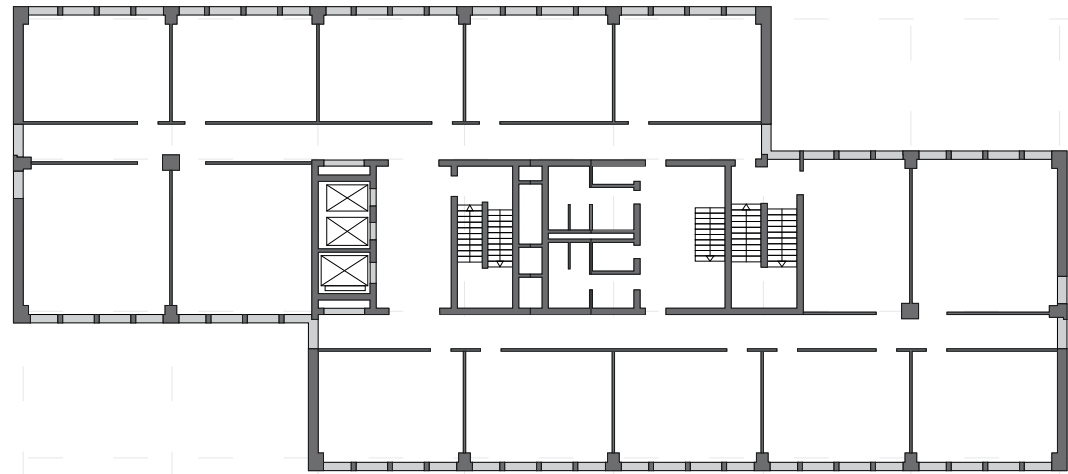
Warum hier umbauen?

Aus Entwicklersicht sprach eine ganze Reihe von Faktoren für den Umbau des Gebäudes: So liegt die besondere Qualität des Standortes in seiner attraktiven innenstadtnahen Lage in Köln. Köln hat als eine der wachsenden Städte in Nordrhein-Westfalen einen zunehmenden Bedarf an Wohnungen, weshalb sich hier auch höhere Mietpreise realisieren lassen. Zum Erfolg des Projekts trägt auch die zunehmende gesellschaftliche Akzeptanz des Wohnens im Hochhaus bei. Die Ergänzung durch Wohn-Neubauten erlaubt eine stärkere Ausnutzung der Grundstücke. Die entstehende Dichte trägt auch zum Erfolg des aufgewerteten Stadtteilzentrums bei, das wiederum selbst den Wohnstandort stärkt. Eine wichtige Voraussetzung für den erfolgreichen Umbau war für die Entwickler die eigene Erfahrung mit Umbauten, die Risiken überschaubarer machte.

PUBLIKATION



Abb. 28: Goltsteinforum Köln, Quelle: Magdalena Gruber



0 2 5 10m

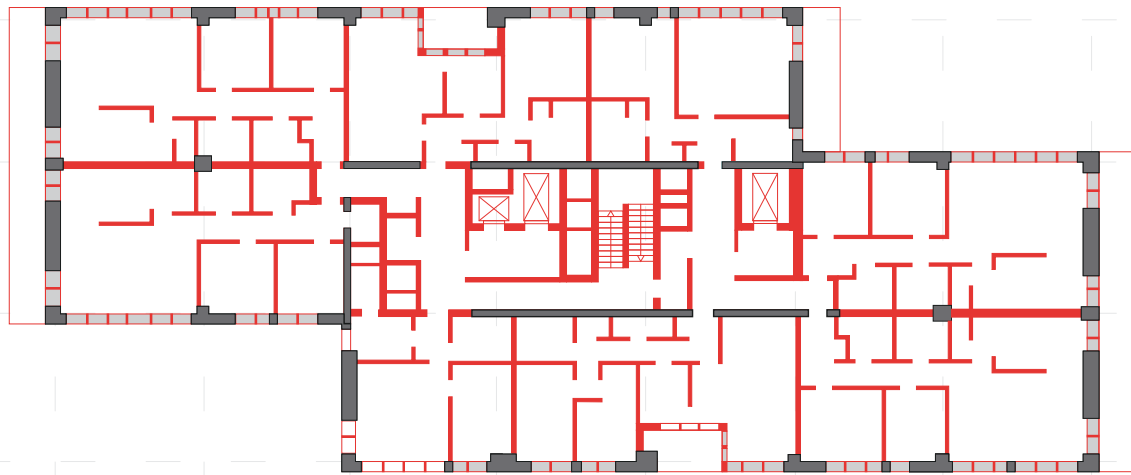


Abb. 29: Die Grundrisse im Vergleich zeigen, wie viel sich hinter der Fassade geändert hat.
Quelle: Garbe, eigene Bearbeitung

PUBLIKATION

OUT OF OFFICE



Abb. 30: Die Neugestaltung der Fassade lässt das Gebäude als Neubau erscheinen. Quelle: Magdalena Gruber



Abb. 31: Die frühere Fassade spiegelte deutlich den Charakter einer Arbeitsstelle wieder. Quelle: Garbe

SBK #15 - 26.10.2018



Abb. 32: Das offene Treppenhaus mit dem Glasbild des Künstlers Georg Meistermann bietet ein großzügiges Entrée. Quelle: Magdalena Gruber

OUT OF OFFICE

SBK #15 - 26.10.2018

3.5 Beginenhof Essen: Raumpotential für ein besonderes Wohnprojekt

Stadt: Essen

Projekt: Ehemaliges Finanzamt Essen-Süd

Größe: 24 Wohnungen zwischen 45 und 125 Quadratmeter

Nutzungen: Alternatives Wohnkonzept in Anlehnung an historische Beginenhöfe

Umgebung: Städtisches Wohnquartier

Umbau: Unterteilung in Wohnungen und Gemeinschaftsräume, Ergänzung von Balkonen.

Der Umbau des ehemaligen Finanzamtes im Essener Süden hat sich als Chance für ein nicht alltägliches Wohnprojekt herausgestellt: Der gemeinnützige Verein Beginenhof Essen hat sich zur Aufgabe gesetzt, neue Wohnformen für Frauen und Kinder zu entwickeln und zu realisieren und so der Tradition und Kultur der Beginen in der Gegenwart ein Zuhause zu geben. Seit dem 12. Jahrhundert lebten in den Beginenhäusern Frauen ein eheloses und frommes Leben, ohne jedoch ein Ordensgelübde abzulegen und in klösterlicher Klausur zu leben. Sie engagierten sich für das Gemeinwohl und waren in der „tätigen Nächstenliebe“, etwa der Krankenpflege, der Seelsorge und der Erziehung tätig.

Dem gemeinschaftlichen Leben von Frauen in einem spirituellen Kontext und dem Schaffen von Angeboten für die engere und weitere Nachbarschaft fühlen sich auch die Bewohnerinnen im Beginenhof Essen verpflichtet. Unter dem Dach des Beginenhofs sind deshalb sowohl verschiedene Funktionen als auch unterschiedliche Mietparteien untergebracht.

Mietparteien sind: Bewohnerinnen der Beginengemeinschaft und des Betreuten Wohnens (jeweils Einzelmietverträge), der Verein Beginenhof Essen e. V., Frauenkultur an der Ruhr sowie die Freie Alten- und Krankenpflege (FAK) als Mieter der jeweiligen Gemeinschaftsflächen und die

Mieterinnen der Praxen und Büroräume. Der Investor / Vermieter hatte zunächst einen Generalmietvertrag mit dem Verein gewünscht, der Verein lehnte dies wegen der hohen Risiken jedoch ab.

2012 verkaufte der Investor das Gebäude an die städtische Allbau AG. Ein Kooperationsvertrag regelt die Besonderheiten dieses Mietverhältnisses, zum Beispiel das Vorschlagsrecht innerhalb einer bestimmten Zeitspanne über die Nachbelegung frei werdender Räume.

Die Mitglieder des Beginenhofs bewirtschaften auch die Räumlichkeiten, die anderen Anbietern für die Durchführung von zum Beispiel Kursen angeboten werden. Ein Café im Erdgeschoss, das sich als kommerzielles Angebot nicht halten konnte, wird jetzt ebenfalls für private Feiern und Treffen von den Beginen vermietet. Als Gemeinschaftsräume für die Bewohnerinnen selbst gibt es ein gemeinsames Wohnzimmer, einen Raum der Stille und den begrünten Innenhof.

Dabei bergen die Räumlichkeiten des ehemaligen Finanzamtes ein besonderes Potenzial: Zum einen ist das Gebäude groß genug für die verschiedenen Nutzungen. Zum anderen bietet es aber auch so spezielle Räume wie die ehemalige Kantine, die jetzt für größere Veranstaltungen und Bewegungsangebote genutzt werden kann (Waltraut Pohlen, Beginenhof Essen e. V.: „Solche Räume



Abb. 33: Das ehemalige Finanzamt ist schon an den Balkonen als Wohngebäude zu erkennen.
Quelle: Magdalena Gruber

hätten wir uns im Neubau nie leisten können“). Verschiedene Treppenhäuser ermöglichen den Bewohnerinnen, sich auch bei Veranstaltungsbetrieb ganz privat durchs Haus zu bewegen.

Die Nutzerinnen sehen die atmosphärischen Qualitäten des ehemaligen Verwaltungsgebäudes als großes Potenzial: Nicht nur aus finanziellen Gründen sind an vielen Stellen noch Originalmaterialien (zum Beispiel der Fußbodenbelag) oder Einbauten wie der Schaukasten im Eingangsbereich erhalten, werden weiter genutzt und tragen zum individuellen Charakter des Hauses bei. Als großer Schatz für die Atmosphäre des Gebäudes wird das repräsentative denkmalgeschützte Haupttreppenhaus beschrieben, das mit einem großen Fensterbild eine besondere Eingangssituation herstellt.

Austausch mit der Nachbarschaft

Das vielfältige Veranstaltungsprogramm zieht Menschen aus der näheren und weiteren Um-

gebung in den Beginenhof. Die Räumlichkeiten werden aber auch für Nachbarschaftstreffen oder private Feiern genutzt. Über verschiedene Kooperationen ist der Beginenhof ebenso in die zivilgesellschaftlichen Aktivitäten zur Flüchtlingshilfe wie auch in städtische Projekte wie die „Grüne Hauptstadt Essen 2017“ eingebunden. Diese Vernetzungen sind auch nach außen sichtbar: So wurde der Eingang zum Hof durch ein Graffiti-Projekt gestaltet.

Umbaumaßnahmen

Die Konstruktion des Gebäudes von 1928 ruht auf den tragenden Außenwänden und auf den Flurwänden. Damit ergaben sich relativ starke Vorgaben auch für den Umbau, die dazu führten, dass an vielen Stellen die alte Grundrissstruktur mit dem Erschließungsgang in der Mitte des Gebäudes noch spürbar ist. Die größten strukturellen Eingriffe benötigte deshalb der Umbau der ehemaligen Büros in Wohnungen: Die vorher vorhandenen langen Flure mit seitlich angelagerten

PUBLIKATION



Abb. 34: Ein wichtiger Bestandteil des Wohnkonzepts sind Gemeinschaftsräume wie dieser Raum der Stille. Quelle: Magdalena Gruber

Bürozellen wurden in den oberen Geschossen zum Teil zu in sich abgeschlossenen Wohnungen mit 45 bis 124 Quadratmetern Fläche und unterschiedlichen Zuschnitten umgeplant, zum Teil für das betreute Wohnen eingerichtet. Ein neuer Aufzug im Inneren und ein Mini-Lift vor dem Haupteingang verbesserten die Barrierefreiheit im Gebäude. Eine wichtige Maßnahme, die auch die Anmutung des Gebäudes verändert, sind die Balkone, die an die neu gedämmte Fassade angehängt wurden. Stärker am vorhandenen Grundriss orientiert sind die Gemeinschaftsräume wie die ehemalige Kantine, die durch eine Teeküche ergänzt wurde. Auch die Praxisräume im Erdgeschoss nutzen die vorhandenen Bürogrundrisse mit kleinen Anpassungen weiter.

Träger-/Entwicklungskonzept

Der Verein Beginenhof Essen bzw. sein Vorgängerverein waren länger auf der Suche nach einem geeigneten Objekt für ihr Wohnprojekt. Nach verschiedenen Anläufen ergriff ein Entwickler die Initiative, der das seit mehreren Jahren leer stehende Finanzamt kaufen und gemeinsam mit dem Verein entwickeln wollte. Dabei war die Kombination des gemeinschaftlichen Wohnens mit dem betreuten Wohnen und den Praxisräumen eine wichtige Basis für die Finanzierbarkeit des Projektes. Auch die Vermietung der Veranstaltungsräume sorgt dafür, dass die Kosten für diese Räume nicht voll auf die Bewohnerinnen umgelegt werden müssen. Mittlerweile ist das ganze Gebäude in das Eigentum der städtischen Wohnungsbaugesellschaft Allbau GmbH übergegangen, die es an die Nutzerinnen vermietet.

Quelle: Interview mit Ulrike Friebe und Waltraut Pohlen, Beginenhof Essen e. V.

FUNKTIONSSSCHEMA BEGINENHOF

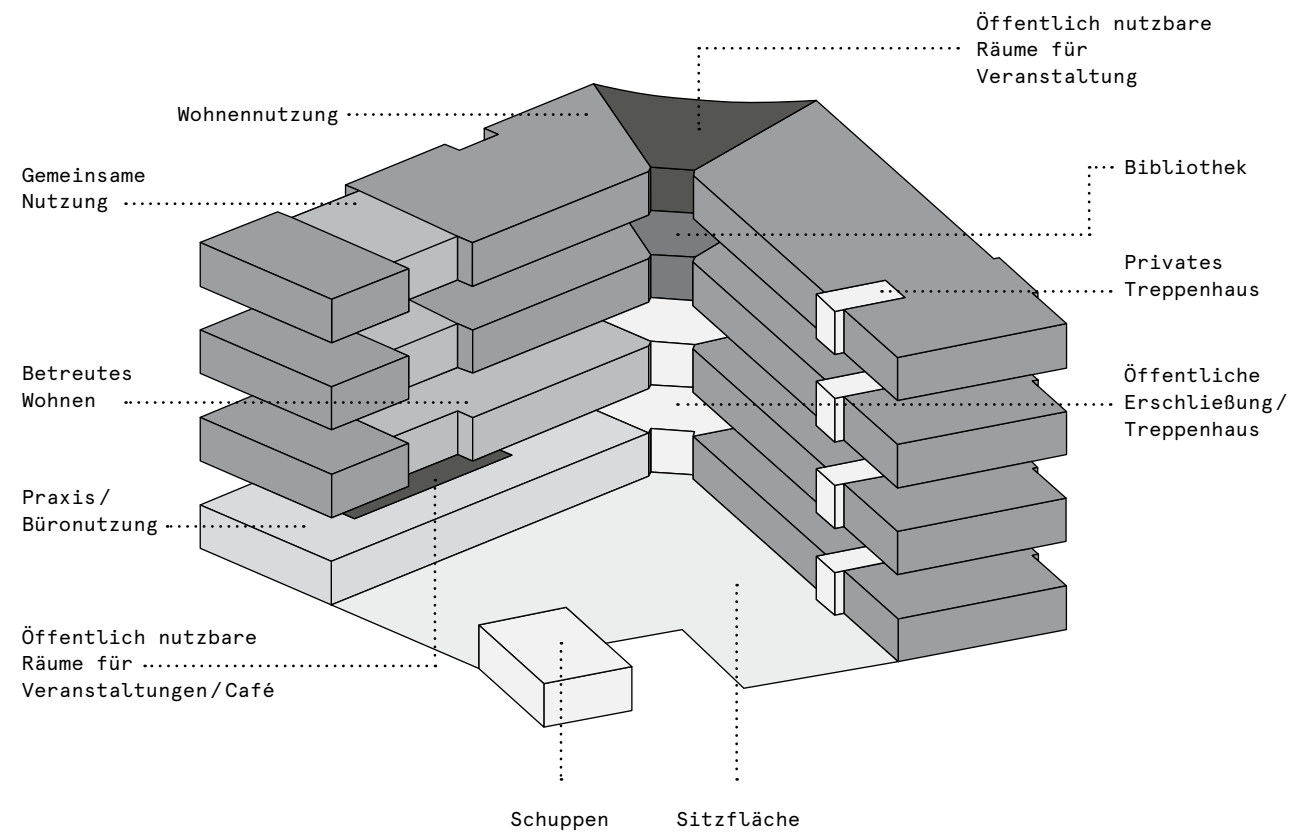


Abb. 35: Quelle: Eigene Darstellung



Abb. 36: Der Innenhof bietet sich als Treffpunkt an. Quelle: Magdalena Gruber



Abb. 37: Der Ankündigungskasten als Reminiszenz an die frühere Nutzung wird gerne weiter genutzt. Quelle: Magdalena Gruber

3.6 Gerling Hochhaus in Köln Denkmalschutz – zwischen Förderung und Schutzregeln

Die ehemalige Konzernzentrale der Gerling-Versicherung ist ein mehrteiliges Gebäudeensemble mitten in der Kölner Innenstadt. Es wurde von 1930 bis 1966 in acht Bauschritten errichtet und zeichnet sich durch seine einheitliche Gestaltung aus. Die Gebäude sind von außen mit hellem Muschelkalk verkleidet und verbinden sich mit wiederkehrenden Elementen wie den rechteckigen, vortretenden Rahmungen und den an mehreren Stellen vorhandenen Reliefs in Werkstein oder Bronze von Arno Breker zu einem zusammenhängenden Gebäudekomplex.

Mit dem Auszug des Gerling-Konzerns 2009 wurde also ein 4,6 Hektar großes innerstädtisches Areal frei, das durch sein geschlossenes Erscheinungsbild schon immer ein besonderer Stadtbaustein war. Angesichts der hohen Preise für Wohnimmobilien in Köln erschien eine Umnutzung des Areals als neues Wohn- und Geschäftsviertel naheliegend.

Das Büro kister scheithauer gross architekten und stadtplaner aus Köln/Leipzig wurde mit der Erarbeitung eines Masterplans für den Umbau beauftragt. Eine besondere Rolle bei den neuen Plänen spielte der zentrale Gereonshof: Er war auch schon früher das Herzstück des Areals und diente ausschließlich repräsentativen Zwecken. Hier steht auch das Hochhaus, das mit seiner Sanierung zur Keimzelle der weiteren Entwicklung wurde. Entworfen wurde das Gebäude Anfang der 1950er Jahre von den Architekten Helmut

Stadt: Köln-Innenstadt
Projekt: Gerling-Hochhaus
Größe: 550 m² Bruttogrundfläche
Nutzungen: Wohnen
Umgebung: geschlossenes Quartier in der Innenstadt
Umbau: Umbau vom Büro- zum Wohngebäude eingebettet in einen Masterplan zur Umnutzung des Quartiers

Hentrich und Hans Heuser. Sie entwarfen ein sich nach oben verjüngendes, 17-geschossiges Hochhaus in Stahlskelettbauweise, das sie mit einer Fassade aus Muschelkalk verkleideten. Dieses Gebäude sollte ebenfalls das Büro kister scheithauer gross sanieren.

Der Umbau des Gebäudes brachte zwei Hauptaufgaben mit sich: Zum einen musste das ehemalige Verwaltungsgebäude für eine qualitätsvolle Wohnnutzung umgeplant werden, zum anderen musste das denkmalgeschützte Gebäude energetisch und statisch auf den neuesten Stand gebracht und räumlich umstrukturiert werden. Für die räumliche Neuorganisation erwies sich die Skelettbauweise des Gebäudes als Vorteil: Innerhalb des Rasters der Konstruktion konnten die Architekten die Grundrisse vergleichsweise frei anlegen und die rund 550 Quadratmeter Bruttogrundfläche (BGF) jeder Etage auf eine, zwei, drei oder auch vier Wohnungen verteilen.

Für die Sanierung des Hochhauses, aber auch für das gesamte Areal spielte der Umgang mit dem Denkmalschutz eine besondere Rolle: Die Verwaltungszentrale war nach dem Krieg zwar mit einem hohen gestalterischen Anspruch aufgebaut worden, in seiner an die Zeit des Dritten Reiches erinnernden Formensprache wurde das Quartier aber auch als „Kleine Reichskanzlei“ karikiert, weshalb die Denkmalpfleger bei der Unterschutzstellung zunächst zurückhaltend



Abb. 38: Das Gerling-Hochhaus in der Umbauphase. Quelle: kister scheithauer gross



Abb. 39: Im Luftbild wird der städtebauliche Gesamtkomplex ablesbar. Quelle: Markus Schwier

agierten. Das führte dazu, dass im Gesamtprojekt zu Beginn der Umbaumaßnahmen einige Gebäude geschützt waren, andere nicht.

Zu Beginn der Um- und Neuplanungen stellten die Investoren die nicht geschützten Ensembleteile auf den Prüfstand und ließen Abriss und Neubau untersuchen. Die architektonische und städtebauliche Qualität des Bestandes sorgte aber dafür, dass sich der Erhalt als beste Lösung durchsetzen konnte. Mit dieser Feststellung wandelte sich der Denkmalschutz von der einschränkenden Auflage hin zur Fördermöglichkeit: Die Unterschutzstellung der restlichen Gebäude wurde beantragt, um Fördermittel für die Sanierung zu generieren. Heute erweist sich gerade der Mythos „Gerling“, der untrennbar mit der baulichen Erscheinung des Ensembles verbunden ist, als ein wichtiges Element der Vermarktung. Der Nimbus von Erfolg und (konservativer) Werthaltigkeit spricht noch heute bestimmte Nutzergruppen besonders an – dazu gehören auch die authentische Gestaltung und die ablesbare Geschichte der Gebäude. Für die Architekten ergab sich daraus die Aufgabe, die Gebäude „im alten Glanz neu erscheinen“ zu lassen – also technische Anforderungen und Wohnansprüche von heute mit der behutsamen Weiterentwicklung des Bestandes zu verbinden. Auf städtebaulicher Ebene und auf der Ebene des Mythos, der sich mit dem Ensemble verband, wurde der Denkmalschutz also eher zum Verbündeten – etwas anders sah es beim Ringen um die baukonstruktiven und gestalterischen Details aus. Für den Investor war klar: Hochpreisige Eigentumswohnungen lassen sich in Bestandsgebäuden nur vermarkten, wenn sie neueste Brand-, Schall- und Wärmeschutzanforderungen erfüllen. Dabei gab die mit Natursteinen verkleidete Stahlkonstruktion des Gebäudes den Rahmen vor. Sie wurde bis auf das Stahlskelett zurückgebaut, um dann so wieder aufgebaut zu werden, dass aktuelle technische Anforderungen erfüllt und die charakteristische Anmutung des Gebäudes erhalten würden.

Mit Blick auf das gesamte Quartier ging es dabei nicht nur um Einzellösungen für jedes einzelne Gebäude, sondern um eine gemeinsame Richtung, die – ausgehandelt mit der Denkmal-

pflege – die Detaillösungen für alle Gebäude vorgeben sollte. Dabei wurden auch einige Grenzen deutlich: So wünschten sich die Investoren neue Balkone am Gerling-Hochhaus. Dies lehnte die Konservatorin allerdings ab. Als gangbarer Kompromiss wurden die neu entstehenden Wohnungen dafür mit hinter der Fassade liegenden Loggien als privatem Freibereich ausgestattet. Auch für den Wunsch nach bodentiefen Fenstern – einer aktuellen Standardausstattung im gehobenen Wohnungsbau – musste angesichts der im Fassadentwurf vorhandenen Brüstungshöhen eine Lösung gefunden werden. Hier wurden die Brüstungen abgesenkt, ohne jedoch durch eine völlige Auflösung die feine Strukturierung der Fassade zu zerstören.

PUBLIKATION

OUT OF OFFICE



Abb. 40: Die tragende Konstruktion wurde weitestgehend freigelegt. Quelle: Markus Schwier



Abb. 41: Eingeschnittene Loggien bieten privaten Freiraum. Quelle: Markus Schwier

SBK #15 - 26.10.2018

3.7 Hochhaus an der Baierbrunner Straße, München

Stadt: München
Projekt: Ehemalige Siemenszentrale
Größe: 270 Wohnungen
Nutzungen: Öffentliche und gewerbliche Nutzungen, Wohnen
Umgebung: Wohngebiete, Landwirtschaftsflächen
Umbau: Umbau von Büro- zu Wohngebäuden

Das Hochhaus an der Baierbrunner Straße ist ein architektonisches Zeugnis der Wirtschaftswunderzeit und das Wahrzeichen des ehemaligen Siemens-Standorts in Obersendling. Erbaut in den Jahren 1961 bis 1963 als Hauptsitz des Siemens-Konzerns, war es das höchste Haus der Stadt und ist bis zum heutigen Tage das einzige Hochhaus in Obersendling. Der Bau weiterer Hochhäuser wurde 2004 durch ein Bürgerbegehren abgewendet.

2005 wurde das asbestbelastete Gebäude für 500.000 Euro verkauft, um nach seiner Sanierung weiterhin als Bürohaus genutzt zu werden. Als sich das Konzept als schwer vermarktbar erwies, entstand die Idee, den Turm für eine Wohnnutzung umzubauen. Doch Anwohner und der Bezirksausschuss waren zunächst skeptisch. Angezweifelt wurde insbesondere die Qualität der Wohnungen auf der Nordseite, die nach Meinung einiger Kritiker nicht zu vermieten waren. Sogar der Abriss des Gebäudes wurde vorgeschlagen, hätte aber zum Erlöschen des geltenden Baurechts geführt und im Falle eines Neubaus keine vergleichbare Ausnutzung mehr ermöglicht. Trotz aller Zweifel genehmigte der Stadtrat die Umwidmung des Gebäudes. 2015 wechselte es abermals den Besitzer, der im gleichen Jahr einen Wettbewerb auslobte, den das Büro Meili, Peter Architekten München für sich entscheiden konnte. Das Konzept der Architekten überzeugte im Wesentlichen durch folgende Aspekte:

Ziel ist es, die äußere Erscheinung des Gebäudes – insbesondere das für Verwaltungsgebäude der 1960er Jahre typische Fassadenbild – zu erhalten. Dementsprechend sollen notwendige Veränderungen an die ursprünglichen gestalterischen Prinzipien des Gebäudes angepasst werden. So zum Beispiel der Rückbau der alten Brüstungselemente zugunsten raumhoher Fenster oder der Einbau von Loggien. Diese Eingriffe werden in das ursprüngliche Fassadenmuster integriert. Auch im Inneren sollen die strukturellen Merkmale der Architektur erhalten bleiben, was aber aufgrund der Brandschutzauflagen nicht uneingeschränkt möglich ist. Hier müssen sämtliche tragenden Betonelemente entsprechend verputzt oder verkleidet werden.

Im Erdgeschoss und dem darüberliegenden Obergeschoss sollen öffentliche und gewerbliche Nutzungen untergebracht werden. Auf diese Weise soll das Gebäude zur Nutzungsvielfalt im Quartier beitragen und die umliegenden öffentlichen Räume beleben. Auch die Dachterrasse in 75 Meter Höhe soll für öffentliche Nutzungen vorgesehen werden.

In den restlichen Etagen sind 270 Wohnungen vorgesehen. Die vorgeschriebene 30-prozentige Sozialquote wird teilweise in einer benachbarten Wohnbebauung erfüllt. Im Turm selbst soll ein Anteil von 16 Prozent geförderter Wohnungen verbleiben. Der Entwurf zeichnet sich durch die große Vielfalt der Wohnungstypen aus. Besonderes

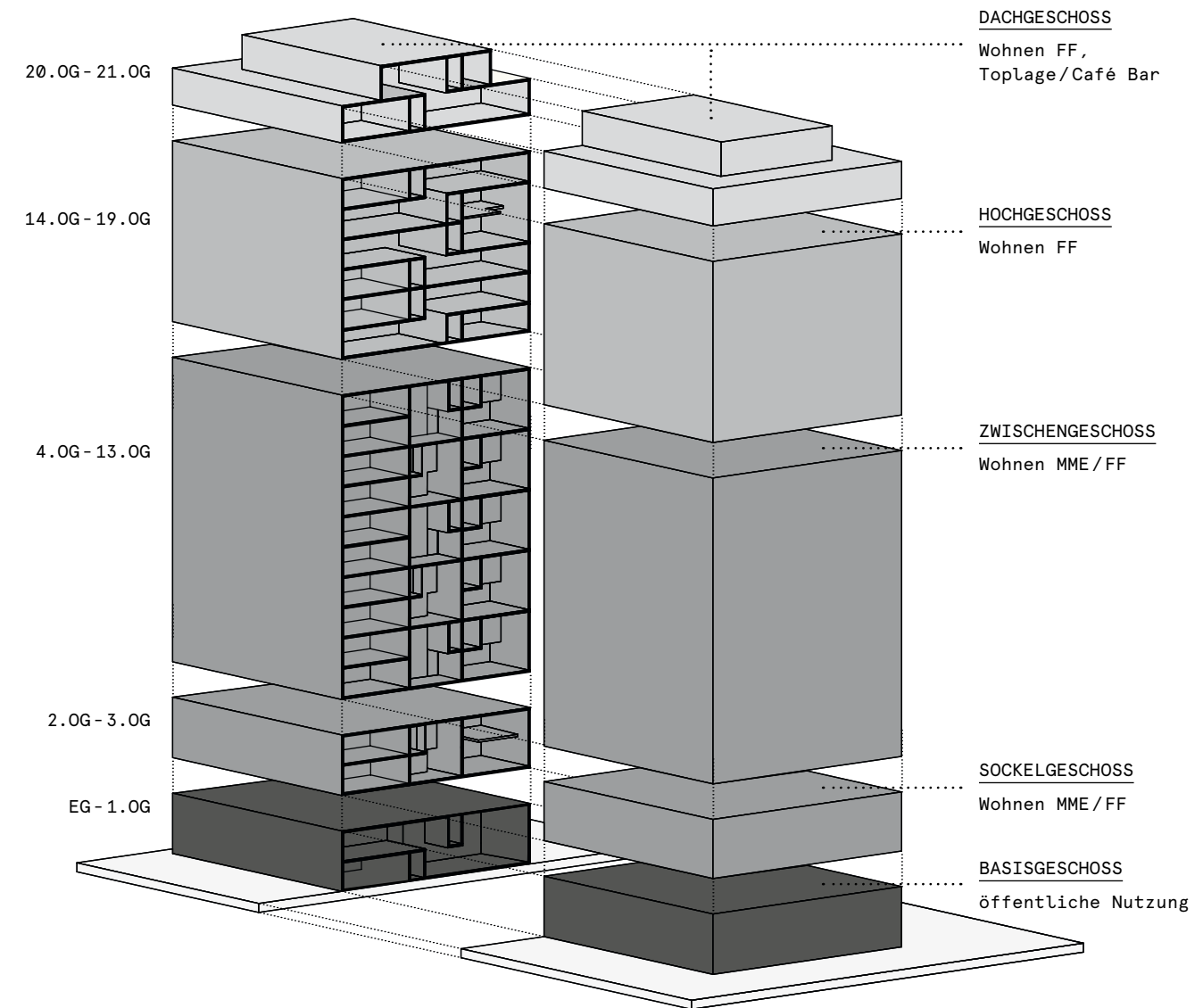


Abb. 42: Der Systemschnitt zeigt verschiedene Wohnungstypen in ihrer Lageverteilung.
 Quelle: Meili, Peter Architekten München

Augenmerk schenken die Architekten den Wohnungstypen an der Nordseite: Hier entstehen durchgesteckte Wohnungen, Duplexwohnungen und geräumige Eckwohnungen, die den Ausblick in Richtung Alpen und die Lichtsituation bestmöglich ausnutzen.

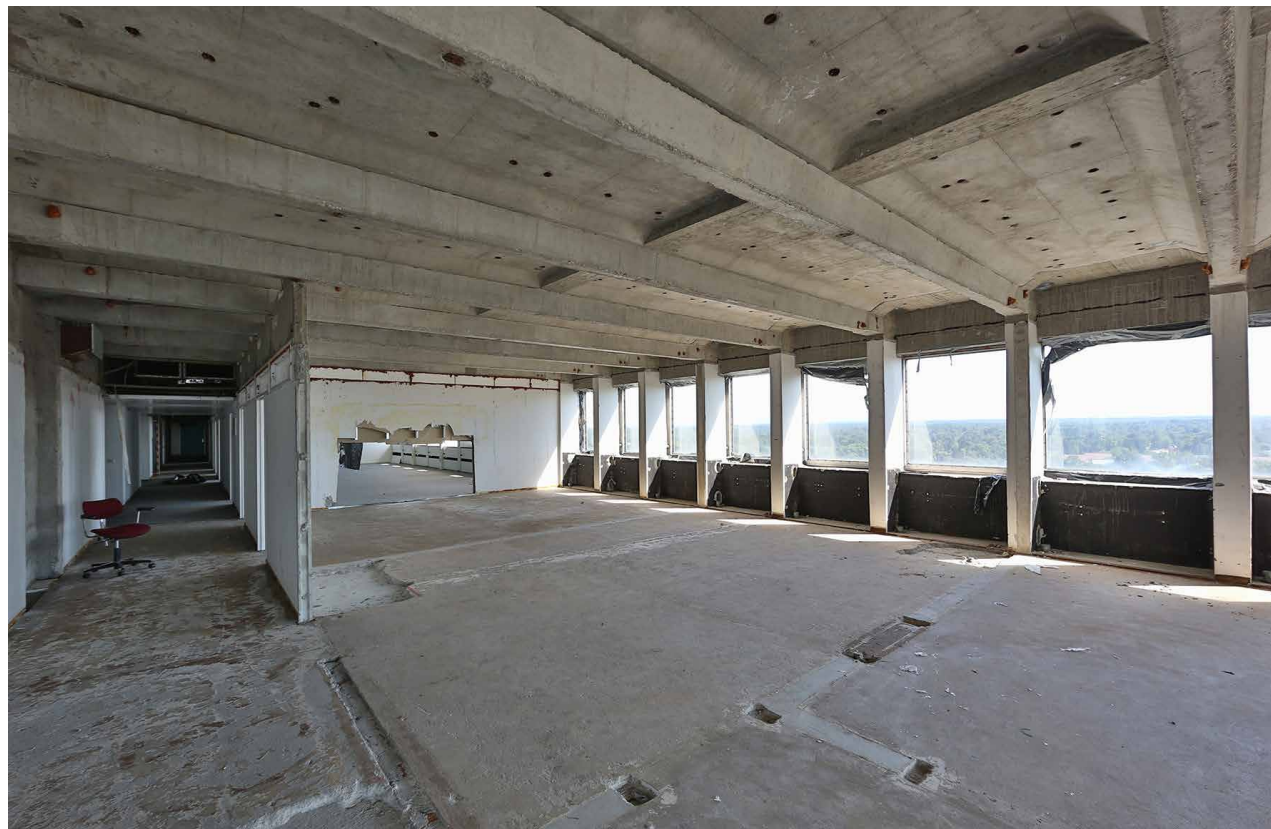
Da für die neue Wohnnutzung weniger Erschließungsfläche benötigt wird als für die alte Büronutzung, sollen Teile des Erschließungskerns den Wohnungen zugeschlagen werden. Auf diese Weise lässt sich das Volumen des Hochhauses besser ausnutzen. Die Anpassung des Kerns bedarf jedoch geeigneter Maßnahmen, damit er auch

weiterhin seine statische Funktion für das Gebäude erfüllen kann.

Das Hochhaus an der Baierbrunner Straße kann ein gutes Beispiel dafür werden, dass sich die Architektursprache eines alten Bürogebäudes und die aktuelle Nachfrage nach Qualität und Authentizität im Wohnungsbau nicht widersprechen müssen. Durch den klugen Umgang mit dem konstruktiven und gestalterischen Bestand kann hier ein hochwertiges Gebäude entstehen, das seine Herkunft nicht verschweigt, sondern sie zum Alleinstellungsmerkmal macht.



Abb. 43 & 44: Die besondere Lage macht das Gebäude attraktiv.
Quellen: oben: Meili, Peter Architekten München, unten: Tim Rieniets



PUBLIKATION

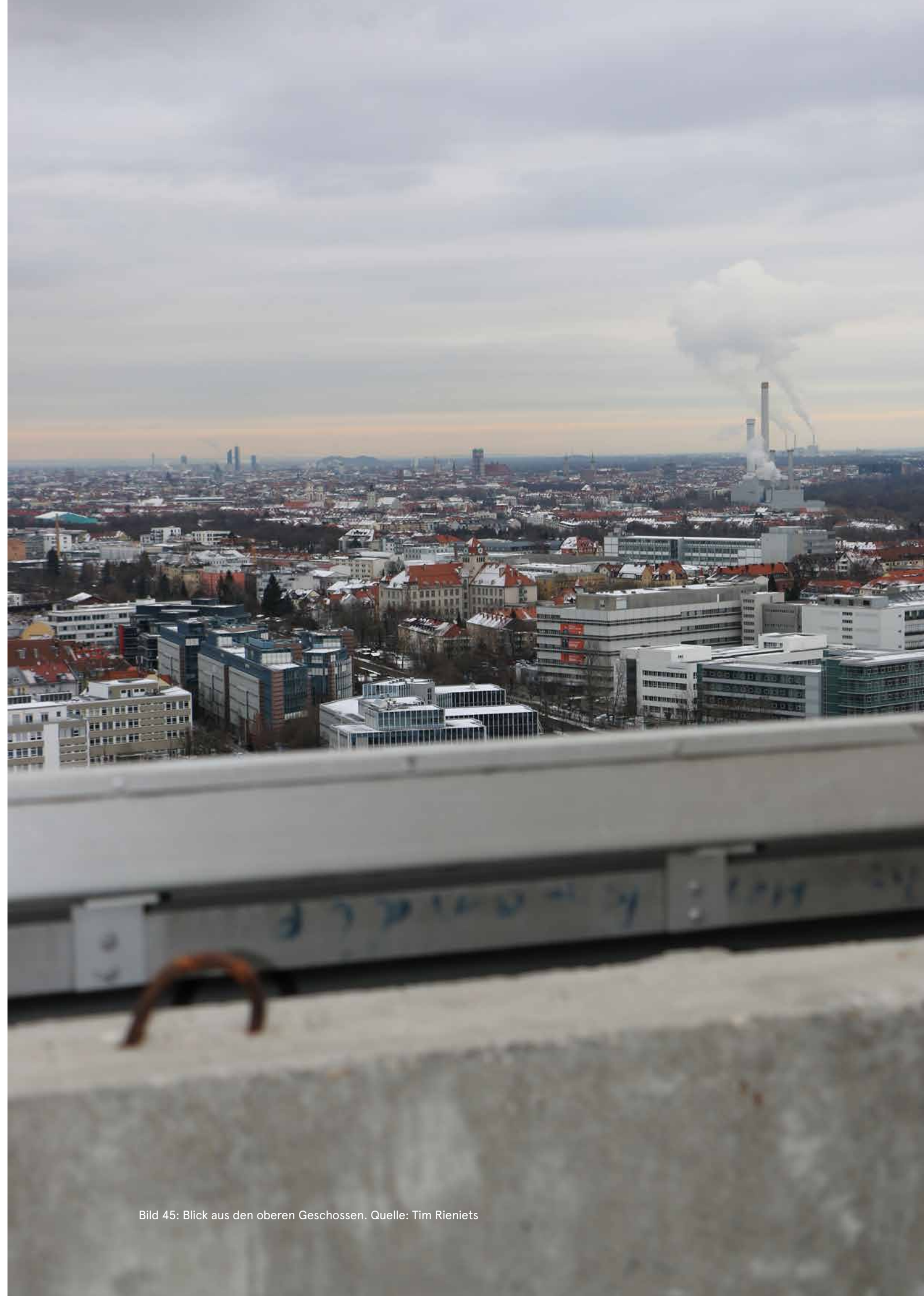


Bild 45: Blick aus den oberen Geschossen. Quelle: Tim Rieniets

4. Chancen und Herausforderungen des Umbaus: Drei Blickwinkel aus Wissenschaft, Verwaltung und Wirtschaft

Der Umbau von Bürogebäuden und Büroparks ist mit Chancen und ebenso vielen Herausforderungen verbunden. Doch wie werden diese aus dem Blickwinkel unterschiedlicher Fachdisziplinen betrachtet und bewertet?

Drei Experten aus den Bereichen Wissenschaft, Kommunalverwaltung und Immobilienwirtschaft erklären ihre jeweilige Sichtweise auf den Umbau von Büroparks und -gebäuden. Die Befragung thematisiert Rahmenbedingungen für den Umbau, Hindernisse bei der Realisierung und Hinweise für das zukünftige Vorgehen. Die Experten sind:

- Hilde Remoy, Professorin für Real Estate Management an der TU Delft
- Dieter von Lüpke, ehemaliger Planungsamtsleiter der Stadt Frankfurt am Main
- Michael Kunz, Vorstandsmitglied der Proximus Real Estate AG

→ Rahmenbedingungen

Damit der Umbau von Bürogebäuden überhaupt funktionieren kann, sind laut Hilde Remoy die politischen und baurechtlichen Rahmenbedingungen zentral. Dazu gehört insbesondere der kommunale Wille zur Umnutzung, der sich auch in der Schaffung des entsprechenden Baurechts manifestiert. Überdies sei die ökonomische Machbarkeit entscheidend für den Erfolg. Diese ökonomische Machbarkeit steht auch für Investoren und Entwickler wie die Proximus AG im Vordergrund.

Vorstandsmitglied Michael Kunz beschreibt, dass ein Umbau nur dann realisiert wird, wenn die zu erwartenden Mieteinnahmen aus der Wohnnutzung höher sind als die aus der (ehemals) gewerblichen Nutzung. Er weist darauf hin, dass eine Umnutzung aus Entwicklersicht insbesondere dann dem Neubau vorzuziehen ist, wenn nicht sichergestellt ist, dass das Planungsrecht und

somit die ursprüngliche bauliche Ausnutzung durch den Neubau erreicht werden kann. Der Bestandsschutz kann also ein starkes Argument für den Umbau sein. Die neue Nutzung sollte zum einen aus Gründen der Vermarktung, zum anderen aus planungsrechtlichen Gründen dem Umfeld entsprechen: „Es macht keinen Sinn, dort Wohngebäude zu entwickeln, wo es sonst nur Gewerbeobjekte gibt“, sagt Kunz.

→ Michael Kunz hat mit der Projektentwicklungsfirma Proximus mehrere Bürogebäude zu Wohngebäuden umgebaut, unter anderem das Projekt „The Henry’s“ in Düsseldorf.

Genau das sieht Dieter von Lüpke, der lange Zeit das Lyoner Viertel als Projekt in der Stadt Frankfurt betreut hat, etwas anders. Er bemerkt, dass vor allem institutionelle Geldanleger zunehmend Interesse am Wohnungsbau haben, auch in derzeit noch gewerblich genutzten Gebieten. Im Falle von Frankfurt am Main liegen die Gründe dafür an einer konstant hohen Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt und mit steigenden Mieten auch attraktiven Renditen für Anleger. Darüber hinaus seien Einwohnerzuwächse und die steigende (institutionelle) Nachfrage nach Wohnungsbauleistungen ein Treiber für mehr Wohnungsbauten. Wenn diese zunehmende Wohnungsnachfrage auf einen Leerstand auf dem Büroimmobilienmarkt trifft, ergeben sich besondere Chancen für den Umbau.

→ Dieter von Lüpke hat in seiner Tätigkeit bei der Stadt Frankfurt am Main über viele Jahre den Umbau des heutigen Lyoner Quartiers betreut und gestaltet.

Eine wichtige Rahmenbedingung aus von Lüpkes Sicht war in Frankfurt-Niederrad vor allem die zentrale Lage. Das Quartier war bereits als Bürostandort sowohl mit dem Auto als auch mit dem ÖPNV gut zu erreichen. Da viele Büromieter

entweder auf der Suche nach interessanten City-Lagen oder verkehrlich hervorragend erschlossenen Gebieten sind, konnte die Bürostadt Niederrad aufgrund ihrer Lage zwischen City und Flughafen diesen Anforderungen zunächst nur in Teilen gerecht werden. Auf städtebaulicher Ebene wirkten zum Beispiel die Nähe zu Stadtwald und Gewässern, ein starker ÖPNV, aber auch gut ausgebaute Straßenflächen und eine geringe Ausnutzung der Grundflächen auf bebauten Grundstücken sehr positiv hinsichtlich des Umbaus des Büroparks Niederrad, der heute Lyoner Viertel heißt.

→ Hilde Remoy beschäftigt sich seit vielen Jahren mit dem Umbau von Büroparks und Bürogebäuden, insbesondere in den Niederlanden.

Im architektonischen und baukonstruktiven Bereich müssen weitere Voraussetzungen erfüllt sein, damit der Umbau Realität wird. Dazu zählen unter anderem eine bestimmte Deckenhöhe, Fassadenkonstruktion und -aufteilbarkeit. Kunz hält eine Umwandlung nur dann für sinnvoll, wenn das Gebäude in Skelettbauweise errichtet worden ist und nur das tragende Grundgerüst bestehen bleiben soll. Kunz: „Dann kommt es darauf an, wie die Fassade hinsichtlich ihrer Rasterung hergestellt wurde. Gebäude aus den 1960er, 1970er und auch 1990er Jahren sind prädestiniert für einen Umbau.“ Hilde Remoy ergänzt die technische Ebene um Hinweise zur Gebäudegröße. Sie hält allgemein große Gebäude für einfacher umnutzbar als kleinere. „Nur kleine Gebäude, die sehr speziell sind, zum Beispiel einen hohen ästhetischen Wert haben, bieten sich für besondere Umbauten an.“ Ansonsten weist sie auf technische Hindernisse im Rahmen des Brandschutzes, der Fluchtwege und der Statik der Bestandshülle hin.

→ Hindernisse

Bei Umbauprojekten gibt es viele potenzielle Konfliktpunkte, zumal ein Umbau immer noch seltener ist als ein Neubau und damit Prozessabläufe viele Unbekannte haben können. Gerade deshalb sind Konsens und klare Zieldefinition aller Beteiligten hinsichtlich der Umnutzung anzustreben. Bisher gibt es insgesamt nur wenige Entwickler, die den Umbau von Büros aktiv verfolgen. Überwiegend fokussieren sie entweder auf die Investitionssegmente Büro oder Wohnen. Remoy: „Nur wenige gehen die Risiken des Umbaus gerne ein.“ Als weitere Hindernisse auf Gebäudeebene identifiziert Michael Kunz zu große Deckenhöhen, schlechten baulichen Zustand, unvorteilhafte Fassadenrasterung, unflexible Grundrisskonstellation in Kombination mit der Fassade bei der Umwandlung in Wohnungen ebenso wie ungünstige Aufzugschächte und Aufzugsituationen. „Auf Ebene der einzelnen Bürogebäude sollten deren Erschließungsstrukturen genauer betrachtet werden, aber auch der Schallschutz, der innerhalb der älteren Gebäude oft nicht den heutigen Anforderungen des Wohnungsbaus entspricht.“ Dieter von Lüpke unterstreicht die Bedeutung von Denkmustern: Es sei für viele Grundstückseigentümer „eine Umstellung und schwierig vorstellbar gewesen, dass eine monostrukturierte Bürostadt zu einem gemischt genutzten Stadtteil werden kann.“ Hinderlich sei zudem eine gefühlte Distanz zu gewachsenen Quartieren, die durch Verkehrsinfrastrukturen mit trennender Wirkung ausgelöst werden kann. Negativ wirken laut von Lüpke (Flug-) Lärmbelästigung oder die Nähe zu Kläranlagen.

→ Hinweise

Was würden die Experten den Kollegen raten, die zukünftig ein solches Projekt angehen wollen? An Entwickler gerichtet, weist Kunz darauf hin, dass die Baukosten bei einer umfassenden Sanierung meist genauso hoch seien wie bei einem Neubau. Zu Beginn empfehle sich daher, eine umfassende Analyse der Kosten und Risiken durchzuführen. Remoy rät Kommunen, die Bestände von Bürogebäuden sowie deren Leerstandsquoten und Besitzverhältnisse zunächst umfassend zu analysieren, um konkrete Orte und Interessenten für den Umbau zu finden. Im Anschluss daran müssten die baurechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Für Remoy sind realistische Zeitpläne ein essenzielles Element, um effiziente Abstimmungen und Prozesse zu ermöglichen. Dazu gehöre auch die Kommunikation zwischen Stadt und Investor, die jeweils klare Ziele in Verbindung mit einer gewissen Flexibilität, zum Beispiel bei Genehmigungen, beibehalten sollten, denn „Flexibilität braucht ein Umbauprojekt immer“.

Dieter von Lüpke hat in Niederrad gute Erfahrungen damit gemacht, Investoren durch Überzeugungsarbeit dazu zu animieren, das Quartier weiterzuentwickeln. Ihnen wurde keine neue baulich-räumliche Zukunft ihres Quartiers aufgedrängt, sie konnten diese Entwicklung aktiv mitgestalten. Überdies sei es wichtig, standorttreuen Betrieben weiterhin Entwicklungsmöglichkeiten zu bieten und insbesondere kontroverse öffentliche Diskussionen zu diesem Thema zu vermeiden. Die Bebauungsplanung sollte überdies weitmaschig sein und Gestaltungsspielräume bieten. Modellvorhaben auf verschiedenen Maßstabsebenen zu initiieren sei wesentlich. Anhand kleiner Projekte können beispielsweise andere Nutzungsmöglichkeiten (Wohnen statt Gewerbe) dargestellt werden, während ein daran anschließendes mittelgroßes Projekt eine Mindestmaß an Bewohnern generieren sollte, damit nachbarschaftliche Beziehungen entstehen und weitere Nutzungen wie soziale Infrastrukturen oder Einzelhandel einzurichten sind.

→ Gestaltungsspielräume der Kommune

Bestimmte Faktoren, wie zum Beispiel große Flächenreserven, müssen laut von Lüpke bereits vorhanden sein, wenn ein Umbauprozess stattfinden soll, obwohl die Büromieterträge höher sind als Wohnmieterträge. Im Fall der Bürostadt Niederrad zwang der Leerstand die Akteure zum aktiven Handeln und sie zeigten sich offen für Alternativen zur Büronutzung. Ohne die Bereitschaft von Grundstückseigentümern und Unternehmen kann ein Umbauprozess nicht stattfinden. Keine Stadtplanung kann sich zudem den Vorwurf leisten, wichtige Arbeitgeber oder Gewerbesteuerzahler aus der Stadt zu verdrängen. Allerdings seien hierbei auch immer Doppelstrategien möglich: Zum Beispiel können Grundstückseigentümer, die in innenstadtnahen Lagen von neuem Baurecht und höheren Ausnutzungsmöglichkeiten profitieren, dazu angehalten werden, Grundstücke in einer umzustrukturierenden Bürostadt zugunsten von Wohnungsbau aufzugeben. Dies ließ sich in Niederrad mithilfe von städtebaulichen Verträgen durchführen, die jedoch immer verlässlicher Vertragspartner bedürfen.

Aus Entwicklersicht ist ein starkes städtisches Interesse an Umwandlungen und insbesondere an der Schaffung von preisgünstigem Wohnraum wahrzunehmen. Wenn vorhandene Grundrisse für Wohnen nicht infrage kommen und dafür teilweise Büronutzungen erhalten werden (Beispiel Gerling-Quartier), dann sei dies seitens der Politik oft an den Vorwurf der Wohnraumvernichtung gekoppelt. Allerdings stehe diese Haltung der intensiven Unterstützung durch Baudezernenten in Städten wie Frankfurt oder Köln gegenüber. Beispiele wie Frankfurt-Niederrad zeugen davon, wie durch schlankere Prozesse, Genehmigungen und Gebietsausweisungen der Umbau durch politischen Einsatz gefördert werden könne.

5. Fazit: Lernen vom Einzelfall

Jeder Umbau eines Bürogebäudes in ein Wohngebäude ist eine Einzelfalllösung. Was so banal klingt, wird anschaulich, wenn man die Vielzahl der Faktoren betrachtet, die über Erfolg und Sinnhaftigkeit eines Umbauvorhabens entscheiden. Trotzdem lassen sich aus den untersuchten Fallbeispielen und der vorhandenen Literatur Erkenntnisse ableiten, die die Konzeption eines Umbauprojektes bestimmen.

Sie reichen von der Prozessgestaltung im städtebaulichen Maßstab bis hin zu Aspekten, die bis in die bauliche Substanz des Einzelgebäudes reichen. Dabei können einige der Faktoren auf städtebaulicher und architektonischer Ebene durchaus widersprüchlich sein. Den Prozess der Umwandlung auf städtebaulicher Ebene bestimmen unter anderem die folgenden Punkte:

→ Kommunikation und Dialog schaffen Vertrauen

Eine kontinuierliche Kommunikation zum Transformationsprozess zwischen allen involvierten Akteuren (Kommune, Investoren, Unternehmen, zukünftige Nutzer) ist unerlässlich und schafft Vertrauen für zukünftige Veränderungen. Unternehmen mit ihren hohen Gewerbesteuerzahlungen sind wichtige Partner für die Kommunen und sollten frühzeitig in einen Dialog eingebunden werden. Dabei kann ein Gebietsmanagement (zum Beispiel im Sinne einer

Standortinitiative wie in Düsseldorf-Seestern (S. 38) oder Frankfurt-Niederrad (S. 32) viele Interessen der ansässigen Unternehmen bündeln und gezielt kommunizieren. Ebenso braucht es eine starke Kommune, die Veränderungen aktiv begleitet und fördert. Begegnen sich die Schlüsselakteure (Kommune, Unternehmen, Investoren, Bürger etc.) auf Augenhöhe, können Entwicklungschancen ausgeglichener gestaltet werden.

→ Nutzungsmischung schafft neue Entwicklungschancen

In vielen Fallbeispielen ist eine starke Veränderung der zuvor homogenen Büronutzung hin zu einer heterogenen Mischnutzung mit Wohnen in unterschiedlichen Ausprägungen (zum Beispiel Boarding-Houses, temporäres Wohnen, Mikro-Apartments) zu beobachten (s. Düsseldorf-Seestern und Lyoner Viertel in Frankfurt). Für eine integrierte Entwicklung muss die Kommune sukzessive den Wandel zu einem durchmischten Gebiet mit der Schaffung von sozialer Infrastruktur, Versorgung und ggf. einer Anpassung der Verkehrsinfrastruktur begleiten.

→ Langfristige städtebauliche Leitlinien schaffen Orientierung

Transformationsprozesse in Büroparks dauern meist viele Jahre oder Jahrzehnte. Der Büropark Niederrad befindet sich mittlerweile seit etwa 18 Jahren in diesem Transformationsprozess. Städtebauliche Leitlinien oder Rahmenpläne können über diesen Zeitraum einen Orientierungsrahmen schaffen, der im Dialog entwickelte Aussagen über bauliche Dichte, Verkehrsinfrastruktur, Nutzungen und Freiräume festlegt. Dabei ist eine kontinuierliche Anpassung der städtebaulichen Leitlinien notwendig, koordiniert durch die kommunale Verwaltung. Aufgrund der grundsätzlich hohen baulichen Dichte und Geschossigkeit in Büroparks muss sich eine mögliche Wohnnutzung in diesen Kontext einfügen.

→ Baurecht schafft Verbindlichkeit

Die Überführung der städtebaulichen Leitideen in Bebauungspläne schafft für alle beteiligten Akteure Verbindlichkeit. Das Baurecht für Teilbereiche sollte dabei auch als qualitätssicherndes Instrument verstanden werden, das insbesondere bauliche Dichte, Nutzungsverteilung und Erdgeschosszonen berücksichtigen sollte. Infolge der vormals monofunktionalen Nutzung dieser Areale als Büroparks ist die Verbindung zwischen Gebäude und öffentlichem Raum über adäquate Erdgeschosszonen oftmals nicht gegeben, im Sinne einer Quartiersentwicklung aber dringend erforderlich. Ebenso sind die öffentlichen Räume oft nur wenig qualifiziert und müssen durch Planungsrecht den neuen Bedürfnissen der Nutzer (unter anderem Bewohner statt vormals nur Beschäftigte) angepasst werden. Dies kann insbesondere im Zuge der Anpassung der Verkehrsinfrastruktur geschehen.

Wenn neben den städtebaulichen Überlegungen eher das Einzelgebäude mit seinen spezifi-

schen Bedingungen ins Blickfeld rückt, verändert sich auch die Perspektive: Neben der Prozessgestaltung tritt die Frage nach einer sinnvollen und nachhaltigen Umbaukonzeption in den Vordergrund. Hier spielen die folgenden Aspekte eine Rolle:

→ Eine neue Nutzung für die alte Konstruktion

Die Sanierung oder bauliche Anpassung alter Bürogebäude erfolgt in den meisten Fällen nicht mit dem Ziel einer Nutzungsänderung. In der Regel ist es wirtschaftlicher, ein solches Gebäude weiterhin als Büroimmobilie zu vermarkten und zu diesem Zweck die technische Ausstattung und die Grundrisse an die aktuellen Anforderungen des Immobilienmarktes anzupassen. Der Aufwand für diese baulichen Anpassungen kann je nach angestrebter Folgenutzung sehr unterschiedlich sein und reicht von der einfachen Oberflächen-sanierung (zum Beispiel für niedrigpreisige Büros, Ateliers oder Coworking Spaces) bis zur aufwendigen Kernsanierung (für Büronutzungen im hochpreisigen Segment).

In manchen Fällen kann aber eine Nutzungsänderung wirtschaftlich sinnvoll sein. Etwa dann, wenn dies den Zugriff auf Fördermittel ermöglicht oder wenn die neue Nutzung höhere Miet- bzw. Verkaufserlöse verspricht. Besonders naheliegend sind Nutzungen, die sich ohne größere bauliche Eingriffe in die typische Zellenstruktur eines Bürogebäudes einpassen lassen. Deshalb überwiegen bei der Umnutzung von Büroimmobilien Nutzungen wie Beherbergungsbetriebe (Hotels, Hostels, Boarding-Houses) und Wohnheime (zum Beispiel für Studenten).

→ Baukulturelle Werte des Bestandes nutzen

Um durch den Umbau alter Bürogebäude einen gestalterischen Mehrwert zu erzielen, sind zwei Wege möglich: Verfügt das Bauwerk über eine hohe gestalterische Qualität, lässt sich diese aktiv

für das zukünftige Erscheinungsbild nutzen. Historische Gestaltungsmerkmale können in besonderer Weise identitätsstiftend wirken und als Alleinstellungsmerkmal gegenüber Neubauprojekten vermarktet werden (Beispiele: München, Gerling-Areal).

Bei einigen Projekten ist es notwendig, dem Bestand ein neues Gesicht zu geben. In solchen Fällen wird das Tragwerk eines Bürogebäudes erhalten, um es mit einer neuen Fassade zu versehen. Der Anbau von Balkonen oder der Einschnitt von Loggien kann – neben dem für zeitgemäßes Wohnen notwendigen Freiflächenangebot – auch dazu beitragen, dass ein ehemaliges Bürogebäude stärker als Wohngebäude erkannt wird (Beispiele: Beginenhof Essen, Goltsteinforum Köln).

→ Konstruktive Möglichkeiten ausschöpfen

Wie gut sich eine Büroimmobilie an neue Anforderungen anpassen lässt, hängt in erster Linie von ihrer Konstruktionsweise ab. Bauwerke in Skelettbauweise können mit vergleichsweise geringem Aufwand umstrukturiert werden. Hier lassen sich Innenwände und Fassadenelemente frei gestalten, solange sie sich dem Rastermaß der Skelettkonstruktion unterordnen. Bauwerke in Massivbauweise sind weniger flexibel und machen größere Eingriffe erforderlich, wenn tragende Innen- oder Außenwände verändert werden sollen. Anpassungen der Konstruktion können beispielsweise nötig werden, wenn eine bessere Ausnutzung des bebauten Grundstück angestrebt wird. Durch entsprechende Anbauten oder Aufstockungen der vorhandenen Konstruktion lässt sich die Geschossfläche des betreffenden Bauwerkes vergrößern. (Beispiel Lyoner 19).

→ Kostenfaktor Erschließung und Fluchtweg

Auch die Erschließung eines Bestandsgebäudes hat großen Einfluss auf den Umbau. Sind für die neue Nutzung zusätzliche Erschließungswege

erforderlich, schlägt sich das negativ auf die Baukosten und die Raumausnutzung nieder. Dieser Fall kann eintreten, wenn in einer Büroetage, die ursprünglich mit zwei Treppenhäusern erschlossen wurde (Haupttreppenhaus und zweiter Fluchtweg), mehrere Wohnungen entstehen sollen. Nun muss jede einzelne Wohnung an ein Haupttreppenhaus angeschlossen sein und über einen zweiten Fluchtweg verfügen.

Es gibt aber auch den Fall, dass die ursprüngliche Erschließung mehr Raum in Anspruch nimmt, als für die zukünftige Nutzung erforderlich ist. In diesem Fall können Teile der Erschließung der neuen Nutzung zugeschlagen werden, was sich in einer besseren Raumausnutzung niederschlägt (Beispiel Siemens, München).

→ Den heutigen Vorschriften gerecht werden

Wird eine Nutzungsänderung alter Büroimmobilien angestrebt, können verschiedene baurechtliche Anforderungen geltend werden, die bei der Planung und Finanzierung zu berücksichtigen sind.

- Brandschutz
Die Anpassung einer alten Büroimmobilie an die aktuellen Anforderungen des Brandschutzes kann eine aufwendige Nachrüstung zur Folge haben. Das betrifft zum Beispiel die Ertüchtigung von tragenden Bauteilen, Decken und Brandwänden. Außerdem müssen, falls nicht vorhanden, die für die zukünftige Nutzung erforderlichen Fluchtwege vorgesehen werden.
- Wärmeschutz
Wird bei einem alten Bürogebäude eine Nutzungsänderung mit baulichen Änderungen vorgenommen und überschreiten diese baulichen Änderungen ein bestimmtes Ausmaß, muss das Bauwerk die Anforderungen der Energieeinsparverordnung erfüllen. Das kann umfangreiche Maßnahmen etwa bei der Ertüchtigung der Fassaden oder bei der Erneuerung der Heiztechnik nach sich ziehen.
- Belichtung
Werden Bürogebäude für Wohnzwecke umgenutzt, gelten andere Vorschriften für die Belichtung

mit Tageslicht. Besonders bei Bürogebäuden mit großen Raumtiefen (zum Beispiel Großraumbüros und Bürolandschaften) kann es diesbezüglich zu Konflikten kommen.

Je nach Nutzungsänderung kann noch eine Vielzahl anderer Rechtsbereiche berührt werden, die sich unmittelbar auf die bauliche Ausführung des Gebäudes auswirken (zum Beispiel auf Schallschutz, Raumhöhe, Stellplätze und anderes) oder auf dessen technische Ausstattung (zum Beispiel bei Versammlungsstätten, Beherbergungsstätten und andere).

→ Die Vergangenheit für die Zukunft nutzen

Auch wenn ein Bürogebäude aufgrund seiner architektonischen oder städtebaulichen Voraussetzungen keine idealen Bedingungen für die Umnutzung zu Wohnzwecken erfüllt, kann es gegenüber einem Neubauprojekt an gleicher Stelle wirtschaftliche Vorteile haben, die im Bestandsschutz begründet sind. Das Rechtsinstitut des Bestandsschutzes verhindert, dass eine rechtmäßig errichtete bauliche Anlage rechtswidrig wird, auch wenn das öffentliche Recht sich später ändert und die bestehende Anlage nunmehr dem geänderten Recht widerspricht. Der Bestandsschutz kann ein wichtiges wirtschaftliches Argument für den Erhalt einer Büroimmobilie sein, und zwar immer dann, wenn auf diesem Grundstück ein Gebäude dieser Höhe nicht mehr genehmigungsfähig ist. Dann kann durch den Erhalt und die Umnutzung eines Bürogebäudes eine wesentlich höhere Ausnutzung erzielt werden (s. Projekt München und andere).

→ Management in einer Hand ermöglicht Vielfalt im Gebäude

Auch nach einer Nutzungsänderung werden die ehemaligen Büroimmobilien in der Regel einer einzigen Nutzung zugeführt, weil solche Gebäude

für Investoren leichter zu kalkulieren und zu verwalten sind. Es gibt aber auch Gründe, die für eine Mischung verschiedener Wohnungstypen oder Nutzungsarten innerhalb eines Gebäudes sprechen. Zum einen kann die Mischung eine Anforderung der betreffenden Kommune sein, die durch den Bauherren zu erfüllen ist. Zum anderen kann die Mischung auch im immobilienwirtschaftlichen Konzept des Bauherren begründet sein.

Nutzungsmischung lässt sich am einfachsten verwalten, wenn sich die betreffende Immobilie im Besitz eines Einzeleigentümers befindet. Gibt es mehrere Eigentümer (zum Beispiel von Eigentumswohnungen), kann das die Verwaltung erheblich verkomplizieren, da alle Eigentümer in der Eigentümerversammlung über die Nutzungen innerhalb des Gebäudes mitbestimmen. Die Mitbestimmung aller Nutzer kann die Lösung etwaiger Nutzungskonflikte (zum Beispiel zwischen Wohnen und Gastronomie) erschweren.

→ Das Erdgeschoss als „Anker“ im Quartier

Wenn es in Gebäuden eine Mischung gibt, dann entspricht sie oft dem Typus eines Wohn- und Geschäftshauses. Eine besondere Rolle spielt hier die Erdgeschosszone. Sie bietet sich in besonderer Weise dafür an, eine Nutzungsmischung zu realisieren. Hier können gewerbliche Nutzungen (zum Beispiel Einzelhandel, Gastronomie, Arztpraxen) oder öffentliche Nutzungen (zum Beispiel Kita) untergebracht werden. Darüber hinaus können publikumsintensive Nutzungen im Erdgeschoss dazu beitragen, dass das Gebäude besser in sein städtisches und soziales Umfeld integriert wird (Beispiele: Goltsteinforum Köln, München, Beginenhof Essen).



Abb. 46: Treppenhaus im O-Werk, Quelle: Magdalena Gruber

Über die Autoren

Dr. Hanna Hinrichs

Hanna Hinrichs ist als Projektmanagerin bei StadtBauKultur NRW in den Themenfeldern Wir-Urbanismus und StadtGespräche aktiv. In ihren beruflichen Stationen nach dem Architekturstudium – als wissenschaftliche Mitarbeiterin am KIT Karlsruhe, bei der Erarbeitung des Kulturkonzeptes der Stadt Karlsruhe und als Geschäftsführerin des Architekturschauens e. V. Karlsruhe – bewegte sie sich stets an der Schnittstelle von Kultur und Stadtentwicklung.

Franziska Berlin*

Franziska Berlin (B.A. Medienkultur, B.Sc. Raumplanung) studierte Medienkultur an der Bauhaus-Universität in Weimar und Raumplanung an der TU Dortmund sowie der Newcastle University (UK). Sie war am Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS), am Fachgebiet Städtebau (TU Dortmund) und beim Planungsbüro BJP Bläser Jansen Partner (Dortmund) tätig. Aktuell ist sie studentische Mitarbeiterin bei der Solinger Wirtschaftsförderung und beendet ihre Masterthesis im Frühjahr 2019.

Hendrik Jansen*

Hendrik Jansen, Dipl.-Ing. Stadtplaner, Studium der Raum- und Stadtplanung in Dortmund und San Diego (USA). Tätigkeiten im Büro ASTOC (Köln) und als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Stadtplanung & Städtebau (Universität Duisburg-Essen), dem Fachgebiet Städtebau (TU Dortmund) und dem Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS). Gründer des Planungsbüros BJP | Bläser Jansen Partner (Dortmund) sowie Doktorand an der TU Dortmund zum Thema des Umbaus von suburbanen Büro-parks. Zurzeit tätig als Projektentwickler bei der Wohnungsbaugesellschaft Berlin Mitte (WBM).

Tim Rieniets

Tim Rieniets ist Geschäftsführer von StadtBauKultur NRW. Ausgebildet als Architekt hat er sich in seinem beruflichen Werdegang der Erforschung, Vermittlung und Diskussion zeitgenössischer Fragen in Architektur und Städtebau gewidmet. In diesem Tätigkeitsfeld engagierte er sich als freiberuflicher Kurator und Publizist, sowie als Gastprofessor an der TU München und als Dozent an der ETH Zürich. Er war an Forschungs- und Ausstellungsprojekten im In- und Ausland beteiligt und ist Herausgeber mehrerer Fachbücher.

*Die Ergebnisse dieser Publikation wurden im Rahmen der Tätigkeiten von Hendrik Jansen und Franziska Berlin am Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) gGmbH in einem gemeinsamen Projekt mit Stadtbaukultur NRW erarbeitet.

Impressum

Herausgeber:

StadtBauKultur NRW
www.stadtbaukultur.nrw.de

Gefördert durch das Ministerium für Heimat,
Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes
Nordrhein-Westfalen (MHKBG)

Autoren:

Franziska Berlin, ILS - Institut für Landes-
und Stadtentwicklungsforschung gGmbH
Hanna Hinrichs, Stadtbaukultur NRW
Hendrik Jansen, ILS - Institut für Landes-
und Stadtentwicklungsforschung gGmbH
Tim Rieniets, Stadtbaukultur NRW

Lektorat:

Regine Anacker, Buchstablerei, Dortmund

Redaktion und Satz

Hanna Hinrichs, StadtBauKultur NRW

Layout und Design:

konter – Studio für Gestaltung
www.studiokonter.de



Ministerium für Heimat, Kommunales,
Bau und Gleichstellung
des Landes Nordrhein-Westfalen



Druck:

BONIFATIUS GmbH, Druck – Buch – Verlag

Bestellungen:

StadtBauKultur NRW e. V.,
info@stadtbaukultur.nrw.de
www.stadtbaukultur.nrw.de

ISBN:

978-3-939745-17-4

Titelbild: Magdalena Gruber

Wir haben uns bemüht, alle Inhaber von
Bildrechten zu ermitteln. Sollte dies in
Einzelfällen nicht gelungen sein, setzen Sie
sich bitte mit uns in Verbindung.

StadtBauKultur NRW

StadtBauKultur NRW ist eine partnerschaftliche Initiative des Landes Nordrhein-Westfalen mit Berufsverbänden und Institutionen aus den Bereichen Architektur, Ingenieurwesen, Innenarchitektur, Landschaftsarchitektur, Forschung, Wohnungswirtschaft, Einzelhandel, Kunst u. a. StadtBauKultur NRW setzt sich für eine lebenswerte, nachhaltige und qualitativ gestaltete bauliche Umwelt in Nordrhein-Westfalen ein. Ihre Aufgabe besteht darin, bei Bürgern und Bürgerinnen, Bauherren, Fachleuten und Kommunen das Bewusstsein und das Engagement für Baukultur zu stärken sowie die Qualität und Innovation in der baukulturellen Praxis zu fördern.

StadtBauKultur initiiert und unterstützt Projekte in den Themenfeldern „UmBauKultur“, „Wir-Urbanismus“, „LebensRäume“ und „StadtGespräche“.

„Out of Office“ ist ein Projekt im Themenfeld:

UmBauKultur – Häuser von gestern für die Stadt von morgen

Unsere gebaute Umwelt steht unter gewaltigem Anpassungsdruck. Sie muss an den demografischen Wandel, an den Klimawandel und an soziokulturelle Veränderungen angepasst werden. Diese Herausforderungen müssen wir vor allem mit dem bewältigen, was wir haben: mit unserem baulichen Bestand. Die Anpassung von Gebäuden und städtischen Räumen ist nicht nur eine Notwendigkeit, sondern birgt großes Potenzial für baukulturelle Innovationen.

Darum unterstützt die StadtBauKultur NRW Projekte, die in herausragender und vorbildlicher Weise demonstrieren, dass die Anpassung unseres baulichen Bestandes einen baukulturellen Mehrwert für Nordrhein-Westfalen erbringen kann.

Herausgeber

StadtBauKultur NRW
Leithestr. 33
45886 Gelsenkirchen
+49-209-31981-0
+49-209-31981-11
info@stadtbaukultur.nrw.de



