



Bahnhofsvorplatz Zella-Mehlis (Thüringen) als ländlicher Mobility-Hub. Foto: Arvid Krüger.

Auf Schienen zur nachhaltigen Stadt

Planungsperspektiven suburbaner und ländlicher
Bahnhofsquartiere

Back on Tracks to a Sustainable Town

Design- and Process-Oriented Planning for Suburban and Rural Station
Quarters

Arvid Krüger

Keywords: Bestandsentwicklung; Transformation; Mobilitätswende, Städtebau, Klein-
und Mittelstadt

Stock development; transformation; mobility transition; urban design; small-town

Abstract

Bahnhofsquartiere geraten als Orte der Transformation wieder in den Blick, zumeist ohne Einbezug der vielen kleinen Bahnhöfe in suburbanen und ländlichen Räumen. Wie können kleinere Städte sich vorausschauend der Herausforderung widmen, Bahnhöfe als einen städtebaulich hochwertigen Teil der eigenen Gemeinde zu gestalten? Der Artikel gibt dafür einen einzelfallbezogenen Überblick, greift den Bahnhof Gößnitz als Teil eines BMBF-Forschungsprojekts auf und diskutiert ein (Teil-)Ergebnis. Mit einer Kombination aus integrierter Stadtentwicklung und Angebotsbebauungsplanung gelingt es der kleinen Verwaltung, den Bahnhof mit Anschluss an die Metropole zum Schwerpunkort einer eigenen kommunalen Stadtentwicklungspolitik werden zu lassen. Dies erfordert ein kommunales (Re-)Agieren, um globale Aspekte der Transformation auf den Boden klein- und mittelstädtischer Tatsachen zu bekommen. Der Artikel fokussiert sich daher auf die Übertragbarkeit und Skalierbarkeit der in Schmölln/ Gößnitz gewonnenen Transferforschungsergebnisse..

Stations are once again coming into focus as places of transformation: as an area to change mobility patterns as well as an often-challenging neighborhood in the city. However, the many small train stations in suburban and rural areas, which people now often can reach without even changing trains from the nearest metropolitan main station, are usually missing from this view. How can smaller cities with smaller administrations take a strategic approach to this challenge of designing this place of arrival and departure – which is normatively preferable in terms of the transport transition – as a high-quality urban part of their own community? The article starts with a case-by-case overview of this challenge and takes up the Gößnitz railroad station as part of a BMBF research project. It eventually discusses one of the results: How can a smaller city administration use a combination of integrated urban development and offer-oriented zoning to make the railroad station the focus of its own municipal urban development policy.

Arvid Krüger, Dr., ist Stadt-/ Raumplaner und Post-Doktorand an der Universität Kassel in der DFG-Forschungsgruppe Neue Suburbanität. Er hat 2018 an der Bauhaus-Universität Weimar promoviert. Seine Forschungsschwerpunkte verbindet er mit der Planungspraxis und ist ehrenamtlich bei SRL und ARL aktiv.

Arvid Krüger, Dr., is urban planner and post-doc at the University of Kassel in the New Suburbanity research group. He obtained his doctorate from the Bauhaus University Weimar in 2018. He combines his research focus with planning practice and is volunteering at SRL and ARL.

Bahnhöfe und ihre Quartiere

Transit Oriented Development ist eine Stadtentwicklungsstrategie, die sich auf die Neuanlage von Stadtquartieren entlang hochwertiger, in der Regel schienengebundener Verkehrsinfrastruktur fokussiert (Loukaitou-Sideris et al. 2017; Carlton 2009; Diller und Eichhorn 2021). Die Stadtquartiere selbst sind dabei kompakt gehalten beziehungsweise besitzen kurze Wege (Reicher und Tietz 2022; Dinkel und Tran 2014; Cardinali 2019). Ihr Städtebau soll den Umstieg vom Auto auf andere Mobilitätsmodi erleichtern, sie können daher in der gegenwärtigen Herausforderung des Klimawandels einen wesentlichen Beitrag leisten. Gegenwärtig kommen *Transit Oriented Development*-Strategien als Teil von Neubauentwicklungen vornehmlich (aber nicht nur) in westlich geprägten nichteuropäischen Teilen der Welt vor, so in Japan und an der US-amerikanischen Westküste (Portland, Oregon, San Diego und San Jose, Kalifornien), in Vancouver, Singapur, Seoul, Perth oder Brisbane (Diller und Eichhorn 2021). Spätestens seit der ersten europäischen Leipzig-Charta 2007 (BMWSB 2024) kann europäische und deutsche Stadtentwicklung als vornehmlich bestandsorientiert gelten. Selbst große Neubauquartiere wie Hamburg-Oberbillwerder oder München-Freiham können an bestehenden Bahnstrecken und Bahnhöfen arrondiert werden oder wie in Freiburg oder Frankfurt durch Verlängerung von Straßenbahnstrecken aus dem Nachbarquartier (hier: Frankfurt-Praunheim bzw. Freiburg-Rieselfeld) an die Bestandsnetze angeschlossen werden.

Elemente einer *Transit Oriented Development*-Strategie können in der deutschen Stadtentwicklungspraxis in zwei bestandsorientierten Handlungslogiken gefunden werden, die nicht aus einer verkehrsplanerischen Logik abgeleitet sind. Zum einen sind das Neubauvorhaben in prominenter Lage an oder in der Nähe von aufgegebenen/ aufzugebenden Gleisanlagen: Neue Mitte Altona, Quartiere am Leipziger Hauptbahnhof und im Kontext von Stuttgart 21, um nur diese Beispiele zu nennen. Zum anderen sind es die Transformationen großstädtischer Hauptbahnhöfe zu Shopping-Centern (z.B. Leipzig, Essen und Potsdam). Darüber hinaus hat das Bahnhofsviertel sein spezielles Image nicht erst seit den „Kindern vom Bahnhof Zoo“ (Felscherinow et al. 1981) und den Kölner Silvestervorkommnissen auf der Domplatte (Drüeke 2016), die eben der Bahnhofsvorplatz des Kölner Hauptbahnhofs ist. Für eine Transformationsstrategie wären unter anderem Aspekte der städtebaulichen Kriminalprävention (Lukas 2014; Klusmann 2005) und der Gendergerechtigkeit (Bertram 2020; Flade 2010) wären hier zu diskutieren; dies würde aber an dieser Stelle nicht zielführend sein. Bahnhofsbeispiele dieser Art stehen nicht im Fokus dieses Artikels. Der Fokus liegt auf den vielfach durchschnittlichen Bahnhöfen sowohl suburbaner wie auch ländlich-peripherer Klein- und Mittelstädte. Dafür soll exemplarisch Gößnitz stehen.

Gößnitz ist Teil eines BMBF-Projekts in der Kleinstadtforschung (Krüger 2023). Mit seinen circa 3000 Einwohner liegt auf der Hand, dass es hier nicht nur um die regionale Erschließung einer einzelnen Kleinstadt gehen kann, sondern unterschiedliche Raumebenen eines *Transit Oriented Developments* an Gößnitz exemplarisch dekliniert werden können (Krüger 2024b). So gut der Anschluss für Gößnitz per S-Bahn nach Leipzig ist, so untergeordnet ist der Bahnhof im Städtebau. Dass es kein Bahnhofsgebäude mehr gibt und dass auch das unmittelbare Umfeld durch Brachflächen geprägt ist, mag diesbezüglich einen

Extremfall darstellen. Leerstehende oder gar verschwundene Bahnhofsgebäude sind inzwischen ein übliches Bild in Städten (Weidner et al. 2024). Es gibt demgegenüber aber auch Beispiele für eine Revitalisierung, wie zum Beispiel die Bahnhöfe des Jahres (IGEB 2023).

Der Artikel verknüpft die Forschungsergebnisse des BMBF-Projekts, das sich übergreifend mit einer Integrierte Strategie für Daseinsvorsorge und Nachhaltigkeit (ISDN) befasst (Krüger 2023), mit einem altbekannten Planungsinstrument, dem Bebauungsplan. Der Beitrag geht hier nicht weiter auf den Prozess und die zugrundeliegende Methodik des Transferforschungsprojekts ein, die zur Wahl und entsprechenden Bearbeitung des Falls Gößnitz führten (ausführlicher in Krüger 2023, 2024b). Das ISDN-Projekt war sektorübergreifend und hat sich zum Beispiel auch mit Bildung und Gesundheit befasst. Ziel der Transferforschung war, Spielräume der Planungssteuerung auszuloten für eine auf klimaanpassungsorientierte Nachhaltigkeit und resiliente Daseinsvorsorge orientierte, demokratisch verankerte kommunale Stadtentwicklungspolitik. Im ISDN-Projekt war der Bahnhof nur ein Thema unter mehreren in der auf Integration setzenden Planungsstrategie.

Dieser Artikel fokussiert daher nicht auf den Fall Gößnitz/ Schmölln, sondern auf die Übertragbarkeit der Ergebnisse und ist wie folgt aufgebaut: Zunächst wird anhand anderer Beispiele aus dem ländlichen Raum aufgezeigt, was an der Vorgehensweise für Gößnitz typisch sein kann. Zudem dienen die Beispiele dazu, die Relevanz der unterschiedlichen Planungsebenen von Raumordnung bis Städtebau zu verdeutlichen beziehungsweise die Notwendigkeit, diese in Bezug auf die Governance zusammenzudenken. Danach wird das Planungsinstrumentarium eines Bahnhofsbebauungsplans als kommunale Angebotsplanung mit der Absicht dargestellt, dieses Instrument mit der Verkehrswende und der Stadterneuerung zu verknüpfen, genauer: dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) werden schließlich die Ergebnisse in einem kurzen Fazit zusammengeführt.

Planungspraxis und Transferforschung

Bahnhofsquartiere repräsentieren die Verkehrswende, denn sie verbinden kollektive und individuelle Verkehrsmodi. In den ländlichen und kleinstädtischen Räumen wird die Dominanz des Individualverkehrs (IV – Auto, Fahrrad, Moped etc.) oft allein aus siedlungsstrukturellen Gründen nicht gebrochen werden. Es fehlt oft die räumlich-zeitliche Bündelungsoption vieler Verkehre. Doch ein (regelmäßig genutzter) Schienenstrang repräsentiert unabhängig von der räumlichen Lage ein Versprechen (Gympel 2000) auf guten öffentlichen, kollektiven Verkehr. Bahnhofsquartiere sind Orte, an denen zwischen beiden Lebenswelten in einem attraktiven Umfeld umgestiegen werden kann. Kleinstädtisch geprägte IV-Dominanz kann mit großstädtischen Leitbildern (Cardinali 2019; Moreno et al. 2021; Rudolph-Kleff und Hekmati 2023; Dovey und Pafka 2020; Gower und Grodach 2022) in friedliche Koexistenz treten.

Durch die neue, aber eigentlich seit Beginn des Eisenbahnzeitalters doch schon vorhandene Transitortfunktion entsteht ein aus der Alltagsmobilität herleitbares Potenzial an Mischnutzungen am Bahnhof – Arbeit, Einkauf, Dienstleistung, Café/ Gastronomie (Krüger

2024a). Dies kann die Bahnhofsviertel zum ländlichen Pendant einer 15-Minuten-Stadt machen (Siedentop und Gerten 2023). Dazu können zudem Wohnnutzungen gehören, als unterrepräsentierte Marktsegmente eines kleinstädtischen oder ländlichen Raums, die aufgrund des kontinuierlichen demografischen Wandels aber an Bedeutung gewinnen (Haverkamp und Rudinger 2016; Herget 2016). Zugleich kann ein dementsprechender Städtebau eine Nudging-Funktion für die Stärkung der Geh- und Fahrradfreundlichkeit (Dinkel und Tran 2014; Frey et al. 2020; Block und Knacker 2024) im ländlichen Raum ausüben und diese für die Verkehrswende stärken beziehungsweise auf vorhandene Stärken dieser Modi aufbauen. Denn es geht nicht um die Abschaffung des Motorisierten Individualverkehr (MIV), sondern um die Senkung des Anteils der alltäglichen Wege, auf denen man darauf angewiesen ist (Krüger 2024b).

Bisher ist in der Raumordnung der Bahnhof meist kein räumliches Objekt der Planung, obwohl die Erreichbarkeit per Bahn ein relevantes Kriterium des Monitorings ist. Aber Bahnstrecken unterliegen der Fachplanung (bis hin zum Bundesverkehrswegeplan) und die Raumordnung (auf regionaler, manchmal auf Landesebene) ist für die Übernahme zuständig. So benennt zum Beispiel das Land Niedersachsen im Jahr 2017 als Anforderung für die Oberzentren, dass sie in die „überregionale Verkehrsinfrastruktur (Bahnhöfe für SPNV, BAB-Anschluss, Häfen, GVZ, etc.)“ eingebunden sein müssen (Niedersachsen 2017: 96). Anders formuliert, man stellt fest, dass sich in „Braunschweig, Celle, Göttingen, Hannover, Hildesheim, Lüneburg, Oldenburg (Oldenburg), Osnabrück, Salzgitter, Wilhelmshaven und Wolfsburg“ große Bahnhöfe mit ICE-Halt befinden (ebd.: 17). Im Wesentlichen wird ein Ist-Zustand, kein Plan-Zustand beschrieben. Beeinflusst wird dieser Zustand nicht durch die Raumordnung, sondern die Bedingungen, unter denen der (staatliche) Betreiber von Fernzügen agiert. Das liegt aber aus planungstheoretischer Sicht nicht an der Raumordnung – sie kommt nämlich dann als relevante Disziplin mit ihren Instrumenten ins Spiel, wenn es um regionale Diskussionen für die Reaktivierung von Schienenstrecken des Schienenpersonennahverkehr (SPNV) geht (Bohrer et al. 2024). Doch im Bestand werden Bahnhöfe je nach Rahmenbedingungen vom bundeseigenen oder von kommerziellen Anbietern am Markt (SPFV) und Ländern beziehungsweise ihren Auftragnehmern im de-facto-Gemeinwohlinteresse bedient (SPNV). Im ländlichen Raum sind diese Bahnhöfe oft kaum mehr als Bahnsteigkanten und befinden sich oftmals in der Peripherie der jeweiligen Städte. Sie sind viel zu oft eben nicht dort, wo das Leben der jeweiligen Klein- oder Mittelstadt spielt. Das liegt oft an der Nicht- oder Unternutzung der Bahnhofsgebäude, aber eben auch an den unzureichend gestalteten Freiräumen im Umfeld, die bestenfalls als Transitraum Nicht-Orte darstellen (Augé 1994).

Ein für Kleinstädte bedeutsames, empirisch nicht gut erfasstes Phänomen ist die städtebauliche Lücke zwischen Bahnhofsumfeld (Krüger 2024a; Weidner et al. 2024) und Altstadtumfeld (Altrock 2002; Leimbrock 2013). Hier fehlen zum einen systematische Erhebungen, zum anderen gäbe es Schwierigkeiten der räumlichen Abgrenzung: Dennoch ist es als Phänomen qualitativ beschreibbar: die *500 Meter* (die Entfernungsangabe ist nicht als exakte Zahl gemeint) zwischen Bahnhof und Altstadt. Bahnhöfe wurden im 19. Jahrhundert in Deutschland fast nie in die Gebiete der historischen Altstadt gebaut, bestenfalls an einen Altstadteingang. Oft trennen auch eine große Verkehrsstraße gemeinsam mit einem Grünzug Bahnhof und Altstadt voneinander. In den meisten historischen

Situationen gibt es eine Bahnhofstraße, welche Bahnhofsviertel und Altstadt verbindet. Oft manifestieren sich dort die gesamtstädtischen Deökonomisierungsumbrüche (Hannemann 2003) – also Leerstände, ehemalige Leerstände und/ oder Brachen. Dies ist insbesondere, aber nicht nur, in Ostdeutschland durch die Nachwendeerfahrungen der Fall.

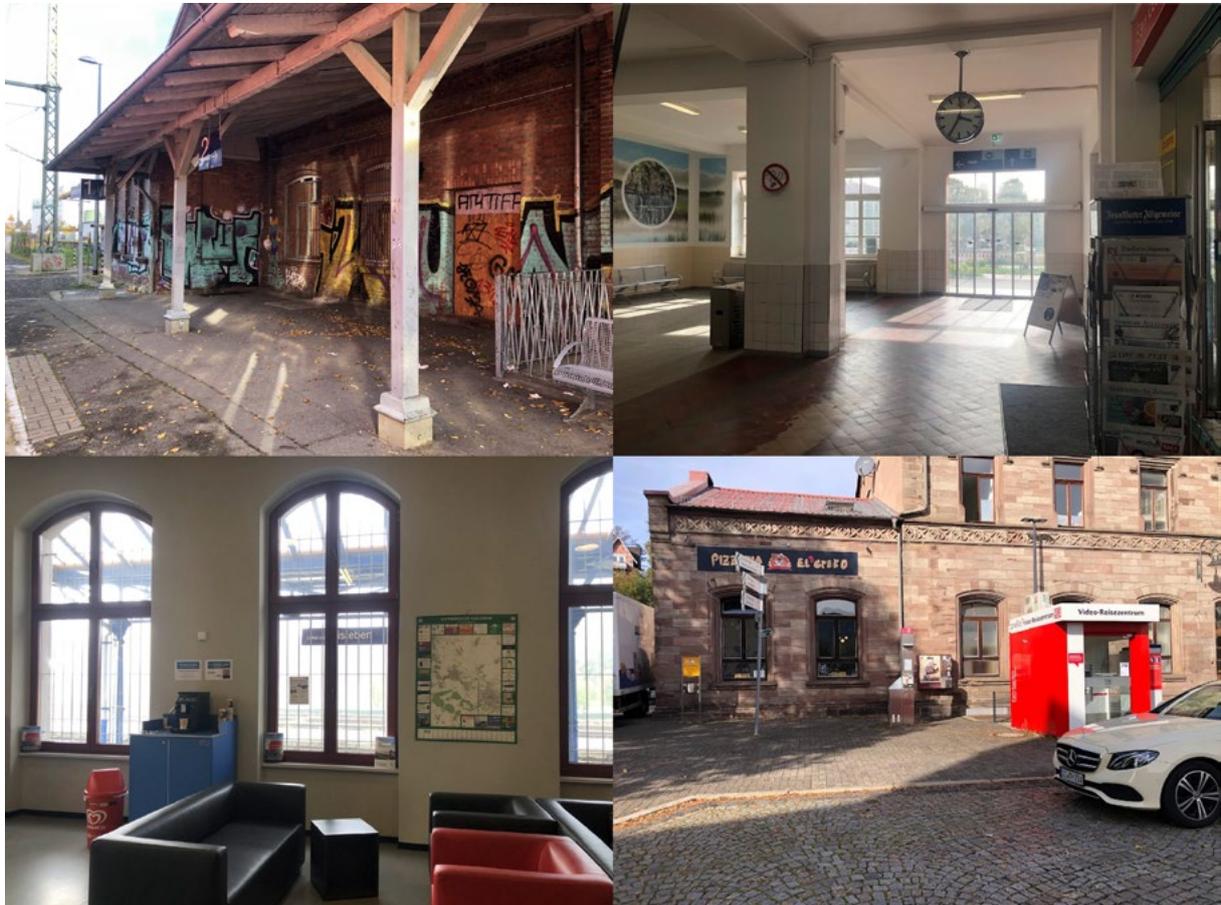


Abbildung 1: Collage Kleinstadtbahnhöfe: im Uhrzeigersinn: Ankommen mit dem RE aus Berlin (anonymisiert), Wartebereich in Ludwigslust; Pizza im Bahnhof, Fahrkarten in der Bude (Heilbad Heiligenstadt), Kaffee & Warten in einem (Lutherstadt Eisleben). Fotos: Arvid Krüger.

Aus Sicht der Stadterneuerung geht es gemäß §136 BauGB um die Beseitigung städtebaulicher und funktionaler Missstände, wie auch immer dies im konkreten Einzelfall zu interpretieren ist. Eine der anerkannten großen Stärken der Stadterneuerung (Altrock 2002, ein umfassender Über- bzw. Rückblick in: Altrock et al. 2018) ist ihre diesbezügliche Flexibilität, die dementsprechend lokale Lösungen ermöglichen kann. Hierfür wiederum lohnt ein Blick nach Melsungen (2020), wo sich an zwei Orten sehr unterschiedliche Lösungen im Zusammenspiel von Verkehrsplanung und Stadterneuerung ergaben. Der Bahnhof, von der Altstadt durch die Fulda getrennt, wurde zu einem kommunalen stadtentwicklungspolitischen Schwerpunkt, nachdem die Stadt das Bahnhofsgebäude erwarb und dort soziale Infrastruktureinrichtungen aus den Bereichen Jugend und Bildung ansiedelte. Gegenwärtig findet sich das gegenüberliegende von einem Supermarkt geprägte Bahnhofs-dreieck zwischen Bahnhofstraße, Fulda und den Gleisen als Schwerpunkt im aktuellen ISEK (ebenda). Mit dem zusätzlichen Halt

Bartenwetterbrücke wurde die Situation hergestellt, direkt an der Altstadt – an der namensgebenden Brücke über die Fulda – einen direkten Übergang zwischen Bahnhof und Altstadt zu errichten. Das damalige Bahnhofsumbauprojekt wurde im Rahmen des Wissenstransfers Stadtumbau 2014 zu einem entsprechenden guten Praxisbeispiel in der Stadterneuerung (BMUB 2014).

Doch zumeist liegen Stadterneuerung und Bahnhofsviertel eben nebeneinander. Denn die Städtebauförderprogrammatik der Aktiven/ Lebendigen Zentren (seit 2004), des Städtebaulichen Denkmalschutzes (1990-2019) und vieler klassischer Sanierungsgebiete, bezogen und beziehen sich auf die Sanierung der Alt- und Innenstädte (Leimbrock 2013; Altröck 2002). Es stellt aber viele Kommunen vor die alltagspraktische Herausforderung, dass der Weg von und zum Bahnhof abschnittsweise charakteristische Merkmal eines Angstraums bekommen kann. Mit Blick auf die existierende Praxis der letzten beiden Jahrzehnte ist die Passfähigkeit der Programmatik des Stadtumbaus (2002-2019) zu benennen (exemplarisch: Nelle 2015, programmatische Diskussionen insbesondere in den Jahrbüchern Stadterneuerung von 2013 und 2017: Altröck et al. 2013; Altröck et al. 2018). Melsungen ist daher nicht das einzige Beispiel, in dem sich Stadtumbau und Bahnhofsentwicklung programmatisch treffen.

Eine Korrelation der zivilgesellschaftlichen Auszeichnung von Bahnhöfen des Jahres (IGEB 2023) und dem Vorhandensein von ISEKs rund um den ausgezeichneten Bahnhof ist nicht erfasst. Aber es ist nicht unwahrscheinlich, dass es in den besonders herausragenden Beispielen für Bahnhofsgebäudeentwicklungen eine stadtentwicklungspolitische Situation gab/ gibt, in der der Bahnhof als Teil einer konzeptionellen Gesamtvorstellung zur bestandsorientierten Stadtentwicklung begriffen wird/ wurde. Das gilt insbesondere für die Kategorie der kleineren Bahnhöfe, in denen es fast immer auch einen Zusammenhang zwischen dem Bahnhof und einer entsprechenden Eingangssituation gibt. Das bedeutet eine Gemeinsamkeit für so unterschiedliche, ausgezeichnete Bahnhöfe wie Winterberg (Endbahnhof an einer Dieselstrecke), Coburg, Lutherstadt Wittenberg (bestehende Halte an Hochgeschwindigkeitsstrecken), Kühlungsborn West (an einer musealen Dampfeisenbahnstrecke im regulären Nahverkehr), Weimar und eben auch Melsungen. Diese Liste der Preisträger:innen könnte für die Transferforschung als interessante Gruppe von Einzelfällen betrachtet werden.

Der Bahnhof Gößnitz aus dem Forschungsprojekt ISDN, in dessen Umfeld keine öffentlich zugängliche und mobilitätsrelevante Bausubstanz mehr existiert, macht eine besonders extreme Situation deutlich. Er ist für die flächengroße Kleinstadt Schmölln (ca. 12.000 EW, 46 Ortsteile) ein Hub; dies ist eine der Ursachen, warum Schmölln und Gößnitz (3000 EW) raumordnerisch verlinkt sind. Genau diese Hub-Funktion übernimmt der Gößnitzer Bahnhof für das Mittelzentrum Schmölln, denn der sechs Kilometer von der Schmöllner Altstadt entfernte Bahnhof ist der wichtigste Knotenpunkt, da er von etwa halbstündlich verkehrenden S-Bahnen nach Leipzig bedient wird (die zudem sogar den Flughafen und Halle direkt anbindet). Er ist der Kreuzungspunkt zweier wichtiger Nicht-Hochgeschwindigkeitsstrecken. Die Ausbaustrecke Leipzig – Karlsruhe wird von der sogenannten Mitte-Deutschland-Verbindung (Ruhrgebiet – Kassel – Chemnitz/ Dresden) gekreuzt und das Schließen der Elektrifizierungslücke zwischen Weimar und Gößnitz ist für das kommende

Jahrzehnt geplant. Hier fahren aktuell Regionalexpress nach Erfurt, zum Teil weiter nach Göttingen; Langläuferverbindungen nach Dresden und Kassel sind dann angedacht.

Jedoch besteht der Bahnhof Gößnitz lediglich aus Bahnsteigkanten – bis 2023 hintereinander als längster Bahnsteig Deutschlands von gewisser Berühmtheit. Das aufgegebene Bahnhofsgebäude ist längst abgerissen, beide Seiten der Gleise sind von Brachflächen, untergenutzten Gewerbegebieten und teilweise leerstehenden Wohnhäusern geprägt. Dies veranschaulicht diese besonders extreme Situation des Forschungsobjekts (Abbildung 2). Es gibt eine Bushaltestelle ohne Unterstand, Parkplätze sowie genügend Platz, um Parkplätze für alle Verkehrsmittel auszuweisen – ob elektrifiziert oder nicht, gemeinsam genutzt oder nicht.



Abbildung 2: Collage Bahnhof Gößnitz, im Uhrzeigersinn: bestehender Bahnhofszugang, Brücke über die Pleiße als Fußwegoption zur wohngeprägten Altstadt, neuer und zusätzlicher Zugang links der Gleise während des Umbaus (Januar 2024), neuer Bahnhofszugang. Fotos: Arvid Krüger; Lena Knacker.

Es wäre eine leichte Aufgabe, zwecks Quartiersaufwertung das unmittelbare Bahnhofsumfeld in einen modernen Mobilitätsknotenpunkt zu wandeln – und den Anforderungen der in der Einleitung erwähnten Verbindung zwischen städtischem und ländlichem Lebensstil hinsichtlich der Fortbewegung zu dienen. Denn das kann räumlich alles durch Markierungen und Installationen (Fahrradbügel, Ladesäulen, digitale Infotafeln) auf den Verkehrsflächen geschehen. Erste Schritte wurden in Gößnitz bereits unternommen. Es gelang, eine Handvoll P+R-Parkplätze am Bahnhof mit Städtebaufördermitteln zu

errichten, da sie Ersatzparkraum für wegfallende Parkplätze einer Verkehrsberuhigungsmaßnahme in der Altstadt sind. Das Städtchen steht mit dieser sehr kleinteiligen Maßnahme exemplarisch für temporäre, kollaterale oder nichtintendierte Planungsergebnisse an einer räumlichen Schnittstelle unterschiedlicher Rechtssysteme: AEG und BauGB. Aus der rein verkehrsplanerischen Sicht ist genug Platz (um Asphalt) zu schaffen, damit alle Verkehrsmodi in angemessen geringer Entfernung vorfahren können. Ob der Parkplatz Verkehrsfläche nach BauGB (bzw. BauNVO) ist oder Betriebsfläche nach AEG – und welche Benutzungsregel für welches stehende Fahrzeug daraus folgt – sowie wie man das entsprechend lokaler Bedürfnisse anpasst, kann ein längeres Planungsverfahren bedeuten.

Raumordnung, ISEK und Bauleitplanung kombinieren

Wenn es bei Transit Oriented Development aber um mehr gehen soll, als Fahrzeuge für alte (Grunert und Ludwig 2023) und neue (Johnsen und Meisel 2021) Verkehrsmodi des ländlichen Raums am Bahnhof abstellen zu können, dann lässt sich dieses Mehr als Entwicklungsleitbild in ein lokales ISEK übersetzen. Damit wäre sowohl gewährleistet, dass es einen notwendigen Quartiersbezug gibt (also nicht nur das einzelne Bahnhofsgebäude wiedergenutzt, der räumlich isolierte verkehrliche Mobility Hub geschaffen wird) als auch, dass Funktion und Gestaltung zusammengedacht werden in Verkehrsplanung und bestandsorientiertem Städtebau. Im Grunde lässt sich das Entwicklungsleitbild des Transit Oriented Developments auch je nach örtlich individueller Situation in die drei existenten Programmatiken der Städtebauförderung einordnen. Seit der Programmreform soll explizit die Anpassung an den Klimawandel besser mit der Beseitigung städtebaulicher und funktionaler Missstände verknüpft werden (so die Formulierung des §136 BauGB). In ISEK-Prozessen ist dabei das Bahnhofsquartier in den gesamtstädtischen Kontext zu stellen. Für Schmölln/ Gößnitz bedeutet das im Planspiel, der kleinen und lediglich lokalen Nahversorgung bietenden Gößnitzer Altstadt eine (historisch gewachsene) Wohnfunktion in Bahnhofsnähe zuzumessen. Das kleine Bahnhofsquartier ist im simulierten Bebauungsplan deswegen stark von Mischgebieten und grünblauen Freiräumen als qualitätvoller Übergangsraum in Richtung Innenstadt geprägt (Krüger 2024b).

Ein Plädoyer für ein Bahnhofsviertel als Gebietskulisse der Stadterneuerung beziehungsweise als Vertiefungsgebiet eines ISEKs ist damit kein Plädoyer für ein entsprechendes Städtebauförderprogramm, sondern für eine Anwendung der entsprechenden Planungsinstrumente der Stadterneuerung. Als die ersten gründerzeitlichen Häuser Westberlins in den 1980er Jahren instandgesetzt wurden (Hämer und Kleihues 1984), ahnte noch niemand, dass diese zu einer bevorzugten urbanen Wohnform werden. Als in den 1990er-Jahren die (ost-)deutschen Altstädte und ihre Marktplätze saniert wurden (Leimbrock 2013), war noch unbekannt, dass eine Leipzig-Charta der Europäischen Union im Jahr 2007 diesen städtebaulichen Typus zum Leitbild der europäischen Stadt machen und dieses 2020 bestätigen würde. Als man in den 2000er-Jahren das Quartiersmanagement der Sozialen Stadt entwickelte (Häußermann 2002; Walther 2005), ahnte man noch nichts von den globalen Migrationsströmen seit 2015 – oft in diese Quartiere (Bernt et al. 2023). Und

heute wissen wir lediglich, dass es eine Verkehrswende geben wird, aber ihre städtebauliche Dimension oszilliert Anfang der 2020er zwischen Architekturvisionen urbaner, fliegender Objekte und besetzten Baumhäusern beim Autobahnneubau (Etezadzadeh und Reuter 2020; Hausigke et al. 2024; Kirschbaum 2020; Borcharding und Knie 2024; Frey et al. 2020). Was wir aber wissen – seit den 1970/ 80ern eigentlich – was auch immer sich verändern wird, es verändert sich im Rahmen der Bestandsentwicklung (Eichstädt-Bohlig 2006). Wir betreiben also Bestandsentwicklung, wenn wir Stadtentwicklung meinen. Der Bahnhof Gößnitz ist hierfür nur ein aktueller Forschungsanlass.

Das Spektrum der im vorigen Kapitel benannten Einzelfälle verdeutlicht, dass es ein integriertes Planungsinstrument benötigt. Dieser integrierte Blick beinhaltet nicht nur räumliche Prioritätensetzungen. Ein Beispiel ist die Abwägung zwischen Innenentwicklung und dem sinnhaften Quartiersneubau am Bahnhof in suburbanen Stadt-Umland-Kontexten der ansonsten ländlich geprägten Städte. Er meint auch eine gesamtstädtische Betrachtung der Priorisierung von bauleitplanerisch abstrahierbaren Funktionen (Wohnen, Mischung, Arbeiten) im Gemeindegebiet. Das beinhaltet unter anderem eine Verortung gegebenenfalls notwendiger Wohnungsneubaustandorte oder eine Sicherung tragfähiger Einzelhandelsfunktionen auf Quartiersebene, dies aber im räumlichen Zusammenhang zur SPNV-Zugangsstelle (um den verkehrsplanerischen Terminus hier bewusst einzusetzen). Prozedural bedeutet das, sich beim Thema Bahnhofsquartiere verfahrenslogisch am Bauen und damit auch am Baugesetzbuch zu orientieren. In diesem gibt es die generelle Aufteilung von Allgemeinem und Besonderem Städtebaurecht beziehungsweise planungspraktisch formuliert, zwischen Bauleitplanung und Stadterneuerung. Der planungsinstrumentelle Trick besteht nun darin, Allgemeines und Besonderes Städtebaurecht – beziehungsweise verallgemeinert informelle und formelle Instrumente – prozedural zu kombinieren. Sehr vereinfacht ausgedrückt, binden informelle Planwerke lediglich die planende Instanz (z.B. die eigene Verwaltung), wogegen formelle Instrumente eine Außenwirkung gegenüber Dritten erzielen (Schmidt-Eichstaedt et al. 2019). Im konkreten Fall wurden bezüglich des Gößnitzer (und verallgemeinerbar eines) Bahnhofsviertels folgende prozeduralen Ziele verfolgt:

- Priorisierung dieses Teilraums in der Stadtentwicklung (auch gegenüber anderen Teilräumen), sowohl im Verhältnis Innen-/ Außenentwicklung als auch als Mikrostandort zentralörtlicher Zuweisungen innerhalb des Gemeindegebiets,
- Sicherstellung der Entwicklungsziele des Gebiets (sprachlich als Ziele des Bebauungsplans im Satzungsdokument zu finden),
- Integrierte Betrachtung – auch im zeitlichen Sinne – aller abwägungsrelevanten Hemmnisse, die sich zum Beispiel aus dem Eisenbahn-, dem Immissions-, dem Umwelt- und dem Naturschutzrecht ergeben, um von vornherein sicherzustellen, dass sich aus diesen Gegenständen ergebe Belange mit den Entwicklungszielen des Gebiets vereinbaren lassen,
- Schaffung der Planreife – gegenüber Dritten – in einem Gebiet, in dem vordringlich Ansiedlungsbedarfe befriedigt werden sollen (um weniger geeigneten Standorten einen nachrangigen Status zuzumessen),
- Ermöglichung einer Bürger:innenbeteiligung, in der die Planungsbelange ortsfokussiert und integriert bewertet werden können (in einem geordneten Verfahren).

Diese prozeduralen Qualitäten bietet ein sogenannter Angebotsbebauungsplan, also ein Bebauungsplan, der nicht aufgrund eines konkreten Planungsanlasses aufgestellt wird, sondern ohne investitionskonkreten Anlass auf einem Gemeindegebiet Dritten ein Angebot macht (Zemke 2018). Doch es hat seine Gründe, warum die Bauleitplanung in der Praxis zu einem fast ausschließlich nachfrageorientierten Geschäft geworden ist. Die Länge der Verfahren gehört dazu, weshalb Planungsbeschleunigung ein relevanter Anreiz ist, einer kommunalen Praxis eine veränderte Herangehensweise an Planungsinstrumente zu geben. Gerade kleinere Kommunen besitzen nicht die Verwaltungsressourcen; dies nicht nur, aber insbesondere aufgrund des Fachkräftemangels, um einfach mal einen Bebauungsplan zu machen – also den anlasslosen Anlass der potenziellen Investoren zu agieren. Oft fehlen sogar die Ressourcen, das Machen des Plans durch Dienstleister:innen zu überwachen (exemplarisch zeigte sich das im ISDN-Projekt: Krüger 2024b). Daher kann sich hier auch nicht mit den praktischen Hemmnissen der Machbarkeit von Bauleitplanung befasst werden.

Ein Bebauungsplan ist nicht nur additiv zum ISEK zu verstehen, sondern ersetzt einen bisher sehr relevanten, in der Praxis oft aber nur oberflächlich vorgenommenen Vorgang. In der Praxis ist er deswegen oft oberflächlich, weil die dem Vorgang zugrundeliegende Planungsentscheidung auf der Hand liegt und deshalb effizient und konsensorientiert vollzogen werden kann. Es geht um die Raumabgrenzung entweder des Satzungsgebiets selbst oder eines Vertiefungsgebiets. Bereits oben wurde umfassend die Problematik diskutiert, dass eine augenfällige Abgrenzung der Altstadt als Vertiefungs- oder Satzungsgebiet in der Vergangenheit oft dazu führte, dass das Bahnhofsviertel beziehungsweise dessen räumliches Umfeld dann knapp draußen liegt. Die Aufstellung des Bebauungsplans ersetzt also diesen Vorgang. Ein ISEK formuliert, warum es notwendig ist, hier eine räumliche Bündelung der Projekte und Maßnahmen der Bestandsentwicklung beziehungsweise Stadterneuerung einer Gemeinde vorzunehmen. Das räumliche Bündeln selbst erfolgt dann durch die Aufstellung des Angebotsbebauungsplan.

Umgekehrt sollte dann ermöglicht werden, dass der textliche Teil des ISEKs, der das Warum im Sinne einer ordnungsgemäßen Abwägung erläutert, dann entsprechende Begründungsnotwendigkeiten innerhalb des Bebauungsplans ersetzt. Eine formal einfache Möglichkeit wäre entweder eine 1:1-Übernahme des Texts aus dem ISEK in die Begründung des Bebauungsplans, also eine Anerkennung einer ordnungsgemäßen Abwägung bereits im ISEK oder sogar der Verweis auf das ISEK. Die nach dem Ampel-Aus steckengebliebene BauGB-Novelle, bot an einer Stelle einen interessanten Hinweis hierzu: Ein neuer §1c (6) sollte dezidiert ISEKs und vergleichbare Satzungsdokumente als Abwägungsmaterial in der Bauleitplanung stärken. Dies ist insbesondere relevant, wenn hinsichtlich der Planungsziele für das Bahnhofsviertel, bereits auf Ebene des ISEKs eindeutige Aussagen in Bezug auf die im Plangebiet zu beachtenden eisenbahn-, immissions-, umwelt- und naturschutzrechtlichen Belange, dann/auch eine entsprechende Gewichtung im Abwägungsprozess des Bebauungsplans bedeuten. Das betrifft sowohl die Anlasslosigkeit, wie auch die mögliche Planungsbeschleunigung als für die Kommunalpraxis relevante Anreize. Wenn ein ISEK sich ohnehin mit dem Bahnhofsquartier als herausgehobenen Transformationsort befasst, kann das Anlass genug sein, die Planungsinhalte aus dem informellen ins formelle Instrument, also den Bebauungsplan zu übertragen, sozusagen als gebiets-

bezogene Vertiefung. Zudem können die bereits gewichteten Argumente des ISEKs (oder eines vergleichbaren Konzepts mit Satzungscharakter) gleich in den Bebauungsplan übernommen werden – zumindest im Geiste des vorgeschlagenen §1c (6).

Fazit: Bestandsentwicklung und Bahnhöfe

Das Ziel des Beitrags war es, aufzuzeigen, wie Transit Oriented Development als internationale Stadtentwicklungsstrategie in eine nationale wie kommunale Stadtentwicklungs- und erneuerungspraxis integriert werden kann, wenn man die Verkehrsfrage in die Quartiersentwicklungsfrage integriert. Es geht darum, der Verbesserung des SPNV in allen 16 Bundesländern als verantwortliche föderale Ebene eine stadtentwicklungspolitische Dimension zu verleihen. Die Bahnhöfe sind dabei fast immer vorhandenen. Ein ländliches Bahnhofsquartier kann ein alltagstauglicher Knoten zwischen unterschiedlichen dörflichen und urbanen Siedlungsteilen einer flächengroßen Gemeinde sein. Das zeigt sich auch an der Rolle Gößnitz' für den interkommunalen Zusammenhang aus Schmölln, Gößnitz und den Anrainergemeinden (Krüger 2024b). Der Bahnknoten von S- Bahn (nach Leipzig und Halle) und sogenannter Mitte-Deutschland-Verbindung ist eben nicht der Schmöllner Bahnhof (der wiederum die Rolle der fußläufigen Anbindung der Altstadt Schmölln und ihrer zentralörtlichen Einrichtungen wahrnimmt). Es ist der Bahnhof von Gößnitz, zu dem – mit Ausnahme der 3000 Einwohner:innen der Kernstadt – alle anderen knapp 20.000 Einwohner:innen des beschriebenen Territoriums die letzte(n) Meile(n) überwinden müssen, egal ob aus Stadt (z.B. mit 10' Bahnfahrt vom Bahnhof Schmölln) oder Dorf (mit 5'-20' Autofahrt, je nach Lage).

Es geht für ein solches Bahnhofsviertel also darum, anwendungsorientiert ein Set von möglichen Stadtbausteinen zu entwickeln (Krüger 2024c), die ein zeitgemäßes Umfeld der eigentlichen Verkehrsstation auszeichnen. Das Set dient erstens der klein- beziehungsweise mittelstädtischen Gemeinde hinsichtlich der Eigenentwicklung. Es stellt zweitens die (stadt)regionale Rolle der Gemeinde für ihre unmittelbar umgebenden Siedlungseinheiten dar (innerhalb wie außerhalb der gemeindlichen Verwaltungsgrenzen). Und drittens dient es der Rolle der Gemeinde als Knoten in einem metro- beziehungsweise regiopolitanen Raumkontext, verkehrlich also einer Hub-and-Spoke-Funktion und rekuriert dabei auf die letzte Meile.

Das Ziel bei der Etablierung des Leitbilds Transit Oriented Development für eine kommunale Stadtentwicklungspolitik ist außerdem der Fokus auf ein kommunal verfasstes planungsmethodisches und –instrumentelles Verfahren. Die Instrumente der Stadterneuerung stehen dabei im Mittelpunkt, denn es handelt sich in allen Fällen um bestehende gebaute Umgebungen. Sie müssen aber um die Verfahren und Instrumente der Bauleitplanung angereichert werden zwecks Schaffung einer bestandsorientierten städtebaulichen Ordnung. Hier geht es weniger um den materiellen Gegenstand der Planung (was wird wie wo (um)gebaut), sondern um die Governance der Planung. Wie ist die Rolle der Kommune als Planungshoheit und Taktgeberin fortschrittlicher Planungen anzupassen, um zum Beispiel auch in metro-/ regiopolitane Struktur- und Entscheidungsprozesse eingebunden zu sein, beziehungsweise diese im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zu beeinflussen.

Literatur

- Altrock, Uwe (2002): Von der Stadterneuerung zur Bestandspflege. Wandlung oder Ablösung eines Aufgabenfeldes? In: Altrock, Uwe, Ronald Kunze, Ursula von Petz und Dirk Schubert (Hg.): Jahrbuch Stadterneuerung 2002. Berlin: Technische Universität Berlin, 17–38.
- Altrock, Uwe; Kunze, Ronald; Schmitt, Gisela und Schubert, Dirk (Hg.) (2013): Jahrbuch Stadterneuerung 2013. Das Ende der Behutsamkeit? Berlin: Technische Universität.
- Altrock, Uwe; Kurth, Detlef; Kunze, Ronald; Schmitt, Gisela und Schmidt, Holger (Hg.) (2018): Jahrbuch Stadterneuerung 2017. Stadterneuerung im vereinten Deutschland – Rück- und Ausblicke. Wiesbaden: Springer.
- Augé, Marc (1994): Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit. Frankfurt: S. Fischer.
- Bernt, Matthias; Dalga, Yagmur; Demirkol, Helin; El-Kayed, Nihad; Fernandes, Hiram und Friedrich, Katja (2023): Vom Stadtumbauschwerpunkt zum Einwanderungsquartier. Berlin: Humboldt-Universität.
- Bertram, Henriette (2020): Feministisches Suburbia oder: Wie misst man Geschlechtergerechtigkeit im Stadtteil? In: Feministische GeoRundmail (83), 85–89.
- Block, Sebastian und Knacker, Lena (2024): Radverkehr als Teil einer kleinstädtischen Verkehrswende. Erkenntnisse des Reallabors des ISDN-Forschungsprojektes. In: Krüger, Arvid (Hg.): Thüringen-Reader (Band II) Energie Wohnen Mobilität. Kassel: KOBRA (Universitätsbibliothek), 135–150.
- BMUB (Bundesministerium für Umwelt und Bauen) (2014): Umbau sozialer Infrastrukturen und Sicherung der Grundversorgung im Stadtumbau. Unter Mitarbeit von Bundestransferstelle Stadtumbau West. Berlin: Bundesministerium für Umwelt und Bauen.
- BMWSB (Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauen) (2024): Die Leipzig-Charta: Basis für integrierte Stadtentwicklung. Berlin: Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauen.
- Bohrer, Wolfgang; Gäbler, Stefanie; Gather, Matthias; Goebel, Jonas; Kirchesch, Moritz Sebastian und Krawinkel, Holger (2024): Die Reaktivierung von Schienenstrecken als Strategie der integrierten Raumentwicklung. Chancen nutzen und Hemmnisse überwinden. Hannover: ARL. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-01466>, Zugriff am 17.03.2025.
- Borcherding, Anke und Knie, Andreas (2024): Trippelschritte zur Verkehrswende. Eine erste Zwischenbilanz aus dem Berliner Graefekiez. In: Journal für Mobilität und Verkehr (DVWG) (20), 2–8.
- Cardinali, Marcel (2019): Quartier der kurzen Wege. Die Stadt von vorgestern als Quartier von übermorgen. In: Hall, Oliver und Cardinali, Marcel (Hg.): Stadt Land Quartier. urbanlab-Magazin 05. Detmold: Technische Hochschule Ostwestfalen-Lippe, 26–37.
- Carlton, Ian (2009): Histories of Transit-Oriented Development: Perspectives on the Development of the TOD Concept. Berkeley: University of California Berkeley.
- Diller, Christian und Eichhorn, Sebastian (2021): Transit-Oriented Development: An International Literature Review. In: Pnd – rethinking planning 2021(2), 164–185.

- Dinkel, Michael und Tran, Minh-Chau Tran (2014): Stadträume zum Gehen. In: Raumplanung (173/2), 24–29.
- Dovey, Kim und Pafka, Elek (2020): What is walkability? The urban DMA. In: Urban Studies 57 (1), 93–108.
- Drüeke, Ricarda (2016): Die TV-Berichterstattung in ARD und ZDF über die Silvesternacht 2015/16 in Köln. Berlin: Heinrich-Böll-Stiftung.
- Eichstädt-Bohlig, Franziska (Hg.) (2006): Das neue Gesicht der Stadt. Strategien für die urbane Zukunft im 21. Jahrhundert. Berlin: Heinrich-Böll-Stiftung.
- Etezadzadeh, Chirine und Reuter, Florian (2020): Interview: Urbane Mobilität in der dritten Dimension. In: Etezadzadeh, Chirine (Hg.): Smart City - Made in Germany. Wiesbaden: Springer, 571–577.
- Felscherinow, Christiane; Hermann, Kai und Rieck, Horst (1981): Wir Kinder vom Bahnhof Zoo. Hamburg: Gruner und Jahr.
- Flade, Antje (2010): Wohnen, Mobilität und Geschlecht. In: Flade, Antje (Hg.): Wohnen und Gender. Wiesbaden: Springer.
- Frey, Kilian; Burger, Andreas; Dziekan, Katrin; Bunge, Christiane und Lünenbürger, Benjamin (2020): Verkehrswende für alle. So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt.
- Gower, Alexa und Grodach, Carl (2022): Planning Innovation or City Branding? Exploring How Cities Operationalise the 20-Minute Neighbourhood Concept. In: Urban Policy and Research 40(1), 36–52.
- Grunert, Cathleen und Ludwig, Katja (2023): „Weil es oft Buskinder sind“ – kulturelle Teilhabe und Jugendarbeit in peripher(isiert)en ländlichen Regionen im Spannungsfeld differenter Regionalisierungsstrategien. In: Soz Passagen 15 (1), 111–129.
- Hämer, Hardt-Waltherr und Kleihues, Josef Paul (Hg.) (1984): Idee, Prozess, Ergebnis. Die Reparatur und Rekonstruktion der Stadt. Ausstellung im Martin-Gropius-Bau zum Berichtsjahr 1984 der Internationalen Bauausstellung Berlin 1987. Berlin: Frölich & Kaufmann.
- Hannemann, Christine (2003): Schrumpfende Städte in Ostdeutschland. Ursachen und Folgen einer Stadtentwicklung ohne Wirtschaftswachstum. In: Aus Politik und Zeitgeschichte 28(2003), 16–23.
- Hausigke, Sven; Samland, Ute; Roderer, Johannes und Rösner, Vanessa (2024): Mobilitätskonzepte in der Forschung. Zwischen wissenschaftlichen Anforderungen und planungspraktischer Realität. In: Journal für Mobilität und Verkehr (DVWG) (21), 28–39.
- Häußermann, Hartmut (2002): Global, lokal, sozial. Von der Unteilbarkeit der Stadt. In: Walther, Uwe-Jens (Hg.): Soziale Stadt – Zwischenbilanzen. Ein Programm auf dem Weg zur sozialen Stadt. Opladen: Leske und Budrich, 71–86.
- Haverkamp, Nicolas Christopher David und Rudinger, George (2016): Mobilität 2030. Zukunftsszenarien für eine alternde Gesellschaft. Bielefeld: transcript.

- Herget, Melanie (2016): *Mobilität von Familien im ländlichen Raum. Arbeitsteilung, Routinen und typische Bewältigungsstrategien*. Wiesbaden: Springer.
- IGEB (2023): *Bahnhöfe des Jahres 2023: Halle (Saale) Hauptbahnhof und Nordhorn*. In: *Signal - Unabhängige Zeitschrift für Fahrgastbelange und Verkehrspolitik* (348/4), 19–23.
- Johnsen, Lennart Christian und Meisel, Frank (2021): *Potenziale und Herausforderungen autonomer E-Mobilitätsdienstleistungen in ländlichen Räumen*. In: Proff, Heike (Hg.): *Making Connected Mobility Work*. Wiesbaden: Springer, 723–735.
- Kirschbaum, Tom (2020): *Keine Smart City ohne smarte Mobilität*. In: Etezadzadeh, Chirine (Hg.): *Smart City - Made in Germany*. Wiesbaden: Springer, 525–532.
- Klussmann, Jörg (2005): *Musik im öffentlichen Raum. Eine Untersuchung zur Musikbeschallung des Hamburger Hauptbahnhofs*. Osnabrück: Universität Osnabrück.
- Krüger, Arvid (2023): *Einleitung. Eine Integrierte Strategie für Daseinsvorsorge und Nachhaltigkeit. Ein Kleinstadtforschungsprojekt in Thüringen*. In: Krüger, Arvid (Hg.): *Thüringen-Reader (Band I) Daseinsvorsorge*. Kassel: KOBRA (Universitätsbibliothek), 7–23.
- Krüger, Arvid (2024a): *Bahnhofsviertel als Gebietskulisse der Klimaanpassung. Der Fall Gößnitz (Thüringen)*. In: *Raumplanung* (226/2), 60–64.
- Krüger, Arvid (2024b): *Einleitung*. In: Krüger, Arvid (Hg.): *Thüringen-Reader (Band II) Energie Wohnen Mobilität*. Kassel: KOBRA (Universitätsbibliothek), 5–30.
- Krüger, Arvid (2024c): *Infrastruktur für den Siedlungsbau im Wandel. Der Versuch einer Allokationstypologie im Siedlungsneubau der 2020er Jahre*. In: Altröck, Uwe; Bertram Henriette und Krüger, Arvid (Hg.): *Neue Suburbanität?* Bielefeld: transcript, 337–359.
- Leimbrock, Holger (2013): *Die behutsame Stadterneuerung historischer Stadtkerne in Mittelstädten. Stabilitäts- und Bedrohungslinien*. In: Altröck, Uwe; Kunze, Ronald; Schmitt, Gisela und Schubert, Dirk (Hg.): *Jahrbuch Stadterneuerung 2013*. Berlin: Technische Universität, 69–88.
- Loukaitou-Sideris, Anastasia; Peters, Deike; Paige, Colton und Eidlin, Eric (2017): *A Comparative Analysis of High-Speed Rail Station Development into Destination and Multi-use Facilities: The Case of San José Diridon*. San José; Mineta Transportation Institute.
- Lukas, Tim (2014): *Sicherheit in der Stadt. Urbane Resilienz als Paradigma der städtebaulichen Kriminalprävention*. In: Hoch (Hg.): *Sicherheiten und Unsicherheiten*. Berlin, Münster: Universität, 91–110.
- Melsungen (Stadt Melsungen) (2020): *Stadtentwicklungskonzept Melsungen 2040. Integriertes Handlungskonzept Innenstadt Melsungen 2040*. Unter Mitarbeit von CIMA Beratung + Management und UmbauStadt. Melsungen: Stadt Melsungen.
- Moreno, Carlos; Allam, Zaheer; Chabaud, Didier; Gall, Catherine und Pratlong, Florent (2021): *Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities*. In: *Smart Cities* 4 (1), 93–111.
- Nelle, Anja (2015): *Verändert sich der Stadtbau?* In: *disP - The Planning Review* 51 (4), 52–65.

- Niedersachsen (Land Niedersachsen) (2017): Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (nichtamtliche Textfassung). Hannover: Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz.
- Reicher, Christa und Tietz, Jürgen (2022): Mobilität auf dem Prüfstein. In: Reicher, Christa und Tietz, Jürgen (Hg.): *Atmende Städte*. Wiesbaden: Springer, 37–40.
- Rudolph-Kleff, Annette und Hekmati, Björn (2023): Mobilität als Schlüssel zur lebenswerten Stadt. In: Vöckler, Kai und Eckart, Peter (Hg.): *Mobility Design – die Zukunft der Mobilität gestalten*, Bd. 2. Berlin: Jovis, 82–97.
- Schmidt-Eichstaedt, Gerd; Weyrauch, Bernhard und Zemke, Reinhold (2019): *Städtebaurecht. Einführung und Handbuch*. Stuttgart: Kohlhammer.
- Sidentop, Stefan und Gerten, Christian (2023): Von der ‚15-Minuten-Stadt‘ zum ‚30-Minuten-Land‘. In: ILS-IMPULSE. DOI: [10.58122/vpzz-1g58](https://doi.org/10.58122/vpzz-1g58).
- Walther, Uwe-Jens (2005): Irritation und Innovation. Stadterneuerung als Lernprozess. In: Greiffenhagen, Silvia (Hg.): *Praxis ohne Theorie? Wiesbaden: VS, Verlag für Sozialwiss*, 111–124.
- Weidner, Silke; Krüger, Arvid; Haubold, Thora; Block, Sebastian und Knacker, Lena (2024): *Kleinstadtbahnhöfe: Anbindung, Umfeld, Funktion*. Cottbus: Hochschulcampus Kleinstadtforschung/ BTU Cottbus-Senftenberg. DOI: [10.26127/BTUOpen-6692](https://doi.org/10.26127/BTUOpen-6692)
- Zemke, Reinhold (2018): *Der Bebauungsplan in der Praxis. Grundlagen, Abwägungs- und Festsetzungstechnik, Kommunikation und Verfahren, Kalkulation nach HOAI*. Stuttgart: Kohlhammer.