
G. Wolfgang Heinze,
Die Wiederentdeckung der Nähe im Stadt-Land-Verbund,
in: ifmo. Institut für Mobilitätsforschung (Hrsg.): Freizeitverkehr. Aktuelle und künftige
Herausforderungen und Chancen, Berlin u.a. 2000, S.111-120

8 Die Wiederentdeckung der Nähe im Stadt-Land-Verbund

G. Wolfgang Heinze
Technische Universität Berlin, Institut für Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik

«Fremdenverkehr» im Umbruch

Freizeit- und Urlaubsverkehr bilden den größten Teilverkehr innerhalb des Personenverkehrs und den Bereich größten absoluten Wachstums. Dazu kommt das verdeckte Wachstum bei anderen Fahrzwecken (wie Erlebniseinkauf innerhalb des Einkaufsverkehrs). Der Trend geht zu spontanen, kürzeren, häufigeren und intensiveren Reisen. Die Grenze zwischen Freizeitverkehr und Urlaubsverkehr schwimmt. Alle bekannten Langfristprognosen für den Freizeit- und Urlaubsverkehr deuten auf ungebrochenes Wachstum und weitere Dominanz des Autos.

Dominanz des Autos

Für viele ist Freizeit- und Urlaubsverkehr «nicht notwendiger Verkehr»: für die einen, um Platz für Güter- und Wirtschaftsverkehr zu schaffen, für die anderen, um Ressourcen zu sparen. Aber beide Seiten haben unrecht: Freizeit- und Urlaubsverkehr ist vor allem eine Chance – für neue Arbeitsplätze, für ein erneuertes Verkehrssystem und für die Umwelt, denn es geht um die ökologische Gestaltung eines Marktsegmentes, dessen Verkehrswachstum über die Reisesweite noch beeinflussbar erscheint.

Freizeitverkehr
als Chance

Für Mitteleuropa, aber besonders für Deutschland, bietet sich deshalb als strategische Grundrichtung «Mehr Freizeitverkehr statt Ferntourismus» an. Denn Globalisierung bedeutet nicht nur Marktausweitung, sondern verlangt nach dem Gegengewicht kleinräumi-

«Mehr Freizeitverkehr
statt Ferntourismus»

ger Identität: neue Nähe, neue Kerne aller Art und neue Gruppen. Im globalen Wettbewerb dürfte die Marktnische für Deutschland vor allem in Städtereisen, Tages-, Feierabend- und Wochenendtourismus sowie Zweit- und Dritturlaube liegen.

Freizeitverkehr als Chance für einen neuen Gemeinschaftsverkehr

Grenzen zwischen mIV und ÖPNV vermischen

Die Wahl des Verkehrsmittels für die klassischen Verkehrszwecke wird immer stärker von vor- oder nachgelagerten Freizeitaktivitäten beeinflusst. Auf immer mehr Straßenabschnitten und Bahnstrecken werden die Belastungsspitzen im Wochenend- und Abendverkehr erreicht. Freizeitverkehr ist vor allem Pkw-Verkehr, aber gerade im Pkw und in der Freizeit fährt man selten allein. Dieser amtlich-statistisch als motorisierter Individualverkehr (mIV) und Freizeitverkehr erfasste «Mitnahmeverkehr» übernimmt faktisch als «Verkehr für andere» längst die Systemfunktion des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Für den ÖPNV ist dieses Unterschätzen des Freizeitverkehrsmarktes besonders gefährlich, denn weiter nur auf Zwangsbenutzer zu setzen, bedeutet sein sicheres Ende.

Zwangsverkehr braucht eine Vision

Ob es uns gefällt oder nicht: Der ÖPNV ist eine Ruine und in seiner räumlichen Funktion nur noch ein Abglanz seiner einstigen Größe. In extremer Weise gilt dies für den ländlichen Raum. Hier ist der ÖPNV zu einem für die Betreiber finanziell lukrativen Schülerverkehrssystem degeneriert. Zu einer wünschenswerten Lebensqualität gehört jedoch «Gemeinschaftsverkehr». Dies gilt nicht nur für das Massenproblem bei Events, sondern auch für die Entleerungsprozesse der Peripherie hin zu Kleinstgemeinden und die demographische Entwicklung zur Seniorengesellschaft. Im ÖPNV fehlten bisher nicht nur die Zwänge und Anreize, sich ändern zu müssen. Was er vor allem braucht, ist eine Vision. Verkehrslenkung gilt zwar als bestbearbeiteter Teil der Tourismusforschung, aber die neuen Konzepte stehen noch aus.

Freizeitverkehr ist Wunschverkehr

Freizeitverkehr ist «Wunschverkehr». Deshalb ist er spontan, vielfältig, wechselnd und Erlebnismobilität.

Für den Verkehrsplaner aber bildet er damit den schwierigsten Fahrzweck. Gelingt es jedoch, den ÖPNV freizeitverkehrsfähig zu machen, ist er für fast alle weiteren Mobilitätszwecke gut genug. Mit Sicherheit in der Fläche. Weil eine solche Verkehrsversorgung jedermann zugänglich, beliebt, politisch interessant und finanzierbar ist, sollte der ÖPNV anstreben, freizeitverkehrsfähig zu werden. Darüber hinaus bilden Freizeit- und Urlaubsverkehre Dienstleistungen für einen Dienstleistungsbereich in einer Dienstleistungsgesellschaft. Dabei kann der Verkehrsunternehmer vom Touristiker Kundennähe und Akzeptanz lernen und der Touristiker vom Verkehrsplaner, wie man Massenverkehr für Events organisiert.

Um im Freizeitbereich erfolgreich zu sein, muss ein Gemeinschaftsverkehr vor allem flexibel sein. Entscheidend ist die Verknüpfung von schnellem Massenverkehr auf Verkehrsachsen durch Schnellbusse und Bahnen mit echter Flächenbedienung (many-to-many) im Zubringer-, Verteiler- und Binnenverkehr. Deshalb bildet ein solches Konzept eine Auffanglösung für unterschiedliche Siedlungsformen. Kommt dann noch Qualitäts- und Preisdifferenzierung hinzu, könnte sogar ein echter privatwirtschaftlicher Betrieb wieder möglich werden.

Für alle Leistungsschwächen und Einsatzschwerpunkte des ÖPNV existieren längst funktionsfähige und elegante Auffanglösungen für unsere Zeit. Deshalb brauchen wir den «freizeitverkehrsfähigen ÖPNV» nicht zu erfinden: Schaut man sich aufmerksam um, gibt es schon alles irgendwo. Nur die neue Organisation muss hinzukommen (und die überfällige Reform der politischen Randbedingungen, wie die Novellierung des Personenbeförderungsgesetz, sollte erfolgen).

Will der ÖPNV ein zukunftsfähiger Gemeinschaftsverkehr werden, muss er die großen Trends akzeptieren und zu zeitgemäßen Formen finden. So bilden die Des- und Reurbanisierungsphasen unserer Verdichtungs-räume Etappen zum Stadt-Land-Verbund. mIV und ÖPNV differenzieren weiter aus, überlappen sich in ihrer Erscheinungsvielfalt und wachsen somit zusammen. Die Erneuerung des ÖPNV kommt – so oder so – aus Richtung Pkw und Telematik.

«Gemeinschaftsverkehr»

Auffanglösungen

Die Erneuerung kommt aus Richtung Pkw und Telematik

Mobilität eine Bedingung der Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft

Auch war der Freizeitverkehr bisher meist Vorreiter neuer Verkehrstechnologien und Vorreiter bei der Renaissance alter. Nach einer Phase selektiver Wahrnehmung werden inzwischen «Zweckmobilität» und «Erlebnismobilität» als gleichberechtigte Elemente unseres Verkehrsverhaltens anerkannt. Mit Opaschowski können wir feststellen, dass Unterwegssein und Woanderssein inzwischen nicht nur als individueller Nutzen gelten, sondern als Bedingungen für das Funktionieren moderner Industrie- und Dienstleistungsgesellschaften.

Wollen wir Kontrasträume zu ökonomisch und ökologisch vorteilhaften Raumpartnerschaften nutzen, können wir vor allem die relativ eigenständige Entwicklungsdynamik unserer Städte nutzen. Denn die Entwicklung zum Stadt-Land-Verbund begünstigt ein neues Freizeitkonzept, eine neue Verkehrspolitik und einen neuen ÖPNV.

Auf dem Wege zum Stadt-Land-Verbund

Vier Phasen der Stadtentwicklung

Die Analyse der vier Phasen des Stadtentwicklungszyklus geht vor allem auf den Niederländer L. van den Berg (1982) zurück und darf zu den großen Erkenntnisfortschritten der Raumwirtschaftstheorie gerechnet werden. Ihre Konsequenzen für die Verkehrsplanung und den Freizeitverkehr sind tiefgreifend (Heinze, Kill 1992, 1996). Im Mittelpunkt steht ein Maßstabswechsel vom klassischen Stadt-Land-Gegensatz zum großräumigen Stadt-Land-Verbund, der die gesamte Fläche als Siedlungs-, Freizeit- oder Entleerungsraum voll einbezieht. Regionalplanung wird wichtiger als eine auf kommunale Grenzen beschränkte Stadt- und Gemeindeplanung. Stadtverkehr wird zum Regionalverkehr. Freizeit wird zu regionalem Tourismus.

Dabei setzt sich die Stadtentwicklung aus vier Phasen zusammen, die in Abb. 1 dargestellt werden (Heinze, Kill 1992).

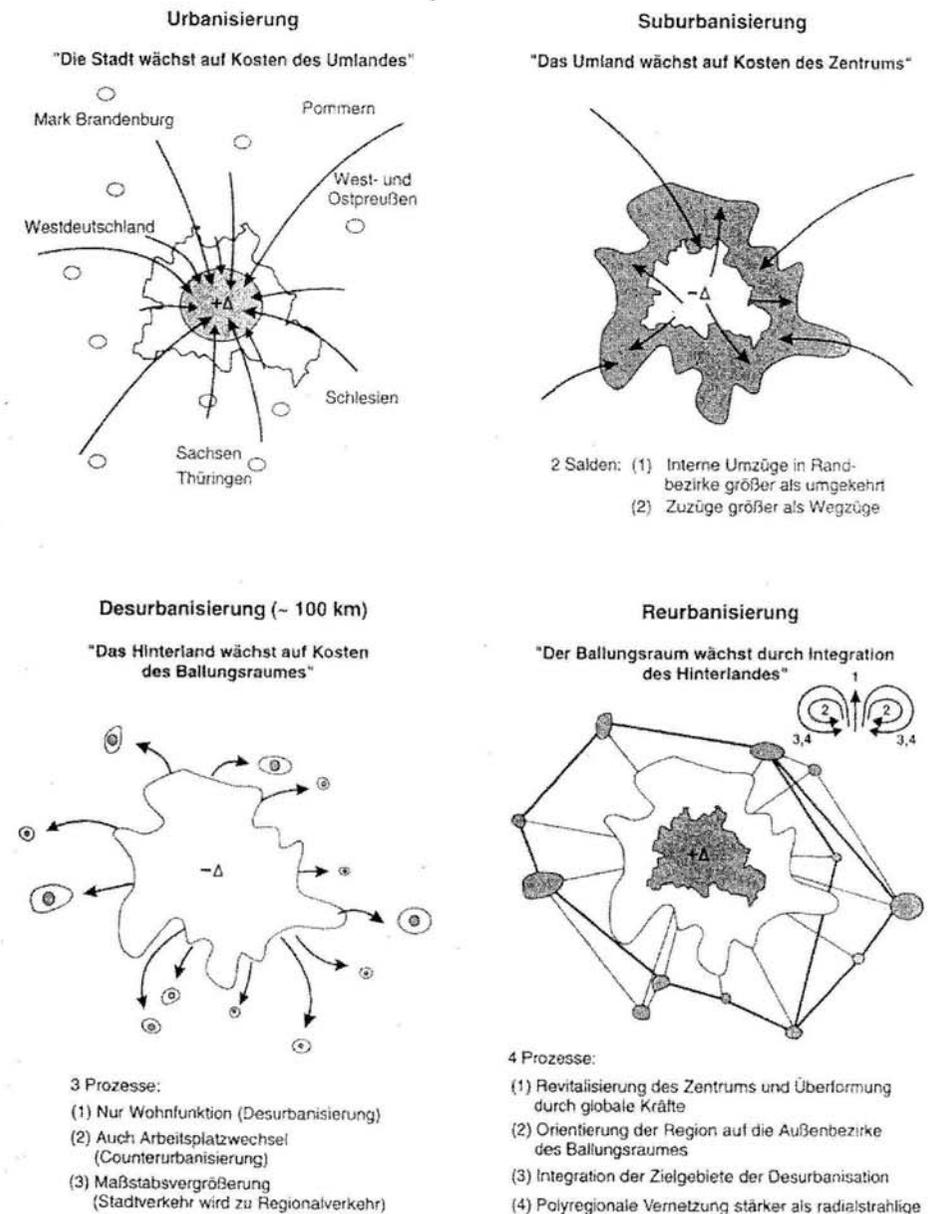


Abb. 1. 4-Phasenschema des Stadtentwicklungszyklus (Quelle: Heinze, Kill 1992)

Urbanisierung,
Suburbanisierung,
Desurbanisierung,
Reurbanisierung

In der Urbanisierung (plakativ: das «gekochte Ei») saugt die expandierende Stadt mit ihren neuen Arbeitsplätzen Bevölkerungsreserven aus dem Umland, wächst und baut sich einen ÖPNV auf. In der Suburbanisierung (als «Spiegelei») wächst das Umland, da der Kern zum Engpass geworden ist. Die klassische Großstadt mit dem radialstrahligen Liniennetz von ÖPNV (und mIV) entsteht. In der Desurbanisierung (als «Rührei») wächst das Hinterland auf Kosten des Ballungsraumes, vor allem wegen dessen Agglomerationsnachteilen. Dies erfolgt mit Hilfe des Flächenverkehrsmittels Pkw. In der Reurbanisierung (als «Omelette») schließlich revitalisiert der Ballungsraum seine Innenstadt, integriert das Hinterland und führt über Maßstabsvergrößerung zum nächsten Zyklus. Wird das «Spiegelei» von radialen Kern-Peripherie-Beziehungen beherrscht, verlangen «Rührei» und «Omelette» verstärkt Querverbindungen, Ringe, Tangenten, Dezentralisierung und Flächenverkehre.

Dabei sind Freizeit- und Urlaubsverkehr von wachsender Bedeutung. Viele Innenstädte entwickeln sich zu «Puppenstuben» und zu Freilichtmuseen historischer Bauten. Die Central Business Districts werden zu Central Entertainment Areas umgebaut. Eher zentral gelegene Wohngebiete werden durch Besserverdienende (Gentrification) aufgewertet. Wohngebiete am Stadtrand mit hoher Dichte, billiger Bausubstanz und geringer Eigentumsquote ihrer Bewohner hingegen sinken zu Auffanggebieten ausländischer Zuwanderer ab. Über sinkende Nachfragedichten der Wachstumsringe an den Stadträndern kommt der Stadt-Land-Gegensatz in die Städte. Das Umland und seine Entwicklungszentren aber entwickeln sich zur besonderen Gestaltungschance. Denn an den Rändern der Großstädte entstehen Einkaufszentren und Freizeitgroßeinrichtungen: wie der große Freizeitpark, die neue Großkinoanlage, die Großdiskothek, die Großveranstaltungshalle, das Spaßbad oder die multifunktionelle Freizeiteinrichtung. Die Parkraumbewirtschaftung der Innenstädte verstärkt noch den Sog der parkflächenreichen Einkaufszentren.

Freizeitverkehr als Funktionssicherung unserer Städte

Die hier im Umland geschaffenen Kapazitäten für Einkauf und Freizeit sind so groß, dass die Nachfrage aus der Stadt allein nicht reicht. Deshalb bietet sich der Stadt-Land-Verbund als Symbiose an. In der Richtung Kern-Umland bieten die jeweiligen Mittel- und Oberzentren ein ausreichendes Bevölkerungspotential für die Freizeiteinrichtungen im Umland. In der Gegenrichtung Umland-Kern verbessert die größere Einwohnerzahl des Stadt-Land-Verbundes die Wirtschaftlichkeit zentraler Einrichtungen. Zusammen, d.h. als Kultur- und Unterhaltungsattraktion mit komplementärer Erholungsfunktion, können die Regionen dann auch im immer wichtigeren internationalen Städtetourismus mithalten. Zumindest theoretisch können diese Freizeitströme dazu beitragen, die Unpaarigkeit bisheriger Verkehrsströme abzuschwächen. Was also wäre, wenn Freizeitverkehr und Städtetourismus schon jetzt unsere Städte funktionsfähig erhielten?

Die des- und reurbanisierenden Städte des Westens sind heute meist 1-3 Phasen weiter als osteuropäische. Aber die Städte, wie Berlin, die jetzt Suburbanisierung nachholen, müssen wissen, dass ihre weitere Heterogenisierung vorprogrammiert ist. Wie weit dieser Prozess schon gediehen ist, zeigt die Quell- und Zielstruktur des Verkehrsaufkommens. Ob London, Hamburg oder Berlin – fast 60% der Verkehrsbeziehungen in den großen Ballungsräumen finden heute in den Außengebieten statt, aber nur etwa 20% des Gesamtverkehrs entfällt auf die Radialen und ist damit für Schienenverkehr geeignet (Landesverkehrsplan Brandenburg, Entwurf 1994; Kutter 1995). Auch wenn wir einzelne Phasen weder erheblich abkürzen noch überspringen können, bedeutet dies nicht, dass erkennbare Auswege des Systems für die Zukunft jetzt verstellt werden müssen.

Diese räumliche Entwicklungsdynamik führt Konträräume in Raumpartnerschaften politisch zusammen, um über kürzere Wege, Bündelung oder immaterielle Raumüberwindung im Freizeitverkehr nachhaltige Wachstumschancen zu nutzen.

Stadt-Land-Verbund
als Symbiose

Quell- und Zielstruktur
des Verkehrsaufkommens

Nachhaltige Chancen
im Freizeitverkehr

Markttrend für das Ziel-
land Deutschland

Der entscheidende Sprung zum Freizeitverkehr ergibt sich aus den eingangs geschilderten Trends der Tourismuspraxis. In realistischer Sicht sind nur wenige Gebiete Mitteleuropas Sommerferienziele und können mit dem Sonnenschein, den Preisen, dem Service und dem Charme der Menschen an den südeuropäischen und überseeischen Stränden konkurrieren. Mit der Globalisierung und billigen Pauschalflugreisen nach Übersee konfrontiert, bietet es sich deshalb für Mitteleuropa an, auf die Gegenbewegung zu setzen: auf die Renaissance örtlicher und regionaler Identifikationsräume. Also auf reizvolle Möglichkeiten der Freizeitgestaltung, ohne weit fahren zu müssen. Damit rücken außerdem Vielfalt, Freiräume, die Renaissance öffentlicher Räume und das Risiko städtischer Nachverdichtungen, Fluchtverkehre zu erzeugen, wieder in den Vordergrund der Fachdiskussion (und ermöglichen sogar eine Erneuerung unserer Lebensräume). Geht der Markttrend für das Zielland Deutschland also – wie gesagt – in Richtung «Mehr Freizeitverkehr statt Langzeittourismus», signalisiert dies nur eine weitere Arbeitsteilung durch Globalisierung. Anstatt gegen Fern- und Mehrfachreisen zu kämpfen, bietet es sich an, verstärkt auf regionale Vorzüge, Kultur und Geschichte, auf Tages- und Wochenendtourismus, auf Kurz-, Erlebnis- und Städtereisen, Zweit- und Dritturlaube und auf einen neuen Kulturtourismus nach Europa zu setzen. Also auf etwas, was schon kurzfristig trägt, aber langfristig wieder ausbaufähig ist und dessen Rückwirkungen überlebte Verkehrsstrukturen erneuern.

Freizeitverkehr kann Ferntourismus kaum ersetzen

Kontrastaktivität
zum Alltag

Um Missverständnissen vorzubeugen: Weil unsere Wirtschaftsgesellschaft ein dynamisches System darstellt, das sich ausdehnt, bestimmte Beziehungen verstärkt und andere schrumpfen lässt und dabei die Vielfalt seiner Erscheinungsformen ständig erhöht, lässt sich Ferntourismus nur begrenzt in Freizeitverkehr der Nähe umwandeln. Um in die Welt eingebunden zu bleiben, ist Ferntourismus zwingend erforderlich. Deshalb ist Freizeitverkehr als zusätzliche Kontrastaktivität zum Alltag

zu begreifen, die auf Grund sozio-ökonomischer Entwicklung (Freizeit, Realeinkommen, Einkommensverteilung, Reisezeitbudget) sowieso entsteht, aber durchaus Chancen zur Verkehrsvermeidung bietet, wenn sie durch Kontrastprogramme möglichst kleinräumig gebunden werden kann. Denn – ob es uns gefällt oder nicht –: Traditionelles Verkehrswachstum wie bisher ist allein als Mengenproblem nicht zukunftsfähig. Deshalb führt kein Weg um die zeitliche, räumliche und modale Umverteilung von Verkehrswachstum herum. «Verkehrsvermeidung» ist also in der Praxis die Inanspruchnahme von Komplementarität auf einer kleinräumigeren Ebene als bisher: durch Verlagerung von motorisiertem Verkehr entweder auf immaterielle oder unmotorisierte Verkehrsformen oder auf innerhäusige Verkehrsformen oder von großräumigem auf kleinräumigeren Verkehr oder aber von motorisierten Verkehrsformen geringer Besetzung auf Fahrzeuge höherer Besetzung, um Kfz-Kilometer (bei gleichen Personenkilometern) zu senken.

Verkehrsplanung und Raumplanung sind zwei Seiten derselben Münze

Entscheidend ist deshalb die konstruktive Blickrichtung: Freizeitaktivitäten und Freizeiteinrichtungen sind kein Störungspotential, die nur Fläche kosten und Verkehr erzeugen. Wollen wir den steigenden Anforderungen nach selbstbestimmter Zeit, entspannender Ruhe, gestaltbarem Raum, natürlicher Umwelt und Sicherheit durch Geborgenheit in der Gruppe gerecht werden und zugleich Arbeitsplätze schaffen, sind Freizeiteinrichtungen vielmehr eine einmalige Chance, wieder Raum- und Siedlungsentwicklung zu gestalten.

Die wechselseitige Abhängigkeit dieser Flächennutzungen voneinander erleichtert integrierte Raumplanung. Werden sie also als Flächenmix angelegt, mit modernen – auch flächenerschließenden und bedarfsgerechten – ÖPNV-Angeboten verknüpft und dann auch noch mit zukunftsfähigen Arbeitsplätzen (wie Heimarbeitsplätzen) versehen, sind die Voraussetzungen für

Freizeiteinrichtungen
als Chance

Identitätsbildung
und eigenständige
Entwicklung

Identitätsbildung und eigenständige Entwicklung gegeben.

Shopping Centers mit Gleisanschluss

«Gut für den Freizeitverkehr, gut für die Stadt»

Deshalb sollten Flächen für erlebnisorientierte Freizeit- und Einkaufseinrichtungen nur zusammen mit Bauland ausgewiesen werden. Solche Gemeinschaftsnutzungen erleichtern ihre Auslastung und erlauben zudem, die Kernstadt durch leistungsfähige ÖPNV-Systeme wirtschaftlich anzubinden. Der entscheidende Vorzug ist noch ein anderer: Er besteht in der Chance, damit Kristallisationskerne für das Ordnen des Siedlungsbreis der Suburbanisierung schaffen zu können und dies unabhängig von bestehenden Infrastrukturen (wie Ortschaften und Gewerbegebieten). Wie sich selbst Industrie- und Verkehrsbrachen im Stadtgebiet sinnvoll nutzen lassen, zeigen «Shopping Centers mit Gleisanschluss» (wie der Leipziger Hauptbahnhof), rekultivierte Altindustrieflächen (wie *Centro O* in Oberhausen), Einkaufs- und Dienstleistungstempel (wie der Potsdamer Platz in Berlin) oder gigantische Untertunnelungs- und Flächengewinnprojekte (wie Stuttgart 21 oder Frankfurt 21). Welch eine Herausforderung und Chance spricht aus dem Satz «Was gut ist für den Freizeitverkehr, ist auch gut für unsere Städte und ihren Verkehr».

Literatur

- L. van den Berg et al. (1982): *A Study of Growth and Decline*, Oxford
- G.W.Heinze (1999): *Transport and Leisure: Growth as a Chance*, Report for the Round Table 111 «Transport and Leisure» of the European Conference of Ministers of Transport (ECMT), Paris, 15th-16th October 1998 (auch französisch, im Druck)
- G.W.Heinze, H.H.Kill (1992): *Verkehrspolitik für das 21. Jahrhundert. Ein neues Langfristkonzept für Berlin-Brandenburg*, Schriftenreihe des Verbandes der Automobilindustrie e.V. (VDA), Frankfurt/M
- E.Kutter (1995): *Berlin braucht umfassendes Konzept für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung*, in: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Wochenbericht 9/95, S.199-208