

AUSLANDSFORSCHUNG

DER URBAN SPRAWL IN EUROPA UND LATEINAMERIKA: EIN VERGLEICH DER ENTWICKLUNGEN EUROPÄISCHER UND LATEINAMERIKANISCHER AGGLOMERATIONEN

Axel BORSDDORF, Innsbruck und Rodrigo HIDALGO, Santiago de Chile*

mit 7 Abb. und 3 Tab. im Text

INHALT

<i>Summary</i>	229
<i>Zusammenfassung</i>	230
1 Einleitung	231
2 Zur Terminologie	232
3 Die Entwicklung in Europa	235
4 Unterschiedliche Entwicklungsstränge in Europa	236
5 Die Entwicklung in Lateinamerika	241
6 Conclusio	247
7 Literaturverzeichnis	248

Summary

The urban sprawl in Europe and Latin America. A comparison of the growth of urban agglomerations

From 2001 until 2005 more than 40 researchers from 14 European countries collaborated in an EU-financed project to analyse in a comparative way the drivers, structures and dynamics of urban sprawl and urban outskirts in eleven European urban agglomerations. One of their results a comparative matrix was presented, as well as a typology of the different performances of the urban sprawl in Europe. So it

* o.Univ.-Prof. Dr. Axel BORSDDORF, Institut für Geographie, Universität Innsbruck, A-6020 Innsbruck, Innrain 52; e-mail: axel.borsddorf@uibk.ac.at, <http://geographie.uibk.ac.at>; Dr. Rodrigo HIDALGO, Instituto de Geografía de la Pontificia Universidad Católica de Chile, e-mail: hidalgo@geo.puc.cl; <http://www.geo.puc.cl>

became possible to identify the structures as different phases of the sprawl, which can be denominated as suburbanisation, periurbanisation and post-suburbanisation.

At the same time the Austrian Science Foundation financed another project, which was dedicated to analyse the structures, drivers and dynamics of Latin-American metropolises (case studies: Santiago de Chile and Mexico-City). In Chile these studies could be deepened as the Chilean Research Funding Institution Fondecyt financed in consequences some more projects with the collaboration of Chilean and Austrian researchers to identify the specifics of the urbanisation process in Chile. So it was possible to analyse profoundly the Metropolitan Regions of Santiago and Valparaíso.

Based on a synthesis of the results in Europe and Latin America guidelines of the urbanisation in Europe and Latin America under the influences of the ongoing globalisation can be elaborated. It becomes clear, that, in spite of the effectiveness of global change as a main driver, the results are still quite different and can be classified as different phases of urbanisation.

Zusammenfassung

In den Jahren 2001 bis 2005 arbeiteten mehr als 40 Forscher aus 14 europäischen Ländern in einem von der EU finanzierten Vorhaben, das sich unter anderem zum Ziel setzte, die Ursachen, Strukturen und Prozesse der Stadterweiterung in elf europäischen Metropolen komparativ zu untersuchen. Dabei wurde auch eine Vergleichsmatrix erarbeitet. Es konnte auf dieser Grundlage eine Typologie der unterschiedlichen Strukturen des „urban sprawl“ entwickelt werden. Am Ende war es möglich, diese Strukturen zeitgebundenen Grundmustern der Stadtentwicklung zuzuweisen, die als Suburbanisierung, Periurbanisierung und Post-Suburbanisierung benannt wurden.

Zur gleichen Zeit finanzierte der österreichische Wissenschaftsfonds ein Projekt, das sich zum Ziel setzte, die Strukturen, Ursachen und laufenden Prozesse latein-amerikanischer Metropolen am Beispiel von Mexiko-Stadt und Santiago de Chile zu untersuchen. In Chile konnten diese Fragen noch vertieft werden, weil die chilenische Forschungsförderungsinstitution Fondecyt nacheinander mehrere Projekte finanzierte, in denen chilenische und österreichische Wissenschaftler zusammenarbeiteten, um die Besonderheiten der Urbanisierung chilenischer Metropolitanregionen (Santiago de Chile, Valparaíso/Viña del Mar) zu untersuchen.

Aus einer Zusammenschau der Ergebnisse all dieser Projekte können Leitlinien der Urbanisierung in Europa und Lateinamerika unter Einfluss des Globalen Wandels herausgefiltert werden. Dabei wird deutlich, dass trotz der hier wie dort spürbaren Wirksamkeit der Globalisierung die Resultate noch sehr unterschiedlich sind und verschiedenen Phasen der Urbanisierung zugeordnet werden können.

1 Einleitung

Seit Beginn der Kolonialzeit ist Lateinamerika ein von den Städten geprägter Kontinent. Der von der spanischen Krone entlehnte Encomendero (Landbesitzer) musste seinen Hauptwohnsitz in der Stadt haben, um dort seine Funktionen im Stadtrat und der Gesellschaft wahrzunehmen. In den Städten konzentrierte sich das wirtschaftliche, soziale und politische Leben, und das ist bis heute so geblieben (WILHELMY 1952, WILHELMY & BORSORF 1984, 1985). Der ländliche Raum Lateinamerikas ist ein Komplementärraum, die Städte – und vor allem natürlich die Groß- und Hauptstädte – sind die unbestrittenen Steuerungszentren. Dennoch wohnt in vielen Lateinamerikanern die Sehnsucht nach dem Landleben. Der Kult um den Gaucho in Argentinien oder den Huaso in Chile sind Indikatoren dafür. Dieser Leidenschaft wird aber in der Regel in der Freizeit und am Wochenende gefrönt. Dann füllen sich die Country-Clubs, dann finden die Rodeos statt, dann schlüpft man in eine andere Haut. „El campo“ ist Teil der Identität, gelebt wird aber „la ciudad“. Und obwohl die Landflucht in Lateinamerika an Dynamik eingebüßt hat (BORSORF 2004, PARNREITER 2004a), so sehnen sich nach wie vor viele Landbewohner nach einem Leben in der Stadt, das Freiheit, Bildung, Arbeit, Kommunikation und Freizeitvergnügen verspricht. Und so wachsen die lateinamerikanischen Städte noch: Die Bevölkerung nimmt zwar weniger stark zu als noch vor zwei bis drei Dekaden, die Fläche aber wächst dramatisch, und dieses Wachstum geht auf Kosten einstmalig ländlich strukturierter Räume. Da diese oftmals nicht zum Verwaltungsgebiet der Agglomeration gehören, spricht man – fälschlicherweise – auch von Stadtflucht in Lateinamerika. Diese Sicht ist, wie zu zeigen sein wird, jedoch falsch. Nach wie vor bilden die Stadtzentren den unbestrittenen Mittelpunkt des Wirtschafts- und Soziallebens, und sie konstituieren die Identität eines jeden Bewohners.

In Europa, so scheint es, hat die Stadt dagegen an Strahlkraft verloren. Die großen Städte verlieren ihre Einwohner, die sich im so genannten „Speckgürtel“ an der Peripherie der Agglomerationen niederlassen. Das Phänomen „schrumpfender Städte“ ist längst nicht mehr auf den Osten Deutschlands beschränkt, Wohnungsleerstand kennzeichnet auch kleinere und mittlere Zentren in anderen europäischen Regionen, während der Wohnungsbau in der einst ländlichen Peripherie der Städte nach wie vor boomt. Hinzu tritt aber ein neues Phänomen: In zunehmendem Maße wandern einstmalig zentrale Funktionen (großflächiger Einzelhandel, Dienstleistungen, Bildungseinrichtungen) in diesen Randbereich ein. Waren die Stadtränder noch bis vor rund 20 Jahren suburbane Ergänzungsräume der Agglomeration, so sind sie heute funktional differenzierte Gebilde, die über eigene Zentralität verfügen.

Die hier angedeuteten Prozesse sind neu, sie begannen in dieser Form erst in den späten 1970er-Jahren und verstärken sich seither zusehends. Da zur gleichen Zeit mit dem Durchbruch des Neoliberalismus als Wirtschaftsdoktrin die Globalisierung begonnen hat, kann vermutet werden, dass diese einen gewissen Einfluss auf die beschriebenen Prozesse hat. Städte, so scheint es, sind weltweit „im Umbruch“ (SCHNEIDER-SLIWA 2002). Dies wirft aber die Frage auf, warum ein auslösender Faktor so unterschiedliche Ergebnisse hervorrufen kann. Diesem Problemkreis wird im Folgenden nachgegangen.

Die europäische Diskussion um die Ablösung ehemals suburbaner Entwicklungen durch gänzlich neue Strukturen und die zunehmende Verwischung des Unterschiedes von Stadt und Land begann mit den Gedanken, die T. SIEVERTS zum Phänomen der „Zwischenstadt“ 1997 formulierte. Zahlreiche Autoren haben sich seither mit seinen Thesen auseinandergesetzt und haben zum Teil neue Begriffe gefunden (Postsuburbia: BORS DORF 2004; Stadtland: EISINGER & SCHNEIDER 2003; Ville emergente: PIRON & DUBOIS-TAINE 1998 etc.) oder Vergleichsstudien im europäischen Raum angestellt (BURDACK, HERFERT & RULDOPH 2005, DUBOIS-TAINE 2004). Die folgenden Ausführungen orientieren sich im Wesentlichen an den Ergebnissen von EU-Projekten (COMET, COST C 10), an denen einer der Autoren beteiligt war. Aufgrund der eurozentrierten Fragestellung dieser Ansätze ist die Frage nach der Verschiedenartigkeit der Entwicklungen in Europa und Lateinamerika freilich unbeantwortet geblieben.

Dies überrascht, weil nach wie vor Lateinamerika ein intensiv bearbeiteter Forschungsraum europäischer Wissenschaftler ist und erfreulicherweise eine wachsende Tendenz internationaler Zusammenarbeit mit lateinamerikanischen Forschungsteams festzustellen ist. In Chile bildeten die Autoren vor rund fünf Jahren mit einigen jüngeren Kollegen ein Forschungsteam, das seither mehrere große Projekte, finanziert vom FWF und der chilenischen Forschungsförderungsinstitution Fondecyt durchgeführt hat und noch durchführt. Stellvertretend für andere lateinamerikanische Agglomerationen wird daher im Folgenden auf das Beispiel der chilenischen Metropole Santiago de Chile zurückgegriffen, weil die Autoren dort über die besten Datengrundlagen verfügen. Studien in anderen Metropolen Lateinamerikas, die von den Autoren mitbetreut wurden (Quito: KOHLER 2002, Mexiko-Stadt: KANITSCHKEIDER 2002, KOHLER 2005) belegen jedoch, dass die Ergebnisse aus Santiago durchaus übertragbar sind.

2 Zur Terminologie

Die im Folgenden geschilderten Entwicklungen finden in vielen Teilen der Welt statt. Sie sind insofern wohl auch als Folge der Globalisierung und somit der weltweiten Angleichung von räumlichen Prozessen zu interpretieren. Dennoch gibt es Unterschiede, die sich auch in der Terminologie äußern. In Nordamerika sind die Phänomene der Entstehung von Edge Cities und darüber hinaus Tendenzen der Exurbanisierung, Desurbanisierung und Counter-Urbanisierung in gewisser Weise vergleichbar, unterscheiden sich dennoch substanziell von den Entwicklungen in Europa und Lateinamerika.

Der englische Begriff **Edge-city** wurde von GARREAU (1991) geprägt. Er kennzeichnet große Außenstadtzentren, die multifunktional sind, also im Unterschied zur Post-Suburbia über sämtliche Merkmale einer eigenständigen Stadt verfügen. Dabei wird die Edge-City folgendermaßen charakterisiert: Sie besitzt über 450.000 m² Bürofläche und mehr als 55.000 m² Einzelhandelsfläche. Oft sind ihre Büroflächen größer als die der traditionellen Stadt. Sie liegen in der Regel in größerer Distanz zu den traditionellen Städten (oft bis zu 50 km). Damit hat die Edge-City einen eigenen bedeutenden Pendlereinzugsbereich und eine positive Pendlerbilanz. Ähnlich der

Post-Suburbia dehnt sich die Edge City auf Flächen aus, die zuvor landwirtschaftlich genutzt wurden.

Die peripheren Edge-Citys sind politisch keine eigenständigen Städte. Sie sind in gewisser Weise als Endstadium des Post-Suburbanisierungsprozesses zu werten. Dabei sind in den USA – im Unterschied zu post-suburbanen Entwicklungen in Europa – gravierende Nachteile für die traditionellen Städte verbunden, deren Innenstädte degradieren und in denen Leerstände in den Gewerbegebieten zu beobachten sind.

In den USA ist daneben eine starke Tendenz zur **Exurbanisierung** zu erkennen. Darunter versteht man den Fortzug von Wohnbevölkerung in eindeutig rural strukturierte Räume. Diese Menschen behalten jedoch ihre Arbeitsplätze in den Kernstädten. Anders verhält es sich bei der **Desurbanisierung**. Eine Sonderform sind die Stadtschrumpfungsprozesse, die auch in Europa, besonders in den neuen deutschen Bundesländern zu beobachten sind. Dabei wandert nicht nur Bevölkerung ab, sondern auch Arbeitsplätze, die an anderen Standorten bessere Bedingungen vorfinden oder aber aufgrund von Wettbewerbsnachteilen gänzlich aufgegeben werden. Dieser Prozess kann durch Post-Suburbanisierungsprozesse verstärkt werden. Die **Counterurbanisierung** ist ein weiterer Spezialfall der Desurbanisierung. Aufgrund der verbesserten Erreichbarkeit ländlicher Räume und der dort besseren Lebensqualität wandern Bevölkerung und Betriebe in Klein- und Mittelstädte oder den ländlichen Raum ab. Schließlich ist das Phänomen der **Amenity Migration** zu nennen, das zuerst in den Vereinigten Staaten erkannt wurde, heute aber in vielen Teilen der Welt, so auch in Europa und Lateinamerika zu beobachten ist. Nach Moss (2006) handelt es sich dabei um die Wohnsitzverlagerung ehemals urbaner Bevölkerung in Gebiete mit hoher Lebensqualität (Klima, Landschaft, Kultur), bei Moss vor allem in Gebirgsregionen. Die in diese Gebiete zuwandernden Menschen behalten zum Teil ihren Arbeitsplatz und werden zu Fernpendlern, bedienen sich der IT-Technologie, um vom neuen Wohnort ihrer Arbeit in Betrieben nachzugehen, die nach wie vor in den Agglomerationen verortet sind, sind Wochenendpendler, die für drei bis vier Tage die „Amenities“ am neuen (Zweit-) Wohnsitz genießen oder suchen dort ihren Altersruhesitz.

In Europa werden – fälschlicherweise – teilweise die Begriffe Periurbanisierung und Suburbanisierung synonym zu Postsuburbanisierung verwendet. Die **Suburbanisierung** ist jedoch zeitlich eindeutig der Postsuburbanisierung vorgeschaltet. Suburbane Wohnviertel liegen aber auch in größerer Nähe zum Stadtkern, sie sind darüber hinaus dadurch gekennzeichnet, dass sie eine hohe Nacht- und eine geringe Tagbevölkerung aufweisen. Überdies sind sie funktional nur rudimentär ausgestattet und daher eindeutig Komplementärräume für das Stadtzentrum. Sie entsprechen dem alten – gravitativen – Modell der Stadt, die in der Kernzone demographisch und funktional am stärksten verdichtet ist und ein klares Kern-Rand-Gefälle aufweist.

Der Begriff der **Periurbanisierung** entstand in Frankreich und wird heute auch in der Schweiz verwendet. In der deutschsprachigen Literatur wird er weniger stark rezipiert und sehr unterschiedlich und daher missverständlich gebraucht. Zuweilen wird Periurbanisierung auch als Rurbanisierung bezeichnet. Unter periurbanen Gemeinden (*communes périurbaines*) versteht LONGCHAMP (1989) nicht zusammenhängend bebaute Siedlungsareale, das Eindringen städtischer Wohnweisen in ländliches Milieu, die räumliche Trennung zwischen der (periurbanen) Wohn- und den multifunktionalen

ländlichen Funktionen in ehemals eindeutig rural strukturieren Gemeinden. Mehr als 40% der erwerbstätigen Wohnbevölkerung pendeln in eine Agglomeration oder deren engeres Einzugsgebiet aus. Im Unterschied zur Suburbanisierung liegen die Ausbauzonen der Stadt in größerer Entfernung zur Stadt und gruppieren sich um ehemalige dörflich strukturierte Kerne. Wegen der größeren Entfernung zur Stadt kann es dabei auch um die Allokation neuer Versorgungseinrichtungen (Supermärkte etc.) kommen.

In einer Merkmalsmatrix werden die unterschiedlichen Begriffe vergleichend dargestellt (vgl. Tab. 1).

	Sub- urbia	Peri- urbia	Post- Suburbia	Exurbia	Counter- urbia	Desurbani- sierung	Edge City
Relation zum trad. Stadtkern	stark	noch stark	gering	stark	noch stark	gering	sehr gering
Distanz zum trad. Stadtkern	gering	mittel	mittel	mittel bis groß	mittel bis groß	groß	groß
Pendel- wande- rung	Aus- pendler	Aus- pendler	ausgeglichen	Aus- pendler	Aus- pendler	keine	Ein- pendler
Zentra- lität	keine	keine	bei einzelnen Funktionen mittel bis hoch	keine	keine	—	hoch
Verlust für Kern- stadt	keine	Bevölke- rung	Bevölkerung und Arbeits- plätze	Bevölke- rung	Bevölkerung und Arbeits- plätze	Bevölkerung und Arbeits- plätze	Bevölkerung und Arbeits- plätze
Treibende Kraft, Motiv	Billiger Wohn- raum	Billiger Wohn- raum	Lebensstil, Lebens- qualität	Lebens- qualität	Erreichbar- keit, Lebens- qualität	Wettbewerbs- vorteile für Betriebe	Wettbewerbs- vorteile für Betriebe

Quelle: eigener Entwurf

Tab. 1: Terminologie Matrix des urban sprawl

Eine modellhafte Darstellung verdeutlicht die Entwicklung von der Land-Stadt-Dichotomie über das Stadt-Land-Kontinuum zum Stadt-Land-Verbund (vgl. Abb. 1). Die räumliche Struktur der Stadt veränderte sich dabei von der kompakten zur expandierenden Stadt und zum urbanen Archipel. In der Darstellung der kontemporären europäischen Stadt werden die Unterschiede von Suburbia, Periurbia und Post-Suburbia herausgearbeitet, indem die Pfeile die Intensität der Austauschbeziehungen (Arbeitskräfte, Kaufkraft) darstellen.

3 Die Entwicklung in Europa

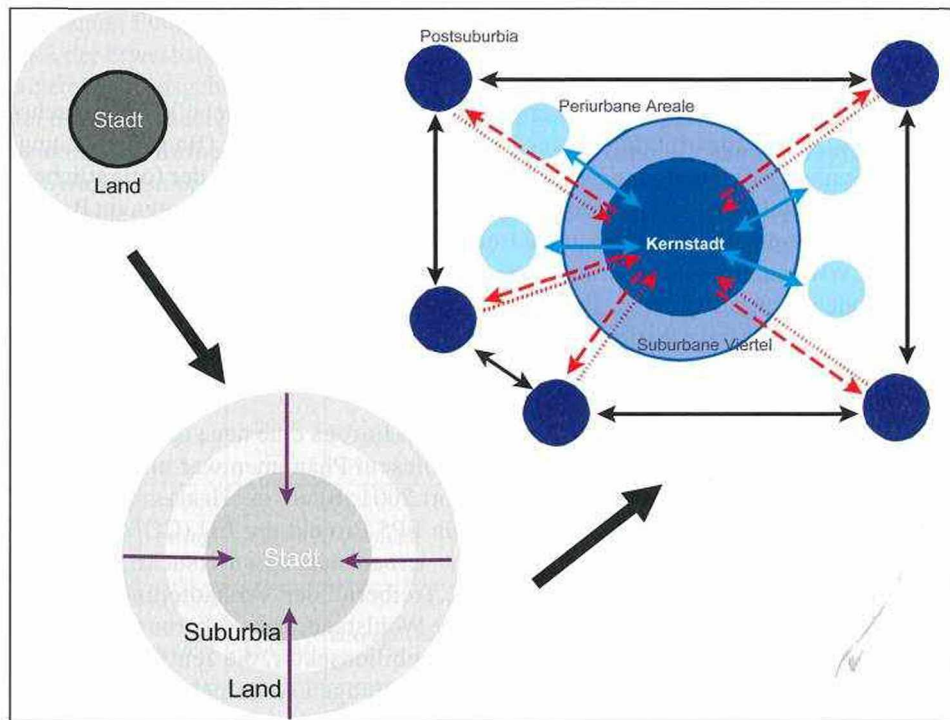
Die Verstädterung Europas ist in erster Linie eine Folge des Bevölkerungswachstums im 19. Jh., begünstigt durch neue Freiheiten der Ansiedlung (Bauernbefreiung, Gewerbefreiheit), die Industrialisierung, die ständige Verbesserung der (öffentlichen) Verkehrsinfrastrukturen und die Entstehung neuer Unternehmensstrukturen im Baugewerbe. Über rund 150 Jahre blieben die treibenden Motoren des Städtewachstums die gleichen: Wirtschaftswachstum, technologischer Wandel, steigende Wohnansprüche bei sinkenden Haushaltsgrößen, sinkende Mobilitätskosten, nostalgische Lebensformideale („Haus im Grünen“) und das Streben nach eigenem (Grund- und Haus-)Besitz. Eine Studie zur Geschichte der Suburbanisierung von Innsbruck hat (BORS DORF 2002) exemplarisch diese Grundfaktoren herausgearbeitet.

Seit etwa 1980 hat jedoch die Urbanisierung in Europa eine neue Qualität gewonnen, die überall in Europa zu beobachten ist. Diesem Phänomen war unter anderem (vgl. insbesondere BRAKE, DANGSCHAT & HERFERT 2001; BURDACK, HERFERT & RUDOLPH 2005) eine COST Aktion (C 10) gewidmet, ein FP5 Projekt der EU (COMET: www.comet.ac.at) hat weitere Aspekte der „neuen“ Urbanisierung untersucht. Dabei hat sich herausgestellt, dass zu den klassischen „Treibern“ der Verstädterung folgende neue Kräfte hinzugetreten sind: Der gewachsene Wohlstand, Deregulierungstendenzen in der Stadtplanung, neue Akteure auf dem Immobiliensektor, die zentrifugalen Tendenzen des Einzelhandels, der höheren Dienstleistungen (unternehmensorientierte Dienstleistungen, Logistik, Bildung), neue ICT Technologien, die ortsungebundene Arbeitsformen ermöglichen und schließlich auch die wachsende Konkurrenz der Gemeinden um Gewerbe und Einwohner.

Die Resultate wurden oben bereits skizziert. Sie lassen sich am treffendsten mit dem Begriff „Post-Suburbanisierung“ bezeichnen (BORS DORF 2005, BURDACK 2001). Nach der Phase der Suburbanisierung, in der die städtische Peripherie durch monofunktionale Schlafstädte geprägt wurde, entstehen heute im städtischen Umfeld und vielfach losgelöst vom Weichbild der Stadt polyfunktionale kleine Zentren, die sich oft, aber nicht immer um eine hoch bewertete Funktion gruppieren. Derartige Funktionen werden von Malls, Entertainment Centres, Business Parks, (Privat)Universitäten, nicht integrierten Fachmarkttagglomerationen, aber auch Golfplätzen, Skiarenen, Country Clubs gebildet (vgl. Abb. 2).

Die Entwicklung folgt dabei durchaus nach den alten Leitbildern der Stadtentwicklung (so ist im Modell noch die punkt-axiale Konzeption der Regionalstadt zu erkennen), die teils in neuer Form interpretiert und weiterentwickelt, aber auch in Frage gestellt oder aufgegeben werden. Postsuburbia wird immer mehr zur vorherrschenden Struktur postmoderner Städte, dabei lösen sich alte Muster und Modelle (Zentralität, Gravität, Distanz, Ordnung, Rationalität) zunehmend auf (WATSON & GIBSON 1995, WOOD 2003).

Eine Gegenüberstellung der alten und der neuen Stadtkonzeptionen in Europa mag diesen Prozess verdeutlichen (vgl. Tab. 2).



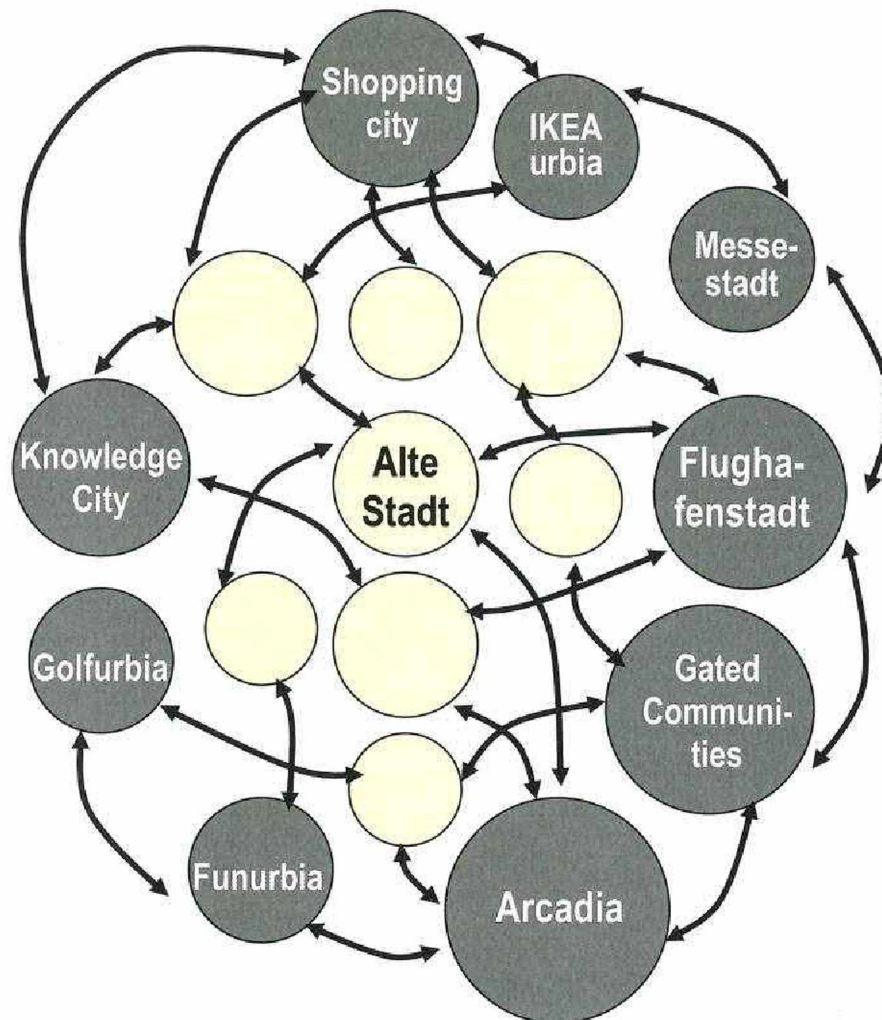
Quelle: eigener Entwurf

Abb. 1: Modell der Stadtentwicklung in Europa von der Stadt-Land-Dichotomie zum Stadt-Land-Verbund

4 Unterschiedliche Entwicklungsstränge in Europa

Fünf große Tendenzen des *urban sprawl* sind in Europa zu erkennen. Abbildung 3 zeigt modellhaft die unterschiedlichen Strukturen an, die dabei entstehen können.

In Großbritannien wird seit über 60 Jahren versucht, die Stadterweiterung über die Definition von „green belts“ einzudämmen. Die Folge sind starke Verdichtungstendenzen im Kernraum der Agglomeration, außerhalb derer zum Teil funktional eigenständige „new towns“ installiert wurden. Dieses Modell kann als **Container-Stadt** bezeichnet werden. Im bereits zitierten COST-Projekt wurde die nordirische Hauptstadt Belfast als Fallstudie bearbeitet (McELDOWNEY 2004). Dort sind – beruhend vor allem auf dem starken natürlichen Wachstum des katholischen Bevölkerungsanteils die Verdichtungstendenzen der Kernstadt unübersehbar. Sie werden akzentuiert durch die so genannten „peace walls“, die zwischen den relativ gering verdichteten protestantischen und den ständig weiter verdichteten katholischen Stadtvierteln errichtet wurden.



Quelle: Borsdorf 2004

Abb. 2: Modell der post-suburbanen Agglomeration

Die Situation der „contained city“ wird jedoch weniger durch diese innerstädtischen Einfriedungen als vielmehr über den Green Belt vermittelt. In diesem landwirtschaftlich genutzten grünen Ring um die Stadt ist die Anlage von Wohnvierteln nicht gestattet. Er ist nicht einmal ein Erholungsraum für die Stadtbevölkerung, sondern aufgrund der Abzäunungen der landwirtschaftlichen Nutzflächen eine „no-go-area“. Suburbane Erweiterungen können daher nur in großer Entfernung vom Stadtzentrum außerhalb des Green Belt angelegt werden. Dies ist durchaus zu beobachten. Während auf der Hauptinsel New Towns angelegt wurden, ist dies in Nordirland nicht der Fall, so dass vorhandene Kleinstädte als Nuclei für Agglomerationsflüchtlinge dienen.

	„(spät-)moderne“ Stadt	„postmoderne“ Stadt
Inhalt	Primärobjekt: Form	Primärobjekt: Funktion
	Frage: Welche Strukturen wo?	Frage: Welche Funktionen wo?
	statisch	dynamisch
	Jetztstand	Vorher – jetzt – nachher
	Standort	Standortpräferenzen
	Alle ökonomischen Aktivitäten	IT- und „neue“ Wirtschaft
	Kompakte Stadt	Korridore, Cluster, Ribbons, Clones, UFOs
	Funktionsraum	Aktionsraum, Erlebnisraum
	Monofunktionale Nutzung	Funktionsmischung
Meta-Ideen	Große Linie	Beliebigkeit
	Große Idee	Ideenvielfalt
	Drama	Komödie
	Große Theorie (z.B. Zentralität)	Dekonstruktion
	Hierarchie	Mosaik, Patchwork
	Rigide Strukturen	Flexible Strukturen
	Nüchterne Information	Diskurs, Polemik
Ziele	Government, top-down	Governance, bottom-up
	Eine Sichtweise	Viele Sichtweisen
	Anschein der Objektivität	Zulassen von Subjektivität
	Cooler Image	Heißes Logo
Öffentlichkeitsarbeit	Synthese	Analyse und Synthese
	zweidimensional	Drei- und vierdimensional
	Gedruckt	Im Web und interaktiv
	Verbreitung unter Fachleuten	Öffentliche Verbreitung

Tab. 2: Die moderne und postmoderne Auffassung von der Stadt, eine Gegenüberstellung (eigene Darstellung auf der Grundlage von Diskussionen mit Pekka Lahti, Finnland)

Paris hat, freilich ohne die Konzeption des Green Belt zu kopieren mit der Anlage von Ville Nouvelles im Umland der Hauptstadt Paris einen eigenen Weg versucht, das ungehemmte Wachstum der Metropole zu steuern. Im COST-Projekt wurde diese Entwicklung anhand der neuen Stadt Cergy-Pontoise untersucht (ZEMBRI 2004). Sie bildet mit ihrer durchaus postmodernen Stadtanlage, die mit Toren und einer „zentralen Achse“ starke semiotische Elemente besitzt, dennoch aber funktional stark mit Paris verflochten ist, ähnlich den anderen Ville Nouvelles, eine eigenartige Synthese postsuburbaner und suburbaner Entwicklungen.

	Type	Wohnstruktur	Transportsystem	Grünland	Großflächiger Einzelhandel
BAB/San Sebastian	polynuclear				
Belfast	container				
Berlin	patchwork				
Cergy/Pontoise/Paris	polynuclear				
Kopenhagen	fingers				
Florenz	polynuclear				
Helsinki	fingers				
Innsbruck	fingers				
Nikosia/Lefkosia	patchwork				
Zürich	patchwork				

Quelle: BORS DORF et al. 2004

Abb. 3: Skizzen der Entwicklungsstränge des urban sprawl in Europa

Kopenhagen kann mit dem der Stadtentwicklung zugrunde gelegten **Fingerplan** als Beispiel einer Stadt gelten, in der das Konzept der Regionalstadt bis heute verfolgt wird. Orientiert an gut ausgebauten Nahverkehrssystemen sind an fünf Ausbauachsen (Finger) in regelmäßigen Abständen Neubauviertel entstanden, die sich an den Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs orientieren, aber nur über Einrichtungen der Grundversorgung (täglicher Bedarf an Gütern und Dienstleistungen, auch im Bildungswesen) verfügen (JORGENSEN 2004). Die zwischen den Fingern gelegenen Grünzonen sind hierbei fußläufig erreichbar und dienen der Erholung im Wohnumfeld. Dafür sind sie zum Teil gut ausgestattet, wobei künstliche Hügel, künstlich angelegte Strände und Marinas sowie andere Infrastrukturen ein vielfältiges Angebot bereitstellen. Die dänische Hauptstadt ist in Europa ein Modell für eine außerordentlich wirksame und rigide Stadtplanung, die den urban sprawl steuert und hierbei die Funktionen des Stadtkerns stärken will. Daher befand sich bis zur Anlage des neuen Einkaufszentrums in Örestad, das freilich vor allem schwedische Kaufkraft über die neue Öresund-Brücke binden will, nur ein (vergleichsweise kleines) Einkaufszentrum außerhalb der Kernstadt in einem der Finger.

In den meisten anderen Staaten des westlichen Europas dagegen vollzieht sich eine klare postsuburbane Entwicklung, die durch den Rückzug des Staates und die Schwächung der Stadtplanung gegenüber den Kräften der freien Wirtschaft begünstigt wird. Zwar versucht die Europäische Raumentwicklungsperspektive dem entgegen zu wirken, hat aber bislang nur geringen Einfluss auf die lokale Entwicklung. Dennoch sind auch hierbei drei unterschiedliche Modelle festzustellen, die im Folgenden kurz skizziert werden sollen.

Mit Berlin, Florenz, Zürich-Limmattal (vgl. SCHUMACHER, KOCH & RUEGG 2004) und Nikosia entsprechen vier Fallstudien des COST-Projektes mehr oder weniger dem Modell eines **urbanen Patchworks**. Um einen Kernraum, der funktional an Bedeutung verliert, scharen sich neue Zentren, die sich um alte Siedlungskerne oder jüngere Satellitenstädte, aber auch um neue Business-Parks, Malls, Entertainment-Centers, (Privat-)Universitäten, Headquarter internationaler Konzerne oder Freizeiteinrichtungen gruppieren. Schweizer Forscher haben dabei unter semiotischen Gesichtspunkten Clones, UFOs und Ribbons ausgemacht. Clones sind urbane Einheiten, die nach einem Modell „geclont“ sind und in unendlicher Wiederholung Einfamilienhausviertel, Appartementblocks und ähnliche Einheiten kopieren und ohne Rücksicht auf gewachsene Formen und Strukturen im Umland entstehen lassen. Auch für die UFOs gilt, dass ihre Architektur keine Rücksicht auf die traditionelle Kulturlandschaft nimmt. Sie entstehen „auf der grünen Wiese“, scheinbar planlos, haben eine begrenzte Nutzungsdauer und sind mit hochrangigen Funktionen bestückt. Malls und Business-Centers entsprechen diesem Modell. Ribbons sind bandartige Entwicklungen, die die Nuclei des Patchworks verbinden oder ergänzen (Schnellstraßen, Grünachsen). Kennzeichnend für die Patchwork-Agglomeration ist die geringe Verdichtung des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes, die enge Verzahnung mit Offenland, das für Erholungszwecke genutzt werden kann, die geringe mesoskalige Multifunktionalität (der einzelnen Kerne) bei hoher Multifunktionalität des Gesamttraumes.

Die Unterschiede zum dritten Agglomerationstyp, der **polynuklearen Agglomeration**, sind nur graduell. Diesem Modell entsprechen Madrid oder Paris. Im Unterschied

zur Patchwork-Stadt haben diese urbanen Räume eine auf einen einzigen großen Stadtkern fixierte Ausgangsstruktur. In jüngerer Zeit sind an der Peripherie neue Zentren entstanden, die weitgehend multifunktional ausgestattet sind. Die Verkehrsströme sind – wie in allen postsuburbanen Strukturen – nicht mehr einseitig auf die Kernstadt ausgerichtet. Auch die peripheren Kerne weisen einen Bedeutungsüberschuss auf, der auch den Agglomerationskern einschließt. Daher sind die Vorortzüge morgens und abends in beiden Richtungen gefüllt. Noch augenfälliger aber ist, dass sich neue Verkehre zwischen den peripheren Kernen entwickeln. Bislang hat nur Madrid auf diese neue Situation reagiert und eine U-Bahn-Linie geschaffen, die die peripheren Orte verbindet, und nur noch mit einem einzigen Gateway mit dem innerurbanen System verbunden ist. Verkehrsgeographische Studien zeigen für Paris, dass auch dort die Notwendigkeit eines solchen Systems besteht (ZEMBRI 1999).

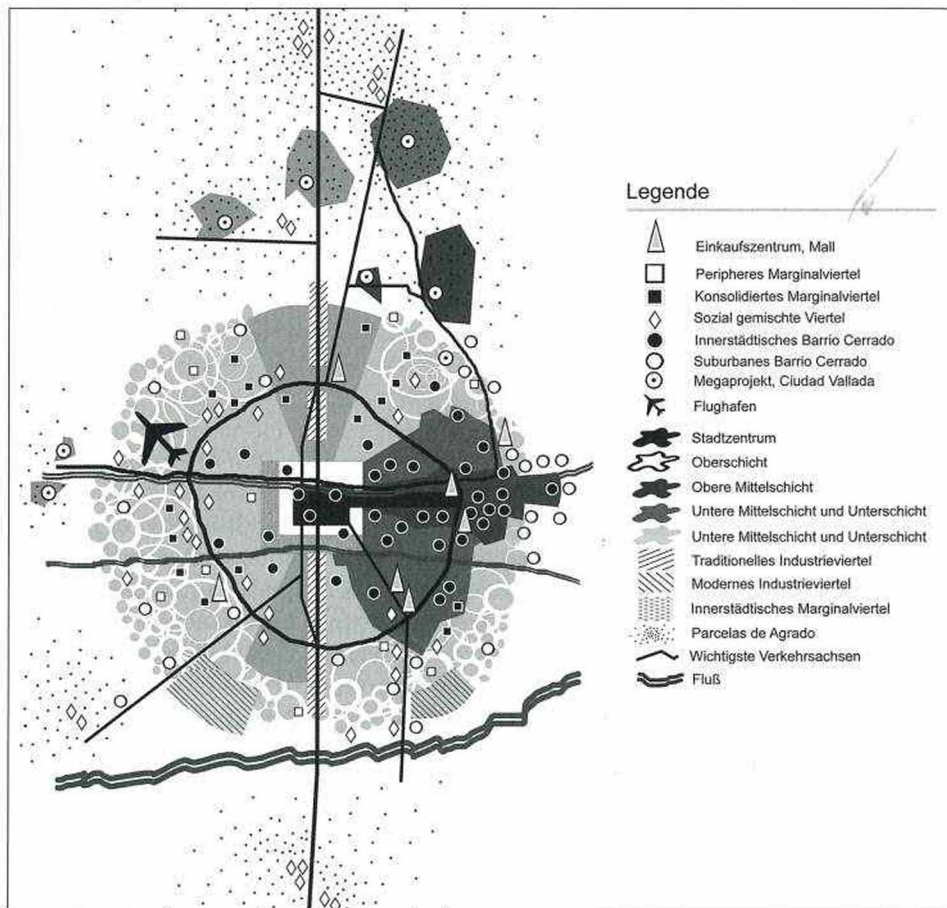
Der letzte Typus, die **polynukleare Stadtregion** ist diesem Agglomerationstyp sehr verwandt. Die grenzüberschreitende Stadtregion San Sebastian-BAB (Bayonne-Anglet-Biarritz, vgl. DUBOIS-TAINE 2004b), die Stadtregion zwischen Florenz und Pisa unter Einschluss von Luca ist so strukturiert. Die Kernregionen werden dabei von mehreren, etwa gleichrangigen Stadtzentren gebildet, postsuburban charakterisierte Einheiten ergänzen die Stadtregion. In der BAB-Agglomeration bildet das zwischen Bayonne und Biarritz gelegene Anglet einen europäischen Sonderfall: Dort finden sich die für postsuburbane Peripherräume typischen Infrastrukturen im geographischen Mittelpunkt der Agglomeration. Anglet, früher ein eher traditionelles Dorf, ist damit zum privilegierten Wohnraum, aber ausgestattet mit Mall, Einkaufszentren und Freizeiteinrichtungen hoher Wertigkeit aufgestiegen.

5 Die Entwicklung in Lateinamerika

Auch in Lateinamerika vollziehen sich unter Einfluss der Globalisierung dramatische Veränderungen in der Stadtstruktur und Stadtentwicklung (BORS DORF & HIDALGO 2005). Sie machten es nötig, das klassische Modell der lateinamerikanischen Stadtentwicklung um eine weitere Phase zu erweitern (BÄHR & BORS DORF 2005, BORS DORF 2003, BORS DORF, BÄHR & JANOSCHKA 2002). Ähnlich wie in Europa sind auch dort die neuen Möglichkeiten der Distanzüberwindung (Schnellstraßen, Metrosysteme) eine Grundbedingung, und ähnlich wie in Europa spielen veränderte Lebensstile und neue Ansprüche an das Wohnumfeld eine Rolle. Unter dem Einfluss dieser Faktoren ist – trotz des Vorhandenseins von Gegenbeispielen – festzustellen, dass die großen Städte dort heute langsamer wachsen als die Gesamtbevölkerung. Manche Autoren sprechen von einem „Ende der Landflucht“ in Lateinamerika (BORS DORF 2004, PARNREITER 2004a). Auch in Lateinamerika hat der „urban sprawl“ somit eine neue Dimension angenommen, die zur Folge hat, dass Räume außerhalb der Verwaltungsbezirke der großen Städte dynamischer wachsen als die Kernstädte.

Dennoch sind die Resultate durchaus verschieden. Wenn in vielen westeuropäischen Staaten konstatiert werden kann, dass die Suburbanisierung zunehmend von

postsuburbanen Entwicklungstendenzen abgelöst wird, so sind derartige Tendenzen in Lateinamerika noch kaum festzustellen. Freilich zeigen jüngere Untersuchungen, dass es durchaus Phänomene der Amenity Migration gibt. Sie sind kürzlich am Beispiel von Santiago de Chile, wo die Globalisierung einerseits am frühesten einsetzte und wohl auch bis heute die intensivsten Auswirkungen hat, untersucht worden (BORS DORF & HIDALGO 2008.). Im Allgemeinen gilt aber, dass Lateinamerika sich noch in der Suburbanisierungsphase befindet (ESCOLANO & ORTÍZ 2005). Die neuen Wohnviertel, aber auch die neuen Gewerbegebiete und Einkaufszentren werden noch im Weichbild der Städte angelegt. Die außerhalb dieses geschlossenen Urbanisationsraumes auf der grünen Wiese emporwachsenden Wohnviertel und „neuen Städte“ sind funktional eng mit der Kernstadt verflochten. Dieses Phänomen ist in Form und Funktionsweise der Periurbanisierung in Europa gleichzusetzen (HIDALGO 2005). Abbildung 4 zeigt generalisiert und modellhaft die derzeitige, fragmentierte Struktur des Metropolitanraumes von Santiago de Chile.



Quelle: eigener Entwurf

Abb. 4: Modell der Stadtstruktur von Santiago de Chile um 2008

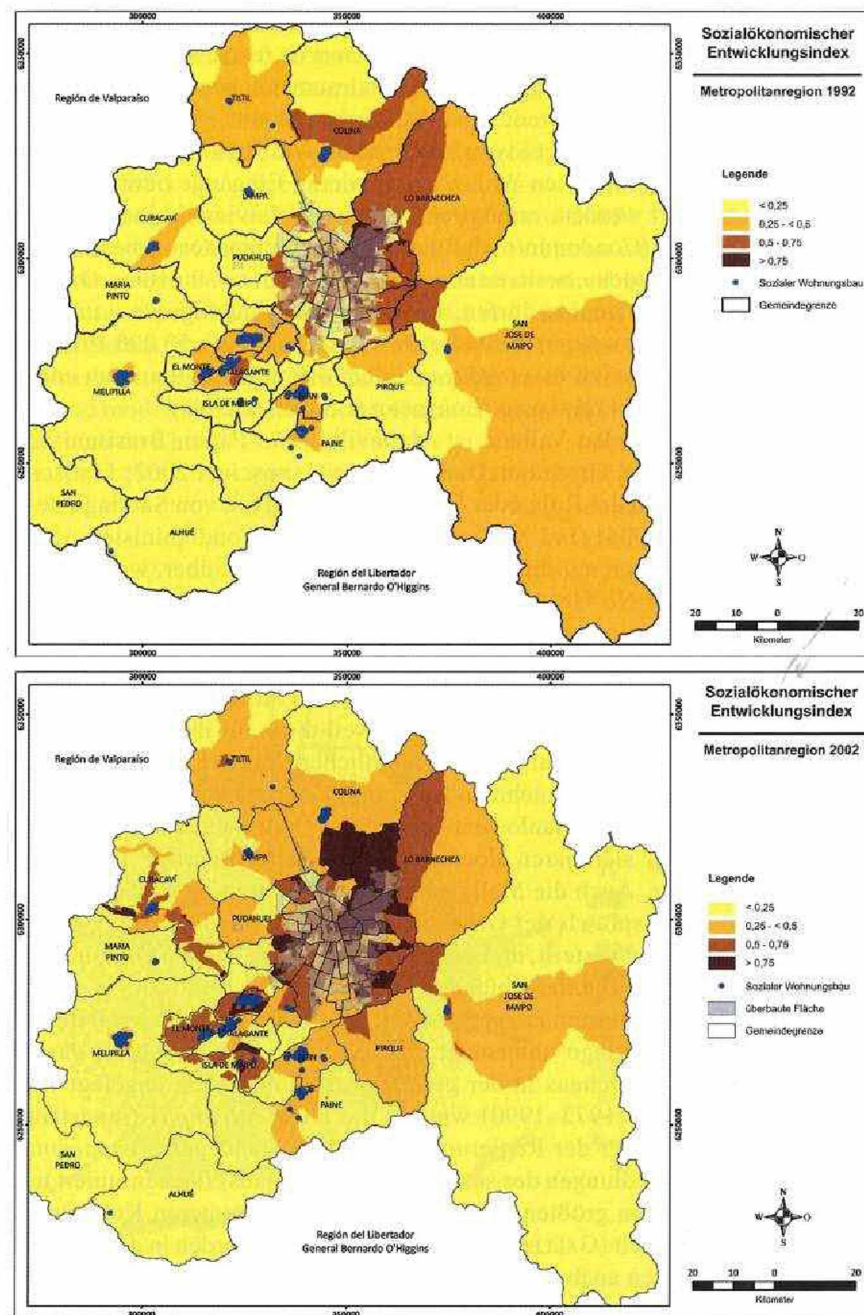
Die auf die Globalisierung zurückzuführenden Prozesse betreffen in hohem Ausmaß die innere Gliederung der Agglomerationen. Dort ist festzustellen, dass die etwa einhundert Jahre alte Makrosegregation des Sozialraumes – sie fand ihren Ausdruck in der Trennung einer „reichen“ Stadt von einer „armen Stadt“ – inzwischen durch die Meso- und Mikrosegregation abgelöst wird (BORS DORF & HIDALGO 2007). Dies wird durch die Anlage von ummauerten Wohnvierteln, deren Eingänge bewacht und rund um die Uhr kontrolliert werden, ermöglicht. Solche Wohnviertel sind rechtlich als Gemeinschaftseigentum (Condominio) definiert. Die Eigentümer erwerben dabei einen Anteil des Gesamtgrundstücks, besitzen aber ihre Wohnung bzw. ihr Haus. Da einzelne Grundstücke eingefriedet werden dürfen, wird es möglich auch große – und im Fall der Ciudades Valladas (ummauerten Städte) mit ihren mehr als 50.000 Einwohnern auch riesige – Grundstücke zu ummauern und dem öffentlichen Raum zu entziehen (BORS DORF & HIDALGO 2004, HIDALGO, BORS DORF & SÁNCHEZ 2007).

Der Prototyp einer Ciudad Vallada ist Alphaville (São Paulo, Brasilien; COY & PÖHLER 2002). Nordelta im Großraum Buenos Aires (JANOSCHKA 2002, JANOSCHKA & BORS DORF 2005) sowie Piedra Roja oder Larapinta im Umland von Santiago de Chile (BORS DORF & HIDALGO 2004) sind weitere Beispiele. Die „Condominisierung“ (PLÖGER 2006) greift inzwischen auf die traditionellen Stadtviertel über, wo Straßenzüge abgesperrt und somit zu No-Go-Arealen werden. Von Meso- und Mikrosegregation kann man insofern sprechen, weil es mit der Ummauerung möglich wird, Viertel der Ober- und Mittelschicht in ehemals als arm geltender Umgebung anzulegen (GALLEGUILLOS 2007). Die enge Nachbarschaft von Reich und Arm wird von den wohlhabenderen Bürgern als durchaus positiv gesehen, weil diese für ihre Grundstücke und Häuser Personal benötigen, das nun in enger räumlicher Nähe rekrutiert werden kann.

Dieser Prozess geht mit der zunehmenden Fragmentierung des Stadtraumes einher (PARNREITER 2004). Scheinbar planlos entstehen Büroviertel überall in der Stadt und bilden mit ihren weither sichtbaren Hochhaustürmen schwarmartige Verdichtungen im Weichbild der Städte. Auch die Malls und Einkaufszentren, in den 1970er-Jahren noch Motoren des urban sprawls der Oberschicht (BÄHR & MERTINS 1995), sind heute über das ganze Stadtgebiet verteilt, und die noch immer anhaltenden Gründungen von Privatuniversitäten folgen ebenfalls einem fraktalen Muster.

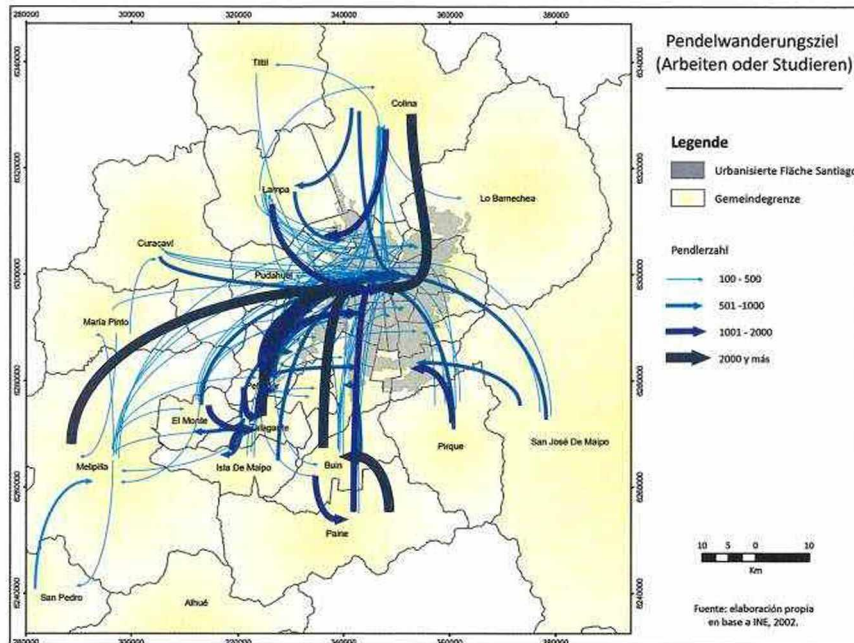
HIDALGO (2007) hat in diesem Zusammenhang die Diffusion der Viertel des Sozialen Wohnungsbaus in Santiago untersucht. Er kommt zu dem Ergebnis, dass diese bis in die 1970er-Jahre durchaus in der gesamten Agglomeration angelegt wurden. Mit der Militärregierung (1973–1990) wurden die alten *callampas* (randstädtische Hüttenviertel) und die unter der Regierung ALLENDE entstandenen *campamentos de emergencia* (Selbstbausiedlungen des sozialen Wohnungsbaus) flächensaniert und die Bevölkerung in neue, zum größten Teil in den traditionell ärmeren Kommunen der Agglomeration umgesiedelt (GALLEGUILLOS 2007). Dennoch wurden in dieser Zeit nach wie vor Sozialwohnungen auch in den reicheren Vierteln angelegt.

Erst mit der nachfolgenden Redemokratisierung und insbesondere unter den sozialistischen Regierungen von Lagos und Bachelet wurde diese Politik aufgegeben. In den so genannten Barrios Altos entstanden keine neuen Sozialbauten, diese bilden seither einen Motor der rasanten Suburbanisierung und werden in immer größerer Entfernung vom Stadtzentrum und häufig „auf der grünen Wiese“ errichtet (vgl. Abb. 5



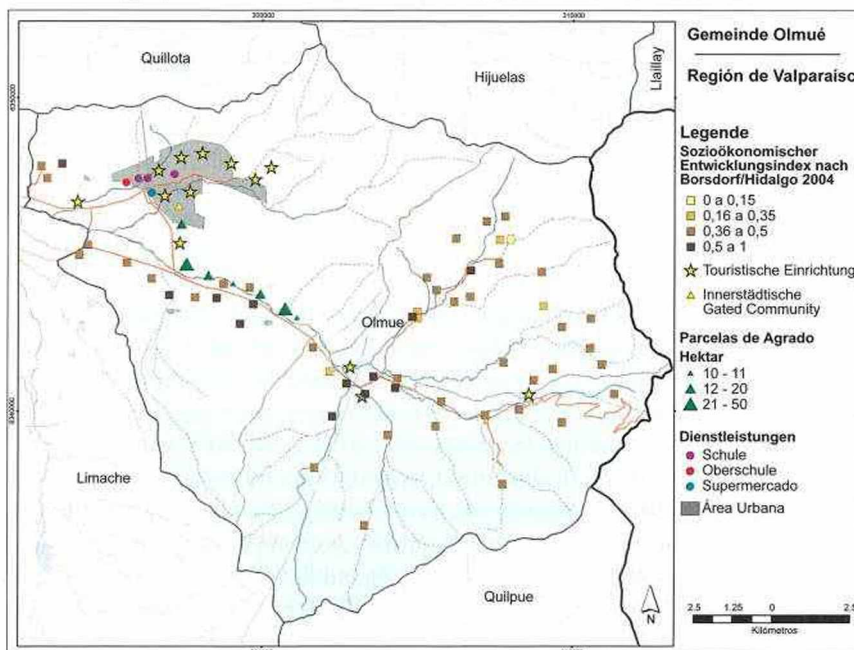
Quelle: HIDALGO 2008

Abb. 5: Räumliche Verteilung der Bautätigkeit im Sozialen Wohnungsbau in Santiago de Chile 1992–2002 und Index der sozioökonomischen Entwicklung



Quelle: HIDALGO 2008

Abb. 6: Tagespendler im Großraum Santiago de Chile 2002



Quelle: eigene Erhebung 2008

Abb. 7: Siedlungen von Amenity Migranten in der Gemeinde Olmué, Chile, und Lebensqualitätsindex der Ortschaften in der Gemeinde

und Tab. 3). Tabelle 3 zeigt, dass seit 1990 mehr als doppelt so viele Sozialwohnungen außerhalb des Metropolitanraumes von Santiago errichtet wurden als in den Jahren 1978–1989. Dabei nimmt der Anteil der peripheren Kommunen ständig zu (8,3% von 1978–1983; 19,5% im Zeitraum 1996–2002). Sie zeigt aber auch, dass der Soziale Wohnungsbau unter den demokratischen Regierungen ständig an Bedeutung abnimmt (vgl. auch CASTILLO & HIDALGO 2007).

	1978–1983	1984–1989	1990–1995	1996–2002	Total
Sozialer Wohnbau außerhalb des Metropolitanraumes Santiago, 1978–2003 (1)	3.467	3.575	10.628	9.076	26.746
Sozialer Wohnbau innerhalb des Metropolitanraumes Santiago, 1978–2003 (2)	37.908	68.804	55.268	37.369	199.349
Summe	41.375	72.379	65.896	46.445	226.095
(1) Gemeinden Colina, Peñaflor, Padre Hurtado, Melipilla, Talagante, Buin, Paine, El Monte, Lampa, Isla de Maipú, Curacaví, Til-Til, San José de Maipú, María Pinto, Calera de Tango, Pirque, San José de Maipo und Alhué. (2) Gemeinden Puente Alto, La Pintana, San Bernardo, La Florida, Maipú, Pudahuel, Renca, El Bosque, Peñalolén, Quilicura, La Granja, Lo Prado, Macul, Cerrillos, Cerro Navia, Lo Barnechea, San Ramón, Conchalí, Lo Espejo, Estación Central, Las Condes, Pedro Aguirre Cerda, Huechuraba, Santiago, La Reina, San Joaquín, La Cisterna, Nuñoa, Providencia, Recoleta, San Miguel und Quinta Normal.					

Quelle: HIDALGO 2008, ergänzt

Tab. 3: Bautätigkeit im sozialen Wohnungsbau innerhalb und außerhalb des Metropolitanraumes von Santiago de Chile 1978–2002

Im Zuge dieser Entwicklung kommt es zu immer größeren Tagespendlerdistanzen in der Agglomeration. Abbildung 6 zeigt, dass diese immer noch dem suburbanen Muster unterliegen.

Die Oberschicht nimmt in den letzten Jahren immer mehr die Möglichkeit wahr, Zweitwohnsitze, aber zum Teil auch Hauptwohnsitze in großer Entfernung vom Agglomerationsraum zu beziehen. Diese neue Stadtflucht führt aber nicht zu post-suburbanen Strukturen, sie ist vielmehr ein Phänomen der Amenity Migration und somit der Desurbanisierung, wie sie vor allem aus den Vereinigten Staaten bekannt ist. In Santiago sind es vor allem die Küstenkordillere und der Cajón del Maipo, ein Hochtal der Hochkordillere, in denen auf großzügigen Grundstücken mit mehr als 5.000 m² (sog. *parcelas de agrado*) mit Schwimmbecken ausgestattete, individuell gestaltete Villen erbaut werden (vgl. Abb. 7). Die Küstenkordillere ist im Verein mit neuen Wohnstandorten an der Küste auch für die reichen Schichten des zweitgrößten Metropolitanraumes des Landes, Valparaíso/Viña del Mar; BORSDDORF & HIDALGO 2008b) attraktiv. Auch die Parcelas de Agrado sind größtenteils in Komplexen zusammengefasst, die ähnlich den Condominios eingezäunt und rund um die Uhr bewacht sind.

Der Ferienort Olmué, rund 80 km von der Hauptstadt entfernt, ist ein Beispiel dieser Entwicklung (vgl. Abb. 7). Pullfaktoren sind die gute Luft, das als besonders gesund geltende Mikroklima, die schöne Landschaft, die Nähe eines Nationalparks und Biosphärenreservats, die lebendige ländliche Kultur mit Rodeos und anderen „Amenities“. Diese Entwicklung wurde aber erst mit der Asphaltierung der mautfreien Zugangsstraße, die die Fahrtzeit von zwei auf eine Stunde verkürzte und die Einrichtung einer permanenten Buslinie mit komfortablen Pullman-Fahrzeugen ermöglicht. Der Preis für Hin- und Rückfahrt beträgt weniger als 10 €, das ist für Chilenen schon mit mittleren Einkommen keine Hürde mehr und liegt durchaus im Rahmen der Kosten, die bis vor Einführung des Tarifverbundsystems (2007) von peripheren Stadtvierteln auch innerhalb der Agglomeration aufgewendet werden mussten.

Die „Amenities“ des Kordillerentals Cajón del Maipo sind noch attraktiver als die von Olmué. Die Berge sind höher, die Skizentren näher, der Fluss erlaubt Rafting-abenteuer, die touristische Infrastruktur, auch für die Wochenenderholung ist älter und somit „authentischer“, die Kultur – ähnlich wie in Alpentälern – autochthoner. Naturparks laden zum Wandern, heiße Quellen zur Wellness ein. Vor allem aber ist die Entfernung zum Stadtzentrum mit rund 50 km und unter einer Stunde Fahrtzeit geringer als in Olmué.

Es müssen aber nicht ausschließlich „Amenities“ sein, die zur Wohnsitzverlagerung in extrem periphere Wohnorte führen. Das Beispiel Mexiko-Stadt zeigt, dass auch der Wunsch nach Exklusivität eine wichtige Wohnstandortpräferenz darstellt. Wer seinen Wohnsitz im Estado de Mexico wählt, etwa in dem exklusiven Villen- und Condomino-Vorort Santa Fé kann die Distanz zum Arbeitsplatz bequem mit dem Hubschrauber überwinden, nachdem nicht wenige Bürotürme mit Heliports ausgestattet wurden (KÖHLER 2005).

Die Beispiele belegen, dass es in Lateinamerika noch nicht zu den aus den USA bekannten Phänomenen der Exurbanisierung und Edge-City gekommen ist. Ebenso wenig sind bislang Tendenzen der Postsuburbanisierung zu erkennen, weil die Headquarter der internationalen Unternehmungen sich zwar als durchaus mobil zeigen und sich heute fragmentiert im Stadtbild anordnen, den Sprung in Standorte außerhalb der Verwaltungsgrenzen der Metropolen aber noch nicht gewagt haben.

6 Conclusio

Weltweit sind Stadtstrukturen im Umbruch. Dies gilt auch für Europa und Lateinamerika. Eine treibende Kraft bildet hierbei die Globalisierung. Sie führt gleichwohl (noch) nicht zur Vereinheitlichung. So sind, zumindest im westlichen Kontinentaleuropa, post-suburbane Entwicklungen festzustellen, die in dieser Form in Lateinamerika noch unbekannt sind. Dort ist die traditionelle sozialräumliche Makro-Segregation von Meso- und Mikrosegregationstendenzen abgelöst worden. Der *urban sprawl* findet noch immer in Form der Suburbanisierung statt, wobei der soziale Wohnungsbau ein wichtiger Motor dieser Stadtentwicklung ist. Erst in Ansätzen sind Phänomene

der Amenity Migration festzustellen, die in dieser Form auch in vielen anderen Kulturräumen der Erde (MOSS 2006), und eben auch in Europa (PERLIK 2006) bekannt geworden sind. Es handelt sich dabei aber um Phänomene der Stadtflucht und somit um eine Sonderform der Desurbanisierung. Sie sind mit dafür verantwortlich, dass die lateinamerikanischen Großagglomerationen heute weniger rasch wachsen als die Gesamtbevölkerung. Manche Städte Lateinamerikas haben angesichts dieser Entwicklungen mit ersten Stadterneuerungsmaßnahmen auch außerhalb der Stadtzentren begonnen, um nach Möglichkeit eine Trendwende in Richtung einer Re-Urbanisierung einzuleiten. Ob sie damit Erfolg haben werden, bleibt abzuwarten.

7 Literaturverzeichnis

- BÄHR J., BORSDDORF A. (2005), La ciudad latinoamericana. La construcción de un modelo. Vigencia y perspectivas. In: *Urbe. Revista de ciudad, urbanismo y paisaje* (Lima), 2, 2, S. 207–222.
- BÄHR J., MERTINS G. (1995), Die lateinamerikanische Stadt. Erträge der Forschung. Darmstadt.
- BORSDDORF A. (2002), Barrios cerrados en Santiago de Chile, Quito y Lima: tendencias de la segregación socio-espacial en capitales andinas. In: CABRALES BARAJAS L.F. (Hrsg.), *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*, S. 581–610. Guadalajara, UNESCO.
- BORSDDORF A. (2002a), Urbane Transformation in Lateinamerika: Von der polarisierten zur fragmentierten Stadt. In: *GW-Unterr.*, 89, S. 23–33.
- BORSDDORF A. (2002b), Innsbruck – from City to Cyta? Outskirt development as an indicator of spatial, economic and social development. In: DUBOIS-TAINE G. (Hrsg.) (2004), S. 57–74.
- BORSDDORF A. (2003), Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. In: *EURE Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 29, 86, S. 37–49.
- BORSDDORF A. (2004), On the way to post-suburbia? Changing structures in the outskirts of European cities. In: BORSDDORF A., ZEMBRI P. (Hrsg.) (2004), S. 7–20.
- BORSDDORF A. (2004a), Landflucht als Teil der Mobilitätstransformation. Das Beispiel Lateinamerika. In: *Praxis Geogr.*, 34, 7–8, S. 9–14.
- BORSDDORF A. (2004b), Wenn Stadt „geformter Geist“ ist, wofür steht dann Postsuburbia? Spurenlesen im urbanen Raum. In: BORSDDORF A., MAYER V. (Hrsg.) (2004), *Konvergenz und Divergenz der Kulturen in den Randzonen der Städte (= Beiträge d. Sektion 3.7. Int. Konf. Das Verbindende d. Kulturen. Schriftenreihe Wohnwesen Umland Wien*, 2), S. 17–25.
- BORSDDORF A. (2005), Introduction: Évolutions postsuburbaines en Europe et dans le Nouveau Monde. In: *Revue de Géographie de l'Est*, 45, 3–4, S. 125–132.
- BORSDDORF A., BÄHR J., JANOSCHKA M. (2002), Die Dynamik stadtstrukturellen Wandels in Lateinamerika im Modell der lateinamerikanischen Stadt. In: *Geographica Helvetica*, 57/4, S. 300–310.
- BORSDDORF A., HIDALGO R. (2004), Vom Barrio Cerrado zur Ciudad Vallada. Neue Dimensionen der sozialen und funktionalen Exklusion in Santiago de Chile. In: *Mitt. d. Österr. Geogr. Ges.*, 146, S. 111–124.
- BORSDDORF A., HIDALGO R. (2005), Städtebauliche Megaprojekte im Umland lateinamerikanischer Metropolen – eine Antithese zur Stadt? In: *Geogr. Rundschau*, 57, 10, S. 30–39.
- BORSDDORF A., HIDALGO R. (2007), A new model of urban development in Latin America: The Gated Communities and Fenced Cities in Santiago de Chile and Valparaíso. In: *Cities. The Int. Journal of Urban Policy and Planning*, 24, 5, S. 365–378.

- BORSODORF A., HIDALGO R. (2008), New dimensions of social exclusion in Latinamerica: From gated communities to gated cities. The example of Santiago de Chile. In: *Land Use Policy*, 25, 2, S. 153–160.
- BORSODORF A., HIDALGO R. (2008a), Offener Hafen – geschlossene Wohnviertel? Urbane Transformation in der Struktur der Metropolitanregion von Valparaíso, Chile. In: *Erdkunde* (im Druck).
- BORSODORF A., HIDALGO R. (2008b), Pleasure Lots near Santiago de Chile and Valparaíso. The Chilean way of Amenity Migration. In: Moss L. (Hrsg.), *Proceedings of the Amenity Migration Conference at Banff/Canada 2008*. (in Vorb.)
- BORSODORF A., ZEMBRI P. (Hrsg.) (2004), *Structures. European Cities: Insights on Outskirts*. Paris.
- BORSODORF A. et al. (2004), Parallels and differences in the outskirts of European cities. A methodological reflection and a comparative matrix. In: BORSODORF A., ZEMBRI P. (Hrsg.) (2004), S. 169–181.
- BRAKE K., DANGSCHAT J.S., HERFERT G. (Hrsg.) (2001), *Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen*. Opladen, Leske + Budrich.
- BURDACK J. (2001), Die städtische Peripherie zwischen „suburbanen“ und „postsuburbanen“ Entwicklungen. In: *Berichte z. dt. Landeskunde*, 75, 2–3, S. 188–196.
- BURDACK J., HERFERT G., RUDOLPH R. (Hrsg.) (2005), *Europäische metropolitane Peripherien (= Beiträge z. Regionalen Geogr., 61)*. Leipzig, Institut f. Länderkunde.
- CASTILLO M.J., HIDALGO R. (Hrsg.) (2007), 1906–2006. Cien años de política de vivienda en Chile. Santiago de Chile, Alvimpress.
- COY M., PÖHLER M. (2002), Condomínios fechados und die Fragmentierung der brasilianischen Stadt. Typen – Akteure – Folgewirkungen. In: *Geographica Helvetica*, 57, 4, S. 264–277.
- DUBOIS-TAINE G. (Hrsg.) (2004), *From Helsinki to Nicosia. Eleven Case Studies & Synthesis*. Paris.
- DUBOIS-TAINE G. (2004a), Outskirts of European cities. Understand better, govern better. In: DUBOIS-TAINE G. (Hrsg.) (2004), S. 7–55.
- DUBOIS-TAINE G. (2004b), Biarritz-Anglet-Bayonne-San Sebastian. How to organize and territory town? In: DUBOIS-TAINE G. (Hrsg.) (2004), S. 57–76.
- EISINGER A., SCHNEIDER M. (Hrsg.) (2003), *Stadtland Schweiz. Untersuchungen und Fallstudien zur räumlichen Struktur und Entwicklung in der Schweiz*. Basel, Boston und Berlin.
- ESCOLANO S., ORTÍZ J. (2005), Processus de fragmentation des structures spatiales du Grand Santiago (Chili). In: *Revue Géographique de l'Est*, 3–4, 195–208.
- GALLEGUILLOS ARAYA-SCHÜBELIN M.X. (2007), Möglichkeiten zum Abbau von Segregation in Armenvierteln. Die Frage nach der sozialen und ökonomischen Nachhaltigkeit urbaner Ballungsräume am Beispiel Santiago de Chile (= *Kieler Geogr. Schriften*, 115).
- GARREAU J. (1991), *Edge City: Life on the New Frontier*. New York, Doubleday.
- HIDALGO R. (2005), Post-suburbia o post-urbia? Les mégaprojets résidentiels dans la périphérie de Santiago du Chili. In: *Revue Géographique de l'Est*, 3–4, S. 209–218.
- HIDALGO R. (2007), Cien años de política de vivienda social, cien años de expulsión de los pobres a la periferia de Santiago. In: CASTILLO M.J., HIDALGO R. (Hrsg.) (2007), S. 51–63.
- HIDALGO R., BORSODORF A. (2005), La exclusion residencial y el desarrollo de la ciudad moderna en América Latina: De la polarización a la fragmentación. El caso de Santiago de Chile. In: *Geographicalia* (Zaragoza), 48, S. 5–29.
- HIDALGO R., BORSODORF A., SÁNCHEZ R. (2007), Hacia un nuevo tejido urbano. Los megaproyectos de ciudades valladas en la periferia de Santiago de Chile. In: *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales* (Madrid), 39, 151, S. 115–135.
- JANOSCHKA M. (2002), *Wohlstand hinter Mauern (= ISR Forschungsber., 28)*. Wien, ÖAW.
- JANOSCHKA M., BORSODORF A. (2005), Condominios fechados. The rise of private residential neighbourhoods in Latin America. In: GLASZE G., WEBSTER C., FRANTZ K. (Hrsg.), *Private Cities. Global and Local Perspectives*, S. 92–108. London – New York, Routledge.

- JORGENSEN J. (2004), Copenhagen – Evolution of the finger structure. In: DUBOIS-TAINE G. (Hrsg.) (2004), S. 187–198.
- KANITSCHKEIDER S. (2002), Condominios und fraccionamientos cerrados in Mexiko-Stadt. Sozialräumliche Segregation am Beispiel abgesperrter Wohnviertel. In: *Geographica Helvetica*, 57, 4, S. 253–263.
- KOHLER P. (2002), Geschlossene Wohnviertel in Quito. Naturraum und rechtliche Rahmenbedingungen als Einflussgrößen für Verbreitung und Typisierung. In: *Geographica Helvetica*, 57, 4, S. 278–289.
- KOHLER P. (2005), Ökonomische Transformation und Fragmentierung der urbanen Struktur von Mexiko Stadt. Zur Maßstäblichkeit postmoderner Stadtentwicklungsprozesse. Innsbruck, Diss.
- LONGCHAMP J. (1989), *La périurbanisation dans l'ouest lémanique*. Lausanne.
- MCELDOWNEY M. (2004), Belfast Metropolitan Case Study. In: DUBOIS-TAINE G. (Hrsg.) (2004), S. 123–138.
- MEYER K., BÄHR J. (2001), Condominios in Greater Santiago de Chile and their Impact on the Urban Structure. In: *Die Erde*, 132, 3, S. 293–321.
- MOSS L.A.G. (2006), *The Amenity Migrants. Seeking and sustaining mountains and their cultures*. Oxford and Cambridge (Mass.), CABI.
- PARNREITER C. (2004a), Zwischen hoher Verstädterung und neuer ländlicher Entwurzelung. Migration in Lateinamerika. In: *Praxis Geogr.*, 7–8, S. 34–37.
- PARNREITER C. (2004b), Entwicklungstendenzen lateinamerikanischer Metropolen im Zeitalter der Globalisierung. In: *Mitt. d. Österr. Geogr. Ges.*, 146, S. 1–28.
- PARNREITER C. (2005), *Historische Geographien, verräumlichte Geschichte: Die lateinamerikanische Stadt im 20. Jahrhundert*. Wien, Habilitationsschrift.
- PERLIK M. (2006), The Specifics of Amenity Migration in the European Alps. In: Moss L.A.G. (2006), S. 215–231.
- PIRON O., DUBOIS-TAINE G. (1998), *La ville émergente. Constats pour renouveler les lignes d'actions publiques*. Paris.
- PLÖGER J. (2006), Die nachträglich abgeschotteten Nachbarschaften in Lima (Peru). Eine Analyse sozialräumlicher Kontrollmaßnahmen im Kontext zunehmender Unsicherheiten (= *Kieler Geogr. Schriften*, 112).
- SCHNEIDER-SLIWA R. (Hrsg.) (2002), *Städte im Umbruch*. Berlin, Reimer.
- SCHUMACHER M., KOCH M., RUEGG J. (2004), The Zurich Limmattal. Steps of a servant valley towards emancipation. In: DUBOIS-TAINE G. (Hrsg.) (2004), S. 215–237.
- SIEVERTS T. (1997), *Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land* (= *Bauwelt Fundamente*, 113). Braunschweig – Wiesbaden.
- WATSON S., GIBSON K. (Hrsg.) (1995), *Postmodern Cities and Spaces*. Oxford.
- WILHELMI H. (1952), *Südamerika im Spiegel seiner Städte*. Hamburg.
- WILHELMI H., BORS DORF A. (1984, 1985), *Die Städte Südamerikas*. 2 Bde. Berlin – Stuttgart, Bornträger.
- WOOD G. (2003), Die postmoderne Stadt. Neue Formen der Urbanität im Übergang vom zweiten ins dritte Jahrtausend. In: GEBHARDT H., REUBER P., WOLKERSDORFER G. (Hrsg.), *Kulturgeographie. Aktuelle Ansätze und Entwicklungen*, S. 131–147. Heidelberg – Berlin, Spektrum Akad. Verlag.
- ZEMBRI P. (1999), Mutations de la mobilité et rigidité des périmètres de gestion des transports publics en France: Un divorce corissant entre deux territorialités. In: *Rivista Geografica Italiana*, 2, S. 55–72.
- ZEMBRI P. (2004), Cergy-Pontoise. A case study within the general organization of the Paris outskirts. In: DUBOIS-TAINE G. (Hrsg.) (2004), S. 139–156.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 2008

Band/Volume: [150](#)

Autor(en)/Author(s): Borsdorf Axel, Hidalgo Dattwyler Rodrigo

Artikel/Article: [Auslandsforschung. Der Urban Sprawl in Europa und Lateinamerika: Ein Vergleich der Entwicklungen europäischer und lateinamerikanischer Agglomerationen 229-250](#)