

Themen dieser Ausgabe

**Innenstadt, Freizeit,
Mobilität** - Dissertation
von Michael Frehn **1**

**Standortverflechtungen
und Verkehrsaufkommen
bei Herstellung und Vertrieb eines PC** - Diplomarbeit von Christof Kerkhoff **6**

**Forschungsprojekt
Städteregion Ruhr 2030 -
Ein Forschungsverbund
entwickelt regionale
Zukunft** - Verfasserin:
Tana Petzinger **9**

Diplomarbeiten **11**

Veröffentlichungen **11**

Tagungsbeiträge **11**

**Anschrift, Email-
Adressen und
Telefonnummern** **12**

**Aufruf zur
Mitgestaltung** **12**

Liebe Leserinnen und Leser des VPLetter,

in den vergangenen zwei Jahren haben wir Sie immer wieder über die Arbeit am Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung informiert. Unser Fachgebiet gehört der Fakultät Raumplanung an und selbstverständlich passiert auch dort viel Interessantes. Daher möchten wir zukünftig auch den einen oder anderen Beitrag aus der Arbeit der Fakultät in unseren VPLetter

aufnehmen. Den Anfang macht Tana Petzinger mit einem Bericht über das Forschungsvorhaben Städteregion Ruhr 2030, in dem sich in besonderer Weise der interdisziplinäre Anspruch unserer Fakultät und gleichzeitig ihre Verankerung in der Region ausdrückt. Wir hoffen, dass auch dieses Thema Ihr Interesse findet.

Innenstadt, Freizeit, Mobilität - Dissertation von M. Frehn

Vor dem Hintergrund der derzeitigen Schwäche des innerstädtischen Einzelhandels nehmen Freizeit, Kultur, Entertainment und Stadttourismus als mögliche (Re-)Vitalisierungsstrategien für die Cityentwicklung eine zunehmend größere Rolle ein. In seiner im Februar 2004 erfolgreich abgeschlossenen Dissertation an unserem Fachgebiet hat Michael Frehn die derzeitige Innenstadtentwicklung im Fokus der Freizeit- und Mobilitätsentwicklung betrachtet und Handlungsansätze zur Stärkung des Standortes Innenstadt, zur innerstädtischen Freizeit- und Kulturförderung sowie zur innenstadtbezogenen Freizeitmobilität erarbeitet. Die Arbeit baut auf einer breiten empirischen Basis auf (Haushaltsbefragung in Köln, Passantenbefragungen in Leipzig und Rhei-

ne, Kommunalumfrage von Groß- und Mittelstädten sowie Fallbeispielanalyse); auszugsweise sollen ausgewählte Ergebnisse der Arbeit nachfolgend dargestellt werden:

Eine innerstädtische Freizeit- und Kulturförderung ist eine von mehreren Entwicklungsperspektiven für eine multifunktionale Innenstadt. Neun von zehn Kommunen sehen in einer stärkeren Freizeitprofilierung eine Revitalisierungschance für ihre Innenstadt. Dabei ist die Innenstadt traditionell ein wichtiger, wenngleich ein sehr differenzierter Freizeitstandort sowohl für kommerzielle als auch für viele nichtkommerzielle Freizeitaktivitäten. Zentrale Bereiche der Innenstadt werden



Foto: M. Frehn

Innenstadt, Freizeit, Mobilität

derzeit häufig zu einer urbanen Freizeit-, Erlebnis- und Tourismuswelt aufgewertet. Freizeit- und Erlebnisstrategien werden von den Stadtmanagern und vom Handel u.a. als Mittel zur Verkaufs- und Imageförderung eingesetzt; erhofft man sich doch eine Belebung der Innenstadt, eine Verbesserung des Außen- und Innenimage sowie direkte und indirekte Sekundäreffekte für den innerstädtischen Einzelhandel. Der Freizeitwert der Innenstadt stellt einen „weichen Standortfaktor“ für die gesamte Stadtregion dar. Die Profilierung des Standortes Innenstadt ist damit auch im Kontext einer interkommunalen Konkurrenz um Kunden, Besucher und Unternehmen einzuordnen.

Die Innenstadt stellt nach dem eigenen Wohnquartier den zweitwichtigsten Freizeitstandort dar. In Köln und Leipzig führt ca. jeder 10. Freizeitweg in die Innenstadt: Die hohe Bedeutung der Innenstadt als Freizeitstandort trifft insbesondere auf Infrastruktur ausgerichtete, kommerzielle und kulturelle Freizeitaktivitäten sowie auf den Überschneidungsbereich zwischen Einkauf und Freizeit (Erlebniseinkauf) zu. Der Autor schlägt u.a. eine Strukturierung von Freizeitaktivitäten unter räumlich-intentionalen Gesichtspunkten vor: Demnach können Freizeitaktivitäten in urbane Freizeitaktivitäten, wohnungsnaher Freizeitaktivitäten, Natur- und Kontakt-Freizeitaktivitäten strukturiert werden. Die hohe Bedeutung der Innenstadt als Freizeitziel gilt es im Hinblick auf die häufig im Mittelpunkt stehenden sogenannten Naturfreizeitziele (Ausflugs- und Naherholungsziele, Wandern etc.) stärker bei der Stadtentwicklung zu beachten.

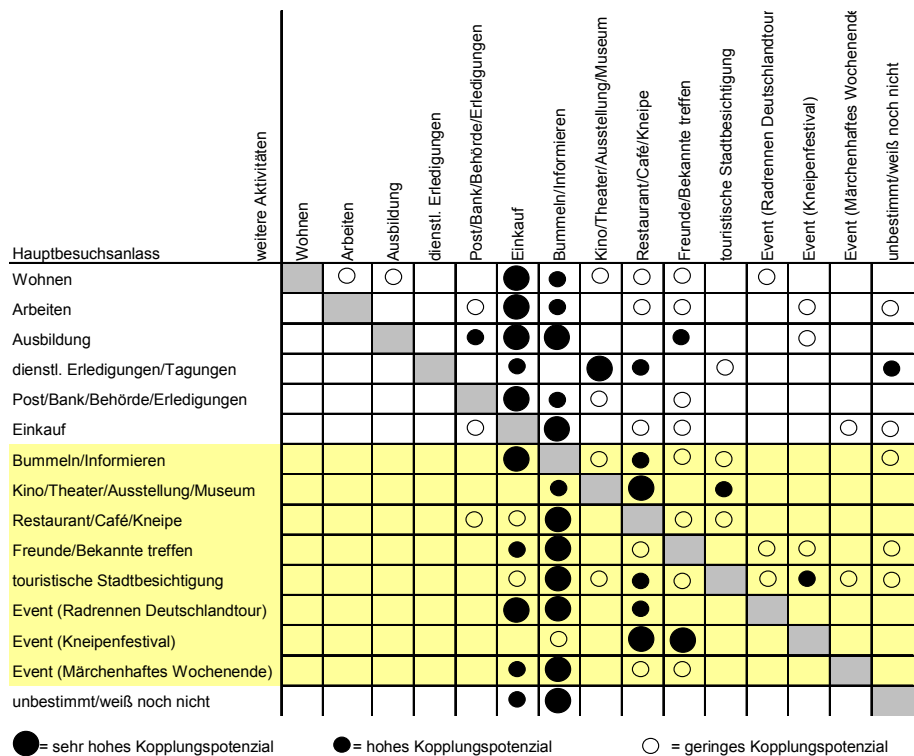
Welche Personen suchen die Innenstadt als Freizeitziel besonders häufig auf? Es sind insbesondere jüngere, ledige Personen, vollzeiter-

werbstätige Personen sowie Personen aus autofreien Haushalten, die sich in ihrer Freizeit signifikant stärker auf die Innenstadt orientieren. Die Bildung von Freizeitmobilitätstypen, wie sie Lanzendorf (2001) z.B. vorgenommen hat, hat sich für die räumliche Freizeitorientierung ebenso als zielführend herausgestellt, wenngleich auch soziodemographische Merkmale sowie Kombinationen daraus (z.B. Alter und Erwerbstätigkeit) einen ebenso hohen Erklärungswert zur räumlichen Freizeitorientierung besitzen. Es existieren damit 'innenstadtaffine' Freizeit- und Lebensstilgruppen, die für eine Innenstadtaufwertung genutzt werden können. Mit dem Wissen über bestimmte Wertvorstellungen, Anforderungen, Freizeitwünsche und Distinktionsversuche lassen sich zielgruppenspezifische Maßnahmen zur Innenstadtentwicklung (z.B. themenspezifische Ausrichtung und Wahrnehmung von Räumen), spezifische Verkehrsangebote sowie geeignete Marke-

ting- und Kommunikationsstrategien entwickeln.

Freizeit nimmt schon heute eine hohe Bedeutung für die Innenstadtentwicklung ein: Mehr als die Hälfte der Citybesucher in Leipzig kommt zu Freizeit Zwecken in die City und von fast 80% der Besucher wird mindestens eine Freizeitaktivität unternommen. Diese hohe Bedeutung der Freizeit zeigt sich insbesondere, wenn bei Passantenbefragungen auch sekundär motivierte Besuchsanlässe erfasst werden. Zusätzlich wird ein erheblicher Teil der Einkaufsaktivitäten von den Besuchern selbst als Freizeitbeschäftigung eingeschätzt. Aufgrund des hohen Kopplungsgrades mit anderen Aktivitäten sind vielfältige Sekundäreffekte (z.B. für den Handel) verbunden. Auch durch Events entstehen je nach Ausrichtung, Zielgruppe und Konzeption unterschiedliche Synergieeffekte für Handel und Gastronomie. Die Multifunktionalität der Innenstadt wird von den Besuchern intensiv genutzt (vgl. Abb. 1) und

Abb. 1: Aktivitätskombinationen und Sekundäreffekte in Leipzig und Rheine



Innenstadt, Freizeit, Mobilität

wird als eine ihrer wesentlichen Stärken gegenüber anderen Konkurrenzstandorten z.B. auf der 'grünen Wiese' angesehen.

Die Attraktivität des Nebeneinanders von unterschiedlichsten Möglichkeiten macht den besonderen Reiz der Innenstädte aus. Die Ausführungen der Arbeit beschränken sich nicht nur darauf, die aus der funktionalistischen Sichtweise messbare Bedeutung der Freizeit für die Innenstadt darzustellen, sondern Freizeit beeinflusst darüber hinaus die Innenstadtentwicklung in weiteren wichtigen Punkten (z.B. Image, Standortfaktor) maßgeblich. Hinsichtlich der Charakteristika innerstädtischer Freizeitaktivitäten konnten wesentliche Punkte herausgearbeitet werden: Der Freizeitbesuch erfolgt weniger spontan als andere Innenstadtbesuche (aufgrund der sozialen Kontakte, Verabredungen). Freizeitbesucher verweilen im Durchschnitt länger in der Innenstadt als andere Besucher. Eine Freizeitstrategie kann die Zielsetzung des Handels, z.B. die Verweildauer der Besucher als Mittel zur Umsatzsteigerung zu verlängern, unterstützen und erhält ähnlich wie die innere Erreichbarkeit einen hohen ökonomischen Wert.

Die Bedeutung von Innenstadtförderung und Freizeitentwicklung für Großstädte, aber auch für Mittelstädte:

Von den Kommunen wird Freizeit & Kultur z.Zt. nach dem Handel als zweitwichtigste Innenstadtfunktion eingeschätzt, wobei die meisten Kommunen dem Freizeit- & Kultursektor sowie der Gastronomie zukünftig eine wachsende Bedeutung beimessen. Das Thema Freizeit- und Kulturförderung als Mittel zur Innenstadtrevitalisierung ist - wie die Kommunalumfrage zeigt - nicht nur ein akademisches Thema, sondern gewinnt auch in der kommunalen Pla-

nungspraxis stark an Bedeutung. Freizeit wird zwar von den Kommunen als Revitalisierungschance erkannt, jedoch nur in wenigen Fällen explizit als eigenständiges Handlungsfeld aufgegriffen. Eine innerstädtische Freizeit- und Kulturförderung sollte von der Bedeutung her als eigenständiges - wenngleich von der Herangehensweise her integriert wirkendes - Handlungsfeld verstanden werden, da es vielfältige Überschneidungsbereiche und Wechselwirkungen zu anderen Bereichen gibt (Städtebau, Immobilienentwicklung, Events, Märktekonzept, Handelsförderung etc.). Die wachsende Bedeutung der Freizeit für eine Attraktivitätssteigerung der Innenstädte wird dabei nicht nur in Großstädten, sondern auch in verstärktem Maße in Mittelstädten aufgegriffen. Das zunehmende Interesse kleinerer Mittelstädte am Handlungsfeld Freizeit lässt erkennen, dass ein gewisser „Sickerungseffekt“ stattfindet: Großstädte haben das Thema zeitlich eher aufgegriffen, nach und nach folgen die größeren und kleineren Mittelstädte den Vorbildern.

Handlungsfelder und notwendige Anforderungen einer innerstädtischen Freizeitförderung:

Die Kommunen setzen eine Freizeit- und Erlebnisorientierung sehr unterschiedlich um: Aktuelle Handlungsfelder einer verstärkten innerstädtischen Freizeitförderung sind derzeit Events/Veranstaltungen, Gestaltung des öffentlichen Raumes, die Verbesserung des Kulturangebotes sowie die Optimierung des Marktgeschehens. Zukünftig werden Vermarktungsmaßnahmen, Maßnahmen zur Profilschärfung in einzelnen Bereichen sowie die Verbesserung der Freizeitgelegenheiten für Kinder und Jugendliche eine größere Rolle einnehmen. Freizeitgroßeinrichtungen als Handlungsfeld werden von den

Kommunen inzwischen sehr indifferent betrachtet. Aufgrund der Marktlage nimmt die Tendenz eher ab, Freizeitgroßeinrichtungen anzusiedeln, allerdings nimmt der Trend der Freizeitwirtschaft zu, innerstädtische Standortlagen zu bevorzugen.

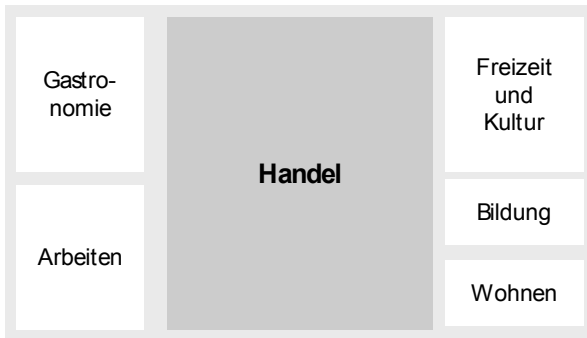
Von der Leitfunktion Handel zur Leitfunktionstrias Handel, Freizeit, Gastronomie:

Handel ist mehr als Einkaufen und Innenstadt ist mehr als Handel! Vor dem Hintergrund der Probleme der innerstädtischen Einzelhandelsentwicklung und den angebrachten Zweifeln, ob der Handel künftig weiterhin die maßgebliche Leitfunktion ausfüllen kann, stellt sich die Frage, ob andere Innenstadtfunktionen und insbesondere freizeitrelevante Funktionen (Gastronomie, Kultur, Events...) die Leitfunktion übernehmen oder zumindest die bisherige Leitfunktion Handel ergänzen könnten. Die Arbeit konnte Hinweise liefern, dass Freizeit/Kultur und Gastronomie wachsende Sektoren sind, die für die Innenstadtentwicklung aufgegriffen werden können. Eine neue Leitfunktionstrias, bestehend aus Handel, Freizeit/Kultur und Gastronomie, könnte die Abhängigkeit von monostrukturierten Leitfunktionen verringern und vielfältige Synergiepotenziale ermöglichen. Wohnen, Dienstleistungen und Arbeiten sind weitere wichtige Komplementärfunktionen der Innenstadt (vgl. Abb. 2). Hier gilt es, die bisherige alleinige Leitfunktion zunehmend durch andere mittragende Leitfunktionen zu stärken und eine multifunktionale Innenstadt mit einem attraktiven Handel-, Freizeit-, Kultur- und Gastronomieangebot zu entwickeln.

Eine freizeitorientierte Innenstadtentwicklung bedarf einer stützenden Städtebau- und Verkehrspolitik: Urbane, attraktiv ge-

Innenstadt, Freizeit, Mobilität

Von der Leitfunktion Handel...



...zur Leitfunktionstrias aus Handel, Freizeit/ Kultur und Gastronomie.



staltete und immissionsarme Innenstadtbereiche sind Bestandteil einer integrierten Freizeit- und Innenstadtförderung. Unterstützende städtebauliche bzw. verkehrsplanerische Maßnahmen sind z.B. der fußgängerfreundliche Umbau von Straßen und Plätzen, die Stärkung der innerstädtischen Aufenthaltsqualität durch Verkehrsberuhigung und die Einschränkung des Autoverkehrs in sensiblen Bereichen der Innenstadt. Insgesamt ist der inneren Erreichbarkeit, also der Fortbewegung zu Fuß innerhalb der Innenstadt, eine hohe Bedeutung beizumessen. Hier kann der in der Arbeit herausgearbeitete Freizeit aspekt argumentativ für die Umsetzung einer fußgängerfreundlichen Innenstadt genutzt werden. Viele erfolgreiche Beispiele zeigen, dass eine fußgängerfreundliche Innenstadt im Konsens mit verschiedenen Akteursgruppen schrittweise umgesetzt werden kann. Dem Umgang mit dem öffentlichen Raum kommt in vielen Projekten als wichtigster Freizeitraum eine Schlüsselrolle zu. Das sensible Thema „Verkehr und Erreichbarkeit der Innenstadt“, das häufig Anlass für kontroverse Diskussionen bietet, sollte eher von Kooperation zwischen den Beteiligten statt von Konfrontation geprägt sein. Eine gute Innen-

stadterreichbarkeit ist dabei nicht auf eine gute MIV-Erreichbarkeit zu reduzieren. Dabei sollte zwischen der objektiv messbaren Erreichbarkeit und der subjektiv wahrgenommenen Erreichbarkeit der Nutzer unterschieden und die guten Qualitäten vermarktet werden (Erreichbarkeitsmarketing).

Freizeitkonzepte sind integrierte und partnerschaftliche Konzepte: Die Unterschiedlichkeit der Maßnahmen und Ansätze macht deutlich, dass für jede Stadt und für jede Innenstadt eine spezifische Betrachtung erforderlich ist und vielfältige Optionen, Maßnahmen und Instrumente zur Verfügung stehen. Anhand von vier definierten Handlungsfeldern sind vom Autor die Erfolgsbedingungen und Hemmnisse von sechs Fallstudien untersucht worden. Die meisten der untersuchten Fallstudien sind integriert angelegt und decken gleichzeitig verschiedene Handlungsfelder ab. Dies entspricht der Anforderung, innerstädtische Freizeitförderung als eine Querschnittsaufgabe zu verstehen. Wichtig für eine erfolgreiche Umsetzung erscheint eine sektoral-übergreifende, integrierte Vorgehensweise, eine Einbettung in ein innerstädtisches Leitbild sowie ein koordiniertes Vorgehen mit ei-

nem kooperierenden Netzwerk aus privaten, halböffentlichen und öffentlichen Freizeitakteuren. Eine kommunale, z.T. auch regionale Netzwerkbildung, verbunden mit kontinuierlicher und zielorientierter Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Akteuren ist dabei unverzichtbar.

Handlungsempfehlungen zur Innenstadt- und Freizeitentwicklung: Zum Abschluss der Arbeit werden ausgehend von den Analyseergebnissen auf verschiedenen Ebenen Handlungsempfehlungen zur Innenstadtentwicklung gegeben. Die Voraussetzungen, in den Kommunen Freizeit als komplementäre Leitfunktion für die Innenstadtentwicklung zu nutzen, sind sehr unterschiedlich: Großstädte mit einem ausdifferenzierten Freizeit- und Handelsangebot, vielfältigen Erlebnisbereichen und einem städtebaulich attraktiven Ambiente scheinen dabei die besten Voraussetzungen zu besitzen. Aber es sind nicht nur Großstädte wie Münster, Köln, Düsseldorf, Freiburg und Nürnberg, die davon profitieren. Auch Mittelstädte mit hohen städtebaulichen Qualitäten haben dazu gute Voraussetzungen. Grundsätzlich bietet der Freizeitbereich sehr unterschiedliche Spezialisierungsmöglichkeiten und kann

Abb. 2: Von der Leitfunktion Handel zu einer Leitfunktionstrias aus Handel, Freizeit/ Kultur und Gastronomie

Innenstadt, Freizeit, Mobilität

auch als Nischenstrategie benutzt werden.

Die Arbeit stellt insgesamt anhand verschiedener empirischer Befunde aus den unterschiedlichen Blickwinkeln die Bedeutung der Innenstadt als Freizeitstandort und die hohe Bedeutung von Freizeit für die Innenstadtentwicklung dar. Beide stehen in einem wechselseitigen Verhältnis zueinander. Die Innenstadt- und Freizeitentwicklung kann als Gegenstand einer strategischen Stadtpolitik und als wichtiges Handlungsfeld einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung betrachtet werden. Eine postfordistische Wirtschaftsstruktur, eine individualisierte Gesellschaft, ein von Multioptionalität gekennzeichnete Konsum fördern die Entwicklung sowohl urbaner Räume als auch künstlicher Erlebniswelten. Eine hohe Bedeutung erlangen innerstädtische urbane Freizeitaktivitäten z.B. aufgrund gesellschaftlicher Ausdifferenzierungsprozesse und veränderter Haushaltsstruktu-

ren. Das Freizeitverhalten ist Teil eines individuellen Lebensstils und dient als Distinktionsmerkmal. Szenerien bilden sich heraus; für einige Lebensstilgruppen nimmt die Außenorientierung in der Freizeit eine zentrale Rolle ein. Innenstädte können diese Bedürfnisse nach gesellschaftlichen Orten befriedigen und aufgreifen.

Der „Mehrwert“ einer innerstädtischen Freizeit- und Kulturförderung sowie die komplexen Zusammenhänge sollten den Akteuren und Entscheidungsträgern stärker verdeutlicht werden. Eine Förderung der Innenstadt als Freizeitstandort steht im Einklang mit einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung. Die Arbeit zielt auf eine Stärkung des Standortes Innenstadt und damit auf eine Beeinflussung der räumlichen Freizeitorientierung. Der bisher einseitige Blick der Freizeitmobilitätsforschung auf die Verkehrsmittelwahl sollte zugunsten einer integrierten Betrachtung von Raum, Zeit, Aktivitäten, Verkehrsmitteln

und Motiven aufgegeben werden. Die Zielwahl ist nach Ansicht des Autors eher als die Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen, da letztere häufig in Routinen erfolgt und wiederum sehr stark mit der Zielwahl zusammenhängt.

Die Arbeit wird voraussichtlich im Sommer 2004 in den Dortmunder Beiträgen zur Raumplanung (Blaue Reihe Verkehr Heft 3) erscheinen und kann sowohl am Fachgebiet als auch direkt beim Autor unter www.planersocietaet.de bezogen werden.

Dr. Michael Frehn war an unserem Fachgebiet von 1998 bis 2003 beschäftigt und ist seit dem 1.8.2003 wieder mit ganzer Kraft als geschäftsführender Partner im Büro *Planer-societät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Forschung* - tätig.



Foto: M. Frehn

Standortverflechtungen und Verkehrsaufkommen bei Herstellung Vertrieb eines Personalcomputers - Diplomarbeit von C. Kerkhoff

Bearbeiter: Christof Kerkhoff
 Betreuer: Prof. Dr.-Ing. Holz-
 Rau; Prof. Dr.-Ing. Clausen
 (Lehrstuhl für Verkehrssysteme
 und Logistik)

HINTERGRUND

Die zunehmenden Anstrengungen, die Welt zu einem großen einheitlichen Wirtschafts-, Finanz- und Handelsraum zu vernetzen, werden immer weiter vorangetrieben. Der Abbau von Zollschranken und außenwirtschaftliche Verflechtungen unter Zuhilfenahme des enormen technischen Fortschritts der letzten Jahrzehnte soll das Wirtschaftswachstum und die Konvergenz von Wohlstand fördern. Die Globalisierung - das Zauberwort, das oft missverständlich für alle internationalen Beziehungen und Entwicklungen gebraucht wird, hat viele Dimensionen, Folgen und Wirkungen. So verursachen weltweiter Handel und weltweite Produktionsnetzwerke nicht nur gesteigerten Wohlstand, sondern auch eine Zunahme von Transport bzw. Ver-

kehr und den damit verbundenen Belastungen für die Umwelt und das Klima. Eng verbunden mit diesen Wirkungen ergeben sich auch ganz neue Formen der räumlichen Organisation der Gesellschaft. Globale Handels- und Wirtschaftszentren in der Welt übernehmen mehr und mehr die Kontrolle über den Welthandel und andere Regionen entwickeln sich mit der Zeit zu Verliererstandorten. Durch den stark zunehmenden Wettbewerb, forciert durch die Globalisierung und ein verändertes Konsumverhalten der Verbraucher, sind Unternehmen immer häufiger darauf angewiesen so kostengünstig und effizient wie möglich zu produzieren. Deshalb wird die Produktion vieler Waren an wirtschaftlich günstigere Standorte, z.B. mit einem niedrigeren Lohnniveau, verlegt. Ergebnis dieser Verlagerungen sind enorme Transportwege, die aber aufgrund des über die Jahre ständig gestiegenen technischen Fortschritts im Transportwesen und somit niedriger Transportkosten, ökonomisch

immer noch lukrativ sind. Ökonomisch vertretbar, ökologisch jedoch völlig desolat, führt das permanente Güterverkehrswachstum zu großen Belastungen für die Umwelt. Bei immer weiter steigenden Belastungen durch Energieverbrauch, Flächenverbrauch und Schadstoffemissionen stößt die Umwelt immer mehr an ihre Kapazitätsgrenzen. Gerade Produkte aus der Unterhaltungs- und Computerindustrie werden zumeist im ostasiatischen Raum hergestellt und dann in Konsumentenländer nach Europa und Nordamerika transportiert. Um eine Reduzierung des Güterverkehrswachstums effektiv voranzutreiben und um die Herkunft vieler im Inland erhältlicher Waren zu bestimmen, bedarf es Methoden und Instrumente, die die Gründe der Verkehrsentstehung und die daraus resultierenden Emissionen ermitteln bzw. offen legen und bewerten. Unter Berücksichtigung der zuvor beschriebenen theoretischen Rahmenbedingungen wird in dieser Arbeit untersucht, welche Transporte in einem Pro-

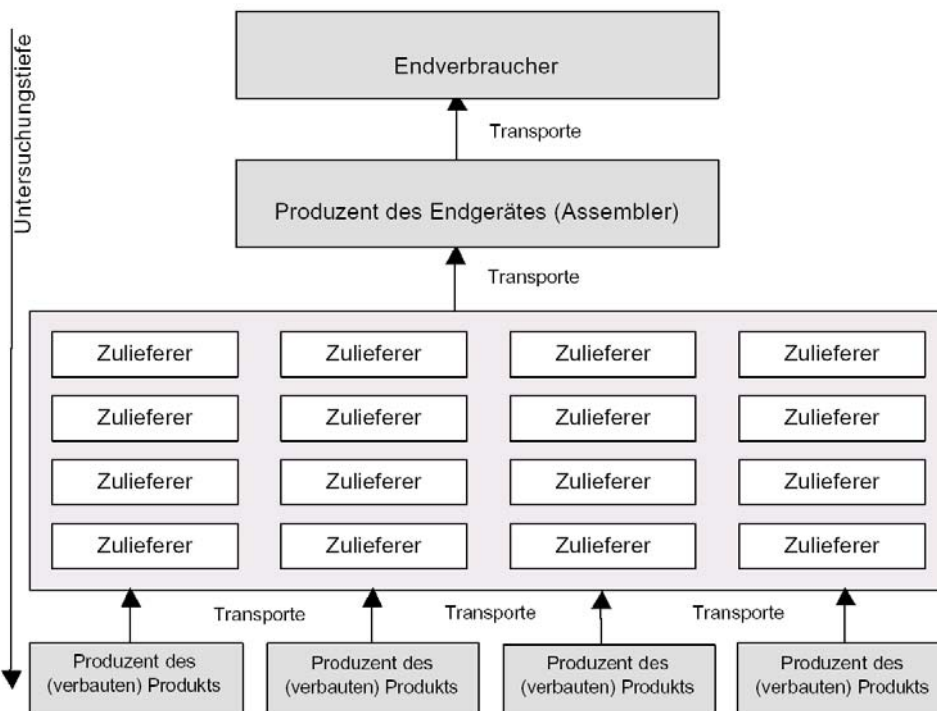


Abb. 3: Untersuchungstiefe
 Transportkettenanalyse

Standortverflechtungen und Verkehrsaufkommen

duktionsprozess auftreten und welche Emissionen dabei freigesetzt werden. Als Untersuchungsgegenstand ist die technische Errungenschaft der letzten Jahrzehnte, ein handelsüblicher Personalcomputer, ausgewählt worden.

METHODIK

Die Durchführung der produktbezogenen Transportkettenanalyse basiert zum einen auf eigenen Überlegungen und zum anderen auf einer vereinfachten Methodik der Ökobilanz nach DIN EN ISO 14040. Verwendung findet eine produktbezogene Transportkettenanalyse für die Erfassung von Ortsveränderungen bei Personen, Gütern und Fahrzeugen, bei denen die zusammenhängenden Vorgänge technisch und organisatorisch verknüpft sind. Die Transportkettenanalyse umfasst alle Transporte eines Produktlebens. Im Ideal-

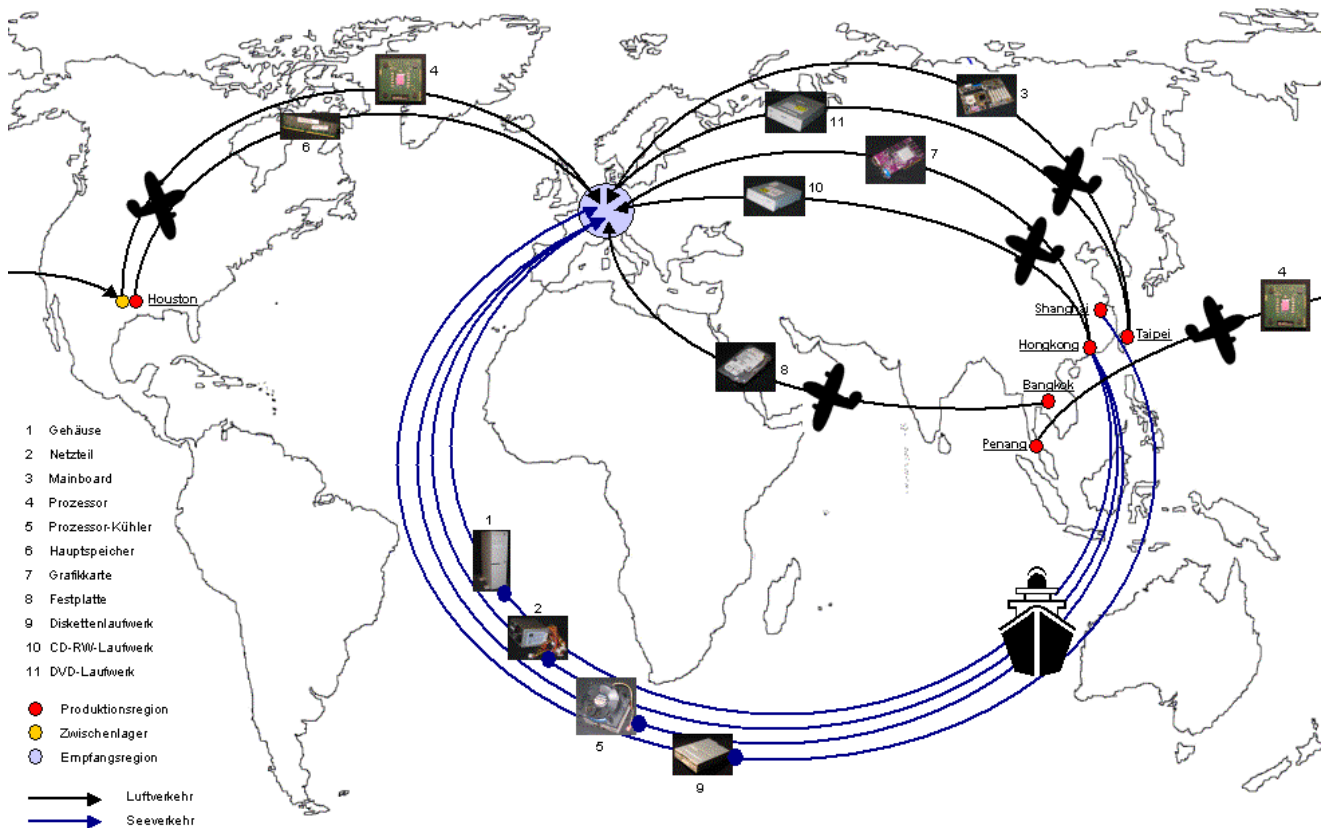
fall heißt das also von der „Wiege bis zur Bahre“. In der Analyse werden die Verkehrsleistung (in tkm) und die CO₂-Emission (in kg), die die Transporte des Produktes und dessen Vorprodukte verursachen, ermittelt. Der Begriff der Verkehrsleistung ist das Produkt aus dem Verkehrsaufkommen (= Menge der beförderten Güter in Tonnen) und der zurückgelegten Weglänge. Sie wird wie oben schon erwähnt in Tonnenkilometern gemessen. Es werden so ökologische und verkehrliche Belastungen, die die Transporte der einzelnen Produktbestandteile und des Endproduktes hervorrufen, sichtbar gemacht. Nach Auswahl des Untersuchungsobjektes werden die transport- und produktrelevanten Daten ermittelt und zueinander in Beziehung gesetzt. Zuerst wird eine Abgrenzung der Untersuchungsbreite und Untersuchungstiefe vorgenommen. Untersuchungsbreite meint in diesem Zusammen-

hang inwieweit das Endprodukt in seine Einzelbestandteile zerlegt werden soll. Mit Untersuchungstiefe ist gemeint, wie weit die Einzelbestandteile zu ihrem Ursprung zurückverfolgt werden. In diesem Fall gliedert sich die Untersuchungstiefe der Transportkette in drei Ebenen. (siehe Abb.3)

Untersuchungsergebnisse

Die Analyse der Transportvorgänge bei der Herstellung und dem Vertrieb des Untersuchungs-PCs zeigt deutlich die interkontinental vernetzten Fertigungsstrukturen dieses komplexen elektronischen Gerätes auf. Der Großteil der im Gerät verbauten Komponenten wird in Fertigungsstätten in Südostasien hergestellt. In dieser Region ist China das Land, in dem die meisten Bauteile produziert werden. Bei der Betrachtung aller untersuchten Transporte ergibt sich eine

Abb. 4: Transportbeziehungen weltweit



Standortverflechtungen und Verkehrsaufkommen

Gesamtdistanz von **234.881 km**. Die einzelnen Komponenten werden auf zwei verschiedene Arten nach Europa transportiert – auf dem See- oder Luftweg. Bauteile, die einen limitierten zeitlichen Entwicklungsvorsprung aufweisen und am Markt zu Tagespreisen oder öfter wechselnden Verkaufspreisen angeboten werden, gelangen auf dem Luftweg nach Europa. (siehe Abb. 4)

Dabei spielen auch die höheren Transportkosten der Beförderung als Luftfracht nur eine untergeordnete Rolle. Die geringere Anzahl der Komponenten (Gehäuse, Netzteil, Prozessor-Kühler, Diskettenlaufwerk und Anschlusskabel) erreicht auf dem Seeweg ihre Zielregion Europa. Diese Art der Beförderung ist wesentlich kostengünstiger, eignet sich aber aufgrund der lange dauernden Reise (4-6 Wochen) nur für Produkte, deren Entwicklungsstand ausgereizt ist und die keinen ständig wechselnden Preisen ausgesetzt sind. Werden die Bereiche Güterverkehrsleistung und CO₂-Äquivalent der Transporte betrachtet, lassen sich eindeutig „Hauptverursacher“ der ermittelten Werte feststellen. Der Großteil der durch die Transporte aller Komponenten verursachten Gesamt-Güterverkehrsleistung, die sich insgesamt auf **510,24 tkm** beläuft, wird durch die Beförderung des Computergehäuses (Seeweg) verursacht. (Abb. 5) Beim CO₂-Äquivalent, das insgesamt **46,311 kg CO₂** beträgt, lässt sich keine einzelne Komponente identifizieren, die den Hauptteil ausmacht. Vielmehr ist es hierbei das Verkehrsmittel Flugzeug, das sich mit über 84% als „Hauptverursacher“ für die CO₂-Emission herausstellt. Der in den letzten Jahren allgemein stark gewachsene Straßengüterverkehr spielt in dieser Untersuchung in Bezug

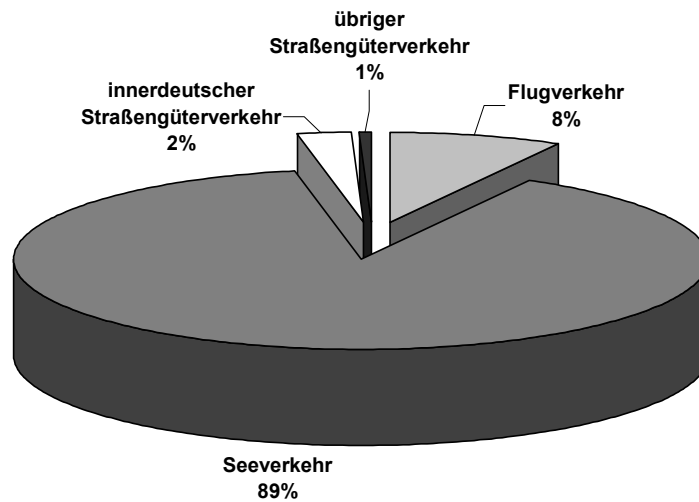


Abb. 5: Verkehrsartenanteil an der gesamten Güterverkehrsleistung

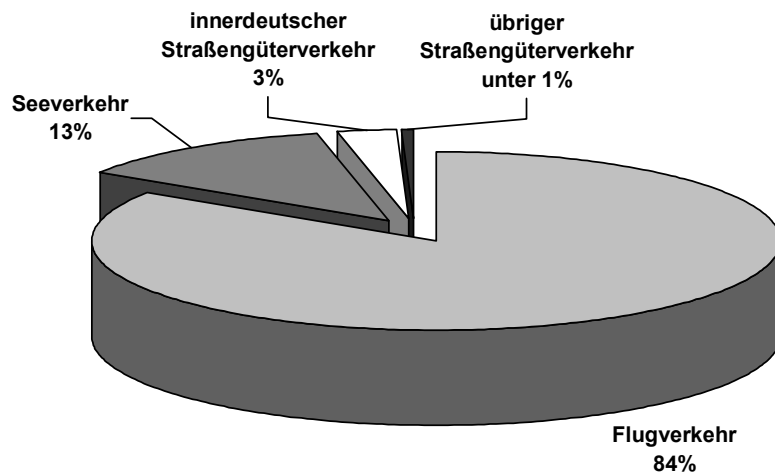


Abb. 6: Verkehrsartenanteil am Gesamt-CO₂-Äquivalent

auf die gesamte Transportkette nur eine untergeordnete Rolle. (Abb. 6) Sowohl bei der Verkehrsleistung als auch der CO₂-Bilanz sind durch diesen Verkehrsbereich keine auffälligen Werte ermittelt worden. Es ist lediglich festzustellen, dass für die Beförderung der Komponenten und des Ausliefe-

rungs-PC im innerdeutschen Straßengüterverkehr über 9.200 km zurückgelegt worden sind.

Bei Interesse an der Diplomarbeit wenden Sie sich bitte an den Autor:
 Christof.Kerkhoff@uni-dortmund.de

Städteregion Ruhr 2030 - Ein Forschungsverbund entwickelt regionale Zukunft (von T. Petzinger)

Mit wissenschaftlicher Unterstützung der Fakultät Raumplanung der Universität Dortmund entwickelten acht Kernstädte des Ruhrgebiets (von West nach Ost: Duisburg, Mülheim an der Ruhr, Oberhausen, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Bochum und Dortmund) im Rahmen des Forschungsvorhabens Städteregion Ruhr 2030 ein Leitbild für die regionale Entwicklung bis zum Jahr 2030. Im Dialogischen Aktionsraum¹ befassten sich seit Sommer 2000 rund 30 StädtevertreterInnen aus den Bereichen Stadtplanung und Stadtentwicklung und zehn WissenschaftlerInnen der Fakultät Raumplanung kontinuierlich mit der Entwicklung von Zukunftsbildern, Spielregeln und Vorschlägen für erste Leitprojekte. Die offizielle Förderlaufzeit des vom Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) und des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalens (MSWKS NRW) geförderten Vorhabens endete am 30. April 2003 – doch damit endete nicht die erfolgreiche Zusammenarbeit der acht Städte der Städteregion Ruhr.

Initialzündung: Der Ideenwettbewerb „Stadt 2030“

Mit dem Ideenwettbewerb „Stadt 2030“ im Jahre 2000 lud das Bundesministerium für Bildung und Forschung bundesweit die Kommunen ein, „in Kooperation mit wissenschaftlichen Einrichtungen Zukunftskonzeptionen und Leitbilder für ihre Stadt und Region zu formulieren, deren Perspektive über drei Jahrzehnte reicht.“ (Ausschreibungstext). Über 100 Verbände beteiligten sich mit ihren Ideenskizzen am Wettbewerb. Die 21 von Bundesministerin Bulmahn im März 2001 ausgezeichneten Projekte bildeten den Forschungsverbund „Stadt 2030“, der durch das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) wissenschaftlich beraten wurde. Für einen Zeitraum von 18 Monaten wurden die Projekte in der Ausarbeitung ihrer Leitbilder (Abb. 7) finanziell unterstützt. Ein Schwerpunktbereich der Projekte bildete das Thema Regionalisierung und hierbei die Entwicklung zukunftsweisender Formen interkommunaler und regionaler Kooperation: hierzu gehörte neben sechs weiteren Vorhaben auch die Städteregion Ruhr 2030.

Die Städteregion Ruhr

Die Städteregion Ruhr umfasst die Kernzone des Ballungsraumes Ruhrgebiet mit seinen etwa 3 Millionen Einwohnern und reicht von Duisburg im Westen bis Dortmund im Osten. In einer funktional so eng verflochtenen Region sind die Kommunen in ihrer Entwicklung in hohem Maße voneinander abhängig; darin liegt gleichzeitig aber auch ihre Chance. Die Städteregion Ruhr bietet eine enorme Vielfalt an Möglichkeiten und Möglichkeitsräumen. Ihre Potentiale müssen jedoch stärker als bisher entdeckt, veranschaulicht und genutzt werden.² Diesen Ansatz verfolgte das Vorhaben mit einem neuen raumplanerischen Ansatz: dem Möglichkeitsmanagement.

Möglichkeitsmanagement: Strategien für den Umgang mit Grenzen

Möglichkeitsmanagement beruht auf den sogenannten „Border Studies“, also einer wissenschaftlichen Untersuchung von Grenzen und Grenzregionen, und beschäftigt sich dabei mit den Wechselbeziehungen zwischen menschlichem Verhalten (z.B. Wirtschaftstätigkeit, kulturelle Aktivitäten, Um-

Abb. 7: Leitbilder der Städteregion Ruhr 2030



Städteregion Ruhr 2030

weltnutzung) und räumlichen Einteilungen (Territorien). Betrachtet werden nicht nur Landesgrenzen und administrative Gebietseinheiten, sondern ganz unterschiedliche Arten von Raumphänomenen und Einteilungen, also z.B. wirtschaftsräumliche, sozialräumliche oder umwelträumliche Territorien und Grenzen. Untersucht wird, um ein Beispiel zu nennen, ob die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit oder das Identitätsgefühl einer Gruppe durch (politische, ökonomische, soziale, ökologische) Grenzen gestärkt oder geschwächt wird.

Kooperation und Eigensinn

Das Motto „Kooperation und Eigensinn“ kennzeichnet die grenzüberschreitende und städteübergreifende Arbeit an langfristigen Zukunftsperspektiven für die Region im Rahmen von „Städteregion Ruhr 2030“. Der Antrieb für die Entwicklung eines gemeinsamen Leitbildes der acht Städte mit Unterstützung der Fakultät Raumplanung der Universität Dortmund kam aus den Städten selbst. Dieser Ansatz einer Regionalisierung „von unten“, also einer Zusammenarbeit, die nicht von übergeordneter Stelle auferlegt, sondern durch den Willen der Kommunen selbst getragen wird, hat sich bislang als Erfolg erwiesen. Eine dauerhaft tragfähige Kooperation kann jedoch nicht ohne Berücksichtigung des Eigensinns der einzelnen Städte bestehen³. Klare Vorstellungen von eigenen Interessen und eine ausgeprägte eigene Identität sind eine notwendige Voraussetzung dafür, dass die Kooperation selbständiger, wenngleich voneinander abhängiger Akteure gelingt. Kooperation muss einen Nutzen für jeden Kooperationspartner generieren. Dieser Nutzen zeigt sich nun in den Ergebnissen des Forschungsvorhabens:

1. Gemeinsame Zukunftsbilder und Leitsätze bilden für die Akteure vor Ort ei-

nen Orientierungsrahmen bei zukunftsweisenden, regional bedeutsamen Entscheidungen.

2. Vereinbarte Spielregeln der Zusammenarbeit sorgen für eine faire, vertrauensvolle und somit dauerhafte Weiterführung der begonnenen Kooperation.
3. Leitprojekte sind die Schritte zur Realisierung des regionalen Leitbildes. Bearbeitet werden diese in dem für das jeweilige Projekt angemessenen organisatorischen Rahmen.
4. Der Stadtregionale Kontrakt verpflichtet die Städte zur Fortführung der begonnenen Kooperation und legt die hierbei zu bearbeitenden Handlungsfelder fest.

Der Stadtregionale Kontrakt

Am 6. Juni 2003 unterzeichneten sieben Oberbürgermeister und der Planungsdezernent der Stadt Duisburg in einer Feststunde im Rathaus Bochum den Stadtregionalen Kontrakt (Abb. 8) und verpflichteten sich damit zu einer Fortsetzung der interkommunalen Kooperation. Vorausgegangen waren Ratsbeschlüsse in sieben der acht Verbundstädte im Frühjahr 2003.

Die im Laufe des Prozesses⁴ identifizierten und im Stadtregionalen Kontrakt festgelegten Handlungsfelder, in denen ers-

te Leitprojekte initiiert und umgesetzt werden, lauten:

- (a) Stadtregionaler Masterplan
- (b) Regionaler Flächennutzungsplan
- (c) Neue Ufer – Wohnen am Wasser
- (d) Neue Ufer – Das Ruhrtal
- (e) Haushaltskonsolidierung durch interkommunale Verwaltungskooperation
- (f) Kooperative Flächenentwicklung (z.B. interkommunale Gewerbegebiete) und
- (g) Aktive kommunale Migrationspolitik – auf dem Weg zur interkulturellen Städteregion.

Erfolge aus den Leitprojekten

Seit knapp einem Jahr nun arbeiten zahlreiche MitarbeiterInnen aus den acht Städten in Projektarbeitsgruppen an den Leitprojekttiteln. Als Erfolg ist insgesamt zu werten, dass alle Themenfelder bearbeitet und vorgebracht werden, obwohl es hierfür keinerlei zusätzliche Ressourcen / Fördergelder mehr gibt und die Themen nicht zu den drängendsten Problemen in den Städten gezählt werden. Auf den Weg gebracht wurde ein gemeinsamer Flächennutzungsplan der Städte Essen, Gelsenkirchen und Bochum, für den am 31. März 2004 auf der gemeinsamen Planungsausschusssitzung der drei Städte der Aufstel-

Abb. 8: Gruppenfoto nach Unterzeichnung des stadtregionalen Kontraktes



Städteregion Ruhr 2030

lungsbeschluss gefasst wurde. Die Vorbereitungen für einen regionalen Flächennutzungsplan laufen. Im Rahmen des Stadtregionalen Masterplans, der für die Schwerpunkte Wohn- und Wirtschaftsflächen erarbeitet werden soll, fanden Ende 2003 vier Workshops zu unterschiedlichen Aspekten der Wohnflächen in der Region statt; Workshops zum Thema Wirtschaftsflächen sind in Planung. Für das Leitprojekt Wohnen am Wasser wird derzeit ein städtebaulicher Wettbewerb unter dem Titel „revier.a – Leben am Wasser“ vorbereitet, der neue Entwicklungsperspektiven für eine zukunftsorientierte Neunutzung der Uferbereiche an Rhein, Ruhr, Lippe, Emscher und Kanälen aufzeigen soll. Dies sind nur einige Ausschnitte der umfangreichen

Arbeiten an den Leitprojekten. Bereits jetzt ist erkennbar, dass der begonnene Weg einer verstärkten Zusammenarbeit erfolgreich fortgesetzt wird: vielleicht bis in das Jahr 2030. Weitere Informationen unter www.ruhr-2030.de
 Projektleiter: Prof. Dr. Benjamin Davy (0231 755 2228)
 Forschungskordinatorin: Tana Petzinger (0231 755 2030)

Fußnoten:

¹ Siehe Bremer, Stefanie; Petzinger, Tana (2001), „Städteregion Ruhr 2030: Leitbildentwicklung im regionalen Dialog“. In: Mettler-von Meibom, Barbara; Steger, Ulrich (Hg.) (2001), Elitenkooperation in der Region. Neue Wege an der Ruhr. Essen: Klartext. S. 113-118.

² Siehe Davy, Benjamin (2002), „Wilde Grenzen. Die Städteregion Ruhr 2030 als Möglichkeitsraum.“ In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 9.2002. S. 527-537.

³ Davy, Benjamin (2002b): „Ruhrstadt – Konkurrenz der Städte: Visionen einer Stadt?“ In: Tenfelde, Klaus (Hg.) (2002), Ruhrstadt: Visionen für das Ruhrgebiet. Vier Diskussionsrunden. SBR-Schriften. Essen: Klartext, S. 43-56.

⁴ Siehe Petzinger, Tana (2002), „Städteregion Ruhr 2030 – Regionalisierung von unten“. In: „Stadt 2030“ Infobrief, Nr. 7, August 2002, S. 4-9,

www.newsletter.stadt2030.de

PL – Diplomarbeiten, Veröffentlichungen, Tagungsbeiträge, Downloads

Diplomarbeiten

Christof Kerkhoff (2004)
 Standortverflechtungen und Verkehrsaufkommen bei Herstellung und Vertrieb eines Personal Computers

Veröffentlichungen

Kasper, Birgit; Scheiner, Joachim (2004)
 Wohnmobilität und Standortwahl als Ausdruck lebensstil-spezifischer Wohnbedürfnisse. Eine Fallstudie in drei Kölner Stadtquartieren. In: vhw Forum Wohneigentum – Zeitschrift für Wohneigentum in der Stadtentwicklung und Immobilienwirtschaft. Heft 1/2004, S. 24-29.

Kasper, Birgit (2004)
 Begründungen und Motive der Freizeitmobilität älterer Menschen - Ergebnisse einer qua-

litativen Untersuchung. In: Dalkmann, Holger, Martin Lanzendorf und Joachim Scheiner (Hg.): „Verkehrsgenese - Entstehung von Verkehr sowie Potenziale und Grenzen der Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität“. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung Band 5. Mannheim 2004, S. 165-182.

Jansen, Ute; Klemme, Marion (2004)
 Professionelle Akteure und Verkehrsentstehung - Eine Analyse von Erfolgsfaktoren und Hemmnissen einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. In: Dalkmann, Holger, Martin Lanzendorf und Joachim Scheiner (Hg.): „Verkehrsgenese - Entstehung von Verkehr sowie Potenziale und Grenzen der Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität“. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung Band 5. Mannheim 2004, S. 241-258.

Vorträge

Kasper, Birgit (12.03.2004)
 „Auswirkungen des demographischen Wandels auf Mobilität und Verkehr“. Vortrag bei der Fachtagung „Demographischer Wandel: Chance oder Gefahr für den ökologischen Umbau von Städten und Regionen“, St. Marienthal, Ostritz (mit Joachim Scheiner). 12.03.2004

Kasper, Birgit (31.03.2004)
 „Mobilität von Älteren: Problematik, Besonderheiten und Ansatzpunkte für die Landespolitik“. Vortrag beim Workshop „Einflussfaktoren auf die Verkehrsnachfrage und ihre Entwicklung für NRW bis 2030“ im Rahmen der Untersuchung zentraler Rahmenbedingungen, Instrumente und Zielkriterien der Landesverkehrsplanung NRW des ILS NRW, Dortmund.

VPL - Anschrift, Email-Adressen und Telefonnummern

VPL-Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung

Fakultät Raumplanung
Universität Dortmund
44227 Dortmund
Baroper Straße 322
Campus Süd / Pavillon 7
www.raumplanung.uni-dortmund.de/vpl

Renate Middendorf (Sekretariat)
Tel.: 0231-755-2270
Fax: 0231-755-2269
E-Mail: vp1@rp.uni-dortmund.de

Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau
Tel.: 0231-755-2270
Mail: christian.holz-rau@uni-dortmund.de

Dipl.-Geogr. Anka Derichs
zur Zeit in Südafrika

Dipl.-Ing. Ute Jansen
Tel.: 0231-755-6067
Mail: ute.jansen@uni-dortmund.de

Dipl.-Ing. Birgit Kasper
Tel.: 0231-755-4815
Mail: birgit.kasper@uni-dortmund.de

Dr. rer. pol. Joachim Scheiner
Tel.: zur Zeit in Südafrika
Mail: joachim.scheiner@uni-dortmund.de

Dipl.-Ing. Marc Lucas Schulten
Tel.: 0231-755-2268
Mail: marclucas.schulten@uni-dortmund.de

Dipl.-Ing. Gernot Steinberg
Tel.: 0231-755-2390
Mail: gernot.steinberg@uni-dortmund.de

Dipl.-Ing. Axel Geppert
Tel.: 0231-755-6548
Mail: axel.geppert@uni-dortmund.de

Verantwortlich für diese Ausgabe des
VPLetters: Axel Geppert

Email-Adresse: VP.Letter@uni-dortmund.de

Aufruf zur Mitgestaltung



Mein Name ist Nicole Wiedenstridt, ich bin Studentin im Fachbereich Design der Fachhochschule Dortmund. Zur Zeit arbeite ich an meiner Diplomarbeit, die sich mit Barcelonas Verkehrsknoten befasst. Während meines Aufenthalts in Barcelona entstanden zahlreiche Fotografien, die sich mit der Verbindung von Ästhetik und Funktion ebensolcher Verkehrsknoten auseinandersetzen. Meine Aufgabe besteht nun in der Gestaltung eines Bild-Bandes, den ich gerne mit einem Text unterstützen würde. Diesen Text möchte ich jedoch, auf Grund mangelnder Fachkenntnisse, nicht selbst verfassen. Ich suche also jemanden der Lust und Zeit (Abgabetermin ist der 20.06.04) hat sich mit diesem Thema auseinander zu setzen, beziehungsweise bereits Fachkenntnisse über Verkehrsplanung in Barcelona besitzt.

Der Text sollte Informationen zu folgenden Themen beinhalten:

- Barcelonas aktuelle Verkehrssituation (auch im Vergleich zu anderen europäischen Großstädten)
- Integration von Verkehrsknoten in das Stadtbild
- Auslastung und Kapazität des Verkehrsnetzes

Natürlich kann ich eine Veröffentlichung nicht garantieren, aber da die Fachhochschule Dortmund jedes Jahr einen Stand auf der Frankfurter Buchmesse hat, ist die Möglichkeit auf jeden Fall gegeben. Über eine Zusammenarbeit würde ich mich sehr freuen.

Bei Interesse bitte melden bei:
nicolenicole@gmx.de

