

Mobilität im suburbanen Raum. Neue verkehrliche und raumordnerische Implikationen des räumlichen Strukturwandels

Forschungsvorhaben 70.716 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW), Forschungsprogramm Stadtverkehr

Projektbegleitung: TÜV Management Systems, Projektbegleitung FoPS, Dr. Arnd Motzkus

Abschlussbericht

Teil D: Zusammenfassung der Ergebnisse und Handlungsempfehlungen

Federführung:



Dr. Stefan Siedentop
Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung e.V. (IÖR), Dresden



Dipl.-Ing. Axel Stein, Dipl.-Geogr. Ulrike Wolf
Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (IRS), Erkner

UNIVERSITÄT LEIPZIG

Dr. Martin Lanzendorf
Universität Leipzig, Institut für Geographie

unter Mitarbeit von PD Dr. Markus Hesse
Freie Universität Berlin, Institut für Geographische Wissenschaften

Die Verantwortung für den Inhalt liegt allein bei den Autoren.
Dresden, Berlin/Erkner, Leipzig im April 2005

Inhalt

| | | |
|----|---|-----|
| 20 | Empirische Anknüpfungspunkte für die Fortschreibung von Leitbildern | 335 |
| 21 | „Leitplanken“ für den Fortschreibungsprozess | 340 |
| | 21.1 Regionalisierung raumordnerischer Leitbilder | 340 |
| | 21.2 Institutionelle Voraussetzungen für regionale Leitbilddiskurse | 342 |
| 22 | Umsetzungsperspektiven einer verkehrssparsamen Siedlungsstrukturplanung | 344 |
| 23 | Literatur | 347 |

TEIL D Zusammenfassung der Ergebnisse und Handlungsempfehlungen

Basierend auf der in Teil A wiedergegebenen Analyse des internationalen Forschungsstandes zur urbanen/suburbanen Mobilität und den empirischen Ergebnissen der Teile B und C werden nachfolgend Handlungsempfehlungen für die Fortschreibung raumordnerischer Leitbilder aus verkehrswissenschaftlicher Perspektive formuliert. Dabei kann es weniger darum gehen, die inhaltliche Gestalt zukünftiger Leitbilder verkehrssparsamer Siedlungsentwicklung präzise zu umreißen. Ziel ist es vielmehr, empirisch basierte „Leitplanken“ für den Fortschreibungsprozess zu beschreiben, die politischen Entscheidungsträgern mögliche „Diskussionskorridore“ eröffnen. Insofern liefert dieser abschließende Berichtsteil keinen Leitbildentwurf bzw. alternative Leitbildentwürfe, sondern inhaltliche Ansatzpunkte für den Fortschreibungsprozess, die sich einerseits aus den empirischen Analysen zum Verhältnis von Siedlungsstruktur und Mobilität speisen und die andererseits wesentliche gesellschaftliche Rahmenbedingungen zukünftiger Raumordnung (insbesondere die demografischen Veränderungen) reflektieren.

20 Empirische Anknüpfungspunkte für die Fortschreibung von Leitbildern

Heterogenität suburbaner Siedlungsstruktur- und Mobilitätsprofile

Die empirischen Ergebnisse dieser Studie bestätigen die Ausgangseinschätzung des Projekts, wonach es *den* suburbanen Raum nicht gibt. Suburbane Gemeinden zeigen bei Größen-, Dichte-, Arbeitsmarkt- und Erreichbarkeitsindikatoren wie auch bei den Mobilitätsindikatoren erhebliche Varianzen. Das immer noch verbreitete Klischee der sog. Schlafstädte („bedroom communities“), aus denen Berufspendler allmorgendlich in die Großstädte fahren, erscheint für die Gesamtheit von Suburbia längst nicht mehr realitätsgerecht. Ebenso simplifizierend dürften allerdings pauschale Vorstellungen eines post-industriellen, funktional von den Kernstädten weitgehend emanzipierten Suburbia sein. Die suburbane Realität wird heute eher durch ein Nebeneinander ganz unterschiedlicher Standorttypen geprägt, deren Spannweite von Gemeinden mit nahezu ausschließlicher Wohnfunktion bis zu suburbanen Beschäftigungszentren mit qualitativ hochwertigem Arbeitsplatzangebot reicht.

Die Vielfalt suburbaner Standorttypen korrespondiert mit einer hohen Varianz suburbaner Mobilitätsprofile. Diesbezüglich kann zunächst festgestellt werden, dass die Mobilität in suburbanen Gemeinden weitaus ausgeprägtere Differenzierungen aufweist, als Unterschiede im Mittel von suburbanem Raum und Kernstädten bestehen. Zwar zeigt sich, dass die Kernstädte generell weniger verkehrsaufwändig sind als die Umlandgemeinden. In den Kernstädten werden im Durchschnitt 25 Kilometer je Einwohner zurückgelegt, während es in den Umlandgemeinden 29 Kilometer sind. Innerhalb letzterer Kategorie kann jedoch eine breite Streuung der Merkmalsausprägungen festgestellt werden. Der Verkehrsaufwand variiert zwischen den verkehrssparsamsten und verkehrsaufwändigsten Gemeindetypen um beachtliche 25 bis 30 %.

Signifikanter Einfluss der Siedlungsstruktur auf die Mobilität

Der in früheren Mobilitätsuntersuchungen festgestellte Einfluss siedlungsstruktureller Größen auf das Verkehrsverhalten kann mit aktuellen Daten aus MiD bestätigt werden. Dieser Einfluss bleibt statistisch signifikant, wenn eine Kontrolle mit soziodemografischen Variablen erfolgt (z.B. Altersstruktur, Einkommen, Motorisierungsrate). Am ausgeprägtesten offenbaren

sich Siedlungsstruktureffekte beim Berufs- und Ausbildungsverkehr, aber auch beim Versorgungsverkehr sind signifikante Korrelationen zwischen Mobilitäts- und Siedlungsstrukturgrößen nachweisbar. Hingegen sind für den Freizeitverkehr siedlungsstrukturelle Abhängigkeiten nur sehr eingeschränkt sichtbar. Lediglich in größeren Städten lässt sich ein höherer Freizeitverkehrsaufwand nachweisen, der auf die hohe Verdichtungssituation in diesen Gemeinden und die damit korrespondierenden Freiraumversorgungsdefizite zurückzuführen ist.

Mobilitätsbezogene Schlüsselmerkmale der Siedlungsstruktur sind die Größe der Siedlungseinheiten und die Siedlungsdichte, die lokale Verfügbarkeit von Arbeitsplätzen, das regionale Zentrensystem und die Erreichbarkeit von Ober- und Mittelzentren. Hier lassen sich signifikante Korrelationen der entsprechenden Größen mit dem Verkehrsaufwand nachweisen. Bei Erreichbarkeitsindikatoren sind z.T. nichtlineare Zusammenhänge feststellbar: So nimmt mit abnehmender Erreichbarkeit der Oberzentren – ausgedrückt durch eine zunehmende Pkw-Fahrtzeit – der Verkehrsaufwand zunächst deutlich zu, um in Gemeinden mit stark unterdurchschnittlicher Erreichbarkeit der Oberzentren wieder geringere Werte anzunehmen. Von Bedeutung ist ferner die Verfügbarkeit eines fußläufig erreichbaren ÖV-Haltepunkts. Im Ein-Kilometer-Einzugsbereich eines Schienenhaltepunkts wohnende Personen legen um knapp ein Fünftel geringere Distanzen mit dem Auto zurück als Personen, die von einem Haltepunkt weiter entfernt wohnen. Neben der höheren Nutzungsintensität öffentlicher Verkehrsmittel liegt dies zweifelsohne auch an der relativen Konzentration von Gelegenheiten im Umfeld von Haltepunkten, insbesondere Bahnhöfen.

Der Verkehrsaufwand zeigt eine stärkere Korrelation mit siedlungsstrukturellen Eigenschaften als die Verkehrsmittelnutzung. Die Nutzungsintensität des Pkw offenbart sich eher als Funktion der Pkw-Verfügbarkeit und des Einkommensniveaus. Allerdings korreliert die ÖV-Nutzung mit Dichte- und Größenindikatoren. Dennoch kann eine erste Schlussfolgerung lauten, dass der Möglichkeitsrahmen der Siedlungspolitik im suburbanen Raum grundsätzlich eher die Verkehrsvermeidung im Sinne kurzer Wege oder Fahrten unterstützt als die Verkehrsverlagerung zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

Insgesamt können Siedlungsstrukturkonzepte mit Bezug zu Dichte und Zentralität weiterhin empirische Legitimität beanspruchen. Als relativ verkehrssparsam zeigen sich suburbane Gemeinden mit überdurchschnittlicher Verdichtung, guter Arbeitsplatzausstattung und günstiger Lage zu den Kernstädten. Allerdings lässt sich auch zeigen, dass bei Überschreiten einer bestimmten Verdichtungsschwelle mit überdurchschnittlichen Freizeitverkehrsaufwendungen zu rechnen ist, was die relative Verkehrssparsamkeit der anderen Verkehrszwecke teilweise kompensiert. Ferner ist nachweisbar, dass Umlandgemeinden in polyzentrischen Regionen mit disperser Verflechtungsstruktur verkehrssparsamer sind als Gemeinden in monozentrischen Regionen mit radialem Verflechtungsmuster.

Differenzierte Wirkungen von Wachstum und Schrumpfung auf die gemeindliche Mobilität

Basierend auf den in Teil B dokumentierten Untersuchungen lässt sich schlussfolgern, dass gemeindliches Bevölkerungswachstum eher mit einem Zuwachs des durchschnittlichen Verkehrsaufwandes einhergeht, während Schrumpfung dämpfend auf den Verkehrsaufwand wirkt. Dies kann in erster Linie auf die mit demografischen Wachstums- und Schrumpfungprozessen einhergehenden Anteilgewinne bzw. -verluste über- und unterdurchschnittlich

mobiler Haushalte oder Personen erklärt werden. Der verkehrsaufwandsdämpfende Effekt von Bevölkerungsrückgängen könnte mittelfristig aber zumindest teilweise durch siedlungsstrukturelle Veränderungen kompensiert werden. Einbußen des lokalen Versorgungs- und Infrastrukturangebotes, bedingt durch die abnehmende Tragfähigkeit und Kaufkraft, könnten zu längeren Wegen im Alltagsverkehr, insbesondere im Versorgungsverkehr, führen. Genauere Aussagen zur möglichen Intensität derartiger Effekte lassen sich mit dem hier verfügbaren empirischen Material jedoch nicht treffen.

Unterschiedliche Typen verkehrssparsamer Gemeinden

Mit einer clusteranalytischen Gemeindetypisierung konnten die Resultate der bivariaten Analysen bestätigt werden. Danach zeigen diejenigen Gemeindetypen unterdurchschnittliche Verkehrsaufwendungen und einen unterdurchschnittlichen MIV-Anteil, die eine überdurchschnittliche Dichte sowie ein höheres Maß an Zentralität und Arbeitsplatzausstattung aufweisen. Der Verkehrsaufwand variiert zwischen dem verkehrssparsamsten und dem verkehrsaufwändigsten Gemeindetyp um etwa ein Viertel, beim Berufs- und Ausbildungsverkehr sogar um fast ein Drittel. Die Ergebnisse der Gemeindetypisierung zeigen aber auch, dass siedlungsstrukturelle Verkehrseinsparpotenziale keineswegs allein in den „traditionellen Mittelstädten“ zu finden sind, die als historisch gewachsene suburbane Zentren mit hoher Arbeitsmarktzentralität ein im Sinne des Konzepts der dezentralen Konzentration klassisches Standortprofil aufweisen. Unterdurchschnittliche Verkehrsaufwendungen zeigen sich auch in den hoch verdichteten „kernstädtischen Ergänzungsorten“ in unmittelbarer Nachbarschaft der Kernstädte, „solitären Landstädten“ mit peripherer Lage außerhalb der Sogwirkungen der großen Kernstädte sowie – allerdings nur im Berufsverkehr – in den teilweise unterzentralen „zentrennahen Wachstumsgemeinden“, die in der jüngeren Vergangenheit eine äußerst dynamische Beschäftigungsentwicklung insbesondere im tertiären Sektor aufwiesen.

Verkehrsvermeidungspotenzial raumordnerischer Standortlenkung

Aus der festgestellten Differenz im Verkehrsaufwand relativ verkehrssparsamer und verkehrsaufwändiger Gemeindetypen in Höhe von 25 bis 30 % lässt sich gleichwohl nicht unmittelbar auf Verkehrsvermeidungspotenziale eines raumordnerisch gelenkten Wachstums (oder Schrumpfens) schließen. Die empirische Forschung zeigt, dass der in eine Gemeinde zuziehenden Bevölkerung nicht pauschal das (durchschnittliche) Verkehrsverhalten der eingewohnten Bevölkerung zugerechnet werden kann. Nur in einem mittel- bis langfristigen Zeithorizont kann ein Angleichen des Mobilitätsverhaltens „alter“ und „neuer“ Einwohner einer Kommune angenommen werden. Verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung zielt diesbezüglich vornehmlich auf die Schaffung „robuster“ Raumstrukturen, deren „Annahme“ im Sinne eines verkehrsdämpfenden Standortverhaltens auch von den zukünftigen verkehrs- und energiepolitischen Rahmenbedingungen abhängig sein wird.

Steuerung suburbaner Standortentwicklung ist erforderlich

Auf Basis des vorliegenden empirischen Materials wie auch internationaler Forschungsarbeiten lässt sich schlussfolgern, dass eine ungesteuerte Suburbanisierung der Beschäftigung auch mittel- und langfristig nicht zu einer verkehrssparsameren räumlichen Struktur beitragen wird. Die im internationalen Fachdiskurs diskutierte „Co-Location-Hypothese“ (siehe Abschnitt 5.2.3), welche einen selbstorganisierten, durch rationale Entscheidungen von Akteu-

ren herbeigeführten Standortoptimierungsprozess im suburbanen Raum unterstellt, kann mit dem hier verfügbaren Datenmaterial nicht bestätigt werden. Zwar reduziert sich mit fortschreitender Dekonzentration der Beschäftigung das Maß suburbaner Arbeitsplatzdefizite. Allerdings kommt es offensichtlich nur sehr eingeschränkt zu einer unter verkehrlichen Gesichtspunkten günstigeren kleinräumigen Funktionsverflechtung in größeren und kleineren suburbanen Zentren und Netzknoten.

Zu erklären ist dies zum einen mit der nachweisbaren Monofunktionalität suburbaner Wachstumspolitiken. Offensichtlich sind nur wenige Gemeinden in der Lage oder motiviert, ihre Beschäftigungs- und Bevölkerungspolitik konsequent aufeinander abzustimmen. Dementsprechend ist die suburbane Realität in der Tendenz durch ein standörtliches Nebeneinander von neu entstehenden oder sich weiter entwickelnden Beschäftigungszentren und Gemeinden mit weiterhin dominanter Wohnstandortfunktion geprägt. Das in der Beschäftigungssuburbanisierung liegende Gestaltungspotenzial für eine verkehrssparsamere Siedlungsentwicklung im suburbanen Raum wurde so nur eingeschränkt wirksam. Zum anderen restringieren Zugangsprobleme auf den örtlichen Wohnungsmärkten, die hohen Anforderungen an die Flexibilität und Mobilität von Berufstätigen oder auch die zunehmende Doppelerwerbstätigkeit in privaten Haushalten die Möglichkeiten einer kleinräumigen Optimierung des Wohn- und Arbeitsstandortes. Für immer weniger Haushalte ist es möglich, in räumlicher Nähe zum Arbeitsplatz eine den individuellen Präferenzen gerecht werdende Wohnung oder Immobilie zu finden. Auch kann festgestellt werden, dass die Umzugsbereitschaft nach Erwerb eines Eigenheims in Deutschland relativ gering ausfällt. Hinzu kommt, dass die individuellen Verkehrskosten nur wenig Anreiz für eine verkehrssparsame Standortwahl setzen.

Vom Wachstums- zum Bestandsmanagement

Die Fallstudien haben deutlich gemacht, dass sich das planerische Augenmerk in den vergangenen Jahren mehr und mehr auf die Entwicklung im Bestand verlagert hat. Das gilt besonders für die Räume mit Schrumpfungstendenzen, aber auch für die Beispielregionen mit deutlich abgeschwächtem Wachstum. Planungsschwerpunkt ist nicht mehr das kernstadtnahe Umland. Es zeichnet sich eine Konzentration auf die Gestaltung und Planung der Innenstädte ab, wo Standortvorteile und Qualitäten (darunter auch Verkehrserschließung) zu einem „Pull-Faktor Innenstadt“ ausgebaut werden sollen. Dies kann durchaus positiv gewertet werden, denn wachstumsorientierte Entwicklungsstrategien scheinen mehr und mehr von qualitätsorientierten Entwicklungskonzeptionen abgelöst zu werden. Andererseits bestätigen die Fallstudien aber auch eine gewisse Kontinuität politisch-planerischen Desinteresses an der Gestaltung suburbaner Ränder. Der erneute „Aufmerksamkeitsschub“ zugunsten der Innenstädte birgt jedoch die Gefahr, den Lebensort eines großen Teils der Bevölkerung zu ignorieren, sofern nicht auch Standorte im Umland in Planungs- und Gestaltungsbemühungen eingeschlossen sind.

Verkehrsprobleme verlieren politische Aufmerksamkeit

Grundsätzlich haben in allen Regionen die mit Suburbanisierung einhergehenden Probleme (wie z.B. die steigende Verkehrsbelastung in den Regionen und die zunehmende Abhängigkeit vom Auto) im politischen und planerischen Diskurs derzeit keinen hohen Stellenwert inne. Verkehrsentwicklung wird nicht als „problematisch“ begriffen oder wahrgenommen,

d.h. es wird daraus kein besonderer „Handlungszwang“ abgeleitet. Das Maßnahmenspektrum der Verkehrsplanung bleibt vor diesem Hintergrund grundsätzlich unverändert. Neu ist hingegen der Schwerpunkt auf Bestandspflege/-entwicklung und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen, die an die Stelle weiteren Infrastrukturausbaus treten. Finanzierungsengpässe, ein grundsätzlich hoher Ausbaustandard der Verkehrswege und rückläufige Nachfrage im ÖV führen dazu, dass insbesondere im ÖV eine Rücknahme von Leistungen auf bestimmten Teilmärkten stattfindet bzw. ernsthaft erwogen wird. Die Finanzierung der Infrastruktur bzw. des Betriebs gewinnt somit planerische und politische Relevanz. Notwendigkeit und Ziel ist die Konzentration von Investitionen dort, wo sich Planungen am effizientesten umsetzen lassen und wo hohe Qualitätsstandards erreicht werden können. Dies sind im ÖV die Innenstadt (auch die Innenstädte der größeren Umlandgemeinden) und die wichtigen Achsen. Alternativen Bedienformen wird weiterhin lediglich eine ergänzende Funktion zugewiesen, die allerdings keine attraktive Alternative zu herkömmlichen Bedienformen (mit hohem Angebotsstandard) darstellt und damit keinen neuen Lösungsansatz für die ÖPNV-Ausstattung im suburbanen Raum liefert.

Passive Rolle räumlicher Leitbilder

Die in den Regionen verfolgten raum- und siedlungsstrukturellen Leitbilder zeichnen sich durch eine den regionalen Verhältnissen angepasste Gewichtung der zentralen Elemente Polyzentralität und Axialität aus. Allerdings leiden sie unter einem akademischen Image und vermögen in den regionalen und kommunalen Diskursen kaum Orientierung zu bieten und konsensuale Planungen zu befördern. Auch vor dem Hintergrund sich verändernder sozio-demografischer und ökonomischer Rahmenbedingungen werden die in den 1990er Jahren entwickelten Siedlungsstrukturkonzepte – dies zeigen insbesondere die Ergebnisse der beiden ostdeutschen Fallstudien Erfurt und Berlin – von den regionalen Akteuren als überarbeitungsbedürftig eingeschätzt. Die Konsequenzen für die Planung sind den meisten Experten gegenwärtig aber noch weitgehend unklar. Von den Befragten werden in der Regel keine grundlegenden und ganzheitlich-allumfassenden Strategien, Konzepte oder Leitbilder in der Verkehrsplanung benannt. Planerische Handhabung erfolgt eher punktuell, problem-, ort- oder projektspezifisch, wird aber nicht in eine Grundsatzstrategie eingeordnet. Für Befürworter regionaler, dominierender und zugleich konsensbildender Leitbilder ist dieser Befund wenig ermutigend. Allerdings wird die grundsätzliche Notwendigkeit leitbildhafter Orientierungen von regionalen und kommunalen Akteuren nicht in Abrede gestellt. Der Schwerpunkt liegt dabei aber weniger auf Grundsätzen und allgemeingültigen, in gewissem Sinne abstrakten Leitlinien, sondern in Planungsstrategien, die dem unverändert bestehenden planerischen Ideal einer im weitesten Sinne geordneten Raumentwicklung entgegenkommen.

Die empirischen Befunde aus den in fünf Fallregionen mit Planungsträgern geführten Interviews zeigen somit, dass trotz Leitbildernüchternung und begrenzter Handlungsspielräume der Planung auf kommunaler wie regionaler Ebene erheblicher Bedarf an einer Überarbeitung des zielgerichteten Strategienspektrums gesehen wird. Das verblassende Wachstumsparadigma und stark eingeschränkte finanzielle Handlungsspielräume stellen an die Planung neue Anforderungen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass Leitbilder wie die kompakte Stadt oder die dezentrale Konzentration insofern zu bestätigen sind, als dass sie auf empirisch gesicherten Kau-

salaussagen zwischen siedlungsstrukturellen Parametern (vor allem Dichte, Mischung und Zentralität) und Merkmalen der Personenmobilität beruhen. Erheblichen Veränderungen unterlag jedoch der Implementationsrahmen – sowohl die siedlungsstrukturelle Realität im suburbanen Raum als auch die gegenwärtigen Prozesse der räumlichen Entwicklung unterscheiden sich von der Situation Anfang der 1990er Jahre grundlegend. Dies formt den sachlichen Kontext für Überlegungen zur Fortschreibung raumordnerischer Leit- und Ordnungsvorstellungen.

21 „Leitplanken“ für den Fortschreibungsprozess

Trotz der empirischen Bestätigung von Leitbildern mit Bezug zu Dichte und Zentralität erscheint deren Fortschreibung aus mehreren Gründen dringend geboten. Dies sind erstens die Veränderungen wesentlicher demografischer und ökonomischer Rahmenbedingungen der räumlichen Entwicklung. Zweitens haben sich in suburbanen Räumen im Zuge der Dekonzentration von Bevölkerung und Arbeitsplätzen standörtliche Ausdifferenzierungsprozesse ergeben, welche der Siedlungspolitik eine differenziertere Sicht auf die zukünftige Entwicklung im Umland der Agglomerationszentren abverlangen. Drittens muss die Siedlungspolitik zukünftig in stärkerem Maße die regionale Operationalisierung der auf Bundesebene zwangsläufig mehr oder minder unbestimmt formulierten Leitbilder einfordern bzw. unterstützen. Dazu sind vor allem die administrativ-institutionellen Voraussetzungen zu verbessern.

21.1 Regionalisierung raumordnerischer Leitbilder

Gegenüber Anfang der 1990er Jahre – als die derzeit dominierende Generation siedlungsstruktureller Leitbilder im Raumordnungspolitischen Orientierungs- und Handlungsrahmen fixiert wurde – haben sich die soziodemografischen Rahmenbedingungen stark verändert. Der in vielen Regionen einsetzende oder sich beschleunigende demografische Wandel, einhergehend mit stagnierenden oder rückläufigen Bevölkerungszahlen und einer abgeschwächten ökonomischen Entwicklung, hat den Wachstumsdruck in den Kerngebieten vieler Agglomerationsräume deutlich vermindert. Die zentrale Diagnose der siedlungsstrukturellen Situation in den frühen 1990er Jahren – die Überlastungssituation in den Kernstädten und ihrem hoch verdichteten Umland – trifft heute nicht allein in den ostdeutschen Agglomerationsräumen nicht mehr zu.

Die sowohl inter- als auch intraregional disparitäre Raumentwicklung wird die Raumordnungs- und Städtebaupolitik in Zukunft zu regionalisierten Leitbild- und Strategieentwürfen auffordern. Wie in Abschnitt 4 näher dargelegt, wird es in Deutschland auch in Zukunft Agglomerationsräume mit Wachstumsdruck und einer den Mustern vertrauter Suburbanisierung und Dispersion folgender siedlungsstruktureller Entwicklung geben. Gleichzeitig werden viele Regionen mit der Herausforderung einer Gestaltung teilräumlich selektiver Schrumpfungprozesse konfrontiert sein. Die Siedlungspolitik muss hierauf mit angepassten Konzepten reagieren. Die Phase einer globalen Raumordnungsdoktrin, die für alle Agglomerationsräume oder Stadtregionen gleichermaßen Orientierungskraft beanspruchen konnte, ist ganz offensichtlich ausgelaufen. Mit Blick auf die empirischen Ergebnisse dieses Forschungsvorhabens erscheint eine Dualität einer gesteuerten De- und Re-Zentralisierung als angemessene Richtschnur für eine Neuorientierung raumordnerischer Leitbilder für Deutschland:

- In wachsenden Regionen muss ein neuer, realitätsnäherer Kompromiss zwischen dem kernstadtzentrierten Leitbild der „kompakten Stadt“ und einer selbstorganisierten Dezentralisierung gefunden werden. Dieser Kompromiss kann dabei durchaus an das überkommene Leitbild dezentraler Konzentration anknüpfen. Eine zentrale Erfolgsbedingung ist jedoch, die standörtlichen Voraussetzungen für eine verkehrssparsame Entwicklung („Mobilitätsprofile“) sowie die tatsächlichen siedlungsräumlichen Entwicklungschancen in Suburbia differenzierter zu betrachten. Im Rahmen der regionalen Adaption des Grundkonzepts dezentraler Konzentration sollte die Raumordnung die „Entwicklungsfähigkeit“ in den potenziellen „Trägerkommunen“ suburbanen Wachstums (Aring u.a. 1996; Brake u.a. 1997) stärker in Rechnung stellen und mögliche Verkehrseffekte alternativer standortdifferenzierter Entwicklungskonzeptionen berücksichtigen. Auf Grundlage des vorliegenden empirischen Materials kann nicht davon ausgegangen werden, dass über „nach-sorgende“ Verkehrskonzepte siedlungsstrukturelle Fehlentwicklungen korrigierbar sind.
- In schrumpfenden Räumen sollte eine Re-Zentralisierungspolitik einschlagen werden, welche einen „geordneten“ Rückzug auf stabilisierbare Kerne, Knoten und Achsen intendiert. Angesichts erlahmender Wachstumskräfte im suburbanen Raum können dabei konventionelle, im Wesentlichen monozentrisch geprägte Stadtregionsmodelle Orientierung bieten, wonach eine dominante Kernstadt über radiale Achsen mit ihren suburbanen Zentren vernetzt wird.

In wachsenden Regionen hat die Raumordnung auch weiterhin die Aufgabe, Wachstum auf infrastrukturell tragfähige und verkehrlich gut erschlossene Standorte im suburbanen Raum zu lenken. Die Entwicklung eines diesbezüglichen Zentrumsystems kann an die in den Abschnitten 8 und 9 dieses Berichts vorgestellten Gemeindetypisierungsverfahren anknüpfen. Allerdings wird eine landes- und regionalplanerische Siedlungssteuerung weniger auf die Entwicklung neuer Standorte oder einen massiven Ausbau bestehender Standorte („Entlastungsstandorte“) orientiert sein können. Die aktive Entwicklung regionaler Subzentren kann nur noch in Ausnahmesituationen realistisches Ziel der Landes- und Regionalplanung sein. Ähnliches gilt für den Ausbau radialer oder tangentialer Verkehrswege im suburbanen Raum. Auch hier verlagert sich der Schwerpunkt auf die Bestandspflege und verkehrsorganisatorische Maßnahmen, die an die Stelle weiteren Infrastrukturausbaus treten. Von vielen Akteuren wird konstatiert, dass sich eine grundlegende Raum- und Verkehrsstruktur herausgebildet und etabliert hat, die den Rahmen für zukünftige Entwicklung und Planung setzt.

Ein erfolgreiches regionales Wachstumsmanagement verlangt der Raumordnung in Zukunft eine differenziertere Betrachtung der standörtlichen Entwicklungschancen in Suburbia ab. Die in der Landes- und Regionalplanung bis dato praktizierte Operationalisierung dezentraler Konzentration mit planerisch festgelegten zentralen Orten und Achsenstandorten ist in jedem Fall fragwürdig. Zum einen hat die in der Vergangenheit betriebene inflationäre Ausweisung zentraler Orte und Achsenstandorte das Ziel einer Konzentration suburbaner Entwicklungspotenziale in leistungsfähigen Subzentren unterlaufen (siehe hierzu auch Abschnitt 19.3). Zum anderen hat die räumliche Planung gemeindliche Wachstumsbegabungen wie auch Wachstumsmotivationen und -restriktionen zu wenig beachtet. So kommt es im Zuge ökonomischer Restrukturierungsprozesse zu einer kleinräumigen Neubewertung von Standorten, und dementsprechend gibt es sowohl in „Gewinner-“ als auch „Verliererregionen“ zurückfallende bzw.

sich dynamisch entwickelnde Gemeinden. Derartige Ausdifferenzierungsprozesse müssen planerisch nicht ohne weiteres passiv hingenommen werden, sie dürfen aber bei der Formulierung von intraregionalen Entwicklungszielen nicht ausgeblendet werden.

Verkehrssparsame Siedlungsentwicklung bedeutet dabei, die individuellen Qualitäten und Entwicklungschancen unterschiedlicher Gemeindetypen als Voraussetzungen für ein verkehrssparsames Verkehrsverhalten zu stabilisieren, auszubauen und/oder aktiv zu entwickeln. Während es – im Sinne der in Abschnitt 9 vorgestellten Gemeindetypisierung – in den traditionellen Mittelstädten und den kernstädtischen Ergänzungsorten um die Stabilisierung eines aktuell günstigen Mobilitätsprofils geht, muss die räumliche Planung in den solitären Landstädten, insbesondere aber in den zentrennahen Wachstumsgemeinden erkennbare Entwicklungschancen aufgreifen und durch eine aktive Standortentwicklung ein höheres Maß an Verkehrssparsamkeit erreichen. Mittel- bis langfristig könnten sich derartige Standorte siedlungsstrukturell qualifizieren und zu einem integrierten Standortgefüge entwickeln, ohne dabei unbedingt dem Ideal der funktional eigenständigen und kompakten „Stadt vor der Stadt“ zu entsprechen. Dies setzt vor allem eine funktionale, der Ortsgröße angemessene Anreicherung voraus, was durchaus auch Merkmale einer ökonomischen Spezialisierung im Rahmen einer breiteren regionalen Arbeitsteilung beinhalten kann. In gleichem Zuge müsste eine konsequente Einbindung der betreffenden Standorte in das regionale Verkehrsnetz – vor allem das ÖV-Netz – erfolgen. Letzteres steht jedoch – dies zeigen die regionalen Fallstudien sehr deutlich – mehr und mehr unter Finanzierungsvorbehalt.

In schrumpfenden Regionen verändert sich der siedlungspolitische Gestaltungsrahmen gegenüber wachsenden Regionen in fundamentaler Weise. Angesichts geringer werdender Entwicklungspotenziale verlagern sich siedlungsstrukturelle Gestaltungsaufgaben von der Lenkung suburbanen Wachstums zur Bewahrung und Stabilisierung kompakter und funktional integrierter städtebaulicher Strukturen mit relativ verkehrsgünstigen Bedingungen. Das heute noch engmaschige Netz mittelzentraler Standorte im suburbanen Raum erscheint mittel- bis langfristig nicht mehr tragfähig. Auch ist absehbar, dass in Schrumpfungsregionen eine starke Ausdünnung intraregionaler ÖV-Netze auf wenige radiale Kernstrecken erfolgen wird. Die Raumordnung wird eine Re-Zentralisierungspolitik am ehesten mit einer standörtlich selektiven Infrastrukturpolitik unterstützen, die demografische Lenkungswirkung entfalten und mittelfristig zu einer raumordnerisch erwünschten, d.h. verkehrlich effizienten Reorganisation intraregionaler Siedlungsstrukturen beitragen könnte.

Angesichts der in zahlreichen ostdeutschen Stadtregionen feststellbaren Reurbanisierungstendenz ist dabei auch die Rolle der Kernstädte im breiteren Kontext der Entwicklung von Agglomerationsräumen zu überdenken. An die Stelle eines Entlastungsbedarfes tritt ein Entwicklungs- und Stabilisierungsbedarf, welcher auf die langfristige Sicherung funktionsfähiger städtischer Kerne in einem durch Bevölkerungsrückgänge dominierten regionalen Kontext abzielt.

21.2 Institutionelle Voraussetzungen für regionale Leitbilddiskurse

Regionale Verflechtungen und Wanderungsbeziehungen erfordern regionale Leitbilder und Handlungskonzepte. Unter den Planungsträgern ist ein regionales Bewusstsein allerdings nicht selbstverständlich. In den beispielhaft untersuchten Regionen existieren zwar regionale

Akteure; allerdings verfügen diese in unterschiedlicher Weise über demokratische Legitimation, fachliche Instrumente und Trägerschaftsaufgaben. Grundvoraussetzung für eine Stärkung regionalen Handelns ist ein entsprechendes regionales Verständnis. Heute herrschen unter den in einer Region aktiven Akteuren verschiedene Regionsbegriffe vor. Vor dem Hintergrund dieses Forschungsprojektes wird empfohlen, unter dem Gesichtspunkt eines auch zukünftig tragfähigen regionalen Verkehrssystems und der Sicherstellung einer im nationalen, teilweise auch europäischen Maßstab wettbewerbsfähigen Region einen praktikablen Regionsbegriff zu forcieren und institutionell und planerisch abzusichern.

Eine starke, handlungsfähige Region muss allerdings nicht nur in der Region selbst von den Akteuren gewollt und betrieben werden. Sie bedarf auch der politischen Unterstützung von „oben“. Handlungsanlässe ergeben sich auf Landesebene z.B. bei den in Ostdeutschland offiziell, teilweise auch inoffiziell betriebenen Kreisgebietsreformen, in Westdeutschland bei der Ausbildung und funktionalen Ausstattung regionaler Planungsverbände in den Metropolregionen.

Problematisch ist, dass das Thema „Verkehr und Mobilität im suburbanen Raum“ unter Schrumpfs- bzw. Stagnationsbedingungen deutlich an politischer wie öffentlicher Bedeutung zu verlieren scheint. Engpässe durch erhöhtes Verkehrsaufkommen und starke Verkehrsbelastungen treten nach Aussagen der im Rahmen der Fallstudien befragten Experten „nur punktuell“ auf. Wachsendes Verkehrsaufkommen und Entwicklungen des Modal-Split erscheinen als selbstverständliche Entwicklungen, welche die Planung seit Jahrzehnten begleiten und sich wenig steuerbar zeigen. Damit hat sich die Wahrnehmung dieser Entwicklung vom „Problem“ zu einer Art „Selbstverständlichkeit“ geändert. Hinzu kommt, dass die Handlungsmöglichkeiten in der Verkehrsplanung als äußerst begrenzt eingeschätzt werden. Dies ergibt sich zum einen aufgrund „globaler“ Einflüsse, die sich auf lokaler Ebene nicht beeinflussen lassen, zum anderen sind die finanziellen Spielräume und Möglichkeiten zunehmend begrenzt. Damit sinken der Anspruch und die Erwartung der Verkehrsplanung, auf die „klassischen suburbanen Verkehrsprobleme“ einwirken zu können.

Insofern liefert das in diesem Forschungsprojekt gewonnene empirische Material auch Anhaltspunkte für einen dringenden Bedarf zur Neuausrichtung nationaler Rahmenbedingungen. Dazu zählen die Kostengerechtigkeit im Verkehr und die Finanzierung der Verkehrssysteme, insbesondere der Unterhalt und Betrieb im Bestand. Es würde den regionalen Diskurs und damit letztendlich die Aufstellung regionaler Leitbilder befördern, wenn nicht nur die Siedlungsentwicklung und das ÖV-Angebot, sondern auch die Struktur und der Ausbaustandard der regionalen Straßeninfrastruktur Gegenstand der regionalen Planung würden.

Die Fallstudien haben schließlich auch verdeutlichen können, dass die erfolgreiche Einleitung regionaler Operationalisierungs- und Implementationsdiskurse auch einer verbesserten „Informationsinfrastruktur“ bedarf. Bei vielen Akteuren werden gravierende Informationsrestriktionen wahrgenommen, was zu problematischen Ausblendungen oder Fehlwahrnehmungen von Zuständen oder Entwicklungstrends führen kann und zugleich die Kommunikation über wesentliche Aspekte der regionalen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung behindert. Regionale Diskurse werden nicht selten empiriefrei oder auf Basis nur eingeschränkt aussagefähigen Daten- und Informationsmaterials geführt. Eine Verbesserung der Informationssituation ist sowohl im Hinblick auf die siedlungsstrukturelle Entwicklung als auch die Ausprägung und

Veränderung von Mobilität und Verkehr festzustellen. Bei Mobilitätsdaten werden vor allem die Beschränkung verfügbarer Planungsdaten auf den Berufsverkehr sowie das hohe Aggregationsniveau (Gemeindeebene) der Daten kritisch beurteilt. Vor diesem Hintergrund kann die systematische Verbesserung regionaler Informationsinfrastrukturen konventionelle Planungsstrategien und Instrumente sinnvoll ergänzen. Insbesondere die Regionalplanung könnte ihre Steuerungs- und Moderationskompetenz mit einem „regionalen Wissenspool“ deutlich verbessern und damit dazu beitragen, kontroverse Diskussionen zu versachlichen.

22 Umsetzungsperspektiven einer verkehrssparsamen Siedlungsstrukturplanung

Die Umsetzungsperspektiven einer verkehrssparsamen Siedlungsentwicklung stellen sich ambivalent da. Negativ einzuschätzen ist der fortschreitende Verlust raumordnerischer Steuerungsmöglichkeiten durch die mit der Abschwächung regionaler Wachstumskräfte einhergehende Reduktion potenzieller „Verteilungsmassen“. Wie oben ausgeführt, verliert die raumordnerische Lenkung von Bevölkerungs- und Beschäftigungszuwächsen sowie von neuen Infrastrukturvorhaben in den meisten Agglomerationsräumen stark an Bedeutung. Aber sowohl das leitbildorientierte Steuerungsverständnis als auch das Interventionsinstrumentarium regionaler Planung sind eng mit der tradierten Aufgabe einer intraregionalen Wachstumslenkung verknüpft. Für die anstehenden Aufgaben einer bestandsorientierten Stabilisierungs- und Entwicklungspolitik erscheint das raumordnerische Steuerungswerkzeug derzeit noch weniger gut geeignet. Der Raumordnung ist hier eine generelle Neuorientierung auch in instrumenteller Hinsicht abverlangt.

Zudem muss befürchtet werden, dass die politischen Kosten einer unter Schrumpfbedingungen zu favorisierenden Re-Zentralisierung der Siedlungsstruktur auf stabilisierbare Kerne, Knoten und Achsen ähnlich hoch ausfallen werden, wie die restriktive Verteilung von Wachstum. Die Raumordnung könnte hier unerlässliche Steuerungsaufgaben, d.h. auch Moderations- und Mediationsaufgaben übernehmen. Ob sie dafür ausreichend gerüstet ist, darf mit Blick auf die eher schwache Rolle der Landes- und Regionalplanung im Management diskursiver regionaler Agendaprozesse bezweifelt werden.

Positiv ist hingegen, dass die aktuelle siedlungsstrukturelle Entwicklung den raumordnerischen Ordnungsvorstellungen weit eher entspricht als dies noch vor wenigen Jahren der Fall war. Zu nennen ist die residentielle und ökonomische Stabilisierung der Kernstädte als Wohn- und Arbeitsstandort sowie – eng damit verknüpft – die in allen Agglomerationsräumen mehr oder minder ausgeprägte Abschwächung der Des- und Suburbanisierung. Einiges spricht dafür, dass eine alternde Bevölkerung sensibler auf räumliche Erreichbarkeitsrelationen im Infrastruktur- und Versorgungsbereich reagieren wird. Mit Blick auf die bereits heute hohen Infrastruktur- und Mobilitätskosten in ländlichen und peripheren suburbanen Räumen erscheint die Annahme einer zukünftig stärkeren Nachfrage nach „robusten“ städtischen Wohnstandorten mit einem geringeren Maß an Autoabhängigkeit nicht unrealistisch. Nicht nur ältere Haushalte könnten mit einer Rückwanderung in die Städte reagieren, weil hier der Lebensalltag einfacher zu organisieren ist. Im Vergleich zu einer siedlungsflächensteuernden Planung, die in der Vergangenheit wenig erfolgreich war, könnte eine standortselektive Infrastrukturplanung in den Bereichen Bildung, ÖV und Kultur daher in stärkerem Maße demografische Steuerungswirkungen entfalten. Voraussetzung ist allerdings die regionale Kon-

sensfähigkeit eines Raumstrukturkonzeptes mit einer verringerten Anzahl gut ausgestatteter regionaler Zentren.

In Richtung einer verkehrssparsameren Restrukturierung räumlicher Funktionen wirkt möglicherweise auch die absehbare Steigerung der Raumüberwindungskosten. Die Verringerung oder Abschaffung von Mobilitätssubventionen und die Zunahme direkter Mobilitätskosten (vor allem aufgrund steigender Energiekosten) können dazu führen, siedlungsstrukturelle Angebote für ein verkehrssparsames Wohnstandortverhalten zu nutzen. Auch die im Zuge demografischer Veränderungen erwartete weitere Entspannung der Immobilien- und Wohnungsmärkte kann zu einem verkehrsmindernden räumlichen Standortwahlverhalten privater Haushalte beitragen.

Spekuliert werden kann darüber, ob es unter Schrumpfungsbedingungen zu einer höheren interkommunalen Kooperationsbereitschaft bei der Siedlungsentwicklung kommen wird. Oben wurde auf die enormen Verzichtskosten einer Re-Zentralisierungsstrategie für die von Standortaufgaben oder Linienstilllegungen betroffenen Kommunen hingewiesen. Andererseits kann in Schrumpfungsregionen ein Trend zu verstärkter Einsicht in die „Kraft des Faktischen“ konstatiert werden. Immer mehr kommunale Akteure erkennen die Unmöglichkeit eines Festhaltens an alten Wachstumszielen und dem Ideal ubiquitärer Versorgungsniveaus an. So wird prinzipiell akzeptiert, dass es dem Staat in Zukunft nicht mehr möglich sein wird, ein dichtes Netz von regionalen Zentren mit hochwertiger Infrastruktur und eine flächenhaft ausgebaute ÖV-Versorgung vorzuhalten. Dies bestellt den Boden für politische Konsenssituationen auf dem Weg zur Erreichung einer ökologisch und sozial akzeptablen sowie ökonomisch tragfähigen Siedlungs- und Verkehrsstruktur.

23 Literatur

- Adam, B. (2002): Neue Strukturen der Wohnsuburbanisierung. Im Internet unter: www.bbr.bund.de/raumordnung/stadtregionen/wohnsurbanisierung.htm. (Zugriff am 15.04.2004).
- Aguilera, A., Mignot, D. (2004): Urban Sprawl, Polycentrism and Commuting. A Comparison of Seven French Urban Areas. In: *Urban Public Economics Review*, No. 1/2004, S. 93-114.
- Albers, K., Bahrenberg, G. (1999): Siedlungsstruktur und Verkehr in der Stadtregion. Eine Analyse der Entwicklung 1970 – 1987 am Beispiel des Berufsverkehrs in der Region Bremen. Arbeitspapiere des ZWE Arbeit und Region, Nr. 37. Bremen: ZWE Arbeit und Region.
- Anas, A., Arnott, R. et al. (1998): Urban spatial structure. In: *Journal of Economic Literature*, Vol. 26, S. 1426-1464.
- Anderson, W. P., Kanaroglou, P. S., Miller, E.J. (1996): Urban form, energy and the environment: a review of issues, evidence and policy. In: *Urban Studies*, Vol. 33, S. 7-35.
- Apel, D. (1998): Stadtentwicklungskonzepte zur Vermeidung von Autoverkehr. In: *Archiv für Kommunalwissenschaften*. Heft 1/98, S. 62-85.
- Apel, D. (2001): Flächen sparen, Landschaft schonen. Sechs Thesen zur Siedlungsentwicklung aus dem internationalen Kontext. In: *Raumplanung*, Heft 96, 145-150.
- Apel, D., Henckel, D. (1995): Flächen sparen, Verkehr reduzieren. Möglichkeiten zur Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. *Difu-Beiträge zur Stadtentwicklung* 16. Berlin.
- Aring, J. (1996): Baulandausweisung: Zwischen wohnungspolitischer Notwendigkeit und ökologischer Verträglichkeit. In: Schneiders, K., Peuling, J., Haselhoff, J. (Hrsg.): *Neue Wohnungsnot? – Neue Wohnungspolitik!* Bonn: Verlag Irene Kuron, S. 55-60.
- Aring, J. (1997): Die Dezentrale Konzentration – ein tragfähiges regionales Leitbild gegen die Auflösung der Stadt in die Region? In: Bose, M. (Hrsg.): *Die unaufhaltsame Auflösung der Stadt in die Region?* Harburger Berichte zur Stadtplanung, Band 9. Hamburg, S. 101-116.
- Aring, J. (1999): *Suburbia – Postsuburbia – Zwischenstadt*. Arbeitsmaterialien, Heft 262. Hannover: ARL.
- Aring, J. (2004): Suburbanisierung als Neuordner des Städtesystems? Ein Diskussionsbeitrag vor dem Hintergrund der Entwicklung in Nordrhein-Westfalen. In: Gestring, N. et al. (Hrsg.): *Jahrbuch StadtRegion 2003*. Schwerpunkt: Urbane Regionen, S. 109-120. Opladen: Leske + Budrich.
- Aring, J., Marliani, M., Stöbe, D., Strack, K., Pfeiffer, U. (1996): Dezentrale Konzentration – Neue Perspektiven der Siedlungsentwicklung in den Stadtregionen? Ansätze für eine Bewältigung neuer siedlungsstruktureller Prolemstellungen in den großen Stadtregionen des Bundesgebietes. Schriftenreihe „Forschung“, Heft Nr. 497. Bonn: Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau.
- Aring, J., Altena, O., Strack, K. (1997): Siedlungserweiterung und Flächenschutz. Raumentwicklung zwischen Status Quo, Dispersion, Mittelstadtmodell und Verstädterung am Stadt-

rand. Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau. Bonn: empirica.

Aring, J., Herfert, G. (2001): Neue Muster der Wohnsuburbanisierung. In: Brake et al. (Hg.): Suburbanisierung in Deutschland – Aktuelle Tendenzen, S. 43-56. Opladen: Leske und Budrich.

ARL/Akademie für Raumforschung und Landesplanung (1975): Beiträge zum Problem der Suburbanisierung. Hannover: ARL.

ARL/Akademie für Raumforschung und Landesplanung (1999): Die Region ist die Stadt. Hannover: ARL (= FuS 206).

Baccini, P., Oswald, F. (1999): Netzstadt. Transdisziplinäre Methoden zum Umbau urbaner Systeme. Zürich: VDF Hochschulverlag.

Backhaus, K., Erichson, B., Plinke, W., Weiber, R. (1996): Multivariate Analysemethoden. Eine anwendungsorientierte Einführung. Berlin u.a.: Springer.

Bade, F.-J., Niebuhr, A. (1999): Zur Stabilität des räumlichen Strukturwandels. In: Jahrbuch für Regionalwissenschaften 19, 131-156.

Bade, F.-J. (2004): Die regionale Entwicklung der Erwerbstätigkeit bis 2010. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 3/4, S. 169-186.

Bahrenberg, G. (2002): Space matters? Ja, aber welcher ‚Raum‘, wofür, wie und wie viel! In: Geographische Revue, Heft 1/2002, 45-59.

Bahrenberg, G. (2004): Zur räumlichen Orientierung suburbaner Haushalte. In: Gestring, N. et al. (Hrsg.): Jahrbuch StadtRegion 2003. Schwerpunkt: Urbane Regionen, S. 79-91. Opladen: Leske + Budrich.

Bahrenberg, G., Prieb, A. (1995): Bremen und sein Umland – eine schwierige Beziehung. Arbeitspapier Nr. 20/7. Bremen: Universität Bremen, ZWE „Arbeit und Region“.

Baker, E., Coffee, N., Hugo, G. (2000): Suburbanisation vs. reurbanisation: Population distribution changes in Australian cities. Technical Papers Series 2. Canberra: Department of the Environment and Heritage.

Banister, D. (1992): Energy Use, Transport and Settlement Patterns. In: Breheny, M.J. (Ed.): Sustainable Development and Urban Form. London: Pion.

Banister, D. (1999): Planning More to Travel Less. Land use and Transport. In: Town Planning Review, Vol. 70, S. 313-338

Banister, D. (2002): Transport Planning. 2nd Ed. London: Spon Press

Banister, D., Lichfield, N. (1995): The Key Issues in Transport and Urban Development. In: Banister, D. (Ed.): Transport and Urban Development. London u.a.: E&FN Spon, 1-16.

Banister, D., Watson, S. et al. (1997). "Sustainable cities: transport, energy, and urban form." Environment and Planning B: Planning and Design, Vol. 24, S. 125-143.

Barret, G. (1996): The Transport Dimension. In: Jenks, M., Burton, E., Williams, K. (Eds.): The Compact City: A Sustainable Urban Form? London: Spon, 171-180.

BBR (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung) (2000): Raumordnungsbericht 2000. Bonn.

BBR (2002): Aktuelle Daten zur Entwicklung der Städte, Kreise und Gemeinden. Ausgabe 2002. Berichte, Band 14. Bonn.

BBR (2004): Bauland- und Immobilienmärkte. Ausgabe 2004. Berichte, Band 19. Bonn.

Becker, H., Jessen, J., Sander, R. (1998): Ohne Leitbild? Städtebau in Deutschland und Europa. Stuttgart: Karl Krämer.

Beckmann, K.J. (1995): Stadtverkehr und Nutzungsmischung. Was kann Nutzungsmischung leisten? In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 6/7, S. 443-462.

Bell, D.A. (1991): Office Location – City or Suburbs? Travel Impacts Arising from Office Relocation from City to Suburbs. In: Transportation, Vol. 18, S. 239-259.

Bergmann, E. et al. (1993): Raumstruktur und CO₂-Vermeidung. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 8, S. 489-567.

Bergmann, E., Dosch, F. (2004): Von Siedlungsexpansion zum Flächenkreislauf. Trendwende zum haushälterischen Umgang. In: Planerin, Heft 01/2004. S. 5-8.

Bertraud, A., Richardson, H.W. (2004): Transit and Density: Atlanta, the United States and Western Europe. In: Richardson, H.W., Bae, C.C. (Eds.): Urban Sprawl in Western Europe and the United States. London: Ashgate, S. 293-310.

BfLR (Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung) (1996): Städtebaulicher Bericht „Nachhaltige Stadtentwicklung“, Herausforderungen an einen ressourcenschonenden und umweltverträglichen Städtebau. Bonn-Bad-Godesberg.

Bier, T., Howe, S. (1998): Dynamics of Suburbanization in Ohio Metropolitan Areas. In: Urban Geography, Vol. 19, No. 8, S. 695-713.

BIK Aschpurwis und Behrens GmbH (2001): BIK-Regionen. Ballungsräume, Stadtregionen, Mittel-/ Unterzentrengebiete. Methodenbeschreibung zur Aktualisierung 2000. Hamburg.

Blinde, J., Schlich, A. (2000): Wohnumfeld und Freizeitverkehr – Eine empirische Untersuchung zum Einfluss von Wohnsituation und Wohnzufriedenheit auf die Freizeitmobilität junger Menschen. Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Straßen- und Eisenbahnbau (IVT). Arbeitsbericht 54. Zürich.

Blotevogel, H.-H. (2003): Stadt-Umland-Wanderung im Ruhrgebiet. Abschlussbericht zum Forschungsvorhaben, gefördert durch den Kommunalverband Ruhrgebiet. Duisburg: Institut für Geographie, Universität Duisburg-Essen.

BMBau (Bundesministerium für Bauwesen, Raumordnung und Städtebau) (1993): Raumordnungspolitische Orientierungsrahmen. Bonn.

BMVBW (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen) (1999): Güterverkehrsmatrizen für die Bundesverkehrswegeplanung. Bonn.

Boarnet, M., Crane, R. (2001): The influence of land use on travel behavior: specification and estimation strategies. In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Vol. 35, S. 823-845.

Boarnet, M., Sarmiento, S. (1996): *Can Land Use Policy Really Affect Travel Behaviour? A Study of the Link Between Non-Work Travel and Land Use Characteristics*. Berkeley: The University of California Transportation Center.

Bontje, M. (2000): *Urban Fields, A Realistic Perspective? Recent trends in Daily Mobility as Indicators for Urban Field Formation in the Netherlands*. Paper presented at the ENHR 2000 conference in Gävle 26–30 June 2000. Amsterdam.

Bontje, M. (2001): Dealing with deconcentration: Population deconcentration and planning response in polynucleated urban regions in north-west Europe. In: *Urban Studies*, Vol. 38, S. 769-785.

Bontje, M. (2004): From suburbia to post-suburbia in the Netherlands: Potentials and threats for sustainable regional development. In: *Journal of Housing and the Built Environment* Vol. 19, S. 25-47.

Bourne, L. (1996): Reurbanization, Uneven Urban Development, and the Debate on New Urban Forms. In: *Urban Geography*, Vol. 17, S. 690-713.

Boustedt, O. (1960): *Die Stadtregionen in der Bundesrepublik Deutschland*. Forschungs- und Sitzungsberichte, Band 14. Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung.

Bovy, P.H. (1999): Stadtstruktur und Mobilität. In: *Der öffentliche Nahverkehr in der Welt*, Heft 1, S. 8-15

Brake, K. (1998): Dezentrale Konzentration in Großstadtregionen. Die begrenzten Umsetzungspfade stadtregionaler Raumordnung. In: *RuR* 56, H. 5/6, 343-351.

Brake, K. (2001): Neue Akzente der Suburbanisierung. Suburbaner Raum und Kernstadt: eigene Profile und neuer Verbund. In: Brake u.a. (Hrsg.): *Suburbanisierung in Deutschland*. Opladen: Leske und Budrich, S. 15-26.

Brake, K., Bremm, H.-J. (1993): Unternehmensbezogene Dienstleistungen und regionale Entwicklung. In: *Geographische Zeitschrift* 81, Heft 1/2, S. 51-68.

Brake, K., Dangschat, J., Herfert, G. (2001) (Hg.): *Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen*. Opladen: Leske und Budrich.

Brake, K., Danielzyk, R., Karsten, M. (1999): Dezentrale Konzentration – ein Leitbild mit besonderen Herausforderungen für interkommunale Kooperation. In: *Archiv für Kommunalwissenschaften*, Heft 1, S. 89-103.

Brake, K., Danielzyk, R., Karsten, M., Rudolph, A. (1997): *Dezentrale Konzentration – empirische Implikationen eines raumordnerischen Leitbildes*. Endbericht zum DFG-Forschungsprojekt Br 939/10-1. Oldenburg: Forschungsinstitut Region und Umwelt an der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg GmbH.

Breheny, M.J. (1992): *Sustainable Development and Urban Form: An Introduction*. In: Breheny, M.J. (Ed.): *Sustainable Development and Urban Form*. London: Pion Limited, S. 1-24.

- Breheny, M.J. (1992): The contradictions of the Compact City: A review. In: Breheny, M.J. (Ed.): Sustainable Development and Urban Form. London: Pion Limited, S. 138-159.
- Breheny, M.J. (1996): Centrists, Decentrists and Compromisers: Views on the Future of Urban Form. In: Jenks, M., Burton, E., Williams, K. (Eds.): The Compact City: A Sustainable Urban Form? London: Spon, S. 13-35.
- Breheny, M.J. (2004): Sustainable Settlements and Jobs-Housing Balance. In: Richardson, H.W., Bae, C.C. (Eds.): Urban Sprawl in Western Europe and the United States. London: Ashgate, S. 11-35.
- Bromley, R., Thomas, C. (Eds.) (1993): Retail Change. Contemporary Issues. Swansea: University of Wales.
- Brooks, D. (2004): Our Sprawling, Supersize Utopia. Was die amerikanischen Sehnsüchte nährt. In: Bauwelt, Heft 24, S. 28-34.
- Brueckner, J. (2000): Urban Sprawl: Diagnosis and Remedies. In: International Regional Science Review, Vol. 23, S. 160-171.
- Bucher, H.-J. (1997): Vergreisen die Städte? In: Krämer-Badoni, T. u. Petrowsky, W. (Hrsg.): Das Verschwinden der Städte. Dokumentation des 16. Bremer Wissenschaftsforums der Universität Bremen 14.-16. November 1996, S. 207-220. Bremen: Universität Bremen, ZWE „Arbeit und Region“.
- Bucher, H.-J., Schlömer, C. (2003): Der demographische Wandel und seine Wohnungsmarktrelevanz. In: vhw Forum Wohneigentum, Heft 3, Juni-Juli 2003, S. 121-126.
- Bucher, H., Schlömer, C., Lackmann, G. (2004): Die Bevölkerungsentwicklung in den Kreisen der Bundesrepublik Deutschland zwischen 1990 und 2020. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 3/4, S. 107-126-
- Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und Bundesamt für Statistik (Hrsg.)(2000): Mobilität in der Schweiz – Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten. Bern.
- Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) (2003): Dossier 2.03 – Die Agglomerationsgürtel konsumieren am meisten Verkehr. Bern.
- Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Hrsg.)(2003): Räumliche Auswirkungen der Verkehrsinfrastrukturen. Bern.
- Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hg.) (1997): Siedlungsstrukturen und Verkehr. Bonn: BfLR (= Materialien zur Raumentwicklung 84).
- Burchell, R.W. et al. (1998): The Cost of Sprawl – Revisited. TCRP-Report 39. Washington D.C: Transportation Research Board.
- Burton, E. (2000): The Compact City: Just or Just Compact? A Preliminary Analysis. In: Urban Studies, Vol. 37, S. 1969-2000
- Burton, E. (2002a): Measuring urban compactness in UK towns and cities. In: Environment and Planning B, Vol. 29, S. 219-250.

- Burton, E. (2002b): The potential of the compact city for promoting social equity. In: Williams, K., Burton, E., Jenks, M. (Eds.): *Achieving Sustainable Urban Form*, S. 19-29. London: Spon.
- Burton, E., Williams, K., Jenks, M. (1996): *The Compact City and Urban Sustainability: Conflicts and Complexities*. In: Jenks, M., Burton, E., Williams, K. (Eds.): *The Compact City: A Sustainable Urban Form?* London: Spon, S. 231-247.
- Camagni, R., Gibelli, M.C., Rigamonti, P. (2002): *Urban Mobility and Urban Form: The Social and Environmental Costs of Different patterns of Urban Expansion*. In: *Ecological Economists*, Vol. 40, S. 199-216.
- Campoli, J., McLean, A.S. (2004): *Visualizing Density (Phase 2)*. Lincoln Institute of Land Policy Working Paper. Cambridge, MA.
- Cervero, R. (1989a): *Jobs-Housing-Balancing and regional mobility*. In: *Journal of the American Planning Association*, Vol. 55, S. 136-150.
- Cervero, R. (1989b): *America´s Suburban Centers. The Land-Use Transportation Link*. Boston: Unwin Hyman.
- Cervero, R. (1991): *Congestion Relief: The Land Use Alternative*. In: *Journal of Planning, Education and Research*, Vol. 10, S. 119-129.
- Cervero, R. (1995). *Planned Communities, Self-Containment and Commuting - a Cross-National Perspective*. In: *Urban Studies*, Vol. 32, S. 1135-1161.
- Cervero, R. (1996): *Jobs-Housing Balance Revisited. Trends and Impacts in the San Francisco Bay Area*. In: *Journal of the American Planning Association*, Vol. 62, S. 492-511.
- Cervero, R. (1998). *The Transit Metropolis: A global inquiry*. Washington DC: Island Press.
- Cervero, R. (2003a): *Growing Smart by Linking Transportation and Land Use: Perspectives from California*. In: *Built Environment*, Vol. 29, S. 66-78.
- Cervero, R. (2003b): *Road Expansion, Urban Growth, and Induced Travel. A Path Analysis*. In: *Journal of the American Planning Association*, Vol. 69, S. 145-163.
- Cervero, R., Griesenbeck, B. (1988): *Factors Influencing Commuting Choices in Suburban Labour Markets: A Case Analysis of Plaesanton, California*. In: *Transportation Research A*, Vol. 22, S. 151-161.
- Cervero, R., Landis, J. (1992): *Suburbanization of jobs and the journey to work: a submarket analysis of commuting in the San Francisco Bay Area*. In: *Journal of Advanced Transportation*, Vol. 26, S. 275-297.
- Cervero, R., Landis, J. (1995): *Development Impacts of Urban Transport: A US Perspective*. In: Banister, D. (Ed.): *Transport and Urban Development*. London u. a.: E&FN Spon, S.136-156.
- Cervero, R., Landis, J. (1997): *Twenty years of the Bay Area Rapid Transit System: Land use and development impacts*. In: *Transportation Research Part a-Policy and Practice*, Vol. 31, S. 309-333.

- Cervero, R., Wu, K.L. (1997): Polycentrism, commuting and residential location in the San Francisco Bay Area. In: *Environment and Planning A*, Vol. 29, S. 865-886.
- Cervero, R., Wu, K.-L. (1998): Sub-centring and Commuting: Evidence from the San Francisco Bay Area, 1980-90. In: *Urban Studies*, Vol. 35, S. 1059-1076.
- Cervero, R., Tsai, Y., Dibb, J., Kluter, A., Nuworsoo, C., Petrova, I., Pohan, M.R., Wachs, M., Deakin, E. (2002): Reverse commuting and job access in California: markets, needs and policy prospects. Berkeley: University of California, Institute of Transportation Studies.
- Champion, A. G. (2001): A changing demographic regime and evolving polycentric urban regions: consequences for the size, composition and distribution of city populations. In: *Urban Studies*, Vol. 38, S. 657-677.
- Chinitz, B. (1964): *City and Suburb. The Economics of Metropolitan Growth*. Englewood Cliffs: Prentice-Hall.
- Chlond, B., Manz, W., Zumkeller, D. (2002): Stagnation der Verkehrsnachfrage – Sättigung oder Episode? In: *Internationales Verkehrswesen*, Heft 9, S. 396-403.
- Christ, W. (1998): Zur Gestalt und Gestaltung der künftigen Siedlungsräume: Bricolage statt Plan Voisin. In: *Informationen zur Raumentwicklung* 7/8.1998, 475-482.
- Clapson, M. (1998): *Invincible green suburbs, brave new towns*. Manchester/New York: Manchester University Press.
- Clapson, M. (2003): *Suburban Century. Social change and urban growth in England and the USA*. Oxford/New York: Berg.
- Coffey, W. (2000): The Geography of Producer Services. In: *Urban Geography*, Vol. 21, No. 2, S. 170-183.
- Commission of the European Communities (1990): *Green Paper on the Urban Environment*. COM(90) 218 final. Brussels.
- Cox, W. (2003): How higher densities makes traffic worse. In: *The Public Purpose*, Number 57 – May 2003.
- Crane, R. (1997): Sprawl, I hardly know ye. In: *Journal of the American Planning Association*, Spring 1997, S. 278-279.
- Crane, R., Chatman, D.G. (2003): Traffic and Sprawl: Evidence from U.S. Commuting, 1985 to 1997. In: *Planning and Markets*, Vol. 6, No. 1.
- Crane, R., Chatman, D.G. (2004): Traffic and Sprawl: Evidence from US Commuting, 1985 to 1997. In: Richardson, H.W., Bae, C.C. (Eds.): *Urban Sprawl in Western Europe and the United States*. London: Ashgate, S. 311-324.
- Crane, R., Crepeau, R. (1998): Does neighbourhood design influence travel?: A behavioral analysis of travel diary and GIS data. In: *Transportation Research Part D – Transport and Environment*, Vol. 3, S. 225-238.
- DATAR (2003): *Les villes européennes. Analyse comparative. Rapport d'étude Datar*. Paris.

- Davoudi, S. (2003): Polycentricity in European Spatial Planning: an analytical tool or a normative agenda. Paper presented at: ESRC Urban and Regional Economics Seminar Group, Cardiff, 6-8 January 2003. Leeds: Leeds Metropolitan University.
- Dieleman, F.M., Dijst, M., Burghouwt, G. (2002): Urban Form and Travel Behaviour: Micro-level Household Attributes and Residential Context. In: *Urban Studies*, Vol. 39, S. 507-527.
- Diepen, A. van, Voogd, H. (2001): Sustainability and Planning: Does Urban Form Matter? In: *International Journal for Sustainable Development*, Vol. 4, No. 1.
- Dittrich-Wesbuer, A., Frehn, M. (2004): Wohnen sie nur oder leben sie schon? Raumorientierung und Mobilität von Umlandbewohnern. In: *Planerin*, Heft 01/2004, S. 24-26.
- Dittrich-Wesbuer, A., Frehn, M., Löchl, M. (2004): Verkehrliche Orientierungen und ÖPNV-Nutzung in der Stadtregion Münster. In: *Verkehr und Technik*, Heft 2, S. 39-45.
- DIW (2003): Die Renaissance der großen Städte – und die Chancen Berlins. In: *DIW-Wochenbericht*, Nr. 26/2003, S. 411-418.
- DIW, Infas (2003): Mobilität in Deutschland 2002. Projektpräsentation im Juni 2003. Berlin.
- DoE (Department on the Environment) (1994): *Planning Policy Guidance 13, Transport* (revised). London.
- Dubin, R. (1991): Commuting patterns and firm decentralization. In: *Land Economics*, Vol. 67. S. 121-129.
- Einig, K., Siedentop, S. (2002): Regionales Flächenmanagement – Ansatzpunkte für eine ressourcenschonende Siedlungsentwicklung. Forschungsvorhaben im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung. Dresden/Erkner.
- Eisenreich, D. (2001): Standortwahl und wirtschaftliche Verflechtungen unternehmensorientierter Dienstleistungsbetriebe in der Filderregion. Tendenzen der Abkopplung suburbaner Räume. Frankfurt/Main u.a.: Peter Lang (= Europäische Hochschulschriften, V 2706).
- Eisenreich, D., Schenk, W. (2002): Abkopplungstendenzen des suburbanen Raumes von der Kernstadt – das Beispiel der Filderregion südlich von Stuttgart. In: *Angewandte Geographie*, Heft 4/2002, S. 173-179.
- Engelhardt, K., Follmer, R., Gilberg, R., Hellenschmidt, J., Kloas, J., Kuhfeld, H., Kunert, U. und Smid, M. (2004): Mobilität in Deutschland 2002. Daten der neuen Leitstudie zur Mobilitäts-erhebung verfügbar. In: *Internationales Verkehrswesen* 56(3), S. 67-71.
- Engelhardt, K., Follmer, R., Hellenschmidt, J., Kloas, J., Kuhfeld, H., Kunert, U., Smid, M. (2002a): Mobilität in Deutschland. KONTIV 2002: Repräsentative Daten zum Personenverkehr/Design der Erhebung. In: *Internationales Verkehrswesen*, Heft 5, S. 206-209.
- Engelhardt, K., Follmer, R., Hellenschmidt, J., Kloas, J., Kuhfeld, H., Kunert, U., Smid, M. (2002b): Mobilität in Deutschland. KONTIV 2002: Methodenstudie mit experimentellem Design zur Vorbereitung der Erhebung. In: *Internationales Verkehrswesen*, Heft 4, S. 140-144.

Europäische Kommission (1999): EUREK. Europäisches Raumentwicklungskonzept. Auf dem Wege zu einer räumlich ausgewogenen und nachhaltigen Entwicklung der Europäischen Union. Brüssel.

Europäische Kommission (2004): Entwicklung einer thematischen Strategie für städtische Umwelt. Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen. KOM(2004)60 endgültig. Brüssel.

Ewing, R. (1997): Is Los Angeles Sprawl Desirable? *Journal of the American Planning Association*, Vol. 63, S. 107-126.

Ewing, R., Cervero, R. (2001): Travel and the Built Environment. A Synthesis. In: *Transportation Research Record 1780* (Paper No. 01-3515), S. 87-114.

Ewing, R., Pendell, R., Chen, D. (2002): *Measuring sprawl and its impact*. Washington DC: Smart Growth America.

Farthing, S., Winter, J., Coombes, T. (1996): Travel Behaviour and Local Accessibility to Services and Facilities. Jenks, M., Burton, E., Williams, K. (Eds.): *The Compact City: A Sustainable Urban Form?* London: Spon, S. 181-189.

Filion, P. (2001): Suburban mixed-use centres and urban dispersion: what difference do they make? In: *Environment and Planning A*, Vol. 33, S. 141-160.

Fischer, R., Gschwind, F., Henckel, D. (1979): *Finanzielle Auswirkungen der Stadt-Umland-Wanderungen*. Bonn.

Fox, M. (1995): Transport planning and the human activity approach. In: *Journal of Transport Geography*, Vol 3, S. 105-116.

Gans, H.J. (1967): *The Levittowners. Ways of Live and Politics in a New Suburban Community*. New York: Pantheon Books.

Garcia, D., Riera, P. (2003): Expansion versus density in Barcelona: A valuation exercise. In: *Urban Studies*, Vol. 40, S. 1925-1936.

Gather, M. (2003): Erreichbarkeiten und Einwohnerpotenziale Zentraler Orte. Ein Ansatz aus Thüringen. In: *Raumforschung und Raumordnung*, Heft 3, S. 211-222.

Gatzweiler, H.P. (1993): Metropolen oder Mittelstädte? Siedlungspolitik für Agglomerationsräume in den 90er Jahren. In: *Raumforschung und Raumordnung*, Heft 4, S. 175-184.

Gatzweiler, H.P. (1994): Dezentrale Konzentration. Eine Strategie zur Bewältigung des demographisch bedingten Siedlungsdrucks in Agglomerationsräumen. In: *Informationen zur Raumentwicklung*, Heft 7/8, S. 489-501.

Geier, S., Holz-Rau, C., Krafft-Neuhäuser, H. (2001): Randwanderung und Verkehr. In: *Internationales Verkehrswesen*, Heft 1+2, S. 22-26.

Gertz, C., Holz-Rau, C., Rau, P. (1993): Verkehrsvermeidung durch Raumstruktur - Personenverkehr. Studie für die Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ des Deutschen Bundestages. Studie B: Potentiale and Verkehrsvermeidung durch Raumstruktur. Berlin.

- Giffinger, R., Kramar, H., Loibl, W. (2001): Suburbanisierung in Österreich – ein steuerbarer Trend der Siedlungsentwicklung? In: ARL (Hrsg.): Stadt-Umland – Probleme und Entwicklung des großflächigen Einzelhandels in den Ländern Mittel- und Südosteuropas. ARL-Arbeitsmaterial, Heft 282. Hannover: ARL, S. 25-50.
- Giuliano, G. (1989): Relationships between Urban Form and Transportation: Implications for Long Range Planning. Technical Report: Considering Land Use and Pricing in Metropolitan Transportation Planning. Prepared for Federal Highway Administration.
- Giuliano, G., Narayan, D. (2003). Another look at travel patterns and urban form: The US and Great Britain. In: Urban Studies, Vol. 40, S. 2295-2312.
- Göddecke-Stellmann, J., Kuhlmann, P. (2000): Abgrenzung der Stadtregionen. Gesamtdeutsche Abgrenzung der Stadtregionen auf Basis der Pendlerstatistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Bonn: unveröffentlicht.
- Gomez-Ibanez, J.A. (1991): A global view of automobile dependence. In: Journal of the American Planning Association, Vol. 57, S. 376-379.
- Gordon, P., Kumar, A., Richardson, H. (1988): Beyond the Journey to Work. In: Transportation Research A, Vol. 22, S. 419-426.
- Gordon, P., Kumar, A., Richardson, H.W. (1989): The influence of metropolitan spatial structure on commuting time. In: Journal of Urban Economics, Vol. 26, S. 138-151.
- Gordon, P., Richardson, H.W. (1989): Gasoline Consumption and Cities – A Reply. In: Journal of the American Planning Association, Vol. 55, S. 342-346.
- Gordon, P., Richardson, H.W. (1996): Beyond Polycentricity: The Dispersed Metropolis, Los Angeles, 1970-1990. In: Journal of the American Planning Association, Vol. 62, S. 289-295.
- Gordon, P., Richardson, H.W. (1997): Are Compact Cities a Desirable Planning Goal? In: Journal of the American Planning Association, Vol. 63, S. 95-106.
- Gordon, P., Richardson, H.W., Jun, M.-J. (1991): The Commuting Paradoxon. Evidence from the Top Twenty. In: Journal of the American Planning Association, Vol. 57, S. 416-420.
- Gornig, M. (2004): Die städtische Ökonomie zwischen Abbruch und Aufbruch. In: Städte im Umbruch, Heft 1_2004.
- Goss, J. (1993): The Magic of the Mall. An Analysis of Form, Function, and Meaning in the Contemporary Retail Built Environment. In: Annals of the Association of American Geographers, Vol. 83, No. 1, S. 18-47.
- Gstalter, H. (2003): Thesen und Argumente zu den häufigsten Behauptungen zur Freizeitmobilität. In: Hautzinger, H. (Hrsg.): Freizeitmobilitätsforschung – Theoretische und methodische Ansätze. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Band 4. Mannheim, S. 105-108.
- Gutsche, J.M. (2003): Verkehrserzeugung potenzieller Standorte für neue Wohngebiete im Großraum Hamburg. ECTL Working Papers, Nr. 23. Hamburg: TU Hamburg-Harburg, European Centre for Transportation and Logistics.

- Guy, C. (1998): Controlling New Retail Spaces: The Impress of Planning Policies in Western Europe. In: *Urban Studies*, Vol. 35, No. 5-6, S. 953-979.
- Hall, P. (1992): *Urban and Regional Planning*. 3rd Ed. London, New York: Routledge.
- Hall, P. (1995): A European Perspective on the Spatial Links between Land Use, Development and Transport. In: Banister, D. (Ed.): *Transport and Urban Development*. London u. a.: E&FN Spon, S. 65-88.
- Hallenberg, B. (2001): Stadtregion Düsseldorf – Wohnen und Arbeiten. Eine Datenanalyse. In: *vhw FW 6*, Dezember 2001, S. 328-335.
- Haller, D., Kahlmeier S. (2000): *ETH Grundlagen zur Evaluation des Aktionsplans Umwelt und Gesundheit (APUG): Zufriedenheit mit der Wohnqualität und Freizeitmobilität im Jahr 2000*. Basel.
- Hamilton, B.W. (1982): Wasteful commuting. In: *Journal of Political Economy*, Vol. 90, No. 5, S. 1035-1053.
- Hammer, A., Scheiner, J. (2002): *Integrierte Betrachtung von Lebensstilen, Wohnumlieues und Raum-Zeitstrukturen für die zukunftsfähige Gestaltung von Mobilität und Stadt*. Aachen: RTWH.
- Handy, S. (1996): Methodologies for exploring the link between the urban form and travel behavior. In: *Transportation Research D*, Vol. 1, S. 151-165.
- Handy, S., Clifton, K. et al. (1998). *The Effectiveness of Land Use Policies as a Strategy for Reducing Automobile Dependence: A Study of Austin neighbourhoods*, Report SWUTC/98/465650-1, Southwest University Transportation Centre, University of Texas, Austin.
- Harlander, T. (Hrsg.) (2001): *Villa und Eigenheim. Suburbaner Städtebau in Deutschland*. Stuttgart, München: DVA.
- Harris, R., Larkham, P. (1999): *Changing Suburbs. Foundation, Form and Function*. London: E&FN Spon.
- Harris, R., Lewis, R. (2001): The Geography of North American Cities and Suburbs. In: *Journal of Urban History* 27, No. 3, S. 262-292.
- Hartwig, N. (2000): *Neue urbane Knoten am Stadtrand? Die Einbindung von Flughäfen in die Zwischenstadt: Frankfurt/Main, Hannover, Leipzig/Halle, München*. Berlin: Verlag für Wissenschaft und Forschung.
- Harvey, R., Clark, W. (1965): The Nature and Economic of Urban Sprawl. In: *Land Economics*, Vol. 41, S. 1-9.
- Hatzfeld, U. (1996): Die Probleme des Handels sind die Probleme der Städte. Stand, Entwicklung und Prognose der Handlungsbereiche im „Überschneidungsbereich“ zwischen Handel und Stadt. In: MSKS (Hg.): *Handel in der Stadt - Handeln in der Stadt*, S. 31-90. Düsseldorf: MSKS.

- Hatzfeld, U. (1997): Freizeitgroßanlagen als wachsendes Planungsproblem. In: Archiv für Kommunalwissenschaften (AfK), Heft II/97.
- Hautzinger, H., Hamacher, D., Tassaux-Becker, B. (1996): Mobilität der westdeutschen Bevölkerung. Verkehrsmobilität in Deutschland zu Beginn der 90er Jahre, Band 2. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 55. Bergisch-Gladbach.
- Hautzinger, H., Heidemann, D., Krämer, B. (2000): Fahrleistungsatlas für die Bundesrepublik Deutschland. Räumliche Struktur der Pkw-Fahrleistungen. In: Internationales Verkehrswesen, Heft 3, S. 81-85.
- Hayden, D. (2000): Model houses for the millions: The making of the American suburban landscape, 1820-2000. Lincoln Institute of Land Policy, Working Paper 00/2. Massachusetts: Lincoln Institute.
- Hayter, R. (1997): The Dynamics of Industrial Location. The Factory, the Firm and the Production System. Chichester: Wiley.
- Headicar, P. (2002): The Exploding City Region: Should it, Can it, be Reversed? In: Williams, K., Burton, E., Jenks, M. (Eds.): Achieving Sustainable Urban Form. London: Spon, S.160-173.
- Herfert, G. (1998): Stadt-Umland-Wanderung in den 90er Jahren. Quantitative und qualitative Strukturen in den alten und neuen Ländern. In: Informationen zur Raumentwicklung 11/12.1998, 763-776.
- Herfert, G. (2001): Stadt-Umland-Wanderung in den 90er Jahren. In: Institut für Länderkunde (Hg.): Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland. Bd. 4: Bevölkerung, 116-119. Heidelberg: Verlag Spektrum der Wissenschaften.
- Herfert, G. (2002): Disurbanisierung und Reurbanisierung. Polariserte Raumentwicklung in der ostdeutschen Schrumpflandschaft. In: Raumforschung und Raumordnung, Heft 5-6, S. 334-344.
- Herfert, G. (2004): Disurbanisierung und Reurbanisierung – polarisierte Raumentwicklung in der ostdeutschen Schrumpflandschaft. In: Oswalt, P. (Hrsg.): Shrinking cities. Working Papers. Band IV: Halle-Leipzig. Berlin, S. 19-26.
- Herrmann, H., Hirschfeld, M., Riekers, M. (2001): Berufspendlerverflechtung in Schleswig-Holstein. Beiträge aus dem Institut für Regionalforschung der Universität Kiel, Beitrag Nr. 35. Kiel.
- Hesse, M. (2001a): Mobilität und Verkehr im suburbanen Kontext. In: Brake, K., Dangschat, J., Herfert, G. (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen: Leske und Budrich, S. 97-108.
- Hesse, M. (2001b): Zentrum und Peripherie in der europäischen Stadt. Der Streit um die urbane Form zwischen Leitbild und Empirie, Wunsch und Wirklichkeit. In: Rietdorf, W. (Hg.): Auslaufmodell Europäische Stadt? Neue Herausforderungen und Fragestellungen am Beginn des 21. Jahrhunderts, S. 119-130. Berlin: Verlag für Wissenschaft und Forschung.

- Hesse, M. (Hg.) (1999): Siedlungsstrukturen, räumliche Mobilität und Verkehr. Graue Reihe, Band 20. Erkner: IRS.
- Hesse, M., Schmitz, S. (1998): Stadtentwicklung im Zeichen von „Auflösung“ und Nachhaltigkeit. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 7/8, S. 435-453.
- Heydenreich, S. (2001): Aktionsräume in dispersen Stadtregionen. Münchner Geographische Hefte 81. Passau: LIS-Verlag.
- Hillman, M. (1996): In Favour of the Compact City. In: Jenks, M., Burton, E., Williams, K. (Eds.): The Compact City: A Sustainable Urban Form? London: Spon, S. 36-44.
- Hise, G. (1997): Magnetic Los Angeles. Planning the Twentieth-Century Metropolis. Baltimore, London: The Johns Hopkins University Press.
- Hoffmann, W. (1997): Stadt und Umland. In: Informationen zur modernen Stadtgeschichte, Heft 2, S. 3-7.
- Holtzclaw, J. (1994): Using residential patterns and transit to decrease auto dependence and costs. San Francisco, CA: Natural Resources Defence Council.
- Holz-Rau, C. (1995): Konzepte zur Verkehrsvermeidung. In: Apel, D. et al. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Abschnitt 2.1.5.2. Heidelberg: Wichmann.
- Holz-Rau, C. (2001): Verkehr und Siedlungsstruktur – eine dynamische Gestaltungsaufgabe. In: Raumforschung und Raumordnung, Heft 4, S. 264-275.
- Howe, S., Allor, D., Bier, T., Finnerty, T., Green, P. (1998): The Shrinking Central City Amidst Growing Suburbs: Case Studies of Ohio's Inelastic Cities. In: Urban Geography, Vol. 19, S. 714-734.
- Hradil, S. (1990): Postmoderne Siedlungsstruktur? Zur empirischen Relevanz einer „modernen“ Theorie des sozialen Wandels. In: Berger, P., Hradil, S. (Hrsg.): Lebenslagen, Lebensläufe, Lebensstile. Soziale Welt Sonderband 7. Göttingen, S.125-150.
- Huriot, J.-M. (2004): Concentration and Dispersal of Employment in French Cities. In: Richardson, H.W., Bae, C.C. (Eds.): Urban Sprawl in Western Europe and the United States. London: Ashgate, S. 159-183.
- Ihlanfeldt, K.R., Sjoquist, D.L. (1998): The spatial mismatch hypothesis: A review of recent studies and their implications for welfare reform. In: Housing Policy Debate, Vol. 9, S. 849-892.
- ILS (Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung) (1999): Baulandentwicklung an der Schiene. Düsseldorf: Ministerium für Arbeit, Soziales und Stadtentwicklung, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen.
- IMU-Insitut (2002): Raus aus der Stadt? Untersuchung der Motive für Fortzüge aus München in das Umland 1998-2002. München: IMU-Institut für Medienforschung.
- Infas, DIW (2003): Mobilität in Deutschland 2002. Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten. Endbericht. Bonn, Berlin.
- Infas, DIW (2004): Mobilität in Deutschland 2002. Ergebnisbericht. Bonn, Berlin.

- Institut für Städtebau Berlin der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung (Hrsg.) (1994): Verkehrsreduzierende Stadt- und Stadtumlandplanung. In: Verkehr und Städtebau. Beiträge zum 324.Kurs 1994. Berlin. S. 211-277.
- Irmen, E. (1987): Vergleichende Stadt-Umland-Analyse auf Gemeindebasis. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 11/12, S. 709-721.
- Irmen, E., Blach, A. (1994): Räumlicher Strukturwandel. Konzentration, Dekonzentration und Dispersion. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 7/8, S. 445-464.
- Jäger, S. (1999): Kritische Diskursanalyse – Eine Einführung. Duisburg.
- Jenks, M., Burton, E., Williams, K. (Eds.) (2000). Achieving Sustainable Urban Form. London: Spon.
- Jessen, J. (1998): Stadtmodelle im europäischen Städtebau - Kompakte Stadt - und Netz-Stadt. In: Becker, H., Jessen, J., Sander, R. (Hrsg.): Ohne Leitbild? Städtebau in Deutschland und Europa. Stuttgart: Karl Krämer, S. 489-505.
- Jürgens, U. (1994): Saalepark und Sachsenpark. In: Geographische Rundschau, Heft 9, S. 516.
- Jürgens, U. (1996): Einzelhandel in den neuen Bundesländern unter besonderer Berücksichtigung großflächiger Betriebsformen – dargestellt anhand der Beispiele Leipzig und Rostock. In: Berichte zur deutschen Landeskunde 70, S. 327-346.
- Kagermeier, A. (1997a): Siedlungsstruktur und Verkehrsmobilität. Eine empirische Untersuchung am Beispiel von Südbayern. Dortmund: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur.
- Kagermeier, A. (1997b): Siedlungsstrukturell bedingter Verkehrsaufwand in großstädtischen Verflechtungsbereichen. In: Raumforschung und Raumordnung, Heft 4/5, S. 316-326.
- Kagermeier, A. (1998): Siedlungsentwicklung und Verkehrsmobilität im Verflechtungsraum München. In: Geographische Rundschau, Heft 9, S. 494-500.
- Kahnert, R. (1998): Wirtschaftsentwicklung, Sub- und Desurbanisierung. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 7/8, S. 509-520.
- Kain, J.F. (1992): The spatial mismatch hypothesis: three decades later. In: Housing Policy Research, Vol. 3, S. 371-460.
- Kaltenbrunner, R. (2003): Scholle und Rand. Wohnen und Suburbanisierung – ein kaum steuerbarer Zusammenhang? In: Raumforschung und Raumordnung 5/2003, 319-333.
- Karsten, M., Usbeck, H. (2001): Gewerbesuburbanisierung – Die Tertiärisierung der suburbanen Standorte. In: Brake et al. (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland, S. 71-80.
- Kasper, B. (2004): Begründungen und Motive der Freizeitmobilität älterer Menschen – Ergebnisse einer qualitativen Untersuchung. In: Dalkmann, H., Lanzendorf, M., Scheiner, J. (Hrsg.): Verkehrsgenese. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Band 5. Mannheim, S. 165-182.

- Katz, B., Lang, R. (2002): Redefining Urban and Suburban America. Washington D.C.: Brookings.
- Kenworthy, J., Laube, F. (2002): Urban transport patterns in a global sample of cities and their linkages to transport infrastructure, land use, economics and environment. In: World Transport Policy & Practice, Vol. 8, S. 5-19.
- Kitamura, R., Mokhtarian, P.L., Laidet, L. (1997): A Micro-Analysis of Land Use and Travel in Five Neighborhoods in San Francisco Bay Area. In: Transportation, Vol. 24, S. 125-158.
- Kling, R., Olin, S., Spencer, M. (Eds.) (1991): Postsuburban California. The Transformation of Orange County since World War II. Berkeley: University of California Press.
- Kloosterman, R., Musterd, S. (2001): The Poycentric Urban Region: Towards a Research Agenda. In: Urban Studies, Vol. 38, S. 623-633.
- Kommission Zukunft Stadt 2000 (1993): Zukunft Stadt 2000. Bericht der Kommission Zukunft Stadt 2000. Bonn: Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau.
- Kontuly, T., Dearden, B. (1998): Regionale Umverteilungsprozesse der Bevölkerung in Europa seit 1970. In: Informationen zur Raumentwicklung 11/12.1998, 713-722.
- Krappweis, S. (Hrsg.) (2003): Entfernungspauschale und Raumordnung – Die Gestaltung von Mobilitätskosten und ihre Wirkung auf die Siedlungsstruktur. Reihe Studienprojekte Nr. 31. Berlin: Technische Universität Berlin, Institut für Stadt- und Regionalplanung.
- Kuby, M., Barranda, A., Upchurch, C. (2004): Factors influencing light-rail station boardings in the United States. In: Transportation Research A, S. 223-247.
- Kuckartz, U. (1999): Computergestützte Analyse qualitativer Daten. Eine Einführung in Methoden und Arbeitstechniken. Opladen/Wiesbaden: Westdeutscher Verlag.
- Kuhn, G. (2002): Suburbanisierung: Das Ende des suburbanen Zeitalters? In: Informationen zur modernen Stadtgeschichte 2/2002, 5-12.
- Kulke, E. (1992): Veränderungen in der Standortstruktur des Einzelhandels. Münster, Hamburg: LIT (= Wirtschaftsgeographie 3).
- Kulke, E. (2001): Entwicklungstendenzen suburbaner Einzelhandelslandschaften. In: Brake K. et al. (Hg.): Suburbanisierung in Deutschland, S. 57-69.
- Kunzmann, K.R., Albrechts, L., Healey, P. (2003): Strategic Spatial Planning and Regional Governance in Europe. In: Journal of the American Planning Association, Vol. 69, S. 113-129.
- Kutter (1991): Verkehrsinfarkt von Lebensräumen und Umwelt bei heutiger Verkehrspolitik unvermeidbar. In: Verkehr und Technik, Heft 12, S. 473-479.
- Kutter, E. (2001a): Zu den strukturellen Ursachen regionaler Verkehrsentwicklungen: Ist die Verkehrsmisere „freier Wille“ oder liegt es an den „Umständen“, Teil 1. In: Verkehr und Technik, Heft 1, S. 3-8.
- Kutter, E. (2001b): Zu den strukturellen Ursachen regionaler Verkehrsentwicklungen: Ist die Verkehrsmisere „freier Wille“ oder liegt es an den „Umständen“, Teil 1. In: Verkehr und Technik, Heft 1, S. 39-44.

Läpple, D. (1998): Das Verhältnis von Kernstadt und Umland in der Metropolregion Hamburg im Kontext des ökonomischen Strukturwandels. In: Breckner, I. (Hg.): Auswirkungen der Umlandwanderung auf den Hamburger Wohnungsmarkt.

Läpple, D. (2004): Thesen zur Renaissance der Stadt in der Wissensgesellschaft. In: Gestring, N. et al. (Hrsg.): Jahrbuch StadtRegion 2003. Schwerpunkt: Urbane Regionen, S. 61-77. Opladen: Leske + Budrich.

Lambert, C., Griffiths, R., Oatley, N., Taylor, N., Smith, I. (1998): On the edge: The development of Bristol's North Fringe. Bristol Integrated Cities Study: Working Paper 9. Bristol: University of the West of England.

Lang, R.E., LeFurgy, J. (2003): Edgeless Cities: Examining the noncentered metropolis. In: Housing Policy Debate, Vol. 14, Issues 3, S. 427-460.

Lanzendorf, M. (2001): Freizeitmobilität. Unterwegs in Sachen sozial-ökologischer Mobilitätsforschung. Materialien zur Fremdenverkehrsgeographie, Heft 56. Trier: Geographische Gesellschaft.

Le Clercq, F., Bertolini, L. (2003): Achieving Sustainable Accessibility: An Evaluation of Policy Measures in the Amsterdam Area. In: Built Environment, Vol. 29, S. 36-47.

Lehnig, U. (2003): Die Rolle der Gewohnheit bei der Verkehrsmittelwahl in der Freizeitmobilität. In: Hautzinger, H. (Hrsg.): Freizeitmobilitätsforschung – Theoretische und methodische Ansätze. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Band 4. Mannheim, S. 75-87.

Levine, N. (1997): Credit distributed, new points raised. In: Journal of the American Planning Association, Vol. 63, S. 279-282.

Levine, N. (1998): Rethinking Accessibility and Jobs-Housing Balance. In: Journal of the American Planning Association, Vol. 64, No. 2, S. 133-149.

Levinson, D.M., Kumar, A. (1994): The Rational Locator. Why Travel Times Have Remained Stable? In: Journal of the American Planning Association, Vol. 60, S. 319-331.

Lewis, R. (1999): Running Rings Around the City: North American Industrial Suburbs, 1850-1950. In: Harris, R., Larkham, P. (eds.): Changing Suburbs, S. 146-167.

Litman, T. (2003): Evaluating Criticism of smart growth. Victoria, BC: Victoria Transport Policy Institute.

Lowe, J.C. (1998): Patterns of Spatial Dispersion in Metropolitan Commuting. In: Urban Geography, Vol. 19, S. 232-253.

Lowe, M. (2000): Britain's Regional Shopping Centres: New Urban Forms? Urban Studies, Vol. 37, S. 261-274.

Maat, K., van Wee, B. (2002): Land use and transport. A review and discussion of Dutch research. In: Novem, the Netherlands. Organisation for Energy and the Environment (Ed.): Land use and mobility, S. 141-163. Den Haag.

Mäding, H. (2004): Raus aus der Stadt? Zur Erklärung und Beurteilung der Suburbanisierung. Deutsches Institut für Urbanistik, Aktuelle Information. Januar 2004.

- Mäding, H. (2001): Suburbanisierung und kommunale Finanzen. In: Brake et al. (Hg.): Suburbanisierung in Deutschland, S. 109-120.
- Marcotullio, P.J. (2001): The compact city, environmental transition theory and Asia-Pacific urban sustainable development. Paper for the International Workshop "New approaches to land management for sustainable urban regions". Tokyo: University of Tokyo, Department of Urban Engineering.
- Maretzke, S. (2002): Großräumige Trends der Bevölkerungsentwicklung in Deutschland unter Berücksichtigung der wesentlichen Komponenten für regionale Differenzierungen. Vortrag auf der Statistischen Woche 2002, gehalten am 10. Oktober 2002 in Konstanz (http://www.demographie-online.de/stawo02/sm_start.htm).
- Marshall, N. et al. (1988): Services and uneven development. Oxford: Oxford University Press.
- Marshall, N., Wood, P. (1995): Services and Space. Harlow/UK: Longman.
- Marshall, S. (2000). The potential contribution of land use policies towards sustainable mobility through activation of travel reduction mechanisms. In: Innovation, Vol. 13, S. 63-80.
- Martinelli, F., Moulaert, F. (1993): The Location of Advanced Producer Services Firms. Theory and Illustrations. In: Geographische Zeitschrift 81, S. 1-17.
- Masotti, L., Hadden, J. (Eds.) (1973): The Urbanization of the Suburbs. Urban Affairs Annual Reviews, Vol. 7. Thousand Oaks: Sage.
- Matthes, U., Schad, H. (2003): Freizeitmobilität junger Erwachsener im Raum Basel. Universität Basel, Studentischer Arbeitsbericht MGU 2/2003. Basel.
- Matthiesen, U. (2002): An den Rändern der Hauptstadt. Opladen: Leske und Budrich.
- Matzerath, H. (1996): Stadt und Verkehr im Industriezeitalter. Städteforschung, Veröffentlichungen des Instituts für vergleichende Städteforschung. Universität Münster, A/Bd. 41. Köln.
- Mayring, P. (2003): Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken (8.Aufl.). Weinheim/Basel: Beltz Verlag.
- METRO (1997): Regional Framework Plan. Portland.
- Meuser, M., Nagel, U. (1991): Experteninterviews - vielfach erprobt, wenig bedacht. Ein Beitrag zur qualitativen Methodendiskussion. In: Garz, D., Kraimer, K. (Hrsg.): Qualitative empirische Sozialforschung. Konzepte, Methoden, Analysen. S. 441-471. Opladen.
- Mindali, O., Raveh, A., Salomon, I. (2004): Urban density and energy consumption: a new look at old statistics. In: Transportation Research A, S. 143-162
- Mindali, O., Raveh, A. et al. (2001): Does urban density affect energy consumption by transportation? Paper presented at the 6th Nectar Meeting, May 2001.
- MKRO (Ministerkonferenz für Raumordnung) (1995): Raumordnungspolitischer Handlungsrahmen. Mittelfristiges Arbeits- und Aktionsprogramm. Beschluss auf der 24. Sitzung am 8. März 1995 in Düsseldorf. Bonn.

- MKRO (1997): Handlungskonzept zur Entlastung verkehrlich hochbelasteter Räume vom Kfz-Verkehr. EntschlieÙung vom 3. Juli 1997. Bonn.
- Montès, C. (1995): Transport and land use planning: the case of British and French conurbations. In: *Journal of Transport Geography*, Vol. 3, S. 127-141.
- Morton, M. (2002): The Suburban Ideal and Suburban Realities. Cleveland Heights, Ohio, 1860-2001. In: *Journal of Urban History*, Vol. 28, S. 671-698.
- Motzkus, A. (1997): Verkehrsverflechtungen in Agglomerationen: Ein siedlungsstrukturell differenzierter Modellansatz. In: *Internationales Verkehrswesen*, Heft 5, S. 216-221.
- Motzkus, A. (2000): Zur Bedeutung der höherwertigen unternehmensorientierten Dienstleistungen für die Entwicklung der Metropolregionen Westdeutschlands. In: *Raumforschung und Raumordnung*, Heft 4, S. 265-275.
- Motzkus, A. (2001): Verkehrsmobilität und Siedungsstrukturen im Kontext einer nachhaltigen Raumentwicklung von Metropolregionen. In: *Raumforschung und Raumordnung*, Heft 2-3, S. 192-202.
- Motzkus, A. (2002): Dezentrale Konzentration – Leitbild für eine Region der kurzen Wege? *Bonner Geographische Arbeiten* 107. Sankt Augustin: Asgard-Verlag.
- Motzkus, A. (2004): Dezentrale Konzentration als Leitbild. Wirksamkeit und empirische Implikationen für eine Region Rhein-Main der kurzen Wege. In: Sedlacek, P. (Hrsg.): *Evaluation in der Stadt- und Regionalentwicklung*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 225-234.
- Müller, B. (2003): Regionalentwicklung unter Schrumpfbedingungen. In: *Raumforschung und Raumordnung*, Heft 1-2, S. 28-42.
- Müller, B., Siedentop, S. (2004): Wachstum und Schrumpfung in Deutschland – Trends, Perspektiven und Herausforderungen für die räumliche Planung und Entwicklung. In: *Deutsche Zeitschrift für Kommunalpolitik*, Heft 1/2004, S. 14-32.
- Müller, W., Rohr-Zänker, R. (1997): Die Städte und ihr Umland. Plädoyer für einen Perspektivenwechsel. In: *Raumplanung*, Heft 78, S. 153-158.
- Musterd, S., van Zelm, I. (2001): Polycentricity, households and the identity of places. In: *Urban Studies*, Vol. 38, S. 679-696.
- Naess, P. (1995): *Urban form and energy use for transport. A Nordic experience*. Trondheim: Norwegian Institute of Technology.
- Naess, P. (2002): *Urban structures and travel behaviour: experiences from empirical research in Norway and Denmark*. In: *Novem, the Netherlands. Organisation for Energy and the Environment (Ed.): Land use and mobility*, S. 63-93. Den Haag.
- Nationalkomitee HABITAT II (1996): *Nationaler Aktionsplan zur nachhaltigen Siedlungsentwicklung*. Bonn.
- Newman, P. (1992): The compact city: an Australian perspective. In: *Built Environment*, Vol. 18, No. 4, S. 285-300.

- Newman, P., Kenworthy, J. (1988): The Transport Energy Trade-Off: Fuel-Efficient Traffic versus Fuel-Efficient Cities. In: *Transportation Research A*, Vol. 22A, S. 163-174.
- Newman, P., Kenworthy, J. (1989): Gasoline Consumption and Cities. A Comparison of U.S. Cities with a Global Survey. In: *Journal of the American Planning Association*, Vol. 55, S. 24-37.
- Newman, P., Kenworthy, J. (2000): Sustainable Urban Form: The Big Picture. In: Williams, K., Burton, E., Jenks, M. (Eds.): *Achieving Sustainable Urban Form*. London: Spon, S. 109-120.
- Newton, P. (2002): Urban form and environmental performance. In: William, K., Burton, E., Jenks, M. (Eds.): *Achieving Sustainable Urban Form*. London: E. & F.N. Spon, S. 46-53.
- Niedersächsische Landestreuhandstelle (Hrsg.) (2002): Wohnbauland-Umfrage 2002. Berichte zum Wohnbauland in Niedersachsen, Heft 1. Hannover.
- Niedersächsische Landestreuhandstelle (Hrsg.) (2004): Wohnbauland-Umfrage 2004. Berichte zum Wohnbauland in Niedersachsen, Heft 2. Hannover.
- Nijkamp, P., Rienstra, S.A. (1996): Sustainable Transport in a Compact City. In: Jenks, M., Burton, E., Williams, K. (Eds.): *The Compact City: A Sustainable Urban Form?* London: Spon, S. 190-199.
- Nuissl, H. (1999): Suburbanisierung und kommunale Entwicklungsstrategien an den Rändern der Hauptstadt. In: *Archiv für Kommunalwissenschaften*, Heft II, S. 237-258.
- ÖROK (Österreichische Raumordnungskonferenz) (Hrsg.) (2002): *Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001*. Wien.
- Overwien, P. (2003): Planungsbezogenes Konfliktmanagement unter Transformationsbedingungen. Ein empirischer Beitrag zur Erklärung von Suburbanisierungstendenzen in der Stadtregion Berlin. Berlin: Dietrich Reimer (= *Abhandlungen Anthropogeographie, Institut für Geographische Wissenschaften, Freie Universität Berlin, 64*)
- Owens, S. (1992): Energy, Environmental Sustainability and Land-Use Planning. In: Breheny, M.J. (Ed.): *Sustainable Development and Urban Form*. London: Pion Limited, S. 79-105.
- Palen, J. (1995): *The Suburbs*. New York et al.: McGraw Hill.
- Parsons Brinckerhoff Quade & Douglas, Inc. (1996): *Transit and urban form, Volume 1*. TCRP Report 16. Washington: National Academy Press.
- Peiser, R. (2001): Decomposing Urban Sprawl. In: *Town Planning Review*, Vol. 72, S. 275-298.
- Pendall, R. (1999): Do land-use controls cause sprawl? In: *Environment and Planning B: Planning & Design*, Vol. 26, S. 555-571.
- Perlin, R. (1999): Suburbanisierung im Umland von Prag. In: *RAUM 36/99*, S. 17-21.
- Pratt, R., Larkham, P. (1996): Who will care for compact cities? In: Jenks, M., Burton, E., Williams, K. (Eds.): *The Compact City: A Sustainable Urban Form?* London: Spon, S. 277-288.

- Priebs, A. (2004): Vom Stadt-Umland-Gegensatz zur vernetzten Stadtregion. In: Jahrbuch StadtRegion 2003, 17-42. Opladen: Leske und Budrich.
- Richardson, H.W., Gordon, P. (1999): Is sprawl inevitable? Lessons from abroad. Paper presented at the ACSP Conference, Chicago, November 1999. Los Angeles: University of Southern California.
- Richmond, J. (1998): Simplicity and Complexity in Design for Transportation Systems and Urban Forms. In: Journal of Planning Education and Research, Vol. 17, S. 220-230.
- Rickaby, P.A. (1987): Six settlement patterns compared. In: Environment and Planning B, Vol. 14, S. 193-223.
- Rickaby, P.A. (1991): Energy and urban development in an archetypal English town. In: Environment and Planning B, Vol. 18, S. 153-175.
- Rickaby, P.A., Steadman, J.P., Barret, M. (1992): Patterns of Land Use in English Towns: Implications for Energy Use and Carbon Dioxide Emissions. In: Breheny, M.J. (Ed.): Sustainable Development and Urban Form. London: Pion Limited, S. 182-196.
- Roe, P.-G. (2000): Qualitative Research on intra-urban travel: an alternative approach. In: Journal of Transport Geography, Vol. 8, S. 99-106.
- Ross, C.L., Dunning, A.E. (1997): Land Use Transportation Interaction: An Examination of the 1995 NPTS Data. Prepared for U.S. Department of Transportation. Atlanta: Georgia Institute of Technology.
- Rothengatter, W., Sieber, N. (1993): Verkehrspolitisches Handlungsprogramm für den raumordnungspolitischen Orientierungsrahmen. Karlsruhe: Universität Karlsruhe (TH), Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung.
- Rowe, P. (1991): Making a Middle Landscape. Cambridge: MIT Press.
- Sassen, S. (1991): The global city. New York, London, Tokyo: Princeton University Press.
- Schaffner, J. (2000): Entwicklung des Berufspendelns in den Gemeinden Niedersachsens 1987–1998. In: Raumforschung und Raumordnung, Heft 2-3, S. 233-243.
- Schallaböck, K.-O. (1991): Verkehrsvermeidungspotenziale durch Reduktion von Wegezahlen und Entfernungen. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 1/2, S. 67-84.
- Schlich, A., Axhausen, K.-W. (2003): Wohnumfeld und Freizeitverkehr – eine Untersuchung zur Fluchttheorie. Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Straßen- und Eisenbahnbau (IVT). Arbeitsbericht 155. Zürich.
- Schmitz, S. (1991): Minderung von Schadstoff und CO₂-Emissionen im Straßenverkehr – eine Herausforderung für Raumordnung und Städtebau. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 1/2, S. 2-18.
- Schroerer, W. (1999): The transportation and environmental impacts of infill versus Greenfield development: A comparative case study analysis. Prepared for United States Environmental Protection Agency, Urban and Economic Development Division. EPA publication number 231-R-99-005. Washington.

- Schubert, D. (2001): Mythos „europäische Stadt“. Zur erforderlichen Kontextualisierung eines umstrittenen Begriffs. In: Die alte Stadt, Heft 4, S. 270-290.
- Schüller, U. (2001): Thesen für eine zukunftsfähige Raumentwicklung. In: Informationszentrum Beton (Hrsg.): Perspektiven und Konzepte für Mobilität und Infrastruktur. Köln, S. 80-86.
- Schwanen, T., Dieleman, F. et al. (2000): Travel behaviour in dutch monocentric and polycentric urban systems. In: Journal of Transport Geography, Vol. 9, S. 173-86.
- Schwartz, B. (Ed.) (1976): The Changing Face of the Suburbs. Chicago: The University of Chicago Press.
- Schwarzmann, R. (1999): Mobilität und Siedlungsstrukturen. Einige Anmerkungen zu zwei konträren Beispielen. In: ARL (Hrsg.): Die Stadt ist die Region. Gemeinsame Jahrestagung von ARL und DASL. Forschungs- und Sitzungsberichte, Band 206. Hannover: ARL.
- Sewing, W. (2002): Suburbia takes command. Aspekte der Suburbanisierungsforschung in den USA. In: Informationen zur modernen Stadtgeschichte, 2/2002, 29-38.
- Siebel, W. (2000): Wesen und Zukunft der europäischen Stadt. In: DISP 141, S. 28-34.
- Siedentop, S. (1999): Kumulative Landschaftsbelastungen durch Verstädterung. Methodik und Ergebnisse einer vergleichenden Bestandsaufnahme in sechs deutschen Großstadtregionen. In: Natur und Landschaft, Heft 4, S. 146-155.
- Siedentop, S. (2004): Siedlungsstrukturelle Entwicklung unter Schrumpfungsbedingungen – Trendkontinua oder Trendbrüche? In: Wiechmann, T., Fuchs, O. (Hrsg.): Planung und Migration. Determinanten, Folgen und raumplanerische Implikationen von sozialräumlicher Mobilität. ARL-Arbeitsmaterial, Nr. 307, S. 28-38. Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Siedentop, S., Kausch, S. (2003): Der Übergang in die „schrumpfende Gesellschaft“. Räumliche Ausprägung von Wachstums- und Schrumpfungsprozessen in deutschen Agglomerationsräumen – ein Überblick. In: Hutter, G., Iwanow, I., Müller, B. (Hrsg.): Demographischer Wandel und Strategien der Bestandsentwicklung in Städten und Regionen. IÖR-Schriften, Band 41. Dresden: Selbstverlag
- Siedentop, S., Kausch, S., Einig, K., Gössel, J. (2003): Siedlungsstrukturelle Veränderungen im Umland der Agglomerationsräume. Forschungen, Band 114. Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.
- Siedentop, S, Kausch, S. (2004): Die räumliche Struktur des Flächenverbrauchs in Deutschland. Eine auf Gemeindedaten basierende Analyse für den Zeitraum 1997 bis 2001. In: Raumforschung und Raumordnung, Heft 1, S. 36-49.
- Sies, M.C. (2001): North American Suburbs, 1880-1950. Cultural and Social Reconsiderations. In: Journal of Urban History, Vol. 27, S. 313-346.
- Sieverts, T. (1997): Zwischenstadt zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. Braunschweig, Wiesbaden: Vieweg.

- Sieverts, T. (2004): Sieben einfache Zugänge zum Begreifen und zum Umgang mit der Zwischenstadt. In: Gestring, N. et al. (Hrsg.): Jahrbuch StadtRegion 2003. Schwerpunkt: Urbane Regionen, S. 43-60. Opladen: Leske + Budrich.
- Silverstone, R. (1997): *Visions of Suburbia*. London/New York: Routledge.
- Simmonds, D., Coombe, D. (2002): The Transport Implications of Alternative Urban Forms. In: Williams, K., Burton, E., Jenks, M. (Eds.): *Achieving Sustainable Urban Form*. London: Spon, S.121-130.
- Simon, M. (1990): Das Ring-Sektoren-Modell. Ein Erfassungsinstrument für demografische und sozio-ökonomische Merkmale und Pendlerbewegungen in gleichartig definierten Stadt-Umland-Gebieten. Bern: Geografisches Institut der Universität Bern.
- Sinz, M., Blach, A. (1994): Pendeldistanzen als Kriterium siedlungsstruktureller Effizienz. In: *Informationen zur Raumentwicklung*, Heft 7/8, S. 465-480.
- Soja, E. (1995): Postmoderne Urbanisierung. In: Fuchs, G., Moltmann, B., Prigge, W. (Hrsg.): *Mythos Metropole*, 143-164. Frankfurt/M.: Suhrkamp.
- Snellen, D. M. (2001). *Urban Form and Activity-Travel Patterns. An Activity-Based Approach to Travel in a Spatial Context*. Eindhoven: Technische Universität Eindhoven.
- Squires, G. (Ed.) (2002): *Urban Sprawl. Causes, Consequences and Policy Responses*. Washington D.C.: The Urban Institute Press.
- Stead, D., Marshall, S. (2001): The relationships between urban form and travel patterns. An international review and evaluation. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, Vol. 1, S. 113-141.
- Stead, D., Williams, J., Titheridge, H. (2002): Land Use, Transport and People: Identifying the Connections. In: Williams, K., Burton, E., Jenks, M. (Eds.): *Achieving Sustainable Urban Form*. London: Spon, S. 174-186.
- Steiner, R. (1994): Residential density and travel patterns: review of the literature. *Transportation Research Record*, 1466, S.37-43.
- Stiens, G. (1997): Sub- und Exurbanisierungsprozesse und die Reaktionen der Raumordnung darauf. In: Krämer-Badoni, T., Pretrowsky, W. (Hrsg.): *Das Verschwinden der Städte*. Dokumentation des 16. Bremer Wissenschaftsforums der Universität Bremen 14.-16. November 1996. Bremen: Universität Bremen: ZWE Arbeit und Region, S. 30-38.
- Sultana, S. (2000): Some Effects of Employment Centers on Commuting Times in the Atlanta Metropolitan Area, 1990. In: *Southeastern Geographer*, Vol. XXXI, S. 225-233.
- Thieman-Linden, J. (2000): Bewertung von Verkehr und Raumstrukturen – Analyse und Szenarien einer Entwicklung im Ostraum Leipzigs. In: Sächsisches Landesamt für Umwelt und Geologie (Hrsg.)(2000): 2. Fachsymposium „Umwelt und Raumnutzung“ – Tagungsband – Verkehrsökologische Gestaltung von Raumstrukturen. Dresden.
- Thomas, L., Cousins, W. (1996): The Compact City: A Successful, Desirable and Achievable Urban Form? In: Jenks, M., Burton, E., Williams, K. (Eds.): *The Compact City: A Sustainable Urban Form?* London: Spon, S. 53-65.

- Thompson, F. (Ed.) (1982): *The Rise of Suburbia*. Leicester: Leicester University Press.
- Tiheridge, H., Hall, S., Banister, D. (2002): *Assessing the Sustainability of Urban Development Policies*. In: Williams, K., Burton, E., Jenks, M. (Eds.): *Achieving Sustainable Urban Form*. London: Spon, S. 149-159.
- Tobin, G.A. (1976): *Suburbanization and the Development of Motor Transportation: Transportation Technology and the Suburbanization Process*. In: Schwartz, B. (Ed.): *The Changing Face of the Suburbs*, S. 95-111.
- Tönnies, G. (1995): *Verdichtungsräume*. In: ARL (Hrsg.): *Handwörterbuch der Raumordnung*, S. 1006-1011. Hannover: Verlag der ARL.
- Tong, C.O., Wong, S.C. (1997): *The Advantages of a High Density, Mixed Land Use, Linear Urban Development*. In: *Transportation*, Vol. 24, S. 295-307.
- Van der Waals, J. F. M. (2000): *The compact city and the environment: A review*. In: *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, Vol. 91, S. 111-121.
- Van, U.-P., Senior, M. (2002): *The Contribution of Mixed Land Uses to Sustainable Travel in Cities*. In: Williams, K., Burton, E., Jenks, M. (Eds.): *Achieving Sustainable Urban Form*. London: Spon, S. 139-148.
- Vandersmissen, M.-H., Villeneuve, P., Thériault, M. (2003): *Analyzing changes in urban form and commuting time*. In: *The Professional Geographer*, Vol. 55, Number 4, S. 446-463.
- Venturi, M. (1998): *Leitbilder? Für welche Städte?* In: Becker, H., Jessen, J., Sander, S. (Hrsg.): *Ohne Leitbild? Städtebau in Deutschland und Europa*. Stuttgart, Zürich: Karl Krämer Verlag, S. 56-70.
- Walker, R., Lewis, R. (2001): *Beyond the crabgrass frontier: industry and the spread of North American cities, 1850-1950*. In: *Journal of Historical Geography*, Vol. 27, S. 3-19.
- Wegener, M. (1995): *Accessibility and Development Impacts*. In: Banister, D. (Ed.): *Transport and Urban Development*. London u. a.: E&FN Spon, S. 157-161.
- Wegener, M. (1999): *Die Stadt der kurzen Wege: Müssen wir unsere Städte umbauen? Berichte aus dem Institut für Raumplanung*, Heft 43. Dortmund: Institut für Raumplanung, Universität Dortmund.
- Wegener, M., Fürst, F. (1999): *Land-use transport interaction: state of the art*. *Berichte aus dem Institut für Raumplanung*, Heft 46. Dortmund.
- Wiewel, W., Persky, J. (2002): *Suburban Sprawl. Private Decisions and Public Policy*. Published in cooperation with the Urban Center of the Levin College of Urban Affairs, Cleveland State University. Armonk/N.Y., London/U.K.: M.E. Sharpe.
- Williams, K. (1999): *Urban intensification policies in England: problems and contradictions*. *Land Use Policy*, Vol. 16, S. 167-178.
- Williams, K. (2002): *Does Intensifying Cities Make them More Sustainable?* In: Williams, K., Burton, E., Jenks, M. (Eds.): *Achieving Sustainable Urban Form*. London: Spon, S. 30-45.

Williams, K., Burton, E., Jenks, M. (1996): Achieving the Compact City through Intensification: An Acceptable Option? In: Jenks, M., Burton, E., Williams, K. (Eds.): The Compact City: A Sustainable Urban Form? London: Spon, S. 83-96.

Wilson, P. (1995): Euro-Landschaft. In: Westfälischer Kunstverein (Hg.): Die verstädterte Landschaft. Ein Symposium. München: Aries, S. 13-23.

Wood, R. (1959): Suburbia. Its People and their Politics. Boston: Houghton Mifflin.

Wrigley, N., Lowe, M. (Eds.) (1996): Retailing, Consumption and Capital. Towards The New Retail Geography. Southampton: Longman.

Zängler, T. (2000): Mikroanalyse des Mobilitätsverhaltens in Alltag und Freizeit. Berlin, Heidelberg, New York: Springer.

Zehner, K. (1987) Stadtteile und Zentren in Köln: Eine sozialgeographische Untersuchung zu Raumstruktur und räumlichem Verhalten in der Großstadt. Kölner Geographische Arbeiten, Heft 47. Köln: Geographisches Institut der Universität.

Quellen zur Fallstudie Berlin

Beyer, W., Birkholz, K. (2003): Strukturräumliche Entwicklungstrends in Brandenburgs Randregionen. In: IRS-aktuell, Nr. 41. Erkner: IRS.

Beyer, W., Schulz, M. (2001): Berlin – Suburbanisierung auf Sparflamme?! In: Brake, K. et al. (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Opladen: Leske + Budrich, S. 123-150.

Breinessel, K., Elsner, E. (2003): Berlin und sein Umland. Statistische Anmerkungen zur Bevölkerungsentwicklung und zur Umsetzung des politischen Konzeptes der dezentralen Konzentration. In: Berliner Statistik. Monatschrift. Heft 1, S. 12-26.

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (1995): Berlin braucht ein umfassendes Konzept der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. DIW-Wochenbericht, Nr. 9/95. Berlin: Selbstverlag.

Einem, E.v. (1993): Die Illusion der berlin-brandenburgischen Landesplanung. In: Raumforschung und Raumordnung, Heft 7/8, 481-488.

GL (= Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg) (1998): Gemeinsam planen für Berlin und Brandenburg. Berlin/Potsdam: Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg und Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie Berlin.

GL (= Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg) (2001): Erster Flächenbericht zum LEP eV. Potsdam: Manuskript.

Heidenreich, G. (1972): Stadt-Umland-Planung. Berlin: Bauakademie der DDR.

Hofmeister, B. (1990): Berlin (West). Eine geographische Strukturanalyse der zwölf Westbezirke. Gotha: Perthes.

IHK zu Berlin (1995): Wirtschaftsentwicklung und Raumplanung in der Region Berlin-Brandenburg. Modelle, Tendenzen, Entwicklungserfordernisse. Berlin: Regioverlag.

- IHK zu Berlin (2002): Stellungnahme der IHKs der Länder Berlin und Brandenburg zum Integrierten Verkehrskonzept 2002. Frankfurt (Oder), 20.9.2002.
- IVU Traffic Technologies AG (2000): Verkehrsentwicklungsplanung Berlin und Brandenburg. Präsentation am 19.12.2000. Berlin: Manuskript.
- IVU Traffic Technologies AG (2002): Verkehrsentwicklungsplanung Berlin-Brandenburg. 3. Zwischenbericht. Erarbeitet für das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg und die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, Referat VII A. Berlin: unveröffentlichter Bericht.
- Kujath, H.-J. (1995): Zwischen Zentrum und Peripherie. Regionale Transformation und Raumordnungspolitik in Berlin-Brandenburg. In: Ipsen, D. (Hrsg.): Stadt und Region – Stadtregion. Frankfurt/M.: Hess. Gesellschaft für Demokratie und Ökologie.
- LUA (= Landesumweltamt Brandenburg) (2000): Großflächiger Einzelhandel im gemeinsamen Planungsraum Berlin-Brandenburg. Analyse der großflächigen Einzelhandelszentren, -betriebe und -einrichtungen ab 5.000 m² Verkaufsfläche. Fachbeiträge des Landesumweltamtes, Heft 50. Potsdam: Selbstverlag.
- Matthiesen, U. (Hrsg.) (2002): An den Rändern der deutschen Hauptstadt. Opladen: Leske + Budrich.
- Overwien, P. (2003): Planungsbezogenes Konfliktmanagement unter Transformationsbedingungen. Ein empirischer Beitrag zur Erklärung von Suburbanisierungstendenzen in der Stadtregion Berlin. Abhandlungen Anthropogeographie des Instituts für Geographische Wissenschaften an der Freien Universität Berlin, Band 64. Berlin: Dietrich Reimer.
- Platzeck, M. (2005): Das zupackende Land. Was heißt eigentlich „Erneuerung aus eigener Kraft“ und „Mit dem Gesicht zu den Menschen“? Beitrag auf der Klausurtagung des SPD-Landesvorstandes am 18. Februar 2005 in Michendorf. <http://www.spd-brandenburg.de/ablage/050221-MP%20Papier%20Klausur.pdf>, Zugriff am 23.2.2005.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (Hrsg.) (2002): Bevölkerungsentwicklung in der Metropolregion Berlin 2002-2020. Berlin: Selbstverlag.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (Hrsg.) (2003a): mobil 2010. Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin. Stand Juni 2003. Berlin: Selbstverlag.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (2003b): mobil 2010. Mobilitätsprogramm 2006 des Stadtentwicklungsplanes Verkehr. Entwurf, Stand Juli 2003. Anlage 1 zur Mitteilung zK. Berlin: Selbstverlag.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umwelt und Technologie Berlin (Hrsg.) (1997): Gewerbeflächenentwicklung Berlin – Stadträumliches Konzept. Reihe Stadtentwicklung, Heft 3. Berlin: Selbstverlag.
- Wartmann, V. (2003): Stadtentwicklungsplan Verkehr. Berlin geht neue Wege. In: MieterMagazin, Heft 7/8, S. 29-32.
- Werner, F. (1990): Ballungsraum Berlin. Raumstrukturen und Planungsvorstellungen. Beiträge und Materialien zur Regionalen Geographie, Band 4. Berlin: TU Berlin.

Zach, W.-D., Evers, K. (2003): Die Berliner Schnellbahnnetze – ihre Entwicklung und ihre Funktionen. In: Berliner Statistik. Monatsschrift, Heft 7, S. 266-294.

ZLU/Zentrum für Logistik und Unternehmensplanung (2001): Güterverkehrsaufkommen. Daten zum Güterverkehrskonzept Berlin-Brandenburg. Berlin: unveröffentlichtes Manuskript.

Quellen zur Fallstudie Erfurt

Boeselt, K. (1997): Stadtverkehrskonzept Erfurt. In: Welge, Axel (Hrsg.): Verkehrskonzepte deutscher Städte. Köln, S. 32-51.

Eckardt, F. (2002): Eine periphere Gesellschaft. Regionalentwicklung zwischen Erfurt und Weimar. Dissertation. Marburg: Tectum-Verlag.

Franz, P. et. al (1997): Suburbanisierung von Handel und Dienstleistungen in Ostdeutschland – Auswirkungen auf die Innenstädte und Maßnahmen der Gegensteuerung. In: Archiv für Kommunalwissenschaften, Jg. 36, Nr. 1, S. 49-72.

Gans, P., Ott, T. (1996a): Dynamik und Probleme der Stadtentwicklung in Thüringen. In: Geographische Rundschau, Jg. 48, Nr. 1, S. 25-32.

Gans, P., Ott, T. (1996b): Die lokale Dimension der Raumstruktur und ihrer Dynamik. Das Beispiel Erfurt. In: Strubelt, W. et al.: Städte und Regionen. Räumliche Folgen des Transformationsprozesses. Opladen: Leske + Budrich, S. 409-446.

Häußermann, H. (Hrsg.)(1996): Stadtentwicklung in Ostdeutschland. Soziale und räumliche Tendenzen. Opladen: Leske + Budrich.

Landeshauptstadt Erfurt, Stadtverwaltung (Hrsg.) (1999): Entwurf zum Flächennutzungsplan. Erläuterungsbericht. Erfurt.

Landeshauptstadt Erfurt, Stadtverwaltung (2003): Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Erfurt. Erfurt.

Landeshauptstadt Erfurt, Stadtverwaltung (2003): Bevölkerung in Erfurt. Bestandsentwicklung bis 10/2003 und Prognose bis 2020. Kommunalstatistisches Heft, Nr. 48. Erfurt: Selbstverlag.

Mlejbek, I. (1999): Erfurt – auf dem Weg zu neuer Blüte. Nachhaltige Entwicklung als Strategie. In: Der Städtetag, Jg. 52, Nr. 10, S. 9-11.

Ott, T. (1997): Zur Entwicklungsdynamik im Umland ostdeutscher Großstädte: eine Fallstudie im Raum Erfurt/Weimar. In: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hrsg.): Regionalbarometer neue Länder. 3. zusammenfassender Bericht. Bonn: Selbstverlag, S. 46-48.

Peter, M. (2000): Mit dem Combino zum Ringelberg. Neue Fahrzeuge und neue Strecken in Erfurt. In: Stadtverkehr, Jg. 45, Nr. 7-8, S. 6-10.

Sailer-Fliege, U. (1998): Die Suburbanisierung der Bevölkerung als Element raumstruktureller Dynamik in Mittelthüringen. Das Beispiel Erfurt. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, Jg. 42, Nr. 2, S. 97-116.

Stracke, F. (1999): Strategien für die Peripherie. Der Erfurt-Weimarer Raum. In: Bundesbau-
blatt, Jg. 48, Nr. 5, S. 50-54.

Weiske, C. (1996): Die langen Wellen und die kurzen Momente – Dimensionen der sozialen
Zeit und des sozialen Raumes in der Stadtentwicklung Erfurts. In: Hartmut Häußermann
(Hrsg.): Stadtentwicklung in Ostdeutschland. Soziale und räumliche Tendenzen. Opladen:
Leske + Budrich, S. 163-188.

Wildt, E. (1999): Erfurt setzt auf Stadtbahnsystem. In: Bus & Bahn, Jg. 33, Nr. 12, S. 15-17.

Zurmoehle, E. (1995): Der Raum Erfurt/Weimar. In: Der Architekt, Nr. 11, S. 656-663.

Quellen zur Fallstudie Essen

Aring, J. (2004): Suburbanisierung als Neuordner des Städtesystems? Ein Diskussionsbeitrag
vor dem Hintergrund der Entwicklung in Nordrhein-Westfalen. In: Gestring, N. et al. (Hrsg.):
Jahrbuch StadtRegion 2003. Schwerpunkt: Urbane Regionen. Opladen: Leske + Budrich, S.
109-120.

Bezirksregierung Münster (2004): Gebietsentwicklungsplan Regierungsbezirk Münster. Teil-
abschnitt „Emscher-Lippe“. Aufgestellter und genehmigter Plan einschließlich der 1. Ände-
rung auf dem Gebiet der Stadt Bottrop. Grundwerk, Stand 12.11.2004. Münster.

Blotevogel, H.H., Jeschke, M.A. (2003): Stadt-Umland-Wanderungen im Ruhrgebiet. Duis-
burg: Abschlussbericht zu einem vom Kommunalverband Ruhrgebiet geförderten For-
schungsprojekt.

Davy, B. (2002): Wilde Grenzen. Die Städtereion Ruhr 2030 als Möglichkeitsraum. In: In-
formationen zur Raumentwicklung, Heft 9/2002, S. 527-537.

Hatzfeld, Ulrich (1999): Öffentliche Stadtentwicklungspolitik und private Projektentwicklung.
In: Ministerium für Arbeit, Soziales und Stadtentwicklung, Kultur und Sport (Hrsg.): Stadtpla-
nung als Deal? Urban Entertainment Center und private Stadtplanung – Beispiele aus den
USA und Nordrhein-Westfalen. Dokumentation zur internationalen Konferenz am 2.12.1998
in Düsseldorf. Düsseldorf: Selbstverlag.

Industrie- und Handelskammern im Ruhrgebiet (2003): Das Ruhrgebiet – Verkehrsinfrastruk-
tur auf dem Prüfstand. Ein Impulspapier der Industrie- und Handelskammern im Ruhrgebiet.
Bochum u.a.: Manuskript.

Junkernheinrich, M. (2004): Überörtliche Zusammenarbeit im kooperationsunwilligen Milieu –
Das Beispiel Ruhrgebiet. In: Gestring, N. et al. (Hrsg.): Jahrbuch StadtRegion 2003. Schwer-
punkt: Urbane Regionen. Opladen: Leske + Budrich, S. 93-105.

Kommunalverband Ruhrgebiet (2000): Verkehrsentwicklung im Ruhrgebiet. Stand 2000. Be-
richt des Fachbereiches Regionalentwicklung, Produktbereich Verkehr für den Ausschuss für
Regionalentwicklung und Wirtschaft (REWI) am 31.8.2000. Essen: Manuskript.

Kommunalverband Ruhrgebiet, FB Regionalentwicklung, Produktbereich Verkehr (2000):
Bericht für den Ausschuss für Regionalentwicklung und Wirtschaft (REWI) am 31.08.2000.
Essen: unveröffentlichter Bericht.

Kreis Recklinghausen (1999): Nahverkehrsplan. Bearbeitung durch R+T Topp, Skupil, Küchler und Partner. Recklinghausen.

Landtag NRW (Hrsg.)(2004): Zukunft der Städte. Bericht der Enquetekommission des Landtags von Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf: ILS NRW.

MURL NRW (= Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen) (1995): Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf: Selbstverlag.

MWMTV NRW (= Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen) (1998): ÖPNV-Bedarfsplan 1998 des Landes Nordrhein-Westfalen – Programm für den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur bis 2015. Düsseldorf.

Nedden, Martin zur (2003): Anpassung der Infrastruktur an neue städtebauliche Entwicklungen. Beispiel Bochum / Städteregion Ruhr. Vortrag im 458. Kurs des Instituts für Städtebau Berlin „Stadtumbau und Verkehr / Technische Infrastruktur“ vom 26. bis 28. November in Berlin. Beitrag 458/9. Berlin: Manuskript des Instituts für Städtebau Berlin der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung.

Schönharting, J. (2002): Ausdruck individueller Mobilität. Zur Zukunft des Verkehrs im Ruhrgebiet. In: Essener Unikate, Nr. 19/2002, S. 120-129.

Stadt Dorsten (1985): Flächennutzungsplan der Stadt Dorsten. Dorsten.

Stadt Gladbeck (1998): Flächennutzungsplan Stadt Gladbeck. Gladbeck.

Stadt Essen (1999): Nahverkehrsplan. Essen.

Stadt Essen/HHS (2003): Mobilität in Essen 2001. Kurzfassung zur Haushaltsbefragung. Durchführung durch Harloff Hensel Stadtplanung Ingenieur-GmbH, Aachen (HHS). Essen, Aachen: unveröffentlichter Bericht.

Wehling, H.-W. (2002): Die industrielle Kulturlandschaft des Ruhrgebiets. Historische Entwicklungsphasen und zukünftige Perspektiven. In: Essener Unikate, Nr. 19/2002, S. 110-119.

Zweckverband VRR (2004): Sachstandsbericht 2004 zum Nachverkehrsplan. Gelsenkirchen: unveröffentlichter Bericht.

Quellen zur Fallstudie Frankfurt a.M.

Böderlein, R. (2001): Region Rhein-Main: Region ohne Grenzen? In: Brake, K.; Dangschat, J.; Herfert, G. (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen: Leske + Budrich, S. 175-186.

Cuadra, M. (2002): RheinMainRegionale. Der Ballungsraum Frankfurt auf dem Weg zum Kulturraum. Hamburg: Junius-Verlag.

Hausmann, D. (2001): Wohnungsbau und Wohnungsversorgung. Nachfrage, Angebot und Maßnahmen. In: Umriss. Zeitschrift für Baukultur. Heft 1/2001 Frankfurt, Visionen einer europäischen Metropole im 21. Jahrhundert, S. 10 ff.

Klems, W., Schmid, A. (1996): Arbeitsmarkt Rhein-Main 2000. In: Schmid, A., Wolf, K. (Hrsg.): Rhein-Main 2000. Perspektiven einer regionalen Raumordnungs- und Strukturpolitik. Frankfurt/Main.

Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Regionalplanung (Hrsg.) (2000): Regionalplan Südhessen 2000. Darmstadt.

Möller, K, Günther, M. (1995): „Treiben Hessens Kommunen die Bevölkerung in die Fläche?“ Standortvorteile Frankfurts verschärfen Wettbewerb um Einwohner im Umland. Hannover: Studie des Eduard Pestel Institut für Systemforschung e.V. (ISP) im Auftrage der LBS Hessen-Thüringen.

Planungsverband Frankfurt Region RheinMain, Regierungspräsidium Darmstadt (2004): Frankfurt/Rhein-Main 2020 – Die europäische Metropolregion. Leitbild für den Regionalen Flächennutzungsplan und den Regionalplan Südhessen. Frankfurt/Main, Darmstadt: Selbstverlag.

Planungsverband Frankfurt Region RheinMain (Hrsg.) (2001): Generalverkehrsplan 2000 gemäß Beschluss des Verbandstages vom 12. Dezember 2000. Frankfurt/Main.

Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main (Hrsg.) (2003): Der Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main. Aufgaben und Ziele. Frankfurt/Main: Selbstverlag.

Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main (2003): Statistik-Trends. Zahlenspiegel 2003 für den Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main. Frankfurt/Main: Selbstverlag.

Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main (Hrsg.) (2004): Regionales Monitoring. Das Gebiet des Planungsverbandes in Karten. Frankfurt/Main: Selbstverlag.

Rautenstrauch, L. (2004): Kulturlandschaft, Stadtlandschaft, Landschaftsstadt Rhein-Main. Vorbereitender Bericht zur Jahrestagung 2004 Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung. ohne Ort.

Scheller, J., Langhagen-Rohrbach, C. (2002): Der „Ballungsraum Frankfurt Rhein-Main“ und die „Region Starkenburg“ – Beispiele Regionaler Kooperation aus dem Rhein-Main-Gebiet. In: vhw FM1/Jan-Feb. 2002.

Schmid, A.; Wolf, K. (Hrsg.) (1996): Rhein-Main 2000. Perspektiven einer regionalen Raumordnungs- und Strukturpolitik. Frankfurt/Main.

Schultheis, J. (2003): Zwischen Heimatgefühl und Weltstadtanspruch. Die Region Frankfurt/Rhein-Main. In: DISP, Heft 2003/152, S. 80-86.

Sinz, M. (1993): Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen in Regionen mit besonderem Ordnungs- und Entwicklungsbedarf: Fallstudien. Bonn: Arbeitspapiere der Bundesforschungsanstalt für Landesunde und Raumordnung.

Wolf, K. (1996): Siedlungsentwicklung der Region Rhein-Main, In: Schmid, A.; Wolf, K. (Hrsg.): Rhein-Main 2000, Perspektiven einer regionalen Raumordnungs- und Strukturpolitik. Zwillingenberg/Bergstraße: Rahe.

Quellen zur Fallstudie Hannover

- Apel, D. (2000): Szenarien und Potentiale einer nachhaltig flächensparenden und landschaftsschonenden Siedlungsentwicklung. Berlin: Erich Schmidt Verlag.
- Drews, E. (2001): Wanderungsbefragung 2001. Wanderungen zwischen Stadt und Landkreis Hannover. Hannover: Landeshauptstadt Hannover.
- Gesa, Convent (2000): Regionales Einzelhandelskonzept für den Großraum Hannover. Gutachten. Endbericht. Hannover: Kommunalverband Großraum Hannover.
- Habermann-Nieße, K., Klehn, K. (2002): Wohnen an der Schiene. Untersuchung zur Wohnbaulandentwicklung an ausgewählten S-Bahnhaltepunkten in der Region Hannover. Materialien zur regionalen Entwicklung, Bd. 10. Hannover: Kommunalverband Großraum Hannover.
- Industrie- und Handelskammer Hannover, Abteilung Industrie und Verkehr (Hrsg.) (2003): Verkehr in Hannover. Anforderungen an die Verkehrspolitik und die Verkehrsinfrastruktur. Nr. 58 der Schriftenreihe. Hannover: Selbstverlag.
- Kommunalverband Großraum Hannover (Hrsg.) (2001): Großraum Hannover. Eine Region mit Vergangenheit und Zukunft. Beiträge zur regionalen Entwicklung, Bd. 96. Hannover: Kommunalverband Großraum Hannover.
- Landeshauptstadt Hannover (Hrsg.) (2000): Zukunft Hannover. Handlungsprogramm zur Stadtentwicklung 2001-2005. Entwurf. Hannover.
- Landeshauptstadt Hannover (Hrsg.) (2004): Lagebericht zur Stadtentwicklung 2003. Schriften zur Stadtentwicklung, Bd. 93. Hannover: Selbstverlag.
- Meyer, H. (2001): Der Öffentliche Personennahverkehr in der Region Hannover. In: Kommunalverband Großraum Hannover: Großraum Hannover. Eine Region mit Vergangenheit und Zukunft. Beiträge zur regionalen Entwicklung, Bd. 96. Hannover: Selbstverlag.
- Möller, K-P. (1994): Siedlung und Verkehr: Untersuchung im Auftrag der Stadt Hannover durch das Pestel-Institut/Eduard Pestel Institut für Systemforschung e.V. Schriften zur Stadtentwicklung, Bd. 70. Hannover: Landeshauptstadt Hannover.
- Niebuhr-Ette, J., Priebes, A. (2001): Regionalplanung im Großraum Hannover. In: Kommunalverband Großraum Hannover (Hrsg.): Großraum Hannover. Eine Region mit Vergangenheit und Zukunft. Beiträge zur regionalen Entwicklung, Bd. 96. Hannover: Selbstverlag.
- Priebes, A. (2000): „Die Region ist die Stadt!“ Auf dem Weg zur leistungsstarken Stadtregion. In: der städtetag, Heft 1/2000, S. 18-21.
- Priebes, A. (2003): Regionale Konsensstrategien am Beispiel des Einzelhandelskonzeptes für die Region Hannover. In: Zibell, B. (Hrsg.): Zur Zukunft des Raumes. Perspektiven für Stadt – Region – Kulturlandschaft. Frankfurt/Main: Peter Lang Verlag.
- Region Hannover (Hrsg.) (2002): Karten zur Regionalstatistik II. Beiträge zur Regionalen Entwicklung, Bd. 100. Hannover: Selbstverlag.
- Region Hannover (Hrsg.) (2003). Nahverkehrsplan 2003. Textband. Heft 99.1. Hannover: Selbstverlag.

Region Hannover (Hrsg.) (2004a): Regionales Raumordnungsprogramm 2005. Entwurf. Hannover: Selbstverlag.

Region Hannover (Hrsg.) (2004b): Die Zukunft von Hannover gestalten! Erwartungen und Anforderungen an das Regionale Raumordnungsprogramm 2005. Beiträge zur Regionalen Entwicklung, Bd. 101. Hannover: Selbstverlag.

Rohr-Zänker, R., Schleifnecker, T., Tovote, U. (2001): Wohnungsmarkt in der Region Hannover. Materialien zur Regionalen Entwicklung, Bd. 8. Hannover: Region Hannover.

Schmidt-Eichstaedt, G., Reitzig, F., Habermann-Nieße, K., Klehn, K. (2001): Eigenentwicklung in ländlichen Siedlungen als Ziel der Raumordnung. Rechtsfragen, Praktische Probleme und ein Lösungsvorschlag. Beiträge zur regionalen Entwicklung, Bd. 87. Hannover: Kommunalverband Großraum Hannover.

Thebes, M. (2002): Einwohnerentwicklung 2000 bis 2010. Prognosen für die Region, die Landeshauptstadt Hannover und die Städte und Gemeinden des Umlandes. Schriften zur Stadtentwicklung, Bd. 92. Hannover: Landeshauptstadt Hannover.