

Integrierte Stadtentwicklung und die Gestaltung nachhaltiger Mobilität – Zum Stand der Planungspraxis am Beispiel der Stadt Leipzig

Andreas Blechschmidt · Martin Lanzendorf · Mathias Wilde

Eingegangen: 18. Juni 2015 / Angenommen: 24. November 2015 / Online publiziert: 2. Dezember 2015
© Springer-Verlag Berlin Heidelberg 2015

Zusammenfassung Viele Städte in Deutschland stehen aktuell vor komplexen ökonomischen, ökologischen und sozialen Herausforderungen, die mit klassischen ressortbezogenen Planungskonzepten nicht zu bewältigen sind. Integrierte Stadtentwicklungskonzepte erleben deshalb vielerorts eine Renaissance in der städtischen Planungspraxis. Die in diesem Zusammenhang diskutierten Planungsleitbilder geben jedoch nur selten direkt umsetzbare Handlungskonzepte vor. In diesem Beitrag werden deshalb am Beispiel der Stadt Leipzig konkrete Handlungsoptionen für eine an nachhaltiger Mobilität orientierte Stadtentwicklung vorgestellt. Aufbauend auf bisherigen Erkenntnissen zu integrierten Stadtentwicklungskonzepten werden zunächst infrastrukturbezogene Konzepte zur Förderung des Wohnens im Innenbereich, zur Stärkung städtischer Zentren sowie zur Förderung der Nahmobilität dargestellt. Darüber hinaus werden auch politische, organisatorische und kommunikative Handlungsoptionen aufgezeigt. Diese umfassen Maßnahmen zur Verbesserung der übergeordneten Rahmenbedingungen, Konzepte zur Stärkung der inter- und intrakommunalen Kooperation sowie integrierte städtische Mobilitätskonzepte. Das Beispiel Leipzig macht dabei deutlich, dass infrastrukturelle Ansätze für eine an

nachhaltiger Mobilitätsgestaltung orientierte Stadtentwicklung nicht ausreichend sind. Vielmehr ist eine bessere Abstimmung der Stadt- und Verkehrsplanung auf die Bedürfnisse der Bevölkerung erforderlich; dazu gehört auch die Integration von Mobilitätsmanagementmaßnahmen in städtische Verkehrskonzepte. Für eine wirksame Umsetzung integrierter Stadtentwicklungskonzepte erscheinen außerdem eine an Nachhaltigkeitszielen orientierte Gestaltung der rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen sowie eine stärkere Berücksichtigung regionaler Verknüpfungen in städtischen Planungen notwendig.

Schlüsselwörter Integrierte Stadtentwicklung · Kompakte Stadt · Nachhaltige Stadtentwicklung · Stadtplanung · Verkehrsplanung

Integrated Urban Development and Sustainable Mobility Planning – The Case of the City of Leipzig

Abstract Many cities in Germany are currently facing complex economic, ecological and social problems that cannot be resolved with traditional, departmentalized planning concepts. Integrated urban development concepts are therefore in high demand. However, the planning approaches associated with such integrated concepts hardly provide immediately applicable strategies. In this context, the paper discusses approaches for sustainable-mobility oriented urban development, using the German city of Leipzig as an example. Building on previous findings, the paper presents infrastructure-based concepts for advancing inner-city living, strengthening urban centres and promoting local mass transit. In addition, political, organizational and communicative courses of action will be demonstrated. Those measures include steps for im-

Dr. M. Wilde (✉) · A. Blechschmidt, M.A. ·
Prof. Dr. M. Lanzendorf
Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung, Institut für
Humangeographie, Goethe-Universität Frankfurt am Main,
Theodor-W.-Adorno-Platz 6,
60629 Frankfurt am Main, Deutschland
E-Mail: wilde@geo.uni-frankfurt.de

A. Blechschmidt, M.A.
E-Mail: Blechschmidt@geo.uni-frankfurt.de

Prof. Dr. M. Lanzendorf
E-Mail: lanzendorf@geo.uni-frankfurt.de

proving the wider basic planning framework, concepts for strengthening inter- and intra-communal cooperation as well as integrated urban mobility concepts. The example of Leipzig shows clearly that infrastructure-based approaches are insufficient for sustainable-mobility oriented urban development. Rather, urban and transit planning needs to be much more attuned to the needs of the general public. This includes the integration of measures for mobility management with urban transit concepts. Finally, a political and legal framework focusing on sustainability goals, and a stronger consideration of regional links in urban planning are necessary for a more effective transformation of integrated urban development concepts.

Keywords Integrated urban planning · Compact city · Sustainable urban development · Urban planning · Transportation planning

1 Einleitung

Städte stehen unter permanentem Handlungsdruck. Sie müssen fortwährend auf neue Gegebenheiten reagieren und ihre Strategien an neue Entwicklungen anpassen. Industrialisierung, Wiederaufbau, Auto-Boom oder Zersiedelung sind wenige Beispiele für historische Phasen, die das Gesicht der Städte noch immer prägen. Mit kaum geringeren Problemen ist die Stadtentwicklung heute konfrontiert. Die Städte müssen einen wirtschaftlichen Strukturwandel bezwingen, ganze Industriebereiche brechen zusammen, Werke werden geschlossen, es entstehen Industriebrachen. Auf der anderen Seite verlangen Dienstleistungsunternehmen verstärkt nach flexiblen Angeboten und Entfaltungsmöglichkeiten. Während in Städten wie Hamburg, München oder Frankfurt am Main der Wohnungsmarkt extrem angespannt ist, gelingt es anderen Städten kaum, den Wegzug ihrer Bewohner aufzuhalten.

Wirtschaftliche Veränderungen, demographischer Wandel und ökologische Belastungen stehen stellvertretend für tief greifende Herausforderungen, die die Städte heute bewältigen müssen. Die damit verbundenen Probleme sind komplex und lassen sich mit ressortbezogenen Planungsansätzen kaum oder nur unzureichend bewältigen. Deswegen werden in der Forschung zur Stadtentwicklung bereits seit längerem Überlegungen angestellt zu Konzepten, mit denen sich eine integrierte Stadtentwicklung verwirklichen lässt, um über Ressortgrenzen hinweg fachübergreifende Lösungen zu finden.¹ Ein Teil dieser Forschung setzt sich

¹ Während der Industrialisierung und der damit einhergehenden rasanten Urbanisierung entwickelten sich mit der Bandstadt und der Gartenstadt städtebauliche Leitbilder, die erste Vorschläge für eine ideale Siedlungsstruktur im normativen Sinn repräsentieren. Eine Übersicht über klassische und neuere Modelle der Stadtentwicklung findet sich

mit den Leitbildern auseinander, die als planungsführende Visionen in die Überlegungen und Entwicklungskonzepte der Stadtverwaltungen eingehen – wie etwa das Leitbild der „Kompakten Stadt“. Konkrete Handlungsoptionen zeigen sie allerdings nur in den wenigsten Fällen auf. Umso wichtiger sind Fallbeispiele, die die Bandbreite an Handlungsmöglichkeiten veranschaulichen, Spielräume aufzeigen und praktische Erfahrungen der Stadtentwicklung weitergeben.

Der Beitrag untersucht, wie Fragen der Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität in die Prozesse der Stadtentwicklung integriert werden können. Die Ausführungen tragen dazu bei, das Verhältnis von integrierter Stadtentwicklung einerseits und der Forderung nach nachhaltigen Verkehrssystemen andererseits zu klären.

Der Beitrag diskutiert Konzepte der integrierten Stadtentwicklung und verdeutlicht am Beispiel der Stadt Leipzig konkrete Handlungsoptionen. Ausgangspunkt sind die Ergebnisse aus dem Projekt „Integrierte Stadtentwicklung zur Verkehrsvermeidung und Förderung nachhaltiger Mobilität“, das im Rahmen der Fortschreibung des Leipziger Stadtentwicklungsplanes „Verkehr und öffentlicher Raum“ von der Goethe-Universität Frankfurt am Main durchgeführt wurde.

Der Beitrag ist in fünf Kapitel gegliedert. Das nachfolgende zweite Kapitel fasst die Erkenntnisse zum Zusammenhang von „Integrierter Stadtentwicklung und Mobilität“ zusammen, wobei insbesondere die Wechselwirkungen zwischen Siedlungsstruktur und Verkehr beleuchtet werden. Anhand dieser Erkenntnisse beschreibt das dritte Kapitel relevante Handlungsfelder der Stadtplanung und verdeutlicht, wie diese in der Stadt Leipzig bearbeitet werden. Im vierten Kapitel folgt die Erläuterung von politischen, organisatorischen und kommunikativen Rahmenbedingungen, die gegeben sein sollten oder geschaffen werden müssen, damit eine integrierte Stadtplanung und die Gestaltung nachhaltiger Mobilität erfolversprechend umgesetzt werden können. Das abschließende fünfte Kapitel fasst die Argumentation zusammen und leitet Schlussfolgerungen für die Stadtentwicklung ab.

2 Integrierte Stadtentwicklung und Mobilität

2.1 Wechselwirkungen zwischen Siedlungsstruktur und Verkehr

Stadtquartiere mit einer dichten Bebauung und gemischter Nutzung sind gewöhnlich gekennzeichnet durch einen geringeren Gesamtverkehrsaufwand und einen höheren

etwa bei Heineberg (2007: 339 ff.). Für die aktuellere Diskussion siehe etwa Hamedinger/Breitfuß/Dangschat et al. (2008), Brake (2010) oder Levin-Keitel/Sondermann (2014).

Anteil des nichtmotorisierten Individualverkehrs sowie des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) am Verkehrsaufkommen (vgl. etwa Næss/Røe/Larsen 1995; Holz-Rau 1997; Kagermeier 1999; Motzkus 2004; Schwanen/Mokhtarian 2005). Dieser Zusammenhang veranschaulicht den Einfluss der Siedlungsstruktur auf die Mobilität der Bewohner und verweist auf eine mögliche Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens über die gezielte Gestaltung von Siedlungsstrukturen. Leitbilder und Planungskonzepte, die eine kompakte Siedlungsentwicklung fördern, haben während der letzten drei Jahrzehnte in Deutschland und im europäischen Ausland zunehmend an Bedeutung gewonnen und können mittlerweile als prägendes Planungsparadigma in vielen Städten angesehen werden (Gebhardt/Joos/Martin 2005: 267 f.; Jessen 2005: 34, 41; Westerink/Haase/Bauer et al. 2013: 474, 493).

Kompakte Stadtentwicklung ist mit verschiedenen, nicht immer widerspruchsfreien Leitbildern verknüpft (Siedentop/Kausch/Guth et al. 2005: 32 ff.). Leitbildübergreifend lassen sich jedoch meist drei zentrale Grundsätze identifizieren (Gather/Kagermeier/Lanzendorf 2008: 141 ff.; van Wee 2012: 80 ff.): Eine kompakte Siedlungsgestaltung mit einer angemessenen und verträglichen Einwohner- und Arbeitsplatzdichte (Dichte), eine multifunktionale Flächen- und verkehrssparsamem Handeln der Bevölkerung in bestehenden Strukturen. In diesem Kontext werden bevorzugt Flächenpotenziale im bestehenden Stadtgebiet, wie etwa Baulücken oder Brachflächen, ausgeschöpft und extensive Neubaugebiete im suburbanen Raum vermieden (Beckmann/Gieß/Thiemann-Linden et al. 2011: 22 ff.). Durch eine solche Siedlungsgestaltung kann auch die Verlagerung städtischer Funktionen oder Angebote an den Stadtrand – und damit ein Verlust städtischer Qualitäten – vermieden werden (Beckmann 2001: 233; Joos 2012: 107).

Unter den Gesichtspunkten einer nachhaltigen Mobilitätsgestaltung kommen umfangreichere Projekte der Stadtentwicklung ohne eine ergänzende Ausrichtung an bestehenden ÖPNV-Angeboten oder eine frühzeitige Integration des ÖPNV-Ausbaus in die Planung nicht aus. Neben möglichst abgewogenen Lösungen im ÖPNV-Angebot kann eine Förderung stadtverträglicher Mobilität erreicht werden, indem Maßnahmen zur Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs sowie zur Vermeidung des motorisierten Individualverkehrs damit verknüpft werden. Dies gilt nicht nur in den Kernstädten, sondern entsprechend des Leitbilds der „dezentralen Konzentration“ auch für Bauvorhaben im Umland. Entgegen dieser Planvorgaben gelingt in der Praxis allerdings nur selten eine wirklich zeitnahe Anbindung neuer Siedlungen an den ÖPNV. In der Konsequenz bilden die Bewohner häufig am Auto orientierte Mobilitätsrouti-

nen aus, die sich nur schwer wieder ändern lassen (Gaffron/Gertz/Hertel et al. 2002: 2 ff.).

Behält man beim Ausbau der ÖPNV-Verbindungen zwischen Kernstadt und Region die Wechselwirkung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Blick, können weitere negative Folgen vermieden werden. So kann einerseits eine Verlagerung von Pendlerströmen vom Auto auf den ÖPNV durch eine gute Bus- und Bahnanbindung erreicht werden. Andererseits fördert eine verbesserte Erreichbarkeit des suburbanen Raums die Entstehung neuer Wohn- und Gewerbestandorte, was wiederum den Verkehrsaufwand – die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer – erhöht (Kagermeier 1999: 19 ff.).

Trotz der hohen Relevanz des Leitbildes in der Planungspraxis sind sowohl die theoretischen Vorannahmen als auch die Wirksamkeit des Konzepts in der Praxis umstritten (vgl. Hesse 1999; Holz-Rau/Scheiner 2005; Scheiner 2013): Ein Kritikpunkt bezieht sich auf den zugrunde gelegten monokausalen Zusammenhang zwischen der Stadtstruktur und der Verkehrsmittelnutzung. Es wird angezweifelt, dass eine an den Leitsätzen der Kompakten Stadt orientierte Siedlungsgestaltung alleine ausreichend ist, um das individuelle Mobilitätsverhalten der Menschen wirksam zu beeinflussen. Diese Kritik stützt sich auf die These, dass sich das individuelle Mobilitätsverhalten immer stärker von den vorhandenen Stadtstrukturen löst. Tatsächlich sind für die Verkehrsmittelnutzung neben der sozialräumlichen Angebotsstruktur und dem ÖPNV-Angebot auch personenbezogene Merkmale, wie etwa Autoverfügbarkeit, soziale Lage, Lebensphasen, Lebensstile oder verkehrsmittelbezogene Einstellungen von erheblicher Bedeutung (Hunecke/Schweer 2006: 148 ff.). Geringe Distanzen zwischen verschiedenen Aktivitätsorten in einer kompakten Stadt führen deshalb nicht zwangsläufig auch zur Reduktion des Verkehrsaufwandes (Gebhardt/Joos/Martin 2005: 270).

Ein Zusammenhang von Lebensstilen und konkreten Wohnortentscheidungen kann insbesondere dann festgestellt werden, wenn keine wirtschaftlichen Zwänge vorliegen. Damit geht eine Vorauswahl der zukünftigen Mobilitätsoptionen einher (Kasper/Scheiner 2006: 167 ff.). Das Mobilitätsverhalten in einzelnen Stadtquartieren kann dann als eine Folge bewusster Wohnortentscheidungen einzelner Bevölkerungsgruppen interpretiert werden (residenzielle Selbst-Selektion). Somit greift die Annahme einer alleinigen Wirkung kompakter Siedlungsstrukturen auf das Mobilitätsverhalten zu kurz (Schwanen/Mokhtarian 2005: 96 f.; Scheiner 2009: 36 ff., 185 f.).

Vielfach wird zudem darauf hingewiesen, dass in der praktischen Umsetzung mögliche Nachteile solcher Stadtentwicklungskonzepte nicht immer ausreichend beachtet werden. So bleiben häufig Konfliktthemen, wie etwa hohe Wohnkosten, unterschiedliche Nutzungsinteressen im öffentlichen Raum (etwa Parken, Handel und Gastronomie,

Flächenverfügbarkeit für den Fuß- und Radverkehr) oder Verkehrsprobleme ausgeklammert (Gebhardt/Joos/Martin 2005: 269; Howley 2009: 794 f.). Eine starke Konzentration von Nutzungen in einzelnen innerstädtischen Quartieren kann zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen aus dem Umland oder anderen Quartieren beitragen (Siedentop/Kausch/Guth et al. 2005: 40 ff.). Eine Fokussierung des Konzepts auf die Stadtzentren kann somit als nicht ausreichend betrachtet werden, vielmehr sind auch die Erreichbarkeiten verschiedener Aktivitätsorte an der Peripherie von Belang (Westerink/Haase/Bauer et al. 2013: 475–476). Häufig wird bei Planungen vernachlässigt, dass vorhandene räumlich-bauliche Strukturen nur sehr schwer in Richtung kompakter Siedlungsstrukturen transformiert werden können (van Wee 2012: 78).

Ebenso wird kritisiert, dass Veränderungen auf der individuellen Ebene (wie veränderte Wohnflächenansprüche oder verändertes Konsumverhalten der Bevölkerung) sowie Rahmenbedingungen auf der strukturellen Ebene (unter anderem problematische Parallelförderungen von Motorisiertem Individualverkehr (MIV) und ÖPNV, Anreizwirkung der Entfernungspauschale) bei der Umsetzung des Leitbilds nicht ausreichend berücksichtigt werden (Beckmann/Gieß/Thiemann-Linden et al. 2011: 71 ff.). Die Wirksamkeit oder Effektivität kompakter Stadtentwicklungskonzepte ist dementsprechend umstritten (Gebhardt/Joos/Martin 2005: 268).

Es besteht ein weitgehender Konsens darüber, dass eine kompakte Gestaltung der Stadt eine wichtige Grundvoraussetzung für nachhaltigen, zukunftsfähigen Stadtverkehr darstellt. Einerseits ermöglichen kompakte Stadtstrukturen überhaupt erst eine nachhaltigere Verkehrsabwicklung über den ÖPNV, Fuß- oder Radverkehr, andererseits wird so eine räumliche Trennung der Funktionen Arbeit, Wohnen, Erholung, Versorgung und daraus resultierende große Distanzen mit zwangsläufig verkehrsaufwändigen, autoorientierten und flächenintensiven Siedlungsstrukturen vermieden (Scheiner 2009: 33 ff., 192 ff.).

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass kompakte Stadtstrukturen und ein gutes ÖPNV-Angebot zwar wesentliche Bausteine nachhaltiger städtischer Mobilität darstellen, alleine allerdings nicht ausreichend erscheinen. Vielmehr weisen die bisherigen Erkenntnisse darauf hin, dass eine breitere Integration von Mobilitätsaspekten in der Steuerung der Stadtentwicklung notwendig ist. Des Weiteren sind begleitende Maßnahmen nachhaltiger Mobilitätsgestaltung erforderlich, die auf die Routinen des Mobilitätsverhaltens und vorgelagerte Entscheidungen einwirken – in den Abschn. 4.2 bis 4.4 wird hierauf näher eingegangen.

2.2 Integrierte Stadtentwicklungskonzepte

Mit der im Jahr 2007 auf europäischer Ebene verabschiedeten „Leipzig Charta“ soll eine wirtschaftlich, sozial

und ökologisch nachhaltige, integrierte Stadtentwicklung unterstützt werden (BMVBS 2010: 315 ff.). In einer ersten Bilanz fünf Jahre nach der Verabschiedung zeigt sich, dass die Forderungen der „Leipzig Charta“ in einzelnen EU-Mitgliedsstaaten in unterschiedlichem Maß umgesetzt wurden: Während die Regierungen einzelner Mitgliedsstaaten umfangreiche neue Stadtentwicklungsprogramme initiierten, war der Einfluss der „Leipzig Charta“ in anderen Ländern bis dahin eher begrenzt (BMVBS 2012).

In Deutschland bildet die „Leipzig Charta“ mittlerweile eine wichtige Grundlage der Nationalen Stadtentwicklungspolitik (BMUB 2015) und stellt auch in einem Positionspapier des Deutschen Städtetags einen zentralen Bezugspunkt für die (finanzielle) Förderung integrierter Stadtentwicklung dar (Deutscher Städtetag 2013). Eine integrierte Planung im Sinne der „Leipzig Charta“ zielt darauf ab, soziale Probleme zu mindern, die lokale Wirtschaft zu stärken und vor allem die Umweltbedingungen in den Städten zu verbessern, z. B. durch die Senkung der verkehrsbedingten Lärm- und Abgasbelastungen oder die Verringerung des Flächenverbrauchs (Eltges/Hamann 2010: 303 ff.).

Im Gegensatz zu früheren Ansätzen liegt der Fokus aktueller integrierter Stadtentwicklungskonzepte weniger auf einer *Top-Down*-Umsetzung von Planungsparadigmen, sondern vielmehr auf projekt- und umsetzungsorientierten Lösungsansätzen, die im öffentlichen Dialog erarbeitet wurden. Integrierte Stadtentwicklungskonzepte können somit weniger als abgeschlossene Planungen aufgefasst werden, sondern vielmehr als lernende Systeme (Franke/Strauss 2010: 254 f.).

Der Deutsche Städtetag (2013: 14 f.) hat Kriterien für eine erfolgreiche Umsetzung integrierter Stadtentwicklungskonzepte erarbeitet. Zunächst soll dazu die städtische Entwicklung über ausführliche Analysen, Szenarien und Prognosen abgebildet werden. Darauf aufbauend werden Leitbilder und Ziele für die mittel- bis langfristige Stadtentwicklung abgeleitet. Ferner ist zur beständigen Kontrolle und Weiterentwicklung der Stadtentwicklungskonzepte ein kontinuierliches Monitoring auf Stadtteil- oder Quartierebene notwendig, wozu auch die Evaluierung von Leitlinien, Prozessen und Ergebnissen gehört. Nach Franke/Strauss (2010: 256) berücksichtigen Stadtentwicklungskonzepte verschiedene Ebenen und beziehen unterschiedliche Akteure ein:

- verschiedene räumliche Skalen,
- unterschiedliche Themen oder Handlungsfelder der Stadtpolitik,
- sektorale Teilplanungen und -leitbilder,
- einzelne Themenbereiche innerhalb von Fachplanungen,
- verschiedene öffentliche und private Finanzierungsmöglichkeiten,

- unterschiedliche Organisationsstrukturen auf der Umsetzungsebene,
- einzelne Bereiche der städtischen Verwaltung,
- Verwaltungsakteure, Bürger sowie andere private Akteure.

In einer umfangreichen Studie wurde 2009 die bisherige Umsetzung integrierter Stadtentwicklungskonzepte in Deutschland untersucht.² Die Untersuchung zeigte, dass bis dahin 86% der befragten Kommunen integrierte Stadtentwicklungskonzepte erarbeitet hatten. Die Konzepte wiesen eine große Vielfalt an Umsetzungsvarianten auf, beispielsweise im Hinblick auf die räumliche Bezugsebene oder hinsichtlich der Gewichtung einzelner Aspekte der Integration und Kooperation (BBSR 2009a: 46 ff.).

Die meisten Ansätze sollten vor allem eine Kooperation verschiedener städtischer Ressorts und Behörden fördern. Viele Konzepte zeichneten sich zudem durch eine integrierte Betrachtung unterschiedlicher stadtpolitischer Themen (z. B. durch eine Zusammenführung verschiedener sektoraler Planwerke, wie Verkehrsentwicklungspläne, Flächennutzungspläne, Zentren- und Wohnkonzepte) und eine Einbeziehung externer Akteure aus (BBSR 2009a: 36 ff.).

Im Hinblick auf Integrierte Stadtentwicklungskonzepte wird das im Planungsprozess eingelagerte Spannungsfeld der Rollenteilung zwischen fachlicher Entscheidungsvorbereitung durch Experten und wertbehafteter Entscheidung durch zumeist politische Entscheidungsträger wenig berücksichtigt. Dieses Spannungsfeld ist kaum aufzulösen, so lange sich Entscheider nicht von ihren politischen Denkschablonen lösen können und deshalb nur schwer von notwendigen Veränderungen zu überzeugen sind. Dem kann jedoch begegnet werden, indem die Kenntnisse und das Verständnis von Entscheidungsträgern etwa durch Exkursionen, „best practices“ und Weiterbildung vermehrt wird.

3 Stadtplanerische Handlungsfelder am Beispiel der Stadt Leipzig

Dem Leitbild der „Kompakten Stadt“ entsprechend bieten sich der Stadt Leipzig verhältnismäßig viele Ansatzpunkte für ein integriertes Stadtentwicklungskonzept. So verfügt Leipzig über eine Vielzahl dicht bebauter und architektonisch attraktiver Gründerzeitviertel, die bereits eine hohe Nutzungsmischung aufweisen. Daneben existieren meh-

rere zentrumsnahe Grünflächen für die Naherholung. Alles zusammengenommen sind zumindest im Innenstadtbereich von Leipzig gute Voraussetzungen für eine ökologisch nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung vorhanden.

Infolge des Wandels der Wirtschaftsstrukturen stellte sich ein Rückgang der Industrieproduktion sowie der Einwohnerzahlen in der Kernstadt ein. Dies führte in Kombination mit der parallelen Ausweisung neuer Wohn- und Gewerbeflächen in peripheren Lagen zu teils massiven Leerständen und zur Entstehung großräumiger Brachflächen innerhalb des Stadtgebiets. Für Leipzig ergeben sich daraus besondere Anforderungen an eine integrierte Stadtentwicklung, bei der städtebauliche, soziale und wirtschaftliche Aspekte sorgfältig miteinander abgestimmt werden müssen (Weigel/Reuther 2006: 62 ff.).

3.1 Förderung des Wohnens im Innenbereich

Die Wahl des Wohnstandorts innerhalb einer Stadt wird maßgeblich durch die Mieten und Immobilienpreise beeinflusst, aber auch durch die Wohnungsausstattung, die Lage in der Gesamtstadt sowie durch das direkte Wohnumfeld. Diese Faktoren werden von einzelnen Bevölkerungsgruppen unterschiedlich gewichtet. Während für die einen das Wohnumfeld eine überdurchschnittlich hohe Bedeutung bei der Wohnstandortwahl besitzt, ist für andere vor allem die Ausstattung oder Größe einer Wohnung entscheidend. Die Qualitäten der einzelnen Stadtteile werden deshalb von verschiedenen Bevölkerungsgruppen unterschiedlich wahrgenommen und bewertet (Kasper 2006: 94 ff.; Joos 2012: 103 ff.).

Innerhalb bestimmter Stadtquartiere ist dementsprechend oftmals eine Konzentration von Gruppen mit jeweils ähnlichen Lebensstilen oder soziodemographischen Merkmalen festzustellen. Ein vergleichsweise hoher Anteil der Bevölkerung sieht entweder ein Einfamilienhaus auf dem Land oder am Stadtrand oder eine möglichst zentrumsnahe Stadtwohnung als Wohnideal an. Ein ideales Wohnquartier mit optimaler Dichte und Nutzungsmischung, das für alle Bewohner gleichermaßen attraktiv ist, findet sich dementsprechend nirgends. Zudem lässt sich die Qualität einzelner städtischer Bereiche nicht beliebig an anderen Stellen des Stadtgebiets reproduzieren. Manche Gruppen der Bevölkerung sind auch durch differenzierte Aufwertungsmaßnahmen im Innenbereich nicht dazu bereit, ihr eigenes Haus mit Garten aufzugeben (Gebhardt 2012: 64 ff., 82 ff.; Joos 2012: 103 ff.).

Um das innenstadtnahe Wohnen zu fördern, sind deshalb möglichst anpassungsfähige, multifunktionale Stadtquartiere notwendig, die Wohnangebote und Infrastrukturen für unterschiedliche Lebensentwürfe, Lebenslagen und Nutzungsanforderungen bereithalten. Um solche Bedingungen zu schaffen, bedarf es der Kooperation zwischen den städtischen Planungsbehörden und privaten wie öffentlichen Wohnungsbauunternehmen (Beckmann/Witte 2006:

²Die Erhebung basierte auf einer schriftlichen Befragung aller deutschen Kommunen ab 20.000 Einwohnern (sowie außerdem von Kommunen zwischen 5.000 und 20.000 Einwohnern, in denen die Förderprogramme Soziale Stadt, Stadtbau Ost oder Stadtbau West umgesetzt wurden). Insgesamt wurden 1.031 Kommunen angeschrieben, die Teilnahmequote betrug ca. ein Drittel (BBSR 2009a: 16 f., 27).

211 ff.). In diesem Kontext sind z. B. Angebote für Familien zu nennen, die nicht nur familiengeeignete Wohnungen, sondern auch die notwendige soziale Infrastruktur (z. B. Kinderbetreuung, Schulen) umfassen (BBSR 2009b: 4 ff.). Insbesondere im Kontext des demographischen Wandels gewinnen auch spezialisierte Wohnungsangebote für ältere Menschen und entsprechende Infrastruktureinrichtungen (soziale Treffpunkte, ärztliche Versorgung) im Wohnumfeld zunehmend an Relevanz (Heinze 2013: 135 ff.).

Die Potenziale für kompakte Wohnkonzepte liegen in Leipzig insbesondere bei den größeren Brachflächen im gesamten Stadtbereich und den innerstädtischen Baulücken. Diese eignen sich in vielfältiger Weise für eine Nachverdichtung durch innovative Wohnkonzepte oder für Erholungsflächen. Mit einem Stadthausprogramm versuchte die Stadt Leipzig bereits, ihr Brachflächenpotenzial für Familien mit Eigenheimwunsch zu nutzen. Anstatt am Stadtrand konnten so Familien im innerstädtischen Bereich bauen (Stadt Leipzig 2011a: 60 ff.; Stadt Leipzig 2011b: 50 ff.). Der bisherige Umfang des Programms lässt jedoch nur auf ein begrenztes Potenzial für dieses Konzept schließen (Steinführer/Haase/Kabisch 2009: 186 ff.).

Innenstadtlagen sind aufgrund ihrer guten Erreichbarkeit und der Angebotsvielfalt des Wohnumfelds relativ leicht zu entwickeln. Aber auch weniger zentrale Lagen können durch ihre spezifischen Vorteile – etwa günstige Bodenpreise – für einzelne Zielgruppen (wie Studenten) interessant sein (Beilein 2010: 13 ff.). Das wohnungspolitische Konzept Leipzigs greift diese Erkenntnisse auf und konzentriert sich insbesondere auf Familien, Studenten und Senioren als wichtige Zielgruppen (Stadt Leipzig 2009a). Die wesentlichen Ziele des ursprünglichen Konzepts werden auch im Entwurf für die Fortschreibung des Konzepts beibehalten. Neue Wohnflächen sollen weiterhin nachhaltig entwickelt werden, vor allem durch eine Priorisierung der Innen- vor der Außenentwicklung und die Nutzung von Baulücken. Daneben rückt auch die Förderung des Wohnens für einkommensschwache Familien stärker in den Fokus (Stadt Leipzig 2015b).

Sind größere Brachflächen vorhanden, können ganze Quartiere als autoreduzierte oder sogar autofreie Wohngebiete gestaltet werden. Konzepte dieser Art zeichnen sich durch einen besonders geringen Flächenverbrauch für den Verkehr aus und bieten starke Anreize zu einem verkehrsparsamen Lebensstil. Beispielhaft sei hier auf das autoreduzierte Wohnquartier in Freiburg-Vauban verwiesen (vgl. Nobis 2003; BMVBS/BBSR 2008). Leipzig hat mit 42% einen vergleichsweise hohen Anteil an autofreien Haushalten, was auf ein entsprechendes Potenzial für Projekte dieser Art schließen lässt (Stadt Leipzig 2009b: 7).

In Leipzig konnte ab 1990 durch umfangreiche Stadterneuerungsprogramme besonders in den zentrumsnahen Gründerzeitvierteln eine deutliche Reduzierung der Leerstände erreicht werden. Besonders diese Viertel profitieren

mittlerweile stark von einem Reurbanisierungstrend, bei dem vor allem jüngere Personen wieder bevorzugt in die zentralen Bereiche der Stadt ziehen (Steinführer/Haase/Kabisch 2009: 177 ff.). Problematischer gestaltete sich die Lage hingegen in den Großwohnsiedlungen am Stadtrand, deren Leerstände seit Beginn der 1990er-Jahre anstiegen – mit entsprechend negativen Folgen für die Auslastung städtischer Einrichtungen und die Rentabilität privater Nahversorgungseinrichtungen in diesen Quartieren (Stadt Leipzig 2011b: 38 ff.). Über längere Zeit wurde auf den anhaltenden Leerstand vor allem mit einem Rückbau von Wohngebäuden reagiert (Steinführer/Haase/Kabisch 2009: 177 ff.). Mittlerweile ist jedoch auch in diesen Vierteln – zum Teil durch stadtteilbezogene Entwicklungskonzepte – eine Stabilisierung der Einwohnerzahlen festzustellen, so dass eine weitere Förderung des Rückbaus nicht mehr als notwendig erachtet wird (Stadt Leipzig 2015b).

3.2 Stärkung städtischer (Teil-)Zentren

Wie in Kapitel 2.1 dargestellt, ist eine ausgewogene Nutzungsmischung ein zentrales Element kompakter Stadtentwicklungskonzepte. Eine Mischung der verschiedenen Nutzungen kann hierbei vertikal oder horizontal, fein- oder grobkörnig, innerhalb eines Gebäudes, im Block oder im Quartier erfolgen. Als wesentliche Bestandteile einer attraktiven Nutzungsmischung in städtischen Quartieren werden meist abwechslungsreiche Möglichkeiten zur Nahversorgung, Bildungseinrichtungen, kulturelle Anziehungspunkte und soziale Einrichtungen genannt. Für die Nutzungsmischung sind im gleichen Maße nicht nur das quantitative Angebot, sondern auch vielfältige Auswahlmöglichkeiten entscheidend. Dabei ist allerdings zu beachten, dass kein Idealmodell einer Nutzungsmischung existiert (Wieland 2014: 51 ff.).

Dies zeigt sich beispielsweise in Bezug auf die Nahversorgung. Hier ist in den vergangenen Jahren vielfach eine Schwächung der Bindung an lokale Einkaufsmöglichkeiten (sogenannte „Nearest-Center“-Bindungen) festzustellen, da die Erfüllung individueller Konsumwünsche (vor allem hochwertige Konsumgüter) bei Einkäufen meist höher als die Mobilitätskosten oder der Zeitaufwand bewertet wird. Insbesondere in Verbindung mit einer verbesserten ÖPNV-Erreichbarkeit, einer Aufwertung des öffentlichen Raums oder ergänzenden Servicediensten (z. B. Lieferservices) kann ein umfangreiches Nahversorgungsangebot dennoch zu einer spürbaren Reduktion der Einkaufswege und zu einer Belebung des öffentlichen Raums beitragen (BMVBS 2011a: 7 ff.; Martin 2012: 143 ff.). Dies führt auch bei Bewohnern, die lokale Angebote nur in geringem Umfang nutzen, zu einer subjektiven Verbesserung der Wohnqualität. Allerdings bleibt eine Quantifizierung des Potenzials zur Verkehrsreduzierung durch Nutzungsmischung aufgrund

der jeweils unterschiedlichen lokalen Bewohnerstruktur und des örtlichen Angebots an Nutzungen schwierig (BMVBS 2011b: 14 f.; Martin 2012: 147 ff., 157 ff.).

Weiterhin ist auch ein an der Einwohnerzahl des Quartiers orientiertes Angebot mit Arbeitsplätzen ein wichtiger Faktor der Nutzungsmischung. Eine Zunahme wohnverträglicher Dienstleistungsbetriebe erleichtert hierbei die Mischung von Wohnnutzungen und gewerblichen Nutzungen (Beckmann/Gieß/Thiemann-Linden et al. 2011: 53 ff.). Für eine attraktive Wohnumgebung werden schließlich eine ansprechende und für die Nahmobilität optimierte Gestaltung der Verkehrsflächen und öffentlichen Räume und ausreichende Naherholungs- oder Freizeitmöglichkeiten in Form wohnungsnaher Grünflächen als wesentlich angesehen. Allerdings besteht bei der konkreten Planung die Schwierigkeit, die oft stark divergierenden Anforderungen verschiedener Nutzergruppen gegeneinander abzuwägen (Joos 2012: 133 ff.).

In Leipzig ist mit dem „Stadtentwicklungsplan Zentren“ ein Maßnahmenplan implementiert worden, der die Nutzungsmischung und Belebung städtischer Zentren – und damit die Qualität des Wohnumfelds – langfristig verbessern soll. Die Zentren wurden dabei in verschiedene Kategorien (A-, B-, C-, D-Zentren; Nahversorgungslagen) eingeteilt. Diese Kategorien dienen als Orientierung für die Ansiedlung neuer Einzelhandels- oder Dienstleistungsunternehmen. Sie sollen grundsätzlich auf die jeweils geeigneten Zentren konzentriert werden, wohingegen eine Ansiedlung in schlecht integrierten oder erschlossenen Standorten außerhalb dieser Lagen möglichst vermieden werden soll. Die Stadt hat für die einzelnen Zentren sogenannte Zentrenpässe erstellt. Sie beinhalten individuelle Handlungsempfehlungen, die auf der aktuellen Anbindung, Ausstattung und einer Stärken-Schwächen-Analyse basieren. Neben baulichen Aufwertungen umfassen die Handlungskonzepte unter anderem zusätzliche Dienstleistungen, Angebotsergänzungen in der Nahversorgung oder gezielte Einzelhandelsberatungen. Die Zentrenentwicklung soll sich außerdem an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientieren (Stadt Leipzig 2009c).

Mit einem Modellprojekt am Lindenaer Markt hat die Stadt deswegen partizipatorische Ansätze erprobt. Das Projekt erfasste mittels einer eher informellen Befragung lokaler Händler, Anwohner und Kulturakteure nutzerbezogene Informationen über das gewünschte lokale Angebot und vorhandene Defizite in der Nahmobilität. Daraus wurden schließlich konkrete Handlungsoptionen zur Stärkung der Nahversorgung abgeleitet, z. B. die gezielte Förderung der Ansiedlung bisher fehlender Einkaufsmöglichkeiten und eine Aufwertung des öffentlichen Raums zur Steigerung der Aufenthaltsqualität (BMVBS 2011a: 39 ff.).

Die bisherige Umsetzung des Stadtentwicklungsplanes „Zentren“ wurde im Rahmen der Aufstellung des Stadtentwicklungskonzeptes umfassend überprüft. Ergänzend

findet im Zwei-Jahres-Rhythmus ein Einzelhandelsmonitoring statt, das die Versorgungsqualität in den verschiedenen Zentren erfasst. Die Umsetzung des Konzepts wird von der Stadtverwaltung je nach Zentrenkategorie unterschiedlich bewertet. Während die A-, B- und die meisten C-Zentren eine sehr stabile Entwicklung aufweisen, zeigen sich in einigen D-Lagen und Nahversorgungszentren weiterhin Defizite in der Angebotsstruktur. Dem soll vor allem mit einer weiteren städtebaulichen Aufwertung begegnet werden. Dabei wird kein Standardkonzept umgesetzt, vielmehr werden für jedes Zentrum spezifische Maßnahmenpakete entwickelt (Stadt Leipzig 2009c; Stadt Leipzig 2014).

3.3 Förderung der Nahmobilität

In der Vergangenheit sind der Straßenraum und andere öffentliche Räume häufig an die Prämisse eines möglichst störungsfreien Verkehrsflusses des motorisierten Individualverkehrs angepasst worden. Weitere Funktionen des Straßenraums, wie die Nutzung der Straße als Aufenthaltsraum, als Orientierungshilfe oder die Vermittlung von Identität innerhalb der Stadt besaßen demgegenüber eine untergeordnete Priorität (Martin/Baron 2005: 433 ff.; Bracher 2011: 284 ff.). Heute werden Wechselwirkungen von Straßenraumqualität, Nahmobilität und Nahraumausstattung stärker in den Fokus der Planung genommen und Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität berücksichtigen auch die Aufenthaltsqualität in einem Quartier. Die Neuausrichtung geht mit einem Perspektivenwechsel in der städtischen Verkehrsplanung einher. Nicht mehr allein der reibungslose Verkehrsfluss oder die Dimensionierung von Verkehrsanlagen, sondern die Mobilität der Menschen und ihre Bedürfnisse sind die Ausgangspunkte von konkreten verkehrsplanerischen Überlegungen (Wilde 2015). Diese Sichtweise spiegeln bereits die neueren Hinweise und Empfehlungen zur städtischen Verkehrsplanung wider (FGSV 2013; FGSV 2014; Wefering/Rupprecht/Bührmann et al. 2014).

In Leipzig sind im Rahmen des Stadtentwicklungsplanes „Verkehr und öffentlicher Raum“ aus dem Jahr 2004 (der mittlerweile weiterentwickelt wurde und in einer aktualisierten Version vorliegt) verschiedene Maßnahmenbündel zur Förderung eines stadtverträglichen Verkehrs initiiert worden (Stadt Leipzig 2004; Stadt Leipzig 2015a). Vom „Konzept der autoarmen Innenstadt“ erhoffte man sich eine starke Reduzierung des MIV im Stadtzentrum. Umgesetzt wurden hierzu die Sperrung vieler Straßen für den Durchgangsverkehr, der Rückbau ebenerdiger Parkmöglichkeiten und die Verlagerung von Stellplätzen in Parkhäuser und Tiefgaragen. Mit dem gleichzeitigen Einrichten von Fahrradabstellanlagen sowie einer Aufwertung und Anpassung des öffentlichen Raums für die Nahmobilität wurden in der Innenstadt bereits viele Bausteine einer nachhaltigen, kom-

pakten Stadtentwicklung realisiert (Stadt Leipzig 2008). Zur spezifischen Förderung des Fußverkehrs wurden im Rahmen des Stadtentwicklungsplans „Verkehr und öffentlicher Raum“ auch in anderen Stadtvierteln die Geschwindigkeiten des MIV reduziert, vorhandene Barrieren (insbesondere bei der Querung von Hauptverkehrsstraßen) abgebaut sowie Fußwege und zugehörige Straßenräume parallel neu gestaltet (Stadt Leipzig 2004; Stadt Leipzig 2015a).

Viele europäische Städte setzen umfangreiche Förderkonzepte für den Radverkehr erfolgreich um (z. B. Kopenhagen und Amsterdam), die zu sehr hohen Anteilen des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen beitragen. Diese Konzepte umfassen unter anderem Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit beim Radfahren durch Verkehrsberuhigung, Vorrecht gegenüber dem MIV an Kreuzungen sowie Parkraumbewirtschaftung. Weiterhin erwies sich die Einrichtung zusätzlicher Fahrradspuren und -parkplätze genauso als vorteilhaft wie eine gute Verzahnung mit ÖPNV-Angeboten (Bike&Ride) (Pucher/Buehler 2008: 497 ff.). Auch in Leipzig wurde aufbauend auf einer Analyse von bisherigen Schwachpunkten und einer Evaluation bestehender Handlungskonzepte ein umfassender Radverkehrsentwicklungsplan erarbeitet, der neben infrastrukturellen Aspekten auch „weiche“ Maßnahmen wie Informationskampagnen umfasst (Stadt Leipzig 2012).

4 Politische, organisatorische und kommunikative Rahmenbedingungen

Um die Potenziale einer kompakten, nutzungsgemischten Stadtstruktur für einen nachhaltigen Stadtverkehr auszunutzen, ist eine stärkere Berücksichtigung von Mobilitätsthemen in den übergeordneten Entwicklungskonzepten notwendig. Dies kann in politischer, organisatorischer und kommunikativer Hinsicht erfolgen.

4.1 Rahmenbedingungen integrierter Stadtentwicklungskonzepte

Grundlegende rechtliche Hemmnisse für die Entwicklung nutzungsgemischter Quartiere bestehen in einem teils überholten Regelwerk, das eine Trennung von Wohnen und Gewerbe vorsieht (Beckmann/Gieß/Thiemann-Linden et al. 2011: 26, 110). Nicht festgehalten war in der Vergangenheit dagegen eine rechtliche Verpflichtung zu einer ÖPNV-orientierten Entwicklung (Kanzlerski/Würdemann/Beckmann et al. 2004: 36 f.). Viele Förderrichtlinien für die Verkehrs- und Stadtentwicklung eignen sich bislang kaum für eine integrierte Stadtentwicklung. Zwar sollten die bereits bestehenden Programme zur Förderung integrierter Planungsansätze beibehalten werden; was bisher fehlte, ist allerdings eine bessere Abstimmung der unterschiedlichen Förderprogramme auf

Landes-, Bundes- und EU-Ebene (BBSR 2009a: 36, 107 ff.). Das Gleiche gilt bei der strikten Trennung der Finanzmittel zwischen städtebaulichen Projekten und dem Bau von Verkehrsanlagen, aber auch zwischen den Straßenbaumitteln und der ÖPNV-Förderung. Eine Bündelung der Fördermittel könnte die integrierte Betrachtung von Stadtentwicklungsprojekten erheblich begünstigen (Gaffron/Gertz/Hertel et al. 2002: 12; Topp 2013: 24 f.).

In diesem Kontext wird eine deutlichere Förderung der Nahmobilität, eine Konzentration der Siedlungsentwicklung auf nutzungsgemischte Quartiere im Innenbereich und eine stärkere Berücksichtigung regionaler Belange³ als wesentlich erachtet. Außerdem kommt man nicht umhin, fragwürdige finanzielle Unterstützungen, die tendenziell eher Wachstum im suburbanen Bereich fördern, wie z. B. die Entfernungspauschale, auf ihre nachhaltige Wirkung für die Stadtentwicklung zu überprüfen (Beckmann/Gieß/Thiemann-Linden et al. 2011: 26, 71 ff., 103 ff.).

Herausforderungen für einen derart optimierten Einsatz von Fördermitteln zeigten sich beispielsweise in Leipzig beim Umbau der Georg-Schumann-Straße. Diese Hauptverkehrsstraße wies in der Vergangenheit zahlreiche verkehrliche, städtebauliche, aber auch immobilienwirtschaftliche Probleme auf. Da eine vollständige Sanierung in einem Projekt jedoch für die Kommune finanziell nicht durchführbar erschien, wurde eine Kombination verschiedener staatlicher Förderprogramme genutzt, um eine abschnittsweise Sanierung und Aufwertung der Straße zu ermöglichen. Teilweise wurden hierbei auch Bürger und Wirtschaftsakteure mit in die Planung einbezogen. Es erwies sich jedoch durch eine eher zersplitterte und lückenhafte Förderung als schwierig, eine einheitliche Aufwertung zu erreichen und einen integrierten Planungsansatz umzusetzen (Karsten/Wohltmann 2014: 15 ff.).

4.2 Interkommunale Kooperation

Für eine integrierte Stadtentwicklung reicht es nicht aus, sich allein auf den Wirkungsbereich der jeweiligen Kommune zu beziehen, denn Regionen sind eng miteinander verflochten. Schon allein die komplexen Verkehrsbeziehungen im Berufs- und Freizeitverkehr oder aber Infrastrukturen mit Auswirkungen auf die gesamte Region (wie Flughäfen oder Knotenpunkte im Schienenverkehr) erfordern eine Koordination der Planung im regionalen Maßstab. Um kontraproduktive Parallelentwicklungen in Nachbarstädten zu vermeiden, ist es ebenso erforderlich, die Planungen für Siedlungs- und Einkaufsflächen untereinander abzustimmen (Strauss/Franke 2010: 297).

Eine interkommunale Kooperation kann aufgrund unterschiedlicher Faktoren scheitern: Vermeiden von komplexen

³ Siehe dazu auch Kapitel 4.2.

Abstimmungsprozessen, Ängste vor einem Verlust von Souveränität, mangelnde Erfahrung oder bestehende Konflikte zwischen Kernstadt und Umland. Nicht zuletzt deshalb wurden trotz zahlreicher Absichtserklärungen zur Stärkung der regionalen Planungsebene regionale Aspekte in städtischen Entwicklungsplänen in der Vergangenheit oft nur unzureichend berücksichtigt. Sofern eine interkommunale Zusammenarbeit stattfindet, beschränkt sich diese bisher meist auf eine informelle Zusammenarbeit bei sogenannten „weichen“ Themen, wie etwa eine gemeinsame touristische Vermarktung der Region (BBSR 2009a: 77 ff.). Eine Institutionalisierung regionaler Verkehrspolitik war bisher eher selten zu beobachten (ILS 2010: 30). Bis auf einige Ausnahmefälle verfügen Institutionen der Regionalplanung über eher begrenzte politische Entscheidungsbefugnisse und geringe finanzielle Ressourcen (Diller 2015: 117 ff.).

Ohne eine grundsätzliche Bereitschaft und eine gegenseitige Akzeptanz von wirtschaftlichen Interessen lässt sich keine regionale Kooperation – ob formell oder informell – herstellen. Eine funktionierende interkommunale Kooperation wird an vorderster Stelle getragen durch eine hohe Priorisierung innerhalb der beteiligten Stadt- und Gemeindeverwaltungen sowie durch die Unterstützung von übergeordneten Regierungsebenen (Strauss/Franke 2010: 300 f.).

Leipzig steht hier für ein Beispiel, das die interkommunale Kooperation noch stärker ausbauen kann. Zwar weist das Integrierte Stadtentwicklungskonzept an einigen Stellen regionale Bezüge auf, die beschriebene interkommunale Zusammenarbeit reicht allerdings bei weitem nicht aus, um für die innerstädtische Entwicklung kontraproduktive Planungen im Umland – wie beispielsweise den Bau großer Einkaufszentren auf der „grünen Wiese“ – zu vermeiden. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die notwendige Abstimmung der Wohn- und Gewerbestandortplanung entlang der neuen S-Bahn-Linien zu nennen: Neuen Suburbanisierungsprozessen, ausgelöst durch die nun verbesserte Erreichbarkeit von Vororten, sollte entgegengewirkt werden (SMWA 2006; SMWA 2009; Stadt Leipzig 2011a).

Um Konkurrenzen innerhalb der Region zu vermeiden und die Region nach außen wettbewerbsfähig zu halten, wurde 2009 eine regionsübergreifende Kooperation im Raum Leipzig zur besseren Koordination der Gewerbeflächenentwicklung etabliert. Dazu wurde eine regionale Steuerungsgruppe mit Vertretern der beteiligten Städte und Landkreise, aber auch der involvierten Bundesländer und Planungsbehörden installiert. Die Kooperation ermöglichte eine bessere Koordinierung der Gewerbeflächenentwicklung. Das Gremium selbst besaß zum damaligen Zeitpunkt jedoch keine Entscheidungsbefugnisse, zudem war die Kooperation auf das Themengebiet „Gewerbeflächen“ begrenzt (Pyschny/Wilde/Knippschild 2012: 531 ff.). Auch solche thematisch und im Hinblick auf die Entscheidungskompetenzen beschränkten regionalen Kooperationen

führen jedoch zu einer engeren Vernetzung der beteiligten Gemeinden oder deren Verwaltungen und fördern die Herausbildung eines regionalen Problembewusstseins und einer regionalen Kooperationskultur. Sie können damit einen wichtigen Ausgangspunkt für eine spätere Vertiefung und Institutionalisierung der regionalen Kooperation darstellen (Kanzlerski/Würdemann/Beckmann et al. 2004: 37; ILS 2010: 30).

4.3 Intrakommunale Kooperation

Wichtiger noch als die interkommunale Kooperation ist die intrakommunale Kooperation. Denn eine interdisziplinäre, ressortübergreifende Kooperation innerhalb einzelner Kommunen ist eine zentrale Grundlage für die erfolgreiche Umsetzung integrierter Stadtentwicklungskonzepte. Die enge und frühzeitige Koordinierung der Wohn- und Gewerbestandortplanung mit der Verkehrsplanung – über ein integriertes, langfristig orientiertes Flächenmanagement – kann hier wesentlich zu einer Umsetzung nachhaltiger Verkehrssysteme beitragen (Beckmann/Gieß/Thiemann-Linden et al. 2011: 24 ff.).

Eine wirkungsvolle intrakommunale Kooperation kommt nicht ohne die Einführung geeigneter Organisations- und Haushaltsstrukturen aus, dies beinhaltet eine Institutionalisierung der ressortübergreifenden Zusammenarbeit und eine hohe Akzeptanz integrierter Planungen bei allen beteiligten Akteuren (Deutscher Städtetag 2013: 18). Wie sich bei einem Vergleich der Radverkehrsplanung in Stockholm und Kopenhagen zeigte, förderte in Kopenhagen eine Integration der Stadt- und Verkehrsplanung den Wissensaustausch und das gegenseitige Verständnis zwischen verschiedenen Planungsbereichen und reduzierte so Konflikte. Dies stellte einen wichtigen Faktor für eine effektivere Radverkehrsförderung in Kopenhagen dar (Koglin 2015: 59 ff.).

Zur Umsetzung integrierter Stadtentwicklungskonzepte werden auch Leitbilder für die städtische Entwicklung als sinnvoll erachtet. Wichtig ist jedoch, dass mit den Leitbildern auch ein politischer Gestaltungswillen und konkrete Handlungsprogramme für deren Umsetzung einhergehen; ein öffentlichkeitswirksames Leitbild alleine garantiert noch keine nachhaltige Stadtentwicklung (Holden 2012: 309 ff.). Konflikte zwischen verschiedenen Ressorts, aber auch Personalmangel sind hier häufig Hindernisse für eine erfolgreiche Umsetzung städtischer Leitbilder (Mossig/Andreas 2015: 12 ff.).

In Deutschland wurde die Kooperation über verschiedene Ressorts und Handlungsfelder in der Vergangenheit nicht immer konsequent umgesetzt (BBSR 2009a: 46 ff.). Dadurch nutzen viele Kommunen bisher nur unzureichend wichtige Einsparpotenziale im Finanz- und Personalbereich, die sich durch die strategische Kooperation zwischen einzelnen Ressorts und die Bündelung verschiedener Planungsmaßnahmen

bieten würden. Eine zeitliche und räumliche Koordination von Projekten zur Aufwertung des öffentlichen Raums oder des Wohnumfelds und von Maßnahmen des Verkehrswegebau bieten beispielsweise zahlreiche Synergieeffekte (Deutscher Städtetag 2013: 16; Topp 2013: 24 f.).

Um solche Potenziale zu nutzen, wurde in Leipzig z. B. für die Aufwertung der Georg-Schwarz-Straße und ähnlicher Hauptverkehrsachsen ein „Magistralenmanagement“ etabliert. Dieses koordiniert und steuert die Zusammenarbeit verschiedener städtischer Ressorts, aber auch die Einbindung externer Akteure. Durch die zeitliche und inhaltliche Koordination verschiedener Aufwertungsmaßnahmen wurde ein effizienterer Einsatz städtischer und überregionaler Fördermittel ermöglicht (BMVBS 2013: 50 ff.).

Intrakommunale Kooperation bedeutet auch eine Beteiligung von Akteuren außerhalb von Politik und Verwaltung bei der Entwicklung und Umsetzung integrierter Planungskonzepte. Dies umfasst neben verschiedenen Formen der Bürgerbeteiligung auch die Einbeziehung von Vertretern der Wirtschaft, sozialer und kultureller Institutionen, von Vereinen und anderen Gruppierungen in die städtischen Planungsprozesse. So kann eine intensiviertere Kooperation mit Einzelhändlern bei der Entwicklung von Zentrenkonzepten oder mit Wohnungsunternehmen und Immobilienentwicklern bei der Erstellung neuer Wohnkonzepte zu einer höheren Akzeptanz und somit effektiveren Umsetzung führen (BBSR 2009a: 59 ff.).

Eine frühzeitige Beteiligung der Bevölkerung an Planungsprozessen kann wesentlich dazu beitragen, größere Konflikte im Umfeld städtischer Bauvorhaben zu vermeiden und die Planung noch besser auf die Bedürfnisse der Bevölkerung abzustimmen. Bei allen Formen der Beteiligung in der Stadtentwicklung ist nach wie vor eine übergeordnete Steuerungsfunktion der Stadtregierung notwendig, um einerseits eine angemessene Berücksichtigung aller Einzelinteressen oder des Gemeinwohls bei Planungsverfahren sicherzustellen (Kotzke/Stein/Lindemann et al. 2002: 120 ff., 136 f.). In der Praxis zeigt sich, dass diese Forderung oft nur schwer zu erfüllen ist, weil in vielen Beteiligungsverfahren bestimmte Gruppen – und deren Partikularinteressen – unterrepräsentiert sind, während andere dominieren. Auch kann in manchen Fällen eine zu starke Konsensorientierung grundlegende Konflikte in der Stadtentwicklung überdecken (Holden 2012: 311 f.).

Eine Beteiligung privater Akteure führt jedoch nicht zwangsläufig zu einer nachhaltigen Stadtentwicklungspolitik. So können z. B. privatwirtschaftliche Akteure (wie Einzelhandelsunternehmen oder -verbände), die die umfassende Erreichbarkeit von Zentren mit dem MIV und die Bereitstellung von Parkraum einfordern, Bemühungen zur Stärkung der Nahmobilität erschweren (Kotzke/Stein/Lindemann et al. 2002: 120 ff.). Das Projekt der autoarmen Innenstadt in Leipzig zeigt in diesem Kontext beispielhaft,

dass ein solches Konzept nur mit einer breiten Beteiligung und Unterstützung der Händler erfolgreich realisiert werden kann (ILS 2010: 16 f.).

Freiburg im Breisgau wird im Kontext einer integrierten, nachhaltigen Stadtentwicklung oft als Modellstadt angesehen. Tatsächlich ist in Freiburg eine ökologisch deutlich nachhaltigere Abwicklung des Verkehrs zu beobachten als in vielen anderen vergleichbaren Städten. Zudem konnten mehrere größere, an nachhaltiger Stadtentwicklung orientierte Großprojekte, wie z. B. der Stadtteil Freiburg-Vauban, umgesetzt werden. Dies ist wesentlich durch eine Integration von Verkehrsplanung und Stadtentwicklung sowie eine umfassende Einbeziehung der Bevölkerung und anderer Akteure erreicht worden. Das Beispiel Freiburg zeigt auch, dass nachhaltige Stadtentwicklung ein langfristiger Prozess ist, der einen entsprechend beständigen Konsens erfordert. Dazu waren adäquate Strategien erforderlich, die einerseits an den längerfristigen Zielvorgaben orientiert sind, andererseits aber auch an veränderte Rahmenbedingungen angepasst werden können (Buehler/Pucher 2011: 49 ff.).

In Leipzig wurde mit dem „Integrierten Stadtentwicklungskonzept“ (Stadt Leipzig 2011a) eine Entwicklungsstrategie erarbeitet, die nicht an den Grenzen von Ressorts und Fachplanungen Halt macht. Für die Entwicklung des Konzepts wurden ressortübergreifende Arbeitsstrukturen in der städtischen Verwaltung eingerichtet. Zentral war jedoch die Einbindung externer Akteure über unterschiedliche Beteiligungsmöglichkeiten, insbesondere die Beteiligung der Bürgerschaft. Das „Integrierte Stadtentwicklungskonzept“ wurde mit der Zielsetzung erarbeitet, einen ressortübergreifenden Orientierungsrahmen für die gesamtstädtische Entwicklung bereitzustellen. Dadurch sollten auch eine effektivere Nutzung städtischer Finanzmittel und eine bessere Abstimmung bereits vorhandener sektoraler Teilkonzepte ermöglicht werden. Weitere zentrale Grundsätze des Entwicklungskonzepts liegen in der Schaffung von Rahmenbedingungen für die Entstehung oder Ansiedlung von Arbeitsplätzen sowie einer ausgewogeneren Altersstruktur der Stadtbevölkerung. Die konkrete (Fach-) Planung ist dabei explizit an den Leitlinien der „Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“ orientiert:

- europäische, nutzungsgemischte Stadt
- Stadt der kurzen Wege
- Nachhaltigkeit
- Innenentwicklung vor Außenentwicklung
- Entwicklung benachteiligter Quartiere

Neben einer Gesamtstrategie, die eine regelmäßige Abstimmung zwischen einzelnen Ämtern und Evaluationen vorsieht, wurden elf Fachkonzepte erarbeitet. Diese umfassen eine ganze Reihe von Themenkomplexen: Wohnen, Wirtschaft und Beschäftigung, Freiraum und Umwelt, Bildungslandschaft, Soziales, Kultur, Zentren, Verkehr und technische

Infrastruktur, Hochschulen und Forschungseinrichtungen, Denkmalpflege sowie Sport. Mobilitätsbezogene Maßnahmen sind dabei nicht allein im Fachkonzept „Verkehr und technische Infrastruktur“ verankert. So wurden beispielsweise Ansätze zur Förderung der Nahmobilität auch in das Teilkonzept „Freiraum und Umwelt“ integriert; im Teilkonzept „Soziales“ wurden relevante Gestaltungsaspekte für eine seniorengerechte Mobilität mit erfasst (Stadt Leipzig 2011a).

Die einzelnen Fachkonzepte sind nach einem einheitlichen Schema konzipiert: Ausführlichen Bestandsanalysen und -prognosen folgen Schwerpunktsetzungen und konkretisierte Handlungsoptionen.⁴ Die Beteiligung der Bürger, von Initiativen oder Projektentwicklern ist nicht nur beim „Integrierten Stadtentwicklungskonzept“, sondern auch bei stadtteilbezogenen Handlungskonzepten (wie der Stadtteilplan Leipziger Osten) wesentlicher Bestandteil des Planungs- und Umsetzungsprozesses (Weigel/Reuther 2006: 67 ff.; Stadt Leipzig 2011a).

4.4 Integrierte Konzepte zur Gestaltung städtischer Mobilität

Infrastrukturelle Anpassungen alleine reichen nicht aus, um nachhaltige Mobilität in der Stadt zu fördern; genauso wichtig ist die Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Dimensionen von Mobilität (Banister 2008: 75 f.). Neben den in Kapitel 3 diskutierten stadtplanerischen und infrastrukturellen Handlungskonzepten sind deshalb Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sowie preis- und ordnungspolitische Maßnahmen elementare Bestandteile einer integrierten Verkehrsplanung. Mit den Instrumenten des kommunalen Mobilitätsmanagements wird versucht, nachhaltige Verhaltensweisen der Bewohner herbeizuführen (vgl. z. B. Reutter 2014). Dies umfasst unter anderem Informations- und Kommunikationsangebote, aber auch die Etablierung von Carsharing- oder Leihfahrräderangeboten, die Einführung von Jobtickets oder Trainingsprogramme zum Verkehrsverhalten (Ahrens/Hubrich 2012: 37 ff.).

Wie die konkrete Planungspraxis ebenfalls die soziale und kulturelle Dimension von Mobilität in ihren Ausformungen einbinden kann, beschreiben die von Seiten der europäischen Kommission unterstützten „Sustainable Urban Mobility Plans“. Die Beteiligung der Bürgerschaft, die Integration verschiedener Politikbereiche und die Kooperation von Behörden sind bei der Erarbeitung langfristiger Strategien und Entwicklungsziele hierbei ein wesentliches Merkmal nachhaltiger Verkehrsplanung (Wefering/Rupprecht/Bührmann et al. 2014).

Integrierte Konzepte lassen sich allerdings nur umsetzen, wenn zum einen deren Ziele und Intentionen der Bürger-

schaft, politischen und anderen Akteuren vermittelt und zum anderen bei der Bevölkerung auch das Bewusstsein für Verhaltensweisen geschaffen werden kann, die einer nachhaltigeren Stadtentwicklung entgegenstehen. Insofern sollten auch Marketingmaßnahmen als Bestandteil von Stadtentwicklungskonzepten angesehen werden. Dazu soll einerseits verstärkt auf die Nachteile des Wohnens im suburbanen Raum (Autonutzungszwang, hohe Mobilitätskosten, schlechte Angebotsqualität, lange Anfahrtswege) hingewiesen werden (Beckmann 2001: 237 ff.; Topp 2003: 293 f.). Andererseits wird eine verbesserte Kommunikation der Vorteile kompakter Städte angemahnt. Dabei sollte nicht nur auf mobilitätsbezogene Aspekte, wie die gute Erreichbarkeit verschiedener Einrichtungen oder Zeit- und Kostenersparnisse, sondern auch auf die vielfältigen Qualitäten der Stadtteile (abwechslungsreiches Angebot, attraktive öffentliche Räume) Bezug genommen werden (Banister 2008: 76 ff.; Beckmann/Gieß/Thiemann-Linden et al. 2011: 84 f.).

Um ein Alternativmodell zu einer autoorientierten Verkehrsplanung und Stadtentwicklung auf kommunaler Ebene zu verankern, kann ein übergeordnetes Leitbild wie das der „Kompakten Stadt“ eine Orientierungs-, Motivations- und Legitimationsfunktion für Stadtentwicklungsprozesse übernehmen (Monheim 2001: 251 ff.). Auch bei sektoralen Konzepten werden teilweise Leitbilder eingesetzt. Exemplarisch sei an dieser Stelle auf die Zürcher Mobilitätsstrategie „Mobilität ist Kultur“ verwiesen. Dieser Mobilitätsstrategie, die in einem langfristigen Kooperationsprozess von Stadtregierung und Bevölkerung entwickelt wurde, sind in Zürich sämtliche verkehrspolitischen Maßnahmen untergeordnet. Gleichzeitig werden die Mobilitätsstrategie und die zugehörigen Mobilitätsangebote vom Stadtmarketing nachdrücklich als Garant einer hohen Lebensqualität vermarktet (Ott 2008).

Der erste Stadtentwicklungsplan (STEP) „Verkehr und öffentlicher Raum“ aus dem Jahr 2004 (Stadt Leipzig 2004) war zunächst eher auf infrastrukturelle und technische Maßnahmen fokussiert. Wesentliches Ziel war dabei die Sicherung der Mobilität, getragen jedoch von einer deutlichen Verkehrsverlagerung auf die Nahmobilität (Fahrrad, zu Fuß) und den ÖPNV. Das später in das übergeordnete Stadtentwicklungskonzept integrierte Planwerk vereint dazu verkehrsmittelbezogene Handlungsansätze (gezielte Förderkonzepte unter anderem für Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, MIV, Wirtschaftsverkehr) mit übergreifenden Handlungsprogrammen (Gestaltung öffentlicher Räume, Abbau von Barrieren, Mobilitäts- und Verkehrsmanagement).

Im Jahr 2011 wurde schließlich ein breiter politischer Prozess zur Fortschreibung des STEP „Verkehr und öffentlicher Raum“ angestoßen. Aufbauend auf einer fachlichen Analyse der bisherigen Umsetzung wurden auf drei Ebenen Ideen für die zukünftige Ausrichtung des STEP entwickelt und diskutiert: an einem „Runden Tisch“ mit Vertretern von

⁴Zur Vorgehensweise sei hier auf die Darstellung des Stadtentwicklungsplanes (STEP) „Verkehr“ in Abschnitt 4.4 verwiesen.

Politik und Verwaltung, der Verkehrsbetriebe und Interessengruppen, in neun wissenschaftlichen Fachgutachten zu zentralen Themengebieten des städtischen Verkehrs und in einem umfangreichen Bürgerwettbewerb. Diese Ideen wurden schließlich in einem mehrstufigen Abstimmungsverfahren in ein Konzept überführt, welches im Februar 2015 vom Stadtrat verabschiedet wurde (Stadt Leipzig 2015a: 10 ff.).

Der neue STEP (Stadt Leipzig 2015a: 16 ff.) führt die Leitlinien des ersten STEP aus dem Jahr 2004, die eine bevorzugte Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV vorsahen, grundsätzlich fort. Das weiterentwickelte Konzept greift jedoch auch einige neue, integrierte Handlungsansätze auf. Noch stärker als bisher sollen verkehrssparsame Stadtstrukturen im Sinne einer kompakten Stadtentwicklung gefördert werden. Zudem soll das städtische Mobilitätsmanagement gestärkt werden, unter anderem durch eine bessere Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel und eine Unterstützung neuer Mobilitätsangebote (Stadt Leipzig 2015a: 80 ff.).

5 Schlussfolgerungen

Eine kompakte, multifunktional ausgerichtete Gestaltung städtischer Quartiere kann einen wirkungsvollen Beitrag zu einer ökologisch nachhaltigen Stadtentwicklung mit einem geringen Flächenverbrauch und einer stadtverträglicheren Mobilität leisten. Vor dem Hintergrund kaum bewältigter, durch den motorisierten Individualverkehr hervorgerufener Verkehrsprobleme sowie der anhaltenden Flächeninanspruchnahme durch neue Siedlungen behalten infrastrukturbezogene Maßnahmen zur Nachverdichtung sowie zur Aufwertung kompakter Stadtstrukturen weiterhin ihre Relevanz.

Wie in den Kapiteln 2.1 und 3 am Beispiel Leipzigs dargestellt wurde, zeigen neuere Erkenntnisse über die hohe Bedeutung von unterschiedlichen Lebensstilen, Mobilitäts-, Einkaufs- oder Freizeitpräferenzen für die Wahl der Wohnform und des Wohnorts allerdings ebenso: Selbst der Idealtyp einer kompakten Stadt wird immer nur für einen begrenzten Teil der Bevölkerung ein attraktives Wohnumfeld darstellen. Diese Erkenntnisse regen eine Diversifizierung kompakter Stadtentwicklung dahingehend an, dass sowohl für die Weiterentwicklung des Baubestands als auch bei der Konzeption neuer Siedlungen alternative Ansätze gefunden werden müssen – und zwar Ansätze, die die Bedürfnisse der Bevölkerung und die Anforderungen an eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung miteinander abgleichen. Wir wissen noch zu wenig über die langfristige Wirkung der Konzepte, wie sie Leipzig und andere Städte derzeit aufstellen.

Die Analyse und wissenschaftliche Begleitung von neuen integrierten Stadtentwicklungskonzepten muss erst

noch Grundlagen für deren Weiterentwicklung schaffen. Ein Tätigkeitsfeld besteht in der stärkeren Berücksichtigung der spezifischen Bedürfnisse einzelner Bevölkerungsgruppen bei der Gestaltung städtischer Quartiere. Die Forschung kann hier die Stadtplanung informieren und auf absehbare Entwicklungen hinweisen. Ein anderes Tätigkeitsfeld liegt in der frühzeitigen Beteiligung der Bevölkerung, denn nur so lässt sich die Stadtentwicklung möglichst gut verbunden mit den Interessen der „Nutzenden“ voranbringen. Der Erfolg von integrierten Stadtentwicklungskonzepten wird auch von einem politischen Gestaltungswillen getragen. Weitgehend offen bleibt hingegen die Frage, wie Veränderungen unter den normativen Gesichtspunkten von Leitbildern herbeigeführt werden können, wenn Konflikte zwischen der Fachplanung, Entscheidungsträgern und Bevölkerungsgruppen nicht aufgelöst werden können.

Eine wichtige Voraussetzung für eine nachhaltige Mobilität ist außerdem ein Planungsverständnis, das Maßnahmen des Mobilitätsmanagements nicht als nachträgliche, optionale Ergänzung infrastruktureller Programme auffasst, sondern als integralen Bestandteil der städtischen Verkehrsplanung versteht.

Schließlich bleibt festzuhalten, dass allein eine städtische Perspektive auf die Möglichkeiten zur Veränderung der Mobilität ungenügend ist, um verkehrsbedingte Umweltbelastungen spürbar zu reduzieren. Noch mehr als bisher sind regionale Verknüpfungen und überregionale Rahmenbedingungen in den Blick zu nehmen, erst dann lassen sich wirkungsvolle Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung und Verkehrsvermeidung realisieren.

Literatur

- Ahrens, G.-A.; Hubrich, S. (2012): Mobilitätsmanagement – zentrales Element einer integrierten Verkehrsentwicklungsplanung. In: Stiewe, M.; Reutter, U. (Hrsg.): Mobilitätsmanagement. Wissenschaftliche Grundlagen und Wirkungen in der Praxis. Essen, 30–48.
- Banister, D. (2008): The sustainable mobility paradigm. In: *Transport policy* 15, 2, 73–80.
- BBSR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2009a): Integrierte Stadtentwicklung in Stadtregionen. Projektabschlussbericht. Bonn. www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BBSROnline/2009/DL_ON372009.pdf (26.10.2015). = BBSR-Online-Publikation 37/2009.
- BBSR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2009b): Systematische Ansätze zur planerischen Verknüpfung von Wohnungsbau und Infrastruktur. Berlin. www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BBSROnline/2009/DL_ON162009.pdf (26.10.2015). = BBSR-Online-Publikation 16/2009.
- Beckmann, K. J. (2001): Stadtverkehr und Mobilität in der Stadt. Erfordernisse und Chancen einer integrierten Stadt- und Verkehrsentwicklung. In: *Berichte zur deutschen Landeskunde* 75, 2/3, 228–241.
- Beckmann, K. J.; Witte, A. (2006): Praxisrelevante Schlussfolgerungen. In: Beckmann, K. J.; Hesse, M.; Holz-Rau, C.; Hunecke, M. (Hrsg.): *StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil*. Wiesbaden, 211–242.

- Beckmann, K. J.; Gies, J.; Thiemann-Linden, J.; Preuß, T. (2011): Leitkonzept – Stadt und Region der kurzen Wege. Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie. Dessau-Roßlau. = UBA-Texte 48/2011.
- Beilein, A. (2010): Aktivierung von Stadtbrachen für das Wohnen. Chancen und Hemmnisse zwischen Standortprägung, Image und Nachfragetrends. In: Informationen zur Raumentwicklung 1, 13–25.
- BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2015): Nationale Stadtentwicklungspolitik. Berlin. www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSP/DE/Grundlagen/grundlagen_node.html (26.10.2015).
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2010): Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt. In: Informationen zur Raumentwicklung 4, 315–319.
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2011a): Nahversorgung und Nahmobilität: Verkehrsverhalten und Zufriedenheit. Berlin. www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Online/2011/DL_ON082011.pdf (26.10.2015). = BMVBS-Online-Publikation 08/2011.
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2011b): Ohne Auto einkaufen. Nahversorgung und Nahmobilität in der Praxis. Berlin. www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/WP/2011/heft76_DL.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (26.10.2015). = Werkstatt Praxis, 76.
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012): 5 Jahre Leipzig Charta – Integrierte Stadtentwicklung als Erfolgsbedingung einer nachhaltigen Stadt. Integrierte Stadtentwicklung in den 27 Mitgliedsstaaten der EU und ihren Beitrittskandidaten. Berlin. http://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSP/SharedDocs/Downloads/DE/_Anlagen/leipzigcharta_dt.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (02.11.2015).
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2013): Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen – Visitenkarte und Problemzone für die Wohnungsmarktentwicklung. Berlin. www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Online/2013/DL_ON092013.pdf (26.10.2015). = BMVBS-Online-Publikation 09/2013.
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; BBSR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2008): Vernetzung im Verkehr. Gute Beispiele der Verbesserung von städtischen Quartieren. Sonderveröffentlichung des BBSR. Bonn.
- Bracher, T. (2011): Stadtverkehr. In: Schwedes, O. (Hrsg.): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. Wiesbaden, 275–296.
- Brake, K. (2010): Strategische Stadtentwicklungskonzepte. In: Henckel, D.; Kuczkowski, K.; Lau, P.; Pahl-Weber, E.; Stellmacher, F. (Hrsg.): Planen – Bauen – Umwelt: Ein Handbuch. Wiesbaden, 509–511.
- Buehler, R.; Pucher, J. (2011): Sustainable Transport in Freiburg: Lessons from Germany's Environmental Capital. In: International Journal of Sustainable Transportation 5, 1, 43–70.
- Deutscher Städtetag (2013): Integrierte Stadtentwicklungsplanung und Stadtentwicklungsmanagement – Strategien und Instrumente nachhaltiger Stadtentwicklung. Positionspapier des Deutschen Städtetages. Berlin.
- Diller, C. (2015): Koordination in der Regionalplanung: Theoretische Überlegungen, empirische Ergebnisse und Forschungsperspektiven. In: Karl, H. (Hrsg.): Koordination raumwirksamer Politik – Mehr Effizienz und Wirksamkeit von Politik durch abgestimmte Arbeitsteilung. Hannover, 113–130. = Forschungsberichte der ARL, 4.
- Eltges, M.; Hamann, C. (2010): Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt: Wo steht Europa? In: Informationen zur Raumentwicklung 4, 303–311.
- FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2013): Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung. Köln.
- FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2014): Hinweise zur Nahmobilität: Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene. Köln.
- Franke, T.; Strauss, W. (2010): Integrierte Stadtentwicklung in deutschen Kommunen – eine Standortbestimmung. In: Informationen zur Raumentwicklung 4, 253–262.
- Gaffron, P.; Gertz, C.; Hertel, C.; Horst, J.; Sippel, S.; Streich, S. (2002): Umsetzungsstrategien zur Koordination von ÖV-Erschließung und städtebaulicher Entwicklung. Endbericht zum Sondergutachten – ExWoSt-Forschungsfeld „Stadtentwicklung und Stadtverkehr“ des BMVBS. Hamburg.
- Gather, M.; Kagermeier, A.; Lanzendorf, M. (2008): Geographische Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Berlin.
- Gebhardt, D. (2012): Wohnmobilität. In: Kemper, F.; Kulke, E.; Schulz, M. (Hrsg.): Die Stadt der kurzen Wege. Alltags- und Wohnmobilität in Berliner Stadtquartieren. Wiesbaden, 61–87.
- Gebhardt, D.; Joos, M.; Martin, N. (2005): Living the Compact City? – Planning Paradigm and Real-Life Mobility. In: Die Erde 136, 3, 267–290.
- Hamedinger, A.; Breiffuss, A.; Dangschat, J. S.; Frey, O. (Hrsg.) (2008): Strategieorientierte Planung im kooperativen Staat. Wiesbaden.
- Heineberg, H. (2007): Einführung in die Anthropogeographie/Human-geographie. Paderborn.
- Heinze, R. G. (2013): Altengerechtes Wohnen: Aktuelle Situation, Rahmenbedingungen und neue Strukturen. In: Informationen zur Raumentwicklung 2, 133–146.
- Hesse, M. (1999): Die Logik der kurzen Wege: räumliche Mobilität und Verkehr als Gegenstand der Stadtforschung. In: Erdkunde 53, 4, 317–329.
- Holden, M. (2012): Is Integrated Planning Any More Than the Sum of Its Parts? Considerations for Planning Sustainable Cities. In: Journal of Planning Education and Research 32, 3, 305–318.
- Holz-Rau, C. (1997): Siedlungsstrukturen und Verkehr. Bonn. = Materialien zur Raumentwicklung, 84.
- Holz-Rau, C.; Scheiner, J. (2005): Siedlungsstrukturen und Verkehr: Was ist Ursache, was ist Wirkung. In: RaumPlanung 119, 67–72.
- Howley, P. (2009): Attitudes towards compact city living. Towards a greater understanding of residential behaviour. In: Land Use Policy 26, 3, 792–798.
- Hunecke, M.; Schweer, I. R. (2006): Einflussfaktoren der Alltagsmobilität – Das Zusammenwirken von Raum, Verkehrsinfrastruktur, Lebensstil und Mobilitätseinstellungen. In: Beckmann, K. J.; Hesse, M.; Holz-Rau, C.; Hunecke, M. (Hrsg.): StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Wiesbaden, 148–166.
- ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) (2010): Nachhaltige Verkehrspolitik – Akteure und Prozesse. Ein Leitfaden. Dortmund.
- Jessen, J. (2005): Städtebauliche Leitbilder – Entwicklungstendenzen. In: Steierwald, G.; Künne, H. D.; Vogt, W. (Hrsg.): Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele. Berlin, 29–48.
- Joos, M. (2012): Wohnumfeldmobilität. In: Kemper, F.; Kulke, E.; Schulz, M. (Hrsg.): Die Stadt der kurzen Wege. Alltags- und Wohnmobilität in Berliner Stadtquartieren. Wiesbaden, 103–142.
- Kagermeier, A. (1999): Beeinflussung von räumlicher Mobilität durch gebaute Strukturen: Wunschbild oder Chance für eine nachhaltige Gestaltung des Mobilitätsgeschehens in Stadtregionen. In: Hesse, M. (Hrsg.): Siedlungsstrukturen, räumliche Mobilität und Verkehr: Auf dem Weg zur Nachhaltigkeit in Stadtregionen. Erkner, 19–31. = Graue Reihe – Materialien des IRS, 20.
- Kanzlowski, D.; Würdemann, G.; Beckmann, K. J.; Langweg, A.; Lehmeier, T.; Witte, A.; Wulfhorst, G. (2004): Verkehrsaufwandsmindernde Strukturen und Dienste zur Förderung einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Endbericht zum ExWoSt-Forschungsfeld „Stadtentwicklung und Stadtverkehr“. Bonn.

- Karsten, M.; Wohltmann, H. (2014): Sechs Modellvorhaben erproben Bündelung und Kooperation. Ein ExWoSt-Forschungsfeld. Bonn.
- Kasper, B. (2006): Wohnstandortwahl und Zufriedenheit: eine Typisierung. In Beckmann, K. J.; Hesse, M.; Holz-Rau, C.; Hunecke, M. (Hrsg.): *StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil*. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden, 92–103.
- Kasper, B.; Scheiner, J. (2006): Räumliche Mobilität als Prozess kurz- und langfristigen Handelns: Zusammenhänge zwischen Wohn- und Alltagsmobilität. In: Beckmann, K. J.; Hesse, M.; Holz-Rau, C.; Hunecke, M. (Hrsg.): *StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil*. Wiesbaden, 167–186.
- Koglin, T. (2015): Organisation does matter – planning for cycling in Stockholm and Copenhagen. In: *Transport Policy* 39, 55–62.
- Kotzke, G.; Stein, U.; Lindemann, M.; Ruschek, S. (2002): Integrierte Nutzungs- und Erschließungskonzepte in breiter Trägerschaft für Innenstädte. Sondergutachten im Forschungsfeld Stadtentwicklung und Stadtverkehr im Auftrag des BBR. Berlin.
- Levin-Keitel, M.; Sondermann, M. (2014): Planerische Instrumente in lokalen Kontexten: Einblicke in die Vielfalt von Planungskulturen. In: Grotheer, S.; Schwöbel, A.; Stepper, M. (Hrsg.): *Nimm's sportlich – Planung als Hindernislauf*. Hannover, 172–191. = Arbeitsberichte der ARL, 10.
- Martin, N. (2012): Einkaufsmobilität. In: Kemper, F.; Kulke, E.; Schulz, M. (Hrsg.): *Die Stadt der kurzen Wege. Alltags- und Wohnmobilität in Berliner Stadtquartieren*. Wiesbaden, 143–161.
- Martin, E.; Baron, H. (2005): Verkehr und Stadtbild – Umfeldprobleme und Lösungen In: Steierwald, G.; Künne, H.-D.; Vogt, W. (Hrsg.): *Stadtverkehrsplanung*. Berlin, 431–462.
- Monheim, R. (2001): Visionen für Stadtverkehr und Mobilität. In: *Berichte zur deutschen Landeskunde* 75, 2/3, 242–256.
- Mossig, I.; Andreas, V. (2015): Leitbilder der Stadtentwicklung in die Tat umsetzen – Das Beispiel der teilträumlichen Umsetzung im Bremer Westen. In: *Standort* 39, 1, 11–16.
- Motzkus, A. (2004): Raum und Verkehr: Eine schwierige Beziehung? Zu den Möglichkeiten und Grenzen einer integrativen Verkehrs- und Siedlungsplanung. In: Dalkmann, H.; Lanzendorf, M.; Scheiner, J. (Hrsg.): *Verkehrsgenese*. Mannheim, 223–239.
- Næss, P.; Røe, P. G.; Larsen, S. (1995): Travelling distances, modal split and transportation in thirty residential areas in Oslo. In: *Journal of Environmental Planning and Management* 38, 3, 349–370.
- Nobis, C. (2003): Evaluation des Verkehrskonzeptes im autoreduzierten Stadtteil Freiburg-Vauban. Dortmund. = *Fachbeiträge Wohnen + Mobilität*, 33.
- Ott, R. (2008): Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich – Dialogischer und schrittweiser Aufbau einer Mobilitätskultur mit dem Grundsatz der nachhaltigen Entwicklung. In: Apel, D.; Bracher, T.; Dziekan, K.; Gies, J. et al. (Hrsg.): *Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Strategien, Konzepte, Maßnahmen für eine integrierte und nachhaltige Mobilität (50. Ergänzungslieferung)*, 3.2.10.4. Heidelberg, Berlin.
- Pucher, J.; Buehler, R. (2008): Making Cycling Irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark and Germany. In: *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal* 28, 4, 495–528.
- Pyschny, A.; Wilde, E.; Knippschild, R. (2012): Auf dem Weg zur Stadtregion? Einordnung des Fallbeispiels der interkommunalen Gewerbeflächenentwicklung in der Region Halle/Leipzig in die Debatte um „Regional Governance“. In: *Raumforschung und Raumordnung* 70, 6, 531–544.
- Reutter, U. (2014): Mobilitätsmanagement: ein Beitrag zur Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität. In: Apel, D.; Bracher, T.; Dziekan, K.; Gies, J. et al. (Hrsg.): *Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung (69. Ergänzungslieferung)*, 1.2. Heidelberg, Berlin.
- Scheiner, J. (2009): Sozialer Wandel, Raum und Mobilität. Empirische Untersuchungen zur Subjektivierung der Verkehrsnachfrage. Wiesbaden.
- Scheiner, J. (2013): Wohnstandortwahl und Verkehrshandeln im Kontext von Individualisierung und strukturellen Zwängen. In: Schwedes, O. (Hrsg.): *Räumliche Mobilität in der zweiten Moderne: Freiheit und Zwang bei Standortwahl und Verkehrsverhalten*. Münster, 137–154.
- Schwanen, T.; Mokhtarian, P. L. (2005): What affects commute mode choice: neighborhood physical structure or preferences toward neighborhoods? In: *Journal of Transport Geography* 13, 1, 83–99.
- Siedentop, S.; Kausch, S.; Guth, D.; Stein, A.; Wolf, U.; Lanzendorf, M.; Harbich, R. (2005): Mobilität im suburbanen Raum. Neue verkehrliche und raumordnerische Implikationen des räumlichen Strukturwandels. Abschlussbericht Teil A: Grundlagen. Forschungsvorhaben 70.716 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMV/BW). Dresden, Berlin, Leipzig.
- SMWA – Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit (2006): *City-Tunnel Leipzig: Das neue Herz – Fakten und Nutzen*. Dresden.
- SMWA – Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit (2009): *City-Tunnel Leipzig – Schneller ankommen in Mitteldeutschland: Der City-Tunnel Leipzig als Motor einer gesamten Region*. Dresden.
- Stadt Leipzig (2004): *Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum*. Leipzig.
- Stadt Leipzig (2008): *Fortschreibung der Konzeption autoarme Innenstadt*. Leipzig.
- Stadt Leipzig (2009a): *Wohnungspolitisches Konzept und Wohnraumversorgungskonzept 2009*. Leipzig.
- Stadt Leipzig (2009b): *Unterwegs in Richtung Zukunft. Mobilität in Leipzig und Umland: Analysen – Tendenzen – Chancen*. Die zentralen Ergebnisse der Studie *Mobilität in Städten – SrV 2008*. Leipzig.
- Stadt Leipzig (2009c): *Stadtentwicklungskonzept Leipzig – Fachkonzept Zentren*. Leipzig.
- Stadt Leipzig (2011a): *Integriertes Stadtentwicklungskonzept*. Leipzig.
- Stadt Leipzig (2011b): *Kleinräumiges Monitoring der Stadtentwicklung: Monitoringbericht Wohnen*. Leipzig.
- Stadt Leipzig (2012): *Radverkehrsentwicklungsplan 2010–2020*. Leipzig.
- Stadt Leipzig (2014): *Monitoringbericht Einzelhandel 2013*. Leipzig.
- Stadt Leipzig (2015a): *Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum. Erste Fortschreibung*. Leipzig.
- Stadt Leipzig (2015b): *Wohnungspolitisches Konzept der Stadt Leipzig, Fortschreibung 2015*. Entwurf. Leipzig.
- Steinführer, A.; Haase, A.; Kabisch, S. (2009): Leipzig – Reurbanisierungsprozesse zwischen Planung und Realität. In: Kühn, M.; Liebmann, H. (Hrsg.): *Regenerierung der Städte. Strategien der Politik und Planung im Schrumpfungskontext*. Wiesbaden, 176–194.
- Strauss, W.; Franke, T. (2010): Einbeziehung regionaler Aspekte in kommunales integriertes Handeln. In: *Informationen zur Raumentwicklung* 4, 297–302.
- Topp, H. (2003): Mehr Mobilität, weniger Verkehr bei Innen- vor Außenentwicklung. In: *Raumforschung und Raumordnung* 61, 4, 292–296.
- Topp, H. (2013): Hauptverkehrsstraßen, Straßenraum und Immobilien. In: *Straßenverkehrstechnik* 57, 1, 19–25.
- van Wee, B. (2012): Land Use and Transport. In: van Wee, B.; Anema, J. A.; Banister, D. (Hrsg.): *The transport system and transport policy. An introduction*. Cheltenham, 78–100.
- Wefering, F.; Rupperecht, S.; Bührmann, S.; Böhler-Baedeker, S. (2014): *Guidelines – Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*. Brüssel. www.eltis.org/sites/eltis/files/guidelines-developing-and-implementing-a-ump_final_web_jan2014b.pdf (04.11.2015).

- Weigel, O.; Reuther, I. (2006): Stadtentwicklung unter Transformationsbedingungen – Beispiel Leipzig. In: Klotz, A.; Frey, O.; Antalovsky, E. (Hrsg.): Stadtplanung und Stakeholder – Managing the Flow. Wien, 62–74.
- Westerink, J.; Haase, D.; Bauer, A.; Ravetz, J.; Jarrige, F.; Aalbers, C. B. M. (2013): Dealing with Sustainability Trade-Offs of the Compact City in Peri-Urban Planning Across European City Regions. In: *European Planning Studies* 21, 4, 473–497.
- Wieland, A. (2014): Projektentwicklungutzungsgemischter Quartiere. Analyse zur Generierung von Erfolgsfaktoren. Wiesbaden.
- Wilde, M. (2015): Die Re-Organisation der Verkehrssysteme: Warum sich die städtische Verkehrsplanung zu einer Mobilitätsplanung weiterentwickeln sollte. In: *Standort* 39, 1, 22–25.