

Joachim BURDACK, Leipzig

Die städtische Peripherie zwischen „suburbanen“ und „postsuburbanen“ Entwicklungen

Summary

The fringes of large metropolitan areas are increasingly affected by developments that do not fit in to the established dichotomy of centre and periphery. This dichotomy of an urban core and a dependent suburban ring formed the basis of the „classical“ suburbanisation research in the 1970ies. There is increasing evidence that a new phase of development of the urban periphery is emerging that is no longer predominantly characterised by quantitative growth but increasingly by qualitative growth, i.e. a wider array of economic functions and qualified jobs. The new spaces of growth or growth poles show a wide array of spatial forms and functional specialisation. New economic developments in the fringe of European cities are, however, not comparable to American edge cities because they do not challenge the position of the inner city as dominant centre of the agglomeration.

Die Randzonen großstädtischer Agglomerationen sind in den letzten Jahrzehnten von Entwicklungen gekennzeichnet, die das gewohnte Gegensatzpaar „Zentrum“ und „Peripherie“ – oder auch „urban“ und „suburban“ – zunehmend in Frage stellen. Vorstellungen von einem entwicklungsbestimmenden Zentrum und einer funktional abhängigen und untergeordneten Peripherie werden der Realität der Städte immer weniger gerecht. Andererseits treffen auch Thesen, die ein „Verschwinden der Städte“ (KRÄMER-BADONI 1997) oder eine „Abkopplung“ der suburbanen Zentren konstatieren, nicht den Kern der Problematik, denn die neu entstehenden Arbeitsplatz- und Nutzungskonzentrationen am Stadtrand sind nur aus dem Kontext des Verflechtungsraums der Stadt und der damit verbundenen Agglomerationsvorteile heraus zu erklären (VELZ 1997).

Ein flächenhaftes, disperses Wachstum im Umland der Städte (*urban sprawl*) gehört in einigen Ländern bereits seit den fünfziger und sechziger Jahren zu den bestimmenden intraregionalen Entwicklungstendenzen. Resultat dieser „klassischen“ Phase der Suburbanisierung ist u.a. eine

Entmischung der Bevölkerung nach sozioökonomischem Status und Stellung im Familienlebenszyklus durch selektive Wanderungsströme und eine Zunahme von Pendlerdistanzen durch die räumliche Funktionstrennung von Arbeiten, Wohnen und Versorgen. Bevölkerungssuburbanisierung lässt sich vor allem als Ergebnis gesellschaftlicher, sozialer und ökonomischer Entwicklungen interpretieren: Das Entstehen eines kaufkräftigen Mittelstandes, ein zunehmender Wohlstand und daraus resultierende größere Wohnraum- und Flächenansprüche, gestiegene Mobilität durch Automobilbesitz und neue Kommunikationstechnologien sind wichtige Faktoren. Die scheinbar chaotischen Siedlungsstrukturen und die „schlechte Lesbarkeit“ der Raummuster am Stadtrand resultieren z.T. aus der Überlagerung der verschiedenen zentrifugal gerichteten Prozesse von Bevölkerungs-, Einzelhandels- und Industriesuburbanisierung. Im industriellen Sektor führten u.a. die Verlagerung vom Bahnverkehr zum LKW-Verkehr und der Bau flächenextensiver, eingeschossiger Fabrikanlagen zur Bevorzugung randstädtischer Standorte (v. ROHR 1975). Großformen des Einzelhandels (z.B. Verbrauchermärkte, Fachmärkte) bei denen Personal durch Fläche substituiert wird, bevorzugten ebenfalls die städtische Peripherie. Es lässt sich im Handel eine anhaltende Tendenz der Maßstabsvergrößerung der Betriebseinheiten feststellen. Die „sperrigen“ Einheiten sind immer weniger passfähig für innerstädtische Standorte. Ähnlich wirkt die Tendenz zur Rationalisierung und Optimierung innerbetrieblicher Abläufe. Kostensenkungsstrategien veranlassen vor allem überregional und international operierende Unternehmen zu einer Präferenz für Standardlösungen und damit zu einer abnehmenden Bereitschaft und Fähigkeit sich in bestehende städtebauliche Strukturen zu integrieren (HESSE u. SCHMITZ 1998).

Die „klassische“ Suburbanisierung wird seit den achtziger Jahren von einer neuen Entwicklungshase der Peripherie abgelöst oder doch zumindest von ihr überlagert. Diese „postsuburbane“ Entwicklungsphase (ARING 1999) ist nicht mehr nur durch quantitatives Wachstum, sondern zunehmend auch durch qualitatives Wachstum geprägt, durch eine funktionale Aufwertung der Peripherie mit einem breiteren Spektrum qualifizierter Tätigkeiten. Interaktionen mit Quell- und Zielorten innerhalb der Peripherie gewinnen immer größere Bedeutung gegenüber zentripetal, auf die Kernstadt ausgerichteten Strömen. Im Extremfall – wie er wohl nur in Los Angeles und wenigen anderen amerikanischen Stadtregionen Realität und in Europa nicht zu erwarten ist – entstehen dezentralisierte Raumstrukturen, in denen die unterschiedlichen Aktivitäten an weit auseinander liegenden, spezialisierten Standorten ausgeübt werden. Die Stadt besteht hier aus überlagerten Netzen von Konsum-, Arbeitsplatz- und Wohnstandorten aus denen sich jeder Haushalt, begrenzt durch sein Zeit- und Finanzbudget,

„seine eigene Stadt“ zusammenstellt (FISHMAN 1991). Andere Interpretationen betonen dagegen, dass die funktionale Aufwertung der Peripherie zum Entstehen neuer knotenförmiger und korridorartiger Wachstumsräume führt, also zur Formierung neuer Polaritäten innerhalb der dispersen Strukturen (KUNZMANN 1993; GARREAU 1991). SIEVERTS (1997) prägte aus städtebaulicher Perspektive für die neue Qualität der Peripherie den Begriff „Zwischenstadt“¹. Zwischenstadt ist weder „städtisch“ noch „ländlich“, sondern „verstädterte Landschaft“ oder „verlandschaftlichte Stadt“. Sie besteht aus ungeordneten Siedlungs- oder Stadtfeldern mit unterschiedlichen Nutzungen, Bebauungsformen und Topographien, die sowohl städtische als auch ländliche Eigenschaften besitzen. Innovativ an Sieverts Ausführungen ist vor allem der Wechsel der Perspektive, der die Stadt gleichsam „von ihren Rändern“ her wahrnimmt. Diese Perspektive öffnet den Blick dafür, dass der flächenmäßig größte Teil der Stadt sich heute aus Erscheinungen der Zwischenstadt zusammensetzt. Die viel beschworene kompakte, historische Stadt („europäische Stadt“) ist quantitativ heute eine Ausnahme und nur noch ein Stadtteil unter anderen.

Anders als bezüglich der „klassischen“ Suburbanisierung sind die Determinanten der neuen postsuburbanen Entwicklungen erst wenig untersucht. In Umrissen lassen sich hier jedoch zwei Erklärungsperspektiven erkennen. Ein Ansatz leitet die neuen Tendenzen aus gesamtgesellschaftlichen oder gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen ab. Die andere Perspektive interpretiert die neue Entwicklung der Peripherie eher als evolutionären Prozess. Der gesamtgesellschaftliche Erklärungsansatz verknüpft die funktionale Aufwertung der Peripherie häufig mit dem „Postfordismus“-Diskurs und wertet die neue Rolle der Peripherie als Ausdruck einer „postfordistischen“ oder „postmodernen“ Stadtentwicklung (HITZ et al. 1992). Unter dem Einfluss neuer Technologien und Globalisierungstendenzen lösen sich die starren fordistischen Organisationen der Produktion auf und flexible Produktionsstrukturen mit neuen Standortmustern entstehen. Die postfordistische „Metropole der flexiblen Akkumulation“ entspricht nicht mehr dem Raummodell der fordistischen Stadt mit ringförmigen und sektoralen Strukturmustern, sondern wird zu einem polyzentrischen Gebilde, das aus einem Geflecht von spezialisierten Standorten mit fragmentarischem Charakter besteht. Neue regionale Produktionskomplexe (*new industrial districts, flexible production complexes*) bilden sich häufig an „unverbrauchten Standorten“ (KRÄTKE 1995) in den Randzonen der Metropolen. KUNZMANN (1993 und 1996) identifiziert auch bei europäischen Stadtregionen

¹ Ähnliche Argumentationslinien finden sich für amerikanische Städte z.B. bei KLING et al. 1995.

eine Tendenz zur intraregionalen Differenzierung und funktionalen Spezialisierung. Es entstehen funktional spezialisierte, abgrenzbare Teilräume, in den „lokale Synergien“ zum tragen kommen. Die Zahl der spezialisierten Teilgebiete wächst mit der Größe der Stadt.

Die evolutionäre Perspektive interpretiert die postsuburbane Phase eher als Ergebnis eines stufenartigen Wachstumsprozesses. Die qualitativ neuen postsuburbanen Entwicklungen bauen auf den Strukturen der dispersen Suburbanisierung auf. Die funktionale Aufwertung der Peripherie und das Entstehen neuer Polaritäten ist danach an eine Phase der Suburbanisierung von Bevölkerung und haushaltsorientierten Dienstleistungen gebunden, in der die Standortvoraussetzungen für höherwertige Funktionen geschaffen werden (STANBACK 1991). Erst wenn eine kritische Masse erreicht ist (FISHMAN 1991) und sich metropolitane Standortvorteile und Agglomerationsvorteile auf die Peripherie – bzw. auf bevorzugte Teilgebiete der Peripherie – ausweiten, siedeln sich höherwertige Funktionen an. Die neuen Wachstumsräume sind gleichsam eingebettet in die dispersen Raumstrukturen. Ähnlich argumentiert auch SIEVERTS (1997), der ausführt, dass „Zwischenstadt“ entsteht, wenn sich disperse Wohngebiete nach einer Zeit der Verdichtung und Konsolidierung durch Arbeitsplätze und Einrichtungen des Konsums ergänzen und sich dieses neue Aktivitätsfeld aus der Abhängigkeit der Kernstadt löst.

Neue ökonomische Wachstumsräume in der Peripherie

Die neue ökonomische Bedeutung der städtischen Peripherie schlägt sich in europäischen Städten in einer Vielzahl von neuen Raumelementen nieder. Es kommt jedoch in Europa nicht zur Ausbildung von „Edge Cities“ (GARREAU 1991) nach amerikanischen Vorbild. Häufig entstehen statt dessen monofunktionale Standortkomplexe (BRAKE et al. 1997): Typisch sind ausgelagerte Verwaltungskomplexe (*back offices*), große Freizeiteinrichtungen (z.B. Freizeit- und Vergnügungsparks, Spaßbäder, Multiplexkinos), großflächiger Einzelhandel (*shopping malls*) und Büroparks, Technologieparks, Güterverkehrs- und Logistikzentren. Die Revitalisierung altindustrieller Flächen (*brownfield*) in vielen europäischen Städten reduziert zudem den Flächenbedarf „auf der grünen Wiese“ (*greenfield*). In einigen größeren oder hochrangigen Metropolen lässt sich jedoch auch eine Tendenz zu komplexeren Zentrenstrukturen in der Peripherie nachweisen². Standortanforderungen der neuen Einrichtungen sind vor allem eine gute Erreichbarkeit in bezug auf den Individualverkehr, die Verfügbarkeit ge-

² In Zürich-Nord ist z.B. nach HITZ et al. (1994) ein Großstadtgürtel entstanden, der sich als komplexes Konglomerat („patchwork“) darstellt. Hier finden sich nicht nur nachgeordnete Tätigkeiten, sondern auch Unternehmenshauptverwaltungen.

eigneter Flächen, die Nähe zu komplementären Betrieben, ein nutzungs-konformes Standortimage und – für überregional operierende Unternehmen – ein gute überregionale Verkehrsanbindung.

Die einzelnen Raumelemente treten in vielfältiger Kombination auf, was Versuche einer Typologie oder Klassifikation der peripheren ökonomischen Wachstumsräume erschwert³. Wichtig erscheint in jedem Fall eine Unterscheidung zwischen einzelnen Standorten (Mikroebene) und Wachstumsräumen in Form von Konzentrationsräumen (Mesoebene). Der Begriff Einzelstandorte bezeichnet hier räumlich zusammenhängende Arbeitsplatz- und Nutzungskomplexe wie z.B. einzelne Büoparks, Gewerbeparks oder Einkaufszentren. Im größeren räumlichen Kontext, auf der Ebene von städtischen Teilgebieten (Mesoebene), sind dagegen häufig Wachstumsräume als Konzentrationen bestimmter Funktionen oder Nutzungen identifizierbar. Diese Räume funktionaler Spezialisierung bilden jedoch keine geschlossenen Areale, sondern sind meist Bestandteile von Mischnutzungsgebieten. Typische Erscheinungsformen sind z.B. Wachstumskorridore, Technologieräume oder Logistikräume. Hinsichtlich der Nutzungsstruktur ist eine konzeptionelle Unterscheidung zwischen primär produktionsorientierten Wachstumsräumen (z.B. dispositive und operative Unternehmensfunktionen, produktionsorientierte Dienstleistungen) und primär haushalts- oder konsumorientierten Standorten (z.B. Einzelhandel, haushaltsorientierte Dienstleistungen, Freizeiteinrichtungen) sinnvoll. Die beiden Typen unterscheiden sich z.B. hinsichtlich der Maßstäblichkeit des Konzepts der „räumlichen Nähe“. Für konsumorientierte Standorte bedeutet Nähe vor allem fußläufige Entfernung. Die räumlich geballten Geschäfte und Einrichtungen profitieren dann vom Kopplungsverhalten der Kunden und ihrer verlängerten Aufenthaltsdauer im Gesamtkomplex. Dieses Prinzip kann in jedem Einkaufszentrum beobachtet werden. In konsumorientierten Standorten sind in letzter Zeit Nutzungsergänzung und Nachverdichtung durch Freizeiteinrichtungen wie Kinozentren und Spaßbäder zu beobachten. Bei produktionsorientierten Standorten bedeutet „räumliche Nähe“ dagegen in der Regel nicht fußläufige Entfernung, sondern Erreichbarkeit innerhalb einer bestimmten Isochrone, z.B. innerhalb von 30-PKW-Minuten. Hieraus ergeben sich dann eher Konzentrationen in bestimmten Raumsektoren, nicht aber geschlossene, zusammenhängende Standorte.

Die Standortmuster der im „Realraum“ existierenden neuen ökonomischen Wachstumsräume lassen sich jedoch nur zum Teil aus den Standortpräferenzen der Nachfrageseite ableiten. Mindestens ebenso wichtig wie die Flächennachfrage durch Nutzer sind für das Entstehen konkreter Raummu-

³ Siehe hierzu auch MÜLLER u. ROHR-ZENKER 1995 und BRAKE u. KARSTENS 1998.

ster Aspekte der Angebotsseite, also die Vorselektion möglicher Standorte durch Flächenanbieter. Die Vorselektion von Standorten erfolgt u.a. in Form der Ausweisung von Gewerbeflächen durch die räumliche Planung auf kommunaler und regionaler Ebene und durch Vorleistungen auf den angebotenen Flächen durch private und öffentliche Investitionen. Die Vorleistungen können von der verkehrlichen und infrastrukturellen Erschließung des Geländes bis zur bezugsfertigen Erstellung von Gebäuden reichen, die dann an Endnutzer vermietet werden. Verbunden mit der Ansiedlung höherwertiger Tätigkeiten in der Peripherie ist eine Tendenz zum Anstieg der Vorleistungen (MALESIEUX 1989). Während die Gewerbegebiete der sechziger und siebziger Jahre oft nur planierte Flächen zur Bebauung offerierten, werden jetzt häufig komplette Gebäudekomplexe samt der Außenanlagen bezugsfertig erstellt („spekulative Gewerbeimmobilien“). Zu verzeichnen ist auch ein verstärktes Engagement internationaler Entwicklungsgesellschaften. Die Investitionsentscheidungen von privaten Entwicklungsgesellschaften und ihre Standortwahl erlangen ein zunehmendes Gewicht beim Entstehen neuer Raummuster in der städtischen Peripherie.⁴ Design und Imageaspekte finden bei Großprojekten eine immer stärkere Beachtung. Der *Developer* übt eine möglichst umfassende, bis ins bauliche Detail reichende Gestaltungskontrolle aus, um ein vermarktbare Standortimage zu schaffen. Vermarktungsprobleme führen jedoch andererseits häufig zu Nutzungsmischungen, die nicht dem angestrebten Image und der Etikettierung, wie z.B. „Technologiepark“, entsprechen. Besonders Transport- und Logistikeinrichtungen, die nur eine geringe Zahl von Arbeitsplätzen pro Flächeneinheit schaffen, dienen häufig zur Auffüllung von nicht anders kommerzialisierbaren Flächen. Resultat des Zusammenwirkens der genannten Faktoren ist oftmals ein räumliches Nebeneinander von Nutzungen, die nicht „zusammengehören“. Die räumliche Nachbarschaft ist also nicht immer Ausdruck von komparativen Vorteilen durch Transaktionskostenminimierung, sondern erklärt sich häufig eher durch Flächenverfügbarkeit, Miethöhe und Vermarktung.

Probleme und Herausforderungen der neuen Entwicklungen

Die Dekonzentration von Bevölkerung und Arbeitsplätzen, die sich in den suburbanen und postsuburbanen Entwicklungen ausdrückt, resultiert aus

⁴ Zur Erklärung der Flächenwahl von Entwicklungsgesellschaften verwendet MALESIEUX (1989) den Begriff „*lieux communicants*“. Der Ausdruck läßt sich nur ungenau als „Orte mit kommunizierbaren Standorteigenschaften“ übersetzen. Es handelt sich um Standorte deren Lagevorteile vermittelbar und vermarktbare sind, die also sowohl über günstige Verkehrs- und Telekommunikationsverbindungen verfügen als auch über ein kommunizierbares Standortimage.

grundlegenden technologischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungsprozessen. Der Wandel räumlicher Strukturen ist keine zufällige Nebenerscheinung, sondern Bestandteil dieser Dynamik. Die Wirtschafts- und Gesellschaftsdynamik der letzten Jahrzehnte hat Flächenansprüche bei Haushalten und Unternehmen hervorgerufen, die in den Innenstädten nicht zu befriedigen sind. Eine Strategie, die alle Funktionen in der Kernstadt halten wollte, hätte hohe soziale und ökonomische Kosten zur Folge. Hierzu gehören:

- Überlastung und Überteuerung der Innenstädte
- Verlust der Kleinteiligkeit der Innenstädte
- Verdrängung von weniger rentierlichen Nutzungen (z.B. kleine Gewerbebetriebe und Wohnnutzungen) aus den Innenstädten
- Verkehrsbelastung innerstädtischer Wohnquartiere durch den Durchgangsverkehr zu innerstädtischen Parkhäusern
- Vernichtung historischer Bausubstanz: Die historische Altstadt wird zum normierten *shopping centre* mit Kulissenarchitektur und passt sich der Peripherie an (SIEVERTS 1997).
- Gefahr des Ausweichens in ländliche Gebiete bei Verknappung des Flächenangebots im suburbanen Raum (PFEIFFER u. ARING 1993).

Die Realität der Zwischenstadt und der dezentralen Entwicklungsdynamik anzuerkennen, heißt jedoch nicht, das Ziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung aufzugeben. Mit der fortschreitender Dezentralisierung von Aktivitätsstandorten, mit dem Ersetzen radialer durch tangentiale Mobilitätsmuster ist tendenziell auch eine Verringerung der Entfernungen zwischen Wohn- und Arbeitsort und der Wege für Versorgung und Freizeit zu erwarten (MÜLLER u. ROHR-ZENKER 1997). Geeignete dezentrale Standorte und Wachstumsräume sollten im Sinne der Nachhaltigkeit durch Verdichtung und funktionale Anreicherung weiterentwickelt werden (BRAKE u. KARSTENS 1998). Ziel muss es sein, die ökologischen, sozialen und ökonomischen Kosten der aktuellen Dekonzentrationsprozesse zu reduzieren, also die Potenziale zur Optimierung dezentraler Entwicklungen zu nutzen. Längerfristig könnte dabei verstärkt auf indirekte, marktbezogene Steuerungsformen zurückgegriffen werden. Kosten sollten im Sinne einer „Internalisierung von externen Kosten“ dort angerechnet werden, wo sie entstehen. Hierzu sind verschiedene Vorschläge in der Diskussion:

- Der Flächenverbrauch könnte durch eine Grundsteuerberechnung, die die echten Kosten der Inanspruchnahme von Boden durch möglichst genaue Zurechnung reflektiert, erheblich beeinflusst werden (PFEIFFER u. ARING 1993). Der Bedarf für Wohnbauland würde z.B. bei einer Steigerung der GFZ von 0,2–0,3 (freistehenden Einfamilienhäuser) auf 0,6–0,8 (Reihen-

häuser) halbiert. Entsprechend müsste auch die Subventionierung der Bodenpreise in Gewerbegebieten überdacht werden.

- Entscheidend für das Verkehrsaufkommen ist u. U. nicht eine bestimmte räumliche Struktur, sondern entscheidend sind vor allem die räumlichen Interaktionsmuster. Dezentralisierung und Verkehrssparsamkeit sind im Falle kleinräumiger Vernetzung von Wohnungen und Aktivitätsstandorten durchaus kompatibel (HESSE u. SCHMITZ 1998). Voraussetzung hierfür ist eine „Kostenwahrheit“ der Verkehrskosten (JESSEN 1996). Mobilitätskosten sind im Vergleich zu Wohnkosten jedoch hoch subventioniert. Eine Umlage der echten Kosten z.B. durch Straßenbenutzungsgebühren oder höhere Kraftstoffpreise erhöht den „Raumwiderstand“ und fördert nachhaltigere Interaktionsmuster.
- Eine verstärkte Umsetzung und Förderung der Prinzipien ökologischen Bauens (ressourcensparend, schadstoffarm, Schonung von Tier- und Pflanzenwelt) sollte auch bei peripheren Gewerbebauten angestrebt werden.
- Angesichts der verkürzten Entwicklungs- und Nutzungszyklen von Gewerbebauten ist auch die Idee eines „Baurechts auf Zeit“ bedenkenswert. Die Kalkulationszeiträume für Handelsimmobilien betragen heute in der Regel weniger als zehn Jahre (HATZFELD u. ROTERS 1998). Baugenehmigung könnten z.T. zeitlich begrenzt und verbunden mit einer Abrissverpflichtung vergeben werden.

Die neuen Wachstumsräume in der Peripherie europäischer Städte sind im Unterschied zu den amerikanischen Edge Cities keine direkte Konkurrenz zum traditionellen Stadtzentrum. Das Aufkommen neuer peripherer Wachstumsräume hat in Europa keinen Niedergang der Kernstadt zur Folge (HESSE u. SCHMITZ 1998). Funktionsverluste der Kernstädte im Bereich der Produktion werden durch Bedeutungsgewinne in anderen Funktionen ausgeglichen. Hingewiesen sei hier nur auf die verstärkte Rolle der architektonisch aufgewerteten Stadtzentren als Orte des gehobenen Konsums und der Repräsentation der neuen urbanen Eliten. Was durch die neue Wachstumodynamik der Peripherie in Frage gestellt wird, ist letztlich nicht die Stadt an sich, sondern nur eine bestimmte, raumbezogene Vorstellung von Stadt, nämlich die eines kompakten Siedlungskörpers, der sich mit scharfer Stadtkante vom ländlichen Umland absetzt.

Literatur

- ARING, J. 1999: Suburbia – Postsuburbia – Zwischenstadt. Die jüngere Wohnsiedlungsentwicklung im Umland der großen Städte Westdeutschlands und Folgerungen für die regionale Planung und Steuerung. Hannover. (= Akademie für Raumforschung und Landesplanung Arbeitsmaterial 262).

- BRAKE, K. et al. 1997: Dezentrale Konzentration – empirische Implikationen eines raumordnerischen Leitbildes. Oldenburg. (= Forum Arbeitsmaterialien).
- BRAKE, K. und M. KARSTENS 1998: Zentren in Großstadtreionen – Leistungstypen und Umsetzungschancen. In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 2/3, S.161–171.
- FISHMAN, R. 1991: Die befreite Megalopolis: Amerikas neue Stadt. In: ARCH+ 109/110, S. 73–83.
- GARREAU, J. 1991: Edge City: Life on the New Frontier. New York.
- HATZFELD, U. und W. ROTERS 1998: Zentrum – Peripherie: Was sollen wir wollen oder: Spielen auf Zeit? In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 7/8, S.521–535.
- HESSE, M. und S. SCHMITZ 1998: Stadtentwicklung im Zeichen von Auflösung und Nachhaltigkeit. In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 7/8, S. 435–453.
- HITZ, H.; SCHMID, C. und R. WOLFF 1992: Zur Dialektik der Metropole: Headquarter Economy und urbane Bewegung. In: Geographische Zeitschrift, S.57–83.
- HITZ, H.; SCHMID, C. und R. WOLFF 1994: Urbanization in Zurich: headquarter economy and city-belt. In: Environment and Planning D: Society and Space 12, S. 167–185.
- JESSEN, J. 1996: Der Weg zur Stadt der kurzen Wege – versperrt oder nur lang? Zur Attraktivität eines Leitbildes. In: Archiv für Kommunalwissenschaft 1/96, S. 1–19.
- KLING, R., OLIN, S. und M. POSTER (Hrsg.) 1995: Postsuburban California: The Transformation of Postwar Orange County. Los Angeles.
- KRÄMER-BADONI, T. 1997: Das Verschwinden der Städte. In: Impulse der Forschung 22, S. 22–26.
- KRÄTKE, S. 1995: Stadt-Raum-Ökonomie. Einführung in aktuelle Problemfelder der Stadtökonomie und Wirtschaftsgeographie. Basel.
- KUNZMANN, K. 1993: Konsequenzen der Europäischen Integration für die Entwicklung von Städten und Regionen in der Bundesrepublik Deutschland. In: ARL Materialien zur Raumordnung 57, S. 79–85.
- KUNZMANN, K. 1996: Euro-megalopolis or Themepark Europe? Scenarios for European Spatial Development. In: International Planning Studies 1 (2), S. 143–163.
- MALESIEUX, J. 1989: L'aménagement de nouveaux espaces d'activités dans l'agglomération parisienne. Principes et modalités. In: LAKOTA, A.-M. und C. MILELLI: Ile-de-France un nouveau territoire. Paris, S. 253–263.
- MÜLLER, W. und R. ROHR-ZÄNKER 1995: Neue Zentren in den Verdichtungsräumen der USA. In: Raumforschung und Raumordnung 53 (6), S.436–443.
- MÜLLER, W. und R. ROHR-ZÄNKER 1997: Die Städte und ihr Umland. Plädoyer für einen Perspektivenwechsel. In: Raum Planung 78, S. 153–158.
- PFEIFFER, U. und J. ARING 1993: Stadtentwicklung bei zunehmender Bodenknappheit-Vorschläge für ein besseres Steuerungssystem. Stuttgart.
- ROHR, H.-G. v. 1975: Der Prozeß der Industriesuburbanisierung. In: ARL 1975. ARL (Akademie für Raumforschung und Landeskunde) (Hrsg.) 1975: Beiträge zum Problem der Suburbanisierung. Hannover.
- ROHR-ZÄNKER, R. 1996: Neue Zentrenstrukturen in den USA. Eine Perspektive für dezentrale Konzentration in Deutschland? In: Archiv für Kommunalwissenschaft 35 (2), S 196–225.
- RONNEBERGER, K. und R. KEIL 1993: Frankfurt: Tendenzen der räumlichen Regulation auf dem Weg in den Postfordismus. In: KREIBICH, V. et al. (Hrsg.) 1993: Rom-Madrid-Athen. Die neue Rolle der städtischen Peripherie. Dortmund, S. 229–246. (= Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, 62).
- SIEVERTS, T. 1997: Zwischenstadt: zwischen Ort und Welt Raum und Zeit, Stadt und Land. Braunschweig und Wiesbaden.
- STANBACK, T. M. 1991: The New Suburbanization: Challenge to the Central City. Boulder.
- VELZ, P. 1997: Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel. Paris ²1997.