

Köhler, Stefan (Ed.)

Research Report

Infrastruktur in einer mobilen Gesellschaft

Arbeitsmaterial der ARL, No. 333

Provided in Cooperation with:

ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft

Suggested Citation: Köhler, Stefan (Ed.) (2007) : Infrastruktur in einer mobilen Gesellschaft, Arbeitsmaterial der ARL, No. 333, ISBN 978-3-88838-333-5, Verlag der ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/59889>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



Infrastruktur in einer mobilen Gesellschaft

Stefan Köhler (Hrsg.)

ARL

Infrastruktur in einer mobilen Gesellschaft

AM Nr. 333
ISBN: 978-3-88838-333-5
ISSN 0946-7807

Alle Rechte vorbehalten • Verlag der ARL • Hannover 2007
© Akademie für Raumforschung und Landesplanung
Druck: poppdruck, 30851 Langenhagen

Bestellmöglichkeiten:
über den Buchhandel

VSB Verlagsservice Braunschweig GmbH
Postfach 47 38
38037 Braunschweig
Tel. (0 18 05) 7 08-7 09
Fax (05 31) 7 08-6 19
E-Mail: vsb-bestellservice@westermann.de
Onlineshop der ARL: www.ARL-net.de

Verlagsanschrift:
Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL®)
Hohenzollernstraße 11, 30161 Hannover
Tel. (05 11) 3 48 42-0, Fax (05 11) 3 48 42-41
E-Mail: ARL@ARL-net.de
Internet: www.ARL-net.de

Akademie für Raumforschung und Landesplanung



ARBEITSMATERIAL DER ARL

Infrastruktur in einer mobilen Gesellschaft

Stefan Köhler (Hrsg.)

Autorinnen und Autoren

Stefan Köhler, Dr.-Ing., Verbandsdirektor, Regionalverband Bodensee-Oberschwaben, Ravensburg, Ordentliches Mitglied der ARL, Vorsitzender der LAG Baden-Württemberg der ARL 2005/2006 und 2007/2008 (Vorsitz der Arbeitsgruppe)

Barbara Lenz, Dr., Prof., Institut für Verkehrsforschung, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V., Berlin

Roland Scherer, Dr., Vizedirektor, Institut für Öffentliche Dienstleistungen und Tourismus, Abt. Regionalwirtschaft, Universität St. Gallen

Simone Strauf, Geografin/Volkswirtin M.A., Wiss. Mitarbeiterin, Institut für Öffentliche Dienstleistungen und Tourismus, Universität St. Gallen

Dirk Vallée, Dr.-Ing., Leitender Technischer Direktor, Verband Region Stuttgart, Korrespondierendes Mitglied der ARL

Volker Wille, Dr., bis zum 31.03.2006 Leiter des Referats „Natürliche Grundlagen, Informationssysteme“, Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover

Barbara Zibell, Dr., Prof., Fakultät für Architektur und Landschaft, Abt. Planungs- und Architektursoziologie, Leibniz Universität Hannover, Korrespondierendes Mitglied der ARL

Konzept und Zwischenergebnisse der Untersuchung sind mehrfach in der LAG vorgestellt und diskutiert worden. Die Beitragsentwürfe der Autoren wurden in der Arbeitsgruppe wiederholt diskutiert (interne Qualitätskontrolle). Das von der Arbeitsgruppe verabschiedete integrierte Manuskript wurde darüber hinaus vor der Veröffentlichung einer Evaluierung unterzogen (externe Qualitätskontrolle) und nach Berücksichtigung der Empfehlungen der externen Begutachtung dem Sekretariat der ARL zur Drucklegung übergeben. Die wissenschaftliche Verantwortung für die Beiträge liegt bei den Verfassern.

Sekretariat der ARL: WR III „Natürliche Ressourcen, Umwelt, Ökologie“
Leitung: Dr. Gerhard Overbeck (Overbeck@ARL-net.de)

INHALT

Einführung

<i>Stefan Köhler, Volker Wille</i>	Infrastruktur in einer mobilen Gesellschaft – Einführung in das Thema	1
--	--	---

Fachbeiträge

<i>Stefan Köhler</i>	Entwicklung der Telekommunikationsinfrastruktur für eine mobile Gesellschaft	9
----------------------	---	---

<i>Dirk Vallée, Barbara Lenz</i>	Einzelhandel und Einzelhandelsstandorte – Entwick- lungstendenzen und Steuerungsmöglichkeiten	19
--------------------------------------	--	----

<i>Roland Scherer, Simone Strauf</i>	Die mobile Freizeitgesellschaft – Konsequenzen für die Infrastrukturplanung	46
--	--	----

<i>Stefan Köhler</i>	Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in einer mobilen Gesellschaft – dargestellt am verkehrsfunktionalen und städtebaulichen Bedeutungswandel der Bahnhöfe	68
----------------------	---	----

Resümee

<i>Barbara Zibell</i>	Infrastruktur in einer mobilen Gesellschaft – Was, wofür und für wen?	92
-----------------------	--	----

Kurzfassungen/Abstracts	104
-------------------------	-----

Stefan Köhler, Volker Wille

Infrastruktur in einer mobilen Gesellschaft – Einführung in das Thema

Gliederung

- 1 Voraussetzungen und prägende Elemente einer mobilen Gesellschaft
- 2 Interdependenzen zwischen Infrastruktur und mobiler Gesellschaft
- 3 Strukturierung der Eingrenzung des Bearbeitungsthemas
- 4 Aufbau und Inhalte dieser Studie

Literatur

Anhang

1 Voraussetzungen und prägende Elemente einer mobilen Gesellschaft

Moderne und demokratische Gesellschaften sind durch uneingeschränkte Bewegungsfreiheit und eine intensive Nutzung von Verkehrs- und Kommunikationsmitteln geprägt. Was auf den ersten Blick als triviale Selbstverständlichkeit anmutet, war für einen Teil der Bundesbürger vor noch nicht allzu langer Zeit, was zum Beispiel den Besitz eines Automobils oder den Erhalt eines Telefonanschlusses anbetrifft, nicht oder nur nach langer Wartezeit, und dann oft unter hohen Auflagen, erhältlich. Mobilität steht aber nicht nur für Demokratie oder schlichtweg für das Gefühl von „Freiheit“, sondern auch für eine moderne, fortschrittliche und lebensbejahende Gesellschaft (vgl. z. B. Schäfer 2000). Auffallend wird die aufgeschlossene und fördernde Haltung von Wirtschaft, Politik und Gesellschaft beispielsweise in der Wahl der Begrifflichkeiten: Wird der Begriff Verkehr auch mit den negativen Begleiterscheinungen von Mobilität in Verbindung gebracht oder in entsprechenden Wortbestandteilen mit eingeknüpft, wie zum Beispiel bei „Verkehrslärm“ oder „Verkehrsstau“, so wird mit Mobilität weithin etwas Positives assoziiert. Nicht ohne Grund benannte beispielsweise die Süddeutsche Zeitung vor wenigen Jahren ihre Rubrik *Verkehr* in *Mobiles Leben* um.

Die Mobilität in unserer Gesellschaft ist durch eine enorme Beschleunigung und durch zunehmend sich ausweitende Aktionsräume von Individuen wie auch von Transportweiten bei Waren und Gütern gekennzeichnet (vgl. z. B. Hesse 2001; Schmitz 2001). Dabei greifen heute zunehmend Entwicklungen im Bereich der physischen Mobilität und der virtuellen Mobilität ineinander und lassen neue Mobilitätsmuster entstehen.

Die Entwicklung der einer mobilen Gesellschaft zugrunde liegenden Verkehrsinfrastruktur wie auch der Verkehrsmittel ist dabei vor allem mit Beginn der Industrialisierung in großen Schritten vorangegangen; zunächst mit der Eisenbahn als erstem Massentransportmittel auf dem Landweg und dann besonders mit dem Einsetzen der Massenmotorisierung. Der Erfindung des Automobils ist es letztendlich zu verdanken, dass der Einzelne in unserer Gesellschaft in Form eines sogenannten motorisierten Individualverkehrs zur Erhöhung des Verkehrsaufkommens beigetragen hat.

Die der Mobilität zugrunde liegende bzw. Mobilität erst ermöglichende physische Verkehrsinfrastruktur in Form von Schienenwegen und Bahnhöfen, von Straßen, Brücken, Tunneln und Wegen, von Binnenwasserstraßen oder Flugplätzen spielt unter den sogenannten „harten“ Standortfaktoren eine wichtige Rolle. Gemeinsam mit den Verkehrsmitteln auf Straße, Schiene, auf dem Wasser und in der Luft ist mit der Verkehrsinfrastruktur ein bedeutender Wirtschaftsfaktor mit sehr hohem Anteil am gesamten volkswirtschaftlichen Sozialprodukt gegeben. Unter allen Infrastrukturen, also auch der Leitungsinfrastruktur (Wasser, Elektrizität etc.) oder der sozialen Infrastruktur (Schulen, Krankenhäuser etc.) ist der Verkehrsinfrastruktur dabei eine ausgesprochen starke raumbildende und -strukturierende Komponente unserer Volkswirtschaft zuzusprechen; sie entscheidet in hohem Maße über die Standortgunst oder Standortungunst von – je nach Betrachtungslevel – Nationen und Regionen, von Städten und Gemeinden wie auch deren Stadtviertel und Ortsteilen.

Auch in der Informations- und Kommunikationstechnik (IuK-Technik) haben sich mit der Industrialisierung bedeutende Innovationen ergeben, die allerdings erst mit der Einführung der elektronischen Datenverarbeitung (EDV) oder schlicht „des Computers“ – der Begriff des Personal Computers (PC) steht hier für die „Massencomputerisierung“ analog zur Massenmotorisierung durch das Automobil – eine ausgesprochen hohe Dynamik erhalten haben (vgl. z. B. Gräf 1988). Die technologischen Fortschritte bei den neuen IuK-Techniken verlaufen scheinbar rascher als beim physischen Verkehr.¹ Der technische Wandel ist im Vergleich zum Verkehr hier vor allem jüngeren Datums, setzte er doch erst in den 70er und 80er Jahren des zurückliegenden Jahrhunderts ein (vgl. Werle 1990). Eine höhere Geschwindigkeit im Ausbau der entsprechenden Infrastruktur (Datennetze, Funk-/Sendestationen, Satelliten etc.) sowie in der Diffusion und Adaption neuer Anwendungen wie beispielsweise PC, Telefax, Videokonferenz, Mobiltelefon oder Internet hat auch dazu geführt, dass der Stellenwert der neuen IuK-Techniken für Wirtschafts- und Arbeitsmarkt zwischenzeitlich enorm gestiegen ist und sich dem der Automobil-, Luftverkehrs- und Bahnverkehrsbranche zunehmend annähert.

Beide Technikbereiche vergleichend, ist nicht zu übersehen, dass die Kosten für die Nutzung neuer IuK-Techniken sinken, was die (End-)Geräte und deren Anwendung in Bezug zur Entwicklung ihrer Leistungsfähigkeit anbetrifft², während bei der Erstellung der Verkehrsinfrastruktur, bei den Energiemitteln (Treibstoffen) und letztendlich auch über Maut und/oder leistungsbezogene Schwerverkehrsabgabe (LSVA) bei der Nutzung bestimmter Infrastrukturen ein Anstieg der Kosten festzustellen ist. Telefon, bald auch PC, Mobiltelefon oder Internetanschluss, haben deshalb bereits eine höhere Verbreitung respektive „Durchdringung“ als das Automobil, und zwar sowohl auf Wirtschaftsunternehmen als auch auf Haushalte oder Einwohner bezogen.

¹ Wie Fehr (1992) – wissenschaftlichen Kriterien sicherlich nicht genügend, aber sehr plakativ – veranschaulichte, ist die Geschwindigkeit der technischen Revolution in der Informations- und Kommunikationstechnik rasant. Nach Fehr „verdoppeln sich in der Mikroelektronik jedes Jahr die Schaltungen, die auf einem fingernagelgroßen Chip platziert werden können. „Rechenkapazität, die 1970 noch 7000 US \$ gekostet hätte, ist heute (1992, Anm. der Verf.) für einen Dollar zu haben und wird in zehn Jahren (2002, d. Verf.) zwei Hundertstel Cent kosten.“ (...) Hätte es in der Automobilindustrie ähnliche Fortschritte gegeben, (...), dann würde eine Limousine heute nur noch zwei Dollar kosten, könnte mit Schallgeschwindigkeit fahren und verbrauche nur einen Fingerhut Benzin – für 9000 Kilometer“. Aber nicht nur die Kapazitätserweiterungen, die Kostenreduktionen und die Minderung der Bedeutung von Zeit und Raum, auch die Geschwindigkeit der Adaption birgt soziale, wirtschaftliche und politische Veränderungen. Fürst, Kujath (2004: 21) weisen auf eine Studie von Picot, Neuburger hin, in der darauf verwiesen wird, dass die Kosten der elektronischen Informationsverarbeitung pro Verarbeitungssekunde von ca. \$ 100 im Jahr 1975 auf \$ 0,001 im Jahr 1999 gesunken sei.

² Das Radio benötigte immerhin 38 Jahre, bis es weltweit 50 Mio. Menschen erreichte, das Fernsehen 13 Jahre und das Internet nur noch 4 Jahre (Engelke 2002). Zugleich nehmen die Innovationszyklen neuerer technischer Produkte ab und die Nutzungszeiten werden immer kürzer, bei Computern von ursprünglich ca. 8 auf ca. 2 bis 3 Jahre oder beim Telefon von 20 auf ca. 1 bis 2 Jahre (Floeting; Oertel 2002).

2 Interdependenzen zwischen Infrastruktur und mobiler Gesellschaft

Die Entwicklung der Infrastruktur in einer mobilen Gesellschaft ist eng gekoppelt an die Entwicklung der Mobilitätsbedürfnisse. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur wie auch die Weiter- oder Neuentwicklung von Verkehrstechnologien ist Folge stetig steigender und sich ständig weiter ausdifferenzierender Anforderungen unserer Gesellschaft an die Mobilität (vgl. z. B. Lehmbrock u. a. 2005).

Umgekehrt ist die Entwicklung der Mobilität eng verknüpft mit der Struktur und der Qualität der Verkehrs- und Telekommunikationsinfrastruktur sowie deren Lokalisierung und Verfügbarkeit (vgl. z. B. Läßle 2004). Gerade der Ausbau und die Weiterentwicklung der Verkehrs- und Telekommunikationsinfrastruktur haben – verkehrssubstituierende und verkehrsinduzierende Effekte bilanzierend – eine stete Zunahme der Mobilität bewirkt. Physischer Verkehr wie auch der Informationsaustausch und die Telekommunikation unterliegen darüber hinaus einer enormen Beschleunigung und einer zunehmenden räumlichen Ausdifferenzierung.

Es besteht jedoch nicht nur ein ursächlicher Zusammenhang zwischen Mobilitätsbedürfnissen bzw. Ansprüchen seitens der Gesellschaft an die entsprechende Verkehrs- und Telekommunikationsinfrastruktur wie auch umgekehrt an (Aus-)Wirkungen neuer und verbesserter Verkehrs- und Telekommunikationsangebote auf die mobile Gesellschaft (vgl. z. B. Köhler 1993). Über die Verkehrsinfrastruktur und IuK-Technik hinaus wirkt sich eine zunehmend mobilere Gesellschaft auch auf die gesamte Infrastruktur im umfassenden Sinne, was beispielsweise die Befriedigung der Bedürfnisse Wohnen, Arbeiten, Freizeit/Erholung, sich Bilden oder Einkaufen anbetrifft, aus. Hinzu kommt, dass Verbreitung und Anwendung neuer IuK-Techniken erheblichen Einfluss auf den physischen Verkehr ausüben (vgl. z. B. ARL 1999), sei es durch neue Arbeitsformen wie die Telearbeit oder die Nutzung von Mobiltelefonen, um während eines Verkehrsvorganges die Wegewahl zu ändern.

Die Inanspruchnahme und Nutzung bestimmter Anlagen, Einrichtungen und Standorte, wie zum Einkauf oder zur Ausübung bzw. Wahrnehmung von Freizeitaktivitäten, hängt hierbei einerseits vom Typ der Anlage oder Einrichtung ab, andererseits von der räumlichen Verortung, sprich der Lage, und der jeweiligen Erreichbarkeit. So entscheidet der Bürger in unserer mobilen Gesellschaft durch sein Verhalten darüber, ob und wann er – wenn es beispielsweise um das Thema Einkaufen geht – ein Fachgeschäft oder einen Vollsortimenter aufsucht. Er entscheidet zugleich, ob er seine Einkäufe in der Innenstadt, in einem Stadtteilzentrum, in einer anderen Stadt oder in einem Großmarkt oder Einkaufszentrum auf der sogenannten Grünen Wiese tätigen möchte.

Es sind aber nicht nur die rasanten Entwicklungen in der Verkehrsinfrastruktur und Verkehrstechnologie, auch nicht diejenigen in der IuK-Technik, die zu neuen raumplanerischen Herausforderungen führen, sondern es ist vielmehr die „Verschmelzung“ beider Technologiebereiche hin zu einer steten und umfassenden Erreichbarkeit auf der Basis der Mobilkommunikation. Neben den direkten Auswirkungen auf neue Anforderungen an die Infrastruktur für physischen Verkehr und nichtphysischen Informationstransfer und Kommunikation sind hierbei vor allem indirekte Auswirkungen auf nahezu sämtliche Lebensbereiche festzustellen. Dies gilt einerseits für wirtschaftliche Produktions- und Arbeitsprozesse, was sich prägnant anhand der Realisierung von just-in-time-production feststellen lässt (vgl. z. B. Fürst; Kujath 2004); dies gilt andererseits auch für individuelles Mobilitätsverhalten, wenn beispielsweise Verkehrs- oder Wetterdaten darüber entscheiden, ob ein (Familien-)Ausflug am Wochenende überhaupt unternommen wird und wohin er führt.

3 Strukturierung der Eingrenzung des Bearbeitungsthemas

Mit *Entwicklung der Infrastruktur in einer mobilen Gesellschaft* hat sich die Arbeitsgruppe eines weit gefassten und ausgesprochen komplexen Themenfeldes angenommen.³

Die Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) hat sich im Übrigen seit ihrem Bestehen mit dem Thema Verkehr auseinandergesetzt und seit den 80er Jahren sich dann auch – und dies zunehmend – des Themas der Auswirkungen neuer Informations- und Kommunikationstechniken durch eine zunehmend mobilere und ihre Aktionsräume stetig ausweitende Gesellschaft angenommen. Den Beginn markierte hier die von Spehl (1985) geführte Arbeitsgruppe zu den *Räumlichen Wirkungen der Telematik*, deren Ergebnisse in einer umfassenden Publikation zusammengefasst sind (ARL 1987). Eine Übersicht über die seitens der ARL publizierte Literatur zu den Auswirkungen neuer IuK-Techniken erfolgt in einem Anhang am Ende dieses Einführungskapitels.

Zeitgleich zu den Arbeiten der ARL wurde ab Mitte und Ende der 80er Jahre auch von anderen Forschergruppen und Institutionen das Thema aufgegriffen; in Deutschland zählen hierzu u. a. die Arbeiten von Henkel u. a. (1984) oder von Sträter u. a. (1986). Aus allen Publikationen ging hervor, dass sowohl den neuen IuK-Techniken wie auch insbesondere dem Verschmelzungsprozess von Verkehrs- und Telekommunikationstechniken ein enormes Potenzial innewohnt, um sowohl Siedlungs- als auch Verkehrs(infra-)strukturen zu beeinflussen und zu überformen. Hinsichtlich räumlicher Wirkungen wurden die Effekte zunächst gerne in Thesenform wiedergegeben, ab den 90er-Jahren auch über empirische Arbeiten genauer zu fassen versucht.

Obwohl das Thema angesichts inzwischen vielfältiger Literatur auf den ersten Eindruck hin ausreichend besetzt bzw. „abgearbeitet“ zu sein scheint, hat die Arbeitsgruppe *Infrastruktur in einer mobilen Gesellschaft* das Thema aufgegriffen. Vor allem den Gesichtspunkt einer zunehmenden Verknüpfung von physischer und virtueller Mobilität hält die Arbeitsgruppe für so bedeutsam, dass sie sich mit den Folgewirkungen dieser Veränderungsprozesse auf verschiedene Infrastrukturbereiche auseinandersetzt.

Den Mitgliedern der Arbeitsgruppe ist bei der Wahl der Themenstellung von vorneherein bewusst gewesen, dass eine umfassende und erschöpfende Behandlung aller relevanten Aspekte schon allein aus der Komplexität der Materie heraus nicht möglich ist. Aus diesem Grund wurden gleich mehrere Festlegungen zur Eingrenzung bzw. partiellen Behandlung der Thematik getroffen. So hat sich die Arbeitsgruppe darauf verständigt, sich hinsichtlich der interdependenten Wirkungsrichtungen zwischen Infrastruktur und Mobilität bzw. umgekehrt Mobilität und Infrastruktur ausschließlich auf die Frage der Auswirkungen der Verbesserungen und Veränderungen in der Mobilität (als unabhängige Variable) auf die Infrastruktur (als abhängige Variable) zu konzentrieren. Es geht somit um eine Betrachtung einer mobilen Gesellschaft hinsichtlich ihrer Konsequenzen für Infrastruktur, vor allem hierbei bezogen auf die Standortentwicklung und strukturellen Veränderungen beim Infrastrukturdargebot.

³ Auf eine Definition der verwendeten Begriffe wird verzichtet. Hinzuweisen ist allerdings darauf, dass hinsichtlich der Infrastruktur nur die angesprochenen Bereiche der Verkehrs- und Telekommunikationsinfrastruktur sowie die in den einzelnen Kapiteln untersuchten Themenfelder der Infrastruktur der Einzelhandelsstandorte oder der Freizeiteinrichtungen behandelt werden. Bereiche der leitungsgebundenen Infrastruktur von Versorgungs- und Entsorgungsnetzen (z. B. Wasser-/Abwassernetze) oder Einrichtungen der sozialen und öffentlichen Infrastruktur, wie sie beispielsweise Kindergärten oder Bibliotheken darstellen, sind nicht Betrachtungsgegenstand dieser Studie.

Begriffe wie Neue IuK-Techniken, Telekommunikationstechniken, Telematik oder Neue Medien werden synonym verwendet.

Da Infrastruktur ein sehr umfassender Begriff ist, musste auch hier zwangsläufig eine starke inhaltliche Eingrenzung vorgenommen werden. Diese orientierte sich letztendlich an den Ressourcen und fachlichen Kompetenzen bzw. den jeweiligen Forschungs- oder Arbeitsschwerpunkten der einzelnen AG-Mitglieder. Den Ressourcen entsprechend konzentrierte die Gruppe sich auf die Folgewirkungen der mobilen Gesellschaft, auf verschiedene Einrichtungen der sogenannten Daseinsvorsorge, wie beispielsweise des Einkaufens bzw. des sich Versorgens. Im Fokus der jeweiligen Analyse steht – wie oben bereits angesprochen – dabei die Analyse der Wirkungen auf die Struktur der jeweiligen Einrichtungen und insbesondere deren Verortung.

Gemäß den Vorkenntnissen bzw. Spezialgebieten der Mitglieder einigte sich die Arbeitsgruppe deshalb darauf, drei verschiedene Themenfelder, auf denen eine zunehmend mobile Gesellschaft sich besonders auswirken dürfte, genauer zu betrachten. Die AG verständigte sich hierbei auf die Frage der Folgewirkungen auf:

- den (großflächige) Einzelhandel als wesentlichen Bestandteil der Versorgungsinfrastruktur,
- den Tourismus und die Nutzungsformen touristischer Infrastruktur, und
- auf große, stadtentwicklungsprägende Verkehrsinfrastruktureinrichtungen, konkret am Beispiel der Bahnhöfe.

4 Aufbau und Inhalte dieser Studie

Um den zunehmenden Stellenwert der IuK-Anwendungen verdeutlichen zu können, wird – den Beiträgen zu den Auswirkungen der mobilen Gesellschaft vorangestellt – ein eigenständiger Beitrag die derzeit wesentlichen Leitlinien zur Entwicklung von Verkehr und IuK-Technik darstellen. Der Beitrag von Köhler zur *Entwicklung der (Tele-)Kommunikationsinfrastruktur für eine mobile Gesellschaft* gibt zugleich einen Einstieg in das Thema, da hier die derzeitigen Entwicklungstrends der mobilen Gesellschaft (als unabhängige Variable) vor allem hinsichtlich der aktuellen Entwicklungen in der Verschmelzung von Verkehrs- und Telekommunikationstechnik beleuchtet werden. Weiter werden in dem Beitrag von Köhler – in zunächst stark generalisierender Aufarbeitung – die räumlichen Auswirkungen auf die Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur aufgezeigt.

An diesen Beitrag schließen sich die bereits angesprochenen Schwerpunkte der Arbeitsgruppenarbeit (s.o.) mit der Betrachtung der Auswirkungen der mobilen Gesellschaft auf die Standortentwicklung und -struktur des Einzelhandels, auf die Tourismusinfrastruktur und auf stadtentwicklungsprägende Verkehrseinrichtungen an.

Vallée und Lenz analysieren in ihrem Beitrag *Einzelhandel und Einzelhandelsstandorte – Entwicklungstendenzen und Steuerungsmöglichkeiten* die Auswirkungen der mobilen Gesellschaft auf die sich derzeit deutlich ändernden Standortmuster und Strukturen des (großflächigen) Einzelhandels. Am Beispiel der Region Stuttgart wie auch allgemeiner Entwicklungstrends im deutschsprachigen Raum kann aufgezeigt werden, dass vor allem jene suburbanen Räume, die eine hohe Verkehrsgunst aufweisen, vom (großflächigen) Einzelhandel präferiert werden. Zugleich findet eine stetige Vergrößerung der Verkaufsflächen wie auch eine Konzentration auf immer weniger Betreiber statt. Neben der „harten“ Verkehrsinfrastruktur, so die Autoren, gewinnt die Entwicklung der IuK-Technik hinsichtlich einer „Loslösung“ von Einzelhandelsstandorten an Zentralen Orten eine steigende Bedeutung. Dies betrifft auch die wachsende Neigung der Kunden, zusätzliche Einkaufsmöglichkeiten vor allem über das Internet wahrzunehmen. Um eine ungeordnete, zunehmend auch auf nicht Zentrale Orte hinauslaufende

Entwicklung zu unterbinden, gehen Vallée und Lenz in ihrem Beitrag abschließend auf regionalplanerische wie auch städtebauliche Instrumente zur Steuerung der Handelsstandorte ein. Belegt wird dies an der Steuerung der Einzelhandelsstandorte im Märktekonzept wie auch im Regionalplan der Region Stuttgart.

Scherer und Strauf zeichnen in ihrem Beitrag *Die mobile Freizeitgesellschaft – Konsequenzen für die Infrastrukturplanung* die Auswirkungen einer zunehmend mobileren Gesellschaft auf die Entwicklung von Freizeitinfrastrukturen, deren Verortung und der diversen Formen ihrer Nutzung auf. Die Autoren verweisen in ihrem Beitrag nicht nur auf den Faktor „Mehr freie Zeit“, sondern auch auf die höhere Mobilitätsbereitschaft und den durch IuK-Techniken veränderten Informationsstand über Freizeiteinrichtungen. Ähnlich wie beim Einzelhandel kommt es auch bei Freizeiteinrichtungen zu einer zunehmenden Konzentration auf einzelne Standorte. Weiter ist ein Konzentrationsprozess auf wenige zeitliche Spitzen in der Frequentierung von Freizeiteinrichtungen festzustellen. Folge dieser beiden Hand in Hand verlaufenden Entwicklungstrends ist eine weiter zunehmende Mobilität.

In dem letzten Beitrag zur *Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in einer mobilen Gesellschaft – dargestellt am verkehrsfunktionalen und städtebaulichen Bedeutungswandel der Bahnhöfe* skizziert Köhler die Auswirkungen der mobilen Gesellschaft auf Verkehrseinrichtungen. Die Bahnhöfe als Verkehrsknotenpunkte sind hierbei in vielfacher Hinsicht von Interesse. Am Beispiel der Bahnhöfe kann zum einen sehr gut der Bedeutungswandel von Mobilitätsträgern und speziell hier von stadtbildenden Verkehrsdrehscheiben aufgezeigt werden. Zum anderen verändern sich Verkehrseinrichtungen, indem sie nicht nur verkehrsfunktional, sondern – wie beispielsweise über einen begleitenden Ausbau zu shopping malls und anderen Nutzungen – multifunktionale Aufgaben wahrnehmen bzw. multifunktionale Ansprüche einer mobilen Gesellschaft abdecken. Köhler zeigt am Beispiel großer Bahnhofstandorte damit auf, dass sich die Auswirkungen der Verschmelzung von physischem und virtuellem Verkehr für Verkehrsdrehscheiben durchaus „belebend“ auswirken kann und Innenstadtstandorte, wie auch der Beitrag von Vallée und Lenz zeigt, damit gestärkt werden. Eine dahingehende Renaissance der Bahnhöfe liefert über die originären Wirkungen hinaus auch wichtige Impulse für die Stadtentwicklung allgemein.

Zibell trägt in ihrer Zusammenfassung einerseits die wesentlichen Aussagen der einzelnen Beiträge zusammen und arbeitet hierbei nochmals die zentralen Entwicklungstrends und derzeit identifizierbaren Veränderungsprozesse heraus. Andererseits resümiert Zibell die weiteren voraussichtlichen Entwicklungen und diskutiert die aus ihrer Sicht noch offenen Fragen, zu denen ein Handlungs- und Forschungsbedarf besteht.

Literatur

- ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (1987): Räumliche Wirkungen der Telematik. Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, Bd. 169. Hannover.
- Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Verkehr und/oder Telekommunikation. Konzept, Methode und Quantifizierung. Arbeitsmaterial der ARL, Nr. 251. Hannover.
- Engelke, D. (2002): Neue Medien als Problemlösungsinstrument der räumlichen Planung. Schriftenreihe des Instituts für Städtebau und Landesplanung der Universität Karlsruhe, Heft 31. Karlsruhe.
- Fehr, B. (1992): Schwungrad zur Standorterneuerung – Telekommunikation in Amerika. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 14. Dezember.
- Floeting, H.; Oertel, B. (2002): Neue Medien und Stadtentwicklung – Virtualisierung und Entstehung neuer Raummuster in der Stadt. Materialien Nr. 4/2002 des Deutschen Institut für Urbanistik. Berlin.

- Fürst, D.; Kujath, H.J. (Hrsg.) (2004): Raumplanerische Herausforderungen durch Veränderungen in Handel, Logistik und Tourismus. Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, Bd. 222.
- Gräf, P. (1988): Information und Kommunikation als Elemente der Raumstruktur. Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie, Band 34. Kallmünz/Regensburg.
- Henkel, D.; Nopper, E.; Rauch, N. (1984): Informationstechnologie und Stadtentwicklung. Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik, Bd. 71. Stuttgart.
- Hesse, M. (2001): Mobilität und Verkehr in (Post-)Suburbia: ein Ausblick. In: RaumPlanung, Heft 95, S. 65-69.
- Köhler, S. (1993): Interdependenzen zwischen Telekommunikation und Verkehr. Schriften des Instituts für Städtebau und Landesplanung der Universität Karlsruhe, Heft 24. Karlsruhe.
- Läpple, D. (2004): Stadt und Verkehr: Überlegungen zum Zusammenhang von Stadtentwicklung, Transporttechnologien und Verkehrssystemen. In: Gertz, C.; Stein, A. (Hrsg.): Raum und Verkehr gestalten: Festschrift für Eckhard Kutter, S. 165-181. Berlin.
- Lehmbrock, M.; Bracher, T.; Eichmann, V.; Hertel, C.; Kühn, G.; Preuß, T. (2005): Verkehrssystem und Raumstruktur. Difu-Beiträge zur Stadtforschung, Bd. 40. Berlin.
- Schäfer, B. (2000): Mobilität und Gesellschaftsentwicklung. Expertenbefragung Zukunft Mobilität zum Mobilitätskongress 2000 des Forum Zukunft Bauen, 8.-9. November 2000.
- Schmitz, S. (2001): Revolutionen der Erreichbarkeit: Gesellschaft, Raum und Verkehr im Wandel. Opladen.
- Spehl, H. (1985): Räumliche Wirkungen der Telematik. Stand der Diskussion und Programm des Arbeitskreises der Akademie für Raumforschung und Landesplanung. In: Raumforschung und Raumordnung, 43. Jg., Heft 6, S. 254-269.
- Sträter, D.; Köhler, S.; Fischer-Krippendorf, R.; Hübler, H.; Irle, K. (1986): Sozialräumliche Auswirkungen neuer Informations- und Kommunikationstechniken. Studien des Instituts für Medienforschung und Urbanistik, Bd. Nr. 6. München.
- Werle, R. (1990): Telekommunikation in der Bundesrepublik. Expansion, Differenzierung, Transformation. Frankfurt, New York: Campus.

Anhang

Publikationen von Arbeitsgremien und Arbeitstagungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung zu neuen Informations- und Kommunikationstechniken und Mobilität und Infrastruktur sowie zu den Auswirkungen auf Siedlungs- und Verkehrsstrukturen

1983–1989

- Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (1987): Räumliche Wirkungen der Telematik. Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, Bd. 169. Hannover.
- Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (1985): Ziele und Wege zur Entwicklung dünn besiedelter ländlicher Regionen. Beiträge der ARL, Bd. 90. Hannover.
- Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (1984): Neue Informations- und Kommunikationstechniken und ihre räumlichen Auswirkungen. Vortragsveranstaltung der Akademie für Raumforschung und Landesplanung am 15. Dezember 1983 in Hamburg. Arbeitsmaterial der ARL, Nr. 81. Hannover.
- Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (1984): Räumliche Auswirkungen des Einsatzes neuer Technologien. Regionalplanertagung 1983 vom 12. bis 14. Oktober 1983 in Überlingen. Arbeitsmaterial der ARL, Nr. 82. Hannover.

1990–1999

- Aberle, G.; Baum, H.; Durgeloh, H. et al. (1990): Großräumige Verkehrserschließung. In: Europäische Integration. Aufgaben für Raumforschung und Raumplanung. Wissenschaftliche Plenarsitzung 1989 in Bonn. Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, Bd. 184, S. 77-115. Hannover.
- Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (1995): Kurskorrektur für Raumordnungs- und Verkehrspolitik. Wege zu einer raumverträglichen Mobilität. Wissenschaftliche Plenarsitzung 1994. Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, Bd. 198. Hannover.

■ Infrastruktur in einer mobilen Gesellschaft – Einführung in das Thema

- Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung (Hrsg.) (1999): Die Region ist die Stadt. Gemeinsame Jahrestagung 1998. Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, Bd. 206. Hannover.
- Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (1995): Siedlungsstruktur und Bevölkerungsentwicklung. Arbeitsmaterial der ARL, Nr. 219. Hannover.
- Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (1999): Verkehr und/oder Telekommunikation. Konzept, Methode und Quantifizierung. Abschlussbericht der Arbeitsgruppe „Moderne Kommunikationsstrukturen“ der LAG Baden-Württemberg. Arbeitsmaterial der ARL, Nr. 251. Hannover.
- Dosch, F. (1998): Geo-Informationssysteme in der räumlichen Planung. In: ARL (Hrsg.): Methoden und Instrumente räumlicher Planung. Handbuch. Hannover, S. 305-339.
- Hesse, M. (1998): Mobilität und Verkehr im Konzept einer nachhaltigen Raumentwicklung. In: Nachhaltige Raumentwicklung. Szenarien und Perspektiven für Berlin-Brandenburg. Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, Bd. 205. Hannover, S. 291-310.
- Klamt, K. (1999): Beispiele zu Aufbau und Nutzungsmöglichkeiten von Standort-Informationssystemen für alte Industriestandorte. In: Altstandorte in Stadtregionen von Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Arbeitsmaterial der ARL, Nr. 252. Hannover, S. 76-87.
- Saller, R. (1999): Die Auswirkungen der Neuen Medien auf die Städte. In: Zukunft von Räumen – Räume mit Zukunft? Junges Forum Gelsenkirchen 1999. Arbeitsmaterial der ARL, Nr. 261. Hannover, S. 64-70.
- Topp, H.H. (1992): Entwicklungsaspekte Rhein-Main-Raum. Verkehrsentwicklung. In: Manuskripte mit den Ergebnissen der Arbeitsgruppe Rhein-Main. Landesarbeitsgemeinschaft Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland. Arbeitsmaterial der ARL, Nr. 185. Hannover, S. 112-137.

seit 2000

- Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (2000): Verkehr in Stadt und Region. Leitbilder, Konzepte und Instrumente. Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, Bd. 211. Hannover.
- Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (2002): Fortentwicklung des Zentrale-Orte-Konzepts. Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, Bd. 217. Hannover.
- Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (2001): GIS in der Regionalplanung. Dokumentation des Workshops der Akademie für Raumforschung und Landesplanung und des Kommunalverbands Großraum Hannover. Arbeitsmaterial der ARL, Nr. 284. Hannover.
- Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (2002): Internet-Diskurs: Grundfragen der Raumplanung auf mittlerer Ebene. Dokumentation eines Pilotprojekts der ARL in Zusammenarbeit mit der Universität Karlsruhe. Arbeitsmaterial der ARL, Nr. 292. Hannover.
- Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (2003): Aktuelle Aufgaben für die Landes- und Regionalplanung in Bayern. 23. Seminar für Landes- und Regionalplaner in Bayern, gemeinsam veranstaltet von der Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) und dem Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen (StMLU). Arbeitsmaterial der ARL, Nr. 293. Hannover.
- Borchard, K. (Hrsg.) (2006): Grenzenloser Verkehr? Verkehr an Grenzen! Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, Bd. 229. Hannover.
- Fürst, D.; Kujath, H.J. (Hrsg.) (2004): Raumplanerische Herausforderungen durch Veränderungen in Handel, Logistik und Tourismus. Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, Bd. 222. Hannover.

Stefan Köhler

Entwicklung der Telekommunikationsinfrastruktur für eine mobile Gesellschaft

Gliederung

- 1 Einleitung
- 2 Technologische Entwicklung und Diffusion der Mobilkommunikation
 - 2.1 Diffusion der Mobilfunktechnologie (Handys)
 - 2.2 Diffusion des Internets (Provider und Domains) und von Hot Spots
- 3 Space of flows und Cyberspace – Zunehmende Virtualisierung von Verkehren
- 4 Künftige Raumentwicklung – Auflösung oder komplexe Überformung von Raumstrukturen?

Literatur

1 Einleitung

Über die körperliche Bewegung und die Artikulation und Mimik hinaus kann der Mensch in einer mobilen Gesellschaft heute nur so mobil und kommunikativ sein, wie es die hierzu erforderliche technische Infrastruktur erlaubt. Zugleich hängt die Art und Weise wie auch die Intensität der Mobilität von Menschen – Entsprechendes gilt weitgehend auch für den Transport von Gütern oder Daten – davon ab, in welchem Umfang und zu welchen (wirtschaftlichen) Konditionen Verkehrsmittel und Telekommunikationsanwendungen zur Verfügung stehen und welche Wahlalternativen hierzu gegebenenfalls existieren.

Seit Beginn der Menschheit ist der Homo sapiens in mehr oder weniger hohem Maße mobil. Mit der Entwicklung von Hilfsmitteln zur körperlichen Bewegung und zum Transport von Gütern, an erster Stelle hier des Rades, aber auch mit der Entwicklung technischer Hilfsmittel zur Übertragung von Nachrichten erlebt die Mobilität eine enorme Beschleunigung, sowohl was die Geschwindigkeit als auch die Vielfalt und anhaltende Ausdifferenzierung der Techniken für physischen Verkehr wie auch der Nachrichtenübertragung anbetrifft.

In diesem Beitrag soll nachfolgend die Entwicklung der Telekommunikationsinfrastruktur der mobilen Gesellschaft aufgezeigt und – in allerdings nur groben Umrissen – hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Raumgefüge, insbesondere hier zu der Entwicklung von Zentralität, Lage und Ausdifferenzierung von Siedlungs- und Verkehrssystemen, wie auch auf aktionsräumliches Verhalten analysiert werden. Da bereits eine Vielzahl ähnlich gelagerter Studien existiert, konzentriert sich dieser Beitrag vorwiegend auf die aktuellen Entwicklungen und Trends, in etwa mit Einsetzen der sogenannten Mobilkommunikation vor rund 10 Jahren. Mobile Gesellschaft und Mobilkommunikation sind eng miteinander verknüpft.

Hinsichtlich einer umfassenden Darstellung der technischen Entwicklung und/oder umfangreicher Analysen zur Verbreitung der Informations- und Kommunikationstechniken (IuK-Techniken) und ihre räumlichen wie auch verkehrlichen Wirkungen seit den 80er-Jahren des zurückliegenden Jahrhunderts sei – was die deutschsprachige Literatur anbetrifft – beispielsweise verwiesen auf ARL (1987); Floeting, Grabow (1998); Gräf (1988); Heinze (1984); Henkel u. a. (1984); Jessen, Lenz, Vogt (2000); Köhler (1985) und (1993); Köhler u. a. (1999) und Schmitz (2000).

2 Technologische Entwicklung und Diffusion der Mobilkommunikation

Mit der „physischen“ Mobilität im Rahmen der unterschiedlichsten Fortbewegungsmöglichkeiten auf der Straße, Schiene, in der Luft und auf dem Wasser verbinden sich seit wenigen Jahren und Jahrzehnten zunehmend auch neue „virtuelle“ Mobilitätspotenziale. Neue Qualitäten in der Informationsbeschaffung, Informationsverarbeitung, Informationsspeicherung und letztendlich auch Informationsübertragung erlauben eine zunehmend ortsunabhängige (Tele-)Kommunikation. Die Art des Einsatzes von Kommunikationsmitteln, die postindustrielle Arbeitsweise und die Netze in ihrem Zusammenspiel eröffnen neue Möglichkeiten von Arbeits- und Handlungsweisen, die sich unmittelbar, also direkt über bessere individuelle Erreichbarkeit – genannt sei hier als Folge beispielsweise die zunehmende Verbreitung der Tele(heim-)arbeit (vgl. z.B. Huws 1984) – oder aber mittelbar in der Entwicklung der Siedlungsstruktur und der Verkehrsinfrastruktur, deren Ausgestaltung und letztendlich in deren Art und Weise der Nutzung niederschlagen (vgl. z.B. Henkel u. a. 1984; Sträter u. a. 1986; ARL 1987; Floeting, Oertel 2002; Rauh (2002).

Sehr lange Zeit war Telekommunikation mehr oder weniger ortsgebunden, sprich an die Verfügbarkeit von Netzanschlüssen gebunden. War einer von zwei oder mehreren Gesprächspartnern unterwegs, so war er nicht direkt erreichbar. Wenn von Vorläufer-technologien abgesehen wird, so wurde es erst durch die Mobiltelefone (Handys) dem Menschen möglich, auch ortsungebunden zu kommunizieren. Mit dieser Entwicklung wurde die jederzeitige Erreichbarkeit ermöglicht, vorausgesetzt, es ist ein entsprechender Netz-Empfang gegeben.

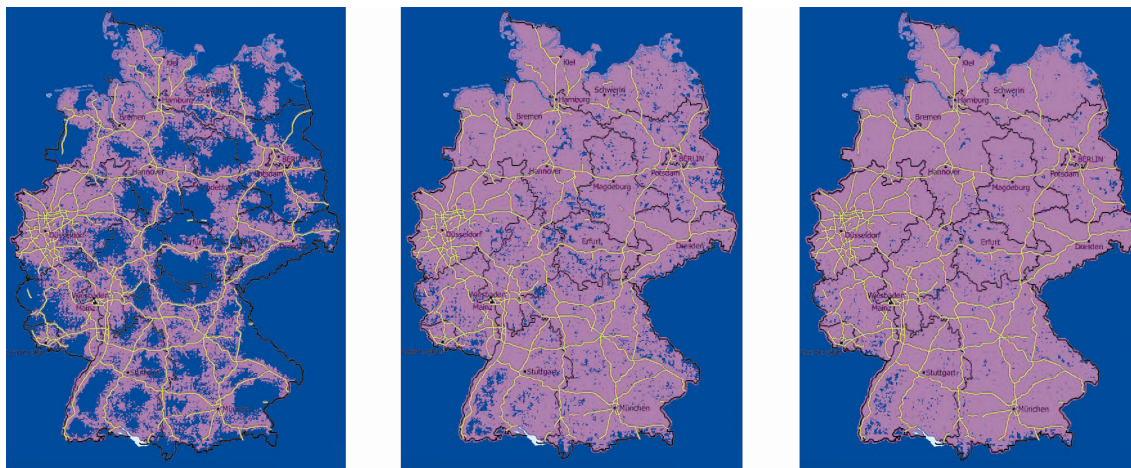
Mit der zunehmend gegebenen Möglichkeit, physische und virtuelle Verkehre zu koppeln und permanent untereinander abzugleichen, geht die „physische“ Mobilitätsgesellschaft eine „Symbiose“ mit der Kommunikationswelt ein. Anwendungen wie Telefonate, E-Mail-Verkehre oder Surfen im Internet können über neuere technische Entwicklungen und Endgeräte zunehmend standortunabhängig realisiert werden und sind somit sozusagen selbst mobil geworden. In Zukunft ist verstärkt zwischen „stationärer“ Infrastruktur (Straßen, Schienen, Flugplätze oder Funkmasten) und den portablen bzw. mobilen Einsatzgeräten (Laptop, PDA, Handys etc.) zu differenzieren, die wiederum an Nebenstandorten (z. B. Internet-Café, DB-Lounge oder anderen Andockstationen, z. B. in Büros oder Hotels) oder – z. B. über Wireless Local Area Networks (WLAN) – drahtlos eingesetzt werden können. Die Fortschritte in der Informations- und Kommunikationstechnik zeigen sich dabei sowohl in synchroner Kommunikation, der Kommunikation in „Echtzeit“, als auch in einer asynchroner Kommunikation, der über z. B. Anrufbeantworter oder E-Mails eröffneten Möglichkeit, auf deponierte Nachrichten zeitlich versetzt antworten bzw. reagieren zu können. Die Diffusion der Mobilfunktelefone („Handys“), des Internets wie auch von sogenannten Hot-Spots (für WLAN) soll nachfolgend schlaglichtartig dargestellt werden.

2.1 Diffusion der Mobilfunktechnologie (Handys)

Die rasante Verbreitung der Mobilkommunikation lässt sich sehr gut ablesen an der raschen Verbreitung der Handys in Deutschland (Abb. 1). Da seit der Privatisierung der Deutschen Bundespost die Netzbetreiber, hierunter u. a. die vier großen Anbieter Deutsche Telekom (D1), Vodafone (D2), e-plus und O2, in einem heftigen Wettbewerb stehen, sind statistische Daten zur Anzahl, zum Umfang und zur Art der Nutzung der Handys nur begrenzt, nicht aber systematisch und damit vergleichend bzw. aufaddierend zu erhalten. Vodafone beispielsweise wies Ende des Jahres 2004 über 25 Mio. Kunden auf, betrieb dabei rund 16.000 eigene Senderstandorte mit ca. 40.000 Funkzellen im GSM-Netz. Allein in Deutschland lag in diesem Jahr das ankommende und abgehende Gesprächsvolumen bei jeweils über 30 Mrd. Minuten zuzüglich 26 Mrd. SMS, die verschickt worden sind (ESRI 2004). Ähnlich hohe Werte beim Betreiber Deutsche Telekom im D1 Netz unterstellt und um ein weiteres Drittel an Handybesitzern ergänzt, die in anderen Netzen kommunizieren, kann mit hoher Sicherheit behauptet werden, dass sich in einem vergleichsweise kurzem Zeitraum von noch nicht einmal 10 Jahren sich das Handy letztendlich flächendeckend in Wirtschaft und Gesellschaft durchsetzen konnte. Es ist sogar davon auszugehen, dass in Deutschland heute mehr Mobilfunktelefone genutzt werden, als Festanschlüsse im inzwischen über 100 Jahre alten Telefonnetz existieren.

Der Diffusionsprozess ist dabei gekoppelt an die Räume mit hoher Bevölkerungs- wie auch Unternehmensdichte einerseits sowie an die großen Verbindungsachsen im Straßenverkehr. Allerdings konnte in einem relativ kurzen Zeitraum von wenigen Jahren nahezu eine flächendeckende Vollversorgung erreicht werden (Abb. 1).

Abb. 1: Die Entwicklung des Mobilfunknetzes des Netzbetreibers D1 (Deutsche Telekom) in Deutschland in den Jahren 1992, 1996 und 2000



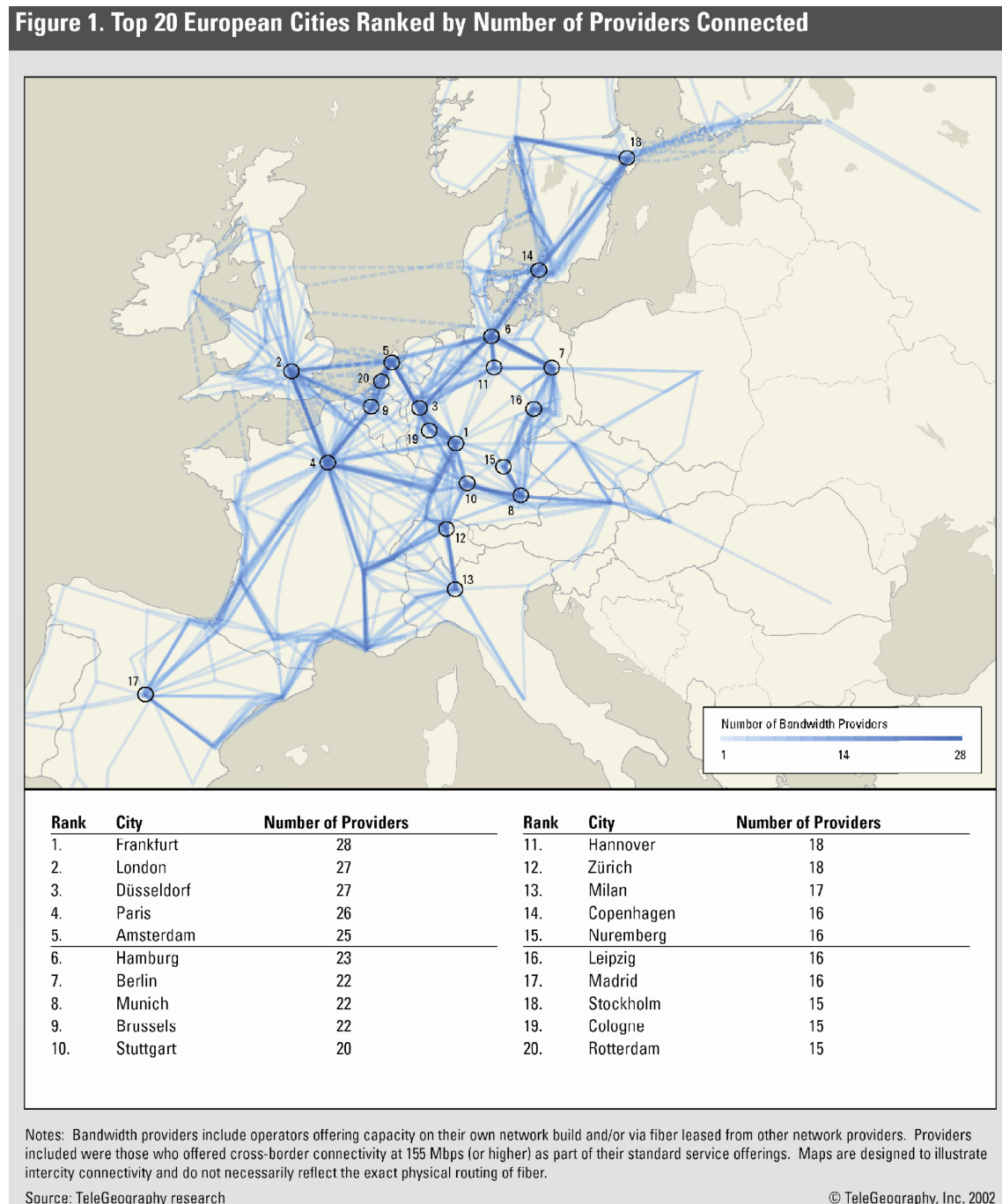
Quelle: Institut für Länderkunde Leipzig 2001

2.2 Diffusion des Internets (Provider und Domains) und von Hot Spots

Ähnlich wie die Mobilfunktechnologie hat sich in den vergangenen Jahren die Nutzung des Internets und – daran gekoppelt – das Kommunizieren mittels E-Mail immer stärker durchgesetzt. Sowohl eine Betrachtung der Verbreitung der wichtigsten Provider (siehe Abb. 2) als auch der eingerichteten Domains (siehe Abb. 3) zeigt sehr eindrücklich auf, dass vor allem in den Verdichtungsräumen die Verbreitung des Internets deutlich am höchsten ist. Auch eine Analyse der Verbreitung der Domains bei einer Relativierung auf die Einwohnerzahl zeigt, dass in verdichteten Regionen die Durchdringung deutlich höher ist als in ländlichen Räumen.

Statistische Analysen zur Verbreitung der Internetnutzung nach räumlichen und sozialen Kriterien, so wie sie kontinuierlich durch den sogenannten (N)Onliner-Atlas vorgenommen werden (vgl. www.nonliner-atlas.de), zeigen, dass vor allem in wirtschaftsstarke und durch ein hohes Innovationsniveau geprägten Regionen die Internetdiffusion weit vorangeschritten ist. Neben diesen „Qualitätsstandards“ zeichnen sich als weitere Kriterien die Arbeitsplatzdichte sowie die Anzahl und Größe von Hochschuleinrichtungen sowie von öffentlichen und/oder privatwirtschaftlichen Forschungseinrichtungen (Max-Planck, Fraunhofer etc.) aus. Auch die Bevölkerungszusammensetzung nach Bildung (siehe oben) wie auch nach Altersgruppen spielt hierbei eine nicht zu unterschätzende Rolle.

Abb. 2: Entwicklung der Zahl von Providern in europäischen Metropolen

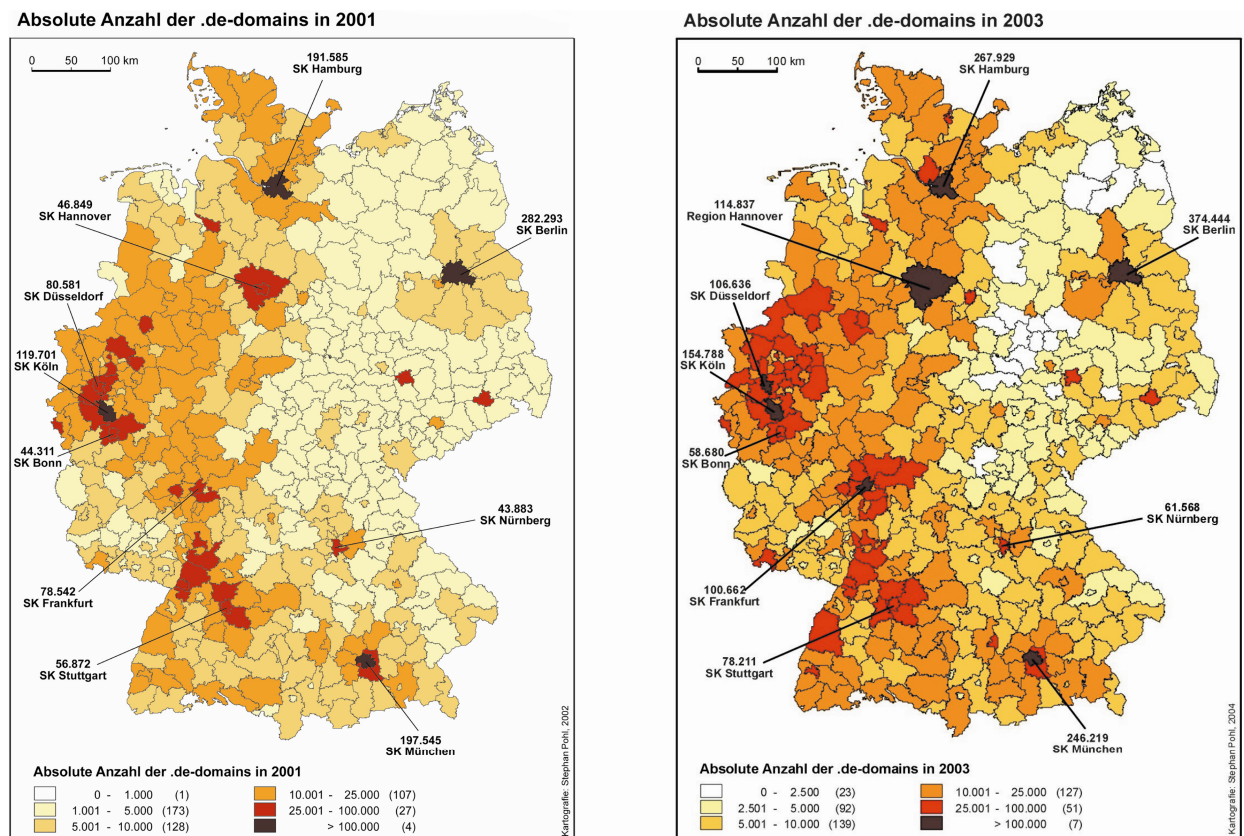


Quelle: Langhagen-Rohrbach 2002

Die Internet-Nutzung wie auch der E-Mail-Verkehr konnten eine gewisse Zeit lang nur vom Arbeitsplatz bzw. dem Home-Computer ausgeführt werden. Die Übertragung von E-Mails auf entsprechend aufgerüstete Mobiltelefone oder Laptops hat dazu geführt, dass – ähnlich wie beim Telefonieren – auch diese Form der Informationsgewinnung und des Datenaustausches bzw. der schriftlichen Kommunikation nun während der Mobilität einer oder mehrerer Personen getätigt werden kann. Die Einrichtung sogenannter „Hot Spots“ (WLAN – Wireless Local Area Networks) hat den drahtlosen Zugang ins Internet und die E-Mail-Kommunikation enorm befördert (vgl. Abb. 3).

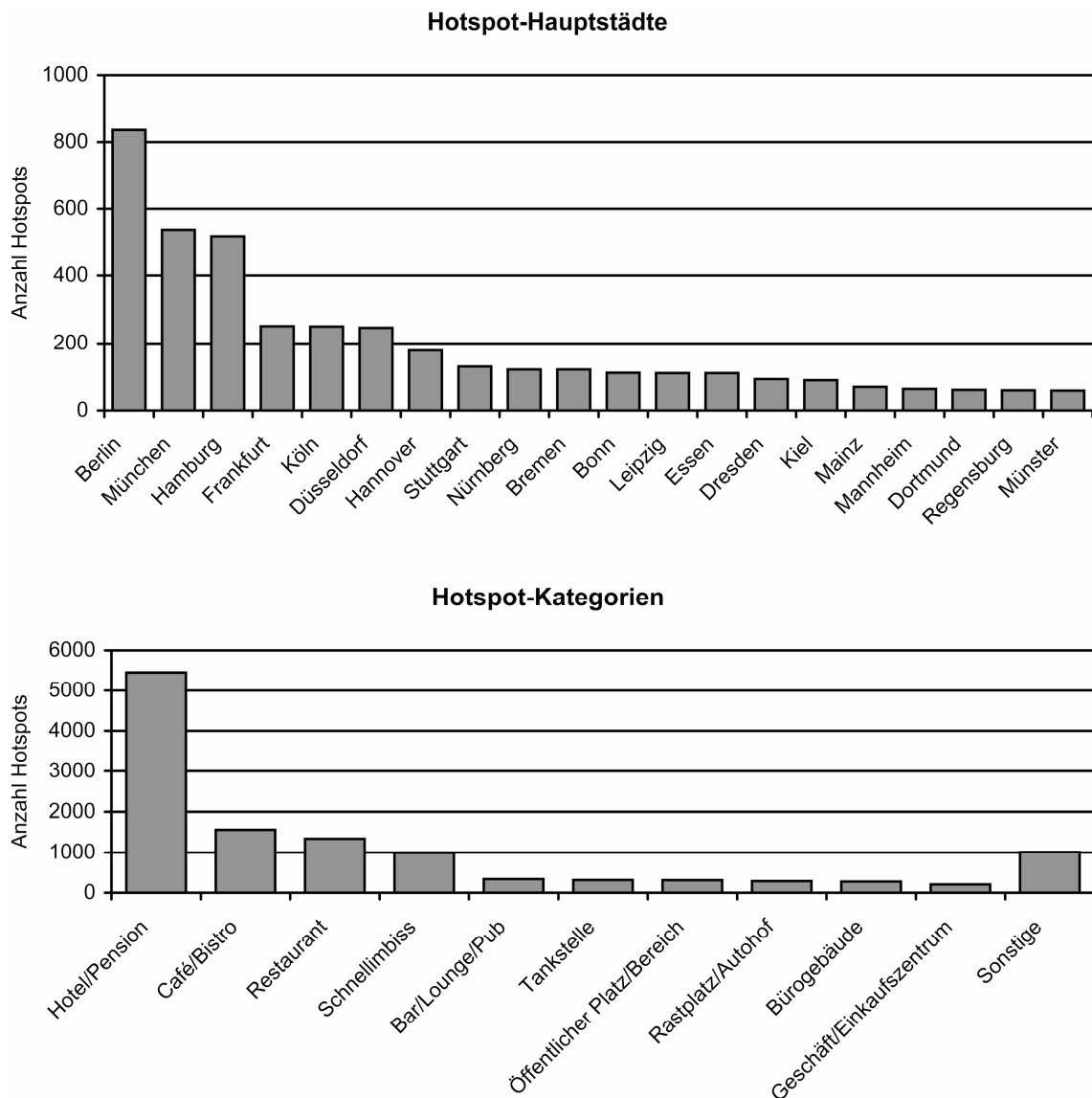
Es sind vor allem die Aufenthaltsorte von Geschäftsreisenden, wie Hotels, Bahnhöfe und Flughäfen, aber auch Cafés, in den der drahtlose Zugang ins Internet ermöglicht wird (Abb. 4). Erstaunlich bei einer Analyse der ausnahmslos großen Städte, in denen Hot Spots in zahlenmäßig nennenswerter Anzahl vorzufinden sind, ist die vergleichsweise geringe Zahl dieser Spots in Frankfurt, das wegen seiner mittigen Lage in Deutschland und dem größten Flughafen als Verkehrsdrehscheibe schlechthin gilt. Dies deutet darauf hin, dass wegen der mittigen Lage in Frankfurt eventuell vergleichsweise weniger übernachtet wird oder aber dass es neben der „Verkehrszentralität“ und „Verkehrsintensität“ von Städten noch weitere Kriterien für die Nachfrage und dann letztendlich die Einrichtung von Hot Spots gibt (vgl. Abb. 4).

Abb. 3: Entwicklung der .de Domains in Deutschland von 2001 bis 2003



Quelle: Krymalowski (2000) sowie www.denic.de/de/domains/statistiken/index.html

Abb. 4: Diffusion der sog. Hot-Spots und der WLAN-Technologie (Stand 02.02.2007)



Quelle: Eigene Darstellung (Datengrundlage: www.hotspots-in-deutschland.de, Zugriff 02.02.2007)

3 Space of flows und Cyberspace – Zunehmende Virtualisierung von Verkehren

Der derzeitige Entwicklungstrend in der Telekommunikation ist dadurch gekennzeichnet, dass transportable Kleinsteräte, wie vor allem Laptop und Handy, zu Informationsterminals ausgebaut werden. Zur Optimierung der physischen Mobilität besteht somit auch noch die Möglichkeit, während physischer Mobilität zu kommunizieren und über Routen- und Stauinformationssysteme letztendlich sogar physische Mobilität zu steuern bzw. eigene Bewegungen im Raum zu korrigieren. Die bislang weitgehend an feste Netze gebundene und damit stationäre Welt der Telekommunikation wird somit Schritt für Schritt durch eine bewegte, zunehmend ortsunabhängige Welt der Telekommunikation ergänzt, überlagert und teilweise sogar verdrängt. Castells (1996) prägte hierfür den inzwischen vielzitierten Ausdruck des „space of flows“ und skizzierte erstmalig treffend den damit verbundenen bzw. dahinterstehenden Wandel von festen

Strukturen und Hierarchien in einem weitgehend statischen Raumgefüge hin zu einem hoch dynamischen Netzwerk von Informations- und Warenflüssen. Die Netzwerkmetapher wird seitdem immer wieder bemüht und inzwischen als solche gar schon analysiert (vgl. z. B. Barabási 2002).

Anders als Verkehrsinfrastrukturen oder die Lage und Anordnung von Wohn- und Gewerbegebieten, so die Kernthese von Mitchell (1996), negiert das „Netz“ – hier zu verstehen als Metapher für die Durchdringung der Wirtschaft und Gesellschaft durch neue IuK-Techniken und deren Infrastrukturen – die Geometrie. Zwar besitzt das „Netz“ eine klar umrissene Topographie von Rechnerknoten und Verbindungen, „doch es ist in einem grundlegenden und tiefreichenden Sinn antiräumlich“ (Mitchell, 1996: 12). Kommunikation ist von jedem Ort aus möglich. Auf diese Weise erweitert das Netz einen traditionellen Aspekt städtischer Lesbarkeit, so wie diese Lesbarkeit von Lynch (1960) in Form sogenannter „mental maps“ skizziert und analysiert worden ist.

Lynch (1960) wies in seiner bahnbrechenden Arbeit auf die fundamentale Beziehung zwischen menschlicher Kognition und Stadtform hin – auf die Bedeutung der erlernten mentalen Landkarte, die uns der Orientierung dient und zu bestimmten Mustern der Bewegung im Raum führt. Zunehmend verlassen wir uns aber auf elektronische Erweiterungen, sei es über das Routeninformationssystem im Auto oder elektronische Stadtpläne oder gar 3-D-Simulationen.

In der herkömmlichen Stadt sagt der Ort, aus dem eine Institution oder ein Individuum stammt oder aber wo sie/es sich gerade befindet, oft etwas über die betreffende Institution bzw. Person aus. Man kann, so Mitchell (1996: 14) „aus dem richtigen Viertel stammen oder aus dem falschen, aus Beverly Hills oder Watts, aus Manhattan oder der Bronx.“ Aber auch im „space of flows“ gibt es (reale) Orte; diese können „hubs“ oder „nodes“ sein (Langhagen-Rohrbach 2001). Hubs sind dabei die Orte, an denen Kapital oder Wissen umgeschlagen wird (z. B. Börsen oder Universitäten); Nodes stellen dagegen die Verkehrsknotenpunkte (u. a. Flughäfen, Bahnhöfe, Häfen) dar und sind somit in bevorzugter Weise die Schnittstellen zwischen physischer und virtueller Mobilität. Diese Schnittstellen haben über die virtuelle Mobilität bzw. wegen ihr in den vergangenen Jahren eine enorme Aufwertung (wie z. B. die Flughäfen) oder aber ein außerordentlich hohes Maß an Renaissance (Bahnhöfe, teilweise auch Häfen) erfahren (vgl. z. B. Koll-Schretzenmayr 2003 oder Beitrag des Autors zum Thema „Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in einer mobilen Gesellschaft“, in diesem Band).

Cyberspace ist ein neuer Begriff, wenn es um die Bezeichnung von Kommunikationsstrukturen und -verflechtungen im Raum geht. Oft wird in Frage gestellt, ob es im Cyberspace eine geographische bzw. räumliche Dimension überhaupt noch gibt oder ob diese Komponente, anders als die Komponente Zeit, einer weitgehenden Auflösung unterliegt. Es ist jedoch vorschnell geurteilt und schlichtweg falsch, bei Cyberspace von einem anderen Raum oder gar einer kompletten Negierung von Raum zu sprechen. Inzwischen hat sich aber eine ganze Disziplin „Cybergeography“ entwickelt, die auf geographischen Karten virtuelle Kommunikationsstrukturen und Kommunikationsströme verfolgt und analysiert. Wie Engelke (2002: 1) treffend resümiert, entfaltet sich die Sprengkraft der virtuellen Kommunikation nicht durch Aufhebung räumlicher Strukturen, sondern eher über „die Selbstverständlichkeit, mit der Unterschiedliches an verschiedenen Orten miteinander in Beziehung tritt, ohne dabei aufzuhören, eigenständig zu existieren.“

4 Künftige Raumentwicklung – Auflösung oder komplexe Überformung von Raumstrukturen?

Neue Informations- und Kommunikationstechniken (IuK-Techniken) sind nicht nur Elemente einer Geographie des Raumes (vgl. z.B. Gräf 1988), des virtuellen Raumes und der „Landkarten“ des Cyberspaces (vgl. z.B. Hülsmann 2000; Krymalowski 2000). Die Innovationen der IuK-Technik sind die treibende Kraft für eine Neue Geographie von Zentralität und Marginalität (Sassen 2000) sowie der Globalisierungsprozesse in der Ökonomie (vgl. z.B. Rauh 2005). Die Globalisierung konzentriert sich auf immer weniger Städte, welchen dann wiederum bestimmte Schwerpunktfunktionen (z.B. Bankenmetropole) zukommen. Die Einbindung in das nationale und oft auch regionale Umfeld geht dabei häufig zu Gunsten der internationalen Verflechtung von Metropolen verloren. Die Kommunikationsströme zwischen solchen privilegierten Handelsplätzen, wie z.B. New York, London oder Hongkong, können dabei intensiver ausfallen als zum jeweils entsprechenden Umland bzw. den jeweiligen benachbarten Großstädten. Hinzu kommt, dass sich innerhalb dieser Metropolen einzelne städtische Räume zu Enklaven entwickeln und damit von den sie direkt umgebenden Stadträumen abkoppeln (Graham 2001).

Wenn aber heute von „Cyberspace“, von „Digital places“ oder „Cities of Bits“ gesprochen wird, so zeigt sich doch, dass – trotz Entkoppelung von Raum und Zeit, von Synchronität und Asynchronität – bei einer Beschreibung dieser Räume eine Orientierung an den realen Stadt- und Raumstrukturen stattfindet (Horan 2000). Blank (1997) zählt hierzu in seinem Beitrag „Die Stadtmetapher im Datennetz“ eine Vielzahl verwendeter Begriffe auf, wie die „Virtuelle Stadt“ oder die „Digitale Stadt“. Anhand des konkreten Beispiels der Stadt Amsterdam zeigt sich, dass seit mehreren Jahren neben der realen nun auch eine digitale Stadt Amsterdam im Netz existiert, die „DeDigitaleStadt“. Die Anordnung einzelner Funktionen dieser Stadt folgt aber letztendlich dem baulichen und vor allem funktionalen Gefüge der Stadt. Letztendlich wird die reale Stadt um eine virtuelle Dimension erweitert.

Ähnlich wie bei dem Aufkommen und der Verbreitung der neuen IuK-Techniken in den 80er-Jahren zeigt sich auch bei den entsprechenden Techniken der mobilen Kommunikation, dass das tradierte Siedlungsmuster wie auch Verkehrsnetze nicht aufgegeben oder grundsätzlich „umgepolt“ werden. Die neuen Technologien überformen die bestehenden Strukturen aber insofern, als dass diese immer komplexer werden und ihre Nutzungsformen auf 24 Stunden pro Tag ausgedehnt werden. Die Nutzung einzelner städtischer Infrastrukturen wird zugleich flexibler und auch kurzfristiger gestaltet, sodass die räumliche wie auch zeitliche Nutzung von Siedlungs- und vor allem Verkehrsinfrastrukturen (Straße, Schiene, Telekommunikation, Medien etc.) stetig ausgeweitet wird.

Die Ubiquität der Nutzung von Angeboten in der Telekommunikation wurde bereits in den 80er-Jahren intensiv diskutiert. Im Zusammenhang mit der Ubiquität wurden Visionen vom Arbeiten auf dem Lande (bildlich dargestellt oft durch die unter dem Apfelbaum im heimischen Garten sitzende weibliche oder männliche Arbeitskraft) entworfen genauso wie von der Arbeit zu Hause fernab vom Büro.

Telekommunikationsanwendungen über Mobiltelefon bis hin zum mobilen Computer sind die nächsten Schritte hin zu einer solchen Ubiquität. Aber auch wenn die Netzabdeckung bis in den letzten Winkel der Republik und der weiten Welt reichen wird, so wird sie aus den verschiedensten Gründen heraus nur für einen (Bruch-)Teil der Bevölkerung zur Verfügung stehen. Es ist und wird auch in Zukunft nicht eine Vision, son-

dem Illusion sein, zu glauben, dass jeder Ort und jeder Platz eine gleiche oder auch nur annähernd gleiche Standortwertigkeit aufweisen wird. Die mobile Gesellschaft wird sich auch in Zukunft auf bestimmte Achsen und Verkehrswege orientieren sowie sich an bestimmten Standorten aufhalten und sie für spezifische Bedürfnisse nutzen. Infrastrukturangebote werden auch in Zukunft eine wesentliche Rolle als Standortfaktor einnehmen und eine raum- und mobilitätsprägende Komponente darstellen.

Literatur

- ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (1987): Räumliche Wirkungen der Telematik. Forschungs- und Sitzungsberichte, Bd. 169. Hannover.
- Barabási, A.-L. (2002): *Linked – The New Science of Networks*. Cambridge, Mass.
- Blank, J. (1997): Die Stadtmetapher im Datennetz.
URL: www.lrz-muenchen.de/MLM/telepolis/deutsch/journal/blank.htm; Zugriff am 24. Januar 1998.
- Castells, M. (1996): *The Rise of the network society*. Cambridge, Mass.
- Engelke, D. (2002): Neue Medien als Problemlösungsinstrument der räumlichen Planung. Schriftenreihe des Instituts für Städtebau und Landesplanung der Universität Karlsruhe, Heft 31. Karlsruhe.
- ESRI (2004): Vodafone D2 setzt auf ESRI Technologie. In: *arc aktuell*, Ausgabe Nr. 4, S. 39.
- Floeting, H.; Grabow, B. (1998): Auf dem Weg zur virtuellen Stadt? Auswirkungen der Telematik auf die Stadtentwicklung. In: *Informationen zur Raumentwicklung*, Heft 1, S. 17-30.
- Floeting, H.; Oertel, B. (2002): *Neue Medien und Stadtentwicklung – Virtualisierung und Entstehung neuer Raummuster in der Stadt*. Berlin.
- Gräf, P. (1988): *Information und Kommunikation als Elemente der Raumstruktur*. Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie, Band 34. Kallmünz/Regensburg.
- Graham, S. (2001): *Flow City – Networked Mobilities and the Contemporary Metropolis*. In: *DISP* Nr. 144; 37 Jg., Heft 1, S. 4-11.
- Heinze, G. W. (1984): Zur Evolution von Verkehrssystemen. Perspektiven der Telekommunikation. In: Klatt, S. (Hrsg.): *Perspektiven verkehrswissenschaftlicher Forschung*; S. 271-322. Berlin.
- Henkel, D.; Nopper, E.; Rauch, N. (1984): *Informationstechnologie und Stadtentwicklung*. Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik, Bd. 71. Stuttgart.
- Horan, T. A. (2000): *Digital Places: Building Our City of Bits*. Washington D.C.
- Hülsmann, T. (2000): *Geographien des Cyberspace*. Wahrnehmungsgeographische Studien zur Regionalentwicklung, Bd. 19. Oldenburg.
- Huws, U. (1984): *The new Homeworkers. New Technology and the Changing Location of White-Collar-Work*. London.
- Institut für Länderkunde Leipzig (2001): *Nationalatlas Deutschland*, Bd. 9 Verkehr und Kommunikation. Heidelberg-Berlin.
- Jessen, J.; Lenz, B.; Vogt, W. (Hrsg.) (2000): *Neue Medien, Raum und Verkehr*. Opladen.
- Köhler, S. (1985): Erste regional differenzierte Bestandsaufnahme von Informations- und Kommunikationstechniken. Untersuchungsergebnisse und -perspektiven zu zwei neueren Diensten der Deutschen Bundespost: Teletex und Telefax. In: *Raumforschung und Raumordnung*, Heft 6, S. 308-314.
- Köhler, S. (1993): Interdependenzen zwischen Telekommunikation und Verkehr. Schriften des Instituts für Städtebau und Landesplanung der Universität Karlsruhe, Heft 24. Karlsruhe.
- Köhler, S.; Vallée, D.; Jerger, T. (1999): Raumstrukturelle Differenzierung des aktionsräumlichen Verhaltens in Verkehr und Telekommunikation. In: *Verkehr und/oder Telekommunikation? Konzept, Methode und Quantifizierung*. Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), S. 82-109. Hannover 1999.
- Koll-Schretzenmayr, M. (2003): Editorial. Seaports – Airports – Teleports. In: *DISP* Nr. 154, S. 2.
- Krymalowski, M. D. (2000): *Die regionale Verteilung von Domainnamen in Deutschland*. Diplomarbeit im Fach Wirtschafts- und Sozialgeographie an der Universität zu Köln. Als pdf herunterladbar von http://www.denic.de/media/pdf/dokumente/da_Krymalowski.de
- Langhagen-Rohrbach, C. (2001): Internationale Datennetze und ihre Auswirkungen auf regionale Strukturen. In: *Rhein-Mainische Forschung* Heft 119, S. 397-431.

■ Entwicklung der Telekommunikationsinfrastruktur für eine mobile Gesellschaft

- Langhagen-Rohrbach, C. (2002): Das Internet in Deutschland. Regionale Strukturen und Wachstumsmuster – das Beispiel der „de-Domains“. In: Raumforschung und Raumordnung, Heft 1, S. 37-47.
- Lynch, K. (1960): The image of the city. Cambridge, Mass.
- Mitchell, W. J. (1996): City of Bits – Leben in der Stadt des 21. Jahrhunderts. Boston, Basel, Berlin.
- Rauh, Jürgen (2002): Städte an die Netze – Neue Akteure, Handlungsstrategien und Techniken in der Telekommunikation. In: Gräf, P.; Rauh, J. (Hrsg.): Networks and Flows. Telekommunikation zwischen Raumstruktur, Verflechtung und Informationsgesellschaft. Geographie der Kommunikation Bd. 3 des Geographisches Institut der RWTH Aachen, S. 85-99. Münster, Hamburg, London.
- Rauh, J. (2005): Internationale Telekommunikation und Welthandelsströme. In: Geographische Rundschau Nr. 57, Heft 2, S. 40-47.
- Sassen, S. (2000): Spatialities and Temporalities of the Global – Elements for a Theorization. In: Public Culture 12 (1), pp. 215-232.
- Schmitz, S. (2000): Auflösung der Stadt durch Telematik? Auswirkungen der neuen Medien auf die Stadtentwicklung. In: Jessen, J.; Lenz, B.; Vogt, W. (Hrsg.): Neue Medien, Raum und Verkehr, S. 15-44. Opladen.
- Sträter, D.; Fischer-Krippendorf, R.; Hübler, H.; Irle, K.; Köhler, S. (1986): Sozialräumliche Auswirkungen neuer Informations- und Kommunikationstechniken. München: Studien des Instituts für Medienforschung und Urbanistik, Bd. 6.

Internetseiten:

- www.denic.de (Homepage des Designated Administrator für die Verwaltung der Domains in Deutschland)
- www.hotspots-in-deutschland.de (Domain mit kontinuierlicher Statistik zur Entwicklung der Hot-Spots in Deutschland)
- www.nonliner-atlas.de (Domain der Initiative D 21 e.V., Website geführt und gepflegt durch TNS Infratest)

Dirk Vallée, Barbara Lenz

Einzelhandel und Einzelhandelsstandorte – Entwicklungstendenzen und Steuerungsmöglichkeiten

Gliederung

- 1 Aktuelle Tendenzen in der Entwicklung von Versorgungsstandorten
 - 1.1 Problemaufriss
 - 1.2 Standorte auf der „Grünen Wiese“ sowie an Verkehrsknoten
 - 1.3 Neue Technologien: E-Commerce (B2C) – Möglichkeiten und Folgen
- 2 Folgen der aktuellen Entwicklungen
 - 2.1 Beispiele zu Entwicklungen in Klein- und Mittelstädten
 - 2.2 Soziale Folgen der Auszehrung der Innenstädte
 - 2.3 Verkehrliche Folgen
 - 2.4 Ökologische Folgen
 - 2.5 Folgen für städtebauliche Qualitäten
- 3 Planerische und rechtliche Steuerungsmöglichkeiten
 - 3.1 Einzelhandelserlass und Regionalplanung in Baden-Württemberg
 - 3.2 Probleme der Umsetzung des Anpassungsgebotes nach § 1 Abs. 4 BauGB sowie mit verschiedenen Fassungen der BauNVO
 - 3.3 Maßnahmen zur Verbesserung der Handlungsoptionen auf planerischer und rechtlicher Ebene

Literatur

1 Aktuelle Tendenzen in der Entwicklung von Versorgungsstandorten

1.1 Problemaufriss

Die Entwicklung im Bereich der Versorgungsstandorte wird mittelfristig geprägt von stagnierenden Wohnungsmärkten sowie Schrumpfungstendenzen der Bevölkerung. Gleichzeitig sind Kaufkrafteinbußen vor allem der innerstädtischen Zentren und daraus resultierende Geschäftsaufgaben mit teilweise dauerhaft folgenden Leerständen zu beobachten. Dieses findet vor dem Hintergrund der allgemeinen Siedlungsentwicklung statt und folgt dieser in gewisser Hinsicht. Dabei gehen die Anforderungen an eine wohnungsnaher Versorgung infolge der zunehmenden Mobilisierung der Haushalte mehr und mehr verloren, wobei die Bedürfnisse der weniger oder nicht mobilen Bevölkerungsgruppen vernachlässigt werden.

Die derzeitige Siedlungsentwicklung lässt sich am besten und deutlichsten mit dem Stichwort *Suburbanisierung* beschreiben. Nach dem Handwörterbuch der ARL (ARL 2005) bedeutet Suburbanisierung die Bildung von Vorstädten im Prozess der Randwan-

derung von Wohnbevölkerung und Arbeitsplätzen aus der Kernstadt ins Umland. Dabei tritt eine Verlagerung städtischer Wachstumsschwerpunkte ins Umland (Prozess seit Ende 19. bis Mitte 20. Jh.) und damit einhergehend die Abwanderung von Wohnbevölkerung und Betrieben ein. Die Suburbanisierung führt zur *Stadt-Umland-Problematik* und nimmt insbesondere seit den 1990er-Jahren neue Erscheinungsformen an, die zu einer zunehmenden Profilierung des suburbanen Raums geführt haben (Brake u.a. 2001). Mittlerweile ist „Urbanität im suburbanen Raum“ kein Widerspruch mehr.

Da der Begriff „suburban“ in einigen Fällen bereits unpassend erscheint, wird in den USA auch von post-suburbanen Strukturen gesprochen (Aring 1999). Allerdings ist dort die Verselbstständigung der Gemeinden am Rand der ausgedehnten suburbanen Einzelhausgebiete deutlich höher. Als Ersatz für die Kernstädte, die ihre zentralen Funktionen weitgehend verloren haben, sind hier neue pseudo-urbane Kerne („edge cities“) entstanden. Derartige Entwicklungen sind in Mitteleuropa nicht in gleicher Weise festzustellen, doch ist auch hier das Raum- und Bedeutungsgefüge in den Stadtregionen in Bewegung. Vielerorts sind bereits suboptimale Gemengelagen unterschiedlicher Nutzungen entstanden, die als Patchworkstrukturen bezeichnet werden (Kagermeier u.a. 2001) und mit einer wachsenden räumlichen Ausdehnung der Stadtregionen einhergehen. Für diese ausufernden Siedlungsstrukturen, die weder im klassischen Sinn als „städtisch“ noch eigentlich als „ländlich“ zu bezeichnen sind, hat Sieverts (1997) den Begriff der „Zwischenstadt“ geprägt, der zwar ausdrücklich keinen Leitbildcharakter haben soll und eigentlich eher essayistischer Natur ist, sich aber inzwischen fest in der Fachsprache etabliert hat.

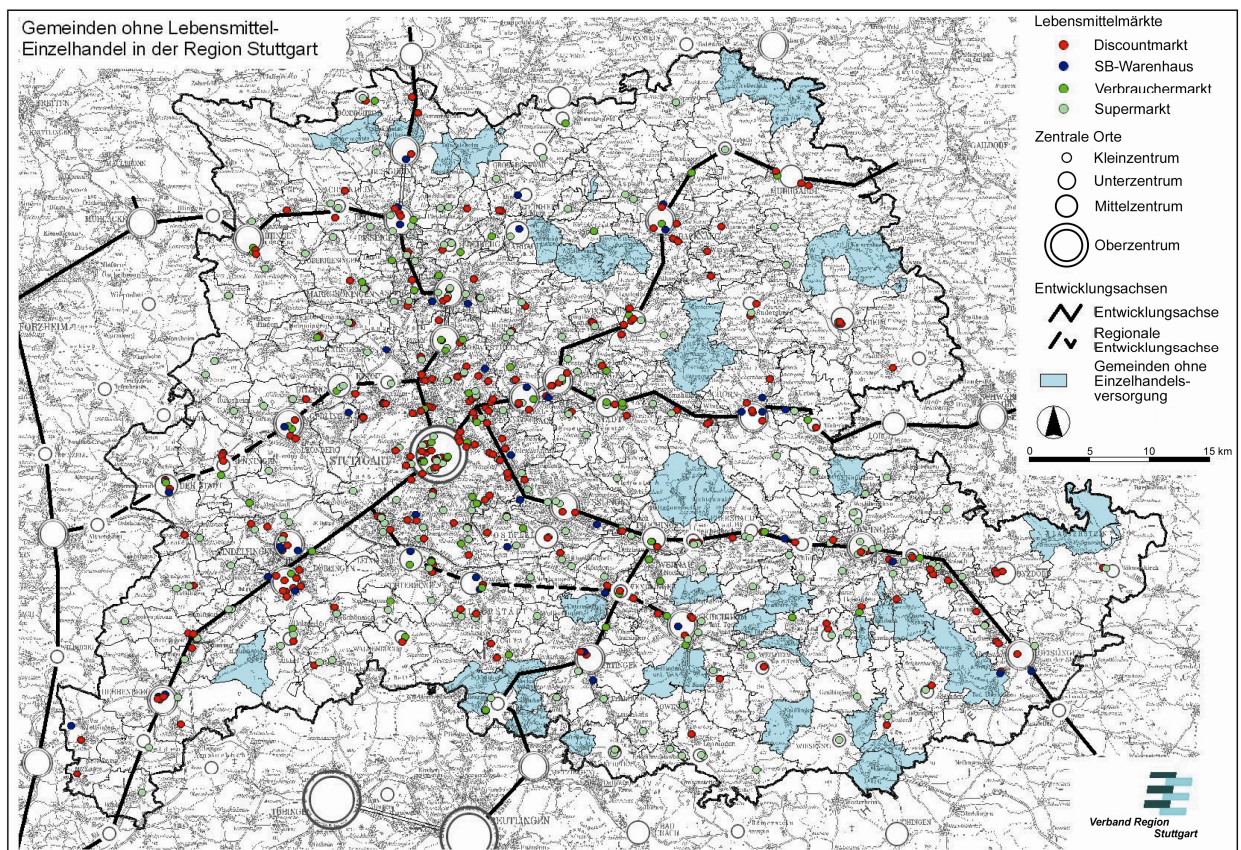
Die derzeitigen Entwicklungen bei Einzelhandel- und Versorgungsdienstleistern sind gleichzeitig geprägt von starken Konzentrationsprozessen und der Reduzierung von persönlichem Service bzw. dessen Ersatz durch Fläche oder Automaten. Daneben findet eine Verlagerung der Standorte an die Peripherie statt, die dem Vorgang der Desurbanisierung entspricht. Dies lässt sich im Bereich der Lebensmittelversorgung am deutlichsten feststellen. So stieg der aufaddierte Marktanteil der Handelsgruppen METRO, REWE, EDEKA/AVA, ALDI und TENGELMANN in Deutschland zwischen 1990 und 2000 von 44,7% auf 81,6% am Gesamtumsatz im Lebensmittelbereich (Kliger 2000; KPMG/EHI 2001; Müller 2000). Inzwischen erreichen die fünf größten Lebensmittelketten (ohne TENGELMANN, dafür mit LIDL&SCHWARZ) rund 75% des Umsatzvolumens und die 50 größten Verbünde bringen es auf gut 99% des Umsatzvolumens. Dieser Trend hält weiter an und erstreckt sich auch auf andere Gütergruppen wie z.B. Bekleidung (Ersatz von Einzelhändlern durch Filialisten wie C&A, Peek&Cloppenburg, H&M etc.).

Teil dieser Entwicklung ist ein konstanter Rückgang der Betriebe im Einzelhandel bei gleichzeitiger Zunahme der Verkaufsfläche pro Betrieb. So erhöhte sich der Umfang der Verkaufsfläche im Einzelhandel in Deutschland (alte Bundesländer) von 51 Mio. qm im Jahr 1980 auf 72 Mio. qm im Jahr 1990; zwischen 1990 und 2000 ist in der gesamten Bundesrepublik ein weiterer Anstieg um 25 Mio. qm zu verzeichnen (Hauptverband des Deutschen Einzelhandels 2000); die HVB gibt für 2003 eine Gesamtverkaufsfläche im Einzelhandel (ohne Kfz, Tankstellen und Apotheken) von 113 Mio. qm an (HVB Expertise, 2004, S.4). Eine der wesentlichen Ursachen für das Flächenwachstum bei gleichzeitigem Rückgang der Zahl der Betriebe liegt in der Wettbewerbssituation im Einzelhandel, wo eine Erhöhung der Marktanteile oft nur durch Vergrößerung der Verkaufsflächen möglich ist. Der damit verbundene erhöhte Kapitalbedarf begünstigt großbetriebliche Strukturen und führt einerseits zu wachsender „Filialisierung“ in den Innenstädten, wo Filialisierungsgrade von über 80% erreicht werden, sowie andererseits

zur Ausdehnung der Verkaufsflächen an autoaffinen Standorten auf der „Grünen Wiese“, d.h. an den Siedlungsrändern und außerhalb der Siedlungsgebiete, an nicht-integrierten Standorten.

Ein quantitativer Überblick über die Veränderung der Einzelhandelsstruktur sowie der Standorte ist wegen der Kleinteiligkeit der Betriebsstrukturen schwer möglich. Um trotzdem Aussagen über die Versorgungssituation im stationären Einzelhandel treffen zu können, wurde für die Region Stuttgart Ende des Jahres 2004 eine Erhebung von Discount-Märkten, Lebensmittel-Vollsortimentern, SB-Warenhäusern und Verbrauchermärkten sowie Fachmärkten (Baumärkten, Elektro-Fachmärkten und Möbelhäusern) über eine Internetrecherche durchgeführt. Dabei wurden alle Standorte von Ketten erfasst, inhabergeführte, nicht den Ketten angeschlossene Märkte konnten nicht erfasst werden (außer Möbel). Abb. 1 zeigt die Standorte für den Lebensmitteleinzelhandel in der Region Stuttgart sowie die Gemeinden ohne Einzelhandelsversorgung. Eine Auswertung der Standortverteilung nach Zentralen Orten sowie Raumkategorien zeigen die nachfolgenden Tab. 1 und 2.

Abb. 1: Standorte des Lebensmitteleinzelhandels und Gemeinden ohne Nahversorgung in der Region Stuttgart



Erhebung und Darstellung: Verband Region Stuttgart, Stand 2005

Tab. 1: Einzelhandelsstandorte in der Region Stuttgart nach Zentralen Orten
(großflächige Betriebe ausgewählter Branchen)

Einzelhandelsstandorte nach Zentralen Orten	Gesamt	Oberzentrum	Mittelzentren	Unterezentren	Kleinzentren	Nicht Zentrale Orte
Einwohner Region	2.650.900	589.600	749.900	247.600	299.000	764.800
Anteil (%)	100	22,24	28,29	9,34	11,28	28,85
Discounter	259	83	67	21	25	63
EW je Discounter	10.235,1	7.103,6	11.192,5	11.790,5	11.960,0	12.139,7
Vollsortimenter	209	39	49	9	28	84
EW je Vollsortimenter	12.683,7	15.117,9	15.304,1	27.500,0	10.678,6	9.104,8
SB Warenhäuser	118	16	46	16	17	23
EW je SB-Warenhaus	22.465,3	36.850,0	16.302,2	15.475,0	17.588,2	33.252,2
Fachmärkte	79	10	48	7	5	9
EW je Fachmarkt	33.555,7	58.960,0	15.622,9	35.371,4	59.800,0	84.977,8

Erhebung: Verband Region Stuttgart, Stand 2005

Tab. 2: Einzelhandelsstandorte in der Region Stuttgart nach Raumkategorien
(großflächige Betriebe ausgewählter Branchen)

Einzelhandelsstandorte Nach Raumkategorien	Gesamt	Verdichtungsraum	Randzone	Ländlicher Raum
Einwohner Region	2.650.900	2.364.100	173.100	113.700
Anteil (%)	100	89,18	6,53	4,29
Discounter	259	235	11	13
EW je Discounter	10.235,1	10.060,0	15.736,4	8.746,2
Vollsortimenter	209	176	23	10
EW je Vollsortimenter	12.683,7	13.432,4	7.526,1	11.370,0
SB-Warenhäuser	118	112	3	3
EW je SB-Warenhaus	22.465,3	21.108,0	57.700,0	37.900,0
Fachmärkte	79	79	-	-
EW je Fachmarkt	33.555,7	29.925,3	-	-

Erhebung: Verband Region Stuttgart, Stand 2005

Aus den vorstehenden Tab. 1 und 2 ist erkennbar, dass die Versorgungssituation in der Region Stuttgart sowie in ihren einzelnen Teilräumen differiert. Dabei ist zu berücksichtigen, dass infolge der mit rund 728 Einwohnern je qkm überdurchschnittlichen Einwohnerdichte in der gesamten Region sowie der Verteilung der Zentralen Orte im Raum die Durchschnittswerte einigen Zufälligkeiten unterworfen sind. Insofern ist eine Interpretation allenfalls zwischen den regionsweiten Durchschnittswerten und den Einzelwerten sinnvoll.

Hinsichtlich der Verteilung der Märkte zwischen den Raumkategorien zeigen sich keine wesentlichen Unterschiede. 89% der Einwohner leben im Verdichtungsraum, so dass von einer guten Versorgungssituation ausgegangen werden kann. Der unterdurchschnittliche Besitz mit SB-Warenhäusern und Fachmärkten in der Randzone des Verdichtungsraumes bzw. im ländlichen Raum ist erklärbar durch die gewollte raumplanerische Konzentration derartiger Märkte in Mittel- und Oberzentren, die in der Region Stuttgart sämtlich im Verdichtungsraum liegen. Bei den Discountern und den Vollsortimentern zeigt sich eine gute Ausstattung des ländlichen Raumes und eine unterdurchschnittliche Ausstattung der Randzone des Verdichtungsraumes, wobei die Letztere

wegen der Sandwichlage zwischen Verdichtungsraum und ländlichem Raum aus raumplanerischer Sicht als wenig problematisch eingestuft werden kann.

Die Verteilung der Discounter und Vollsortimenter in den Zentralen Orten zeigt über alle Klassen eine etwa gleichmäßige Ausstattung. Es ist allenfalls eine leicht überdurchschnittliche Anzahl der Discounter je Einwohner im Oberzentrum sowie eine leicht unterdurchschnittliche Anzahl der Vollsortimenter in den Unterzentren festzustellen. Dieses lässt sich bei den Discountern mit der geringeren Flächengröße je Markt im Oberzentrum erklären, die zwar nicht vollständig erhoben werden konnte, wo sich aber zeigt, dass die Discounter im Oberzentrum durchschnittlich kleinere Verkaufsflächen aufweisen. Über alle Zentralen Orte kann von einer etwa gleichmäßigen Ausstattung von Verkaufsfläche je Einwohner ausgegangen werden. Die unterdurchschnittliche Zahl der Vollsortimenter in den Unterzentren lässt sich im Zusammenhang mit den SB-Warenhäusern – die in den Unterzentren überrepräsentiert sind – damit erklären, dass beide etwa die gleichen Sortimentsgruppen aufweisen und dadurch in der Zusammenschau ein annähernd gleichmäßiges Ausstattungsniveau erreicht wird.

Bezüglich der Fachmärkte ist festzustellen, dass diese insbesondere in den Mittelzentren überrepräsentiert sind. Dieses lässt sich zumindest zum Teil mit der besonderen Struktur in der Region Stuttgart und ihres Umlandes erklären. Rund um das Oberzentrum – teilweise direkt angrenzend – besteht ein Kranz von 8 Mittelzentren, sodass Fachmärkte in den Mittelzentren gleichzeitig eine Versorgungsfunktion für das Oberzentrum sowie die Mittelzentren bzw. das Umland wahrnehmen können. Eine derartige Mittellage lässt sich raumplanerisch als günstig – weil kurze Wege fördernd – einordnen.

Die zunehmende Konzentration der Ketten und insbesondere die von den Ketten angestrebte und quasi diktierte Verlagerung der Standorte an die Siedlungsränder lassen allerdings für die Zukunft eine Verstärkung der nachfolgend genannten raumordnerisch und städtebaulich relevanten nachteiligen Auswirkungen erwarten:

- Kaufkraftabfluss und Angebotsverlagerung aus den Innenstädten zu peripheren Standorten an den Stadträndern und im sog. „Umland“ führen zu einem Funktionsverlust der Innenstädte und einem Verlust an Attraktivität und Entwicklungspotenzial der gewachsenen Ortskerne, für die der Einzelhandel eine tragende Leitfunktion darstellt.
- Erschwernis oder völliger Wegfall der wohnortnahen, fußläufig erreichbaren Versorgung führt zu einer Verschärfung sozialer Disparitäten.
- Periphere Lage und die damit i. d. R. fehlende Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr sowie ein umfangreiches und oft kostenfreies Angebot an Stellplätzen führen zu einer Steigerung des motorisierten Individualverkehrs.
- Insgesamt führen die Trends zu einer Zunahme der Flächeninanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrsflächen, was in den nachfolgenden Kapiteln weiter ausgeführt wird.

In größeren Städten ist derzeit aber auch die vermehrte Entstehung von inhabergeführten Kleingeschäften überwiegend im Lebensmittel- und Frischwarenbereich zu beobachten. Dabei ist festzustellen, dass derartige Geschäfte von Familien nicht-deutscher Herkunft bzw. mit Migrationshintergrund geführt werden und oft schwerpunktmäßig in Stadtteilen mit hohem Ausländeranteil zu finden sind. In diesen Geschäften, die i. d. R. über ein sehr eng begrenztes Sortiment und einen hohen Anteil Frischwaren im Bereich Obst, Gemüse, Milchprodukte, Käse verfügen, werden lange Öffnungszeiten sowie der

hohe Anteil an Frischwaren oft durch eine intensive Familienmithilfe ermöglicht. Aus sozialen Erwägungen ist dazu positiv festzustellen, dass dadurch Angebote und Versorgungsmöglichkeiten bestehen, die durch die herkömmlichen Märkte nicht abgedeckt werden, wodurch eine partielle Verbesserung der Versorgungssituation entsteht. Auch tragen diese Betriebe zumindest teilweise zu einer Integration der Ausländer bei, wenn auch die deutschstämmige Bevölkerung diese Läden benutzt. Negativ ist anzumerken, dass die Familienhilfe teilweise bis zur Selbstausbeutung führt, weil Einkauf im Großmarkt, Verkauf im Laden sowie Organisation und Buchhaltung von wenigen Personen betrieben werden.

Es zeigt sich darüber hinaus, dass die Frage der Versorgung zunehmend eine Frage der Erreichbarkeit von Versorgungsstandorten und des Warentransports wird (Striefler 2001). Erreichbarkeit ist angesichts des Wandels der Gesellschaft hin zu einer „mobilen Gesellschaft“ zu einer zentralen Qualität von Orten und Räumen geworden. Mit der wachsenden Verfügbarkeit von Pkws in den Haushalten – drei Viertel der Deutschen haben generell Zugriff auf einen Pkw – scheint Erreichbarkeit zunächst auch für weite Bevölkerungskreise gewährleistet zu sein.¹ Die Folgen bezüglich der wachsenden Verkehrs- und Emissionsmengen, der steigenden Flächeninanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrsflächen sowie der sozialen Konflikte (Polarisierung) dürften allerdings auf lange Sicht eher negativer Natur sein, weshalb eine frühzeitige Berücksichtigung in den planerischen Überlegungen und eine Gegensteuerung zu den ökonomischen Trends erforderlich wird.

In Anbetracht der weiteren Entwicklung und zunehmenden Ausbreitung der modernen Kommunikationstechnologien, insbesondere des Internet, und damit der Möglichkeit, darüber auch Waren zu bestellen und sich liefern zu lassen, wird die Erreichbarkeit zukünftig möglicherweise weniger wichtig sein (siehe auch das Kapitel „Neue Technologien: E-Commerce (B2C) – Möglichkeiten und Folgen“ in diesem Beitrag). Es muss aber die Frage aufgeworfen werden, was der weitere Fortgang und die Folgen auch dieser Entwicklung für Raum- und Siedlungsstrukturen und Versorgungsqualitäten sein könnten. Während in früheren Zeiten die Waren nahe beim Kunden verkauft und teilweise gebracht wurden (Tante-Emma-Läden, Bringdienste für Milch, Brötchen etc.), sind diese Verkaufsformen weitgehend auf dem Rückzug. Dies führt in der Konsequenz zu einer Verlagerung der Dienstleistungen „Beratung, einpacken, bringen“ durch den Verkäufer hin zur Selbstbedienung bei „Auswahl, einpacken und holen“ durch den Kunden.

1.2 Standorte auf der „Grünen Wiese“ sowie an Verkehrsknoten

In den zurückliegenden Jahren haben sich unterschiedliche Arten von groß- und kleinflächigen Einzelhandelsstandorten an der Peripherie der Orte bzw. im sog. „Umland“ der Kernstädte entwickelt. Zu nennen sind Einkaufszentren nach dem Muster amerikanischer Malls, wie z. B. das BreuningerLand in Sindelfingen oder Ludwigsburg oder das CentrO in Oberhausen. Dabei entsteht zunehmend eine Kombination aus Erlebniseinkauf, Gastronomie und Entertainment (Kino, Musical, Veranstaltungskomplex).

¹ Diese Sichtweise ist allerdings im Hinblick auf die Zugangsmöglichkeiten unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen zu einem Individualfahrzeug zu relativieren. Vgl. u. a. entsprechend Sieverts (1997): „Ohne Bündelung von Alltagsfunktionen in Zentren, die auch ohne Auto erreichbar sind, wird die Stadt für viele Frauen, für Kinder, Jugendliche und Alte kaum noch bewohnbar, denn die Mehrheit der Bevölkerung hat – auch wenn dies immer wieder verdrängt wird – kein Auto zur Verfügung, und jede Politik muss darauf hinwirken, die Autobenutzung zu minimieren.“ Diese Forderung dürfte angesichts der wachsenden Zahl an Versorgungsdienstleistungen, d.h. auch privaten Fahrten, die für Kinder, Alte, Kranke und Gebrechliche i. d. R. von Frauen bewältigt werden (vgl. hierzu: Heine u. a., 2001), unrealistisch sein, wenn nicht flankierend Maßnahmen ergriffen werden, diese Dienste als gesamtgesellschaftliche Aufgabe wahrzunehmen und insgesamt neu zu organisieren.

Als Ursachen für die Ansiedlung derartiger Einrichtungen an der Peripherie werden geringe Entfaltungsmöglichkeiten in den Innenstädten infolge problematischer Grundstückseigentumsverhältnisse bzw. mangelnder Grundstücksverfügbarkeit, eine mangelhafte Erreichbarkeit zentralerer Standorte, mangelnde Parkmöglichkeiten sowie die schlechtere Einbindung in die Logistikkonzepte der Betreiber ins Feld geführt, was häufig auch bei Bahnbrachen zutrifft.

Dabei entfalten die Einkaufszentren insofern eine besondere Anziehungskraft für die Kunden, als die Mieter auf ein gemeinsames Marketing und die Unterstützung von Werbeaktionen sowie auf gleiche Öffnungszeiten verpflichtet werden. Damit wird ein Wahrnehmungseffekt erreicht, der in vielen Innenstädten aufgrund der zersplitterten und unkoordinierten Strukturen nicht erreicht wird. Insbesondere werden die meist uneinheitlichen Öffnungszeiten der Innenstadtgeschäfte sowie die vermeintlich mangelhafte Parkplatzverfügbarkeit zu Ungunsten der Innenstadtlagen ins Feld geführt.

Den Flächenzuwachs, den der Einzelhandel vor allem während der letzten 20 Jahre erfahren hat, haben fast ausschließlich nicht-integrierte Standorte absorbiert (Tab. 3). Während der Umfang der Verkaufsflächen in den deutschen Innenstädten relativ stabil blieb, ging das Angebot vor allem in den Stadtteilzentren sowie in den Klein- und Nebenzentren im ländlichen Raum sukzessive zurück. Dies bedeutet, dass insbesondere bei der kleinteiligen, wohnungsnahen Versorgung die größten Einbußen entstanden sind. Angesichts dieser Abnahme der Einzelhandelszentralität² der großen zentralen Orte bei gleichzeitiger Zunahme der Zentralität von mittleren und kleineren „zentralen Orten“ sprechen Tietz, Rothaar (1991: S. 143) von einer „Dezentralisierung der Zentralität“.

Tab. 3: Standortentwicklung von Einkaufszentren (in %)

Zeitpunkt der Eröffnung	Innenstadt	Stadtteil	„Grüne Wiese“
1964-1990 (nur alte Bundesländer)	51	41	8
1991-1995	23	30	47
1996-1998	44	41	15
1999-2000	63	31	6

Quelle: Groner 1999

Gleichzeitig tragen diese Entwicklungen zur weiteren Suburbanisierung bis hin zur Desurbanisierung des Umlandes bzw. zur Entstehung der von Sieverts so genannten „Zwischenstadt“ bei (Sieverts 1997). Standorte auf der Grünen Wiese höhlen die Funktionsfähigkeit der Innenstädte aus und verstärken die Flächeninanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrsflächen sowie den Verkehrsaufwand. Die Mischung aus Wohnungen, Einkaufsgelegenheiten, Kulturangeboten und Arbeitsplätzen ist die zentrale Qualität der europäischen urbanen Kultur. Soll diese erhalten werden, bedarf es neben der Sicherung einer wohnortnahen Versorgung für eine immer älter werdende Bevölkerung des Schutzes der Innenstädte vor einem Wettbewerb, dem sie aus verschiedenen Gründen nicht gewachsen sein können.

Im Hinblick auf die Einzelhandelsstandorte sowie deren planerische Bewertung geht es darum, dass den in den letzten Jahrzehnten mit Milliarden privater und öffentlicher

² Die Einzelhandelszentralität ergibt sich aus dem Quotienten des Einzelhandelsumsatzes der betreffenden Stadt und dem Kaufkraftindex der Gesellschaft für Konsum- und Absatzmarktforschung (GfK), multipliziert mit 100. Liegt der Wert z. B. bei 110, so bedeutet dies einen Kaufkraftzufluss von außen in Höhe von 10 % der in der Stadt vorhandenen Kaufkraft. Für die deutschen Großstädte mit 500.000 Einwohnern und mehr geben Tietz, Rothaar (1991) ein Absinken der Einzelhandelszentralität um 13 Punkte auf 128 im Jahr 2000 an (die Zahl für 2000 stellt eine Prognose dar).

Gelder attraktiv gestalteten Innenstädten durch eine Verlagerung des Einzelhandels auf autoaffine Standorte auf der Grünen Wiese nicht die wirtschaftliche Grundlage entzogen wird. So wurden z. B. in Baden-Württemberg zwischen 1991 und 2003 durch das Land rund 4,5 Mrd. Euro an Städtebaufördermitteln ausgeschüttet.

Zum anderen sollte vermieden werden, dass Stadtteilzentren und lokale Versorgungsmöglichkeiten durch Einzelhandelsansiedlungen auf der Nachbargemarkung direkt an den Markungsgrenzen gefährdet werden. Diese Probleme treten verstärkt in den Verdichtungsräumen auf, sind aber an Verkehrsknoten auch im ländlichen Raum zu beobachten. Zwar werden die Nachbarn bei der Aufstellung oder Änderung von Bebauungsplänen üblicherweise beteiligt, aber die Abwägung findet in der Standortkommune unter Anwendung von deren Wertesystem und Prioritätenkatalog statt, weshalb überörtliche Wirkungen in der Abwägung meist keine tragende Rolle spielen. Die Novellierung des Baugesetzbuches durch das EAG Bau im Jahr 2004 hat hier in gewissem Maße eine verbesserte Position insbesondere für Zentrale Orte erbracht, indem in den §§ 2 und 4 ergänzende Regelungen zum Schutz zentraler Versorgungsbereiche durch die Einführung eines interkommunalen Abstimmungsgebotes getroffen wurden. Demnach ist die durch die Raumordnung zugewiesene zentralörtliche Funktion Bestandteil der Planungshoheit einer Kommune im Sinne eigener Rechte im Klageverfahren.

In jüngster Zeit sind in den großen Zentralen Orten sowie in den 1a-Lagen der Zentren Stabilisierungen hinsichtlich der Umsätze und der Verkaufsflächen zu beobachten. Gleichzeitig gibt es diesbezüglich deutliche Rückgänge in kleinen und mittleren Zentralen Orten sowie in den Nebenlagen der Zentren. Inwieweit diese Beobachtungen bereits einen Trend signalisieren, kann derzeit nicht noch abschließend bewertet werden.

Ebenso wenig lässt sich abschließend bewerten, welche Wirkungen mit der ab 2006 angestrebten Liberalisierung der Ladenschlussgesetzgebung bzw. deren Aufhebung entstehen. Zu erwarten ist, dass ein Wegfall des Ladenschlusses in erster Linie den Ketten bzw. Filialgeschäften nutzt und der inhabergeführte Einzelhandel darunter leiden wird, weil dort die erforderlichen personellen Ressourcen nicht zur Verfügung stehen. In welchem Maße dann Tankstellen oder Bahnhofshops noch Wettbewerbsvorteile durch andere Öffnungszeiten genießen, bleibt abzuwarten.

Neben den eingangs beschriebenen Konzentrations- und Verlagerungstendenzen im Einzelhandel sind auch Restrukturierungen und Wiederbelebungen an großen Verkehrsknoten erkennbar. Dieses sind insbesondere die Flughäfen und großen Bahnhöfe als Knotenpunkte des Öffentlichen Personenverkehrs oder Tankstellen als Anlaufpunkte des Individualverkehrs, was Köhler im Kapitel „Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in einer mobilen Gesellschaft – dargestellt am verkehrsfunktionalen und städtebaulichen Bedeutungswandel der Bahnhöfe“ (in diesem Band) beschreibt.

Tankstellenshops und Läden in Bahnhöfen nehmen sowohl zahlen- als auch flächenmäßig laufend zu. Zwar liegt der Schwerpunkt der in den Tankstellen verfügbaren Warengruppen immer noch bei Zeitungen, Zeitschriften und Tabakwaren, in den großen Shops ist das Lebensmittelsortiment jedoch längst über Süß- und Knabberwaren hinausgewachsen. So befriedigen diese Läden Kundenbedürfnisse „by the way“. Gekennzeichnet sind diese Einheiten aber durch eine starke Orientierung auf den Vergesslichkeitsbedarf, d. h. die zeitliche Marktnische. Das Ausfüllen einer „funktionalen Marktnische“, z. B. als Ladengeschäftersatz für geringer mobile Bevölkerungsgruppen, und entsprechend auch die kleinräumige Versorgung bleiben dagegen von untergeordneter Bedeutung (Kulke 1994). Mit ihrer Lage entlang von Hauptverkehrsstraßen erfüllen Tankstellenshops somit nur sehr bedingt die Aufgabe, vorhandene Versorgungsnetze des Einzelhandels zu ergänzen. Insofern ist auch der Slogan vom „Tante-Esso-Shop“,

mit dem ein Mineralölkonzern in den 1990er Jahren geworben hatte, nicht wirklich tref-
fend. Tankstellenshops stellen keine Ergänzung des wohnortnahen Versorgungsnetzes
dar.

1.3 Neue Technologien: E-Commerce (B2C) – Möglichkeiten und Folgen

Die seit etwa Mitte der 1990er Jahre verfügbaren neuen Informations- und Kommunika-
tionstechnologien (IuK-Technologien) wie Computer und Internet bieten grundsätzlich
neue Möglichkeiten zur Kommunikation zwischen Handel und Kunde.³ Entscheidendes
Medium für diese neuartige Kommunikation ist das Internet, über das der „Elektroni-
sche Handel“ oder „E-Commerce“ interaktiv zwischen Handel und Kunde realisiert
werden kann. Dabei kann die Interaktion in einem bloßen Informationsaustausch, aber
auch in einem Kaufabschluss mit den Elementen Bezahlung und Lieferung bestehen:
Eine vollständige, „echte“ E-Commerce-Transaktion liegt eigentlich nur dann vor, wenn
sich der Kunde im Internet nicht nur Informationen zu einem Produkt beschafft, sondern
auch den Kauf selbst auf diesem Weg abwickelt. Dennoch wird immer wieder auch die
reine Informationsbeschaffung bereits als E-Commerce betrachtet, da unterstellt wird,
dass durch die Veränderung des Informationsverhaltens bereits eine Veränderung im
Einkaufsverhalten zustande kommt, die weitere Veränderungen, so z.B. im Einkaufs-
verkehrsverhalten, nach sich ziehen kann.

Mit einer Durchdringungsrate von 50% der Bevölkerung, die das Internet nutzen
(TNS Emnid 2004), ist die Grundvoraussetzung für den E-Commerce gegeben. Rund
die Hälfte der Internetnutzer hat bislang mindestens einmal von den Möglichkeiten des
elektronischen Einkaufs Gebrauch gemacht. Dies bleibt jedoch auf relativ niedrigem
Niveau, und nur rund 10 % unter den Internetnutzern kaufen mehrmals pro Monat elek-
tronisch ein (vgl. Tab. 4). Konsumenten, die heute bereits unter den E-Commerce-
Käufern zu finden sind bzw. dem elektronischen Handel aufgeschlossen gegenüber ste-
hen, gehen davon aus, dass sich der Umfang ihrer Internet-Einkäufe in den kommenden
Jahren erhöhen wird. Eine Studie für die Region Stuttgart bestätigt entsprechende Zu-
wachserwartungen auf Seiten der Konsumenten vor allem für die Mehrzahl der heute
schon gängigen E-Commerce-Produkte wie Software oder CDs, aber auch für Produkte
wie Arzneimittel oder Lebensmittel, die bislang erst zu einem geringen Anteil online
gekauft werden (Luley u. a. 2002) (Tab. 5).

Inwieweit der elektronische Handel sich langfristig als eine Angebotsform etablieren
wird, die optimale Erreichbarkeit für Kundinnen und Kunden mit Lieferdiensten kom-
biniert, kann derzeit nicht beantwortet werden. Zwar nehmen Nutzerzahlen und Umsät-
ze im E-Commerce kontinuierlich zu, doch bleibt der Warenkorb weiterhin selektiv
(Abb. 2). Für 2004 nennt der 8. Faktenbericht Informationswirtschaft bereits die Summe
von 22,3 Mrd. Euro bei einer jährlichen Wachstumsrate seit 2002 um annähernd 40 %
(tns infratest, 2005). Auch der Einzelhandel selbst geht davon aus, dass der Anteil des
Internethandels am Gesamtumsatz weiter wachsen wird, jedoch mittelfristig die 10 %-
Marke nicht überschreitet (LBE, 2005).

³ Diese neuartige Kommunikationsform ist selbstverständlich nicht nur auf die Relation Handel – Verbraucher aus-
gerichtet, sondern kann ebenso zwischen Produzent und Verbraucher stattfinden bzw. zwischen Verbrauchern. Letzt-
genannte Kommunikation findet vielfach in Form von Internetauktionen statt. Anstelle des Auktionators als Modera-
tor von Kommunikation und Transaktion zwischen zwei Verbrauchern kann auch ein Händler treten (vgl. z.B. die
Vermittlung von gebrauchten Büchern über Amazon.de).

Tab. 4: E-Commerce-Nutzung nach Geschlecht (Repräsentativ-Befragung Berlin 2003)

Häufigkeit der E-Commerce-Nutzung	E-Commerce-Nutzer (N=3.500; jeweils in Prozent)	
	Männer	Frauen
mehrmals pro Woche	2,2	1,6
mehrmals pro Monat	9,6	4,9
einmal pro Monat	10,4	7,1
seltener	20,0	15,8
Summe	42,2	29,4

Quelle: Lenz, Krause 2006

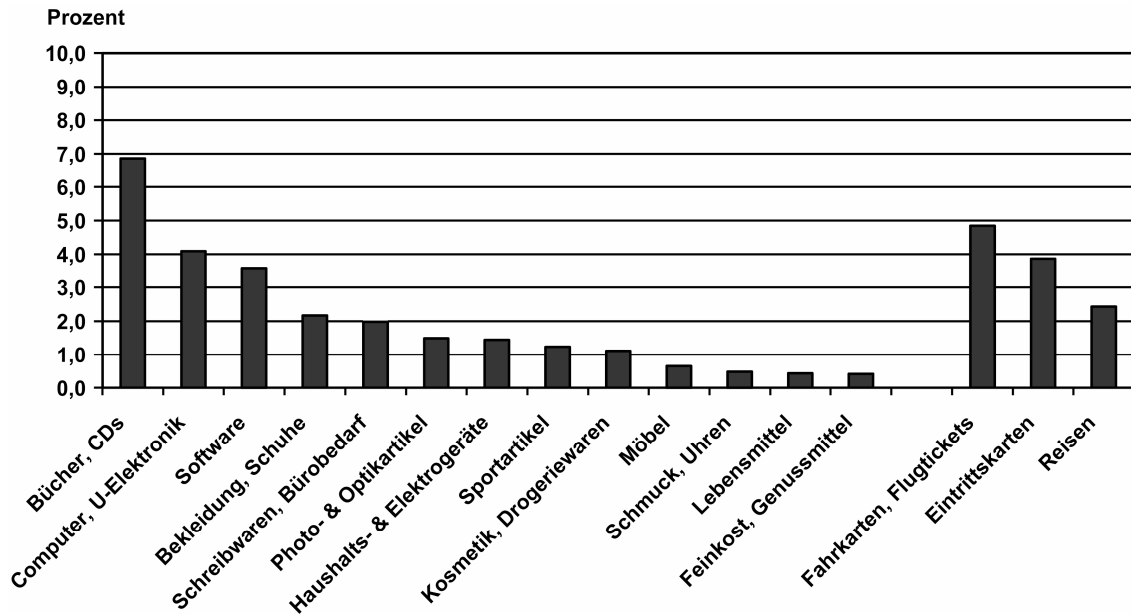
Tab. 5: Selbsteinschätzung zum künftigen Einkaufsverhalten durch E-Commerce-affine Internet-Nutzer* (Repräsentativ-Befragung Region Stuttgart 2001)

Produktgruppe	Anteil der Einkäufe über E-Commerce (in Prozent)		
	Status Quo 2001	Erwartung 2011	Entwicklung
Bücher/Zeitschriften	35	41	+ 6
CD/Video/DVD	23	40	+ 17
Computer/Unterhaltungselektronik	19	36	+ 17
Software	18	36	+ 18
Eintrittskarten	11	32	+ 21
Reisen	11	29	+ 18
Spielwaren/Sportartikel	9	24	+ 15
Kleidung/Schuhe	7	15	+ 8
Schreibwaren/Bürobedarf	6	26	+ 20
Apotheken-/Drogeriewaren	5	17	+ 12
Photo-/Optikartikel	4	19	+ 15
Lebensmittel/Genussmittel	1	14	+ 12

Quelle: Luley u. a. 2002

* Als „affin“ gelten in der Untersuchung Konsumenten, die zum Befragungszeitpunkt schon online einkaufen oder dies für die nächste Zukunft planen und keine Vorbehalte gegen den Online-Einkauf haben. Die „affinen“ Konsumenten haben einen Anteil von 34 % an der Gesamtstichprobe der im Jahr 2001 realisierten Befragung.

Abb. 2: Anteil der Online-Verkäufe am Gesamtumsatz nach Warengruppen



Quelle: Berechnungen anhand der Befragung des DLR-IVF 2003, Lenz, Krause 2006

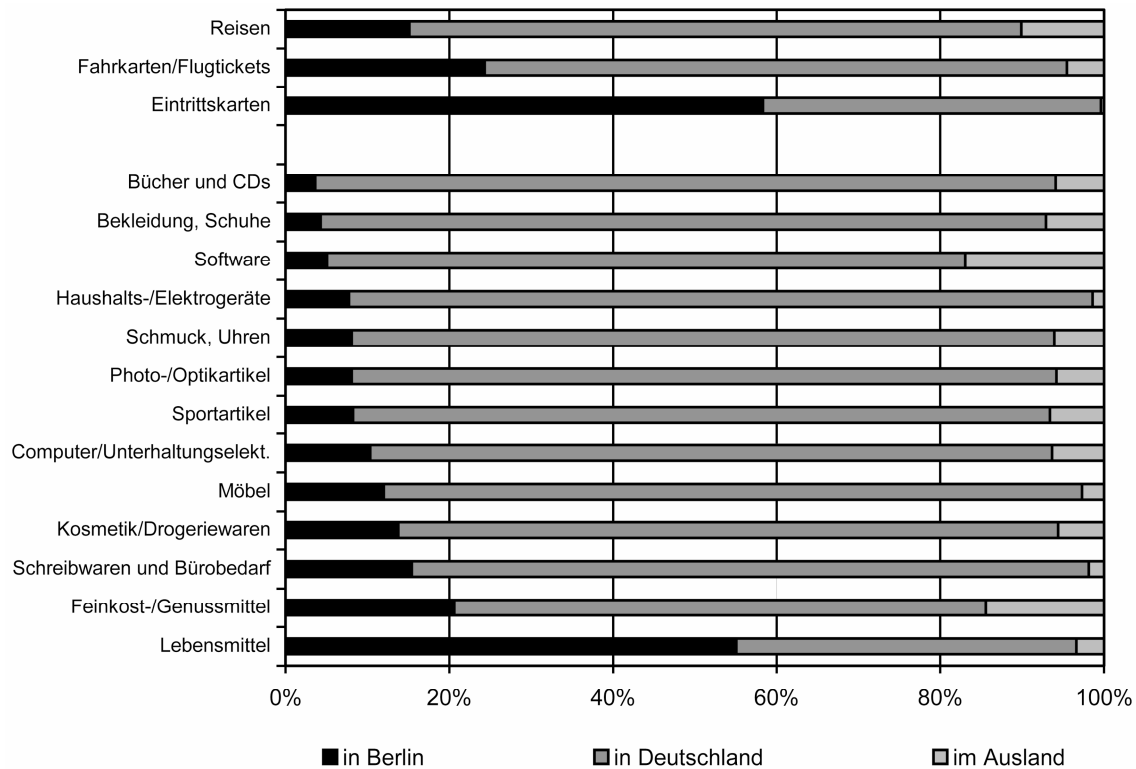
Tendenziell etabliert sich der elektronische Handel dort besonders gut, wo er auf eine relativ junge, eher wohlhabende Klientel trifft (Farag u. a. 2006). So zeigt eine neuere Repräsentativ-Befragung in Berlin aus dem Jahr 2003, dass sich E-Commerce-Nutzer tendenziell weiterhin eher in ausgewählten sozio-demographischen Gruppen, wie z. B. den jüngeren Altersgruppen, finden. Während davon ausgegangen werden kann, dass der Anteil derer, die bereits mehrfach online eingekauft haben, in den Altersgruppen der 20- bis 40-Jährigen bei 40-50 % liegt, geht dieser Anteil in den höheren Altersgruppen deutlich zurück (Lenz, Krause 2006). Typisch hinsichtlich der Nutzung von elektronischem Handel sind auch geschlechtsspezifische Unterschiede: Obwohl Frauen deutlich häufiger die Versorgungsleistungen im Haushalt übernehmen, sind sie bei den E-Commerce-Nutzern eindeutig unterrepräsentiert (Tab. 3). Ein Ergebnis dieser Dominanz der Männer unter den E-Commerce-Kunden ist u. a. die oben erwähnte Umsatzstruktur des E-Commerce mit dem relativ hohen Anteil an technischen Produkten.

In welcher Form dieser Trend weitergeht, ggf. auch mit neuen Infrastrukturen wie z. B. Selbstabholerterminals etc., muss sich noch zeigen. Zu erwarten ist, dass sich die Alterskohorten durchschieben werden, sodass zukünftig auch Personen höheren Alters den Umgang mit Computer und Internet gewohnt sind. Demgegenüber sind die heute höheren Altersklassen noch dadurch gekennzeichnet, dass in ihnen der Umgang mit den neuen IuK-Techniken noch weniger stark verbreitet ist. Es muss aber in jedem Fall davon ausgegangen werden, dass diese Erweiterung des Zugangs zu Waren und Dienstleistungen nur für Teile der Bevölkerung relevant wird, weil aus unterschiedlichen Gründen nicht alle Bevölkerungsgruppen diese Medien bzw. den elektronischen Einkaufskanal nutzen wollen oder können.

Für große Städte ergibt sich aus dem E-Commerce trotz seiner für den einzelnen Kunden relativ geringen Bedeutung ein nicht zu unterschätzender Kaufkraftabfluss in Höhe von 1,5–2 % des Jahresumsatzes des Einzelhandels (Lenz 2001). Zustande kommt dieser Abfluss vor allem dadurch, dass sich die Online-Anbieter nur zu einem kleinen Teil in regionaler Nähe zum Konsumenten befinden. Dies gilt selbst im Falle von Groß-

städten wie Berlin (Abb. 3). Untersuchungen aus den Niederlanden verweisen darauf, dass die von den E-Commerce-Käufern bevorzugten Produkte deshalb relevant für den Veränderungsprozess in den Innenstädten sind, weil sie derzeit überwiegend vom Einzelhandel in Innenstadtlagen angeboten werden (Abb. 4).

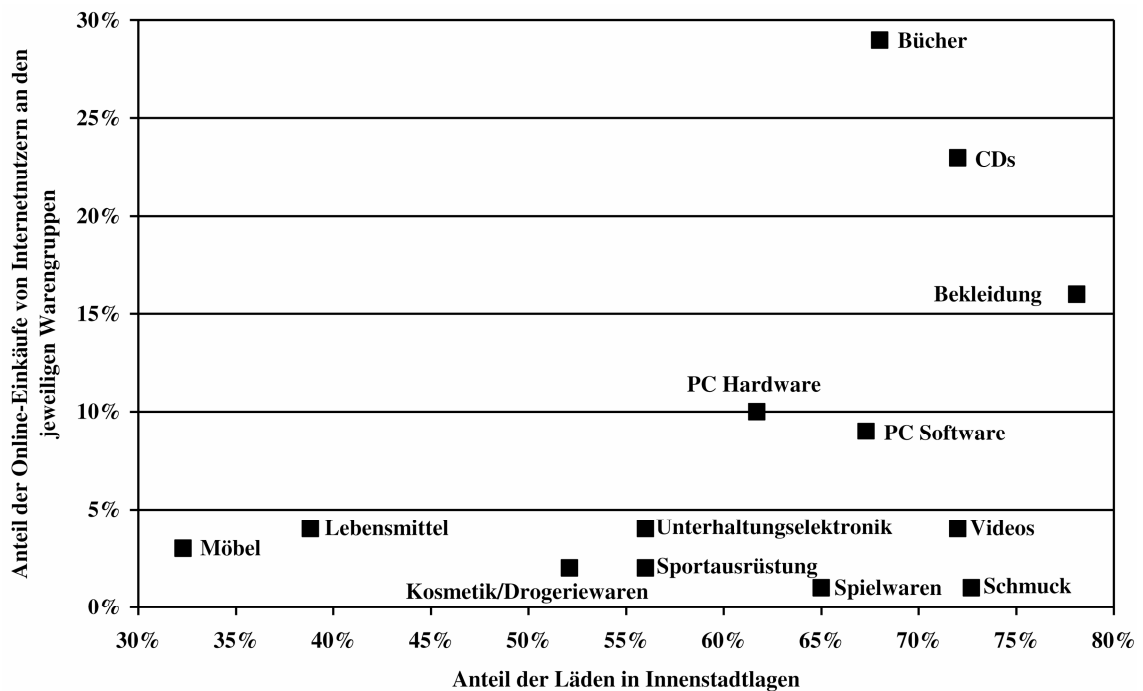
Abb. 3: Der räumliche Zusammenhang zwischen Nachfrage und Angebot: Standorte der nachgefragten E-Commerce-Anbieter durch E-Commerce-Nutzer in Berlin



Quelle: Lenz, Krause 2006

Während sich in der Vergangenheit der elektronische Handel mit Waren des täglichen Bedarfs kaum auf die Entwicklung des städtischen Versorgungsangebotes niedergeschlagen hat, könnte er künftig zumindest in Teilbereichen der großen Städte durchaus eine wachsende Konkurrenz darstellen. So war die Entwicklung des elektronischen Handels bislang vor allem durch den Erwerb von Waren des mittel- und längerfristigen Bedarfs getrieben und allenfalls zu einem geringen Anteil durch die Online-Beschaffung von Waren des täglichen Bedarfs. Diese Situation könnte sich in den kommenden Jahren durchaus verändern. Bereits heute gibt es eine ganze Reihe von Anbietern eines umfangreichen Lebensmittelangebotes im Internet, so z. B. Kaiser's/Tengelmann oder EDEKA, die für ausgewählte Städte einen breiten Warenkorb online anbieten, der auch Frischware enthält. Betroffen wären dann allerdings weniger die Innenstädte, sondern vorwiegend die Stadtteilzentren.

Abb. 4: Einzelhandelspräsenz in der Innenstadt und seine Anfälligkeit gegenüber dem E-Commerce in den Niederlanden 2002



Quelle: Boschma, Weltevreden 2005

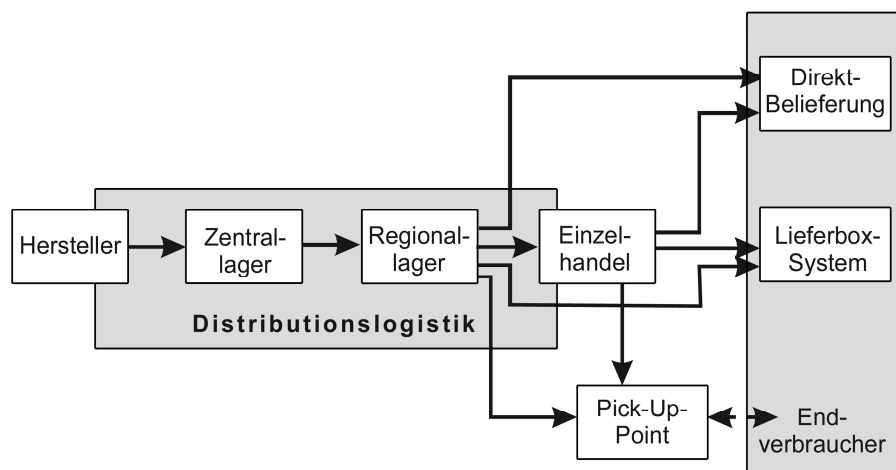
Die verkehrlichen Wirkungen, die als mögliche Folgen des elektronischen Handels entstehen können, stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit den Veränderungen des Nachfrage- und Einkaufsverhaltens der Konsumenten. Welches die wesentlichen Aspekte des Einkaufsverhaltens sind, die beim Wechsel des Kunden vom physischen zum elektronischen Einkauf berücksichtigt werden müssen, wird derzeit noch kontrovers diskutiert. In jedem Fall allerdings lässt sich festhalten, dass die ursprünglichen Erwartungen hinsichtlich umfangreicher Verkehrssubstitutionspotenziale durch den E-Commerce heute eher kritisch gesehen werden. Neben der Tatsache, dass Kopplungseffekte, wie sie beim physischen Einkauf auftreten, beim E-Commerce unterbleiben und damit einen Anstieg der Lieferungen erwarten lassen (Frank, Frechen 1998, Mindali, Salomon 2003), wird auch zunehmend in Zweifel gezogen, ob und in welchem Umfang der Konsument sich rational verhält und in seine individuellen Entscheidungsprozesse explizit die auftretenden Beschaffungskosten (Wegekosten etc.) einbezieht. Analog trifft dies auch für in Kauf genommene Aktivitäten zur Informationsbeschaffung im Rahmen der Entscheidungsvorbereitung zu, was insbesondere bei hochwertigen Produkten eine wesentliche Rolle spielt. In diesem Zusammenhang steht auch die Frage nach Routinen im Einkaufsverhalten bzw. Einkaufsverkehrsverhalten, die einer Veränderung grundsätzlich im Wege stehen (Daduna, Lenz 2004).

Zunehmende Beachtung gewinnt neuerdings die Lieferseite, denn möglicherweise stellen sich dort die quantitativ bedeutenderen verkehrlichen Wirkungen des E-Commerce ein. Mokhtarian (2003) beispielsweise verweist darauf, dass mittels E-Commerce Waren nun aus größeren Entfernungen bestellt werden (vgl. auch Abb. 5) oder dass sich die Einkaufshäufigkeit erhöhen kann, der Einkauf insgesamt dadurch atomisiert wird und gleichzeitig die Anzahl der „Einkaufsfahrten“ in Form von Lieferungen steigt. Auch Janz (2001) kommt bei der Gegenüberstellung von Wirkungen des E-Commerce auf den Kundenverkehr einerseits und den Lieferverkehr andererseits zu dem Schluss,

dass auf Seiten der Einkaufsverkehre die verkehrsentlastende Wirkung des elektronischen Handels eher gering ausfällt und diese Reduktionseffekte durch die Zunahme der gewerblichen Lieferverkehre sogar überkompensiert werden, in der Summe also mehr Verkehr entsteht. Hinzu kommen Umsetzungsprobleme bei der Auslieferung der online bestellten Waren, so z. B. hinsichtlich der engen Zeitfenster für die Auslieferung, die von den Kunden zwar gewünscht, aber nicht monetär honoriert werden (DVWG 2001). Zusätzliche Aufwände entstehen für Retouren, die in einigen Bereichen des Versandhandels bei 20–30 % liegen (DVWG 2004).

Vor diesem Hintergrund wie auch angesichts der Tatsache, dass in der Distribution der bestellten Waren zwischen 50–75 %, nach anderen Schätzungen sogar 71–84 % der Kosten auf der sog. „Letzten Meile“ (DVWG 2004), d. h. dem letzten Abschnitt der Kette hin zum Endkunden, entstehen, sind verschiedene Lösungsansätze entwickelt worden, mit dem hauptsächlichen Ziel, durch Entkopplung von Anlieferung und Inempfangnahme der Ware die zeitliche Flexibilität zu erhöhen und gleichzeitig die entstehenden Kosten niedrig zu halten. Dazu zählen neben Shop-in-Shop-Systemen oder der konventionellen Sammelbestellung auch Neuentwicklungen wie der Tower24 in Dortmund oder die „Packstation“ der DHL, die seit Herbst 2005 in über 20 Städten in Deutschland zur Verfügung steht (siehe www.packstation.de). Diesen Einrichtungen werden im Privatkundensegment allerdings eher geringe Chancen eingeräumt, zum einen aufgrund der damit verbundenen Kosten, zum anderen aufgrund des nur geringen Zusatznutzens gegenüber herkömmlichen Systemen der Warenbeschaffung bzw. -lieferung (DVWG 2004).

Abb. 5: Mögliche Formen der Auslieferung im Rahmen von E-Commerce und Versandhandel



Quelle: Daduna, Lenz 2004

2 Folgen der aktuellen Entwicklungen

Die dargestellten Aspekte, Entwicklungen und Fragen sollen im Folgenden vertieft untersucht werden, um ein klareres Bild über die zukünftigen Entwicklungen und deren mögliche Folgen zu bekommen. Darüber hinaus werden Handlungsmöglichkeiten der Kommunal- und Regionalplanung sowie des Planungs- und Baurechts dargestellt, die geeignet sind, die traditionelle mitteleuropäische Urbanität mit durchmischten Strukturen zu sichern und zu erhalten bzw. neu herzustellen.

2.1 Beispiele zu Entwicklungen in Klein- und Mittelstädten

Wie oben dargestellt, steht für die Betriebe die Erreichbarkeit ihres Standortes für die potenziellen Kunden im Vordergrund. Ursache hierfür ist in erster Linie die Gewinnung von Marktanteilen und Kundenpotenzialen, um über den Umsatz trotz kleiner Gewinnmargen noch akzeptable Wirtschaftsergebnisse erzielen zu können. Die Strategie, auf größeren Flächen mit weniger Personal ein umfangreicheres Sortiment anzubieten, führt zusätzlich dazu, dass kleinere Geschäfte in den Ortskernen zugunsten von größeren Verkaufsflächen an der Peripherie der Orte aufgegeben werden. Damit soll die Flächenproduktivität erhöht werden. Dieser prinzipiell wünschenswerte Aspekt führt jedoch im Zusammenhang mit der Verlagerung der Standorte in periphere Lagen zu einer Reihe negativer Wirkungen in sozialer, verkehrlicher, ökologischer, städtebaulicher und regionalwirtschaftlicher Hinsicht, die im Folgenden vertieft dargestellt werden.

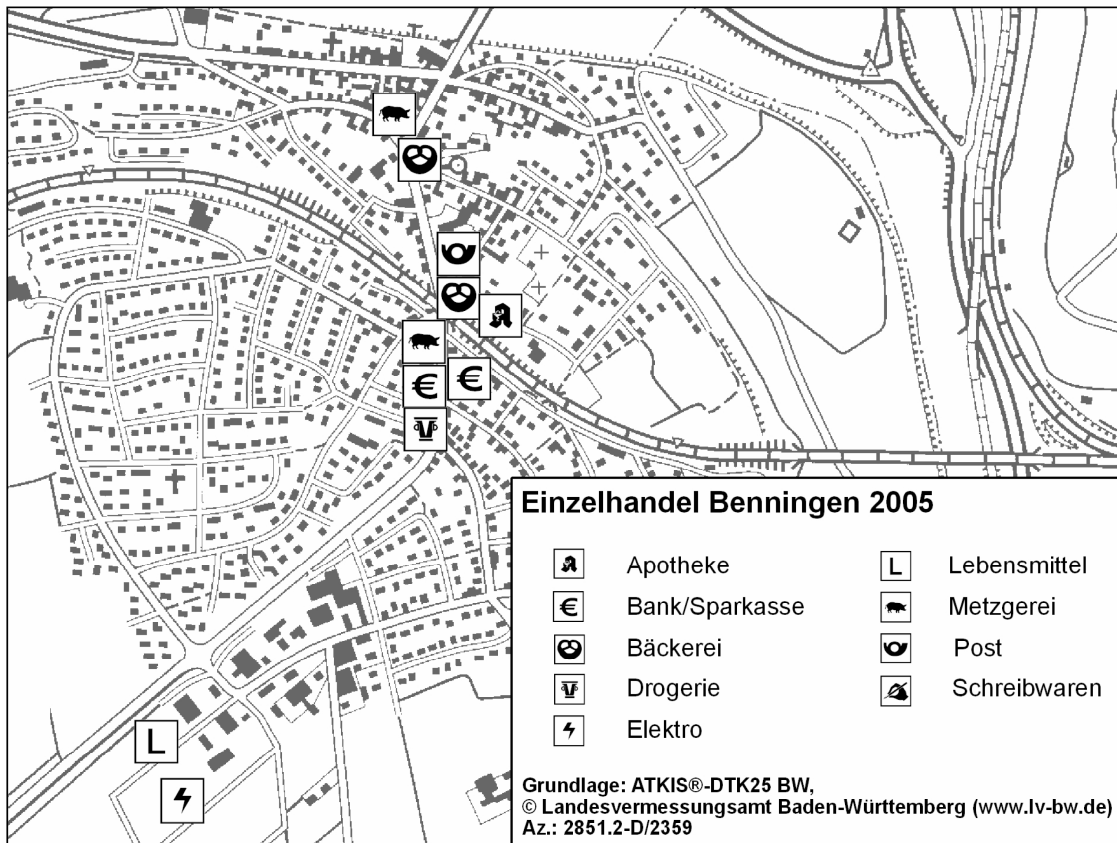
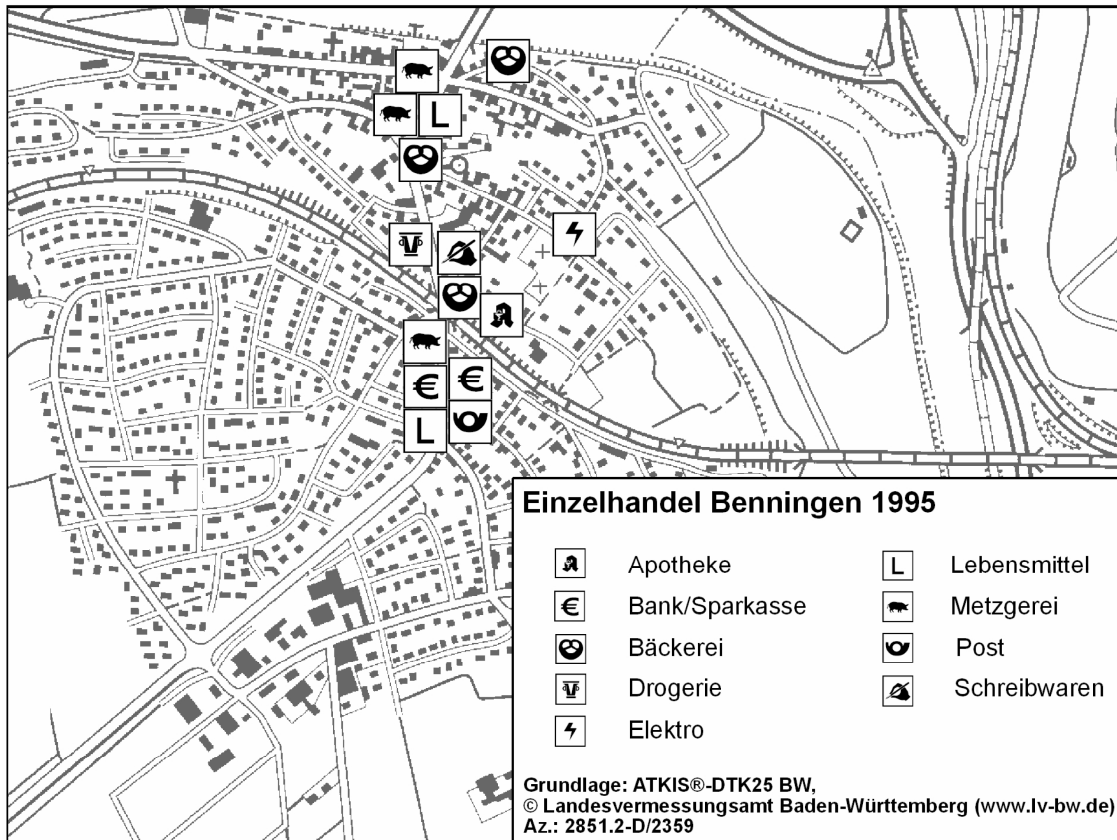
In der Region Stuttgart sind derzeit insbesondere in Klein- und Mittelstädten vermehrt Fälle zu beobachten, in denen die Marktbetreiber etwa 500 qm große zentral in den Ortsmitten gelegene Standorte der Lebensmittelversorgung zugunsten dezentral gelegener Neubauten aufgeben (siehe Abb. 6).

Im Ort Benningen am Neckar beispielsweise (Landkreis Ludwigsburg, 5.600 Einwohner, S-Bahn-Anschluss an der Linie S4 Marbach – Stuttgart, kein Zentraler Ort, Siedlungsbereich, Verdichtungsraum) hat in den vergangenen zehn Jahren ein spürbarer Wandel in der Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs stattgefunden. Neben der Schließung zweier Lebensmittelmärkte in der Ortsmitte als Folge einer Neuansiedlung an der südlichen Peripherie hat eine Reihe von Geschäften des Lebensmittelhandwerks (Bäcker, Metzger) geschlossen, sodass die Nahversorgung deutlich gelitten hat. Dies führt inzwischen dazu, dass die noch in der Ortsmitte verbliebenen Geschäfte des Lebensmittelhandwerks über massive Einbußen klagen und die Frage des Fortbestandes nicht sicher geklärt ist.

Aus Betreibersicht insbesondere der Lebensmittelgeschäfte werden derartige Verlagerungen damit begründet, dass die bisherigen Objekte zu klein sind (oft 400 bis 500 m²), um das gewünschte standardisierte Sortiment zeitgemäß anbieten zu können (angegebener Bedarf 1.000 bis 1.400 m²). Hinzu kommt, dass die städtebauliche Situation oder die Grundstücksverfügbarkeit in der Regel keine Erweiterungen zulassen und die üblicherweise gewünschte Zahl der Stellplätze nicht verfügbar ist.

Insbesondere Letzteres ist jedoch angesichts der zentralen Lage und fußläufigen Erreichbarkeit der Standorte als ein nicht durchschlagendes Argument einzustufen, denn in größeren Orten betreiben die Einzelhandelsketten sehr wohl derartige Standorte.

Abb. 6: Einzelhandel in Benningen

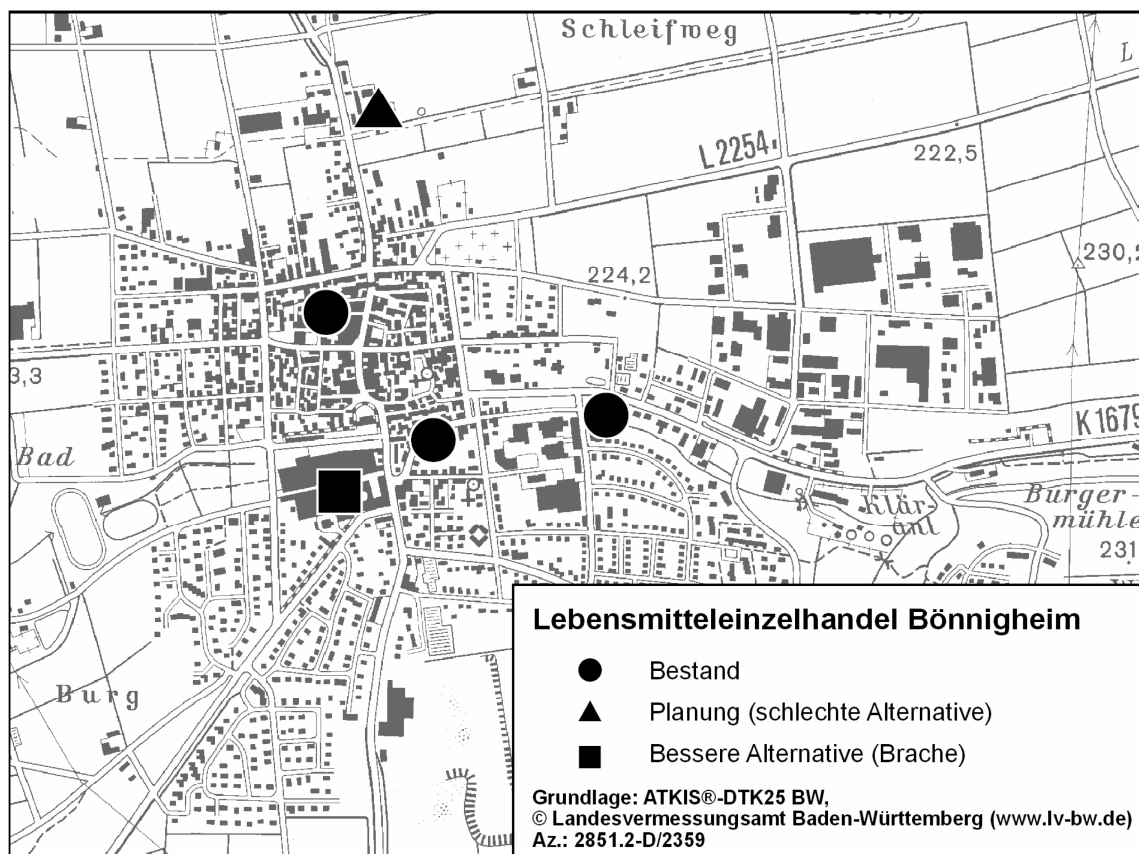


Darstellung: Verband Region Stuttgart

Um eine Zustimmung auf der lokalen Ebene zu erreichen, werden die Standortkommunen teilweise zusätzlich damit geködert, dass für die bestehenden zentral gelegenen Standorte eine auf fünf Jahre befristete Betriebsgarantie gegeben wird, wie in dem nachfolgend dargestellten Beispiel Bönningheim (Abb. 7). Damit wird die Nahversorgungssituation allerdings dauerhaft deutlich geschwächt, weshalb dieses aus raumplanerischen Erwägungen als negativ einzustufen ist. Auch städtebauliche Erwägungen müssten dagegen sprechen, werden aber in der lokalpolitischen Diskussion oft mit dem Argument, dass die Alternative der Wegfall der gesamten Versorgung sei, niedergeschlagen.

In dem dargestellten Beispiel sind die Standorte in der nördlichen und südlichen Stadtmitte Bönningheims (Landkreis Ludwigsburg, 8.000 Einwohner, Kleinzentrum, Siedlungsbereich abseits der Entwicklungsachse Stuttgart – Heilbronn, Verdichtungsraum) mit je 400 m² Verkaufsfläche gefährdet. Ein Betreiber strebt einen Neubau an der nördlichen Peripherie des Ortes an (in Abb. 7 mit Dreieck markiert), obwohl im Rahmen einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme im südlichen Ortskern eine Brachfläche zur Umstrukturierung zur Verfügung besteht (in Abb. 7 mit Quadrat markiert). Die Präferenz für den nördlichen Standort wird seitens der Kommune mit der schnelleren Realisierbarkeit und der Unvereinbarkeit mit anderen städtebaulichen Überlegungen für die Bestandsfläche (Stadthalle, Grünzone) begründet.

Abb. 7: Lebensmittelgeschäfte in Bönningheim



Darstellung: Verband Region Stuttgart

Infolge des hohen Motorisierungsgrades in den Haushalten der Bundesrepublik gehen die Betreiber heute davon aus, dass die Erreichbarkeit von Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen für breite Bevölkerungsschichten – zumindest für die einzelhandelsrelevante, kaufkräftige und automobilen Klientel – kaum ein Problem darstellt. Hinzu

kommt, dass die von den Anbietern präferierten Standorte an Straßenverkehrsknoten sowie Ein- und Ausfallstraßen mit guter Pkw-Erreichbarkeit und -Einsehbarkeit seitens der Betreiber den Kunden sowie den Entscheidungsträgern gegenüber den Eindruck einer flächendeckenden Versorgung vermitteln sollen und dies in der Regel auch erreichen. Insofern erzeugt diese Strategie auch weder bei den Kunden noch bei den Entscheidungsträgern Misstrauen.

Angesichts längerfristiger demographischer und verkehrlicher Entwicklungen ist jedoch darauf hinzuweisen, dass eine Verlagerung der Versorgungsstandorte an großflächige und autoaffine Standorte aus sozialen, verkehrlichen und ökologischen Erwägungen heraus als bedenklich einzustufen ist. Diese sollen im Folgenden vertieft dargestellt werden.

2.2 Soziale Folgen der Auszehrung der Innenstädte

Die wesentlichen Folgen der Verlagerung von Handel und Dienstleistungen aus den Städten und Gemeinden sind neben den ökologischen Folgen, wie der Belastung der Umwelt durch Erhöhung von Verkehrsaufkommen und Landschaftsverbrauch, vor allem eine Verschlechterung der Versorgungssituation für Menschen und Bevölkerungsgruppen. Insbesondere die Menschen, die nicht über ein motorisiertes Verkehrsmittel verfügen, sind von einer Nutzung ausgelagerter Versorgungs- und Veranstaltungszentren ausgeschlossen, zumindest aber hinsichtlich der Zugangsmöglichkeiten stark eingeschränkt. Darüber hinaus besteht die Gefahr der Entstehung von sozialen Randzonen, sog. „inneren Peripherien“, mit der damit verbundenen Gefahr von Kriminalität und wachsender Verunsicherung, was deutlich z.B. in den USA beobachtet werden kann. Dies gilt insbesondere für die unter Funktionsverlust leidenden Innenstadtbereiche, wie z.B. in Kleinstädten, oder auch an den Ausfallstraßen größerer Städte, die der Konkurrenz durch die Polarisierung zwischen Citybereichen und Grüner Wiese nicht standhalten können. Aufgegebene Einzelhandelsbetriebe werden hier häufig durch Nutzungen ersetzt, die nicht mehr der Grundversorgung dienen und eine spezifische Klientel ansprechen (Videotheken, Solarien etc.). Verwahrlosung und Verslumung sind die häufige Folge. Erdgeschosszonen in den besseren Lagen innerstädtischer Altbauquartiere können dagegen durch den Einzug von kleinen Läden mit spezifischen Sortimenten, Ateliers oder Boutiquen zu einer Aufwertung beitragen. Hier entscheidet die soziale Basis des jeweiligen Quartiers darüber, in welche Richtung das Pendel ausschlägt.

Der Funktionsverlust der Innenstädte ist vielfach gekoppelt an die Privatisierung des öffentlichen Raumes, wie sie beim Austausch der innerstädtischen Konzentration von Versorgungseinrichtungen insbesondere des Einzelhandels durch eine „künstliche“ Konzentration dieser Einrichtungen in Einkaufszentren entsteht. Diese Privatisierung löst nicht zuletzt auch das (vermeintliche) Problem, dass die Präsenz sozialer Randgruppen als Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität empfunden wird und bei Besuchern der Innenstadt „Angst- und Unsicherheitsgefühle“ auslösen können (Deutscher Städtetag 1986: 46). Besuchsverbote genereller Art oder während bestimmter Tageszeiten sind für bestimmte Bevölkerungsgruppen von Shopping Malls in Nordamerika an der Tagesordnung (Kruchelnicki 1985; Meredith 1996). Durch die Verlagerung öffentlicher Räume in Einkaufszentren und Shopping Malls verschwindet gleichzeitig aber auch ein wichtiges Element urbanen Lebens von der Straße. Spontaneität, Vielfalt und Ungeplantheit, die im öffentlichen Raum konstitutiv für die Entwicklung von Urbanität sind, gehen verloren (Carr u. a. 1992; Hopkins 1993; Gerhard 1998).

Ein Problemfeld, das speziell in den Stadtteilzentren von Großsiedlungen des sozialen Wohnungsbaus anzutreffen ist, besteht in der Ausbreitung von Leerständen, die häufig kaum noch kompensiert werden können. Zusammen mit der hier traditionell ansässigen Bevölkerung aus Arbeitern, Ausländern und Arbeitslosen (sog. „A-Bevölkerung“) entstehen spezifische Problemlagen, die heute vielfach im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Soziale Stadt“ mit öffentlichen Mitteln gemildert werden sollen. Eine Chance bieten leerstehende Nutzungseinheiten in diesen Stadtteilen für verschiedene soziale Initiativen, unter anderem zur kulturellen Integration oder zu neuen Formen von Quartiersmanagement und Bildungsarbeit.

Ein wesentlicher Aspekt der sozialen Folgen der Auszehrung zentraler Versorgungslagen ist vor dem Hintergrund des demographischen Wandels zu sehen. Die zwei wesentlichen Facetten des demographischen Wandels, nämlich der Anstieg des Durchschnittsalters der Bevölkerung sowie eine schrumpfende Bevölkerungszahl, lassen unterschiedliche Konsequenzen für die Versorgungssituation und unterschiedliche Wirkungen auf die Versorgungsinfrastruktur erwarten. Bezüglich der Konsequenzen für die Versorgungssituation ist festzustellen, dass die zunehmende Alterung der Bevölkerung mit einer sinkenden Mobilität einhergehen wird. Damit muss befürchtet werden, dass die Suburbanisierung der Versorgungsstandorte zu einer spürbaren Verschlechterung der Nahversorgungsmöglichkeiten führt. Hinzu kommt, dass in Folge des anhaltenden Konzentrationsprozesses der Handelsketten und Standorte eine Ausdünnung des Versorgungsnetzes erfolgt, sodass auch dadurch eine Verschlechterung der Erreichbarkeit der Versorgungsstandorte und weitere Wege verbunden mit höheren Wegekosten zu erwarten sind. Dieses wird bei einer schrumpfenden Bevölkerung dadurch verstärkt, dass den sowieso stattfindenden Konzentrationsprozessen eine geringere Anzahl an Nachfragern gegenübersteht, was die Konzentration nochmals beschleunigen wird, um die Wirtschaftlichkeit der verbleibenden Standorte zu erhalten. Insgesamt ist also festzustellen, dass infolge des demographischen Wandels sowie der Konzentration der Anbieter eine spürbare Verschlechterung der Versorgungsmöglichkeiten zu erwarten ist, wenn die Suburbanisierung der Standorte anhält bzw. nicht bald eine Reurbanisierung eintritt. Inwieweit zu erwarten ist, dass hier eine Kompensation durch E-Commerce möglich ist, wurde weiter oben bereits beleuchtet.

Darüber hinaus sind bezüglich der sozialen Folgen des Standortwandels die Probleme der Vereinbarkeit von Familie und Beruf als ein wesentlicher Aspekt zu nennen. Die Verlagerung der Versorgungsstandorte an periphere suburbane Standorte erschwert die Versorgung von Familien erheblich, da die Bildung von Wegekettensystemen, insbesondere der Wegekette Wohnung – Arbeit – Versorgung – Wohnung erschwert wird. Dieses trifft insbesondere die Personen, die die Familienarbeit mit einem Beruf verbinden wollen. Neben dem erhöhten Wegeaufwand wird insbesondere das Zeitregime negativ beeinflusst, weil zusätzliche zeitaufwändige Wege erforderlich werden, wenn der Einkauf um die Ecke nicht mehr möglich ist.

2.3 Verkehrliche Folgen

Neben den oben genannten sozialen Folgen führt die Verlagerung der Versorgungsstandorte aus den Ortskernen an periphere Standorte zu Verkehrszunahmen, weil die Distanzen zunehmen. Unter den Annahmen einer höheren Dichte der Nutzer in den Kernen der Siedlungskörper sowie einem als Kreis abstrahierten Einzugsbereich einer Versorgungseinrichtung ergibt sich bei einer Verlagerung vom Kreismittelpunkt (als Synonym für den Ortskern) auf einen Punkt auf der Kreislinie (als Synonym für einen peripheren Standort) in der Summe ein Anstieg aller zurückzulegenden Distanzen.

Daraus ergibt sich für reale räumliche Situationen, dass bei Verlagerung der Versorgungseinrichtungen an die Peripherie die Verkehrsleistung als Produkt der Anzahl der Wege mit deren Länge steigt, sodass insgesamt von einem Verkehrszuwachs auszugehen ist. Des Weiteren muss in dem Zusammenhang davon ausgegangen werden, dass die peripheren Standorte über eine schlechtere Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln verfügen als zentrale Standorte, da der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) als Massenverkehrsmittel auf die Bündelung von Verkehren zu unterschiedlichen Zwecken in denselben Korridoren angewiesen ist. Deshalb ist ein Anstieg der Pkw-Nutzung wahrscheinlich. Darüber hinaus ist zu erwarten, dass durch die Verlängerung der Distanzen ein Verkehrsmittelwechsel bei vielen Kunden hin zum Pkw erfolgt, weil die Distanzen für Fußwege oder Fahrradfahrten unattraktiv werden.

Untersuchungen zum Einkaufsverhalten der Bewohner von Stuttgart und Berlin belegen grundsätzliche Unterschiede im Modal Split zwischen zentral gelegenen und peripheren Standorten. Während die öffentlichen Verkehrsmittel in beiden Städten hohe Anteile bei Fahrten in die Innenstadt aufweisen, werden sie für Fahrten zu Einkaufszentren deutlich weniger genutzt. Dass das häufig genannte Argument, die fehlende ÖPNV-Nutzung bei Fahrten in große Einkaufszentren sei hauptsächlich auf die Notwendigkeit des umfangreichen Warentransportes zurückzuführen, nur bedingt tragfähig ist, zeigt das Berliner Beispiel. Während in Stuttgart die großflächigen Einheiten eher außerhalb der Stadt zu suchen sind, verfügt Berlin über eine ganze Reihe von großen innerstädtischen Einkaufszentren, die gut an den ÖPNV – vor allem S- und U-Bahn – angebunden sind. Dementsprechend werden diese Zentren dort auch von einem beträchtlichen Teil der Konsumenten mit öffentlichen Verkehrsmitteln angefahren – in der Befragung im Jahr 2003 geben 41 % der Befragten an, mit dem öffentlichen Verkehr in die großen Einkaufszentren im Stadtgebiet zu fahren. In Stuttgart machen diese Angabe in einer Befragung aus dem Jahr 2001 nur 10 % der dort Befragten.

Aus den genannten Gründen ist also insgesamt mit einer spürbaren Zunahme des Pkw-Verkehrs als Folge der Verlagerung von Versorgungsstandorten aus den Zentren auf die Grüne Wiese zu rechnen.

2.4 Ökologische Folgen

Zusätzlich zu den sozialen und verkehrlichen Folgen und den daraus resultierenden Emissionen entstehen als Folge der Suburbanisierung der Versorgungsstandorte weitere ökologische Folgen insbesondere durch die Flächeninanspruchnahme für Gebäude, Parkplatzflächen und Verkehrsflächen. Üblicherweise benötigt der Neubau eines Discountmarktes mit 800 qm Verkaufsfläche eine Bruttogeschossfläche von gut 1.200 qm, 120 Stellplätze (entspricht rund 1.500 qm) sowie eine Andienungs- und Verkehrsfläche von nochmals rund 2.000 qm, sodass eine Grundstücksfläche von knapp 0,5 ha erforderlich wird. Diese Flächen werden für jeden Markt einzeln vorgehalten, d.h. Synergien wie z.B. durch Mehrfachnutzungen der Stellplätze können nicht entstehen. Insofern ist die Flächeninanspruchnahme, insbesondere vor dem Hintergrund, dass eine Parallelinfrastruktur zu synergetisch genutzten Innerortslagen aufgebaut wird, als besonders problematisch anzusehen.

Wie oben beschrieben, ist darüber hinaus durch die Verlagerung der Versorgungsgelegenheiten auf Standorte auf der Grünen Wiese eher mit einer Zunahme als mit einer Abnahme der Verkehrsleistung sowie mit einem erhöhten Nutzungsanteil motorisierter Individualverkehrsmittel zu rechnen. Dies führt zwangsläufig zu einer Steigerung der Verkehrsemissionen, seien es die Abgasemissionen oder auch die Lärmemissionen, da diese – sofern keine wesentlichen technischen Änderungen bei der Fahrzeugflotte vor-

genommen werden – physikalisch bedingt direkt proportional zu Veränderungen bei der Verkehrsleistung sind. Insofern kann festgestellt werden, dass hier negative ökologische Folgen zu erwarten sind.

2.5 Folgen für städtebauliche Qualitäten

Die fortschreitende Suburbanisierung der Wohn- und Versorgungsstandorte führt nicht nur zu Beeinträchtigungen der Funktionsfähigkeit von Raum- und Siedlungsstrukturen; sie hat auch weitreichende Folgen für den Verlust an städtebaulichen und kulturlandschaftlichen Qualitäten im bebauten Raum.

Das Leitbild der europäischen Stadt mit seiner spezifischen Ausprägung von Urbanität wurde zu lange nur für die Stadtzentren und gegebenenfalls andere historische Bestandteile der „gewachsenen“ Städte angewendet. Vor den Toren dieser Städte jedoch, an der Peripherie und in deren Umland, schienen gestalterische Qualitäten irrelevant. Die „Zwischenstadt“ hat vor allem auch eine ästhetische Komponente: Was nicht wertgeschätzt wird, wird auch nicht gehegt und gepflegt (vgl. hierzu auch Zibell 2003).

Ein Schlüssel zur Qualifizierung der in weiten Teilen zersiedelten Stadtlandschaften, in deren Kontext die neuen Versorgungsstandorte auf der Grünen Wiese eine zentrale Rolle einnehmen, ist deren gestalterische Aufwertung, z. B. durch neue Architekturqualitäten und ansprechend gestaltete Umfeldler, sowie deren städtebauliche Einbindung in die umgebenden baulich-räumlichen Strukturen.

Neben der Forderung nach einer architektonischen Aufwertung der Standorte auf der Grünen Wiese muss aber auch über den Umgang mit den nicht mehr von Handelseinrichtungen genutzten innerörtlichen Lagen nachgedacht werden. Die häufig zu beobachtenden Leerstände sind für das städtebauliche Bild in den Erdgeschosslagen besonders problematisch, weil sie sozusagen in Augenhöhe sind. Hier ist zum einen über die Gestaltungsqualität von Nachnutzungen (Sporthallen, Videotheken, Sonnenstudios etc.), zum anderen aber auch über grundsätzlich andere städtebaulich sinnvolle und ansprechend gestaltete Nutzungen zu diskutieren.

3 Planerische und rechtliche Steuerungsmöglichkeiten

3.1 Einzelhandelserlass und Regionalplanung in Baden-Württemberg

Im Land Baden-Württemberg sehen der Landesentwicklungsplan (LEP) aus dem Jahr 2002 sowie der Einzelhandelserlass aus dem Jahr 2001 eine Konzentration des Einzelhandels vor. Dabei beziehen sich die Regelungen insbesondere auf großflächige und überörtlich wirkende Einzelhandelsvorhaben, weil nur diese überörtlichen Regelungen zugänglich sind. Die Großflächigkeit wird dabei an der in der Baunutzungsverordnung (BauNVO) normierten Schwelle der Regelvermutung (1.200 qm Geschossfläche bzw. rund 800 qm Verkaufsfläche) orientiert. Diese Schwelle wurde zuletzt im November 2005 vom Bundesverwaltungsgericht bestätigt.

Das Landesplanungsgesetz für Baden-Württemberg gibt seit dem Jahr 2003 den Trägern der Regionalplanung auf, entsprechende Regelungen zur Ausformung der Vorgaben des LEP sowie des Einzelhandelserlasses für die einzelnen Regionen festzulegen. Im Einzelnen werden vom Land das Konzentrationsgebot (Konzentration der Handelseinrichtungen), das Integrationsgebot (Integration in den Siedlungskörper und städtebauliche Strukturen), das Kongruenzgebot (Abstimmung der Größe und Kaufkraftbindung hinsichtlich Versorgungs-/Einzugsbereich) sowie das Beeinträchtigungs-

verbot (keine großen negativen Wirkungen auf Nachbarorte und Zentrale Orte) vorgegeben.

Der Verband Region Stuttgart hat im Rahmen einer Teilfortschreibung des Regionalplanes, die seit dem 22.11.2002 verbindlich ist, Kriterien für die Zulassung des großflächigen Einzelhandels präzisiert und damit ein regionales Einzelhandelskonzept geschaffen. Die früher schon vorhandenen textlichen Festlegungen des Regionalplanes wurden um zeichnerische Festlegungen in zwei Richtungen ergänzt und als *Ziele der Raumordnung* formuliert (Verband Region Stuttgart 2002):

- Gebietsscharfe – nicht parzellen- oder flächenscharfe – Festlegung des Versorgungskerns von Mittel- und Unterzentren, in denen der zentrenrelevante Einzelhandel stattfinden kann. Mit einer derartigen Festlegung wird der im Landesentwicklungsplan für Baden-Württemberg aus dem Jahr 2002 genannte Versorgungskern regionalplanerisch ausgefüllt. Damit werden das Konzentrationsgebot sowie das Integrationsgebot erfüllt.
- Festlegung von Ergänzungsstandorten als Angebotsplanung, in denen der nicht zentrenrelevante Einzelhandel stattfinden soll. Dabei ist eine Beschränkung der zentrenrelevanten Randsortimente auf 3 % bzw. maximal 350 m² als Ziel der Raumordnung vorgegeben.

Durch die Formulierung als Ziel der Raumordnung ist vorgegeben, dass die Festsetzungen nicht abwägungsfähig sind und daher von den Trägern der Bauleitplanung zu beachten sind.

Im Einzelnen sind im Regionalplan für die Region Stuttgart folgende *grundsätzliche Festsetzungen* formuliert:

- Im Sinne der Erhaltung einer verbrauchernahen Versorgung und zur Vermeidung von Fahrverkehr sind im Rahmen der Bauleitplanung die innerörtlichen zentral und günstig zu Wohngebieten gelegenen Standorte des Einzelhandels zu fördern.
- Hierzu ist auch eine für die Gemeinden angemessene und bedarfsgerechte Ergänzung mit Einzelhandelseinrichtungen in günstiger Zuordnung zu den Stadt- und Ortskernen grundsätzlich zulässig.
- Bei der Standortwahl und der Verkehrserschließung von Einzelhandelseinrichtungen sind insbesondere Anforderungen von Behinderten, Familien mit Kindern und Senioren zu berücksichtigen. Die Standorte sollen für den Fußgänger- und Fahrradverkehr gut erschlossen und mit dem öffentlichen Personennahverkehr erreichbar sein.
- Großflächige und überörtlich wirkende Einzelhandelsbetriebe, Einkaufszentren und sonstige großflächige Handelsbetriebe für Endverbraucher im Sinne von § 11 Abs. 3 BauNVO 1990, die überörtliche Wirkungen entfalten (Einzelhandelsgroßprojekte), sowie die Erweiterung bestehender Einrichtungen sind nur im Oberzentrum bzw. in den Mittel- und Unterzentren zulässig.
- Die Funktionsfähigkeit des zentralörtlichen Versorgungskerns der Standortgemeinde und anderer Zentraler Orte sowie die verbrauchernahe Versorgung dürfen dabei nicht beeinträchtigt werden. Damit wird das Kongruenzgebot aufgegriffen.
- Einzelhandelsgroßprojekte mit nicht-zentrenrelevantem Sortiment (dazu ist eine Sortimentsliste in der Begründung dargestellt) sind ebenfalls den in der Raumnutzungskarte dargestellten regionalbedeutsamen Einzelhandelschwerpunkten oder deren unmittelbarem Umfeld zuzuordnen.

Von dieser Festlegung kann für entsprechende Einzelhandelsgroßprojekte dann abgewichen werden, wenn

- aufgrund eingehender Untersuchung innerhalb der in der Raumnutzungskarte dargestellten regionalbedeutsamen Einzelhandelsschwerpunkte wegen nicht ausreichender Flächengröße, nicht herstellbarer ausreichender Verkehrserschließung oder zwingender Inanspruchnahme potenzieller Flächen für andere Nutzungen keine Standortmöglichkeiten gegeben sind,
- der Standort im Übrigen den Grundsätzen und Zielen des Regionalplans entspricht,
- der Standort in das vorhandene Siedlungsgefüge eingebunden (integriert) ist, kein neuer Siedlungsansatz erfolgt und insbesondere der städtebauliche Zusammenhang mit größeren Wohn- oder Arbeitsplatzgebieten gegeben ist,
- und wenn der Standort in eine umfassende, mit der Regionalplanung abgestimmte und bauleitplanerisch abgesicherte Einzelhandelskonzeption eingebunden ist.

Zentrenrelevante Randsortimente sind bei Vorhaben außerhalb der in der Raumnutzungskarte dargestellten regionalbedeutsamen Einzelhandelsschwerpunkte i. d. R. auszuschließen. Ausnahmsweise zugelassen werden können bei sorgfältiger Begründung entsprechende Sortimente auf höchstens 3 % der Gesamtverkaufsfläche, höchstens 350 m² Verkaufsfläche.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass derartige Regelungen in der Region Stuttgart dazu geführt haben, dass seit 2002 keine dezentralen Standorte mit großen Einkaufszentren entstanden sind. Zwar treten häufig Konflikte mit den Kommunen bezüglich einzelner Ansiedlungen auf, im Interesse der genannten Oberziele ist jedoch oft Verständnis zu finden.

Analoge Regelungen finden sich inzwischen auch in anderen Bundesländern in den Landesplanungsgesetzen, Landesraumordnungsprogrammen und Einzelhandelserlassen. Regionale Regelungen sind beispielsweise in den Regionen Hannover, Kassel oder den Regionen Mittlerer Oberrhein und Nordschwarzwald verbindlich und werden derzeit in anderen Räumen wie dem westlichen Ruhrgebiet, dem Raum Frankfurt am Main, der Region Donau-Iller oder der Region Heilbronn-Franken erarbeitet (Nennungen ohne Anspruch auf Vollständigkeit). Wegen der bisher erst kurzen Geltungsdauer lassen sich allerdings noch keine validen Aussagen über die Wirksamkeit machen.

3.2 Probleme der Umsetzung des Anpassungsgebotes nach § 1 Abs. 4 BauGB sowie mit verschiedenen Fassungen der BauNVO

Im Zusammenhang mit der Umsetzung entsprechender raumordnerischer Festsetzungen kommt es für die Durchsetzungsfähigkeit der Regelungen darauf an, dass im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung der Einzelhandel in den bestehenden Gewerbegebieten reglementiert wird. Nach der derzeitigen BauNVO ist Einzelhandel unterhalb der sog. Vermutungsregel von 800 qm Verkaufsfläche grundsätzlich nicht großflächig, und es ist zu vermuten, dass keine überörtlichen Wirkungen entstehen. Somit sind diese Vorhaben regionalplanerisch kaum in den Griff zu bekommen, es sei denn, der Nachweis überörtlicher Wirkungen gelingt. Daher ist a priori auf den vollständigen Ausschluss von sämtlichem Einzelhandel in den Gewerbegebieten zu achten. Dieses gilt insbesondere deshalb, weil als Folge einer Kumulierung mehrerer Geschäfte mit Verkaufsflächen unterhalb der Vermutungsregel Konzentrationen entstehen, die durch ihre Verbundwirkung sehr viel massiver ein urbanes Zentrum gefährden, als Einzelläden an verschiedenen Standorten dieses tun.

Es ist festzustellen, dass sich viele Betreiber auf ein Unterlaufen der Vermutungsregel eingestellt haben. Die aktuellen Vorhaben für Neuansiedlungen von Märkten haben alle ähnliche Konzepte, die sich auf maximal 799 qm abspielen. Genau diese Märkte sind es aber, die die Lebensmittelversorgung in den Ortskernen massiv gefährden, und wenn die Magnetfunktion des Lebensmitteleinzelhandels weggebrochen ist, sind die Chancen für die übrigen Branchen bis hin zu den Bäckern und Metzgern deutlich verschlechtert. Nur die BauNVO aus 1990 erlaubt die Steuerung von Einzelhandel in dem erforderlichen Maße. Insofern ist auch darauf zu achten, Bebauungspläne älterer Gewerbegebiete auf die Regelungen der BauNVO 1990 umzustellen: Dieses kann bis zu der Überlegung führen, einen Zwang über das Anpassungsgebot nach § 1 Abs. 4 BauGB auszuüben, um drastische Fehlentwicklungen auch dort zu vermeiden, wo der kommunale Handlungswille fehlt.

Erste Prüfungen für derartige Verfahren in der Region Stuttgart haben ergeben, dass im Zusammenwirken der §§ 1 Abs. 4 und 15 Abs. 1 BauGB die Träger der kommunalen Bauleitplanung zu aktivem Handeln aufgefordert werden, was de jure nur über die Kommunalaufsicht zu bewirken ist. Die Alternative liegt in einem raumordnerischen Planungsgebot aus der Kombination der §§ 4 ROG und 1 Abs. 4 BauGB. Hierzu bedarf es jedoch der Formulierung des Anpassungsgebotes als Ziel.

In der gültigen Fassung des Regionalplanes für die Region Stuttgart ist das Anpassungsgebot als Vorschlag formuliert, was im Aufstellungsverfahren ausreichend erschien. Auch im Hinblick auf die kommunale Planungshoheit und ein bei schärferer Formulierung drohendes Konfliktfeld unter Berücksichtigung der Vorgaben des § 1 Abs. 4 BauGB erschien die Formulierung dieses Plansatzes als Vorschlag angemessen. Der Versuch, eine Formulierung als Ziel vorzunehmen, wurde in einer Nachbarregion der Region Stuttgart sogleich durch Androhung eines Rechtsverfahrens durch eine Kommune angegangen, weshalb auch dort nur ein entsprechender Grundsatz zum Tragen kam. An diesem Beispiel zeigt sich, dass lokale Interessen hier grundsätzlich mit einer räumlichen Steuerung konfliktieren.

Es ist jedoch festzustellen, dass die Durchsetzung des Anpassungsgebotes seitens der Regionalplanung gegenüber den Kommunen zu einer massiven Erschwernis führt. So zeigt ein Beispiel aus dem Jahr 2006, wie in der Region Stuttgart im Falle eines eklatanten Verstoßes (geplantes Einkaufszentrum mit rund 5.000 qm Verkaufsfläche in einer Gemeinde ohne zentralörtliche Funktion) die Anpassung eines Bebauungsplanes aus dem Jahr 1964 mit der BauNVO aus 1962 an geltende regionalplanerische Regelungen mittels eines Planungsgebotes gegenüber einer Gemeinde durchgesetzt wird. Dieses ist jedoch inhaltlich und formal sehr aufwendig und sollte die Ultima Ratio bleiben.

Die meisten Marktuntersuchungen zur Beschreibung der Wirkungen auf Umsatzverlagerungen und die Wettbewerbssituation gehen in diesen Punkten allerdings nur sektoral vor (es fehlen entsprechende Gutachten, die einen volkswirtschaftlichen Ansatz verfolgen) und weisen nach, dass jeder Markt für sich und sein Marktsegment nur kleinräumig wirken, sodass die Raumplanung nur schwer gegen derartige Modelle ankommt. Faktisch entfalten derartige Dipole oder Multipole jedoch massive Auswirkungen auf die innerörtliche Einzelhandelssituation, weil damit der „Generalangriff“ im Lebensmittelsegment erfolgt und gerade der Lebensmittelbereich einschließlich Metzger und Bäcker die Ankerfunktion für den übrigen lokalen Einzelhandel darstellt. Hier besteht ein dringender Forschungsbedarf hinsichtlich des Kundenverhaltens bzw. hinsichtlich der Wirkungen, die das Verhalten einzelner Kundengruppen für die Gesamtheit der zu versorgenden Bevölkerung mit sich bringt.

Handlungs- und Konkretisierungsbedarf herrscht hinsichtlich der Formulierung regionalplanerischer Vorstellungen und Ziele. Grundsätzlich sollte erreicht werden, dass Ansammlungen von für sich nicht großflächigen Einzelhandelsbetrieben, die zusammenwirken, wie Einkaufszentren zu bewerten und zu regeln sind, um Gleiches mit Gleichem zu vergleichen. Zur korrekten Bewertung der räumlichen Wirkungen (Versorgungsmöglichkeiten, Attraktivität, Erreichbarkeit) sollte dabei der Maßstab nicht die Betreibersicht, sondern die Kundensicht sein. Der Verband Region Stuttgart setzt sich mit dieser Materie derzeit auseinander und hat ein Teilfortschreibungsverfahren des Regionalplanes speziell zu dem Thema der Bewertung des Zusammenwirkens mehrerer Einzelvorhaben eingeleitet. Trotz intensiver Vorbereitungen und rechtlicher Prüfungen im Vorfeld tauchten im Rahmen des Beteiligungsverfahrens sehr spezielle rechtliche Fragestellungen auf, sodass der Ausgang des Verfahrens sowie eine abschließende Formulierung derzeit noch nicht erkennbar sind.

3.3 Maßnahmen zur Verbesserung der Handlungsoptionen auf planerischer und rechtlicher Ebene

Neben den beschriebenen rechtlichen Aspekten und steuernden Regelungen ist es angesichts des starken Wettbewerbs im Einzelhandel sinnvoll und erforderlich, weitere Schritte zu unternehmen, um eine Bewusstseinsbildung bei der Bevölkerung, aber auch den Planerinnen und Planern sowie bei den Entscheidungsträgern über die langfristigen Konsequenzen einer ungesteuerten und stark polarisierenden Entwicklung herbeizuführen. Eine derartige Bewusstseinsbildung kann über Broschüren (Verband Region Stuttgart 2002: „Das Ende der Nahversorgung“) oder Vortragsveranstaltungen geschehen, in denen die Trends und Langfristfolgen thematisiert und diskutiert werden.

Gerade angesichts der zunehmenden Konzentration, Größe und überörtlichen Wirkungen neuer Einzelhandelsprojekte ist es notwendig, folgende Schritte anzugehen:

- eine überregionale Moderation zur flächendeckenden Schaffung regionaler Einzelhandelskonzepte mit Vorrangstandorten und Ausschlussgebieten, da die Einzugsbereiche auch über Regionsgrenzen hinweggehen;
- eine regionale Moderation zur flächendeckenden Schaffung interkommunaler Einzelhandelskonzepte, in der der überörtlichen Versorgung mit den Gütern des wiederkehrenden Bedarfs und der Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs besonderer Raum eingeräumt wird und für beide Gruppen passgenaue Konzepte und Standorte entwickelt werden;
- eine Bewusstseinsbildung und die Initiierung kooperativer Prozesse zur Aufstellung und Einhaltung der genannten Konzepte bei bzw. mit den Kommunen.

Schlussendlich bleibt auch zu prüfen, ob eine Änderung der BauNVO und eine stärkere Differenzierung nach Sortimenten (tägliches Bedarf/wiederkehrender Bedarf – Lebensmittelvollversorgung/Discountversorgung) erfolgen muss, in der auch Regelungen zum Zusammenwirken mehrerer kleinerer Vorhaben verankert werden.

Literatur

- ARL – Akademie für Raumforschung (Hrsg.) (2005): Handwörterbuch der Raumordnung, Hannover.
- Aring, J. (1999): Suburbia – Postsuburbia – Zwischenstadt. Die jüngere Wohnungsentwicklung im Umland der großen Städte Westdeutschlands und Folgerungen für die Regionale Planung und Steuerung. ARL Arbeitsmaterial, Nr. 262. Hannover.
- Boschma, R. A.; Weltevreden, J. W. J. (2005): The evolutionary nature of b2c e-commerce in inner cities in the Netherlands. In: M. Taylor; S.O. Park (eds.): E-commerce, E-business and Local Economic Development. Ashgate.
- Brake, K.; Dangschat, J. S.; Herfert, G. (Hrsg.) (2001): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen.
- Carr, S.; Francis, M.; Rivlin, L.; Stone, A. (1992): Public Space. Cambridge.
- Daduna, J.; Lenz, B. (2004): Online-Shopping and Changings in Mobility. In: Fleischmann, B.; Klose, A. (Hrsg.): Distribution Logistics. Hamburg, S. 65-87.
- Deutscher Städtetag (1986): Die Innenstadt – Entwicklungen und Perspektiven. Köln.
- DVWG, Deutsches Verkehrsforum (Hrsg.) (2001): e-Business und Verkehrsaufkommen: Der Endkunde als Einflussfaktor. Schriftenreihe der DVWG. DVWG, Deutsches Verkehrsforum (Hrsg.) (2004): Last-Mile-Logistics: Best Practices. Wiesbaden.
- Farag, S.; Weltevreden, J.; van Rietbergen, T.; Dijst, M.; van Oort, F. (2006): E-shopping in the Netherlands: does geography matter? In: Environment and Planning B: Planning and Design 33, S. 59-74.
- FAZ - Frankfurter Allgemeine Zeitung, 17.11.2003, Nr.267, S.19 Preisvergleiche im Internet.
- Frank, J.; Frechen, J. (1998): Freizeit und Einzelhandel – Ein Rezept für die Zukunft? – Voraussetzungen und Chancen. Immobilien Zeitung Nr. 20, S. 10 u. Nr. 21, S. 9.
- Gerhard, U. (1998): Erlebnis-Shopping oder Versorgungseinkauf? Eine Untersuchung über den Zusammenhang von Freizeit und Einzelhandel am Beispiel der Stadt Edmonton, Kanada. Marburger Geographische Schriften Bd. 133, Marburg.
- Groner, B. (1999): Struktur und Entwicklung der Shopping Center in Deutschland. In: Jones Lang Lasalle (Hrsg.): Shopping Center im neuen Millenium. Frankfurt.
- HDE – Hauptverband des Deutschen Einzelhandels (2000): Zahlenspiegel. Berlin.
- Heine, H.; Mautz, R.; Rosenbaum, W. (2001): Mobilität im Alltag, Frankfurt a.M.
- Hopkins, J. (1993): A Balancing Act? Trespass Amendments for Public/Private Places. In: Urban Geography, Jg.14, H.2, S. 114-118.
- HVB Expertise (2004): Immobilienmarktanalyse. München.
- Janz, O. (2001): Mehr Verkehr durch E-Commerce? Eine Analyse der Auswirkungen des E-Commerce-Wachstums (B2C) auf den Verkehr. In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft Jg., 72 H.1, S. 48-69.
- Kagermeier, A.; Miosga, M.; Schussmann, K. (2001): Die Region München – auf dem Weg zu regionalen Patchworkstrukturen. In: Brake, K.; Dangschat, J.; Herfert, G. (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. S. 234-279, Opladen.
- Kliger, M. (2000): Textileinzelhandel: Shopping braucht Lifestyle. Der Handel 12/2000.
- KPMG/EHI (2001): Status Quo und Perspektiven im deutschen Lebensmitteleinzelhandel. Köln.
- Kruchelnicki, B. (1985): Shopping Centres: Public Agora or Priviledged Place. In: City Magazine 7 (4), S. 22-30.
- Kulke, E. (1994): ‚Tante Emma‘ in neuem Kleid? Zur Funktion von Tankstellenshops und Kiosken im Versorgungsnetz des Einzelhandels. In: Die Erde, Jg. 123 H. 4, S. 181-196.
- LBE – Landesverband des Bayerischen Einzelhandels e.V. (2005): Positionspapier Internet-Shopping/E-Commerce. Stand 3/2005. URL: http://www.lbe.de/documents/einzelhandel/finanzierung/PP_Shopping_E-Commerce_1110448519.pdf; Zugriff am 15.3.2005.
- Lenz, B. (2001): Verkehrssubstitution durch neue Möglichkeiten der Kommunikation? Beitrag zur Ringvorlesung an der Universität Stuttgart, Sommersemester 2000.
- Lenz, B.; Krause, W. (2006): Informations- und Kommunikationstechnologien und ihre Wirkungen auf den Verkehr. Technischer Bericht zur E-Commerce-Befragung des DLR-IVF 2003. www.dlr.de/ivf
- Luley, T.; Bitzer, W.; Lenz, B. (2002): Verkehrssubstitution durch Electronic Commerce? – Ein Wirkungsmodell für die Region Stuttgart. In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jg. 73 H. 3, S. 133-155.

- Meredith, R. (1996): Big Malls' Curfew Raises Questions of Right and Bias. In: New York Times 04.09.1996, S. A1/A13.
- Mindali, O.; Salomon, I. (2003): E-Retail and travel behavior: A conceptual model. URL: <http://www.stellaproject.org/FocusGroup1/Brussels2003/abstracts.doc>; Zugriff am 26.5.2003.
- Mokhtarian, P. (2003): Auswirkungen von E-commerce auf Verkehr und räumliche Entwicklung. In: Jessen, J.; Lenz, B.; Roos, H. J.; Vogt, W. (Hrsg.): B2C Elektronischer Handel – eine Inventur. Unternehmensstrategien, logistische Konzepte und Wirkungen auf Stadt und Verkehr. Opladen, S. 206-232.
- Müller, M. (2000): Schlaglichter der Handelsentwicklung 2000. URL: http://ihk-nordwestfalen.de/handel/bindata/Schlaglichter_Handel; Zugriff am 15.4.2006.
- Sieverts, T. (1997): Zwischenstadt: Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. Basel/Boston/Berlin.
- Striefler, K. (2001): Entwicklungen im Einzelhandel aus der Sicht von Verbraucherinnen. Ergebnis des AK FIRSt (FrauenInteressen in der Regional- und Strukturentwicklung) zum Thema Einzelhandel und nähräumliche Grundversorgung. In: Rundbrief Planungsfachfrauen in der Region Hannover, Oktober 2001.
- Tietz, B.; Rothaar, P. (1991): City-Studie: Marktbearbeitung und Management für die Stadt – Neue Konzepte für Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe. Landsberg/Lech.
- TNS Emnid (2004): (N)Onliner-Atlas. o.O.
- tns infratest (2005): Monitoring Informationswirtschaft, 8. Faktenbericht – Juni 2005. URL: http://www.tns-infratest.com/06_BI/bmwa/Faktenbericht_8/06480_index_bmwa.asp; Zugriff am 1.9.2006.
- Verband Region Stuttgart (Hrsg.) (2002): Das Ende der Nahversorgung. Schriftenreihe des Verbandes Region Stuttgart Nr. 17, Januar 2002.
- Verband Region Stuttgart (Hrsg.) (2002): Regionalplan Teiländerung 2002 – Großflächiger Einzelhandel.
- Zibell, B. (Hrsg.) (2003): Zur Zukunft des Raumes zwischen Stadt-Region und Kultur-Landschaft. In: Zur Zukunft des Raumes. Perspektiven für Stadt – Region – Kultur – Landschaft. In: Stadt und Region als Handlungsfeld. Reihe des Kompetenzzentrums für Raumforschung und Regionalentwicklung in der Region Hannover, Bd. 1. Frankfurt/M.

Roland Scherer, Simone Strauf

Die mobile Freizeitgesellschaft – Konsequenzen für die Infrastrukturplanung

Gliederung

- 1 Die aktuellen Herausforderungen
- 2 Freizeit und Mobilität
- 3 Mehr „freie“ Zeit
- 4 Die Begriffe Freizeit und Tourismus
- 5 Trends im Freizeit- und Tourismusbereich
- 6 Touristische Attraktionspunkte und Freizeitgroßeinrichtungen
- 7 Mobilität bei Freizeitgroßeinrichtungen
- 8 Konsequenzen für die Infrastrukturplanung

Literatur

1 Die aktuellen Herausforderungen

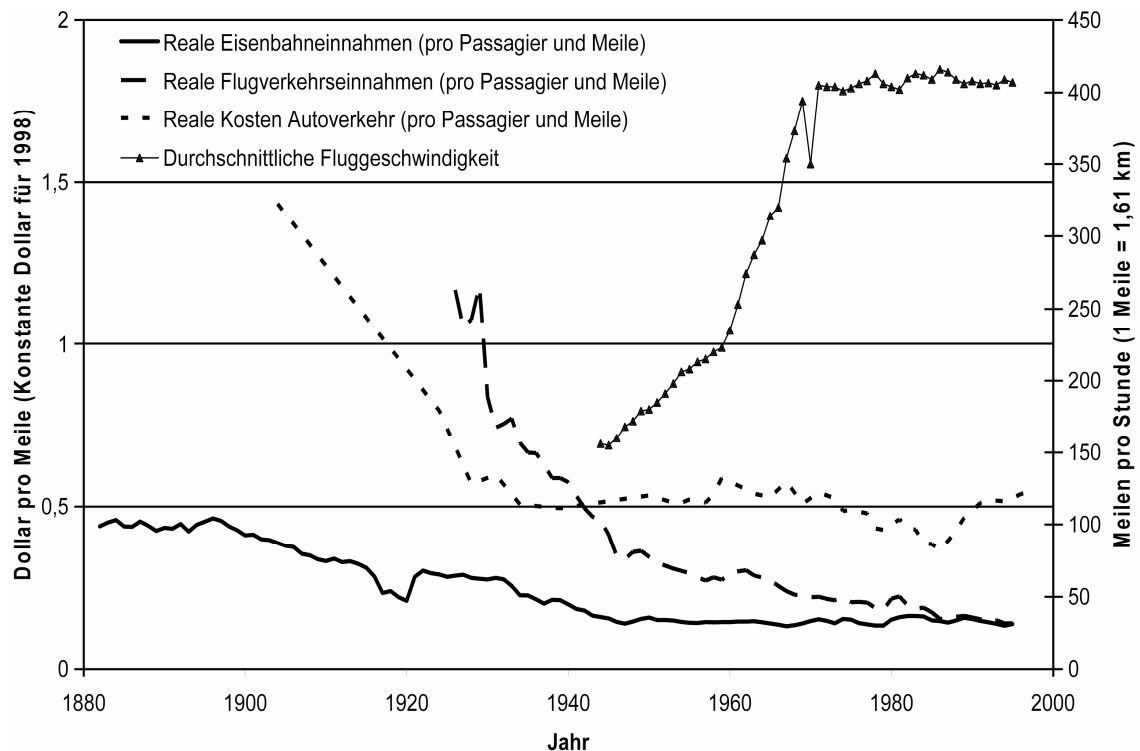
In den vergangenen Jahren können im gesamten Bereich der Freizeitgesellschaft starke Veränderungen festgestellt werden. Diese äußern sich sowohl im alltäglichen Freizeitverhalten der Bevölkerung als auch in deren Reiseverhalten. Insgesamt zeigt sich dabei, dass der „Freizeit- und Reisemarkt“ in den vergangenen Jahren – gerade auch im globalen Kontext – massive Wachstumsraten aufweist. So geht z.B. die WTO (World Tourism Organisation) allein bezüglich des internationalen Tourismus in der Periode 1995–2020 von einem Wachstum der Ankünfte von jährlich 4,3% aus. Neben den quantitativen Veränderungen, die sich in den höheren Zahlen der Reisen und damit schlussendlich auch in höheren Gästezahlen der einzelnen Destinationen widerspiegeln, können aber auch eine ganze Reihe von qualitativen Veränderungen festgestellt werden. Dazu gehören zum einen auf der Angebotsseite das Entstehen bzw. der Ausbau von neuen Arten von Freizeitinfrastruktureinrichtungen, zum anderen auf der Nachfrageseite eine grundlegende Veränderung im Freizeit- und Reiseverhalten der einzelnen Menschen. Die Ursachen dieser Veränderungen sind vielfältiger Art. In Anlehnung an die WTO (nach Bieger, Laesser 2003b) können hier die folgenden Treiber identifiziert werden, die mitverantwortlich für diese Entwicklungen sind:

- das wirtschaftliche Wachstum und damit verbunden das größere verfügbare Einkommen breiter Teile der Bevölkerung;
- die technologische Entwicklung mit neuen Transport- und Kommunikationstechnologien;
- die politische Entwicklung mit dem Wegfall von internationalen Reisehemmnissen;

- die demographische Entwicklung mit einer in den wirtschaftsstarken Ländern alternden Bevölkerung, die genügend Zeit und Kaufkraft hat;
- die Globalisierung, die wiederum zur vermehrten politischen Öffnung und Deregulierung führt;
- die größere soziale und ökonomische Sensibilisierung;
- in vielen Ländern die Entwicklung der Lebensumstände, mit wachsenden urbanen Zentren, die das Bedürfnis nach Ruhe und Erholung in der Natur wachsen lassen;
- Entwicklung von der Dienstleistungs- zur Erlebnisökonomie, in der breite Teile der Bevölkerung ihre Bedürfnisse nicht nur nach physischen Gütern, sondern auch nach Dienstleistungen gesättigt haben und vermehrt Erlebnisprodukte konsumieren;
- Entwicklung zur Netzökonomie: Wertschöpfungsketten werden aufgebrochen, einzelne Aktivitäten werden auf die Standorte verteilt, wo sie bezüglich Nachfragestrukturen oder Rahmenbedingungen am besten erbracht werden können. Kunden ihrerseits können von einem weltweiten Angebot konsumieren.

Diese grundlegenden Trends können global das Wachstum des Freizeit- und Reise-marktes beeinflussen. Für die auch direkt vor Ort feststellbaren Veränderungen der Freizeitgesellschaft sind hier vor allem die Faktoren Mobilität, Zeitverfügbarkeit und auch die neuen Informations- und Kommunikationstechnologien (IuK-Technologien) von großer Bedeutung.

Abb. 1: Entwicklung der Transportkosten verschiedener Verkehrsträger im 20. Jahrhundert



Quelle: Strumpf & Rhode 2003, verändert

Mobilität ist heute – mit Ausnahme der in ihrer Mobilität (teilweise) eingeschränkten Personen, wie Behinderten, Kranken und gebrechlichen Alten – quasi ein ubiquitäres Gut, das fast gratis zur Verfügung steht. Wie in Abb. 1 dargestellt, sind die Mobilitätskosten in den vergangenen Jahren extrem zurückgegangen und spielen heute in der gesamten Ausgabenstruktur gerade im Freizeitbereich nur noch eine untergeordnete Rolle. Mobilität wird dabei als eine Art „basisdemokratisches Recht“ angesehen, bei dem der Staat als Mobilitätsversorger verantwortlich ist für die Bereitstellung der entsprechenden infrastrukturellen Angebote, damit der Einzelne seine individuellen Mobilitätsbedürfnisse befriedigen kann. Dies führt dazu, dass die Mobilität des Einzelnen gerade auch in seiner Freizeit stark zugenommen hat, was sich einerseits in einer größeren Häufigkeit des Reisens und andererseits auch in einer größeren Reichweite des Reisens manifestiert.

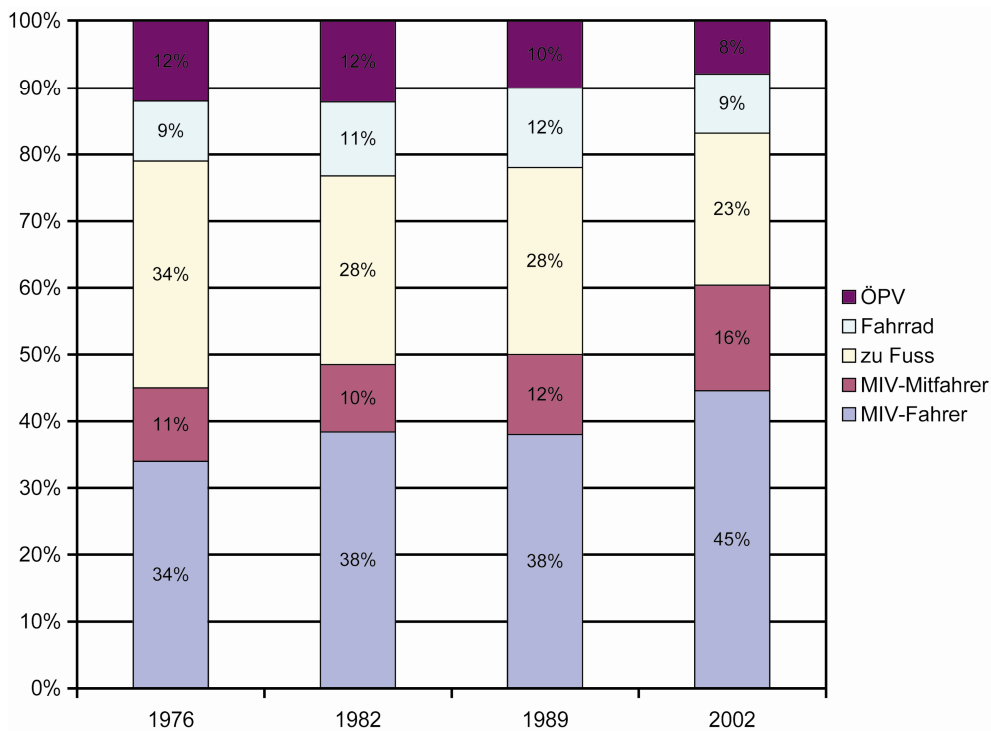
2 Freizeit und Mobilität

In den vergangenen Jahren haben sich mit den allgemeinen gesellschaftlichen Entwicklungen auch die Mobilitätsgewohnheiten in unserer Gesellschaft verändert. Die Veränderungsprozesse sind dabei eng an Mobilitätsaspekte geknüpft. Mobilität bedeutet jedoch nicht für jeden das Gleiche: die individuelle Mobilität ist limitiert durch die Bedürfnisse und Möglichkeiten des einzelnen zur Ortsveränderung sowie durch die Potenziale bzw. die gegebenen Rahmenbedingungen (z. B. Zersiedelung, Motorisierung, Verkehrsinfrastruktur). Dabei variieren die individuellen Mobilitätsmuster in Abhängigkeit von der Lebensphase, den regionalen Bedingungen und persönlichen Einstellungen. In den vergangenen Jahren haben sich nicht nur der Umfang und die Möglichkeiten individueller Mobilität verändert, sondern es lassen sich fünf grundlegende Tendenzen des Mobilitätsverhaltens erkennen (Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen 2002a:165):

- eine zunehmende Motorisierung der privaten Haushalte,
- zunehmende Anteile des Pkw-Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen,
- das Gegenstück hierzu abgebildet im stagnierenden absoluten Aufkommen und in sinkenden prozentualen Anteilen im öffentlichen Verkehr,
- ein mehr und mehr über den Tag verteiltes Verkehrsgeschehen durch hohe Wachstumsraten im Erledigungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr,
- höhere Zeitbudgets für die tägliche Mobilität bei wachsenden Wegelängen – ob freiwillig im Freizeitbereich oder bedingt durch die veränderte Bevölkerungsstruktur und dezentralere Siedlungsstrukturen im Einkaufs- und Berufsverkehr.

Diese Trends betreffen alle Bevölkerungsgruppen. So ist der Zugang zum Auto als wichtigstes Verkehrsmittel erstaunlich flächendeckend und sozial kaum differenziert. Mittlerweile verfügt jeder bundesdeutsche Haushalt durchschnittlich über 1,1 Autos. Die Wahl des Verkehrsmittels hat sich in den vergangenen Jahren ebenfalls verändert: der Pkw-Anteil an den Hauptverkehrsmitteln ist auf 61 % gestiegen, die Anteile der anderen Verkehrsarten sind leicht rückläufig (Bundesministerium für Verkehr-, Bau und Wohnungswesen 2002b: 3; Abb. 2). Gleichwohl gibt es eine Reihe von Bevölkerungsgruppen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Dazu gehören neben alten, kranken und behinderten Menschen zunehmend auch Personen, die aufgrund ihrer finanziellen Situation trotz allgemein sinkender Mobilitätskosten Probleme bei der Finanzierung ihrer Mobilität haben.

Abb. 2: Veränderung des Modal Split 1976-2002



Quelle: Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen 2002a: 62

In den vergangenen Jahren ist die Mobilität der Bevölkerung auch absolut stark gestiegen. So hat die Summe der täglichen Wege in Deutschland von 190 Mio. in den 80er Jahren auf 225 Mio. im Jahr 2002 zugenommen (Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen 2002a: 63). Dies entspricht einem Zuwachs von fast 20%. Die Menschen sind in den vergangenen Jahren somit immer mobiler geworden, sie legen mehr Wege zurück und diese – wie die Entwicklung des Modal Split gezeigt hat – hauptsächlich mit dem Auto.

Es haben sich aber nicht nur der Umfang der Mobilität und die Wahl des Verkehrsmittels verändert, sondern auch der Zweck der Mobilität. Die Wege in Bezug auf die Arbeit stehen heute nur an dritter Stelle aller zurückgelegten Wege, vielmehr dominieren die Freizeit und der Bereich Einkauf/Erledigungen als Hauptwegezwecke mit zusammen 71% aller Wege. Alleine in der Freizeit werden 36% aller Wege zurückgelegt. Ähnlich wie beim Modal Split für den gesamten Verkehr dominiert auch beim Freizeitverkehr das Auto als wichtigstes Verkehrsmittel: 52,5% aller Wege in der Freizeit werden mit dem Auto zurückgelegt, knapp ein Drittel (31%) zu Fuß und lediglich 5% mit dem ÖPNV. 77% aller Wege dieses Segments sind kürzer als 10 km, 25% sogar kürzer als 1 km (Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen 2002a: 67).

Was ist nun aber konkret unter dem Begriff Freizeitverkehr zu verstehen? Die Erforschung von Freizeitmobilität ist in den vergangenen Jahren verstärkt in den Blickpunkt der Verkehrs- und Mobilitätsforschung gerückt, nachdem sie lange Zeit kein zentrales Forschungsthema war. Der Freizeitverkehr wurde vielmehr oft als Restgröße betrachtet und behandelt, obwohl er in der Statistik schon seit langer Zeit den größten Anteil der Verkehrsleistung umfasst (Dienel u. a. 2003: 545). In Abgrenzung zum Berufsverkehr wird der nicht in Ausübung der Erwerbstätigkeit entstehende Verkehr oftmals als Freizeitverkehr bezeichnet. Aus Sicht der Verkehrswissenschaft stellt der Freizeitverkehr somit lediglich eine Residualgröße zum Alltagsverkehr dar. So ist im Untertitel einer

Tagung zum Freizeitverkehr von „diffuse(m) Verkehr“ (Schäfer-Valtink u. a. 1994) die Rede. Das DIW (1998) definiert Freizeitverkehr als Zusammenfassung „aller übrigen Fahrten und Wege, die nicht den fünf anderen Wegezwecken¹ zuordnen sind, also z. B. Wochenenderholungsfahrten, Verwandten- und Bekanntenbesuche, Besuch kultureller Veranstaltungen, Fahrten und Wege in Ausübung eines Hobbys“. Statistisch gesehen stellt der Begriff „Freizeitverkehr“ somit keine eigenständige Definition dar, sondern dient als Sammelbecken für all die Wegezwecke, die nicht eindeutig einem der anderen Wegezwecke zugeordnet werden können (Grüber u. a. 1999: 1). Eine klare Definition von Freizeitverkehr erweist sich aufgrund seiner großen Vielfältigkeit als schwierig. Auf einer grundsätzlichen Ebene kann Freizeitverkehr als die gesamte Mobilität verstanden werden, die im Zusammenhang mit all den Aktivitäten steht, die nicht direkt der Befriedigung der Daseinsgrundfunktionen dienen.

Generell kann beim Thema Freizeitverkehr zwischen alltäglichem und nichtalltäglichem Freizeitverkehr unterschieden werden. Beim alltäglichen Freizeitverkehr handelt es sich um Wege zu Freizeitaktivitäten, die eher im Nahbereich der eigenen Wohnung stattfinden und oft mit hoher Regelmäßigkeit ausgeübt werden, wie z. B. die Fahrt zum Kino oder zum Sporttraining. Nichtalltäglichen Freizeitverkehr kann man nochmals nach seiner zeitlichen Dimension differenzieren: Tagesausflüge enden am selben Tag, an dem sie begonnen haben, während man unter Kurzreisen Aufenthalte mit ein bis drei Übernachtungen versteht. Ab vier Übernachtungen spricht man von Urlaubsverkehr (vgl. Lanzendorf 2001).

Eine andere Differenzierung des Freizeitverkehrs ergibt sich, wenn man nach den Motiven von Mobilität und den Zielen in der Freizeit fragt. Hier wird dann oftmals zwischen Alltags- und Erlebnismobilität unterschieden. Zum Bereich der Alltagsmobilität zählen Aktivitäten wie beispielsweise Freunde/Bekannte besuchen, essen gehen oder dem Hobby nachgehen. Die Erlebnismobilität ist geprägt von dem Wunsch, neue Ziele oder Wege zu entdecken, eine große Auswahl und Entscheidungsfreiheit zu haben und einen hohen Erlebniswert zu gewinnen.

3 Mehr „freie“ Zeit

Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass die Menschen heute mehr „freie“ Zeit zur Verfügung haben. Als Grund hierfür wird vor allem der Rückgang der durchschnittlichen Arbeitszeit angeführt, der zu diesem „Mehr an Freizeit“ führt (vgl. Institut für Länderkunde 2000). Betrachtet man die Situation genauer, so zeigt sich, dass sich die Zeitverfügbarkeit sehr unterschiedlich entwickelt. Auf der einen Seite ist ein immer größerer Teil der Bevölkerung gar nicht mehr erwerbstätig, wie der große Teil der Pensionierten und Frühpensionierten, oder findet in ihrem Qualifikationsbereich keine Arbeit mehr. Die Zeitverfügbarkeit hat damit für diese Gruppe stark zugenommen. Anders stellt sich die Situation bei der erwerbstätigen Bevölkerung dar. Hier ging die durchschnittliche (Soll-)Arbeitszeit zwar in der Vergangenheit zurück und die erwerbstätige Bevölkerung verfügte tendenziell über mehr freie Zeit. Erst in den letzten 2 Jahren zeigt sich eine Trendwende, sodass in Zukunft wieder mit einer steigenden Arbeitszeit zu rechnen ist.

Betrachtet man den gesamten Zeitbedarf, der heute von einem großen Teil der Erwerbstätigen für die Erwerbstätigkeit aufgewendet werden muss, so zeigt sich, dass dieser aufgrund des höheren (zeitlichen) Aufwands für den Weg zur Arbeit sowie aufgrund

¹ Die übrigen Fahrt- bzw. Wegezwecke sind: (1) Berufsverkehr, (2) Ausbildungsverkehr, (3) Geschäfts- und Dienstreiseverkehr, (4) Einkaufsverkehr und (5) Urlaubsverkehr.

der deutlichen Zunahme von Überstunden sogar insgesamt gestiegen ist. Ob die Menschen heute über mehr oder weniger freie Zeit verfügen, hängt somit sowohl von der Lebensphase des Einzelnen als auch von der jeweiligen Erwerbssituation ab.

Die unterschiedliche Zeitverfügbarkeit der verschiedenen Akteursgruppen führt damit auch zu einem unterschiedlichen Freizeit- und Reiseverhalten. Eine Gruppe, wie die der „jungen Alten“ verfügt heute über ausreichend Freizeit – und oftmals auch über die entsprechenden Finanzmittel – und nutzt diese intensiv für Reisen. Dies zeigt sich u. a. in dem hohen Anteil der über 60-Jährigen, die mehrmals pro Jahr verreisen (vgl. Laesser, Bieger 2005). Bei der Gruppe der Erwerbstätigen dagegen zeigt sich ein Rückgang der Reisetätigkeit sowohl in Bezug auf die Häufigkeit als auch auf die Zeitdauer, wobei gerade bei der Gruppe der 20- bis 40-Jährigen oftmals nur noch eine Kurzreise pro Jahr durchgeführt wird (vgl. Laesser, Bieger 2005). Weiterhin kann festgestellt werden, dass eine zunehmende Gruppe von Menschen überhaupt keine Reisen mehr durchführt. Laesser (2004) schätzt diesen Anteil für die Schweiz auf rund 20% der gesamten Bevölkerung. Bei einem großen Teil dieser Gruppe handelt es sich um Personen, die zwar über freie Zeit verfügen, aufgrund der finanziellen Situation aber nicht (mehr) in der Lage sind zu verreisen. Parallel zum Rückgang der „klassischen“ Übernachtungsreisen bei einzelnen Akteursgruppen ist insgesamt aber ein Anstieg der reinen Tagesreisen zu verzeichnen. Wie in der folgenden Abbildung dargestellt, bestehen hier je nach Berufsgruppe – und damit auch je nach sozialem Status – erhebliche Unterschiede im Reiseverhalten.

Die Ergebnisse der Erhebungen im Rahmen des Reisemarktes Schweiz zeigen hier eine zunehmende Polarisierung zwischen denen, die es sich leisten können zu reisen, und denen, die es sich nicht mehr leisten können (vgl. Laesser, Bieger 2005; Tab. 1).

Tab. 1: Reisehäufigkeit nach Berufsgruppen in der Schweiz 2004

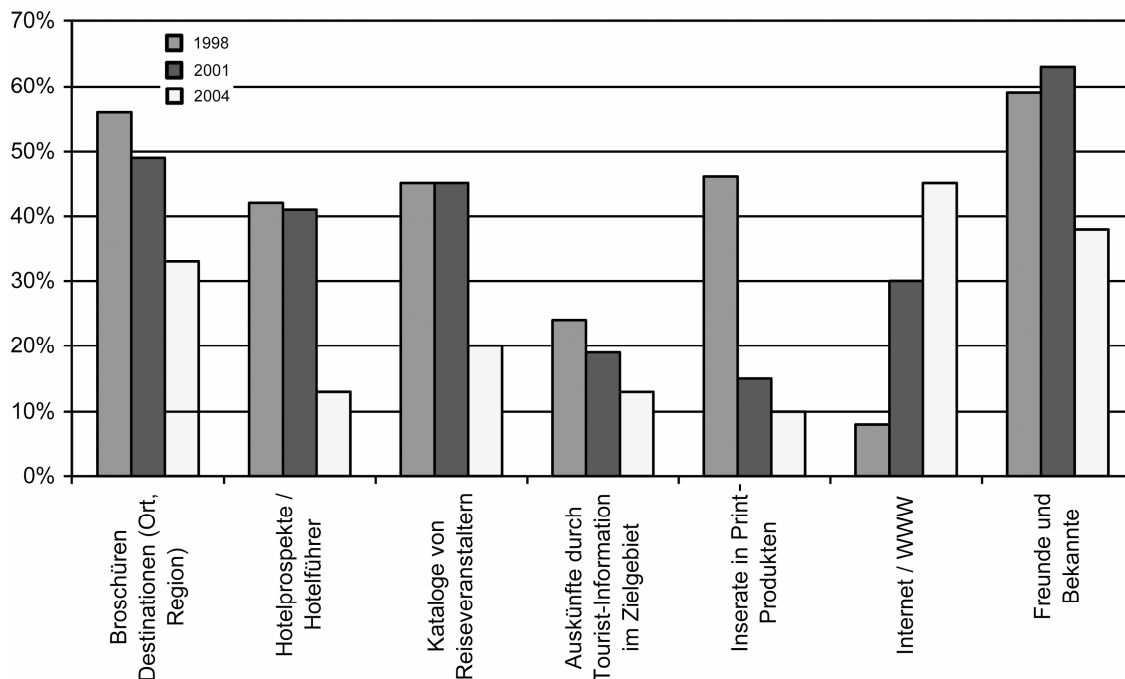
Sozio-demografische Dimension	Effektive Reisehäufigkeit 1+ Nächte	Mehrfache Reisehäufigkeit 1+ Nächte	Effektive Reisehäufigkeit 4+ Nächte	Mehrfache Reisehäufigkeit 4+ Nächte
CEO/Top Management	90 %	73 %	82 %	66 %
Geschäftsinhaber KMUs	77 %	65 %	72 %	45 %
Landwirte	56 %	56 %	38 %	25 %
Selbstständige (Rechtsanwälte, Geschäftsführer etc.)	71 %	58 %	63 %	46 %
Mittleres Management	82 %	72 %	76 %	59 %
Kaufm./Techn. Angestellte	81 %	70 %	73 %	57 %
Arbeiter	68 %	58 %	59 %	46 %
Rentner	83 %	79 %	74 %	69 %
Hausfrauen	82 %	69 %	74 %	53 %
Arbeitslose	70 %	49 %	59 %	38 %
Auszubildende	57 %	59 %	52 %	52 %
Schüler	81 %	66 %	76 %	25 %
Studierende	61 %	56 %	53 %	50 %
Sonstige	75 %	65 %	72 %	52 %
Im Militärdienst	62 %	75 %	62 %	50 %
Andere	67 %	59 %	62 %	46 %

Quelle: Laesser, Bieger 2005

Auch die IuK-Technologien haben einen Einfluss auf das Freizeit- und Reiseverhalten der Menschen. Das Freizeitverhalten – insbesondere von Kindern und Jugendlichen – wurde durch den Computer und das Internet verändert. Während der Zugang zu den Medien Fernsehen und Internet immer kostengünstiger wird, steigen die Kosten für z. B. Sportaktivitäten, Ausflüge oder Museumsbesuche an. Dies hat zur Folge, dass ein Großteil der frei zur Verfügung stehenden Zeit zu Hause verbracht wird. IuK-Technologien haben somit nicht nur einen Einfluss auf das Freizeitverhalten, sondern auch auf die Mobilität im Alltag.

Während die IuK-Technologien das Freizeitverhalten – zumindest großer Teile der Bevölkerung – stark beeinflusst haben, ist ihr Einfluss auf das Reiseverhalten nicht so grundlegend ausgefallen, wie es verschiedene Experten vor einigen Jahren erwartet haben, die einen Ersatz der realen Freizeit- und Erlebniswelten durch rein „virtuelle“ Erlebniswelten vorausgesagt haben. Gleichwohl ist der Einfluss groß, wobei hier die IuK-Technologie als ein „Mittel zum Zweck“ und nicht als „Selbstzweck“ betrachtet werden muss. Insbesondere die zunehmende Verbreitung von Internet und Mobiltelefonen führt zu völlig neuen Strukturen in der Informationsbeschaffung und auch in der Distribution von touristischen Produkten. Laesser (2005) zeichnet deutlich den Bedeutungsgewinn des Internets als Grundlage der Informationsbeschaffung gegenüber den anderen (touristischen) Kommunikationsmedien, wie z. B. den Informationsbroschüren der Destinationen, Hotelprospekten oder auch den Katalogen von Reiseveranstaltern (Abb. 3).

Abb. 3: Bedeutung verschiedener Informationsquellen bei Reisen²



Quelle: Laesser 2005

² Die Auswertung stammt aus dem Reisemarkt Schweiz 2004. Hier wurden Schweizer befragt, welche Informationsquellen für sie sehr wichtig bzw. wichtig sind in Bezug auf eine Wintersportreise im Ausland. Bei einer Urlaubsreise im Inland sind die Werte anders, es zeigt sich aber ebenfalls ein Bedeutungszuwachs des Internets als Informationsmedium.

Die zunehmende Bedeutung des Internets zur Informationsbeschaffung bei Reisen zeigt sich auch im Vergleich der letzten sechs Jahre. Nach wie vor sind Freunde und Bekannte die wichtigste Informationsquelle (38% der Befragten nannten sie als wichtige bzw. sehr wichtige Informationsquelle), jedoch mit abnehmender Bedeutung. Dies gilt auch für alle anderen Informationsquellen, die zugunsten des Internets an Bedeutung verloren haben. 45% der Befragten stufen am Jahr 2004 das Internet als wichtige bzw. sehr wichtige Informationsquelle ein (Laesser 2005). Das Internet gewinnt nicht nur als Informationsquelle vor Reiseantritt an Bedeutung, sondern auch in Bezug auf die Distribution touristischer Dienstleistungen. Auch hier sind die Anteile der Online-Umsätze am gesamten Reisegeschäft in den vergangenen Jahren stetig angestiegen, allerdings machen sie derzeit nur einen geringen Teil aus (max. 10%).³ Die IuK-Technologien haben damit nicht die inhaltliche Struktur des Freizeit- und Reisemarktes, sondern lediglich die Prozesse der Kaufentscheidung verändert.

Es stellt sich nun die Frage, wie sich diese Entwicklungen konkret auf die inhaltlichen Strukturen des Freizeit- und Reisemarktes auswirken und zu welchen neuen Anforderungen sie an die Angebotsgestaltung in diesem Markt führen. Dabei ist es vor allem von Interesse, welche Konsequenzen diese Veränderungen für die Mobilität und schlussendlich auch für die touristische Infrastrukturplanung haben. Bevor auf Trends im Freizeit- und Reisemarkt eingegangen wird, erscheint es notwendig, eine Definition der grundlegenden Begriffe Freizeit und Tourismus vorzunehmen, da hier möglicherweise unterschiedliche Konsequenzen zu erwarten sind.

4 Die Begriffe Freizeit und Tourismus

Bei den verschiedenen wissenschaftlichen Definitionsversuchen des Freizeitbegriffs können negative und positive Definitionsansätze unterschieden werden. Bei den negativen Freizeitdefinitionen verbleibt von der insgesamt zur Verfügung stehenden Zeit als Freizeit all das, was sie nicht ist: also nicht Arbeit, nicht Obligations- oder Reproduktionszeit (Schlaf, Einkauf, Hauswirtschaft usw.). Bei den positiven Freizeitdefinitionsansätzen wird dagegen versucht, die subjektive Sichtweise stärker zu betonen und Freizeit nicht mehr als Restkategorie zu begreifen: subjektive emotionale Bedeutungen, Inhalte, Motive und Erlebensweisen von Freizeit rücken in den Vordergrund (Fastenmeier u. a. 2003: 14).

Was der Mensch unter Freizeit versteht, kann damit subjektiv sehr unterschiedlich sein. Bei den meisten Menschen gleich sind die Eigenschaften, die mit Freizeit verbunden werden: positiv, erfreulich, gesund, stark, fröhlich und abwechslungsreich. Abgerundet wird die Beschreibung durch die Begriffe „wach“, „aktiv“ und „erholsam“ (Fastenmeier u. a. 2003: 16).

Betrachtet man Aktivitäten, die der Freizeit zugeordnet werden, so kann man vereinfachend sagen, dass solchen Aktivitäten Freizeitcharakter zugeschrieben wird, die nicht zur Arbeit gehören und Spaß machen. Einerseits wird also die berufliche Aktivität bzw. die Ausbildung als Gegenpol zum Freizeitbegriff empfunden, andererseits wird berufsbezogenen Aktivitäten Freizeitcharakter abgesprochen. Bei den anderen Tätigkeiten hängt die Zumessung von Freizeitwert davon ab, ob sie Spaß machen oder nicht, weniger davon, ob sie freiwillig ausgeführt werden oder nicht. Als Tätigkeiten mit hohem Freizeitcharakter werden in der Regel folgende Tätigkeiten angesehen:

³ Der Beitrag von Vallée, Lenz (in diesem Band) untersucht u. a. die Bedeutung des E-Commerce in Bezug auf das Einkaufsverhalten. Auch wenn der Anteil der über E-Commerce getätigten Reisen bisher noch gering ist, stellen die Autoren auch hier einen Bedeutungszuwachs fest.

- Bewegung in der Natur
- Soziale Kontakte
- Entspannung, Medienkonsum
- Sport und Fitness

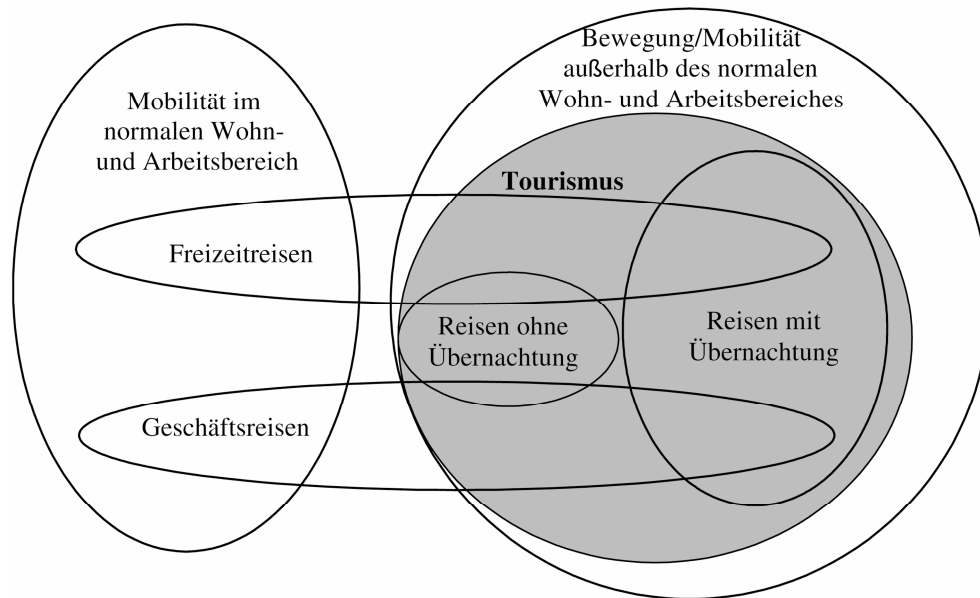
Umgekehrt können Tätigkeiten identifiziert werden, die eindeutig nicht der Freizeit zugeordnet werden, wie z. B. Beruf/Ausbildung, politisches und soziales Engagement, die Hausarbeit oder der regelmäßige Einkauf. Der gesamte Freizeitbereich kann noch weiter differenziert werden. Gstalter, Fastenmeier (2002: 84) sehen z. B. einen Unterschied zwischen der Alltags- und der Erlebnisfreizeit, der in der zeitlichen Komponente begründet ist, nach der Alltagsfreizeit in der freien Zeit während des Alltags stattfindet, Erlebnisfreizeit dagegen am Wochenende. Entsprechend unterscheiden sich die Aktivitäten beider Freizeittypen: Während bei der Alltagsfreizeit Freunde besuchen und treffen, kulturelle Aktivitäten und Sport im Vordergrund stehen, sind es in der Erlebnisfreizeit neben kulturellen Veranstaltungen Ausflüge, Freizeitparks, Radtouren, Sport, spazieren gehen oder fahren.

Insgesamt zeigt sich, unabhängig davon ob eine negative oder positive Definition vorliegt, dass sich das traditionelle Gegensatzpaar von Arbeit und Freizeit nicht auflösen lässt und weiterhin das wichtigste Kriterium zur Definition von Freizeit ist (Fastenmeier u. a. 2003: 21 ff.). Wie die folgende Definition der Deutschen Gesellschaft für Freizeit von 1998 zeigt, sind „Selbstbestimmtheit der Tätigkeit“ sowie „persönliches Wohlbefinden als Zweckbestimmung“ weitere wichtige Kriterien einer aktuellen Abgrenzung des Freizeitbegriffs: „Freizeit ist das durch gesellschaftliche Übereinkunft ermöglichte Zeitquantum außerhalb der Arbeitszeit, über das der einzelne selbst (frei) entscheiden kann, um es für sein Wohlbefinden zu nutzen“ (DGF 1998: 9).

Ähnlich wie bei der Definition des Freizeitbegriffs zeichnet sich auch die Definition des Tourismusbegriffs durch eine negative Abgrenzung aus: „Tourismus ist die Gesamtheit der Beziehungen und Erscheinungen, die sich aus dem Reisen und dem Aufenthalt von Personen ergeben, für die der Aufenthaltsort weder hauptsächlicher und dauernder Wohn- noch Arbeitsort ist“ (Kaspar 1991: 18). Im angelsächsischen Bereich wird diese Abgrenzung ebenfalls verwendet, sie wird aber oft noch um den Blickpunkt erweitert, dass der Tourismus (positive) Wirkungen auf das ökonomische, physische und soziale Wohlergehen der einzelnen Touristen haben soll (vgl. Heath, Wall 1992: 4). Tourismus hat also immer etwas mit Mobilität, mit (physischen) Veränderungen im Raum zu tun. Darin unterscheidet sich der Tourismus von der Freizeit, die auch innerhalb des normalen Wohn- und Arbeitsbereichs verbracht werden kann. Bieger (2005: 2) stellt deshalb zu Recht fest, dass das Kriterium der Bewegung außerhalb des normalen Arbeits- und Wohnumfeldes allein ausschlaggebend ist für die Abgrenzung des Tourismus. „Deshalb gehört beispielsweise ein Einkaufsbummel eines Einwohners einer Agglomerationsgemeinde in der Stadt nicht zum Tourismus, da er sich im normalen funktionalen Arbeitsumfeld bewegt. Hingegen ist ein Shopping-Flug über das Wochenende nach London eindeutig ein touristisches Phänomen“ (Bieger 2005: 3).

Der Tourismusbegriff mit seinem zentralen Bestimmungsmerkmal der Mobilität unterscheidet sich damit klar vom Freizeitbegriff, dessen zentrales Bestimmungsmerkmal die Zeitverfügbarkeit ist. Er umfasst in dieser Definition auch die Geschäftsreisen, die somit ein eigenständiges Feld im Tourismus darstellen (Abb. 4).

Abb. 4: Abgrenzung des Begriffs Tourismus



Quelle: Bieger 2005: 4

Freizeit und Tourismus sind damit keine sich gegenseitig ausschließenden Kategorien, sie dürfen jedoch auch nicht gleichgesetzt werden. Es ist aber wichtig, dass klar unterschieden wird, was Tourismus und was Freizeit ist. Nach Bieger (2005: 3) ist diese Unterscheidung heute vor allem darum wichtig, weil in der öffentlichen Diskussion häufig eine Vermengung der touristischen Nutzung mit der Freizeitnutzung von Infrastrukturen stattfindet und in vielen Gegenden beobachtet werden kann, dass die touristischen Anlagen zu einem großen Anteil auch von Einheimischen im Rahmen ihrer Freizeitnutzung frequentiert werden. Vor dem Hintergrund dieser verschiedenen Begriffsbestimmungen unterscheiden wir drei verschiedene Kategorien im Freizeit- und Tourismusbereich:

- Ferientourismus: Reisen mit mehr als einer Übernachtung, die nicht zu beruflichen bzw. zu Fortbildungszwecken unternommen werden
- Tagestourismus: Reisen ohne Übernachtung, die mindestens eine Entfernung von 30 km aufweisen und weniger als 5 mal pro Jahr erfolgen
- Freizeit: Aktivitäten, die nicht direkt zur Befriedigung der Daseinsgrundfunktion dienen und innerhalb des normalen Wohn- und Arbeitsumfeldes erfolgen

5 Trends im Freizeit- und Tourismusbereich

Die Entwicklung in verschiedenen Freizeitbereichen verläuft – gerade auch im Hinblick auf die Mobilität – sehr unterschiedlich.⁴ Gleichwohl können eine Reihe von grundlegenden Trends identifiziert werden, die den Freizeit- und Tourismusbereich beeinflussen. Von besonderer Bedeutung sind dabei einige Entwicklungen, die die gesamte Lebens- und Arbeitswelt beeinflussen. In der Soziologie wird heute davon ausgegangen, dass die wesentlichen Eigenschaften unserer Arbeits- und Lebenswelt heute mit Optio-

⁴ Die folgenden Ausführungen konzentrieren sich auf den Tagestourismus und die Freizeit, beim „klassischen“ Ferientourismus wird nicht das Anreiseverhalten betrachtet, sondern lediglich die innerhalb des Urlaubs stattfindenden Ausflugsfahrten vom Ferienort aus.

nalität und damit eng verknüpft mit Individualismus dargestellt werden (vgl. u. a. Gross 1994). Die liberale Gesellschaft – verbunden mit den Möglichkeiten einer globalisierten Wirtschaft – schafft sowohl im Arbeits- als auch im Freizeitbereich Optionen in bisher nie gekanntem Ausmaß. Rasche Veränderungsprozesse in Wirtschaft und Gesellschaft tragen dazu bei, dass sich die Menschen möglichst viele Optionen über maximale Zeitfenster offenhalten und sich möglichst spät binden wollen (vgl. Gross 1994).

Erst die heute in der Gesellschaft zu einem der wichtigsten Werte entwickelte Liberalität schafft den Boden für einen ausgeprägten Individualismus, der die gesellschaftliche Legitimation für Multioptionalität bietet. Klassische Verhaltensschemata, bspw. die Orientierung der Menschen an Verhaltensmustern von sozialen Schichten oder Milieus, vermischen sich. Richtig ist nicht, was den Werten der jeweiligen sozialen Schicht entspricht, sondern was in der jeweiligen Konstellation vom Einzelnen als richtig empfunden wird. Gleichzeitig verstärkt sich der Individualismus im Rahmen der Globalisierung durch den zunehmend intensiveren Wettbewerb auf Standort-, Firmen- und Mitarbeiter-ebene. Es entsteht eine eigentliche Entsolidarisierung, weil mit zunehmendem Wettbewerb die Befriedigung der eigenen Bedürfnisse immer mehr in den Vordergrund rückt.

Verschiedene Autoren (u. a. Popcorn 1996; Opaschowski 1994) entwickelten ein System von Trends, die sich im Wesentlichen aus den oben geschilderten Trends, Individualisierung und Multioptionalität, erklären lassen und die für die Entwicklung des Freizeit- und Tourismusbereichs von zentraler Bedeutung sind. Thesenartig können für diese Bereiche die folgenden Haupttrends festgehalten werden (Bieger 1998):

- *Zunehmende Qualitäts- und Kostensensibilisierung*: Dieser Trend ist Ausdruck des im eigenen Arbeits- und Lebensumfeld erlebten Wettbewerbsdruckes. Auch erhöhen sich die Qualitäts- und Kostenanforderungen an Güter und Leistungen mit jedem positiven Konsumerlebnis. Wesentlich im Qualitätswettbewerb ist die laufende Innovation, insbesondere durch Schaffung neuer Erlebnismöglichkeiten, wodurch natürlich wiederum neue Optionen geschaffen werden.
- *Zunehmende Zeitsensibilisierung*: Verschiedene Autoren unterstellen eine Entwicklung in Richtung einer Zweidrittelgesellschaft (vgl. u. a. Opaschowski 1994). Man geht davon aus, dass ein Teil der Bevölkerung in der permanent vernetzten und wettbewerbsintensiven Arbeitswelt immer intensiver arbeiten muss, aber auch immer mehr verdient. Ein anderer Teil ist aufgrund von Arbeitsbedingungen, persönlichen Belastungsgrenzen etc. von dieser Form von Tätigkeiten ausgeschlossen und hat weniger Geld, dafür viel Zeit. Mit dem Mehr an Optionen und der zunehmenden Belastung in der Arbeitswelt wird insbesondere für einkommensstärkere Bevölkerungsgruppen die Zeit zu einem zunehmend knappen Faktor. Freizeit- und Tourismusangebote müssen ein optimales Verhältnis zwischen Erlebnis und Zeitbedarf bieten. Kurze Erreichbarkeit, maßgeschneiderter Service, z. B. durch Bereitstellung von Sportgeräten oder durch eine optimierte Wegweisung, sind wichtige Elemente.
- *Multioptionalität*: Auch in der knappen, dafür umso wichtigeren Freizeit will sich der Besucher möglichst lange alle Optionen offen halten. Verschiedene Sport- und Betätigungsmöglichkeiten müssen ohne großen Regie-, Organisations- und Reiseaufwand rasch zugänglich sein. Dies wird durch eine Konzentration von Aktivitäten erleichtert. „Freizeit-Zapping“ überträgt sich folglich zunehmend auf geografische Orte, was zu einem kurzfristigen Kurzerlebnis-Tourismus und zu einem raschen Wechsel zwischen Attraktionen beiträgt. Dies führt dazu, dass größere Attraktionspunkte oder sogar Bündel von Attraktionspunkten attraktiver sind. Oft werden deshalb heute an einigen Orten mehrere Themenparks zusammengebaut.

- *Soft-Individualismus*: Familie und Freundeskreis spielen in der Freizeit eine immer größere Rolle, weil im normalen Lebens- und Arbeitsalltag sehr wenig Zeit für deren Pflege zur Verfügung steht. Gleichzeitig sollen aber auch die eigenen Bedürfnisse erfüllt werden. Ein „Soft-Individualismus“ ist die Folge (vgl. Horx 1996). Ein eigentliches „Sozial-Zapping“ zwischen Freunden/Familie und narzisstischer Selbstbetätigung ist an Attraktionspunkten möglich.
- *Physische und psychische Stärkung*: Ein klassisches Motiv und auch gesellschaftliche Legitimation für die Freizeit war immer schon die Wiederherstellungsfunktion für den Arbeits- und Lebensalltag. Dies dürfte im Zuge der zunehmenden Arbeitsbelastung breiter Bevölkerungsteile noch wichtiger werden. Physische Stärkung bedeutet eine gute Mischung von Sport- und Erholungsmöglichkeiten, vor allem aber auch Sicherheit in Bezug auf Hygiene etc. Psychische Wiederherstellung bedeutet heute weitgehend Wiederherstellung der eigenen Identität. Im Gegensatz zur Anonymität des Arbeitsalltages soll die Eigenständigkeit und Besonderheit sowie Fähigkeit, Wirkungen zu erzeugen, erlebt werden. Begegnungen in Grenzbereichen wie Risikosportarten sind damit als Instrument der Identitätsfindung zu sehen (vgl. Walle 1997).
- *Traumwelten*: Ferien sind die immer knapperen Zeitfenster, die der Kunde heute noch in voller Zeitautonomie weitgehend selbst gestalten kann. Reisen erlaubt durch Distanzüberwindung das „Abstandnehmen“ von Problemen und Alltag sowie den Eintritt in eine neue, nicht ganz durchschaubare und damit gleichsam etwas mystische Realität. Gleichzeitig hat sich der moderne Zeitgenosse an eine standardisierte Qualität in praktisch allen Lebensbereichen gewöhnt. Erlebt werden folglich höchstens negative Überraschungen. Entsprechend projiziert er seine innersten Träume einer heilen Gegenwelt auf die Ferienreise. Oft möchte der Kunde deshalb bewusst oder unbewusst gar nicht alle Details und Hintergründe kennen. Gefragt ist in immer mehr Feriensituationen die perfekte Traumwelt, in der man sich positiv überraschen lassen kann (Romeiss-Stracke 1995). Um einen optimalen Erlebniszusammenhang zu bieten, sollten diese Träume zu Ferienwelten gemäß entsprechenden Themen (analog zu Freizeitparks) gestaltet werden (Scherrieb 1997).

6 Touristische Attraktionspunkte und Freizeitgroßeinrichtungen

Die genannten Trends verändern das touristische Verhalten und führen teilweise zu einer Konzentration von touristischen Angeboten auf Attraktionspunkte. Hierbei kommt Freizeit(groß-)einrichtungen und der damit im Zusammenhang stehenden Mobilität eine besondere Bedeutung zu. Laut Beckmann (2002: 5) sind als „Groß“-Einrichtungen der Freizeit bauliche und betriebliche Anlagen der jeweiligen Nutzungsangebote (Einkauf/Versorgung, Entertainment, Kultur, Sport...) zu verstehen, die hinsichtlich

- Größe (Grundfläche, Nutzfläche, umbauter Raum, Anzahl der Angebotelemente, Platzanzahl...),
- Multifunktionalität der Angebote (verschiedene Freizeitelemente, Gastronomie, Handel, Dienstleistungen...) und Wahlfreiheit bei der Nutzung sowie
- Besucher- und Nutzerzahl

aus der Gesamtheit der sonstigen öffentlichen und privaten Einrichtungen herausfallen.

Der Begriff „Größe“ ist somit mehrdimensional und wird unterschiedlich verwendet. Er ist situationsabhängig und abhängig vom Angebotssegment. Im Zusammenhang mit Freizeitgroßeinrichtungen korrespondiert der Begriff der Größe laut Beckmann (2002: 5) zumeist mit

- hohen Investitionskosten, hohen Betriebskosten, aber auch hohen Umsätzen,
- hohem Verkehrsaufkommen, aufwändigen Erschließungsanlagen im Öffentlichen Verkehr (ÖV) und Motorisierten Individualverkehr (MIV), großen Parkieranlagen,
- großen Einzugsbereichen, langer Besuchsdauer und
- hohem Bekanntheitsgrad.

Beispiele von Freizeitgroßeinrichtungen sind Multiplexkinos, Sport- und Veranstaltungsarenen, Musicaltheater, Freizeitparks, aber auch Love-Parades u. Ä. Freizeitgroßeinrichtungen können sowohl als Ausdruck als auch teilweise als Ursache veränderter Freizeitbedürfnisse interpretiert werden (vgl. Beckmann 2002: 12). Im Bereich der Tourismuswissenschaft wird zunehmend für den Begriff der Freizeitgroßeinrichtungen der umfassendere Begriff der Attraktionspunkte verwendet: „Attraction is a designated permanent resource which is controlled and managed for the enjoyment, amusement, entertainment and education of the visiting public“ (Middleton 1989). Der Begriff des Attraktionspunktes wird dabei umfassender definiert als der Begriff der Freizeit(Groß-)einrichtung. Nach Beritelli (2005) beinhaltet er die folgenden Merkmale:

- Bei Attraktionspunkten handelt es sich um einzelne geografische Einheiten, Punkte und/oder geografisch klar begrenzte Räume, welche Menschen motivieren, in ihrer Freizeit eine bestimmte Zeitspanne für ihren Besuch und ihre Anwesenheit zu verwenden.
- Sie bestehen aus einer Kombination von Betätigungsmöglichkeiten und Dienstleistungen, die in diesen Räumen konzentriert werden.
- Sie sind gesteuert und verfügen über entsprechende Strukturen (öffentliche/private, implizite/explicite).
- Sie sind in der Lage, eine bestimmte, differenzierte Stimmung oder Atmosphäre zu bieten und werden damit zur Austauschplattform und zum Katalysator von Communities.
- Kunden werden auf der Basis ihrer eigenen Motivation zu Attraktionen hingezogen/-gestoßen.
- Symbole spielen dabei eine wichtige Rolle. Sie repräsentieren die Attraktionspunkte und lösen die Motivation der Kunden aus.

Bieger, Laesser (2003: 22) unterscheiden, zwischen verschiedenen Arten von Attraktionspunkten, wobei sie zwischen Attraktionspunkten (1) auf der Basis ursprünglicher Angebote, (2) auf der Basis von abgeleiteten Angeboten, (3) eigenständigen Attraktionspunkten und (4) zeitlich begrenzten Attraktionspunkten differenzieren (Abb. 5).

Abb. 5: Arten von Attraktionspunkten

Art	Attraktionspunkt	Beispiel
1. Attraktionspunkte auf der Basis ursprünglicher Angebote		
Natur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aussichtspunkte ▪ Wasserfälle ▪ Gletscher 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Niagara Falls ▪ Rhonegletscher
Kultur/Architektur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bauwerke ▪ ständige Performance 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Toronto Tower ▪ Eiffelturm ▪ Petronas Tower
2. Attraktionspunkte auf der Basis von abgeleiteten Angeboten		
Sport	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sportzentrum 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wellenbäder ▪ Bergstationen von Bergbahnen etc.
Shopping	<ul style="list-style-type: none"> ▪ allgemeine Shopping Mall ▪ Special Interest Shopping Malls 	
Verkehrsknoten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Flughafen 	
3. Eigenständige Attraktionspunkte		
„Sui generis“	<ul style="list-style-type: none"> ▪ künstlich geschaffene Attraktivität durch Vernetzung ▪ Themenparks 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadtplätze ▪ Piers ▪ Euro Disney
4. Zeitlich begrenzte Attraktionspunkte		
Events	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Musik ▪ Theater ▪ Sport ▪ Volksfeste 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Montreux-Jazzfestival ▪ Olympische Spiele

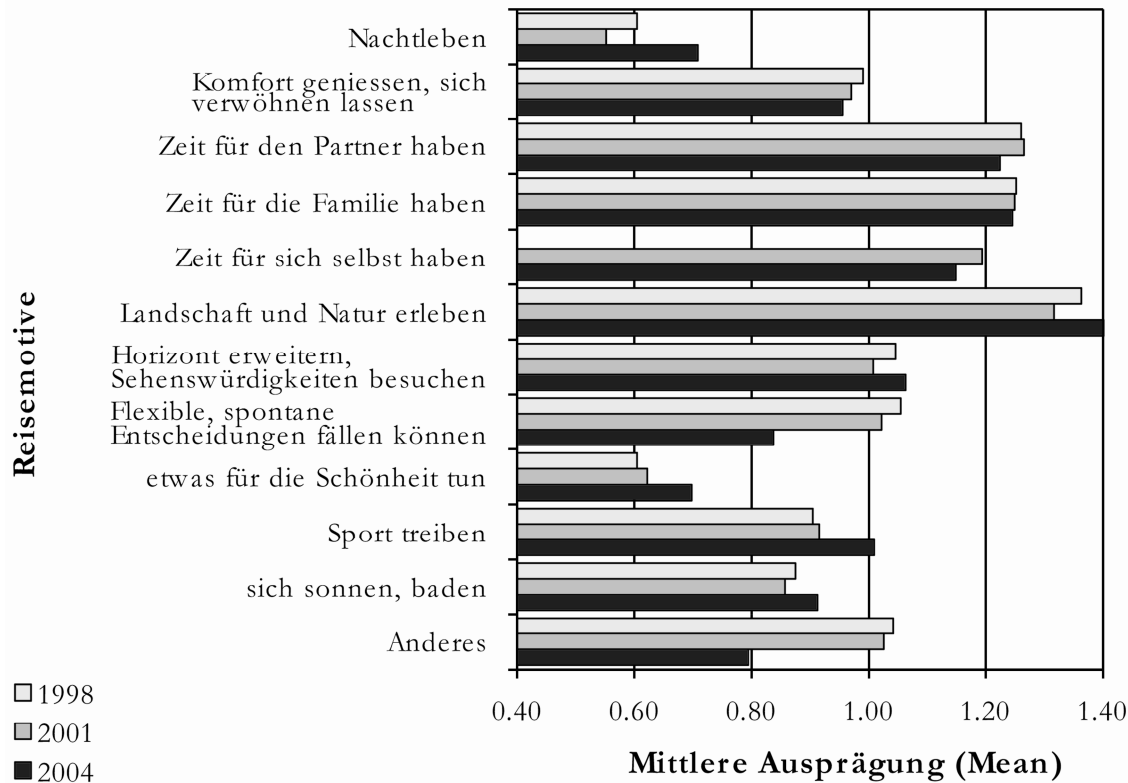
Quelle: Bieger, Laesser 2003: 22

Der Erfolg eines Attraktionspunktes, d.h. die Nachfrage durch die Gäste, lässt sich anhand verschiedener theoretischer Ansätze erklären. Einer dieser Ansätze, der vor allem im Hinblick auf die Verbindung zwischen Attraktionspunkten und Mobilität besondere Bedeutung hat, ist der sog. Gravitationsansatz (vgl. Bieger, Laesser 2003: 28 ff.). Die Grundannahme des aus der theoretischen Physik hergeleiteten Gravitationsmodells ist, dass der von einem bestimmten Bevölkerungspotenzial generierte Reisestrom vom Ursprung zum Ziel eine Funktion der Bevölkerungspotenziale in beiden Regionen und der Entfernung ist (Smeral 1994). Dieses Modell nach Smeral besteht aus zwei Bestandteilen: einer Druck-Sog-Wirkung zwischen Ursprungs- und Zielgrößen auf die Interaktion und einem hemmenden Einfluss von Entfernung oder Erreichbarkeitskosten auf die Interaktion.

Die grundsätzlichen Trends in Richtung Multioptionalität und Individualismus sowie eine zunehmende Konzentration der touristischen Nachfrage auf Attraktionspunkte zeigen sich auch in den individuellen Motivationen, die dem Reisen zugrunde liegt. Wie in Abb. 6 dargestellt, kann hier zwischen verschiedenen Motivationen unterschieden werden, die gleichzeitig bei einer Reise bestehen. Es geht hier quasi um ein „Sowohl-als-auch“, d.h. an eine Reise werden immer unterschiedliche Anforderungen gestellt, die gleichzeitig erfüllt werden sollen: Man will Zeit für sich und Zeit für die Familie haben oder man will sich erholen und gleichzeitig Sport treiben. Von Bedeutung ist dabei aber

nicht das konkrete Handeln, sondern lediglich die Optionalität, d.h. die prinzipielle Möglichkeit, die verschiedenen Optionen auch in Anspruch nehmen zu können.

Abb. 6: Reisemotivationen (Mehr als 1 Übernachtung) – Ergebnisse des Reisemarktes Schweiz 1998–2004



Quelle: Laesser, Bieger 2005: 21

Vor dem Hintergrund dieser grundlegenden Trends, die primär die Nachfrage nach Freizeit- und Tourismusangeboten beeinflussen, können nun eine Reihe von Anforderungen identifiziert werden, die sich direkt an die Angebotsgestaltung richten. Bieger (2005) unterscheidet hier zwischen den folgenden großen Entwicklungen:

- Bedeutungsgewinn von Wellness- und Kulturangeboten aufgrund der Gesundheitstrends, der Überalterung sowie der Identitätssuche und Multioptionalität
- Reisen im Spannungsfeld zwischen Erlebnis und Relaxing
- Dualität von Nahreisen und Fernreisen sowie der Rückgang der durchschnittlichen Reisedauer
- Ausdifferenzierung der Unterkunftsform zwischen den zwei Polen “visit friends and relatives” und selektiver Genuss von Top-Hotels
- Gäste suchen jeweils die für ihre individuellen Präferenzen bestgeeigneten Destinationen und touristischen Leistungsträgern

In der Folge dieser Veränderungen sowohl auf der Nachfrage- als auch auf der Angebotsseite verändert sich auch das konkrete Reise- und Freizeitverhalten. Feststellbar ist hier eine zunehmende Ausdifferenzierung und Spezifizierung bei den Angeboten, ein Bedeutungsgewinn von multioptionalen Attraktionspunkten sowie eine zunehmende

Konzentration auf Standorte und Saisons. In diesem Zusammenhang kommt auch den modernen Informations- und Kommunikationstechnologien eine wichtige Funktion zu. Mit deren Hilfe können sich die Menschen schneller, umfassender und vor allem auch aktueller über bestimmte Angebote informieren. In der Folge werden die Entscheidungen über bestimmte Angebote zielgerichteter, d. h. es werden jeweils die Angebote ausgewählt, die optimal den jeweiligen Bedürfnissen entsprechen, und sie werden kurzfristiger getroffen, d. h. je nach aktueller Situation wird jeweils das optimale Angebot ausgewählt. Insbesondere bei Attraktionspunkten für den Tagestourismus und für die Freizeitnutzung können die Effekte, die hieraus resultieren, beobachtet werden: An einzelnen (optimalen) Tagen findet hier eine überproportionale Nachfrage statt und die Besucherspitzen werden immer größer. Deutlich wird dies z. B. im Herbst an schönen Tagen bei (nebelfreien) Attraktionspunkten, wie z. B. dem Feldberg im Schwarzwald, im Winter an sonnigen Tagen in einzelnen, gut erreichbaren Skigebieten oder auch bei schlechtem Wetter bei Attraktionspunkten mit entsprechendem Angeboten, wie z. B. Zoos oder Museen. Bei allen derartigen Attraktionspunkten gibt es ein zunehmendes Auseinanderfallen zwischen den durchschnittlichen Besucherzahlen und den Spitzenzahlen (Abb. 7). Die Amplitude der Ausschläge bei den täglichen Besucherzahlen nimmt hier deutlich zu. Auch wenn das Internet zur kurzfristigen Informationsbeschaffung eine zunehmend wichtige Rolle beim Reise- und Freizeitverhalten spielt, kann die Entwicklung der Besucherzahlen nicht allein auf die bessere und aktuellere Informationsvermittlung durch die neuen Technologien zurückgeführt werden. Das zunehmend breitere Angebot an „alternativen“ Freizeitangeboten, wie z. B. Sporteinrichtungen, Freizeitbäder oder Wellness-Einrichtungen, ist ebenfalls verantwortlich für diese Entwicklung. Die Folge ist, dass zahlreiche Attraktionspunkte teilweise an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen und es an den Spitzentagen in der Regel zu massiven Verkehrsbelastungen bei der An- und Abreise kommt. In der folgenden Abbildung sind beispielhaft ausgewählte Attraktionspunkte aus Deutschland, Österreich und der Schweiz mit ihren durchschnittlichen Besucherzahlen und den Besuchern an Spitzentagen aufgeführt.

Abb. 7: Besucherzahlen ausgewählter Attraktionspunkte 2005

Attraktionspunkt	Durchschnittliche Besucherzahl	Besucherzahl an Spitzentag
Insel Mainau	1.000	10.000 – 12.000
Zoo Zürich	2.500	8.500
Skigebiet Weisse Arena	8.000	20.000
Europapark Rust	20.000	30.000 – 40.000
Hoher Kasten Appenzell	600 – 700	3.500

Quelle: Eigene Erhebung (Scherer; Strauf), nach Angaben der Unternehmen

Es stellt sich nun die Frage, ob und ggf. wie sich diese Veränderungen bei Freizeit(groß-)einrichtungen auswirken und welche Rolle die neuen Technologien möglicherweise hierbei spielen.

7 Mobilität bei Freizeitgroßeinrichtungen

In Hinblick auf die ausgeführten Veränderungen und in bezug auf die touristische Nachfrage und das touristische Angebot interessiert nun, welche Wirkungen Attraktionspunkte bzw. Freizeitgroßeinrichtungen auf die Mobilität haben. Im Rahmen des Projektes *freimove* wurden durch das Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen zwölf Freizeitgroßeinrichtungen in Nordrhein-Westfalen in Bezug auf die je-

weiligen Verkehrs- und Raumwirkungen, Nutzergruppen, Zugänglichkeit und Veranstaltungsrythmen näher betrachtet. Erwartungsgemäß überwiegt das Auto als Verkehrsmittel zur Anreise, die Anteile des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) schwanken jedoch zwischen 30% und über 90% bei den verschiedenen Einrichtungen. Entsprechend hoch (50%) oder niedrig (5%) liegt der Anteil des Öffentlichen Verkehrs (Beckmann u. a. 2003: 552). Weiterhin können Einrichtungen mit zeitlich eindeutigen Spitzen des Verkehrsaufkommens von Einrichtungen ohne solche Spitzen unterschieden werden. Die Zuflusseigenschaften hängen stark davon ab, ob eine Einrichtung vermehrt Abendveranstaltungen oder Tagesveranstaltungen durchführt, welches Zielpublikum angesprochen wird und wie die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln ausgestaltet ist. Abhängig von der Art der Einrichtung unterscheiden sich auch die Einzugsgebiete, die Altersstruktur der Besucher und die Verkehrsmittelnutzung.

Die Wahl des Verkehrsmittels bei Freizeitgroßeinrichtungen hängt einerseits stark mit der Art der Einrichtung und deren Angebot zusammen. Andererseits haben aber auch die Affinitäten und Eigenschaften der Besucher einen erheblichen Einfluss. So kommt Lanzendorf (2003) zum Ergebnis, dass die Wahl des Verkehrsmittels in der Freizeit stark von Routinen beeinflusst wird. Unabhängig vom Ort und der Art der Freizeitaktivität entscheiden sich mehr als $\frac{3}{4}$ der Besucher routinemäßig für ein Verkehrsmittel. Diese Einschätzung teilen auch Gstalter, Fastenmeier (2002: 87 f.), die in ihren Untersuchungen zu ähnlichen Ergebnissen kommen.

In Bezug auf Freizeitgroßeinrichtungen stellen daraufhin Gronau, Kagermeier (2003: 49) die Frage, ob die Lage und die Verkehrserschließung einer Freizeiteinrichtung die Verkehrsmittelwahl der Besucher überhaupt beeinflusst. Von besonderem Interesse war, ob es möglich ist, durch die Berücksichtigung der multimodalen Anbindung – das heißt der Anbindung nicht nur für den Autoverkehr, sondern auch an das Netz des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) – bereits bei der Standortsuche für Freizeiteinrichtungen entsprechende Nachfrageorientierungen auszulösen. Zentrales Ergebnis ist, dass attraktive ÖPNV-Angebote auf Akzeptanz stoßen, allerdings in Abhängigkeit von der Lage und der Verkehrserschließung der einzelnen Einrichtungen. Mit entsprechend attraktiven Angeboten als Alternativen zum eigenen Pkw können durchaus Besucher für die Nutzung des ÖPNV gewonnen werden. Allerdings zeigen die Befunde auch, dass ein vergleichbar attraktives ÖPNV-Angebot bei unterschiedlichen Einrichtungstypen mit ähnlichen Lagemerkmalen nicht automatisch zu gleich hoher Akzeptanz bei den Besuchern führt. Neben den Rahmenbedingungen der Verkehrserschließung spielen auch interne Dimensionen der Nachfrageseite eine Rolle, wie z. B. die verschiedenen Zielgruppen mit ihren Affinitäten zu den einzelnen Verkehrsmitteln. So verspricht die beste ÖV-Erschließung nur wenig Erfolg, wenn die Nutzer der jeweiligen Einrichtung aus ihrer Grundüberzeugung heraus dem ÖPNV ablehnend gegenüberstehen. Vielfach wurde versucht, durch Maßnahmen die Besucher zu einem „richtigen“ Verhalten zu erziehen, doch plädiert Gronau dafür, die individuellen Mobilitätswünsche der Menschen anzuerkennen und mit einem sehr viel differenzierteren und individuellen Verkehrsangebot zu reagieren (Gronau 2002: 118).

Andere Studien und Autoren sehen durchaus Möglichkeiten, den Modal Split von Freizeiteinrichtungen zu verändern. Aus Sicht von Erke, Harms (2002: 26) gibt es viele Möglichkeiten, die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs – und damit die Verkehrsmittelwahl der Besucher von Attraktionspunkten – zu fördern:

- Sie gestalten die Infrastruktur attraktiv aus.
- Sie kommunizieren die Erreichbarkeit mit alten und neuen Medien.

- Sie bieten gemeinsam mit den Trägern des Öffentlichen Verkehrs attraktive Preise an, die die soziale Komponente erhöhen.
- Sie entwickeln Angebote im Bus-Bedarfsverkehr.
- Sie nutzen die neuen interaktiven Medien für die individuelle Reiseplanung auch im Öffentlichen Verkehr.
- Sie nutzen die neuen Möglichkeiten von Anruf-Bussen und Sammel-Taxis.

Die Möglichkeiten, die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs attraktiver zu machen, sind durchaus vorhanden, doch sehen auch die Autoren deren Umsetzung als schwierig an, da die Widerstände dagegen groß sind.

Geht man davon aus, dass die Maßnahmen zur Erhöhung des ÖPNV-Anteils durch die Wahl des Standortes oder ein verändertes Verhalten der Nutzer begrenzt sind, stellt sich die Frage, wie ein Mobilitätsmanagement von Attraktionspunkten bzw. Freizeitgroßeinrichtungen ausgestaltet sein kann. Nach Beckmann (2002: 16) ist die Dimensionierung von Verkehrsanlagen und Verkehrsangeboten für Freizeitgroßeinrichtungen und Freizeitgroßveranstaltungen nur bedingt effizient zu gestalten, da Spitzenbelastungen weitgehend abgedeckt werden müssen, für andere Zeiten die Anlagen dann aber nicht ausgelastet sind. Die Effizienz kann durch organisatorische und managementmäßige Maßnahmen deutlich gesteigert werden (z.B. Richtungswechselbetrieb von Zu- und Abfahrten, verkehrsabhängige Signalisierung, Gefäßeinsatz im ÖPNV, Taktichte, personalgestützte Beschickung von Parkplätzen/Parkhäusern). Die Effizienz der Verkehrsanlagen und Verkehrsangebote kann verbessert werden durch

- Erweiterung multifunktionaler Nutzungen,
- Förderung multifunktionaler Nachbarschaften,
- Zeitmanagement von Öffnungszeiten, Angeboten, Attraktionen, Parkgebühren, Zugangsgebieten,
- erweitertes Verkehrssystem und Mobilitätsmanagement.

Nach Beckmann u. a. (2003) setzt effizientes Mobilitätsmanagement daher bei der Positionierung und der Angebotsgestaltung der Freizeiteinrichtungen an. Er sieht ein wichtiges Element der Verkehrssystemsteuerung in der Möglichkeit der Freizeiteinrichtungen, auf Veränderungen der Verkehrssituation mit Veränderungen des Programms zu reagieren oder im Vorfeld ein Programmmanagement der eigenen Einrichtung, aber auch räumlich benachbarter oder leicht erreichbarer Einrichtungen so vorzunehmen, dass sich einerseits für die Veranstalter Synergien ergeben und andererseits nennenswerte Effekte für eine räumliche und zeitliche Entzerrung des Verkehrsaufkommens erreicht werden. Verkehrssystemsteuerung und Verkehrssystemmanagement sollten daher nicht für einzelne Anlagen, sondern für einen Verbund von Anlagen als Public-Private-Partnership begriffen, projektiert und finanziert werden.

Zusammenfassend kann – relativ ernüchternd – festgehalten werden, dass die aktive Beeinflussung der Freizeitmobilität nur beschränkt möglich ist. Dies gilt insbesondere für bestehende Attraktionspunkte. Hier erscheint eine spürbare Verlagerung des MIV auf den öffentlichen Verkehr kaum oder nur mit erheblichem Aufwand machbar. Steuerungsmöglichkeiten scheinen hier nur bei der Neukonzeption von Freizeitgroßeinrichtungen bzw. von Attraktionspunkten gegeben zu sein. Aber auch dort sind die Eingriffsmöglichkeiten begrenzt. Betrachtet man nun die o.g. Entwicklung bei den Freizeiteinrichtungen und Attraktionspunkten, die zu einer immer stärkeren Konzentration auf einzelne Standorte sowie zu einer Konzentration der Besucherzahlen auf einzelne

Spitzentage führt, muss man sich die Frage stellen, wie mit der damit einhergehenden Verkehrsbelastung zukünftig umgegangen wird und welche Konsequenzen sich hieraus für die Infrastrukturplanung ergeben.

8 Konsequenzen für die Infrastrukturplanung

Die hier aufgezeigten aktuellen Entwicklungen im Freizeit- und Tourismusbereich sowie die Ergebnisse der neueren Forschungen zur Freizeitmobilität haben grundlegende Konsequenzen für die Raumordnungs- und Infrastrukturplanung. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass es eine weiterhin zunehmende Konzentration der Freizeitaktivitäten auf einzelne Standorte geben wird und dass deren Nutzung stärker als bisher auch zeitlich konzentriert auftritt. Die neuen Informations- und Kommunikationstechnologien spielen für diese Entwicklung eine wichtige Rolle, da sie eine schnelle und zeitnahe Information über die aktuelle Situation am geplanten Reiseziel erlauben. Da gleichzeitig die Raumüberwindungskosten in den vergangenen Jahren erheblich zurückgegangen sind, kann der Kunde heute aus einem relativ umfangreichen Set an Angeboten auswählen und jeweils seinen Bedürfnissen entsprechend das bestmögliche Angebot auswählen. Dies führt dazu, dass die Mobilität im Freizeitbereich in den vergangenen Jahren erheblich angestiegen ist – und zwar sowohl was die durchschnittliche Reichweite angeht als auch deren Häufigkeit. Verschiedene Erhebungen zeigen, dass die Häufigkeit der Mobilität teilweise direkt durch neue Technologien beeinflusst wird. Dies gilt insbesondere für die in den vergangenen Jahren zunehmend auf dem Markt entstandenen Ferienkarten, die unterschiedliche Leistungen zusammenfassen. So zeigen die Erfahrungen mit der Bodensee-Erlebniskarte, dass die Besitzer dieser Karten eine deutlich größere Mobilität aufweisen und mehr Attraktionspunkte besuchen als Gäste, die nicht im Besitz dieser Karte sind.

In der Folge steigt auch das Verkehrsaufkommen an den verschiedenen Attraktionspunkten zu bestimmten Zeitpunkten erheblich an. Da der Motorisierte Individualverkehr (MIV) gerade im Freizeitbereich immer noch das dominierende Verkehrsmittel ist, führt dies zu erheblichen Verkehrsbelastungen an den Zielorten, aber auch an den jeweiligen Zufahrtsstrecken. Die Folge ist, dass einerseits an den Attraktionspunkten erhebliche Kapazitäten auch für den ruhenden Verkehr bereitgestellt werden müssen, diese aber nur an sehr wenigen Tagen im Jahr überhaupt ausgelastet sind. Andererseits sind gerade an den Spitzentagen die Zufahrtsstrecken stark frequentiert und es kommt zu Verkehrsüberlastungen und Staus.

Um den negativen Effekten, die aus dem MIV im Rahmen der Freizeitmobilität resultieren, entgegenzuwirken, wird seit einigen Jahren versucht, eine umweltverträgliche Freizeitmobilität zu fördern. Teilweise wurden mit erheblichen Finanzmitteln Projekte initiiert, die zu einer Verminderung der negativen Auswirkungen der Freizeitmobilität und zu einer Veränderung des Modal Splits führen sollten. Die Ergebnisse dieser Projekte sind eher ernüchternd und es kann in der Gesamtheit keine spürbare Reduktion der negativen Effekte festgestellt werden. Diese negative Bewertung hat u. E. zwei Gründe: zum einen ist die Freizeitmobilität in den vergangenen Jahren insgesamt stark gestiegen und es hat gleichzeitig eine Konzentration auf verschiedene attraktive Standorte stattgefunden. Zum anderen zeigen die Ergebnisse der Mobilitätsforschung, dass gerade bei bestehenden Einrichtungen eine Verlagerung des MIV auf andere Verkehrsträger nur in sehr begrenztem Umfang möglich ist.

Es stellt sich nun die Frage, wie die Infrastruktur- und die Raumplanung auf diese stark eingeschränkte Steuerungsfähigkeit reagieren kann und welche Ansatzpunkte zu einer Reduktion der Verkehrsbelastungen bei der Freizeitmobilität realistisch bestehen.

Grundsätzlich bestehen hier u.E. verschiedene Ansatzpunkte. Die einen Punkte setzen primär an dem Freizeitangebot an und versuchen dort eine Minimierung der Verkehrsbelastung bzw. eine optimale Ausgestaltung des Modal Splits zu erreichen. Die anderen Punkte setzen dagegen primär an der Mobilität an, die zu einem Attraktionspunkt führt, und sollen hier steuernd eingreifen. Folgende Ansatzpunkte sind hier denkbar:

- Bei Neuplanungen von Attraktionspunkten muss die verkehrliche Erreichbarkeit ein zentrales Kriterium sein. Hier zeigt sich klar, dass bestimmte Standortentscheidungen automatisch ein „Mehr“ an MIV bedingen. Dabei spielt sowohl der Makrostandort eine wichtige Rolle (Stichwort: Multiplexkino im Gewerbegebiet) als auch der Mikrostandort (Stichwort: Parkhaus und/oder Haltestelle ÖV). Hier scheint erhebliches Potenzial zu bestehen, den MIV durch entsprechende planerische Vorgaben erheblich zu beschränken.
- Anders sieht es dagegen bei bestehenden Attraktionspunkten aus. Hier besitzt die Planung relativ wenig Einflussmöglichkeiten auf die Freizeitmobilität und es geht hier insbesondere darum, die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen zu optimieren und an die bestehende Nachfrage anzupassen. Hier stellt sich die Frage, inwieweit eine Kapazitätsanpassung an die Spitzenwerte gewollt ist. Möglicherweise ist eine Ausrichtung auf die durchschnittlichen Kapazitäten sinnvoll und es wird dabei akzeptiert, dass es an einzelnen Tagen zu einer Überlastung des Verkehrssystems kommt.
- Mit Hilfe neuer Informations- und Kommunikationstechnologien scheint eine Steuerung der Freizeitmobilität in einem regionalen Kontext möglich zu sein. Dabei geht es aber nicht allein um eine Verlagerung des MIV auf andere Verkehrsträger, sondern primär um eine Vermeidung von Überlastungseffekten an einzelnen Attraktionspunkten. Denkbar ist hier z.B. eine überregionale Parkplatzinformation, wie sie bereits in einzelnen Wintersportgebieten in der Schweiz praktiziert wird.
- Auch die Attraktionspunkte selbst können einen erheblichen Beitrag zur Beeinflussung der Mobilität leisten. Dies gilt zum einen für die Förderung des öffentlichen Verkehrs, die im Zusammenhang mit der jeweiligen Eintrittsgestaltung durchgeführt werden kann (Stichwort: Kombitickets). Zum anderen können die Attraktionspunkte durch eine bestimmte Angebots- und Preispolitik auch versuchen, zu einer Entzerrung der Besucherzahlen an bestimmten Spitzentagen beizutragen. Denkbar sind hier z.B. unterschiedliche Eintrittspreise unter der Woche und an den Wochenenden, wie es in einigen Wintersportgebieten in Österreich bereits erfolgreich durchgeführt wird.

Wie diese Punkte zeigen, muss eine Verkehrspolitik für die Freizeitmobilität umfassend angelegt sein, wenn sie steuernd eingreifen will. Sie muss dabei akzeptieren, dass der MIV weiterhin das dominierende Verkehrsmittel in der Freizeit ist und es auch bleiben wird. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Konzentration der Freizeitaktivitäten auf einzelne Attraktionspunkte – die aber auch Linienförmig sein können, wie z.B. einzelne Rad- oder Wanderwege – sollte die Verkehrspolitik diese Entwicklung aktiv unterstützen. Die Schaffung entsprechender Angebote des öffentlichen Verkehrs an diesen Konzentrationspunkten ist dann auch besser möglich. Die neuen Informations- und Kommunikationstechnologien können dann als ein Mittel eingesetzt werden, um hier steuernd auf die Freizeitnutzer einzuwirken. Sie dürfen hier aber immer nur als ein Mittel zum Zweck und nicht als Selbstzweck verstanden werden.

Literatur

- Beckmann, K.J. (2002): Freizeitverkehr und Freizeitgroßeinrichtungen – Bedeutung, Veränderungstendenzen, Erschließungsanforderungen, Handlungsrelevanz. In: Beckmann, K.J. (Hrsg.) (2002): Mobilität und Stadt. Tagungsband zum 3. Aachener Kolloquium. AMUS 2002. Stadt Region Land 73. Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der rheinisch-westfälischen Technischen Hochschule Aachen. S. 5-18.
- Beckmann, K.J.; Jansen, K., Perian, T. (2003): Dienste- und Erschließungskonzepte für Freizeitgroßeinrichtungen. In: Internationales Verkehrswesen (55) 11/2003: 550-553.
- Beritelli, P. (2005): Progress in Tourism Research. Attraktionspunkte – erfolgreich im Wettbewerb um die Freizeit der Konsumenten. Vortrag auf der ITB Berlin am 13.3.2005.
- Bieger, T. (2005): Management von Destinationen. 6. Auflage. München; Wien.
- Bieger, T. (1998): Freizeit- und Tourismustrends – Zeit und Geld auf dem Prüfstand. In: IDT-HSG (Hrsg.) (1998): Schweizerische Tourismuswirtschaft Jahrbuch 1997/98. St. Gallen, S. 145-158.
- Bieger, T.; Laesser, C. (Hrsg.) (2003a): Attraktionspunkte. Multioptionale Erlebniswelten für wettbewerbsfähige Standorte. Bern; Stuttgart; Wien.
- Bieger, T.; Laesser, C. (2003b): Tourismustrends – Eine aktuelle Bestandesaufnahme. In: Jahrbuch der Schweizerischen Tourismuswirtschaft 2003/2003. IDT-HSG 2003. S. 13-38.
- BMVBW – Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2002a): Mobilität in Deutschland 2002. Ergebnisbericht. Berlin.
- BMVBW – Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2002b): Mobilität in Deutschland 2002. Ergebnistelegamm. Berlin.
- Dienel, H.-L.; Richter, T.; Schiefelbusch, M. (2003): Innovation im Freizeitverkehr. Erste Ergebnisse der Forschungsinitiative des BMBF. In: Internationales Verkehrswesen (55) 11/2003, S. 545.
- Deutsche Gesellschaft für Freizeit (DGF) (1998): Freizeit in Deutschland 1998. Aktuelle Daten und Grundinformationen. Erkrath.
- Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) (1998): Verkehr in Zahlen 1998. Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.), 27. Jahrgang. Berlin; Bonn.
- Erke, H.; Harms, D.-A. (2002): Großeinrichtungen der Freizeit als Behaviour Settings. In: Beckmann, K.J. (Hrsg.) (2002): Mobilität und Stadt. Tagungsband zum 3. Aachener Kolloquium. AMUS 2002. Stadt Region Land 73. Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der rheinisch-westfälischen Technischen Hochschule Aachen. S. 19-26.
- Fastenmeier, W.; Gstalter, H.; Lehnig, U. (2003): Was empfinden Menschen als Freizeit? – Emotionale Bedeutung und Definitionen. In: ifmo – Institut für Mobilitätsforschung (Hrsg.): Motive und Handlungsansätze im Freizeitverkehr. Berlin.
- Frey, R.L. (1990): Städtewachstum, Städtewandel. Basel; Frankfurt a. M.
- Fürst, D.; Kujath, H.J. (Hrsg.) (2004): Raumplanerische Herausforderungen durch Veränderungen in Handel, Logistik und Tourismus. Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, Bd. 222. Hannover.
- Gronau, W.; Kagermeier, A. (2003): Does location matter? Zum Wechselspiel zwischen Lage und Verkehrserschließung von Freizeitgroßeinrichtungen mit der Verkehrsmittelwahl der Besucher. In: Freizeit Leisure Professional 2/2003, S. 49-52.
- Gronau, W. (2002): Implikationen der Freizeitmobilitätsstilforschung für verkehrslenkende Maßnahmen im Freizeitverkehr. In: Gather, M.; Kagermeier, A. (Hrsg.) (2002): Freizeitmobilität – Hintergründe, Probleme, Perspektiven. Mannheim. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Bd. 1. S. 105-118.
- Gross, P. (1994): Die Multioptionengesellschaft. Frankfurt a. M.
- Grüber, B.; Röhr, T.; Zängler, T. (1999): Freizeitmobilität in Bayern. In: Der Nahverkehr 9/1999.
- Gstalter, H.; Fastenmeier, W. (2002): Motive und Aktivitäten in Alltags- und Erlebnisfreizeit. In: Beckmann, K.J. (Hrsg.) (2002): Mobilität und Stadt. Tagungsband zum 3. Aachener Kolloquium. AMUS 2002. Stadt Region Land 73. Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der rheinisch-westfälischen Technischen Hochschule Aachen. S. 83-90.
- Heath, E.; Wall, G. (1992): Marketing Tourism Destinations. New York.
- Heinze, W.G.; Kill, H.H. (1997): Freizeit und Mobilität. Neue Lösungen im Freizeitverkehr. Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Hannover.
- Horx, M. (1996): Die Kultur des Wandels – Trends und Megatrends zur Jahrhundertwende und wie sie ihre Werte, unsere Kultur und die Hoteldienstleistungen beeinflussen. Vortragsmanuskript des Schweizerischen Hoteliervereins.

- Institut für Länderkunde (2000) (Hrsg.): Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland – Freizeit und Tourismus, Bd. 10. Heidelberg, Berlin.
- Kaspar, C. (1991): Tourismuslehre im Grundriss. Bern; Stuttgart.
- Kesselring, H.-C.; Halbherr, Philipp; Maggi, Rico (1982): Straßennetzausbau und raumwirtschaftliche Entwicklung. Bern; Stuttgart; Wien.
- Laesser, C.; Bieger, T. (2005): Travel Market Switzerland 2004 – Basic Report and Variables Overview. IDT-HSG. St. Gallen.
- Laesser, C. (2005): Von der Dienstleistungswüste ins Dienstleistungsparadies – Theoretische und empirische Grundlagen zur Verbesserung der Kundenzufriedenheit bei persönlichen Dienstleistungen. Habilitationvortrag. Universität St. Gallen.
- Lanzendorf, M. (2003): „Thrill und Fun“ oder „immer gleiche Leier“? Freizeitmobilität und Routinen. In: Hautzinger, H. (Hrsg.) (2003): Freizeitmobilitätsforschung – Theoretische und methodische Ansätze. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Bd. 4, S. 89-104.
- Lanzendorf, M. (2001): Freizeitmobilität. Unterwegs in Sachen sozial-ökologischer Mobilitätsforschung. In: Materialien zur Freizeit- und Fremdenverkehrsgeographie 59. Trier.
- Meier, R. (2000): Nachhaltiger Freizeitverkehr. Chur; Zürich.
- Middleton, V. T. C. (1989): Marketing Implications for Attractions. In: Tourism Management. Vol. 10, no. 3. London. S. 229-232.
- Opaschowski, H.W. (1994): Schöne neue Freizeitwelt? Wege zur Neuorientierung. B.A.T. Projektstudie zur Freizeitforschung. Hamburg.
- Opaschowski, H.W. (1991): Ökologie von Freizeit und Tourismus. Freizeit- und Tourismusstudien, Bd. 4. Opladen.
- Popcorn, F. (1996): Clicking: der neue Popcorn-Report. Trends für unsere Zukunft. München.
- Romeiss-Stracke, F. (1995): Service-Qualität im Tourismus. München.
- Rotach, M.; Hoppler, F.; Bruderer, H.; Mötteli, M. (1986): Siedlung – Verkehrsangebot – Verkehrsnachfrage (SAN). Forschungsauftrag EVED NR. 4/82 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Strassenverkehrsfachleute (VSS). IVT. ETH Zürich. Heft 129.
- Schäfer-Valtink, B.; Schlüter, T.; Hennicken, D. (Hrsg.) (1994): Freizeit ohne Auto? Der diffuse Verkehr als Problem der Verkehrspolitik und der Fremdenverkehrswirtschaft. Hofgeismar.
- Scherrieb, H.R. (1997): Welchen Stellenwert hat das Clienting im Qualitätsmanagement? In: Publication of the AIEST: Qualitätsmanagement im Tourismus. Vol. 39. St. Gallen, S. 91-116.
- Smeral, E. (1994): Tourismus 2005: Entwicklungsaspekte und Szenarien für die Tourismus- und Freizeitwirtschaft. Wien.
- Strumpf, K.; Rhode, P. 2003: Assessing the Importance of Tiebout Sorting: Local Heterogeneity from 1850 to 1990. American Economic Review 93: 1648-1677.
- Walle, A. H. (1997): Pursuing Risk or Insight. Marketing Adventures. In: Annals of Tourism Research. Vol. 24, S. 265-283.

Stefan Köhler

Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in einer mobilen Gesellschaft – dargestellt am verkehrsfunktionalen und städtebaulichen Bedeutungswandel der Bahnhöfe

Gliederung

- 1 Einleitung
- 1.1 Entwicklung der Mobilität und Rückkoppelung auf die Verkehrsinfrastruktur
- 1.2 Inhalt und Untergliederung
- 2 Rückblick – Historische Entwicklung von Eisenbahnhöfen und ihr Beitrag zum Städtewachstum und zur Stadtentwicklung
- 2.1 Errichtung von ersten Eisenbahnanlagen und Entwicklung der Städte
- 2.2 Folgen der Standortwahl und der Ausformung der Bahnhöfe für die Stadtentwicklung
- 2.3 Stadterweiterungen und Bahnhofsverlagerungen
- 2.4 Funktionsverlust der Bahnhöfe zwischen den Weltkriegen und in der Nachkriegszeit
- 2.5 Verknüpfung der Bahnhöfe mit dem Motorisierten Individualverkehr
- 3 Aktuelle Entwicklungstendenzen – Renaissance der Bahnhöfe und Auswirkungen auf die Stadtentwicklung
- 3.1 Rahmenbedingungen der Verkehrs- und Stadtentwicklung
- 3.2 Schienenneubaustrecken und Verlagerung von Bahnhöfen bzw. Neubau von Bahnhöfen
- 3.3 Städtebauliche Entwicklung aufgelassener Bahnhofsstandorte bzw. Bahnflächen
- 3.3.1 Aufwertung von Bahnhofsstandorten durch städtebauliche Maßnahmen und neue Nutzungen
- 3.3.2 MediaPark Köln als Nachfolgenutzung eines ehemaligen Güterbahnhofes
- 3.4 Renaissance der Bahnhöfe durch funktionale Erweiterung
- 3.4.1 Funktionale Erweiterung als Business- und Kommunikationsplattform
- 3.4.2 Funktionale Erweiterung als Standorte des (großflächigen) Einzelhandels
- 4 Zukunftsprojekte
- 4.1 Stuttgart 21
- 4.2 Dortmund 3do
- 5 Wirkungen der aufgewerteten Bahnhofsinfrastruktur auf die Mobilität im Schienenverkehr
- 6 Empfehlungen für die Planungspraxis

Literatur

1 Einleitung

1.1 Entwicklung der Mobilität und Rückkoppelung auf die Verkehrsinfrastruktur

Mit Beginn der Industrialisierung in Europa erfolgte zunächst für lange Zeit über den Bau der Eisenbahn, später dann über das Automobil und dann auch mittels des Luftverkehrs eine Erhöhung und vor allem enorme Beschleunigung der Mobilität. Nachdem bislang nur für den Wasserweg, und hier vor allem für die Meeresgewässer, ein massenhafter Transport von Menschen und Gütern möglich war, erschlossen Eisenbahn und später das Automobil das Inland zunächst linear, dann zunehmend flächenhaft. Neben einer steten Erhöhung der Geschwindigkeit erfuhren die Verkehrsmittel nach und nach eine Ausdifferenzierung in ihren Produkt- und Angebotsformen; zeitlich versetzt wurden Schnittstellen bzw. Umsteigemöglichkeiten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern geschaffen und zunehmend komplexere Verkehrsvorgänge und -abläufe aufeinander abgestimmt und auch integriert. Mit zunehmendem Wohlstand stiegen die Ansprüche einer – inzwischen im wahrsten Sinne des Wortes – mobilen Gesellschaft hinsichtlich der Art und Ausstattung der Transportgefäße, der Reichweite und Zeitpunkte bzw. Zeiträume der zu vollziehenden verkehrlichen Mobilität – oder kürzer ausgedrückt: der Erreichbarkeit (vgl. Schmitz 2001).

Informations- und Kommunikationstechniken stellten zunächst einen reibungslosen Verkehr sicher; mit der Entwicklung der Mobilkommunikation ist es für den Menschen nun auch möglich, während des physischen Verkehrs über die Ferne zu kommunizieren oder Daten auszutauschen. Auch die Verkehrslenkung erlaubt mittels Navigationssystemen einen unmittelbaren interaktiven Abgleich von verkehrsrelevanten Informationen und beeinflusst damit die Mobilität.

Die Erhöhung, Ausdifferenzierung und zunehmend komplexere Mobilität unserer Gesellschaft wirkt sich auf andere Funktionen menschlichen und unternehmerischen Handelns aus, wie vor allem beim Wohnen (z. B. Standortwahl für Wohnsiedlungen), Arbeiten (z. B. Standortwahl und Standortentwicklung von Industrie- und Gewerbegebieten etc.), beim Einkaufen (z. B. Entwicklung von Einzelhandel, Großflächiger Einzelhandel) oder in der Gestaltung der Freizeit (vgl. hierzu die Beiträge von Vallée, Lenz und Scherer, Strauf in diesem Band); sie führt in Rückkoppelung der sich stetig ändernden Ansprüche an die Mobilität auch zu Veränderungen in der Darbietung der Verkehrsinfrastruktur, wie z. B. hinsichtlich einer Standortwahl, Trassierung oder der Angebotsform einer Verkehrseinrichtung. Am Beispiel der Verkehrsinfrastruktur *Bahnhof* sollen die Folgen einer mobilen Gesellschaft für die Form und Ausgestaltung dieser Einrichtungen in einer Längsschnittbetrachtung aufgezeigt werden. Die Bahnhof als verkehrsinfrastrukturelle Anlage ist dabei insofern besonders interessant, da er zugleich als Bindeglied von Mobilität zur Stadt fungiert und – mit wechselnder Gewichtigkeit und sich ändernder Art der Wirkung – starken Einfluss auf Stadtentwicklung und Städtebau ausübt.

1.2 Inhalt und Untergliederung

Die Eisenbahn, gleichermaßen Motor als auch Produkt der industriellen Revolution, zog über den ersten massenhaften Personen- und Warentransport auf dem Landweg, über den Bau der erforderlichen Bahntrassen und vor allem über die Errichtung von Bahnhöfen Entwicklungsschübe wie auch strukturelle Veränderungen in der Entwicklung von Städten wie auch im Beziehungsgefüge von Städten untereinander nach sich. Die Verflechtungen, die zwischen Eisenbahn und Stadtentwicklung bestanden bzw. heute be-

stehen, äußern sich am deutlichsten durch die Lage und funktionale Ausgestaltung der Bahnhöfe, welche für die Reisenden im Falle der Ankunft das *Tor zur Stadt*, im Falle ihrer Abreise das *Tor zur Welt* darstellen. In diesem Beitrag soll in einer Längsschnittbetrachtung und damit über einen entsprechend umfassenden Betrachtungszeitraum aufgezeigt werden, welchen prägenden und zunächst maßgebenden Einfluss der neue Mobilitätsfaktor Eisenbahn auf die Stadtentwicklung ausübte und welche neuen oder andersartig gelagerten Ansprüche sich durch den Wandel der verkehrstechnischen Entwicklung der Bahn wie auch der Nutzungsansprüche an die Bahn allgemein wie auch an die Bahnhöfe speziell in der nunmehr über 150-jährigen Geschichte der Eisenbahn ergeben haben.

Nach einem zwischenzeitlichen Bedeutungsverlust der Bahnhöfe, der vor allem auf die Einführung des Automobils als Individualverkehrsmittel und dessen massenhafte Verbreitung zurückzuführen ist, gewinnt die Eisenbahn nunmehr aufgrund gestiegener Ansprüche an eine noch schnellere wie auch zeitlich zuverlässige Mobilität – zumindest selektiv – wieder an Bedeutung. Vor allem über neue und ergänzende Funktionen, wie zum Beispiel des Einzelhandels oder von Medien- und Konferenzzentren, erleben derzeit vor allem Großstadtbahnhöfe eine Renaissance, die in Einzelfällen soweit geht, dass Bahnhofsneubauten und Bahnhofsumbauten zu Schlüsselprojekten der Stadtentwicklung erhoben werden. In dem nachfolgenden Beitrag wird deshalb anknüpfend an eine rückblickende Analyse der langen und wechselhaften Entwicklung der Bahnhöfe und ihrer Auswirkungen auf das Wachstum der Städte in einem zweiten Abschnitt der Funktionswandel, wie er sich in unterschiedlicher Form derzeit abzeichnet, aufgezeigt und hinsichtlich seiner Chancen, aber auch Risiken bezüglich der Stadtentwicklung analysiert. Zusammenfassend werden Vorschläge zum planerischen Vorgehen bei der Entwicklung der Bahnhöfe und ihres städtebaulichen Umfeldes gegeben.

2 Rückblick – Historische Entwicklung von Eisenbahnhöfen und ihr Beitrag zum Städtewachstum und zur Stadtentwicklung

2.1 Errichtung von ersten Eisenbahnanlagen und Entwicklung der Städte

Mit der Eröffnung der Strecke Nürnberg – Fürth ist am 7. Dezember 1835 das Eisenbahnzeitalter in Deutschland eingeläutet worden. Bis 1840 waren an die 500 km Gleise verlegt, von 1840 bis 1880 vervielfachten sich die Gleislängen auf dann 33.000 Kilometer Eisenbahnstrecke. Um 1880 waren 300.000 Menschen unmittelbar bei den Eisenbahnen beschäftigt; wie viele mittelbar von dem Eisenbahnbau und -betrieb abhingen, ist nicht bekannt. Obwohl der Nationalökonom Friedrich List bereits frühzeitig die Bedeutung der Eisenbahn für Volkswirtschaft und Stadtentwicklung erkannte und für die Schaffung eines nationalübergreifenden Eisenbahnnetzes warb, vergingen nach 1835 noch weitere 10 Jahre, bis die Grenzen der damaligen Kleinstaaterei in Deutschland überwunden werden konnten und Verbindungen zwischen verschiedenen, damals rasant wachsenden Städten errichtet wurden (vgl. Wiedenfeld 1938). Viele der Städte erkannten rasch die Bedeutung und den Vorteil, den ein Anschluss ans Bahnnetz bedeutete, und waren von daher in der Regel bestrebt, über die Errichtung von Bahnhöfen Zugang zum Netz zu erhalten. Als Kristallisationspunkt städtischen Lebens zählte in diesen Städten der Bahnhof von nun an für lange Zeit neben dem Rathaus und der Kirche zu den drei wichtigsten Standorten innerhalb einer Stadt (Wulfhorst 2003).

Diejenigen Städte, die vom Eisenbahnverkehr in Folge profitieren konnten, erlebten ein weit überdurchschnittliches Wachstum (vgl. z. B. Pumain 1982; Fritsche 1986), jene, die sich in einzelnen Fällen aber auch verweigerten oder aber aufgrund topographischer oder sonstiger Gegebenheiten nicht angebunden werden konnten, rutschten bis hin zur

Bedeutungslosigkeit in der Städtehierarchie hinunter. Kuriose Entscheidungen in der Trassenwahl, so wie zum Beispiel die Frage der Trassenführung zwischen dem badischen Mannheim und dem württembergischen Stuttgart belegen diesen Prozess. Da keine Einigung darüber erzielt werden konnte, ob die Verbindung über das badische Pforzheim oder das württembergische Heilbronn zu führen ist, entschied man sich sozusagen für einen *Mittelweg* über Bretten und Mühlacker (vgl. Runkemüller 1940). Beide seinerzeitigen Dörfer profitierten hiervon; mit dem Bau der Neubaustrecke erhielt Mühlacker einen weiteren Entwicklungsschub hin zu einem inzwischen stattlichen Mittelzentrum, während Heilbronn spätestens mit dem Bau der Schnellbahnstrecke bezüglich einer einem Oberzentrums adäquaten Schienenverkehrseinbindung in den „Verkehrsschatten“ geriet (vgl. Köhler, Drewnick 1998).

2.2 Folgen der Standortwahl und der Ausformung der Bahnhöfe für die Stadtentwicklung

Da der Eisenbahnbau in seiner Frühzeit in der Hand privater Investoren lag, entstanden gerade in den größeren Städten häufig gleich mehrere Ausgangs- bzw. Endpunkte von Eisenbahnlinien. So existierten beispielsweise in Köln im Jahr 1856 allein fünf verschiedene Bahnhöfe von insgesamt vier Eisenbahngesellschaften, in Berlin sogar zehn Kopfbahnhöfe von entsprechend vielen, radial in die Stadt hineingeführten Regional- und Fernstrecken. In den meisten seinerzeitigen europäischen Großstädten, so beispielsweise auch in Paris oder in Wien, verlief die Entwicklung ähnlich.

Mit der Errichtung von Bahnhöfen entbrannte eine Diskussion zur Wahl des Standortes wie auch zur geeigneten Form des Bahnhofes als Durchgangs- oder Kopfbahnhof (vgl. Blum 1930 oder Schütz 2000). Die Wahl der Bahnhofform wurde dabei an die Frage gekoppelt, ob die Bahnanlagen in die Stadt hineingeschoben werden sollten, was in der Regel die Wahl eines Kopfbahnhofes bedingte, oder ob der Bahnhof am Stadtrand unmittelbar im Anschluss an die bestehende Bebauung, dann oft als Durchgangsbahnhof, angelegt wurde. Anders als in England, wo die seinerzeit führenden Industriestädte bereits höhere Einwohnerzahlen aufwiesen und die Bahntrassen durch die Wohngebiete des städtischen Proletariats in die Innenstadt hineingebrochen werden mussten (vgl. Kellett 1969), wurden die Bahnhöfe in Deutschland von wenigen Ausnahmen abgesehen, wie z. B. im Falle der Errichtung des Kölner Centralbahnhofes (vgl. Krings 1983), am Stadtrand angelegt. Aber auch am Stadtrand entschied man sich in einigen Fällen – obwohl trassentechnisch nicht unbedingt erforderlich – für einen Kopfbahnhof. Reinhard Baumeister, einer der Begründer der Wissenschaft des modernen Städtebaus, führte hierzu aus (1876: 134): „Hinsichtlich der Stadterweiterung ist davon besonders die Möglichkeit einer Kopfstation für den Personenverkehr wichtig, wobei man gegenüber einer Durchgangstation mehrfache Vorteile erzielt: Sonderung zwischen Abfahrt und Zufahrt, tieferes Hineinschieben in das Innere der Stadt, also weniger Wegnahme von städtischem Boden, bequemere Disposition der Perrons und Gleise für die Züge nach verschiedenen Richtungen.“ Diese von Baumeister vertretenen verkehrsorganisatorischen Vorteile wurden im Rahmen des starken Anstieges des Eisenbahnverkehrs und der erhöhten Anforderungen an schnelle Verbindungen inzwischen zu Nachteilen. Die aktuellen Planungen und Konzepte zum Umbau der Kopfbahnhöfe in Stuttgart, Frankfurt oder München belegen dies eindrücklich.

Zu den somit nur in den ersten Jahrzehnten des Eisenbahnbaus zutreffenden Vorteilen eines Kopfbahnhofes gesellten sich aber auch die repräsentativen Absichten, welche sowohl von den Eisenbahngesellschaften wie auch insbesondere von den Städten über die Bahnhofsbauten und deren Umfeld verfolgt wurden. Der Kopfbahnhof wies hierbei gegenüber dem Durchgangsbahnhof den Vorteil auf, dass die Orientierung der Bahn-

gleise nach Durchschreiten der Empfangshalle im Straßenraum weitergeführt werden konnte. Als markantes und plakatives Beispiel für solche verlängerten Achsen sind hier die Straßendurchbrüche in Paris anzusehen, die Baron Haussmann nach dem Bau der Bahnhöfe durch die gesamte Stadt schlagen ließ (Schivelbusch 1989). In nahezu allen Städten existiert deshalb eine Bahnhofsstraße, welche die wichtigste Verbindung zwischen Stadtkern und Bahnhof herstellt. Häufig kam es entlang der Bahnhofsstraße zur Ansiedlung von Geschäften, sodass sich in einigen Städten sogar über den Bahnhof rasch eine Art von Gegenpol zum ursprünglichen Geschäftszentrum herausbildete. Obwohl die Eisenbahn zumeist nur in Verbindung mit der Industrialisierung und dem Massentransport gebracht wird, trieb sie aber auch bereits sehr frühzeitig den Tertiärisierungsprozess in den Städten voran, indem sie zu einer weiteren Belebung des Handels zwischen Städten und zwischen Stadt und Umland beitrug und damit das Entstehen zugehöriger Verwaltungseinrichtungen und Dienstleistungsunternehmen förderte (vgl. Bodenschatz 1983).

Während sich die Bahnhofsstraße in den meisten Städten zur Pracht- und Haupteinkaufsstraße entwickelte, gehörten diverse Bahnhofsviertel bald zu den Schattenseiten der Drehscheibe Bahnhof. Schnell entwickelte sich das Bahnhofsviertel zur Wohnstätte von Armen und sozialen Randgruppen, zu einer Ansammlung billiger Hotels und von Fuhrunternehmen. Die Wahrnehmung des Bahnhofes durch den Bürger änderte sich damit ziemlich rasch. Stellte der Bahnhof anfänglich einen Attraktionspunkt dar, so wurde er nach und nach wegen des Lärms und Drecks (anfänglich Ruß) am Bahnhof selbst und wegen der im Bahnhofsumfeld aufkeimenden Kriminalität und Prostitution eher gemieden.

2.3 Stadterweiterungen und Bahnhofsverlagerungen

Bis zum Ausbruch des 1. Weltkrieges gab es in vielen deutschen Städten Überlegungen zu einer Verlagerung des Bahnhofs, die dann in einigen Städten, wie z. B. Karlsruhe oder Heidelberg, auch in die Tat umgesetzt worden sind (Renkhoff 1991). Die sich ändernden Erwartungen an den Bahnhof, Ergebnis eines schleichenden Wechsels von einem verkehrlichen und städtebaulichen Attraktionspunkt hin zu einem eher funktionalen Verkehrsknoten und Verkehrsverteiler, drückten sich im Falle solcher Verlagerungen und eines dann zwangsläufig erforderlichen Neubaus eines Bahnhofsgebäudes auch in einer schlichteren, letztendlich funktionalen Ausgestaltung der Bahnhofsbauten aus. Wie im Falle von Karlsruhe entstanden diese Bahnhöfe auf der Grünen Wiese unmittelbar angrenzend an den jeweils aktuellen Stadtrand. In anderen Städten, wie beispielsweise in Berlin im Jahr 1882, wurden die Bahnhöfe über ein städtisches Bahnnetz miteinander verknüpft.

Durch die anhaltende bauliche Erweiterung der Städte gegen Ende des 19. Jahrhunderts und vor allem danach ergab sich dennoch aus heutiger Sicht auch bei vielen der verlagerten Bahnhöfe eine „für die europäische Stadtentwicklung charakteristische Lage der Bahnhöfe im Herzen der Innenstädte“ (Schivelbusch 1989: 159). Der Bahnhof gilt nicht nur als eine der zentralen Einrichtungen einer Stadt, sondern wird synonym zur Innenstadt gesehen.

2.4 Funktionsverlust der Bahnhöfe zwischen den Weltkriegen und in der Nachkriegszeit

Bereits in den 30er-Jahren des 20. Jahrhunderts erhielt ein neues Verkehrsmittel Priorität, das Automobil. Die Eisenbahn verlor für den Personenverkehr zunächst langsam und schleichend, dann immer rascher an Bedeutung. Ebenso erging es dem Bahnhof

und seinem Stellenwert im Rahmen der Stadtentwicklung (vgl. z.B. Sieverets 1983). Die sogenannte Massenmotorisierung, die im Rahmen des Wirtschaftswunders in den 60er-Jahren einsetzte, führte dazu, dass der „Triumphalcharakter und die Monumentalität des Bahnhofs (...) einer Eisenbahnarchitektur weichen musste, deren Neutralität nach und nach von der anonymen Stadt aufgesogen wird“ (Die Welt der Bahnhöfe 1980: 15). Selbst den Bahnhofsvorplätzen, die dem Reisenden das Bild städtischer Ordnung vor Augen führen sollten, wurden infolge von Verkehrsumbauten die letzten Reste eines Platzcharakters genommen. Oft mutierten sie zu Großparkplätzen für Autos und Taxis. Der Fußgänger wurde in Unterführungen oder auf Brücken und Übergänge verdrängt, die Aufenthaltsfunktion und Kommunikationsplattform des Bahnhofsvorplatzes ging sukzessive immer mehr verloren.

2.5 Verknüpfung der Bahnhöfe mit dem Motorisierten Individualverkehr

Der Individualverkehr hatte neben den zuvor bereits geschilderten Auswirkungen auf den Bahnhofsvorplatz und die schwindende städtebauliche Wertigkeit des Bahnhofs auch zur Folge, dass insbesondere in Räumen mit geringerer Bevölkerungsdichte Bahnstrecken und damit auch Bahnhöfe geschlossen wurden. Hingegen verdichtete sich im Umfeld größerer Städte der Individualverkehr innerhalb weniger Jahre so rasch, dass vor allem zur Bewältigung des Berufspendlerverkehrs an kleineren und mittleren Bahnhöfen sogenannte Park+Ride-Einrichtungen (P+R) geschaffen wurden (vgl. z.B. Reinhold 1996). Der Bahnhof an sich wie auch sein städtisches Umfeld erhielt hierüber jedoch nur in Ausnahmefällen eine Aufwertung. Bei kleineren Bahnhöfen im Einzugsbereich großer Städte führte die Errichtung von P+R-Anlagen jedoch in einzelnen Fällen auch zum Erhalt des Bahnhofs, wenngleich die Bahnhofsgebäude – wie bei vielen kleineren Bahnhöfen andernorts auch – zu automatisierten Servicestationen herabqualifiziert wurden.

3 Aktuelle Entwicklungstendenzen – Renaissance der Bahnhöfe und Auswirkungen auf die Stadtentwicklung

3.1 Rahmenbedingungen der Verkehrs- und Stadtentwicklung

Bereits in den 80er- und 90er-Jahren stieß der Motorisierte Individualverkehr (MIV) zunehmend an seine Grenzen. Neue Straßen sorgten nur selten für Verkehrsentlastungen, sondern induzierten eher zusätzlichen Verkehr (Heinze 1979; Würdemann 1983). Die Infrastrukturkosten des MIV stiegen infolge erhöhter baulicher Ansprüche, aber auch begleitender Maßnahmen (Lärmschutz, Ausgleichsflächenregelung etc.) immer stärker an, während die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel dem Umfang der Wünsche nicht mehr in gleicher Geschwindigkeit folgen konnten, dann stagnierten und seit einigen Jahren sogar abnehmen. Zugleich schwand die als Inbegriff des Wirtschaftswunders und persönlicher Freiheit uneingeschränkte Akzeptanz des Automobils wegen der mit zunehmendem Verkehr verbundenen Zunahme von Luftschadstoffen und Lärm; die alleinige Fokussierung auf den Autoverkehr bröckelte insbesondere in den Innenstädten, was die Akzeptanz zum Bau von Fußgängerzonen erhöhte, und später dann auch in Wohngebieten, was vermehrt eine Durchsetzung verkehrsberuhigender Maßnahmen bedingte. Im Fernverkehr führte eine zunehmende Verkehrsüberlastung der Autobahnen und Bundesfernstraßen dazu, dass die Fahrzeiten nicht oder nur noch geringfügig weiter reduziert werden konnten und wegen immer häufigerer Staulagen zunehmend unkalkulierbarer wurden. 11 % aller Fernreisen (über 100 km) werden heute über die Schiene abgewickelt (vgl. Chlond u. a. 2004).

Als Einflussfaktoren auf die Entwicklung der Bahnstandsstandorte sind nicht nur die sich ändernden Rahmenbedingungen im Verkehrsgeschehen allgemein und die über den Bau von Schnellbahnstrecken zunächst überwiegend einer verkehrstechnischen Optimierung dienenden Maßnahmen im Netz der Bahn zu sehen. Diese beiden für die Entwicklung und in Teilen für die Renaissance von Bahnhöfen ursächlichen Einflussfaktoren fielen zeitlich eng zusammen mit weiteren Einflussfaktoren wie

- einer Wiederentdeckung der Bahn im Personenverkehr (vor allem im Fernverkehr, für gewisse Nutzergruppen – zum Beispiel Geschäftsreisende – und wo die Bahn gegenüber der Straße wettbewerbsfähig war),
- der Privatisierung der Deutschen Bundesbahn hin zur Deutschen Bahn AG,
- einer Automatisierung und Effizienzverdichtung der Serviceleistungen der Deutschen Bundesbahn bzw. dann Deutschen Bahn AG auf nur noch ca. 20 % der Fläche im Bahnhofsgebäude,
- einer Stilllegung einzelner Bahnhöfe, einzelner Bahntrassen, einzelner Gleise und/oder Rangieranlagen,
- einem zunehmenden Erfordernis der städtebaulichen Verdichtung in Innenstädten,
- einem verstärkten Bedarf an städtebaulicher Sanierung im Umfeld der Bahnhöfe,
- einem beschleunigten Wandel im Einzelhandel hin zu großflächigem Einzelhandel und Erlebniseinkauf (siehe auch Beitrag von Vallée und Lenz in diesem Band).

Die sich rasch und für die Bahnhöfe gleich in mehreren relevanten Bereichen geänderten Rahmenbedingungen wirkten sich auch auf die Ausgestaltung der Bahnhöfe und ihres Umfeldes aus, und zwar durch (siehe auch Abb. 1)

- Verlagerung des Bahnhofs und/oder Neubau von Bahnhöfen,
- städtebauliche Entwicklung aufgelassener Bahnstandsstandorte bzw. Bahnflächen,
- funktionale Erweiterung und Ausbau der Angebotsleistungen am Standort Bahnhof, insbesondere in Richtung (großflächigem) Einzelhandel.

Abb. 1: Aktuelle Determinanten der Entwicklung von Bahnstandsstandorten



Quelle: Eigene Darstellung

3.2 Schienenneubaustrecken und Verlagerung von Bahnhöfen bzw. Neubau von Bahnhöfen

Am 1. Juni 1991 wurde bei der Bahn mit dem Einsatz des ersten Inter-City-Expresses (ICE) auf der Relation Hamburg – Frankfurt – München das Zeitalter des Hochgeschwindigkeitsverkehrs eröffnet. In den 90er Jahren wurden in Deutschland, übrigens gut 10 Jahre später als in Frankreich und 27 Jahre später als in Japan, mit den Relationen Stuttgart – Mannheim sowie Würzburg – Fulda – Kassel – Göttingen – Hannover die ersten Schnellbahntrassen realisiert. Es folgten in diesem Jahrhundert unter anderem die Neubaustrecken Köln – Frankfurt, Wolfsburg – Berlin und Berlin – Hamburg. Die Schnellbahnstrecke München – Ingolstadt – Nürnberg steht kurz vor der Fertigstellung, weitere Streckenabschnitte in Deutschland sind im Bau bzw. in Planung.

In Bezug auf die Bahnhöfe ergab sich mit der Errichtung der Schnellbahnstrecke Würzburg – Hannover im Falle der nordhessischen Stadt Kassel nochmals eine Verlagerung eines Bahnhofs aus der Innenstadt heraus (Asisi, Brandt 1983). Über den Sonderfall Kassel hinaus kam es aber eher zur Errichtung komplett neuer Bahnhofsstandorte, wie z. B. der Bahnhöfe Montabaur und Limburg an der Neubaustrecke Köln – Frankfurt. Beide Bahnhöfe, die der Bahn per Staatsvertrag mit den Ländern Rheinland-Pfalz und Hessen als Ersatz für den Wegfall der direkten Anbindung von Koblenz und weiterer „angedockter“ Bahnhöfe an der alten Rheinstrecke abgerungen wurden (vgl. Böhme 2000), liegen weitab der zugehörigen Städte und sind nahezu ausschließlich *auto-affin* (vgl. Bauer, Willich-Michaelis 1999).

Von den neu errichteten Bahnhofsanlagen gingen in Kassel erhebliche stadtstrukturelle Effekte, im Umfeld von Montabaur und Limburg regionale Effekte aus. Innerhalb von Kassel beispielsweise konnten enorme Veränderungen bei den Bahnreisenden festgestellt werden, und zwar sowohl für den Fernverkehr als auch für den Regional- und Nahverkehr. So stieg beispielsweise die Anzahl Fernverkehrsreisender am neuen Bahnhof von Kassel binnen eines Jahres um 100 % an. Darüber hinaus führte der Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe zu deutlichen Erhöhungen der Bauland- bzw. Bodenpreise und der gewerblichen Mieten, die bei bahnhofsnahen Lagen zum Teil innerhalb weniger Jahre 100 % und mehr ausmachten (vgl. Schütz 1998).

An der Neubaustrecke Köln – Frankfurt kam es zur Errichtung von gleich zwei Flughafenbahnhöfen. Mit dem Bau von Frankfurt/M. Flughafen-Fernbahnhof im Jahr 1999 und Köln-Flughafen 2004 wurde erstmalig die Schnittstelle vom Schienenfernverkehr zu den Flughäfen, die zuvor in den deutschen Großstädten über S-Bahnen angebunden waren, stärker akzentuiert. Der Bahnhof als Verkehrsknotenpunkt erfährt seitdem damit über Straße, Schienenregional- und Schienennahverkehr hinaus nun auch eine direkte Verknüpfung mit dem Luftverkehr. Das Gefüge von Luftverkehrs-, Schienenverkehrsangeboten und dem Straßenverkehr erhält dadurch an diesen Standorten und in deren regionalem Umfeld eine Aufwertung, zum Teil zum Nachteil anderer Flughafenstandorte (vgl. Meyer 2004).

Neue Trassierungen durch die Schnellbahnstrecken hatten aber auch zur Folge, dass Städte und Regionen, beispielsweise die Stadt Trier und ihr Umland im südwestlichen Rheinland-Pfalz, von nun an schlechter in den Fernverkehr eingebunden waren und der Bahnhof als städtischer Verkehrsknotenpunkt damit tendenziell entwertet wurde. Andere Bahnhöfe, vor allem jene an Schnellbahnstrecken wie beispielsweise Fulda oder Göttingen, profitierten hingegen von einer verbesserten verkehrlichen Einbindung und daran gekoppelter höherer Verkehrsintensität, was sowohl die Anzahl der verkehrenden Züge als auch der Besucher bzw. Reisenden am Bahnhof anbetrifft.

3.3 Städtebauliche Entwicklung aufgelassener Bahnstands- ortstandorte bzw. Bahnflächen

Verbesserungen in der Verkehrstechnik haben zu Einsparungseffekten in der Nutzung und Belegung von Gleis- und Rangieranlagen seitens der Bahn geführt. Teilbereiche in Gleisanlagen von Bahnhöfen und deren Umfeld, aber auch gesamte Anlagen wie beispielsweise Rangierbahnhöfe, sind dadurch stillgelegt worden. Vor allem nach der Privatisierung der Bahn im Jahr 1994 wurde seitens der eigens hierzu gegründeten Immobiliensparte der Deutschen Bahn AG begonnen, stillgelegte Flächen zu veräußern und einer anderen Nutzung zuzuführen. Dargestellt wird anhand ausgewählter Beispiele im Folgenden die Nachfolgenutzung eines komplett stillgelegten Bahnhofsgeländes wie auch die städtebauliche Sanierung bzw. Nachfolgenutzung von Teilflächen eines Bahnstands-ortstandortes bzw. des unmittelbaren Bahnhofsumfeldes.

3.3.1 Aufwertung von Bahnstands-ortstandorten durch städtebauliche Maßnahmen und neue Nutzungen

In den vergangenen Jahren ist in vielen Städten der Bundesrepublik Deutschland wie auch im Ausland eine Aufwertung des Bahnhofs und seines Umfeldes durch städtebauliche (Sanierungs-)Maßnahmen wie auch durch die Ergänzung des Bahnhofs durch neue Nutzungen im Bahnhofsgebäude selbst oder in seinem Umfeld erfolgt. Ausgeblendet werden an dieser Stelle zunächst Ausbauten bzw. funktionale Ergänzungen des Bahnhofsgebäudes durch großflächigen Einzelhandel oder die Errichtung von Business-Lounges und Konferenzräumlichkeiten. Auf diese funktionalen Ergänzungen, die sich in ähnlicher, teilweise bereits standardisierter Form an vielen Bahnstands-ortstandorten feststellen lassen, wird noch getrennt und ausführlicher eingegangen.

In Karlsruhe wurde im Rahmen der Realisierung einer sinnvollen städtebaulichen Nutzung am Bahnhof, in diesem Fall auf der rückwärtigen Seite, eine themenspezifische Nutzung im Zusammenhang mit neuen Medien und Informationstechniken gesucht. Während der heutige MediaPark Köln in einer Entfernung von über zwei Kilometern zum Hauptbahnhof von Köln liegt, ist in Karlsruhe mit dem Zentrum für Kunst und Medientechnologie (ZKM) ein ähnliches, allerdings deutlich kleineres Projekt auf der Rückseite des dortigen Hauptbahnhofs angedacht worden (vgl. Koolhaas 1990). Eine Realisierung im Bahnhofsumfeld konnte wegen zu hoher Investitionskosten bis heute aber nicht erreicht werden. Inzwischen ist das ZKM innerhalb des Stadtgebietes in dem denkmalgeschützten Gebäude der ehemaligen Waffen- und Munitionsfabrik „Industriewerke Karlsruhe“ untergebracht (siehe www.zkm.de).

Themenspezifische Neunutzungen sind im Rahmen städtebaulicher (Sanierungs-)Maßnahmen somit noch eher die Ausnahme. Der Regelfall ist die Sanierung der Bahnhofsgebäude oder von deren Fassaden, oft schon allein altersbedingt, und die Neuordnung des Fuß- und Radverkehrs, des Öffentlichen (Nah-)Verkehrs und eine Neuordnung – Verlegung, Tieferlegung, oft auch Zurückdrängung bzw. Beruhigung – des Motorisierten Individualverkehrs, insbesondere hier auf dem Bahnhofsvorplatz und in dessen Bereich. In verschiedenen Bundesländern und einzelnen Städten erfolgten hierzu inzwischen Initiativen, wie beispielsweise im bevölkerungsreichsten Bundesland Nordrhein-Westfalen mit der Initiative „Bahnhofsentwicklung NRW“ (siehe MASSKS 1999). An dieser Initiative beteiligten sich insgesamt 32 Städte.

3.3.2 MediaPark Köln als Nachfolgenutzung eines ehemaligen Güterbahnhofes

Als ein besonders markantes Beispiel einer sehr frühen, ausgesprochen großdimensionierten und weitgehend gelungenen städtebaulichen Nutzungszuführung einer aufgelassenen Bahnfläche gilt der MediaPark auf dem ehemaligen Güterverkehrsgelände Gereon in Köln (vgl. z. B. Küppers, Vollmer 1988; s. a. www.mediapark.de).

Die Entstehungsgeschichte des MediaParks ist vor allem damit verknüpft, dass die Stadt Köln in den 80er-Jahren nach Einbrüchen in der Chemieindustrie und im Maschinenbau unter einem erheblichen Verlust von Arbeitsplätzen litt und deshalb nach neuen Standbeinen suchte. Mit Ratsbeschluss vom Jahr 1986 wurde der Bau eines Media-Park als Bestandteil des Konzeptes zum Ausbau der Medienstadt Köln in die Wege geleitet; 1987 erfolgte bereits der Kauf des 20 ha großen Grundstückes des ehemaligen Güterbahnhofes Gereon durch die Stadt. Die Strategie, einen themenbezogenen Stadtteil komplett neu zu erschaffen, wurde 1987/1988 über einen städtebaulichen Wettbewerb konkretisiert (siehe Abb. 2). 1988 kam es zur Gründung der MediaPark Entwicklungsgesellschaft; 1990 erfolgte der erste Spatenstich und bereits 1991 konnte der 4.000 Personen fassende Cinedom eröffnet werden. Weitere markante Etappen in der baulichen Realisierung des Geländes waren u. a. der Bezug der Wohnschlange 1993 sowie die Fertigstellung mehrerer Komplexe zwischen 1994 und 2000. Bis heute folgten u. a. der Bezug des Musictower, die Eröffnung des Jolly Hotel MediaPark, der Bezug des 148 m hohen Köln-Turm, die Eröffnung der auf Telemedizin spezialisierten MediaPark-Klinik und mit dem Bezug des Forum im MediaPark die Fertigstellung des Gesamtensembles. Von dem 20 ha großen ehemaligen Güterverkehrsgelände werden nun 10 ha für Bebauung und Erschließung genutzt, 10 ha stehen über Grünflächen und einen See als Erholungsfläche zur Verfügung (vgl. Abb. 2 und Tab. 1). Rund die Hälfte der Nutzungen ist dem Medien- und IT-Sektor vorbehalten (vgl. Abb. 3), womit das Spektrum an ansässigen Unternehmen der Philosophie des MediaParks entspricht. Aber auch Cinedom oder die auf Telemedizin ausgerichtete Klinik passen in das ursprüngliche Konzept.

Abb. 2: Städtebaulicher Entwicklungsplan und Luftbild zum MediaPark Köln



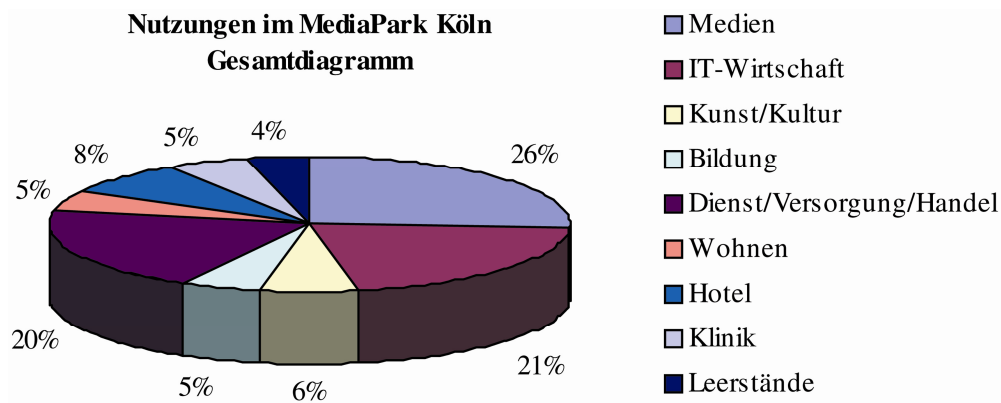
Quelle: MediaPark Köln Entwicklungsges. mbH (www.mediapark.de)

Tab. 1: Eckdaten zum MediaPark Köln

Fläche 20 ha	Anzahl der Arbeitsplätze	5.000
- davon Bebaute Fläche und Erschließung 10 ha	Anzahl der Pkw-Stellplätze	2.500
- davon Grünanlagen und See 10 ha	Anzahl der Wohnungen	200
Bruttogeschosfläche 174.000 qm	Besucher/Jahr	4,5 Mio.
Anzahl der ansässigen Unternehmen 250	Gesamtinvestitionskosten	700 Mio. Euro

Quelle: Eigene Zusammenstellung auf Basis der Angaben von MediaPark Köln Entwicklungsges. MbH (www.mediapark.de)

Abb. 3: Nutzungsaufteilung der 139.667 qm Gesamtmietfläche im MediaPark Köln im Jahr 2002 (ohne Forum im MediaPark 4, ab 9/2003 zzgl. 34.000 qm)

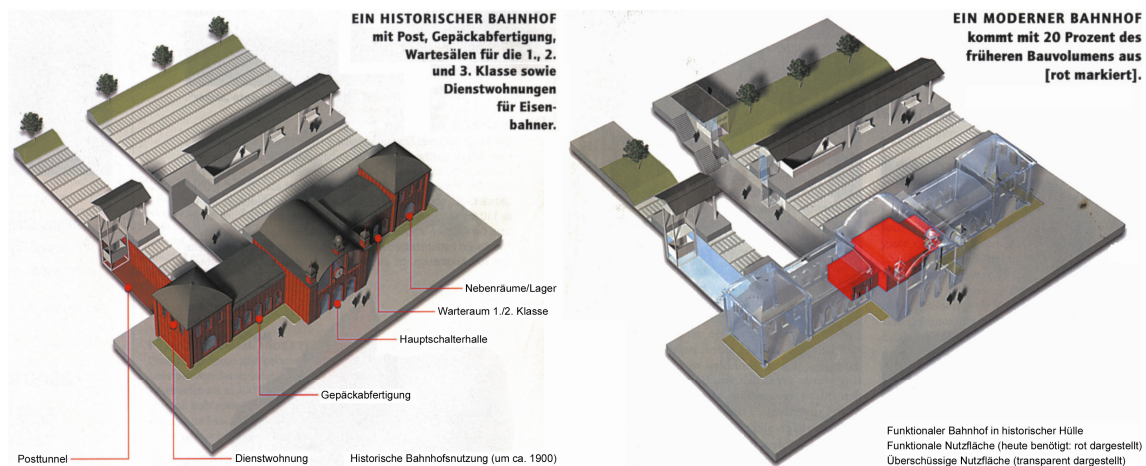


Quelle: Überarbeitete Graphik von MediaPark Köln Entwicklungsges. mbH (www.mediapark.de)

3.4 Renaissance der Bahnhöfe durch funktionale Erweiterung

Von den 5.800 Bahnhöfen in Deutschland besitzt die Hälfte ein mehr oder weniger repräsentatives Empfangsgebäude, dessen Durchschnittsalter inzwischen in etwa 85 Jahre beträgt (Krohn 2003). Da ein moderner, d.h. auch in weiten Bereichen automatisierter Bahnhof heute zur Bewältigung des Reisendenverkehrs mit nur noch 20 % des früheren Bauvolumens auskommt (vgl. Krohn 2003; s. Abb. 4), stellte sich – vor allem für den Eigner Deutsche Bahn AG – zunehmend die Frage, wie frei verfügbare Flächen gewinnbringend genutzt werden können.

Abb. 4: Veränderung der Kernnutzung an Bahnhöfen



Quelle: Krohn (2003: 46 und 47)

Zum einen richten sich bauliche Maßnahmen innerhalb der Bahnhofsgebäude auf neue Nutzungsangebote vor allem für Reisende, die sich am Bahnhof im Falle von Umsteigevorgängen für längere Zeit aufhalten und diese Zeit „sinnvoll“ nutzen wollen. Angeboten werden hier bereits an diversen Standorten u. a.

- Business-Lounges und/oder
- Konferenzräume.

Zum anderen werden Bahnhöfe zunehmend saniert und umgebaut, um Flächen für (großflächigen) Einzelhandel zu schaffen. Der Einzelhandel richtet sich dabei auf verschiedene Kundengruppen mit unterschiedlichen Ansprüchen ein, und zwar auf

- Reisende/Abholer von Reisenden (kurzfristiger Bedarf/Reisendenproviant etc.) und/oder
- Kunden seitens der Bewohner der an den Bahnhof angrenzenden Quartiere (täglicher Bedarf) und/oder
- Kunden aus größeren Entfernungen (täglicher und gehobener Bedarf, gezielter Einkauf, Erlebniseinkauf).

3.4.1 Funktionale Erweiterung als Business- und Kommunikationsplattform

Nachdem es gerade Geschäftsreisende sind, die nach und nach die Vorzüge der Bahn gegenüber dem Auto bei mittel- und großräumigen Punkt-zu-Punkt-Verbindungen wieder zu schätzen wissen, wurde vor allem an den Bahnhöfen in großen Städten mit hohen Reisendenzahlen und häufigen Umsteigebeziehungen seitens der Bahn begonnen, sogenannte Lounges als Ruhe-, Aufenthalts- und Arbeitsflächen einzurichten.

Inzwischen sind an 12 Bahnhöfen (Berlin/Zoologischer Garten, Bremen Hbf, Frankfurt/M. Hbf, Frankfurt/M. Flughafen-Fernbahnhof, Hamburg Hbf, Hannover Hbf, Köln Hbf, Leipzig Hbf, Mannheim Hbf, München Hbf, Nürnberg Hbf, Stuttgart Hbf) für Reisende der 1. Klasse DB-Lounges eingerichtet worden (siehe www.bahn.de), die unter dem Kürzel rail&mail internetfähige PC-Arbeitsplätze anbieten und es ermöglichen, mit WLAN-fähigen Laptops über sogenannte Hot Spots ins Internet zu gelangen bzw. einen E-Mail-Abruf und/oder E-Mail-Versand zu tätigen. In Düsseldorf ist die Nutzung von WLAN nicht nur in der Lounge, sondern bereits im gesamten Bahnhof möglich. Noch

im Laufe des Jahres 2005 soll bundesweit in insgesamt 20 Bahnhöfen eine flächendeckende Nutzung von WLAN realisiert werden.

Weiter sind an diversen Bahnstandsstandorten in den vergangenen Jahren mietbare Konferenzräume eingerichtet worden. Während die Lounges von Reisenden genutzt werden, werden die Konferenzräume für Veranstaltungen herangezogen, zu denen die Teilnehmer extra anreisen. Gerade bei Meetings mit einem hohen räumlichen Streuungsgrad der Teilnehmer sind die Konferezeinrichtungen der Deutschen Bahn beliebt. Aber nicht nur in den Bahnhöfen selbst, sondern auch in den an die Bahnhöfe angegliederten Hotels werden Konferenzräume angeboten. Zurzeit ist es an über 40 Bahnstandsstandorten in Deutschland möglich, Konferenzräume anzumieten. Diese sind einheitlich mit Flipchart, Overhead-Projektor und Leinwand ausgestattet (siehe www.bahn.de).

3.4.2 Funktionale Erweiterung als Standorte des (großflächigen) Einzelhandels

Diverse Bahnhöfe in der Bundesrepublik wurden in den vergangenen Jahren um Einzelhandelsangebote, zu Teilen in Form großflächigen Einzelhandels, ergänzt bzw. nach entsprechenden Bahnhofsumbauten wurde bereits bestehender Einzelhandel erweitert (vgl. z.B. Krau, Romero 1998). Als weithin bekanntes Beispiel für großflächigen Einzelhandel gilt hier der Hauptbahnhof von Leipzig. Am 12.11.1997 wurden – über die ECE Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG – im Bahnhofsgelände des Leipziger Hauptbahnhofes auf drei Ebenen rund 30.000 qm Verkaufsfläche mit 140 Geschäften, überwiegend im Textilbereich und im spezialisierten Lebensmittelhandel, sowie diverse Cafés und Bistros und ein Fachmarkt für Unterhaltungselektronik eröffnet (vgl. Abb. 5).

Abb. 5: ECE-Shopping Center in Leipzig



Quelle: ECE Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG (www.ece.de)

Die Verknüpfung von Verkehr und Konsum wurde dabei in Leipzig zunächst heftig kritisiert, bis hin zu einer Demonstration im Jahr 1995 (Weiss 1996). Planer und Architekten gerieten dabei zunächst in einen Argumentationsnotstand hinsichtlich der Begründung bzw. der Erklärung einer Erfordernis des Bahnhofsumbaus.¹ Angesichts der Realisierung diverser Einzelhandelsstandorte auf der Grünen Wiese rund um Leipzig und von nur noch 0,1 qm Verkaufsfläche pro Einwohner in der Innenstadt (Mittel west-

¹ Weiss (1996: 260) verweist auf nachfolgendes Beispiel eines „unheilvollen Architekten-Hochdeutsch, ohne sinnlich-architektonischen Standpunkt, immer auf der Suche nach dem Netz und doppelten Boden“, in dem sich die Architekten der Umbauplanung in Leipzig ängstlich und überaus vorsichtig wie folgt erklärten: „Der zentrale Kommunikationsbereich, die linsenförmige Öffnung im Querbahnsteig fungiert als räumliches Verbindungselement zwischen Erdgeschoss und Querbahnsteighalle, dem zum Teil unter die Gleise geschobenen Einkaufszentrum bis hin zu den Satelliten, einer vielseitig nutzbaren Plattform über den Gleisen. Der Linse zugeordnet befinden sich die primären vertikalen Verbindungselemente sowie Einzelhandel und private Dienstleistung, Gastronomie und Verweilzonen, die den kommunikativen Aspekt der Öffnung verstärken.“

deutscher Großstädte: 0,4 qm), setzte sich dann aber doch die Erkenntnis durch, dass eine Belebung der Innenstadt nur durch Impulse am Bahnhof möglich sei. Diverse Studien bestätigen (vgl. z.B. IVU Traffic Technologies 2000; Hoppmann 2003) den durch den Bahnhofsumbau bewirkten Investitionsschub, der sich in der Leipziger Innenstadt eingestellt hat.

Tab. 2: Eckdaten von großflächigem Einzelhandel in ausgewählten Großstadtbahnhöfen

	Gelsenkirchen	Hannover	Köln	Leipzig
Eröffnungsdatum	01.09.1983	27.05.2000	29.03.2000	12.11.1997
Durchschnittliche Zahl Bahnhofsbesucher/Tag	Keine Angabe	200.000	220.000	100.000
Einwohner im 30-Minuten-Einzugsbereich	530.000	1.052.000	1.400.000	536.000
Verkaufsfläche (qm)	11.000 + 2.000 Bürofläche	20.000	11.500	30.000
Anzahl der Geschäfte	30	50	65	140

Quelle: Eigene Zusammenstellung über diverse Rubriken aus www.ece.de

Aber auch an anderen Standorten als Leipzig – so beispielsweise in Köln oder Hannover – wurde seitens der ECE Projektmanagement GmbH großflächiger Einzelhandel in Bahnhöfen untergebracht (vgl. Tab. 2). Die Größe des Einzelhandelsangebotes korrespondiert – zumindest in diesen vier Hauptbahnhöfen – dabei weder mit der Einwohnerzahl der jeweils zugehörigen Stadt bzw. des Einzugsbereiches noch mit der Anzahl der täglichen Besucher des Bahnhofes. Ausschlaggebend für großflächigen Einzelhandel dürfte eher der Umfang herstellbarer Verkaufsfläche am Bahnhof sowie die Lage zur Innenstadt und die Konkurrenz der dort vorhandenen Verkaufsflächen sein.

Auch in Berlin sind viele Bahnhöfe mit Einzelhandelsfunktion versehen bzw. in den vergangenen Jahren nach entsprechenden Maßnahmen versehen worden. Dies gilt – anders als bei den o. g. ECE-Standorten – nicht nur für Hauptbahnhöfe, die ja zugleich die Fernbahnhöfe darstellen, sondern auch für Bahnhöfe des Regional- und des Nahverkehrs. Eine von Korn (2004) an insgesamt acht Bahnhöfen durchgeführte empirische Untersuchung zeigt auf, dass sowohl stark frequentierte Bahnhöfe als auch solche mit mäßiger oder niedriger verkehrlicher Frequenz von Reisenden mit Geschäften besetzt sein können (vgl. Tab. 3). Daraus ist ein erster Hinweis darauf zu entnehmen, dass der Bahnhof auch von Nicht-Reisenden zum Einkauf genutzt wird.

Die acht in Berlin und mit dem Bahnhof von Potsdam auch in der unmittelbaren Umgebung von Berlin liegenden Bahnhöfe sind von Korn (2004) wegen unterschiedlicher Anteile von Fahrgästen, Käufern und Kundenfrequenz in drei verschiedene „standortrelevante Nutzergruppen“ eingeteilt worden (vgl. Tab. 3, Spalte 1). Bahnhofsguppe I dient vorwiegend als Verkehrsdrehscheibe, Gruppe II stark der Verkehrsfunktion mit einem nennenswerten Anteil an Kunden von Geschäften, die nur des Einkaufs wegen den Bahnhof aufsuchen. Bahnhofsguppe III wird in etwa gleich aus verkehrlichen Gründen wie des ausschließlichen Einkaufs wegen aufgesucht.

Tab. 3: Eckdaten ausgewählter Bahnhöfe in Berlin und Umgebung (Potsdam) mit Einzelhandelsnutzung

	Bahnhof (N = Anzahl der Befragten)	Verkehrswertigkeit	Bahnhofsumfeld	Anzahl Nutzungen	Mietfläche (m²)
I	Alexanderplatz (N = 217)	Hoch frequent, Regionalverkehr	City Ost-Berlin	73	3.600
	Friedrichstraße (N = 264)	Hoch frequent, Regionalverkehr	City Ost-Berlin	61	5.000
	Osloer Straße (N = 275)	Hoch frequent, Nahverkehr (U)	städt. Lage; Ladenzeile	22	900
	Zoolog. Garten (N = 229)	Hoch frequent, Fernverkehr	City West-Berlin	57	8.000
II	Ostbahnhof (N = 238)	Hoch frequent, Fernverkehr	Innenstadt; kl. Ladenstraße mit Warenhaus	75	12.200 (ohne Hotel)
	Potsdam Hbf. ¹ (N = 257)	Mäßig frequent, Fernverkehr	Innenstadtrand; Wohnen/Gewerbe	78	34.000 (ohne Büroflächen)
III	Gesundbrunnen ² (N = 206)	Hoch frequent, Nahverkehr	Innenstadt; Stadtteilzentrum, Shopping-Center	5 (109)	100 (25.700)
	Onkel Toms Hütte (N = 197)	Niedrig frequent, Nahverkehr (U)	Außenbezirk; Ladenzeile	35	2.550

¹ Hier besteht eine erhebliche Leerstandsquote, sodass die in der Tabelle genannten Potenziale hinsichtlich Anzahl der Ladenlokale und Mietfläche nicht ausgeschöpft werden.

² Hierbei handelt es sich um den Bahnhof mit benachbartem Shopping-Center. Die oberen Zahlen in den beiden letzten Spalten gelten für den Bahnhof selbst, die darunter aufgeführten Werte in Klammern beziehen sich auf das Shopping-Center.

Quelle: Korn (2004: 466)

Korn (2004) unterscheidet in ihrer Analyse der Bahnhofsstandorte weiter zwischen

- „reinen“ Fahrgästen, die den Bahnhof primär in seiner ursprünglichen Funktion als Verkehrsdrehscheibe nutzen,
- Käufern, die als Fahrgäste primär der Versorgungsfunktion („Reisendenbedarf“) wegen am Bahnhof einkaufen, sowie
- Kunden, die ausschließlich des Einkaufs wegen im Bahnhof sind.

In den drei von Korn (2004) differenzierten Bahnhofsgruppen I, II und III unterscheidet sich das Verhalten der „Käufer“ und der „Kunden“, insbesondere was die durchschnittliche Anzahl aufgesuchter Einzelhandelseinrichtungen, die mittlere Verweildauer und die ausgegebenen Geldbeträge anbetrifft. Hinsichtlich der aufgesuchten Anzahl der Geschäfte bzw. Einrichtungen zeigt sich bei der Gruppe der „Käufer“, d. h. der Fahrgäste, die auch einkaufen bzw. konsumieren, dass in der Bahnhofsgruppe I (Verkehrsdrehscheiben) durchschnittlich 1,1 Geschäfte mit einer mittleren Verweildauer von 11 Minuten und einem ausgegebenen Geldbetrag von ca. 5 € aufgesucht werden, während in den Bahnhofsgruppen II und III die durchschnittliche Anzahl der Geschäftsbesuche von 1,3 bis auf 1,6, die Verweildauer von durchschnittlich 21 Minuten bis auf 41 Minuten ansteigt und die ausgegebenen Geldbeträge von durchschnittlich 8 € auf bis zu 22 € zunehmen. Bei der Gruppe der „Kunden“, d. h. der Bahnhofsbesucher, die den Bahnhof nicht zum Reisen, sondern ausschließlich zum Einkaufen aufsuchen, liegen die Werte hinsichtlich der Anzahl aufgesuchter Einrichtungen und jeweiliger Verweildauer nicht

nennenswert über denen der Gruppe der „Käufer“. Die ausgegebenen Geldbeträge fallen jedoch im Schnitt um 10 € höher aus.

Juchelka (2002) ist in Untersuchungen zur Entwicklung von Bahnhofskomplexen u. a. der Frage nachgegangen, ob Passanten einen Zusammenhang zwischen Bahnhof und Einkaufen sehen. In einer Fallstudie zu den drei Bahnhöfen Köln, Leipzig und Utrecht (Niederlande) stellte sich bei nahezu übereinstimmenden Prozentanteilen heraus, dass bei ziemlich exakt zwei Drittel aller knapp 650 Befragten an den drei Standorten sehr wohl eine Zusammengehörigkeit von Bahnhof und Einkaufsfunktionen empfunden wird.

Im Übrigen kam es – ähnlich wie bei den Bahnhöfen – in den vergangenen Jahren auch bei anderen Einrichtungen, wie zum Beispiel Flughäfen oder Tankstellen, zu Ergänzungen um Einzelhandelsfunktionen; bei Letzteren sind diese Veränderungsprozesse am offensichtlichsten und umfassendsten gewesen (vgl. Achen, Klein 2002 für Bahnhöfe, Flughäfen und Tankstellen; generell zur Entwicklung der Verkehrsdrehscheibe Flughäfen siehe beispielsweise Koll-Schretzenmayr 2002).

Die Sanierung, Aufwertung und/oder funktionale Neugestaltung von Bahnhöfen bedarf in ihrer Planung, aber auch in ihrer Abhängigkeit von der räumlichen Lage des Bahnhofes und in Abhängigkeit vom gegebenen städtebaulichen Umfeld einer Abwägung mit anderen bereits bestehenden Einrichtungen des Einzelhandels oder sonstiger Angebote. Je nach vorgesehener Restrukturierung eines Bahnhofsstandortes machen funktionale Ergänzungen Sinn oder auch nicht (vgl. Tab. 4).

Tab. 4: Modelle zur Gewichtung der funktionalen Neugestaltung von Bahnhöfen

Restrukturierungs-Modelle	Primäre Bahnhofsfunktionen	Sekundäre Bahnhofsfunktionen	Tertiäre Bahnhofsfunktionen
Bahnhof als Haltepunkt bzw. Verkehrsstation	dominant	Ergänzung	nicht existent, nicht sinnvoll
Bahnhof als Einkaufs-, Freizeit-, Kulturzentrum	Voraussetzung, Impulsgeber, Basispotenzial	dominant	Entwicklung möglich
Bahnhof als städtisches Zentrum sowie als Wirtschaftszentrum	Voraussetzung, Impulsgeber, Basispotenzial	Ergänzung	selbsttragende Kernfunktionen

Quelle: Eigene Darstellung nach Juchelka (2002:15)

4 Zukunftsprojekte

Gleich in mehreren Städten Deutschlands werden seit den 90er-Jahren Überlegungen oder bereits konkrete Planungen zur Revitalisierung der Hauptbahnhöfe und angrenzender Gleisgelände angestellt (siehe u. a. Gerkan 1996). Einige dieser Projekte sind mit dem Anhang bzw. Kürzel 21 versehen, so wie beispielsweise auch Stuttgart 21, welches als das derzeit mit Abstand konkreteste Vorhaben unter allen 21-Projekten hier kurz vorgestellt werden soll. Darüber hinaus besteht eine Vielzahl weiterer Vorhaben an Bahnhofsprojekten, von denen hier das Bahnhofsprojekt 3do, welches die Stadt Dortmund in Zusammenarbeit mit einem Großinvestor verfolgt, skizziert wird.

4.1 Stuttgart 21

Das Projekt Stuttgart 21 ist das Ergebnis eines mehrjährigen Diskussions- und Planungsprozesses der Deutschen Bahn AG, der Stadt Stuttgart und der Landesregierung Baden-Württemberg, der 1994 mit der Vorstellung einer Ideenskizze den Anfang nahm,

sich über die Erstellung einer Machbarkeitsstudie und eines Vorprojektes 1995 fortsetzte und zunächst in einer Rahmenvereinbarung der o. g. Projektpartner sowie der Bundesrepublik Deutschland und dem Verband Region Stuttgart in der Unterzeichnung im Jahr 1995 gipfelte (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 1997).

Um alternative städtebauliche Entwicklungskonzepte zu erhalten, wurde im Anschluss ein Gutachterverfahren durchgeführt. Die Ergebnisse dieses Verfahrens bildeten die Grundlage für die Erarbeitung eines Entwurfs zum Rahmenplan Stuttgart 21, der bereits 1997 vorgelegt werden konnte, vom Gemeinderat beschlossen und dann in eine offene Bürgerbeteiligung gegeben wurde. Zugleich erstellte die Deutsche Bahn AG die erforderlichen Planunterlagen für den Schienenverkehrsteil (Deutsche Bahn Projekt GmbH 1997) und beantragte die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens in Durchführung über das Regierungspräsidium Stuttgart; die Stadt Stuttgart leitete eine Änderung des Flächennutzungsplans ein. Seit Februar 2005 liegt der Planfeststellungsbeschluss seitens des Eisenbahn-Bundesamtes vor. Dieser beinhaltet auch die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm. Auch wenn die DB AG beteuert, an einer Realisierung von Stuttgart 21 festzuhalten, dürfte sich erst mit Beginn der Bauarbeiten endgültige Gewissheit hinsichtlich der Realisierung dieses Großprojektes einstellen.

Mit dem Projekt Stuttgart 21 sollen in einer geplanten Bauzeit von acht Jahren sowohl verkehrstechnische Verbesserungen im Rahmen des Ausbaus des Hochgeschwindigkeitsnetzes der Bahn als auch städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen auf gut 100 ha nicht mehr benötigter Bahnflächen am und im Umfeld des bestehenden Bahnhofsbereichs verfolgt werden (vgl. Abb. 6). Bei den verkehrlichen Maßnahmen sind u. a. eine Tieferlegung des Bahnhofs und die gleichzeitige Umwandlung von einem Kopf- zu einem Durchgangsbahnhof vorgesehen; im Rahmen der Weiterführung des Verkehrs auf einen neu zu realisierenden Streckenabschnitt im Schnellbahnnetz bis nach Ulm soll eine direkte Anbindung des Stuttgarter Flughafens und eine Verkürzung der Reisezeiten erfolgen.

Abb. 6: Stuttgart 21 – Luftbild zum Bahnhof und Bahnhofsumfeld, Städtebaulicher Rahmenplan



Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart 1997, S. 2 (links) und S. 77 (rechts)

Die Landeshauptstadt sieht in Stuttgart 21 vor allem die Chance, die innere Stadtentwicklung Stuttgarts durch die Schaffung von Wohnraum für ca. 11.000 Einwohner und von ca. 24.000 Arbeitsplätzen voranzutreiben. Im Rahmenplan (Landeshauptstadt Stuttgart 1997) werden über drei definierte Teilgebiete hinweg Flächen für zusätzlichen Wohnraum, für Dienstleistungsbetriebe und -einrichtungen sowie für Grün- und Freiflächen, welche allein 30 ha des insgesamt ca. 109 ha großen Plangebietes einnehmen, vorgesehen. Zugleich ist ein Ausbau des ÖPNV sowie eine grundsätzliche Neuordnung des motorisierten Verkehrs konzipiert.

4.2 Dortmund 3do

In Dortmund wird derzeit eine Überplanung des Hauptbahnhof mittels einer Public Private Partnership von der Stadt, dem portugiesischen Investors SONAE Sierra sowie der Deutschen Bahn verfolgt (vgl. DIE WELT 2004). Geplant ist die Errichtung eines modernen Bahnhofsbaus über den Gleisen einschließlich der Errichtung eines Einkaufs- und Freizeitzentrums und eines 120 m hohen Hochhauses mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten als weithin sichtbarer Landmarke (vgl. www.dortmund.de/themen/planenundbauen/subthemen/3do/). Mit dem Bauvorhaben soll der 200 m breite Gleiskörper durch ein 45 m hohes Gebäude überspannt werden. Auf 81.000 qm Nutzfläche soll eine Mischung aus Einzelhandel (36.000 qm), Gastronomie und Dienstleistung (10.000 qm) und Unterhaltungsangeboten (26.500 qm) untergebracht werden (siehe Abb. 7). 3.800 Pkw-Parkplätze sollen angelegt werden.

Abb. 7: Montage und Rahmenplan zum Projekt Dortmund 3do



Quellen: links: 3do, Dortmund, Sonae Sierra/Foncière Euris; rechts: Stadt Dortmund (www.dortmund.de)

Bei einem Investitionsvolumen von 500 Mio. Euro zählt dieses Projekt zu einem der größten angedachten Einzelvorhaben von Bahnhofsumbauten in Deutschland. Die bauliche Realisierung wird über einen Bebauungsplan, Planfeststellung und Finanzierungspläne derzeit vorangetrieben. Die Motivation des Investors zur Realisierung des Bauvorhabens liegt u. a. darin begründet, am Bahnstandsstandort Einzelhandel zu realisieren, der keinen Regulierungen zum Ladenschluss unterliegt. Die Auswirkungen eines solchen Großvorhabens auf die Zentrenstruktur, auch in Relation zu den benachbarten Städten, wie auch auf den innerstädtischen Einzelhandel sind erst in Ansätzen in wissenschaftlicher Hinsicht diskutiert (vgl. z. B. Callies 1999 oder Held 1999), ohne dass hier eine abschließende Wertung vorliegt. Kritiker befürchten ein „Austrocknen“ der Innenstadt, Befürworter weisen auf eine Stärkung der zentralörtlichen Funktion von Dortmund im östlichen Ruhrgebiet und auf innerstädtische Impulse für den eher „ver-

nachlässigten“ Norden der Innenstadt von Dortmund hin, der durch das Center besser mit dem südlichen Teil der Dortmunder Innenstadt verbunden würde. Auch am Beispiel von Dortmund wird deutlich, dass ein intensiver Planungsprozess unter Einbindung der Akteure (Planvorantreibende) und der Betroffenen erforderlich ist, um eine letztendlich städtebaulich gelungene Umstrukturierung, Erweiterung und Aufwertung eines Bahnhofstandortes vornehmen zu können.

5 Wirkungen der aufgewerteten Bahnhofsinfrastruktur auf die Mobilität im Schienenverkehr

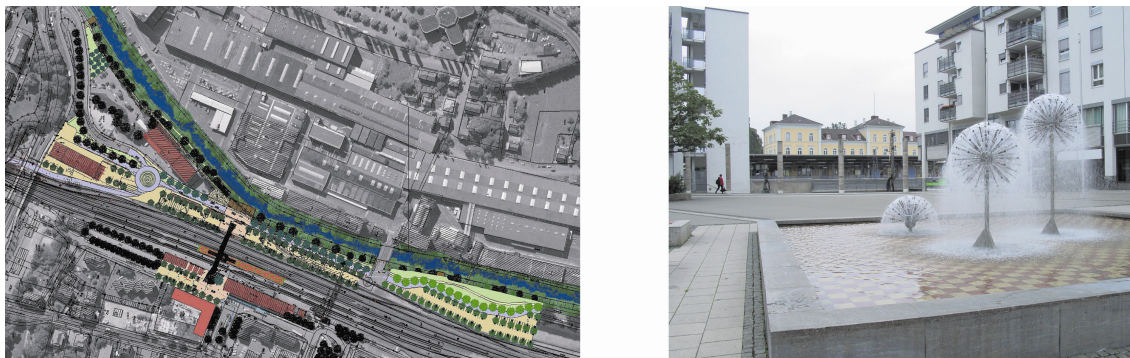
Die gestiegenen Mobilitätsbedürfnisse in der Gesellschaft haben, so wie zuvor dargestellt, mit dazu beigetragen, dass eine Vielzahl von Bahnhöfen in ihrer Funktion als Verkehrsdrehscheibe revitalisiert und mit ergänzenden Funktionen (Einzelhandel etc.) gestärkt wurden. Umgekehrt ist davon auszugehen, dass die Attraktivitätssteigerung von Bahnhöfen und von deren Umfeld durch städtebauliche (Sanierungs-)Maßnahmen einen Anstieg von Nutzern der Bahn bedingt. Obwohl statistische Zahlen hierzu fehlen, ergeben diverse Untersuchungen (vgl. vor allem Beckmann, Wulfhorst 2003 sowie Pretsch u. a., o.J.) dahingehende Hinweise. So zeigt sich den o.g. Studien zufolge, dass vor allem jene Bahnverbindungen sich einer Nachfragesteigerung und guter Auslastungsquoten erfreuen, die über attraktiv gestaltete Bahnhöfe mit guter Erreichbarkeit verfügen. Förderlich sind aber weiter darüber hinausgehende, eher generelle planerische Konzepte im Rahmen der Verkehrserschließung und auch der Stadtentwicklung (vgl. Beckmann, Wulfhorst 2003: 3) wie

- Innen- vor Außenentwicklung,
- Mehrfachnutzung bestehender Infrastrukturen,
- Erschließungskonzepte für den Fußgänger- und Radverkehr sowie
- frühzeitige Berücksichtigung von Folgekosten.

Als eines der wenigen konkreten Beispiele, bei dem die Schaffung eines – in diesem Fall – Nahverkehrsangebotes mit einhergehenden städtebaulichen Maßnahmen zu deutlichen Fahrgaststeigerungen geführt hat, zählt die Realisierung der Bodensee-Oberschwaben-Bahn im äußersten Südosten von Baden-Württemberg. Mit der Schaffung eines bedarfsorientierten Nahverkehrsangebotes ging an allen bestehenden Haltepunkten eine städtebauliche Sanierung einher, die beispielsweise in Friedrichshafen bereits abgeschlossen und in Ravensburg derzeit durchgeführt wird (vgl. Abb. 8).

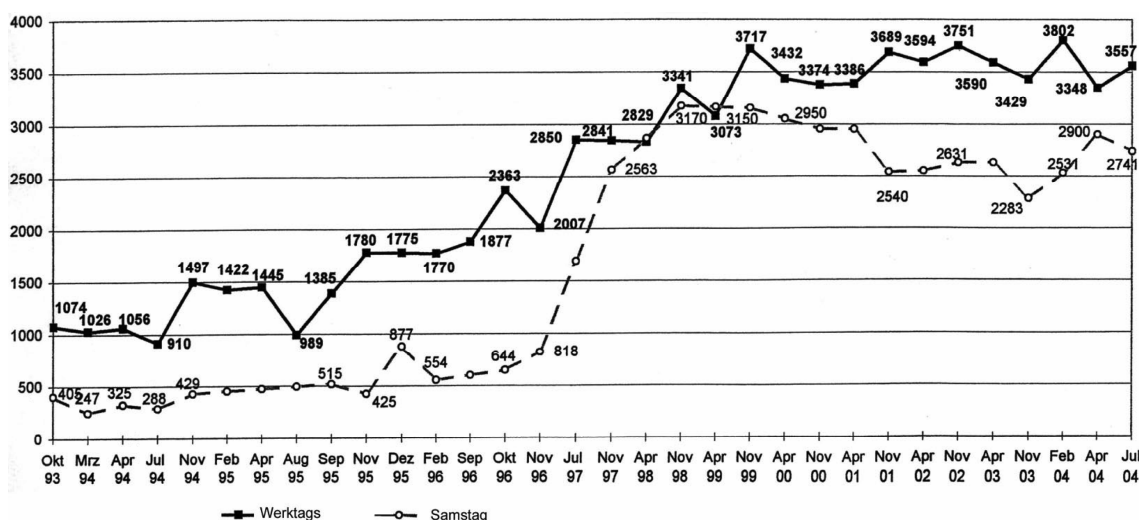
Die von diversen kommunalen Gebietskörperschaften, hierunter u. a. die Städte Friedrichshafen und Ravensburg, getragene Bahn weist – nicht zuletzt wegen einer annähernden Vervierfachung der Fahrgastzahlen gegenüber der Nutzung der Angebote der Deutschen Bundesbahn zuvor – inzwischen eine Kostendeckung von über 100% auf (vgl. Abb. 9).

Abb. 8: Städtebauliche Sanierungsplanung Bahnhof und Bahnhofsumfeld Ravensburg (links) und realisierte Bahnhofsumfeldsanierung Friedrichshafen (rechts)



Quelle: Stadt Ravensburg (links), Foto des Verfassers (rechts)

Abb. 9: Entwicklung der Fahrgastzahlen auf der Bodensee-Oberschwaben-Bahn



Quelle: Köhler 2004 bzw. Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH&CoKG 2003

6 Zusammenfassung und Empfehlungen für die Planungspraxis

In vielen der großen und inzwischen auch einigen der kleineren und mittleren Städte der Bundesrepublik werden mit dem Umbau und/oder der funktionalen Ergänzung bestehender Bahnhöfe wie auch der Sanierung und städtebaulichen Aufwertung des Bahnhofsumfeld und angrenzender Quartiere bedeutende Maßnahmen der Stadtentwicklung verfolgt. Die Erfahrungen aus den derzeit gelaufenen Projekten der Bahnhofssanierung, der Verwertung von Bahnbrachflächen und der Stadtentwicklung an und um Bahnhofstandorten herum sowie die Ergebnisse der wenigen derzeit vorliegenden empirischen Erhebungen zur Nutzung der Bahnhöfe durch Reisende wie auch durch Kunden von Einrichtungen in Bahnhöfen (vor allem Einzelhandel) deuten darauf hin, dass in den kommenden Jahren und Jahrzehnten die Wiederaufwertung von Bahnhofstandorten nur in einem Zusammenspiel von gleichgerichteten Interessen von Bahn, Kommune und Investoren aus der Wirtschaft, hier bevorzugt aus der Immobilienbranche und aus dem Einzelhandel, funktionieren dürfte.

In den vergangenen Jahren haben sich hierbei fachübergreifend Planungsgrundsätze herauskristallisiert (vgl. auch Wulfhorst 2003). Diese zielen vor allem darauf ab,

1. die Funktion des Bahnhofes als „Verkehrsdrehscheibe“ und als Verkehrsschnittstelle von Bahnverkehr vor allem zum ÖPNV (S-Bahn, U-Bahn, Bus), zum MIV (z. B. P+R) und zum Luftverkehr (Flughäfen) zu optimieren bzw. entsprechende Verknüpfungen überhaupt erstmals zu realisieren;
2. Verbindungen vom Bahnhof in die Innenstädte hinein und in benachbarte Quartiere für Fußgänger und auch für Radfahrer zu schaffen, attraktiver zu gestalten und zu sichern;
3. Bahnhofsgelände als verdichtete Stadtquartiere intensiv zu nutzen, städtebaulich zu sanieren, städtebaulich (weiter) zu entwickeln und als prägende Stadtgeschichte städtebaulich zu erhalten und zu akzentuieren.

Anhand der aktuellen Entwicklungen an diversen Bahnstandsstandorten, vor allem hier in Großstädten, zeichnet sich aber auch eine zunehmende Ergänzung der primären Bahnhofsfunktion einer Verkehrsdrehscheibe um Einzelhandelseinrichtungen wie auch Freizeit- und Kulturangebote ab. Eine weitere Ergänzung um umfangreichere Dienstleistungsfunktionen und/oder Büro- und Verwaltungsstandorte zeichnet sich hingegen bislang eher selten ab und ist in Deutschland derzeit allenfalls rudimentär erkennbar.

Für eine erfolgreiche Weiterentwicklung bzw. Aufwertung von Bahnstandsstandorten bedarf es hinsichtlich der Ergänzung der Primärfunktion des Verkehrs um weitere Funktionen jedoch eines sehr behutsamen Abwägungsprozesses mit den Strukturen in den unmittelbar benachbarten Stadtgebieten und der dort jeweils anzutreffenden Einzelhandelsstruktur. Die Aufwertung und Restrukturierung von Bahnhöfen hängt sehr vom angestrebten Funktionstyp des Bahnhofes ab und ist im Gesamtkontext der städtischen Lage und der angestrebten Stadtentwicklung zu sehen.

Die Renaissance der Bahnhöfe, als Schlagwort gerne auch in diesem Beitrag verwendet, ist als solche nur an einzelnen Standorten gegeben. Es ist absehbar, dass es in den nächsten Jahren und Jahrzehnten vor allem in Großstädten, vereinzelt aber auch in Mittel- und Kleinstädten, zu einer Aufwertung des Bahnhofes kommen wird und in einigen wenigen Fällen der Bahnhof sogar (wieder) eine stadtprägende Funktion einnehmen kann. Diese in der Regel als sehr erfreulich zu bewertenden Entwicklungstendenzen dürfen aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Prozess einer umfassenden Sanierung und Aufwertung von Bahnstandsstandorten und deren Umfeld, gemessen an der hohen Anzahl von Bahnhöfen und stillgelegten bzw. untergenutzten Bahn- und Gleisanlagen, erst in den Anfängen steckt. In den größeren Städten, teilweise aber auch in mittleren Städten und bei integrierten verkehrlichen/städtebaulichen Entwicklungskonzepten in diversen Einzelfällen auch in kleinen Städten und Gemeinden sieht der Verkehrsknotenpunkt Bahnhof jedoch eher wieder besseren Zeiten entgegen.

Literatur

- Achen, M.; Klein, K. (2002): Retail Trade in Transit Areas: Introduction to a New Field of Research. In: Die Erde, Nr. 133, S. 19-36.
- Asisi, J.; Brandt, A. (1983): Ein neuer Bahnhof für Kassel. In: Stadtbauwelt, 74. Jg., H. 79, S. 241-243.
- Bauer, G.; Willich-Michaelis, K. (1999): DB-Neubaustrecke Köln – Rhein/Main. Regionale Bedeutung des NBS-Bahnhofes Limburg/Diez. Report Nr. 276 der HLT-Gesellschaft für Forschung, Planung, Entwicklung. Wiesbaden.
- Baumeister, R. (1876): Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung. Berlin.
- Beckmann, K. J.; Perian, T.; Wulfhorst, G. (1999): Städtebauliche Chancen und Risiken der Entwicklung von Bahnflächen. Handlungserfordernisse des Bundes. Berichte Stadt-Region-Land des Instituts für Stadtbauwesen der RWTH Aachen, Bd. 47.
- Beckmann, K. J.; Witte, A.; Wulfhorst, G. (1999): Bahnhöfe – Impulse für die Stadtentwicklung. Ein Planungsleitfaden. Broschüre des Ministerium für Arbeit, Soziales und Stadtentwicklung, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf.
- Beckmann, K. J.; Wulfhorst, G. (2003): Standortentwicklung an Verkehrsknoten – Randbedingungen und Wirkungen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Verkehrstechnik, Heft V 104. Bergisch-Gladbach.
- Beckmann, K. J.; Tintemann, I. (2004): Umnutzung von Bahnbrachen: Schlussfolgerungen aus innovativen Projektbeispielen. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 9/10, S. 551-565.
- Blum, O. (1930): Personen- und Güterbahnhöfe. Berlin: Springer.
- Bodenschatz, H. (1983): Moderne Infrastruktur und die Produktion städtischer Lage. Das Beispiel des deutschen Eisenbahnbaus bis 1875. In: Fehl, G.; Rodriguez-Lores, J. (Hrsg.), Stadterweiterungen 1800-1875. Hamburg, S. 81-100.
- Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG (2003): Von Anfang an. Das erste Jahrzehnt Bodensee-Oberschwaben-Bahn 1993-2003. Friedrichshafen.
- Böhme, F. (2000): Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ICE-Bahnhof Region Montabaur. In: Schriftenreihe „Verkehr aktuell – Bahnhöfe“ des Fachgebiets Verkehrswesen der Universität Kaiserslautern, S. 37-53.
- Callies, C. (1999): Das geplante Multi-Themen-Center am Dortmunder Hauptbahnhof: Chance oder Risiko für die Innenstadt als Einzelhandelsstandort? Arbeitspapier Nr. 170 des Instituts für Raumplanung der Universität Dortmund.
- Chlund, B.; Last, J.; Manz, W.; Zumkeller, D. (2004): Eckwerte des Personenfernverkehrs in Deutschland. In: Internationales Verkehrswesen, 56. Jg., Heft 10, S. 430-435.
- Deutsche Bahn Projekt GmbH Stuttgart 21 (1997): Stuttgart 21 – Abstimmung mit den Belangen der Raumordnung, Teil II, Anhang 2: Verkehrliche und betriebliche Entwicklungen. Stuttgart.
- DIE WELT (2004): Kaufrausch über Fernbahngleisen und in der Banane. 28.06.2004.
- Die Welt der Bahnhöfe (1980): Deutscher Ausstellungskatalog der Ausstellung „Le temps des gares“, hrsg. vom Centre Georges Pompidou, Centre de Création Industrielle und der Staatlichen Kunsthalle Berlin. Berlin.
- Fritsche, B. (1986): Eisenbahnbau und Stadtentwicklung in der Schweiz. In: Teuteberg, H.-J. (Hrsg.), Stadtwachstum, Industrialisierung und sozialer Umbruch, S. 177-194. Berlin.
- Gerkan, M. von (1996): Stuttgart 21. Städtebauliche Studie; Frankfurt 21. Städtebauliche Studie; München 21. Städtebauliche Studie. In: Bund Deutscher Architekten; Deutsche Bahn AG und Förderverein Deutsches Architekturzentrum (1996): Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert. Braunschweig, Wiesbaden, S. 156-158 bzw. 164-166 bzw. 170-172.
- Heinze, G.W. (1979): Verkehr schafft Verkehr. In: Berichte zur Raumforschung und Raumplanung, Jg. 23, Heft 4/5, S. 9-32.
- Held, G. (1999): Großer Bahnhof und neue Zentralität. Zur Überbauung des Dortmunder Hauptbahnhofes mit einem Multithemencenter. In: Arbeitskreis Stadterneuerung an deutschsprachigen Hochschulen (Hrsg.): Jahrbuch Stadterneuerung. Berlin, S. 291-310.
- Hoppmann, M. (2003): Einzelhandel zwischen Eigendynamik und Steuerung. Dargestellt am Beispiel der Stadtentwicklung von Leipzig. Dissertation an der Fakultät für Physik und Geowissenschaften der Universität Leipzig.

- IVU Traffic Technologies AG (2000): Einkaufsverkehr der kurzen Wege am Beispiel der Zentrenentwicklung in Leipzig. Teilbericht 8 des Modellvorhabens Nr. 20901221 des Umweltbundesamtes: Auswirkungen der räumlichen Struktur des Einzelhandels auf Verkehr und Umwelt. Berlin.
- Juchelka, R. (2002): Bahnhof und Bahnhofsumfeld – ein Standortkomplex im Wandel. In: Standort – Zeitschrift für Angewandte Geographie, Heft 1, S. 12-16.
- Kellett, J.R. (1969): *The Impact of Railways on Victorian Cities*. London; Toronto.
- Köhler, S.; Drewnick, O. (1998): Im Verkehrsschatten der Schnellbahnstrecken. Fallbeispiel Heilbronn. In: Raumforschung und Raumordnung, Heft 5/6, S. 369-378.
- Koll-Schretzenmayr (2003): Seaports-Airports-Teleports. In: DISP Nr. 154, Heft 3, S. 2.
- Koolhaas, R. (1990): Zentrum für Kunst und Medientechnologie Karlsruhe. Arch+, Zeitschrift für Architektur und Städtebau, H. 105/106, S. 81-83.
- Korn, J. (2004): Bahnhöfe als Einzelhandels- und Dienstleistungsstandorte – Eine Analyse der Strukturen, Funktionen und Potenziale des Standorttyps untersucht am Beispiel Berlin. In: Berichte zur Deutschen Landeskunde, 78. Band, Heft 4, S. 459-472.
- Krau, I.; Romero, A. (1998): Bahnhöfe als Einkaufs- und Dienstleistungszentren. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 2/3, S. 115-121.
- Krings, U. (1983): Die Eisenbahn als Stadtbildner und Stadtzerstörer. In: Stadtbauwelt, 74. Jg., H. 79, S. 218-223.
- Krohn, O. (2003): Teures Erbe der Vergangenheit. In: DB – mobil, Heft 4, S. 46-47.
- Küpper, U.; Vollmer, I; Vollmer, R. (1988): Der MediaPark Köln. Bauwelt, 79. Jg., H. 36, S. 1542-1551.
- Landeshauptstadt Stuttgart (1997): Rahmenplan Stuttgart 21. Stuttgart, Stadtplanungsamt (als pdf-Dokument herunterladbar unter www.stuttgart.de/sde/menu/frame/top_11021.htm)
- Meyer, C.E. (2004): Fernbahnhöfe und Flughäfen und ihre Wirkung aus Sicht der Hauptakteure. In: Internationales Verkehrswesen, Jg. 56, Heft 12, S. 541-548.
- MASSKS – Ministerium für Arbeit, Soziales und Stadtentwicklung, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen (1999): Bahnhöfe – Impulse für die Stadtentwicklung. Ein Planungsleitfaden. Düsseldorf.
- MKRO – Ministerkonferenz für Raumordnung (2005): Raumordnerische Anforderungen an den Schienenpersonenverkehr. Entschließung der 32. Ministerkonferenz für Raumordnung am 28.04.2005 in Berlin.
- Pretsch, H. u. a. (o.J.): Ergebnisse und Hinweise für die Planungspraxis aus dem Projekt BAHN.VILLE. Projektbroschüre im Rahmen der Deutsch-französischen Kooperation DEUFRAKO. Ohne Ort.
- Pumain, D. (1982): Chemin de fer et croissance urbaine en France au XIXe siècle. In: Annales de Géographie, Nr. 507, Septembre-October, S. 529-550.
- Reinhold, T. (1996): Park and Rail. Eine einzel- und gesamtwirtschaftliche Betrachtung von Schnittstellen zwischen motorisiertem Individualverkehr und Schienenpersonenfernverkehr. Berlin: Schriftenreihe des Instituts für Straßen- und Schienenverkehr, A 27.
- Renkhoff, J. (1991): Stadtstrukturelle Effekte der Verlagerung von Bahnhöfen. Dargestellt am Beispiel von Karlsruhe und Heidelberg. Reihe Arbeitsberichte des Instituts für Städtebau und Landesplanung der Universität Karlsruhe. Ohne Nummerierung. Karlsruhe.
- Runkemüller, A. (1940): Die badischen Eisenbahnen 1840-1940. Oberrheinische Geographische Abhandlungen, Bd. 3. Freiburg.
- Schivelbusch, W. (1977): *Geschichte der Eisenbahnreise*. München und Wien.
- Schmitz, S. (2001): *Revolutionen der Erreichbarkeit: Gesellschaft, Raum und Verkehr im Wandel*. Opladen.
- Schütz, E. (1998): Stadtentwicklung durch Hochgeschwindigkeitsverkehr. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 6, S. 369-383.
- Schütz, E. (2000): Standort des Großstadtbahnhofs aus historischer Perspektive. In: Schriftenreihe „Verkehr aktuell – Bahnhöfe“ des Fachgebiets Verkehrswesen der Universität Kaiserslautern, S. 56-94.
- Sieverts, T. (1983): Zwischen Bahnhof und Stadt. In: Stadtbauwelt, 74 Jg., Heft 79, S. 244-245.
- Wall, A.; Scholl, B.; Schirmer, W. (2001): *Siedlungsentwicklung an Stadtbahntrassen – Das Beispiel Murgtal*. Abschlußbericht der Institute für Orts-, Regional- und Landesplanung, für Städtebau und Landesplanung und für Baugeschichte. Karlsruhe.

- Weiss, K.-D. (1996): Zukunft und Architektur der Eisenbahnreise. Arbeit, Kultur, Freizeit und Konsum mit Gleisanschluss? In: Bund deutscher Architekten; Deutsche Bahn AG und Förderverein Deutsches Architekturzentrum (1996), Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert. Braunschweig, Wiesbaden, S. 259-265.
- Wiedenfeld, K. (1938): Die Eisenbahn im Wirtschaftsleben. Berlin: Springer.
- Würdemann, G. (1983): Neuverkehr – die unbekannte Größe. In: Internationales Verkehrswesen Jg. 35, Heft 6, S. 403-408.
- Wulfhorst, G. (2003): Flächennutzung und Verkehrsverknüpfung an Personenbahnhöfen – Wirkungsabschätzung mit systemdynamischen Modellen. Dissertationsschrift an der Fakultät für Bauingenieurwesen der RWTH Aachen.

Internetseiten:

- www.bahn.de (Homepage der Deutschen Bahn AG)
- www.dortmund.de (Homepage der Stadt Dortmund)
- www.ece.de (Homepage der ECE-Projektmanagement GmbH)
- www.mediapark.de (Homepage des MediaPark Köln)
- www.stuttgart.de (Homepage der Stadt Stuttgart)
- www.zkm.de (Homepage des Zentrums für Kunst und Medientechnologie Karlsruhe)

Barbara Zibell

Infrastruktur in einer mobilen Gesellschaft – Was, wofür und für wen?

Gliederung

- 1 Mobilität, mobile Gesellschaft und Infrastruktur
 - 1.1 Kennzeichen der mobilen Gesellschaft
 - 1.2 Infrastruktur einer mobilen Gesellschaft
- 2 Erkenntnisse aus den vorliegenden Beiträgen
 - 2.1 Mobilkommunikation
 - 2.2 Einzelhandelsstandorte
 - 2.3 Freizeitinfrastruktur
 - 2.4 Renaissance der Bahnhöfe
- 3 Offene Fragen, Handlungs- und Forschungsbedarf
 - 3.1 Einzelhandel und Grundversorgung
 - 3.2 Freizeitinfrastrukturen und Mobilität
 - 3.3 Bahnhöfe und Kultur des öffentlichen Verkehrs
 - 3.4 Fazit

Literatur

1 Mobilität, mobile Gesellschaft und Infrastruktur

Die moderne Gesellschaft, die mit ihren vielfältigen, sich überlagernden Verkehrssystemen menschliche Reichweiten enorm vergrößert und das Phänomen der Massenmobilisierung erzeugt hat, ist so mobil wie keine andere Gesellschaft zuvor. Personen und Güter bewegen sich im Raum bzw. werden zu vielfältigen Zwecken im Raum transportiert, selbst die Kommunikation ist mobil geworden.

1.1 Kennzeichen der mobilen Gesellschaft

Kennzeichen der mobilen Gesellschaft ist der gewachsene Verkehr bzw. die gewachsene Verkehrsleistung, die sich aus der Überlagerung verschiedener schneller und langsamer Transportsysteme sowie dem allgemeinen Zugang zur Mobilität bzw. der Verfügbarkeit über private Verkehrsmittel ergibt. Vor allem auf der Straße, in der Luft und beim Gütertransport hat der Verkehr in den vergangenen Jahren stark zugenommen. Beim Personenverkehr ist es der Flugverkehr, der mit Abstand die höchsten Zuwachsraten aufweist. Unverändert dominierend ist das Auto am Gesamtverkehr, während der öffentliche Personennahverkehr – trotz Zuwächsen – weit dahinter zurückbleibt. Mit der Hälfte aller Fahrten belegt der Urlaubs- und Freizeitverkehr mittlerweile den ersten Platz bei der privaten Mobilität. Die Bewegung im Raum hat gegenüber dem Sein und Bleiben am Ort an Bedeutung gewonnen.

Die mobile Gesellschaft hat als Produkt der Moderne bereits zahlreiche Stadien durchlaufen, die von der Erfindung der Dampfmaschine bzw. dem Eisenbahnbau bis zu den neuen Informations- und Kommunikationstechnologien/Internet reichen. Dabei haben sich gleichzeitig die wirtschaftlichen Grundlagen von einer Industrie- hin zur Informations- bzw. Wissensgesellschaft gewandelt. Nicht Produkte bzw. Dienstleistungen generieren heute die Wertschöpfungsprozesse, sondern Wissen. In der Wissensgesellschaft wird der Überlebenskampf von Individuen und Gesellschaften, Unternehmen und Regionen zum Wettbewerb um ‚human resources‘: Kapital fließt dorthin, wo die besten, möglichst preiswerten Köpfe sind, die Wissen in Wert wandeln. Die Informations- und Kommunikationstechnologien als technische Infrastrukturen flankieren diese Entwicklung. Sie führen zu neuen Formen der Kommunikation, der Produktion, des Marktverhaltens und der Konsumtion, die unter dem Schlagwort der Globalisierung zusammengefasst werden können.

Gleichzeitig hat die mobile Gesellschaft einen sozialen Wandel durchlaufen, der durch weitreichende Emanzipationsprozesse gekennzeichnet ist und sich in der Ausdifferenzierung von Lebens- und Haushaltsformen und in neuen Anforderungen an Migration und Integration niederschlägt. Daneben führt die demographische Entwicklung mit ihren Konsequenzen der Alterung und Schrumpfung auch zu veränderten Anforderungen an Raum- und Siedlungsstrukturen bzw. an die individuelle Mobilität, die mehr umfasst als die reine Bewegung im Raum: Veränderungen der Gesellschaft erfordern nicht nur technische Anpassungsleistungen, sondern in der Regel auch geistige Mobilität, Bewegung im Kopf: Innovationen für neue Formen des Zusammenlebens.

Stand der Begriff „Mobilität“ früher vorwiegend für Fortbewegung im weitesten Sinne, wird er heute zunehmend zum Synonym für örtlich flexibles Kommunizieren, Arbeiten, Versorgen und Informieren. Verbunden damit sind neue Formen des Lernens, Einkaufens, Bezahlers, der Verwaltung oder des Gesundheitsmanagements. Mobile Gesellschaft beschreibt den allgemeinen Trend zu einem unabhängigeren privaten und beruflichen Leben, mit all seinen Vor- und Nachteilen. Mobilität ist häufig aber auch erzwungen, wenn Menschen zum Beispiel aus Arbeitsmarktgründen den Ort wechseln oder als ‚double career couples‘ an verschiedenen Orten leben müssen. Der Zugewinn an Selbstbestimmtheit und Unabhängigkeit auf der einen Seite erfordert eine Zunahme an Verantwortung auf der anderen. Dabei gewinnen Wertvorstellungen und Leitbilder sowie deren umfassende milieu- und schichtenübergreifende Kommunikation an Bedeutung. Raumplanung wird im Zuge dessen zum Kommunikationsmanagement.

1.2 Infrastruktur einer mobilen Gesellschaft

Was kennzeichnet aber nun die Infrastrukturen der hier aufgegriffenen „mobilen Gesellschaft“?

Nicht nur die gesteigerte Mobilität, auch der Übergang zur Wissensgesellschaft und die demographischen Veränderungen stellen neue Anforderungen an die Infrastruktur der mobilen Gesellschaft. Die Konzentration auf Zentrale Orte (vgl. Beitrag von Vallée, Lenz, in diesem Band), um die Auslastung von Einrichtungen oder die Funktionsfähigkeit von Netzen sicherzustellen, ist dabei ein wesentliches Thema.

Der Infrastrukturbegriff umfasst die wirtschaftlichen und organisatorischen Grundlagen, die für das Funktionieren und die Entwicklung einer Volkswirtschaft erforderlich sind. Dazu gehören nicht nur Verkehrs- und Kommunikationsinfrastrukturen sowie Netze und Anlagen der Ver- und Entsorgung im weitesten Sinne, sondern auch soziale und kulturelle Einrichtungen der Verwaltung und Bildung sowie nicht zuletzt Arbeitskräfte und politische Systeme. Die Einrichtungen der Infrastruktur treten als punkt- wie

auch als netzförmige Anlagen auf und haben als Einrichtungen der Grundversorgung oder als Attraktionspunkte für Freizeitbedürfnisse unterschiedliche Funktionen.

Im Rahmen der hier dokumentierten Arbeit des ARL-Arbeitskreises konnten naturgemäß nicht alle Aspekte des weitreichenden Infrastrukturbegriffs näher beleuchtet werden. Angesichts der Veränderungen, die durch den Übergang zur Wissensgesellschaft und durch den demographischen Wandel derzeit ausgelöst werden, soll am Ende dieser Arbeit jedoch reflektiert werden, welche Relevanzen für räumliche Entwicklung und Planung resp. für die Bewirtschaftung von Infrastrukturen sich aus den Anforderungen einer immer mobileren Gesellschaft ergeben. Dies vor allem, um offene Fragen aufzuzeigen und Handlungs- resp. weiteren Forschungsbedarf zu formulieren.

Als Infrastrukturen der Wissensgesellschaft lassen sich insbesondere die Informations- und Kommunikationstechnologien bzw. Internet, schnelle und weitreichende Verkehrsmittel sowie Einrichtungen des „convenience shopping“ oder des qualitätvollen Aufenthalts an Knotenpunkten des Verkehrs bzw. den Schnittstellen der verschiedenen Verkehrsträger identifizieren, wie sie in den Beiträgen von Köhler in diesem Band zum Ausdruck kommen.

Zu den Infrastrukturen einer Gesellschaft im demographischen Wandel, die im Gegensatz zur Wissensgesellschaft eher kleinräumige Mobilitätsmuster zeichnet, gehören neben der Sicherung einer wohnungsnahen Grundversorgung auch soziale Einrichtungen, lokale und regionale Unterstützungsnetzwerke, kurze Wege und optimale Erreichbarkeiten sowie flexible Öffnungszeiten – Aspekte, die im Beitrag von Vallée und Lenz angerissen werden.

Wissensgesellschaft und demographische Veränderungen ziehen jedoch auch spezifische Anforderungen an die Freizeitinfrastrukturen nach sich (vgl. Scherer, Strauf, in diesem Band), die auf möglichst nachhaltige Weise befriedigt werden sollten.

2 Erkenntnisse aus den vorliegenden Beiträgen

Die vorliegenden Fachbeiträge haben sich insbesondere den technischen und den räumlichen Aspekten von Infrastrukturen gewidmet, den quantitativen und qualitativen Entwicklungen. Soziale Konsequenzen werden vor allem im Zusammenhang mit Einkauf (Vallée, Lenz) und Freizeit (Scherer, Strauf), städtebauliche Aspekte im Zusammenhang mit Einzelhandelsstandorten (Vallée, Lenz) und Bahnhöfen (Köhler, zweiter Beitrag) berührt.

Doch was sind die Extrakte im Einzelnen, welche (neuen) Infrastrukturen werden identifiziert bzw. welche Anforderungen an Infrastrukturen werden für die mobile Gesellschaft formuliert?

2.1 Mobilkommunikation

Bei Köhler (erster Beitrag) geht es um die Veränderungen, die durch die Mobilkommunikation, insbesondere seit den vergangenen 10 Jahren, ausgelöst wurden. Sein Beitrag verdeutlicht zum einen die Abhängigkeit zwischen dem jeweils erreichten Stand der Technik und dem möglichen Maß an individueller Mobilität. Die zunehmende Ortsunabhängigkeit der Kommunikation durch das Handy und die Möglichkeit der Kopplung physischer und virtueller Verkehre führt zur Mobilität der Kommunikationsmittel selbst.

Kommunikation ist durch die Mobilfunktechnologie potenziell ubiquitär geworden und prinzipiell jederzeit verfügbar, jedoch bleibt die individuelle Abhängigkeit von der

Verfügung über entsprechende Einsatzgeräte. Beim Zugang zum Internet spielt nach wie vor die Verbreitung der Provider und Domains eine Rolle. Als Gewinner gehen hier eindeutig die Verdichtungsräume hervor, potenzielle Verlierer sind die ländlichen Räume. Erst die Möglichkeiten der drahtlosen Kommunikation (WLAN) führen auch hier zu einer potenziellen Ubiquität.

Trotz aller möglichen Verfügbarkeiten bleibt in jedem Fall jedoch die Abhängigkeit des Einzelnen vom Knowhow betreffend den sachgerechten Umgang damit. Bildung und Wissen wird neben dem technischen Zugang zu einer zentralen Ressource für deren Nutzung und Anwendung. Dass dies nicht unmittelbar gegeben ist und auch für die Zukunft nicht vorausgesetzt werden kann, belegen Vallée, Lenz.

Dasselbe gilt für den „Space of flows“ (Castells), die virtuellen Netzwerke, die sich durch die neuen Technologien herausbilden und eine zunehmende Virtualisierung von Verkehren nach sich ziehen. Die „Hubs“ als Orte (im Netz), an denen Wissen oder Kapital umgeschlagen wird, entsprechen dabei den „Nodes“, den Verkehrsknotenpunkten, die als Schnittstellen zwischen physischer und virtueller Mobilität zunehmend an Bahnhöfen und Flughäfen zur Verfügung stehen. Durch das Vordringen der exklusiven Welt des „Cyberspace“ entstehen Kommunikationsstrukturen und -verflechtungen im virtuellen Raum, die neue Ausgrenzungen bewirken. Für die, die „drin“ sind, bewirken die virtuellen Erweiterungen neue real existierende Räume, für die, welche sich – aus welchen Gründen auch immer – keinen Zugang verschaffen können, bleiben diese Welten unerschließbar. Die neue Geographie von Zentralität und Marginalität (Sassen) bzw. Peripherie bedeutet nicht nur territoriale, sondern insbesondere soziale und sozialräumliche Polarisierung.

Während die Schwerpunktfunktionen von Metropolen sich immer mehr international ausrichten, verlieren sie ihre lokale und regionale Verankerung: Die Bodenhaftung schwindet und es entstehen Teilwelten und Milieus, die keinerlei Berührungspunkte mehr aufweisen. Die Kluft zwischen den Lebenswelten der Geschäftsleute, deren Alltag durch familiäre Strukturen oder entsprechende Dienstleistungen weitgehend entsorgt ist und entsprechend abgehoben funktionieren kann, und den Lebenswelten von Kindern, alten und kranken oder behinderten Menschen, die auf die Versorgung durch Dritte angewiesen sind, wird größer. Gleichzeitig sind sie es, die mit ihrer lokalen und regionalen Verankerung Identitäten prägen und die gelebte Wirklichkeit von Städten, Regionen und Metropolregionen ausmachen. Die Frage der Zerstörung traditioneller räumlicher bzw. städtischer Lesbarkeiten, wie Köhler sie nach Kevin Lynch aufwirft, das schwindende Raumgefühl, auch durch Routeninformationssysteme etc., scheint auch hier zu greifen und insbesondere für jene Realität zu werden, die sich schnell durch den Raum bewegen und wenig Bodenhaftung aufweisen. Alle Menschen, die einen versorgenden Alltag leben bzw. auf die Versorgung durch andere angewiesen sind, dürften von einem schwindenden Raumgefühl und schwindenden städtischen Lesbarkeiten weniger betroffen sein.

Die Überwindung dieses zunehmenden Spagats zwischen unterschiedlichen Lebensrealitäten ist eine Herausforderung für die örtliche Raumplanung bzw. die politisch Verantwortlichen, die Metropolregionen nicht nur begrifflich in den Raum zu stellen, sondern sie auch mit gelebten Inhalten zu füllen.

Eine weitere Herausforderung für sozialräumliche Integrationsprozesse stellen die Enklaven dar, die sich innerhalb der städtischen Räume als Armutsinseln und neue innere Peripherien herausbilden.

Die Erweiterung räumlicher Strukturen, die durch die virtuelle Dimension hervorgerufen wird, gilt nicht für alle und nicht für alle gleichermaßen. Zugangs- und Verfügungsmöglichkeiten spielen auch hier eine Rolle und bringen neue Polarisierungen, Ab- und Ausgrenzungen hervor. Die Komplexität von Kommunikations- und Beziehungsstrukturen nimmt zu und stellt neue Anforderungen an die NutzerInnen von Stadt und Region. Folgen sind nicht nur erhöhte Flexibilität und zunehmende Kurzfristigkeit von Nutzungen, sondern auch die Ausweitung zeitlicher Nutzungsmöglichkeiten.

2.2 Einzelhandelsstandorte

Im Fokus des Beitrags von Vallée und Lenz stehen die veränderten Rahmenbedingungen in der Struktur des Einzelhandels, die zu einer Konzentration und Verlagerung der Versorgungsstandorte geführt haben, sowie deren Folgen für die Entleerung der Innenstädte und den Rückgang der wohnungsnahen Grundversorgung. Stagnierende Wohnungsmärkte aufgrund der sich abzeichnenden Schrumpfungstendenzen und die Filialisierung in den Innenstädten, die sich vom Angebot an den autoaffinen, nicht integrierten Standorten auf den grünen Wiesen kaum noch unterscheiden, flankieren diese Prozesse und verschlechtern das Versorgungsangebot.

Am Beispiel der Region Stuttgart wird gezeigt, dass die Versorgungssituation nach den unterschiedlichen Raumkategorien oder Zentralörtlichkeiten nicht differiert, jedoch sei eine Überrepräsentation von Fachmärkten in Mittelzentren festzustellen. Die hiermit verbundene Aufwertung der Mittelzentren wird zwar, weil potentiell kurze Wege fördernd, raumplanerisch als günstig beurteilt. Die Trends führen jedoch insgesamt zu einer Zunahme der Flächeninanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrsflächen und weisen Problemlagen auf, die neue Herausforderungen für die räumliche Planung darstellen. Dazu gehören der Funktionsverlust der Innenstädte, die Verschärfung sozialer Disparitäten sowie die Steigerung des motorisierten Individualverkehrs.

Ein Problem für die nachhaltige Sicherstellung der wohnungsnahen Grundversorgung ist die zunehmende Konzentration auf autoaffine Standorte. Zwar haben 3/4 aller Deutschen generell Zugriff auf einen Pkw, d. h. jedoch im Umkehrschluss: 1/4 aller Deutschen hat das nicht! Die Gesellschaft ist also nur zu 75 % mobil, die Erreichbarkeit dezentraler Standorte schon heute für mindestens 25 % der Bevölkerung ein Problem, Tendenz auch angesichts der demographischen Veränderungen vermutlich steigend.

Bei einer Durchdringungsrate von 50 % der Bevölkerung, die das Internet heute nutzen, bleiben gleichzeitig rund 50 %, die dies (noch) nicht tun. Zwar ist davon auszugehen, dass sich der Umfang der Internet-Einkäufe – und mit zunehmendem Hineinwachsen der Internet nutzenden Jahrgänge in die höheren Alterskohorten auch der EinkäuferInnen – in den kommenden Jahren erhöhen wird. Inwieweit dies über die heute schon gängigen E-Commerce-Produkte wie Software oder CDs hinaus künftig auch Produkte wie Arzneimittel oder Lebensmittel betreffen wird, die bislang erst zu einem geringen Anteil online gekauft werden, bleibt abzuwarten.

Als eine mögliche Form der Kompensation werden Tankstellen- und Bahnhofsshops genannt; ihnen werden angesichts der Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten jedoch keine großen Überlebenschancen eingeräumt. Parallel wird die Tendenz zur Renaissance der (großen) Bahnhöfe erwähnt, die in einem anderen Beitrag (Köhler, zweiter Beitrag) näher beleuchtet wird. Als weitere Tendenz wird die Eröffnung von kleinen Läden, insbesondere durch MigrantInnen in größeren Städten, angesprochen.

Eingehend wird die steigende Nachfrage nach Lieferdiensten/Mobilität der Waren behandelt. Deren Inanspruchnahme dürfte zwar insbesondere eine ökonomische Frage

sein bzw. von der Finanzierbarkeit durch die bedürftige Kundschaft abhängen; daneben stellt sie auch erhöhte Anforderungen an die Logistik, denn die Güterverkehrsleistung nimmt potenziell zu.

Inwieweit der Internethandel eine Chance bietet, solche mobilen Dienstleistungen zu unterstützen, kann noch nicht abschließend beurteilt werden. Bisher nimmt der E-Commerce nur einen Anteil von 10% am gesamten Einzelhandelsumsatz ein; dieser Anteil wird sich zum einen erhöhen, weil die jüngeren Alterskohorten, die die aktiveren User repräsentieren, in die älteren Jahrgänge hineinwachsen. Zum anderen könnte ein Ausbau der entsprechenden Infrastrukturen dazu beitragen, diesen Anteil zu steigern.

Als neue Infrastrukturen des Internethandels stehen neben einer Ausweitung entsprechender Lieferdienste bereits Einrichtungen wie Selbstabholerterminals (s. Tower 24 in Dortmund oder Packstationen DHL) zur Verfügung. Inwieweit diese neuen Einrichtungen jedoch angenommen werden bzw. inwieweit sie zu einer weiteren Zunahme des Verkehrs führen, bleibt abzuwarten.

Insgesamt steht in dem ganzen Beitrag die Wahrung bzw. adäquate Transformation der europäischen Stadt im Vordergrund, um weiteren Sub- bzw. Desurbanisierungstendenzen und räumlichen Diffusionen vorzubeugen. Hier spielen Abstimmungs- und Abwägungsfragen im Rahmen räumlicher Planung und der Kommunalpolitik ebenso wie die Einsicht in die überörtlichen Notwendigkeiten eine wichtige Rolle.

2.3 Freizeitinfrastruktur

Scherer und Strauf beschäftigen sich in ihrem Beitrag mit der Infrastruktur der Freizeitgesellschaft. Die zunehmende Freizeit der Bevölkerung habe zwar zu mehr Mobilität geführt, jedoch sei nicht allein das Mehr an Freizeit ausschlaggebend für eine erhöhte Mobilität. Freizeit kann auch im Bereich des alltäglichen Wohn- und Arbeitsumfeldes verbracht werden; dann ist sie nicht unbedingt auch mit Bewegung im Raum verbunden. Diese werde erst im Rahmen von Ferien- und Erholungsreisen signifikant. Kennzeichen der mobilen Gesellschaft seien jedoch Veränderungen im Bereich der Freizeitinfrastruktur, die sowohl die Angebots- wie die Nachfrageseite und quantitative (höhere Reise- und Gästezahlen) wie qualitative Veränderungen (neue Arten von Infrastrukturen, grundlegende Veränderung im Freizeitverhalten) betreffen.

Voraussetzungen für das veränderte Freizeitverhalten seien verschiedene Faktoren, wie zum Beispiel die im Durchschnitt gestiegenen verfügbaren Einkommen, neue Transportmöglichkeiten bzw. Verbilligung der Mobilität, die demographische Entwicklung mit ihren Folgen eines wachsenden Anteils sog. „junger Alter“ und veränderte Lebensumstände: Stress im Alltag führt zum Bedürfnis nach Ruhe als Kompensation. Gleichzeitig sei ein Trend von der Dienstleistungs- zur Erlebnisökonomie festzustellen.

Freizeit ist aber nicht für alle gleichermaßen mehr geworden. Wichtige differenzierende Faktoren sind die körperliche Verfassung, die zeitliche Verfügbarkeit, die finanziellen Ressourcen sowie die Nutzung der Informations- und Kommunikationstechnologien für Planung und Vorbereitung von Freizeitaktivitäten. Des Weiteren wird Mobilität limitiert durch verschiedene Zugangs-, Verfügbarkeits- und Angebotsrealitäten im Raum. Dazu gehören die Zersiedelung (bzw. der individuelle Wohnstandort), der Motorisierungsgrad (bzw. die individuelle Zugriffsmöglichkeit auf einen Pkw) und das Infrastrukturangebot (bzw. das Vorhandensein entsprechender Straßen- und Wegenetze sowie öffentlicher Verkehrsmittel).

Grundsätzlich zeigen sich gerade im Freizeitverhalten die Anforderungen einer Multioptiongesellschaft, die neue Selbstverständlichkeiten wie Wahlfreiheit, Individualis-

mus und maximale Unabhängigkeit für sich in Anspruch nimmt. Dabei begünstigen die neuen Informations- und Kommunikationstechnologien bzw. das Internet eine zunehmende Diffusion des Freizeit- und Reiseverhaltens. Als Mittel zum Zweck begünstigt es spontane Entscheidungen und Kurzurlaube und trägt zur Zunahme heterogener Mobilitätsmuster bei. Eine erschwerte Planbarkeit ist die Folge.

Am Beispiel von Freizeitgroßeinrichtungen, die besondere Infrastrukturen für spezifische KundInnenkreise anbieten, stellen die AutorInnen die Schwierigkeiten einer entsprechenden Infrastrukturplanung dar. Insbesondere diese neuen, in der Regel flächenfressenden Attraktionspunkte erzeugen zum Teil enorme Spitzen mit massiven Verkehrsbelastungen, weisen häufig jedoch geringe durchschnittliche Besucherzahlen auf. Die Verkehrsinfrastruktur – mit gut ausgebauten Straßenzufahrten und entsprechenden Parkplatzanlagen meist auf das Auto ausgerichtet – muss dennoch vorgehalten werden, um die Spitzen aufzufangen. Ein Umstieg auf den ÖPNV erweist sich als schwierig, weil entsprechende Mobilitätsgewohnheiten kaum umgepolt werden können. Allenfalls bei neuen Anlagen erscheint es möglich, eine vorsorgende Verkehrsplanung zu integrieren.

2.4 Renaissance der Bahnhöfe

Der Bahnhof als Tor zur Stadt und Tor zur Welt wird im zweiten Beitrag von Köhler beleuchtet. Als Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und zwischen physischem und virtuellem Verkehr (Nodes) erhalten insbesondere die Bahnhöfe großer Städte und Metropolen heute neue Bedeutung. Dabei werden im Zuge von Umbaumaßnahmen nicht nur die funktionalen Aspekte, also Netze und Anlagen, verbessert bzw. ausgebaut, sondern vermehrt auch Surplusfunktionen – zum einen für Business und Konferenzen; zum anderen als Standorte großflächigen Einzelhandels – bereitgestellt, die mit ihren Kombinationsmöglichkeit von Wegeketten, Nutzung von Wartezeiten, Einsparen von Umwegen etc. spezifische Vorteile für KundInnen und PassantInnen sowie Geschäftsreisende bieten.

Diese zusätzlichen Verkaufsflächen und Dienstleistungen sind zwar nicht unbedingt notwendig, um den Bahnbetrieb im engeren Sinne sicherzustellen, als Zusatzqualitäten sind diese Angebote jedoch „nice to have“. Sie werden in der Regel gut angenommen und unterstreichen die Bahnhöfe in ihrer Funktion als städtebauliche Kristallisationspunkte bzw. Träger der innerstädtischen Urbanität. Damit werden sie auch zum Bedeutungsträger für die Identität der europäischen Stadt, die vom Fußgänger und einem funktionierenden öffentlichen Nahverkehrsnetz geprägt ist. Als Schlüsselprojekte der Stadtentwicklung sind in den vergangenen Jahren bereits einige Bahnhöfe umgebaut oder neu eröffnet worden (Beispiel Leipzig, Hannover, Berlin, Mannheim und Köln), andere – wie Stuttgart 21 oder 3do in Dortmund – befinden sich noch in Planung.

Im Weiteren werden Projekte der Um- bzw. Wiedernutzung ehemaliger Bahnhofsgelände vorgestellt, so zum Beispiel der MediaPark Köln als Umnutzung eines ehemaligen Güterbahnhofs. Anders als die zuvor erwähnten Personenbahnhöfe dürfte dieser jedoch vor dem Umbau kaum im allgemeinen öffentlichen Bewusstsein gewesen sein bzw. zur persönlichen Landkarte der StadtbenutzerInnen gehört haben. Mit solchen Maßnahmen werden eher innerstädtische Erweiterungen produziert, die neue Angebote schaffen und urbane Qualitäten erhöhen. Ein Beispiel im Sinne der zuvor erwähnten Umbauprojekte ist die Bahnhofsmmodernisierung in Mönchengladbach. Auch kleinere Bahnhöfe – wie Friedrichshafen und Ravensburg – wurden mit entsprechenden Maßnahmen modernisiert.

Als Konsequenzen der Aufwertungsmaßnahmen lassen sich im Allgemeinen ein Zuwachs an BahnnutzerInnen, die Belebung der Innenstadt und damit die Erhöhung der Urbanität sowie Auswirkungen auf einen erhöhten Stadttourismus feststellen.

Insgesamt scheint die Verknüpfung der überregionalen Verkehrsbeziehungen mit den regionalen Verbindungen gerade über die Bahnhöfe besonders viele Synergien zu bilden. Dabei geht es neben der Integration lokaler und internationaler Lebenswelten insbesondere auch darum, Lust auf Bahn zu machen, um einen nachhaltigen Lebensstil zu fördern.

3 Offene Fragen, Handlungs- und Forschungsbedarf

Wie die Zusammenfassung der Beiträge zeigt, sind hier zahlreiche Fakten und Entwicklungen angesprochen, die zum größten Teil den Stand der Dinge beschreiben und statistisch belegen, auch in Bezug auf mögliche Planungsansätze. Es werden jedoch viele Punkte angesprochen, aus denen sich weitergehende Maßnahmenvorschläge bzw. Handlungsempfehlungen oder offene Fragen/Forschungsbedarf ableiten lassen. Diese sollen im Folgenden abschließend zusammengestellt werden.

3.1 Einzelhandel und Grundversorgung

Vallée und Lenz erwähnen den Trend einer zunehmenden Kombination aus Erlebnis-einkauf, Gastronomie und Entertainment betreffend die Standorte auf der Grünen Wiese. Dabei seien gemeinsame Marketing- und Werbeaktionen an der Tagesordnung, was die Innenstädte zusätzlich konkurrenzieren. Die aktuellen Bemühungen, die Erfahrungen der sog. „Business Improvement Districts“ (BIDs) nach amerikanischem Vorbild künftig auch für deutsche Innenstädte oder auch für größere Handelsagglomerationen in Randlagen zu nutzen und die entsprechenden rechtlichen Rahmenbedingungen hierfür zu schaffen, sind eine Entwicklung, die neue Handlungsmöglichkeiten für kommunale Planungsstrategien bietet.

Weiter wird ausgesagt, dass innerstädtische Quartiere und Ortslagen in ländlichen Räumen eher zu den Verlierern der Einzelhandelsentwicklung gehören, während kleine und mittlere Zentrale Orte profitieren. Dass dies auch eine neue Chance für konzentrierte suburbane Strukturen bietet, wird mit der zitierten „Dezentralisierung der Zentralität“ zum Ausdruck gebracht; weitläufige desurbane Strukturen dürften dagegen künftig eher zu den Verlierern gehören. In diesem Zusammenhang wären Siedlungsstrukturen auf ihre Tragfähigkeit – auch unter Schrumpfbedingungen – zu überprüfen. Zukunftsfähige Wohnstandorte, die über eine entsprechende Nachfragebasis verfügen, dürften daher eine Größenordnung von 10.000 EinwohnerInnen im Einzugsbereich kaum mehr unterschreiten (vgl. hierzu Zibell u. a. 2003).

Die Zukunftsfähigkeit von Tankstellen- und Bahnhofsshops wird bezweifelt. Hier könnte jedoch das schweizerische Beispiel der sog. „avec-Läden“ durchaus als Vorbild dienen (ZGB/igt.soz 2005). Dieses Kombimodell, das von drei Unternehmen, SBB, Migros und Valora (Kiosk) AG, getragen wird, zeigt, dass Synergien durchaus Chancen bieten können für die Überlebensfähigkeit kleiner, entlegener Bahnstandsstandorte. Die verschiedenen Produkte werden gemeinsam angeboten, die Öffnungszeiten den Betriebszeiten der Bahn angepasst. Dieses Modell schafft Belebung und Qualifizierung anstelle von Verödung der kleinen Bahnhöfe und unterstützt gleichzeitig fußgängeraffine Lagen und damit den kleinsten gemeinsamen Nenner menschlicher Mobilitätsbedürfnisse. Denn: FußgängerInnen sind wir alle.

Erwähnung finden auch die Läden von MigrantInnen, die in innerstädtischen Quartieren meist großer und größerer Städte mit in der Regel langen und oftmals auf Sonn- und Feiertage ausgedehnten Öffnungszeiten betrieben werden. Inwieweit solche Initiativen – gerade vor dem Hintergrund des demographischen Wandels mit seinen Gefahren für die Perforation der Zwischenstadt – auf Dauer auch dazu dienen könnten, die Grundversorgung in sub- bzw. desurbanen Lagen und ländlichen Räumen sicherzustellen, wäre möglicherweise ein lohnenswertes Denkmodell, auch im Sinne sozialräumlicher Integrationsbemühungen.

Im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme des E-Commerce stellt sich die Frage, ob dieser eine Chance bieten kann für die Menschen, die zu den 25% nicht motorisierten in Deutschland gehören. Zwar werden die alten Menschen künftig im Durchschnitt in höherem Maße über das entsprechende Knowhow und den Zugang verfügen als die Alten heute, inwieweit jedoch Bildungsunterschiede, Schichtzugehörigkeit, Geschlecht und Herkunft hier nach wie vor Zugangsmöglichkeiten beschränken werden, ist bisher eine offene Frage. Das könnte insbesondere in schrumpfenden und peripher gelegenen Regionen zu prekären Verhältnissen führen, weil ja gerade hier sowohl die klassische Grundversorgung durch Einzelhandel wie auch der E-Commerce mit seinen spezifischen Zugangsmöglichkeiten in weitaus eingeschränkterem Maße zur Verfügung stehen als in den Städten. Das heißt: Mangelnde physische Mobilität kann hier nicht einfach durch virtuelle ersetzt werden. Möglicherweise müssen mittel- bis langfristig für besonders bedürftige Bevölkerungsgruppen daneben andere bzw. geeignete Unterstützungsmodelle zur Sicherung der Grundversorgung auch für die weniger Mobilen entwickelt werden.

Dass derzeit mehr Männer als Frauen den Internethandel nutzen, obwohl es gleichzeitig überwiegend Frauen sind, die – zumindest für den Versorgungseinkauf – zuständig sind, wird bei Vallée und Lenz erwähnt. Ob dies jedoch aus den Öffnungszeiten resultiert, die männliche Erwerbstätige mit geringen Zeitbudgets auf diese Weise kompensieren, ob es auch eine Frage der Produkte ist, die via Internet gekauft werden (Warenkorb bei Männern und Frauen unterschiedlich), ob Frauen die kritischeren Kundinnen sind oder andere Bedürfnisse an den Einkaufsvorgang selbst richten, ist bisher ungeklärt. Kommunikation und sinnliche Wahrnehmung dürften jedoch Bestandteile sein, die über den funktionalen Aspekt des Einkaufens hinaus und je nach Beschaffenheit der Ware auch in Zukunft eine wichtige Rolle bei der Entscheidung über die Art der Beschaffung spielen werden.

Erreichbarkeit bzw. Pkw-Verfügbarkeit ist schon heute für 25% der Bevölkerung nicht selbstverständlich; dieser Anteil dürfte sich angesichts der kommenden Schrumpfungs- und Alterungsprozesse noch erhöhen. Zwar werden immer mehr Menschen auch im Alter Auto fahren – wenn jedoch immer mehr Menschen alt und älter werden, wächst auch der Anteil der Hochbetagten, die irgendwann nicht mehr in der Lage sind, völlig selbstbestimmt zu leben. Die Herausforderung für die räumliche Planung besteht darin, geeignete Strategien und Konzepte zur Reurbanisierung und räumlichen Konzentration zu entwickeln, um für die künftigen Lebensformen im Alter und die wachsenden Anforderungen an die Vereinbarkeit von Familie und Beruf gerüstet zu sein.

Neben planungsrechtlichen Grundlagen in Form interkommunaler Abstimmungsgebote und planungspraktischen Anwendungen in regionalen Einzelhandelskonzepten, die in dem Beitrag am Beispiel der Region Stuttgart erläutert werden, wären künftig auch zusätzliche Steuerungsmöglichkeiten zu erwägen, wie sie zum Beispiel in italienischen Städten mit der Förderung kleinteiliger Einzelhandelsstrukturen in Innenstädten angewandt werden. In einem Infrastrukturbereich, der zumindest in den alten Bundesländern

traditionell von privaten Anbietern getragen wird, könnten Anreizpolitiken neben hoheitlichen Regelungsversuchen eine erfolgsversprechende flankierende Strategie darstellen.

3.2 Freizeitinfrastrukturen und Mobilität

Scherer und Strauf unterscheiden in ihrem Beitrag nach den Möglichkeiten der Freizeitverfügbarkeit und Freizeitnutzung: Freizeit sei nicht für alle gleich, zu den differenzierenden Faktoren gehörten insbesondere körperliche Einschränkungen, zeitliche Dispositionen, finanzielle Ressourcen. Hier dürften jedoch auch aufgabenbezogene Differenzierungen bzw. Familien- und Haushaltsformen einen wesentlichen Anteil an der Art, Dauer und Häufigkeit von Fahrten und Reisen haben.

Die statistischen Datengrundlagen bzw. die entsprechende Erhebungspraxis haben sich den Veränderungen jedoch bisher nicht angepasst. So wird der Freizeitverkehr immer noch als Restgröße definiert, in der alles zusammengefasst wird, was nicht den fünf zentralen Wegezwecken – Berufsverkehr, Ausbildungsverkehr, Geschäfts- und Dienstreiseverkehr, Einkaufsverkehr, Urlaubsverkehr – zuzuordnen ist. Begleitwege aller Art wie Bring- und Holddienste, Pflege- und Versorgungsfahrten etc., die im Rahmen der Versorgungsarbeit vielfach ehrenamtlich geleistet werden und im Zuge der demographischen Veränderungen eher zunehmen dürften, sind daher nur unzureichend erfasst bzw. gehen im Freizeitverkehr auf. Würde dieser Anteil gesondert ausgeworfen, wären die hohen Zuwachsraten im sog. „Freizeitverkehr“ mit Sicherheit geringer, deren Optionalität anders zu beurteilen. Auch die Frage nach dem Mehr an freier Zeit für alle würde vor diesem Hintergrund realitätsnäher beantwortet werden können.

Es sind im Grunde vier Typen mit unterschiedlichen Zeit-Geld-Budgets auszumachen: solche mit viel Zeit und viel Geld; mit viel Zeit und wenig Geld; mit viel Geld und wenig Zeit; mit wenig Geld und wenig Zeit – Unterscheidungen, die schicht-, milieu-, alters- und geschlechtsspezifisch zu betrachten wären, um das Freizeitverhalten adäquater einschätzen zu können.

Auch die Freizeitinfrastrukturen selbst wären differenziert zu betrachten: Punktuelle Einrichtungen wie Freizeit- und Entertainment Center, flächenhafte Anlagen wie Waldgebiete und Parkanlagen oder netzartige Strukturen wie Wander- und Radfahrwege weisen unterschiedliche Problemlagen, unterschiedliche Qualitäten, unterschiedliche Nachfrageprofile und unterschiedliche Konsequenzen für Nutzung und Planung auf.

Die AutorInnen argumentieren am Ende ihres Beitrags – wie dies auch Vallée und Lenz tun – im typisch raumplanerischen Sinne: ethisch-moralisch, also wertorientiert, indem sie sich am Leitbild der nachhaltigen Entwicklung bzw. an einer Begrenzung der Flächeninanspruchnahme und negativen ökologischen Folgen orientieren. Überzeugt werden müssen jedoch die betriebswirtschaftlich denkenden Unternehmen und Kommunalpolitiker – das erfordert zum einen Bildungsarbeit, um Einsicht in die volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten zu erzeugen, zum anderen die Umsetzung von Kostenvahrheit im Verkehr.

Da dies eher längerfristige Strategien sein können, wären hier im Sinne eines ersten Schrittes Maßnahmen zu verstärken, die das Verkehrsmanagement betreffen. Die Bewirtschaftung großer Freizeitinfrastrukturen in Abhängigkeit vom örtlichen Parkplatzangebot, von der Leistungsfähigkeit der Zubringersysteme oder der Aufnahmekapazität von Bauwerken wird an einzelnen Standorten bereits heute praktiziert. Dazu gehören zum Beispiel das Getty Center in Los Angeles (Reservierungssysteme) oder die Therme im bündnerischen Vals (Voranmeldung) oder auch einzelne Großveranstaltungen (zeit-

lich begrenzte Gültigkeit von Tickets). Solche Maßnahmen schränken zwar die Multioptionalität der NutzerInnen temporär ein, dürften auf Dauer aber die einzige Möglichkeit darstellen, um Verkehrschaos und Frustrationen zu vermeiden. Entsprechende Managementmodelle erfordern selbstverständlich auch eine ausreichende Information im Vorfeld und sind entsprechend zu kommunizieren.

3.3 Bahnhöfe und Kultur des öffentlichen Verkehrs

Die Aufwertung der Bahnhöfe zu neuen Einkaufs- und Aufenthaltsstandorten bietet die Chance, verschiedene Bedürfnisse an den Verkehrsknotenpunkten des ÖPNV zu kombinieren und damit Verkehre zu bündeln. Gleichzeitig erhöhen sie die Nutzungsfrequenz der öffentlichen Verkehrsmittel und tragen zu nachhaltigen Lebensformen und zur Erhaltung und Belebung urbaner Stadtzentren bei.

Was Köhler am Beispiel der großen, zum Teil auch kleineren Bahnhofsprojekte beschreibt, wäre ebenso wünschenswert auch für die vielen kleinen Vorstadt- und Kleinstadtbahnhöfe. Was nützt es, wenn der Bahnhof in der Kernstadt in neuem Glanz erstrahlt, wenn die Zubringerbahnhöfe nicht entsprechende Qualitäten aufweisen. Lust auf Bahn entsteht nur, wenn alle Bahnhöfe bzw. Haltepunkte belebt und gepflegt und in der Lage sind, verschiedene Bewegungs- und Aufenthalts-, Verpflegungs- und Versorgungsbedürfnisse zu bündeln.

Das Übertragen der neuen Bahnhofsqualitäten auch auf die Her- und Ankunftsorte und die Pflege der kleinräumigen Umsteigebeziehungen ist eine wichtige Voraussetzung, um die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu fördern. Das im Zusammenhang mit der Grundversorgung angeführte Beispiel der Schweizer avec-Läden könnte hier erfolgreich Schule machen.

3.4 Fazit

Infrastruktur in einer mobilen Gesellschaft ist nicht allein ein technisches Problem, das entsprechend zu bewältigen wäre. Erweiterte Formen der Mobilität schaffen zwar neue Möglichkeiten der Bewegung im Raum und damit potenziell Multioptionalität – vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und der werdenden Wissensgesellschaft entstehen jedoch neue sozialräumliche Polarisierungen, die im Hinblick auf die Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen durch räumliche Planung zu minimieren sind.

Die Kehrseite der mobilen Gesellschaft bilden insbesondere die Immobilen, jene 25% der Bevölkerung, die nicht über den generellen Zugriff auf einen Pkw verfügen und auch nicht in der Lage sind, das Internet zu nutzen bzw. keinen Zugang hierzu haben. Auch in einer mobilen Gesellschaft sind nicht alle mobil – sei es aus gesundheitlichen oder aus altersspezifischen Gründen, sei es aufgrund zeitlicher oder finanzieller Beschränkungen. Menschen mit Behinderungen, junge Menschen bzw. Noch-Nicht-Autofahrer und Nicht-Internet-User sowie Hausfrauen bzw. Mütter und Väter mit ihren vielfältigen Abhängigkeiten im Alltag zwischen Begleitwegen, Pflege- und Versorgungsfahrten sind – gerade in der sog. „mobilen Gesellschaft“ – in besonderem Maße auf die Unterstützung und Solidarität der Mobilen angewiesen.

Raumplanung an den Bedürfnissen derer auszurichten, für die Mobilität nicht selbstverständlich ist, bedeutet, sich am größten gemeinsamen Nenner als Maßstab für Raum- und Infrastrukturplanung, für Qualitätssicherung zu orientieren. Damit wird gleichzeitig ein maximales Maß an Bedarfsgerechtigkeit und Vorsorgeorientierung erreicht, da auch

in einer mobilen Gesellschaft jeder täglich davon betroffen sein kann, dass die Fähigkeiten, sich uneingeschränkt im Raum bewegen zu können, schwinden.

Neben den Herausforderungen für die räumliche Planung zur Herstellung dauerhaft tragfähiger Siedlungs- und Versorgungsstrukturen bzw. optimaler Erreichbarkeiten durch ein gut ausgebautes Öffentliches Personennahverkehrssystem geht es angesichts zunehmender Privatisierungstendenzen im weiten Feld der Infrastrukturen auch darum, eine wirkungsvolle Anreizpolitik für die nachhaltige Sicherung eines bedarfsgerechten Dargebotes zu schaffen. Hier besteht sowohl Forschungs- als insbesondere auch politischer Handlungsbedarf.

Infrastruktur in einer mobilen Gesellschaft ist mehr als physischer Verkehr und die Sicherstellung der notwendigen Bewegung aller im Raum. Nicht nur der und die Einzelne in seinem und ihrem Lebensalltag, auch die Gesellschaft als System ist permanent in Bewegung. Mobilität beginnt daher im Kopf.

Infrastrukturen für die werdende Wissensgesellschaft erfordern andere Einrichtungen als Dienstleistungs- oder Industriegesellschaften – zum Beispiel sog. „Schulen im Stadtteil“, die mehr sind als Grundschulen für Kinder bestimmter Altersgruppen, sondern als allgemein zugängliche und umfassende Bildungs- und Gemeinschaftseinrichtungen für alle BewohnerInnen jederzeit zur Verfügung stehen und lebenslanges Lernen genauso ermöglichen wie die Organisation des Lebensalltags, die Pflege nachbarschaftlicher Kontakte und die Bündelung von Maßnahmen zur sozialen Integration.

Infrastrukturen im Hinblick auf eine demographisch veränderte Gesellschaft könnten von solchen Einrichtungen ebenfalls profitieren, sie erfordern – angesichts des kleiner werdenden Erwerbspersonenpotenzials – darüber hinaus Anstrengungen und Maßnahmen zur nachhaltigen Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Hier ist die öffentliche Planung mit überzeugenden Konzepten und Strategien ebenso gefordert wie neue Formen von Public Private Partnerships, die zum Beispiel bei den zahlreichen aktuellen Ansätzen und Projekten zum Stadtumbau entwickelt und getestet werden könnten.

Literatur

- ZGB – Zweckverband Großraum Braunschweig; igt.soz – Institut für Geschichte und Theorie der Architektur (Hrsg.) (2005): good practices. Praxisbeispiele zum Thema Wohnen und Versorgung. 1. Aufl. Braunschweig, Hannover.
- Zibell, B.; Jürjens, B.; Krüger, K. (2004): Wohn- und Versorgungs-Stadt-Region 2030. In: ZGB – Zweckverband Großraum Braunschweig; KoRiS Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung (Hrsg.): Beiträge zu STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig, Bd. 10. Braunschweig, Hannover.

Kurzfassungen/Abstracts

Infrastruktur in einer mobilen Gesellschaft

Infrastructure in a mobile society

Stefan Köhler, Volker Wille

Infrastruktur in einer mobilen Gesellschaft – Einführung in das Thema

Einrichtungen der Infrastruktur unterliegen einem stetigen Wandel. Dies betrifft sowohl die Ausstattung bzw. Angebote einzelner Infrastruktureinrichtungen als auch die Frage ihrer Verortung (Standort). In der Einführung wird skizziert, mit welcher Ausrichtung und zu welchen spezifischen Fragestellungen die Thematik der Weiterentwicklung der Infrastruktur in einer mobilen Gesellschaft behandelt wird. Dabei erfolgen Eingrenzung und Konzentration auf die Auswirkungen des Infrastrukturwandels auf den Einzelhandel, den Tourismus sowie den Verkehr am Beispiel der Entwicklung der Bahnhöfe.

Infrastructure in a mobile society: introduction to the topic

Infrastructure is subject to constant change. This concerns not only levels of endowment and the services offered by any specific piece of infrastructure, but also the question of location. This introduction outlines the general orientation and the specific questions being raised with regard to the future development of infrastructure in a mobile society. In this paper the focus is limited and concentrates on the effects of changes in infrastructure on the retail sector, on tourism and on transport, illustrated by the changing character of railway stations.

Stefan Köhler

Entwicklung der Telekommunikationsinfrastruktur für eine mobile Gesellschaft

Die Telekommunikationsinfrastruktur ist unter technischen Gesichtspunkten durch eine enorm rasche Fortentwicklung gekennzeichnet. Die Neuerungen werden durch die Nutzer sowohl für gewerbliche/berufliche wie auch für private Zwecke schnell adaptiert und umfassend angewendet. Vor allem die Verschmelzung von Telekommunikation und physischem Verkehr durch die zunehmende Anwendung mobiler bzw. portabler Kommunikationsanwendungen wirkt sich sowohl auf die Entwicklung von Siedlungsstrukturen als auch auf die Verkehrsinfrastrukturen aus.

The development of telecommunications infrastructure for a mobile society

The telecommunications infrastructure is characterised by extremely rapid advances in technology. These innovations are adapted by users at a very fast rate for both commercial/professional and for private purposes, and are adopted comprehensively. In particular, the fusion of telecommunications and physical transport through the increasing use of mobile or portable communications applications is impacting both on the development of settlement structures and on transport infrastructure.

Dirk Vallée, Barbara Lenz

Einzelhandel und Einzelhandelsstandorte – Entwicklungstendenzen und Steuerungsmöglichkeiten

Kennzeichnend für die Entwicklung der Versorgungsstandorte sind wachsende Probleme vor allem in den innerstädtischen Zentren und bei der wohnungsnahen Versorgung. Parallel dazu nimmt die Konzentration im Einzelhandel und damit die Bevorzugung von Standorten mit großen Verkaufsflächen und guter Pkw-Erreichbarkeit zu. Die Frage der Versorgung wird damit – unabhängig von neuen Versorgungsoptionen wie dem elektronischen Einkauf – immer mehr eine Frage der Erreichbarkeit, die angesichts des Wandels der Gesellschaft hin zu einer „mobilen Gesellschaft“ zu einer zentralen Qualität von Orten und Räumen geworden ist. Neben einer gründlichen Bestandsaufnahme widmet sich der Beitrag am Beispiel der Region Stuttgart den Folgen dieser Entwicklung und den Möglichkeiten der Planung, steuernd einzugreifen.

The retail sector and retail locations: development trends and means of control

The development of centres of supply is characterised by growing problems particularly in inner-city centres and in local supply close to residential areas. Running parallel to this is an increasing physical concentration of retailing and the growing preference for large-footprint sites with good access for car users. The question of supply – irrespective of such new supply options as online shopping – is thus becoming increasingly tied up with the issue of accessibility, which with the shift towards today's "mobile society" has become a key quality for sites and locations. In addition to providing an in-depth audit of the current situation, this paper draws on the Stuttgart region to illustrate the consequences of this development and the scope for control through planning.

Roland Scherer, Simone Strauf

Die mobile Freizeitgesellschaft – Konsequenzen für die Infrastrukturplanung

In der Freizeitgesellschaft können seit einigen Jahren starke Veränderungen festgestellt werden, die sich im alltäglichen Freizeitverhalten der Bevölkerung und auch in deren Reiseverhalten äußern. Für die auch direkt vor Ort feststellbaren Veränderungen der Freizeitgesellschaft sind hier vor allem die Faktoren Mobilität, Zeitverfügbarkeit und auch die neuen IuK-Technologien von großer Bedeutung. Diese Faktoren führen zu einer zunehmenden Konzentration der Freizeitaktivitäten auf einzelne Standorte und dazu, dass deren Nutzung stärker als bisher auch zeitlich konzentriert auftritt. Gleichzeitig ist die Mobilität im Freizeitbereich in den vergangenen Jahren erheblich angestiegen, sowohl was die durchschnittliche Reichweite als auch deren Häufigkeit angeht. Der motorisierte Individualverkehr stellt dabei das zentrale Verkehrsmittel dar, eine Verlagerung ist nur sehr begrenzt möglich. Aus diesen Entwicklungen entstehen vielfältige Herausforderungen für die Raumordnungs- und Infrastrukturplanung, um hier möglicherweise negativen Effekten entgegenzuwirken.

The mobile leisure society: consequences for infrastructure planning

Major changes have been underway in the leisure society for a number of years, most clearly evident in changes in the day-to-day leisuretime behaviour of the general public and in their travel patterns. The most important factors here with regard to the changes which are directly observable at the local level are mobility, the amount of disposable time, and information and communication technologies. These factors are contributing

to the increasing concentration of leisure activities on specific locations, and equally to a higher degree of temporal concentration than was previously the case. Mobility in the leisure sector has also increased considerably over recent years, both in terms of the average distance travelled and the frequency of trips. The main form of transport here is the private car; there is only very limited scope for a shift to other modes of transport. These developments pose a variety of challenges for spatial planning and infrastructure planning in attempting to mitigate possible negative impacts.

Stefan Köhler

Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in einer mobilen Gesellschaft – dargestellt am verkehrsfunktionalen und städtebaulichen Bedeutungswandel der Bahnhöfe

Am Beispiel der Bahnhöfe wird der Bedeutungswandel von Mobilitätsträgern und hier speziell von stadtbildenden Verkehrsdrehscheiben aufgezeigt. Die ursprünglich ausschließlich dem Verkehr dienende Einrichtung des Bahnhofes nimmt inzwischen zunehmend weitere Aufgaben wahr und dient damit den multifunktionalen Ansprüchen unserer mobilen Gesellschaft. Für die einem in den vergangenen Jahrzehnten steten Bedeutungsverlust unterlegenen Bahnhöfe kann sich die Verschmelzung von physischem und virtuellem Verkehr für Verkehrsdrehscheiben durchaus „belebend“ auswirken und in Kombination mit Einzelhandelsangeboten oder anderweitiger städtebaulicher Nutzung kann der Bahnhof als eine der großen und in der Regel markanten Infrastruktureinrichtungen der Städte gestärkt werden. Eine dahingehende Renaissance der Bahnhöfe liefert über die originären Wirkungen verbesserter Verkehrsangebote hinaus somit auch wichtige Impulse für die Stadtentwicklung.

The development of transport infrastructure in a mobile society, as illustrated by functional changes in the use of railway stations and their changing role in the urban landscape

Taking railway stations for illustration, this paper describes the changing role of the focal points of mobility, and in particular of those transport hubs which have helped to shape city centres. Originally designed solely for transport purposes, railway stations have more recently taken on other functions and thus now contribute to meeting the multi-functional demands of our mobile society. For those railway stations which over recent decades have suffered a steady decline in their importance, this form of fusion between physical and “virtual” traffic can have a positively “revitalising” effect; in combination with its retail services and any other functions it may perform for the locality, a railway station can be reinforced as one of a city’s main – and in many cases most imposing – infrastructure facilities. In addition to the primary effects of improvement to the transport system, this type of renaissance of railway stations generates important impulses for urban development.

Barbara Zibell

Infrastruktur in einer mobilen Gesellschaft – Was, wofür und für wen?

Infrastruktur in einer mobilen Gesellschaft ist durch erweiterte Mobilitätsmöglichkeiten und eine maximale Optionsvielfalt gekennzeichnet. Der Zugang zu den verschiedenen Versorgungseinrichtungen ist aber nicht für alle gleich, sondern von diversen individuellen bzw. schicht-, milieu-, alters- und geschlechtsspezifisch wirksamen Faktoren ab-

hängig. Die technischen Möglichkeiten führen zwar zu einer insgesamt erhöhten Mobilität und im Durchschnitt zu erweiterten Bewegungsspielräumen, jedoch sind auch in einer mobilen Gesellschaft nicht alle mobil. Die Autorin fasst die Fachbeiträge dieses Bandes zusammen und leitet vor diesem Hintergrund offene Fragen sowie Forschungs- und planerischen wie politischen Handlungsbedarf ab.

Infrastructure in a mobile society: what, why and who for?

Infrastructure in a mobile society is characterised by the means for increased mobility and maximum choice. There is, however, not equal access for all people to all of the various aspects of infrastructure provision; this is dependent on an array of factors, which may affect individuals or be class-, neighbourhood-, age-, or sex-specific. The technical means provide opportunities for higher levels of mobility and, on average, increase the radius of action for many people; however, not every member of a mobile society is mobile. Here the author reviews the various contributions to this collection of papers, identifies the questions which remain open, and points to areas where further action is required in the research, planning and political arenas.

Verbundforschungsprojekt „Räumliche Konsequenzen des demographischen Wandels“



AKADEMIE
FÜR RAUMFORSCHUNG
UND LANDESPLANUNG



Teil 1 Schrumpfung - Neue Herausforderungen für die Regionalentwicklung in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen

Bernhard Müller,
Stefan Siedentop (Hrsg.)
Hannover 2003
Arbeitsmaterial Nr. 303
154 S., 21,- EUR
ISBN 978-3-88838-303-8



Teil 6 Demographische Trends in Deutschland Folgen für Städte und Regionen

Paul Gans,
Ansgar Schmitz-Veltin (Hrsg.)
Hannover 2006
Forschungs- und
Sitzungsberichte Bd. 226
384 S., farb. Abb., 25,- EUR
ISBN 978-3-88838-055-6



Teil 7 Konsequenzen aus der demographischen Entwicklung für Regionen in Nordwestdeutschland

Hans-Jürgen Back (Hrsg.)
Hannover 2006
Arbeitsmaterial Nr. 328
68 S., 11,- EUR
ISBN 978-3-88838-328-1



Teil 2 Planung und Migration Determinanten, Folgen und raumplanerische Implikationen von sozialräumlicher Mobilität

Thorsten Wiechmann,
Oliver Fuchs (Hrsg.)
Hannover 2004
Arbeitsmaterial Nr. 307
(vergriffen)



Teil 3 Landesentwicklung bei Bevölkerungsrückgang - Auswirkungen auf die Raum- und Siedlungsstruktur in Baden-Württemberg

Erika Spiegel (Hrsg.)
Hannover 2004
Arbeitsmaterial Nr. 310
(vergriffen)



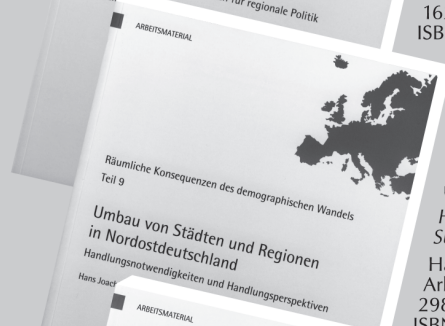
Teil 8 Demographischer Wandel in ausgewählten Regions- typen Nordrhein-Westfalens Herausforderungen und Chancen für regionale Politik

Rainer Danielczyk,
Heiderose Kilper (Hrsg.)
Hannover 2006
Arbeitsmaterial Nr. 329
162 S., farb. Abb., 25,- EUR
ISBN 978-3-88838-329-8



Teil 4 Bestimmungsfaktoren der künftigen räumlich- demographischen Entwicklung in Deutschland

Martin T. W. Rosenfeld,
Claus Schlömer (Hrsg.)
Hannover 2004
Arbeitsmaterial Nr. 312
(vergriffen)



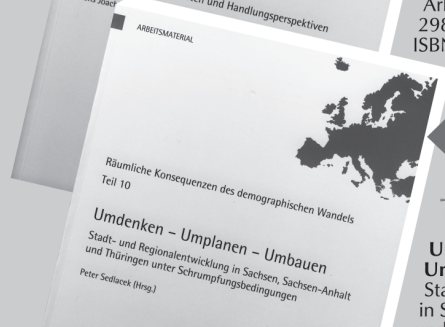
Teil 9 Umbau von Städten und Regionen in Nordostdeutschland Handlungsnotwendigkeiten und Handlungsperspektiven

Hans Joachim Kujath,
Suntje Schmidt (Hrsg.)
Hannover 2007
Arbeitsmaterial Nr. 330
298 S., farb. Abb., 38,- EUR
ISBN 978-3-88838-330-4



Teil 5 Demographischer Wandel im Raum: Was tun wir?

Gemeinsamer
Kongress 2004
von ARL und BBR
Wendelin Strubelt,
Horst Zimmermann (Hrsg.)
Hannover 2005
Forschungs- und
Sitzungsberichte Bd. 225
154 S., farb. Abb., 19,- EUR
ISBN 978-3-88838-054-9



Teil 10 Umdenken - Umplanen - Umbauen

Stadt- und Regionalentwicklung
in Sachsen, Sachsen-Anhalt
und Thüringen unter
Schrumpfungsbedingungen
Peter Sedlacek (Hrsg.)
Hannover 2007
Arbeitsmaterial Nr. 331
258 S., farb. Abb., 36,- EUR
ISBN 978-3-88838-331-1

NEU

Bestellmöglichkeiten über den Buchhandel
Auslieferung über VSB-Verlagsservice
Postfach 47 38, 38037 Braunschweig
Tel. 0 18 05/7 08-7 09, Fax 05 31/7 08-6 19
E-Mail: vsb-bestellservice@westermann.de

AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG
Hohenzollernstr. 11, 30161 Hannover
Tel. 05 11/3 48 42-13, Fax 05 11/3 48 42-41
E-Mail: Berswordt@ARL-net.de
www.ARL-net.de

Die Standortwahl und die Ausstattung von Infrastruktureinrichtungen steht in vielfältigen und vor allem wechselseitigen Beziehungen zur Entwicklung der Mobilität. Verkehrliche Erreichbarkeit und zunehmend auch die Anbindungsmöglichkeiten an moderne und hochleistungsfähige Informations- und Kommunikationstechniken bestimmen in hohem Umfang die Attraktivität und damit auch die Standortqualität von Infrastruktureinrichtungen. Am Beispiel des (großflächigen) Einzelhandels, der Tourismusinfrastruktur und der inzwischen multifunktionalen Verkehrsdrehscheibe Bahnhof werden die aktuellen Trends bei der Standortentwicklung großräumig bedeutsamer Infrastrukturen aufgezeigt.

Both in terms of the choice of location and the level of provision, infrastructure has to be seen as being in a multi-faceted and reciprocal relationship to the development of mobility. To a very significant degree, the appeal of an element of infrastructure – and thus also its locational quality – is determined by its accessibility, and increasingly by the scope it provides for connecting up to modern, high-performance information and communication technologies. In this collection of papers, large-footprint retail sites, tourism infrastructure and railway stations – today frequently multifunctional mobility hubs – serve to illustrate contemporary trends in the development of major elements of infrastructure with a significance for the wider region.