

Ergebnisse einer „Policy Academy“ über Raumentwicklung und Verkehr

Von Amerika lernen?

1994 wurde vom IÖW gemeinsam mit der Gesamthochschule Kassel und dem Center for Clean Air Policy in Washington D.C. ein internationales Forschungs- und Politiknetzwerk im Themenfeld „Flächennutzung, Raumstruktur und Verkehr“ gegründet (1). Ziel ist es, die Umsetzung neuer Erkenntnisse über die Wechselwirkungen zwischen Raum- und Verkehrssystem durch den Erfahrungsaustausch zu fördern.

Der Blick in die USA bietet nicht nur Beispiele mit abschreckender Wirkung: Neben der radikalen Vorwegnahme sichtbarer Auflösungstendenzen der Raumstruktur gibt es dort interessante Versuche, unter Marktbedingungen und ohne eine ausgereifte Planungskultur Elemente einer neuen Stadtlandschaft zu entwerfen. Kennzeichnend ist außerdem, daß dieser Versuch unter Beteiligung von Öffentlichkeit und Interessengruppen zum Teil sehr offen, interdisziplinär und konfliktbereit geführt wird. Dieser Transfer bietet erhebliche Potentiale für die Praxis in Europa.

Auf einer internationalen Arbeitstagung in Sebasco, Maine (USA) und in Toronto (Canada) wurden Inhalte und Perspektiven einer Kooperation diskutiert (2). Planungskonzepte und -strategien wurden aus den beteiligten Regionen präsentiert, zum einen anhand konkreter Konfliktfälle und Projekte (Highway-Kapazitätsausbau, Siedlungserweiterung, überregionale Shopping-Center), zum anderen am Beispiel ambitionierter Planungen in den Bereichen Stadtverkehr, Infrastrukturplanung und Bürgerbeteiligung. Als Leitthemen der nächsten Zeit kristallisieren sich drei Schwerpunkte heraus: die nachfrageorientierte Steuerung der Verkehrsmengen, der planerische Umgang mit flächenintensiven Großvorhaben sowie eine umfassende Bürgerbeteiligung in der Planung.

► Verkehrsmanagement und -bewirtschaftung

Im Zeichen wachsender Finanzprobleme steht neben der angebotsorientierten Infrastrukturplanung(-aufweitung) zunehmend auch der Versuch, das Verhalten der Nachfrager direkt zu beeinflussen. 'Rideshare Programs' und 'Employer Trip-Reduction' richten sich an Beschäftigte von Unternehmen, Fahrgemein-

schaften und differenzierte Angebote des öffentlichen Verkehrs zu nutzen. Verkehrsmanagement-Pläne als Auflage für Unternehmen verbinden Städtebau und individuelles Verhalten (Kalifornien). Ökonomische Anreize durch die Bewirtschaftung von Parkraum und Autobahnfahrspuren für mehrfach besetzte Kfz gehören ebenso zur Praxis. Generell wird die stärkere Steuerung der Netzkapazitäten durch Preise und ökonomische Anreize favorisiert; gleichzeitig wird bei Investitionsprojekten der positive Zusammenhang zwischen Erreichbarkeit durch den ÖPNV und Standortqualität herausgestellt.

► „Edge-Cities“ – Auflösung der Stadt an den Rand

Die Wanderung großflächiger Standorte von Handel und Gewerbe an die Peripherie der Städte ist ein Generalthema von Verkehrsplanung, Stadtentwicklung und Städtebau. Im Zuge der heterogenen Entwicklung von Flächenangebot und -nachfrage (Bodenpreise, Flächenmobilisierbarkeit), als Folge spezifischer Anforderungen von Investoren und Betreibern (immanente Rationalisierungspotentiale) sowie nicht zuletzt aufgrund veränderter Dispositionen bei den Kunden haben diese Standorte erheblich an Attraktivität gewonnen.

Zu den ökologisch-ökonomischen Folgeproblemen zählen der Flächenverbrauch, ein hohes

Kfz-Verkehrsaufkommen sowie nachteilige Auswirkungen auf die Standortstruktur (Konkurrenz von Innenstadt und Außenstadt). Die weit fortgeschrittene Entwicklung in den USA mit mehr als 200 „Edge-Cities“ dokumentiert, daß die suburbane Stadtlandschaft ganz entscheidend durch diese Standorte geprägt wird. Mittlerweile sind die „Edge-Cities“ daher auch in den USA als zentrale Problemfelder der Raumentwicklung anerkannt und Gegenstand erster 'Sanierungskonzepte'.

Im Rahmen des Projektes werden Möglichkeiten einer besseren Abstimmung von Planungszielen (Umwelt, Verkehr, Freiraum) und ökonomischen Interessen gesucht, z.B. durch planerische Instrumente (konsequenterer Handhabung des Genehmigungsprozesses; bessere Abstimmung der Ziele von Landes-, Regional- und Bauleitplanung, Förderung von Nutzungsmischung statt Funktionstrennung), ökonomische Steuerung (Gebühren, Steuern) oder kommunikative Ansätze (interkommunale Kooperation).

► Public Participation

Aus europäischer Sicht besonders eindrucksvoll sind die Ansätze zur Bürgerbeteiligung im Planungsprozeß, die im Großraum Portland/Oregon Anwendung finden. In einem erst recht für die USA ungewöhnlichen Umfang wird die Bevölkerung in die politische Beschlußfassung über den Plan „Metro 2040“ einbezogen, der die zukünftigen Leitlinien von Flächenwachstum, Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur enthält – nicht als Versuch, schematisch eine Zukunft abzubilden, sondern als Folie für einen intensiven Kommunikations- und Austauschprozeß. In mehreren Stufen werden die einzelnen aktuellen Teilprojekte von Metro 2040 über Anhörungen und Referenden politisch abgesichert. Die regionale Kooperation ist auf die nächsten zwei bis drei Jahre angelegt (3). Über weiteren Verlauf und Ergebnisse wird auch hier berichtet werden.

Anmerkungen

(1) vgl. IÖW/VÖW - Informationsdienst Nr. 6/1994 und Nr. 1/1995.

(2) Hesse, M., Kienietz, R. et al. (1996): Report of the 1995 Policy Academy for The Transatlantic Collaboration on Land Use and Transport. Unveröff. Bericht, Berlin/Washington D.C.

(3) In Europa sind beteiligt Düsseldorf, Halle-Leipzig, Kassel, Stuttgart, Pilsen/CR, Wroclaw/PL, in Nordamerika Northern Middlesex-County/New Jersey, Portland/Maine, Portland/Oregon und Toronto/CAN.

Der Autor

Markus Hesse ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am IÖW (Berlin) und betreut dort das Forschungsfeld Stadtforschung, Planung und Verkehr.

Kontakt: IÖW, Giesebrechtstr. 13, 10629 Berlin, Tel. (030) 884594-0

► Modellprojekt Umweltkostenmanagement abgeschlossen

Jede Kilowattstunde Abwärme, jeder Kubikmeter Abwasser und jedes Kilogramm Abfall belastet nicht nur die Umwelt, sondern schmälert auch den Ertrag eines Unternehmens. Dies war der Ausgangspunkt des einjährigen Pilotprojektes „Umweltkostenmanagement“, das im Werk Mindelheim der Kunert AG in Zusammenarbeit mit dem Institut für Management und Umwelt (Augsburg) und der Kienbaum Unternehmensberatung durchgeführt und jetzt abgeschlossen worden ist. Ziel war die Entwicklung und Erprobung einer übertragbaren Methode zur Kostensenkung bei gleichzeitiger Umweltentlastung. Ergebnis: Umweltkosten sind nicht nur in reinen Entsorgungsgebühren zu beziffern, sondern vor allem in den damit zusammenhängenden internen Beschaffungs-, Produktions- und Personalkosten. Wird dies entsprechend berücksichtigt, dann ist die Vermeidung von umweltbelastenden Reststoffen wesentlich rentabler als bisher angenommen.

Der Abschlußbericht zum „Modellprojekt Umweltkostenmanagement“ kann gegen eine Schutzgebühr von 50 Mark beim Institut für Management und Umwelt, Tel. (0821) 3490272; Fax 3490273 bestellt werden.

► Forschungsprojekt NARET legt Ergebnisse vor

Welche Möglichkeiten haben Regionen, durch Veränderungen in ihrer Wirtschaftsweise an Lösungen für die gravierenden ökologischen und sozialen Probleme mitzuarbeiten? Auf diese Frage finden sich Antworten im nun veröffentlichten Forschungsbericht des Projektes „Nachhaltige Regionalentwicklung Trier“ (NARET), der von einem siebenköpfigen WissenschaftlerInnen-Team an der Universität Trier verfaßt worden ist. Für die Region Trier wurden zwei bedeutsamen Handlungsfelder untersucht: die Herstellung, Verarbeitung und Vermarktung von Lebensmitteln und von Holzprodukten. Die Ergebnisse zeigen in beiden Bereichen, daß es zahlreiche Möglichkeiten für eine nachhaltige Nutzung gibt. Diese können nicht nur zu ökologischen Verbesserungen beitragen, sondern auch die Beteiligung und das Verantwortungsbewußtsein bei den Menschen in der Region erhöhen und nicht zuletzt durch vermehrte regionale Wertschöpfung zur Verbesserung der wirtschaftlichen Situation beitragen. Gleichzeitig werden aber auch die Grenzen regionaler Gestaltbarkeit deutlich, die durch staatliche

oder internationale politische und wirtschaftliche Bedingungen gesetzt werden. Für die Ebene der Bundesländer wird daher am Beispiel des Landes Rheinland-Pfalz herausgearbeitet, durch welche Veränderungen in der regionalen Strukturpolitik die Spielräume für eine eigenständige soziale und ökologisch vernünftige Wirtschaftsentwicklung erhöht werden können.

Am Anfang dieses Forschungsvorhabens stand die Frage, wie die Einsichten und Forderungen aus der globalen Debatte um nachhaltige oder zukunftsfähige Entwicklung auf die kleinräumige, regionale Ebene bezogen werden können. Daher wird im ersten Schritt ein Leitbild für eine nachhaltige Regionalentwicklung entworfen, das Ziele und Kriterien enthält. Auf dieser Grundlage wird am Beispiel der Region Trier untersucht, wie die unter Gesichtspunkten nachhaltiger Entwicklung problematischen und günstigen Bereiche bestimmt werden können. Hierzu wird eine Methodik entwickelt, die in Anlehnung an das Konzept der Produktlinienanalyse regionale Wirtschaftsprozesse unter den Aspekten ökonomischer Wertschöpfung, der ökologisch bedeutsamen Stoffströme und der Kooperation unter den beteiligten Akteuren thematisiert hat.

Ab Frühling 1996 wird es im Rahmen eines Forschungsprojektes mit Kooperationspartnern aus Österreich, den Niederlanden und Griechenland die Möglichkeit geben, weiter am Konzept nachhaltiger Regionalentwicklung wie auch an Fragen seiner Anwendung zu arbeiten.

Weitere Informationen: Der Forschungsbericht „Nachhaltige Regionalentwicklung – ein neues Leitbild für eine veränderte Struktur- und Regionalpolitik“ kann zum Preis von 25 Mark bei TAURUS e. V. – Institut an der Universität Trier, Klaus Sauerborn, Uni-Postkasten DM 20, 54286 Trier, Fax (0651) 201-3823 bestellt werden.

► Netzwerk Öko-Audit gegründet

Doktoranden und Habilitanden, die sich mit Umweltmanagement oder Umweltverträglichkeitsprüfungen befassen, haben sich zum „Doktoranden-Netzwerk Öko-Audit“ zusammenschlossen. Ziel ist vor allem, „Öko-Audit“ wissenschaftlich zu erörtern und interdisziplinäre Forschungsarbeit zu leisten.

Bei ihrem letzten Treffen in Heidelberg beschlossen die aus Deutschland und Österreich kommenden 18 Teilnehmer, als Mitglieder ausschließlich Doktoranden und Habilitanden aufzunehmen. Zudem wurde die Gründung eines Vereins „Doktoranden-Netzwerk Öko-

Audit“ beschlossen. Damit soll eine breite Öffentlichkeitswirkung der Vereinigung erreicht werden.

Weitere Informationen: Ulrich Nissen, Mäulenstraße 28, 70237 Stuttgart, Telefon/Telefax 0711/339105

► Info-Stelle für berufliche Umweltbildung

Die Deutsche Gesellschaft für berufliche Umweltbildung e.V. (GBU) prüft momentan den Bedarf einer Informationsstelle zur Beruflichen Umweltbildung (IBU) unter möglichen Anbietern und Nachfragern. Aufgebaut werden soll ein leicht zugänglicher systematischer Informations- und Beratungsservice. Zu den Themenbereichen sollen unter anderem gehören: Lehr- und Lernmaterialien, Bildungs- und Studiengänge, Weiterbildungsangebote, Förderprogramme und Experten. Nutzen können den Service Unternehmen, Weiterbildungsträger, Fachverbände, Gewerkschaften, Kammern, Verwaltungen, Forschungseinrichtungen, Hochschulen, Schulen sowie Einzelpersonen.

Weitere Informationen: Gesellschaft für berufliche Umweltbildung e.V., Dr. Christoph Nitschke, René Mannhold, Naunynstraße 68, 10997 Berlin-Kreuzberg, Tel. 030/615 18 48/Telefax 030/615 87 96

► Öko-Bilanz für Öko-Institut

Zum ersten Mal hat sich das Öko-Institut selbst einer Gesamtumweltbilanz unterzogen. Die Untersuchung der Büros in Freiburg und Darmstadt für das Jahr 1994 ergab, daß die Umweltforscher den Anforderungen eines „nachhaltigen Unternehmens“ noch nicht entsprechen. Bei fast 1,4 Millionen gefahrenen Kilometern schlug vor allem der Verkehr zu Buche. Das macht rund 60 Prozent des Primärenergieverbrauchs aus. Als weitere große Faktoren erwiesen sich die Heizenergie und der Strom sowie der Energieaufwand zur Papierproduktion. Der Gesamtpapierverbrauch lag bei zwölf Tonnen. Verbesserungen auf dem Weg zum umweltgerechten Dienstleistungsunternehmen werden insbesondere im Bereich Verkehrsvermeidung gesucht. Hier könnten neue Medientechniken wie Videokonferenzen stärker einbezogen werden. Internes Umweltmanagement soll das Öko-Institut nun vorbildhaft neuorganisieren.

Weitere Informationen: Öko-Institut e. V., Postfach 6226, 79038 Freiburg, Tel. (0761) 45 29 50, Fax (0761) 47 54 37

(c) 2010 Authors; licensee IÖW and oekom verlag. This is an article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution Non-Commercial No Derivates License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.