

Die „neue Vorstadt“ – Urbanisierung der Peripherie durch Dichte

Das Projekt Karow-Nord – Erfahrungen mit dem suburbanen Städtebau in Berlin

Mit dem Konzept der „Neuen Vorstadt“ wurde zu den stürmischen Nachwendezzeiten in Berlin-Brandenburg versucht, in kurzer Zeit attraktiven Wohnraum zu schaffen – nicht nur in der Kernstadt, sondern auch am Rand, nicht nur im Eigenheim, sondern auch im Geschossbau. Neben dem Potsdamer Kirchsteigfeld und der Gartenstadt Falkenhöh (Falkensee) gehört das Neubaugebiet Karow-Nord (Berlin-Pankow) zu den prominentesten Beispielen. Der Beitrag analysiert Entstehungsgeschichte, Planungsprozess und -resultate dieses Projekts und versucht, Anspruch und Realität zu bewerten. Abschließend werden einige allgemeine Erkenntnisse aus diesem Fall zum Umgang mit Suburbia abgeleitet.

Karow-Nord entstand als Pilotprojekt eines reformierten Wohnungsbaus gleich zu Beginn der 1990er Jahre. Mit 5.000 Wohneinheiten auf einer Fläche von 100 Hektar hatte das Projekt am nordöstlichen Stadtrand Berlins eine Dimension, in der man in Westdeutschland seit den 1960er Jahren nicht mehr geplant hatte. Aus den zunächst pragmatischen Entscheidungen für Standort und Größenordnung wurden im Zuge der Planungsarbeiten ein städtebauliches Konzept und das Leitbild der „Neuen Vorstadt“ entwickelt – nicht nur als planerische Antwort auf die spezifische Berliner Stadtentwicklung nach der „Wende“, sondern auch als Ansatz zur Gestaltung der Suburbanisierung.

Suburbanisierung in Berlin-Brandenburg

Der Verdichtungsraum Berlin nimmt unter den Stadtregionen Deutschlands eine Sonderstellung ein, auch mit Blick auf Art und Umfang der Suburbanisierung. Infolge der Teilung der Stadt in der Nachkriegszeit etablierten sich unter anderem auch stark kontrastierende stadträumliche Entwicklungs- und Planungsmuster. Suburbanisierung im Ostteil Berlins war das Resultat zentralstaatlicher Handhabung einer „Stadt-Umland-Region“ (vgl. Heidenreich 1972), die nur wenige klassische Suburbanisierungsmerkmale trug; im Westteil fand eine stark gebremste Dekonzentration statt, die politisch bedingt vor der Stadtgrenze – nämlich an der „Berliner Mauer“ – endete.

Seit der „Wende“ von 1989 hat die Region einen dynamischen, mitunter sprunghaften Verlauf der Suburbanisierung erlebt. Während die Gesamtbevölkerung der als „engerer Verflechtungsraum“ titulierten Stadtregion seitdem mit circa 4,3 Mio. Menschen annähernd stabil geblieben ist, sind die Verschiebungen zwischen Stadt und Umland signifikant. Berlin hat zwischen 1990 und 2002 mit 1,2 % prozentual nur leicht an Bevölkerung verloren. Dagegen stieg die Zahl der Einwohner des Umlandes um fast ein Viertel (vgl. Beyer/Birkholz 2003), wobei die Zuzüge in das

Umland zu mehr als der Hälfte aus Berlin kamen. Auch die Berufspendelbewegungen zwischen Kernstadt und Umland zeugen von wachsenden Verflechtungen. Die räumliche Situation ist durch ein starkes Gefälle zwischen Kernstadt und Umland geprägt, mit einem teils extremen Gradienten zwischen dichter Bebauung und ländlicher Peripherie. Dieser Effekt wird durch die heterogene Patchwork-Struktur des Umlandes verstärkt. Transformationsprozesse machen sich als Kulisse der Suburbanisierung auch in den sozialen Beziehungen und in der Formierung sozialer Milieus bemerkbar (vgl. Matthiesen 2002).

Dieser komplexe räumliche Kontext kennzeichnet auch die Planungssituation, die zu Beginn der Nachwendzeit von zwei Szenarien bestimmt war: einem euphorischen und einem angstbesetzten. Zum einen wurde ein Wachstum der Gesamtregion auf bis zu 5 Mio. Einwohner für möglich gehalten. Dies löste in den 1990er Jahren das berühmte Planungs- und Entwicklungsfieber jener Zeit aus. Das andere Szenario erwartete eine mindestens nachholende Suburbanisierung Berlins – also die Abwanderung der Bevölkerung über die Stadtgrenze hinaus ins benachbarte Brandenburg. Die drohende „Zersiedelung“ des Berliner Umlands, verbunden mit einer manifesten Schwächung der Kernstadt und der städtebaulichen Unordnung an ihren Rändern, sollte verhindert werden. So wurden frühzeitig Gegenstrategien entwickelt, zunächst im Rahmen projektbezogener Planungen sowie informeller Verfahren, später im Kontext des Leitbilds der Dezentralen Konzentration, das ab 1996 zur förmlichen Richtschnur der Gemeinsamen Landesplanung wurde. Zur Lenkung der Wohnsuburbanisierung, die in der Region seit 1992/93 stetig zunahm, wurden Schwerpunkorte ausgewiesen, die sich an der Siedlungsstruktur sowie am öffentlichen Schienenverkehrsnetz ausrichten sollten. Je nach Größe, Lage und Anbindung wurden den Kommunen differenzierte Wachstumsspielräume zugestanden.

Außerdem wurde diesseits und jenseits der Stadtgrenze Berlins versucht, städtebauliche Innovationen zu fördern, mit denen ein „Ausfransen“ der Peripherie verhindert und die moderne Vorstadt etabliert werden sollte – ein Stück „Stadt am Stadtrand“ als Alternative zur Ein- und Zweifamilienhaussiedlung. Diese Planungsphilosophie stand ganz im Zeichen des Leitbilds der „europäischen Stadt“. Die dabei im Berliner Raum verfolgten Projekte haben über die Region hinaus Aufsehen erregt, so das Kirchsteigfeld in Potsdam, die Gartenstadt Falkenhöh in Falkensee und das Projekt Karow-Nord im Berliner Bezirk Pankow.

Das Projekt Karow-Nord: Entstehungsgeschichte und Planungsprozess

Karow-Nord hatte seinen Ursprung in den Bevölkerungsprognosen und Wachstumserwartungen nach 1990: Infolge des erwarteten Einwohnerwachstums wurde für Berlin eine dramatische Zuspitzung der ohnehin bestehenden Wohnungsnot antizipiert. Bedarfsschätzungen prognostizierten damals für 1995 einen Fehlbestand von bis zu 205.000 Wohnungen (vgl. Egerer 1991: 14). Bereits seit 1989 arbeitet die „Ressortübergreifende Steuerungsgruppe Wohnungsbaupotentiale“ (RSW) der Senatsbauverwaltung an einer systematischen Erfassung potenzieller Entwicklungsflächen und deren Realisierungsmöglichkeiten. Nach 1990 wurde der Wohnungsbau zu einer der dringlichsten Aufgaben der Stadt erklärt. Unter hohem politischen Druck beschloss der Berliner Senat 1992 das Regierungsprogramm „Wohnungsbaustrategien 95“, das die Realisierung von 80.000 bis 100.000 Wohnungen bis 1995 vorsah (vgl. Senatsverwaltung 1991).

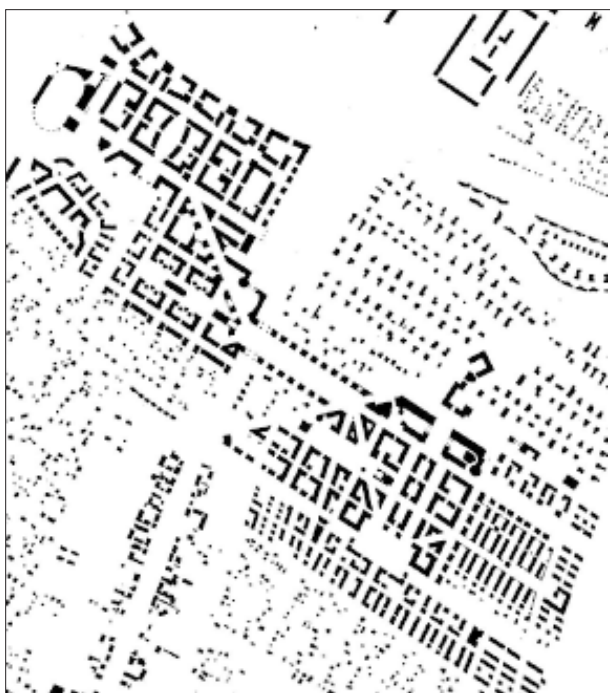


Abb. 1: Schwarzplan Berlin-Karow [Quelle: Freie Planungsgruppe Berlin 2003; unveröffentlichtes Kartenmaterial]

In Kenntnis des politischen Handlungsdrucks, günstiger Förderbedingungen und im Licht der Wachstumseuphorie der frühen 1990er Jahre waren private Investoren auf der Suche nach schnell realisierbarem und damit renditeträchtigem Bauland. Einem großen Berliner Investor gelang es nur wenige Wochen nach Öffnung der Grenzen, im Nordosten Berlins Kaufoptionsverträge von 30 Eigentümern für bebaubare Grundstücke zu erhalten, die eine zusammenhängende Fläche von 100 Hektar ergaben. Ausschlaggebend für die Standortentscheidung waren Flächenverfügbarkeit, günstige technisch-infrastrukturelle Voraussetzungen und das geringe Konfliktpotenzial aufgrund des starken Entwicklungswillens der Pankower Bezirksverwaltung. Gesamtstädtische siedlungsstrukturelle Leitbilder hatten in diesem pragmatischen Kontext keinen Einfluss auf die Standortentscheidung. Das avisierte Wohnungsbauziel machte die Umsetzung großer und schnell realisierbarer Standorte wie Karow-Nord geradezu zwingend. Abgeleitet aus den Vorstellungen einer Tragfähigkeitsstudie für den Bereich Karow-Blankenburg, schien die Umsetzung einer sehr hohen Dichte am Standort Karow-Nord durchaus realistisch. Mit dem eintretenden Wachstumsboom wurde in den Bestandgebieten eine Verdreifachung der Bevölkerung durch Nachverdichtung erwartet, außerdem die funktionale Anreicherung und Urbanisierung der bis dahin durch Wochenend- und Einfamilienhausbebauung geprägten suburbanen Siedlungsgebiete. Eine Geschossflächenzahl von 0,7 ergab über die Fläche von 100 Hektar das Potenzial zur Realisierung von 5.000 Wohneinheiten.

Den Herausforderungen durch die Entwicklung von Karow-Nord konnte weder inhaltlich noch prozessual mit herkömmlichen Planungsansätzen begegnet werden. Die Umsetzung wurde dadurch erschwert, dass das (Gesamt-) Berliner Planungssystem und seine Instrumente (Flächennutzungsplan, Bebauungsplan) noch in Vorbereitung waren. Im Grunde verfügte man weder finanziell noch personell über die Ressourcen zur Projektrealisierung. Auch die städtebauliche Gestaltung fand wenig Anknüpfungspunkte an frühere Städtebautraditionen. Karow-Nord diente somit für den Berliner Wohnungsbau gezwungenermaßen als Experimentierfeld. Die (öffentlichkeitswirksame) und zügige Umsetzung der Wohnungsbauziele konnte nur über die starke Bündelung finanzieller und personeller Ressourcen auf den Standort als „Großprojekt“ bewerkstelligt werden. Die Zusammenarbeit mit dem privaten Investor und die Finanzierung wurden nicht als Entwicklungsmaßnahme, sondern über einen Städtebaulichen Vertrag als Public-Private-Partnership geregelt.

Während im Planungsprozess insofern moderne Verfahren zur Anwendung kamen, folgte das städtebauliche Konzept eher traditionellen Prinzipien und Mustern, mit starker Anlehnung an die Berliner Städtebautradition. Das städte-

bauliche Konzept des amerikanischen Planungsbüros Moore, Ruble, Yudell wurde mit nur geringen Modifikationen umgesetzt. Sein Leitbild des „Menschlichen Maßstabes“ setzte auf Kleinteiligkeit, architektonische und städtebauliche Differenzierung und Vielfalt als Charakteristika. Entsprechend wurde ein neues Siedlungselement in Karow-Blankenburg eingeführt, das eine in sich geschlossene Gliederungsstruktur mit eigenem Zentrum und charakteristischen Bebauungsschwerpunkten aufweist. Zur Gestaltung des Übergangs zum Bestand wurde die Einzelhausbebauung in den angrenzenden Bereichen



Abb. 2: Übersicht über den zentralen Gebietsteil [Quelle: Dutton 2000: 204]

aufgenommen und sukzessive über Gebäudetypen (Reihenhäuser, Stadtvillen) in eine dichte, urbane Blockrandbebauung im Zentrumsbereich von Karow-Nord überführt: Die Bebauungsdichte variiert zwischen einer Geschossflächenzahl von 0,4 in den Randbereichen und 1,0 im Zentrum. Zur Umsetzung der städtebaulichen Prinzipien, insbesondere der architektonischen Vielfalt, wurde ein Masterplan mit Parzellenaufteilung bzw. Flächenlayout entworfen. „Urbane Qualität“ nach historischem Vorbild zielte auf Nutzungsmischung und soziale Mischung. Im zentralen Bereich der Querspange, wie sie in Abbildung 2 oben mittig zu erkennen ist, waren in den unteren Stockwerken Flächen für Dienstleistungen und Gewerbe vorgesehen. Durch ein vielfältiges Wohnraumangebot mit unterschiedlichen Wohnformen (Miet- und Eigentumswohnungen) und Grundrissen sollten Voraussetzungen für soziale Mischung geschaffen werden.

Vor dem Hintergrund der Berliner Entwicklungserwartungen wurde mit dem Projekt über das Ziel des Wohnungsbaus hinaus versucht, das zukünftige Wachstum der Stadt auf ausgewählte Standorte zu lenken und es zu gestalten. Das Projekt sollte dazu genutzt werden, den bis dahin strukturschwachen und dünn besiedelten Nordostraum aufzuwerten und einen räumlichen Ausgangspunkt für weitere Entwicklungen zu setzen. Dies galt als Chance, im Zuge der „nachholenden Metropolisierung“ Berlins Fehler anderer Regionen zu vermeiden. Auch sollte das Projekt einer Zersiedelung des Nordostraums vorbeugen. In diesem Kontext entstand sehr früh der Hybrid eines „urbanen Bildes für eine vorstädtische Situation“, das durch eine anspruchsvolle Grünraumgestaltung eine Alternative zur klassischen suburbanen Siedlung bieten sollte. Es manife-

stierte sich sinniger Weise in der Rede vom „Zehlendorf des Ostens“, Bezug nehmend auf den durchgrünten, gut situierten Stadtteil im Berliner Südwesten.

Anspruch und Realität des Vorhabens

Das Projekt konnte trotz schwieriger und ungewohnter Rahmenbedingungen in der Rekordzeit von sechs Jahren umgesetzt werden. Dies gelang nur aufgrund einer engen Zusammenarbeit aller beteiligten Akteure. Nach einer zweijährigen Vorbereitungs- und Planungszeit erfolgte 1994 die Grundsteinlegung und 1995 die Fertigstellung der ersten Wohnungen. 1998 waren ca. 90 % des gesamten Bauvolumens realisiert. Die vollständige Projektumsetzung verblieb ab 2001 jedoch bei 4.505 Wohneinheiten (8.672 Einwohner). Vor dem Hintergrund der bestehenden Nachfragestrukturen, der anhaltenden Abwanderung der Berliner Bevölkerung in das Brandenburger Umland und des entstandenen Überangebots auf dem Berliner Wohnungsmarkt schien der noch ausstehende Bau von 250 Wohneinheiten als Eigentumswohnungen in Mehrfamilienhäusern nicht mehr gerechtfertigt. Zwar waren die Leerstandsquoten in Karow-Nord 2001 mit 10,9 % insgesamt moderat, doch zeigen sich im Segment der Eigentumswohnungen mit 14 % die höchsten Leerstände.

Der Versuch einer Bewertung des Projekterfolgs, gemessen an den eigenen Zielen, muss die verfehlten Entwicklungserwartungen Berlins voranstellen. Mit dem ausbleibenden Bevölkerungs- und Wirtschaftsboom haben im Bereich Karow-Blankenburg auch die erwartete Nachverdichtung, Funktionsanreicherung und Verstädterung der nordöstlichen Peripherie nicht stattgefunden. Entwicklungen im Umfeld von Karow-Nord beschränkten sich auf die klassi-

sche Einzelhaussuburbanisierung. Von zwölf geplanten Standorten gingen nur drei in die Umsetzung (Französisch Buchholz im Nordosten, Rudower Felder und Altglienicke im Süden der Stadt). Bis heute ist das Projektgebiet weder siedlungsstrukturell noch funktional in den Bestand integriert. Die gewünschten „urbanen Qualitäten“ von Karow-Nord beschränken sich auch fast zehn Jahre nach dem Einzug der ersten Bewohner auf die rein bauliche Struktur. Das Ziel der Senatsverwaltung, 20 % der Geschossfläche im Projektgebiet für Gewerbe und Dienstleistung auszuweisen, stieß bei Investoren und Bezirk frühzeitig auf Widerstand, sodass die vorgesehene Nutzungsmischung bereits im Vorfeld auf die Funktion der Nahversorgung reduziert wurde. Und selbst die ist wegen der geringen Attraktivität des Standortes für Einzelhandelsunternehmen begrenzt (zu kleines Einzugsgebiet, Stellplatzmangel, schlechte Verkehrserschließung). So wurde Karow-Nord zum reinen Wohnstandort. Auch die erwünschte soziale Mischung ließ sich nur bedingt realisieren. Aufgrund überdurchschnittlicher Leerstandsquoten im oberen Wohnungsmarktsegment sind höhere Einkommensgruppen deutlich schwächer vertreten als geplant. Dagegen lag der Anteil der Sozialhilfeempfänger in Karow-Nord bereits 1997 mit 5,1 % deutlich über dem Bezirksdurchschnitt von 3,6 %.

Städtebauliche Qualität und Attraktivität von Karow-Nord konzentrieren sich heute auf die anspruchsvolle Grünraumgestaltung und den sehr hohen Standard der Ausstattung mit Einrichtungen der sozialen Infrastruktur (15 Kindertagesstätten, zwei Schulen und ein Jugendfreizeitzentrum). Durch zahlreiche Vereinsgründungen und ein vom Hauptinvestor getragenes Quartiersmanagement, das bewusst als identitätsstiftende Maßnahme zur Bestandspflege initiiert wurde, besteht ein vielseitiges Freizeitangebot für die Bewohnerschaft.

Durchaus problematisch stellen sich demgegenüber Mängel in der Verkehrserschließung des Gebietes dar. Die Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz – die nahegelegene Bundesstraße 2 und den Berliner Autobahnring – erfolgt umständlich über Berliner Stadtgebiet und verursacht hohe Verkehrsbelastungen in Bestandsgebieten und im historischen Dorfkern von Karow. Auch die ÖPNV-Erschließung wird den ursprünglichen Zielen nicht gerecht. Für den Betrieb des geplanten S-Bahnhofs Buch-Süd und eine Straßenbahnerschließung ist die bisherige Bestandsentwicklung bei weitem nicht ausreichend.

Die übergeordneten Ziele des Projekts Karow-Nord konnten unter den genannten Bedingungen kaum erreicht werden. Der Entwicklungsimpuls und die erhoffte Aufwertung des gesamten Bereichs Karow-Blankenburg zum „Zehlendorf des Ostens“ blieben bisher aus. Deutlich wird auch, dass durch das Wohnungsangebot keine ansprechende Alternative zu herkömmlichen suburbanen Wohnformen ge-

schaffen werden konnte. Der allergrößte Teil der Bewohner (81 %) ist aus Ost-Berlin zugezogen, davon vor allem aus den umliegenden Bestandsgebieten und den Großwohnsiedlungen der östlichen Bezirke. Der erwartete Zuzug überwiegend junger Familien blieb aus, demgegenüber ist der Anteil älterer Bewohner überraschend hoch, was signalisiert, dass mit dem Wohnraumangebot in Karow-Nord potenzielle Stadt-Umland-Wanderer nicht vor der Stadtgrenze „abgefangen“ werden konnten. Es bleibt vielleicht als positiver Aspekt, dass in Karow-Nord dem seriellen Wohnungsbau der Moderne eine verträglichere Alternative gegenübergestellt werden konnte.

Lehren aus dem Projekt Karow-Nord?

Insgesamt hat das Projekt für den Berliner Wohnungs- und Städtebau nicht die Bedeutung erlangt, die einst beabsichtigt war. Doch wäre es voreilig, aus diesem Grund den Stab über Karow-Nord zu brechen. Der Berliner Kontext zu Beginn der 1990er Jahre war ein sehr spezieller. Das Ausmaß der Fehleinschätzungen zur Entwicklung der Region wie des Nordostrums war erheblich, aber durchaus zeitbedingt. Auch bestätigt das Projekt die Erfahrung vergleichbarer Vorhaben: Zeitdruck und politische Erwartungen sind groß, ebenso die Probleme der Abstimmung zwischen Verwaltungsebenen und -einheiten. Und natürlich ist es fast trivial, dass planerische Ziele durch die Marktkräfte so verformt werden, dass das Ergebnis davon meistens abweicht.

An dieser Stelle geht es aber nicht um diese eher prozeduralen Aspekte, sondern um zwei grundsätzliche Punkte. Erstens ist das Projekt mit dem Anspruch angetreten, ein Stück „Stadt am Stadtrand“ zu schaffen, und zwar vornehmlich über städtebauliche Lösungen. Hat dies funktioniert? Karow-Nord wirkt wie ein „Implantat“, ein Raumschiff aus der Kernstadt, das ohne rechten Kontext in der Peripherie gelandet ist. Es ist von Dichte und Dimensionierung her dem Stadtrand nicht angemessen: zu klein für echte Urbanität, zu klobig für eine Gartenstadt. Auch die Übergänge zum Bestand sind bruchstückhaft und reihen sich ein ins regionale Patchwork-Muster. Ein attraktiver, begehrter vorstädtischer Ort sieht anders aus. Zwar wurden erfolgreich Methoden der baulichen Umsetzung von „Urbanität“ angewendet (Gestaltmoderation, Regelwerke, Flächenlayout, Gebäudetypologien etc.). Wie diese Baustruktur aber die Voraussetzung für eine dem spezifischen Ort gemäße Idee von Urbanität schaffen soll, hat Karow-Nord noch nicht unter Beweis gestellt.

Zweitens geht es um die Frage, ob das Konzept der „modernen suburbanen Vorstadt“ insgesamt tragfähig ist, um den Prozess der Suburbanisierung zu steuern. Insbesondere die suburbanen Einfamilienhausgebiete – auch als „Teppichurbanisierung“ gebrandmarkt – waren den Hütern

stadtplanerischer Normen immer suspekt. Sie haben sich dem ordnenden Zugriff der Planung zugleich aber auch erfolgreich entzogen. Harlander et al. (2001: 492) haben diesen Charakter Suburbias als „zwischen städtebaulicher Regellosigkeit und Ordnung“ klassifiziert. Städtebau und Dichte allein machen aus dem Rand noch keine Vorstadt. Was aber tun, wenn die Anlagerung an bestehende Zentrenstrukturen nicht funktioniert, weil die Zwischenräume besiedelt wurden? Eine eigenständige, aber zugleich stadtplanerisch sinnvolle Formgebung der Peripherie muss offenbar noch gefunden werden.

Interessant ist schließlich ein Detail, das auf die sehr verschiedene Wahrnehmung und Bewertung von Projekten wie diesem verweist. Karow-Nord steht in einer Liste der Beispielprojekte des *Congress of the New Urbanism* – vermutlich weil Moore, Ruble und Yudell dieser in den USA sehr populären Städtebaubewegung angehören, vielleicht auch, weil man das Projekt für vorbildlich hält (vgl. Dutton 2000). In der Region selbst besteht heute dagegen kaum Interesse an einer Auseinandersetzung. Befragte Experten wollen lieber von der Erfolgsstory um Potsdam-Kirchsteigfeld, jedoch nicht über Karow-Nord reden. Wäre es nicht mindestens so klug oder angemessen, auch *second best*-Stories oder Misserfolge und ihre Gründe zu kommunizieren, um den Kontexten solcher Planungen auf den Grund zu gehen?

In der Fachöffentlichkeit und unter den beteiligten Akteuren wird Karow-Nord heute als ein abgeschlossenes Kapitel behandelt, auch weil aufgrund veränderter Rahmenbedingungen neue Planungsaufgaben im Vordergrund stehen. Die Peripherie ist in der Region zurzeit kein Planungsschwerpunkt, Suburbanisierung läuft auf „Sparflamme“ (Beyer/Schulz 2001). Doch selbst wenn heute mit veränderten „Grundgewissheiten“ (heißt vor allem: Schrumpfung) geplant wird, so brauchen wir auch künftig Leitbilder und Ideen für die Ränder. Karow-Nord bietet zumindest Anschauung darüber, welche Fallstricke die Urbanisierung der Peripherie durch Dichte bietet.

Literatur

- Beyer, W./Birkholz, K.: *Strukturräumliche Entwicklungstrends in Brandenburgs Randregionen*. In: *IRS-aktuell* 41/2004, S. 4
- Beyer, W./Schulz, M.: *Berlin – Suburbanisierung auf Sparflamme?! In: Brake, K., et al. (Hg.): Suburbanisierung in Deutschland. Opladen 2001, S. 123-150*
- Dutton, J.: *New American Urbanism. Re-forming the suburban Metropolis*. New York/MailandMilano 2000, S. 204-211
- Egerer, S.: *Wohnungsmarkt in Berlin*. In: *Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen Berlin: Projekte für den Wohnungsbau von Morgen. Dokumentation einer Werkstattaussstellung zu Wohnungsbaupotentialen in Berlin*. Berlin 1991, S. 14-16
- Freie Planungsgruppe Berlin: *Einwohnermonitoring. Unveröffentlichter Bericht*. Berlin 2001
- Heidenreich, G.: *Stadt-Umland-Planung*. Berlin/DDR 1972
- Harlander, T./Bodenschatz, H./Fehl, G./Jessen, J./Kuhn, G./Zimmermann, C.: *Villa und Eigenheim. Suburbaner Städtebau in Deutschland*. Stuttgart, München 2001
- Matthiesen, U.: *Fremdes und Eigenes am Metropolen-Rand – Post-sozialistische Hybridbildungen in den Verflechtungsmilieus von Berlin und Brandenburg*. In: *Matthiesen, U. (Hg.): An den Rändern der deutschen Hauptstadt*. Opladen 2002, S. 327-352
- Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Raumordnung des Landes Brandenburg/Senatsverwaltung für Stadtentwicklung des Landes Berlin: *Zweiter gemeinsamer Raumordnungsbericht der Länder Berlin und Brandenburg*. Potsdam/Berlin 1004
- Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen Berlin: *Projekte für den Wohnungsbau von Morgen. Dokumentation einer Werkstattaussstellung zu Wohnungsbaupotentialen in Berlin*. Berlin 1991
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung des Landes Berlin: *Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen*. Berlin 1999
- Wolf, U.: *Karow-Nord: Leitbildorientierte Planung in der Berliner Peripherie. Die Entwicklung eines städtebaulichen Projektes zwischen Anspruch und Wirklichkeit*. Unveröff. Diplomarbeit, Freie Universität Berlin, Institut für Geographische Wissenschaften 2003

Markus Hesse ist Dipl.-Geograf, Dr. rer. pol. und arbeitet als Hochschulassistent und Privatdozent für Humangeografie am Institut für Geographische Wissenschaften der Freien Universität Berlin. **Ulrike Wolf** ist Dipl.-Geografin und tätig als wissenschaftliche Mitarbeiterin am Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (IRS) in Erkner bei Berlin. ■

- Anzeige -

fachbücher + erbauliches



bücher TURM

architektur | bauen | planen

Heiliger Weg 60 | D-44135 Dortmund
TEL (02 31) 2 06 30 53
www.buecher-turm.de

die Buchhandlung des
DORTMUNDER VERTRIEB
FÜR BAU- UND PLANUNGLITERATUR
Di-Fr 13 – 18 Uhr, Sa 11 – 15 Uhr