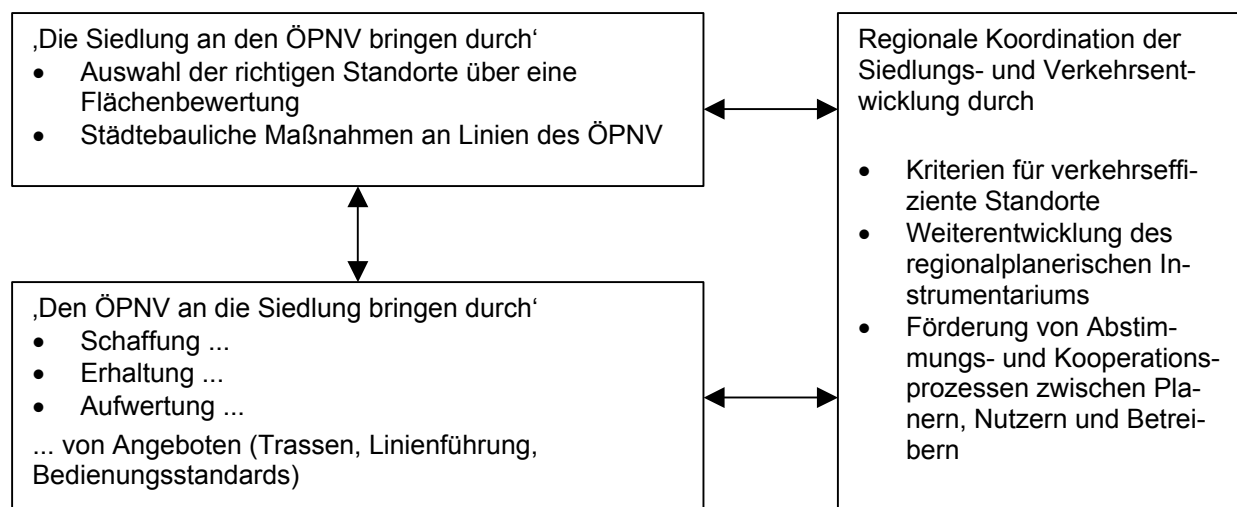


## 6 Zusammenfassung und Schlussbetrachtung

Im Rahmen des Projektbausteins „integriertes regionales Flächenmanagement“ sollten Strategien für eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung entworfen werden. Dabei wurden zwei grundsätzliche Herangehensweisen verfolgt (vgl. Abb. 6-1): Zum einen ging es darum, die Siedlungsentwicklung auf gut angebundene und ausgestattete Standorte zu konzentrieren, und zum anderen wurden Konzepte erstellt, um die Bedienung integrierter Standorte durch den ÖPNV zu verbessern. Da sich die Bestimmung geeigneter Standorte nicht nur auf kommunaler, sondern insbesondere auch auf regionaler Ebene stellt, wurde auch das Instrumentarium der Landes- und Regionalplanung auf die Thematik hin näher beleuchtet. Ein wichtiges Anliegen für die Bearbeiter war es, die betreffenden Akteure möglichst weitgehend einzubeziehen, um ihre Motive zu explorieren und mit ihnen entsprechende Ziele, Konzepte und Strategien zu diskutieren.

**Abbildung 6.1: Strategien einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung**



Eigene Darstellung

Die dabei erreichten Ergebnisse reflektieren freilich die spezifischen regionalen Rahmenbedingungen und den Projektkontext. In Anbetracht der Schrumpfung der Bevölkerung standen weniger neue spektakuläre Vorhaben im Mittelpunkt, sondern eher die Weiterentwicklung bzw. Arrondierung bestehender Standorte. Dies entspricht v.a. auch der Bundes- und Landespolitik, die derzeit große Anstrengungen im Rahmen des Stadtumbaus Ost unternimmt, um trotz Rückbau geordnete und qualitativ höherwertige Raumstrukturen zu erhalten bzw. zu schaffen. Insgesamt wurden folgende zentrale Resultate erzielt:

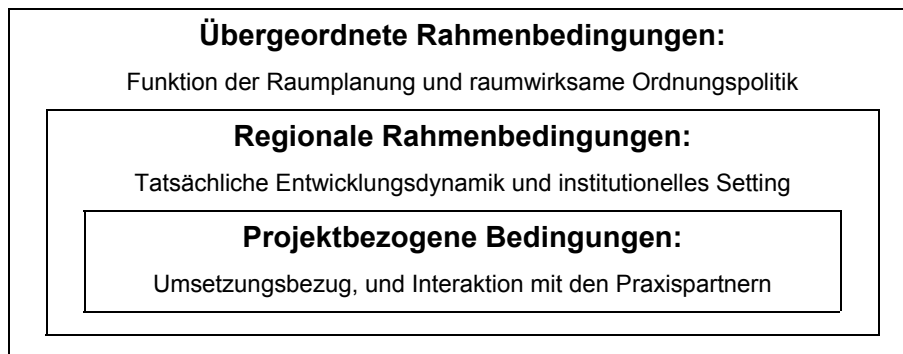
- Mit der Flächenbewertung in Dresden wurde ein Instrument konzipiert, das eine Auswahl geeigneter Standorte anhand der Ausstattung sowie der Anbindung im ÖV ermöglicht, wobei weitere Gesichtspunkte wie Restriktionen, Image etc. berücksichtigt werden können. Eine solche Auswahl von Standorten ist gerade in Zeiten der Schrumpfung nötig, wo es um einen möglichst effizienten Einsatz von verschiedenen Ressourcen (Finanzmittel, Planungskapazitäten, Flächen, Angebote im ÖPNV) geht, und führte insbesondere zu einer deutlichen Reduzierung der für geeignet befundenen Standorte. Die besondere Bedeutung dieses Instruments liegt darin, dass es fachübergreifend (Stadt-, Verkehrs- und Landschaftsplanung) angelegt ist und auf bestehende Planungen und Konzeptionen zurückgreifen kann. Damit kann die Flächenbewertung prinzipiell auch in anderen Kommunen durchgeführt werden.
- Die dabei gewonnenen Erkenntnisse konnten auf das Beispiel des Korridors der Straßenbahnlinie 4 im Landkreis Meißen angewandt werden. Dort wurde zunächst an dem

Erhalt der Straßenbahn mitgewirkt und dies mit raumplanerischen, verkehrlichen und städtebaulichen Argumenten begründet. Darüber hinaus wurde, um den Fortbestand der Linie auch nachfrageseitig zu flankieren, mit den Anrainerkommunen sowie den Verkehrsbetrieben die städtebauliche Entwicklung entlang des sehr heterogenen Korridors erörtert. Die Diskussion zeigte, dass die betreffenden Kommunen der Straßenbahn einen hohen Stellenwert beimessen und ihre Planungen (Arrondierung, Stadtumbau, Zentrenentwicklung) darauf ausrichten. Aktivitäten der interkommunalen Kooperation beschränken sich hier auf die Vermarktung der Straßenbahn zu touristischen Zwecken, können allerdings die Ausgangsbasis für eine weitergehende Abstimmung im Bereich der Siedlungsentwicklung bilden, bspw. im Hinblick auf die Zentren- und Gewerbegebietsentwicklung und den Stadtumbau.

- An den Achsen besteht allerdings nicht nur Bedarf zum Erhalt der Verkehrsinfrastruktur. Gerade im Zuge der S-Bahn-Linie Richtung Pirna haben sich in der jüngeren und auch älteren Vergangenheit wichtige Quellen und Ziele in größerer Entfernung von den Haltepunkten entwickelt. Diese Schwerpunkte besser in das Verkehrsnetz einzubinden und dort die Wahlmöglichkeiten zugunsten des Umweltverbundes zu erhöhen, war Ziel der Beratungstätigkeiten in Heidenau und Pirna. Die Verbesserung der Erschließung durch Busse mit einem hohen Anspruch etwa an Bedienungshäufigkeit und Erschließungsgrad wurde hier als Bestandteil einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung auf interkommunaler Ebene angegangen. Teile der Konzepte haben eine hohe Umsetzungswahrscheinlichkeit, andere legen bestehende Hemmnisse offen und machen einen weitergehenden Handlungs- und Kooperationsbedarf offenbar.
- Angesichts der beträchtlichen überörtlichen Verflechtungen stellt die Raumordnung ein wichtiges Handlungsfeld für eine integrierte Raumentwicklung dar. Um entsprechende Konzepte entwickeln zu können, wurde erst die grundsätzliche Funktion der Regionalplanung diskutiert. Diese wurde von den in der Untersuchung beteiligten Kommunen v.a. in der Information und Beratung zur Verkehrserheblichkeit bestimmter Standortentscheidungen gesehen, daneben wurden die wichtigsten Instrumente der Regionalplanung wie Zentrale Orte in ihrer Bedeutung für eine geordnete Raumentwicklung anerkannt. Gerade die im Zuge des neuen Landesentwicklungsplans modifizierten bzw. eingeführten Instrumente zur siedlungsstrukturellen Schwerpunktsetzung innerhalb der Gemeinden (Versorgungs- und Siedlungskerne im Zusammenhang mit Achsen sowie Schwerpunktbereiche) weisen enge Bezüge zu den Elementen der Flächenbewertung (s.o.) auf. Daher wurde angeregt, in allen Gemeinden Siedlungs- und Versorgungskerne auszuweisen und somit die Tragfähigkeit von entsprechenden Einrichtungen der Daseinsgrundvorsorge einschließlich der ÖV-Erschließung langfristig sicher zu stellen. Auch wenn dieses Anliegen für wichtig erachtet wurde, so war doch seine Durchsetzbarkeit aus Gründen der kommunalen Planungshoheit und der jeweiligen örtlichen Verhältnisse umstritten. Immerhin zeigen Bestrebungen einiger Gemeinden, die Kernorte baulich funktional stärken zu wollen, dass die Notwendigkeit einer innerörtlichen Schwerpunktsetzung zum Teil bereits Bestandteil der Planungspraxis geworden ist.

Die Ergebnisse verdeutlichen zum einen, dass zwar ein grundsätzliches Verständnis für die Belange einer integrierten Entwicklung vorhanden ist, aber noch nicht überall die Bereitschaft für eine generelle Umsetzung sowie gemeinsame Abstimmung bzw. Kooperation ausgeprägt ist. Zum anderen ist deutlich geworden, dass in einer Phase der überwiegenden Bestandsentwicklung (Stadtumbau, Sanierung) einschließlich kleiner Arrondierungen den Maßnahmen der Verkehrsinfrastrukturentwicklung ein besonderer Stellenwert zukommt: Verbesserungen entscheiden über entsprechende Veränderungen in der Lagegunst von Standorten und tragen so zu deren Qualifizierung bei.

Was die Vermittlung der entsprechenden Konzepte und Strategien insgesamt anbelangt, so unterlag das Projekt bestimmten Rahmenbedingungen, welche sich z.T. hemmend auf die Umsetzung der Projektideen auswirkten (vgl. Abbildung 6.2):

**Abbildung 6.2: Überlagerung verschiedener Rahmenbedingungen**

Eigene Darstellung

Auch als angewandtes Forschungsprojekt verfügte Intermobil weder über eine Umsetzungs-kompetenz noch über entsprechende Mittel. Die Projektarbeit konzentrierte sich folglich auf die Vermittlung von Planungsprinzipien und die Initiierung von Prozessen. Dabei traten unterschiedliche Auffassungen und Herangehensweisen zu Tage, wie sie für die Zusammenarbeit von Forschern und Praxispartnern durchaus üblich sind. Während die Praxispartner weniger den regionalen Gesamtzusammenhang im Auge hatten und Verkehr häufig zunächst als ein für sich allein stehendes Problem begriffen, verfolgte das Projekt einen grundlegenden Ansatz zur Gestaltung der Raumstruktur als Ursache für den Verkehr. Diese Diskrepanz ist gewissermaßen symptomatisch für das Verhältnis zwischen regionaler und kommunaler Ebene, wo nicht selten Ordnungs- und Entwicklungsvorstellungen aufeinanderprallen, die sich eigentlich gegenseitig ergänzen. Dabei muss freilich berücksichtigt werden, dass die einzelnen Akteure aus Eigeninteresse handeln und dementsprechend aus der Zusammenarbeit einen möglichst großen Nutzen zu ziehen bestrebt sind, was die Bereitschaft zur Bearbeitung bestimmter Probleme und Aufgaben wesentlich bestimmte. Nicht zuletzt spielten die jeweiligen Kompetenzen, Routinen und Handlungslogiken eine gewisse Rolle. Daher war es wichtig, gemeinsame Interessen und Zielrichtungen zu identifizieren (z.B. Erhalt der Straßenbahn und Effizienzsteigerung durch ein weiter entwickeltes Stadtverkehrsnetz). Diese wurden als Aufhänger genommen, um die Strategie einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsplanung anhand eines anstehenden Themas ‚ins Gespräch zu bringen‘ und über Leitbilder, Ziele und Maßnahmen zu konkretisieren.

Die Kooperationsbereitschaft der Praxispartner hing wiederum von den übergeordneten Rahmenbedingungen ab: Auf regionaler Ebene betrifft dies zum einen die verhaltene Entwicklungsdynamik, welche z.T. große Verunsicherung über die Perspektiven in der Region und eine entsprechende planerische Zurückhaltung hervorruft, sowie zum anderen die institutionellen Gegebenheiten. In der projektbezogenen Beratungstätigkeit schlug sich das insofern nieder, als viele kommunale Akteure statt abstrakter, umfassender und längerfristiger Konzepte, die eine gewisse Planungssicherheit voraussetzen, eher ein einzelfallbezogenes Vorgehen wünschten und unterstützten, was etwa die Beurteilung einzelner Gebiete unter verkehrlichen Aspekten oder den Sinn bestimmter Verkehrsinfrastrukturen einschloss. Darüber hinaus erschwerte das Fehlen eines regionalen Zentralakteurs eine fachübergreifende Diskussion zwischen Vertretern von Stadt-, Regional- und Verkehrsplanung, wie es für eine integrierte Betrachtungsweise von Siedlung und Verkehr erforderlich ist. Stattdessen beeinflussen die ordnungs- und förderpolitischen Bedingungen das Akteursverhalten entscheidend: Wenn Kommunen bei dem bestehenden Finanzausgleichssystem weiterhin bestrebt sind, möglichst viele Einwohner und/ oder Arbeitsplätze anzuziehen, ist der Anreiz groß, sich unabhängig von Aspekten der Verkehrs- und Flächensparsamkeit zu entwickeln, ganz abgesehen von einer der Zersiedlung eher förderlichen Steuer- und Verkehrspolitik.<sup>118</sup> Als prob-

<sup>118</sup> Bodenbesteuerung, Pendlerpauschale, Neu- bzw. Ausbau paralleler Verkehrswege ohne erkennbare bzw.

lematisch erweist sich außerdem die Förderpolitik, wenn bspw. für die Entwicklung zentral gelegener und gut erreichbarer Brachflächen entlang leistungsfähiger SPNV-Achsen (z.B. im Korridor Dresden-Pirna) nicht die notwendigen Mittel bereit stehen.

Mit diesen Rahmenbedingungen mussten sich die Projektbearbeiter arrangieren. Dabei sind die dadurch vorgegebenen Grenzen Probleme und Chance zugleich: Zwar kann die ‚reine Lehre‘ in Form von idealtypischen Konzepten so nicht verwirklicht werden, jedoch stellt sich andererseits die Notwendigkeit, mit den Grenzen in der Wirklichkeit bzw. Praxis umzugehen und auch unter erschwerten Bedingungen zu einem – möglichst positiven – Ergebnis zu kommen. Inhaltlich ging es dabei darum, Gestaltungsräume gerade auch im Rahmen einer Bestandsentwicklung (Sanierung, Stadtumbau Ost) auszuloten und Möglichkeiten einer verkehrlichen Qualifizierung von Standorten aufzuzeigen. Dieser Lernprozess war gerade für Forscher nach einer gewissen Phase der Ernüchterung sehr instruktiv, verlangte er doch, die eigenen Grenzen und die der anderen zu respektieren und nach gemeinsamen Nutzen, Zielen und Lösungen zu suchen. So ließen sich denn auch selektive Aufgaben und Probleme bei entsprechendem Interesse und Vertrauen der Praxispartner in einen größeren konzeptionellen Rahmen stellen.

Räumliche und v.a. bauliche Strukturen zu verändern ist schwer, dies gilt besonders unter Schrumpfungsbedingungen. Daher kann eine diesbezügliche Beeinflussung nur langfristig angelegt werden. Steter Tropfen höhlt den Stein: Eine inhaltlich und zeitlich nachhaltige Strategie der Information, Beratung und Kooperation trägt dazu bei, Einstellungen bei den Akteuren zu verändern und deren Handeln positiv zu beeinflussen. Die so verstandene Nachhaltigkeit zeichnet sich nicht zuletzt dadurch aus, dass sie gerade auch in Zeiten des – erneuten und auch partiellen – Wachstums eine geordnete Entwicklung gewährleistet.

## 7 Literatur

- Ahrens, Gerd-Axel; Heinemann, Torben (2002): Anpassung der Verkehrsinfrastruktur. In: BMVBW (Hrsg.): Fachdokumentation zum Bundeswettbewerb "Stadtumbau Ost". Bonn, S. 61-66.
- Apel, Dieter (1999): Ökonomische Instrumente zur flächensparenden und ressourcenschonenden Siedlungsentwicklung. In: Bergmann, Axel/ Einig, Klaus/ Hutter, Gérard/ Müller, Bernhard/ Siedentop, Stefan (Hrsg.): Siedlungspolitik auf neuen Wegen. Steuerungsinstrumente für eine ressourcenschonende Flächennutzung. Berlin, S. 245-256.
- ARL (Akademie für Raumforschung und Landesplanung; 1995): Zukunftsaufgabe Regionalplanung: Anforderungen – Analysen - Empfehlungen. Forschungs- und Sitzungsberichte; 200. Hannover.
- Bauer, Uta/ Holz-Rau, Christian; Scheiner, Joachim (2003): Standortbedingungen und Standortanforderungen privater Haushalte. In: Stein, Axel (Hrsg.): Siedlungsstrukturelle Leitbilder und Standortpräferenzen. Voraussetzungen für eine Abstimmung. ECTL Working Paper Nr. 20. Hamburg, S. 47-71.
- Bernat, Sabine u.a. (1996): Integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung am Beispiel des Landkreises Aue-Schwarzenberg. Abschlussbericht des ExWoSt-Modellvorhaben Aue-Schwarzenberg. Dortmund.
- BMBau (Bundesministerium für Raumforschung, Bauwesen und Städtebau; 1994): Raumordnungspolitische Orientierungsrahmen. 2. Auflage, Bonn.
- Dahmen, Nils (2003): Heidenau in Sachsen: Transformation einer Industriestadt – Der Beitrag des öffentlichen Personennahverkehrs zur Stadtentwicklung. Diplomarbeit an der TU Hamburg-Harburg. Hamburg.
- Dahmen, Nils; Mitransky, Tamara; Streich, Sylke; Tuch, Wolfgang (2001): Dresden | Heidenau | Pirna. Alte- und neue Wohnstandorte an der S-Bahn. Endbericht eines Studienprojektes an der TU Hamburg-Harburg. Hamburg.
- Dittus, Peter; Fahl, Burkhard (1998): Stadtbussysteme in Klein- und Mittelstädten. Liniennetz- und Fahrplankonzepte. In: Der Nahverkehr 7-8/98, S. 64-72.
- Dörnemann, Martina; Holz-Rau, Christian; Wilke, Georg (1996): Park + Ride und Bike + Ride. Konzepte und Empfehlungen. Im Auftrag des Institutes für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen. ILS-Schriften, 103. Dortmund.
- EVAG (Erfurter Verkehrsbetriebe AG, Hrsg.; 2000): Erfurt in F@hrt: Die Stadtbahn hat ihr Ziel 2000 erreicht. Ausgabe zur Inbetriebnahme Erfurts erster Stadtbahnlinie. Infos zu Verkehr & Technik; 2.
- F+B Forschung und Beratung (1999): LBS-Immobilienmarktinformationen. Gesamtkostenvergleich von Wohnstandorten in der Stadt und im Umland Hamburgs. Gutachten. Hamburg.
- Fröhlich, Roland (2002): Bürger wollen Taten statt Leitbilder sehen. Einwohnerforum: Schulschließung, Versorgungsengpass und Stadtfest in der Kritik. Artikel in den Dresdner Neuesten Nachrichten vom 27.3.2002, S. 18.
- Gemeinde Weinböhla (2001): Teil-Flächennutzungsplan Weinböhla-West. Unbestätigter Entwurf. Weinböhla.
- Glaser, Jürgen (2002): Standortmanagement für Städte und Regionen: Anforderungen an ein integriertes Standortmanagement in der Region Dresden. In: ECTL (Hrsg.): Langfristig (inter)mobil in der Region Dresden – ohne geordneten Raum eine Illusion ... Dokumentation des Regionalen Planungs- und Mobilitätstages vom 24. Januar 2002. ECTL Working Paper Nr. 10. Hamburg, S. 38-47.

- Glaser, Jürgen (2003): Standortbedingungen, Standortanforderungen und Standortdynamik von Wirtschaftsunternehmen. In: Stein, Axel (Hrsg.): Siedlungsstrukturelle Leitbilder und Standortpräferenzen. Voraussetzungen für eine Abstimmung. ECTL Working Paper Nr. 20. Hamburg, S. 28-46.
- Große Kreisstadt Coswig (2003): Flächennutzungsplan in der Fassung vom 31.08.2003. Entwurf.
- Große Kreisstadt Coswig (2002): Integriertes Stadtentwicklungskonzept in der Fassung vom 29.05.2002. Erstellt von der KES Kommunalentwicklung Sachsen GmbH.
- Große Kreisstadt Radebeul (2003): Flächennutzungsplan (Entwurf), 6. Auslegung 2003.
- Große Kreisstadt Radebeul (2001): Integriertes Stadtentwicklungskonzept. Erstellt von der KES Kommunalentwicklung Sachsen GmbH.
- Holtel, Ulrike; Wuschansky, Bernd (2002): Interkommunale Gewerbegebiete. Public-Private-Partnership. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen; 182. Dortmund.
- Holz-Rau, Christian u.a. (1999): Nutzungsmischung und Stadt der kurzen Wege. Werden die Vorzüge einer baulichen Mischung im Alltag genutzt? Schlussbericht eines Forschungsprojektes im Auftrag des BMBau, herausgegeben vom BBR. Werkstatt: Praxis; Nr. 7. Bonn.
- Holz-Rau, Christian; Kutter, Eckard (1995): Verkehrsvermeidung. Siedlungsstrukturelle und organisatorische Konzepte. Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Materialien zur Raumentwicklung; Heft 73. Bonn.
- IVAS (Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme; 2001): Stadt Heidenau. Verkehrsentwicklungsplan, Stufen 1 und 2. Bearbeitet durch Dirk Ohm und Katja Herrmann. Dresden, November 2001.
- Kamp, Guido (2002): Regionalplan verhindert Gleisrückbau der Bahn. Eine Entscheidung des bayerischen Umweltministeriums mit Signalcharakter. In: der Fahrgast 3/2002, S. 5-11.
- Koch, Robert (2000): Der Regionale Flächennutzungsplan. Potenziale, Probleme und Lösungsansätze. In: Raumforschung und Raumordnung 5/2000, S. 389-398.
- Koch, Robert; Stein, Axel (2001): Kommunale Entwicklungsstrategien in der Region Dresden. Hintergründe und Bedeutung für die Verwirklichung verkehrssparsamer Siedlungsstrukturen. ECTL Working Paper Nr. 5. Hamburg.
- Koch, Robert; Stein, Axel (2002): Planung für eine innovative Entwicklung des "Oberen Elb- raums". In: ECTL (Hrsg.): Langfristig (inter)mobil in der Region Dresden – ohne geordneten Raum eine Illusion ... Dokumentation des Regionalen Planungs- und Mobilitätstages vom 24. Januar 2002. ECTL Working Paper Nr. 10. Hamburg, S. 60-71.
- Koch, Robert; Stein, Axel (2003): Absichten und Aufgabenverständnis kommunaler, regionaler und staatlicher Akteure. In: Stein, Axel (Hrsg.): Siedlungsstrukturelle Leitbilder und Standortpräferenzen. Voraussetzungen für eine Abstimmung. ECTL Working Paper Nr. 20. Hamburg, S. 20-27.
- Kommunalverband Großraum Hannover (1997): Regionales Raumordnungsprogramm für den Großraum Hannover. Hannover.
- Konze, Heinz; Münch, Uwe; Schneiders, Friedhelm (2000): Steuerung der Bauflächenausweisung durch die Gebietsentwicklungsplanung: Erfahrungen aus dem Regierungsbezirk Düsseldorf. In: Einig, K. (Hrsg.): Regionale Kooperation der Baulandausweisung. Berlin, S. 106-115.

- Krause, Joachim; Fischer, Mandy; Schwarzrock, Eric; Frenzel, Sebastian (2001): Flächenpotenziale im S-Bahn-Korridor Dresden (Umland). Unveröffentlichter Ergebnisbericht der TU Dresden. Dresden.
- Kutter, Eckhard (2002): Nachhaltige Raum- und Verkehrsentwicklung geht von der Region aus – Regionale Verkehrsstrategie: Raumordnung ist nicht alles, aber für alles entscheidende Voraussetzung. In: ECTL (Hrsg.): Langfristig (inter)mobil in der Region Dresden – ohne geordneten Raum eine Illusion ... Dokumentation des Regionalen Planungs- und Mobilitätstages vom 24. Januar 2002. ECTL Working Paper Nr. 10. Hamburg, S. 2-15.
- Kutter, Eckhard (2003): Modellierung für die Verkehrsplanung. Theoretische, empirische und planungspraktische Rahmenbedingungen. ECTL Working Paper 21. Hamburg.
- Kutter, Eckhard; Mikota, Hans-Joachim (1990): Weiterentwicklung des Personenverkehrsmodells Berlin auf der Basis der Verkehrsentstehungsmatrix 1986 (BVG). Gutachten im Auftrag des Senators für Arbeit, Verkehr und Betriebe, Referat III A. Berlin.
- Kutter, Eckhard; Stein, Axel (1998): Minderung des Regionalverkehrs: Chancen von Städtebau und Raumordnung in Deutschland. Forschungsbericht Heft 87 des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung. Bonn.
- Landeshauptstadt Dresden (2000): Zentrenkonzept + Ist-Stand 2000. Karte des Stadtplanungsamtes. Bearbeitungsstand 01/2000. Dresden.
- Landeshauptstadt Dresden (2002): Mietspiegel. Dresden.
- Landeshauptstadt Dresden; Conradi, Braum & Brockhorst (2002): Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK). Dresden, Berlin. Februar 2002.
- LEP (Landesentwicklungsplan Sachsen; 1994). Verordnung der Sächsischen Staatsregierung, hrsg. vom Sächsischen Staatsministerium für Umwelt und Landesentwicklung. Dresden.
- LEP (Landesentwicklungsplan Sachsen; 2003a). Entwurf für die öffentliche Anhörung nach § 6 Abs. 2 SächsLPIG, Stand 28.01.2003. Dresden.
- LEP (Landesentwicklungsplan Sachsen; 2003b). Verordnung der Sächsischen Staatsregierung, hrsg. vom Sächsischen Staatsministerium des Innern. Dresden.
- Lüers, Arne; Schmechtig, Mathias (1996): Beispieldokumentation Stadtbussysteme in kleinen und mittelgroßen Städten. Öko-Institut-Verlag. Freiburg.
- MBW NRW (Ministerium für Bauen und Wohnen des Landes Nordrhein-Westfalen; 1997): Wohnen am Öffentlichen Personennahverkehr. Düsseldorf.
- Mezger, Mario (2002): Ein modernes Stadtbussystem in Pirna. Zielstellung unseres Leitbildes Pirna 2020. In: Pirnaer Anzeiger, Nr. 10/2002, S. 9.
- MSWKS NRW (Ministerium für Städtebau, Wohnen, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen; 2000): Bahnflächen zur Stadt machen. Arbeitshilfe zur Aktivierung von Bahnflächen. Düsseldorf/ Neuss.
- MWMTV NRW (Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen; Hrsg.; 1999): Busverkehre in Klein- und Mittelstädten – Neue Chancen für den Bus. Aufwand – Nutzen – Perspektiven. Düsseldorf.
- Müller, Bernhard (2002): Regionalentwicklung unter Schrumpfungsbedingungen. Herausforderung für die Raumplanung in Deutschland. In: Raumforschung und Raumordnung 1-2/2002, S. 28-42.
- Nickel, Wolfgang (2002): Was haben Standorte der Privaten und ihre Mobilität miteinander zu tun? In: ECTL (Hrsg.): Langfristig (inter)mobil in der Region Dresden – ohne ge-

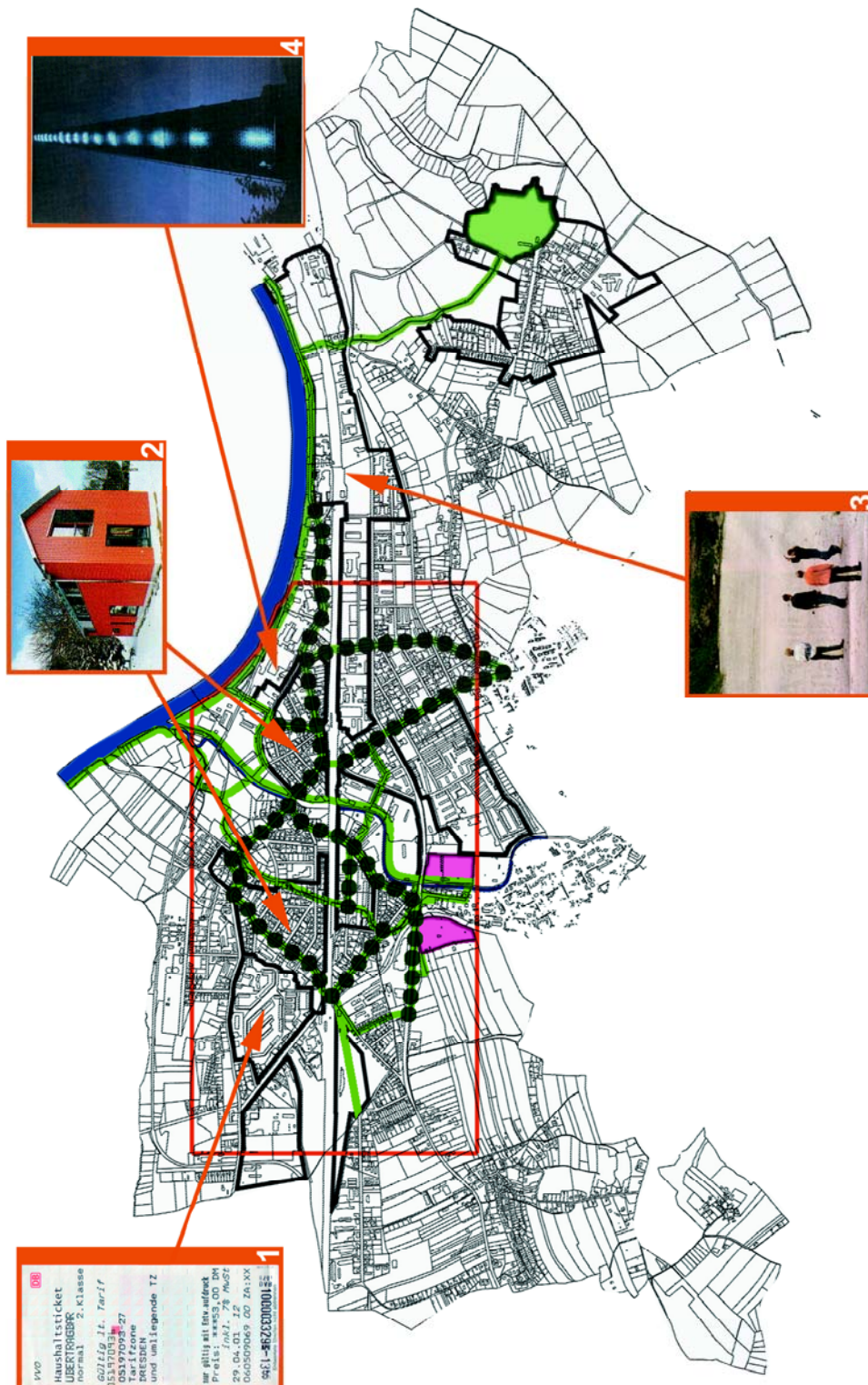
- ordneten Raum eine Illusion ... Dokumentation des Regionalen Planungs- und Mobilitätstages vom 24. Januar 2002. ECTL Working Paper Nr. 10. Hamburg, S. 48-58.
- Nickel, Wolfgang; Lometsch, Claudia (2002): Perspektiven der Entwicklung des ÖPNV, insbesondere des Stadtverkehrs, in Pirna. Studie zur Dokumentation einer Werkstatt zum Thema "Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt Pirna" am 23.1.2002 im Auftrag der Stadtverwaltung Pirna, Lokale Agenda 21. Kassel. März 2002.
- Priebs, Axel (1999): Räumliche Planung und nachhaltige Siedlungsentwicklung. Lohnt es sich, an den bisherigen planerischen Konzepten und Verfahren festzuhalten? In: Raumforschung und Raumordnung 4.1999, S. 249-254.
- RPV (Regionaler Planungsverband) Chemnitz/Erzgebirge (2002): Regionalplan Chemnitz/Erzgebirge. Chemnitz.
- RPV (Regionaler Planungsverband) Oberes Elbtal/Osterzgebirge (2001): Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge. Dresden.
- Rümenapp, Jens (2003): Dokumentation der Generierung der Zielpotenziale für die Simulation des privaten Personenverkehrs für den Status quo (Jahr 2000). Version 1.1 vom 28.07.2003. Interner Bericht im Forschungsvorhaben „intermobil Region Dresden“. Hamburg.
- Schmechtig, Mathias (1999): Stadtbussysteme in Kleinstädten. Umsetzungsbeispiele und Untersuchungsergebnisse. In: Der Nahverkehr 4/99, S. 30-34.
- Schnüll, Robert u.a. (1999): Führung von Nahverkehrsfahrzeugen in Hauptverkehrsstraßen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen: V, Verkehrstechnik; 62. Bremerhaven.
- Schön, Ulrich (2000): Lenkung der Bauleitplanung durch die Regionalplanung – Erfahrungen aus der Region Stuttgart. In: Einig, Klaus (Hrsg.): Regionale Koordination in der Baulandausweisung. Berlin, S. 91-105.
- Selle, Klaus (Hrsg.; 2000): Verständigung über Planung und Kooperation. Erörterungen und Erfahrungsberichte. Arbeits- und Organisationsformen für eine nachhaltige Entwicklung; Bd. 4. Dortmund.
- Sieber, Niklas (2000): Durch Raumplanung Verkehr vermeiden. Eine Synopse von Forschungsergebnissen. In: ARL (Akademie für Raumforschung und Landesplanung): Stadt in Verkehr und Region. Leitbilder, Konzepte und Instrumente. ARL-Forschungs- und Sitzungsberichte, Nr. 211. Hannover, S. 134-147.
- Siedentop, Stefan et al. (2003): Siedlungsstrukturelle Veränderungen im Umland der Agglomerationsräume. Forschungsvorhaben im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, vertreten durch das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. Bonn.
- Sommer, Christoph; Prieur, Hubert; Wittstock, Axel (2002): Was ist eine ausreichende oder angemessene Verkehrsbedienung? Die Ableitung von ÖPNV-Leistungsstandards am Beispiel Dresdens. In: Der Nahverkehr, 3/2002, S. 20-24.
- Stadt Heidenau (2000): Integriertes Stadtentwicklungskonzept. Grobkonzept. Heidenau, Dresden. August 2000.
- Stadt Heidenau (2002a): Integriertes Stadtentwicklungskonzept. Feinkonzept (Entwurf). Erarbeitet unter Mitwirkung der Bau- und Grundstücks-Akteingesellschaft. Heidenau, Dresden. Januar 2002.
- Stadt Heidenau (2002b): Leitbild Stadt Heidenau 2002. In: Heidenauer Journal 22/2002, S. 6-8 und Heidenauer Journal 24/2002, S. 4+5.
- Stadt Pirna; Acerplan; Hoffmann & John (2002): Integriertes Stadtentwicklungskonzept. Pirna, Dresden. September 2002.



- Topp, Hartmut H. (1998): Verkehrsbeziehungen in Stadtregionen nach 2000. In: Walcha, Henning (Hrsg.): Nachhaltige Stadtentwicklung: Impulse, Projekte, Perspektiven. Aufgaben der Kommunalpolitik; 14. Stuttgart/ Berlin/ Köln, S. 160-185.
- VDV (Verband deutscher Verkehrsunternehmen); VDV-Förderkreis (Hrsg.; 2000a): Stadtbahnen in Deutschland: innovativ - flexibel – attraktiv. In Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen. Düsseldorf.
- VDV (Verband deutscher Verkehrsunternehmen); VDV-Förderkreis (Hrsg.; 2000b): Stadtbus – mobil sein in Klein- und Mittelstädten. Düsseldorf.
- Winkel, Rainer (2002): Schrumpfung und ihre siedlungsstrukturellen Wirkungen. In: Raum-Planung 101, S. 99-103.
- Wortmann, Ingo; Rüde, Mirko; Blank, Christian (2001): Erfolg mit Quartier-Buslinien. Einführung und Resonanz einer Pilotlinie in Dresden. In: Der Nahverkehr 4/2001, S. 52-54.

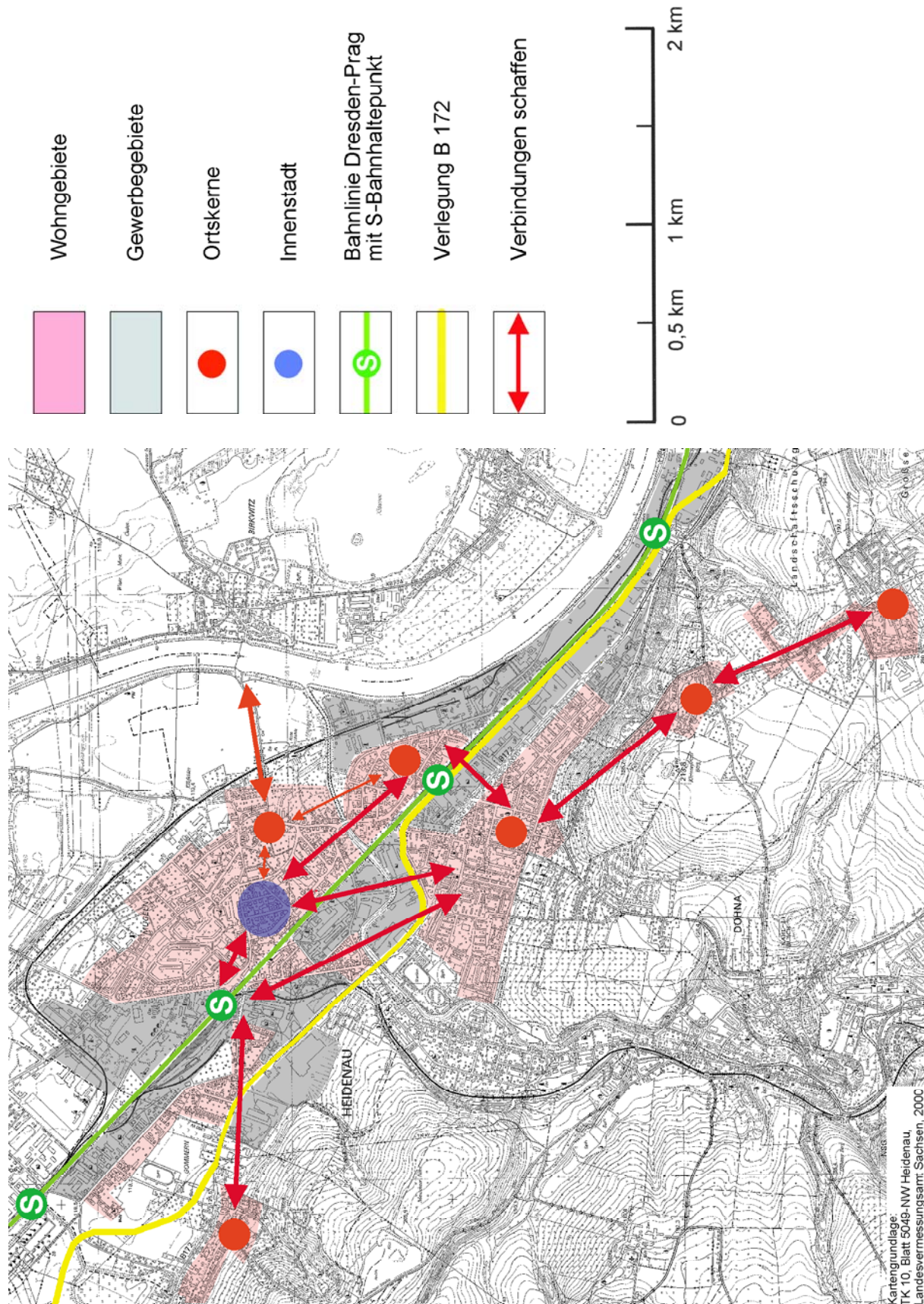
## 8 Anhang: farbige Abbildungen

Abbildung 8.1: Konzept zur Aufwertung Heidenaus als Wohnstandort



Quelle: Dahmen/ Mitransky/ Streich/ Tuch 2001, S. 68

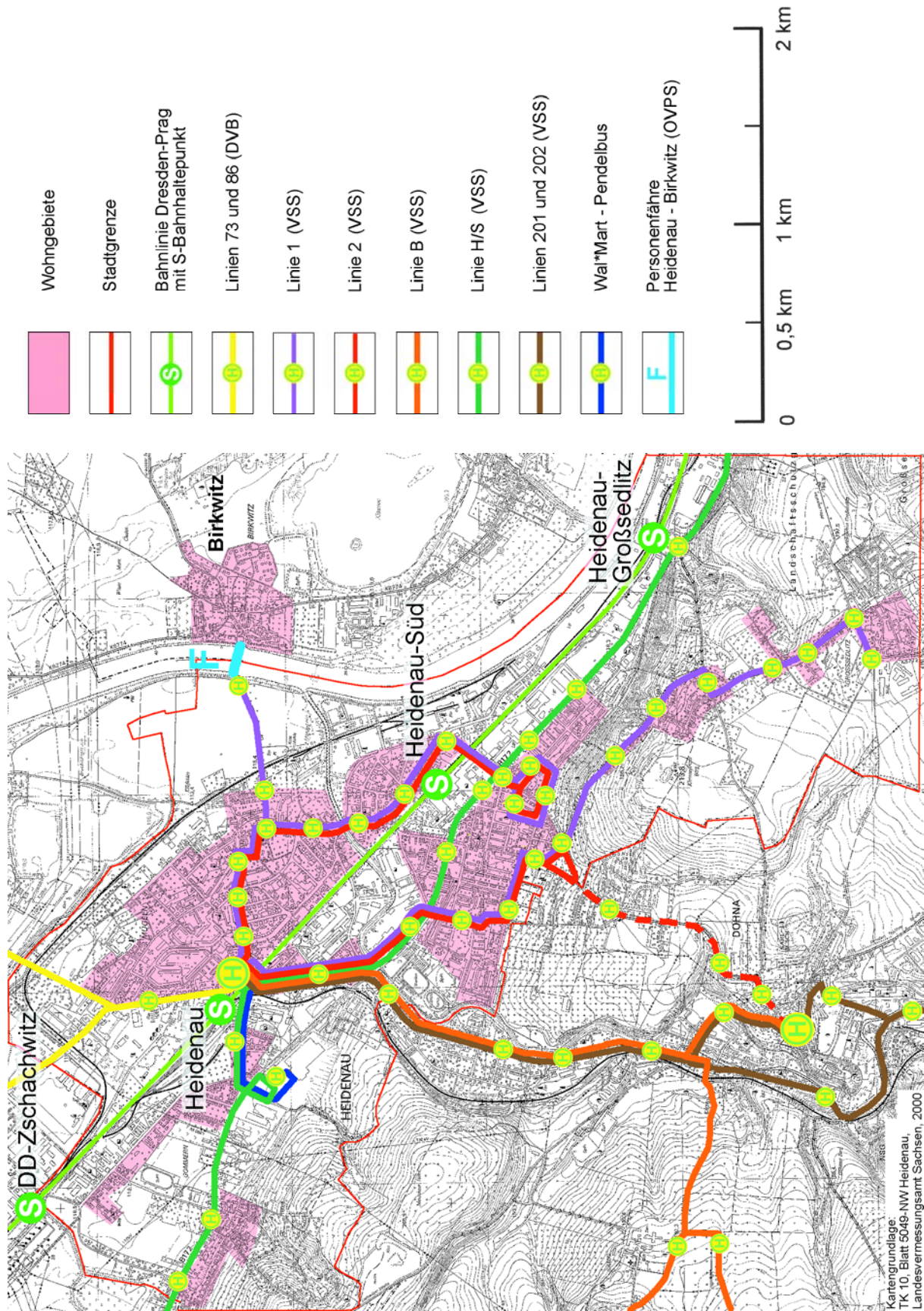


**Abbildung 8.2: Herausforderungen für die integrierte Stadt- und Verkehrsplanung**

Quelle: Dahmen 2003, S. 55



Abbildung 8.3: Favorisierte Konzeptvariante für Heidenau



Quelle: Dahmen 2003, S. 107