

**Potenziale und Restriktionen für eine gewerbliche
Folgenutzung von innerstädtischen Verfügungsflächen –
am Beispiel von Logistikunternehmen in Berlin**

Dissertation

zur Erlangung des Doktorgardes (Dr. rer. nat.)

am Fachbereich Geowissenschaften
der Freien Universität Berlin

vorgelegt von

Dipl.-Ing. Anke Ruckes

2013

Erstgutachter: Prof. Dr. Markus Hesse

Zweitgutachter: Prof. Dr. Gerhard O. Braun

Tag der Disputation: 07. Juni 2013

Zusammenfassung

Die vorliegende Dissertation widmet sich dem Thema der Ansiedlung von Logistikunternehmen auf innerstädtischen Verfügungsflächen. Mit einem Bedeutungsgewinn der Innenstädte („Reurbanisierung“) und einer damit einhergehenden Zunahme der innerstädtischen Bevölkerung steigen auch die Herausforderungen an die Versorgung der Innenstädte mit Waren.

Vor diesem Hintergrund untersucht die Arbeit am Beispiel von Berlin welche Bedeutung innerstädtische Flächen für die Ansiedlung von Logistikunternehmen haben. Hierfür wurden drei Fallstudien untersucht: das Logistikzentrum der Kaiser’s Tengelmann GmbH auf dem ehemaligen GASAG-Gelände in Berlin-Mariendorf, der METRO Cash & Carry Markt auf dem Gelände des ehemaligen Wriezener Bahnhofs in Berlin-Friedrichshain und der Hamberger Großmarkt auf dem ehemaligen Güterbahnhof Moabit.

Als Ergebnis der Arbeit und der Auswertung der Fallstudien wurde herausgearbeitet, welche Anforderungen seitens der Logistikunternehmen an innerstädtische Standorte gestellt werden. Zudem erfolgte ein Abgleich mit den vorhandenen Flächenpotenzialen. Des Weiteren wurden Logistikfunktionen identifiziert für die innerstädtische Standorte interessant sind. Anhand der Experteninterviews aus den Fallstudien wurden die entscheidenden Motivationsgründe der Unternehmen untersucht, die für einen innerstädtischen Standort sprechen. Hierbei hat sich gezeigt, dass Transportkosten und Zeitersparnisse wieder eine größere Relevanz haben als in den Standorttheorien abgenommen. Auch werden höhere Grundstückspreise im innerstädtischen Bereich im Hinblick auf die Einsparung von Transportkosten und Zeitvorteile in Kauf genommen.

Anhand der Untersuchung der Ansiedlungsprozesse und der Auswertung vorhandener Literatur wurden die wesentlichen Konfliktpotenziale bei der Ansiedlung von Logistikunternehmen identifiziert und untersucht, wie in den einzelnen Prozessen mit den Konflikten umgegangen wurde. Eine zentrale Rolle spielte in diesem Zusammenhang die Intensität der Information und der Beteiligung der betroffenen Anwohner.

Aus den Ergebnissen der Arbeit lassen sich unter anderem Handlungsempfehlungen auf der lokalen und regionalen Ebene sowie der Bundesebene ableiten, u.a. in Bezug auf den Ansiedlungsprozess und die Ermittlung geeigneter Flächen.

Abstract

This dissertation deals with the subject of the location of logistics companies on inner city brownfields. With the rising importance of inner city areas ("reurbansiation") and a concurrent rise in inner city population, also the challenges regarding the supply of goods to such inner city population rise.

Against this background, this dissertation examines the importance of inner city brownfields for the location of logistics companies on example of Berlin, Germany. For this purpose, three case studies were examined: the logistics centre of Kaiser's Tengelmann GmbH on the former site of GASAG in Berlin-Mariendorf, the METRO Cash & Carry Markt (wholesaling) on the site of the former railway station "Wriezener Bahnhof" in Berlin-Friedrichshain and the Hamberger Großmarkt (wholesaling) on the site of the former freight railway station in Berlin-Moabit.

The results of this dissertation and the analysis of the case studies deal mainly with the requirements of logistics companies regarding inner city locations. In addition, such requirements are compared with location potentials in Berlin. Furthermore, logistical functions are identified for which inner city locations are interesting. By way of the expert interviews from the case studies, the decisive motivational aspects of the companies examined in the case studies leading to the decision to locate on an inner city area are analysed. These motivational aspects show that transport costs and time related efficiencies have gained in relevance as compared to widespread location theories. Higher real property prices for inner city areas are accepted in light of lower transport costs and higher time related efficiencies.

On the basis of the analysis of the process of finding and developing the location as well as available literature, the main conflict potentials related to the location of logistics companies are identified. It is analysed how conflicts were dealt with in the individual processes. As central success factors, the intensity of information and participation of the affected residents are identified.

From the results of this dissertation, recommendations can be derived on a local and regional as well as on a federal level among others with regard to location processes and the identification of suitable areas.

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Einleitung | 1 |
| 1.1 | Hintergrund und Problemstellung..... | 2 |
| 1.2 | Zielsetzung und forschungsleitende Fragen..... | 5 |
| 1.3 | Einbettung in das Graduiertenkolleg „Stadtökologie“ | 6 |
| 1.4 | Methodisches Vorgehen und Aufbau der Arbeit | 7 |
| 2 | Reurbanisierung – Bedeutungsgewinn der Städte | 14 |
| 2.1 | Reurbanisierung – Stand der Forschung | 14 |
| 2.1.1 | Aspekte der Reurbanisierung | 15 |
| 2.1.2 | Untersuchungen zur Reurbanisierung in Deutschland..... | 17 |
| 2.1.3 | Reurbanisierung wirtschaftlicher Tätigkeit..... | 23 |
| 2.1.4 | Reurbanisierung in Berlin | 27 |
| 2.2 | Flächenpotenziale als Chance für die Stadtentwicklung..... | 28 |
| 2.2.1 | Verfügungsflächen – Definition, Ursachen und Klassifizierung | 28 |
| 2.2.2 | Innenentwicklung und Flächenrecycling – Ziele und Initiativen | 46 |
| 2.2.3 | Hemmnisse und Ansätze der Flächenreaktivierung..... | 52 |
| 2.3 | Zusammenfassung und Schlussfolgerungen für die Arbeit..... | 63 |
| 3 | Logistikunternehmen und ihre Standortanforderungen | 66 |
| 3.1 | Räumliche Aspekte der Logistik – Stand der Forschung | 66 |
| 3.2 | Logistik: Funktionen, Entwicklung, Kennwerte..... | 68 |
| 3.2.1 | Der Gegenstand von Logistik | 68 |
| 3.2.2 | Unternehmen im Wandel: Neue Logistikstrategien | 73 |
| 3.2.3 | Charakteristika von Logistikunternehmen..... | 81 |
| 3.3 | Standortwahl von Unternehmen – Theoretischer Hintergrund | 95 |
| 3.4 | Standortverteilung von Logistikunternehmen | 102 |
| 3.4.1 | Räumliche Organisation von Logistikunternehmen – großräumige Netzkonfigurationen | 102 |
| 3.4.2 | Logistikstandorte und ihr Raumbezug..... | 112 |
| 3.4.3 | Entwicklung von Logistikstandorten..... | 121 |
| 3.5 | Zusammenfassung und Schlussfolgerungen für die Arbeit..... | 130 |

| | | |
|----------|---|------------|
| 4 | Der Untersuchungsraum Berlin..... | 134 |
| 4.1 | Entwicklungspfade der Stadt-, Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung von Berlin ___ | 134 |
| 4.1.1 | Das geteilte Berlin..... | 134 |
| 4.1.2 | Das vereinte Berlin | 136 |
| 4.2 | Situation von Beschäftigten und Betrieben im Bereich Logistik in Berlin..... | 150 |
| 4.3 | Konzepte und Maßnahmen der Berliner Stadtpolitik und -planung mit Schwerpunkt Logistik | 160 |
| 4.4 | Zusammenfassung und Schlussfolgerungen für die Arbeit..... | 168 |
| 5 | Fallstudien zur Ansiedlung von Logistikunternehmen auf innerstädtischen Verfügungsflächen in Berlin..... | 171 |
| 5.1 | Logistikzentrum der Kaiser's Tengelman GmbH auf ehemaligem GASAG-Gelände | 177 |
| 5.1.1 | Strategie und Handlungslinien des Unternehmens..... | 177 |
| 5.1.2 | Biographie des Standortes..... | 181 |
| 5.1.3 | Planungskonzept und Realisierung | 188 |
| 5.1.4 | Konflikte und Ansätze zur Regulierung | 197 |
| 5.1.5 | Zusammenfassung | 202 |
| 5.2 | METRO Cash & Carry-Markt auf ehemaligem Wriezener Bahnhof | 204 |
| 5.2.1 | Strategie und Handlungslinien des Unternehmens..... | 205 |
| 5.2.2 | Biographie des Standortes..... | 209 |
| 5.2.3 | Planungskonzept und Realisierung | 216 |
| 5.2.4 | Konflikte und Ansätze zur Regulierung | 231 |
| 5.2.5 | Zusammenfassung | 237 |
| 5.3 | Hamberger Großmarkt für Gastronomie auf ehemaligem Güterbahnhof Moabit ___ | 239 |
| 5.3.1 | Strategie und Handlungslinien des Unternehmens..... | 240 |
| 5.3.2 | Biographie des Standortes..... | 242 |
| 5.3.3 | Planungskonzept und Realisierung | 250 |
| 5.3.4 | Konflikte und Ansätze zur Regulierung | 265 |
| 5.3.5 | Zusammenfassung | 272 |
| 6 | Ergebnisdiskussion und Empfehlungen | 275 |
| 7 | Ausblick und weiterer Forschungsbedarf..... | 312 |
| 8 | Quellenverzeichnis | 317 |
| 9 | Anhang | 348 |

Abbildungsverzeichnis

| | | |
|---------------|--|----|
| Abbildung 1-1 | Methodischer Ansatz (eigene Darstellung)..... | 10 |
| Abbildung 1-2 | Aufbau der Arbeit (eigene Darstellung)..... | 13 |
| Abbildung 2-1 | ABC-Modell Kategorien von Brachflächen (Ferber u.a. 2006)..... | 37 |
| Abbildung 2-2 | Herkunft der Wiedernutzungspotenziale für gewerbliche Nutzung (eigene Darstellung nach BBR 2007a, S. 125)..... | 40 |
| Abbildung 2-3 | Wiedernutzung und Gewerbebaulandbereitstellung 2006 (BBSR 2011b, S. 10).. | 41 |
| Abbildung 2-4 | Potenzialflächen in Berlin 2006 (eigene Darstellung nach SenStadt 2006, auf Datengrundlage des Statistischen Landesamtes Berlin)..... | 43 |
| Abbildung 2-5 | Flächeninanspruchnahme 1993-2008 und Ziel-30-ha (BBSR 2009, in: Ferber u.a. 2010)..... | 47 |
| Abbildung 2-6 | Phasen der Flächenkreislaufwirtschaft (Difu in BBR 2006a, S. 14)..... | 50 |
| Abbildung 2-7 | Akteursbeziehungen im Flächenmanagement und Flächenrecycling (Difu 2001, S. 15)..... | 51 |
| Abbildung 3-1 | Logistik – Querschnittsfunktion im Wirtschaftskreislauf (eigene Darstellung nach SCI Verkehr GmbH in KOPLAS 2010)..... | 70 |
| Abbildung 3-2 | Funktion eines Logistikzentrums (Gudehus 2011, S. 21)..... | 71 |
| Abbildung 3-3 | Logistik im Zeitverlauf (Baumgarten 2008, S. 14)..... | 76 |
| Abbildung 3-4 | Verschiedene Logistikkonzepte (Arnold u.a. 2008, S. 585)..... | 85 |
| Abbildung 3-5 | Lagerhalle (Stute Verkehrs-GmbH in SCI Verkehr/ Planquadrat Dortmund 2010) | 88 |
| Abbildung 3-6 | (Europäisches) Distributionszentrum/ Hochregallager (Gebr. Heinemann KG in SCI Verkehr/Planquadrat Dortmund 2010) | 89 |
| Abbildung 3-7 | Cross Docking Center Dachser GmbH & Co.KG (Dachser GmbH & Co.KG) | 89 |
| Abbildung 3-8 | Standardisierte Logistikimmobilie (eigene Darstellung in Anlehnung an Hochtief o.J.) | 91 |

| | | |
|----------------|---|-----|
| Abbildung 3-9 | Städtische Landnutzungszonen nach Alonso (Bathelt/Glückler 2003, S. 102) | 100 |
| Abbildung 3-10 | Grundstrukturen logistischer Systeme (Pfohl 2010, S.6)..... | 103 |
| Abbildung 3-11 | Distributionsnetz (Arnold u.a. 2008, S. 15) | 106 |
| Abbildung 3-12 | Strukturen von Speditionsnetzen (Arnold u.a. 2008, S. 16) | 111 |
| Abbildung 3-13 | Ansiedlungstypen von Logistikunternehmen (Nehm u.a. 2009, S. 68, bearbeitet)..... | 113 |
| Abbildung 3-14 | Unterschiedliche Logistikstandorttypen in Deutschland (Nehm u.a. 2009, S. 65) | 116 |
| Abbildung 3-15 | Konfliktpotenziale und –häufigkeit aus kommunaler und unternehmerischer Sicht (Clausen u.a. 2005, S. 11) | 122 |
| Abbildung 3-16 | Akteursarena der Logistikflächenentwicklung in Deutschland (Wagner 2009, S. 52, Darstellung in Anlehnung an Hesse 2004) | 126 |
| Abbildung 4-1 | Berliner Bezirke (eigene Darstellung auf Datengrundlage des Statistischen Landesamtes Berlin)..... | 137 |
| Abbildung 4-2 | Jährliche Bevölkerungsentwicklung in der Stadtregion Berlin 1991-2009 (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Berechnungen nach Brake, in: Brake 2012, S.261, bearbeitet)..... | 138 |
| Abbildung 4-3 | Die Stadtregion Berlin (Herfert 2005, geändert, in: Brake 2012, S. 260) | 139 |
| Abbildung 4-4 | Bevölkerungsentwicklung Berlins nach Bezirken 1990-2009 (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Berechnungen nach Brake, in: Brake 2012, S. 262) | 140 |
| Abbildung 4-5 | Verlagerung von betrieblichen Standorten (in Auswahl von 1990 bis 2000) (Baasner Stadtplaner GmbH, in: SenStadt/SenWTF 2011, S. 30)..... | 144 |
| Abbildung 4-6 | Bestehende Logistikstandorte im engeren Verflechtungsraum Berlin- Brandenburg (Nuhn/Hesse 2006, S. 212)..... | 149 |
| Abbildung 4-7 | Beschäftigte im Bereich Logistik (ohne Großhandel) und im Großhandel in Berlin und im Brandenburger Umland im Zeitraum 1993 bis 2005 (eigene Berechnungen nach Bundesagentur für Arbeit)..... | 151 |

| | | |
|----------------|---|-----|
| Abbildung 4-8 | Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach ausgewählten Wirtschaftszweigen auf Ebene der Berliner Bezirke (eigene Auswertung nach Angaben des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg) | 154 |
| Abbildung 4-9 | Aktive Betriebe nach ausgewählten Wirtschaftszweigen auf Ebene der Berliner Bezirke (eigene Auswertung nach Angaben des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg) | 155 |
| Abbildung 4-10 | Gründungsjahr der befragten Unternehmen (eigene Darstellung nach SenWAF o.J., S. 65) | 157 |
| Abbildung 4-11 | Geschätzte Anteile der regionalen Verteilung der Warenauslieferung (eigene Darstellung nach Sen WAF o.J., S. 68) | 159 |
| Abbildung 4-12 | Geschätzte Anteile der regionalen Verteilung der Warenbeschaffung (eigene Darstellung nach Sen WAF o.J., S. 69) | 159 |
| Abbildung 4-13 | Gewerbestandorte in Berlin (SenStadt/SenWTF 2011) | 164 |
| Abbildung 5-1 | Relevante Themenkomplexe in den Fallstudien (eigene Darstellung)..... | 174 |
| Abbildung 5-2 | Ablauf Bebauungsplanverfahren in Berlin (eigene Darstellung) | 176 |
| Abbildung 5-3 | Gebäudeansicht vom Logistikzentrum der Kaiser's Tengelmann (eigenes Foto) | 179 |
| Abbildung 5-4 | Lage in der Stadt (eigene Darstellung auf Datengrundlage des Statistischen Landesamtes Berlin)..... | 182 |
| Abbildung 5-5 | Kleinräumige Lage (eigene Darstellung nach SenStadt/ Geoportal Berlin 2011) | 182 |
| Abbildung 5-6 | Denkmalschutzkarte des ehemaligen GASAG-Geländes (eigene Darstellung nach SenStadt/ Geoportal Berlin 2012) | 184 |
| Abbildung 5-7 | Luftbild des Standortes (Quelle: eigene Darstellung nach Google 2006) | 185 |
| Abbildung 5-8 | Nutzungen in der Umgebung (eigene Darstellung nach SenStadt/ Geoportal Berlin 2011)..... | 186 |
| Abbildung 5-9 | Ausschnitt aus Baunutzungsplan (eigene Darstellung nach SenStadt/ Geoportal Berlin 1960)..... | 188 |

| | | |
|----------------|---|-----|
| Abbildung 5-10 | Akteursbeziehungen bei der Nachnutzung des GASAG-Geländes in Berlin-Mariendorf (eigene Darstellung nach Difu 2001, S. 15)..... | 189 |
| Abbildung 5-11 | Strategische Lärmkarte L_{DEN} Straßenverkehr (eigene Darstellung nach SenStadt/ Geoportal 2007)..... | 193 |
| Abbildung 5-12 | Luftbild vom Logistikzentrum (Kaiser's Tengelmann 2004)..... | 195 |
| Abbildung 5-13 | Gebäude mit Andocktoren (eigenes Foto)..... | 195 |
| Abbildung 5-14 | Bewertung des Wohnumfeld durch die Anwohner des Logistikzentrum von Kaiser's Tengelmann (eigene Befragung 2007)..... | 199 |
| Abbildung 5-15 | Bewertung der Beeinträchtigungen am Wohnort durch die Anwohner des Logistikzentrum von Kaiser's Tengelmann (eigene Befragung 2007)..... | 201 |
| Abbildung 5-16 | Übersicht Logistikplattformen von METRO Cash & Carry Deutschland (METRO Cash & Carry Deutschland 2011)..... | 206 |
| Abbildung 5-17 | Standort von METRO Cash & Carry-Märkten in Deutschland (METRO Cash & Carry Deutschland 2011)..... | 207 |
| Abbildung 5-18 | Gebäudeansicht vom METRO Cash & Carry-Markt (eigenes Foto)..... | 208 |
| Abbildung 5-19 | Lage in der Stadt (eigene Darstellung auf Datengrundlage des Statistischen Landesamtes Berlin)..... | 210 |
| Abbildung 5-20 | Kleinräumige Lage (eigene Darstellung nach SenStadt/ Geoportal Berlin 2011)..... | 210 |
| Abbildung 5-21 | Denkmalschutzkarte des ehemaligen Wriezener Bahnhofs (eigene Darstellung nach SenStadt/ Geoportal Berlin 2012)..... | 212 |
| Abbildung 5-22 | Luftbild vom Gelände des Wriezener Bahnhofs vor der Umnutzung (eigene Darstellung nach Google 2006)..... | 214 |
| Abbildung 5-23 | Nutzungen in der Umgebung (eigene Darstellung nach SenStadt/ Geoportal Berlin 2011)..... | 215 |
| Abbildung 5-24 | Städtebaulicher Rahmenplan für den ehemaligen Wriezener Bahnhof (DB-Konzern – Berlin Wriezener Bahnhof o.J., bearbeitet)..... | 217 |
| Abbildung 5-25 | Akteursbeziehung bei der Nachnutzung des Wriezener Bahnhofs in Berlin-Friedrichshain (eigene Darstellung nach Difu 2001, S. 15)..... | 220 |

| | | |
|----------------|--|-----|
| Abbildung 5-26 | Einladung zum Bürgerforum zum bevorstehenden Bebauungsplanverfahren (AG Wriezener Bahnhof + 2004)..... | 223 |
| Abbildung 5-27 | Sportplatz auf dem Dach des METRO Cash & Carry-Marktes in Berlin-Friedrichshain (METRO Cash & Carry Deutschland o.J.)..... | 228 |
| Abbildung 5-28 | Bewertung des Wohnumfeld durch die Anwohner des METRO-Marktes (eigene Befragung 2007)..... | 235 |
| Abbildung 5-29 | Bewertung der Beeinträchtigungen am Wohnort durch die Anwohner des METRO-Marktes (eigene Befragung 2007)..... | 236 |
| Abbildung 5-30 | Standorte der Hamberger Großmärkte in Deutschland (Hamberger) | 240 |
| Abbildung 5-31 | Lage in der Stadt (eigene Darstellung auf Datengrundlage des Statistischen Landesamtes Berlin)..... | 243 |
| Abbildung 5-32 | Kleinräumige Lage (eigene Darstellung nach SenStadt/ Geoportal 2011) | 243 |
| Abbildung 5-33 | Luftbild des Standortes (eigene Darstellung nach Google 2006)..... | 245 |
| Abbildung 5-34 | Nutzungen in der Umgebung (eigene Darstellung nach SenStadt/ Geoportal 2011) | 246 |
| Abbildung 5-35 | Stadtteilpark Moabit (Bezirksamt Mitte von Berlin 2003)..... | 248 |
| Abbildung 5-36 | Abhängigkeiten der Entwicklung Güterbahnhof Moabit (DB Services Immobilien 2010)..... | 249 |
| Abbildung 5-37 | Akteursbeziehungen bei der Nachnutzung des Güterbahnhofs in Berlin-Moabit (eigene Darstellung nach Difu 2001, S. 15)..... | 252 |
| Abbildung 5-38 | Protest der Anwohner (SPD Moabit-Nord)..... | 254 |
| Abbildung 5-39 | Strategische Lärmkarte L_{DEN} Straßenverkehr (eigene Darstellung nach SenStadt/ Geoportal 2012)..... | 260 |
| Abbildung 5-40 | Lageplan des Hamberger Großmarktes (BPlan 1-45 VE)..... | 262 |
| Abbildung 5-41 | Ansicht des Hamberger Großmarktes von der Siemensstraße (BPlan 1-45 VE) | 262 |
| Abbildung 5-42 | Entwicklungen in der näheren Umgebung (eigene Darstellung nach SenStadt/ Geoportal Berlin 2011)..... | 263 |
| Abbildung 5-43 | Pappelreihe vor und während der Fällung (Moabit Online) | 269 |

| | | |
|----------------|---|-----|
| Abbildung 5-44 | Bewertung des Wohnumfeld durch die Anwohner des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit (eigene Befragung 2007)..... | 270 |
| Abbildung 5-45 | Bewertung der Beeinträchtigungen am Wohnort durch die Anwohner des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit (eigene Befragung 2007)..... | 272 |

Tabellenverzeichnis

| | | |
|-------------|--|-----|
| Tabelle 2-1 | Relevante Hemmnisse der Wiedernutzung für öffentliche und private Akteure (BBR 2006b, S. 24)..... | 57 |
| Tabelle 3-1 | Spezialisierung von Logistikdienstleistern (eigene Darstellung in Anlehnung an Gudehus 2007, S. 1011f.)..... | 83 |
| Tabelle 3-2 | Eigenschaften und Merkmale von Logistikdienstleistern (eigene Darstellung in Anlehnung an Gudehus 2007, S. 1012)..... | 84 |
| Tabelle 3-3 | Kauf- und Mietpreise für Logistikgrundstücke und -immobilien in Deutschland (eigene Darstellung nach CBRE 2011)..... | 87 |
| Tabelle 3-4 | Grundstücksfläche (Zusammenstellung nach Landesinitiative Logistik NRW 2005, in: Busch/Wagner 2007)..... | 92 |
| Tabelle 3-5 | Beschäftigte pro Hektar (eigene Zusammenstellung nach Regionomica 2005) | 93 |
| Tabelle 3-6 | Verkehrsintensität der logistischen Dienstleistungen (eigene Zusammenstellung nach Bosserhoff 2000; Regionomica 2005; Sonntag u.a. 1999)..... | 93 |
| Tabelle 3-7 | Richtwerte zu Lärmimmission (TA Lärm; DIN 18 005) | 94 |
| Tabelle 3-8 | Die wichtigsten Standortfaktoren aus Sicht von kommunalen Akteuren und Unternehmen (eigene Darstellung nach Clausen u.a. 2005, S.10)..... | 120 |
| Tabelle 4-1 | Aggregationsebenen der Datenabfrage des Unternehmensregisters (eigene Darstellung)..... | 152 |
| Tabelle 5-1 | Abgleich des Logistikzentrums Kaiser's Tengelmann AG in Berlin-Mariendorf mit Kennzahlen der Logistik (eigene Darstellung)..... | 196 |
| Tabelle 5-2 | Abgleich des Logistikzentrums Kaiser's Tengelmann mit Kriterienkatalog der Standortwahl von Logistikunternehmen (eigene Darstellung nach Clausen u.a. 2005, S. 10) | 197 |
| Tabelle 5-3 | Ablauf des Bebauungsplanverfahrens für den ehemaligen Wriezener Bahnhof (eigene Darstellung)..... | 222 |
| Tabelle 5-4 | Zusammenstellung der Kennzahlen für den Cash & Carry-Markt der METRO AG in Berlin-Friedrichshain (eigene Darstellung)..... | 230 |

| | | |
|-------------|--|-----|
| Tabelle 5-5 | Abgleich des Cash & Carry-Marktes der METRO AG in Berlin-Friedrichshain mit Kriterienkatalog der Standortwahl von Logistikunternehmen (eigene Darstellung nach Clausen u.a. 2005, S. 10)..... | 231 |
| Tabelle 5-6 | Ablauf des Bebauungsplanverfahrens für den Hamberger Großmarkt in Berlin-Moabit (eigene Darstellung)..... | 253 |
| Tabelle 5-7 | Zusammenstellung der Kennzahlen für Großmarkt für Gastronomiebedarf und Lebensmittel der Hamberger Großmarkt GmbH in Berlin-Moabit (eigene Darstellung)..... | 264 |
| Tabelle 5-8 | Abgleich des Großmarkt für Gastronomiebedarf und Lebensmittel der Hamberger Großmarkt GmbH mit Kriterienkatalog der Standortwahl von Logistikunternehmen (eigene Darstellung nach Clausen u.a. 2005, S. 10)..... | 265 |

1 Einleitung

In der öffentlichen und wissenschaftlichen Diskussion über aktuelle Trends in der Stadtentwicklung dominiert seit einigen Jahren nicht mehr Suburbanisierung oder Schrumpfung die Debatte, sondern das unter den Schlagworten „Reurbanisierung“, „Renaissance der Städte“ oder „Neue Attraktivität der Städte“ diskutierte Phänomen einer Zunahme der Bevölkerung und einer wachsenden Bedeutung der Städte (siehe als Überblick zum Diskussionsstand HESSE 2012a, HESSE 2008a). In diesem Zusammenhang wurde – unter anderem anhand prominenter Beispiele der Nachnutzung von zuvor gewerblich genutzten Gebieten wie den Hafengebieten in Hamburg, Düsseldorf oder Köln – in einigen Studien festgestellt, dass die Bevölkerungszunahme in einigen deutschen Großstädten insbesondere auf nachgenutzten Brachflächen stattfindet (BBSR 2012b und für München KÜRBIS 2012).

Mit der Zunahme der Bevölkerung in den Städten (soweit verifizierbar) nehmen auch die logistischen Herausforderungen an die Versorgung dieser Bevölkerung und die Organisation der damit verbundenen Logistik zu. Die innerstädtische Bevölkerung muss mit Waren, insbesondere Waren des täglichen Bedarfs, versorgt werden. Dabei stiegen in den letzten Jahrzehnten auch die Anforderungen an die Verfügbarkeit dieser Waren. Es wird von Seiten der Kunden erwartet, dass möglichst alle Waren jederzeit verfügbar sind. Diese neuen Herausforderungen an die Logistik der Versorgung der innerstädtischen Bevölkerung mit Waren bedingen auch die Standortwahl von Logistikunternehmen, für die innerstädtische Standorte an Attraktivität gewinnen können.

Anders als bei Logistikansiedlungen, die sich weit von der Wohnbevölkerung entfernt befinden, z.B. in Gewerbegebieten im Umland, bringen innerstädtische Logistikansiedlungen u.a. wegen ihres hohen Platzbedarfs sowie ihrer hohen Verkehrsbelastung und Lärmbelastungen ein erhebliches Konfliktpotenzial mit sich. Einige jüngere Beispiele zeigen, wie diese Konfliktpotenziale zum Hemmnis für die Entwicklung von Logistikstandorten auf innerstädtischen oder stadtnahen Flächen werden können.

Am 07. Juli 2010 titelte die Frankfurter Allgemeine Zeitung „Unterschriften gegen Rewe-Lager“. Der Artikel befasste sich mit der umstrittenen Ansiedlung eines Rewe Zentrallagers im Nordwesten von Groß-Gerau. Der Einzelhandelskonzern Rewe wollte auf dem ehemaligen Südzucker-Gelände in Groß-Gerau ein Zentrallager errichten, was durch die Stadt unterstützt wurde. Hiergegen richtete sich jedoch ein massiver Protest der Bürger, die deutlich mehr Schwerlastverkehr und eine zunehmende Belastung durch Lärm und Feinstaub fürchteten

(FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG VOM 07.07.2010). Das Zentrallager wurde schlussendlich wegen Umplanungen der Firma Rewe nicht realisiert.

In Oberhausen soll in den nächsten Jahren auf der Fläche eines ehemaligen Kohlelagers der Ruhrkohle AG ein Logistikpark entstehen. Das Unternehmen Logport Ruhr möchte das 230.000 Quadratmeter große Grundstück entwickeln und neue Unternehmen im Bereich Logistik ansiedeln (DER WESTEN VOM 28.03.2012). Zum jetzigen Zeitpunkt rechnen weder das Unternehmen noch die Stadt Oberhausen mit „großen Anwohnerprotesten, die über das übliche Maß hinausgehen“ (DER WESTEN VOM 28.03.2012). Die Entwicklung wird jedoch von einer lokalen, bereits vorher aktiven Bürgerinitiative kritisch begleitet. In einem Interview mit der Zeitung DER WESTEN VOM 11.04.2012 stellen die Mitglieder der Bürgerinitiative klar, dass sie nicht prinzipiell gegen eine Besiedlung der Fläche sind. Sie fürchten jedoch ein höheres Verkehrsaufkommen.

Ein Artikel, der jüngst in der Stuttgarter Zeitung (STUTTGARTER ZEITUNG VOM 27.03.2012) erschienen ist, thematisiert dagegen die Problematik, dass es in der Region Stuttgart eine große Nachfrage nach Logistikflächen seitens der Unternehmen gibt, die Kommunen in der Region Stuttgart sich jedoch scheuen, neue Flächen für Ansiedlung von Logistikunternehmen auszuweisen. In den Kommunen, insbesondere in den Wirtschaftsförderungen würde laut dem Zeitungsartikel immer noch eine ablehnende Haltung gegenüber Logistikansiedlungen herrschen.

Diese Arbeit setzt sich aus einer stadtplanerisch-geographischen Perspektive mit dem Thema innerstädtischer Logistikansiedlungen am Beispiel von Fallstudien in Berlin auseinander. Dabei soll die Bedeutung von innerstädtischen Flächen für die Ansiedlung von Logistikunternehmen herausgearbeitet werden, um anschließend Potenziale und Risiken einer Ansiedlung aufzuzeigen und hieraus Handlungsempfehlungen abzuleiten. In dieser Einleitung werden zunächst Hintergrund und Problemstellung (Kapitel 1.1) sowie die Zielsetzung und Fragestellungen vorgestellt (Kapitel 1.2). Unter Einbettung in das Graduiertenkolleg „Stadtökologie“ (Kapitel 1.3) wird kurz auf den Entstehungszusammenhang der vorliegenden Arbeit eingegangen. Anschließend werden methodisches Vorgehen und Aufbau der Arbeit näher erläutert (Kapitel 1.4).

1.1 Hintergrund und Problemstellung

Hat vor wenigen Jahren noch der Diskurs über Schrumpfung die Stadtplanungspraxis und -forschung dominiert, so wird aktuell unter den Schlagworten „Renaissance der Stadt“ und „Reurbanisierung“ über einen Bedeutungsgewinn der (Innen)städte diskutiert (exemplarisch

genannt seien hier die Publikationen von BBSR 2012a, BRAKE/HERFERT 2012, DITTRICH-WESBUER U.A. 2010, HAASE U.A. 2010, SIEDENTOP 2008). Generell kann aber festgestellt werden, dass sich nach den vorliegenden empirischen Ergebnissen die Hinweise auf einen Trendwechsel in Richtung Reurbanisierung im Laufe der letzten Jahre erhärtet haben (beispielhaft seien hier HERFERT/OSTERHAGE 2012 genannt). HESSE (2010, 2008a) verweist jedoch in diesem Zusammenhang auf eine Überbewertung von Ereignissen in bestimmten Städten, die verallgemeinert werden und vorschnell als Ausdruck einer dauerhaften Trendwende interpretiert werden. Er hält daher die These einer allgemeinen Renaissance der Städte bzw. Reurbanisierung in Deutschland für voreilig. Dagegen wird nicht angezweifelt, dass es in bestimmten Städten eine gestiegene Nachfrage nach innerstädtischem Wohnen gibt und die Bevölkerung in diesen Städten wieder zunimmt (u.a. BRÜHL U.A. 2005). Seit Anfang der 1990er Jahre sind in einigen Städten u.a. durch den Wegzug der Industrie, die Konversion militärischer Flächen sowie die Aufgabe von innerstädtischen Bahn- und Poststandorten Flächenangebote entstanden, die in großem Umfang neue Potenziale für die Stadtentwicklung eröffnen. In den letzten Jahren sind die wieder verfügbaren Flächen zu einem erheblichen Teil für innerstädtisches Wohnen entwickelt worden (vgl. z.B. Hafencity/Hamburg, Alter Schlachthof/Berlin, Europaviertel/Frankfurt a.M.). In Folge der Zunahme der städtischen Wohnbevölkerung ist mit einem steigenden Bedarf an Logistikdienstleistungen zur Versorgung der Bevölkerung mit Waren (wie Nahrungsmittel, Kleidung, etc.) zu rechnen.

Demgegenüber haben Logistikunternehmen (zur Begriffsbestimmung siehe Kapitel 3.2.1) jedoch derzeit ihren Standort zumeist außerhalb der Kernstädte (mit unterschiedlichen Aspekten der Standortwahl und Standortstrukturen von Logistikunternehmen in Deutschland haben sich u.a. NEHM U.A. 2009, HESSE 2007a, KUJATH 2003 befasst). Mit zunehmendem Verkehrsaufkommen und parallel zur zunehmenden Tertiärisierung der Wirtschaft wurde die Ansiedlung von Logistikunternehmen für Städte in den letzten Jahrzehnten immer weniger attraktiv und zunehmend kritisch betrachtet, nicht zuletzt aufgrund des durch die Ansiedlung entstehenden Flächenbedarfs, der Lärmbelastungen und Abgasemissionen. Die Stadtplanung verlegt daher Flächennutzungen für Logistikleistungen zunehmend an die Ränder der Kernstädte oder ins Umland (z.B. Standorte für Güterverkehrszentren). Dies belegt auch eine Umfrage der Universität Dortmund. Dort haben 70 Prozent der befragten Kommunen der Aussage zugestimmt, Logistikunternehmen seien zu belastend für die Stadt und sollten eher in der Peripherie angesiedelt werden (CLAUSEN U.A. 2005, S. 6). Auch ein Gutachten der ISL und der LUB Consulting GmbH aus dem Jahr 2010 zu Güterverkehrszentren kam zu dem – wenn auch

nicht im Einzelnen begründeten – Ergebnis, dass die Ansiedlung von Logistikunternehmen in Güterverkehrszentren in der Peripherie von Großstädten zur Vermeidung von Verkehren größerer LKW in den Innenstädten führt (ISL/LUB CONSULTING 2010, S. 41).

Aktuelle Entwicklungen in der Logistik wie die aus der zunehmenden Globalisierung der Wirtschaft folgende steigende Nachfrage nach Transportleistungen, ein stetiger technologischer Wandel und neue Formen vernetzter Wertschöpfung haben zudem zu einer gestiegenen Flächennachfrage von Logistikunternehmen geführt (HESSE 2006). Diese hat ebenso dazu beigetragen, dass sich Logistikunternehmen zumeist auf preiswerten, verkehrsgünstig angebundenen Flächen im Umland angesiedelt haben bzw. ansiedeln. Verbunden ist diese Entwicklung mit der Inanspruchnahme von Freiflächen und der Erzeugung zusätzlicher Verkehre. Die Versorgung der Innenstädte erfolgt daher derzeit in der Regel durch logistische Dienstleister, die ihren Standort nicht mehr in der Innenstadt, sondern an den Rändern der Städte haben. Jedoch wird teilweise auch eine Neuorientierung der Standortwahl von Logistikunternehmen angeregt, die neue Antriebstechnologien, Fahrzeugkonzepte und die Vernetzung von Verkehrsträgern umfasst, insbesondere aber auch die Standortwahl überdenkt (VALLEE 2012, S. 3).

Um dem Trend der Abwanderung von Logistikunternehmen an den Stadtrand und den damit verbundenen ökologischen Belastungen entgegenzuwirken, könnte die Umnutzung von innerstädtischen Verfügungsflächen (zur Begriffsbestimmung siehe Kapitel 2.2.1) für Logistikzwecke ein probates Mittel sein. Diese durch den Strukturwandel verfügbar gewordenen innerstädtischen Verfügungsflächen bieten aufgrund ihrer typischen Merkmale (u.a. Größe, gewerbliche oder industrielle Vornutzung) gute Ansatzpunkte für die Nachnutzung durch Logistikunternehmen.

In einigen Städten, u.a. in Berlin, gibt es erste Beispiele für die Ansiedlung von Logistikunternehmen auf innerstädtischen Verfügungsflächen. Die Hintergründe dieser aktuellen, sehr spezifischen Entwicklungen wurden bislang jedoch von der Wissenschaft noch nicht untersucht. Es fehlt in der Literatur eine systematische Darstellung und Auswertung der neuen Ansiedlungsprojekte, die sich zurzeit in verschiedenen Stadien der Projektierung und Realisierung befinden, ebenso wie eine Analyse und Darstellung der Schlussfolgerungen, die aus der Untersuchung aktueller Fallbeispiele zu ziehen sind.

1.2 Zielsetzung und forschungsleitende Fragen

Diese Arbeit setzt an der in Kapitel 1.1 genannten aktuellen Diskussion über eine Reurbanisierung und damit einhergehende Revitalisierung von urbanen Kernen an und leistet hierzu einen Beitrag, indem sie untersucht, ob und wie mittels der Ansiedlung von Logistikunternehmen auf innerstädtischen Verfügungsflächen eine ökologisch vertretbare Versorgung der innerstädtischen Bevölkerung sichergestellt werden kann. Daraus leitet sich folgende zentrale Fragestellung ab:

Welche Bedeutung haben innerstädtische Bereiche für die Ansiedlung von Logistikunternehmen?

Von dieser zentralen Frage lassen sich vier Leitfragen ableiten:

- Bieten innerstädtische Verfügungsflächen Anknüpfungspunkte für die Ansiedlung von Logistikunternehmen?
- Kann die Abwanderung von Logistikunternehmen an den Stadtrand durch die Bereitstellung innerstädtischer Flächen gemindert werden?
- Wie läuft der Ansiedlungsprozess von Logistikunternehmen auf innerstädtischen Flächen ab? Welche relevanten Akteursgruppen sind in den Prozess eingebunden, welche Ziele und Interessen verfolgen sie und welche Beweggründe motivieren die einzelnen Gruppen?
- Welche positiven und negativen Wirkungen sowie Potenziale und Risiken sind mit der Ansiedlung von Logistikunternehmen auf innerstädtischen Flächen verbunden und welche Handlungsempfehlungen lassen sich daraus ableiten?

Zur Beantwortung der vorgenannten Forschungsfragen werden drei konkrete Fallstudien in Berlin untersucht, die Ansiedlungsprozesse von Logistikunternehmen auf Verfügungsflächen in innerstädtischen Bereichen betreffen. Dabei handelt es sich um die folgenden Ansiedlungsvorhaben.

- Logistikzentrum der Kaiser's Tengelmann GmbH auf dem ehemaligen GASAG-Gelände in Berlin-Mariendorf,
- METRO Cash & Carry-Markt auf dem Gelände des ehemaligen Wriezener Bahnhofs in Berlin-Friedrichshain,
- Hamberger Großmarkt für Gastronomie auf dem ehemaligen Güterbahnhof Moabit.

Die vorliegende Arbeit betrachtet das Thema der Ansiedlung von Logistikunternehmen im innerstädtischen Bereich sowohl von einer geografischen als auch von einer stadtplanerischen

Perspektive. Entsprechend der analytisch-konzeptionellen geografischen Herangehensweise betrachtet diese Arbeit zunächst am Beispiel von Berlin, ob innerstädtische Verfügungsflächen für die Ansiedlung von Logistikunternehmen geeignet sind, für welche Art von Logistikunternehmen diese Flächen geeignet sind, welche Merkmale diese Verfügungsflächen für verschiedene Logistiksiedlungen haben müssen und wie der Ansiedlungsprozess abläuft.

Der normativ-wertende stadtplanerische Ansatz dieser Arbeit geht davon aus, dass es unter bestimmten Voraussetzungen erstrebenswert ist, dass sich Logistikunternehmen auf innerstädtischen Verfügungsflächen ansiedeln, da damit ein Beitrag zu einer ökologisch verantwortungsvollen Ansiedlungspolitik geleistet werden kann, die zum Ziel hat, den Flächenverbrauch insgesamt zu vermindern, indem innerstädtische Flächen nachgenutzt werden, und bei einer Versorgung der innerstädtischen Bevölkerung den Verkehr zu vermindern.

Aufbauend auf den Erkenntnissen des oben kurz dargestellten Analyseteils verfolgt diese Arbeit zudem den Ansatz, Handlungsempfehlungen für die Praxis zu formulieren, wie eine Ansiedlung von Logistikunternehmen auf innerstädtischen Verfügungsflächen die Interessen der beteiligten Akteure einbezieht und berücksichtigt.

1.3 Einbettung in das Graduiertenkolleg „Stadtökologie“

Diese Arbeit entstand im Rahmen des Graduiertenkollegs 780/II „Stadtökologische Perspektiven II: Schrumpfende Großstädte: Strukturwandel als Chance für urbane Naturentwicklung und verbesserte Lebensumwelt der Stadtbewohner“, das von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) gefördert wurde und an der Humboldt-Universität zu Berlin angesiedelt ist. Der wissenschaftliche Forschungsansatz des Graduiertenkollegs und dessen thematische Ausrichtung bilden den Hintergrund für die hier vorliegende Arbeit.

Die zweite Phase des Graduiertenkollegs „Stadtökologie“ (Laufzeit 2005-2008) widmete sich der Entwicklung stadtökologischer Perspektiven von Großstädten. In dieser Förderphase wurde der Schwerpunkt auf den Prozess der schrumpfenden Großstädte gelegt (GRK 780 2004). Im Zentrum der Arbeit des Graduiertenkollegs standen Schrumpfungsprozesse, die Untersuchung der Auswirkungen von Schrumpfung, die Herausarbeitung der Chancen und Risiken für eine urbane Naturentwicklung und deren Bedeutung für die Stadtbewohner. Das ökologische, soziale und ökonomische Entwicklungspotenzial von urbanen Verfügungsflächen sollte aus unterschiedlichen Blickrichtungen herausgearbeitet werden.

Das Graduiertenkolleg hat drei Leitfragen für seine Arbeit formuliert (GRK 780 2004, S. 7):

- Wie sind die Auswirkungen von Schrumpfungsprozessen insbesondere in ihren ökologischen Dimensionen zu verstehen und zu charakterisieren?
- Welche Chancen bieten sie für die urbane Naturentwicklung?
- In welcher Form kann der urbane Strukturwandel für eine Verbesserung der Lebenswelt der Stadtbewohner genutzt werden?

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich insbesondere mit der dritten Fragestellung des Graduiertenkollegs. Die Arbeit soll einen Beitrag zu einer stadtökologischen Perspektive im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung leisten.

1.4 Methodisches Vorgehen und Aufbau der Arbeit

Am Beginn des Promotionsvorhabens stand eine breite Literaturlauswertung zur Annäherung an das Themenfeld dieser Arbeit. Auf der Basis dieser Literaturlauswertung wurden der Untersuchungsgegenstand abgegrenzt und die Forschungsfragen entwickelt, um den inhaltlichen und theoretischen Bezugsrahmen herzustellen.

Die im vorangegangenen Abschnitt benannten Forschungsfragen wurden in zwei zentralen methodischen Arbeitspaketen untersucht, die aufeinander aufbauen. Die Vorgehensweise ist durch zwei wesentliche Untersuchungsschritte gekennzeichnet (vgl. Abbildung 1-1). Der erste Schritt dient dazu, einen generellen Überblick über die Situation in Berlin zu bekommen. Es wurde vorbereitend eine Sichtung und Auswahl geeigneter Beispielansiedlungen vorgenommen. In einem zweiten Schritt wurden die ausgewählten drei Fallstudien vertieft untersucht.

Methode

Um die Ansiedlung von Logistikunternehmen auf innerstädtischen Verfügungsflächen als eine aktuelle Erscheinung in ihrem realen Kontext zu untersuchen, bietet sich die Fallstudie als Methode der empirischen Sozialwissenschaften an. Sie ermöglicht eine direkte Beobachtung und die Auseinandersetzung mit im Prozess involvierten Personen (Yin 1994, S. 8,13). Angesichts der Vielzahl möglicher Herangehensweisen und Handlungsansätzen, der verschiedenen bei innerstädtischen Ansiedlungsvorhaben von Logistikunternehmen auftretenden Problemen und Konflikte und der unterschiedlichen Erwartungen der beteiligten Akteure erfolgt die Untersuchung mehrerer Ansiedlungsvorhaben.

Die Beantwortung der Forschungsfragen anhand praktischer Beispiele wird in dieser Arbeit in Anlehnung an die Methode der explorativen bzw. deskriptiven Fallstudie durchgeführt. Sie geht anhand mehrerer Fallstudien (Untersuchungsobjekte) den einleitend definierten Forschungsfragen nach. Zur besseren Einordnung der Fallstudien werden verschiedene theoretische Grundlagen als Orientierungsrahmen für die Analyse der einzelnen Untersuchungsobjekte zusammengefasst und dargestellt. Die Fallstudien sind voneinander unabhängig und wurden mit dem Ziel ausgewählt, die Forschungsfragen möglichst repräsentativ beantworten zu können. Die Auswahl ist dabei nicht erschöpfend bzw. vollständig. Stattdessen wurden drei Fallstudien ausgewählt, die eine möglichst große Varietät der relevanten Faktoren beinhalten und bei denen Zugang zu einer möglichst großen Informationsbasis bestand. Auch die Passfähigkeit der Beispiele und die Möglichkeiten der Durchführbarkeit (Yin 1994, S. 78) spielten eine entscheidende Rolle bei der Auswahl.

Im Rahmen dieser Arbeit werden drei Fallstudien untersucht – das Logistikzentrum der Kaiser's Tengelman GmbH auf dem ehemaligen GASAG-Gelände in Berlin-Mariendorf, der METRO Cash & Carry-Markt auf dem Gelände des ehemaligen Wriezener Bahnhofs in Berlin-Friedrichshain und der Hamberger Großmarkt für Gastronomie auf dem ehemaligen Güterbahnhof Moabit.¹

Die Darstellung der Fallstudien soll dabei nicht der quantitativen und vergleichenden Beweisführung dienen. Es handelt sich nicht um eine empirische Untersuchung, vielmehr um eine Auswahl von Fallstudien, die – den explorativen Charakter unterstreichend – die zu Grunde liegenden theoretischen Ansätze anhand praktischer Beispiele überprüfen soll. Die Ergebnisse können durchaus generalisiert werden, um neues Wissen herauszuarbeiten, wenngleich nicht der Anspruch der Repräsentativität erhoben wird (Yin 1994, S. 10).

Auswahl der Fallstudien

Im Rahmen des ersten Untersuchungsschrittes erfolgte zunächst eine Sichtung und Auswertung von Sekundärquellen zu bereits realisierten und aktuellen Fallbeispielen in Berlin. Ergänzt wurde die Recherche durch Sondierungsgespräche mit ausgewählten Akteuren in Berlin (u.a. mit intermediären Akteuren, wie Senatsverwaltung, Wirtschaftsförderung und Maklern).

¹ Da die Fallstudien alle dem ausgewählten Fall entsprechen, handelt es sich nicht um eine vergleichende Mehrfachstudie („multiple case study“), sondern um eine Einzelfallstudie („embedded single case study“), deren Fall durch mehrere, typische und den Fall repräsentierende Einzelbeispiele („units of analysis“) repräsentiert wird (Yin 1994, S. 38f.)

Entsprechend der Forschungsfragen wurden praktische Beispiele von Ansiedlungsvorhaben von Logistikunternehmen in Berlin, die auf innerstädtischen Verfügungsflächen stattgefunden haben oder aktuell stattfinden, ausgesucht. Ausschlaggebend für die letztendliche Auswahl waren die Aktualität der Ansiedlungsprozesse, unterschiedliche Ausgangssituationen für die Planungsverfahren und verschiedene Merkmale der untersuchten Unternehmen und Flächen. Wenngleich die erkenntnisleitenden Kriterien bei der Auswahl der Fallstudien im Vordergrund stehen, wurden im Hinblick auf den Erfolg der Fallstudien auch praktische Aspekte berücksichtigt. So ist die Kooperationsbereitschaft der beteiligten Akteure sowie die möglichst breite Verfügbarkeit und Zugänglichkeit von Dokumenten und Informationen Grundvoraussetzung, um möglichst repräsentative Ergebnisse zu erzielen. Die Datenlage und die Kooperationsbereitschaft der einzelnen Akteure waren in den einzelnen Fallstudien durchaus unterschiedlich, was sich teilweise auch im Umfang der Darstellung und der Erkenntnisdichte der empirischen Befunde der einzelnen Fallstudien widerspiegelt.

Der zweite Untersuchungsschritt umfasst die Aufbereitung der drei ausgewählten Fallstudien und die damit verbundene Informationsbeschaffung. Hierbei ist das methodische Vorgehen durch einen Methodenmix gekennzeichnet. Bei der Untersuchung der Fallstudien wurden die Interessen und Positionen der einzelnen Akteure auf unterschiedliche Art und Weise ermittelt. Grundlage für diese Ermittlungen war eine Dokumentenanalyse, in der beispielsweise Bebauungspläne, Sitzungsprotokolle und die Tagespresse ausgewertet wurden. Zusätzlich wurde die Position der von den untersuchten Ansiedlungen betroffenen Anwohner durch eine repräsentative Anwohnerbefragung ermittelt. Die Position der übrigen beteiligten Akteure wurde durch Experteninterviews untersucht. Im Einzelnen wurde die im Folgenden dargestellte Methodik angewandt.

Durchführung

Kern der Untersuchung bildeten leitfadengestützte Experteninterviews, die mit projektrelevanten Akteuren durchgeführt wurden, sowie eine fragebogengestützte Anwohnerbefragung. Um die relevanten Akteure zu identifizieren und die vielfältigen Einflussgrößen zu systematisieren, wurde der Akteursgruppenansatz gewählt (vgl. KULKE 2007 [1992]). Demnach nehmen die Anbieter/Unternehmen, die Nachfrager/Konsumenten und die Planer/Politik Einfluss auf die Struktur und Dynamik von Standorten und Räumen. Der Akteursgruppenansatz wurde in dieser Arbeit erweitert, da in den Fallstudien weitere Akteursgruppen identifiziert werden konnten, die sichtbar die Entwicklungen beeinflusst haben. Die konkrete Anwendung des

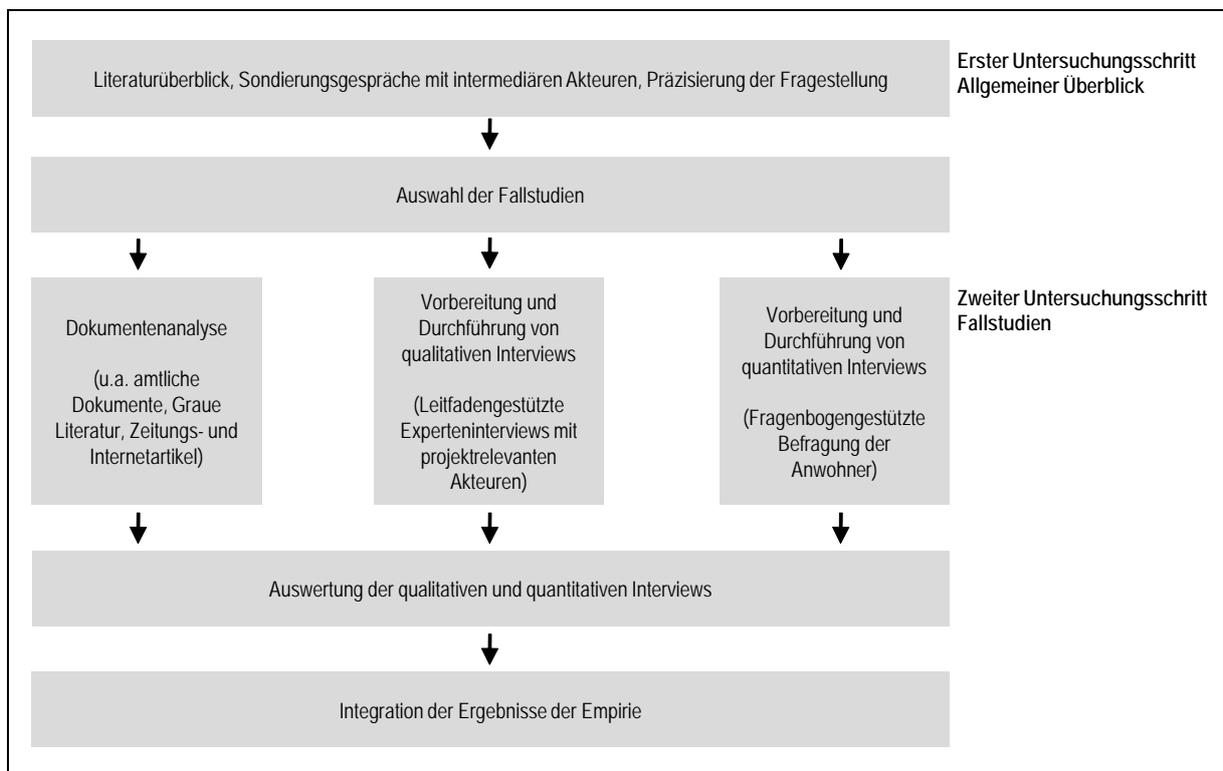


Abbildung 1-1 Methodischer Ansatz (eigene Darstellung)

Experteninterviews

Im Zeitraum zwischen September 2006 und September 2007 sowie ergänzend im Januar 2011 wurden 16 Expertengespräche mit projektrelevanten Akteuren auf Basis von Interviewleitfäden durchgeführt. Die Interviewvorbereitung und –durchführung orientierte sich an dem Vorgehen des Leitfadeninterviews (vgl. REUBER/PFAFFENBACH 2005, GLÄSER/LAUDEL 2004). Qualitativ ausgerichteten Methoden, wie dem Leitfadeninterview, geht ein exploratives Erkenntnisinteresse voraus. Der Vorteil gegenüber quantitativ ausgerichteten Methoden liegt in der Offenheit gegenüber dem Untersuchungsgegenstand, größerer Flexibilität, der Prozessorientierung und in

der Anlehnung an die Gesprächssituation des Alltags. Bei den Experteninterviews ist der Befragte weniger als Person denn in seiner Funktion als Experte für bestimmte Handlungsfelder interessant.

Leitfadeninterviews leben von offen formulierten Fragen, die zum Zwecke der Vergleichbarkeit der Antworten und ihrer Strukturierung im Vorhinein entwickelt werden. Der Interviewleitfaden dient somit als Orientierung und Gerüst für die Befragung, wobei die Reihenfolge der Fragen variieren kann. In dieser Arbeit wurde der Leitfaden zudem im Hinblick auf die einzelnen Akteursgruppen angepasst. Eine Liste der befragten Experten sowie beispielhaft der Interviewleitfaden für die Befragung der Unternehmen sind im Anhang zu finden.

Die Interviews wurden aufgezeichnet und transkribiert und im Hinblick auf die Fragestellung der Arbeit ausgewertet. Die Interviewauswertung lehnte sich an das Verfahren der qualitativen Inhaltsanalyse nach Meuser und Nagel an, das diese für qualitative Interviews entwickelt haben (MEUSER/NAGEL 2005). Die Mischform von Analysetechnik und Erhebungsform bezieht sich in erster Linie auf die Analyse von Texten, für die ein Kategorienschema entwickelt wird, das dem Prozess der Datenreduktion und -verdichtung dient.

Befragung der Anwohner

Ergänzend wurde im Februar 2007 in den drei Untersuchungsgebieten eine Befragung der Anwohner durchgeführt. Die Auswahl der Befragungsteilnehmer erfolgte mittels Zufallsprinzip. Die Befragung fand mündlich anhand eines standardisierten Fragebogens statt (siehe Anhang). Die Befragung diente dazu, auch die breite Masse der Anwohner zu erfassen. Mit der Befragung wurde bereits durch die Literaturrecherche und Experteninterviews erworbenes Vorwissen überprüft. Als Interviewer standen für die Befragung Studierende des Instituts für Geowissenschaften der Freien Universität Berlin zu Verfügung. Im Rahmen eines von der Verfasserin geleiteten Geländeseminars² wurden die Studierenden auf die Befragung vorbereitet und in der Interviewführung geschult.

Dokumentenanalyse

Die Erhebung von Projektdaten erfolgte mittels Sekundärauswertung vorliegender Literatur, Untersuchungen und Materialien (einschließlich Internetrecherche). Hierzu zählten vor allem die relevanten Bebauungspläne, deren Begründung und die unterstützenden Gutachten. Zusätzlich wurden Protokolle von Sitzungen der Bezirksverordnetenversammlungen, von ergänzenden

² Geländeseminar: „Logistik in der Stadt – Probleme und Chancen von Standorten in Berlin“ an der Freien Universität Berlin, Institut für Geowissenschaften im Wintersemester 2006/2007

Beteiligungsverfahren und Workshops ausgewertet. Bestandserhebungen vor Ort (u.a. Kartierungen) ergänzten die Recherche. Schließlich wurden unterstützend die Tagespresse, Unternehmenspräsentationen, Veröffentlichungen von Bürgergruppierungen und ein Weblog im Hinblick auf die Positionen der einzelnen Akteure und ihre Interessen ausgewertet.

Aufbau der Arbeit

Die folgende Grafik (Abbildung 1-2) zeigt überblicksartig den Aufbau der Arbeit. Kapitel 1 beinhaltet die grundlegende Einführung in Kontext, Problemlage und Methoden. In Kapitel 2 werden die für diese Arbeit relevanten Tendenzen der Stadtentwicklung, insbesondere die Phänomene des Entstehens von Verfügungsflächen im innerstädtischen Bereich sowie der Bedeutungsgewinn der Innenstädte im Zusammenhang mit Reurbanisierungsprozessen dargestellt. Kapitel 3 gibt einen Überblick über Logistikunternehmen und ihre Standortanforderungen und stellt diesen Überblick in einen theoretischen Kontext. Insbesondere werden theoretische Ansätze zur Standortwahl von Unternehmen mit besonderem Augenmerk auf für Logistikunternehmen relevante Faktoren wie Transportkosten und Bodenpreise untersucht. Die Grundlage für Kapitel 2 und 3 bildete eine Auswertung der vorhandenen Literatur.

Kapitel 4 und 5 umfassen die Darstellung der Ergebnisse der empirischen Arbeit. In Kapitel 4 werden zur besseren Einordnung der untersuchten Fallstudien die Entwicklungspfade der Stadt-, Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung von Berlin insbesondere im Hinblick auf die Situation von Logistikunternehmen erörtert. Kapitel 5 beinhaltet die Darstellung der untersuchten Fallstudien. Grundlage hierfür waren eine umfassende Dokumentenanalyse, eine Anwohnerbefragung und insbesondere geführte Experteninterviews.

Die tiefgehende Analyse und Diskussion sowie Schlussfolgerungen hinsichtlich der Potenziale, Risiken sowie Handlungsempfehlungen finden sich in Kapitel 6. Die Arbeit schließt in Kapitel 7 mit einem Ausblick und der Formulierung weiteren Forschungsbedarfs.

| | |
|------------------|---|
| Kapitel 1 | Einleitung (Problemstellung, Fragestellung, Methodik, Aufbau) |
| Kapitel 2 | Reurbanisierung – Bedeutungsgewinn der Städte |
| 2.1 | Reurbanisierung – Stand der Forschung |
| 2.2 | Flächenpotenziale als Chance für die Stadtentwicklung |
| 2.3 | Zusammenfassung und Schlussfolgerungen für die Arbeit |
| Kapitel 3 | Logistikunternehmen und ihre Standortanforderungen |
| 3.1 | Räumliche Aspekte der Logistik – Stand der Forschung |
| 3.2 | Logistik: Funktion, Entwicklung, Kennwerte |
| 3.3 | Standortwahl von Unternehmen – Theoretischer Hintergrund |
| 3.4 | Standortverteilung von Logistikunternehmen |
| 3.5 | Zusammenfassung und Schlussfolgerungen für die Arbeit |
| Kapitel 4 | Untersuchungsraum Berlin |
| 4.1 | Entwicklungspfade der Stadt-, Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung von Berlin |
| 4.2 | Situation von Beschäftigten und Betrieben im Bereich Logistik in Berlin |
| 4.3 | Konzepte der Berliner Stadtpolitik und –planung mit Schwerpunkt Logistik |
| 4.4 | Zusammenfassung und Schlussfolgerungen für die Arbeit |
| Kapitel 5 | Fallstudien |
| 5.1 | METRO Cash & Carry-Markt auf ehemaligem Wriezener Bahnhof |
| 5.2 | Logistikzentrum der Kaiser's Tengelmann GmbH auf ehemaligem GASAG-Gelände |
| 5.3 | Hamberger Großmarkt für Gastronomie auf ehemaligen Güterbahnhof Moabit |
| Kapitel 6 | Ergebnisdiskussion und Empfehlungen |
| Kapitel 7 | Ausblick und weiterer Forschungsbedarf |

Abbildung 1-2 Aufbau der Arbeit (eigene Darstellung)

2 Reurbanisierung – Bedeutungsgewinn der Städte

In dem folgenden Kapitel (2.1) soll in einem ersten Schritt durch eine Auswertung aktueller Studien zur Reurbanisierung untersucht werden, ob und in welchem Umfang das bereits oben kurz beschriebene Phänomen der Reurbanisierung tatsächlich stattfindet und ob sich dieses neben der Wohnnutzung auch auf gewerbliche Nutzungen erstreckt. Dabei wird besonderes Augenmerk auf die Situation in Berlin gelegt.

Vor dem Hintergrund, dass in gewachsenen Groß- und Mittelstädten Raum für weitere innerstädtische Nutzungen letztlich nur auf brachgefallen bzw. umgenutzten Flächen besteht, wird in einem zweiten Schritt (Kapitel 2.2) analysiert, wie Brachflächen entstehen und welche Herausforderungen und Hemmnisse bei ihrer Nachnutzung auftreten. Auch dabei wird speziell die Situation in Berlin untersucht. In Kapitel 2.3 erfolgt eine Zusammenfassung.

2.1 Reurbanisierung – Stand der Forschung

Die Bewertungen zur gegenwärtigen und zukünftigen Bedeutung der Städte haben sich in Deutschland im Laufe der Zeit erheblich gewandelt. Prägten noch bis Mitte der 90er Jahre Schlagworte wie „Stadtflucht“, „Suburbanisierung“ und „Schrumpfung“ den öffentlichen und wissenschaftlichen Diskurs und wurde sogar ein „Ende der Städte“ im Sinne eines Bedeutungsverlustes behauptet (siehe zum Meinungsstand HESSE 2008a), so hat sich das Blickfeld mindestens seit Mitte des ersten Jahrzehnts des neuen Jahrtausends fundamental gedreht.

Seit ungefähr 2005 ist in der Presse verstärkt eine Berichterstattung über eine „Renaissance“ bzw. einen „Bedeutungsgewinn“ der Städte und Tendenzen einer „Reurbanisierung“ zu erkennen (siehe z.B. „Das Reich der Mitte“, KULTUR SPIEGEL 10/2005, „Zurück in die Stadt“, DIE ZEIT ONLINE VOM 06.05.2009, „Zurück in die Städte“, Die WELT AM SONNTAG VOM 22.05.2011). So stellte Hesse anhand einer Auswertung der Süddeutschen Zeitung in den Jahren 2001 bis 2010 unter den Schlagworten „Renaissance der Stadt“, „Renaissance der Städte“ und „Reurbanisierung“ mehr als eine Verdreifachung der Nennungen von 2005 auf 2006 fest, während die Anzahl der Nennungen im Zeitraum von 2001 bis einschließlich 2005 nahezu gleichbleibend hoch bzw. niedrig war (HESSE 2012b). Glatter und Siedhoff fanden heraus, dass Reurbanisierungstendenzen zwar schon seit den 1970er Jahren vereinzelt diskutiert wurden, jedoch erst 2004/2005 in größerem Umfang Eingang in die Tages- und Wochenpresse fanden (GLATTER/SIEDHOFF 2008).

Diese verstärkte öffentliche Aufmerksamkeit wurde unterstützt durch erste wissenschaftliche Analysen, die vereinzelt eine Zunahme der städtischen Bevölkerung, zunächst in ostdeutschen Großstädten finden konnten. Große Aufmerksamkeit fand eine Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik unter dem Titel „Wohnen in der Innenstadt – eine Renaissance“ (BRÜHL U.A. 2005), die eine Vielzahl weiterer Studien und Veröffentlichungen nach sich zog.

Im Zusammenhang mit einem Bedeutungsgewinn urbaner Räume werden nicht nur in der Tages- und Wochenpresse verschiedene Begrifflichkeiten verwendet, sondern auch in der wissenschaftlichen Diskussion. Eine einheitliche Definition von Reurbanisierung besteht nicht, der Begriff wird sowohl als Ausprägung eines quantitativen Phänomens der Zunahme der Bevölkerung in Städten verwendet als auch als qualitativer Erklärungsansatz für eine wachsende Bedeutung der Städte sowie als normativer Ansatz bzw. Zielstellung. Teilweise wird unter die Definition von Reurbanisierung auch explizit die Nachnutzung von Brachflächen als Teil des Phänomens gefasst (vgl. BOURNE 1996, S. 698, zitiert nach HESSE 2010). Während das beschriebene Phänomen überwiegend unter dem Begriff „Reurbanisierung“ diskutiert wird, fällt auch oft das Schlagwort der „Renaissance der Städte“ und wird vereinzelt von einer „Revitalisierung der Städte“ oder einer „Rückkehr in die Städte“ gesprochen (zu den Begrifflichkeiten siehe GLATTER/SIEDHOFF 2008, HESSE 2008a, BRAKE/URBANCZYK 2012).

Im Folgenden werden – weitgehend beschränkt auf Deutschland (zu Befunden in anderen Ländern siehe SIEDENTOP 2008) – unterschiedliche Aspekte des unter dem Schlagwort der Reurbanisierung diskutierten Phänomens beleuchtet und die für die Arbeit relevanten Aspekte herausgearbeitet (Kapitel 2.1.1). Anschließend werden ausgewählte aktuelle Befunde zu Reurbanisierungstendenzen (Kapitel 2.1.2) dargestellt, wobei zunächst auf Deutschland bezogene Befunde dargestellt werden, gefolgt von Studien speziell zur Reurbanisierung von Unternehmen und Beschäftigten (Kapitel 2.1.3) und Studien zur Situation in Berlin (Kapitel 2.1.4).

2.1.1 Aspekte der Reurbanisierung

Tendenzen der Reurbanisierung können unter verschiedenen Blickwinkeln betrachtet werden. Diese unterschiedlichen Sichtweisen können grob in die Kategorien der *quantitativen*, der *qualitativen*, der *empirischen* und der *normativen* Ansätze unterschieden werden.

Der *quantitative* Ansatz untersucht, ob sich die Reurbanisierung in einer tatsächlichen absoluten und/oder relativen Zunahme der Bevölkerung im innerstädtischen Bereich niederschlägt.

Ausgangspunkt des quantitativen Ansatzes und die Standardreferenz für den Begriff der Reurbanisierung ist das auch als „Phasenmodell“ bezeichnete Modell einer Forschergruppe mit

Mitgliedern aus den Niederlanden und der Schweiz unter Führung von Leo van den Berg, das 1982 veröffentlicht wurde (VAN DEN BERG U.A. 1982). Das Modell unterteilt den großstädtischen Raum in einen Kern (*core*) und das Umland (*ring*). Es geht davon aus, dass auf die Phase der *Urbanisierung*, d.h. der Gründung einer Stadt, eine Phase der *Suburbanisierung* folgt, d.h. ein Wachstum des Umlands teils zulasten des Kerns, teils bedingt durch externe Zuwanderung bzw. organisches Wachstum. Auf diese Phase soll gemäß der Studie eine Phase der *Desurbanisierung* folgen, die eine Wanderung noch weiter nach außen ins ländliche Umfeld beschreibt. Als finale Phase sehen van den Berg und die weiteren Mitglieder der Forschungsgruppe die Phase der *Reurbanisierung* (VAN DEN BERG U.A. 1982).

Die Studie sieht eine Reurbanisierung dann als gegeben an, wenn die Bevölkerung im Kern absolut und/oder relativ wieder zunimmt, sei es weil der Kern stärker wächst oder weniger stark schrumpft als der Ring, sei es weil der Kern absolut gesehen Einwohner gewinnt, während die Bevölkerung im Ring stagniert (VAN DEN BERG U.A. 1982). Es handelt sich bei der Studie um eine theoretische Arbeit, die den beschriebenen Zyklus als These in den Raum stellte und theoretisch begründete, ihn aber nicht verifizierte. An dem Modell wurde wiederholt Kritik geäußert bzw. seine Weiterentwicklung bzw. Verfeinerung angeregt, vor allem im Hinblick auf die verstärkte Berücksichtigung externer Faktoren wie die Einbindung der Städte in Netzwerke und ihre Fragmentierung in sozialer oder ökonomischer Hinsicht (dazu im Einzelnen HESSE 2010).

Die einzelnen, im folgenden Unterabschnitt noch darzustellenden quantitativen Untersuchungen fußen jeweils auf der Unterscheidung, die van den Berg u.a. 1982 aufstellten. Sie prüfen nicht nur, ob der Kern absolut gesehen Einwohner hinzugewinnt, sondern auch, wie sich das Wachstum bzw. die Schrumpfung im Kern relativ zum Umland verhält.

Die *qualitativen* Ansätze, die vor allem in den Sozialwissenschaften zu finden sind, untersuchen hingegen weniger, *ob* der Kern absolut gesehen und/oder im Verhältnis zum Umfeld an Bedeutung hinzugewinnt, sondern *wer* zum Wachstum beiträgt und *warum* dieser Bedeutungsgewinn vorhanden ist. Teilweise werden in *quantitativen* Untersuchungen auch vereinzelte *qualitative* Aspekte untersucht, so z.B. in einer Aufschlüsselung der Zuzüge in den Kern nach Alter, Ausbildung oder anderen Kriterien. Die Fragen der Gründe für den Bedeutungsgewinn und der hauptsächlichen Wachstumstreiber werden zudem oft in Kombination gesehen. Denn die Ausbildung, das Alter und die familiäre Situation der Zuzügler in den Kern werden in den *qualitativen* Ansätzen häufig zur Begründung des Bedeutungsgewinns urbaner Zentren herangezogen (dazu unten).

Qualitative Ansätze nehmen üblicherweise eine Aufwertung urbaner Räume wahr, eine steigende Attraktivität innerstädtischer Wohnquartiere für bestimmte Bevölkerungsgruppen bzw. Wirtschaftszweige (siehe HAASE U.A. 2005). Diese steigende Attraktivität oder auch „urbane Renaissance“ in Bezug auf die Wohnnutzung, Dienstleistungen, Kultur und Medien wurde treffend als „Hintergrundfolie der Reurbanisierung“ bezeichnet (HESSE 2008a, S. 423; DANGSCHAT 2010, S. 191).

Im Gegensatz zu den vorgenannten empirischen Untersuchungen sehen die *normativen* Ansätze Reurbanisierung als Teil politisch-planerischer Strategien zur Revitalisierung urbaner Räume. Bei diesen Ansätzen geht es um eine gezielte städtebauliche Aufwertung, z.B. durch Großvorhaben der Stadtentwicklung oder bestimmte attraktive Wohnprojekte (so z.B. Townhouse-Siedlungen oder Wohnprojekte in Hafensarealen). Hier ist die Reurbanisierung mehr Ziel als Fakt. Die *normativen* Ansätze stützen sich sowohl auf qualitative Ansätze, um die Zielgruppe und die Art der Unterstützung besser definieren zu können, als auch auf quantitative Ansätze, um bestehende Trends weiter fördern zu können.

Für diese Arbeit sind im Schwerpunkt die *quantitativen* Aspekte der Reurbanisierung von Bedeutung. Daher werden im Folgenden im Rahmen der Darstellung verschiedener Untersuchungen zu Trends der Reurbanisierung schwerpunktmäßig die *quantitativen* Untersuchungen beleuchtet.

2.1.2 Untersuchungen zur Reurbanisierung in Deutschland

Während bereits vereinzelt Ende der 1980er Jahre und Anfang der 1990er Jahre einzelne Aspekte der Reurbanisierung, vor allem das Potenzial für eine Aufwertung der Städte, in wissenschaftlichen Veröffentlichungen von einer normativen Ebene aus beleuchtet wurden (zum Veröffentlichungsstand GLATTER/SIEDHOFF 2008), fanden die ersten empirischen Untersuchungen erst zu Beginn und in der Mitte des ersten Jahrzehnts des neuen Jahrhunderts statt. Der Schwerpunkt wurde dabei auf die neuen Bundesländer gelegt, die teilweise besonders stark von Suburbanisierungs- und Schrumpfungstendenzen nach der Wende betroffen waren.

Herfert untersuchte in einem Beitrag aus 2002 Dis- und Reurbanisierungstendenzen in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen und kam zu dem Ergebnis, dass seit Ende der 1990er Jahre in einzelnen Stadtregionen (z.B. Leipzig) eine Trendwende weg von einer Abwanderung der Bevölkerung in das Umland zu beobachten ist (HERFERT 2002). Er schloss aus dieser Trendwende aber keine generelle Umkehr des Trends zurück in die Stadt, sondern wies darauf hin, dass lediglich ein genereller Abwanderungstrend in das Umland gestoppt wurde und dass die

Zunahme der Bevölkerung in der Stadt auf einzelne Städte/Regionen (z.B. Westsachsen) und dort auf einzelne Quartiere begrenzt ist, während insgesamt Schrumpfungstendenzen zu beobachten sind (HERFERT 2002).

In einer viel beachteten Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik unter dem Titel „Wohnen in der Innenstadt – eine Renaissance?“ vermuteten *Brühl* u.a. im Jahre 2005, dass mit der Wiederentdeckung der Stadt und insbesondere der Innenstadt eine neue Phase der Stadtentwicklung eingeläutet wird (BRÜHL U.A. 2005). *Brühl* u.a. konstatieren ein steigendes Interesse an Wohnstandorten in der Innenstadt. Auf Basis empirischer Erhebungen wurde insbesondere die Abwanderungsbereitschaft von Innenstadtbewohnern untersucht (*Brühl* u.a. 2005). Diese würden zunehmend den bisherigen Wohnstandort beibehalten wollen, wenn entsprechende Angebote vorhanden wären, was laut den Autoren auf eine gestiegene Wertschätzung der Kernstadt schließen lässt. BRÜHL U.A. (2005, S. 30) prognostizieren – aufbauend auf diesen Erkenntnissen –, dass die Rückkehr in die Städte zu einem alle Großstädte betreffenden Trend werden würde.

Glatter und *Siedhoff* fassten im Jahre 2008 die unterschiedlichen verwendeten Begrifflichkeiten zu Reurbanisierungstendenzen in einem Artikel zusammen und versuchten, diese Tendenzen am Beispiel Dresdens zu überprüfen. Sie kamen dabei zu dem Ergebnis, dass 1999 die Talsohle in der städtischen Bevölkerung erreicht war und seither ansteigt, um 2006 schon beinahe das Niveau von 1990 zu erreichen. Dabei stieg nach ihren Untersuchungen die Bevölkerung in der Kernstadt und der Stadtregion bereits seit 1998 wieder an, während die Bevölkerung im nahen Umland nach einem starken Bevölkerungsanstieg seit 1990 seit 1997 wieder stetig sank (mit einem sanften Wiederanstieg von 2002 bis einschließlich 2005) (GLATTER/SIEDHOFF 2008).

Ebenfalls in 2008 fasste *Siedentop* mehrere empirische Befunde zur Plausibilisierung der Reurbanisierungshypothese zusammen. Für Deutschland stellte er fest, dass in Ostdeutschland lange Zeit ein Nebeneinander von generellen Schrumpfungstendenzen, einer teilweisen Bevölkerungskonzentration in bestimmten Räumen und einer kleinräumigen Suburbanisierung in Stadt-Umland-Regionen festzustellen war und dass seit der Jahrtausendwende die Suburbanisierung vollständig zum Erliegen gekommen ist. Insofern sieht er für ostdeutsche Kernstädte und teilweise Mittelstädte einen Reurbanisierungstrend. Für Westdeutschland stellt er seit Ende der 1990er Jahre ebenfalls einen Rückgang der Suburbanisierungstendenzen fest (SIEDENTOP 2008).

Haase u.a. beschäftigten sich in einer Untersuchung aus dem Jahre 2010 ebenfalls mit Reurbanisierungstendenzen in Ostdeutschland und untersuchten dabei die Bevölkerungsentwicklung in Wachstumsräumen (Dresden, Erfurt/Jena/Weimar, Leipzig und Rostock), Übergangsräumen (Eisenach, Görlitz, Schwerin und Weimar) und stark schrumpfenden Räumen (Cottbus, Gera, Stendal, Hoyerswerda). Sie kamen zu dem Ergebnis, dass in den Wachstumsräumen eine absolute Zunahme der innerstädtischen Bevölkerung zu beobachten ist, in den Übergangsräumen mit verhaltener Schrumpfung eine relative Konzentration durch eine geringe Schrumpfung im innerstädtischen Bereich als in den Außenbezirken, und dass in den stark schrumpfenden Räumen keine Reurbanisierungstendenzen festzustellen sind, da die Schrumpfung sowohl im innerstädtischen als auch im suburbanen Raum überwiegt (HAASE U.A. 2010).

In einem Forschungsprojekt des *Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)* wurde ebenfalls anhand von Bevölkerungszahlen eine positive Bevölkerungsentwicklung in einigen deutschen Großstädten festgestellt (die Projektstädte waren Köln, Potsdam, Bonn, Dresden, Aachen, Jena, Karlsruhe, Ingolstadt, Freiburg i. Br. und München). In dem Forschungsprojekt wurde in den Projektstädten auch die Zusammensetzung der Zu- und teilweise Abgänge untersucht, die je nach den spezifischen Eigenheiten unterschiedlich ausfiel. Als grundsätzliche Attraktivitätsfaktoren für innerstädtische Räume wurden Beschäftigungs- und Ausbildungsmöglichkeiten, Hochschulen, Flächenverfügbarkeiten und Wohnungsangebote und eine städtische Infrastruktur mit vielen Zentren sowie eine hohe Freizeitqualität identifiziert. Gleichzeitig wurde aber festgestellt, dass in drei Viertel der Städte, die für das Forschungsprojekt untersucht wurden, im Zeitraum der Bevölkerungszunahme eine Abnahme der sozialversicherungsrechtlich Beschäftigten stattfand (ADAM/STURM 2012, BBSR 2011a). Die Studie trifft keine Aussage darüber, ob generell eine Reurbanisierung festzustellen ist, sondern befasst sich in wachsenden städtischen Räumen mit den Gründen für das Wachstum.

Eine weitere quantitative Studie zu Wanderungstrends innerhalb von Stadtregionen (intraregionale Wanderungen) lieferten 2010 *Hirsche* und *Schürt*, die in 71 Städten Wanderungsbewegungen zwischen der Kernstadt und dem jeweiligen Umland untersuchten. Sie kamen zu dem Ergebnis, dass seit Ende der 1990er Jahre in Großstädten die Bevölkerungsverluste in der Kernstadt abnehmen und in wachsenden und stagnierenden Regionen sogar ein Bevölkerungswachstum in der Kernstadt festzustellen ist, dass aber in absoluten Zahlen gesehen das Bevölkerungsniveau in den Kernstädten von Anfang der 1990er Jahre noch lange nicht wieder erreicht ist.

Sie beobachten insgesamt ein heterogenes Bild, d.h. keine großflächigen Reurbanisierungsbewegungen und teilweise auch noch Suburbanisierungstendenzen. Hirschle und Schürt unterscheiden generell zwischen wachsenden und schrumpfenden Regionen. Während in wachsenden Regionen generell die Wanderungssalden von der Kernstadt ins Umland abnehmen, liegen solche Wanderungstrends dort allein schon aufgrund des engen Wohnungsmarktes in der Kernstadt und aufgrund von Verdrängungseffekten vor. In schrumpfenden Regionen stellen die Autoren deutlich verringerte Wanderungssalden aus der Kernstadt fest. Diese führen nach ihrer Beobachtung zu ausgeglichenen, in ostdeutschen Städten sogar positiven intraregionalen Salden. Ausnahmen stellen sie für Potsdam und Berlin fest, die negative intraregionale Salden aufweisen (hierzu HIRSCHLE/SCHÜRT 2010).

Eine sehr umfassende Studie zu Reurbanisierungstrends im gesamten Bundesgebiet veröffentlichten 2012 *Herfert* und *Osterhage*. Sie untersuchten dafür insgesamt 78 deutsche Stadtregionen in Ost- und Westdeutschland und identifizierten insgesamt drei Reurbanisierungstypen: den Typ insgesamt wachsender Stadtregionen, in denen sowohl die Kernstadt als auch das Umland wachsen (Typ 1), den Typ teils wachsender und teils schrumpfender Stadtregionen, in denen die Kernstadt wächst und das Umland schrumpft (Typ 2) und den Typ insgesamt schrumpfender Stadtregionen, in denen die Bevölkerung im Umland stärker schrumpft als die Kernstadt (Typ 3).

Seit dem Jahr 2000 nehmen *Herfert* und *Osterhage* eine deutliche Trendwende hin zu einem Bevölkerungswachstum in den Kernstädten wahr. Sie sind sogar der Ansicht, dass die zuvor geäußerte Vermutung, dass sich diese Trendwende als rein punktuell Phänomen darstelle (dazu *Hesse* 2010), zu relativieren sei, und dass deutliche Anzeichen für einen breitflächigen Leittrend bestünden. Mit Ausnahme von Ostdeutschland könne von einer Entkopplung der Entwicklung von Kern und Umland noch nicht gesprochen werden. Gleichwohl habe die Reurbanisierung die Suburbanisierung als Leittrend der Stadtentwicklung abgelöst (*HERFERT/OSTERHAGE* 2012).

In Wachstumsräumen stellten *Herfert* und *Osterhage* eine Dominanz der Typen 1 und 2 fest, in Schrumpfungsräumen eine Dominanz des Typs 3. Generell zeige sich, dass das Wachstum in den Stadtregionstypen 1 und 2 weniger von intraregionalen als vielmehr von interregionalen Wanderungsbewegungen getragen sei. Die Träger dieser interregionalen Wanderungsgewinne seien vor allem die 20-35-jährigen, dabei insbesondere junge Singles und kinderlose Paare, nicht feststellbar seien hingegen Bevölkerungsgewinne bei den über 50-jährigen. Bei den Familien in der Gründungsphase sei hingegen weiterhin ein verstärkter Fortzug in das Umland festzustellen. In den Städten des Typs 3 zeige sich besonders deutlich, wer den Bedeutungsgewinn der

Kernstadt herbeiführe. Hier seien weniger starke Bevölkerungsverluste in der Kernstadt ganz überwiegend auf Zuzüge von Studierenden und Auszubildenden zurückzuführen. Stark gekoppelt seien Bevölkerungszuwächse insgesamt an die wirtschaftliche Prosperität der einzelnen Stadtregionen, so dass wirtschaftlich erfolgreiche Metropolregionen besonders stark von interregionalen Wanderungen profitierten.

Nach Herfert und Osterhage bedeutet Reurbanisierung derzeit keinen Trend zur „Rückkehr in die Stadt“ im Sinne eines Rückzugs der Träger der Suburbanisierung in den 1990er Jahren. Vielmehr resultierten die absoluten und relativen Bevölkerungszuwächse vor allem aus den bereits genannten interregionalen Wanderungen und verminderten Fortzügen aus der Kernstadt heraus (HERFERT/OSTERHAGE 2012).

Im Ausblick verweisen Herfert und Osterhage auf eine unsichere zukünftige Entwicklung. Sie gehen davon aus, dass der demografische Wandel und der ökonomische Strukturwandel zu einer weiter fortschreitenden Polarisierung des Bevölkerungswachstums auf einzelne Regionen führen werden. Bleibe die internationale Zuwanderung aus, werde sich die Reurbanisierung verbunden mit einer Bevölkerungszunahme nur noch auf wenige Städte konzentrieren. In wachsenden Regionen bestünden aber gute Chancen, dass die Reurbanisierung sich verstärkt selbst trage, wohingegen in Schrumpfungregionen letztlich nur Standorte mit Wettbewerbsvorteilen langfristig eine Abnahme der Bevölkerung in der Kernstadt verhindern könnten (HERFERT/OSTERHAGE 2012).

Spezielle Aspekte der Reurbanisierung untersuchten 2012 *Jessen* u.a. die Entwicklung nur der Innenstädte anhand der Entwicklung zwischen 2002 und 2008 in 15 Großstädten. Auch diese Studie stützt sich argumentativ auf die Phasen der Stadtentwicklung von van den Berg u.a. aus dem Jahre 1982 und kommt zu dem Ergebnis, dass eine Reurbanisierung im Sinne dieses Stadtentwicklungsmodells derzeit nur in einzelnen Städten in Ostdeutschland wie Jena, Erfurt, Leipzig und Dresden feststellbar sei.

In den von *Jessen* u.a. untersuchten 15 Großstädten konnten die Innenstädte am stärksten von einer positiven Beschäftigungs- und Bevölkerungsentwicklung profitieren, dies jedoch erst seit ca. 2005. Die positive Bevölkerungsentwicklung in den untersuchten Großstädten sei ganz maßgeblich auf ein Wachstum der Innenstädte bzw. des Innenstadtrands zurückzuführen, nicht auf ein Wachstum der äußeren Stadt. Ein deutlicher Zusammenhang sei dabei auch zwischen einer geringen Ausgangs-Bevölkerungsdichte der Innenstädte und einer positiven Bevölkerungsentwicklung festzustellen. Wo Nachverdichtungspotenziale, sanierte Wohnungen,

niedrige Boden- und Mietpreise existierten, sei das Potenzial für eine Reurbanisierung der Innenstädte besonders hoch. In Städten mit einer bereits hohen innerstädtischen Bevölkerungsdichte hingegen sei eine Kaskadenwanderung zu beobachten, in der Zuzüge in die Innenstadt von außen bestehende innerstädtische Einwohner in die äußere Stadt dränge, was wiederum zu Wanderungen der in die äußere Stadt verdrängten Einwohner ins Umland führe (JESSEN U.A. 2012).

Im Fazit stellen Jessen u.a. für die Jahre 2005 bis 2008 eine Umkehrung der bis dahin dominierenden Raummuster fest. Das Umland verliert nach ihren Beobachtungen absolut und relativ gesehen gegenüber der Kernstadt und insbesondere gegenüber der Innenstadt. Sie teilen die Großstädte mit Bevölkerungszuwächsen im innerstädtischen Bereich in vier Typen ein, nämlich ostdeutsche Großstädte (Gruppe 1), kleine Großstädte mit großen Universitäten (Gruppe 2), ökonomisch erfolgreiche Städte (Gruppe 3) und Städte mit besonderer Attraktivität als Alterswohnsitz (Gruppe 4). Im Gegensatz zu den anderen Studien stellten Jessen u.a. jedoch keine deutliche und breitflächige Korrespondenz zwischen Beschäftigungszuwächsen und Bevölkerungszuwächsen fest. Gleiches gilt für einen statistischen Zusammenhang zwischen verstärkter Wohnbautätigkeit und Reurbanisierung (JESSEN U.A. 2012).

Die meisten der vorgenannten quantitativen Studien beinhalten auch Aussagen über die Treiber der Bevölkerungszunahme in bestimmten Kernstädten und der Gründe für die Zunahme. Dabei konnten als Treiber der Reurbanisierung hauptsächlich jüngere Leute im Alter bis ca. 30 Jahre identifiziert werden, die aus beruflichen Gründen bzw. zur Ausbildung in die Großstädte ziehen. Während teilweise auch Leute im Alter über 60 Jahre als Treiber der Reurbanisierung vermutet werden, konnte dies empirisch nicht belegt werden.

Die Zielgruppe für ein Wohnen und Arbeiten in der Stadt wird in rein qualitativen Studien hauptsächlich in jüngeren Arbeitnehmern in wissens-, forschungs- und kulturbasierten Jobs gesehen, die die Vorteile der Großstädte mit ihren kurzen Wegen, ihren Möglichkeiten zur Vernetzung und ihren Freizeitmöglichkeiten nutzen möchten (vgl. hierzu zusammenfassend KNAPP 2010, zur Kulturwirtschaft GORNIG/MUNDELIUS 2012, zur Wissensökonomie KUJATH 2012).

Häußermann argumentierte 2009, dass auch die Änderungen in familiären Mustern und Lebensstilen eine Rückkehr in die Stadt bedingten. Das noch bis in die 1980er Jahre vorherrschende Idealbild des familiären Zusammenlebens im Grünen, im Eigenheim mit einem berufstätigen Ehemann und einer das Heim und die Kinder betreuenden Ehefrau befände sich

bereits seit längerer Zeit in Auflösung. In der postfordistischen Ökonomie mit ihrem Fokus auf wissens- und forschungs- sowie kulturbasierte Tätigkeiten und ihrer Konzentration auf mehrere kleinere Betriebe gewinnen der Austausch und das Netzwerk in der Stadt immer mehr an Bedeutung. Zunehmend prekäre Beschäftigungsverhältnisse stellen zudem ein Hindernis für eine längerfristige Bindung an Wohneigentum dar. Insbesondere könne aber der Alltag für zwei berufstätige Partner, auch mit Kindern, in der Großstadt leichter organisiert werden. Es stünden mehr Beschäftigungsmöglichkeiten für beide Partner und gut erreichbare Kinderbetreuungsangebote zur Verfügung (HÄUSSERMANN 2009).

Ob und in welcher Intensität die vorgenannten Gründe zu einem langfristigen Wachstum der Kernstädte führen wird, bleibt indes abzuwarten. So stellen Bucher und Schlömer die Langfristigkeit der Wachstumsentwicklungen in Frage. Sie begründen dies mit der demographischen Entwicklung der letzten Jahre, der zukünftig zu erwartenden demographischen Entwicklung und dem Wanderungsverhalten unterschiedlicher Altersgruppen. Wie auch andere Studien stellen Bucher und Schlömer fest, dass das Wachstum in den Städten von der Altersgruppe der 18- bis 30-Jährigen getragen ist (überwiegend so genannte Bildungs- und Berufswanderer), in anderen Altersgruppen hingegen auch aktuell eher Abwanderungstendenzen vorherrschen (überwiegend Familien- und Altenwanderer). Angesichts der aktuellen altersmäßigen Zusammensetzung der Bevölkerung mit einem im Vergleich zu den späten 60er und 70er Jahren hohen Anteil an 18- bis 30-jährigen ist nach Ansicht von Bucher und Schlömer die aktuelle Bevölkerungszunahme in Städten weitgehend auf Mengeneffekte aufgrund demografischer Wellen zurückzuführen. Schon in wenigen Jahren könnte sich bei der aktuellen demografischen Entwicklung, die von einem zunehmenden Durchschnittsalter und weniger Neugeburten geprägt ist, die Tendenz wieder umdrehen, wenn die bisherigen Wanderungsmuster (vor allem der Familien- und Altenwanderer) weiterhin anwendbar bleiben (BUCHER/SCHLÖMER 2012).

2.1.3 Reurbanisierung wirtschaftlicher Tätigkeit

Während in den vorstehenden quantitativen Untersuchungen meist die Bevölkerungsentwicklung in den Kernstädten und im suburbanen Raum der Untersuchungsgegenstand war, ist Gegenstand des folgenden Unterabschnitts die Entwicklung der wirtschaftlichen Tätigkeit im innerstädtischen Raum. Hierzu gibt es wenig bis keine eigenständigen Studien. In den vorstehenden quantitativen Untersuchungen wird jedoch teilweise darauf Bezug genommen, wobei betont wird, dass die Zunahme der Bevölkerung von wissensbasierten Jobs und Ausbildungsplätzen getragen wird. So stellten u.a. *Herfert* und *Osterhage* 2012 fest, dass seit 2006 interregionale Wanderungen in

Regionen mit wachsenden Arbeitsmärkten und wirtschaftlicher Prosperität die Reurbanisierungsprozesse tragen (HERFERT/OSTERHAGE 2012).

Begründet wird die wachsende Attraktivität der Kernstädte für das Arbeiten zum Teil mit dem in Deutschland zu beobachtenden Wandel von einer Industrie- zu einer wissens- und kulturbasierten Dienstleistungsökonomie und der damit einhergehenden wirtschaftlichen Basis der Städte. Für wissens- und kulturbasierte Dienstleistungen sind Städte als Standort für Arbeit und Wohnen wieder attraktiv, und zwar sowohl aus Sicht der Unternehmen als auch aus Sicht der Beschäftigten (vgl. LÄPPLE 2008).

Geppert und *Gornig* (2003) weisen in einer Studie des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung auf eine Zunahme der Beschäftigung in den großen Ballungsräumen hin. Dabei seien es vor allem die Kernstädte, die zwischen 1998 und 2002 die günstigste Entwicklung in der Beschäftigung aufwiesen. Träger des städtischen Wachstums waren nach Beobachtung von *Geppert* und *Gornig* vor allem die überregionalen Dienstleistungen wie Finanz- und Beratungsdienste, Medien und Tourismus, die um ein Vielfaches schneller wuchsen als die Gesamtwirtschaft insgesamt und die nach wie vor urbane Zentren als Standort bevorzugten. Hiervon haben demnach jene Städte besonders profitiert, in denen diese Sektoren am stärksten vertreten sind (z.B. Frankfurt am Main, Köln, München). Als Erklärung für diese Restrukturierung geben die Autoren ein stark netzwerkorientiertes, großstädtisches Milieu an, das die die ökonomische Reurbanisierung tragenden Branchen schätzen (GEPPERT/GORNIG 2003).

Diesen Trend bestätigen auch *Einig* und *Zaspel* (2008). Sie haben die Beschäftigtenentwicklung nach verschiedenen Gemeindegrößen für den Zeitraum zwischen 1999 und 2006 untersucht und sind der Frage nachgegangen, inwieweit eine Spezialisierung bzw. eine Diversifizierung der lokalen Branchenstruktur die Entwicklung der Gesamtbeschäftigung erklären kann. Die Autoren konnten in ihrer Untersuchung u.a. eine Abhängigkeit zwischen der Branchenstruktur und der Gemeindegröße aufzeigen. Großstädte und Metropolen können demnach die neuen Tendenzen im Dienstleistungsbereich für sich nutzen. Ob hierdurch der Beginn einer Reurbanisierung der wirtschaftlichen Tätigkeit sichtbar wird, bleibt ihrer Meinung nach jedoch noch abzuwarten (EINIG/ZASPEL 2008, S. 412). Auch GORNIG und MUNDELIUS (2012, S. 147) sehen Reurbanisierung, d.h. die Stärkung der Kernstädte, als den dominanten räumlichen Trend in der aktuellen Entwicklung wissensintensiver Dienstleistungen.

Im Jahr 2010 wiesen die Autoren *Geppert* und *Gornig* darauf hin, dass räumliche Trends des Beschäftigungszuwachses und des Bevölkerungszuwachses in großen Städten (zwischen 1999

und 2009) weitgehend parallel verlaufen, wobei die jeweilige Zunahme nach Wirkung und Ursache noch zu differenzieren sei (GEPPERT/GORNIG 2010, S. 9f.). Priemus interpretierte den Prozess der Reurbanisierung (des Wohnens) gar als Auslöser auch einer wirtschaftlichen Wiederbelebung der Städte und sieht somit ein Wachstum der Wohnbevölkerung in der Stadt als Voraussetzung einer dann folgenden ökonomischen Reurbanisierung. Ähnlich wie einst die Arbeit den Menschen in die Vororte folgte, folge sie nun den Menschen wieder in die Stadt (PRIEMUS 2004, S. 2). Dagegen stellen *Adam* und *Sturm* (2012) im Rahmen einer Studie des BBSR fest, dass zwar ein starker Zusammenhang zwischen einem Bevölkerungswachstum und der Wirtschaftskraft einer Region besteht. Jedoch hat ihre Analyse ergeben, dass drei Viertel der Großstädte, die in der Zeitspanne zwischen 2002 und 2007 Einwohner gewonnen haben, im gleichen Zeitraum einen negativen Saldo bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zu verzeichnen hatten (ADAM/STURM, S. 8)

Untersuchungen, die sich speziell mit Reurbanisierungstendenzen bei logistischen Nutzungen beschäftigen, sind nicht ersichtlich. Jedoch haben einige Autoren darauf verwiesen, dass logistische Nutzungen zumeist den suburbanen Raum als Standort bevorzugen. So führen *Hannemann* und *Läpple* aus, dass in den westdeutschen Kernstädten von 1980 bis 2002 die administrativen, wissensbasierten und sozialen Dienstleistungen die zentralen Wachstumsfelder des Arbeitsmarktes waren, wohingegen das Beschäftigungswachstum in den Umlandräumen vor allem von den sogenannten distributiven Dienstleistungen „Handel“ und „Lager/Transport/Verkehr“ getragen wurde (HANNEMANN/LÄPPLE 2004). Die Aussage der Orientierung logistischer Nutzungen auf den suburbanen Raum unterstreichen auch HESSE (2007a, 2008b) für Berlin und WROBEL (2004) für Hamburg und Bremen (siehe hierzu auch Kapitel 3.4.3).

Nach allem ist zu konstatieren, dass die meisten Autoren eine Zunahme der innerstädtischen Beschäftigung vor allem von wissens- und kulturbasierten Jobs und von Dienstleistungen getragen ansehen. Nicht festgestellt wurde eine Zunahme industrieller Tätigkeit. Daraus kann geschlossen werden, dass eine Nachfrage nach logistischen Leistungen durch die Industrie auch zukünftig nicht verstärkt in der Kernstadt anzutreffen sein wird. Etwas anderes kann aber für logistische Nutzungen zur Versorgung der innerstädtischen Wohnbevölkerung und Beschäftigten gelten.

Diesbezüglich ist nahe liegend, dass mit einer zunehmenden Wohnbevölkerung in innerstädtischen Bereichen die Nachfrage nach Waren, die in diese innerstädtischen Bereiche transportiert werden müssen, steigt. Zum einen betrifft dies Waren des täglichen Bedarfs, zum

anderen Gebrauchsgüter für den mittel- bis langfristigen Bedarf. Mit dieser mutmaßlich steigenden Nachfrage nach Waren würde auch die Nachfrage nach Dienstleistungen der Logistik steigen, um die Versorgung sicherzustellen. Während bislang die Warenversorgung im innerstädtischen Bereich hauptsächlich von Standorten am Stadtrand oder im Umland erfolgte, ist zu fragen, ob diese logistischen Dienstleistungen zukünftig verstärkt von innerstädtischen Standorten aus erbracht werden. Dies kann aus Gründen der Liefergeschwindigkeit und -frequenz sowie aus Kostengründen im Einzelfall vorteilhaft sein.

Ein im Dezember 2010 veröffentlichtes Gutachten der ISL und der LUB Consulting GmbH untersuchte Effekte, auch verkehrliche Effekte, von Güterverkehrszentren in Deutschland. Das Gutachten stellte die Behauptung auf, dass die Lage von GVZ in der Peripherie von Großstädten bzw. Ballungsräumen zur Vermeidung von Lkw-Verkehren in den entsprechenden Innenstädten beitrage und dass der "richtige Ort" für die Konzentration von Transportursprüngen zur Versorgung der Stadt in GVZ in der Peripherie liege (ISL/LUB CONSULTING 2010, S. 41, 46). Diese Behauptung wurde nicht begründet, jedoch mit dem Hinweis ergänzt, dass sich insbesondere die Reduzierung von Last- und Sattelzugfahrten auf innerstädtischen Straßen positiv auf den Verkehrsfluss auswirke, auch wenn netto mehr Kilometer gefahren werden müssten (ISL/LUB CONSULTING 2010, S. 42). Auch wurde festgehalten, dass die Entlastung des Verkehrs in den Innenstädten durch GVZ nicht modelliert werden könne (ISL/LUB CONSULTING 2010, S. 45).

Zu einem ähnlichen Ergebnis kam WAGNER in ihrer Dissertation. In einer Verkehrswirkungsabschätzung zweier regionaler Szenarien von Logistikentwicklungen in der Region Hamburg zeigte sich, dass die Zentralisierung von Logistikansiedlungen in einem gut gelegenen GVZ gegenüber einer dezentralen Entwicklung von Logistikflächen ausschließlich mit Straßenanbindung regional insgesamt Verkehrswirkungen reduzierte. Es müsse aber abgewogen werden, ob die Gesamtreduzierung der Verkehrswirkungen eine höhere lokale Verkehrswirkung überwiege (WAGNER 2009, S. 232).

Inwieweit die vorgenannten Ergebnisse auch auf innerstädtische Logistikansiedlungen übertragbar und verallgemeinerbar sind und ob und wo Ausnahmen gelten können, wird in dieser Arbeit untersucht.

2.1.4 Reurbanisierung in Berlin

Wie bereits weiter oben kurz angerissen fällt Berlin (und auch Potsdam) nicht in das in anderen ostdeutschen Großstädten anzutreffende Muster der recht klar erkennbaren Reurbanisierung. Hirschle und Schürt sowie Herfert und Osterhage stellten für Berlin und Potsdam jeweils fest, dass weiterhin erkennbare, wenn auch abnehmende Suburbanisierungstendenzen festzustellen seien (HIRSCHLE/SCHÜRT 2010; HERFERT/OSTERHAGE 2012).

In einer Veröffentlichung aus dem Jahre 2012 befasste sich Brake intensiv mit der Frage, ob und in welchem Umfang in Berlin Reurbanisierungstendenzen zu erkennen seien. Er kommt zu dem Ergebnis, dass die tatsächliche Wohn- und Beschäftigungsentwicklung in Berlin seit der Wende ein anderes und deutlich heterogeneres Bild ergibt, als die öffentliche Wahrnehmung von Berlin als Träger der Reurbanisierung (BRAKE 2012).

Brake stellte fest, dass in Berlin die Bevölkerung von 1991 bis 2009 um etwas weniger als 25.000 Einwohner und damit ca. 2,2 Prozent abgenommen hat.³ Seit 2001 sieht Brake aber eine leichte Tendenz zur Zunahme der Bevölkerung, wenn auch mit Schwankungen. In Bezug auf die Bevölkerungsentwicklung in der inneren und äußeren Stadt (hier innerhalb und außerhalb des S-Bahn-Rings⁴) sieht Brake bis 2009 kaum Veränderungen. Nach seinen Beobachtungen profitieren die Innenstadtbezirke vor allem und stärker als die Außenbezirke von der Außenwanderung aus dem Ausland und dem übrigen Bundesgebiet, wohingegen die Außenbezirke ihr Bevölkerungswachstum hauptsächlich durch Binnenwanderung speisen. Die Zunahme der innerstädtischen Bevölkerung liege vor allem an der Zuwanderung von Personen in der Altersgruppe der 18 bis 30-jährigen. In dieser Altersgruppe liege auch der Anteil der extern Zugewanderten am höchsten (jeweils BRAKE 2012).

Im Hinblick auf die Reurbanisierung wirtschaftlicher Tätigkeit sieht Brake Schwerpunkte in Finanzierungs-, Vermietungs- und Unternehmensdienstleistungen und im kleinteiligen verarbeitenden Gewerbe außerhalb der Massenfertigung. Die innerstädtische Beschäftigung werde maßgeblich durch eine starke Kulturwirtschaft, durch Tourismus und das Gastgewerbe getragen (BRAKE 2012).

Ähnliche wirtschaftliche Schwerpunkte sahen auch Geppert und Gornig in ihrer Veröffentlichung aus 2003, die im Zeitraum von 1998 bis 2002 in Berlin entgegen dem

³ Die neuesten Bevölkerungszahlen für 2010 ergeben jedoch einen starken Anstieg der Bevölkerung Berlins von 2009 bis 2010, so dass bei einer Gesamtbevölkerung Berlins von 3.460.725 in 2010 ein Anstieg um 4 Prozent im Vergleich zu 1991 festzustellen ist.

⁴ Siehe ausführlicher Kapitel 4.1.2.

bundesweiten Trend für Großstädte einen deutlichen Rückgang der Gesamtbeschäftigung feststellten. Punktuelle Erfolge konnten danach nur bei überregionalen Dienstleistungen (z.B. Datenverarbeitung, Werbung, Medien) erzielt werden, wenn Berlin in diesem Wirtschaftszweig auch keine überdurchschnittliche Entwicklungsdynamik entwickeln konnte. Diese punktuellen Erfolge konnten auch die Beschäftigungsverluste in der Industrie nicht kompensieren (GEPPERT/GORNIG 2003). Insgesamt deuten die aktuellen Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen darauf hin, dass die in anderen ostdeutschen Großstädten festgestellte Reurbanisierung nunmehr auch Berlin erreichen könnte. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen in Kapitel 4.1.2 zu der Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung in Berlin verwiesen.

2.2 Flächenpotenziale als Chance für die Stadtentwicklung

Im folgenden Kapitel 2.2.1 wird zunächst der Begriff der Brach- und Verfügungsflächen in der vorliegenden Arbeit dargelegt. Des Weiteren wird auf die Entstehungshintergründe und den aktuellen Umfang von Verfügungsflächen eingegangen. Ein Katalog mit möglichen Erfassungskriterien für aktuelle Verfügungsflächen wird ebenfalls eingeführt.

In Kapitel 2.2.2 wird sodann das als Denkansatz der Arbeit zugrunde liegende Modell des Flächenkreislaufs für Brachflächenrecycling dargestellt und erläutert. Aufbauend auf den Zielen der Bundesregierung für das Flächenmanagement im Rahmen der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie und anhand von aktuellen Forschungsansätzen werden die Potenziale und Akteure einer Flächenkreislaufwirtschaft aufgezeigt.

Abschließend wird in Kapitel 2.2.3 auf die Hemmnisse bei der Reaktivierung von Verfügungsflächen und mögliche stadtplanerische Instrumente und Strategien zur Wiedernutzung von Brachflächen eingegangen.

2.2.1 Verfügungsflächen – Definition, Ursachen und Klassifizierung

Zyklen wechselnder Nutzungen und zwischenzeitliches Fehlen von Nutzungen sind in der städtischen Entwicklung kein neues Phänomen. Über Jahrzehnte, wenn nicht Jahrhunderte, insbesondere im Zuge der Industrialisierung, war jedoch die Expansion der Städte kennzeichnend für die Stadtentwicklung, so dass nicht genutzte innerstädtische Flächen eher die Ausnahme bildeten.

Im Zuge des zu beobachtenden wirtschaftlichen Strukturwandels von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft wurden Brachflächen jedoch zu einem breitflächigen Phänomen, das

vor allem in stark industriell geprägten und Montanregionen zu beobachten war. Vor diesem Hintergrund begannen in den 1970er Jahren des letzten Jahrhunderts erste wissenschaftliche Auseinandersetzungen mit brachgefallenen Flächen (u.a. in England, den USA, Deutschland). Diese wissenschaftliche Auseinandersetzung hält in unterschiedlicher Intensität und mit unterschiedlichen regionalen und inhaltlichen Schwerpunkten an.

Insbesondere im Hinblick auf die Vornutzung haben sich die Schwerpunkte der brachgefallenen Flächen über die Jahre verschoben. Fielen in den 1980er Jahren vor allem Industrie- und Gewerbeflächen brach, kamen seit den 1990er Jahren zunehmend militärische Liegenschaften und Verkehrsflächen sowie Flächen aus der Nutzung deregulierter, ehemals staatlicher Monopole (z.B. Post) hinzu. In schrumpfenden Regionen sind ca. seit der Jahrtausendwende auch verstärkt Brachflächen aufgrund frei werdender Wohnungsbestände und weggefallener sozialer Infrastruktur zu beobachten. Gleiches gilt für Handelsbrachen aufgrund von oft unzeitgemäßen Kaufhäusern in Stadtzentren und nicht mehr standortgerechten Projekten großer Einzelhandelszentren auf der „grünen Wiese“.

Von der Brachfläche zur Verfügungsfläche

Bis heute existiert keine einheitliche Definition, Abgrenzung und Typologisierung von Brachflächen. Grund dafür dürften vor allem die Vielfalt der Entstehungsgründe und die unterschiedlichen Perspektiven für die Wiedernutzung sein. Daher hängen die verschiedenen Abgrenzungs- und Definitionsansätze immer auch vom Untersuchungsfokus ab.

Seinen Ursprung hat der Begriff Brache bzw. Brachfläche in der Landwirtschaft, in der er einen unbestellten Acker bezeichnet, der zu Regenerationszwecken und zum Erhalt der Bodenstruktur und des Wasserhaushalts brachliegt (DUDEN HERKUNFTSWÖRTERBUCH 2007, LESER 2011). Dieser Brachenbegriff ist nach Ansicht des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau nicht auf aufgegebene Standorte übertragbar, weil in der ursprünglichen Begriffsbedeutung die fehlende Nutzung bereits planmäßig nur vorübergehend ist und eine Neunutzung schon vorgesehen ist (BUNDESMINISTERIUM FÜR RAUMORDNUNG, BAUWESEN UND STÄDTEBAU 1985, S. 38). Gleichwohl hat sich der Begriff Brache in der Stadtforschung und Planungspraxis als Bezeichnung auch für Flächen eingebürgert, deren Wiedernutzung unsicher ist. Unter anderem führte HARTKE 1953 den Begriff der "Sozialbrache" ein in Bezug auf die Aufgabe zuvor für die Agrarwirtschaft genutzter Flächen, die von ihren Nutzern unter dem Anreiz anderer Erwerbsmöglichkeiten aufgegeben werden, ohne dass zu dem Zeitpunkt eine Folgenutzung schon feststeht oder in Sicht ist (hierzu im Einzelnen FREUND 1993, S. 12).

Für den hier vorliegenden Kontext der Arbeit, nämlich welche Bedeutung innerstädtische Flächenpotenziale für die Ansiedlung von Logistikunternehmen haben, erscheint es sinnvoll, eine sehr weite Definition des Begriffes der Brachfläche zu wählen. Die Definition in der vorliegenden Arbeit bezieht unterschiedliche Formen des Leerstands und der Unternutzung mit ein, weil dieses Kontinuum unterschiedlich intensiver Nutzung von Flächen von zentraler Bedeutung ist. Das bedeutet, dass neben den üblicherweise als *Brachflächen* geltenden, nach einer Vornutzung nicht mehr genutzten Flächen, auch folgende Kategorien mit einbezogen werden (die Verfasserin greift dabei die Definition des Graduiertenkollegs „Stadtökologie“ zu Brachflächen auf, GRK 2004, S. 13): Flächen, deren Nutzungsintensität stark vermindert ist und die oft durch einen jedenfalls partiellen Gebäudeleerstand gekennzeichnet sind (*Mindernutzungsflächen*), und Flächen, die kurz- oder mittelfristig einer anderen Nutzung zugeführt werden sollen (*Umwidmungsflächen*). Unter die Kategorie „Mindernutzung“ fallen insbesondere Flächen, die durch Gebäudeleerstand gekennzeichnet sind. Hierzu zählen auch Flächen, die durch eine Unternutzung geprägt sind und einer höherwertigen Nutzung zugeführt werden können. In die Kategorie der Umwidmungsflächen werden auch zwischengenutzte Flächen eingeordnet, deren Nutzung erkennbar nicht von Dauer sein wird oder kann. In der hier vorliegenden Arbeit wird daher statt Brache bzw. Brachfläche der Begriff *Verfügungsfläche*⁵ verwendet, da er die unterschiedlichen Formen von Flächenpotenzialen besser beschreibt.

Entstehung von Verfügungsflächen

Die Ursachen der Entstehung von Brachen könnten weitgehend unterschiedlichen Aspekten des wirtschaftlichen und technischen Strukturwandels zugeordnet werden. Zur weiteren Differenzierung werden im Folgenden zunächst allgemeine Tendenzen des Strukturwandels beschrieben, die zum Entstehen von Brachflächen führen können. Anschließend werden einzelne besondere Ursachen für die Entstehung von Brachflächen kategorisiert dargestellt.

Strukturwandel im engeren Sinne

Wesentliche Ursachen für das Entstehen von Brachflächen sind im allgemeinen wirtschaftlichen Strukturwandel zu finden, der mit technischen Entwicklungen verbunden ist, die die Produktionsbedingungen, die Kostenstrukturen, die branchenstrukturelle Zusammensetzung und die Standortanforderungen ändern. Einige dieser wirtschaftlichen und technischen Veränderungen und ihre Folgen werden im Folgenden kurz skizziert.

⁵ Im Folgenden werden die beiden Begriffe Verfügungsfläche und Brachfläche gleichwertig verwendet. Der Begriff Brachfläche kann dann auch mindergenutzte Flächen und Flächen, die zeitnah umgewidmet werden beinhalten.

- Sowohl die *Theorie der Langen Wellen*⁶, als auch die *Produktlebenszyklushypothese*⁷ dienen der Erklärung überregionaler Verschiebungen der Wirtschaftstätigkeit und liefern somit Erklärungsansätze für die Entstehung von Brachflächen. Während die Theorie der Langen Wellen ganze Wirtschaftszweige betrachtet, konzentriert sich die Produktlebenszyklushypothese auf einzelne Produkte. Beide gehen davon aus, dass im Verlaufe der Wirtschafts- bzw. Produktentwicklung bestehende Produktionsstandorte oftmals nicht mehr den veränderten Standortanforderungen entsprechen und sich daher eine überregionale Standortverlagerung vollzieht. Bisher existiert keine Untersuchung, die den Zusammenhang zwischen der Theorie der langen Wellen und dem Auftreten von Brachflächen systematisch untersucht hat, aber Quellen wie BBR (2006, S. 17) verweisen auf die empirische Evidenz dieses Zusammenhangs.
- Auch das *Phasenmodell der Stadtentwicklung* nach VAN DEN BERG U.A. (1982) bietet einen theoretischen Erklärungsansatz für das Entstehen von innerstädtischen Verfügungsflächen, nämlich vorrangig als Folge der Suburbanisierung. Durch die Abwanderung insbesondere von Gewerbe aus der Stadt ins Umland entstehen nach dem Phasenmodell der Stadtentwicklung Verfügungsflächen in der Stadt.
- Im Übrigen können *strukturelle Änderungen in der Wirtschaft* zu einer Freisetzung von Flächen führen. In diesem Zusammenhang sind Veränderungen in der Nachfrage, Produktionskosten an einem Standort im globalen Vergleich und daraus folgende Standortverlagerungen ins Ausland, die fortschreitende Technisierung von Produktionsprozessen und die sich ständige Verbesserung der Vernetzung von Standorten, vor allem mit Hilfe der Informationstechnologie, zu nennen. All diese Faktoren können dazu führen, dass ein Standort nicht mehr benötigt wird oder nicht mehr kosteneffizient ist.
- *Veränderungen von Standortanforderungen*: Insbesondere im Bereich der standardisierten Fertigung werden häufig innerstädtische oder stadtnahe Standorte aufgegeben und die Produktion auf

⁶ Die Theorie der Langen Wellen beruht auf der Grundannahme, dass in zeitlichen Zyklen grundlegende technische Neuerungen (Basisinnovationen) in der Wirtschaft auftreten, durch welche sich die Struktur und die räumliche Verteilung der Industriezweige und damit auch der Gesamtwirtschaft grundlegend verändern (SCHUMPETER 2006). Die Basisinnovationen treten in Wellenform auf, wobei jeweils eine Welle ca. 40 bis 60 Jahre dauert. Dieser Entwicklungszyklus beginnt dabei mit dem Auftreten von Basisinnovationen in einem wirtschaftlichen Bereich, woran sich zunächst eine ca. 20 bis 30 Jahre andauernde Phase des wirtschaftlichen Aufschwungs anschließt. Bevor sich eine neue Basisinnovation in einem anderen Wirtschaftsbereich etabliert, folgt die Abschwungphase dieses Wirtschaftsbereichs aufgrund der erschöpften Innovationskraft der ehemaligen neuen Technologie.

⁷ Die Grundannahmen dieser Hypothese gehen davon aus, dass ein industrielles Produkt nur eine begrenzte Lebensdauer besitzt. Während des Verlaufs des Lebenszyklus dieses Produktes ergeben sich charakteristische Wandlungen hinsichtlich Produktionsweise, Innovationsintensität, Produktionskosten und Produktpreis, so dass sich der betriebswirtschaftlich optimale Produktionsstandort im Verlauf der Zeit verändert (SCHÄTZL 2003, S. 205)

dezentrale, zumeist flächenintensive Standorte verlagert, deren Vorteil oftmals in dem niedrigeren Konfliktpotenzial und einer verkehrlich besseren Erschließung liegt. Dies gilt im Prinzip in gleicher Weise für logistikorientierte Flächen (siehe hierzu ausführlich Kapitel 3.4.2). Insofern lässt sich ebenfalls statistisch ein Zuwachs an in Anspruch genommenen Flächen für gewerbliche Zwecke nachweisen (UMWELTBUNDESAMT 2007, S. 75).

- *Veränderung der Kostenstrukturen:* Der technologische Fortschritt, insbesondere im Transport von Personen, Gütern und Informationen, beschleunigt in erheblichem Maße deren Austausch. Die Raumwiderstände werden reduziert, die Gesamtkosten sinken (siehe hierzu auch Kapitel 3.2.2). Gleichzeitig steigt die Kostentransparenz in den Betrieben. Die zunehmende Transparenz von Einsparmöglichkeiten und Kostenstrukturen verschärft den Wettbewerb. Die Produktion in räumlicher Nähe zu den Absatzmärkten oder zu Zulieferbetrieben kann teilweise durch Transport substituiert werden, was zu neuen Formen der Arbeitsteilung und in vielen Fällen auch zu Veränderungen der Standortstrukturen führt. Teilweise kommt es zu Abwanderungen von Unternehmen und Betrieben an kostengünstigere Standorte aus den Städten in die Peripherie, teilweise auch ins Ausland. Auch diese Prozesse führen in den Verdichtungsräumen tendenziell zu einer Freisetzung von gewerblichen Flächen.
- *Veränderungen von Organisationsstrukturen:* Ein spezieller Aspekt der Zunahme von Kostentransparenz und Wettbewerb mit erheblicher Flächenrelevanz ist die Veränderung von betrieblichen Organisationsstrukturen im Bereich des Flächenmanagements. Vornehmlich Großunternehmen sind im Zuge der Einführung von schlanken Produktionsstrukturen (lean production) dazu übergegangen, ihre Immobilienabteilungen zu eigenen Profitcentern zu machen oder völlig auszugliedern. Das hat in diesen Unternehmen zu einer Transparenz der Immobilienkosten und zu einer Vergleichbarkeit der Standorte untereinander geführt. Eine Konsequenz dieser rein kosten- und ertragsbasierten Standortbetrachtung kann sein, dass innerstädtische Standorte zugunsten von Standorten in der Peripherie aufgegeben und einer anderen, höherwertigen Nutzung zugeführt werden (z.B. Wohnnutzung). Dies kann insbesondere der Fall sein, wenn die Grundstückspreise und Baukosten am neuen Standort gering ausfallen. Empirische Untersuchungen zu diesem speziellen Aspekt sind der Verfasserin nicht bekannt.
- *Beschleunigung des wirtschaftlichen Wandels:* Für die These, dass sich der wirtschaftliche Strukturwandel beschleunigt, gibt es in Bezug auf verkürzte Produktlebenszyklen empirische Belege (BACKHAUS 1999). Zu vermuten ist, dass diese Beschleunigung sich auch umsetzt in

eine höhere Umschlagsgeschwindigkeit von Flächen, Standorten und Gebäuden. Allerdings ist hier die empirische Fundierung sehr dünn, es handelt sich eher um plausible Vermutungen (BUNZEL/HENCKEL 2003).

Neben diesen allgemeinen strukturellen Aspekten gibt es weitere konkrete Gründe, die für die Entstehung von Brachflächen im innerstädtischen Bereich verantwortlich sind.

Nichtrealisierung von Wachstumserwartungen (Reserveflächen)

Zu Expansionszwecken halten Unternehmen oftmals betriebliche Reserveflächen bereit, die sie – meist im Zusammenhang mit einer geplanten Betriebsverlagerung, -erweiterung oder -neugründung – in konjunkturstarke Phasen erworben haben. Werden diese nicht mehr benötigt, liegen sie, häufig vollständig erschlossen, brach. In Zeiten höherer Kostentransparenz und strikter Einsparstrategien werden viele solcher Flächen auf Dauer nicht mehr dem ursprünglich zugedachten Zweck zugeführt, da sich oftmals seit dem Erwerb die betrieblichen Strukturen wieder geändert haben.

Ähnliches gilt für Gewerbegebiete, in besonderem Maße im Osten Deutschlands, wo in der Nachwendeeuphorie in großem Umfang Gewerbegebiete ausgewiesen und erschlossen wurden, die mittlerweile schon länger ungenutzt geblieben sind und voraussichtlich auch auf absehbare Zeit keine Nutzung finden werden.

Auflösung öffentlicher Monopole

Im Zusammenhang mit der Privatisierung und Umstrukturierung der Bahn, der Post, der Telekom sowie der Gas- und Wasserunternehmen wurden zahlreiche Grundstücke nicht mehr genutzt. Diese gehen als Infrastruktur- und Verkehrsflächen in die Brachflächenstatistik ein. Viele dieser Flächen sind gut erschlossen, befinden sich in zentralen, innerstädtischen Lagen und eignen sich daher in besonderem Maße für eine Wiedernutzung. In diesem Bereich sind einige öffentlichkeitswirksame Projekte der Wiedernutzung von Flächen zu beobachten (Umstrukturierung von Bahnhöfen und ihrem Umfeld). Die neuen Logistikkonzepte der Post haben einerseits zu Flächenfreisetzungen geführt, andererseits zu neuen Standorten und Flächeninanspruchnahmen an anderen Standorten durch neu hinzukommende Wettbewerber (siehe Kapitel 3.2.2).

Ein großer Teil der Flächen, die in diese Kategorie fallen, sind ehemalige Bahnflächen, die durch marktorientierte Umstrukturierungsprozesse der Deutsche Bahn AG (ehemals Deutsche Bundesbahn) freigesetzt wurden. Im Rahmen dieser Prozesse wurden u.a. die marktangepasste Konzentration von Standorten, der Rückbau von Gleisanlagen (bedingt durch eine rückläufige

Entwicklung im Güterverkehr, neue organisatorische Abläufe im Zugverkehr, Modernisierung und technologische Neuerungen) oder eine intensivere Bewirtschaftung von Bahnhofsf lächen angestrebt.

Seit den 1990er Jahren sind neben Bahnarealen neue Nutzungen verstärkt auch in ehemaligen innerstädtischen Hafena realen zu beobachten. Als flächenmäßig wohl größtes und prominentestes deutsches Beispiel kann die HafenCity, die zurzeit in Hamburg realisiert wird und eine Größe von rund 100 Hektar umfasst, angeführt werden. Aber auch andere deutsche Städte haben in den letzten Jahren Hafenf lächen umgewidmet (beispielsweise Düsseldorf, Duisburg und Bremen).

Durch die Umstrukturierung der Post und der Deutschen Telekom werden ebenfalls Flächen nicht mehr benötigt, die zwar nicht den Umfang der Brachflächen der Deutschen Bahn erreichen aber dennoch aufgrund ihrer stadträumlichen Lage weitreichende Entwicklungschancen eröffnen. Aufgrund ihrer Größe bieten ehemalige Flughäfen ebenfalls Potenziale für die Entwicklung von ganzen Stadtteilen. Bekannte Beispiele sind hier z.B. der bereits für Wohnungsbau und die Messe umgenutzte Flughafen München-Riem und die beiden bereits jetzt und zukünftig zur Disposition stehenden Flughäfen Tempelhof und Tegel in Berlin. Die Flächen werden in der Regel frei, da die Flughäfen aufgrund neuer Anforderungen (z.B. Kapazitätserweiterungen, Ausbau als Hub⁸) an einen neuen Standort ins Umland verlagert werden.

Rückläufige Bevölkerungsentwicklung und demographischer Wandel

Ein weiterer Grund für die Freisetzung innerstädtischer Flächen ist die negative Bevölkerungsentwicklung in Deutschland und das Wanderungsverhalten (z.B. von Ostdeutschland nach Westdeutschland). In einer wachsenden Zahl von Städten – zunächst beschränkt auf die neuen Bundesländer, jetzt aber zunehmend auch in den alten Bundesländern – ist verstärkt eine Entleerung innerstädtischer, oftmals unattraktiver Wohngebiete und der angeschlossenen Infrastruktureinrichtungen zu beobachten. Die daraus resultierenden Gebäudeleerstände und Brachen stellen an die betroffenen Städte hohe Anforderungen an den Umgang mit den baulichen und nichtbaulichen Wiedernutzungsmöglichkeiten.

Militärische Abrüstung durch Ost-West-Entspannung und Umstrukturierungen bei der Bundeswehr

Seit 1990 wurden in den neuen Bundesländern in großem Umfang Militärstandorte aufgegeben. Dies hängt mit der Auflösung der Nationalen Volksarmee der DDR und dem bis 1994 erfolgten

⁸ Der Begriff „Hub“ wird im Zusammenhang mit Speditionsnetzen in Kapitel 3.4.1 ausführlicher erläutert.

vollständigen Abzug der ehemals sowjetischen Truppen zusammen. Standortschließungen in größerem Umfang in den alten Bundesländern sind im Zuge der „Stationierungskonzepte“ von 2001 und der 2003 beschlossenen „Verteidigungspolitischen Richtlinien“ erfolgt. Im Kontext der Umstrukturierung der Bundeswehr (u.a. Abschaffung der Wehrpflicht) und der Verkleinerung der Truppe sollen im Rahmen der aktuellen Bundeswehrreform weitere 30 Standorte geschlossen werden (BUNDESMINISTERIUM DER VERTEIDIGUNG 2011, S. 20). Hinzu kommen der weitgehende Abzug der Alliierten sowie die Auflösung der meisten US-amerikanischen Standorte. Die Möglichkeiten der Konversion und Wiedernutzung dieser ehemaligen militärisch genutzten Flächen unterscheiden sich erheblich, je nachdem ob es sich etwa um Kasernengelände in zentralen Lagen der Städte handelt oder aber um militärische Anlagen in der Peripherie, die im Wesentlichen keiner wirtschaftlichen Nutzung zugeführt werden können (z.B. Truppenübungsplätze). Viele dieser Flächen sind nicht öffentlich zugänglich sind, weil erhebliche Gefährdungen von diesen Flächen ausgehen können (Munition, Verseuchung). Dies betrifft nicht nur die militärischen Übungsplätze, sondern auch die Mehrzahl aufgelassener Militärflughäfen.

Für Berlin sind zudem sogenannte *Teilungsbrachen* prägend. Hierunter fallen Grenz- und Mauerareale, aber auch ehemalige DDR- Gebäude, deren Nutzungen nach der Wende obsolet geworden sind. Ein prominentes Beispiel für diesen Flächentyp sind die Entwicklungen am Potsdamer Platz.

Schließung von Warenhäusern in Innenstädten

Die Zahl der Warenhäuser hat sich in Deutschland seit Mitte der 1990er Jahre halbiert, es wurden seitdem rund 200 Warenhäuser geschlossen (HANGEBRUCH 2011). Laut einer Studie des IIHD (o.J.) gibt es vielfältige Gründe für die Schließung von Warenhäusern. Die Autoren führen zum einen an, dass die Probleme der Warenhäuser teilweise hausgemacht sind, z.B. liegend in einem Investitionsstau und hohen Altwarenbeständen. Zum anderen stehen Warenhäuser in Konkurrenz zu anderen Handelsformaten wie Shopping-Centern, preiswerten Fachgeschäftsketten und Discountern. Zu einem Bedeutungsverlust von Warenhäusern trägt aber auch ein verändertes Kaufverhalten der Kunden bei. Laut HANGEBRUCH (2011) wurden für rund 40 Prozent der 2009 aufgegebenen Standorte eine Nachnutzung gefunden, diese ist allerdings oftmals noch nicht realisiert.

Zukünftige Tendenzen

Angesichts des fortschreitenden wirtschaftlichen Strukturwandels und zu beobachtender Deregulierungstendenzen in den westlichen Industrienationen ist zu erwarten, dass auch

zukünftig in größerem Umfang industrielle Flächen freigesetzt werden. Zu erwarten ist in diesem Zusammenhang aber auch, dass in zunehmendem Maße Flächen anderer Kategorien brach fallen, die bislang in der Diskussion über Brachflächen eher eine untergeordnete Rolle gespielt haben. Dazu gehören vor allem Flächen aus dem Dienstleistungssektor wie Büros, Einzelhandelsflächen oder Flächen von Freizeiteinrichtungen.

Kategorisierung von Verfügungsflächen

Kriterien wie die Entstehungsgeschichte, Größe, Lage im Stadtgebiet, die Vornutzung und die hieraus resultierenden Altlasten sowie Nutzungsmöglichkeiten und die wirtschaftliche Verwertbarkeit stellen wichtige Charakteristika einer Verfügungsfläche dar. Im Folgenden werden diese Charakteristika einzeln dargestellt.

Art der Vornutzung

Wie im Kapitel zu der Entstehung von Brachflächen aufgezeigt, können aufgrund ihrer Vornutzung folgende Brachflächen unterschieden werden

- Industrie- und Gewerbebrachen
- Militärbrachen
- Infrastruktur- und Verkehrsbrachen
- Wohnbrachen
- Kulturelle und soziale Brachen

Merkmale zur Beschreibung von Verfügungsflächen

Über die Art der Vornutzung hinaus müssen im Rahmen der Typisierung von Verfügungsflächen weitere Merkmale, die für die erfolgreiche Wiedernutzung der Verfügungsflächen von Bedeutung sind, in Betracht gezogen werden. Hierzu wurden in der Vergangenheit unterschiedliche Bewertungskataloge und -kriterien erarbeitet (u.a. RUF U.A. 2005, STMUL 2003). Von der Vielzahl der möglichen Parameter scheinen die folgenden Erfassungskriterien für die hier vorliegende Arbeit relevant (SMUL 1997):

- Planungsrechtliche Situation
- Eigentumsverhältnisse
- Innere und äußere Erschließung der Fläche
- Umfang und Zustand der auf der Fläche vorhandenen Infrastruktur

- Vorhandene Altlasten
- Umfang und Zustand des Gebäudebestandes auf der Fläche (inkl. Denkmalschutz)

Klassifizierung hinsichtlich des Reaktivierungspotenzials

Der Hauptfaktor, der für die erfolgreiche Revitalisierung einer Brachfläche entscheidend ist, ist ihre wirtschaftliche Entwicklungsfähigkeit und Rentabilität, d.h. das Verhältnis zwischen den Kosten der Entwicklung der Verfügungsfläche bis zur Baureife und dem durch ihren Verkauf/ihre Nutzung zu erzielenden Ertrag. Die Rentabilität ist je nach Standort sehr unterschiedlich. Ein hilfreiches Denkmodell bildet hierfür die Klassifizierung von Brachen in „Selbstläufer“, „Entwicklungsflächen“ und „Reserveflächen“. Im Hinblick auf diese Einteilung können regional differenzierte planerische, ökonomisch/ fiskalische oder rechtliche Strategien für die Standortreaktivierung entwickelt werden. Die vorgenannte Einteilung kann grafisch wie folgt in dem so genannten „ABC-Modell“ dargestellt werden.

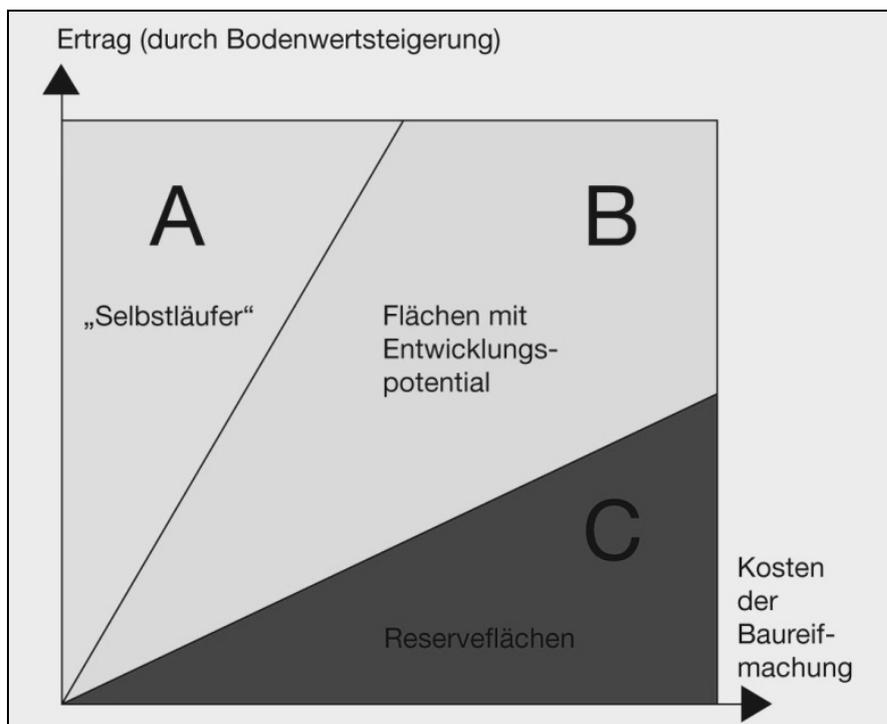


Abbildung 2-1 ABC-Modell Kategorien von Brachflächen (Ferber u.a. 2006)

Wie vorstehend beschrieben lassen sich mit Blick auf die Wirtschaftlichkeit und Entwicklungschancen im ABC-Modell drei Brachflächentypen unterscheiden:

- *Typ A „Selbstläufer“*: Dies sind Standorte, bei denen der zu erwartende Ertrag des Flächenrecyclings deutlich über den erwarteten Kosten der Entwicklung liegt. Diese Flächen

sind auch ohne staatliche Förderung attraktiv für private Investitionen und liegen daher üblicherweise nicht längere Zeit brach.

- *Typ B Flächen mit Entwicklungspotenzial:* Hierbei handelt es sich um Standorte, bei denen die Rentabilität unsicher ist und Entwicklungsrisiken bestehen. Um diese Risiken zu mindern, die Entwicklungskosten auf mehrere Akteure zu verteilen und den Prozess zu beschleunigen, ist in der Regel externe Unterstützung erforderlich. Es empfehlen sich Kooperationsformen zwischen privaten Investoren und öffentlichen Einrichtungen, zum Beispiel im Rahmen von Public-Private-Partnerships.
- *Typ C Reserveflächen:* Dies sind Standorte, bei denen die Entwicklungskosten deutlich über dem zu erwartenden Ertrag des Flächenrecyclings liegen. Diese Flächen können nur mit Hilfe erheblicher öffentlicher Subventionen entwickelt werden, wenn ihre Entwicklung überhaupt gewünscht ist.

Umfang von Verfügungsflächen

Bundesweite Erhebungen zum Brachflächenbestand

Seit Jahren nehmen die untergenutzten und die vollständig brachliegenden Flächen deutlich zu (FERBER U.A. 2010). Flächendeckende, quantitative Angaben zum Umfang von Brachflächen und Wiedernutzungspotenzialen sind aber mit Unsicherheiten behaftet. Das liegt unter anderem daran, dass unterschiedliche Definitionen für Brachflächen und Flächenrecycling verwendet werden, so dass je nach Definition der Umfang größer oder kleiner ist.

Unabhängig von der Definition ist der Bestand an bundesweit ungenutzten Flächen erheblich. Schätzungen gehen von 150.000 Hektar (BUNDESREGIERUNG 2008) bis 176.000 Hektar (UMWELTBUNDESAMT 2009) aus. Prozentual entspricht dies knapp dem 15-fachen der jährlichen, bundesweiten Zunahme an Gebäude- und Freiflächen (2005–2008) (siehe Abbildung 2-5).

Ergebnisse der BBR-Baulandumfrage zu Wiedernutzungspotenzialen

Nach den Ergebnissen der Baulandumfrage 2006 des damaligen Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR, heute BBSR) (DOSCH 2009) wurde das wiedernutzbare Potential an Brachflächen im Jahr 2006 bundesweit durch eine Hochrechnung mit 63.000 Hektar ermittelt; es entfällt etwa zu gleichen Teilen auf Ost- und Westdeutschland. Zwischen 2000 und 2006 hat die Anzahl der wiedernutzbaren Flächen um nahezu 50 Prozent zugenommen, vor allem in Metropolen und Großstädten. In kleinen Städten hat sich die Anzahl sogar vervierfacht.

In der BBR-Baulandumfrage 2006 (BBR 2007a) haben 671 Gemeinden Angaben zu ihrer Wohn- und Gewerbebaulandsituation gemacht. Ein Schwerpunkt der Befragung stellte die Wiedernutzung von Brachflächen dar, hier wurde zwischen einer gewerblichen Wiedernutzung und einer wohnwirtschaftlichen Nachnutzung unterschieden. Bei der Auswertung wurden Ergebnisse in Ländergruppen (Osten, Norden, Westen, Süden), Stadt- und Gemeindetypen (Metropolen, Großstädte, Mittelstädte, Kleinstädte/große Gemeinden) und/oder Gemeinden nach Prosperitätstypen (stark schrumpfend, schrumpfend, stabil, wachsend, stark wachsend) zusammengefasst und dargestellt.

Laut der BBR-Baulandumfrage 2006 existieren in den meisten befragten Kommunen gewerbliche Wiedernutzungspotenziale, darunter in allen Metropolen, in fast allen Großstädten sowie in 81 Prozent der Mittelstädte und 43 Prozent der kleineren Städte. Ferner verfügen stark schrumpfende Gemeinden und die Ländergruppe Osten besonders häufig über Potenziale, während dies bei stark wachsenden Kommunen seltener der Fall ist (BBR 2007a, S. 123). Die weitaus meisten Brachen liegen in integrierten Lagen. Bei für Wohnbau vorgesehenen Flächen ist dies in ca. 82 Prozent der Fälle der Fall und bei für Gewerbe vorgesehenen Flächen in etwa drei Viertel der Fälle (BBR 2007a, S. 122).

Der weitaus größte Teil der speziell für eine gewerbliche Nachnutzung vorgesehenen Brachen wurde auch schon zuvor industriell oder gewerblich genutzt (63 Prozent). Gegenüber älteren Baulandumfragen hat dieser Anteil zugenommen, während ehemalige Militärflächen – die zweite nennenswerte Herkunft mit 20 Prozent der gesamten für eine gewerbliche Nachnutzung vorgesehenen Flächen – abgenommen haben. Die beiden vorgenannten Vornutzungen machen also allein 83 Prozent der gesamten für eine gewerbliche Nachnutzung vorgesehenen Brachen aus (siehe Abbildung 2-2). Die übrigen Vornutzungen spielen im Schnitt nur eine untergeordnete Rolle, jedoch finden sich in den Großstädten besonders viele einstige Bahn- oder Postflächen sowie Verkehrsbrachen.

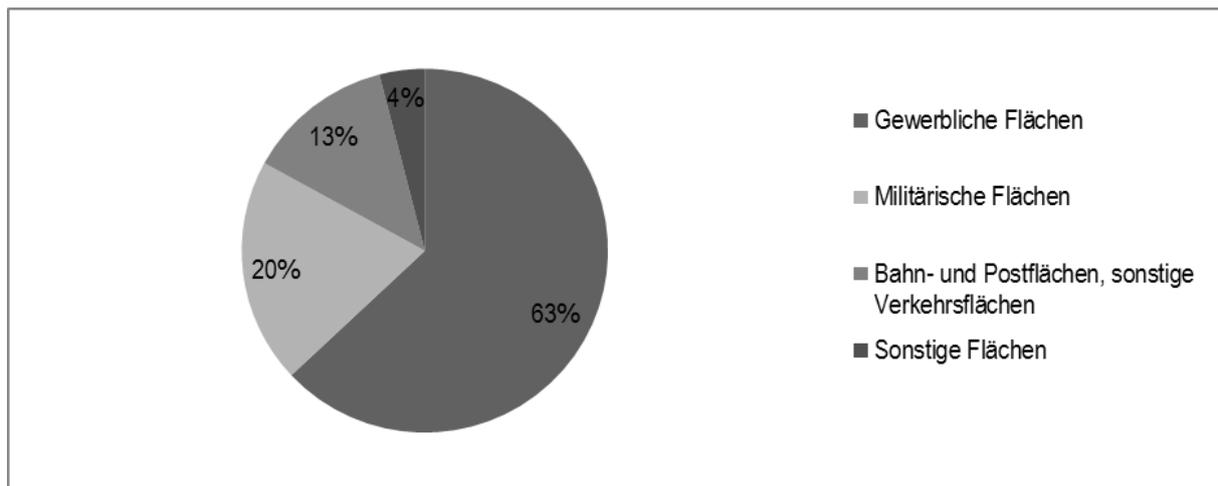


Abbildung 2-2 Herkunft der Wiedernutzungspotenziale für gewerbliche Nutzung (eigene Darstellung nach BBR 2007a, S. 125)

Bei etwa der Hälfte der für gewerbliche Nachnutzung vorgesehenen Brachflächen ist eine zukünftige Wiederverwertung – zumindest von der Planungsseite gesehen – absehbar. Während sich besonders viele Flächen in der Ländergruppe Süden bereits im Planungsprozess befinden, spiegelt sich die schleppende Gewerbebaulandnachfrage im Osten in einem weit unterdurchschnittlichen Bearbeitungsgrad der Recyclingpotenziale wider. Gleichwohl beläuft sich der Anteil von Brachflächen an den Neubereitstellungen von Gewerbebauland auf durchschnittlich 40 Prozent (BBR 2007a, S. 125). Auf die Gewerbebaulandnachfrage wird ausführlicher in Kapitel 2.2.3 eingegangen.

Die Entwicklung des Anteils von Brachflächen am insgesamt neu bereitgestellten Bauland kann anhand eines direkten Zeitvergleichs von 172 Kommunen im Zeitraum 1989/99 bis 2004/05 abgelesen werden (Abbildung 2-3). Der Anteil der Brachen am neu bereitgestellten Gewerbebauland stieg in dem vorgenannten Zeitraum von 27 Prozent auf 52 Prozent. Ausgenommen von dieser steigenden Tendenz sind ostdeutsche Gemeinden sowie kleinere Städte und stark schrumpfende Gemeinden, in denen der Anteil der Brachen am neu bereitgestellten Gewerbebauland aufgrund der geringen Baulandnachfrage derzeit weit unter dem Durchschnitt, mit über 50 Prozent jedoch relativ hoch liegt.

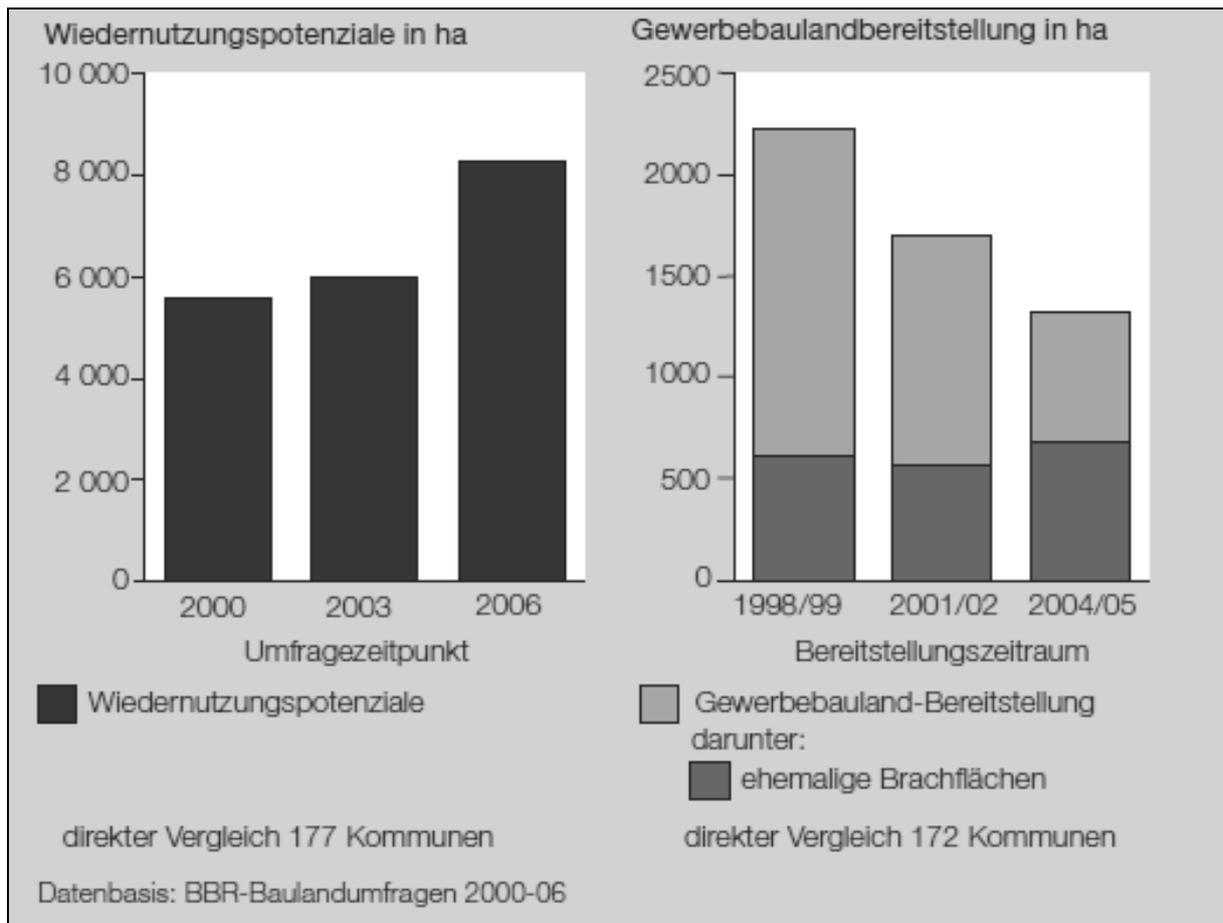


Abbildung 2-3 Wiedernutzung und Gewerbebaulandbereitstellung 2006 (BBSR 2011b, S. 10)

Verfügungsflächen und Flächenpotenziale in Berlin

Der Bestand der Verfügungsflächen in Berlin kann anhand des Flächenmonitorings der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (SenStadt) ermittelt werden.

In der SenStadt wurde ein Geographisches Informationssystem (GIS) zu "Flächen mit gesamtstädtisch bedeutenden Veränderungspotenzialen" im Rahmen des sogenannten Flächenmonitorings konzeptionell entwickelt und aufgebaut. Es soll eine systematische Übersicht über "Planungsflächen" als Ressource in Berlin bieten. Dokumentiert werden die Inanspruchnahme von Freiraum und der Nutzungswandel im Siedlungsraum seit der Wiedervereinigung 1990 sowie die künftigen Planungen zur räumlichen Stadtentwicklung. Im Flächenmonitoring wurden Flächen ab einem Hektar aufgenommen, auf denen Änderungen der Nutzungsart, grundlegende Umstrukturierungen oder bedeutende Nutzungsintensivierungen erfolgt oder zukünftig vorgesehen sind.

Im ersten Bericht zum Flächenmonitoring für den Zeitraum 1990 bis 2000 wurden die Potenzialflächen nach Art ihrer Vornutzung ausgewertet. Die größten Anteile fielen hierbei auf

die Nutzungsarten Gewerbe (13,4 Prozent), gefolgt von Flughafen (9,2 Prozent) und Militäranlagen (8,2 Prozent) (SENSTADT 2003, S. 36).

SCHÜLER (2008) hat sich im Rahmen ihrer Dissertation mit der Nachnutzung von Verfügungsflächen in Berlin beschäftigt. Sie hat hierfür die Daten aus dem Flächenmonitoring für den Zeitraum zwischen 1991 und 2005 ausgewertet. Danach wurden in dem Zeitraum zwischen 1991 und 2005 insgesamt 680 Verfügungsflächen mit einer Gesamtgröße von 2.456 Hektar einer Nachnutzung zugeführt. Der Schwerpunkt der Folgenutzungen lag dabei im Bereich Wohnen mit 40 Prozent der nachgenutzten Flächen und einem Anteil von 32,4 Prozent an der Gesamtflächengröße. Die gewerbliche Nachnutzung von Verfügungsflächen bezog sich dabei lediglich auf 4 Prozent der insgesamt nachgenutzten Flächen (Anzahl) bzw. 7,9 Prozent (Flächengröße) (SCHÜLER 2008, S. 69).

Des Weiteren hat SCHÜLER (2008, S. 71) verschiedene Standorteigenschaften der nachgenutzten Verfügungsflächen herausgearbeitet. Hiernach besitzen Verfügungsflächen, die gewerblich nachgenutzt werden, im Durchschnitt eine Flächengröße von 6,5 Hektar (im Vergleich dazu: Wohnen 2,3 Hektar). Durch Gewerbe nachgenutzte Verfügungsflächen hatten in 37 Prozent der Fälle ebenfalls eine gewerbliche Vornutzung, gefolgt von 30 Prozent der Flächen, die vorher Grünflächen waren. Die Flächen liegen zu 90 Prozent in der Äußeren Stadt, d.h. außerhalb des S-Bahn-Rings.

Am Jahresbeginn 2006 verfügte Berlin über Potenziale für die weitere Bau- und Freiflächenentwicklung von insgesamt 6.333 Hektar, von denen mit 3.012 Hektar knapp die Hälfte der Innenentwicklung zuzurechnen ist (Abbildung 2-4). Für eine gewerbliche Nutzung sind ca. 1.008 Hektar der gesamten Flächenpotenziale vorgesehen, wovon die Hälfte der Flächen der Innenentwicklung zugerechnet werden können. Neuere Zahlen zu den bestehenden Flächenpotenzialen in Berlin stehen nicht zur Verfügung.

Von Seiten der SenStadt wird damit gerechnet, dass sich das Angebot an Innenentwicklungsflächen laufend vermehrt. Dies geschieht u.a. durch Abgänge von Anlagen der sozialen Infrastruktur, vor allem aber durch die weitere Aufgabe von Nutzungen auf Gewerbeflächen und bei Anlagen der technischen Infrastruktur sowie durch die Entlassung weiterer Bahnflächen aus der Planfeststellung (SENSTADT 2006).

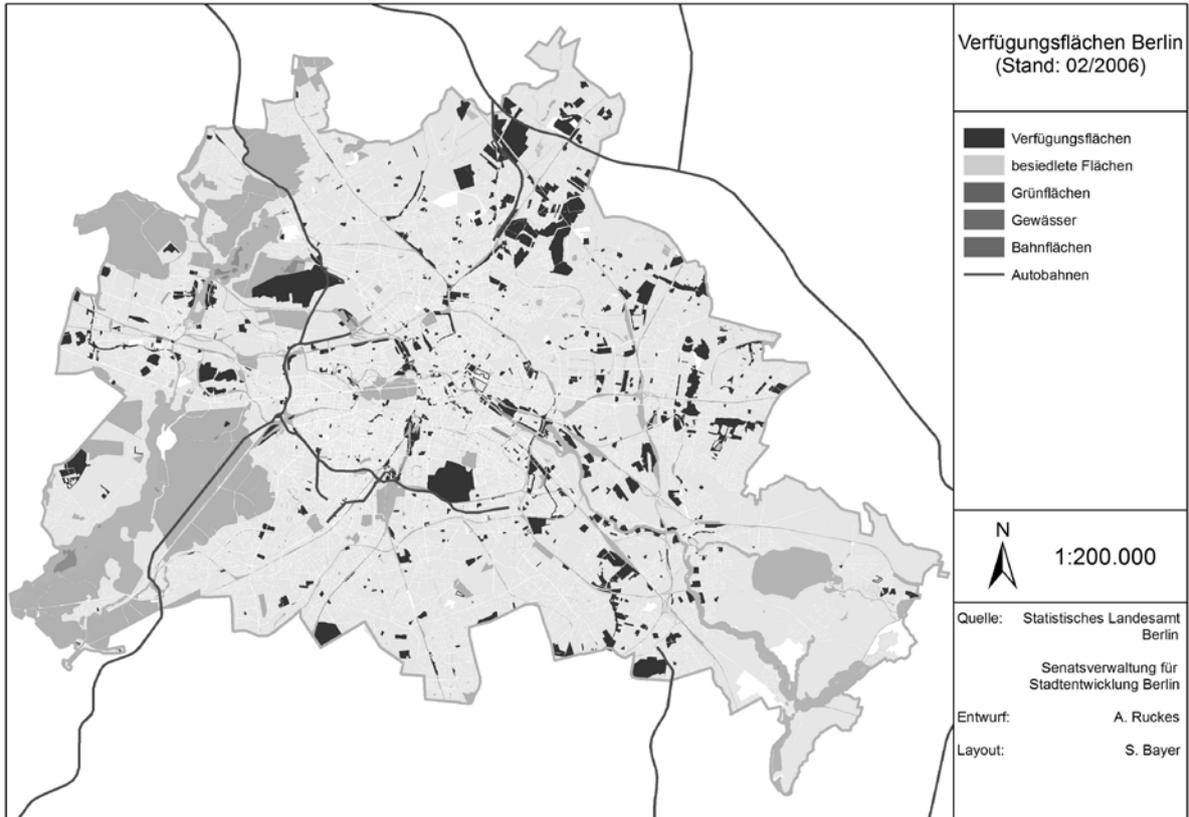


Abbildung 2-4 Potenzialflächen in Berlin 2006 (eigene Darstellung nach SenStadt 2006, auf Datengrundlage des Statistischen Landesamtes Berlin)

Weitere Informationen über Verfügungsflächen und Flächenpotenziale in Berlin

Ergänzt wird das Flächenmonitoring der SenStadt durch ein *Baulückenmanagement*, das ebenfalls bei der SenStadt angesiedelt ist. Im Rahmen des Baulückenmanagements werden ungenutzte oder untergenutzte Baulücken ab einer Größe von einem Hektar sowie größere Flächenpotenziale in den innerstädtischen Bezirken Mitte, Friedrichshain-Kreuzberg, Pankow, Charlottenburg-Wilmersdorf, Tempelhof-Schöneberg und Neukölln erfasst. Die dazugehörige Baulandkarte enthält zurzeit (Stand 2011) Informationen über 110 Hektar Bauland auf insgesamt 870 Flurstücken in 550 Baulücken bzw. größeren Flächenpotenzialen.

Für Investoren wird zudem der *Wirtschaftsatlas Berlin* (vormals Digitaler Gewerbeflächenatlas Berlin) bereitgestellt, der durch die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Arbeit und Frauen (SenWAF) unterhalten wird. Die Idee zum Aufbau des Wirtschaftsatlas entstand 1992 nach dem Beschluss des Senats über das Konzept zur Industrieflächensicherung (heute: Entwicklungskonzept für den produktionsgeprägten Bereich - EpB). Inzwischen enthält der Wirtschaftsatlas Berlin umfangreiche Informationen zum Wirtschaftsstandort Berlin. Er ist beim

Business Location Center (BLC) der Berlin Partner GmbH angesiedelt (vgl. hierzu auch Kapitel 4.3).

Der Wirtschaftsatlas stellt planungsrechtliche Informationen über Grundstücke bereit, die innerhalb der im aktuellen Flächennutzungsplan als Gewerbe- bzw. Industriegebiet dargestellten Flächen liegen. Er soll Investoren dabei helfen, den besten Standort für ihr Unternehmen zu finden. Weitergehende Informationen zu konkreten Liegenschaften können über das Immobilienportal des BLC ermittelt werden.

Gewerbliche Bauflächen in Berlin

Die Flächenkulisse der gewerblichen Bauflächen gemäß Flächennutzungsplan Berlin zum Stand 2009 bildete die Grundlage für den Stadtentwicklungsplan Industrie und Gewerbe (siehe hierzu auch Kapitel 4.3). Der Umfang der gewerblichen Bauflächen beträgt danach rund 4.736 Hektar (brutto). Abzüglich der enthaltenen Erschließungsflächen und Grünflächen verbleiben rund 4.454 Hektar (SENSTADT/SENWTF 2011, S. 32). Gut zwei Drittel der gewerblichen Bauflächen sind Bestandteil des sog. „Entwicklungskonzeptes für den produktionsgeprägten Bereich“ (EpB) bzw. des Stadtentwicklungsplans Industrie und Gewerbe (StEP Gewerbe). In der Folge wurde der StEP Gewerbe noch um die zukünftigen Gewerbestandorte Späthsfelde, Betriebsbahnhof Schöneweide und Flughafen Tegel erweitert. Laut SENSTADT (2011, S. 32) besitzt Berlin im Vergleich mit anderen deutschen Großstädten absolut gesehen die meisten gewerblichen Flächen. In Relation zur Anzahl der Einwohner ist der Flächenbestand jedoch geringer als in vielen anderen Städten.

Betrachtet man die Verteilung der gewerblichen Bauflächen im Kontext der gesamten Stadt Berlin, so wird eine ungleiche Verteilung auf die Stadträume⁹ deutlich (SENSTADT/SENWTF 2011, S. 33). Während die beiden nördlichen Stadträume jeweils rund 30 Prozent aller Gewerbeflächen aufweisen, haben die beiden südlichen Stadträume mit jeweils nur rund 20 Prozent deutlich weniger gewerbliche Bauflächen. Im Norden sind dabei gut zwei Drittel der Gewerbeflächen Bestandteil des EpB. Im Stadtraum Süd-West sind 88 Prozent, im Stadtraum Süd-Ost dagegen nur etwa die Hälfte der Flächen Bestandteil des EpB.

Im Rahmen des StEP Industrie und Gewerbe wurden in einem nächsten Schritt Flächenpotenziale auf gewerblichen Bauflächen identifiziert (SENSTADT/SENWTF 2011, S. 37).

⁹ Im Rahmen des StEP Industrie und Gewerbe wurden vier Stadträume abgegrenzt (siehe Ausführungen in Kapitel 4.1.2)

Hiernach verfügt Berlin über 790 Hektar (netto¹⁰) Gewerbeflächenpotenzial¹¹. Einschließlich der Sonderfälle Flughafen Tegel, Buchholz-Nord und Flughafen Tempelhof steigt das Gewerbeflächenpotenzial auf 1.168 Hektar, von denen 419 Hektar kurzfristig verfügbar sind. In den Stadträumen Nord-Ost und Süd-Ost befinden sich mit über 475 Hektar bzw. gut 310 Hektar die größten Flächenpotenziale. Die geringsten Potenziale sind im Stadtraum Süd-West vorhanden. Diese ungleiche Verteilung beruht in erster Linie auf der Tatsache, dass der Strukturwandel nach der Wiedervereinigung im Osten der Stadt tiefere Spuren hinterlassen hat, so dass in der Konsequenz Industrieareale in größerem Umfang komplett brachfielen.

Hinsichtlich der Grundstücksgröße verfügt Berlin über ein ausgewogenes Angebot an Gewerbeflächen. Es stehen neben kleinen und mittleren Grundstücken auch 43 Flächen zur Verfügung, die größer als 5 Hektar sind (SENSTADT/SENWTF 2011, S. 38). Frei parzellierbare und so auf die Anforderungen anpassbare Grundstücke finden sich jedoch nur an wenigen Standorten. Gewachsene Standorte mit einem Anschluss an die Bundesautobahn machen nur 7 Prozent der Gesamtfläche aus. Im Gegensatz hierzu finden sich in den ebenfalls gut erschlossenen, aber eher peripher gelegenen neuen Gewerbestandorten erhebliche Potenziale, z.B. im BBI Business Park Berlin.

Von denen im Rahmen des StEP Industrie und Gewerbe identifizierten 40 wichtigsten Gewerbestandorten, eignen sich 19 Flächen u.a. für Logistik (siehe hierzu auch Kapitel 4.3). Diese haben eine Gesamtgröße von rund 404 Hektar. Sieben der 19 für Logistik geeigneten Standorte verfügen über eine oder mehrere Flächen, die größer als 5 Hektar sind.

Flächenumsatz und Grundstückspreise in Berlin

Nach Daten des Gutachterausschusses des Landes Berlin liegt der Flächenumsatz unbebauter gewerblicher Grundstücke im langjährigen Mittel bei rund 50 Hektar pro Jahr (SENSTADT/SENWTF 2011, S. 39) Nach der Wiedervereinigung waren die Bodenpreise zunächst durchgängig auch hinsichtlich einfacher Flächen stark gestiegen, da eine große Nachfrage nach Büroflächen erwartet wurde. Diese Erwartungen haben sich in Berlin ganz überwiegend nicht erfüllt. Seit etwa 1995 sind die Bodenpreise wieder rückläufig. Im StEP Industrie und Gewerbe (SENSTADT/SENWTF 2011, S. 40) wird der Bodenrichtwert im Bereich der einfachen Gewerbeflächen in Berlin mit durchschnittlich 70 Euro und damit deutlich unter dem Wert anderer deutscher Großstädte angegeben. Als Vergleichsgröße kann das Niveau von Großbeeren

¹⁰ Nettofläche = gewerbliche Bauflächen abzüglich der enthaltenen Erschließungs- und Grünflächen

¹¹ Zur genauen Definition von Flächenpotenzial siehe SenStadt (2011, S. 37)

(Kreis Teltow-Fläming im Berliner Umland) herangezogen werden, das in Berlin geringfügig übertroffen wird.¹²

In Berlin liegt der Kaufpreis für ein Logistikgrundstück zwischen 25 und 100 Euro je Quadratmeter (CBRE 2011). Die große Bandbreite bei den Preisen liegt an der unterschiedlichen Lagequalität und Ausstattung der Logistikgrundstücke sowie an der spezifischen und teilweise geringen Nachfrage. In Deutschland insgesamt liegen die Kaufpreise zwischen 15 und 250 Euro je Quadratmeter. In den Großräumen München und Frankfurt am Main können doppelt so hohe Preise erzielt werden wie in Berlin, wohingegen die Preise in Leipzig und in der ländlicheren Region Kassel/ Hersfeld im unteren Bereich und auch unter dem Niveau von Berlin angesiedelt sind. Die erzielten Mieten für Logistikimmobilien beziffert CBRE (2011) mit durchschnittlich 4,60 Euro je Quadratmeter. Damit liegen die Mieten in Berlin im Bundesdurchschnitt (vgl. hierzu die ausführlicheren Darstellungen in Kapitel 3.2.3).

2.2.2 Innenentwicklung und Flächenrecycling – Ziele und Initiativen

Politische Initiativen

Seit 2002 sind neue politische Impulse für das Flächenrecycling feststellbar, da die Wiedernutzung brachliegender Flächen seit diesem Zeitpunkt erklärtes politisches Ziel ist, geäußert z.B. in der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung. In dieser Strategie wurde das Ziel formuliert, die Flächeninanspruchnahme bundesweit bis 2020 auf 30 Hektar pro Tag zu senken (Flächenindikator) (BUNDESREGIERUNG 2006). Erreicht werden soll dies durch Flächenrecycling, verstärkte Innenentwicklung und Bestandserneuerung sowie durch ökonomische Anreize zu einem sparsameren Umgang mit Flächen.

Erste Erfolge der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie sind sichtbar, doch von einer wahren Trendwende kann noch nicht gesprochen werden. Das Statistische Bundesamt führt alle vier Jahre eine Vollerhebung der Flächennutzung auf Basis von Daten durch, die von einzelnen Gemeinden bereitgestellt werden. Die Flächeninanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrsflächen¹³ lag danach im Zeitraum 1997 bis 2000 noch bei 129 Hektar pro Tag und weist seitdem einen rückläufigen Trend auf inzwischen 104 Hektar pro Tag (2005-2008) auf (BBSR 2009) (siehe Abbildung 2-5). Ein wesentlicher Grund dafür liegt in der nachlassenden

¹² Zur Konkurrenzsituation zwischen Stadt und Umland siehe u.a. Kapitel 3.4.3, 4.1.1 und 4.2

¹³ Siedlungs- und Verkehrsflächen umfassen Flächen für Wohnen und Arbeiten, Mobilität, innerörtliche Erholung und Freizeit

Bautätigkeit, vor allem im Wohnbereich. In Deutschland ging die Zahl der jährlichen Baufertigstellungen von 600.000 Mitte der 1990er Jahre auf weniger als 160.000 im Jahre 2009 zurück (STATISTISCHES BUNDESAMT 2011, S. 285). Entsprechend reduzierte sich fortlaufend der Zuwachs an Gebäude- und Freiflächen. Gleichzeitig nahm – zum großen Teil bedingt durch einen statistischen Effekt – die Erholungsfläche zu. Die Entwicklung der Verkehrsfläche blieb demgegenüber nahezu konstant. Insgesamt ist der vorstehend beschriebene Rückgang der Flächenneuanspruchnahme aber noch weit entfernt vom 30-ha-Ziel der Bundesregierung.

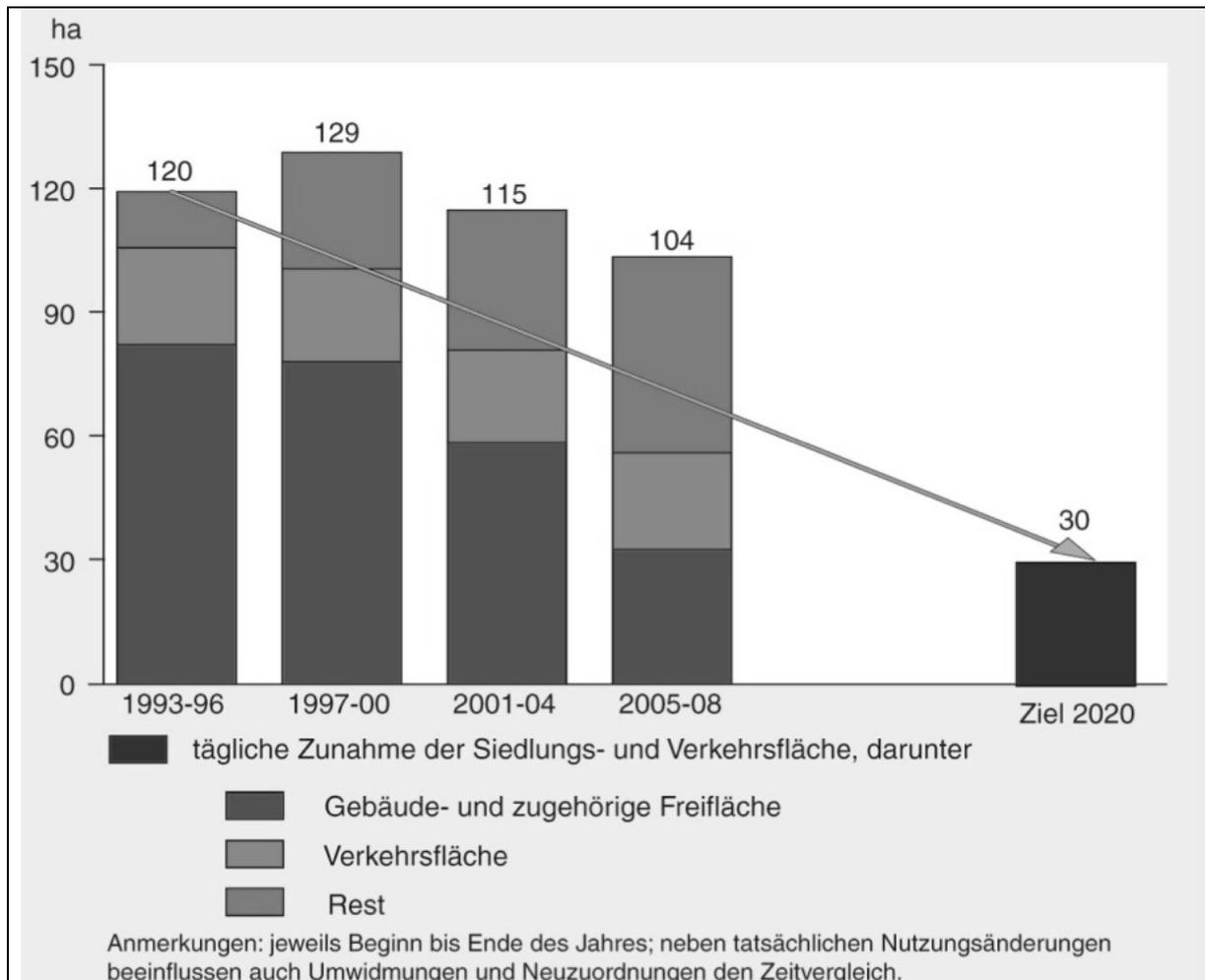


Abbildung 2-5 Flächeninanspruchnahme 1993-2008 und Ziel-30-ha (BBSR 2009, in: Ferber u.a. 2010)

Wie bereits gesagt ist eines der Mittel, mit dem die Flächenneuanspruchnahme reduziert werden soll, die sogenannte Flächenkreislaufwirtschaft, deren Ziel es ist, die tatsächliche Neuanspruchnahme von Flächen weitgehend durch die erneute Nutzung vorhandener Flächen zu ersetzen und so einen Flächenkreislauf durch Flächenrecycling einzuführen (BUNDESREGIERUNG 2004, BBR 2006a). Die Flächenkreislaufwirtschaft wurde bereits im Fortschrittsbericht der Nachhaltigkeitsstrategie 2004 der Bundesregierung genannt.

Als Folge der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung wurden in den letzten Jahren auch die gesetzlichen Rahmenbedingungen Schritt für Schritt verschärft. Fünf größere Novellierungen des Baugesetzbuches zielten zuletzt mehr oder minder auf die Förderung der Innenentwicklung und Bestandserneuerung. Dazu zählen z.B. Baurechte auf Zeit, Rückbauverpflichtungen im Außenbereich, Umweltprüfungen, Städtebauliche Verträge als Regelfall der Bodenordnung und insbesondere das inzwischen weit verbreitete sogenannte „beschleunigte Verfahren“ zur Aufstellung von Bebauungsplänen nach § 13a BauGB. Sämtliche dieser Maßnahmen sollen langfristig zu einer Aufwertung innerörtlicher Lagen führen.

Auch im aktuellen Koalitionsvertrag findet das Ziel der Wiedernutzung von Brachflächen Erwähnung. So verweist die Bundesregierung aus Gründen des Naturschutzes und einer nachhaltigen Stadtentwicklungspolitik auf die Wiedernutzung von Brachflächen, den Vorrang der Innenentwicklung und auf die Verdichtung im Innenbereich als Ziele ihrer Politik (BUNDESREGIERUNG 2009). Sie beabsichtigt insofern, Instrumente zur Gestaltung der Innenentwicklung zu erarbeiten. Als Beispiele werden die Weiterentwicklung von Brachflächenkatastern und Managementplänen, ein zonierte Satzungsrecht der Kommunen, finanzielle Anreizinstrumente und ein Modellversuch für ein überregionales Handlungssystem für Flächennutzung genannt.

Auch die Ministerkonferenz für die Raumordnung (MKRO) bekennt sich zum 30-ha-Ziel der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, indem vor allem die Siedlungstätigkeit auf die Innenentwicklung der Städte und Gemeinden konzentriert wird. Das Bundesland Berlin ist aufgefordert, die im Rahmen der MKRO formulierten Ziele umzusetzen. Im Juni 2009 haben die zuständigen Minister der Länder den Beschluss „Flächensparen als Aufgabe der Raumordnung“ erlassen. Die MKRO spricht sich in diesem Zusammenhang für eine weitere Stärkung der Innenentwicklung und insbesondere für eine Wiedernutzung von Brachflächen aus (MKRO 2009). Die Länder Berlin und Brandenburg haben dem Rechnung getragen, indem sie die Ziele der MKRO in ihrem gemeinsamen Landesentwicklungsprogramm 2007 übernommen haben. Dort heißt es: „Die Innenentwicklung soll Vorrang vor der Außenentwicklung haben. Dabei sollen die Erhaltung und Umgestaltung des baulichen Bestandes in vorhandenen Siedlungsbereichen und die Reaktivierung von Siedlungsbrachflächen bei der Siedlungstätigkeit Priorität haben“. (SENSTADT/MIR 2008, S. 6)

Auf Ebene der Stadt Berlin finden sich Ziele und Strategien zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme im Flächenmonitoring der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wieder. Die Umsetzung wird stark von der Initiative Lokale Agenda Berlin 21 vorangetrieben.

Hinter dem Agenda-Leitprojekt „Zwischennutzungskultur“ steht zum Beispiel das Konzept für eine nachhaltige und soziale Kultur im Umgang mit Leerstand und brach gefallenem Raum.

Aktuelle Forschungsansätze

Im Zusammenhang mit der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden etliche Aktivitäten auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene eingeleitet, um das Flächenrecycling zu fördern. Auf Bundesebene zählen dazu neben den vorgenannten Gesetzesänderungen auch Maßnahmen in den Bereichen Förderung und Forschung. Aber auch auf Länderebene wurden Bündnisse geschlossen und ressortübergreifende Gremien etabliert, die auf die Umsetzung konkreter Maßnahmen zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme im kommunalen und regionalen Bereich abzielen. Die Bundesländer Bayern und Baden-Württemberg machten hier den Anfang.

Flächenkreislaufwirtschaft im Forschungsprogramm „Fläche im Kreis“

Die Ressortforschung des Bundes widmet sich dem Flächenrecycling in zahlreichen Projekten. Von 2004 bis 2007 wurde im Rahmen des Forschungsprogramms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ (ExWoSt) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung das Forschungsvorhaben *„Fläche im Kreis – Kreislaufwirtschaft in der städtischen/stadtregionalen Flächennutzung“* mit fünf Planspielregionen durchgeführt.

Das Forschungsvorhaben formuliert das Ziel einer Flächenkreislaufwirtschaft, die zyklisch einen Prozess von Planung, Nutzung, Nutzungsaufgabe, Brachliegen und Wiedereinbringung der Flächen durchläuft (BBR 2004, S. 7). Dieser Prozess soll sich nicht projektbezogen nur auf eine einzelne Branche beziehen. Vielmehr soll es beim Flächenkreislauf um eine „stadtregionale Neunutzung des ungenutzten Siedlungsbestandes“ gehen (JAKUBOWSKI U.A. 2004, S. 7f.). Durch eine Wiedernutzung sollen die drei Komponenten der Nachhaltigkeit – Ökologie, Ökonomie und Soziales – verbunden werden. Diese Nachhaltigkeitsziele sollen z.B. mittels der Reduzierung der Inanspruchnahme neuer Flächen, durch die Vermeidung neuer Infrastrukturinvestitionen und durch die effiziente Nutzung der vorhandenen Infrastruktur sowie durch eine verstärkte Mischung in funktionaler und sozialer Hinsicht erreicht werden.

Zur Erprobung möglicher Wege zur Flächenkreislaufwirtschaft wurde im Anschluss das Forschungsfeld *„Fläche im Kreis – Kreislaufwirtschaft in der städtischen/ stadtregionalen Flächennutzung“* initiiert (vgl. u.a. RAT FÜR NACHHALTIGE ENTWICKLUNG 2007, BBR 2006a). Ziel dieses Forschungsfeldes ist die Ermittlung von Maßnahmen, die eine städtische bzw. stadtregionale Flächenkreislaufwirtschaft erreichen. Die entsprechenden Maßnahmen sollen

vorrangig und systematisch Potenziale der Bestandsentwicklung und der Wiedernutzung von Brachflächen ausschöpfen.

Verfolgt wird ein Nutzungszyklus von der Baulandbereitstellung, Bebauung, Nutzung, des Brachfallens bis zur Wiedernutzung der Fläche. Dies gilt ebenso für die einzelne Fläche wie für die Siedlungsflächen einer gesamten Stadtregion (Abbildung 2-6). Der Ansatz der Flächenkreislaufwirtschaft schließt eine Inanspruchnahme neuer Flächen nicht vollständig aus, knüpft diese aber an Bedingungen.

Ergänzend sind nach dem Forschungsvorhaben „Fläche im Kreis“ Flächenpotenziale relevant, die einen Rückbau bebauter Grundstücke zum Zwecke der nicht baulichen Nutzung vorsehen. Die Studie erwartet als Ergebnis der Flächenkreislaufwirtschaft u.a. eine effizientere Flächennutzung, eine Stabilisierung der Siedlungsdichte in der Stadt und die Vermeidung überdimensionierter Neuentwicklungen mit eigener neuer Infrastruktur.

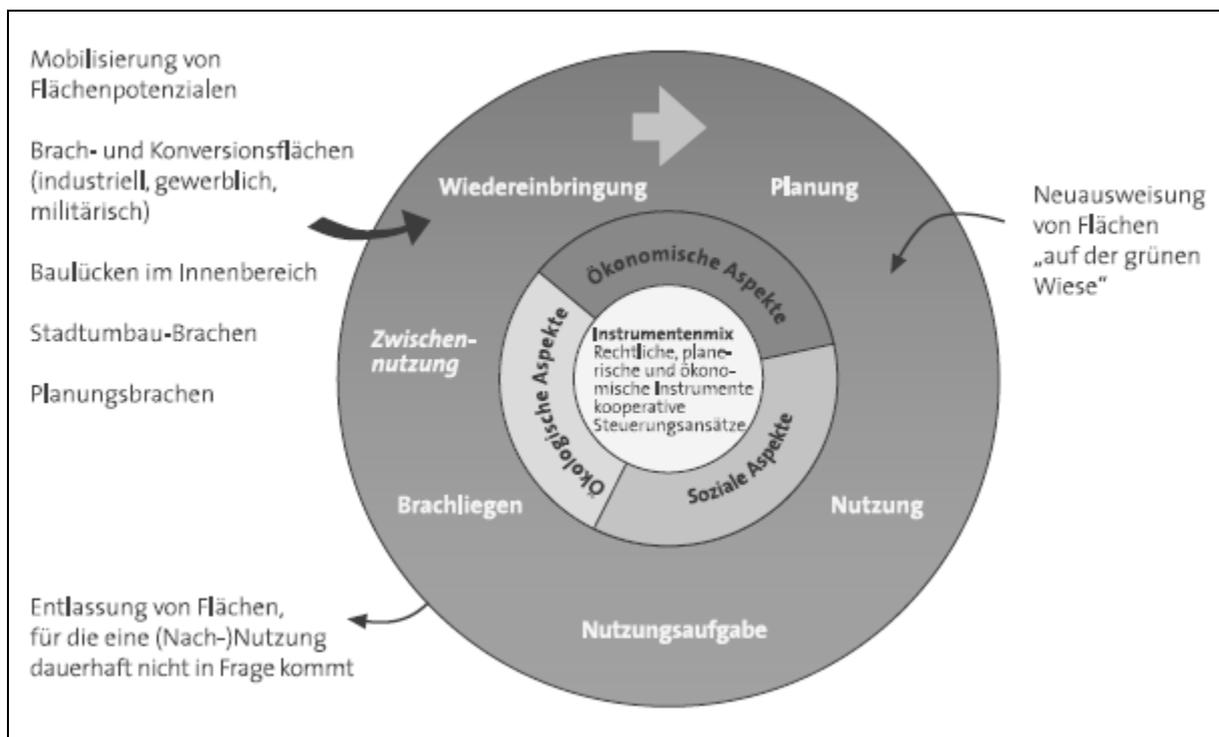


Abbildung 2-6 Phasen der Flächenkreislaufwirtschaft (Difu in BBR 2006a, S. 14)

Akteursbeziehungen in der Flächenkreislaufwirtschaft

Das Flächenrecycling stellt aufgrund seiner Komplexität und Vielschichtigkeit hohe Anforderungen an die Zusammenarbeit. Diese komplexen und interdisziplinären Akteursbeziehungen wurden bereits zeitlich vor dem Forschungsprogramm „Fläche im Kreis“ in

einer vom Deutschen Institut für Urbanistik (DIFU) 2001 herausgegebenen Studie zum Thema Flächenrecycling analysiert und dargestellt.

Öffentliche und private Akteure müssen eng kooperieren, um Projekte des Flächenrecyclings erfolgreich zu verwirklichen (Abbildung 2-7). Auf der Seite der öffentlichen Hand sind Akteure der Landesebene (insbesondere hinsichtlich der Fördermittel), der regionalen Ebene und nicht zuletzt der kommunalen Ebene eingebunden, vor allem um planerische und genehmigungsrechtliche Fragen zu klären. Die Kommune hat zum einen die Kooperation mit den privaten Akteuren zu entwickeln und zu verwalten und zum anderen eine ämterübergreifende Kooperation anzustreben, um in einer strategischen Herangehensweise alle relevanten Akteure möglichst frühzeitig einzubinden und so Hindernisse möglichst früh zu erkennen und lösen zu können.

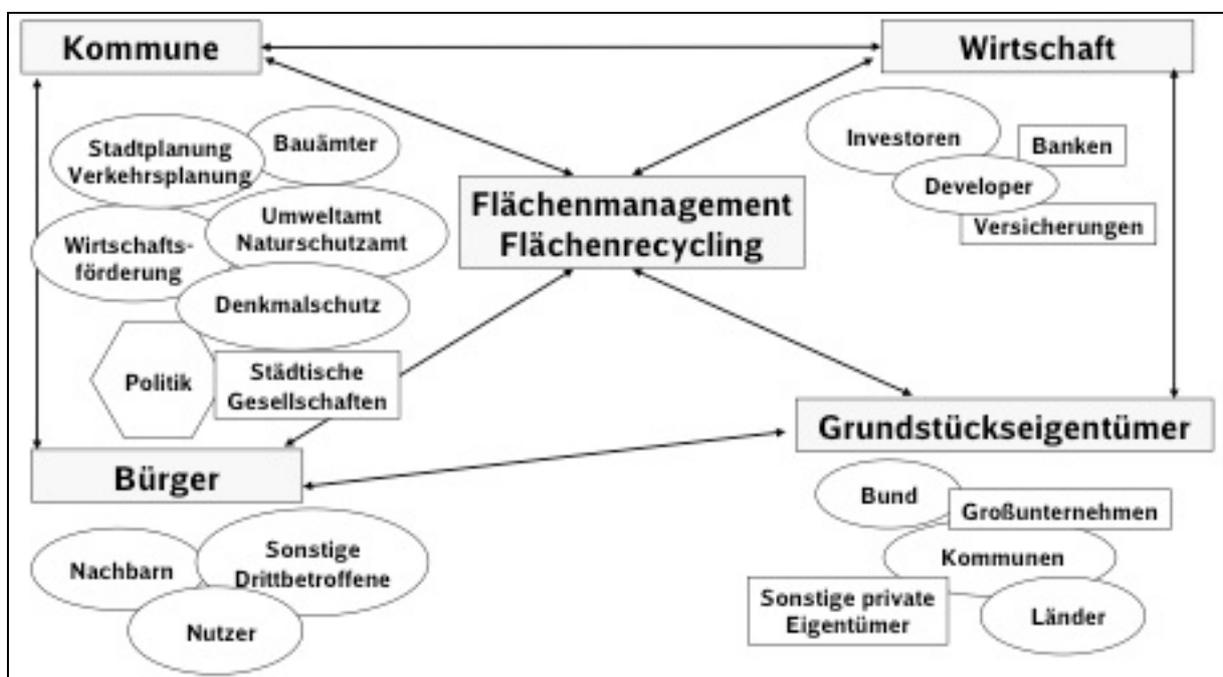


Abbildung 2-7 Akteursbeziehungen im Flächenmanagement und Flächenrecycling (Difu 2001, S. 15)

Forschungsschwerpunkt REFINA

Viele praktische Bausteine des Flächenmanagements und eines darin eingebetteten Flächenrecyclings wurden zwischen 2006 und 2009 im Förderschwerpunkt *REFINA* (*Forschung für die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und ein nachhaltiges Flächenmanagement*) des Bundesministeriums für Bildung und Forschung bearbeitet. Innerhalb der insgesamt sechs Themenschwerpunkte (Boden- und Flächeninformationen, Kosten der Flächeninanspruchnahme, Kommunikation und Beteiligung, Revitalisierung von Einzelstandorten und Konversionsflächen, Kommunale Modellkonzepte, Regionale

Modellkonzepte) ging es vor allem im Themenschwerpunkt Revitalisierung von Einzelstandorten und Konversionsflächen um das Flächenrecycling.

Die REFINA-Forschung zur Erhebung und Bewertung von Flächen- und Standortinformationen zeichnet sich durch die Entwicklung neuer Konzepte der Flächensteuerung aus (kooperative Verfahren, verstärkte Nutzung von Innenentwicklungspotenzialen, neue Ansätze bei der Reaktivierung von Innenentwicklungspotenzialen und andere). Mit der Bewertung und Mobilisierung von Gewerbebaulandreserven im Rahmen von interkommunalen Gewerbeflächenpools haben sich die beiden Projekte REGENA (Regionaler Gewerbeflächenpool Neckar-Alb) und GEMRIK (Nachhaltiges Gewerbeflächenmanagement im Rahmen interkommunaler Kooperation am Beispiel des Städtennetzes Balve-Hemer-Iserlohn-Menden) beschäftigt. In dem Forschungsprojekt FLITZ (Aktivierung von Gewerbeflächenpotenzialen durch E-Government) wurde hingegen eine Software bzw. ein Web-Portal entwickelt, das zur Vermarktung und Wiedernutzung von Gewerbeflächen und -objekten beitragen soll.

2.2.3 Hemmnisse und Ansätze der Flächenreaktivierung

Wie bereits in der vorstehenden Darstellung der komplexen Akteursbeziehungen bei der Revitalisierung von Verfügungsflächen angedeutet, ist die Wiedernutzung von Flächen oftmals mit größeren Schwierigkeiten behaftet als die Neuentwicklung vormals un bebauter Flächen. Einige der Hemmnisse der Flächenreaktivierung und Lösungsansätze sollen im Folgenden kurz dargestellt werden. Dabei wird zunächst auf mehrere Studien eingegangen, die zu dem Ergebnis kommen, dass ganz überwiegend mehr neues Bauland ausgewiesen wird als tatsächlich nachgefragt wird, so dass der Nachfragedruck nach bereits vorgenutzten Flächen nicht ausreichend groß ist, um die Flächenneuanspruchnahme entscheidend zu reduzieren. Anschließend werden verschiedene tatsächliche Hemmnisse bei der Flächenreaktivierung untersucht.

In der BBR-Baulandumfrage 2006 wurde neben den Wiedernutzungspotenzialen auch die Gewerbebaulandsituation der Gemeinden abgefragt. Dabei wurden 671 Kommunen befragt. Danach sinkt der Anteil der Kommunen mit einer Unterversorgung an Grundstücken für eine gewerbliche Nutzung seit Jahren. Nach der Umfrage setzt sich dieser Trend weiter fort, da die Flächenreserven die Nachfrage mittlerweile um ein Vielfaches übertreffen. Im Rahmen der Befragung meldete nur ein Sechstel der Kommunen Gewerbebaulandmangel, während fast die Hälfte Überhänge aufwies (BBR 2007a, S. 106f.). Regional betrachtet wurden im Osten und

Norden seltener Gewerbebaulandmängel gemeldet als im Westen oder Süden. Wachsende Städte haben erwartungsgemäß häufiger Bedarf an Gewerbeflächen als schrumpfende Städte; dessen ungeachtet ist bei den wachsenden Kommunen der Anteil mit einem ausgeglichenen Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage ebenfalls vergleichsweise hoch (BBR 2007a, S. 107). Einzelne Kommunen ohne allgemeinen Gewerbebaumangel meldeten aber spezifischen Baulandmangel, der durch das bestehende Angebot nicht befriedigt werden kann. Häufig fehlen große, zusammenhängende Grundstücke Expansionsflächen, die von bestimmten Betrieben nachgefragt werden.

Weiterhin Neubereitstellung von Gewerbebauland trotz Überhang

Trotz des in der BBR-Baulandumfrage 2006 festgestellten Überhangs an Gewerbebauland haben in den befragungsrelevanten Jahren viele Gemeinden neues Gewerbebauland ausgewiesen, im Durchschnitt rund 43 Prozent der befragten Gemeinden. Dabei gibt es regional keine großen Unterschiede. Hingegen weichen die Neuausweisungen in den unterschiedlichen Gemeindetypen stärker voneinander ab. Fast alle Metropolen und viele Großstädte erschließen neue Gewerbeflächen, während nur ein Drittel der kleinen Kommunen dies tut (BBR 2007a, S. 108).

Befragt nach den Ursachen für zusätzlichen Gewerbebaulandbedarf wird meistens auf einen tatsächlichen Mangel an Baugrundstücken verwiesen. Rund 53 Prozent der befragten Kommunen führen ihren Neubaubedarf hierauf zurück, wohingegen Schwierigkeiten bei der Vermarktung vorhandener Grundstücken laut der Befragung eine untergeordnete Rolle spielen. Nur ein Viertel der Gemeinden begründet ihren Hauptbedarf an zusätzlichem Bauland damit. Als Einzelbegründung für gewerblichen Baulandbedarf wurde besonders häufig angeführt, dass den Gemeinden die finanziellen Mittel für den Grunderwerb und die Erschließung fehlen. Weiter wurden Auflagen und Forderungen der Umwelt- und Naturschutzplanung oft, nämlich in 37 Prozent der Fälle, genannt. Regionale Unterschiede bestehen dabei nicht. Die Ländergruppe Süd verzeichnet vergleichsweise häufig Hemmnisse durch Umwelt- und Naturschutzauflagen, dafür seltener finanzielle Restriktionen.

Ein weiterer Grund für die Neuausweisung von Bauland sind „nicht nachfragegerecht ausgewiesene“ Flächen, die in mehr als zwei Dritteln der befragten Großstädte genannt wurden. Darüber hinaus wurden schwierige topographische Lagen sowie Altlasten häufig als Ursachen für Baulandbedarf benannt (BBR 2007a, S. 109f.) Bei den Kommunen, die die fehlende Marktverfügbarkeit von Grundstücken als Begründung für zusätzlichen Gewerbebaulandbedarf angeben, wurden überwiegend zu hohe Preisforderungen oder die mangelnde Verkaufsbereitschaft der Eigentümer als Ursachen benannt.

Baulandparadoxon und interkommunale Konkurrenzsituation

In dem vorstehend beschriebenen Zusammenhang wird häufig der Begriff des Baulandparadoxons verwendet, der von Davy geprägt wurde (DAVY 1996). Er bezieht sich auf die auf den ersten Blick paradoxe Situation, dass Gemeinden rein rechnerisch ihren Baulandbedarf an Wohn- und besonders an Gewerbeflächen im innerstädtischen Bereich (auf Brachflächen) decken könnte, jedoch weiterhin die Bautätigkeit im Außenbereich dominiert. Das Aufzeigen dieses Paradoxons zeigt, dass eine örtlich auftretende Baulandknappheit vor allem auf der mangelnden Verfügbarkeit dem Bedarf angepasster Bauflächen beruht. Einige Gründe hierfür wurden im vorherigen Abschnitt ausgeführt. Ein weiterer Grund für diese Situation liegt in dem Prinzip des deutschen Planungssystems, das auf der Angebotsplanung beruht. Baurechte werden verliehen, ohne damit Baupflichten zu verbinden. Dies führt dazu, dass für die öffentliche Hand bei fehlenden Investitions- oder Verkaufsabsichten privater Investoren keine oder nur eingeschränkte Regelmöglichkeiten vorgesehen sind (z.B. ein Baugebot). Hinzu kommt der interkommunale Wettbewerb um Haushalte und Unternehmen. So ist es aus Sicht der einzelnen Gemeinde zwar durchaus rational, Bauland, insbesondere im Außenbereich, auszuweisen um privaten Haushalten und Unternehmen ein möglichst großes Flächenangebot zu unterbreiten und dadurch einen Wettbewerbsvorteil zu erreichen. Handelt allerdings jede Gemeinde einer Region auf diese Weise, hebt sich der Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Gemeinden wieder auf. In der Folge gestaltet es sich zunehmend schwieriger, die vorhanden innerstädtischen Baulandpotenziale zu vermarkten.

Ziele kommunaler Gewerbebaulandpolitik bezüglich Brachflächen widersprüchlich

Befragt nach den Zielen einer nachhaltigen Gewerbebaulandpolitik weisen knapp die Hälfte der Kommunen den Grundsätzen der sparsamen, schonenden und effizienten Flächenentwicklung einen hohen Stellenwert zu. Ebenso wird die Revitalisierung von Brachflächen als wichtige Aufgabe angesehen. Widersprüchlich erscheint gleichwohl, dass durchschnittlich drei Viertel der Gemeinden der Aussage „Gewerbeflächen werden vorrangig auf Neuausweisungsflächen entwickelt“ mittlere bis hohe Bedeutung zuweisen, darunter auch eine Reihe Großstädte. Demgegenüber weisen nur etwas mehr als die Hälfte der befragten Gemeinden dem Ziel, Brachen vorrangig vor neu ausgewiesenen Flächen zu entwickeln, eine mittlere bis hohe Bedeutung zu. In etwa ein Fünftel der befragten Gemeinden weist diesem Ziel gar keine Bedeutung zu, darunter hauptsächlich kleine Städte, während Metropolen, Großstädte und die Ländergruppe Ost eine vorrangige Brachenentwicklung wiederum als relativ wichtig ansehen (BBR 2007a, S. 118). Nichtsdestotrotz beläuft sich der Anteil von Brachflächen an den

Neubereitstellungen von Gewerbebauland auf immerhin durchschnittlich 40 Prozent (BBR 2007a, S. 125), wie bereits in Kapitel 2.2.1 dargestellt wurde.

Baulandpreise spielen bei der Gewerbeflächenentwicklung nur eine untergeordnete Rolle

Die Auswirkungen der Baulandverknappung als Maßnahme zur Umsetzung des Ziels der Reduzierung der Flächeninanspruchnahme auf 30 Hektar im Jahr 2020 (siehe oben) wurden jüngst in einer vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) in Auftrag gegebenen Studie untersucht (BMVBS 2011). Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass infolge einer Verknappung des Baulandangebots Boden- und Immobilienpreiserhöhungen zu erwarten sind, wenn auch nur in moderatem Umfang. Nach Einschätzung der Studie führt die Durchsetzung des 30-ha-Ziels möglicherweise zudem zu einer Verringerung der Neubautätigkeit. Gleichzeitig wird aber angenommen, dass unter diesen Bedingungen die Mobilisierung von Bauland im Bestand zunimmt (BMVBS 2011, S. 9).

In einer weiteren vom BMVBS beauftragten Studie wurden die Faktoren untersucht, die zu einer Neuinanspruchnahme von Flächen führen. Das zentrale Ergebnis der Studie ist, dass die Neuausweisung von Bauland nicht allein Ausdruck realer Nachfrageüberhänge nach Wohn- und Gewerbebauland ist, sondern auch Instrument einer proaktiven, fiskalisch orientierten Wettbewerbspolitik der Kommunen um Einwohner und Gewerbebetriebe, welches die Kommunen auch dann einsetzen, wenn eine Nachfrage nach Flächen tatsächlich nicht oder nur in geringem Ausmaß besteht (BMVBS 2009, S. 103). In der Studie wurde zudem die Hypothese überprüft, ob ein steigender Baulandpreis unter ansonsten gleichen Bedingungen die Flächeninanspruchnahme senkt. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass im Gegensatz zur Wohnbauflächenentwicklung der Baulandpreis bei der Gewerbeflächenentwicklung keine Rolle spielt. Die geringe Bedeutung erklären die Autoren mit dem möglicherweise verzerrenden Effekt von kommunalen Subventionierungen der Verkaufspreise in Gebieten mit höherem Preisniveau (BMVBS 2009, S. 98). Zudem konnte ein Einfluss staatlicher Subventions- und Förderinstrumente für die Entwicklung von Gewerbeflächen nachgewiesen werden (BMVBS 2009, S. 101).

Hemmnisse bei der Wiedernutzung von Verfügungsflächen

Wie zuvor dargestellt besteht eine Diskrepanz zwischen den bestehenden, zum Teil erheblichen innerörtlichen Potenzialen an Brachflächen und deren tatsächlicher Nutzung. Wie auch neu ausgewiesene Gewerbeflächen können Verfügungsflächen, die für eine gewerbliche Nachnutzung vorgesehen sind, den spezifischen Anforderungen von Unternehmen, die einen neuen Standort

suchen, oftmals nicht entsprechen. Jedoch weisen Verfügungsflächen weitere Charakteristika auf, die einer möglichen Wiedernutzung entgegenstehen können.

Die Marktnähe oder Marktferne von Verfügungsflächen bestimmt sich weitgehend anhand von zwei Bündeln von Aspekten

- den spezifischen Bedingungen der (Verfügungs-)Fläche selbst,
- der allgemeinen wirtschaftlichen Situation und der daraus resultierenden Nachfrage nach Flächen insgesamt.

Zunächst sollen die flächenspezifischen Wiedernutzungshemmnisse kurz klassifiziert werden, ehe näher auf die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen eingegangen wird.

Spezifische Bedingungen der Verfügungsfläche

Charakteristisch für viele Brachflächen ist, dass eine Wiedernutzung der Fläche oder Gebäude ohne Eingreifen staatlicher Akteure nicht erfolgt und somit besondere Aktivitäten öffentlicher und/privater Akteure erforderlich sind, um die Wiedernutzung der Fläche zu ermöglichen. Dieser Handlungsbedarf ist je nach Brachflächentyp und je nach dem konkreten, der Wiedernutzung entgegenstehenden Hindernis unterschiedlich groß. Tabelle 2-1 fasst die möglichen Hemmnisse und Defizite zusammen, wobei zwischen folgenden Aspekten unterschieden wird:

- Technische Defizite, insbesondere baulich-strukturelle Mängel der Flächen und Gebäude,
- stadträumliche Nachteile durch die Lage und Größe der Brachflächen,
- rechtlich-administrative Hindernisse,
- politisch-institutionelle Mängel,
- instrumentelle Defizite,
- ideologische Hemmnisse sowie
- ökonomische Hemmnisse (dazu sogleich im Detail).

In Tabelle 2-1 sind diese Hemmnisse jeweils aus Sicht der am Flächenrecycling beteiligten öffentlichen (Verwaltung und Entscheidungsträger der Kommunen) und privaten (Grundstückseigentümer, Investoren, Nutzer, Projektentwickler, Dienstleister) Akteure dargestellt.

| Hemmnis/Defizit | Öffentliche Akteure | Private Akteure |
|--------------------------|---|---|
| Technisch | <ul style="list-style-type: none"> ■ Unkenntnis über Typ und Grad der Altlastenbelastung ■ Gefahr durch Altlasten und damit hohe Sanierungskosten ■ Nicht verfügbare Technik zur Lösung des Altlastenproblems ■ Erschließungskosten | <ul style="list-style-type: none"> ■ Baulich-strukturelle Mängel der Fläche und der Gebäude ■ Belastung der Fläche durch Altlasten und damit hohe Sanierungskosten |
| Stadträumliche Nachteile | <ul style="list-style-type: none"> ■ Lage im Stadtraum ■ Größe der Fläche | <ul style="list-style-type: none"> ■ Lage im Stadtraum ■ Größe der Fläche |
| Rechtlich-administrativ | <ul style="list-style-type: none"> ■ Kein Zugriff auf private Brachengrundstücke ■ Bau-, planungs- und umweltrechtliche Hemmnisse (fehlendes oder ungenügendes Baurecht, Probleme der Entschädigungspflicht – Plangewährleistungsfrist 7 Jahre, Immissionsschutzrecht) ■ Probleme der Entlassung von Flächen aus dem Fachplanungsrecht ■ Haftung und Finanzierung bei Altlastenverdacht | <ul style="list-style-type: none"> ■ Unklarheit über planungsrechtliche Situation ■ Zeitaufwändige Vorgänge des Besitzerwechsels, ggf. Änderungen planungsrechtlicher Vorgaben, Aufbereitung der Fläche, → langwieriges Genehmigungsverfahren ■ Gestiegener ökologischer Wert der Fläche erschwert und verteuert u.U. eine bauliche Nachnutzung (Interessenskonflikt zwischen Naturschutz und Wiedernutzbarmachung) ■ Probleme der Entlassung von Flächen aus dem Fachplanungsrecht (bei privatisierten ehemals öffentlichen Unternehmen (z.B. Bahn, Post)) ■ Nutzungsbeschränkungen oder Auflagen durch Denkmalschutz ■ Interessenskonflikte (Nachbarschutz, Immissionsschutz) ■ Restriktive Planungsvorschriften (Grenzabstände, Fensterrechte, Fluchtweigelängen, Brandschutzvorschriften, Stellplatznachweis)V |
| Politisch-institutionell | <ul style="list-style-type: none"> ■ Informationsdefizite über Bestand der potentiellen wiedernutzbaren Flächen ■ Probleme mit Grundeigentümern ■ Unterschiedliche Ziele Kommune – Investor ■ Unflexible Organisationsformen (Bürokratie) und langwierige Verfahren ■ Hohe Flächenausweisungsraten im Umfeld durch ausgeprägte interkommunale Konkurrenz | <ul style="list-style-type: none"> ■ Langwierige Verfahren bis Baurecht besteht (u.U. Planänderungsverfahren) ■ Probleme mit Grundeigentümern ■ Unterschiedliche Ziele Kommune – Investor |
| Instrumentell | <ul style="list-style-type: none"> ■ Finanzierungsunsicherheit ■ Überangebot an frei verfügbaren Flächen (Reserven in FNP und B-Plänen) | <ul style="list-style-type: none"> ■ Fehlende ökonomische Anreize ■ Fehlende Förderprogramme → derzeitiges Instrumentarium (Steuern, Subventionen) fördert Außenentwicklung und benachteiligt das Bauen im Bestand |
| Ideologisch | <ul style="list-style-type: none"> ■ Negatives Image der Brachfläche (irrationale Vorbehalte) ■ Mangelndes Bewusstsein über Problematik des Flächenverbrauches ■ Interessensgegensätze, Meinungsverschiedenheiten, Unsicherheiten bei Entscheidungen über Abriss, Erhalt und Weiterverwendung | |

Tabelle 2-1 Relevante Hemmnisse der Wiedernutzung für öffentliche und private Akteure (BBR 2006b, S. 24)

Die in der Tabelle aufgeführten Hemmnisse sind dann besonders groß, wenn eine potenziell oder tatsächlich flächenschädigende, wirtschaftliche Vornutzung vorhanden war. Dies wird bestätigt durch die Baulandumfrage des BBR aus dem Jahr 2004, nach der Altlasten neben Problemen mit Grundstückseigentümern sowie fehlendem Bedarf in den Kommunen als Haupthindernis der Wiedernutzung genannt wurde (BBR 2004, S. 51, S. 71).

Gewerblich vorgenutzte Brachen stehen meist unter dem Verdacht, mit Altlasten belastet zu sein, die für den Erwerber mit Risiken verbunden sind, da er neben dem Altlastenverursacher für diese Altlasten haftet. So ist nach dem Bundesbodenschutzgesetz die Durchführung von Sanierungsmaßnahmen verpflichtend, wenn sich der Verdacht von Altlastenvorkommen bestätigt. Solange Kommunen bzw. Regionen noch über eine ausreichende Anzahl von Flächen ohne eine altlastengefährdende Vornutzung verfügen, sind die Hindernisse groß, Investoren für eine Wiedernutzung eines Standortes im Innenbereich zu gewinnen (GREIVING U.A. 2009, S. 7).

Ökonomische Hemmnisse

Über die technischen, institutionellen, instrumentellen, rechtlichen und ideologischen Aspekte hinaus sind die ökonomischen Rahmenbedingungen entscheidend für eine Wiedernutzung (vgl. unter anderem BBR 2004, S. 41). Die ökonomischen Rahmenbedingungen, die für ein Flächenrecycling relevant sind, lassen sich in drei Kategorien einteilen:

- Rahmenbedingungen der Region,
- Rahmenbedingungen des Standortes und
- Rahmenbedingungen der Akteure.

Ökonomische Rahmenbedingungen der Region

Die generellen ökonomischen Rahmenbedingungen einer Region haben einen maßgeblichen Einfluss darauf, ob und in welchem Umfang Brachen wieder einer Nutzung zugeführt werden und werden können. Je größer die wirtschaftliche Prosperität und das Entwicklungspotenzial einer Region sind, umso größer sind die Chancen, Brachen zu reaktivieren. Auf der anderen Seite ist die Wiedernutzung von Brachflächen schwieriger in demografisch und/oder ökonomisch schrumpfenden Regionen.

Die Flächennachfrage und der Flächendruck in einer Region schwanken je nach Attraktivität und Wirtschaftskraft dieser Region. Auch die jeweils spezifischen Strukturen des Angebotes von und der Nachfrage nach Flächen in einer Kommune bzw. Region spielen jedoch für die Chancen der Flächenreaktivierung eine zentrale Rolle. Folgende Faktoren sind dabei von besonderer Bedeutung:

- Nachfrageseite: Der Umfang und die Art der Flächennachfrage hängen von der wirtschaftlichen Entwicklung und der Branchenstruktur in einer Region ab. So ist z.B. zu beobachten, dass vor allem wissensintensive Branchen bevorzugt alte Gebäude (auch bei

hohem Erneuerungsaufwand) nachfragen, z.B. industriell vorgenutzte innerstädtische Gebäude.

- Angebotsseite: Je geringer das Angebot, umso höher ist zwangsläufig in Wachstumsphasen der Flächennachfragedruck und damit die Investitionsbereitschaft in vorgenutzte Flächen. Umgekehrt sinkt diese Investitionsbereitschaft, je größer die (zumeist kostengünstigeren) Alternativen durch eine hohe Neuausweisungsrate von Flächen in der Region sind. Gleiches gilt innerhalb des Bestands von Brachflächen für leichter und schwieriger wiedernutzbare Flächen.

Ökonomische Rahmenbedingungen des Standortes

Unabhängig von den ökonomischen Rahmenbedingungen innerhalb einer Region bestehen spezifische ökonomische Bedingungen einzelner Standorte, die ihre Marktchancen bestimmen:

- Entscheidend für die Vermarktbarkeit einer einzelnen Fläche ist ihre Lage und Attraktivität. Dazu gehören die Lage in der Stadt, das Umfeld und die infrastrukturelle Erschließung im umfassenden Sinn.
- Die Kosten der Aufbereitung einer Fläche spielen für einen Investor vor allem im Vergleich mit den alternativ zur Verfügung stehenden Flächen eine zentrale Rolle. Je höher der Nachfragedruck und je kleiner das alternative Angebot, umso eher werden auch kostenintensive Aufbereitungen von Brachflächen durchgeführt.
- Schließlich spielen die Preisvorstellungen des Eigentümers eine wichtige Rolle. Gerade bei Grundstücken, die mit hohen Ankaufswerten bilanziert sind, wird oftmals eine Abwertung durch einen (marktpreisgerechten) Verkauf unter dem Buchwert gescheut. Diese Flächen sind oftmals dem Markt tendenziell länger entzogen, hier sind die kommunalen Steuerungsmöglichkeiten zudem begrenzt. Dieses Problem stellt sich häufig bei Brachflächen deshalb, weil der Ankaufspreis mit Nutzungsabsicht höher war als der mögliche Verkaufspreis der brachgefallenen Fläche.

Ökonomische Rahmenbedingungen der Akteure

Daneben müssen auch die finanziellen Rahmenbedingungen und Spielräume der an einer Flächenreaktivierung beteiligten Akteure berücksichtigt werden. Generell ist davon auszugehen, dass die finanziellen Spielräume der öffentlichen Hand für die Förderung der Aufbereitung von Brachen begrenzt sind. Neben beihilferechtlichen Restriktionen liegen vor allem in stark verschuldeten Kommunen Haushaltsrestriktionen vor. Gerade wenn in einer Kommune

Außenflächen für die Entwicklung zur Verfügung stehen, ist deren Erschließung auch für die Kommunen häufig kostengünstiger (teilweise bedingt durch öffentliche Fördermittel) als die finanzielle Unterstützung bei der Aufbereitung einer Brachfläche (Umweltbundesamt 2004)

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich die altlastenbezogenen, ökonomischen und weiteren Hemmnisse die Flächenreaktivierung gerade in Regionen und Kommunen mit geringem Flächennachfragedruck allein unter Marktprinzipien schwierig gestalten. Somit sind gezielte Maßnahmen der Kommunen und Regionen gefragt, um eine vorrangige Nachnutzung von Brachflächen anstelle der Neuausweisung von Flächen zu erreichen. Einige der praktizierten Instrumente und Strategien werden im Folgenden kurz dargestellt.

Instrumente und Strategie der Flächenreaktivierung

Die zur Förderung der Flächenreaktivierung zur Verfügung stehenden Instrumente und Strategien können generell in drei Gruppen eingeteilt werden: Baurechtliche Instrumente, informelle Ansätze und finanzielle Förderungsmaßnahmen.

Baurechtliche Steuerungsinstrumente

Die in letzten Jahren durchgeführten größeren Novellierungen des Baugesetzbuches (BauGB) zielten größtenteils auf die Förderung der Innenentwicklung und Bestandserneuerung. Dazu zählen u.a. Umweltprüfungen, städtebauliche Verträge und die Einführung eines beschleunigten Bauleitplanverfahrens nach § 13a BauGB.

Bebauungspläne der Innenentwicklung § 13a BauGB

Im Rahmen der BauGB-Novelle 2007 wurde der Bebauungsplan der Innenentwicklung in § 13a BauGB als neues Instrument der Bauleitplanung eingeführt. Der Bebauungsplan der Innenentwicklung soll Innenentwicklungen gegenüber Entwicklungen, die auf eine Neuinanspruchnahme von Flächen zielen, durch ein beschleunigtes Bebauungsplanverfahren fördern. Möglich ist bei Bebauungsplänen der Innenentwicklung unter anderem der Verzicht auf eine förmliche Prüfung der Umweltauswirkungen, wenn das Plangebiet eine Grundfläche von weniger als 20.000 Quadratmeter umfasst. Zudem ist die für Neuentwicklungen grundsätzlich vorgesehene frühzeitige Bürger- und Behördenbeteiligung nicht erforderlich, eine vereinfachte förmliche Bürger- und Behördenbeteiligung reicht in diesem Fall aus.

Eine aktuelle Gemeindebefragung in Baden-Württemberg hat gezeigt, dass 38 Prozent der Bebauungspläne in Baden-Württemberg nach § 13a BauGB durchgeführt werden. Allerdings wird das Verfahren nach § 13a BauGB nach einer Untersuchung vor allem für ohnehin

vorgesehene Verfahren der Innenentwicklung genutzt, ein Anreizeffekt für eine Stärkung der Innenentwicklung konnte im Rahmen der Befragung nicht bestätigt werden. Es zeigte sich jedoch, dass auf 43 Prozent der Flächen, für die Bebauungspläne nach § 13a BauGB aufgestellt werden, Innenentwicklungsmaßnahmen zur Wiedernutzung bzw. Umnutzung von Brachflächen oder zur Nachverdichtung durchgeführt werden (SIEDENTOP U.A. 2010).

Städtebauliche Verträge und Vorhaben- und Erschließungsplan

Ein weiteres baurechtliches Instrument, das zur Wiedernutzung von Brachflächen genutzt werden kann, ist der städtebauliche Vertrag (§ 11 Bau GB), der eine gesetzlich geregelte Möglichkeit des Public-Private-Partnership Modells darstellt. Die städtebaulichen Verträge sind öffentlich-rechtlicher Natur und werden zwischen der Kommune und dem Privateigentümer und/oder dem Investor geschlossen. Im Rahmen städtebaulicher Verträge übernimmt der Investor Verpflichtungen, die weit über die Regelungen eines Bebauungsplanes hinausgehen können. So kann der städtebauliche Vertrag z.B. Abstimmungen über Informations-, Untersuchungs- und Kostenpflichten vorsehen. Außerdem wird häufig eine Bauverpflichtung vereinbart. Städtebauliche Verträge werden häufig bei der Sanierung von Altlasten eingesetzt.

Ähnliche Möglichkeiten bietet der Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) gemäß § 12 BauGB (bestehend aus vorhabenbezogenem Bebauungsplan und Durchführungsvertrag). Dieser ist eine Sonderform des Bebauungsplanes und ermöglicht einer Gemeinde die Wiedernutzung einer Fläche in Abstimmung mit einem Investor innerhalb einer festgesetzten Zeitspanne. Der Vorhabenträger (Investor) legt dabei ein Vorhaben- und Erschließungskonzept vor, welches mit der Gemeinde abgestimmt und zunächst in einen vorläufigen VEP übernommen wird. Die Gemeinde prüft anschließend formell die Zulässigkeit. Das Bau- und Erschließungsrisiko liegt im Rahmen des VEP auf der Investorenmehrheit, da der VEP ohne Entschädigung nach Ablauf der vereinbarten Frist aufgehoben werden kann, wenn die Durchführung dann noch nicht abgeschlossen ist. Der VEP umfasst drei Elemente: den Plan zur Durchführung der Vorhaben und Erschließungsmaßnahmen, den vorhabenbezogenen Bebauungsplan der Gemeinde und den Durchführungsvertrag, der ein städtebaulicher Vertrag ist.

Informelle Instrumentarien und Ansätze

Neben und im Vorfeld formeller baurechtlicher Maßnahmen kommt – zumindest in der frühzeitigen Planungsphase – informellen Instrumenten besonderes Gewicht zu. Der im Kontext von ökonomischen und stadtstrukturellen Transformationsprozessen viel zitierte „Instrumentenkoffer“ („weiche“ Instrumente), der überwiegend in den neuen Bundesländern aus

Stadtumbauerfahrungen entstanden ist, bietet sich auch für die Reaktivierung von Brachflächen an. Instrumente der Kommunikation, der Steuerung der beteiligten Akteure, der Bildung von Allianzen, der informellen und ggf. frühzeitigen Beteiligung nicht formell beteiligter Akteure (wie z.B. der Bürger) und die Festlegung von ressortübergreifenden Zuständigkeiten in der Verwaltung können in diesem Zusammenhang genannt werden.

Die Aufbereitung des Brachflächenangebots und die Bereitstellung der erforderlichen Daten erfolgt heute auf unterschiedlichen Maßstabsebenen (Land, Region, Kommune) durch sog. *Brachflächenkataster*. Durch solche Kataster und überprüfendes Monitoring auf kommunaler Ebene kann beispielsweise dokumentiert werden, welche innerörtlichen Flächenreserven (quantitativ und qualitativ) bestehen. Das hilft zum einen Investoren bei der Suche nach geeigneten Flächen und erleichtert zudem den Kommunen die Steuerung des Angebots. Nur wenn die Flächenangebote der Kommunen transparent sind, lässt sich auch insgesamt ein kommunales oder noch weiterreichender ein regionales Gewerbeflächenmanagement erfolgreich umsetzen.

Vor dem Hintergrund der Ansiedlungskonkurrenz zwischen den Gemeinden und um den Flächenverbrauch insgesamt zu reduzieren, wurde das Konzept des *Regionalen Gewerbeflächenpools* entwickelt. Der Regionale Gewerbeflächenpool will die Gewerbeflächen möglichst vieler Städte und Gemeinden gemeinsam vermarkten und die Erlöse unter den Mitgliedern verteilen. Damit soll die interkommunale Angebotskonkurrenz ausgeschaltet werden. Unter anderem ist vorgesehen, dass sich Gemeinden in topografisch ungünstigen Lagen auch ohne eigene Flächen beteiligen können, indem sie eine finanzielle Einlage in den Pool tätigen. Sie partizipieren dann am wirtschaftlichen Erfolg des Gewerbeflächenpools, ohne landschaftlich empfindliche Flächen angreifen zu müssen. Brachflächen werden im Rahmen der Regionalen Gewerbeflächenpools gezielt aufgenommen und integriert. Bisher wurden Gewerbeflächenpools in den beiden Kreisen Neckar-Alb und Kleeve erprobt. Der Gewerbeflächenpool Kleeve wurde nach einer fünfjährigen Probelaufzeit im Jahr 2011 durch eine Änderung des Regionalplans langfristig gesichert.

Öffentliche Fördermittel zur Förderung der Innentwicklung und Mobilisierung von Brachflächen

Öffentliche oder private Antragsteller können Finanzierungshilfen in Form von Darlehen oder Zuschüssen bei der Europäischen Union, beim Bund und den Ländern in Anspruch nehmen. Die öffentlichen Gelder werden zum Zweck der Strukturförderung, der Städtebauförderung und der Förderung von Forschungs- und Entwicklungsvorhaben eingesetzt.

Speziell für die Brachflächenreaktivierung gibt es keine finanziellen Förderprogramme. Wohl aber sind Fördermittel vorhanden, die im weitesten Sinne die Wiedernutzung von Brachflächen

fördern können. So fördert die Europäische Union strukturschwache Regionen mit Mitteln aus dem *Europäischen Fond für regionale Entwicklung (EFRE)*. Durch die einzelnen zugehörigen Programme können u.a. Vorhaben gefördert werden, die mit einer Altlastensanierung verbunden sind. Im aktuellen Förderzeitraum sieht der EFRE zudem Finanzhilfen für produktive Investitionen in die Infrastruktur vor, die zur Schaffung und Erhaltung dauerhafter Arbeitsplätze beitragen. Auf der Ebene des Bundes werden Fördermittel u.a. im Rahmen der *Gemeinschaftsaufgabe (GRW, vormals GA)* „*Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur*“ gewährt. Gefördert werden können Vorhaben, die der Errichtung einer neuen Betriebsstätte oder der Erweiterung, der Diversifizierung der Produktion bzw. der grundlegenden Änderung des Gesamtproduktionsverfahrens einer bestehenden Betriebsstätte dienen. Schwerpunkt der Förderung sind die neuen Bundesländer. Öffentliche Institutionen können des Weiteren Fördermittel aus der *Städtebauförderung* (z.B. im Rahmen der Programme Stadtumbau Ost und West) beantragen.

2.3 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen für die Arbeit

Quantitative Studien stellen selektiv eine Zunahme der Bevölkerung in deutschen Städten seit Anfang des neuen Jahrtausends fest, wobei sich dies auf Groß- und teilweise Mittelstädte in Ostdeutschland sowie Großstädte und sonstige Städte in Regionen wirtschaftlicher Prosperität konzentriert. Über die Dauer dieses Phänomens besteht gleichwohl Unsicherheit. Weitgehend Einigkeit besteht allerdings zu der Frage, dass aktuell die Reurbanisierung die Suburbanisierung als das dominierende räumliche Muster abgelöst hat. Dabei wurde aber festgestellt, dass die Wanderungen überwiegend aus anderen Regionen und aus dem Ausland erfolgen, insofern keine Wanderung „zurück in die Stadt“ in dem Sinne stattfindet, dass die Abwanderer aus den Städten der Suburbanisierungswelle der 1980er und 1990er Jahre in die Städte zurückkehren.

Deutlich weniger intensiv wurde bislang wissenschaftlich die Frage untersucht und diskutiert, ob neben der Bevölkerung auch die wirtschaftliche Tätigkeit in den Städten zunimmt. Die bisherigen Studien legen allerdings nahe, dass sich die Reurbanisierung vor allem auf das Wohnen konzentriert. So wurde in einer aktuellen Studie des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung BBSR (2012) in ca. drei Vierteln von zehn untersuchten Städten festgestellt, dass im gleichen Zeitraum der Bevölkerungszunahme die Zahl der sozialversicherungsrechtlich Beschäftigten abnahm (ADAM/STURM 2012). Es wurde nur ein Wachstum von innerstädtischen Arbeitsplätzen in wissens- und kulturbasierten Dienstleistungsbranchen festgestellt, ohne jedoch im gleichen Maße wie bei der Bevölkerung eine absolute Zunahme innerstädtischer Arbeitsplätze beobachten zu können (anders jedoch GEPPERT/GORNIG 2010, die auf einen weitgehenden

Gleichlauf räumlicher Trends des Beschäftigungs- und Bevölkerungszuwachses hinwiesen). Zu innerstädtischen logistischen Nutzungen sind bislang keine Untersuchungen ersichtlich.

Speziell für Berlin wurde bislang noch keine Bevölkerungszunahme in dem Maße festgestellt wie dies vor allem für andere ostdeutsche Großstädte der Fall war. Die tatsächliche Wohn- und Beschäftigungsentwicklung ergibt ein deutlich heterogenes Bild. Jüngste Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen deuten aber darauf hin, dass Berlin nunmehr im Vergleich zu den Zahlen nach der Wende auch eine spürbare Zunahme der Gesamtbevölkerung zu verzeichnen hat. Im Hinblick auf die Beschäftigung ist ein Wachstum vor allem in Dienstleistungsbranchen festzustellen.

Wie bereits in der Einleitung für dieses Kapitel geschrieben hängt das Phänomen der Reurbanisierung auch mit der Nachnutzung von Brachflächen zusammen, da diese das größte Potenzial für ein Wachstum der Flächennutzung für Wohn- und Gewerbefläche in Städten darstellen.

Brachflächen lassen sich nach unterschiedlichen Kriterien kategorisieren. Besonders plastisch erscheint dabei die Kategorisierung nach der Art der Vornutzung, innerhalb derer vor allem Industrie- und Gewerbebranchen, Militärbranchen, Infrastruktur- und Verkehrsbranchen, Wohnbranchen und kulturelle sowie soziale Branchen unterschieden werden können. In der letzten Baulandumfrage des BBR von 2006 kam bei einer Befragung von 671 Gemeinden heraus, dass der weit überwiegende Teil der Brachflächen aus einer industriell bzw. gewerblich genutzten Vornutzung entstammt (63 Prozent). Gefolgt werden die gewerblichen Branchen von Militärbranchen mit einem Anteil von 20 Prozent, Bahn- und Postflächen mit einem Anteil von 13 Prozent und sonstigen Branchen mit einem Anteil von 4 Prozent. In Großstädten finden sich nach der BBR-Baulandumfrage 2006 besonders viele Bahn-, Post- und Verkehrsbranchen.

Die Nachnutzung von Brachflächen trifft auf mannigfaltige Herausforderungen und Hemmnisse, die im Regelfall größer sind als die Herausforderungen bei der Neuentwicklung vormals unbebauter Flächen. Diese Herausforderungen haben ihren Ursprung sowohl in allgemeinen Rahmenbedingungen, so vor allem in einer insgesamt niedrigen Flächennachfrage in Regionen mit einer negativen wirtschaftlichen Situation, als auch in flächenspezifischen Faktoren. Darunter sind vor allem technische Defizite der Fläche, stadträumliche Nachteile, rechtlich-administrative Hindernisse, politisch-institutionelle Hindernisse, ideologische Hemmnisse, Altlasten und ökonomische Hemmnisse zu fassen. Bei einem ausreichenden Flächenangebot auch neuer Flächen spielen die ökonomischen Hemmnisse eine besonders große Rolle. Denn zum einen ist

die Nachnutzung von Brachflächen häufig in Bezug auf die Bebaubarkeit kostenintensiver als die Neuentwicklung von Flächen (z.B. Transaktionskosten für administrativen Aufwand, Altlastenbeseitigung, Abriss bestehender Gebäude). Zum anderen scheitert die Nachnutzung vielfach an den Preisvorstellungen des bisherigen Eigentümers, der deutliche Abwertungen im Vergleich zum Ankaufswert scheut. Allgemein ist zu konstatieren, dass in insgesamt wachsenden Städten und Stadtregionen eine Nachnutzung von Brachflächen wahrscheinlicher ist als in schrumpfenden oder wirtschaftlich unattraktiven Städten und Stadtregionen, da in ersteren der Nachfragedruck zumeist größer und das Angebot zumeist kleiner ist.

In Berlin besteht ein im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten hohes Angebot an Verfügungsflächen. So verfügte Berlin 2006 über Verfügungsflächen mit einer Gesamtgröße von insgesamt 6.333 Hektar, von denen 3.012 Hektar der Innenentwicklung zuzurechnen sind. Im Zeitraum von 1991 bis 2005 wurden bereits 680 Verfügungsflächen mit einer Gesamtgröße von 2.456 Hektar einer Nachnutzung zugeführt. Dabei lag der Schwerpunkt der Nachnutzung in Wohnnutzungen (ca. 40 Prozent der nachgenutzten Flächen und 32,4 Prozent der Gesamtflächengröße). Gewerblich nachgenutzt wurden lediglich 4 Prozent der nachgenutzten Flächen und 7,9 Prozent der Gesamtflächengröße. Auch bei den Grundstückspreisen für einfache Gewerbeflächen liegt Berlin deutlich unter dem Durchschnitt anderer deutscher Großstädte und befindet sich nur geringfügig über dem Niveau von Großbeeren (Kreis Teltow-Fläming). Dabei ist der Grundstückspreis für Gewerbeflächen seit 1995 gesunken (Stand 2011).

Insofern bietet Berlin Potenzial sowohl für ein weiteres Bevölkerungswachstum als auch für eine Zunahme der gewerblichen Tätigkeit. Dieses Potenzial gründet sich sowohl auf eine relativ gesehen hohe Verfügbarkeit von nachnutzbaren Flächen als auch auf die relativ gesehen niedrigen Grundstückspreise. Sollte sich das zuletzt beobachtete Wachstum der Bevölkerung und auch der Beschäftigtenzahlen in Berlin fortsetzen und sollte die derzeitige Versorgungssituation eine Verstärkung der logistischen Versorgung der Stadt bedingen, kann nicht ausgeschlossen werden, dass Berlin angesichts seiner großen Flächenpotenziale zu günstigen Preisen ein attraktiver Standort für innerstädtische Logistikenutzungen ist. Im Weiteren soll untersucht werden, ob und inwieweit Berlin das Potenzial für eine Nachnutzung von Brachflächen für Logistikzwecke bietet, ob und welche innerstädtischen Standorte für Logistikzwecke geeignet sind und ob für diese seitens der Logistikwirtschaft eine Nachfrage besteht.

3 Logistikunternehmen und ihre Standortanforderungen

Dieses Kapitel 3 bildet den theoretischen Hintergrund der vorliegenden Arbeit. Die spezifischen Charakteristika der Logistik als Funktion werden in Kapitel 3.2 dargestellt. In Kapitel 3.3 erfolgt die Einordnung in theoretische Ansätze zur Standortwahl von Unternehmen. Darauf aufbauend werden in Kapitel 3.4 die Standortwahl und Standortsysteme von Logistikunternehmen skizziert. Das Kapitel schließt mit einem Fazit in Kapitel 3.5.

3.1 Räumliche Aspekte der Logistik – Stand der Forschung

Fragen des Gütertransports und der Logistik haben in der (Wirtschafts-)geographie und der Stadtplanung lange Zeit wenig Beachtung gefunden. Auch von außen wurde die Logistik aber wegen ihrer übergreifenden Funktion bislang nicht als unmittelbarer Aufgabenbereich der Raumplanung wahrgenommen (VALLEE 2012, S. 2). Veränderte ökonomische Rahmenbedingungen wie die Ausweitung des Welthandels und die Restrukturierung von Produktionssystemen haben dem Gütertransportsektor und der Logistik in den letzten Jahrzehnten wieder mehr Aufmerksamkeit in der Forschungslandschaft verschafft.

Die Aufmerksamkeit der (Wirtschafts-)geographie lag lange auf der Frage der räumlichen Arbeitsteilung industrieller Produktion. Ausgehend von einer zunehmenden Internationalisierung der Warenströme und Funktionsteilung in der Wirtschaft wurden vor allem branchenspezifisch die organisatorischen und räumlichen Auswirkungen neuer Logistikkonzepte wie Just-in-Time-Produktion, Supply Chain Management und die Auslagerung logistischer Prozesse auf externe Dienstleister untersucht. Im Hinblick auf die Automobilindustrie wurden hierzu Untersuchungen von BERTRAM und SCHAMP (1989) und LEMPA (1990) veröffentlicht. NUHN (1993) und NEIBERGER (1997) hingegen betrachteten die Veränderungen in der Organisation der Produktion und Distribution mit Blick auf die Nahrungsmittelindustrie. Branchenübergreifend befasste sich LÄPPLE (1995) mit Fragen neuer Raum-Zeit-Konfigurationen, indem er sich mit dem Gütertransport und industrieller Organisation auseinandersetzte.

Verschiedene Aspekte und Rahmenbedingungen der Logistik wurden in den letzten Jahren aus unterschiedlichen Blickwinkeln analysiert. Beispielfhaft seien in diesem Zusammenhang die Veröffentlichungen von NEIBERGER und BERTRAM (2005) und LENZ U.A. (2010) genannt. Während NEIBERGER und BERTRAM (2005) sich mit der Neuorganisation globaler Warenketten und sich daraus ergebenden Anforderungen an die Logistikorganisation produzierender Unternehmen aus verschiedenen Blickwinkeln auseinandersetzen, fokussieren LENZ U.A. (2010) auf die Auswirkungen von Informations- und Kommunikationstechnologien auf den

Wirtschafts- und Versorgungsverkehr. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht wurde die Standortwahl in Distributionsnetzen vielfach untersucht, so z.B. von HOPPE und CONZEN (2002) und ALICKE (2005).

Im Hinblick auf das steigende Verkehrsaufkommen durch die Neuorganisation der Produktions- und Distributionsprozesse sowie die Etablierung von Güterverkehrszentren haben SONNTAG u.A. (1999) Szenarienberechnungen zu den verkehrlichen Wirkungen von Güterverkehrszentren in Berlin durchgeführt. Zur Organisation der Belieferung der Innenstädte wurden in den 1990er Jahren u.a. vom Land Nordrhein-Westfalen Modellvorhaben angestoßen, welche wissenschaftlich begleitet wurden (u.a. HESSE 1998, FLÄMIG/HERTEL 2006).

In den letzten Jahren wurden insbesondere im internationalen Kontext neue Entwicklungen in der räumlichen Organisation der Logistik unabhängig von einzelnen Branchen und Industrien analysiert. Aus U.S.-amerikanischer Sicht hat BOWEN JR. (2008) aktuelle Entwicklungen der Lagerhaltung und Umschlaglogistik, ihre räumliche Verortung und ihren Zugang zu Transportwegen betrachtet. CIDELL (2010) konzentrierte sich auf den Trend der Suburbanisation von Logistikansiedlungen und der fortschreitenden Dezentralisierung logistischer Aktivität, ebenfalls mit Blick auf die USA. MCKINNON (2009) untersuchte am Beispiel von Großbritannien die Flächenbedürfnisse für Logistikansiedlungen. Er wagte zudem einen Ausblick, welche Anforderungen zukünftig an Logistikstandorte gestellt werden dürften.

Mit Schlussfolgerungen auf globaler Ebene beschäftigten sich HESSE und RODRIGUE (2004) und HESSE in zahlreichen Veröffentlichungen (u.a. 2007b, 2008b) mit den räumlichen Auswirkungen logistischer Prozesse und Dienstleistungen. HESSE und RODRIGUE (2004) betrachteten insbesondere die räumliche Organisation logistischer Aktivitäten in Transportflüssen, Knotenpunkten und Netzwerken. HESSE (2007b, 2008b) konzentrierte sich auf die Entwicklung der zunehmenden Unabhängigkeit logistischer Großstandorte von den „klassischen“ Anknüpfungspunkten wie der Produktion und den Endkunden hin zu einer dezentralen räumlichen Anordnung.

In den letzten Jahren haben verschiedene Arbeiten weitere aktuelle verkehrliche und räumliche Aspekte der Logistik untersucht. Eine aktuelle Arbeit von WAGNER (2009) setzt sich mit den verkehrlichen Auswirkungen von Logistikansiedlungen auseinander. Wagner untersucht in ihrer Arbeit auf der Basis von Nutzungs- und Verkehrskennwerten für Logistikbetriebe und Standardtypen von Logistikansiedlungen die potenziellen verkehrlichen Auswirkungen dieser Ansiedlungen. CIDELL (2011) konzentriert sich auf planerische Aspekte der Ansiedlung von

großen Distribution Centern in den USA. Sie arbeitet heraus, dass Logistikansiedlungen aus planerischer Sicht wie andere Ansiedlungen zu behandeln sind und dass Logistikansiedlungen auch vor dem Hintergrund von Flächenverfügbarkeiten, regionalen Besonderheiten und der praktischen Realisierbarkeit der Ansiedlungen betrachtet werden müssen. Mit Blick auf Deutschland hat die TU Dortmund in einem Forschungsprojekt aus dem Jahr 2005 analysiert, welche Raumannsprüche Logistikstandorte haben und ob diese raumverträglich gestaltet werden können (CLAUSEN U.A. 2005).

Festzustellen bleibt, dass in der bisherigen wissenschaftlichen Auseinandersetzung Untersuchungen zur räumlichen Anordnung von Logistikstandorten außerhalb der Kernstadt vorherrschen. Der Fokus lag bislang eher nicht auf der Frage, ob Logistikstandorte auch in der Kernstadt angesiedelt werden können, welche Art von Ansiedlungen in Betracht kommt und wie potenzielle Konflikte gelöst werden können. An dieser Lücke setzt die vorliegende Arbeit an.

3.2 Logistik: Funktionen, Entwicklung, Kennwerte

Im folgenden Unterkapitel wird zunächst der Begriff „Logistik“ eingeführt (Kapitel 3.2.1). Darauf aufbauend werden die zentralen Aufgabenfelder und Prozesse der Logistik dargestellt. In Kapitel 3.2.2 wird ein kurzer Abriss über die Veränderungen in den Rahmenbedingungen und die daraus resultierenden neuen Strategien in der Logistik gegeben. Abschließend erfolgt in Kapitel 3.2.3 eine Zusammenstellung der wichtigsten Kenngrößen von Logistikunternehmen. Diese reicht von der Darstellung der einzelnen Akteure und ihren Leistungsangeboten bis hin zu Angaben über entsprechende Flächenbedarfe und Beschäftigtenzahlen.

3.2.1 Der Gegenstand von Logistik

Der Begriff „Logistik“ hat im Verlauf seiner Entwicklung unterschiedlichste Ausprägungen und Auslegungen erfahren, ausgehend von seinen Wurzeln im militärischen Bereich, über seine wirtschaftswissenschaftliche Bedeutung bis hin zum Gegenstand aktueller Konzepte der Logistik. Im Folgenden werden die unterschiedlichen Interpretationen des Logistikbegriffes dargestellt. Darauf aufbauend werden die zentralen Aufgaben und Prozesse der Logistik skizziert. Abschließend wird dargestellt, was im Rahmen dieser Arbeit unter dem Begriff „Logistik“ verstanden wird und welche Wirtschaftszweige der Logistik zugeordnet werden.

Zum Logistikbegriff

Das Logistikkonzept stammt ursprünglich aus dem Militärwesen. In dem Zusammenhang werden unter diesem Begriff Fragen der Marschplanung, des Nachschubwesens und der Bevorratung

behandelt (IHDE 2001, S. 22f.). Der militärisch geprägte Logistikbegriff wurde erst nach dem Zweiten Weltkrieg in die wirtschaftswissenschaftliche Diskussion aufgenommen.

Der Begriff der Logistik dient heutzutage der Kennzeichnung des gesamten Material- und Warenflusses einer Wertschöpfungskette eines Unternehmens. Pfohl definiert die Logistik wie folgt: „Die Logistik hat dafür zu sorgen, dass ein Empfangspunkt gemäß seines Bedarfs von einem Lieferpunkt mit dem *richtigen Produkt* (in Menge und Sorte), im *richtigen Zustand*, zur *richtigen Zeit*, am *richtigen Ort* zu den dafür minimalen Kosten versorgt wird.“ (PFOHL 2010, S. 12) Diese Definition wird auch als die *4 R's der Logistik* bezeichnet. Logistik beinhaltet damit neben der Beschaffung von Rohstoffen, der Organisation der Fertigung und des Vertriebs der Güter auch die Dienstleistungen der Lagerhaltung, des Managements der Warenbestände und der Transportplanung.

Zu unterscheiden sind in diesem Zusammenhang die Begriffe der innerbetrieblichen und der außerbetrieblichen Logistik (GUDEHUS 2011). Während die innerbetriebliche Logistik Güter- und Informationsflüsse innerhalb eines Unternehmens beschreibt, betrachtet die außerbetriebliche Logistik Güter- und Informationsflüsse zwischen einem Unternehmen und seinen Lieferanten oder Kunden.

Aufgabenfelder der Logistik

Die Ausgangspunkte logistischer Abläufe stellen die Handels- und die Industrieunternehmen als Nachfrager logistischer Dienstleistungen dar. Die Produktion von Gütern und der Handel mit ihnen haben Warenflüsse zur Folge, welche durch logistische Leistungen umgesetzt werden müssen. Diese, in ihrer Gesamtheit auch als Logistikkette bezeichneten, Warenflüsse reichen – wie bereits in den von Pfohl dargestellten 4R's der Logistik erwähnt – von der Beschaffungslogistik, durch die die industrielle Produktion mit Rohstoffen versorgt wird, über die Distributionslogistik, durch die der Handel mit Fertigprodukten versorgt wird, bis zur Entsorgungslogistik.

Die *Logistikkette* wird allgemein als das logistische System eines Unternehmens bezeichnet (ARNOLD 2008, S. 4). Die Logistikkette umfasst Transport-, Lager- und Produktionsprozesse und bildet den Güterfluss von den Lieferanten von Rohstoffen, Halbfertigerzeugnissen und Komponenten zum Unternehmen, etwaige logistische Abläufe innerhalb des Unternehmens und vom Unternehmen zu den Kunden ab (Abbildung 3-1). Dabei können Transport-, Lager-, Umschlag- und Produktionsprozesse stattfinden. Diese Prozesse können oftmals nicht strikt getrennt werden, da die einzelnen Abläufe jeweils voneinander abhängen und miteinander

verbunden sind, so dass sie zwar in der Theorie linear dargestellt werden können, tatsächlich aber eher in einem Netzwerk stattfinden.

Elementar zu unterscheiden sind in der Logistikkette die Prozesse der *Beschaffungslogistik*, der *Produktionslogistik*, der *Distributionslogistik* und der *Entsorgungslogistik* (ARNOLD 2008, S. 5).

Die *Beschaffungslogistik* befasst sich mit der Logistik der Beschaffung der Rohstoffe, Halbfertigerzeugnisse und Komponenten durch ein Unternehmen. Die *Produktionslogistik* umfasst sämtliche logistischen Prozesse innerhalb eines Unternehmens oder Unternehmensverbunds, die während der Produktionsphase anfallen, so z.B. innerbetriebliche Transporte oder Lagerphasen. Die *Distributionslogistik* betrifft die Lieferung der fertig gestellten Waren an die Kunden, meist über Zwischenstufen wie Zwischen-, Groß- oder Einzelhändler. Die *Entsorgungslogistik* schließlich hat die Aufgabe, Abfälle, die während der Beschaffung, Produktion, Distribution oder dem Gebrauch oder Verbrauch der Waren durch Endverbraucher anfallen, zu entsorgen (zu diesen Prozessen ausführlicher ARNOLD 2008, S. 5).

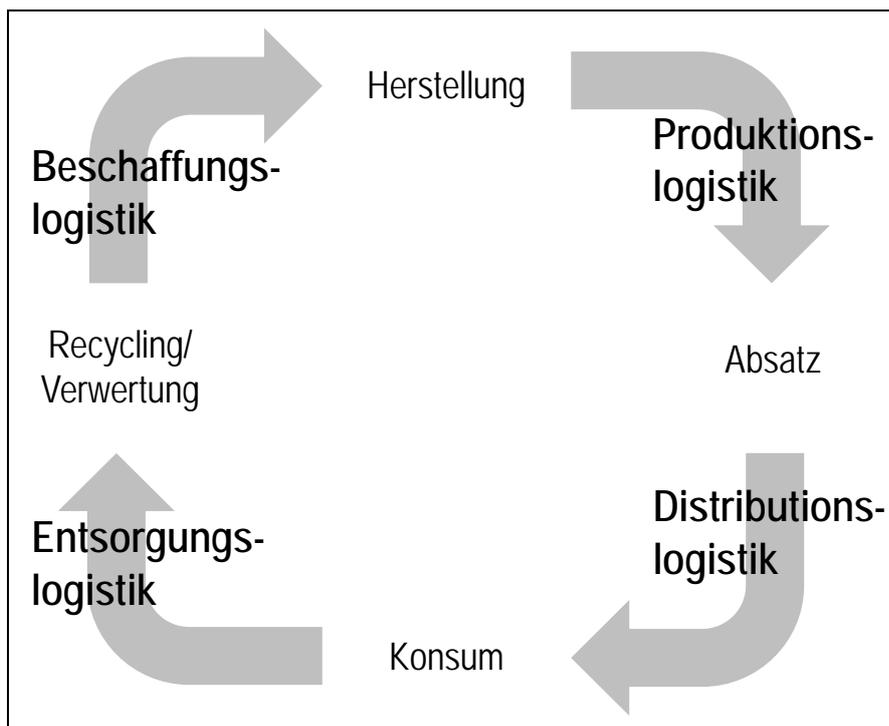


Abbildung 3-1 Logistik – Querschnittsfunktion im Wirtschaftskreislauf (eigene Darstellung nach SCI Verkehr GmbH in KOPLAS 2010)

Die Bezeichnung „Logistikkette“ wird in der deutschsprachigen Literatur nicht mehr durchgängig verwendet. Vielmehr wird häufig der Begriff „Wertschöpfungskette“ verwendet, der sich von dem englischen Begriff der „value chain“ ableitet. In der englischen Literatur wird zumeist der

Begriff „Supply Chain“ verwendet, der unternehmensübergreifend die Basis für das Supply Chain Management (SCM) bildet.

Prozesse der Beschaffungs- und Distributionslogistik

Als logistische Prozesse der Beschaffungs- und Distributionslogistik wurden bereits Transport, Umschlag und Lagerei abgegrenzt. Des Weiteren werden noch die darüber hinausgehenden, sogenannten „Added Value Services“, u.a. Kommissionierung, Verpackung, Qualitätskontrolle, Teilmontage und Veredlung, zu den logistischen Prozessen hinzugezählt (Abbildung 3-2).

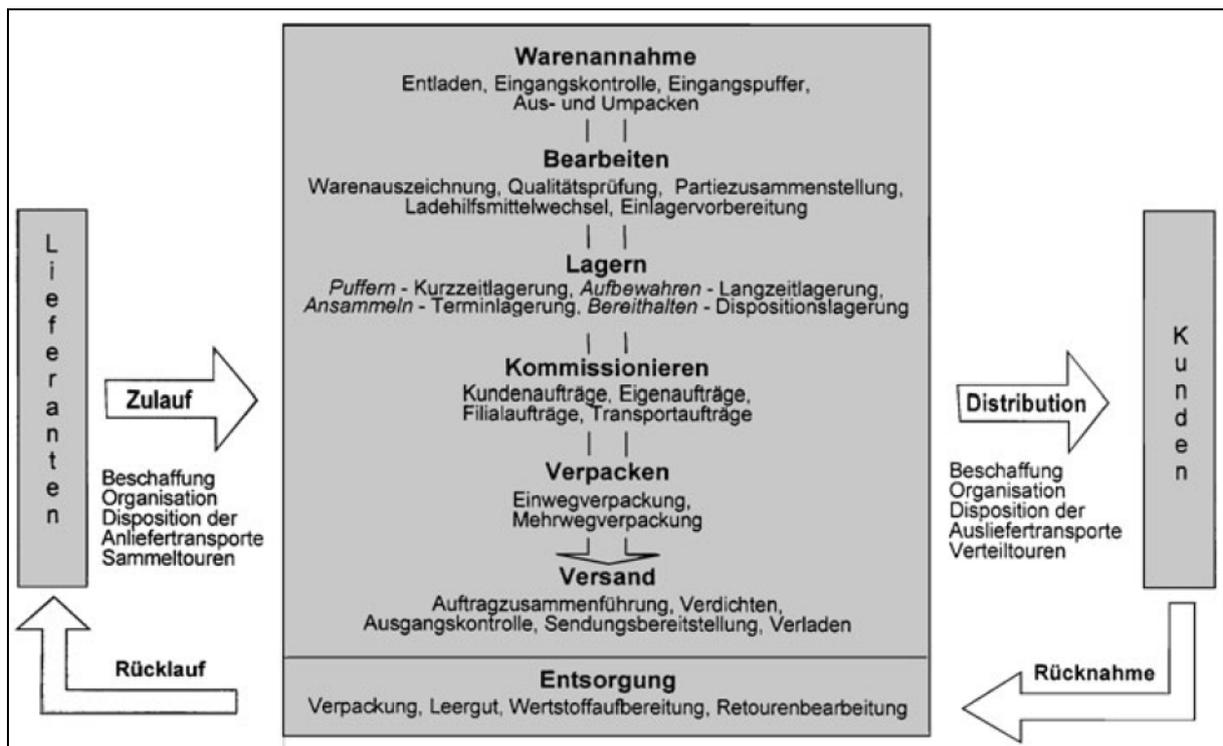


Abbildung 3-2 Funktion eines Logistikzentrums (Gudehus 2011, S. 21)

Außerbetriebliche Transporte finden auf der Beschaffungsseite von den Lieferanten zum Unternehmen und auf der Distributionsseite vom Unternehmen zu den Kunden statt. Zusätzlich können Transporte zwischen den unterschiedlichen Betriebsstandorten eines Unternehmens sowie in der Entsorgung auftreten. Oft werden Transporte zudem noch einmal oder mehrmals an Umschlagpunkten unterbrochen, das Transportgut neu verteilt und der Transport sodann fortgesetzt. Diese Umschlagprozesse haben den Zweck, dass dadurch mehrere Transportaufträge mit unterschiedlichen Versand- und Empfangsorten über große Entfernungen gebündelt werden können und damit Effizienzgewinne erzielt werden können.

Die genannten *Umschlagprozesse* sind maßgeblich das Be- und Entladen von Transportmitteln (z.B. LKW, Bahn, Schiff), das Sortieren von transportierten Gütern sowie das Ein- und Auslagern

derselben. Diese Umschlagsprozesse unterbrechen den Transportverkehr und verbinden den außerbetrieblichen Transport mit dem innerbetrieblichen Materialfluss.

Lagerprozesse schließlich sind das Einlagern, die Lagerung und das Auslagern. Die Lagerdauer und ihr Umfang hängen von den der Lagerung vor- und nachgelagerten Transport- und Produktionsprozessen ab.

Zum erweiterten Logistikbegriff

Wie bereits beschrieben, wird die Logistik ihrer Herkunft und Natur nach und aufgrund ihrer Funktion als Querschnittssektor bezeichnet und ist daher weniger eigenständige Branche als vielmehr eine Funktion.

In den vergangenen Jahren hat sich Logistik zunehmend zu einem eigenen Wirtschaftszweig entwickelt. Ihre Querschnittsfunktion für zahlreiche wertschöpfende Prozesse sowie die Möglichkeit, sie entweder in Industrie und Handel selbst oder durch spezialisierte Dienstleister im Auftrag zu erbringen, macht eine Abgrenzung zu klassischen Branchen (z.B. Maschinenbau) schwierig. Insbesondere werden logistische Tätigkeiten sowohl von externen, abgrenzbaren Unternehmen als Dienstleistung für Unternehmen erbracht (sog. Third Party Logistics) als auch von Unternehmen selbst. Statistiken über Transport-, Lager-, oder Speditionsunternehmen erfassen somit zwangsläufig nicht die gesamte Tätigkeit in den entsprechenden Funktionen, da diese auch von Unternehmen erbracht werden, die einer eigenen Branche (z.B. Maschinenbau) zugeordnet werden (dazu sogleich).

Wurde Logistik früher weitgehend mit Transport, Umschlag und Lagerei gleichgesetzt, so umfasst sie heute einen weiten Kreis von Tätigkeiten, die nicht nur eine externe Wertschöpfung unterstützen, sondern selbst Wert schöpfen. Die Mehrwertdienste (Value Added Services) können tief in die technischen und betrieblichen Abläufe von Produktionsunternehmen hineinreichen und machen Logistik zu einem zentralen Teil der Produktion.

Im Rahmen der hier vorliegenden Arbeit wird der Logistikbegriff weit verstanden. Diese Arbeit betrachtet im Wesentlichen die Versorgungsfunktion der Stadt. Daraus folgt, dass der Distributionslogistik ein besonderer Stellenwert beigemessen wird. Nach PFOHL (2010, S. 198) umfasst die Distributionslogistik „alle Aktivitäten, die [im] Zusammenhang mit [der] Belieferung des Kunden mit Fertigfabrikaten und Handelswaren stehen.“ Distributionslogistik wird nach dieser Definition auch vom Großhandel betrieben.

Die Querschnittsfunktion der Logistik wird auch anhand der Schwierigkeit der statistischen Beschreibung deutlich (WROBEL 2004). Lediglich die Kernzweige der Logistik – Güterbeförderung im Straßenverkehr, Lagerei, Frachturnschlag, Speditionen sowie Post- und Kurier- und Expressdienste – sind im Abschnitt „Verkehr und Lagerei“ der Klassifikation der Wirtschaftszweige 2008 (STATISTISCHES BUNDESAMT 2007) eindeutig zugeordnet. Neben Betrieben aus diesen Wirtschaftszweigen können auch Großhandelsunternehmen (Abschnitt „Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen und Gebrauchsgütern“) und Warenverteilzentren des Einzelhandels dem erweiterten Verständnis der Logistik zugerechnet werden. Letztere sind jedoch in der amtlichen Statistik nicht genau zuzuordnen. Die Abgrenzung der einzelnen mit Logistik zusammenhängenden wirtschaftlichen Tätigkeiten ist dabei keineswegs trennscharf, sondern es bestehen fließende Übergänge (BAG 2005, S. 4).

3.2.2 Unternehmen im Wandel: Neue Logistikstrategien

Logistik gewinnt zunehmend an Bedeutung, und zwar sowohl als Funktion innerhalb von Unternehmen als auch als Dienstleistung, die von eigenständigen und von produzierenden Unternehmen losgelösten Unternehmen erbracht wird.

Der Anteil der Logistikkosten an den Gesamtkosten gibt Aufschluss über die kostenmäßige Bedeutung der Logistik für die Unternehmen. Nach einer Studie von STRAUBE und PFOHL (2008) beziffert der Handel den Anteil der Logistikkosten an den Gesamtkosten für das Jahr 2008 durchschnittlich mit ca. 16 Prozent, die Industrie sieht diesen Anteil der Studie nach bei sieben Prozent. Der langfristige Trend sinkender Kosten ist damit im Jahr 2008 zum ersten Mal unterbrochen worden. Die steigenden Kosten sind primär getrieben von steigenden Energie-, Treibstoff- und Transportpreisen. Zum anderen haben die Unternehmen in Teilen die Grenzen interner Optimierungspotenziale erreicht.

Die wachsende Nachfrage nach Logistikdienstleistungen spiegelt sich auch in den Beschäftigtenzahlen für die Logistik wieder. Laut Bundesagentur für Arbeit stieg die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Logistik (Verkehr, Logistik, Transport) zwischen 1998 und 2005 um 9 Prozent auf ungefähr 650.000 Beschäftigte (HESSE 2007a, S. 89). Das aufgezeigte Wachstum muss jedoch kritisch hinterfragt werden. Das Beschäftigtenwachstum stellt in erster Linie eine Umverteilung dar. Wie in der Folge dargelegt wird, findet zunehmend eine Auslagerung von logistischen Dienstleistungen aus den Unternehmen auf externe Dienstleister statt. Dies spiegelt sich auch in der Statistik wider, wonach sich die Beschäftigtenzahlen in der

Logistik in Deutschland ungefähr parallel zur Gesamtbeschäftigung entwickelt, wie NOPPE und PLEHWE (2007) zeigen konnten.

Die vorstehend beschriebene zunehmende Bedeutung der Logistik ist auf verschiedene Entwicklungen zurückzuführen, die im Folgenden kurz zusammengefasst werden.

Reorganisation des Produktionssystems

In den letzten Jahrzehnten veränderten sich die Strukturen der Warenproduktion erheblich. Während bis in die zweite Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts das „fordistische“ Produktionssystem dominierte, in dem sich Produktionsaktivitäten vornehmlich an einem Standort konzentrierten und Kostenvorteile in Massenproduktion (Skaleneffekte) und betriebsinterner Arbeitsaufteilung gesucht wurden, war in den letzten Jahren eine größere räumliche und betriebliche Trennung der Produktionsschritte zu beobachten (vgl. KULKE 2007, SCHAMP 2000). Im „fordistischen“ System beschränkten sich die Aufgaben von Spediteuren überwiegend auf die Anlieferung von Rohstoffen und Vorprodukten und das Ausliefern der Fertigprodukte an Handel oder Endverbraucher.

Das sogenannte „post-fordistische“ System hingegen ist durch eine räumliche Gliederung der Produktion gekennzeichnet. Dabei werden sowohl Aufgaben auf externe Unternehmen ausgelagert, während sich die Produktionsseite auf ihre Kernkompetenzen konzentriert, als auch der eigene Betrieb auf zahlreiche Niederlassungen verteilt.

Gleichzeitig war lange Zeit eine zunehmende Verringerung der Fertigungstiefe zu beobachten. Die Fertigungstiefe bezeichnet den Anteil der im eigenen Betrieb ausgeführten Produktionsschritte an der Gesamtwertschöpfung eines Produktes. Die Verringerung der Fertigungstiefe und die Auslagerung von Dienstleistungen und Produktions- und Vertriebsleistungen auf externe Dritte („Outsourcing“) dürfte vor allem an dem Zwang zur Anpassung an Veränderungen des Marktes liegen, z.B. zur Verbesserung der Kostenposition oder zur Steigerung der Flexibilität. Bei einer Untersuchung zur Automobilindustrie konnten GÖPFERT und GRÜNERT (2006, S. 136) feststellen, dass die Fertigungstiefe bei den untersuchten Pkw-Herstellern lediglich bei ca. 30 Prozent lag. GÖPFERT und GRÜNERT (2006) stellten aber auch fest, dass sich in der Automobilindustrie der Trend der Verringerung der Fertigungstiefe im Vergleich zu den 1980er und 1990er-Jahren zunehmend verlangsamt, und dass die Reduzierung der Fertigungstiefe „zunehmend an ihre wirtschaftlichen Grenzen“ stößt (GÖPFERT/GRÜNERT 2006, S. 135).

Zwischen Regionen und Betrieben erfolgt ein intensiver Austausch von Waren; damit vergrößern sich Transportvolumen und Aufgabenvielfalt der Logistikdienstleister. Denn das Outsourcing betrifft nicht nur die Vergabe von Fertigungsschritten an darauf spezialisierte Unternehmen, sondern auch die Auslagerung bisher häufig selbst übernommener Transporte (Werkverkehre) und spezieller Aufgaben (z.B. Zollabwicklung, Versicherung, Umverpackung); dies führt zusätzlich zur Expansion von Transportdienstleistern. Neben den expandierenden Großspeditionen gehören in jüngerer Zeit spezialisierte Unternehmen im Kleingutsektor zu den erfolgreichen Zweigen. So haben BAUMGARTEN und THOMS (2002, S. 15) in einer Studie ermittelt, dass bis zu 50 Prozent der Logistikleistungen in Industrie und Handel von externen Dienstleistern erbracht werden. Deren Anteil am Markt für reine Transportleistungen liegt mit 60 bis 70 Prozent noch deutlich höher (LANDESINITIATIVE LOGISTIK NRW 2005, S. 9).

Zusammengefasst ist also die Entwicklung in der Güterproduktion und -verteilung in den letzten Jahrzehnten durch die Entwicklung von modernen Managementkonzepten (insbesondere durch die Etablierung von Just-in-time- und Outsourcing-Strategien) geprägt. In Abbildung 3-3 ist die Entwicklung der Logistik von der „klassischen“ Logistik zur Wertschöpfungskette dargestellt und zeigt auf, wie sich Logistik in den letzten 40 Jahren von einer stark auf die physischen Abläufe fokussierten Unternehmensfunktion zu einem ganzheitlichen, prozess- und kundenorientierten Managementkonzept entwickelt hat. Die so genannte „klassische“ Logistik umfasste material- und warenflussbezogene Aufgaben und Funktionen, wie Transportieren, Umschlagen und Lagern sowie Kommissionieren und Verpacken. In den 1970er Jahren stand die Sicherstellung der Verfügbarkeit von Materialien und Waren innerhalb des Produktionsprozesses im Mittelpunkt des logistischen Interesses. In den 1980er Jahren rückten im Zuge der Entwicklung eines Logistikmanagements die funktionalen Schnittstellen zwischen den Teilbereichen Beschaffung, Produktion und Vertrieb ins Zentrum des Interesses. Das Logistikmanagement optimierte die logistischen Leistungen durch eine integrierte Betrachtung der in den Unternehmen früher getrennt voneinander geplanten und gesteuerten Funktionen. In den 1990er Jahren vollzog sich innerhalb der Logistik der Wandel von einer funktionsorientierten zu einer flussorientierten Betrachtungsweise, in deren Mittelpunkt die Gestaltung und Optimierung von Prozessen stand. Als Folge der verstärkten Prozessorientierung entwickelte sich die Logistik zunehmend zu einer unternehmensweiten und -übergreifenden Koordinationsfunktion, die sich seit den 2000er Jahren in global agierenden Netzwerken widerspiegelt.

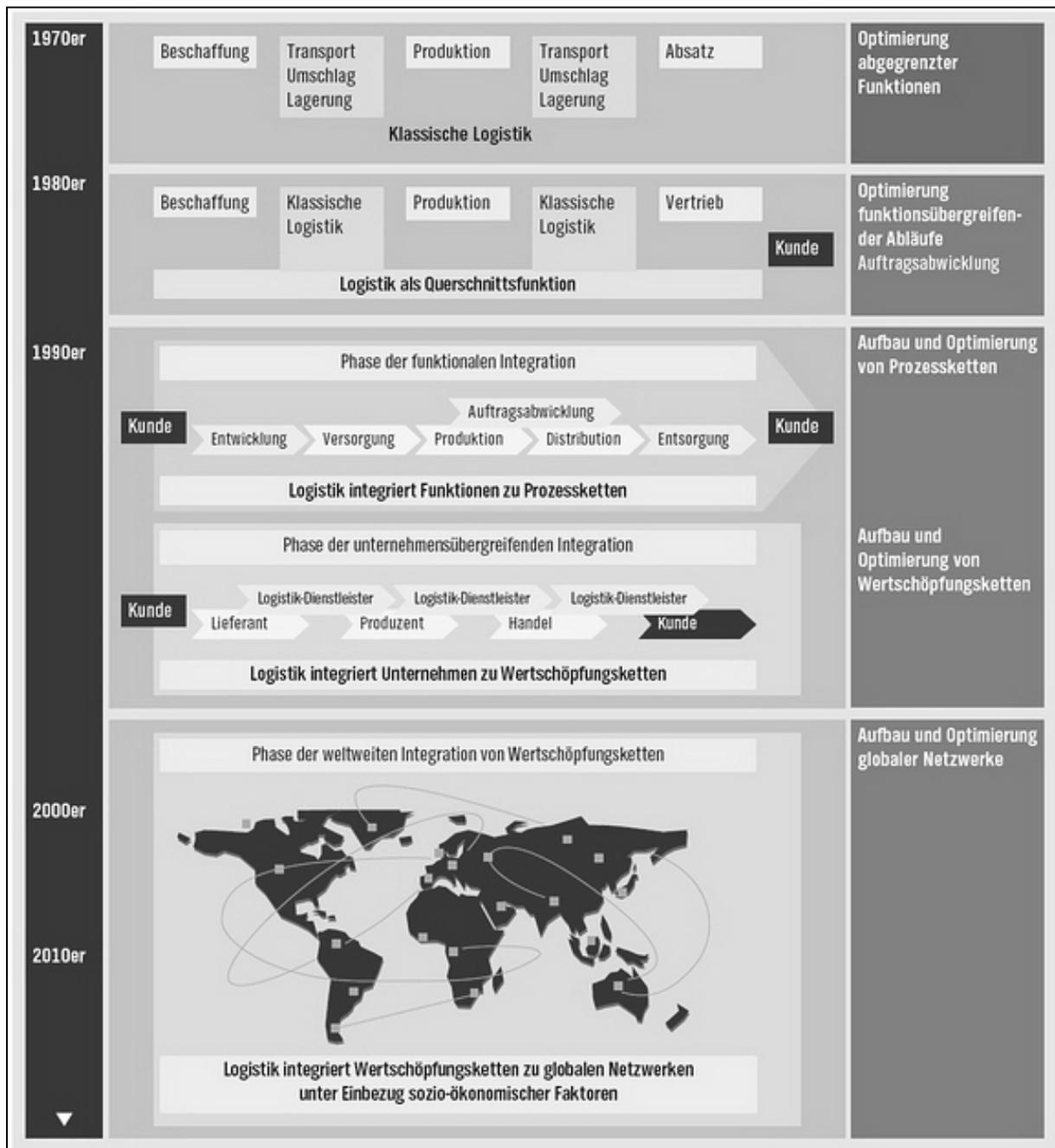


Abbildung 3-3 Logistik im Zeitverlauf (Baumgarten 2008, S. 14)

Verschiebung der Güterstrukturen

Mit dem wirtschaftlichen Fortschritt und der Entwicklung von einer hauptsächlich auf die Produktion von Grundstoffen fokussierten Industrie zu einer mehr auf hochwertige Konsum- und Investitionsgüter fokussierten Industrie veränderte sich auch die Art der zu transportierenden Waren (NUHN/HESSE 2006, S. 29). Früher besaßen Massengüter, die mit Schwerverkehren (Bahn- und Schiffstransporten) transportiert wurden, relativ große Bedeutung. Heute ist die industrielle Fertigung durch diversifizierte, eher leichte und wertvolle Güter

gekennzeichnet. Die Netzwerke dieser dienstleistungsgeprägten industriellen Fertigung basieren vor allem auf dem Straßengüterverkehr, teilweise werden im Rahmen neuer Logistikkonzepte aber auch Schiene und Binnenschiff eingesetzt. Im Konsumgüter produzierenden Gewerbe hat der LKW heute eine dominante Position, die umso stärker ausgebaut wird, je geringer die Lagerbestände, je kleinteiliger die Sendungen und je kürzer die Lieferzyklen sind.

Aus der Verschiebung der Güterstrukturen (geringe Sendungsgrößen bei höheren Belieferungsfrequenzen) entstand der Bedarf an Transportsystemen mit einer großen Netzbildungsfähigkeit, die zu einem Bedeutungsgewinn von Kurier-, Express- und Paketdienstleistern (KEP-Dienste) geführt hat. Während das Transportaufkommen im Straßenverkehr in den Jahren 1995 bis 2007 stagnierte und im Schienengüterverkehr nur leicht stieg, wuchs das KEP-Sendungsvolumen bis 2007 um 66 Prozent. Ein ähnliches Wachstum weist in diesem Zeitraum lediglich die Luftfracht auf, die in hohem Maße von den steigenden Aufkommen der KEP-Dienstleister profitiert hat (MRU 2009, S. 10).

Globalisierung/Liberalisierung der Märkte

Die aktuellen Veränderungen in der räumlichen Arbeitsteilung, die bereits weiter oben beschrieben wurden, werden in ihrer grenzüberschreitenden Ausprägung mit dem Begriff Globalisierung bezeichnet (vgl. z.B. SCHAMP 2008, HAHN 2009). Damit wird die starke Zunahme der internationalen Verflechtungen von Warenaustausch, Direktinvestitionen, Finanztransaktionen, Dienstleistungsaustausch und Wissenstransfer und die damit einhergehende neue räumliche Arbeitsteilung beschrieben. Die zunehmenden überregionalen und internationalen Verflechtungen – vor allem durch Direktinvestitionen und Warenhandel – besitzen erhebliche Konsequenzen für den Transport- und Logistikbereich; Transportvolumen und Aufgabenvielfalt erfuhren einen starken Zuwachs. Zugleich veränderten sich die Möglichkeiten großräumiger Tätigkeit für Logistiker durch die Liberalisierung der politischen Rahmenbedingungen und die Verfügbarkeit neuer Technologien. Wegbereiter für die Globalisierung der Warenströme und Transportleistungen war insbesondere die zunehmende Liberalisierung der Märkte.

Bis vor wenigen Jahren waren Angebote von Dienstleistungen national und international hochgradig reglementiert. Erst seit den 1990er Jahren setzten schrittweise Liberalisierungen ein, welche auch das Anbieten von Transportdienstleistungen wesentlich erleichterten (KULKE 2007). Auf globaler Ebene regelt das 1995 verabschiedete Allgemeine Abkommen über den Handel mit Dienstleistungen (englisch: General Agreement on Trade in Services - GATS) der

Welthandelsorganisation (WTO) den grenzüberschreitenden Handel mit Dienstleistungen. Die GATS-Vereinbarung unterscheidet vier Erbringungsarten von Dienstleistungen (Modes). Für die Transport- und Logistikdienstleistungen sind vor allem Mode 1 und Mode 3 relevant. Mode 1 umfasst dabei die Lieferung von Dienstleistungen in das Ausland und Mode 3 die Expansion von Dienstleistungsunternehmen ins Ausland durch die Gründung von Niederlassungen. In Kombination erlauben sie die Gründung von Niederlassungen im Ausland und den Transport von Waren zwischen diesen.

Auf Ebene der EU besteht seit der Realisierung des Binnenmarktes im Jahr 1993 die Möglichkeit des freien Transfers von Dienstleistungen. Für den Verkehrsbereich bestanden allerdings zusätzliche Regelungen (NUHN/HESSE 2006, S. 32). Im Jahr 1987 begann ein schrittweiser Prozess der Liberalisierung des Luftverkehrs (mit drei Liberalisierungsschritten bis 1997), in dessen Zusammenhang u.a. eine Freigabe der Leistungen im Luftverkehr erfolgte. Seitdem ist das Anbieten von Transporten auch dann erlaubt, wenn Ausgangs- und Endpunkt außerhalb des Heimatlandes liegen. In der Binnenschifffahrt gilt seit 1995 die Kabotagefreiheit (d. h. die Erlaubnis, Rück- und Zwischenfrachten aufzunehmen), und im Landverkehr wurde 1994 die staatliche Tarifbindung aufgehoben sowie 1998 die Kabotagefreiheit gewährt.

Die neuen Bedingungen erlauben das grenzüberschreitende Anbieten von Leistungen. Sie begünstigten die Entstehung großer international operierender und über zahlreiche Niederlassungen verfügender Logistikunternehmen. Die Entstehung großer, weltweit agierender Logistikkonzerne kann an der Unternehmensentwicklung der Deutschen Post nachvollzogen werden. Der Deutschen Post ist es in den vergangenen Jahren gelungen, zu einem zentralen Akteur in den globalisierten Logistikmärkten zu werden. Nach der Teilliberalisierung der Postmärkte in den 1990er Jahren verfolgte die Deutsche Post eine internationale Expansionsstrategie. Die Deutsche Post kaufte neben dem globalen Expressdienstleister DHL u.a. die Großspedition Danzas. Mit der zuletzt (2005) erfolgten Übernahme des auf den Einzelhandel spezialisierten Logistikgroßkonzerns Excel verdrängte der Deutsche-Post-Worldnet-Konzern den bisherigen globalen Marktführer UPS von der Spitzenposition (DHL).

Individualisierung von Angebot und Nachfrage

Seit den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg ist in den letzten Jahrzehnten ein Übergang von der Produkt- und Angebotsorientierung hin zu einer Markt- und Nachfrageorientierung zu beobachten. Insbesondere diversifizierte und vergrößerte sich das Angebot, so dass dieses bald die Nachfrage überstieg und die Auswahl erhöhte (Wandel vom Verkäufermarkt zum

Käufermarkt). Somit waren die Unternehmen gezwungen, sich verstärkt auf die Probleme, Wünsche und Bedürfnisse der potenziellen Abnehmer mit ihren Leistungen (Produkten, Dienstleistungen) einzustellen. Der Wandel zum Käufermarkt und gesättigte Märkte führen zudem zur zunehmenden Individualisierung des Bedarfs seitens der Konsumenten. Ein Beispiel hierfür ist das Unternehmen Benetton, dem die Anpassung an Trends am Absatzmarkt dadurch gelingt, dass die Ware anstatt aus bereits gefärbter Baumwolle aus ungefärbter Baumwolle hergestellt und erst kurz vor der Auslieferung in den aktuellen Modefarben gefärbt wird (CAMUFFO U.A. 2001).

Die größere Heterogenität der Bedürfnisse sowie das zunehmend wechselhafte und situationsbedingte Verhalten der Konsumenten erlaubt Unternehmen immer seltener eine statische Zuordnung ihrer Kunden zu bestimmten Konsumentengruppen. In der Folge sinkt die Zahl der Märkte, die mit Massenprodukten bedient werden können. Stattdessen werden Unternehmen dazu gedrängt, die Breite und Tiefe ihres Produktprogramms wesentlich auszuweiten. Heutzutage spielt dabei der Absatz über das Internet eine wichtige Rolle (E-Commerce). Laut Angaben des Statistischen Bundesamtes hat im Jahr 2009 fast jedes vierte Unternehmen in Deutschland (23 Prozent) seine Produkte oder Dienstleistungen neben den herkömmlichen Vertriebswegen auch über das Internet verkauft. Der im Internet generierte Umsatz lag bei den online aktiven Unternehmen bei 33 Prozent ihres Gesamtumsatzes (STATISTISCHES BUNDESAMT 2010). E-Commerce eröffnet den Unternehmen nicht nur einen neuen Vertriebskanal, sondern verlagert darüber hinaus die Initiative in den Wertschöpfungsketten zum Endkunden. Die Strategie des E-Commerce und insbesondere die zunehmend kundenorientierte Fertigung können dabei zu einer Senkung von Beständen und zu einer Beschleunigung der Distributionsprozesse führen.

Die Folgen sind verkleinerte Auftrags- und Lieferumfänge sowie ein hoher Anteil von Direktbelieferungen (vgl. auch Effekte durch neue Güterstrukturen). Mit der Zunahme von E-Commerce steigen die Komplexität der Aufgaben von Logistikunternehmen und die LKW-Affinität des Transportvolumens. Vor allem KEP-Dienstleister übernehmen in diesem Zusammenhang neue Aufgaben, da ihr Leistungsangebot speziell auf den Transport von kleinvolumigen Sendungen abgestimmt ist. Sie müssen die Voraussetzungen für einen reibungslosen Ablauf schaffen und neben der reinen Transportleistung auch Value-Added-Services, wie z.B. Zwischenlagerung bieten.

Neue Technologien

Im Verkehrsbereich wurden in den letzten beiden Jahrhunderten zahlreiche technische Innovationen realisiert, welche Transporte wesentlich schneller, sicherer und kostengünstiger machten (SCHLIEPHAKE/SCHENK 2005, S. 536f.). Meilensteine waren beispielsweise der Ausbau der Eisenbahnen im 19. Jahrhundert, die breite Durchdringung mit LKWs im 20. Jahrhundert, der Einsatz von standardisierten Containern (seit 1956) oder die Einführung von Düsenflugzeugen (seit den 1960er Jahren). Besonders das System der Container reduzierte die Notwendigkeit häufigen Umladens der einzelnen Waren – ein einmal gepackter Container wird vom Quellort bis zum Zielort verschlossen transportiert – und erlaubte die Entstehung geschlossener intermodaler Transportketten (NUHN 2007), d.h. eine mehrgliedrige Transportkette, bei der derselbe Container mit mindestens zwei verschiedenen Verkehrsträgern befördert wird.

Sehr jung ist die Durchdringung mit modernen Informations- und Kommunikationstechnologien (LENZ/MENGE 2007). Sie ermöglichen nicht nur einen permanenten Kontakt zwischen Nachfragern und Anbietern von Transportdienstleistungen, sondern auch ständige Informationen über die Position im Raum, an welcher sich das Transportgut gegenwärtig befindet. Extern und intern eröffnen sie erhebliche Optimierungsmöglichkeiten. Kundenkontakte erfolgten früher per Post und Telefon, heute werden sie vor allem per E-Mail und damit ohne Zeitverluste praktiziert. Bedeutung für die Verbesserung der internen Organisationsabläufe besitzen das Eingangs- und Ausgangsscanning der Waren (Auszeichnung mit Strichcodes) in Verbindung mit einer elektronischen Datenbank (das darauf basierende Warenwirtschaftssystem erlaubt eine permanente Bestandskontrolle), die laufende Positionsüberwachung der Transportbehälter per GPS und der ständige Kontakt mit den die Transportvorgänge durchführenden Personen z. B. per Handy.

Am Anfang steht noch die Einführung der RFID-Technologie (Radio Frequency Identification); die Objekte werden dabei mit kleinen Transpondern versehen, welche vielfältige Informationen enthalten (z. B. über Ware, Lieferant, Abnehmer). Elektronisch (über schnurlose Datenfernübertragung) kann der gesamte Weg permanent überwacht und gesteuert werden. Bei einem vollständig ausgebauten Kommunikationssystem ergeben sich erhebliche Potenziale zur Optimierung der Auslastungen sowie des Zeit- und Wegeaufwandes.

Die vorgenannten veränderten Produktions- und Distributionsbeziehungen von Unternehmen sind erheblich von neuen Warenwirtschaftskonzepten geprägt. Ziel der Veränderungen ist eine Flexibilisierung und ein dem Bedarf angepasstes Bestandsmanagement sowie eine Verringerung

der Bestandkosten. Da jedenfalls derzeit die Transportkosten niedriger als die Lagerkosten sowie die Kosten der Kapitalbindung durch Lagerhaltung sind, können durch transportintensive und lagerschonende Maßnahmen insgesamt die Kosten gesenkt werden.

Die Folge ist eine Verringerung der Sendungsgrößen und eine Verkürzung des Taktes der Transportbewegungen. Auf diese Weise wächst vor allem der Straßengüterverkehr, der die neuen Anforderungen der Logistik mit seiner zeitlichen Flexibilität, seinen jedenfalls derzeit noch geringen Kosten und seiner unbegrenzten Reichweite effizienter und kostengünstiger erfüllen kann als der Schienen- oder Schiffsverkehr. Zugleich entsteht eine neue Nachfrage nach Umschlags- und Distributionszentren, die oft an verkehrsgünstigen Standorten außerhalb der Städte errichtet werden.

3.2.3 Charakteristika von Logistikunternehmen

Logistikmarkt in Deutschland

Die Umsätze der Logistikwirtschaft und damit auch die Nachfrage nach Logistikimmobilien werden stark von der allgemeinen konjunkturellen Entwicklung bestimmt (Quelle für sämtliche Daten in diesem Absatz STATISTISCHES BUNDESAMT 2012). Die durch den Zusammenbruch des US-Hypothekenmarkts ausgelöste Finanzkrise hatte 2008 eine weltweite Wirtschaftskrise zur Folge. Ausgelöst durch die Finanz- und Wirtschaftskrise ging die deutsche Wirtschaftsleistung (gemessen im Bruttoinlandsprodukt) im Jahr 2009 im Vergleich zum Vorjahr um 5,1 Prozent zurück. Die deutsche Wirtschaft, die aufgrund ihrer Exportorientierung stark von der Rezession betroffen war, erholte sich jedoch im globalen Vergleich schnell. Im Jahr 2010 wuchs das Bruttoinlandsprodukt um 3,6 Prozent und 2011 erneut um 3,0 Prozent. Damit wurde das Niveau des Bruttoinlandsprodukts vor dem Ausbruch der Finanzkrise Ende 2011 nahezu wieder erreicht. Von der weltwirtschaftlichen Erholung hat insbesondere die deutsche Exportwirtschaft profitiert. Günstig für die Logistik wirkte sich der Anstieg der Aus- und Einfuhren 2010 aus, deren Werte jeweils um rund 20 Prozent im Vergleich zum Vorjahr stiegen.

Entwicklung der Logistikwirtschaft

Der Umsatz der Logistikwirtschaft folgte in der Tendenz der zuvor beschriebenen Entwicklung, wobei die Logistikwirtschaft in besonderem Maße von dem konjunkturellen Ab- bzw. Aufschwung betroffen war bzw. profitierte. So ging der Umsatz in der Logistik im Jahr 2009 im Vergleich zu 2008 um ca. 18 Prozent zurück (Quelle für sämtliche Daten in diesem Absatz BVL 2010, S. 8). Besonders stark betroffen waren die exportabhängigen deutschen Logistikstandorte,

wohingegen die eher binnenwirtschaftlich ausgerichteten Standorte weniger vom Abschwung berührt wurden. Nach Schätzungen der Bundesvereinigung Logistik e.V. (BVL) betrug der Logistikumsatz in den Bereichen Industrie, Handel und Dienstleistung im Jahr 2010 etwa 208 Milliarden Euro und stieg somit um 10 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

Die steigende Nachfrage nach Logistikdienstleistungen generiert eine deutlich erhöhte Transportnachfrage, was sich gemessen an der Transportleistung (in Tonnenkilometern) in einem Anstieg des gesamten Transportaufkommens von 7 Prozent für das Jahr 2010 im Vergleich zum Jahr 2009 äußert (STATISTISCHES BUNDESAMT 2011). Dabei sind die Beiträge der einzelnen Verkehrsträger sehr unterschiedlich. Der Straßenverkehr dominiert die Transportleistung seit 30 Jahren und wird nach Auffassung des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgen e.V. (BGL) auch zukünftig die größten Zuwächse haben (BGL 2011).

Leistungsspektrum verschiedener Logistikdienstleisterkonzepte

Logistikdienstleistungen umfassen Transport-, Lager-, Umschlags- und Mehrwertleistungen sowie alle mit der logistischen Koordination verbundenen Aktivitäten. Transporte machen dabei über 40 Prozent des gesamten Logistikvolumens aus, Lagerei und Frachtumschlag ca. weitere 25 Prozent. Der Rest (ca. 35 Prozent) entfällt auf Auftragsabwicklung, Bestandsverwaltung sowie Supply-Chain-Management (KLAUS 2003).

Bei Betrachtung aller Leistungen werden 50 Prozent der gesamten logistischen Leistungen von den Unternehmen der Industrie, des Handels und der verladenden Wirtschaft selbst in ihrem eigenen betrieblichen Ablauf erbracht. Die andere Hälfte wird im Rahmen des Outsourcings an externe Logistikdienstleister vergeben (BAUMGARTEN/THOMS 2002).

Insbesondere die logistischen Kernaufgaben Transportieren, Umschlagen und Lagern werden branchenübergreifend überwiegend an Dritte ausgelagert (Quelle für sämtliche Angaben in diesem Absatz GUDEHUS 2011, S. 1000f.). Stärker administrative Aufgaben wie z.B. die Tourenplanung oder die Lager- und Bestandsverwaltung werden hingegen bisher allenfalls punktuell an Dritte vergeben. Vor allem die Hightech- und Automobilindustrie erwarten jedoch eine Zunahme der Fremdvergabe auch administrativ geprägter logistischer Tätigkeiten. Dem Trend entgegengesetzt befassen sich vereinzelte Unternehmen mit dem Insourcing ehemals ausgelagerter Logistikaufgaben. Die Entscheidung des Insourcing resultiert in der Regel aus dem Bestreben, die logistischen Abläufe als wettbewerbsentscheidende Faktoren stärker zu kontrollieren und in die eigenen Abläufe zu reintegrieren. Ein solcher Insourcing-Trend ist insbesondere im Handel zu beobachten, bei dem Logistik eine größere Bedeutung einnimmt als

in der Industrie, der Logistik verstärkt als Kernkompetenz ansieht und der daher der Auslagerung umfangreicher Logistikdienstleistungen an Dritte kritischer gegenübersteht als die Industrie. Anstatt auf externe Logistikdienstleister zurückzugreifen, mündet die Behandlung der Logistik als Kernkompetenz beispielsweise in den Betrieb eigener, unabhängiger Paketdienste, die auch Dienstleistungen für Dritte anbieten. So unterhält das Versandhaus OTTO mit dem Hermes Versandservice einen eigenen Paketdienst, der auch Dienstleistungen für Dritte übernimmt.

Mit der Zunahme der Vergabe von umfangreichen und komplexen Leistungsbündeln hat sich im deutschsprachigen Raum der Begriff „Kontraktlogistik“ etabliert (WEBER U.A. 2007, S. 37f.). Ausgehend von der englischsprachigen Literatur wird die Kontraktlogistik auch unter dem Begriff der Third Party Logistics (3PL) in der Literatur behandelt (GUDEHUS 2011, S. 998, Begriffserläuterung siehe unten). Bei der Kontraktlogistik handelt es sich um Logistikleistungen, die auf der Basis einer Geschäftsbeziehung zwischen mindestens zwei Unternehmen, die mittel- bis langfristig angelegt ist, erbracht werden (WEBER U.A. 2007, S. 37f.). In der Kontraktlogistik kann das Leistungspaket neben den traditionellen Logistikfunktionen auch Zusatzleistungen enthalten.

| Güter | Ladeinheit/ Frachteinheit | Branche | Aktionsradius |
|------------------|--------------------------------------|----------------|----------------------|
| Wertgut | Stückgut | Automobilbau | Lokal |
| Gefahrgut | Massengut | Chemie | Regional |
| Möbel | Briefe | Getränke | National |
| Schwerlasten | Pakete | Konsumgüter | International |
| Frischwaren | Paletten | Stahl | |
| Kühlwaren | Container | Bau | |
| Getränke | Personen | Grundstoffe | |
| Lebensmittel | | Handel | |
| Gase | | | |
| Flüssigkeiten | | | |
| Baustoffe | | | |
| Abfallstoffe | | | |
| Druckerzeugnisse | | | |
| Werbemittel | | | |
| Tonträger | | | |

Tabelle 3-1 Spezialisierung von Logistikdienstleistern (eigene Darstellung in Anlehnung an Gudehus 2007, S. 1011f.)

| Merkmale | Einzeldienstleister | Verbunddienstleister | Systemdienstleister |
|--------------------------------------|---|---|--|
| Leistungsumfang | Einzelleistungen Transport, Umschlag Lagern, Spezialleistungen | Verbundleistungen Speditions- und Frachtketten | Systemleistungen Betrieb Lager-, Bereitstellungs- und Distributionssystemen |
| Ressourcen | Transportmittel Logistikbetriebe | Transportnetzwerke Umschlagterminals | Logistiknetzwerke Logistikzentren |
| Know-how | Technisches Spezialwissen | Technik, DV, I+K Organisation | Logistik, DV, I+K, Planung Projektmanagement |
| Ausrichtung | Fachspezifisch Güter Regionen, Relationen regional und national | Leistungsspezifisch Frachtarten Netzwerke national und global | Kundenspezifisch Branchen und Kunden Standorte, Funktionen lokal, national, global |
| Kundenkreis | klein, temporär wechselnd | groß, anonym veränderlich | wenige Großkunden gleichbleibend |
| Ausschreibung und Vertrag | Anfrage Auftrag Auftragsbestätigung | Anfrage/ Ausschreibung Auftrag Rahmenvereinbarung | Ausschreibung Absichtserklärung Dienstleistungsvertrag |
| Bindung | Kurz | Mittel | Lang |
| Vertragslaufzeit | unterschiedlich | bis 1 Jahr | 3 bis 10 Jahre |

Tabelle 3-2 Eigenschaften und Merkmale von Logistikdienstleistern (eigene Darstellung in Anlehnung an Gudehus 2007, S. 1012)

Betrachtet man den Markt der Logistikdienstleister, lässt sich zu ihrer Unterscheidung zunächst ihre Spezialisierung auf konkrete Betätigungsfelder heranziehen (siehe Tabelle 3-1). Hierbei kann u.a. nach Gütern, Ladeeinheiten/ Frachtarten, Branchen und dem Aktionsradius unterschieden werden. (GUDEHUS 2007, S. 1011f.)

Weitgehend durchgesetzt hat sich die Differenzierung der verschiedenen Logistikdienstleister anhand ihres Leistungsspektrums. So teilen BAUMGARTEN und ZADEK (2002) die am Markt agierenden Dienstleister in Transporteure, Spediteure, 3PL (Third Party Logistics Provider) und 4PL (Fourth Party Logistics Provider) ein. Zudem zählen sie Logistik- und Strategieberater sowie Anbieter von Logistiksoftware zu den Logistikdienstleistern.

Korrespondierend zu den bereits im vorherigen Abschnitt spezifizierten Logistikdienstleistungen erfolgt in diesem Abschnitt zunächst eine Einteilung in Einzel-, Verbund- und

Systemdienstleister. Erst nachfolgend wird auf modernere Bezeichnungen und Konzepte wie 3PL und 4PL eingegangen.

Logistische Dienstleister können, wie in Tabelle 3-2 grafisch dargestellt, in Abhängigkeit ihres angebotenen Leistungsumfanges, ihres Know-hows und der Kundenorientierung in Einzel-, Verbund- und Systemdienstleister unterteilt werden.

Obwohl in der Literatur keine klare begriffliche Abgrenzung der Reihung von 1PL bis zu 4 PL vorgenommen wird, besteht weitgehend Einigkeit, dass unter Third Party Logistics die Vergabe logistischer Leistungspakete an einen spezialisierten Dienstleister verstanden wird, der diese im Sinne der Anforderungen des Kunden optimiert und erbringt. (PFOHL 2004, S. 182) Wenn sich der Dienstleister ohne den Einsatz eigener Betriebsmittel (z.B. Fahrzeuge) im Wesentlichen auf Steuerungs- und Managementfunktionen beschränkt und hauptsächlich als organisierender Mittler zwischen dem Kunden und den die Logistikdienstleistungen erbringenden Dritten auftritt, spricht man von Fourth Party Logistics. (PFOHL 2004, S. 182)

In Abbildung 3-4 sind die verschiedenen Logistikkonzepte in einer Zusammenschau dargestellt.

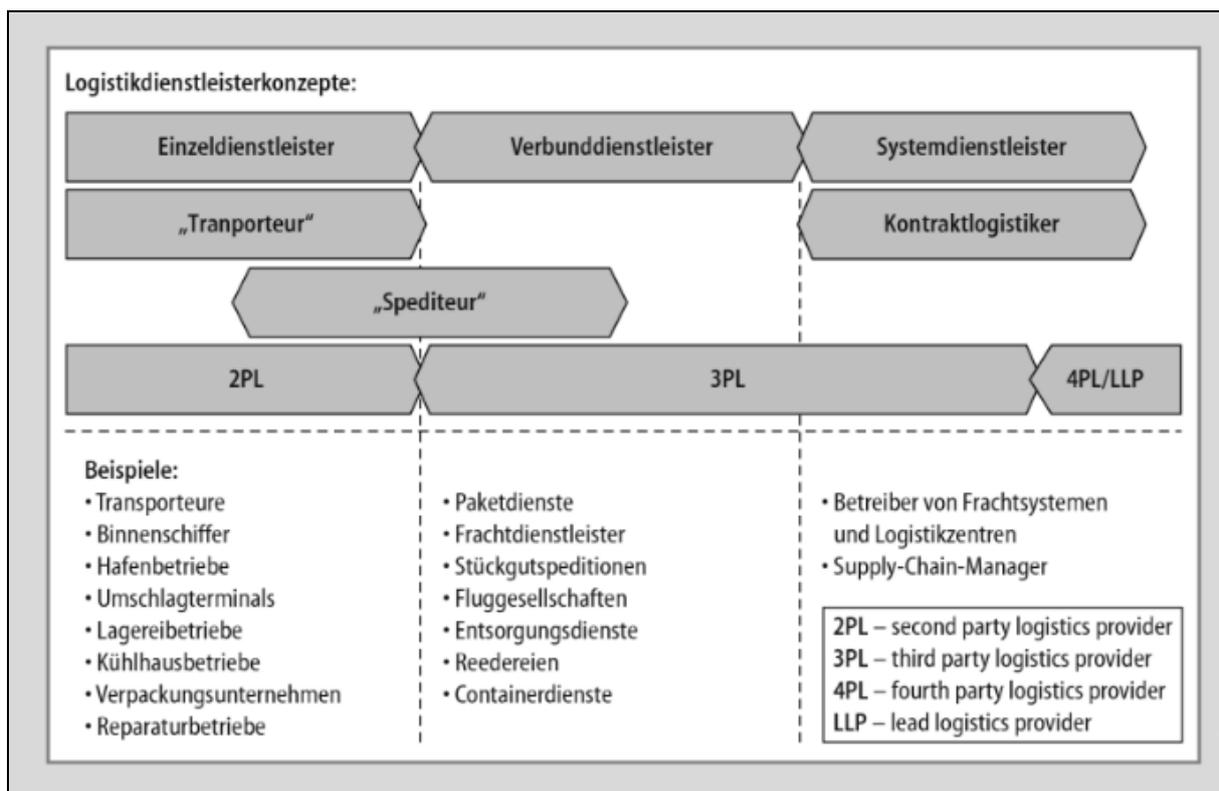


Abbildung 3-4 Verschiedene Logistikkonzepte (Arnold u.a. 2008, S. 585)

Der deutsche Logistikmarkt ist überwiegend mittelständisch geprägt und noch stark zersplittert, unterliegt aber zunehmend strukturellen Veränderungen (BVL o.J., S. 4). Die großen Akteure des

Logistik-Dienstleistungsmarktes bemühen sich um den Ausbau ihrer Marktstellung und die Erweiterung ihrer Portfolios, oft mit Hilfe von Übernahmen. Die kleineren Unternehmen reagieren darauf, indem sie versuchen, sich auf bestimmte Kundenbranchen, Regionen oder spezialisierte Dienstleistungen zu konzentrieren und somit gezielt Marktnischen zu besetzen. (MUCHNA 2006, S. 4) Es ist jedoch zunehmend festzustellen, dass sie trotz einer Spezialisierung oftmals gezwungen sind, ihre spezialisierten Dienstleistungen nicht direkt zu vermarkten, sondern diese als Subunternehmer für andere Dienstleister zu erbringen. (MUCHNA 2006, S. 4)

Logistikimmobilien

Aktuelle Entwicklungen bei Logistikimmobilien und Lagerflächen

Eine offizielle Statistik über den Bestand und Leerstand von Lager- und Logistikgebäuden bzw. -flächen gibt es in Deutschland nicht. Im Jahr 2009 ermittelte die Fraunhofer Arbeitsgruppe ATL nach einer umfangreichen Untersuchung in ihrer Studie „Logistikimmobilien in Deutschland – Markt und Standorte“ einen Bestand für Logistikimmobilien in Deutschland von ca. 330 Millionen Quadratmeter. Diese Zahl beinhaltet alle logistisch genutzten Flächen unabhängig von ihrer Größe, ihres Alters, der Gebäudequalität oder ihrer Drittverwendungsfähigkeit. (NEHM U.A. 2009)

Das Immobilienunternehmen Jones Lang Lasalle (JLL) ermittelte für das Jahr 2010 an den fünf großen Logistikstandorten (Berlin, Düsseldorf, Frankfurt inklusive Wiesbaden und Mainz, Hamburg und München) einen Bestand von 11,8 Millionen Quadratmeter an investorenrelevanten Immobilien. Sofern auch die Flächen im Ruhrgebiet hinzugezählt werden, steigt der Bestand auf ca. 14,9 Millionen Quadratmeter, die sich insgesamt auf ca. 740 Immobilien verteilen. Jones Lang Lasalle nahm die Relevanz für Investoren an, wenn die Flächen größer als 8.000 Quadratmeter sind und nach 1985 gebaut wurden. (Quelle für diesen Absatz JLL 2011)

Zum Jahresende 2010 befanden sich nach Angaben von JLL (2011) an den fünf großen Logistikstandorten ca. 260.000 Quadratmeter Lagerflächen im Bau, was in etwa dem Wert aus 2009 entspricht. Der größte Anteil der sich im Bau befindlichen Flächen (70 Prozent) geht auf Eigennutzer zurück, die übrigen Flächen sind bereits vorvermietet bzw. werden spekulativ errichtet. Regionaler Schwerpunkt der Lagerflächen im Bau ist Ende 2010 mit einem Anteil von ca. 37 Prozent wie auch in den letzten Jahren die Region Hamburg (JLL 2011).

Als Folge der Finanzkrise war der spekulative Ankauf von Grundstücken durch Entwickler komplett zum Stillstand gekommen. Laut JLL (2011) haben im Jahr 2009 vor allem Eigennutzer mit großflächigen Logistikprojekten den Markt geprägt, 2010 kamen auch wieder einige built-to-

suit-Projekte (hier werden Wünsche der künftigen Mieter berücksichtigt) hinzu bei weiterhin konstanter Aktivität der Eigennutzer. Als Folge hat sich die Verfügbarkeit von Grundstücken für die Logistiktutzung in den von Jones Lang Lasalle untersuchten Logistikregionen weiter reduziert. Ausnahmen bilden diesbezüglich die Regionen Berlin und Leipzig, in denen noch großflächige Reserven vorhanden sind.

Die Spitzenmieten für Lager- und Logistikimmobilien bewegen sich nach einer Studie von CB Richard Ellis (CBRE) (2011) an den untersuchten großen Logistikstandorten zwischen 2,50 Euro/Quadratmeter/Monat (Leipzig und Ruhrgebiet) und 6,40 Euro/Quadratmeter/Monat (München) (vgl. Tabelle 3-3). Zu einer ähnlichen Einschätzung des Mietpreisniveaus kommt auch JLL (2011). Neben der Lage einer Immobilie hängt der Mietpreis auch vom vorgesehenen Verwendungszweck ab. Jones Lang Lasalle kommen zu dem Ergebnis, dass für hochwertige Kontraktlogistik in einer modernen Logistikimmobilie Mieten von 3,50 Euro/Quadratmeter /Monat bis 5,50 Euro/Quadratmeter/Monat verlangt werden können. Im unteren Mietpreislevel von 2,00 bis 3,00 Euro/Quadratmeter/Monat finden sich vor allem ältere Lagerhallen mit niedrigen Deckenhöhen und schlechter Anbindung, die schwerpunktmäßig für die Einlagerung und gegebenenfalls den Umschlag von Waren angemietet werden. (JLL 2011) Allerdings ist zu bemerken, dass die hier betrachteten fünf großen Logistikstandorte nur einen geringen Anteil des Gesamtmarktes abbilden.

Darüber hinaus ist ein bundesweit relativ uneinheitliches Bild bei den jeweiligen Grundstückspreisen bei erschlossenen Gewerbe- und Industrieflächen für Lager- und Logistikimmobilien auf dem deutschen Markt zu beobachten. Im Großraum Leipzig wurden beispielsweise für erschlossene Flächen zwischen 15-55 Euro/Quadratmeter gezahlt, in München hingegen bereits zwischen 140-250 Euro/Quadratmeter (CBRE 2011).

| | Berlin | Düsseldorf | Frankfurt | Hamburg | München | Ruhrgebiet | Kassel/Bad Hersfeld | Leipzig |
|------------------------------|--------|------------|-----------|---------|---------|------------|------------------------|-----------|
| Kaufpreis¹ | 25-100 | 80-140 | 125-225 | 60-250 | 140-250 | 50-85 | 30-55 | 15-55 |
| Mietpreis² | 4,60 | 5,20 | 5,90 | 5,60 | 6,40 | 2,50-4,90 | 2,50-4,25 | 2,50-4,50 |

¹ Euro/qm

² Euro/qm/Monat

Tabelle 3-3 Kauf- und Mietpreise für Logistikgrundstücke und -immobilien in Deutschland (eigene Darstellung nach CBRE 2011)

Arten von Logistikimmobilien

Je nach Funktion und Nutzungsart unterscheiden sich Logistikimmobilien erheblich voneinander. Allgemein werden Logistikimmobilien als Funktionsgebäude bezeichnet, die je nach Anforderung

ihrer Nutzer entweder nur der Lagerung dienen und dementsprechend einfach ausgestattet sind oder auch weitere logistische Funktionen wie Verpackung, Kommissionierung bis hin zu Servicefunktionen wie Logistikberatung zulassen. In Abbildung 3-2 wurde bereits die Bandbreite an Funktionen einer Logistikimmobilie dargestellt. Die Hauptfunktionen Lagern und Umschlag haben den größten Einfluss auf die bauliche Gestalt einer Immobilie. In der Praxis wird bei Logistikimmobilien in der Regel zwischen Umschlaghallen (Cross Docking Center), Lagerhallen, Distributionshallen, Hochregallagern und Speziallagern unterschieden (vgl. u.a. JLL 2011, LOGISTIK.NRW 2012). Die drei häufigsten Gebäudetypen werden im Folgenden kurz vorgestellt.

Lagerhallen sind wohl die älteste Form von Logistikimmobilien, in denen Lagerkapazitäten für in der Produktion benötigte Güter (z.B. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe) vorgehalten oder Fertigwaren bis zu ihrer Auslieferung gelagert werden (KOPLAS 2010, S. 6). Lagerhallen verfügen je nach eingesetzter Technik über unterschiedliche Raumhöhen (z.B. eine hohe Raumhöhe bei Hochregallagern). Die Anzahl von Toren für die Anlieferung ist im Vergleich zu Distributionszentren gering.



Abbildung 3-5 Lagerhalle (Stute Verkehrs-GmbH in SCI Verkehr/Planquadrat Dortmund 2010)

Unter dem Begriff der *Distributionshallen/ -zentren* werden Zentrallager, Logistikzentren, Warenverteilzentren und damit zusammenhängende Gebäudetypen zusammengefasst. Ihre hauptsächlichen Nutzer sind Handelsunternehmen. Die Hallenhöhe und die Hallentiefe sind wesentlich größer dimensioniert als bei Lagerhallen. Auch die Anzahl der Tore ist höher. Die logistischen Dienstleistungen, die mit Hilfe von Distributionshallen erbracht werden, umfassen Lagerung, Umschlag, Kommissionierung und Transport. Auf dem Immobilienmarkt werden regionale und überregionale (europäische) Distributionszentren unterschieden. Regionale Distributionszentren sind meist eigene Standorte von Handelsunternehmen und dienen dem

Zweck der regionalen Filialbelieferung. Überregionale Distributionszentren werden dagegen auch häufig für das After-Sales-Geschäft genutzt, d.h. das Geschäft nach dem Kauf einer Ware, z.B. das Ersatzteilgeschäft.



Abbildung 3-6 (Europäisches) Distributionszentrum/ Hochregallager (Gebr. Heinemann KG in SCI Verkehr/Planquadrat Dortmund 2010)

In *Umschlaghallen* (Cross Docking Center) wechseln Güter den Verkehrsträger und/oder werden in ihrer Zusammensetzung verändert, um passende Lieferungen für die Empfänger zusammenzustellen. Sie dienen ausschließlich der Zusammenfassung von Sendungen aus dem Nahverkehr für den Fernverkehr (Bündelung) und der Aufteilung eingehender Waren aus dem Fernverkehr für die Feinverteilung im Nahverkehr (Entbündelung) bzw. dem Umschlag von bereits empfangenorientierten Waren auf noch kleinere Einheiten (Cross Docking). Aufgrund der fehlenden Lagerflächen zeichnen sich Umschlagshallen durch eine geringe Hallenhöhe und -tiefe sowie durch eine sehr hohe Anzahl an Toren aus. Umschlagshallen werden meist von Logistikdienstleistern (Speditionen und KEP-Diensten) oder filialbasierten Handelsunternehmen mit eigenem Netzwerk genutzt.



Abbildung 3-7 Cross Docking Center Dachser GmbH & Co.KG (Dachser GmbH & Co.KG)

Die veränderten Rahmenbedingungen für die Logistik führen insbesondere bei den Logistikimmobilien zu sich laufend verändernden Anforderungen. Durch die zunehmende Zentralisierung in der Lagerhaltung spielt vermehrt die Nachfrage nach großräumigen Logistikimmobilien eine bedeutende Rolle. In den vergangenen Jahren hat so die Nachfrage nach größeren und modernen Logistikimmobilien deutlich zugenommen und sich die durchschnittliche Hallengröße erhöht (DEUTSCHE HYPO 2011, S. 12).

Auch die Ansprüche an die technische Ausstattung einer modernen Logistikimmobilie sind angesichts der wachsenden Anforderungen an die Logistikdienstleister in den letzten Jahren gestiegen: früher wurden vielfach reine Lagerhallen ohne viele Ausstattungsmerkmale benötigt; heute dagegen wird eine hohe technische Ausstattung von den Logistikdienstleistern gefordert (DEUTSCHE HYPO 2011, S. 12). Eine idealtypische Immobilie muss viele Voraussetzungen, z. B. hinsichtlich Flexibilität bei der Nutzung, Größe und technischer Ausstattung, erfüllen.

Im Vergleich zu anderen Gewerbeimmobilien haben die Außenflächen bei den Logistikimmobilien eine hohe Bedeutung. Bei der Investitionsentscheidung spielt der Kaufpreis für die Gewerbegrundstücke in der Kalkulation eine bedeutende Rolle. Die Flächen müssen zum einen für den Schwerlastverkehr ausgelegt sein. Zum anderen müssen ausreichend Stellplätze vorhanden sein. Es ist zu erwarten, dass weitere technische und organisatorische Entwicklungen den Flächenbedarf weiter erhöhen werden. Aufgrund der Containerisierung des Transports sind die Flächenbedarfe bereits angestiegen, eine ähnliche Entwicklung wird auch durch die erwartete Einführung von so genannten EuroCombi LKWs (synonym: Gigaliner oder Megaliner) erwartet (DEUTSCHE HYPO 2011, S. 13). Für die langfristigen Aussichten eines Logistikstandortes sind die Expansionsmöglichkeiten und damit die Verfügbarkeit von weiteren Außenflächen entscheidend.

Im internationalen Vergleich ist in der deutschen Wirtschaft ein hoher Eigentumsanteil an den genutzten Immobilien zu beobachten (NEHM U.A. 2009). Die zunehmende Globalisierung und eine Tendenz zu verstärktem Outsourcing führen jedoch zu Veränderungen. Zunehmend flexibilisierte und großräumiger werdende betriebliche Abläufe und Marktstrategien erfordern entsprechend rasch und flexibel anpassbare Immobilien. Ein Trend zur gemieteten (Logistik-) Immobilie ist erkennbar und bietet seit einigen Jahren ein Geschäftsfeld für Immobilienentwickler (JLL 2011). Zur geforderten Flexibilität gehört auch eine begrenzte Dauer der Mietverträge. In den letzten Jahren hat sich laut JLL (2011, S. 6) eine Vertragsdauer von ca. drei bis fünf Jahren mit einseitigen Vertragsverlängerungsoption zugunsten der Mieter eingebürgert.

Da die erwartete Lebensdauer und der Amortisationszeitraum der Immobilien die Laufzeit der Mietverträge mithin deutlich übersteigt, müssen Immobilienentwickler mehrere Nutzungsperioden mit verschiedenen Mietern (so genannte Drittverwertungen) planen, zwischen denen möglichst keine Leerstandsperioden auftreten sollen. Die Identität der Nachfolgemietern und ihre Ansprüche an die Immobilie sind ebenso wie neue Marktentwicklungen jedoch fast nie von vornherein bekannt. Damit unterliegen die Errichtung bzw. der Erwerb und die anschließende Vermietung einem gewissen wirtschaftlichen Risiko, das üblicherweise durch Rücklagen aus dem Vermietgeschäft abgedeckt sein muss, vor allem wenn der Erwerb und die Errichtung von Logistikimmobilien fremdfinanziert werden soll.

Einen wesentlichen Faktor der Risikominimierung stellt die bauliche Standardisierung der Immobilie selbst dar. Der Trend geht zu einer weithin einheitlichen Basis-Bauform, die als solche bereits auf eine Vielzahl von Nutzungsmöglichkeiten passt und für die Adaption auf weitere Nutzungen und unterschiedliche Hallenflächen, spezielle Lagerfunktionen usw. vorbereitet ist.

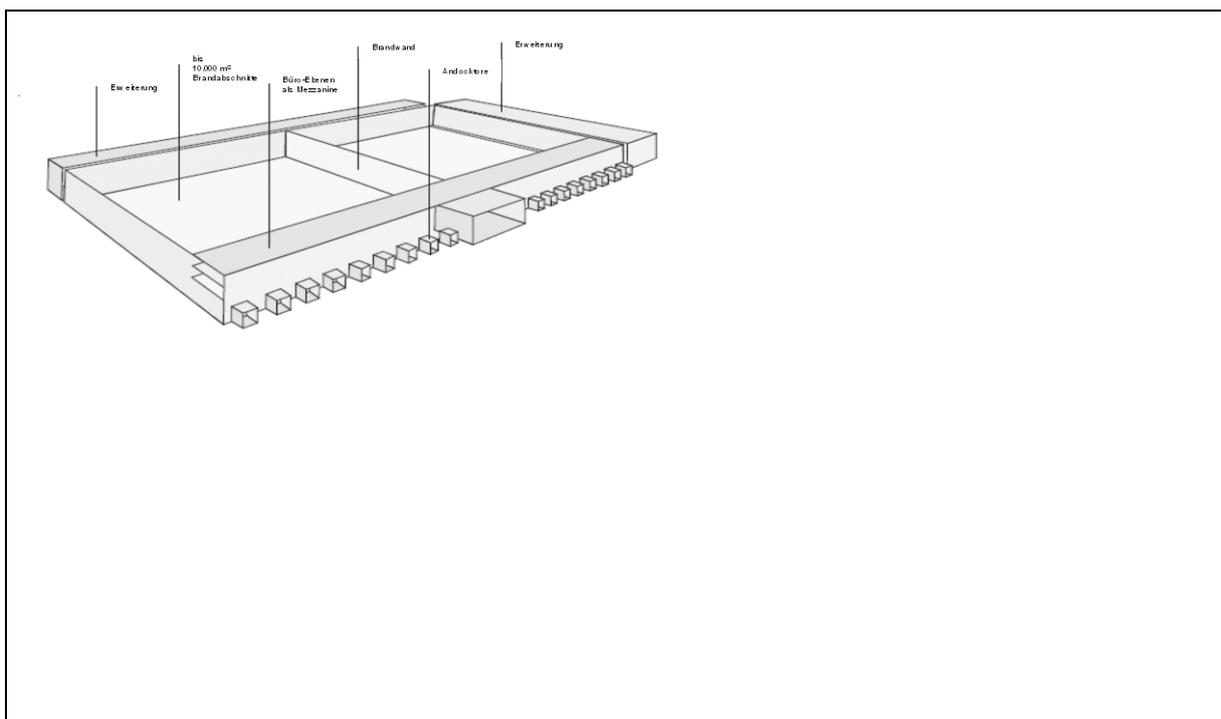


Abbildung 3-8 Standardisierte Logistikimmobilie (eigene Darstellung in Anlehnung an Hochtief o.J.)

Kennzahlen der Logistikwirtschaft

Im Folgenden werden die wichtigsten Kennzahlen der Logistikwirtschaft dargestellt. Sie bilden die Grundlage für bauliche und verkehrliche Berechnungen und bieten eine Argumentationshilfe für die Beurteilung von Ansiedlungsvorhaben im Bereich Logistik.

Flächenbedarf von Logistikstandorten

Auf Grundlage einer Veröffentlichung der LANDESINITIATIVE LOGISTIK NRW (2005) haben BUSCH und WAGNER (2007) die Grundstücksflächen differenziert nach Standorttypen zusammengestellt (vgl. Tabelle 3-4). Während JLL (2007, 2011) in einer Studie feststellen, dass sich die Nachfrage zunehmend hin zu größeren Flächen ab 5.000 Quadratmeter entwickelt, konstatiert WAGNER (2007) in einer Unternehmensbefragung in der Region Hamburg, dass der Anteil der Logistikbetriebe, die über eine Grundstücksfläche über fünf Hektar verfügt bei rund 20 Prozent liegt. Der Großteil der Logistikunternehmen, ca. 40 Prozent, weist laut der Unternehmensbefragung eine Grundstücksfläche kleiner als ein Hektar auf.

| Standorttyp | Grundstücksfläche in qm |
|---|--------------------------------|
| Regionale Warendepots | |
| KEP-Depot ¹⁴ | 7.500-20.000 |
| Regionales Warenverteilzentrum | 5.000-40.000 |
| Überregionale Distributions- und Logistikzentren | 20.000-100.000 |
| Europäische Distributionszentren | 40.000-200.000 |
| Logistische Megaparks | |
| Prologis-Park | 54.000-230.000 |
| Gazeley Magna Park (D) | 360.000-530.000 |
| Fiege Mega Center | 50.000-210.000 |

Tabelle 3-4 Grundstücksfläche (Zusammenstellung nach Landesinitiative Logistik NRW 2005, in: Busch/Wagner 2007)

Unternehmensgrößen und Abschätzung der Beschäftigtenzahlen

Zu den Beschäftigtenzahlen in der Logistik gibt es unterschiedliche Veröffentlichungen. REGIONOMICA (2005) hat eine Arbeitsdichte zwischen 40 bis 67 Beschäftigten pro Hektar ermitteln können. BOSSERHOFF (2000) gibt eine Bandbreite von 4 bis 100 Beschäftigten pro Hektar an. Er wählt eine andere Einteilung des Leistungsspektrums und setzt den kleinsten Wert für Umschlaganlagen von Schiene auf Straße (4 bis 6 Beschäftigte) und den größten Wert für Speditions- und Logistikzentren mit 50 bis 100 Beschäftigten pro Hektar.

¹⁴ KEP – Bezeichnung für Kurier-, Express- und Paketdienste

| | Beschäftigte/ha |
|---|-----------------|
| Transportgewerbe | 67 |
| Spedition | 67 |
| Third Party Logistics/ Distributionszentren | 50 |
| Lagerhaltung u. Value Added Logistics | 40 |
| Cross Docking | 40 |

Tabelle 3-5 Beschäftigte pro Hektar (eigene Zusammenstellung nach Regionomica 2005)

Verkehrintensität der logistischen Dienstleistungen

Die Verkehrserzeugung von logistischen Flächennutzungen setzt sich aus LKW-Fahrten und Pkw-Fahrten, vor allem der Beschäftigten, zusammen. Dabei werden die LKW-Fahrten über die Nettobaulandflächen und die Beschäftigtenwege über die Anzahl der Beschäftigten ermittelt. Eine Zusammenschau der einzelnen Kennzahlen bietet Tabelle 3-6.

| Branchensegment | LKW-Fahrten / ha und Tag | Anteil Fernverkehr |
|---|-----------------------------|--------------------|
| Transportgewerbe | | |
| Kleine und mittlere Transportunternehmen | 15 | 0 Prozent |
| Spedition | | |
| Stückgutspedition, regionale Depots | 90 | 40 Prozent |
| Third Party Logistics/ Distributionszentren | | |
| Überregionale Distributionszentren | 10 | 80 Prozent |
| Logistikzentren | 40 | 50 Prozent |
| Regionale Distributionszentren | 60 | 20 Prozent |
| Lagerhaltung und Value Added Services | | |
| Prologis Park | 10 | 50 Prozent |
| Logistikdienstleister | 10 | 40 Prozent |
| Cross Docking | | |
| Regionale Warenverteilzentren Discounter | 120 | 20 Prozent |
| Regionale Warenverteilzentren | 90 | 20 Prozent |

Tabelle 3-6 Verkehrintensität der logistischen Dienstleistungen (eigene Zusammenstellung nach Bosserhoff 2000; Regionomica 2005; Sonntag u.a. 1999)

In der Region Hamburg konnte WAGNER (2007) feststellen, dass 20 Prozent der Betriebe über 200 LKW-Fahrten pro Tag haben. Dies ist sicher u.a. auf die besondere Struktur der Logistikbetriebe in der Region zurückzuführen. Ein Großteil der Betriebe (ca. 50 Prozent) zeichnet sich durch weniger als 100 LKW-Fahrten pro Tag aus.

Für zahlreiche Logistikunternehmen ist ein 24h-Betrieb unerlässlich. Dies bedeutet, dass das Unternehmen Tag und Nacht beliefert werden kann. Für rund 25 Prozent der Betriebe in der Region Hamburg ist dies der Fall (WAGNER 2007).

Lärmimmission von Logistikansiedlungen

Zu den Lärmimmissionen von Logistikansiedlungen gibt es keine veröffentlichten Kennzahlen. Die Lärmbelastung setzt sich zum einen aus der verkehrlichen Belastung und zum anderen aus der betriebsbedingten Lärmbelastung zusammen. Die jeweilige Lärmimmission ist stark vom jeweiligen Betrieb, dem Standort und der Umgebung der Logistikansiedlung abhängig.

Die TA LÄRM und die DIN 18 005 enthalten Orientierungs- und Immissionsrichtwerte für bestimmte Gebietstypen. Die TA Lärm gilt dabei über das Bundesimmissionsschutzgesetz im Verhältnis Bürger/ Unternehmen zum Staat, wohingegen die DIN 18005 in der Bauleitplanung angewendet wird.

| | Immissionsrichtwerte nach TA Lärm | Orientierungswerte nach DIN 18 005 |
|------------------------------|--|---|
| Gebietstyp | tags (6-22 Uhr) nachts (22-6 Uhr) | tags (6-22 Uhr) nachts (22-6 Uhr) |
| Allgemeine Wohngebiete (WA) | 55 dB(A) 40 dB(A) | 55 dB(A) 45 bzw. 40 dB(A) |
| Mischgebiete (MI) | 60 dB(A) 45 dB(A) | 60 dB(A) 50 bzw. 45 dB(A) |
| Gewerbegebiete (GE) | 65 dB(A) 50 dB(A) | 65 dB(A) 55 bzw. 50 dB(A) |
| Industriegebiete (GI) | 70 dB(A) 70 dB(A) | - - |
| Sondergebiete | - | 45 bis 65 dB(A) 35 bis 65 dB(A) |

Tabelle 3-7 Richtwerte zu Lärmimmission (TA Lärm; DIN 18 005)

Die Orientierungswerte sind in der Tabelle 3-7 dargestellt. Es ist in diesem Zusammenhang zu beachten, dass die DIN 18 005 Orientierungswerte für die Planung neuer Baugebiete vorgibt. Bei Bebauung im Bestand können die Oberwerte je nach städtebaulicher Situation höher angesetzt werden. Logistikunternehmen sind in der Regel in Industriegebieten (GI) und teilweise auch in Gewerbegebieten (GE) angesiedelt.

3.3 Standortwahl von Unternehmen – Theoretischer Hintergrund

Standorttheorien stellen eine wesentliche Grundlage zur Erklärung des räumlichen Verhaltens von Unternehmen dar. In diesem Kapitel werden daher theoretische Modelle und Ansätze zur Standortwahl von Unternehmen dargestellt und diskutiert. Sie bilden den theoretischen Bezugsrahmen der Arbeit, innerhalb dessen die empirische Überprüfung erfolgen kann.

Im Folgenden werden verschiedene Theorien und theoretische Ansätze dargestellt, die einen Beitrag zur Erklärung der Standortwahl leisten. Für den Logistikbereich gibt es bislang noch keine eigenständige Standorttheorie. Jedoch werden in den klassischen Standorttheorien wie auch in den neueren Ansätzen einige Aspekte behandelt, die für den Logistikbereich von besonderer Bedeutung sind. Vor dem Hintergrund dieser relevanten Aspekte wird nachstehend eine Auswahl der Standorttheorien dargestellt. Eine umfassende Aufarbeitung der unterschiedlichen Standorttheorien steht hingegen nicht im Fokus der Arbeit.

Die Entscheidung der Standortwahl ist von Unternehmen zu Unternehmen unterschiedlich. Hierfür sind insbesondere funktionspezifische Gründe ausschlaggebend. Folgt man der Definition von Logistik nach PFOHL (2010, S. 12), so sind die entscheidenden Determinanten für die Standortwahl von Logistikunternehmen Zeit, Standort und minimale Kosten. Die Kosten von Logistikunternehmen setzen sich nach GUDEHUS (2011, S. 823) vor allem aus Betriebskosten und Transportkosten zusammen. Personalkosten spielen eine weniger große Rolle. Die Betriebskosten werden dabei maßgeblich durch die Grundstückskosten (Kauf oder Miete) determiniert.

Daher werden im Folgenden Theorien untersucht, die sich mit dem Bodenmarkt befassen. Im Mittelpunkt der Erklärungen stehen dabei die Landnutzungs- bzw. Bodenrententheorie, insbesondere die Theorie der städtischen Bodennutzung von ALONSO (1960, 1964). Wie in der Einleitung eingeführt und empirisch durch die relevanten Standortfaktoren von Logistikunternehmen belegt (siehe hierzu Kapitel 3.4.2), spielen neben einer sehr guten Verkehrsverbindung großflächige und preisgünstige Grundstücke eine entscheidende Rolle bei der Standortwahl.

Während in den klassischen Standorttheorien die Transportkosten der entscheidende Faktor für die Standortwahl waren, wurde ihnen zwischenzeitlich die Relevanz abgesprochen. Heute gibt es daher die Auffassung, dass die früher bedeutende raumdifferenzierende Wirkung der Transportkosten verloren gegangen ist und Raumüberwindungskosten vernachlässigt werden können. Unterstrichen wurde dies mit den Thesen zur „Death of distance“ von CAIRNCROSS (1997, zitiert nach NUHN/HESSE 2006). Diese Thesen haben jedoch innerhalb der Wirtschaftswissenschaften eine kontroverse Diskussion ausgelöst, die unter dem Stichwort „New Economic Geography“ geführt wird. Dabei geht es insbesondere um die Frage, ob der Distanzfaktor wirklich an Bedeutung verloren hat und verringerte Raumüberwindungskosten mehr zur Konzentration oder Dekonzentration von Wirtschafts- und Bevölkerungsdynamik beitragen. Im Folgenden wird daher die Rolle der Transportkosten in den klassischen Standorttheorien (u.a. die industrielle Standortlehre von Weber 1909), aber auch in den Ausführungen von KRUGMAN (1991), dem Hauptvertreter der New Economic Geography dargestellt. Sollte angesichts schwindender Ölressourcen und unter der Annahme, dass Öl als Treibstoff nicht adäquat kostengünstig substituiert werden kann, der Anteil der Transportkosten an den Logistikkosten zukünftig steigen, ist damit zu rechnen, dass den Transportkosten bei der Standortwahl wieder ein größeres Gewicht beigemessen wird.

Im Gegensatz zu dem in den traditionellen Standorttheorien vertretenen überwiegenden Ziel der Transportkostenminimierung ist heute oftmals Zeit und Effektivität des Transportprozesses zum entscheidenden Kriterium in der Praxis geworden. Ursache hierfür sind die sich ändernden Güterstrukturen und Anforderungen an die Logistik (u.a. Just-in-Time-Belieferung, 24-Stunden-Lieferungen). Nicht mehr Massengüter, sondern hochwertige, zeitsensible Güter vergrößern ihren Anteil im gesamten Transportaufkommen. Von der theoretischen Perspektive aus steht daher nicht mehr zwangsläufig nur die Optimierung der Transportkosten im Vordergrund. Vielmehr gewinnt der Faktor „Zeit“ zusätzliche Bedeutung. Dieser spielt jedoch in den Theorien zur Standortwahl von Unternehmen keine Rolle.

Während die klassischen Standorttheorien die isolierte Standortwahl einzelner Unternehmen betrachten, hat die zunehmende Arbeitsteilung in der Wirtschaft dazu geführt, dass Unternehmen deutlich stärker von anderen Unternehmen (z.B. Zulieferer, Zwischenkunden, Kooperationspartner) abhängig und mit diesen vernetzt sind. Diese zunehmende Vernetzung beeinflusst auch die Standortwahl, dies zumal bei Logistikdienstleistern, die ihre Leistungen in der Regel an eine Mehrzahl von Unternehmen mit jeweils unterschiedlichen Anforderungen an die Logistikdienstleistungen, erbringen. Daher wird auch der theoretische Ansatz der relationalen

Geographie nach BATHELT und GLÜCKLER (2002, 2003) skizziert, der u.a. das ökonomische Handeln der Akteure und die Beziehungen zwischen Unternehmen in den Fokus rückt.

Transportkosten in den klassischen Standorttheorien

Die neoklassischen Ansätze der Standorttheorie greifen auf die Annahmen der neoklassischen Ökonomie zurück. Diese geht unter anderem von vollkommener Konkurrenz, atomistischen Märkten, unbeschränkter Mobilität von Gütern und Faktoren und rational handelnden Akteuren („homo oeconomicus“) aus (MAIER/TÖDTLING 2006, S. 24). Der Ansatz geht davon aus, dass es „das langfristige Ziel der Unternehmung ist, den größtmöglichen Gewinn, d.h. die größtmögliche Differenz zwischen Ertrag und Kosten zu erzielen“ (SCHÄTZL 2003, S. 24). Auf Grundlage dieser expliziten Annahmen über die reale Welt wird ein idealisiertes Bild der Wirklichkeit erzeugt, mit dem Ursache-Wirkungsbeziehungen zur Entstehung räumlicher Strukturen konsistent argumentiert werden können.

In den von der neoklassischen Ökonomie geprägten Ansätzen der Standorttheorie sind Transportkosten, die sowohl auf der Beschaffungs- als auch auf der Absatzseite anfallen, eine wesentliche Determinante zur Erklärung von Raumstrukturen (MAIER/TÖDTLING 2006, S. 43). Physische Distanzen werden in neoklassischen Ansätzen zur Erklärung der Raumstruktur im Allgemeinen in Transportkosten ausgedrückt. In den einfacheren Modellen stimmt der optimale Produktionsstandort mit dem transportkostenminimalen Punkt überein.

Als Ausgangspunkt aller Standortstrukturmodelle, die sich mit der Frage der optimalen räumlichen Struktur der Bodennutzung auseinandersetzen, gilt das Werk von Thünens „Der isolierte Staat“ (Von THÜNEN 1990 [1826]), das bis in die Gegenwart als Ausgangspunkt vieler Standortstrukturtheorien dient. In seinem Modell bestimmen die gutsspezifischen Transportkosten die standortspezifische Lagerente¹⁵ die der Unternehmer für die Herstellung eines bestimmten Produktes¹⁶ zu zahlen bereit ist, und damit die optimale Nutzung der Standorte. Da die Produktionskosten in seinem „isolierten Staat“ überall gleich hoch sind, entscheiden damit ausschließlich die Transportkosten eines Gutes über den optimalen Standort der Produktion. Je höher die Transportkosten (bzw. der entfernungsabhängige Wertverlust) eines Gutes, desto schneller sinkt die Lagerente mit der Entfernung und desto näher liegt der Produktionsstandort zum (punktförmig angenommenen) Markt im Zentrum des Gebietes.

¹⁵ Von Thünen definiert Lagerente als Differenz aus Marktpreis und Produktion- und Transportkosten für die auf einer Flächeneinheit erzeugten Güter (Schätzl 2003, S. 65)

¹⁶ Von Thünen betrachtete in seinem Modell ausschließlich landwirtschaftliche Produkte

Auch das Stadtstrukturmodell ALONSOS (1975, 1965 [1960, 1964]), in dem der Thünen'sche Ansatz auf den städtischen Raum übertragen und erweitert wurde, sind die Transportkosten eine zentrale Bestimmungsgröße der Flächennutzung. In diesem Modell bestimmt das standortspezifische Rentenangebot der privaten Haushalte, das sich aus den ersparten Transportkosten für Fahrten ins Stadtzentrum und den individuellen Budgetrestriktionen ergibt, den optimalen Wohnstandort innerhalb einer Stadt. Damit siedeln sich nach Alonso jene Haushalte, die sich die höheren Transportkosten leisten können, in größerer Entfernung vom Stadtzentrum an (siehe hierzu auch Ausführungen zu Bodenmarkttheorien).

Neben diesen Standortstrukturmodellen, die sich mit der Frage der optimalen räumlichen Struktur mehrerer bzw. aller Aktivitäten einer Volkswirtschaft auseinandersetzen, befasst sich eine Vielzahl neoklassisch geprägter Standorttheorien mit der Standortwahl einzelner Betriebe. WEBER (1909) ermittelte in seiner Industriestandorttheorie die theoretischen und methodischen Grundlagen zur Ermittlung des optimalen Betriebsstandortes, indem er aus den Standorten der Beschaffungsseite (vor allem Rohmaterialien) und der Absatzseite in einem ersten Schritt Linien gleicher Transportkosten („Isodapanen“) ableitet und diese in einem zweiten Schritt mit den Arbeitskosten auf den in Frage kommenden Industriestandorten verknüpft. Da die Arbeitskräfte in seinem Modell immobil sind, liegt der optimale Betriebsstandort dort, wo die Differenz aus Arbeitskostensparnis und Transportkosten am höchsten ist. Weber berücksichtigt neben Transport- und Arbeitskosten auch Agglomerationsfaktoren, die dazu führen, dass einzelne Industrien von ihrem „natürlichen“ transport- und arbeitskostenminimalen Standort abweichen.

Auf der Basis der Theorie von Weber hat sich die sog. Agglomerationstheorie herausgebildet, deren bekanntester Vertreter Paul Krugman ist (siehe KRUGMAN 1991). Anders als in mehreren zwischenzeitlich vertretenen Standorttheorien spielen die Transportkosten bei Krugman eine gewichtige Rolle, da es u.a. von den Transportkosten abhängt, inwieweit Agglomerationseffekte stattfinden.

Grundrente als Schlüsselgröße des Bodenmarktes

Die Theorie der Grundrente fußt auf der Annahme, dass eine Rente entsteht, weil Unterschiede in grundstückseigenen Eigenschaften natürlichen Ursprungs (z.B. Fruchtbarkeit des Bodens) zu Differenzen in der Eignung der Grundstücke für Nutzungen führen. Während RICARDO (1994 [1817]) und VON THÜNEN (1990 [1826]) das Grundmodell der Entstehung von Grundrenten in Bezug auf die landwirtschaftliche Nutzung entwarfen, diskutiert Alonso explizit den Bodenmarkt in der Stadt.

VON THÜNEN (1990 [1826]) unterstellt in seiner Theorie vom isolierten Staat das Vorhandensein einer großen Fläche von Boden mit gleich guter Qualität. Inmitten dieser Fläche liegt die einzige vorhandene Stadt, in der die erzeugten Agrarprodukte verkauft werden können. Nach von Thürens Auffassung bestimmt die Höhe des Preises, den das Produkt am Markt erzielt, abzüglich der Produktions- und Transportkosten die Grundrente. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Transportkosten erstens mit der Distanz zwischen Produktionsort und Markt proportional ansteigen und zweitens je nach Art des Produktes differieren. Entsprechend der Idee der Gewinnmaximierung wird der Landwirt auf seinem Boden jeweils das Produkt anbauen, bei dem die Differenz zwischen dem erreichbaren Marktpreis und der Summe der Produktions- und Transportkosten am größten ist.

Die differenzierte Stadt: Alonso

Das von von Thünen entwickelte Modell der Lagerrente und ihrer Wirkung auf die Landnutzung wurde von ALONSO (1960, 1964) auf den städtischen Bodenmarkt bezogen (vgl. ALONSO 1975, ALONSO 1965).

Im Mittelpunkt des Modells von Alonso steht die Wirkung der städtischen Grundrente auf die Verteilung der verschiedenen Nutzungen im Stadtraum. Alonso verdeutlicht dies anhand eines Modells von je nach Standort unterschiedlich profitablen Nutzungsarten, nämlich Wohnen, Büro-/Gewerbenutzung, Industrie und Landwirtschaft (ALONSO 1975). Das Modell entwirft ein System von Kurven, aus dem der für die unterschiedlichen Nutzungsarten typische Verlauf des jeweils potenziellen Bodenrentenniveaus im städtischen Gesamtraum ersehen werden kann. Das Modell erklärt die Gründe für die sich herausbildende räumliche Nutzungshierarchie nicht, sondern stellt lediglich die Wirkungen der räumlichen Anordnung dar, die Alonso auf der Basis mehrerer Annahmen und Vorraussetzungen ermittelt.

Ausgangspunkt der Theorie von Alonso ist der Zusammenhang zwischen Grundrentenniveau und Distanz zum Stadtzentrum. Alonso kommt zu der Annahme, dass der Bodenpreis und die Grundrente mit zunehmender Distanz zum Stadtzentrum fallen.

Alonsos Modellbildung legt eine monozentrische Stadt zugrunde, deren Zentrum am besten erreichbar ist. Aus dieser besten Erreichbarkeit leitet Alonso erhöhte Umsätze für gewerbliche Nutzungen ab. Für Wohnnutzungen sieht Alonso das Stadtzentrum hinsichtlich der Wegekosten als besonders attraktiv an. Im Ergebnis sieht Alonso also für gewerbliche und Wohnnutzungen mit zunehmender Nähe zum Stadtzentrum eine steigende Grundrente und mit zunehmender Distanz zum Stadtzentrum eine fallende Grundrente an.

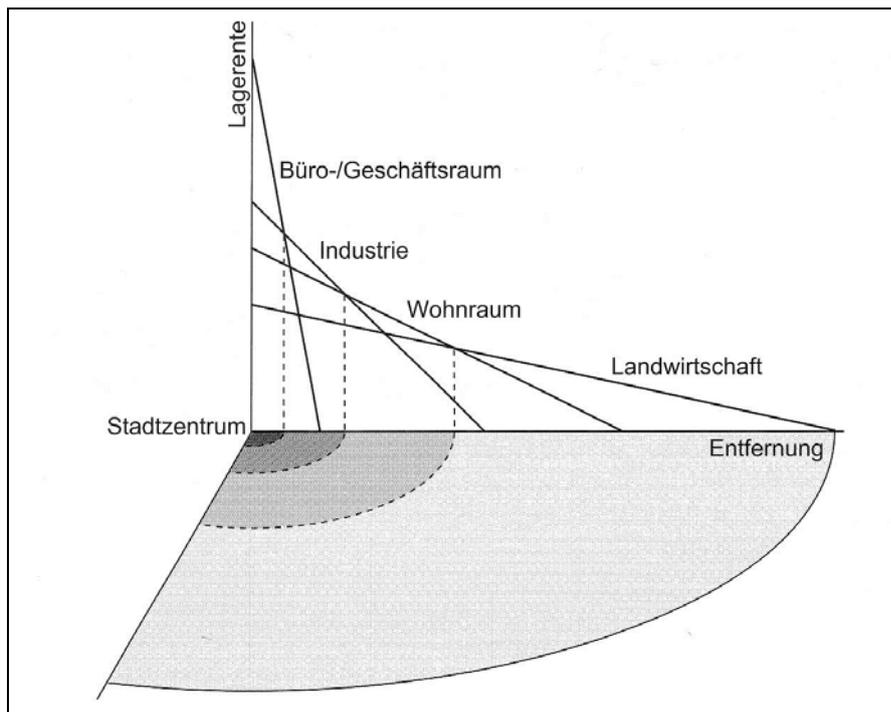


Abbildung 3-9 Städtische Landnutzungszone nach Alonso (Bathelt/Glückler 2003, S. 102)

Jedoch sieht Alonso kein allgemein linear steigendes Grundrentenniveau mit zunehmender Nähe zum Stadtzentrum für alle Nutzungsarten. Vielmehr nimmt Alonso an, dass für verschiedene Nutzungsarten jeweils eine unterschiedliche Steigerung ihres Grundrentengebots zwischen Stadtzentrum und Stadtrand an. Daraus folgert er im Rahmen der Flächennutzungskonkurrenz die Herausbildung einer stadträumlichen Nutzungshierarchie. Werden die unterschiedlich steilen Rentengebotskurven verschiedener Nutzungsarten übereinander gelegt, so ergeben sich für Alonso abgestufte stadträumliche Zonen, in denen jeweils eine bestimmte Nutzungsart den größten Preis bieten und damit die anderen Nutzungsarten überbieten kann. Die einzelnen Nutzungszonen grenzen sich in Alonsos Modell dort voneinander ab, wo sich die jeweils höchstgelegenen Rentengebotskurven schneiden (siehe Abbildung 3-9).

Weiterführend kann Alonsos Modell auch zeitlich dynamisch betrachtet werden. Im Zeitverlauf verdrängen in dieser Weiterführung die standörtlich profitableren Nutzungsarten mit zunehmendem Flächenbedarf die minder profitablen Nutzungsarten in der jeweiligen Zone. Alternativ oder kumulativ ist es möglich, dass eine Nutzungsart ihr Grundrentenpotenzial (d.h. den höchst möglich zu bietenden Preis) soweit steigern kann, dass sich ihre Rentengebotskurve örtlich verschiebt und sie in einer größeren Raumzone die standörtlich profitabelste Nutzung darstellt (KRÄTKE 1995, S. 211ff.). In dieser dynamischen Betrachtung verschieben sich die Rentengebotskurven und damit die einzelnen Nutzungszonen.

Lagevorteile durch eine bessere Erreichbarkeit des Stadtzentrums sind für Alonso ersetzbar durch eine verringerte Bebauungsdichte und – im Falle der Wohnnutzung – eine vergrößerte Grundstücksfläche. Diese Ersetzbarkeit dient Alonso als Erklärung dafür, dass zahlungskräftige Privathaushalte oftmals auf Lagen am Stadtrand ausweichen.

Ansatz der relationalen Geographie nach Bathelt und Glückler

Der relationale Ansatz der Standortwahl nach BATHELT und GLÜCKLER (2002) wurde in der deutschen Wirtschaftsgeographie als Gegenposition zum raumwirtschaftlichen Ansatz (zu dem auch die zuvor eingeführten klassischen Standorttheorien zählen) formuliert (BATHELT/GLÜCKLER 2003). Während die traditionellen Standorttheorien der Raumwirtschaftslehre (vgl. SCHÄTZL 2003, S. 29ff., HEINEBERG 2007, S. 106ff.) die unternehmerische Standortwahl vor allem als Reaktion auf vorhandene Raumeigenschaften und Flächenpotenziale interpretieren, gehen neuere wirtschaftsgeographische Ansätze mehr von aktiven Unternehmensentscheidungen aus, die sich nicht auf eine Reaktion auf räumliche Gegebenheiten beschränken. Im Gegensatz zum raumwirtschaftlichen Ansatz spielen das gesellschaftliche, soziale, sowie kulturelle Umfeld der Akteure eine stärkere Rolle (HAAS/NEUMAIR 2007, S. 31). In den Mittelpunkt tritt im relationalen Ansatz das ökonomische Handeln der Akteure mit seinen vielfältigen Beziehungen, die sich nicht nur auf Lageneffekte, Bodenpreis und Transportkosten beschränken. Untersucht werden insofern auch ökonomische Innovationen, unternehmensübergreifende Organisationsformen (z.B. Kooperationen, Arbeitsteilung) und Prozesse des kollektiv-institutionellen Lernens (HAAS/NEUMAIR 2007, S. 31f.).

Als Grundlage für den relationalen Ansatz dient das Konzept der sog. „Embeddedness“, das von GRANOVETTER (1985) im Zusammenhang mit der Milieuforschung geprägt wurde. Danach ist jeder Akteur im Wirtschaftsleben in ein Netz von ökonomischen Aktivitäten und soziokulturellen Beziehungssystemen eingebettet. Bathelt und Glückler gehen aufgrund dieser Einbettung davon aus, dass die Akteure in ihrer Entscheidungsfreiheit von gewissen Pfaden abhängig sind (BATHELT/GLÜCKLER 2003, S. 38).

Unternehmen (im Gegensatz zum Raum) rücken im relationalen Ansatz stärker in die Betrachtung, da die unternehmerischen Handlungen die Entwicklung einer Region beeinflussen (HAAS/NEUMAIR 2007, S. 32). Es findet also stets eine Wechselwirkung zwischen unternehmerischen Handlungen und Entscheidungen und der räumlichen Anordnung und Verfügbarkeit statt. Als Grundlage des einzelnen Akteurs wird im relationalen Ansatz nicht mehr

das abstrakte Bild des rational handelnden Homo oeconomicus verwendet, sondern ein differenzierteres Bild, in dem Unternehmensentscheidungen stets nur im Zusammenhang mit ihrer wirtschaftlichen und sozio-kulturellen Einbettung in Netze betrachtet werden können (BATHELT/GLÜCKLER 2003, S. 34f.).

Die Kernelemente des relationalen Ansatzes, von Bathelt und Glückler auch die vier Ionen der Wirtschaftsgeographie genannt, sind Organisation (z.B. Transaktionskosten, Embeddedness, Cluster), Evolution (z.B. Einfluss historischer Strukturen, Entwicklungspfade), Innovation (z.B. interaktive Modelle technologischen Wandels, Organisation des Innovationsprozesses) und Interaktion (z.B. Lernen, Vertrauen in und zwischen Unternehmen) (BATHELT/GLÜCKLER 2003, S. 36ff.). Diesen Kernelementen ordnen Bathelt und Glückler besonderes Augenmerk zu.

3.4 Standortverteilung von Logistikunternehmen

Wie vorstehend herausgearbeitet, gibt es keine Theorien oder theoretischen Ansätze im Bereich der geografischen Wissenschaften, die sich speziell auf die Standortwahl von Logistikunternehmen beziehen. Jedoch haben die Wirtschaftswissenschaften logistische Abläufe, wie Transport-, Lager- und Produktionsprozesse systematisiert und daraus charakteristische Strukturen abgeleitet, die im Folgenden in Kapitel 3.4.1 dargestellt werden. Anschließend werden in Kapitel 3.4.2 konkrete räumliche Ansiedlungsmuster anhand der Ergebnisse empirischer Untersuchungen beschrieben. Unter Kapitel 3.4.3 wird die Ansiedlung von Logistikunternehmen sowie deren Konfliktpotenziale aus Sicht der Kommunen beleuchtet.

3.4.1 Räumliche Organisation von Logistikunternehmen – großräumige Netzkonfigurationen

Nach PFOHL (2010, S. 5) ist für *Logistiksysteme* die Kombination von Bewegungs- und Lagerprozessen charakteristisch. Grafisch lässt sich dieses Zusammenspiel durch ein Netzwerk darstellen, in dem sog. Knoten durch sog. Kanten miteinander verbunden sind, durch das Objekte bewegt werden. An den Knoten werden die Objekte vorübergehend „festgehalten“ oder auf einen anderen durch das Netzwerk führenden Weg übergeleitet. Die verschiedenen Knotenverbindungen (Kanten) stellen die unterschiedlichen Möglichkeiten dar, wie ein Objekt durch ein Netzwerk bewegt werden kann. Unabhängig davon, welche Objekte (Sachgüter, Informationen, ...) in einem solchen Netzwerk bewegt werden, liegen Logistiksysteme vor.

Diese Arbeit befasst sich ausschließlich mit Logistiksystemen, deren Objekte Sachgüter sind. Logistiknetzwerke für Sachgüter bestehen somit aus Lieferstellen, Produktionsstellen,

Logistikstationen und Empfangsstellen (Knoten), die durch Transportverbindungen (Kanten) miteinander verknüpft sind und von Material- und Warenströmen durchflossen werden.

Grundstrukturen von Logistiksystemen

Geht man von dem vorstehend beschriebenen Netzwerkgedanken aus, so lassen sich zunächst einmal *einstufige* und *mehrstufige* Logistiksysteme unterscheiden (PFOHL 2010, S. 6). In einem *einstufigen* System erfolgt die Raum- und Zeitüberbrückung durch einen direkten Güterfluss zwischen dem Lieferpunkt, an dem die Güter bereitgestellt werden (sog. Quelle), und dem Empfangspunkt, an dem die Güter verwendet werden (sog. Senke). In einem *mehrstufigen* System erfolgt die Raum- und Zeitüberbrückung durch einen indirekten Güterfluss zwischen dem Liefer- und dem Empfangspunkt, der wenigstens an einem Punkt unterbrochen wird, an dem Lager- und/ oder Bewegungsprozesse stattfinden. Dieser Unterbrechungspunkt dient der Auflösung oder Konzentration (Bündelung) des Güterflusses. Einstufige und mehrstufige Logistiksysteme sind in der folgenden Abbildung 3-10 grafisch dargestellt.

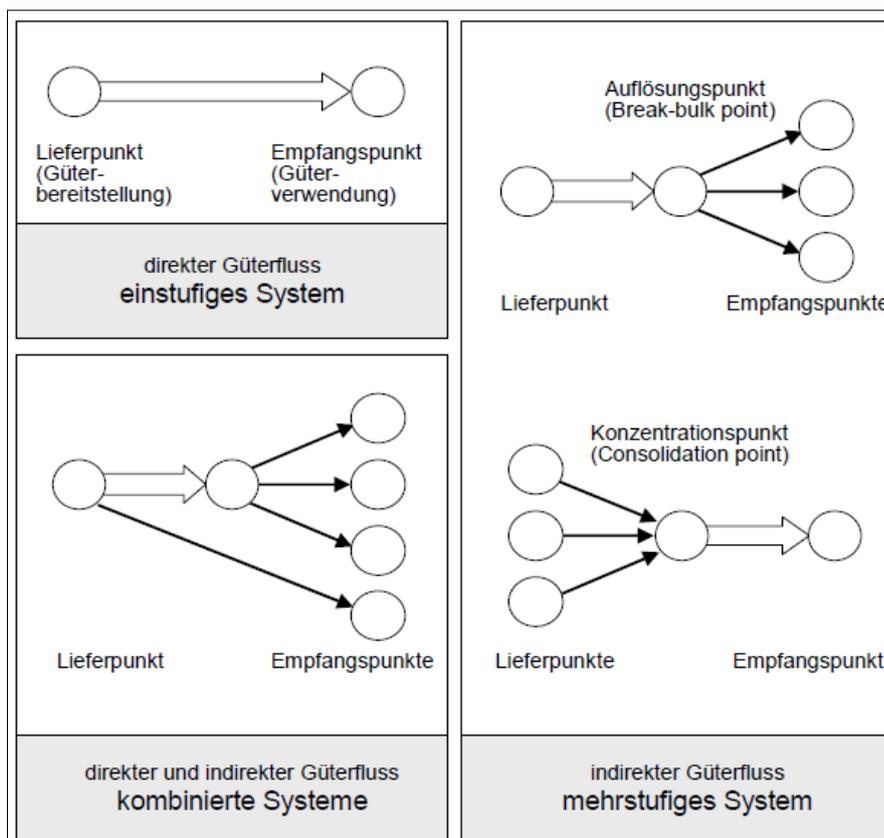


Abbildung 3-10 Grundstrukturen logistischer Systeme (Pfohl 2010, S.6)

Systeme der Transportlogistik

Die räumlichen Systeme der Transportlogistik sind vielfältig und hängen in ihrer Struktur jeweils von der Funktion ab, die die Transporte erfüllen sollen. Diesbezüglich kann im Grundsatz zunächst zwischen der reinen Unternehmenslogistik und der Logistik externer Dienstleister unterschieden werden. Unter Unternehmenslogistik versteht man vereinfacht gesagt Transport-, Lager- und Umschlagsprozesse innerhalb eines Unternehmens oder Unternehmensverbundes (siehe oben Kapitel 3.2.1). Logistikleistungen externer Dienstleister werden hingegen in den allermeisten Fällen für eine Mehrzahl von Kunden erbracht.

Weiter kann zum besseren Verständnis der Systeme der Transportlogistik unterschieden werden zwischen den Transporten von Lieferanten zu produzierenden oder verarbeitenden Unternehmen (Beschaffungslogistik) und den Transporten von den Unternehmen zu den Abnehmern (Distributionslogistik) (siehe oben Kapitel 3.2.1).

Vor diesem Hintergrund werden die Systeme der Transportlogistik in diesem Abschnitt getrennt für die Beschaffungslogistik, die Distributionslogistik und die Speditionsleistungen externer Logistikdienstleister dargestellt. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Anforderungen an die Beschaffung und die Distribution und an die Leistungen externer Logistikdienstleister je nach Transportart und Branche stark variieren können und die räumliche Anordnung der einzelnen Punkte innerhalb des jeweiligen Systems deshalb ebenfalls variieren kann.

Jeder Transportprozess gehört aus Sicht des Versenders zur Distribution und aus Sicht des Empfängers zur Beschaffung (ARNOLD U.A. 2008, S. 12). Zur besseren Verständlichkeit wird für die Beschaffungs- und Distributionslogistik hier jedoch zunächst zentral der Blickwinkel produzierender bzw. verarbeitender Unternehmen eingenommen. Im Anschluss daran wird im Hinblick auf die in dieser Arbeit untersuchten Fallstudien, die alle Logistikansiedlungen des Konsumgüterhandels betreffen, kurz die Beschaffungs- und Distributionslogistik des Konsumgüterhandels gesondert dargestellt. Schließlich werden Charakteristika von Speditionsnetzen dargestellt.

Sowohl für Beschaffungs- als auch für Distributionsnetze gilt, dass die Anforderungen an Transporte von Produktionsgütern von den Anforderungen an Transporte von Betriebsmitteln und Verbrauchsmaterial abweichen. Produktionsgüter, z.B. Maschinen, sind in der Regel nicht periodisch auf der gleichen Strecke, sondern nur einmalig oder in größeren Abständen zu transportieren und können häufig angesichts ihrer Größe und ihres Gewichts im Transport weniger standardisiert transportiert werden als Verbrauchsgüter (ARNOLD U.A. 2008, S. 12).

Betriebsmittel und Verbrauchsmaterial werden dagegen häufig periodisch auf der gleichen Strecke transportiert und können im Transport stärker standardisiert werden.

Entsprechend ist für die Struktur eines Transportsystems die Größe der zu transportierenden Sendungen ein wesentlicher Faktor. Ziel ist es, die zu transportierenden Sendungen möglichst weitgehend zu bündeln und für eine möglichst hohe Auslastung der einzelnen Transporteinheiten und damit für Kostenvorteile zu sorgen. Große Sendungen können in vollen Transporteinheiten, z. B. LKW oder Bahn-Containern, linear direkt von einem Versender zu einem Empfänger transportiert werden. Für kleine Sendungen hingegen bietet sich eine Bündelung der Transporte in einem Transportnetz an, in dem einzelne Sendungen ein- oder mehrmals umgeschlagen werden (ARNOLD U.A. 2008, S. 13). Logistikdienstleister haben in Transportnetzen den Vorteil, dass sie Sendungen einer Vielzahl von Auftraggebern in ihren Netzen zusammenfassen können. Zu berücksichtigen sind allerdings bei der Bündelung von kleineren Sendungen unter Ausnutzung eines Transportnetzes ggf. höhere Kosten durch längere Wege zu unterschiedlichen Versand- und Empfangsorten, durch zusätzliche Standzeiten und Umschlagkosten.

Systeme der Beschaffungslogistik

Das vordringlichste Ziel bei der Beschaffungslogistik ist die termingerechte Versorgung des Produktionsbetriebs mit den benötigten Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen bzw. im Handel der Filialen mit der Verkaufsware. An diesem Ziel richten sich auch die Logistiknetze aus, wobei es diesbezüglich in den letzten Jahren starke Veränderungen gab. Während Lieferanten früher zumeist aus ihrem Ausgangslager direkt in das Materiallager des Abnehmers lieferten, sind in den letzten 20 Jahren eine Reihe neuer Konzepte entstanden, deren Ziel die Vermeidung von Lagerzeiten ist (ARNOLD U.A. 2008, S. 13).

Entsprechend der oben beschriebenen allgemeinen Grundsätze unterscheiden sich Systeme der Zulieferlogistik regelmäßig je nach der Frequenz ähnlicher oder gleicher Lieferungen. Sollen Materialien in kurzen Abständen in größeren Transporteinheiten angeliefert werden, kann dies Lagerzeiten beim Empfänger nach sich ziehen. Diese Lagerzeiten können hingegen bei einer "Just-in-Time" Zulieferung entfallen, wobei die "Just-in-Time" Lieferung in der Frequenz der Anlieferung unterschiedlich ausgeprägt sein kann, von einer stundengenauen Lieferung zu einer sequenzierten Anlieferung ("Just-in-Sequence") (ARNOLD U.A. 2008, S. 13).

Je nachdem, welche Anforderungen ein Unternehmen an die Häufigkeit von Anlieferungen hat und wie lang die Transportentfernungen vom Lieferanten sind, bieten sich unterschiedliche Transportkonzepte an, die u.a. direkte, lineare, einstufige Transporte über kleine Entfernungen,

Gebietsspediteurkonzepte und Speditionslager in der Nähe des Empfängerwerks umfassen (dazu ausführlicher ARNOLD U.A. 2008, S. 14).

Systeme der Distributionslogistik

Bei Distributionsnetzen können zwei wesentliche Netztypen unterschieden werden, nämlich zum einen klassische Distributionsnetze für Waren aller Art und zum anderen Distributionsnetze von Konsumgüterherstellern. Während der Netztyp für die klassische Warendistribution je nach Branche stark variieren kann, hat sich für die Distribution der Konsumgüterhersteller eine gewisse Netztypologie herausgebildet. Im Folgenden wird zunächst die Typologie von Distributionsnetzen allgemein kurz dargestellt. Anschließend wird ausschließlich für Konsumgüterhersteller dargestellt, wie Beschaffungs- und Distributionslogistik ineinandergreifen.

Distributionssysteme haben die Aufgabe, die in einem oder mehreren Werken hergestellten Produkte an die Empfänger zu verteilen. Im Fall von Konsumgütern sind die Empfangsstellen üblicherweise sehr zahlreich und weit verteilt. Auch in der Distribution von Konsumgütern hat in den achtziger Jahren eine Entwicklung zur Just-in-Time-Belieferung des Handels stattgefunden (ARNOLD U.A. 2008, S. 14). Bei der Standortwahl ist die Distributionslogistik in der Regel eher markt- als standortgebunden (VALLEE 2012, S. 4).

Ein typisches Distributionsnetz eines Herstellers für die deutschlandweite Verteilung von Konsumgütern enthält drei Transportstufen, nämlich vom Werk zum Zentrallager, vom Zentrallager zu einem Umschlagpunkt (Transshipment-Punkt) und von diesem zum Kunden (Abbildung 3-11):

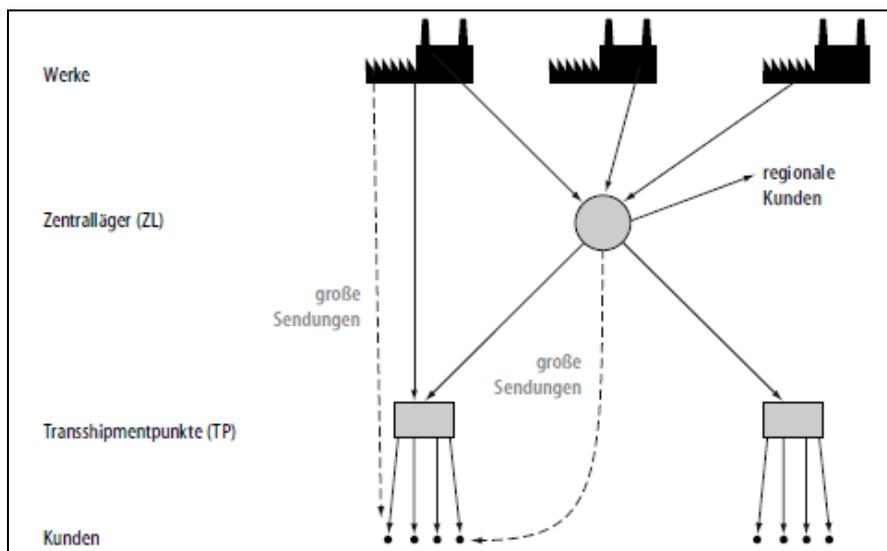


Abbildung 3-11 Distributionsnetz (Arnold u.a. 2008, S. 15)

Ziel eines solchen mehrfach gebrochenen Distributionsnetzes ist insbesondere die Bündelung von Transporten. Hierauf wird näher unten bei der Beschreibung der Logistiksysteme des Handels eingegangen.

Wo Zentralläger und Transshipment-Punkte angesiedelt werden, lässt sich durch Methoden der Standortplanung bestimmen und hängt jeweils von der Lage der Zulieferer und der Empfänger ab. Für Zentralläger lässt sich aber generalisieren, dass im Falle mehrerer Produktionswerke der optimale Standort für ein einziges Zentrallager fast immer unmittelbar bei dem Werk mit der größten Lieferfrequenz und -menge liegt. Das gilt auch für den Fall mehrerer Zentralläger (ARNOLD U.A. 2008, S. 15).

Bedeutungsgewinn von Zentrallägern

In letzter Zeit hat das soeben beschriebene Distributionsnetz unter Einbeziehung von Zentrallägern stark an Bedeutung gewonnen (dazu ausführlich (BRETZKE 2010, S. 276ff.). Während in der Konsumgüterindustrie lange Zeit vorwiegend mehrstufige Distributionssysteme mit mehreren Lagern auf mehreren Ebenen anzufinden waren, haben sich Zentrallager mehr und mehr durchgesetzt (BRETZKE 2010, S. 277), wenn es auch heute zunehmend durch Cross-Docking-Konzepte ergänzt bzw. teilweise abgelöst wird (BRETZKE 2010, S. 277, 289ff.).

Der Vorteil von Zentrallagern liegt in der Reduzierung von Lagerkosten. Dem stehen aber die relativ höheren Transportkosten gegenüber, die dadurch entstehen, dass oftmals weitere Wege zu dem Zentrallager zurückzulegen sind. Diese Transportkosten können reduziert werden durch eine möglichst weitgehende Bündelung von Transportströmen unter Einsatz möglichst großer Massentransporte auf möglichst großen Strecken

Logistiknetze des Konsumgüterhandels

Im Konsumgüterhandel besteht die Besonderheit, dass logistische Aufgaben der Beschaffung und der Distribution jedenfalls teilweise zusammenfallen (BRETZKE 2010, S. 273). Das liegt daran, dass die Beschaffungslogistik zunehmend von den Handelsunternehmen selbst organisiert wird, während lange Zeit die einzelnen Verkaufsstätten gesondert direkt von den Herstellern oder teilweise auch dem Großhandel beliefert wurden (BRETZKE 2010, S. 274, 280).

Um den Lagerbestand in den Verkaufsstätten möglichst niedrig zu halten, um Funktionen wie die Eingangskontrolle zu skalieren und zentralisieren und um Kosteneinsparungen durch die Bündelung von Transporten selbst abzuschöpfen, ist der Handel zunehmend dazu übergegangen, neben der Distribution an die Endkunden auch die Beschaffungslogistik zu kontrollieren, sei es durch eigene, sei es durch outgesourcte logistische Leistungen.

Ein wesentlicher Bestandteil von Logistiknetzen des Handels sind Zentralläger, die es dem Handel ermöglichen, die Logistik zu den Verkaufsstätten zu zentralisieren und in eigener Regie durchzuführen (BRETZKE 2010, S. 276). Denn im Vergleich zur Direktbelieferung der Verkaufsstätten durch die Hersteller bzw. den Großhandel erfolgt hier zunächst eine Bündelung auf Seiten des Handels und erst in einer zweiten Stufe die Belieferung der einzelnen Verkaufsstätten. Zudem können mittels eines Zentrallagers Bündelungseffekte in den Transporten erzielt werden, Rabatte bei den Herstellern gezielter eingefordert werden und notwendige Leistungen wie z.B. die Wareneingangskontrolle, die Preisauszeichnung und das Aus- und Umpacken zentralisiert werden (BRETZKE 2010, S. 283).

Eine weitere zentrale Funktion übernehmen in der Logistik des Handels die bereits dargestellten Cross-Docking-Center, wobei beim Cross-Docking zwischen einem einstufigen und einem zweistufigen Cross-Docking unterschieden wird (GUDEHUS 2011, S. 909). Beim einstufigen Cross-Docking erfolgt ein Umschlag ohne Ladungsträgerwechsel. Das Transportmittel wird gewechselt, die Zusammensetzung der Ladeinheit ändert sich aber nicht. Beim zweistufigen Cross-Docking (auch Transshipment genannt) wechselt der Ladungsträger, die eingehenden Waren werden umgepackt und auf geänderte Ladeinheiten verteilt (Split to Zero). Es wechselt das Transportmittel und die Zusammensetzung der Ladeinheit (GUDEHUS 2011, S. 909f.). Dieser Einsatz von Cross-Docking-Centern erfolgt mit dem Ziel, Lagerzeiten zu vermeiden und – insbesondere beim zweistufigen Cross-Docking – Transporte trotzdem möglichst effizient auszunutzen.

Die Nutzung von Zentrallägern und Cross-Docking-Centern schließt sich nicht gegenseitig aus, sondern wird häufig parallel eingesetzt. Ebenso kann es Kombinationen von direkten Transporten von den Herstellern zu den Verkaufsstätten und indirekten Transporten über Zentralläger oder Cross-Docking-Center geben (einstufige und mehrstufige Lieferketten). Wie ein entsprechendes Logistiknetz ausgestaltet wird, hängt jeweils von verschiedenen Faktoren und den – auch regionalen – Eigenheiten der Handelsunternehmen ab. Nach GUDEHUS (2011, S. 968) zusammengefasst sind die Ziele der Optimierung der Handelslogistik die folgenden: „Stärkung des Verkaufs, Reduzierung der Rampenkontakte, Entlastung der Filialen von operativen Logistikaufgaben, Erleichterung und Verbesserung der Disposition, erhöhte Warenpräsenz in den Filialen, Vermeidung von Ausschuss und Retouren, Optimierung der Bestände und Senkung der Kosten für die gesamte Beschaffungsebene.“

Ein Beispiel für ein Logistiknetz mit unterschiedlichen Einzelteilen stellt BRETZKE anhand der Großhandelskette METRO dar (BRETZKE 2010, S. 295ff.). Das Logistiknetz von METRO

zeichnet sich durch eine hohe Flexibilität des Lieferweges aus. Zum einen setzt METRO zweifach gebrochene Transporte über zwei Transshipment-Punkte ein, um v.a. kleinere Lieferanten eines Quellgebiets mit kleineren Filialen im Zielgebiet zu verbinden. Zusätzlich werden zwei direktere Transportwege eingesetzt, zum einen die Direktversorgung größerer Filialen vom ersten Transshipment-Punkt aus und zum anderen die zielgebietsweise Direktlieferung von Lieferanten an den zweiten Transshipment-Punkt, von dem aus die einzelnen Filialen des entsprechenden Zielgebiets versorgt werden (BRETZKE 2010, S. 295ff.). Die letzten beiden Transportwege werden nur eingesetzt, wenn auf dem Hin- und dem Rückweg ausreichend große Mengen zu transportieren sind, damit kein zweiter Bruch der Lieferung erforderlich wird. Ergänzt wird das METRO-Modell der Beschaffungslogistik durch zentrale Lagerstandorte, in denen insbesondere Import-Ware und Teile des Food-Sortiments abgewickelt werden (BRETZKE 2010, S. 296).

Speditionsnetze

Die zuvor betrachteten Distributions- und Zuliefernetze wurden aus dem Blickwinkel der produzierenden bzw. verarbeitenden Unternehmen betrachtet, unabhängig davon, ob die Transport-, Lager- und Umschlagsprozesse von den Unternehmen selbst oder von externen Logistikdienstleistern erbracht werden. Demgegenüber können Logistikdienstleister, die oftmals für eine Vielzahl von Kunden Leistungen erbringen, eine eigene Netzlogik haben, die weiter von den Beschaffungs- und Distributionsnetzen entfernt ist. In diesem Unterabschnitt werden daher Speditionsnetze von externen Dienstleistern untersucht, die Transporte für ganz unterschiedliche Kunden erbringen, angefangen von Transporten im Rahmen der Beschaffungs- und Distributionslogistik über Speditionsleistungen für Endkunden bis hin zu KEP-Dienstleistungen.

Das räumliche System der Transportlogistik von Logistikdienstleistern hängt von den zu transportierenden Gütern und den zu erbringenden begleitenden Dienstleistungen ab. Dabei spielen unter anderem die Größe der zu transportierenden Sendungen und die nachgefragte Transportfrequenz eine wichtige Rolle (ARNOLD U.A. 2008, S. 16).

In diesen räumlichen Systemen können mehrere Ebenen unterschieden werden. Als Anknüpfungspunkt für die Unterscheidung der verschiedenen Ebenen können die sog. *regionalen Umschlagpunkte* dienen, von denen zugehörige Einzugs- oder Nahgebiete versorgt werden (GUDEHUS 2011, S. 939). Auf der überregionalen Ebene werden die regionalen Umschlagpunkte mit überregionalen Netzpunkten verbunden. Dabei ist zu unterscheiden zwischen zentralen Netzen (sog. Hub-Spoke-Systeme) und dezentralen Netzen (sog. Rastersysteme), wobei sich

Hub-Spoke-Systeme erst zeitlich nach den Rastersystemen entwickelt haben. Beide Systeme werden in der Praxis häufig miteinander kombiniert (BRETZKE 2010, S. 318).

Rastersysteme

Rastersysteme verbinden einzelne Netzknoten ohne zentrale Zwischenpunkte. Sie werden üblicherweise national eingesetzt und waren früher auf periodische Lieferungen ausgelegt (BRETZKE 2010, S. 321), werden aber mittlerweile häufig für einen 24-Stunden-Service für Stückgut oder Pakete eingesetzt (ARNOLD U.A. 2008, S. 16). Typisch ist ein System mit etwa 20 bis 40 Depots (die oben genannten regionalen Umschlagpunkte) in voneinander abgegrenzten Gebieten, von denen Sendungen an die Empfänger ausgeliefert und Sendungen zur Auslieferung eingesammelt werden (ARNOLD U.A. 2008, S. 16). Um Wege zu sparen und eine möglichst effiziente Auslastung der eingesetzten Fahrzeuge zu gewährleisten, ist das Ziel, die Ausliefer- und Einsammelprozesse mit denselben Fahrzeugen abzuwickeln (Auslieferung morgens, Einsammeln am Nachmittag). Die Ferntransporte zwischen den regionalen Umschlagpunkten (Depots) finden zumeist über Nacht gebündelt statt (ARNOLD U.A. 2008, S. 16). Der Vorteil von dezentralen Transportsystemen ist die flexible und weiträumige Abdeckung. Der Nachteil liegt jedoch in der Auslastung der Transporte, insbesondere zwischen den regionalen Umschlagpunkten. Insbesondere wenn ein 24-Stunden-Service gefragt ist, fallen in dezentralen Transportsystemen nahezu zwangsläufig Auslastungslücken an, wenn alle regionalen Umschlagpunkte mit allen anderen regionalen Umschlagpunkten zu verbinden sind.

Hub-Systeme

Steigende Anforderungen der Kunden an die Liefergeschwindigkeit („24-Stunden-Service“), an die Termintreue, an den Preis und an die Flächenabdeckung haben zu der Einführung alternativer zentraler Netzstrukturen, sog. „Hub“-Systemen oder „Hub-and-Spoke“-Systemen, geführt.

Unter einem „Hub“ (Drehkreuz) versteht man dabei eine „Hauptumschlagsbasis“ (BRETZKE 2010, S. 324). Hub-and-Spoke-Systeme ähneln in ihrer Struktur den bereits oben dargestellten Zentrallager- bzw. Umschlagsystemen des Handels, bei denen Lagerzeiten möglichst vermieden werden sollen und durch den Umschlag an zentralen Punkten eine größere Bündelung der Güterströme erzielt werden soll. Ziel des Einsatzes von Hub-and-Spoke-Systemen ist die Erzielung von Bündelungs- und Auslastungssteigerungen. Dafür wird in Kauf genommen, dass mehr Verkehre anfallen, da zwangsläufig nicht stets der kürzeste Weg gefahren werden kann. Gleichzeitig reduziert sich aber auch die Anzahl der Transporte (GUDEHUS 2011, S. 940). Einer

der Pioniere von Hub-Systemen war der Express-Versender Federal Express mit seinem Zentralhub in Memphis/USA (BRETZKE 2010, S. 324).

Hub-and-Spoke-Netze ermöglichen insbesondere eine große Flächenabdeckung, da die einzelnen regionalen Umschlagpunkte (die „Spokes“) nicht direkt miteinander verknüpft sind, sondern mittelbar über ein zentrales Drehkreuz (den „Hub“) verbunden werden (Abbildung 3-12 a). In dem „Hub“ kommen die Ferntransporte zeitlich synchronisiert an. Anschließend werden die per Ferntransport gelieferten Sendungen nach Zielregionen sortiert und auf kleinere Fahrzeuge umgeladen. Die für die Ferntransporte eingesetzten Fahrzeuge fahren sodann zu ihren Ausgangsdepots zurück. Diese Struktur kann durch sog. „Feeder-Hubs“, die als Zwischenstationen dienen, noch intensiviert werden (Abbildung 3-12 b). Sofern in dieser Struktur Transportverbindungen mehr als ein Fahrzeug auslasten, kann es sich anbieten, mehrere Hubs einzusetzen (Abbildung 3-12 c) oder eine Mischstruktur zwischen einem zentralen (Hub-Spoke-System) und einem dezentralen (Rastersystem) zu verwenden (Abbildung 3-12 d) (siehe auch (ARNOLD u.A. 2008, S. 17).

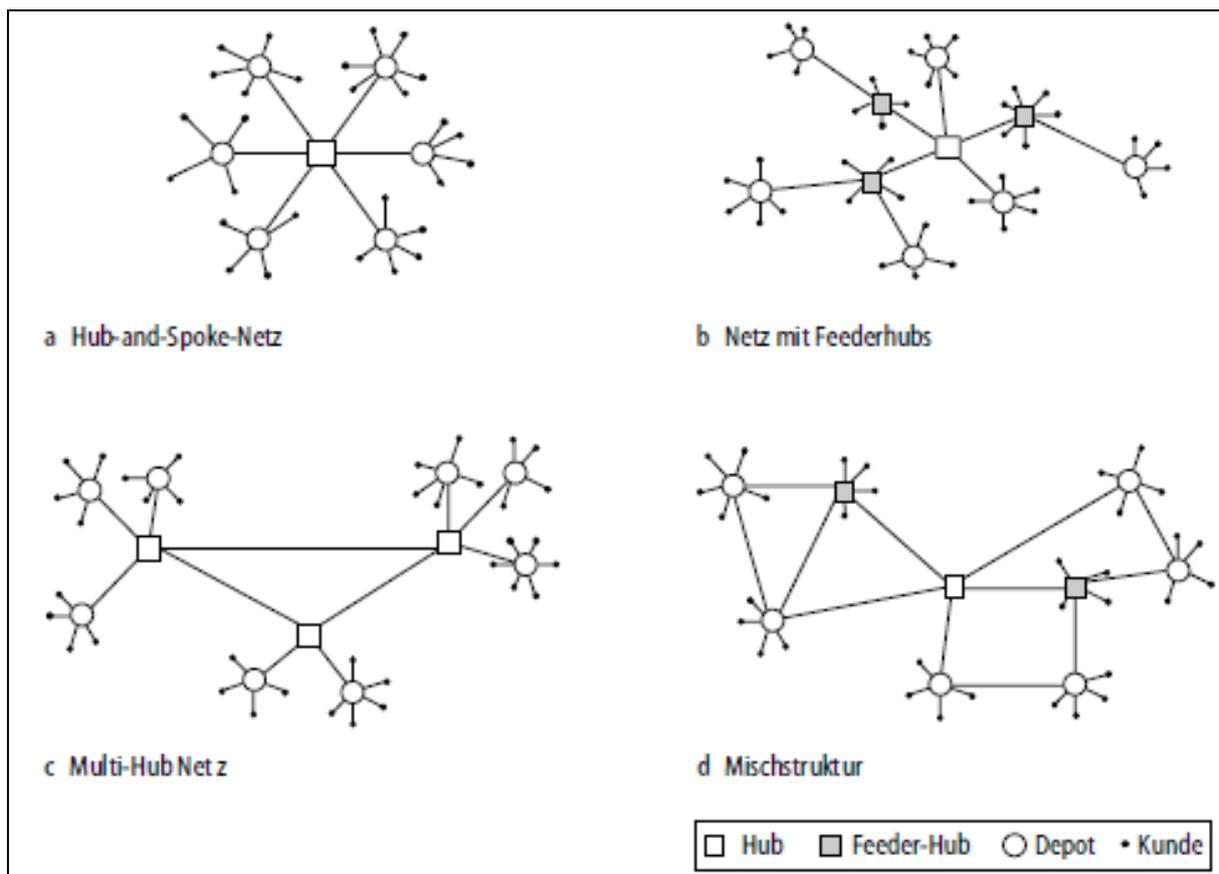


Abbildung 3-12 Strukturen von Speditionsnetzen (Arnold u.a. 2008, S. 16)

3.4.2 Logistikstandorte und ihr Raumbezug

Die räumliche Ausprägung von Transportnetzen und die Lage ihrer Knoten orientieren sich an bestehenden Handelsstrukturen, Produktions- und Konsumschwerpunkten sowie der bestehenden Verkehrsinfrastruktur. Bei der konkreten Standortwahl von Logistikunternehmen wird dabei die Makro- und Mikroebene unterschieden. Logistikunternehmen prüfen bei der Standortwahl ihrer Netzknoten zunächst auf der Makroebene die Gesamtwirkung eines Standorts auf ihr logistisches Netz. Erst im Anschluss werden auf einer Mikroebene lokale Standortfaktoren sowie die Kosten für Grundstück und Immobilie geprüft und berücksichtigt (VASTAG U.A. 2006, S. 46).

Die *Makroebene* umfasst die Lage und Eigenschaften eines größeren Raumes (z.B. nationale, regionale Ebene) und betrachtet die Rolle von Logistikstandorten in globalen, nationalen oder regionalen Wertschöpfungsketten. Typische Beispiele für Standorte auf der Makroebene sind Handelsstandorte, Produktionsstandorte, Hafenstandorte sowie Standorte auf der „grünen Wiese“ und an Autobahnkreuzen (LANDESINITIATIVE LOGISTIK NRW 2005/LOGISTIK.NRW 2012).

Kategorien von unterschiedlichen Standorttypen

In Bezug auf die Frage, welche Standorte auf der Makroebene zu welcher Art von Logistikunternehmen passen, sind Überlegungen von NEHM U.A. (2009) relevant, die nachfolgend dargestellt sind. Sie zeigen die unterschiedlichen Anforderungen, die hinter den Standortentscheidungen stehen. Aus der folgenden Abbildung und Darstellung wird deutlich, dass es Logistikunternehmen gibt, die mehr oder weniger in jeder Region angesiedelt sein können, z.B. regionale Depots der Stückgutnetze wie TNT oder Regionalläger der Einzelhandelsketten wie Edeka. Auf der anderen Seite gibt es Logistikdienstleister, die ganz bestimmte Makrostandorte suchen, die beispielsweise in der Mitte eines überregionalen Bedienungsgebietes liegen (z.B. das Amazon-Zentrallager in Bad Hersfeld) oder in der Nähe zu einem internationalen Verkehrsknoten (z.B. Hennes & Mauritz Distributionszentrum in Hamburg). Dies liegt in den spezifischen logistischen Netzen der jeweiligen Unternehmen begründet.

FÜNF ANSIEDLUNGSTYPEN FÜR LOGISTIK

Distribution + Bündelung Importorientiert



Treiber für Standortentscheidung:

- Keine Produktionsstätten in Europa
- Import durch Seehäfen/Flughäfen
- Große Warenmengen

Zentrale Anforderungen:

- Nähe zu See- und/oder Flughäfen
- Große Flächenverfügbarkeit
- Günstige Kosten

Zentraldistribution Absatzmarkt-orientiert



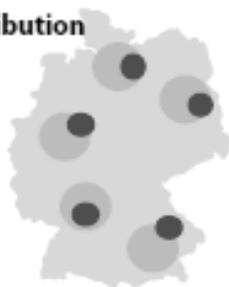
Treiber für Standortentscheidung:

- Zentrale Lager innerhalb eines Versorgungsgebietes
- Muss nicht im Zentrum Deutschlands liegen (auch bspw. Südosteuropa)
- Bsp.: Amazon

Zentrale Anforderungen:

- Nähe zu See- und/oder Flughäfen
- Große Flächenverfügbarkeit

Regionale Distribution Ballungsraum-orientiert



Treiber für Standortentscheidung:

- Nähe zu Ballungsräumen und Verkaufsstellen
- Meist Handelsunternehmen (vor allem verderblicher Waren)
- Bsp.: Edeka, Nestlé

Zentrale Anforderungen:

- Ballungszentren in 50–100 Kilometern Umkreis
- Problemfreie Infrastrukturanbindung (primär Straße)

Bündelung + Entsorgung Produktions-orientiert



Treiber für Standortentscheidung:

- Stark kunden-/geschäftabhängig
- Hauptsächlich inländische Produzenten (meist Non-Food)
- Standort kann auch direkt am Produktionswerk liegen

Zentrale Anforderungen:

- Hohe Industriedichte für Folgegeschäft
- Gutes wirtschaftliches Umfeld

Netzwerk/Umschlag Netzwerk-orientiert



Treiber für Standortentscheidung:

- Optimierung des eigenen Netzes
- Ausschließlich Logistik- und KEP-Dienstleister

Zentrale Anforderungen:

- Optimale Infrastruktur

● Logistikstandort ■ Produktionsstandort ● Ballungsraum

Quelle: Fraunhofer ATL

Abbildung 3-13 Ansiedlungstypen von Logistikunternehmen (Nehm u.a. 2009, S. 68, bearbeitet)

NEHM U.A. (2009) identifizieren in einer aktuellen Untersuchung fünf unterschiedliche Ansiedlungstypen von Logistikunternehmen (Abbildung 3-13):

- *Distributionszentrum* (Distribution + Bündelung): Der entscheidende Treiber dieses Investitionstyps sind große Mengen importierter Waren. Die Unternehmen beziehen die für den europäischen Markt bestimmten Güter über den Seeweg. Um große Warenmengen aufzufangen und für den weiteren Transport vorzubereiten, benötigen diese Unternehmen große Flächen und günstige Kostenbedingungen. Weniger wichtig sind das wirtschaftliche Umfeld oder die unmittelbare Nähe zu Ballungsräumen.
- *Zentrallager* (Zentraldistribution): Ein Zentrallager versorgt verschiedene Absatzmärkte oder Ballungszentren innerhalb einer größeren Region, beispielsweise in Deutschland. Entscheidend sind die zentrale Lage und die Anbindung an Hauptverkehrsachsen. Die Unternehmen stammen meist aus dem Non-Food-Bereich.
- *Regionallager* (Regionale Distribution): Ein Regionallager ist gewöhnlich für die Versorgung eines Ballungsraumes zuständig. Wie beim Zentrallager ist auch hier der Absatzmarkt der entscheidende Treiber, allerdings auf kleinerem Niveau. Häufig geht es um verderbliche Waren.
- *Produktionslager* (Bündelung + Entsorgung): Sie dienen in der Regel dazu, Waren aus der Produktion zu sammeln, zu konsolidieren oder aber die Produktionsstätten zu versorgen. Dabei kann das Lager direkt bei der Produktion oder in günstiger Lage zwischen mehreren Produktionsstätten liegen. Diese Investitionen sind stark vom Wunsch des Kunden abhängig und daher sehr spezifisch.
- *Netzwerk/ Umschlag*: Der fünfte Investitionstyp beschreibt all jene Investitionsprojekte von Dienstleistern, die eine bestehende Netzstruktur optimieren oder erweitern möchten. Wichtig sind hier vor allem eine gute Anbindung an die Verkehrsinfrastruktur und der Bestand von Logistikdienstleistern

Seit der Jahrtausendwende sind zudem zwei Tendenzen erkennbar, nach denen die Standortwahl auf der Makroebene ausgerichtet ist. Zum einen geht es um Standorte, die sich an der Nähe zum Kunden orientieren, insbesondere wenn eine schnelle Lieferung erforderlich ist. Zum anderen betrifft dies Logistikstandorte an verkehrszentralen Orten (LANGHAGEN-ROHRBACH 2012, S. 219).

Deutschland zählt aufgrund seiner zentralen Lage in Europa und seiner Infrastrukturausstattung zu den am meisten nachgefragten Logistikstandorten in Europa (JLL 2011, S. 4). Innerhalb Deutschlands werden verschiedene Regionen als bedeutende Logistikstandorte bewertet: Hierzu gehören z.B. die städtischen Ballungsräume Rhein-Main, Hamburg, Berlin/ Brandenburg, München und Düsseldorf, das industrienaher Ruhrgebiet, der zentrale Raum Kassel/Bad Hersfeld sowie Bremen/Bremerhaven, Nürnberg, Rhein-Neckar und Leipzig/Halle (vgl. u.a. CBRE 2011, DEUTSCHE HYPO 2011, JLL 2011).

Logistikregionen in Deutschland

Aufgrund der polyzentrischen Wirtschaftsstruktur in Deutschland haben sich eine Vielzahl von Logistikstandorten mit unterschiedlichen Schwerpunkten entwickeln können. Das Fraunhofer Institut hat in seiner Studie „Logistikimmobilien in Deutschland“ (NEHM U.A. 2009) einen Ansatz entwickelt, um zunächst die wesentlichen Standorte für Logistikimmobilien zu identifizieren und anschließend die verschiedenen Standorte zu Clustern zusammenzufassen. Danach gibt es in Deutschland 18 wichtige Logistikregionen mit jeweils unterschiedlichen Schwerpunkten. Gemäß der Attraktivität einer Logistikregion und der Intensität der Logistikkonzentration werden Cluster von Standorttypen gebildet, die regionale Ansiedlungsschwerpunkte der Logistik abbilden. Dabei wird zwischen den Clustern „Globale & Air Sea Gateways“, „Europäischen Gateways“, „Regionale Versorger“ und „Spezialisten“ unterschieden. In der Abbildung 3-14 ist diese Einteilung dargestellt, wobei die Einteilung laut der Studie primär zur Orientierung dient. Je weiter rechts oben ein Standort im Schaubild platziert ist, desto mehr Logistikfunktionen kann der jeweilige Standort übernehmen.

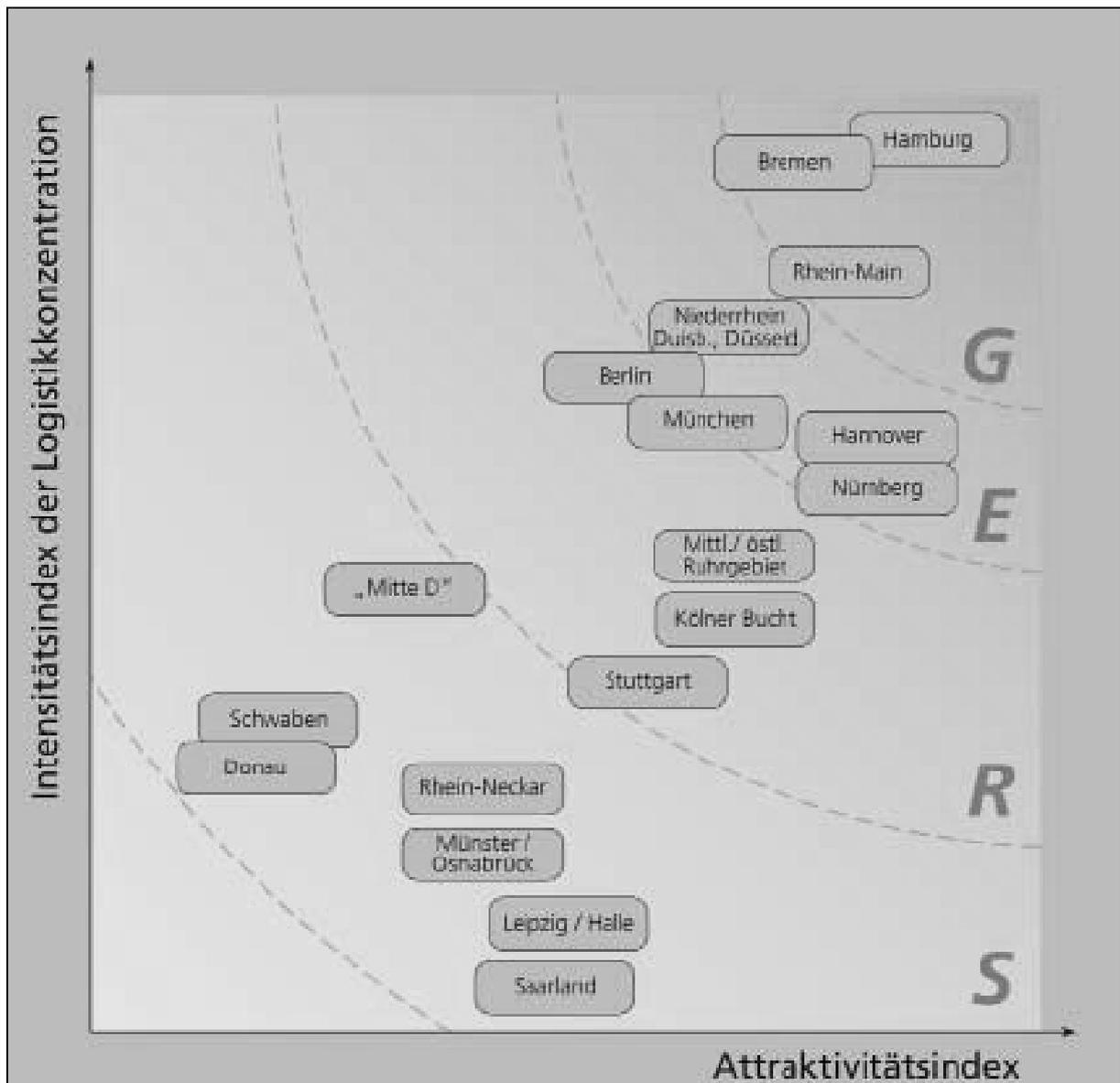


Abbildung 3-14 Unterschiedliche Logistikstandorttypen in Deutschland (Nehm u.a. 2009, S. 65)

Die einzelnen der 18 identifizierten Logistikregionen können hinsichtlich ihrer logistischen Funktion in vier Standorttypen eingeteilt werden:

Regionale Versorger (R)

Logistikstandorte, die unter dem Typ „Regionale Versorger“ zusammengefasst werden, profitieren von der Nähe zu bevölkerungsreichen Gebieten und / oder starken regionalen Industrie- bzw. Produktionsmärkten. Als „Regionale Versorger“ wurden Berlin, Stuttgart, die Kölner Bucht sowie das mittlere/ östliche Ruhrgebiet definiert.

Diese vier Standorte gehören zum Cluster „Regionale Versorger“, da sie zum einen über eine gewisse Größe verfügen und zum anderen in der Nähe eines Ballungsraums liegen. Ein Standort

des Typs „Regionaler Versorger“ zeichnet sich durch eine relativ hohe Anzahl von bereits vor Ort vorhandenen Logistikimmobilien und eine hohe Konzentration von Unternehmen und Arbeitnehmern in bestimmten Wirtschaftszweigen aus.

Darüber hinaus profitiert der Standort von der Lage in der Nähe eines Ballungsraumes. Die wesentlichen Logistikaufgaben eines solchen Standortes liegen in der Versorgung des jeweiligen Ballungsraumes und der lokalen Wirtschaft. Die Nachfrage nach Logistikdienstleistungen in Ballungsräumen ist u. a. wegen der regionalen demografischen Entwicklung gestiegen. Wie in Kapitel 2.1.2 dargestellt stagnierte die Bevölkerung in Deutschland in den vergangenen Jahren. Dahingegen nahm sowohl die Zahl der Bewohner in städtischen Ballungszentren als auch deren Anteil an der Gesamtbevölkerung zu. In diesen Zentren liegt weiterhin das Bruttoinlandsprodukt üblicherweise höher als in ländlichen Räumen. Die Ballungsräume verfügen darüber hinaus über eine hohe Wirtschaftskraft und eine hohe Dynamik. Diese hohe Industriedichte führt zu einer entsprechenden Nachfrage nach Logistikdienstleistungen und -fläche. Letztlich benötigt die Wirtschaft auch eine hohe Anzahl an Beschäftigten, die wiederum versorgt werden müssen. Die Versorgung der Bewohner und Wirtschaft in den Ballungsräumen macht die Region interessant für Verteilzentren des Groß- und Einzelhandels. Dementsprechend sind auch die Umsätze des Großhandels seit 1990 stetig gestiegen – mit einem Einbruch im Jahr 2009 im Zuge der Finanz- und Wirtschaftskrise (BGA 2011), was zu einer vergleichbaren Nachfrage nach Logistikdienstleistungen führt.

Europäische Gateways (E)

Die in dem Standorttyp „Europäische Gateways“ zusammengefassten Logistikregionen weisen nicht nur eine regionale Bedeutung auf, sondern sind grenzüberschreitend relevant. Diese Regionen sind geprägt von der Anbindung an internationale Verkehrswege, so dass sie überregionale und internationale Logistikaufgaben bewältigen können. Dementsprechend weisen sie auch eine höhere Konzentration an Logistikdienstleistungen auf und sind für Logistiker attraktivere Standorte als die unter „Regionale Versorger“ beschriebenen Lagen. Als „Europäische Gateways“ gelten die Regionen Niederrhein (Duisburg, Düsseldorf, Anbindung u.a. an die niederländischen Häfen), Hannover (wegen seiner zentralen Lage), Nürnberg (Gateway u.a. nach Tschechien und Ungarn) und München (Gateway u.a. nach Österreich und Italien).

Die Entwicklung der „Europäischen Gateways“ wird neben den bereits für die „Regionalen Versorger“ geltenden Faktoren von ihrer transnationalen, europäischen Bedeutung als Logistikstandort beeinflusst. Der wesentliche Treiber für diese Regionen ist der dynamische

innereuropäische Handel. Trotz der Globalisierung sind es nach wie vor die europäischen Handels- und Wirtschaftspartner, mit denen Deutschland enge und weiterhin wachsende Beziehungen verbinden.

Globale Air & Sea Gateways (G)

Die Global Air & Sea Gateway Standorte sind durch ihre Flug- bzw. Seehafenanbindung besonders für den internationalen/globalisierten Welthandel geeignet. Hamburg, Bremen und die Region Rhein-Main wurden daher wegen der hohen Attraktivität und Intensität als Logistikstandorte als „Globale Air & Sea Gateways“ klassifiziert. Diese Standorte erfüllen nicht nur Funktionen eines regionalen Versorgers, sondern spielen eine wichtige Rolle im europäischen und globalen Handel.

Für ihre wirtschaftliche Entwicklung von maßgeblicher Bedeutung ist die auf den globalen Handel ausgerichtete Logistikinfrastruktur. Für Hamburg und Bremen sind dies die Häfen, während die ebenfalls vorhandenen Flughäfen für die Logistikdienstleister nur eine untergeordnete Rolle spielen. Anders sieht das Bild für Frankfurt am Main aus, wo der Flughafen von zentraler Bedeutung ist. Insgesamt sind für diese Standorte die Globalisierung und die Internationalisierung des Handels wesentliche Treiber. Die stark zunehmende Containerisierung verändert dabei sowohl im Bereich der Schifffahrt als auch im Bereich der Luftfracht die Logistikprozesse

Spezialisten (S)

Bei den sog. Spezialisten handelt es sich um Standorte, die eher logistische Nischen besetzen oder sich durch Besonderheiten auszeichnen. Sie bieten ein bestimmtes logistisches Angebot, liegen von der Intensität und der Attraktivität als logistischer Standort jedoch unterhalb der „Regionalen Versorger“. Im Gegensatz zu diesen profitieren sie auch nicht davon, dass sie in der Nähe eines Ballungszentrums liegen. Hierunter fallen u.a. Standorte wie „Mitte Deutschland“ (Bad Hersfeld, Kassel, Göttingen), Region Rhein Neckar und die Region Leipzig/Halle.

Die „Spezialisten“ gehören dem Cluster an Logistikstandorten an, das über kein einheitliches Merkmal verfügt. Zum einen weisen die in diesem Cluster zusammengefassten Regionen eine gewisse Größe und eine gewisse Konzentration mit einem ausreichenden Angebot an Logistikimmobilien und –dienstleistern sowie Beschäftigten vor Ort auf. Zum anderen stellen diese Regionen attraktive Logistikstandorte dar, die über die entsprechenden Angebots- und Nachfragebedingungen verfügen. Abgesehen von dieser Qualifikation sind aber keine gemeinsamen Merkmale festzustellen. Da sich die „Spezialisten“ Standorte nicht in der Nähe

eines Ballungsraumes befinden, haben sie sich auch nicht für die „nächsthöhere“ Stufe des „Regionalen Versorgers“ bei der Analyse des Fraunhofer Instituts qualifiziert.

Standortanforderungen von Logistikunternehmen

Die *Mikroebene* der Standortwahl beschreibt die Lage innerhalb einer Region und die Eigenschaften einer Fläche. Während bezüglich der Makroebene übergeordnete strategische Gründe die Standortentscheidung bestimmen, gibt es auf der Mikroebene funktionale Standortanforderungen, die für jede Logistikansiedlung relevant sind. Die Standortanforderungen der Logistikwirtschaft sind in der wissenschaftlichen Literatur ausführlich beschrieben und lassen sich in den drei übergeordneten Kategorien Verkehrsanbindung, Lage und Umfeld sowie Nutzungspotenzial des Grundstücks zusammenfassen (vgl. EUROHYP AG 2004, CLAUSEN U.A. 2005, HIRDES 2005, LANDESINITIATIVE LOGISTIK NRW 2005, LOGISTIKCLUSTER NRW 2010).

Bezüglich der *Verkehrsanbindung* ist insbesondere die möglichst direkte Anbindung an das Fernstraßennetz und das Straßennetz relevant. Die Notwendigkeit eines Bahnanschlusses sowie die Nähe zu Hafen, Flughafen oder einem Terminal für den kombinierten Verkehr sind abhängig von der spezifischen Logistikknutzung und haben eine deutlich geringere Bedeutung. Neben der Anbindung für den Güterverkehr nimmt die Bedeutung der ÖPNV-Erreichbarkeit eines Standortes mit wachsender Mitarbeiterzahl eines Unternehmens zu.

Unter *Lage und Umfeld* lassen sich Faktoren zusammenfassen, die einerseits die Nähe zu Absatzmärkten, Produktionszentren und weiteren Logistikdienstleistern betreffen. Andererseits sind hiermit auch weiche Rahmenbedingungen wie das Potenzial an geeigneten Arbeitskräften, das Lohnniveau und die „Unternehmensfreundlichkeit der Verwaltung“ gemeint.

Mit dem *Nutzungspotenzial* eines Standorts werden die konkreten Grundstückseigenschaften wie Grundstücksgröße, -zuschnitt, Miet-/ Kaufpreis, Altlasten, geltendes Baurecht, Einschränkungen hinsichtlich der Nutzungsarten sowie die Möglichkeit des 24-Stunden Betriebs zusammengefasst.

Bei einer Befragung von Stadtplanern, Wirtschaftsförderern und Logistikern im Rahmen eines Forschungsprojekts der Universität Dortmund wurden folgende Standortfaktoren für am wichtigsten befunden (Tabelle 3-8).

| Befragung kommunaler Akteure | | Unternehmensbefragung | |
|------------------------------|---|-----------------------|---|
| 1 | Anbindung an Autobahn/Bundesstraßen | 1 | Anbindung an Autobahn/Bundesstraßen |
| 2 | Grundstücksgröße und -zuschnitt | 2 | Nachtfahrverbote, Einschränkungen für LKW |
| 3 | Möglichkeit des 24-Stunden-Betriebes | 3 | Grundstücksgröße und -zuschnitt |
| 4 | Nachtfahrverbote, Einschränkungen für LKW | 4 | Möglichkeit des 24-Stunden-Betriebes |
| 5 | Grundstückspreis | 5 | Grundstückspreis |
| 6 | Lage zu Absatzgebieten | 6 | Bebauungs- und Gestaltungsvorschriften |
| 7 | Zeitbedarf der Verwaltung für Genehmigungen | 7 | Umweltauflagen |
| 8 | Unternehmensfreundlichkeit der Verwaltung | 8 | Lage zu Absatzgebieten |
| 9 | Lage zu Produktionsstätten/ Kunden | 9 | Lage zu Produktionsstätten/ Kunden |
| 10 | Stauwahrscheinlichkeit/ -risiko in der Region | 10 | Unternehmensfreundlichkeit der Verwaltung |

Tabelle 3-8 Die wichtigsten Standortfaktoren aus Sicht von kommunalen Akteuren und Unternehmen (eigene Darstellung nach Clausen u.a. 2005, S.10)

Für eine auf den Standortfaktoren basierende Standortbewertung müssen diese qualitativ oder quantitativ erfasst sowie Qualitätskriterien und eine Gewichtung für die einzelnen Faktoren festgelegt werden. Immobilienentwickler und Logistikunternehmen haben dafür eigene, unterschiedlich detaillierte Bewertungsverfahren entwickelt (vgl. beispielsweise Checkliste für Logistikimmobilien der Garbe Group in OTT 2006.)

Die Standortentscheidung für einen neuen Betrieb hängt von den Zielen des Unternehmens und von den speziellen Aufgaben des Betriebs ab (vgl. Kapitel 3.2.3). Für reine Logistikbetriebe, wie Lager, Umschlagterminals und Logistikzentren, ist das Ziel der Standortwahl in der Regel die Minimierung der Logistikkosten. Die standortabhängigen Logistikkosten sind die Summe der Betriebskosten des Standorts und der Transportkosten für die Zulauf- und Auslauftransporte des Logistikbetriebs. Hieraus folgt nach GUDEHUS (2011, S. 823) „Der optimale Logistikstandort ist der Standort, für den die Summe der Betriebskosten und der Transportkosten minimal ist.“

Die in Tabelle 3-8 dargestellten Standortfaktoren gaben primär die Unternehmenssicht wider. Aus Sicht der Kommune spielen darüber hinaus bei der Ansiedlung von Logistikunternehmen weitere Faktoren die Verträglichkeit in der Stadtstruktur und damit das örtliche Konfliktpotenzial eine wichtige Rolle. Deshalb ist aus Sicht der öffentlichen Hand ebenfalls eine vergleichende

Bewertungsmethodik für Standorte von Logistikunternehmen geboten. Hinsichtlich der Standortbewertung können zwei Ansiedlungsfälle unterschieden werden. Bei der Standortbewertung für Logistikvorhaben allgemein sind die Nutzer in der Regel noch unbekannt. Hier müssen allgemeingültige Qualitätskriterien gefunden werden. Einen qualifizierten Kriterienkatalog entwickelte NEUMANN (2006, S. 48f.) in seiner Diplomarbeit, die Potenzialflächen für Logistiknutzungen in Hamburg analysiert hat. Die Logistikcluster NRW hat im Jahr 2010 ein Ansiedlungshandbuch Logistik für Nordrhein-Westfalen herausgegeben. Dieses Handbuch ist als Leitfaden zur Unterstützung bei der Akquise von Logistikunternehmen für Regionen und Kommunen gedacht und enthält u.a. eine Checkliste für Logistikansiedlungen aus Sicht der Kommune (LOGISTIKCLUSTER NRW 2010, S. 49-54). Einen ähnlichen Leitfaden, jedoch mit einer vereinfachteren Checkliste hatte bereits die Hessen Agentur mit ihrem Ansiedlungsleitfaden Logistik im Jahr 2008 veröffentlicht (HESSEN AGENTUR 2008, S. 42ff.) Wird ein Standort für einen bekannten Nutzer gesucht, kann sich die Standortbewertung wesentlich enger an den tatsächlich für den Nutzer auftretenden Kosten orientieren bzw. die Ansiedlungskriterien einer Kommune können besser berücksichtigt werden. Die tatsächliche Entwicklung einer Fläche basiert in der Praxis jedoch häufig nicht auf Bewertungsverfahren, sondern ist stark von kommunalpolitischen Zielen geprägt.

3.4.3 Entwicklung von Logistikstandorten

Raumverträglichkeit und Konfliktpotenziale

Auch wenn komplexe und raumgreifende Waren- und Wertschöpfungsketten inzwischen hinter einem Großteil der alltäglichen Produkte unseres Lebens liegen, existiert aus der engen Perspektive der logistischen Systemlogik keine direkte Verbindung mit unserem Alltagsleben, sieht man von der Rolle als Käufer, der durch die Vergrößerung der Standortstruktur des Einzelhandels gewissermaßen zum Transporteur aus der „letzten Meile“ der logistischen Kette geworden ist einmal ab. Der Bezug der alltäglichen Lebensführung zu den neuen Produktions- und Distributionskonzepten erfolgt indirekt über ihre Nebeneffekte, d.h. über die von ihnen ausgehende Inanspruchnahme von Raum.

Die Ansiedlung von Logistikunternehmen bringt ein erhebliches Konfliktpotenzial mit sich, das mit zunehmendem Platzbedarf für Logistikimmobilien steigt und sich insbesondere auf die Raumverträglichkeit von Logistikunternehmen bezieht. Dies beinhaltet Aspekte wie die Flächeninanspruchnahme der Ansiedlungen und ihre Auswirkungen auf das direkte Umfeld, v.a. durch Lärm, Luftverschmutzung, die Erhöhung der Trennwirkung, die Zunahme der

Unfallgefahr und optische Beeinträchtigungen des städtebaulichen Umfeldes. Konfliktpotenzial ist Logistikstandorten immanent, da ihre Nutzung mit der Abwicklung erheblicher Verkehre verbunden ist.

So nannten auch in einer von CLAUSEN U.A. durchgeführten Umfrage (2005) sowohl kommunale Akteure als auch Unternehmen der Logistikwirtschaft Verkehrsbelastungen als häufigste Ursache für Konflikte bei der Ansiedlung von Logistikbetrieben, gefolgt von parkenden LKW in den Nachbarschaften und Lärmbelästigungen (siehe Abbildung 3-15), wobei die kommunalen Akteure die Konfliktpotenziale insgesamt als höher einschätzten als die befragten Unternehmen. Konflikte durch Verkehrs- und Lärmbelastungen, durch parkende LKW sowie durch die visuelle Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes eines Gebietes wurden von Seiten der Kommunen häufiger genannt als von Seiten der Unternehmen. Für die Unternehmen spielten dagegen Konflikte mit kommunalen Institutionen eine bedeutendere Rolle. So wurden seitens der Unternehmen die Planungsverfahren und -vorgaben, aber auch die Anforderungen an die ver- und entsorgungstechnische Erschließung etwas häufiger kritisiert als seitens der kommunalen Akteure.

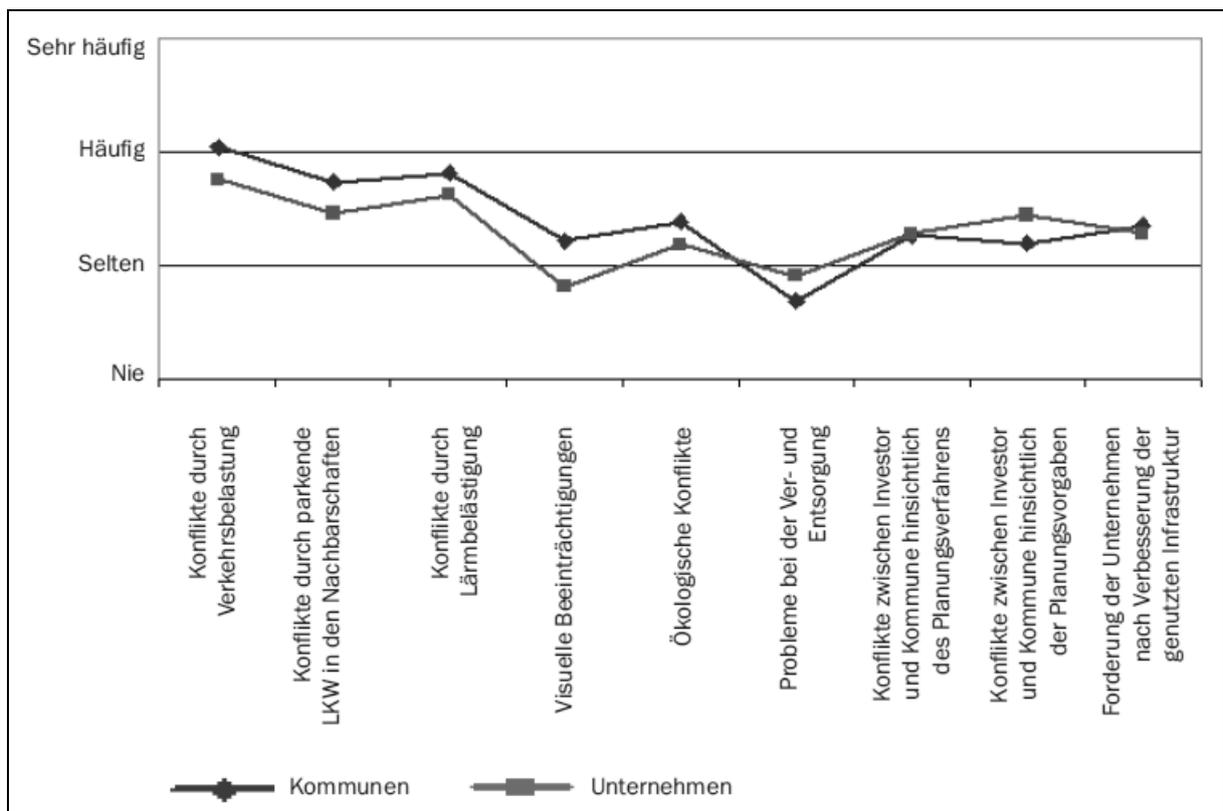


Abbildung 3-15 Konfliktpotenziale und -häufigkeit aus kommunaler und unternehmerischer Sicht (Clausen u.a. 2005, S. 11)

In beiden Umfragen (bei Kommunen und Unternehmen) sind die durch Logistiksiedlungen zusätzlichen Verkehrsbelastungen die meist genannte Konfliktursache. So gaben 60 Prozent der befragten Unternehmensvertreter und über 75 Prozent der befragten kommunalen Akteure an, dass Konflikte aufgrund von Verkehrsbelastungen häufig oder sehr häufig vorkommen (CLAUSEN U.A. 2005, S. 12).

Im Hinblick auf die Konfliktpotenziale bei der Ansiedlung von Logistikunternehmen kann generell die *lokale Raumverträglichkeit* (Wirkungen im direkten Umfeld) und die *regionale Raumverträglichkeit* (regionale Verkehrsverflechtungen) unterschieden werden. Beide Aspekte sind auf der kommunalen bzw. regionalen Planungsebene zu berücksichtigen. Die typischen Beeinträchtigungen unterscheiden sich bei der lokalen und der regionalen Raumverträglichkeit. Auf der *lokalen* Ebene treten Beeinträchtigungen insbesondere erstens durch ruhende Fahrzeuge, v.a. im öffentlichen Straßenraum abgestellte LKW, zweitens durch intensive und zeitlich konzentrierte LKW-Fahrten mit entsprechenden Lärm- und Schadstoffemissionen, insbesondere auch nachts, und drittens häufig durch Berufsverkehr bei Standorten mit vielen Beschäftigten auf. Daneben können Konfliktpotenziale auf der lokalen Ebene aber auch durch Probleme bei der städtebaulichen Integration von Logistikzentren auftreten. So wiesen CLAUSEN U.A. daraufhin dass Logistikzentren, die zunehmend die Stadteingänge prägen, gerade im sensiblen Übergangsbereich zwischen Frei- und Siedlungsraum zu städtebaulichen Problemen führen.“ (CLAUSEN U.A. 2005, S. 14)

Auf der *regionalen* Ebene sind die Auswirkungen auf den Raum und die regionale Umgebung nicht so eindeutig erkennbar. Insbesondere können stadtnähere bzw. stadtf fernere Standorte unterschiedliche Wirkungen haben. Zudem kann es dazu kommen, dass regional tendenziell raumverträgliche Standorte, die auf der regionalen Ebene den Straßenverkehrsaufwand reduzieren, lokal zu Beeinträchtigungen führen. Standorte im Ballungsraum können beispielsweise auf regionaler Ebene Vorteile haben, da sie die Anfahrtswege im Berufsverkehr und die Länge der Verteilerfahrten verkürzen. Dem kann nachteilhaft jedoch entgegenstehen, dass es bei viel befahrenen Autobahnen/ Bundesstraßen zu Ausweichverkehren ins nachgeordnete Straßennetz kommt und damit auf lokaler Ebene Beeinträchtigungen stattfinden.

Das hohe Konfliktpotenzial einer Logistiksiedlung auf *lokaler* Ebene spielt somit bei der Standortwahl eine wichtige Rolle, da die Auswirkungen zusätzlicher Verkehre sowie erhöhter Lärm- und Schadstoffimmissionen aus stadtplanerischer Sicht grundsätzlich erst einmal nicht gewollt sind. Die oben bereits genannte Befragung im Rahmen des Dortmunder Forschungsprojekts ergab dementsprechend, dass 70 Prozent der Befragten der Aussage

zustimmen, Logistikbetriebe seien zu belastend für die Stadt und sollten sich eher in der Peripherie ansiedeln (CLAUSEN U.A. 2005, S. 6).

Nicht nur die im städtischen Bereich erhöhten Konfliktpotenziale gestalten eine entsprechende Ansiedlung schwierig. Hinzu kommen die aus Sicht der Nutzer und Entwickler von Logistikimmobilien im städtischen Raum im Vergleich zum ländlichen Raum höheren Grundstückspreise und die Tatsache, dass urbane Gebiete in den meisten Fällen nicht die oben beschriebenen Standortqualitäten aufweisen. Aus diesem Grund siedeln sich Logistikunternehmen vermehrt im suburbanen Raum an (vgl. HESSE 2004, 2008b).

Städtische Flächen in geeigneter Größe stehen selten zur Verfügung. Wenn sie vorhanden sind – beispielsweise durch die Konversion nicht mehr genutzter Bahn-, Post- oder Militärfächen – haben oftmals sowohl die Politik, die Bevölkerung und die Wirtschaft andere Nutzungsvorstellungen als eine logistische Nutzung. Proteste gegen die "Flächen fressenden" und das städtische Verkehrssystem belastende Logistikzentren sind häufig. So kämpfen seit einigen Jahren im Landkreis Harburg (Metropolregion Hamburg) mehrere Bürgerinitiativen gegen die Errichtung von Logistikparks genau mit diesen Argumenten (ARNDT 2008). Weitere Beispiele für die bei der Ansiedlung von Logistikzentren auftretenden Konflikte wurden in der Einleitung zu dieser Arbeit angerissen. Zur Konfliktvermeidung und aus den eben genannten Gründen suchen Nutzer und Entwickler zumeist eher Standorte am Stadtrand oder im ländlichen Raum. Selbst bei abstrakt gesehen attraktiven Standortbedingungen schrecken die potenziellen Konflikte Investoren oftmals ab (NEUMANN 2006).

Kommunale Gewerbeflächenpolitik

Den eben genannten Vorbehalten für Logistiksiedlungen generell und speziell im städtischen Raum steht häufig das abstrakte Bestreben der Kommunen entgegen, Logistiksiedlungen und damit die Entstehung von Arbeitsplätzen zu fördern.

Ziel der regionalen Wirtschaftsförderung ist der Erhalt und die Steigerung der wirtschaftlichen Aktivitäten einer Region durch Unterstützung von Bestandsunternehmen und die Anwerbung neuer Unternehmen. Dadurch sollen insbesondere neue Arbeitsplätze geschaffen, die Steuereinnahmen erhöht und der Standort insgesamt attraktiver gestaltet werden. Einen Überblick speziell über die Arbeitsplatzdichte in der Logistik gibt Tabelle 3-5.

Logistikimmobilien galten im Rahmen der Regional- und Kommunalpolitik lange Zeit als „Flächenfresser“ und wurden daher von wenigen Regionen aktiv umworben. Die Hoffnung auf neue Arbeitsplätze durch die Ansiedlung von Logistikzentren hat jedoch im letzten Jahrzehnt zu

einem Umdenken geführt. Da ein hoher Bedarf an Flächen für logistische Tätigkeiten sowie ein Trend zu Miet- und Leasingimmobilien zu beobachten war (JLL 2006), entwickelte der Logistikimmobilienmarkt in der Folge zunehmend Dynamik und ein erhöhtes Engagement professioneller Immobilienentwickler und der regionalen Politik (HESSE 2006, S. 44).

Aufgrund ihrer zumindest auf den ersten Blick hohen Zuwachsraten gilt Logistik seit einigen Jahren als wachsender Wirtschaftszweig und bietet somit auch für die regionale Wirtschaftspolitik die Hoffnung auf Entwicklungspotenziale. Dies gilt sowohl für Handelsstädte mit maritimer Wirtschaft wie beispielsweise Bremen oder Hamburg als auch für Regionen, die von dem Strukturwandel in der Wirtschaft besonders stark betroffen sind, wie z.B. das Ruhrgebiet. Logistikunternehmen und -verbänden ist es zunehmend gelungen, ihre „Branche“ ins Zentrum des kommunalen und regionalen Interesses zu rücken. Dies hat dazu geführt, dass die regionale und kommunale Politik und Wirtschaft teilweise Logistikinitiativen ins Leben gerufen haben, um entsprechende Unternehmensansiedlungen zu ermöglichen. Als Beispiele dienen die Initiativen Logistik RheinMain, Logistik-Initiative Hamburg, LogistikNetz Berlin-Brandenburg und Logistikcluster NRW. Auch auf nationaler Ebene ist eine verstärkte Vermarktung Deutschlands als Logistikstandort zu beobachten.

Ein zentrales Instrument der regionalen Wirtschaftsförderung ist die Bereitstellung bzw. die Vermittlung von Flächen. Die Entwicklung größerer Areale wird oft im Rahmen von Vorhaben- und Erschließungsplänen oder städtebaulichen Verträgen ganz oder teilweise privaten Investoren übertragen. Bei Logistiksiedlungen gehen die Anforderungen an die kommunale Tätigkeit weit über die konventionelle Flächenpolitik hinaus, da die Arbeit der öffentlichen Verwaltung zunehmend konzeptionelle Züge trägt. Die Verwaltung muss zahlreiche über die Einzelfläche hinausgehende Elemente berücksichtigen, z.B. gestalterische Mindestanforderungen, gemeinsam nutzbare Infrastruktureinrichtungen und ein übergeordnetes Parkmanagement.

Die Initiative zur Entwicklung bzw. Ausweisung einer Fläche für den Schwerpunkt Logistik geht entweder von der Kommune selbst aus oder basiert auf konkreten Unternehmensanfragen. An der Entwicklung von Logistikimmobilien sind zahlreiche Akteure der öffentlichen Hand und der Privatwirtschaft beteiligt, was in Abbildung 3-16 deutlich wird.

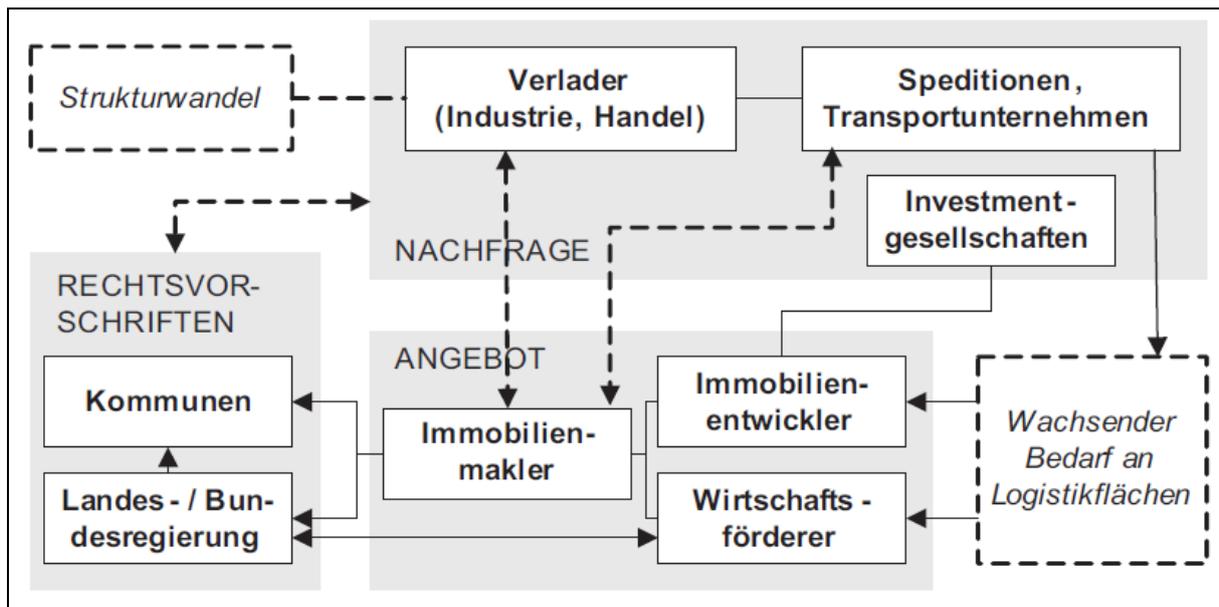


Abbildung 3-16 Akteursarena der Logistikflächenentwicklung in Deutschland (Wagner 2009, S. 52, Darstellung in Anlehnung an Hesse 2004)

Zu den kommunalen Akteuren, die an der Flächenaktivierung und -vergabe beteiligt sind, zählen insbesondere die Wirtschaftsförderer sowie die verantwortlichen Stellen für Stadtentwicklungsplanung, Bauleitplanung und Immobilienentwicklung. Zudem sind diverse privatwirtschaftliche Akteure involviert. NEUMANN (2006) und KOCH (2006) haben das privatwirtschaftliche Akteursspektrum in ihren Arbeiten detailliert beschrieben. So findet man zum Beispiel auf Logistikimmobilien spezialisierte Projektentwickler wie Gazeley, ProLogis, Eurinpro, Ixocon oder Garbe Logistics. Logistikimmobilien werden zum Teil spekulativ ohne eine langfristig gesicherte Nutzung, teilweise aber auch nach den Vorstellungen konkreter Mieter entwickelt (*build to suit*). Immobilienmakler wie Jones Lang LaSalle, Atisreal oder Aengevelt sind als Berater und Vermittler in den Bereichen Vermietung und Verkauf sowie im Investmentbereich tätig. Ihre Kunden sind Immobilieneigentümer, -nutzer und -käufer. Häufig wird die Entwicklung eines Logistikstandorts durch Kreditinstitute teilweise fremdfinanziert. Schließlich sind als weitere Akteursgruppe Endinvestoren wie Immobilienfondsgesellschaften, Immobilienaktiengesellschaften und Real Estate Investment Trusts (REITs) beteiligt. Für sie und ihre Anleger sind Logistikimmobilien Anlageobjekte wie andere Immobilien auch.

Die kommunalen Ziele und die Anliegen der öffentlichen Hand treten dabei zunehmend in den Hintergrund. HESSE, der sich in diversen Arbeiten (1998, 2004, 2006, 2008b) ausführlich mit dem Thema Logistik und Stadtentwicklung beschäftigt hat, beschreibt, dass die zunehmende Entwicklung von Logistikimmobilien im Rahmen eines renditeorientierten Immobilienmarkts zu einer Beschleunigung des Flächenverbrauchs und einer Verstärkung des Trends der

Suburbanisierung führt. Diese Einschätzung wird von Elsner (in WROBEL 2004) geteilt. Elsner führt aus: „So scheint es eine weiträumige Suburbanisierung und Neuorganisation der Fläche auch und vielleicht ganz besonders im Bereich der logistischen Funktionen zu geben.“ Der Suburbanisierungstrend, der von WROBEL (2004) für Hamburg und Bremen und von HESSE (2007a, 2008b) für Berlin nachgewiesen wurde, ist v.a. in der höheren Flächenverfügbarkeit, den geringeren Flächenkosten und einer uneingeschränkten Betriebsgenehmigung begründet und wird durch die weiterhin zunehmende Bedeutung des Straßenverkehrs im Rahmen logistischer Abläufe verstärkt. Bereits bezüglich der Entwicklung von GVZ-Standorten in der Peripherie der Ballungsräume vertrat Hesse diese Suburbanisierungs-These (HESSE 1993).

Instrumente der räumlichen Planung

Wie die vorstehenden Ausführungen zu den Logistikansiedlungen immanenten Konfliktpotenzialen zeigen, liegen die größten planerischen Herausforderungen im Rahmen der Entwicklung von Logistikstandorten bei den Städten. Zu beachten ist dabei, dass die Netzwerkstruktur der Logistik kaum von außen durch die Städte (hier insbesondere Politik und Planung) gesteuert werden kann und den Städten daher auf der Makroebene eher eine passive Rolle zukommt. Nichtsdestotrotz plädiert Hesse dafür, dass sich politische und planerische Aktivitäten und Ansätze auf die kommunale und regionale Ebene beziehen sollen, da er hier am ehesten die Möglichkeiten einer Steuerung sieht (HESSE 2008 b, S. 163).

Im Rahmen der klassischen Bauleitplanung haben Kommunen die Möglichkeit, neben der Festsetzung von Art und Maß der baulichen Nutzung weitere Auflagen festzusetzen. Beispiele sind Umweltschutzaufgaben, Auflagen in Bezug auf die Gestaltung und Nutzung, die Festsetzung spezieller Gebiete (z.B. Transportgewerbegebiet) oder Aussagen zu zugelassenen bzw. ausgeschlossenen Einrichtungen. Kontroll- und begrenzte Steuerungsmechanismen stehen zudem dadurch zur Verfügung, dass die Umweltverträglichkeit und die Verkehrserschließung stets gesondert zu prüfen sind. Hier stehen theoretisch die rechtlichen Grundlagen zur Verfügung, um hinsichtlich der Abwicklung von Verkehren in der Bau- und Nutzungsphase der Logistikzentren Maßnahmen zu formulieren bzw. Standards zu setzen, die nicht nur die gesetzlichen Mindestanforderungen erfüllen, sondern darüber hinaus besondere örtliche Sonderanforderungen (FLÄMIG 2006, S.92ff.) Allerdings birgt dieses Vorgehen ein erhebliches Konfliktpotenzial mit potenziellen Investoren.

Neben der Integration der Logistikflächenentwicklung in die Stadt- und Regionalplanung spielt insbesondere die übergeordnete regionale Planungsebene eine wichtige Rolle. Zudem ist

aufgrund der Verkehrsintensität von Logistiktutzungen eine Integration von Regional- und Verkehrsplanung erforderlich.

HESSE (2006a, S.49) fordert als Strategie einer raumverträglichen regionalen Ansiedlungspolitik folgende Bausteine:

- Gewerbliche Brachflächen sollen vorrangig vor der Inanspruchnahme von Standorten im Freiraum wieder genutzt werden.
- Flächen im besiedelten Bereich sollen mit Priorität vor Flächen im Außenbereich genutzt werden, wo immer dies sinnvoll möglich ist.
- Distributionszentren sollen intermodal genutzt werden.

In die gleiche Richtung gehen die Vorschläge von LANGHAGEN-ROHRBACH (2012, S. 225ff.), der als Grundlage für eine raumverträgliche Steuerung von Logistikansiedlungen fordert, dass die Raumplanung Logistikstandorte klar definiert und aktiv versucht, geeignete Standorte, jedenfalls aber Logistikstandortkonzepte zu entwickeln und auf dem Markt anzubieten. Seine Vorschläge sind insbesondere die folgenden:

- Ausgewiesene Flächen müssen eine Anbindung an das Fernstraßennetz haben. Die Anbindung sollte möglichst sofort (d.h. ohne zu errichtende Ortsumgehungen) ohne Ortsdurchfahrten gewährleistet sein.
- Es sind Flächen auszuweisen, die eine "marktgängige" Größe und Parzellierung aufweisen. Außerhalb der von Nehm u.a. genannten Logistikregionen (siehe oben Kapitel 3.4.2) sollen Flächen nicht auf "Vorrat" ausgewiesen werden, sondern nur bei konkreten Interessenten.
- Es sollen zunächst bestehende Flächen erweitert werden bzw. Konversionsflächen genutzt werden, bevor eine Versiegelung von Neuflächen erfolgt. Dabei soll eine Ansiedlung in zentralen Lagen angestrebt werden.
- Das Arbeitskräftepotenzial in der Region der Ansiedlung ist zu berücksichtigen.
- Intermodale Schnittstellen sollen erhalten werden.
- Die Flächenausweisung soll nachhaltig erfolgen, d.h. zukünftige Entwicklungstendenzen berücksichtigen.

Die Schwierigkeiten der Durchsetzung solcher Strategien zeigen Ergebnisse einer im Rahmen des Forschungsprojektes „Raumansprüche und Raumverträglichkeit von Logistikstandorten“ an der Universität Dortmund im Jahr 2005 durchgeführten Befragung kommunaler Akteure und

Unternehmen aus der Logistik (CLAUSEN U.A. 2005). Bezüglich der Frage, in welcher Lage zusätzlich benötigte Logistikflächen zur Verfügung gestellt werden sollen, wurde der Stadtrand bzw. suburbane Raum von beiden Gruppen als am besten geeignet für Logistikzentren mit lokalem bzw. regionalem Einzugsgebiet bewertet. Innerstädtische Standorte wurden von zwei Dritteln der Befragten als ungeeignet eingestuft, da die Belastungen der Logistikansiedlungen für das Stadtgebiet zu groß seien. Lediglich Logistikzentren mit einem lokalen Einzugsbereich wurde eine Verträglichkeit mit innerstädtischen Standorten zugebilligt. Für Logistikzentren mit nationalem bzw. europaweitem Einzugsgebiet wurden von 80 Prozent der Unternehmen ländliche bzw. periphere Räume als geeignete Standorte angesehen. Diese Einschätzung wurde jedoch nur von 60 Prozent der kommunalen Akteure geteilt, da hier Bedenken bezüglich der Integrierbarkeit der großformatigen Zentren in den ländlichen Raum vorhanden sind. Der Nutzung von Brachflächen für Logistikansiedlungen stehen die Logistikunternehmen aufgrund von zu hohen Konfliktpotenzialen, schlechten Verkehrsanbindungen, fehlenden Erweiterungsflächen und zu hohen Bau- und Umweltauflagen sowie Nutzungseinschränkungen skeptisch gegenüber. Seitens der kommunalen Akteure werden Brachflächen wie (Montan-) Industriebrachen, Militär-, Gewerbe- und Bahnbrachen insbesondere in Regionen mit Strukturproblemen wie dem Ruhrgebiet als geeignet für Logistikansiedlungen angesehen (CLAUSEN U.A. 2005).

Hinzu kommt, dass die von LANGHAGEN-ROHRBACH formulierten Ziele teilweise nur mittels einer gemeindeübergreifenden Zusammenarbeit erreicht werden können. Gemeinden, die anhand der von LANGHAGEN-ROHRBACH formulierten Ziele weniger geeignete Flächen für Logistikansiedlungen vorweisen, werden in Anbetracht der Aussicht auf Steuereinnahmen und Arbeitsplätze in vielen Fällen nicht auf die Ausweisung von Logistikansiedlungen zugunsten von benachbarten Gemeinden mit besser geeigneten Flächen verzichten wollen. Insofern ist in der Ansiedlungspolitik ein gemeindeübergreifender, regionaler Ansatz sinnvoll, der ggf. durch Ausgleichsmaßnahmen Anreize setzt, Logistikansiedlungen auf die in der entsprechenden Region geeignetsten Flächen zu lenken.

Neben HESSE und LANGHAGEN-ROHRBACH fordert auch VALLEE in einem 2012 erschienenen ARL – Leitfaden Logistik, dass auf regionaler Ebene deutlich stärker mit der Standortplanung für Logistikflächen auf einer überörtlichen Ebene befasst werden. Er schlägt folgende raumordnerische Kriterien vor (VALLEE 2012, S. 10):

- Zuordnung zu Zentralen Orten mit dem Zweck einer ausreichenden Nachfragesicherung und eines ausreichenden Arbeitskräftepotenzials;

- Entwicklung nur auf gewerblich vorgeprägten Flächen, die möglichst bestehende Logistik- bzw. Gewerbegebiete erweitern;
- Nach Möglichkeit Reaktivierung bzw. Nutzung von Brach- oder Konversionsflächen;
- Einhaltung gewisser Abstände zu sensiblen Landschaftsräumen;
- Sicherung der Intermodalität;
- Regionale Kooperation bei der Entwicklung.

Vallée stellt weiter vier Beispiele vor, in denen bestimmte (Metropol-) Regionen auf regionaler Ebene Planungen für Logistikstandorte erstellt und angewendet haben. Diese Beispiele sind die Nutzwertanalyse zu Flächen für die südliche Metropolregion Hamburg (KOPLAS), die frühzeitige Sicherung von A- und B-Standorten für Logistikknutzung in der Region Hannover, die Flächensicherung für den Hafen Rostock und das GVZ-Standortkonzept im Regionalplan im Raum Stuttgart (dazu VALLEE 2012, S. 16ff.):

3.5 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen für die Arbeit

Die Standortanforderungen von Logistikunternehmen haben sich im Laufe der Zeit stark verändert. Das liegt unter anderem daran, dass Unternehmen ihre Logistikfunktionen zunehmend auf externe Dienstleister auslagern. Dadurch entkoppeln sich verstärkt die Standorte der Logistikkunden und die der Logistikkdienstleister. Die in diesem Kapitel ausführlich erläuterte Reorganisation von Produktionsprozessen hin zu einer zunehmenden Arbeitsteilung und Just-in-Time-Belieferung und -Produktion mit dem Ziel einer Verringerung der Lagerzeiten sowie die zunehmende Globalisierung der Warenströme hat auch Auswirkungen auf die Standortanforderungen von Logistikunternehmen.

Entsprechend dieser Änderungen in den Leistungen von Logistikunternehmen verändern sich auch die Anforderungen an den Standort für Logistikimmobilien. Durch die zunehmende Nachfrage nach großflächigen und flachen Umschlaghallen mit vielen Toren (Distribution Center oder Cross Docking Center) steigt insgesamt der Platzbedarf. So wurde in einer 2011 veröffentlichten Studie festgestellt, dass in den letzten Jahren die Nachfrage nach größeren Logistikimmobilien zugenommen hat und sich die durchschnittliche Hallengröße deutlich erhöht hat (DEUTSCHE HYPO 2011, S. 12).

Unabhängig von den Anforderungen an den konkreten Standort (z.B. Größe, Verkehrsanbindung) ist die Frage zu stellen, ob die Ansiedlungsmuster von Logistikunternehmen anhand von existierenden Standorttheorien nachvollzogen werden können.

Bestehende Standorttheorien, die eine wesentliche Grundlage zur Erklärung des räumlichen Verhaltens von Unternehmen darstellen und sich bislang überwiegend mit Ansiedlungsmustern von Industrie-, Gewerbe- und – in begrenztem Umfang – Dienstleistungsunternehmen befassen, bieten dabei für die Ansiedlungsmuster von Logistikunternehmen nur wenig konkrete Anknüpfungspunkte. In den vergangenen Jahren hat sich die Logistik zwar zunehmend zu einem eigenen Wirtschaftszweig entwickelt. Jedoch übernimmt die Logistik (Dienstleistungs-) Funktionen für Industrie und Handel. Daher hängen die räumlichen Strukturen von Logistikunternehmen maßgeblich von den jeweiligen Standortstrukturen ihrer Kunden, u.a. von Industrie- und Handelsunternehmen ab. Zusätzlich variieren die Standortstrukturen je nach Betätigungsfeld der Logistikunternehmen und der zu erbringenden Dienstleistungen (Lagerei, Transport, Umschlagfunktionen). Jedenfalls können einzelne Aspekte der klassischen und modernen Standorttheorien, die für die Logistik von Bedeutung sind, zu Rate gezogen werden. Das betrifft vor allem die Faktoren Transportkosten, Bodenpreise, Zeit und die Position von Logistikunternehmen innerhalb von Netzwerken.

Bezüglich des Faktors der Bodenpreise kann vor allem auf die Standorttheorie von Alonso zurückgegriffen werden, die die Aussage traf, dass der Standort verschiedener Nutzungen in bzw. im Umfeld von Städten davon abhängt, welche Bodenrente die entsprechende Nutzung zu zahlen in der Lage ist. Alonso geht dabei davon aus, dass die Nähe zur Stadt insbesondere für Büro- und Geschäftsräumenutzungen einen höheren Wert hat als z.B. für die Landwirtschaft. Daraus können keine verlässlichen Schlüsse für Logistiknutzungen gezogen werden. Jedoch ist anzunehmen, dass die Nähe zur Stadt mit höheren Bodenpreisen allenfalls für solche Logistiknutzungen einen ökonomischen Wert hat, die von kurzen Entfernungen zu ihren Kunden und niedrigeren Transportkosten profitieren, z.B. im Großhandel, in logistischen Nutzungen mit Versorgungsbezug, z.B. für Verbrauchsgüter, oder für Speditionen mit innerstädtischen Kunden.

Die Transportkosten sind als Faktor zwischenzeitlich aus dem Fokus der Standorttheorien geraten, was sogar so weit ging, dass teilweise Distanzen als nicht mehr relevant erachtet wurden (CAIRNCROSS 1997, zitiert nach NUHN/HESSE 2006). Mit steigenden Rohstoffpreisen und zunehmender Rohstoffknappheit dürften jedoch die Transportkosten wieder stärker in den Fokus rücken, jedenfalls soweit keine kostenadäquate Substitution für Öl als Kraftstoff gefunden wird. Die Auswirkungen auf Ansiedlungsmuster von Logistikunternehmen bleiben diesbezüglich jedoch abzuwarten.

Keine nennenswerte Berücksichtigung hat bislang der Faktor Zeit in den Standorttheorien gefunden. Insbesondere angesichts der vorherrschenden Just-In-Time Belieferung innerhalb von Produktionsprozessen und auch für die Versorgung mit Konsumgütern spielt der Faktor Zeit jedoch für die Kunden von Logistikunternehmen und damit auch für Logistikunternehmen selber eine maßgebliche Rolle, was dazu führen kann, dass im Falle von Kunden in der Stadt ein innenstadtnaher Standort für Logistikunternehmen von Vorteil sein kann, um mit möglichst kurzen Wegen termingerecht und periodisch in kurzen Abständen liefern zu können.

Auch wenn aus den bestehenden abstrakten Standorttheorien nur begrenzte Rückschlüsse für die Ansiedlung von Logistikunternehmen gezogen werden können, bestehen konkretere Untersuchungen zu den Ansiedlungsmustern von Logistikunternehmen. So haben NEHM U.A. (2009) in einer Untersuchung fünf unterschiedliche Ansiedlungstypen von Logistikunternehmen identifiziert, für die jeweils unterschiedliche Standortanforderungen bestehen, nämlich Distributionszentren, Zentrallager, Regionallager, Produktionslager und Netzwerk-/Umschlag-Center. NEHM U.A. haben weiter festgestellt, dass sich in Deutschland aufgrund der polyzentrischen Wirtschaftsstruktur eine Vielzahl von Logistikstandorten mit unterschiedlichen Schwerpunkten entwickeln konnte, die sie zu Clustern zusammengefasst haben. Sie unterscheiden zwischen den Clustern „Globale Air & Sea Gateways“, „Europäische Gateways“, „Regionale Versorger“ und „Spezialisten“. Nach der Studie gibt es in Deutschland 18 wichtige Logistikregionen mit jeweils unterschiedlichen Schwerpunkten. Berlin übernimmt dabei die Funktion eines „Regionalen Versorgers“.

Verschiedene empirische Arbeiten (vgl. HESSE 2008b, 2010) stellen fest, dass sich Logistikunternehmen verstärkt im suburbanen Raum ansiedeln. Aus Sicht der Nutzer und Entwickler von Logistikimmobilien sind die Grundstückspreise im städtischen Raum wesentlich höher als im suburbanen oder ländlichen Raum. Zudem weisen städtische Standorte in den meisten Fällen nicht die gewünschten Standortqualitäten auf (z.B. eine ausreichende Flächengröße, ein günstiger Flächenzuschnitt, eine sehr gute Verkehrsanbindung und das Fehlen von Betriebseinschränkungen). Aus Sicht der Kommunen spielen zudem oftmals Konfliktpotenziale eine zentrale Rolle. Die Frage der Raumverträglichkeit von Logistikansiedlungen umfasst Aspekte wie die Flächeninanspruchnahme und Auswirkungen auf das direkte Umfeld, z.B. durch Lärm, Luftverschmutzung, die Erhöhung der Trennwirkung, die Zunahme der Unfallgefahr und eine Beeinträchtigung des städtebaulichen Umfelds.

Zusammengefasst lässt sich aus den bestehenden Standorttheorien und den Untersuchungen zu konkreten Ansiedlungsmustern für Logistikunternehmen schließen, dass sich bei einer rein

ökonomisch-rationalen Betrachtung innerstädtische Standorte nicht generell, sondern nur in besonderen Fällen für Logistikkutzungen eignen. Zum einen dürfte die Ansiedlung von großflächigen Cross Docking Centern wegen ihres hohen Platzbedarfs und des durch sie verursachten Verkehrs überwiegend an den innerstädtischen Bodenpreisen und an Hindernissen der konkreten Ansiedlung (Lärm, Verkehrsanbindung, Flächenverfügbarkeit) scheitern.

Innerstädtische Flächen können jedoch bei einer ausreichenden Flächenverfügbarkeit und dem Fehlen konkurrierender Nutzungen, die eine höherer Bodenrente zahlen können, durchaus Anknüpfungspunkte für die Ansiedlung von Logistikunternehmen bieten, nämlich wenn Vorteile in zeitlicher Hinsicht und im Hinblick auf Transportkosten die in der Stadt im Vergleich zum Umland zumeist höhere Bodenrente und größere Hindernisse im Ansiedlungsprozess überwiegen.

Vor diesem Hintergrund wurde in Kapitel 2.2.1 am Ende bereits das generelle Potenzial Berlins an Flächen für die innerstädtische Ansiedlung von Logistikunternehmen untersucht. Zusätzlich soll anhand von drei Fallstudien untersucht werden, welche innerstädtischen Flächen für welche Logistikunternehmen in Betracht kommen, welche Konflikte bei der Ansiedlung mit welcher Relevanz auftreten und ob und wie diese lösbar sind.

4 Der Untersuchungsraum Berlin

In diesem Kapitel wird – anhand des Beispiels von Berlin – die Situation von Logistikunternehmen in der Stadt und ihrem Umland aus verschiedenen Blickwinkeln betrachtet. Zunächst werden als Ausgangspunkt die für diese Arbeit zentralen Aspekte der Stadt-, Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung von Berlin geschildert (Kapitel 4.1). Darauf aufbauend wird die derzeitige Situation von Logistikunternehmen (z.B. im Hinblick auf Anzahl der Betriebe, Beschäftigtenzahlen sowie räumliche Verteilung) sowie aktuelle Strategien im Logistikbereich in Berlin dargestellt (Kapitel 4.2). Schließlich werden – gefolgt von einer Zusammenfassung – die Konzepte und Strategien der Stadt Berlin mit Schwerpunkt Logistik erörtert (Kapitel 4.3).

4.1 Entwicklungspfade der Stadt-, Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung von Berlin

In diesem Unterkapitel werden - mit Blick auf das Thema der vorliegenden Arbeit – die wesentlichen Entwicklungen Berlins dargestellt. Dabei widmet sich das Kapitel 4.1.1 der geteilten Stadt, also den Entwicklungen zwischen 1945 und 1989. In Kapitel 4.1.2 wird der Schwerpunkt auf die Entwicklungen nach der Wende gelegt. Es werden dabei die relevanten Punkte aus der Stadt- und Verkehrsentwicklung sowie der Wirtschaftsentwicklung von Berlin kurz angerissen; hierfür wurden in Bezug auf Stadtentwicklung, Wirtschaft und Verkehr neben der Auswertung relevanter Literatur auch die Ergebnisse der Experteninterviews hinzugezogen.

4.1.1 Das geteilte Berlin

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs wurde Berlin in vier Sektoren eingeteilt, von denen drei Sektoren (Westberlin) der Administration durch die alliierten Mächte Frankreich, Großbritannien und USA und ein Sektor (Ostberlin) der Administration durch die damalige UDSSR unterstellt wurde. Berlin lag inmitten der russischen Besatzungszone (später DDR), war also von der 1949 gegründeten Bundesrepublik Deutschland (BRD) räumlich deutlich getrennt.

Die durch diese Aufteilung entstandene räumliche und wirtschaftliche Isolation des Westteils von Berlin sowie die sozialistische Umgestaltung von Ostberlin nach dem Zweiten Weltkrieg stellten einen Bruch mit den bisherigen Pfaden der Stadtentwicklung Berlins dar und zwangen vor allem den Westteil der Stadt zu einer Anpassung an die neuen Bedingungen.

Große Veränderungen für den Ostteil Berlins brachte die Integration der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) in das kommunistische Wirtschafts- und Militärsystem unter Führung der UDSSR und dem damit verbundenen politischen und wirtschaftlichen Zentralismus. Berlin erhielt in der DDR als Hauptstadt eine deutlich herausgehobene Stellung. Die mit dieser

herausgehobenen Stellung und der zentralistischen Funktion verbunden Eingriffe hatten erhebliche Folgen für die Stadtstruktur im Ostteil Berlins, manifestiert u.a. durch einen ausgeprägten baulichen Ausdruck. An dieser Stelle sei nur auf den Um- und Neubau des Ostberliner Stadtzentrums hingewiesen.

Westberlin hingegen war jedenfalls räumlich nicht in die BRD integriert und stellte eine Insel innerhalb der DDR als politisch und wirtschaftlich „feindliches“ Land dar. Wirtschaftsgeografisch war Westberlin plötzlich von seinen früheren Bezugs- und Absatzressourcen und -märkten isoliert, hatte keine Beziehungen zu seinem Umland und war nicht mehr in der Lage, seine vor dem Zweiten Weltkrieg bestehende zentrale Funktion für die Bundesrepublik Deutschland, geschweige denn eine Hauptstadtfunktion wahrzunehmen.

Verkehrsnetz - Prämisse einer späteren Wiedervereinigung versus dauerhafte Teilung

Entscheidend für mehrere stadtpolitische Entwicklungen in Ost- und Westberlin war die unterschiedliche Erwartungshaltung im Hinblick auf eine spätere Wiedervereinigung bzw. eine dauerhafte Trennung zwischen Ost- und Westdeutschland.

Während die Stadtplanung im Westen noch bis in die 1970er Jahre von der Wiedervereinigung Berlins ausging, ging man im Ostteil Berlins von einer dauerhaften Teilung aus. Das führte dazu, dass im Ostteil der Stadt ein neues Zentrum geplant wurde, im Westteil jedoch nicht.

Die unterschiedlichen Zukunftserwartungen spiegeln sich auch in der Verkehrsplanung wieder. Im Ostteil der Stadt wurden die Straßen und Gleise als Ring um den Westteil der Stadt gelegt, um eine gute Erreichbarkeit des Umlands zu ermöglichen. Straßenverbindungen im Umland Berlins blieben nahezu auf dem Stand von vor 1945. Eine Ausnahme bildete der 1935 begonnene Bau des Autobahnringes, der Anfang der 1980er Jahre abgeschlossen wurde (SENATSV ERWALTUNG FÜR VERKEHR UND BETRIEBE 1995, S. 4f.). Wegen der räumlichen Isolierung des Westteils Berlins erfolgten dort keine Umstrukturierungen im Verkehrsnetz.

Westberlin als „verlängerte Werkbank“ der westdeutschen Industrie

Ebenfalls aufgrund der räumlichen Isolierung Westberlins setzte nach 1945 eine Abwanderung der Industrieunternehmen in den Westteil Deutschlands ein, was in Westberlin zu einer deutlichen Verschiebung der Branchenstrukturen führte. Diese Abwanderungstendenzen erfassten vor allem die Industrie, dort vor allem die Zentralen der in Berlin ansässigen Betriebe (u.a. von AEG und Siemens), und auch Finanz- und Versicherungskonzerne. Sowohl der Wiederaufbau der im zweiten Weltkrieg zerstörten Industrie als auch die Neuansiedlung von Unternehmen wurde aufgrund mehrerer Faktoren erschwert. Zu nennen sind in diesem

Zusammenhang vor allem ein nahezu irrelevanter, gut erreichbarer Binnenmarkt (nur Westberlin), fehlende Flächenressourcen und die langen und unsicheren Verkehrswege in den Rest der BRD.

Um diesen Tendenzen, den damit verbundenen wirtschaftlichen Folgen und den geopolitisch bedingten Standortnachteilen Westberlins entgegenzuwirken, wurde die staatliche Förderung verstärkt (zum Folgenden jeweils BOGAI 1996). Hierbei wurde ein Schwerpunkt die industrielle Fertigung kapitalintensiver Massenprodukte gelegt. Neue Arbeitsplätze wurden vor allem in der Montage- und Konsumgüterindustrie geschaffen.

Trotz dieser Förderung ging die Zahl der Industriearbeitsplätze in Westberlin in den Jahren nach dem Krieg stetig zurück. Zwischen 1961 und 1984 halbierte sie sich von 314.000 auf 158.000 (HÄUBERMANN/KAPPHAN 2002, S. 75). Dennoch blieb West-Berlin eine Arbeiterstadt mit einer Industriestruktur, in der die standardisierte Massenproduktion vorherrschte, die aus anderen industriellen Ballungsräumen in der BRD mit ihren hohen Löhnen bereits abgewandert war. Westberlin wurde daher auch als „verlängerte Werkbank“ der westdeutschen Industrie bezeichnet (HÄUBERMANN/KAPPHAN 2002, S. 75). Neben einer industriellen Prägung hatte sich in Westberlin ein Dienstleistungssektor mit Schwerpunkt im öffentlichen Dienst herausgebildet. So wurden zum Ausgleich der Standortnachteile in Westberlin einige Bundesbehörden angesiedelt, hinzu kam die Landesverwaltung.

Ostberlin unter der Zentralplanwirtschaft

Anders als das isolierte Westberlin war der östliche Teil Berlins als Hauptstadt der DDR deren politisches und administratives Zentrum. Ostberlin erhielt die Funktion, einen optimalen Beitrag zur Erfüllung der von der Zentralplanwirtschaft geprägten Volkswirtschaftspläne der DDR zu leisten. Dieser Zentralwirtschaftsplan sah u.a. einen Ausbau der Industrie in Ostberlin vor. Hierbei wurde regionalen Gegebenheiten keine Priorität eingeräumt (BÄHR 2001). Industrielle Schwerpunkte bildeten traditionsbedingt der Maschinenbau und die Elektrotechnik, die für planwirtschaftliche Verhältnisse ein technologisch hohes Niveau erreicht hatten (BOGAI 1996). Ein Großteil (schätzungsweise ein Drittel) der Arbeitsplätze in Ostberlin entfiel jedoch auch auf staatliche Einrichtungen im weitesten Sinne.

4.1.2 Das vereinte Berlin

Das heutige Stadtgebiet von Berlin erstreckt sich nach Angaben des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg über eine Fläche von 892 Quadratkilometer und hatte im Jahr 2010 etwa 3,4 Millionen Einwohner. Die Stadt ist in zwölf Bezirke aufgeteilt (Abbildung 4-1). Im ehemaligen

Westteil liegen die Bezirke Charlottenburg-Wilmersdorf, Spandau, Steglitz-Zehlendorf, Tempelhof-Schöneberg, Neukölln und Reinickendorf, wohingegen die Bezirke Pankow, Treptow-Köpenick, Marzahn-Hellersdorf und Lichtenberg-Hohenschönhausen im ehemaligen Ostteil liegen. Die beiden Bezirke Mitte und Friedrichshain-Kreuzberg sind aus ehemaligen West- und Ostbezirke gebildet worden.

Das Umland von Berlin liegt im Bundesland Brandenburg. Bis zum Jahr 2007 erfolgte die Abgrenzung Berlins von Brandenburg nach dem Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg, der den gemeinsamen Planungsraum Berlin-Brandenburg in den sogenannten „engeren Verflechtungsraum“ bzw. die Metropolregion Berlin-Brandenburg (bestehend aus der Kernstadt Berlin und dem Umland) und den sog. äußeren Verflechtungsraum, der weiter von Berlin entfernt ist, eingeteilt. Mit Inkrafttreten des neuen Landesentwicklungsplans Berlin-Brandenburg 2007 bzw. seiner Fortschreibung 2009 wurden die Begriffe des „engeren“ und „äußeren“ Verflechtungsraums abgelöst. Im Mittelpunkt dieser Arbeit steht im Wesentlichen das Stadtgebiet Berlin.



Abbildung 4-1 Berliner Bezirke (eigene Darstellung auf Datengrundlage des Statistischen Landesamtes Berlin)

Stagnierende Bevölkerungsentwicklung in der Gesamtstadt

Die Bevölkerung der Gesamtstadt Berlin ist von 1991 (3.446.031) bis 2010 (3.460.725) um 4 Prozent gestiegen (AMT FÜR STATISTIK BERLIN-BRANDENBURG 2011). Diese Entwicklung ist

jedoch in unterschiedlichen Phasen verlaufen, wie aus Abbildung 4-2 ersichtlich ist. Nach der Wende stieg die Bevölkerungszahl bis 1993 erst einmal an. Dieser Zeitraum spiegelt die Phase der Diskussion über die „neue Metropole Berlin“, der großen Bauprojekte und überoptimistischer Entwicklungsprognosen wieder. So war in der Nachwendeeuphorie von manchen Beobachtern ein massiver Bevölkerungszuwachs erwartet worden, von fünf bis sechs Millionen Einwohnern im Jahr 2010 war damals die Rede (CHRISTIANSEN 1993). Bereits zu diesem Zeitpunkt gab es aber auch Stimmen, die angesichts des zu erwartenden schwierigen wirtschaftlichen Aufholprozesses die Erwartungen dämpften (einen Überblick hierzu gibt VON EINEM 1993).

Ab 1996 sank dann die Bevölkerung bis zum Jahr 2000. Dies ist vor allem auf Umzüge von Berlinern in das Brandenburgische Umland zurückzuführen, die teilungsbedingt erst nach der Wende erfolgen konnten. Ab 2001 stieg die Zahl der Bevölkerung wieder leicht an, bedingt durch eine rückläufige Umland-Abwanderung und eine Zuwanderung aus dem übrigen Bundesgebiet und aus dem Ausland.

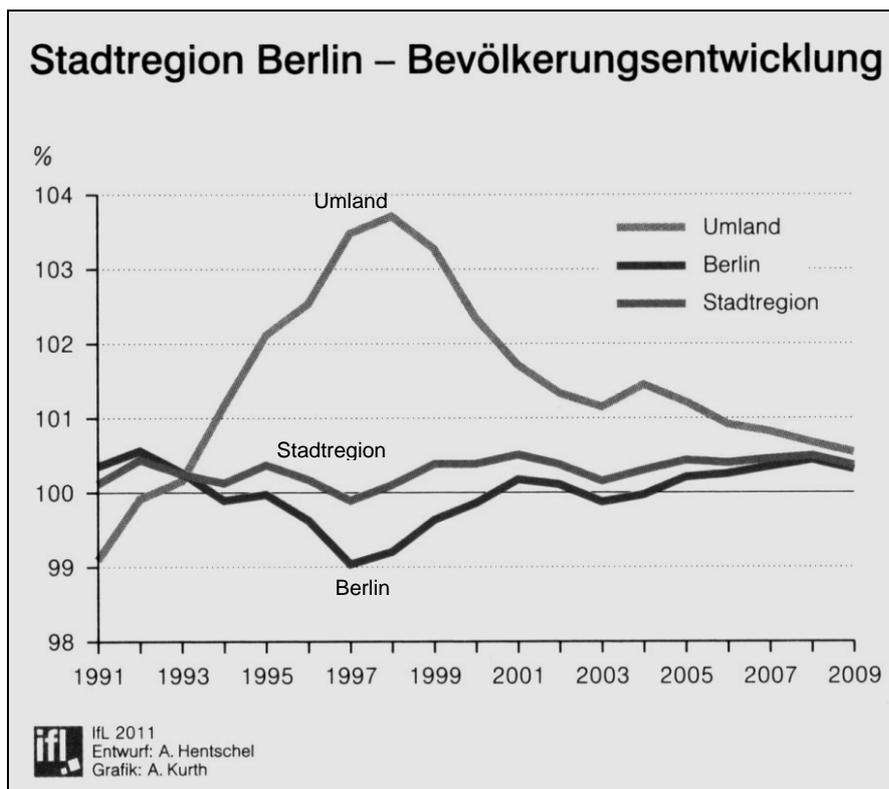


Abbildung 4-2 Jährliche Bevölkerungsentwicklung in der Stadtregion Berlin 1991-2009 (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Berechnungen nach Brake, in: Brake 2012, S.261, bearbeitet)



Abbildung 4-3 Die Stadtregion Berlin (Herkert 2005, geändert, in: Brake 2012, S. 260)

Differenzierte Bevölkerungsentwicklung in Teilgebieten der Stadt

Die Bevölkerungsentwicklung in der inneren und äußeren Stadt ist differenziert verlaufen, wie Auswertungen von BRAKE (2012) zeigen. Zwischen 1990 und 2009 verlor die Mehrzahl der Innenstadtbezirke Einwohner (Abbildung 4-4). Dies betraf vor allem die alten westlichen Innenstadtbezirke, die fast ausnahmslos Bevölkerung verloren. Auch in Bezirken im Ostteil der Stadt wie Prenzlauer Berg und der alte Bezirk Mitte ging die Bevölkerung leicht zurück. Lediglich in Friedrichshain konnte ein Bevölkerungszuwachs verzeichnet werden. Dagegen wuchs die Bevölkerung in einzelnen Außenbezirken, z.B. in den alten östlichen Bezirken Weißensee (mit einem Zuwachs von mehr als 50 Prozent), Pankow, Treptow und Köpenick. Dass kein genereller Trend zum Bevölkerungswachstum in den Berliner Außenbezirken festgestellt werden kann, liegt

daran, dass Bezirke mit einem hohem Anteil an Großsiedlungen wie Marzahn (mehr als 20 Prozent Verluste), Hohenschönhausen und Hellersdorf zum Teil erhebliche Bevölkerungsverluste hatten¹⁷.

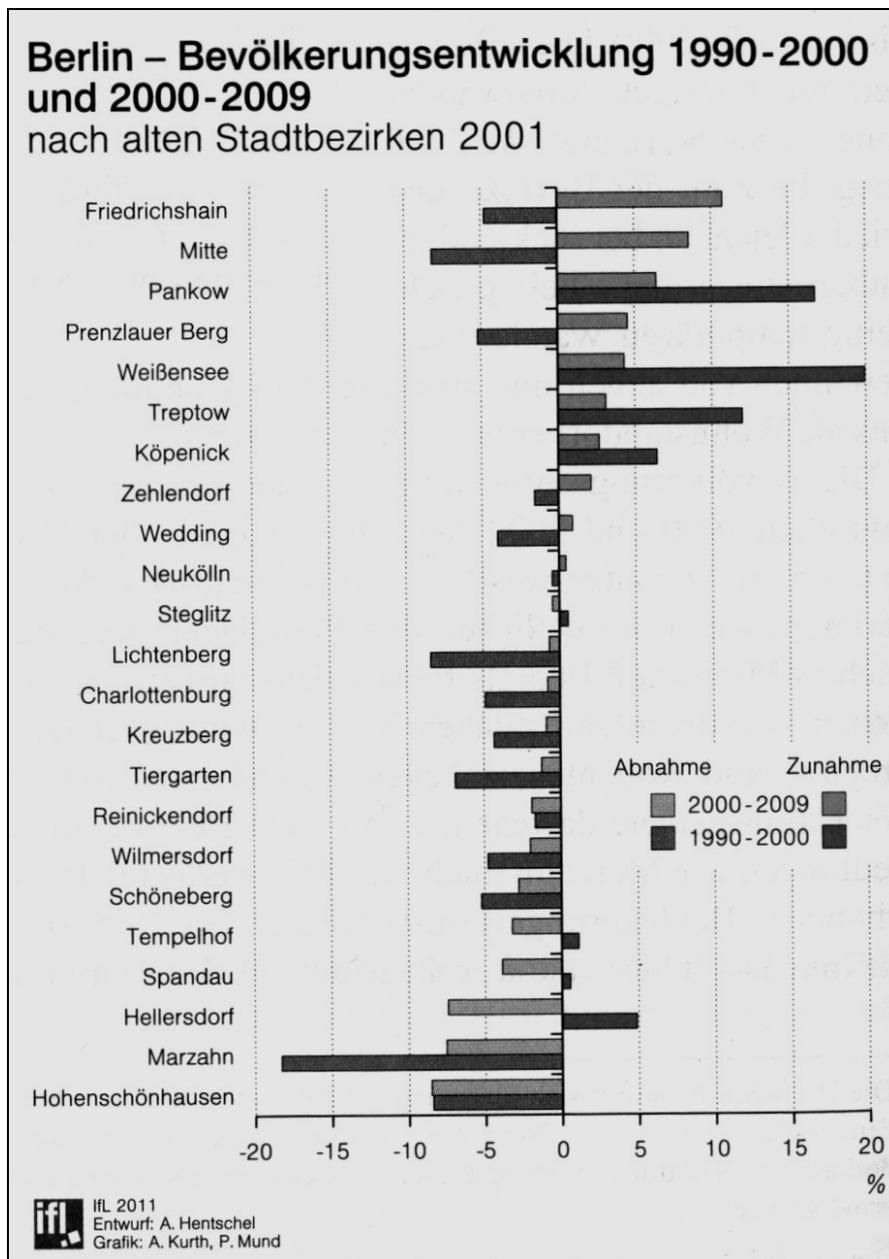


Abbildung 4-4 Bevölkerungsentwicklung Berlins nach Bezirken 1990-2009 (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Berechnungen nach Brake, in: Brake 2012, S. 262)

¹⁷ Die bezirkliche Einteilung gibt die baulich räumlichen Eigenarten von Innen- und Außenstadt nur unscharf wieder. Deshalb wurden im Rahmen der Auswertung - basierend auf der Abgrenzung von Stadtteilen - innerhalb von Bezirken teilweise Innen- und Außengebiete unterschieden (siehe hierzu auch Brake 2012, S. 261 und Abbildung 4-3).

Die Ursache für die vorstehend beschriebenen Veränderungen liegt weniger in der natürlichen, bezirksinternen Bevölkerungsentwicklung, sondern in der externen Zu- und Abwanderung, vor allem über die Stadtgrenzen hinaus. Wie zuvor bereits angerissen, erfolgen die größten Zuwanderungen aus dem Ausland und aus den westlichen Bundesländern. Dabei profitieren die Innenstadtbezirke stärker von der Außenwanderung als die äußeren Bezirke.

Der Bevölkerungszuwachs in den Außenbezirken ist hingegen größtenteils auf Binnenwanderungstendenzen zurückzuführen, die überwiegend im Zeitraum 2000 bis 2008, d.h. nach den Turbulenzen der unmittelbaren Nachwendezeit erfolgt sind. In diesem Zeitraum haben Außenbezirke wie Zehlendorf, Spandau, Treptow-Köpenick, Reinickendorf und der neue Bezirk Pankow Bevölkerung hinzugewonnen, während Innenstadtbezirke wie Mitte, Friedrichshain-Kreuzberg, Charlottenburg-Wilmersdorf und Neukölln netto Einwohner verloren haben.

Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe

Bei der stadträumlichen Verteilung von Wohn- und Gewerbenutzungen weist Berlin einige Besonderheiten auf, die die Stadt von vergleichbaren Ballungsräumen unterscheidet. Aufgrund der historischen Ausgangssituation besitzt Berlin einen hohen Anteil von Wohnnutzung in der Innenstadt. Laut einer Bevölkerungsprognose aus dem Jahr 2004 (SENSTADT 2004a) leben in der „Inneren Stadt“ von Berlin ca. 30 Prozent der Bevölkerung. BRAKE (2012) fasst den Bereich der „Inneren Stadt“ etwas weiter und hat für das Jahr 2009 festgestellt, dass in der Innenstadt 46 Prozent und in der Außenstadt 54 Prozent der Einwohner wohnen.

Im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten ist die Einwohnerdichte in Berlin mit nahezu 112 Einwohner pro Hektar in der „Inneren Stadt“ (SENSTADT/ UMWELTATLAS, AUSGABE 2011) überdurchschnittlich hoch und liegt damit sogar über dem entsprechenden Wert von London. Die hohe Einwohnerdichte in der „Inneren Stadt“ zeigt sich auch an einem Vergleich mit der Einwohnerdichte Berlins im gesamten Stadtgebiet, die bei 37 Einwohnern pro Hektar liegt.

Anders stellt sich die Situation bei gewerblichen Nutzungen dar, bei denen in den vergangenen Jahrzehnten eine auffällige Kern-Rand-Wanderung stattgefunden hat, die zunächst innerhalb der Stadtgrenzen blieb (z.B. in den Bezirken Reinickendorf, Tempelhof-Schöneberg). Wegen der räumlichen Distanzen, die bei diesen Standortverlagerungen innerhalb der Stadtgrenzen auftreten, entsprach die entsprechende Entwicklung aber durchaus einer klassischen Stadt-Rand-Wanderung, verglichen mit anderen Verdichtungsräumen (siehe hierzu auch die nachfolgenden Ausführungen). Charakteristisch für die Berliner Stadtentwicklung ist weiter der hohe Grad an Durchmischung verschiedener Nutzungen in den innerstädtischen Quartieren. Diese

Durchmischung kann exemplarisch am Beispiel des traditionellen Gewerbehofs mit Handwerk, Kleingewerbe, Dienstleistung und (teilweise noch) Wohnen verdeutlicht werden. Auch die eingestreuten Gewerbestandorte im Ostteil Berlins lassen die Durchmischung erkennen.

Strukturbrüche und Transformation in der Wirtschaft herrschen immer noch vor

Auch heute noch – mehr als 20 Jahre nach dem Mauerfall – ist die Stadtentwicklung von Berlin von der vormaligen Trennung und Wiedervereinigung und der damit verbundenen, vielschichtigen Transformationsprozesse dominiert. Der wirtschaftliche Erneuerungsprozess in Berlin ist trotz einer Vielzahl öffentlichkeitswirksamer Bau- und Planungsprojekte mit erheblichen Problemen konfrontiert. Neben den Folgen der räumlichen Teilung der Stadt gehen die wirtschaftlichen Probleme Berlins auch auf allgemeine wirtschaftliche Anpassungsprobleme Ostdeutschlands zurück. Zu den wichtigsten Ursachen der ökonomischen Schwierigkeiten in Berlin gehört neben den Strukturbrüchen im Ostteil der Stadt eine tendenziell veraltete Industriestruktur im ehemaligen Westberlin, die angesichts der vor der Wende erfolgten Konzentration wirtschaftlicher Prozesse in der BRD außerhalb Berlins und der nach der Wende rasch abgebauten staatlichen Subventionen auch nicht forciert erneuert wurde.

Diese wirtschaftlichen Schwierigkeiten und Strukturprobleme sowie die Wettbewerbsschwäche Berlins zeigen sich an einer insgesamt sinkenden Produktion und Beschäftigung (wie sogleich zu zeigen ist) sowie einer geringen Exportquote. In Berlin werden vergleichsweise wenig Waren und Dienstleistungen hergestellt, die auf überregionalen insbesondere auf internationalen Märkten abgesetzt werden. Im Jahr 2007 lag die Exportquote bei 14,7 Prozent und damit deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von 40 Prozent (IAB 2009, S. 17).

Wirtschaftlicher Umbau bewirkt Rückgang bei Erwerbstätigen

Die zuvor skizzierte rückläufige Wirtschaftsleistung Berlins hatte tiefgreifende Folgen für die Zahl der Erwerbstätigen in Berlin. 2010 lag die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (am Arbeitsort) in Berlin rund 17 Prozent niedriger als 1990, in Deutschland betrug der Rückgang im gleichen Zeitpunkt dagegen nur 4 Prozent (eigene Auswertung nach BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT 2012). Dieser Vergleich ist jedoch insofern nur begrenzt aussagekräftig, als der Ostteil Berlins mit dem gleichen Rückgang der Erwerbstätigkeit konfrontiert wurde, dem die gesamte ehemalige DDR ausgesetzt war.

Die Zahl der Erwerbstätigen (am Arbeitsort) in Berlin ist im gleichen Zeitraum – wegen des Zuwachses bei den Selbstständigen und geringfügig Beschäftigten – nahezu unverändert

geblieben (Zunahme um 1 Prozent) und erreichte im Jahr 2010 einen Stand von 1,7 Millionen Erwerbstätigen (AMT FÜR STATISTIK BERLIN-BRANDENBURG 2011).

Große Bewegungen gab es zudem in der Verteilung der Arbeitsplätze auf einzelne Sektoren, die insbesondere zu einer Zunahme der Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor geführt haben. Während 1991 72 Prozent der Erwerbstätigen im Dienstleistungssektor tätig waren, waren dies 2010 bereits 87 Prozent. Vor allem bei den unternehmensbezogenen Dienstleistungen, aber auch im öffentlichen und privaten Bereich stieg die Zahl der Arbeitsplätze. Diese Verschiebung geht vor allem zulasten des verarbeitenden Gewerbes, in dem die Zahl der Erwerbstätigen seit 1991 um 41 Prozent auf 128.200 (2010) sank. Der Anteil des verarbeitenden Gewerbes an den Erwerbstätigen insgesamt fiel von 19 Prozent (1991) auf 8 Prozent (2010) (eigene Auswertungen nach AMT FÜR STATISTIK BERLIN-BRANDENBURG 2011). Dieser Verlust ist u.a. auf den Auslauf der Förderung Berlins durch den Bund in den Jahren 1992/1993 zurückzuführen.

Abwanderung und Verlagerung von Betrieben

Historisch war die industrielle Entwicklung von Berlin durch Randwanderungsprozesse geprägt. Dies war vor allem auf das schnelle Wachstum vieler Betriebe in Zeiten der industriellen Revolution, damit steigende Flächenansprüche, aber auch auf zunehmende Konflikte mit anderen Nutzungen zurückzuführen. Dieser Abwanderungsprozess ist während der Teilung der Stadt weitgehend zum Erliegen gekommen. Erst nach der Wiedervereinigung setzte er wieder ein, jedoch unter anderen Bedingungen.

Der für die Zeit nach der Wende prognostizierte Trend der Abwanderung in das Berliner Umland hat sich nur ansatzweise verwirklicht. Einzelne Betriebe und Filialen, schätzungsweise um die 100 Betriebe, wanderten Anfang der 1990er Jahre ins Berliner Umland ab. Dazu gehören beispielsweise Herlitz AG (Falkensee) und Möbel Höffner (Waltersdorf) (BEYER/SCHULZ 2001, S. 147).

Eine Analyse erfolgter Verlagerungen zeigt, dass sich diese im Wesentlichen innerhalb von einzelnen räumlich abgegrenzten Sektoren abspielen (SENSTADT/SENWTF 2011, S. 29). Dies liegt nach der Studie vorrangig daran, dass die Beschäftigten, insbesondere die Fachkräfte, gehalten werden sollen und bei einer Standortverlagerung über eine große Distanz hinweg der Verlust von Beschäftigten droht. Traditionelle Netzwerke, kleinräumige Lieferbeziehungen und auch die Wohnorte der Entscheidungsträger spielen ebenfalls eine Rolle. Im Rahmen des STEP INDUSTRIE UND GEWERBE (2011) wurden diesbezüglich vier Teilräume unterschieden: Nord-West (Reinickendorf, Spandau, Mitte), Nord-Ost (Pankow, Lichtenberg, Marzahn-Hellersdorf),

Süd-Ost (Friedrichsberg-Kreuzberg, Neukölln, Treptow-Köpenick) und Süd-West (Charlottenburg-Wilmersdorf, Tempelhof-Schöneberg, Steglitz-Zehlendorf) (Abbildung 4-5).

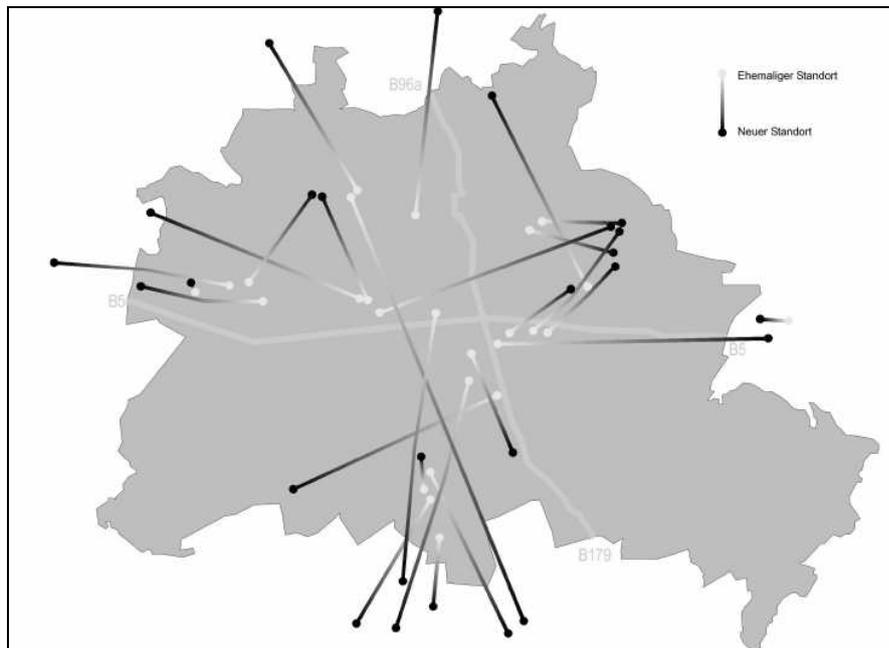


Abbildung 4-5 Verlagerung von betrieblichen Standorten (in Auswahl von 1990 bis 2000) (Baasner Stadtplaner GmbH, in: SenStadt/SenWTF 2011, S. 30)

Innere Stadt für bestimmte wertschöpfende Tätigkeiten besonders attraktiv

Über die Verortung der Wirtschaftstätigkeiten in Berlin lassen sich – zumal für die Innere bzw. Äußere Stadt – kaum quantitative Befunde finden (zur Erläuterung siehe auch BRAKE 2012, S. 260). Es kann jedoch festgestellt werden, dass sich wissensintensive bzw. kreative Tätigkeiten generell eher auf urbane Standorte orientieren, wie auch eine Studie zur Verteilung der Unternehmen der Kultur- und Kreativwirtschaft in Berlin zeigt (SENWTF 2008, S. 106).

Auch hinsichtlich der Verortung des Einzelhandels und Veränderungen in Bezug auf dessen Standorte sind umfassende empirisch-quantitative Befunde nicht ersichtlich. Zu beobachten ist aber auch in Berlin die breitflächig typische Ausdünnung von Standorten „in der Fläche“ und zugleich eine Selektion höherwertiger bzw. spezialisierter Angebote in zentralen Lagen, vor allem der Inneren Stadt. Eine Besonderheit besteht bei großflächigen Einkaufszentren, die überwiegend (59 von 71) auf „integrierten Lagen“ in der Stadt errichtet wurden, während nur 12 von 71 großflächigen Einkaufszentren im Umland liegen, die sämtlich in den 1990er Jahren errichtet wurden (BRAKE 2012).

Ein Schwerpunkt der gewerblichen Tätigkeit im innerstädtischen Bereich Berlins liegt im Gastgewerbe, in dem die Beschäftigtenzahl von 1991 bis 2007 um 80 Prozent zunahm und damit

weit mehr als im bundesweiten Durchschnitt (50 Prozent). Diese Zunahme der Beschäftigtenzahl korrespondiert mit der Zunahme von Übernachtungen von 7,3 auf 18,9 Millionen pro Jahr im Untersuchungszeitraum zwischen 1993 und 2009 (BTM 2010). Die wesentlichen Übernachtungskapazitäten befinden sich – auch historisch angelegt – in der Inneren Stadt, insbesondere rund um den Tiergarten, und zudem – größtenteils neu geschaffen – in der östlichen Innenstadt. Dort haben sich die Übernachtungskapazitäten seit 1998 verdoppelt (BTM 2010).

Straße ist Hauptträger des Berliner Wirtschaftsverkehrs

Der Straßengüterverkehr ist Hauptträger des Berliner Güterverkehrsaufkommens (SENSTADT 2011). Seit 2004 konnten Schiene und Bahn anteilig etwas zunehmen. Im Jahr 2007 wurden 85 Prozent auf der Straße, 8 Prozent auf der Schiene und 7 Prozent über Binnenwasserstraßen abgewickelt, wobei hier auch der innerstädtische Verkehr mitberücksichtigt wurde (SENSTADT 2011, S. 13).

Berlin ist Konsum- und Empfangsregion

Insgesamt werden mehr Waren und Güter nach Berlin importiert bzw. in Berlin konsumiert als aus Berlin exportiert. Im Jahr 2010 blieben 57 Prozent der beförderten Gütermenge (in Tonnen) innerhalb von Berlin. Knapp 29 Prozent des Güterausstauschs Berlins auf der Straße erfolgt mit Brandenburg (KBA/BAG 2011). Die Tendenz ist steigend.

Diese Entwicklung ist auf mehrere Gründe zurückzuführen. Zum einen wurden in den 1990er Jahren Transportfunktionen in das Umland, vor allem in die Güterverkehrszentren, verlegt. So wurde der kombinierte Verkehr vom Hamburger-Lehrter Bahnhof in die Güterverkehrszentren in Großbeeren und Wustermark verlegt. Aus den Güterverkehrszentren im Umland gehen rund drei Viertel der Verkehre nach Berlin.

Berlin ist zudem weiterhin eher eine Konsum- und damit Empfangsregion, was bedeutet, dass mehr Güterströme in die Stadt hinein als herausgehen. Die Außenhandelsstatistik weist für das Jahr 2010 1.848.098 Tonnen Ausfuhren und 3.680.094 Tonnen Einfuhren, also fast doppelt so viele Einfuhren wie Ausfuhren aus (AMT FÜR STATISTIK BERLIN-BRANDENBURG 2011).

Errichtung von Güterverkehrszentren als logistische Schnittstellen

Nach der Wiedervereinigung Deutschlands und der neuen Funktion Berlins als Hauptstadt veränderte sich die wirtschaftsgeografische Lage der Region Berlin-Brandenburg grundlegend. Nicht zuletzt wegen der Öffnung Osteuropas wurde mit einem Aufschwung für die Region Berlin-Brandenburg und damit zusammenhängend mit einer stark ansteigenden Belastung durch

den Güterverkehr gerechnet. Bereits 1992 forderte das Abgeordnetenhaus von Berlin den Senat daher auf, in enger Zusammenarbeit u.a. mit dem Land Brandenburg ein ökologisches und dezentrales Güterverkehrskonzept für den Großraum Berlin zu erarbeiten (vgl. hierzu auch Kapitel 4.3). Darauf aufbauend wurde u.a. die Etablierung von Güterverkehrszentren (GVZ) und Güterverkehrssubzentren (GVS) vorgeschlagen.

Im Jahr 1991/92 beschlossen die Länder Berlin und Brandenburg gemeinsam den Bau von Güterverkehrszentren in Großbeeren (Berlin Süd), Wustermark (Berlin West) und Freienbrink (Berlin Ost) (Abbildung 4-6) und die Förderung der Ansiedlung von Unternehmen dort mit bis zu 30 Prozent der Investitionssumme. Ziel der Errichtung der GVZ war der Aufbau logistischer Schnittstellen zur Bündelung des Fernverkehrs und Verlagerung desselben auf Schiene oder Wasserweg. Außerdem sollte eine gebündelte Zustellung im Nahverkehr ermöglicht werden. Daneben sollten ausreichend große und bezahlbare Flächen für Unternehmen bereitgestellt werden und Arbeitsplätze in der Region gehalten bzw. neu geschaffen werden.

Baubeginn für die drei GVZ war 1995. Der Bau wurde größtenteils Ende der 1990er Jahre abgeschlossen. Die beiden GVZ Großbeeren und Wustermark besitzen Autobahnanschluss, Containerterminals und Gleisanschlüsse. Wustermark besitzt zudem einen Binnenhafen. Das GVZ in Freienbrink hat ebenfalls Autobahn- und Gleisanschluss. Zwischen 55 Prozent und 70 Prozent der Flächen der GVZ sind inzwischen vergeben (WACHSTUMSINITIATIVE „BERLIN 2004-2014“ 2006). Insgesamt haben sich in den drei Güterverkehrszentren ca. 100 Unternehmen mit über 7.000 Arbeitsplätzen angesiedelt, zum Großteil Speditionen und Handelslogistiker (IHK BERLIN 2012). Im Rahmen einer Untersuchung zu Güterverkehrszentren in Berlin und Brandenburg wurde ermittelt, dass es sich bei 26 der 85 im Jahr 2007 in den Güterverkehrszentren angesiedelten Unternehmen (ohne Mieter) um Standortverlagerungen aus dem Berliner Stadtgebiet handelte (IPG 2007, S. 22).

Im GVZ Großbeeren haben neben zahlreichen Speditionen und Logistikdienstleistern die Lebensmittelunternehmen Lidl, Aldi und Rewe Logistikzentren errichtet. Im Jahr 2011 haben zudem der Online-Versandhandel Zalando und der Großhändler Lekkerland Flächen bezogen. Aktuell laufen Planungen zur Erweiterung des GVZ Großbeeren. Laut einer Pressemitteilung des MINISTERIUM FÜR INFRASTRUKTUR UND LANDWIRTSCHAFT, LAND BRANDENBURG (2009) haben im GVZ Großbeeren 59 Unternehmen investiert und in den GVZ Wustermark und Freienbrink jeweils 26 bzw. 20 Unternehmen. Dabei ist das GVZ Großbeeren mit 150 Hektar Nettofläche im Vergleich zu den anderen beiden Güterverkehrszentren mit 127 Hektar (GVZ Wustermark) und 96 Hektar (GVZ Freienbrink) auch flächenmäßig am größten. Im GVZ Wustermark haben

neben mittelständischen Speditionen und Logistikdienstleister auch DHL und DPD (Deutscher Paket Dienst) sowie der Lebensmittelfilialist Netto mit einem Logistikzentrum einen Standort. In Freienbrink befindet sich u.a. ein Logistikzentrum von Edeka. Die Angaben zu den angesiedelten Unternehmen beruhen auf Informationen der Projektentwicklungsgesellschaft IPG (GVZ BERLIN).

Quantifizierende Untersuchungen zu Verkehrswirkungen der GVZ wurden bisher nur als Potenzialabschätzungen vorgenommen. Zu den verkehrlichen Wirkungen des GVZ Großbeeren (Berlin Süd) und des Westhafens in Berlin haben SONNTAG U.A. (1999) verschiedene Szenarienrechnungen in Abhängigkeit von der Art und Weise des Ausbaus beider Einrichtungen ausgeführt. Alle drei Szenarien kommen zu einer – jedoch unterschiedlich intensiven – Zunahme des Verkehrs. Das Gutachten "Effekte der Güterverkehrszentren (GVZ) in Deutschland" der ISL und LUB Consulting GmbH kam zum Ergebnis, dass durch die Etablierung der drei GVZ in der Peripherie von Berlin nachweislich Verkehre aus dem Berliner Stadtgebiet in die GVZ verlagert wurden. Insbesondere konnte der Verkehr entlastet werden durch die Verlagerung von transportintensiven Unternehmen mit Versorgungsfunktion für die Stadt in das GVZ. Als Beispiele hob das Gutachten die Distributionszentren von Lebensmitteldiscountern in den GVZ Großbeeren und Freienbrink hervor (ISL/LUB CONSULTING 2010, S. 58).

Ergänzung der Güterverkehrszentren durch innerstädtische Güterverkehrssubzentren

Neben den GVZ wurden zusätzlich Güterverkehrssubzentren geplant, weil nach einer Wirkungsabschätzung eine direkte Ver- und Entsorgung von Berlin allein über die GVZ zu einer sehr hohen lokalen Verkehrskonzentration in deren Umfeld geführt hätte. Insgesamt neun GVS wurden geplant, deren Ziel die innenstadtnahe, gebündelte Ver- und Entsorgung der Stadt mit Ganzzügen und Binnenschiffen ist, um das Straßennetz zu entlasten. Neben dem bestehenden Westhafen wurde bisher erst das GVS Treptow/Neukölln Ende 1995 in Betrieb genommen (Abbildung 4-6) Im Westhafen wurde sogar ein Hafenbecken zugeschüttet, um neue Flächen für Logistik zu gewinnen.

BBI Business Park am neuen Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI)

Ein neuer logistischer Knoten ist mit dem BBI Business Park am neuen Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) mit einer Gesamtfläche von 109 Hektar geplant, dessen Fläche dem einstigen „Baufeld Ost“ entspricht. Die Berliner Flughafengesellschaft hatte die Fläche Anfang der 1990er Jahre gekauft, dann aber nicht wie geplant für den Bau des BBI nutzen

können. Daher wurde die Idee geboren, die Fläche in einen Business-Park mit Büros und Gewerbe, u.a. Logistik umzuwandeln (BERLINER MORGENPOST VOM 01.06.2008).

Die Berliner Flughafengesellschaft hat bisher 41 Hektar und damit gut ein Drittel der Flächen des geplanten BBI Business Parks am Flughafen Schönefeld verkauft. Einer der Käufer ist der britische Projektentwickler für Gewerbeparks Segro, der allein 38 Hektar gekauft hat (BERLINER ZEITUNG VOM 31.05.2011). Im August 2011 erfolgte der erste Spatenstich, und die Baumaßnahmen für den Gewerbe- und Logistikpark konnten beginnen. Segro wird entsprechende Hallen mit Flächen und Büros bauen und diese dann an Interessenten vermieten (SEGRO 2011).

Nordöstlich, direkt an das neue Flughafengelände angrenzend, soll zudem mit den Service Areas North (16 Hektar) ein Standort für luftverkehrsnahe Unternehmen (u.a. Logistik) geschaffen werden. In einer ersten Ausbaustufe entsteht dort ein Luftfrachtzentrum zur Abfertigung der Beiladefracht (BERLINER FLUGHÄFEN).

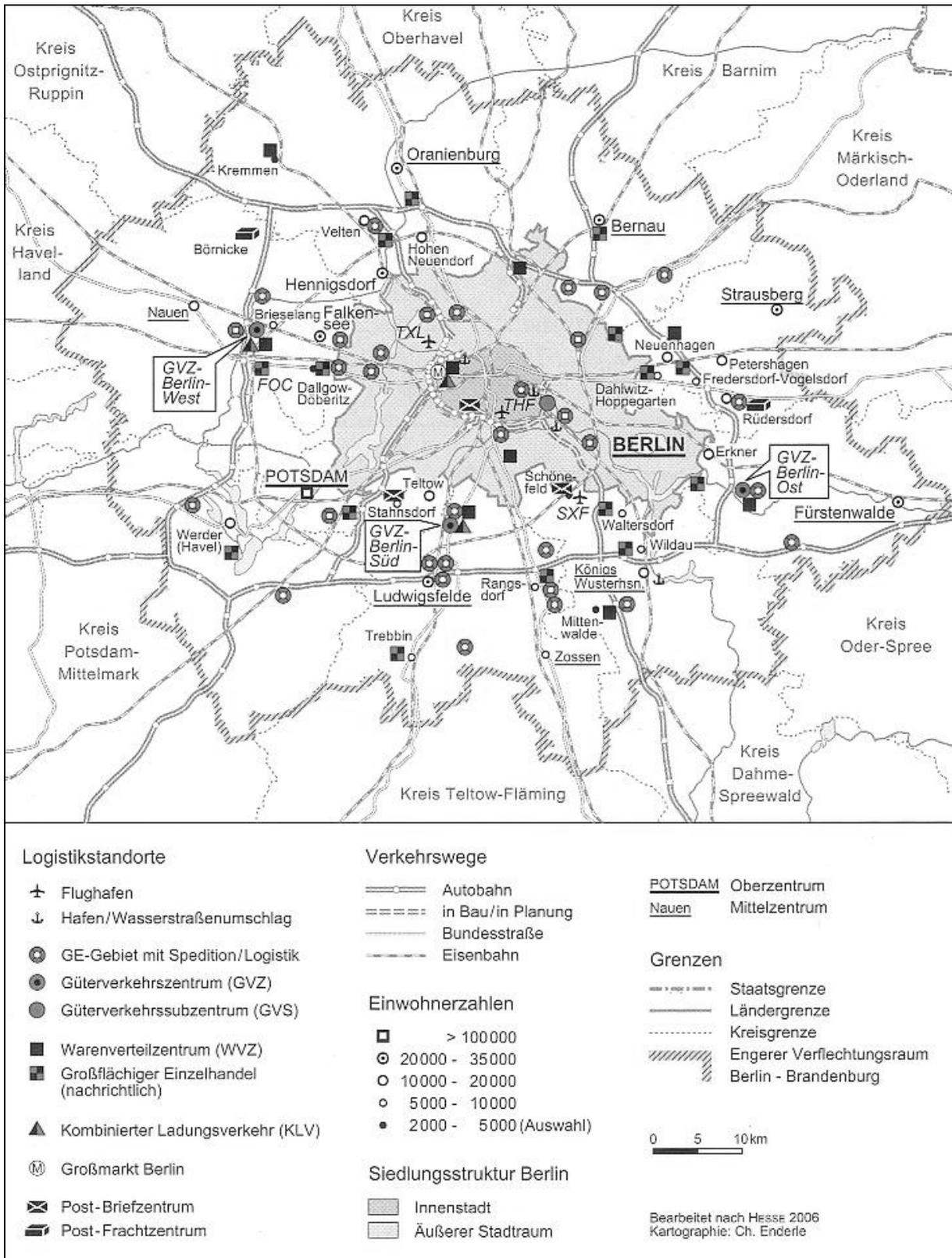


Abbildung 4-6 Bestehende Logistikstandorte im engeren Verflechtungsraum Berlin-Brandenburg (Nuhn/Hesse 2006, S. 212)

4.2 Situation von Beschäftigten und Betrieben im Bereich Logistik in Berlin

Auf Grundlage eigener statistischer Analysen und durch Auswertung vorhandener Studien wird im Folgenden die Entwicklung der Beschäftigten und Betriebe im Bereich Logistik in Berlin und vergleichend im Berliner Umland aufgezeigt. Auf Ebene der Berliner Bezirke wird zudem die aktuelle räumliche Verteilung der Beschäftigten und Betriebe in den Tätigkeitsschwerpunkten Logistik (im engeren Sinn), Großhandel und KEP-Dienste detailliert dargestellt. Ergänzend werden die Ergebnisse einer Befragung der Senatsverwaltung Wirtschaft, Arbeit und Frauen (SenWAF) aus dem Jahr 2002 zu Strukturen des Großhandels in Berlin und im Umland skizziert.

Statistische Auswertungen zu Beschäftigten im Bereich Logistik in Berlin und im Brandenburger Umland

Die folgenden Darstellungen zur Beschäftigtenentwicklung in Berlin und im Brandenburger Umland beruhen auf einer Sonderauswertung des Statistischen Landesamtes Berlin (heute: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg) (2006). Die Daten wurden im Rahmen des Habilitationsvorhabens von Prof. Markus Hesse angefordert und der Verfasserin dieser Arbeit zur weiteren Auswertung zur Verfügung gestellt. Erste statistische Daten für die neuen Bundesländer nach der Wiedervereinigung sind für das Jahr 1993 erhältlich. Für die beiden Jahre 1993 und 1995 erfolgte die Auswertung nach der damals gültigen Wirtschaftssystematik (WS 73), wobei die Wirtschaftsklassen „651 Güter-, Möbelbeförderung mit Kraftfahrzeugen u. Gespannen“, „670 Spedition, Lagerei u. Kühllhäuser“ und „620 Großhandel“ berücksichtigt wurden. Im Juni 1998 erfolgte eine Umstellung der Wirtschaftssystematik, die eine Vergleichbarkeit der Beschäftigtenzahlen für die beiden Zeiträume nur bedingt möglich macht. Für die nachfolgenden Jahre (1998 bis 2005) wurden nach der Wirtschaftssystematik (WZ 93) folgende Wirtschaftsklassen ausgewertet: „60.24 Güterbeförderung im Straßenverkehr“, „63.1 Frachtumschlag und Lagerei“ und „63.4 Spedition, sonstige Verkehrsvermittlung“ sowie der Wirtschaftszweig „51 Großhandel“ (vgl. hierzu auch Definition Logistik in Kapitel 3.2.1, auch zu den Abweichungen gegenüber der aktuellen WZ 2008).

In Berlin haben sich die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (kurz: Beschäftigte) in der Logistik zwischen 1993 und 2005 um 27 Prozent von 58.103 auf 42.669 verringert. Im Umland¹⁸ stiegen die Beschäftigten im gleichen Zeitraum von 13.502 auf 27.458 und haben sich damit verdoppelt. Die unterschiedlichen Entwicklungen werden noch deutlicher, wenn man die beiden

¹⁸Brandenburgischer Teil des engeren Verflechtungsraums (Erläuterung siehe Kapitel 4.1.2)

Bereiche - den Bereich der Logistik im engeren Sinne¹⁹ und den Großhandel - getrennt voneinander betrachtet.

Verlagerung der Aktivitäten ins Umland – bei weiterhin hoher Anzahl an Standorten in Berlin

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im engeren Bereich Logistik hat zwischen 1993 und 2005 im Umland von Berlin um 107 Prozent von 6.243 auf 12.921 Beschäftigte zugenommen. Im gleichen Zeitraum nahm die Zahl in Berlin um 43 Prozent von 20.836 auf 11.812 Beschäftigte ab. Die Beschäftigtenzahlen erreichen damit in Berlin und im Umland im Jahr 2005 das gleiche Niveau (Abbildung 4-7). Die Entwicklung steht in einem direkten Zusammenhang zu der Entwicklung von Güterverkehrszentren (GVZ) im Umland von Berlin in den 1990er Jahren. Während dieser Zeit haben viele Unternehmen ihren Standort von Berlin ins Umland verlegt, mit ihm folgten die Beschäftigten (vgl. auch Kapitel 4.1.2).

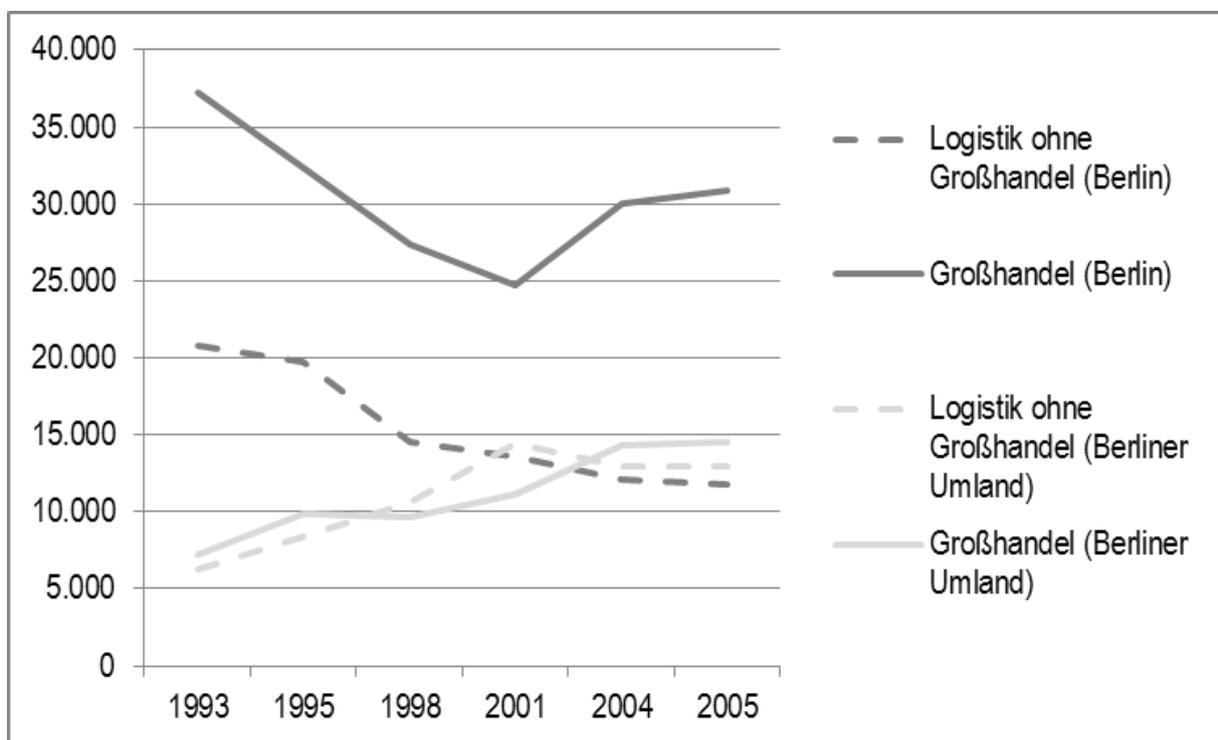


Abbildung 4-7 Beschäftigte im Bereich Logistik (ohne Großhandel) und im Großhandel in Berlin und im Brandenburger Umland im Zeitraum 1993 bis 2005 (eigene Berechnungen nach Bundesagentur für Arbeit)

Zahl der Beschäftigten im Großhandel in Berlin doppelt so hoch wie im Umland

Im gleichen Zeitraum stiegen die Zahl der Beschäftigten im Großhandel im Umland nahezu im gleichen Verhältnis an wie im Bereich Logistik und verdoppelte sich von 7.259 auf 14.537. Im Vergleich zum Umland gibt es weit mehr Beschäftigte im Großhandel in Berlin. Zwar sank dort

¹⁹ ohne Großhandel

ihre Zahl von 37.267 Beschäftigten im Jahr 1993 auf 30.857 Beschäftigte im Jahr 2005, jedoch war von 2001 bis 2005 ein kontinuierlicher Anstieg zu verzeichnen (Abbildung 4-7). Die Beschäftigtenzahl nahm somit in einem weit geringen Maße ab als im Logistikbereich. Im Vergleich zum Umland sind in Berlin doppelt so viele Menschen im Großhandel beschäftigt.

Weiterer Anstieg der Beschäftigten im Großhandel in Berlin – bei gleichbleibender Beschäftigtenzahl im engeren Bereich der Logistik

Das Unternehmensregister, das von den Statistischen Landesämtern geführt wird, erfasst alle in Deutschland ansässigen Unternehmen und Betriebe mit steuerbarem Umsatz aus Lieferungen und Leistungen und sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen. Für wissenschaftliche oder andere Zwecke werden die Daten lediglich in aggregierter Form zur Verfügung gestellt, wobei Bestimmungen des Datenschutzes regeln, dass Aggregationsebenen, bei denen weniger als drei Betriebe ausgewiesen werden, geschwärzt werden müssen. Die Wahl des Aggregationsniveaus ist demnach eingeschränkt. Für die Stadt Berlin ergab sich ein mögliches Aggregationsniveau nach den in Tabelle 4-1 dargestellten Merkmalen. Siehe hierzu auch die Definition von Logistik in der hier vorliegenden Arbeit in Kapitel 3.2.1.

| Berliner Bezirke | Wirtschaftszweige (WZ 2008) |
|----------------------------|---|
| Mitte | Abschnitt G |
| Friedrichshain-Kreuzberg | Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen |
| Pankow | 46.2 Großhandel mit landwirtschaftlichen Grundstoffen und lebenden Tieren |
| Charlottenburg-Wilmersdorf | 46.3 Großhandel mit Nahrungs- und Genussmitteln, Getränken und Tabakwaren |
| Spandau | 46.4 Großhandel mit Gebrauchs- und Verbrauchsgütern |
| Steglitz-Zehlendorf | 46.5 Großhandel mit Geräten der Informations- und Kommunikationstechnik |
| Tempelhof-Schöneberg | 46.6 Großhandel mit sonstigen Maschinen, Ausrüstungen und Zubehör |
| Neukölln | 46.7 Sonstiger Großhandel |
| Treptow-Köpenick | 46.9 Großhandel ohne ausgeprägten Schwerpunkt |
| Marzahn-Hellersdorf | |
| Lichtenberg | Abschnitt H |
| Reinickendorf | Verkehr und Lagerei |
| [nicht regionalisiert] | 49.4 Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte |
| | 52.1 Lagerei |
| | 52.24 Frachtumschlag |
| | 52.29 Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr a. n. g. |
| | 53 Post-, Kurier- und Expressdienste |

Tabelle 4-1 Aggregationsebenen der Datenabfrage des Unternehmensregisters (eigene Darstellung)

Die Auswertung des Unternehmensregisters wurde beim Amt für Statistik Berlin-Brandenburg in Auftrag gegeben. Das Unternehmensregister für Berlin besteht auswertbar erst seit 2003. Daher existieren keine Angaben für den Zeitraum zwischen 1993 und 2003. Aus diesem Grund ist es nicht möglich, eine zeitliche Veränderung der Anzahl der Betriebe auf Bezirksebene aufzuzeigen. Außerdem bezieht sich die Betriebsauswertung aus dem Jahr 2011 auf Betriebe, die 2009

sozialversicherungspflichtig Beschäftigte gemeldet haben. Das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg bekommt die Beschäftigtenangaben von der Bundesagentur für Arbeit mit einer zeitlichen Verzögerung von zwei Jahren. Damit fehlen jene Betriebe, die innerhalb dieses Zeitraums geschlossen oder neu gegründet wurden.²⁰ Trotz der möglichen Ungenauigkeiten der Daten, geben sie gute Anhaltspunkte zur räumlichen Verteilung der Logistikunternehmen in Berlin.

Im Jahr 2009 wurden 1.019.133 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in 157.701 im Bereich Logistik in Berlin gemeldet, wovon 11.080 dem engeren Bereich der Logistik (WZ 49.4, 52.1, 52.24, 52.29), 5.573 dem Zweig Post-, Kurier- und Expressdienste (WZ 53) und 27.100 dem Großhandel (WZ 46.2-46.9) zugerechnet werden können. Im gesamten Großhandel (WZ 46) waren im Jahr 2009 34.178 Personen beschäftigt, dies bedeutet im Vergleich zu den Zahlen aus dem Jahr 2005 mit 30.857 Beschäftigten einen weiteren Anstieg um 10 Prozent (siehe hierzu auch Abbildung 4-7 und Abbildung 4-8). Die Beschäftigtenzahlen im Bereich der engeren Logistik sind hingegen seit 2005 von 11.812 auf 11.080 Beschäftigte leicht gesunken.

Schwerpunkt der Beschäftigten in den westlichen Berliner Bezirken

Bei der Betrachtung der räumlichen Verteilung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Jahr 2009 dominieren im Bereich Großhandel die westlichen Bezirke. Die Verteilung der Beschäftigten nach Tätigkeitsschwerpunkten und Branchen ist in Abbildung 4-8 dargestellt. Mit weitem Abstand vor den anderen Bezirken ist dabei mit 7.211 Beschäftigten der Bezirk Mitte an der Spitze, gefolgt von Tempelhof-Schöneberg mit 4.599 und Reinickendorf mit 2.651 Beschäftigten. Bei Tempelhof-Schöneberg und Reinickendorf handelt es sich um zwei Bezirke, die gewerblich geprägt sind und über eine Vielzahl größerer Gewerbegebiete verfügen (siehe hierzu auch Abbildung 4-13). Die Dominanz des Bezirks Mitte bei den Beschäftigtenzahlen im Großhandel ist auf den Berliner Großmarkt zurückzuführen, der in diesem Bezirk liegt.

Betrachtet man die Beschäftigten im engeren Bereich der Logistik so stellt sich die räumliche Verteilung weniger klar dar als im Bereich Großhandel. Die meisten Beschäftigten sind im Bezirk Tempelhof-Schöneberg mit 1.577 Beschäftigten zu finden, gefolgt von Charlottenburg-Wilmersdorf mit 1.373 und Pankow mit 1.321. Bei der Betrachtung aller Berliner Bezirke ist jedoch in der Tendenz ebenfalls zu erkennen, dass sich die Beschäftigtenschwerpunkte eher auf die westlichen Bezirke konzentrieren. Die hohen Beschäftigtenzahlen im Bezirk Pankow sind in

²⁰ Schriftliche Erklärung des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg

erster Linie auf den Gewerbestandort Schönerlinder Straße an der Landesgrenze zu Brandenburg zurückzuführen, wo sich ein Logistikzentrum von Netto befindet.

Die räumlichen Schwerpunkte der Post-, Kurier- und Expressdienste ähneln in ihrer räumlichen Verteilung denen des Großhandels. Mit 2.428 Beschäftigten liegt der Schwerpunkt im Bezirk Tempelhof-Schöneberg, gefolgt den Bezirken Mitte mit 1.652 und Reinickendorf mit 1.237 Beschäftigten. Auffallend ist die relativ hohe Zahl an Beschäftigten (1.087 Beschäftigte) im Bezirk Steglitz-Zehlendorf, da dieser Bezirk in seiner Struktur eher weniger gewerblich geprägt ist. Die Betriebe befinden sich dabei konzentriert an zwei Standorten, zum einen im Gewerbegebiet am Zehlendorfer Stichkanal und mit dem Standort von DHL an der A 100 am Abzweig Steglitz.

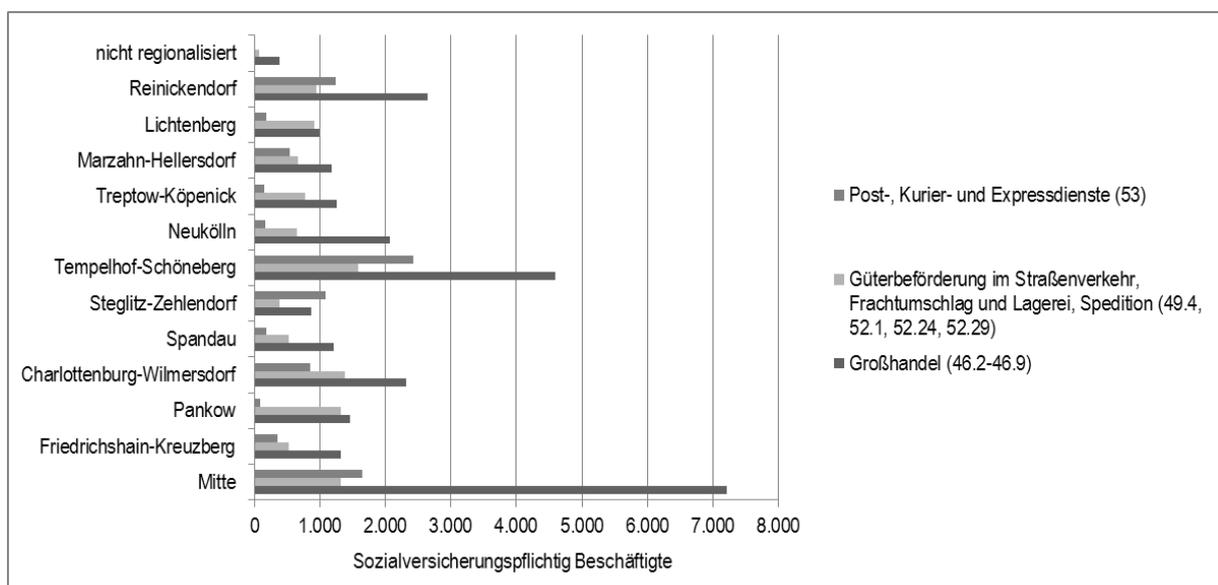


Abbildung 4-8 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach ausgewählten Wirtschaftszweigen auf Ebene der Berliner Bezirke (eigene Auswertung nach Angaben des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg)

Größere Betriebe schwerpunktmäßig ebenfalls in den westlichen Berliner Bezirken

Die meisten Betriebe im Bereich Großhandel befinden sich im Bezirk Mitte mit 491 Betrieben, gefolgt von Tempelhof-Schöneberg mit 484 und Charlottenburg-Wilmersdorf mit 473 Betrieben (siehe Abbildung 4-9). Setzt man die Anzahl der Betrieb in Relation zu den Beschäftigten, so ist auffällig, dass es sich in Mitte (ca. 15 Beschäftigte je Betrieb im Durchschnitt) und Tempelhof-Schöneberg um relativ gesehen große Betriebe mit vielen Beschäftigten handelt, wohingegen Charlottenburg-Wilmersdorf mit durchschnittlich 5 Beschäftigten je Betrieb durch viele kleine Betriebe charakterisiert ist.

Wie auch bei den Beschäftigten, ist bei den Betrieben im engeren Bereich der Logistik eine breite Streuung der Betriebe über das gesamte Stadtgebiet zu erkennen. Die meisten Betriebe mit

sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind dabei in den beiden östlichen Bezirken Pankow (205) und Marzahn-Hellersdorf (189) gemeldet. Im Verhältnis Beschäftigte je Betrieb weist der Bezirk Marzahn mit knapp 4 Beschäftigten je Betrieb jedoch den kleinsten Wert aller Bezirke auf. Die größten Betriebe befinden sich mit durchschnittlich 9 bis 11 Beschäftigten je Betrieb in Charlottenburg-Wilmersdorf und Tempelhof-Schöneberg.

Bei der Post-, Kurier- und Expressdiensten sind auch keine räumlichen Schwerpunkte der Betriebe zu erkennen. Die meisten Betriebe befinden sich – ähnlich wie im engeren Bereich der Logistik – in zwei östlichen Bezirken. In Lichtenberg sind dabei 83 und in Marzahn-Hellersdorf 82 Betriebe gemeldet. Bei den Post-, Kurier- und Expressdiensten zeigt sich besonders deutlich, dass sich die großen Unternehmen in den westlichen Bezirken befinden. Die meisten Beschäftigten je Betrieb befinden sich im Bezirk Tempelhof-Schöneberg (43 Beschäftigte je Betrieb), gefolgt von Steglitz-Zehlendorf (32 Beschäftigte je Betrieb) und Reinickendorf (30 Beschäftigte je Betrieb). In Lichtenberg sind hingegen nur 2 Beschäftigte je Betrieb gemeldet. Betrachtet man die Bezirke mit den großen Betrieben, so ist zu erkennen, dass bei den Post-, Kurier- und Expressdiensten im Vergleich zu den Betrieben in der engeren Logistik und im Großhandel teilweise viermal so viele Beschäftigte je Betrieb beschäftigt sind.

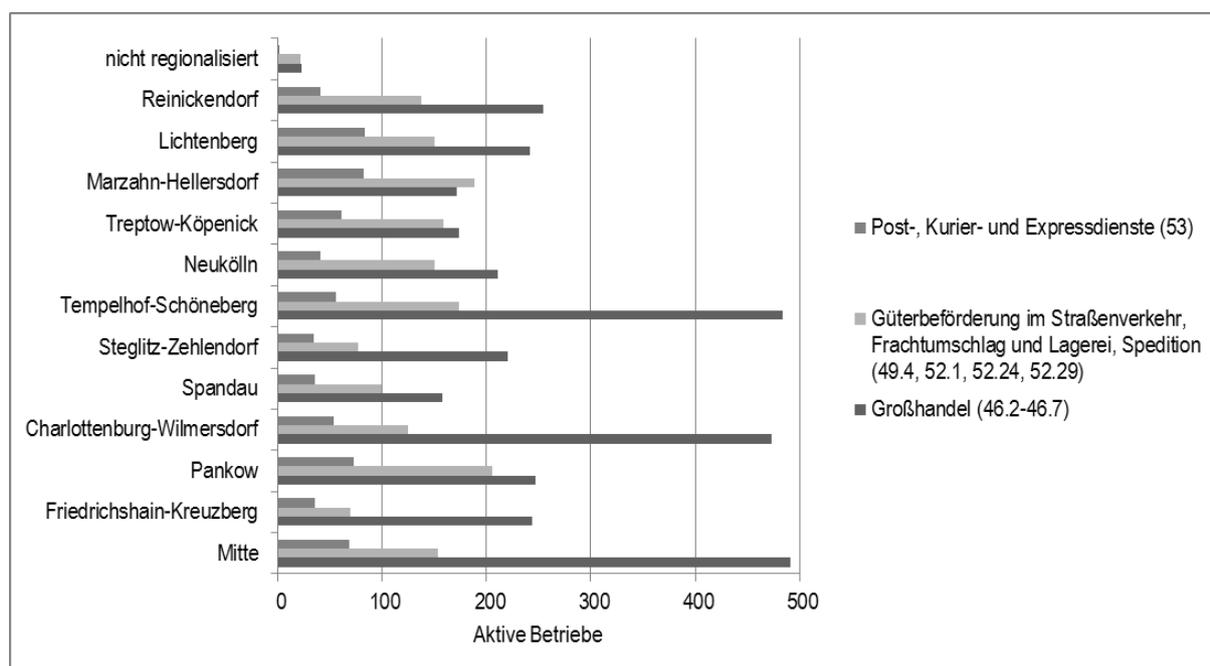


Abbildung 4-9 Aktive Betriebe nach ausgewählten Wirtschaftszweigen auf Ebene der Berliner Bezirke (eigene Auswertung nach Angaben des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg)

Befragungsergebnisse zu Strukturen des Großhandels in Berlin und im Berliner Umland

Die nachfolgenden Ausführungen basieren auf einer Untersuchung zum Großhandel in Berlin und im Berliner Umland²¹ (SENWAF o.J.). Im Rahmen der Untersuchung wurde im Jahr 2002 eine schriftliche Befragung von Großhandelsunternehmen durchgeführt. In der Auswertung der Befragung konnten die Antworten von 328 Unternehmen berücksichtigt werden, wovon knapp zwei Drittel (212) ihren Sitz in Berlin hatten. Die für die Fragestellung dieser Arbeit relevanten Ergebnisse aus der Befragung werden im Folgenden vorgestellt.

Beurteilung des Standortes durch die befragten Unternehmen

Vergleicht man die Gründungsjahre der Unternehmen, die sich an der Befragung beteiligt haben, so fällt auf, dass die Entwicklungen in Berlin und Brandenburg bis zur Wende (1989) nahezu parallel verlaufen sind. Nach der Wende vollziehen die beiden Untersuchungsräume jedoch eine gegenläufige Entwicklung. Im Zeitraum zwischen 1990 bis 1995 wurden im Brandenburger Umland – bedingt durch die zuvor umrissenen Suburbanisierungstendenzen und die Errichtung von Güterverkehrszentren – prozentual ungefähr viermal so viele Unternehmen gegründet wie in Berlin. Die befragten Unternehmen mit Sitz in Brandenburg wurden zu rund 60 Prozent zwischen 1990 und 1995 gegründet. Im entsprechenden Zeitraum wurden nur 14 Prozent der Unternehmen mit Sitz in Berlin gegründet. Diese Entwicklung hat sich im darauffolgenden Zeitraum zwischen 1996 und 2002 nahezu umgekehrt. Rund 66 Prozent der Berliner Unternehmen wurden 1996 oder später gegründet, wohingegen nur 24 Prozent der Unternehmen im Brandenburger Umland nach 1996 gegründet wurden (siehe Abbildung 4-10).

Bei der Standortwahl von Handelsunternehmen handelt es sich in der Regel um langfristige Entscheidungen. Die ganz überwiegende Mehrzahl der befragten Unternehmen befindet sich daher bereits seit längerem an dem gegenwärtigen Standort, und sechs Unternehmen haben sogar seit mehr als 75 Jahren ihren Standort nicht geändert. Auch bei kleineren, vielfach erst seit wenigen Jahren bestehenden Unternehmen, hat es nur in Einzelfällen einen Standortwechsel gegeben (SENWAF o.J., S. 46).

²¹ Aus der Untersuchung geht nicht im Detail hervor, wie das Berliner Umland definiert wurde. Von den einzelnen IHKs, die für den Versand der Fragebögen verantwortlich waren, wurde der Kreis um Berlin unterschiedlich gezogen.

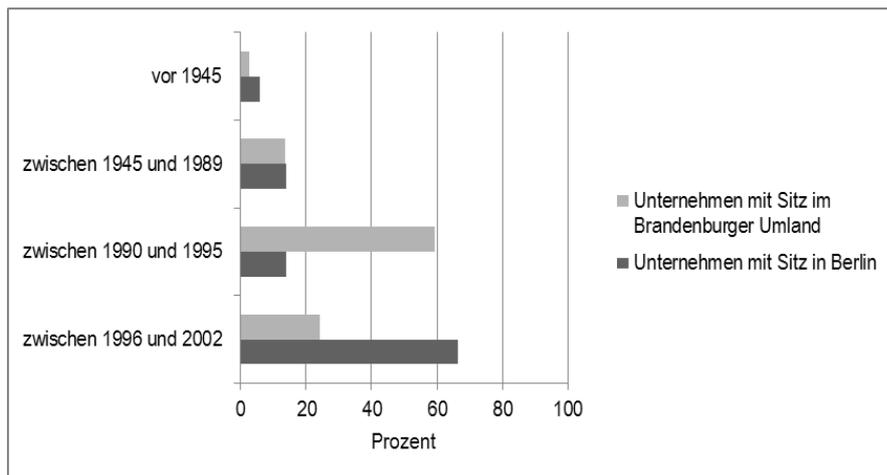


Abbildung 4-10 Gründungsjahr der befragten Unternehmen (eigene Darstellung nach SenWAF o.J., S. 65)

Befragt nach der Beurteilung ihres gegenwärtigen Standortes, äußerten sich mehr als 200 Befragte zu den Vorteilen ihres Standortes, während gut 100 Befragte nachteilige Standortfaktoren nannten. Sowohl bei den Unternehmen mit Sitz in Berlin als auch bei den Unternehmen mit Sitz in Brandenburg sind die Zentralität des Standortes mit der Nähe zu den Kunden, eine gute Verkehrsanbindung – in erster Linie über die Straße – und günstige Miet- bzw. Pachtbedingungen die wichtigsten Faktoren, die die Gunst eines Standortes ausmachen. Als Nachteile des eigenen Standortes werden von den Unternehmen mit Sitz in Berlin in erster Linie zu kleine Räumlichkeiten, eine zu hohe Miete bzw. Pacht und fehlende Parkmöglichkeiten empfunden, während ein Teil der Unternehmen mit Sitz in Brandenburg die Umgebung des eigenen Standortes als strukturschwach empfindet und schlechte verkehrliche Erreichbarkeit sowie die zu großen Entfernung zu den Standorten der Kunden bemängelt (SENWAF o.J., S. 47f.).

In diesem Zusammenhang hat die Befragung ergeben, dass sich bei mehr als 60 Prozent der befragten Unternehmen mit Sitz in Berlin der Betrieb in gemieteten Räumen befindet, während fast 50 Prozent der Befragten mit Sitz in Brandenburg ihren Betrieb auf eigenem Gelände bzw. in eigenen Räumen führen.

Die Beurteilung des eigenen Standortes durch die befragten Unternehmen ließ bereits erkennen, dass die überwiegende Mehrzahl der Unternehmen die Standortvor- und -nachteile realitätsnah einzuschätzen weiß, und dass die Tendenzen zu Standortveränderungen eher schwach ausgeprägt sind. Dementsprechend äußerten fast 85 Prozent der Befragten die Absicht, ihr Unternehmen an dem jetzigen Standort auch in absehbarer Zeit fortzuführen. Zwar planen einige Unternehmen

eine Verlagerung des Betriebsstandortes, in der Mehrzahl wollen sie jedoch in ihrer bisherigen Region bleiben:

Unternehmen mit Sitz in Berlin

- Standortverlagerung innerhalb von Berlin geplant (15 Nennungen)
- Standortverlagerung nach Brandenburg geplant (7 Nennungen)
- Standortverlagerung in andere Region geplant (2 Nennungen)

Unternehmen mit Sitz in Brandenburg

- Standortverlagerung innerhalb Brandenburgs geplant (8 Nennungen)
- Standortverlagerung nach Berlin geplant (3 Nennungen)
- Standortverlagerung in andere Region geplant (1 Nennung)

Im Rahmen der Befragung wurden den befragten Unternehmen 15 Aussagen zu verschiedenen Entwicklungstendenzen im Großhandel vorgelegt. Die Unternehmen wurden aufgefordert, den Grad ihrer Zustimmung oder Ablehnung zu diesen Aussagen durch eine Einstufung zwischen 1 und 5 zum Ausdruck zu bringen. Die größte Zustimmung mit 1,2 erhielt dabei die Aussage „Lieferzuverlässigkeit und Lieferschnelligkeit spielen eine große Rolle“, gefolgt von „Der Großhandel muss das Waren- und Dienstleistungsangebot stärker an den Anforderungen der Abnehmer ausrichten“ mit 1,6 (SENWAF o.J., S. 57).

Regionale Verteilung des Absatzes und der Beschaffung der befragten Unternehmen

Fast zwei Drittel der Warenauslieferungen der befragten Unternehmen (64 Prozent), aber nur 28 Prozent der Beschaffung entfallen auf die Region Berlin-Brandenburg (Abbildung 4-11). Der Hauptteil der Warenbezüge (46 Prozent) kommt aus den verschiedenen deutschen Bundesländern außerhalb der Region Berlin-Brandenburg (Abbildung 4-12).

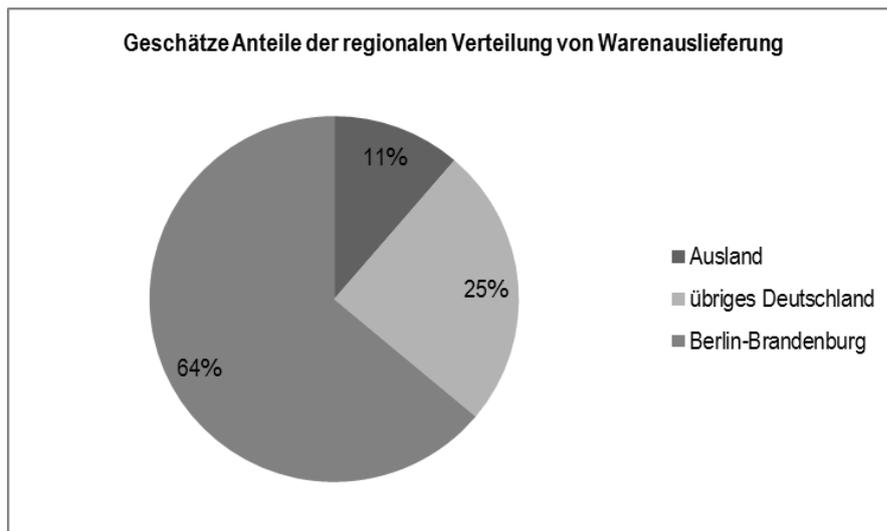


Abbildung 4-11 Geschätzte Anteile der regionalen Verteilung der Warenauslieferung (eigene Darstellung nach Sen WAF o.J., S. 68)

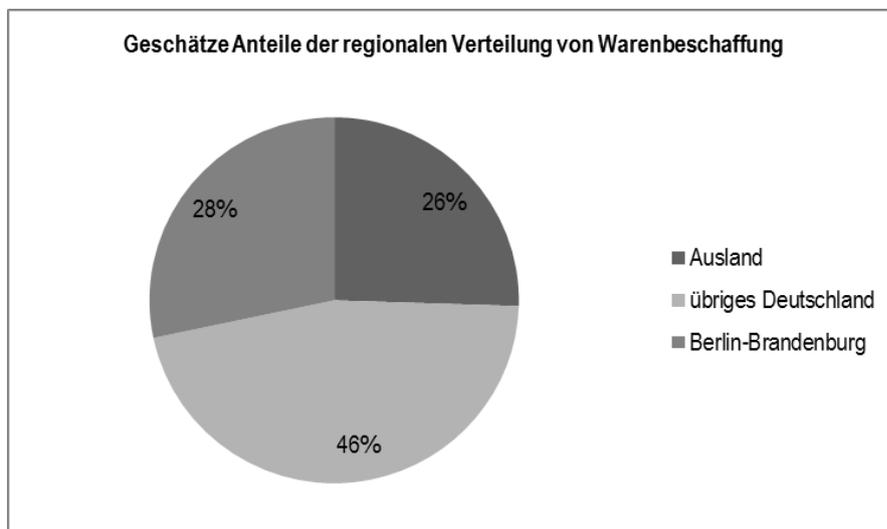


Abbildung 4-12 Geschätzte Anteile der regionalen Verteilung der Warenbeschaffung (eigene Darstellung nach Sen WAF o.J., S. 69)

Im Rahmen der Frage nach den Beschaffungs- und Absatzmärkten war in einer tieferen Gliederung die Bedeutung verschiedener Regionen für die befragten Unternehmen erhoben worden. Hier wurde nach den Umsatzschwerpunkten der Unternehmen gefragt. Fasst man die dortigen Angaben der Unternehmen zu den gleichen Kategorien wie oben zusammen, zeigt sich eine Übereinstimmung der Ergebnisse. Der wichtigste Absatzmarkt für die befragten Unternehmen ist Berlin. 40 Prozent der Umsätze der Unternehmen entfallen auf diese Region, gefolgt vom Land Brandenburg mit 25 Prozent (SENWAF o.J., S. 68). Besonders nach Berlin orientiert ist dabei mit knapp 59 Prozent seiner Umsätze der Großhandel mit Nahrungsmitteln, Getränken und Tabakwaren (SENWAF o.J., S. 18).

Die Feststellung, dass der Absatzmarkt des Großhandels regional geprägt ist, wird durch die Tatsache untermauert, dass bei den befragten Unternehmen mit Sitz in Berlin auch die Hälfte des Umsatzes mit Kunden in Berlin getätigt wird (rund 50 Prozent), während die Befragten mit Sitz in Brandenburg 48 Prozent der Umsätze auf Kunden in Brandenburg entfallen (SENWAF o.J., S. 68).

Die wichtige Bündelungsfunktion des Großhandels mit dem Zusammenstellen marktgerechter Sortimente durch die Unternehmen wird bei der Betrachtung der Beschaffungsmärkte der Befragten sehr deutlich. Die nähere Umgebung der eigenen Standorte, die Länder Berlin und Brandenburg, spielen für die Beschaffung eine vergleichsweise geringe Rolle (ungefähr 27 Prozent), während der überwiegende Teil der vom Großhandel bezogenen Erzeugnisse von Herstellern aus dem übrigen Deutschland (46 Prozent) und aus dem Ausland (knapp 27 Prozent) kommt (SENWAF o.J., S. 69).

Ausschließlich mit dem eigenen Fuhrpark liefern 35 Prozent der Unternehmen aus, während ein ähnlich hoher Anteil sowohl mit eigenem Fuhrpark als auch mit fremden Verkehrsträgern ausliefert. Der Anteil der Unternehmen, der sich für die Auslieferung ausschließlich des eigenen Fuhrparks bedient, liegt im Großhandel mit landwirtschaftlichen Grundstoffen und lebenden Tieren (71 Prozent) und im Großhandel mit Nahrungsmitteln, Getränken und Tabakwaren (58 Prozent) weit über dem Durchschnitt aller Befragten, im Großhandel mit Gebrauchs- und Verbrauchsgütern (21 Prozent) dagegen deutlich darunter. In der letztgenannten Branchengruppe nehmen fast 40 Prozent der befragten Unternehmen für die Belieferung der Kunden fremde Verkehrsträger in Anspruch (SENWAF o.J., S. 42f.).

4.3 Konzepte und Maßnahmen der Berliner Stadtpolitik und -planung mit Schwerpunkt Logistik

Die Berliner Stadtpolitik und -planung setzt sich seit der Wende fortlaufend mit den Themen Logistik und Wirtschaftsverkehr auseinander. Federführend bei der Erarbeitung von Planungen und Konzepten sind hierbei die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen. Im Laufe der letzten 20 Jahre wurden zahlreiche Konzepte entwickelt, die sich mit der Planung von Gewerbestandorten beschäftigen. Zudem wurden Konzepte erarbeitet, die den Wirtschaftsverkehr thematisieren. Die zentralen Aussagen der Planungen und Konzepte werden in diesem Kapitel kurz erläutert, sie stammen aus der Literaturrecherche und aus Experteninterviews mit den zuständigen Fachvertretern in den jeweiligen Senatsverwaltungen.

Konzepte und Planungen in Bezug auf Standortplanung

Im Folgenden werden zentrale Planungen und Konzepte der Berliner Verwaltungen dargestellt, die sich mit der zukünftigen Standortplanung von Gewerbe beschäftigen. Es wird jeweils auf die expliziten Aussagen zu Logistikunternehmen eingegangen.

Stadtentwicklungsplan Gewerbe

Im Jahre 1999 beschloss der Berliner Senat den Stadtentwicklungsplan Gewerbe (StEP Gewerbe), der durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenStadt) und die Industrie- und Handelskammer (IHK) erarbeitet wurde. Der StEP Gewerbe baut auf dem kurz nach der Wende (1992) erarbeiteten Industrieflächensicherungskonzept auf.

Der StEP Gewerbe legt die Leitlinien der Berliner Gewerbeflächenentwicklung fest (SENSTADT 2000). Privaten Investoren und der Verwaltung soll es mittels des StEP Gewerbe ermöglicht werden, die Planungen für die Ansiedlung von Wirtschaftsunternehmen und die Entwicklung von Gewerbeflächen zu optimieren. Er wurde aus dem Flächennutzungsplan (FNP) entwickelt und steht im Kontext zu anderen Planungen und Konzepten der Verwaltung. Parallel dazu wurden Stadtentwicklungspläne für Einzelhandel, Wohnen und Verkehr entwickelt.

Ausgehend von den aktuellen Industriestandorten definiert der StEP Gewerbe zukünftige Entwicklungslinien in einem räumlichen Modell der Standortentwicklung. In Bezug auf Logistik sieht der StEP Gewerbe vorwiegend zwei Stadtgebiete als besonders geeignet an: Osten und Nordwesten. Davon unabhängig legt der StEP Gewerbe ergänzend zu den Güterverkehrszentren (GVZ) Großbeeren im Süden, Wustermark im Westen und Freienbrink im Osten sogenannte Güterverkehrssubzentren (GVS) fest, die zur Versorgung der Innenstadt eingesetzt werden sollen. Im Umfeld der GVS im Norden und Süden sieht der StEP Gewerbe Gewerbebereiche mit besonderer Eignung für die Versorgung der Innenstadt vor. Schließlich werden Produktionsstandorte ausgewiesen, die über eine besonders gute verkehrliche Anbindung verfügen. Diese befinden sich in Pankow Nord und in der Nähe des Flughafens Schönefeld.

Entwicklungskonzept für den produktionsgeprägten Bereich

Das Entwicklungskonzept für den produktionsgeprägten Bereich (EpB) wurde parallel zum StEP Gewerbe im Jahre 1999 entwickelt und wurde im StEP Gewerbe berücksichtigt. Es wurde federführend durch die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Arbeit und Frauen (SenWAF, heute Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen) unter Mitarbeit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenStadt) erarbeitet. Das EpB verfolgt vor allem die Ziele der Sicherung industriell genutzter Flächen und der Anreizgebung zur Ansiedlung von Zulieferern und

Kooperationspartnern. Das EpB berücksichtigt in erster Linie die Anforderungen von Produktionsbetrieben (SENWAF 2004, S. 3), wohingegen der StEP Gewerbe die Stadtverträglichkeit in den Vordergrund stellt (SENWAF 2004, o.S.). Zudem sollten mit dem im Jahre 1999 entwickelten EpB „Nutzungskonflikte, bei denen Betriebe des verarbeitenden Gewerbes meist den Kürzeren ziehen, vermieden oder doch reduziert werden“ (SENWAF 2004, S. 4f.).

Im Jahre 2004 wurde das EpB überarbeitet, und zwar vor allem, weil der Flächenbedarf das erwartete Ausmaß nicht erreicht hat und weil sich die Rahmenbedingungen und Entwicklungschancen einzelner Standorte geändert haben (SENWAF 2004, S. 7). Das EpB untersucht die Hauptproduktionsstandorte in Berlin in Hinblick auf u.a. folgende Kriterien: Größe, Verkehrsanbindung, wirtschaftliche Struktur und Festsetzungen der Bauleitplanung. Zusätzlich stellt das EpB für die einzelnen Standorte die primären Zielgruppen zukünftiger Ansiedlungen dar. Als Hauptstandorte für Logistikansiedlungen legt das EpB 18 Gebiete im Berliner Stadtraum fest. Die vorgesehenen Gebiete spiegeln die angestrebte räumliche Verteilung von logistischen Nutzungen im StEP Gewerbe wieder. Die Gebiete im EpB befinden sich schwerpunktmäßig in einem Korridor im Westen bzw. Nordwesten (Bereich Spandau), im Osten in Marzahn und in der Nähe des Teltowkanals in Neukölln.

Stadtentwicklungsplan Industrie und Gewerbe

Im Jahr 2011 wurden sowohl der Stadtentwicklungsplan Gewerbe (StEP Gewerbe) aus dem Jahr 2000 als auch das Entwicklungskonzept für den produktionsgeprägten Bereich (EpB) aus dem Jahr 2004 überarbeitet und in einem neuen Planwerk, dem Stadtentwicklungsplan Industrie und Gewerbe (StEP Industrie und Gewerbe) zusammengefasst.

Im Rahmen des StEP Industrie und Gewerbe (SENSTADT/SENWTF 2011) wurden zum einen das Angebot an gewerblichen Flächen und zum anderen die Anforderungen der Flächennachfrager analysiert. Der Gesamtumfang der gewerblichen Bauflächen in Berlin liegt bei 4.450 Hektar und ist damit laut Verfasser der Studie im Vergleich zu anderen deutschen Städten gering. Innerhalb dieser Flächenkulisse (ausgenommen sind die Standorte Flughafen Tegel, Flughafen Tempelhof und Buchholz Nord) werden die Flächenpotenziale mit einer Größenordnung von 790 Hektar beziffert, wovon 419 Hektar kurzfristig zur Verfügung stehen. Demgegenüber steht eine Nachfrage von 350 Hektar bis 2020. Laut StEP Industrie und Gewerbe wird die Nachfrage im Wesentlichen von kleinen und mittleren Unternehmen getragen, von Großunternehmen wird nur eine geringe Nachfrage erwartet.

Im Rahmen des StEP Industrie und Gewerbe werden in Form von Steckbriefen die Potenziale von einzelnen Gewerbestandorten herausgearbeitet, mit dem Ziel die Berliner Gewerbestandorte zu vermarkten. Mit den Steckbriefen werden die Standortprofile aus dem EpB (2004) weiterentwickelt. Die Steckbriefe umfassen u.a. die Identifikation von Profilierungsansätzen. Insgesamt wurden von 40 wichtigsten Gewerbestandorten in Berlin Gebietssteckbriefe erstellt, wovon 19 Gebiete als besonders geeignet für Logistik eingestuft werden (Abbildung 4-13). Im Vergleich zum EpB aus dem Jahr 2004 wurde der neue Standort Bohnsdorf in der Nähe des zukünftigen Flughafens BBI ergänzt, zusätzlich wurden drei bereits bestehende Gewerbestandorte für Logistik geeignet eingeschätzt (Kanalstraße, Berliner Allee und Forckenbergstraße). Im Gegenzug wurden drei Standorte als nicht mehr für Logistik geeignet eingestuft, dies sind die Gebiete Motzner Straße, Schöneweide und Heinersdorf. Das Flächenpotenzial der 19 Gebiete, für die nach Auffassung der Verfasser des EpB eine logistische Nutzung in Frage kommt beträgt 403,5 Hektar.

In enger Verzahnung mit dem StEP Industrie und Gewerbe entwickelte die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen (SenWTF) zudem den Masterplan Industriestadt Berlin 2010-2020 (SENWTF 2010). Dieses Konzept hat zum Ziel, die industrielle Basis der Stadt zu stärken.

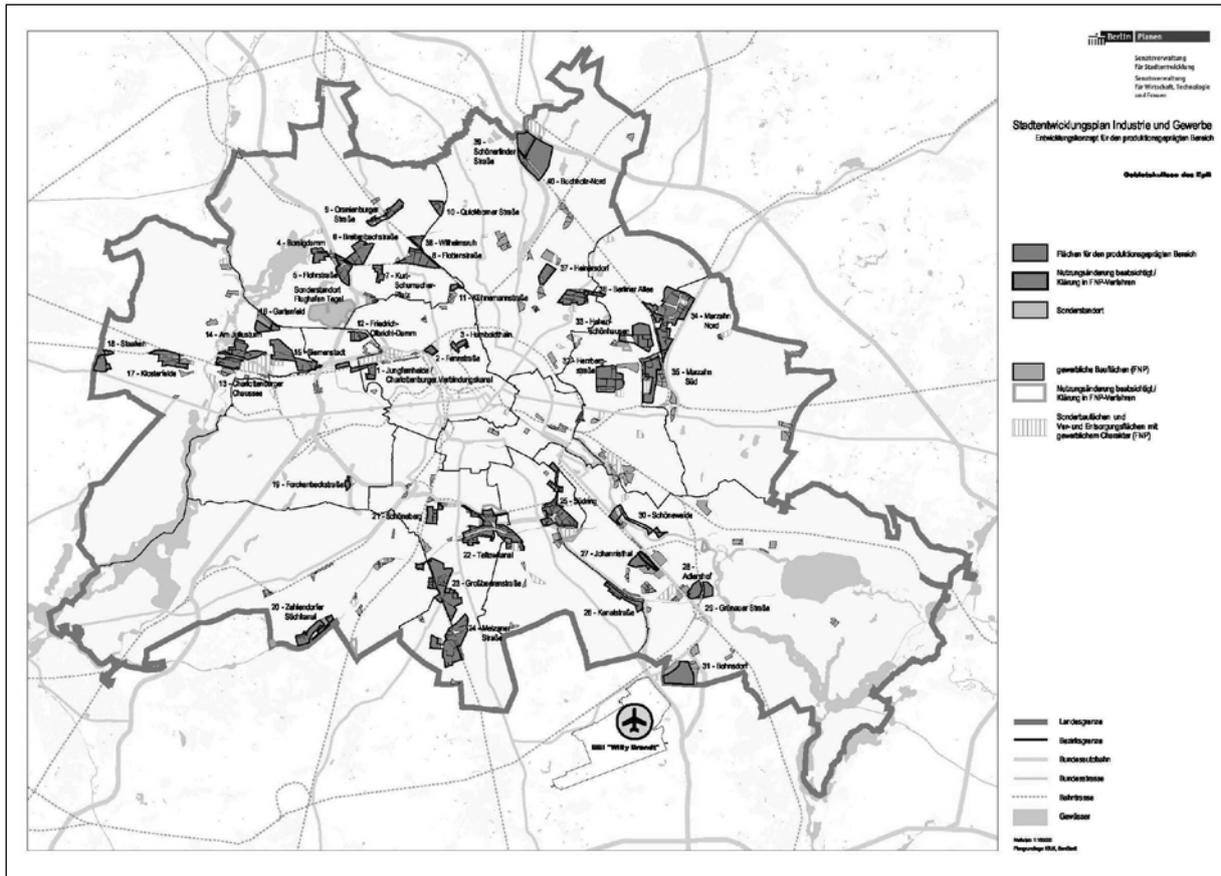


Abbildung 4-13 Gewerbestandorte in Berlin (SenStadt/SenWTF 2011)

Konzepte und Planungen in Bezug auf (Wirtschafts-) Verkehr

Zusätzlich zu den vorstehend dargestellten Standortplanungen und -konzepten für das Gewerbe werden im Folgenden kurz aktuelle Planungen und Konzepte der Berliner Verwaltung zum (Wirtschafts-) Verkehr erörtert, um dem durch Gewerbeansiedlungen entstehenden Verkehr ausreichend Rechnung zu tragen.

Stadtentwicklungsplan Verkehr

Übergeordnet zu weiteren Verkehrskonzepten und parallel zum StEP Gewerbe hat die SenStadt im Jahre 2003 den ersten Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr) für Berlin entwickelt, der u.a. die Sicherung und Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Wirtschafts- und Güterverkehrs zum Ziel hat.

Im aktuellen StEP Verkehr (2011) werden Maßnahmen für die Verkehrsentwicklung in Berlin bis zum Jahr 2025 beschrieben. In der Teilstrategie zum Wirtschaftsverkehr wird zunächst der Status quo in diesem Bereich analysiert und darauf aufbauend erste Lösungsstrategien und Maßnahmen definiert. Diese beziehen sich größtenteils auf die Organisation des Wirtschaftsverkehrs. Hinsichtlich standortbezogener Ansätze sieht der StEP Verkehr insbesondere vor, dass bei der Ansiedlung von Unternehmen erheblicher Verkehrserzeugung eine integrierte Standortplanung stattfinden soll. Hierunter wird verstanden, dass Flächennutzungsplanung, Gewerbeentwicklung und Verkehrsinfrastrukturplanung stärker verzahnt werden sollen (SENSTADT 2011, S. 63f.)

Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept

Darauf aufbauend hat die SenStadt in Zusammenarbeit mit externen Experten Anfang 2006 ein integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept (IWVK) aufgestellt. Dieses enthält eine Analyse der bestehenden Tendenzen des Wirtschaftsverkehrs und schätzt seine zukünftige Entwicklung ein. Das integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept definiert insgesamt fünf Handlungsfelder, von denen sich zwei schwerpunktmäßig mit der verkehrseffizienten Standortplanung sowie der Sicherung zukünftiger Logistikknotten befassen.

Im Handlungsbereich 2 wird die Sicherung zukunftsfähiger Infrastruktur und Logistikknotten verfolgt. Das Ziel ist es, die „zukunftsfähige Eisenbahnstruktur [zu] erhalten, die bahnseitige Erschließung von Gewerbegebieten heute oder künftig bahnaffinen Nutzungen sicher [zu] stellen und die Voraussetzungen für innerstädtische Logistikknotten [zu] schaffen“ (SENSTADT 2007a, S. 43). Eine zentrale Strategie um das Ziel zu erreichen, stellt die Umsetzung des City-Terminal-Konzepts dar. Dies beinhaltet die räumliche Ver- und Entsorgung des Berliner Stadtgebietes, in dem Knoten für den Güterumschlag vorgesehen werden. Zu den Knoten, die der

innerstädtischen Verteilung von Gütern dienen, zählen insbesondere folgende Standorte: Westhafen, Südhafen Spandau, Hafen Neukölln, Bahnhof Nord-Ost und die Güterbahnhöfe Treptow und Tempelhof.

Um eine verkehrseffiziente Standortplanung und Ansiedlungspolitik geht es im Handlungsbereich 3. Ziel ist es, die von großen Unternehmen an einem bestimmten Standort verursachten Verkehre im Vorfeld abzuschätzen und damit verbundene Nutzungskonflikte zu minimieren (SENSTADT 2007a, S. 46). Hierzu sollen die von einer spezifischen Nutzung eines Standorts ausgehenden Verkehre in der Bauleitung, der Wirtschaftsförderung und im Baugenehmigungsverfahren stärker berücksichtigt werden. Zur Unterstützung werden im Rahmen des IWVK folgende Strategien vorgeschlagen. Zum einen die Erarbeitung eines Prüfkatalogs zur verkehrlichen Standorteignung. Dieser Prüfkatalog wurde bereits erarbeitet und wird nachfolgend detaillierter vorgestellt. Zum anderen schlägt das Konzept eine regelmäßige Verkehrsfolgenabschätzung bei verkehrsintensiven Bauvorhaben vor und sieht die Überprüfung der im StEP Gewerbe bzw. im EpB ausgewiesenen Flächen hinsichtlich ihrer Eignung für verkehrsintensives Gewerbe vor.

Leitfaden zur verkehrlichen Standortbeurteilung

Wie bereits dargestellt sieht der Handlungsbereich 3 des IWVK die Erarbeitung eines Prüfkatalogs „Verkehrliche Standorteignung“ für stark verkehrserzeugende Unternehmen vor. Dieser Katalog wurde unter dem Titel „Leitfaden zur verkehrlichen Standortbeurteilung“ von der SenStadt im Jahre 2007 in Bearbeitung gegeben. Dieser teilt sich auf in eine Arbeitshilfe für die Verwaltung und eine Arbeitshilfe für Gutachter. Ziel der Leitfäden ist es, die durch Unternehmen bzw. Bauvorhaben an einem bestimmten Standort verursachten Verkehre rechtzeitig abzuschätzen und zu optimieren und die damit verbundenen Nutzungskonflikte so gering wie möglich zu halten. Der Leitfaden teilt geplante Vorhaben in sechs Typen ein, von denen einer der Typ Logistikzentrum (z.B. GVZ) ist. Für diesen und die anderen Vorhabentypen legt der Leitfaden Beurteilungskriterien und Bearbeitungsschritte fest, die bezogen auf ein konkretes Vorhaben abgearbeitet werden (SENSTADT 2007b, SENSTADT 2007c).

Leitfaden Wirtschaftsverkehr

Ergänzend gibt es den Leitfaden Wirtschaftsverkehr der SenStadt aus dem Jahre 2004, der sich schwerpunktmäßig mit Lösungsvorschlägen für die Belieferung und Entsorgungsstrategien von Gewerbebetrieben an Hauptverkehrsstraßen befasst (SENSTADT 2004b).

Länderübergreifende Konzepte

Übergreifend für die Bundesländer Berlin und Brandenburg haben die SenStadt (seinerzeit Senatsverwaltung Bauen, Wohnen und Verkehr) sowie auf Seiten des Landes Brandenburg die Landesentwicklungsgesellschaft (LEG) im Jahre 1999 das *Integrierte Güterverkehrskonzept Berlin-Brandenburg* herausgegeben (SENATSVERWALTUNG FÜR BAUEN, WOHNEN UND VERKEHR 1999). Dieses legt als Grundlage für die zuvor dargestellten Standort- und Verkehrskonzepte die GVZ und GVS und die damit verbundenen Verkehrsströme in das Land Berlin fest.

Nationale Konzepte

Die damalige Bundesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag vom 11. November 2005 u.a. vereinbart, die „führende Position Deutschlands als Logistikstandort“ weiter auszubauen, „international wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen für den Logistikstandort Deutschland“ zu fördern und „insbesondere die Effizienz des Gesamtverkehrssystems für den Güterverkehr zu steigern und die bessere Nutzung der Verkehrswege zu ermöglichen“. (BUNDESREGIERUNG 2005, ZEILE 2199ff.)

Das BMVBS hat auf dieser Grundlage einen Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ erarbeiten lassen, der im Jahr 2008 veröffentlicht wurde. Der Masterplan bezieht sich in erster Linie auf die nationale Ebene. Er beinhaltet aber auch Ziele, die für die städtische Ebene relevant sind. Die für die Arbeit bedeutsamen Ziele sind „Verkehr vermeiden – Mobilität sichern“ und „Umwelt- und klimafreundlicher Verkehr“. Als konkrete Maßnahmen werden in diesen beiden Bereichen eine Initiative für Logistik im städtischen Raum, eine Prozessoptimierung der Logistikkette sowie Errichtung eines Netzwerkes Güterverkehr und Logistik und Umsetzung eines Vermarktungskonzeptes für den Logistikstandort Deutschland angeführt.

Im neuen Koalitionsvertrag der jetzigen Bundesregierung vom 26.10.2009 wird die Förderung des Logistikstandortes bestätigt. Dies soll durch die Umsetzung ausgewählter Maßnahmen aus dem Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ erfolgen (BUNDESREGIERUNG 2009, S. 36).

Städtische Informations- und Beratungsangebote

Neben den zuvor dargestellten Planungen und Konzepten bietet die Berliner Verwaltung auch eine Reihe von Informations- und Beratungsangeboten für standortsuchende Unternehmen an.

Zentrale Anlauf- und Koordinierungsstelle für Unternehmen

Die zentrale Anlauf- und Koordinierungsstelle (ZAK) ist in der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen angesiedelt und arbeitet eng mit den anderen Senatsverwaltungen,

Bezirken und der Wirtschaftsförderung zusammen. Die ZAK stellt den Kontakt zwischen Unternehmen und den Berliner Behörden her und bietet in erster Linie Beratung bei Behörden- und Standortfragen.

Business Location Center

Das Business Location Center (BLC) ist unter dem Dach der Berlin Partner GmbH angesiedelt, die für die Wirtschaftsförderung in Berlin verantwortlich ist. Das BLC ist für das Standortmarketing zuständig und soll Investoren bei der Ansiedlung in Berlin-Brandenburg unterstützen. Bislang über die Stadt verteilte Daten werden mit dem BLC gebündelt und digital verarbeitet. So stellt das BLC auf seiner Internetseite ein Immobilienportal und einen Gewerbeflächenatlas zur Verfügung. Im Immobilienportal besteht für Makler und Eigentümer die Möglichkeit, Gewerbeimmobilien und Gewerbegrundstücke in Berlin anzubieten. Der Wirtschafts atlas Berlin ist ein umfangreiches Geoinformationssystem, welches die unterschiedlichen Geodatenbestände der Berliner Verwaltung und sonstiger Anbieter zu Gewerbeflächen in Berlin integriert und aufbereitet.

4.4 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen für die Arbeit

Ende 2011 lebten in Berlin 3,4 Millionen Einwohner. In den letzten Jahren ist die Bevölkerungszahl im Gegensatz zum Bundestrend deutlich angestiegen, so dass mittlerweile eine höhere Bevölkerungszahl zu verzeichnen ist als kurz nach der Wende. Nach 1993 war die Bevölkerung zunächst gesunken, steigt aber seit 2004 wieder an. Zu beobachten ist eine uneinheitliche Bevölkerungsentwicklung. Während äußere Bezirke, vor allem im Osten der Stadt, seit 1990 eine tendenziell rückläufige Bevölkerungsentwicklung aufweisen, konnten innerstädtische Bezirke wie Friedrichshain-Kreuzberg, Mitte und Pankow Einwohner gewinnen.

Aufgrund der historischen Ausgangssituation verfügt Berlin über einen hohen Anteil von Wohnnutzung in der Innenstadt. Laut der Bevölkerungsprognose aus dem Jahr 2004 leben ca. 30 Prozent der Bevölkerung von Berlin innerhalb des S-Bahn-Rings. Aufgrund dieser hohen Einwohnerzahl – vor allem im innerstädtischen Bereich – besteht eine große Nachfrage nach logistischen Dienstleistungen für Konsumgüter.

Die Berliner Wirtschaft ist seit der Wende durch eine rückläufige Wirtschaftsleistung und durch erhebliche Anpassungsprozesse gekennzeichnet. So lag die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten in Berlin 2010 rund 17 Prozent niedriger als in 1990. Der ökonomische Wandel seit der Wende hat auch zu einer deutlichen Verschiebung der sektoralen Struktur geführt. So arbeiten inzwischen 87 Prozent der Erwerbstätigen im

Dienstleistungssektor. Entsprechend stark war der Bedeutungsverlust des verarbeitenden Gewerbes, in dem nur noch 8 Prozent der Erwerbstätigkeiten arbeiten. Diese Entwicklung spiegelt sich auch in der Nachfrage nach logistischen Dienstleistungen für Industrie und Gewerbe wieder. So gehen mehr Güterströme in die Stadt hinein als heraus. Im Jahr 2010 erfolgten doppelt so viele Einfuhren wie Ausfuhren.

Im Berliner Stadtgebiet konnte eine Konzentration der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in den westlichen Berliner Bezirken beobachtet werden. Mit weitem Abstand vor den anderen Bezirken weisen die Bezirke Tempelhof-Schöneberg und Mitte die meisten sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf. Die räumliche Verteilung der Beschäftigten spiegelt sich auch bei der Verteilung der Betriebe wieder. Die meisten Betriebe befinden sich in den Bezirken Tempelhof-Schöneberg und Mitte sowie in Charlottenburg-Wilmersdorf.

Im Bereich Logistik hat sich in Berlin die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zwischen 1993 und 2005 um 27 Prozent von 58.103 auf 42.669 verringert, während sie im Umland im gleichen Zeitraum von 13.502 auf 27.458 stieg und sich damit in etwa verdoppelte. Dabei nahm in Berlin vor allem die Beschäftigtenzahl im engeren Bereich der Logistik ab, während diese im Umland anstieg. Im Großhandel hingegen sank die Beschäftigtenzahl in Berlin deutlich weniger stark und steigt seit ca. 2001 sogar wieder an. Insgesamt ist zu beobachten, dass in Berlin im Vergleich zum Umland besonders viele Beschäftigte im Großhandel arbeiten (30.857 Beschäftigte im Vergleich zu 14.537 Beschäftigten im Umland, Stand jeweils 2005) und der Anteil der Beschäftigten im Großhandel an den Beschäftigten in der Logistik insgesamt (inkl. Großhandel) dadurch in Berlin stetig steigt. Neuere Zahlen aus 2009 bestätigen diese Entwicklung. Während die Zahl der Beschäftigten im engeren Bereich der Logistik in Berlin weiter geringfügig sank, stieg die Zahl der Beschäftigten im Großhandel von 2005 bis 2009 weiter an auf 34.178 Personen in 2009.

Innerhalb Berlins sind die Beschäftigten im Bereich Logistik recht gleichmäßig über die einzelnen Bezirke verteilt, wobei Tempelhof-Schöneberg, Charlottenburg-Wilmersdorf und Pankow die meisten Beschäftigten aufweisen. In den Bereichen Großhandel und Post-, Kurier- und Expressdienste ist das Bild klarer. Hier sind deutliche Schwerpunkte bei den Beschäftigten in den westlichen Bezirken zu beobachten, wobei die Bezirke Mitte, Tempelhof-Schöneberg und Reinickendorf die meisten Beschäftigten haben.

Die Beschäftigtenzahlen im Großhandel und ihre räumliche Verteilung innerhalb Berlins finden ihre Entsprechung in einer Untersuchung zum Großhandel in Berlin und im Berliner Umland,

die im Jahre 2002 durchgeführt wurde (SENWAF o.J.). Die befragten Unternehmen gaben überwiegend an, dass für sie die Zentralität und die Nähe zu den Kunden für die Standortwahl entscheidend waren und die Liefergeschwindigkeit und -zuverlässigkeit eine große Rolle spielt. Von den befragten Unternehmen hatten 40 Prozent ihren Hauptabsatzmarkt in Berlin.

Zu der Verfügbarkeit von Flächen in Berlin, die theoretisch und praktisch für die Ansiedlung von Logistikunternehmen zur Verfügung stehen, wird auf Kapitel 2.2.1 verwiesen.

Konkrete Konzepte speziell für die Ansiedlung von Logistikunternehmen in Berlin bestehen nicht. Im Rahmen des StEP Industrie und Gewerbe wurden von insgesamt 40 Standorten, die in Form von Steckbriefen für verschiedene Nutzungen vorgeschlagen werden, 19 Standorte als für Logistik besonders geeignet eingestuft. Auch das Entwicklungskonzept für den produktionsgeprägten Bereich (EpB) stuft einzelne Standorte als für Logistik geeignet ein. Insgesamt handelt es sich um 18 Standorte, die sich schwerpunktmäßig in einem Korridor im Westen bzw. Nordwesten befinden, zusätzlich im Osten in Marzahn und im Süden in der Nähe des Teltowkanals in Neukölln.

5 Fallstudien zur Ansiedlung von Logistikunternehmen auf innerstädtischen Verfügungsflächen in Berlin

In diesem Kapitel werden die drei im Rahmen dieser Dissertation untersuchten Fallstudien beschrieben und ausgewertet. Bei den untersuchten Fallstudien handelt es sich um das Logistikzentrum der Kaiser's Tengelmann GmbH auf dem ehemaligen GASAG-Gelände in Berlin-Mariendorf (Kapitel 5.1), den METRO Cash & Carry-Markt auf dem Gelände des ehemaligen Wriezener Bahnhofs in Berlin-Friedrichshain (Kapitel 5.2) und den geplanten Hamberger Großmarkt für Gastronomie auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs in Berlin-Moabit (Kapitel 5.3).

Die Auswahl der Fallstudien erfolgte nach den in der Einleitung zu dieser Arbeit dargestellten Kriterien (zur Auswahl der Fallstudien siehe ausführlicher Kapitel 1.4).

Wie bereits in Kapitel 1.4 dargestellt basieren die nachfolgenden Darstellungen zu den drei Fallstudien in erster Linie auf leitfadengestützten Experteninterviews und einer Fragebogengestützten Befragung der Anwohner. Ergänzt werden die Interviews durch eine umfangreiche Dokumentenanalyse, die u.a. die Auswertung von Bebauungsplänen, Protokollen zu Bürgerbeteiligungsveranstaltungen und die Auswertung eines Weblogs beinhalteten. Die geführten Interviews und die jeweiligen Experten werden einleitend zu jeder Fallstudie dezidiert dargestellt. Im Anhang sind zudem der Fragebogen für die Anwohnerbefragung und der Leitfaden für die Interviews mit den Unternehmen abgebildet.

Im Rahmen der Recherche zu den einzelnen Fallstudien wurden zentrale Akteure identifiziert, die im Zusammenhang mit der Wiedernutzung der Verfügungsflächen durch Logistikunternehmen in den untersuchten Fallstudien eine maßgebliche Rolle spielen. Um die relevanten Akteure zu identifizieren und die vielfältigen Beziehungen zu systematisieren, wurde der Akteursgruppenansatz nach KULKE (2007 [1992]) gewählt. Laut KULKE (2007) werden Strukturen und Dynamiken von Standorten und Räumen durch Einflüsse der Angebotsseite (Anbieter/Unternehmen), Nachfrageseite (Nachfrager/Konsumenten) sowie der Gestaltungsseite (Planer/Politik) vorangetrieben. Die drei stellen im Akteursgruppenansatz, welcher es ermöglicht, „die Vielfalt der aus Standorte einwirkenden Einflussgrößen zu systematisieren“ (KULKE 2007, S. 18) die wichtigsten Akteursgruppen dar. Im Rahmen einer Difu-Studie wurden die Akteurskonstellationen beim Flächenrecycling herausgearbeitet (siehe hierzu ausführlich Kapitel 2.2.2 und Abbildung 2-7). Hierbei zeigt sich, dass bei der Entwicklung von Brachflächen die Gruppe der Bürger/ Anwohner eine entscheidende Rolle spielen. Dies führt zur

Schlussfolgerung, dass der Akteursgruppenansatz nach Kulke für die hier vorliegende Fragestellung um die Akteursgruppe der Bürger/Anwohner erweitert werden muss. Somit können, die relevanten Akteure in den Fallstudien jeweils folgenden Akteursgruppen zugeordnet werden bzw. zwischen einzelnen Gruppen angeordnet werden, wenn keine eindeutige Zuordnung möglich ist:

- Kommune (Planer/Politiker),
- Wirtschaft (Nachfrager),
- Grundstückseigentümer (Anbieter),
- Bürger (Bürger/Anwohner)

Für die Darstellung der Fallstudien wurde jeweils der gleiche Aufbau gewählt. Für jede Fallstudie werden zunächst die relevanten Fakten zu den Themenkomplexen Strategie und Handlungslinien des Unternehmen (Unterkapitel 5.1.1, 5.2.1 und 5.3.1), Biographie des Standortes (Unterkapitel 5.1.2, 5.2.2 und 5.3.2), Planungskonzept und Realisierung (Unterkapitel 5.1.3, 5.2.3 und 5.3.3) sowie Konflikte und Ansätze zur Realisierung (Unterkapitel 5.1.4, 5.2.4 und 5.3.4) aufgeführt (siehe hierzu auch Abbildung 5-1). Eine vergleichende Analyse der Fallstudien im Hinblick auf die einleitend definierten Forschungsfragen erfolgt im Schlusskapitel dieser Arbeit.

In den Fallstudien werden zunächst jeweils einleitend der Tätigkeitsschwerpunkt und die Historie des Unternehmens dargestellt, gefolgt von einer Beschreibung der Standortsuche und der Motive für die Ansiedlung aus Sicht des Unternehmens.

Im Hinblick auf den Standort wird ebenfalls zunächst seine geschichtliche Entwicklung dargestellt, sowie die ökologischen Aspekte des Standortes und die Altlastensituation. Die Beschreibung des Standortes orientiert sich hierbei auf der in Kapitel 2.2.1 dargestellten Kategorisierung von Verfügungsflächen. Des Weiteren werden die spezifischen Eigenschaften des Standortes hinsichtlich seiner Lage in Berlin, der Größe, Straßen- und ÖPNV-Anbindungen und der Nutzungen in der direkten Umgebung herausgearbeitet. Zudem werden die planungsrechtliche Ausgangssituation und die stadt(entwicklungs)politische Bedeutung inklusive ehemaliger Planungen für den Standort betrachtet.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Darstellung und Erörterung des Bebauungsplan- bzw. Baugenehmigungsverfahrens und der daran beteiligten Akteure. In Anlehnung an Abbildung 2-7 werden die einzelnen Akteure den vier Akteursgruppen (Kommune, Wirtschaft, Grundstückseigentümer und Bürger) zugeordnet. Zudem werden die zentralen Ergebnisse der

Gutachten – die im Rahmen des Bebauungsplan- oder Baugenehmigungsverfahrens erstellt wurden – in Bezug auf den zu erwartenden Verkehr, Lärm und ökologische Aspekte skizziert. Auf der Basis der dort ermittelten Kennzahlen erfolgt ein Abgleich des Standorts mit den in der Literatur angegebenen Kennzahlen für Logistikstandorte sowie den Standortfaktoren aus Sicht von Unternehmen. Der Standortprüfkatalog stammt aus einer Befragung bei Logistikunternehmen aus dem Jahr 2005 und wurde in Kapitel 3.4.2 eingeführt. Die vergleichenden Kennzahlen zu der Anzahl der Beschäftigten und dem zu erwartenden LKW- und Pkw-Verkehr stammen aus unterschiedlichen Quellen, die in Kapitel 3.2.3 eingeführt wurden. Bei den Vergleichen der Kennzahlen aus den Fallstudien mit den Angaben aus der Literatur ist zu beachten, dass zum einen für Grundstücksgrößen, Beschäftigte und Verkehrsbewegungen unterschiedliche Kategorien von Aktivitäten bzw. Logistikunternehmen gruppiert und zusammengefasst wurden, und dass zum anderen teilweise unterschiedliche Bezugsgrößen (Netto- bzw. Bruttobaulandfläche) zugrunde gelegt wurden. Teilweise war auch die Bezugsgröße nicht erkennbar.

Abschließend werden die Hauptkonflikte herausgearbeitet und der Umgang der einzelnen Akteure mit den Nutzungskonflikten dargelegt. Schließlich werden jeweils die Ergebnisse einer Befragung der Anwohner in der Nachbarschaft der Logistikansiedlung dargestellt, die im Rahmen der hier vorliegenden Arbeit durchgeführt wurde.

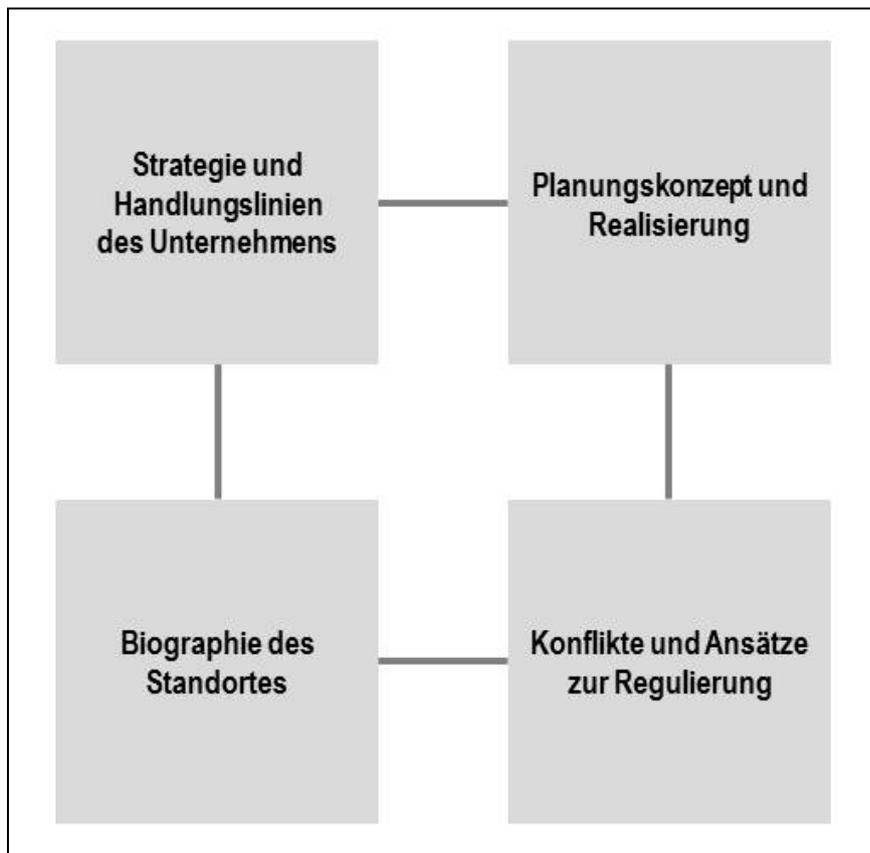


Abbildung 5-1 Relevante Themenkomplexe in den Fallstudien (eigene Darstellung)

Exkurs: Das Bebauungsplanverfahren in Berlin

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan ist eine Sonderform des Bebauungsplans. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan bildet in Verbindung mit dem Durchführungsvertrag den Vorhaben- und Erschließungsplan. Der Vorhaben- und Erschließungsplan ist ein von einem Investor aufgestellter und mit der zuständigen Gemeinde abgestimmter Plan über die Durchführung eines Bauvorhabens einschließlich der Erschließung, dessen Inhalte von der Gemeinde als vorhabenbezogener Bebauungsplans erlassen werden. Der Vorhaben- und Erschließungsplan ermöglicht es der Gemeinde, in enger Kooperation mit einem Investor oder Vorhabenträger die planungsrechtlichen Voraussetzungen für bestimmte größere Vorhaben zu schaffen, deren Durchführung dringlich ist. Rechtsgrundlage ist dabei § 12 Baugesetzbuch (BauGB).

Das Bebauungsplanverfahren folgt einem vorgegebenen Ablauf, der im BauGB und im Gesetz für Ausführung des Baugesetzbuches (AGBauGB) rechtlich festgelegt ist. Die zur Aufstellung von Bebauungsplänen notwendigen Verfahrensschritte sind detailliert festgelegt und in Abbildung 5-2 am Beispiel von Berlin dargestellt:

- Das Bebauungsplanverfahren wird in der Regel durch einen förmlichen Beschluss des Bezirksamtes – den Aufstellungsbeschluss – eingeleitet.
- Sobald das Bezirksamt einen Bebauungsplan aufstellt oder ändert, soll es die Bürger so früh wie möglich über die Planungsabsichten informieren und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme und zur Erörterung geben (frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit). Dadurch soll sowohl die Informationsgrundlage der Verwaltung verbessert werden, als auch den Planungsbetroffenen frühzeitig die Chance gegeben werden, ihre Vorschläge und Argumente einzubringen.
- Am Bebauungsplanverfahren werden nicht nur die Bürger, sondern auch andere Behörden und Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche durch die Planung berührt werden können, beteiligt (frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, Beteiligung der Behörden). Zu diesen gehören zum Beispiel die Nachbarbezirke, die Kirchen, die Straßenbauämter, die Verkehrsbetriebe, die Industrie- und Handelskammern/Handwerkskammern und die Immissionsschutz-, Naturschutz-, Denkmalschutz- und Wasserschutzämter. Zur frühzeitigen Behördenbeteiligung sollen sich diese insbesondere zum erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung äußern.
- Nachdem die Äußerungen und Stellungnahmen der Bürger, der Träger öffentlicher Belange abgefragt wurden, beginnt die Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander.
- Sobald die Zusammenstellung aller Abwägungsargumente und ihre Gewichtung durch die Abteilung für Stadtentwicklung erfolgt und durch das Bezirksamt beschlossen sind, wird der überarbeitete Bebauungsplanentwurf einschließlich Begründung für die Dauer eines Monats öffentlich ausgelegt. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung erhalten die Bürger erneut die Möglichkeit zur Stellungnahme. Die Behörden und Träger öffentlicher Belange werden über den Zeitpunkt der öffentlichen Auslegung informiert. Dieser Verfahrensschritt ist – sofern es zu keinen maßgeblichen Planänderungen kommt – die letzte Gelegenheit für die Bürger, den Plan vor seiner endgültigen Festsetzung noch zu beeinflussen.

- Ist das Auslegeverfahren durchgeführt und hat der Plan in Inhalt und Aussehen die endgültige Form erreicht, legt das Bezirksamt den Planentwurf der Bezirksverordnetenversammlung als Gemeindevertretung zur Beschlussfassung vor.
- Nach der Beschlussfassung zeigt das Bezirksamt den Bebauungsplan der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung als der Oberen Verwaltungsbehörde an. Befindet diese, dass der Planentwurf ordnungsgemäß zustande gekommen ist und kein Grund zu einer Beanstandung besteht, setzt das Bezirksamt den Bebauungsplan als Rechtsverordnung fest. Mit der Bekanntmachung der Festsetzung im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin tritt der Bebauungsplan in Kraft.

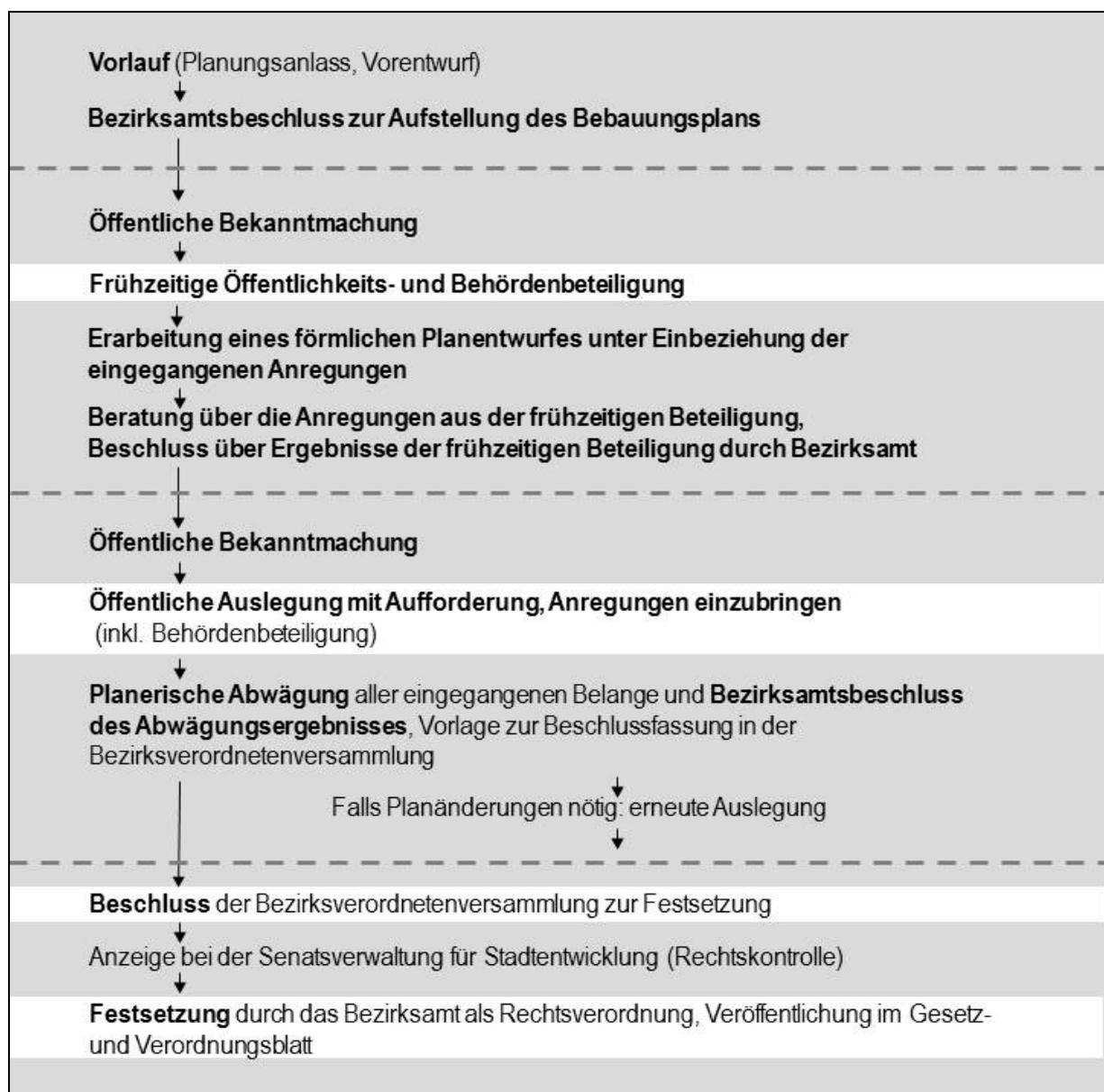


Abbildung 5-2 Ablauf Bebauungsplanverfahren in Berlin (eigene Darstellung)

5.1 Logistikzentrum der Kaiser's Tengelmann GmbH auf ehemaligem GASAG-Gelände

Die erste Fallstudie dieser Arbeit betrifft das Logistikzentrum der Firma Kaiser's Tengelmann GmbH (bis April 2010 Kaiser's Tengelmann AG, nachfolgend verkürzt „Kaiser's Tengelmann“) auf dem ehemaligen GASAG-Gelände in Berlin-Mariendorf. Im November 2004 wurde das Logistikzentrum offiziell seiner Bestimmung übergeben.

Als Grundlage für die Analyse dienten Experteninterviews, die überwiegend zwischen Januar 2006 und Juli 2007 mit Vertretern des Bezirkes Tempelhof-Schöneberg und von Kaiser's Tengelmann geführt wurden und durch spätere Nachfragen aktualisiert wurden. Auf Seiten des Bezirkes wurden die Interviews mit zwei Mitarbeitern des Fachbereiches Planen geführt. Bei Kaiser's Tengelmann standen der Betriebsleiter und der Leiter Logistik international für ein Interview zur Verfügung. Informationen zu der GASAG konnten durch den Kontakt mit der Hauptabteilung Recht des Unternehmens gewonnen werden. Zusätzlich wurden die zur Verfügung stehende Literatur, insbesondere Internetquellen, Zeitungsartikel und sonstiges Informationsmaterial, sowie der Bebauungsplan ausgewertet. Schließlich wurde im Februar 2007 eine Anwohnerbefragung auf der Basis eines standardisierten Fragebogens durchgeführt und ausgewertet.

5.1.1 Strategie und Handlungslinien des Unternehmens

Abriss der Unternehmensgeschichte von Kaiser's Tengelmann

Kaiser's Tengelmann betreibt Supermärkte unter den Namen „Kaiser's“ und „Tengelmann“. Kaiser's Tengelmann ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Tengelmann Unternehmensgruppe (Tengelmann Warenhandels-gesellschaft KG) mit Sitz in Viersen. Mit 531 Filialen ist das Unternehmen in den Regionen Nordrhein, Berlin und Umland sowie München und Oberbayern vertreten. Im Geschäftsjahr 2010 erzielte das Unternehmen mit 17.975 Mitarbeitern einen Umsatz von 2,17 Milliarden Euro (UNTERNEHMENSGRUPPE TENGELMANN).

1971 ist Kaiser's Tengelmann aus der Fusion der zwei gleichnamigen Supermarktketten entstanden (KAFFEE-TRADITIONSVEREIN E.V.). Im Jahr 1996 strukturierte die Unternehmensgruppe Tengelmann ihre Supermarktsparten um. Bis dahin waren Kaiser's und Tengelmann mit jeweils eigenen Marktauftritten in Deutschland vertreten. Nun sollte die Kaiser's Kaffee Geschäft AG nur noch im Norden, die Emil Tengelmann GmbH nur noch im Süden Deutschland operieren. In Norddeutschland wurden daraufhin alle Tengelmann-Filialen in

Kaiser's Filialen umgewandelt (ABSATZWIRTSCHAFT VOM 13.02.1997). In der Konsequenz beliefert das Logistikzentrum Berlin-Mariendorf auch nur Kaiser's Filialen.

Ab April 2010 begann die Unternehmensgruppe sich aus dem Vertriebsgebiet Rhein-Main-Neckar zurückzuziehen. Von den in dem Gebiet zuletzt betriebenen 116 Tengelmänn-Märkten wurden 65 an die Rewe Markt GmbH verkauft, weitere 20 Filialen an Tegut. Einzelne Märkte wurden außerdem in privat geführte Edeka-Märkte umgestaltet (vgl. DARMSTÄDTER ECHO VOM 17.03.2010, FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG VOM 31.03.2010). Kaiser's Tengelmänn ist somit nur noch in den drei oben genannten Regionen vertreten.

Vor dem Rückzug aus dem Rhein-Main-Neckar-Gebiet war die Logistik bei Kaiser's Tengelmänn organisiert über ein Zentrallager in Nieder-Olm und vier Regionalläger in Berlin-Mariendorf, Eching (Bayern), Viersen (Nordrhein) und Nieder-Olm (Rhein-Main-Neckar), wobei das Regionallager Nieder-Olm mit dem Zentrallager zusammengefasst war (KAISER'S TENGELMANN 2004).

Mit dem Rückzug aus dem Rhein-Main-Neckar-Gebiet war auch die Schließung eines Teiles des Logistikzentrums (Zentrallager) in Nieder-Olm bei Mainz verbunden (DVZ VOM 24.06.2010). Ende 2010 wurde das Frischelager in Nieder-Olm geschlossen, dieses war vornehmlich für die Versorgung der Filialen im Rhein-Main-Neckar-Raum zuständig. Erhalten blieb weiterhin das Zentrallager in Nieder-Olm für haltbare Artikel (Trockensortiment), das bundesweite Aufgaben hat.

Neues Logistikzentrum für Kaiser's Tengelmänn in Berlin

Im November 2004 hat das Logistikzentrum von Kaiser's Tengelmänn in Berlin-Mariendorf offiziell seinen Betrieb aufgenommen. Der Grundstein für das Lager- und Logistikzentrum wurde im Juni 2003 gelegt. Innerhalb von anderthalb Jahren seit Grundsteinlegung ist auf der ehemaligen Fläche der GASAG ein Gebäude mit ca. 34.000 Quadratmeter Lagerfläche sowie 4.500 Quadratmeter Büro- und Verwaltungsflächen erstellt worden.

Laut der Logistikleitung der Firma Kaiser's Tengelmänn werden seit der Inbetriebnahme des neuen Verteilzentrums alle logistischen Funktionen für rund 160 Kaiser's Filialen der Region Berlin-Brandenburg auf den neuen Standort konzentriert, wobei sich rund 90 Prozent der belieferten Filialen im Stadtgebiet von Berlin, innerhalb des Autobahnringes befinden.

Durch die Ansiedlung des Logistikzentrums von Kaiser's Tengelmänn sind nach Angaben des Unternehmens ca. 320 Arbeitsplätze entstanden, die aber an anderer Stelle durch die Schließung bestehender Läger verloren gegangen sind.



Abbildung 5-3 Gebäudeansicht vom Logistikzentrum der Kaiser's Tengelmann (eigenes Foto)

Prozess der Standortsuche

Die folgenden Ausführungen zum Prozess der Standortsuche basieren auf dem mit den Vertretern der Firma Kaiser's Tengelmann geführten Experteninterviews, sofern nicht explizit auf andere Quellen verwiesen wird.

Bislang erfolgte die Lagerung der Artikel an drei Standorten im Süden von Berlin. Die ehemaligen Lager befanden sich in der Porschestraße und Großbeerenstraße. Vor ca. zehn Jahren kam es zu einer Neukonzeption der Logistikprozesse bei Kaiser's Tengelmann. Früher bezogen die einzelnen Lebensmittelmärkte die Artikel direkt über Großhändler bzw. die Hersteller oder aus den unternehmenseigenen Lägern. Das neue Logistikkonzept sieht vor, dass die Filialen einer Region ausschließlich durch eigene Läger versorgt werden und die Direktlieferung durch Produzenten oder deren Lieferanten weitgehend eingestellt wird. Zudem übernimmt Kaiser's Tengelmann die gesamte Frischelogistik in Eigenregie (UNTERNEHMENSGRUPPE TENGELMANN 2003, S. 19).

Die vorhandenen Standorte boten nicht die Voraussetzungen für eine moderne Lagerhaltung. Die alten Standorte verfügten nur über mehrstöckige Lagerhallen ohne Kühlfunktion, die den heutigen Ansprüchen nicht mehr entsprechen. Zudem bestand die Notwendigkeit einer größeren, zusammenhängenden Lagerfläche. Die drei Lagerstandorte lagen zwar in räumlicher Nähe zueinander, waren aber weder durch Straßen noch durch Hofflächen untereinander verbunden und bildeten daher keine zusammenhängende Lagerfläche.

Die Suche nach einem neuen Standort dauerte ca. zwei bis drei Jahre. Gesucht wurde ein Standort mit einer Größe von 80.000 bis 120.000 Quadratmeter. Der optimale Standort wäre laut Unternehmen in Berlin-Tiergarten gewesen. Ein Standort im Berliner Umland kam für das Unternehmen nicht in Betracht. Im Rahmen der Standortsuche wurden über zehn Standorte in Berlin geprüft.

Das Immobilienunternehmen ATIS REAL Müller beriet die Vertragsparteien und vermittelte die Flächen. Laut Angaben des Vertreters der Stadtplanungsabteilung des Bezirkes Tempelhof-Schöneberg hatte sich Kaiser's Tengelmann zunächst mit einem anderen Standort (Säntisstraße/Buckower Chaussee) an die Stadt gewandt, der jedoch von der Stadtplanungsabteilung aufgrund des zu großen Konfliktpotenzials hinsichtlich der angrenzenden Wohn- und Kleingartennutzungen abgelehnt wurde.

Für den Standort in Berlin-Mariendorf sprach zum einen die Nähe zu den alten Lagerstandorten. Dadurch war es möglich, alle Mitarbeiter zu halten. Für den Standort sprach auch die gute ÖPNV-Anbindung, die es den Mitarbeitern ermöglicht, ihren Arbeitsplatz auch ohne Pkw zu erreichen. Ein weiterer Grund für die Standortentscheidung war die kurze Entfernung zu den zu beliefernden Filialen. Die Entfernung beträgt im Durchschnitt 14 Kilometer, bei anderen deutschen Standorten von Kaiser's Tengelmann liegt die Entfernung bei durchschnittlich 70-90 Kilometern. Die kurze Entfernung zu den Filialen hat für Kaiser's Tengelmann auch Kostenvorteile, da externe Lieferanten frei Lager liefern und Kaiser's Tengelmann durch ihre eigenen kürzeren Wege zu den Filialen Fahrtkosten spart. Zuletzt spielte auch noch eine konzerninterne Strategieentscheidung eine Rolle, die jedoch mittlerweile an Relevanz verloren hat. Denn während des Baus des Logistikzentrums in Berlin-Mariendorf wurde das Zentrallager von Plus im Berliner Norden (Pankow) errichtet. Plus gehörte seinerzeit ebenfalls zur Tengelmann Unternehmensgruppe. Man hatte sich bewusst für einen anderen Standort als den des Plus Lagers entschieden, damit zukünftig die Versorgung der Stadt Berlin bei möglichen anderen Unternehmenskonzeptionen anders aufgeteilt werden kann. Im Jahr 2009 erfolgte der Verkauf der Plus-Filialen durch Kaiser's Tengelmann an den EDEKA-Konzern; in diesem Zusammenhang untersagte das Bundeskartellamt die geplante Zusammenarbeit von Kaiser's Tengelmann und EDEKA im Wareneinkauf. Somit kann das Plus-Lager keine Funktion mehr für Kaiser's Tengelmann erfüllen.

Funktion des Logistikstandortes für das Unternehmen

Durch das neue Logistikzentrum von Kaiser's Tengelmann auf dem ehemaligen GASAG-Gelände wird das Logistikkonzept des Unternehmens umgesetzt. Wie oben dargestellt, hat dieses

zum Ziel, dass die benötigten Artikel selbst vorgehalten werden und auch Frischeprodukte eingelagert werden. Während die vorhandenen Standorte die Möglichkeiten dafür nicht boten, kann der neue Standort diese Anforderungen erfüllen.

Dies ist auch im Einklang mit dem allgemeinen Trend in der Handelslogistik, die Direktbelieferung der Filialen verstärkt selbst zu übernehmen (ZLU 2008). Diese Strategie wird treffend mit dem „Wandel von Distributionslogistik der Hersteller zu einer Beschaffungslogistik des Handels“ beschrieben (VAHRENKAMP 2005, S. 101). Daraus resultiert für den Handel auch die Notwendigkeit mehrerer Regionalläger, um die große Zahl der Endkunden (Filialen) schnell beliefern zu können.

Dies spiegelt sich auch im Logistikstandortkonzept von Kaiser's Tengemann wider, welches auf Regionalläger in Bayern, im Ruhrgebiet und in Berlin sowie ein zusätzliches Zentrallager für das Trockensortiment in Nieder-Olm bei Mainz setzt. Durch das Regionallager in Berlin kann auch das von Kaiser's Tengemann formulierte Ziel erreicht werden, eine möglichst geringe Entfernung zu den einzelnen Filialen zu gewährleisten. Schließlich erfüllt der neue Standort auch das Ziel der Nähe zum alten Standort, wodurch die Beschäftigten gehalten werden konnten.

5.1.2 Biographie des Standortes

Lage in der Stadt

Das ca. 110.000 Quadratmeter große Grundstück, auf dem das Kaiser's Tengemann Logistikzentrum errichtet wurde, liegt im westlichen Teil des Bezirks Tempelhof-Schöneberg im Ortsteil Mariendorf, nahe der Grenze zum Bezirk Steglitz-Zehlendorf (Abbildung 5-4).

Der Standort ist Teil eines weiträumigen Gewerbe- und Industriegebietes (Gewerbegebiet „Großbeerenstraße“), welches zwischen der Lankwitzer Straße, Ringstraße, Großbeerenstraße und der S-Bahntrasse beginnt und sich entlang der Bahnstrecke in südlicher Richtung bis nach Lichtenrade fortsetzt (Abbildung 5-5, siehe hierzu auch Abbildung 5-7).

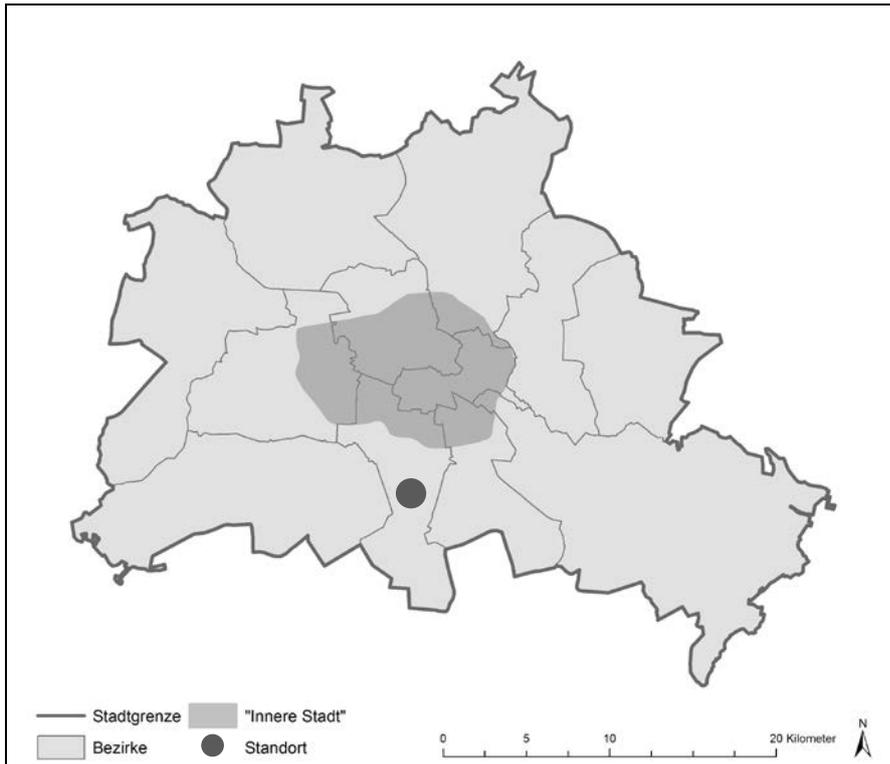


Abbildung 5-4 Lage in der Stadt (eigene Darstellung auf Datengrundlage des Statistischen Landesamtes Berlin)

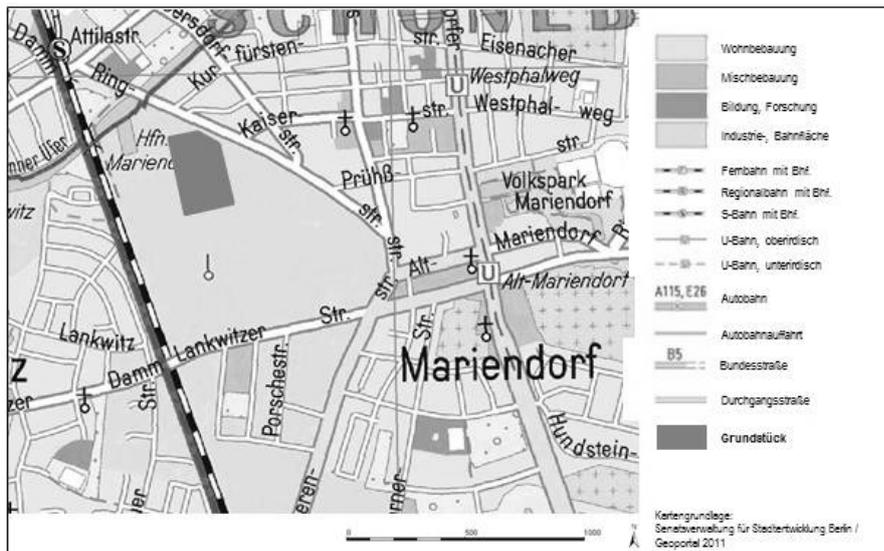


Abbildung 5-5 Kleinräumige Lage (eigene Darstellung nach SenStadt/ Geoportal Berlin 2011)

Geschichtliche Entwicklung

Im Jahre 1900 erfolgte der erste Spatenstich für ein neues Gaswerk der britischen Imperial Continental Gas Association (ICGA) nahezu an der Stelle des heutigen Logistikzentrums in Mariendorf. Die ICGA hatte 1826 in Berlin die Gasbeleuchtung eingeführt und erwarb 1899 das Gelände zwischen Teltowkanal, Berlin-Dresdener Eisenbahn, Lankwitzer Straße und Ringstraße,

um ein großes Gaswerk zu errichten. Mariendorf lag in der Mitte des weiträumigen Absatzgebietes der ICGA, gegenüber der sich die Gemeinden südlich von Berlin vertraglich verpflichtet hatten, ihr Gas zu beziehen.

Durch den Anschluss an die Berlin-Dresdener Eisenbahn war die Anlieferung der für die Gaserzeugung erforderlichen Kohle gesichert. Als die ICGA den Standort auswählte, stand die Trassenführung des Teltowkanals schon fest. Mit dem 1906 eröffneten Mariendorfer Hafen erhielt das Gaswerk auch einen direkten Zugang zum Wasserstraßennetz, was die Anlieferung der Kohle weiter vereinfachte.

Als englisches Unternehmen wurde die ICGA nach dem Ersten Weltkrieg liquidiert, das Gaswerk ging 1918 an die Deutsche Gasgesellschaft und 1923 an die Städtische Gaswerke AG (abgekürzt GASAG) (SENSTADT/ DENKMALDATENBANK – GASWERK MARIENDORF).

Nach dem zweiten Weltkrieg wurden zusammen mit der Teilung Berlins auch die Gasversorger getrennt. Die GASAG versorgte den westlichen Teil der Stadt mit Werken in Mariendorf und Charlottenburg. Nach der Wiedervereinigung wurden die GASAG AG (West) und die Berliner Erdgas AG (BEAG) zur heutigen GASAG AG fusioniert. Vor etwa zehn Jahren hat das Land Berlin seine Anteile der GASAG AG an ein privates Konsortium veräußert (GASAG/UNTERNEHMEN, LANDESARCHIV BERLIN – BERLINER GASWERKE).

In den 1960er und 1970er Jahren errichtete die GASAG auf dem Gelände in Mariendorf große Anlagen zur Gasherstellung aus Leichtbenzin und Methanol, so dass die Gaserzeugung auf Kohlebasis an Bedeutung verlor und 1980 ganz aufgegeben wurde. Die Umstellung der Berliner Gasversorgung von Stadtgas auf Erdgas machte das Gaswerk Mariendorf überflüssig. Seit 1996 ist es stillgelegt.

Die aus der Nachkriegszeit stammenden Anlagen zur Gaserzeugung auf Kohlenwasserstoffbasis wurden bis 1999 geräumt, während die historischen Gebäude – mit Ausnahme eines Gasbehälters – erhalten blieben. Nach der Stilllegung hat das Landesdenkmalamt das GASAG-Gelände zwischen Lankwitzer Straße und Ringstraße als Denkmalbereich (in Abbildung 5-6 rot unterlegt) festgelegt. Unter Denkmalschutz steht auch ein runder Teleskop-Niederdruck-Gasbehälter (SENSTADT/ DENKMALDATENBANK – GASWERK MARIENDORF). Ein Luftbild des ehemaligen GASAG-Geländes in Mariendorf, auf dem die Bauwerke des ehemaligen Gaswerks sowie auch der Standort des neuen Logistikzentrums zu sehen ist, ist in Abbildung 5-7 enthalten.

Neben der historischen Erkundung erfolgten detaillierte Untersuchungen, um mögliche Altlasten auf dem ehemaligen GASAG-Gelände zu identifizieren. Es liegen der Verfasserin keine

Veröffentlichungen vor, aus denen hervorgeht, welche Altlasten vorgefunden wurde. Die Aussagen stützen sich vielmehr auf Informationen der Verantwortlichen bei der GASAG. Der Investor, der das Logistikzentrum errichtet hat, war für die Sanierungsmaßnahmen verantwortlich und hat die Kosten getragen. Für das Grundstück besteht in diesem Zusammenhang ein Sanierungsvertrag zwischen der GASAG, dem Investor und dem Land Berlin.

Nach der Stilllegung im Jahr 1996 gab es für das 52 Hektar große GASAG-Gelände zahlreiche Ideen, wie das Gelände künftig genutzt werden soll. Die Idee vom Bau einer Müllverbrennungsanlage traf auf große Gegenwehr bei Bezirkspolitikern aller Parteien. Die Politiker konnten sich vielmehr eine Ansiedlung von Gewerbe vorstellen. Als mögliche Nutzungen wurden damals ein Autohof, Altholzrecycling, Verlagerung der Schrottplätze vom Hafen, aber auch Wohnungsbebauung diskutiert (BERLINER ZEITUNG VOM 10.12.1996).

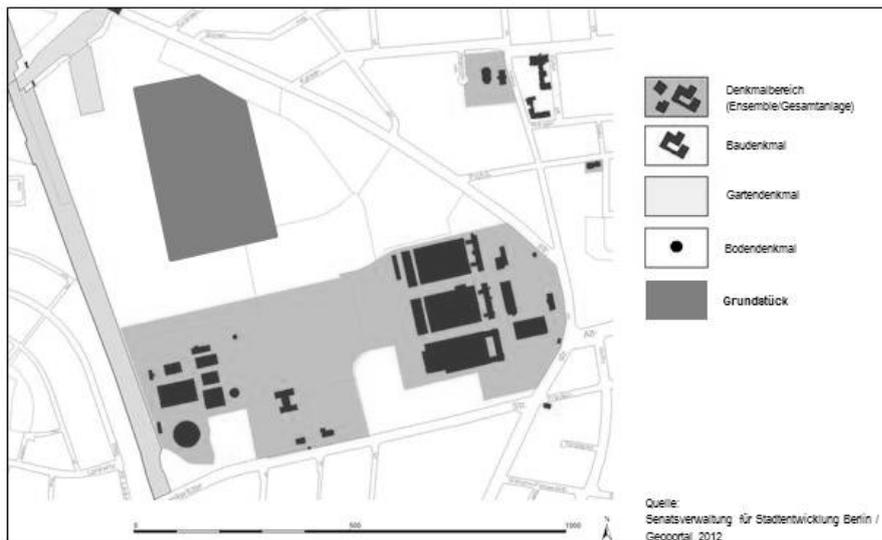


Abbildung 5-6 Denkmalschutzkarte des ehemaligen GASAG-Geländes (eigene Darstellung nach SenStadt/Geoportal Berlin 2012)



Abbildung 5-7 Luftbild des Standortes (Quelle: eigene Darstellung nach Google 2006)

Kleinnäumige Lage und Umgebung

Die Umgebung des Standortes ist sehr unterschiedlich geprägt (Abbildung 5-8). Westlich grenzt bis zur S-Bahn-Trasse eine 2011 in Betrieb genommene Photovoltaikanlage der GASAG mit einer Nennleistung von ca. 2 Megawatt Peak an (GASAG/INNOVATIONEN). Das südwestlich angrenzende Gelände ist mit einzelnen Verwaltungs- und Betriebsgebäuden, einem Wasserturm, zwei Kugelgasbehältern und einem ca. 35 Meter hohen Gasometer bebaut. Im Nordwesten grenzt das Gelände an den Mariendorfer Hafen und den anschließenden Teltowkanal. Im Norden und Osten reicht das Gelände an die Ringstraße. Als Puffer zur Straße fungieren eine Kleingartenkolonie und ein kleiner Grünzug mit einer BMX- und Skaterbahn sowie einem Spielplatz.

Entlang der Ringstraße, Rathausstraße und Großbeerenstraße ist angrenzend an den Standort die Wohnnutzung dominierend. Auffällig in diesen Bereichen sind die unterschiedlichen Baustrukturen. Neben fast vollständig geschlossenen Blockrandbebauungen unterschiedlicher Entstehungszeiten findet sich zwischen den Straßenabschnitten Ringstraße, Rathausstraße und Kaiserstraße ein Wohnkomplex aus den 1970er Jahren mit bis zu 12-geschossigen Hochhäusern.

Im Süden im Bereich Rathausstraße/ Großbeerenstraße befinden sich Flächen, die ehemals durch das Schindler-Werk und die Firma Siemens genutzt wurden, jedoch finden hier keine industriell-gewerblichen Produktionsprozesse mehr statt. Die derzeitige gewerbliche Nutzung in

diesem Bereich ist heterogen und geprägt durch einen Lebensmitteldiscounter, einen Getränkemarkt, Büro-/ Dienstleistungen sowie Kfz-bezogene Nutzungen.

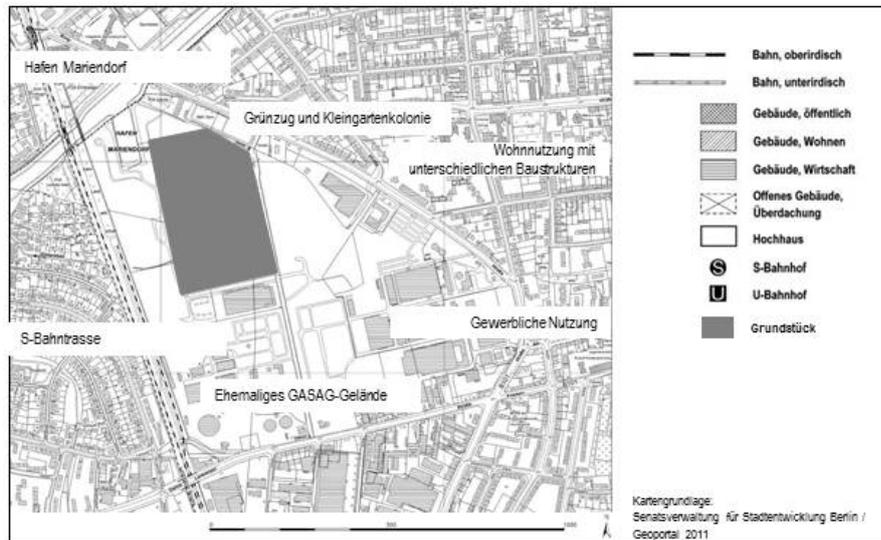


Abbildung 5-8 Nutzungen in der Umgebung (eigene Darstellung nach SenStadt/ Geoportal Berlin 2011)

Verkehrsanbindung des Standortes

Der Standort ist gut an ein leistungsfähiges Straßennetz angeschlossen. Die den Block umfassenden Verkehrsflächen Ringstraße, Rathausstraße und Lankwitzer Straße sind Bestandteil von Landesstraßen, die Großbeerenstraße ist eine Bundesstraße. Über die Straßen Alt-Mariendorf und Friedensstraße, welche Bestandteil der Bundesstraße 101 und jeweils Einbahnstraßen sind, wird über eine Entfernung von ca. 1.500 Meter ein Anschluss zur übergeordneten Nord-Südverbindung „Mariendorfer Damm“ (Bundesstraße 96) hergestellt.

Die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr ist ebenfalls gut. In direkter Nachbarschaft zum Standort befindet sich eine Bushaltstelle, die derzeit im zehn Minuten Takt und auch regelmäßig nachts und am Wochenende bedient wird. Mit diesem Bus ist die U-Bahnhaltestelle „Alt-Mariendorf“ in ca. fünf Minuten zu erreichen. Eine weitere S-Bahnhaltestelle liegt in ca. 800 Meter Entfernung (Attilastraße) und ist ebenfalls per Bus oder zu Fuß zu erreichen.

Stadtwirtschaftliche Bedeutung

Während der StEP Gewerbe von 2000 für das Gewerbegebiet „Großbeerenstraße“, das sich nördlich und südlich der Lankwitzer Straße erstreckt, noch eine Nutzung für verarbeitendes Gewerbe und dienstleistungsintensive Produktion vorsah, erweiterte das EpB von 2004, das sich

auf den StEP Gewerbe bezieht, dieses Nutzungsprofil explizit auch um die Nutzung durch Logistikunternehmen. Beide Pläne sind oben in Kapitel 4.3 näher beschrieben.

Im aktuellen Stadtentwicklungsplan Industrie und Gewerbe (StEP Industrie und Gewerbe) aus dem Jahr 2011 ist die Fläche des Kaiser's Logistikzentrum in Berlin-Mariendorf als gewerbliche Baufläche im Flächennutzungsplan (FNP) markiert. Die östlich angrenzende Fläche ist als Flächenpotenzial > 5 Hektar mit vorrangiger Inanspruchnahme gekennzeichnet. Eine ausführliche Darstellung des StEP Industrie und Gewerbe erfolgte in Kapitel 4.3.

Im Rahmen des StEP Industrie und Gewerbe werden auch Standorte des Entwicklungskonzepts für den produktionsgeprägten Bereich (EpB) ausgewiesen. Das Gebiet „Großbeerenstraße“ gehört zu den 40 städtischen Bereichen, die dort ausgewiesen sind. Das Gebiet „Großbeerenstraße“ umfasst u.a. den Standort des Logistikzentrum von Kaiser's und sieht das zukünftige Entwicklungspotenzial des Gebietes in der Weiterentwicklung als Gewerbestandort mit besonderer Eignung für kleine Produktionsbetriebe, Logistik und sonstige produktionsorientierte Dienstleistungen. Betrachtet man die Zeitpunkte des Ansiedlungsprozesses für das Logistikzentrum von Kaiser's Tengemann (2002-2004) und die Veröffentlichung des EpB (2004) so liegt die Vermutung nahe, dass die Erweiterung des Nutzungsprofils im EpB um Logistikunternehmen im Zusammenhang mit den damaligen Planungen auf dem ehemaligen GASAG-Gelände erfolgte. Im Ergebnis befindet sich die jetzige Nutzung als Logistikstandort also im Rahmen der städtisch vorgesehenen Nutzungsprofile.

Planungsrechtliche Ausgangssituation

Im Bereich des Standortes des Logistikzentrums in Berlin-Mariendorf gilt ein Baunutzungsplan. In Berlin gibt es zusätzlich zum Flächennutzungsplan den Baunutzungsplan vom 28.12.1960, der für große Teile der westlichen Bezirke gilt. Im Zusammenspiel mit der Bauordnung von 1958 und förmlich festgestellten Baufluchtlinien (FS-Baufluchtlinie) erfüllt der Baunutzungsplan die Anforderungen an einen qualifizierten Bebauungsplan.

Der Baunutzungsplan weist die Flächen als reines Arbeitsgebiet bzw. Industriegebiet (seit Überleitung auf die Bauordnung von 1995), bzw. in etwa 100 Meter Tiefe entlang der Ringstraße als Nichtbaugebiet (ca. 35 Meter lang) und beschränktes Arbeitsgebiet (ca. 60 Meter lang) aus. Das Industriegebiet wird im Baunutzungsplan grau dargestellt (siehe Abbildung 5-9).

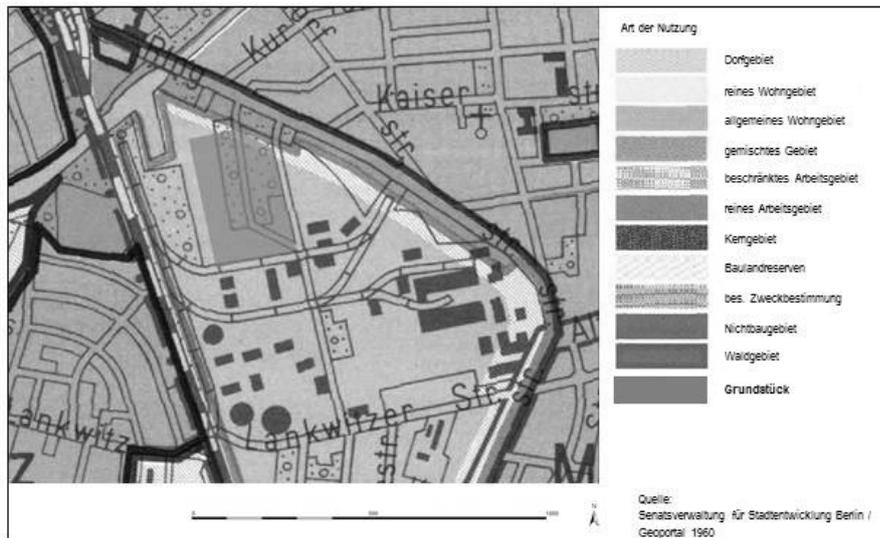


Abbildung 5-9 Ausschnitt aus Baunutzungsplan (eigene Darstellung nach SenStadt/ Geoportal Berlin 1960)

Flächenkonkurrenzen bei der Entwicklung

Zwischen der Aufgabe des Gaswerkes Mariendorf im Jahr 1996 und der Einweihung des Kaiser's Tengelmann Logistikzentrums im Jahr 2004 liegt ein Zeitraum von ungefähr acht Jahren. Erst mit der Anfrage von Kaiser's Tengelmann über einen Makler, auf Teilen des ehemaligen GASAG-Geländes ein neues Logistikzentrum zu realisieren, wurden die zuvor diskutierten Planungen für eine Nachnutzung des Geländes konkret. Die Tatsache, dass es ca. acht Jahre gedauert hat bis nach der Stilllegung des Gaswerkes das Logistikzentrum eingeweiht wurde, indiziert, dass kein Nachnutzungsdruck auf die Fläche bestand.

5.1.3 Planungskonzept und Realisierung

Akteursbeziehungen bei der Nachnutzung des GASAG-Geländes

Die am Prozess der Ansiedlung des neuen Logistikzentrums von Kaisers' Tengelmann auf dem ehemaligen GASAG-Gelände in Berlin-Mariendorf beteiligten Akteure sind in der folgenden Abbildung 5-10 grafisch dargestellt. Die unten stehende Abbildung übernimmt den Aufbau des generellen Akteursschemas für Flächenrecycling und Flächenmanagement, welches in Kapitel 2.2.2 eingeführt wurde. Dort wurden die Akteure vier zentralen Akteursgruppen (Kommune, Wirtschaft, Grundstückeigentümer und Bürger) zugeordnet, die maßgeblich am Prozess der Nachnutzung einer Fläche beteiligt sind. Angewendet auf das vorliegende Fallbeispiel ergibt sich Folgendes:

Wie bereits oben dargestellt ging die Initiative der spezifischen Standortsuche im konkreten Fall von Kaiser's Tengelmann aus, die den Makler ATIS REAL Müller mit der Identifizierung

geeigneter Standorte beauftragt hatte. Über den Makler kamen die Gespräche mit der Stadtplanung zustande, die schließlich in der Entscheidung für den Standort des ehemaligen GASAG-Geländes in Mariendorf mündeten.

Wie aus der unten stehenden Abbildung ersichtlich, war auf Seiten der Kommune maßgeblich die Stadtplanungsabteilung in den Prozess eingebunden. Auf Seiten der Wirtschaft findet sich eine Vielzahl von Akteuren; neben dem Unternehmen (Kaiser's Tengelmann) handelt es sich dabei um die Investoren (WEAG AG, später DSF Logistikzentrum Berlin GmbH & Co. KG), die finanzierende Bank (Aereal Bank) und den Makler (ATIS Real Müller).

Grundstückseigentümer war wie bereits erwähnt die GASAG. Die Bürger wurden im konkreten Ansiedlungsprozess nicht beteiligt, da das Vorhaben unter einem bereits bestehenden Baunutzungsplan realisiert wurde.

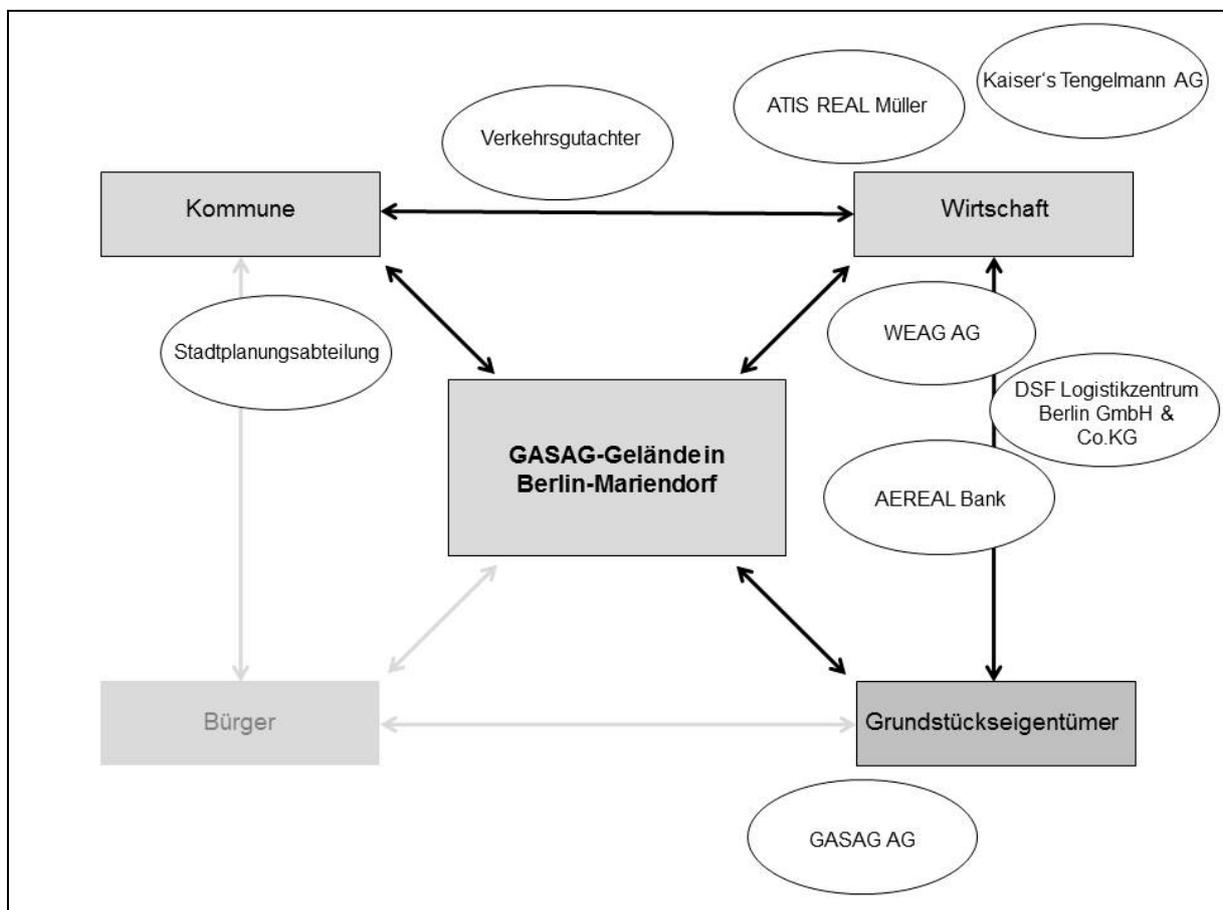


Abbildung 5-10 Akteursbeziehungen bei der Nachnutzung des GASAG-Geländes in Berlin-Mariendorf (eigene Darstellung nach Difu 2001, S. 15)

Finanzierung des Vorhabens

Generalunternehmer und zunächst Investor des neuen Logistikzentrums war die WEAG Grundstücks- und Beteiligungs AG in Berlin, die den Komplex von der Planung bis zur Fertigstellung betreut hat (Verkehrsrundschau vom 27.06.2003). Während der Bauphase erwarb die DSF Logistikzentrum Berlin GmbH & Co. KG, ein Immobilienfonds der Deutsche Structured Finance aus Frankfurt a.M. die Liegenschaft. Diese hat das Logistikzentrum ab Fertigstellung für zunächst 15 Jahre an Kaiser's Tengelman vermietet, wobei der Mieter berechtigt ist, den Vertrag dreimal um jeweils fünf Jahre zu gleichen Konditionen zu verlängern. Die DSF Logistikzentrum Berlin GmbH & Co. KG erwarb auch die bestehenden Lager der Kaisers's Tengelman AG in Berlin und baute dafür das neue Logistikgebäude (BIT Treuhand). Fremdfinanziert wurde das Vorhaben von einem Bankenkonsortium unter der Führung der Aareal Bank, die sich nach eigenen Angaben auf die Finanzierung von Logistikimmobilien spezialisiert hat. Seitens der Bank wurde für den Ankauf des Altbestandes und die Verwirklichung des Neubaus ein Gesamtinvestitionsvolumen von rund 57 Millionen Euro angegeben (DIE WELT VOM 30.07.2003).

Im Mai 2005 verkaufte der DSF Fonds die DSF Logistikzentrum Berlin GmbH & Co. KG und damit das Kaiser's Tengelman Logistikzentrum an ein Konsortium aus GPT Group und Babcock & Brown (IMMOBILIENZEITUNG VOM 22.05.2006). Die ehemalige Logistikfläche von Kaiser's Tengelman an der Porschestraße, die von der DSF Logistikzentrum Berlin GmbH & Co. KG mit erworben wurde, wurde 2005 an die Rieck-Logistik-Gruppe vermietet (RIECK LOGISTIK-GRUPPE 2005). Es handelt sich bei der Immobilie um eine überwiegend eingeschossige Lager- und Logistikhalle aus dem Jahr 1991 (BIT TREUHAND), von der die Rieck-Logistik-Gruppe für ihr Kontrakt-Logistik-Geschäft eine Fläche von 13.500 Quadratmeter angemietet hat.

Kurzer Abriss des Planungsprozesses

Auf Basis des bestehenden Baunutzungsplans war die Errichtung eines Logistikzentrums im Grundsatz genehmigungsfähig. Seitens der Stadtplanungsabteilung des Bezirkes Tempelhof-Schöneberg wurde jedoch im Vorfeld geprüft, ob aufgrund der geplanten Größenordnung und den daraus resultierenden Auswirkungen das Vorhaben im Hinblick auf die an der Ringstraße gegenüberliegenden Wohngebiete nach § 15 BauNVO²² im Einzelfall als unzulässig eingestuft werden muss und insoweit die Aufstellung eines Bebauungsplanes geboten wäre. Da die grundsätzliche Zulässigkeit des Vorhabens gegeben war, wurden jedoch zusätzlich ein

²² BauNVO steht für Baunutzungsverordnung (Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke)

Lärmgutachten und ein Verkehrsgutachten gefordert. Die vorzulegenden Gutachten sollten nachweisen, dass von dem Vorhaben keine Störungen ausgehen, die insbesondere in der Umgebung des Baugebietes (allgemeines Wohngebiet, im Baunutzungsplan braun dargestellt) unzumutbar waren.

Laut einem Interview mit der Stadtplanungsabteilung des Bezirks Tempelhof-Schöneberg war Ergebnis der Prüfung, dass der kleine Grünstreifen im Norden des Geländes als Lärmpuffer ausreichte und somit kein Bebauungsplanverfahren eingeleitet werden musste. Das Logistikzentrum konnte somit nach bestehendem Recht genehmigt werden.

Die ca. zweijährige (von 2002 bis 2004) Planungs- und Bauphase kann als verhältnismäßig kurz angesehen werden. Dies dürfte insbesondere auf die Genehmigung unter einem bestehenden Baunutzungsplan und die vorherige industrielle Nutzung des Geländes durch die GASAG zurückzuführen sein. Auch die hierdurch nicht erforderliche Bürgerbeteiligung hat zu der Beschleunigung des Planungsprozesses beigetragen. Schließlich wurde der Planungsprozess dadurch erleichtert, dass der Investor die Altlastenprüfung und -sanierung auf eigene Kosten durchgeführt hat.

Erschließung des Standortes

Die Erschließung des Standortes erfolgt über eine private Erschließungsstraße auf dem ehemaligen GASAG-Gelände, die die Ringstraße mit der Lankwitzer Straße verbindet. Als Erschließungsstraße konnte eine bereits bestehende interne Erschließungsstraße des GASAG-Geländes genutzt werden. Die Anlieferung des Lagers sowie die Belieferung der Filialen können somit über zwei Zu- bzw. Ausfahrten erfolgen.

Verkehrs- und Lärmbelastung in der Umgebung

Die folgenden Aussagen zur Verkehrs- und Lärmbelastung beziehen sich auf Ergebnisse von Erhebungen der SenStadt hinsichtlich der unmittelbaren Umgebung. Im Rahmen der Baugenehmigung für das Logistikzentrum von Kaiser's Tengemann wurden zwar ein Verkehrsgutachten sowie ein Lärmgutachten erstellt, beide Studien sind jedoch für die Verfasserin dieser Arbeit trotz konkreter Anforderung nicht zugänglich gewesen.

Gemäß den Verkehrserhebungen der SenStadt aus dem Jahre 2005 benutzen ca. 10.000 – 15.000 Kfz pro Tag die Ringstraße im nördlichen Teil bis zur Einmündung in die Gersdorfstraße (vgl. Abbildung 5-5). Im südlichen Teil bis zur Kreuzung Rathausstraße/Großbeerenstraße beträgt die Verkehrsmenge ca. 15.000 – 20.000 Kfz pro Tag. Auf der weiterführenden Großbeerenstraße (Bundesstraße 101) wurde eine Verkehrsmenge von ca. 30.000 – 40.000 Kfz pro Tag ermittelt.

Noch im Jahre 1998 betrug die Verkehrsmenge im Bereich der Ringstraße (nördlicher und südlicher Teil) ca. 5.000 Kfz pro Tag mehr als in 2005.

Entsprechend kam ein in den Jahren 2006/2007 erstelltes Verkehrsgutachten im Rahmen des Vorhabens „Polaris“ (siehe dazu sogleich) zu der Feststellung, dass der Kraftfahrzeugverkehr im Bereich des Standortes seit der Verkehrszählung 1998 bis zum Jahr 2005 deutlich abgenommen hat und dass diese Verkehrsmenge kein Hindernis für das Vorhaben „Polaris“ darstellen sollte. Das Verkehrsgutachten wertete die Abnahme des Verkehrs als einen berlinweiten Trend, der sich auch in den folgenden Jahren fortgesetzt hat (BPLAN 7-25 VE). Das Vorhaben „Polaris“ bezog sich auf die Ansiedlung eines Freizeitcenters mit Indoor-Skihalle und Badelandschaft (siehe u.a. Die Welt vom 07.11.2007), das jedoch nicht realisiert wurde.

Laut der Strategischen Lärmkarte L_{DEN} Straßenverkehr der SenStadt aus dem Jahre 2007 (vgl. Abbildung 5-11) beträgt die Lärmbelastung (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex)²³ bei der direkten Wohnbebauung an der Ringstraße ca. 60 – 70 dB (A). Diese Lärmbelastung liegt somit über dem zulässigen Grenzwert für Wohngebiete, der laut TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete bei 55 dB (A) am Tag und bei 40 dB (A) in der Nacht liegt (vgl. hierzu auch Kapitel 3.2.3). Jedoch ist diese Überschreitung der Grenzwerte nicht zwingend auf die Logistikansiedlung zurückzuführen, da die Ringstraße auch für Gebietsdurchgangsverkehr genutzt wird. Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe liegt nicht vor, wenn man den entsprechenden Lärmkartierungen der SenStadt folgt (SENSTADT/ GEOPORTAL 2007).

²³ Der L_{DEN} (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) ist ein gewichteter Mittelwert, der 12 Tagesstunden (von 06.00 Uhr bis 18.00 Uhr), 4 Abendstunden (von 18.00 Uhr bis 22.00 Uhr) und 8 Nachtstunden (von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) umfasst.

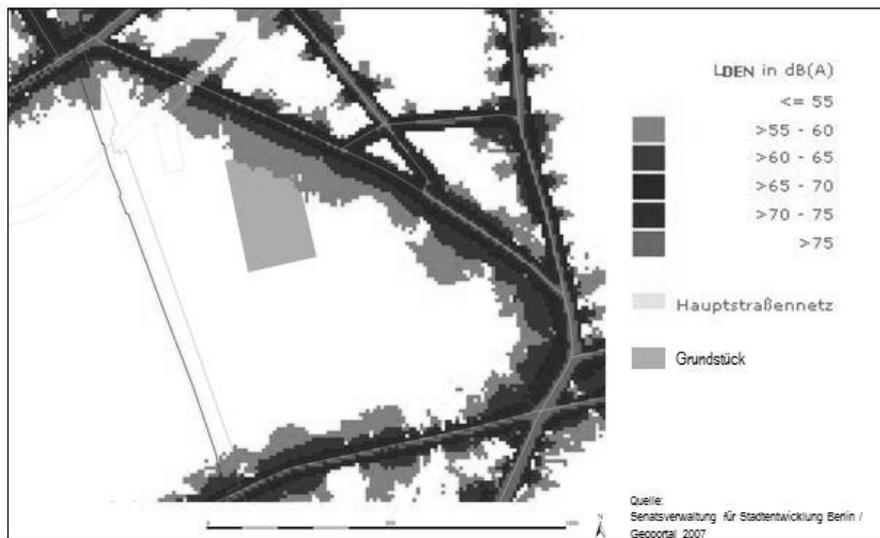


Abbildung 5-11 Strategische Lärmkarte L_{DEN} Straßenverkehr (eigene Darstellung nach SenStadt/ Geoportal 2007)

Funktionsweise des Betriebes und Gebäudeformen

Auf der von Kaiser's Tengelmann genutzten Grundstücksfläche von 110.000 Quadratmeter befinden sich 33.400 Quadratmeter Lager- und Logistikflächen, 2.500 Quadratmeter Büro- und Verwaltungsflächen und 3.900 Quadratmeter Nebenflächen für Technik, Sozialräume und Kantine (zu sehen in Abbildung 5-12). Die Lagerflächen setzten sich aus 23.000 Quadratmeter für das Trockensortiment, jeweils ca. 4.200 Quadratmeter für Molkereiprodukte und Obst/Gemüse sowie 2.000 Quadratmeter für Recycling und Mehrwegsartierung zusammen. Den Außenbereich des Grundstücks prägen Grünflächen sowie Stellplätze, auf denen spät ankommende LKW die Möglichkeit haben, auf Nachtparkplätzen außerhalb der Firmenumzäunung auf den Betriebsbeginn zu warten (KAISER'S TENGELMANN 2004).

Das überwiegend eingeschossige Gebäude besteht aus vier Hallen, die als Lager- und Kühllhaltung genutzt werden. Die Hallen haben eine Höhe von 11 Meter. An den Außenseiten stehen 105 Andocktore für die Abwicklung des Warenein- und ausgangs zur Verfügung (Abbildung 5-13) (vgl. KAISER'S TENGELMANN 2004, BIT TREUHAND).

Betrieben wird das Logistikzentrum in Berlin-Mariendorf von der K-LOG (Kaiser's Tengelmann Logistik- und Dienstleistungsgesellschaft mbH) in Berlin. Neben der Versorgung der Kaiser's Filialen bietet das 2004 neu gegründete Tochterunternehmen von Kaiser's Tengelmann auch Logistikdienstleistungen für konzernexterne Kunden an. So erbringt die K-LOG auch die Warenversorgung der MEMA Supermärkte, mit ihren 24 Filialen in Berlin und dem Umland (KAISER'S TENGELMANN 2004), die zwischenzeitlich von Kaiser's Tengelmann übernommen wurden (TENGELMANN 2008).

Laut der Logistikleitung der Firma Kaiser's Tengelmann ermöglicht der Standort eine 24-Stunden-Anlieferung. Die Anlieferung erfolgt durch externe Lieferanten (z.B. Dr. Oetker) und aus dem Zentrallager in Nieder-Olm für einen Teil des Trockensortiments, die mit LKW mit einer Kapazität von ca. 30 Euro-Paletten den Standort beliefern. Die Anlieferung der Waren erfolgt in der Regel täglich (teilweise nicht am Samstag) zwischen 1 und 9 Uhr. Nachdem die Waren kommissioniert wurden, erfolgt die erste Auslieferung der Waren an die einzelnen Märkte zwischen 5 und 6 Uhr. Während die Filialen mit Produkten aus dem Trockensortiment und Molkereiprodukten zwischen Montag und Samstag beliefert werden, erfolgt die Anlieferung von Obst und Gemüse zusätzlich auch am Sonntag. Für die Belieferung der Filialen stehen ca. 30 konzerneigene LKW zur Verfügung, teilweise werden die konzerneigenen LKW durch Speditionen unterstützt (ca. 1/3 der Verkehre werden durch externe Speditionen abgewickelt). Die Auslieferung der Waren erfolgt mit kleinen zwei- und dreiachsigen LKW, die überwiegend über eine Kapazität von 21 bzw. 25 Paletten verfügen. Die täglichen LKW-Bewegungen am Standort werden seitens des Unternehmens auf ungefähr 80-120 LKW-Bewegungen geschätzt, in Spitzenzeiten kann dies auf 200 Bewegungen ansteigen (siehe hierzu auch Fußnote 24).

Das Lager hat höchstens einen Bestand von zwei Tagen, was bedeutet, dass 4-5 Mal in der Woche das gesamte Lager umgeschlagen wird.

Die Funktionsweise der Auslieferung aus dem Logistikzentrum an die einzelnen Märkte wurde von einem Fahrer einer externen Spedition in einem Zeitungsinterview aus dem Jahre 2010 (TRANS AKTUELL VOM 27.08.2010) wie folgt beschrieben: Die Filialen bestellen ihre Waren im 12- bis maximal 24-Stunden-Rhythmus. Einige Märkte besitzen einen sogenannten Express-Status, was bedeutet, dass sie die Waren bis spätestens um 18 Uhr im Wareneingang haben, wenn sie diese bis 10 Uhr am selben Tag bestellt haben. Dadurch brauchen die einzelnen Filialen allenfalls geringe Lagerflächen.

Der Fahrer beliefert in der Regel am Tag drei Filialen in drei Touren à jeweils ca. 15 Kilometer: zunächst wird das Obst und Gemüse ausgefahren, dann folgen die Molkereiprodukte und die Auslieferung endet mit der Trockenware. Als Grund für die Aufsplittung der Auslieferung gibt der Fahrer an, dass die zuletzt angefahrenen Märkte ihre Ware zu spät erhalten würden, wenn das gesamte Sortiment auf einmal geliefert würde.



Abbildung 5-12 Luftbild vom Logistikzentrum (Kaiser's Tengelmann 2004)



Abbildung 5-13 Gebäude mit Andocktoren (eigenes Foto)

Abgleich mit Kennzahlen der Logistik

Wie zuvor dargestellt, handelt es sich bei dem Logistikzentrum in Berlin-Mariendorf um ein regionales Warenverteilzentrum von Kaiser's Tengelmann für den Berliner Raum. Der Flächenbedarf für das Grundstück des Logistikzentrums liegt weit über der in der Literatur angegebenen Größenspanne. Im Bereich des Verkehrsaufkommens (LKW-Fahrten) unterschreiten die in der Fallstudie ermittelten Kennzahlen die Kennzahlen aus der Literatur,

wobei die zum Kaiser's Tengelmann Logistikzentrum genannten Zahlen aus den in Fußnote 24 genannten Gründen allenfalls von geringer Aussagekraft sind. Bei den Beschäftigten fällt der Beschäftigtengrad pro Hektar geringer aus als der Vergleichswert aus der Literatur. Dies könnte daran liegen, dass es in diesem Bereich in der Literatur keinen Wert für regionale Warenverteilzentren gibt und der herangezogene Wert für Distributionszentren nur bedingt vergleichbar ist.

| Flächenbedarf | |
|--|---|
| Logistikzentrum von Kaiser's Tengelmann in Berlin-Mariendorf | 110.000 qm |
| Regionales Warenverteilzentrum | 5.000 – 40.000 qm |
| Beschäftigte | |
| Logistikzentrum von Kaiser's Tengelmann in Berlin-Mariendorf | 26 Beschäftigte/ Hektar |
| Distributionszentrum | 50 Beschäftigte/ Hektar |
| LKW-Fahrten | |
| Logistikzentrum von Kaiser's Tengelmann in Berlin-Mariendorf | (15 – 22 LKW-Fahrten/ Tag / Hektar) ²⁴ |
| Regionales Warenverteilzentrum | 90 LKW-Fahrten/ Tag |

Tabelle 5-1 Abgleich des Logistikzentrums Kaiser's Tengelmann AG in Berlin-Mariendorf mit Kennzahlen der Logistik (eigene Darstellung)

Abgleich mit Kriterienkatalog der Standortwahl von Logistikunternehmen

Es liegen zu allen Standortfaktoren (1 bis 10) Angaben aus dem Fallbeispiel vor, mit Ausnahme des Grundstückpreises (vgl. Tabelle 5-2). Beim Logistikzentrum von Kaiser's Tengelmann in Berlin-Mariendorf konnten alle Standortanforderungen erfüllt werden. Des Weiteren gab es keine Einschränkungen bzw. Auflagen am Standort.

²⁴ In dem Interview mit Vertretern von Kaiser's Tengelmann wurde von „80-120“ LKW-Bewegungen pro Tag gesprochen. Geht man davon aus, dass eine LKW-Bewegung eine Ausfahrt und eine Einfahrt bedeutet, muss man von einer Verdoppelung der Zahlen ausgehen. Dabei handelt es sich aber nur um die LKW-Fahrten für die Belieferung der einzelnen Märkte. LKW-Bewegungen für die Anlieferung an das Logistikzentrum sind davon nicht erfasst. Daher sind die Zahlen unvollständig.

| Standortfaktoren aus Sicht der Unternehmen | | Logistikzentrum von Kaiser's Tengelmann in Berlin-Mariendorf |
|--|---|--|
| 1 | Anbindung an Autobahn/Bundesstraßen | Bundesstraßen 101 und 96 in ca. 1.200 bis 1.500 m Entfernung, nächste Autobahnanschlüsse in 4 km (A 100) und 20 km (A10) |
| 2 | Nachtfahrverbote, Einschränkungen für LKW | keine Einschränkungen am Standort |
| 3 | Grundstücksgröße und -zuschnitt | 110.000 qm Bruttogrundstückfläche mit einem rechteckigen Schnitt |
| 4 | Möglichkeit des 24-Stunden-Betriebes | ja |
| 5 | Grundstückspreis | k.A. |
| 6 | Bebauungs- und Gestaltungsvorschriften | Keine Vorschriften, Baugenehmigung erfolgt auf Grundlage bestehenden Planungsrechtes unter Vorlage eines Verkehrsgutachtens |
| 7 | Umweltauflagen | Keine Auflagen |
| 8 | Lage zu Absatzgebieten | Warenverteilzentrum für alle Supermarktfilialen von Kaiser's in Berlin, durchschnittliche Entfernung zu den Filialen beträgt 14 km |
| 9 | Lage zu Produktionsstätten/ Kunden | siehe 8 |
| 10 | Unternehmensfreundlichkeit der Verwaltung | als positiv eingeschätzt (siehe auch Akteurs- und prozessbezogene Analyse) |

Tabelle 5-2 Abgleich des Logistikzentrums Kaiser's Tengelmann mit Kriterienkatalog der Standortwahl von Logistikunternehmen (eigene Darstellung nach Clausen u.a. 2005, S. 10)

5.1.4 Konflikte und Ansätze zur Regulierung

Nutzungskonflikte

Rechtliche Hindernisse aufgrund von Nutzungskonflikten, insbesondere Verkehr und Lärm, standen – wie oben beschrieben – der Realisierung des Kaiser's Logistikzentrum in Berlin-Mariendorf nicht entgegen.

Laut den Verkehrserhebungen der SenStadt aus dem Jahr 2005 sollte der Verkehr im näheren Umfeld des neuen Logistikzentrums kein Problem darstellen. Dies galt insbesondere für die anliegende Ringstraße, die eine Verkehrsmenge von 10.000 – 20.000 Kfz pro Tag je nach Straßenabschnitt aufweisen sollte. Zu dieser Einschätzung kamen auch die Verkehrsplaner des Projektes „Polaris“. Diese hatten im Rahmen der Planung des oben genannten Freizeitcenters in unmittelbarer Nähe festgestellt, dass der durch das Freizeitcenter neu induzierte Verkehr kein Problem für das bestehende Straßennetz darstellen sollte.

Die Ergebnisse einer von der Verfasserin durchgeführten Anwohnerbefragung zeigen jedoch auf, dass der durch das Logistikzentrum hervorgerufene Verkehr und Lärm überwiegend als störend empfunden wird.

Im Theorieteil dieser Arbeit wurde herausgearbeitet, dass die größten Nutzungskonflikte, die durch Logistikstandorte ausgelöst werden können, im Bereich Verkehr bestehen (vgl. Kapitel 3.4.3). Das Konfliktpotenzial einer innerstädtischen Logistikansiedlung entsteht dadurch, dass der Standort in die vorhandene Stadtstruktur integriert wird, in der sich häufig Wohnnutzungen in unmittelbarer Nähe zu dem Logistikstandort befinden. Als negativ werden in diesem Zusammenhang die Auswirkungen des zusätzlichen Verkehrs auf die Lebensqualität der Anwohner (durch Lärm- und Geruchsimmissionen) gewertet.

Maßnahmen zur Konfliktprävention

Zwar musste in der Fallstudie zu dem Kaiser's Tengelmann Logistikzentrum keine umfassende Bürgerbeteiligung erfolgen, weil bereits ein Bebauungsplan vorhanden war. Gleichwohl wurden einige wenige Maßnahmen zur Konfliktprävention getroffen. So wurde als Lärmpuffer und aus optischen Gründen der Grünstreifen am nordöstlichen Rand des Geländes erhalten und nicht im Hinblick auf eine gewerbliche Nutzung bebaut. Um den An- und Ausfahrtsverkehr besser zu verteilen, wurden zudem – entsprechend einer Empfehlung aus dem Lärm- und Verkehrsgutachten – zwei Einfahrten eingerichtet, die sich im Nordosten und im Süden der Fläche befinden. Diese Einfahrten wurden gekennzeichnet, um die Zufahrt zu erleichtern. Zum Zwecke der Entlastung des Parkaufkommens in der Umgebung wurden LKW-Warteplätze auf dem Gelände des Logistikzentrums eingerichtet. Schließlich gab es nach der Eröffnung ein Fest und einen Tag der offenen Tür für die Anwohner, um bei diesen die Akzeptanz für die Neuansiedlung zu fördern.

Ergebnisse der Anwohnerbefragung

Um die Sicht der Anwohner auf die Logistikansiedlung und mögliche Konflikte beurteilen zu können, wurde im Februar 2007 eine Befragung der Anwohner in der direkten Umgebung durchgeführt. An der Befragung haben 63 Anwohner teilgenommen. Hiervon wohnten 41 Befragte (65 Prozent) bereits vor dem Bau des Logistikzentrums in Mariendorf, 9 Befragte (14 Prozent) sind während der Planungs- und Bauphase (2002 bis 2004) zugezogen und 13 Befragte (21 Prozent) erst nach der Eröffnung des Logistikzentrums. 43 der befragten Anwohner gaben an, dass ihnen bekannt ist, dass sie in der Nähe eines Logistikstandorts wohnen.

Von den 41 Befragten, die bereits vor der Planungs- und Bauphase des Logistikzentrums in Mariendorf wohnten, gaben 14 Personen an, vor dem Beginn des Baus des Logistikzentrums von den Planungen erfahren zu haben. 27 Befragte haben nach eigenen Angaben erst danach von den Planungen erfahren. Von diesen 41 Befragten haben 8 Befragte von Familienmitgliedern oder

Freunden von den Planungen Kenntnis erlangt, weitere 7 Befragte aus der Zeitung. Die geringe Zahl von Anwohnern, die bereits im Vorfeld von den Planungen erfahren hat, ist darauf zurückzuführen, dass die Genehmigung des Vorhabens auf Basis von bestehendem Planungsrecht ohne explizite Einbindung der Bürger erfolgte. Auch zeigen die Ergebnisse, dass seitens der Kommune und der Wirtschaft keine freiwillige Einbindung der Anwohner erfolgt ist.

Um mögliche Konflikte zwischen dem Wohnumfeld und den Auswirkungen des Logistikstandorts zu ermitteln, wurden die Anwohner gebeten, ihr derzeitiges Wohnumfeld auf einer Skala von eins (sehr gut) bis fünf (sehr schlecht) zu bewerten (Abbildung 5-14). 24 Prozent der 63 Teilnehmer an der Befragung schätzen ihr Wohnumfeld als sehr gut oder gut ein. Eine gleich große Gruppe schätzt dagegen ihr Wohnumfeld als schlecht bis sehr schlecht ein (28 Prozent). Die zahlenmäßig größte Gruppe mit 48 Prozent gibt ihrem Wohnumfeld die Note 3 (befriedigend).

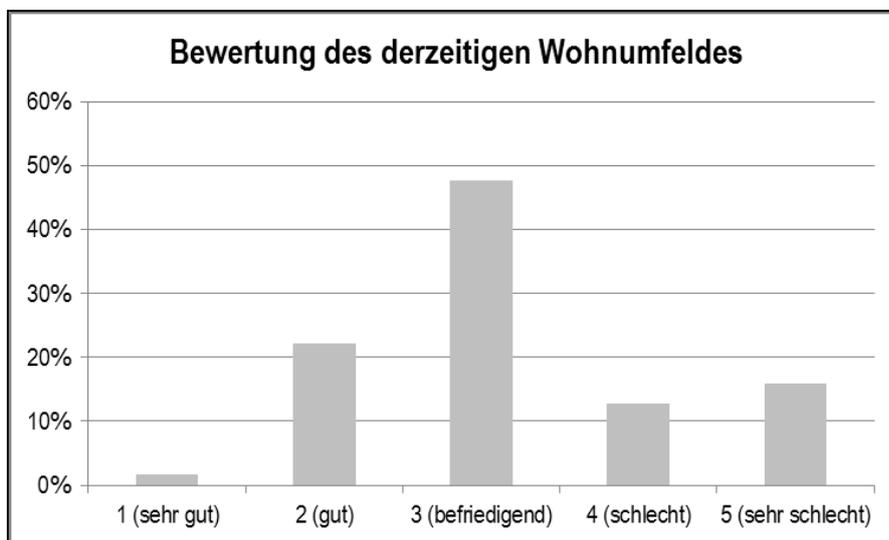


Abbildung 5-14 Bewertung des Wohnumfeld durch die Anwohner des Logistikzentrum von Kaiser's Tengelmann (eigene Befragung 2007)

Auf die Frage, ob sich seit ihrem Einzug in die Wohnung ihr Umfeld verändert hat, haben 40 der 63 Befragten mit ja geantwortet, wobei 38 der Befragten eine Verschlechterung des Wohnumfeldes angaben. Als negative Wohnumfeldveränderung wurde von 26 Befragten die zunehmende Verkehrsbelastung genannt, gefolgt von der zunehmenden Lärmbelastung, die von 15 Befragten genannt wurde. Bei dieser Frage waren Mehrfachnennungen möglich.

Zusätzlich wurden explizit die möglichen Nutzungskonflikte (Pkw- und LKW-Verkehr, Lärm, Schadstoffe und Stadtbild) bei den Anwohnern abgefragt. Die Befragten sollten angeben, wie sie die Belastung dieser Bereiche für ihren Wohnstandort einschätzen, ohne dass explizit in der Frage

auf den Logistikstandort Bezug genommen wurde (Abbildung 5-15). Die gewählten Beeinträchtigungsbereiche wurden abgefragt, da in der Literatur Verkehr und Lärm als die größten Nutzungskonflikte bei der Ansiedlung von Logistikunternehmen im innerstädtischen Bereich angesehen werden (siehe hierzu Kapitel 3.4.3). Es wurde zusätzlich gefragt, ob die Befragten eine Veränderung des Stadtbildes empfinden. Nur 9 Prozent der Befragten sehen in ihrem Wohnumfeld eine starke bis sehr starke Beeinträchtigung des Stadtbildes. Dies dürfte u.a. darauf zurückzuführen sein, dass es zwischen dem Logistikzentrum und der Wohnbebauung an der Ringstraße noch einen Grünstreifen mit dichtem Baumbestand gibt, der als Abschirmung dient und das Logistikgebäude nicht unmittelbar sichtbar macht.

Die Verkehrsbelastung durch Pkw wird von ca. 50 Prozent der Anwohner als eine starke bis sehr starke Belastung eingeschätzt. Bei der Verkehrsbelastung durch LKW schätzen sogar über 75 Prozent der Befragten die Belastung als stark bis sehr stark ein. Ein Problem im Zusammenhang mit dem LKW-Verkehr stellen vor allem die Straßenschäden dar und die Vibrationen an den Wohnhäusern, die durch den Verkehr entstehen.

Die Lärmbelastung wird von ca. 60 Prozent der befragten Anwohner als stark bis sehr stark eingeschätzt, wobei sie die Lärmbelastung nicht ausschließlich auf den Straßenverkehr zurückführen. Von vielen Befragten wurden als zusätzliche Lärmquelle die Kühlaggregate der LKWs genannt. Die Lärmkartierung der SenStadt bestätigt diese Belastung (siehe Abbildung 5-11).

Eine Belastung durch Schadstoffe spielt in der Umgebung des Logistikzentrums nach Angaben der Anwohner im Vergleich zu den anderen Beeinträchtigungen hingegen nur eine untergeordnete Rolle. Einige Anwohner haben sogar angegeben, dass sich die Luftqualität seit der Stilllegung des Gaswerkes in der Umgebung verbessert hat.

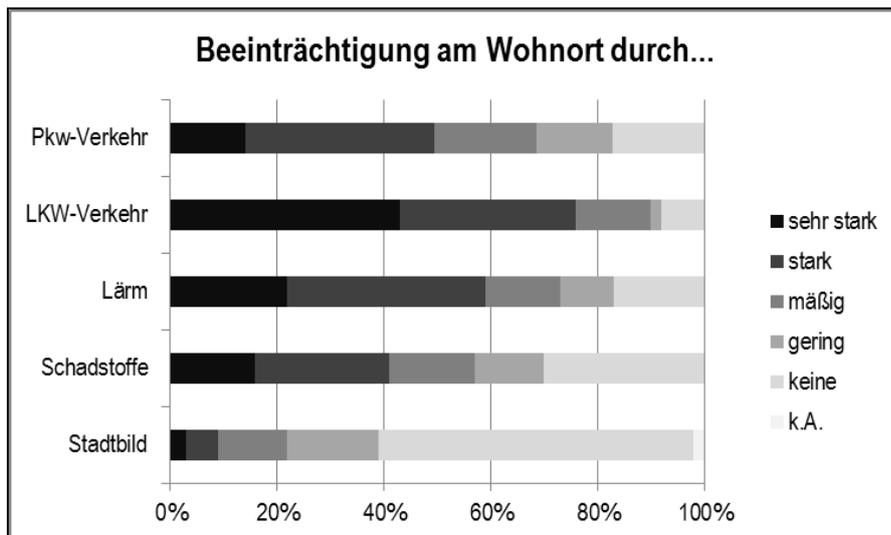


Abbildung 5-15 Bewertung der Beeinträchtigungen am Wohnort durch die Anwohner des Logistikzentrum von Kaiser's Tengelmann (eigene Befragung 2007)

Die Befragung kam zu dem Ergebnis, dass 48 Prozent der Anwohner die Beeinträchtigungen am Wohnort durch Pkw- und Lkw-Verkehr, Lärm und Schadstoffe sowie die Beeinträchtigungen des Stadtbilds konkret auf das Logistikzentrum von Kaiser's Tengelmann zurückführen. Hiervon gaben 29 Anwohner den Verkehr als konkrete Ursache an, 24 Anwohner Lärmprobleme, 15 Anwohner Schadstoffbelastungen und 5 Anwohner Beeinträchtigungen des Stadtbilds. Weitere Nennungen von Beeinträchtigungen durch die Logistikansiedlung umfassten Straßenschäden, Vibrationen an Wohnhäusern durch LKW-Verkehr, Parkplatzmangel, Lärm durch Ein- und Ausräumen von LKW und Verkehr frühmorgens und sonntags.

Betrachtet man die Lärmkarte der SenStadt bestätigt sich der vorstehend angedeutete Zusammenhang zwischen dem Logistikzentrum und Beeinträchtigungen durch Lärm und Verkehr nicht. Bei der Betrachtung der Verkehrsmengen und Lärmbelastungen in der weiteren Umgebung erscheint es wahrscheinlich, dass es sich an der Ringstraße größtenteils um Durchgangsverkehr handelt, der nicht kausal auf die Logistikansiedlung zurückzuführen ist.

Als Lösungsvorschläge für die vorstehend beschriebenen Probleme gab es zahlreiche Nennungen. Die meisten Nennungen entfielen auf eine veränderte Verkehrsführung, ein Nachtfahrverbot, die Einführung von Tempo-30-Zonen und einen Ausgleich durch mehr Grünflächen.

5.1.5 Zusammenfassung

Zusammenfassend können folgende Zwischenergebnisse der Fallstudie zum Logistikzentrum der Kaiser's Tengelman GmbH festgehalten werden:

- Kaiser's Tengelman hat innerhalb von zwei Jahren auf dem ehemaligen GASAG-Gelände in Berlin-Mariendorf ein Logistikzentrum errichten lassen. Das im Jahr 2004 eröffnete Logistikzentrum liegt im Süden Berlins im Bezirk Tempelhof-Schöneberg und außerhalb des S-Bahn-Rings („Äußere Stadt“) und übernimmt für das Unternehmen die Funktion eines regionalen Verteilzentrums für die insgesamt 160 Filialen im Raum Berlin-Brandenburg.
- Während Kaiser's Tengelman von seinen anderen Regionallägern in Eching (Bayern) und Viersen (Nordrhein) eine durchschnittliche Strecke von 70-90 km zu den einzelnen Filialen zurückzulegen hat, beträgt die durchschnittliche Strecke vom Logistikzentrum in Berlin-Mariendorf zu den einzelnen Filialen nur 14 km, so dass das Regionallager an einem innerstädtischen Standort für Kaiser's Tengelman nach eigenen Angaben mit deutlichen Zeit- und Kostenvorteilen verbunden ist. Die vergleichsweise kurzen Entfernungen zu den Filialen ermöglichen dem Unternehmen beispielsweise, dass ein Fahrer in der Regel drei Touren am Tag fahren kann.
- Die Fläche für das Logistikzentrum wurde zuvor von der GASAG u.a. für den Betrieb eines Gaswerkes – also für industrielle Zwecke – genutzt. Im Jahr 1996 wurde das Gaswerk stillgelegt. Im Bereich des Standortes des Logistikzentrums gilt ein 1960 erlassener Baunutzungsplan, der die Fläche als reines Arbeitsgebiet bzw. Industriegebiet ausweist. Die Errichtung des Logistikzentrums der Kaiser's Tengelman GmbH konnte daher auf Basis eines bestehenden Bebauungsplan im Grundsatz genehmigt werden. Seitens der Stadt wurden jedoch ein Lärmgutachten und ein Verkehrsgutachten gefordert. Aufgrund der Genehmigung unter bestehendem Recht war keine Bürgerbeteiligung erforderlich. Dies hat in diesem Fall den Planungsprozess erleichtert und dazu beigetragen, die Verfahrensdauer kurz zu halten.
- Da kein Bebauungsplanverfahren erforderlich war, traten Nutzungskonflikte während der Planungs- und Errichtungsphase nicht prominent in Erscheinung. Im Rahmen eines im Jahr 2006/2007 für ein angrenzendes Planungsvorhaben erstellten Verkehrsgutachtens wurde festgestellt, dass die Verkehrsmenge am Standort seit 1998 deutlich abgenommen hat. Die Ergebnisse der durchgeführten Befragung der Anwohner in der unmittelbaren Umgebung des Logistikzentrums zeigen hingegen, dass die Anwohner die Auswirkungen des Verkehrs und des Lärms negativ bewerten. Die Verkehrsbelastung durch Pkw wird von 50 Prozent der

befragten Anwohner als eine starke bis sehr starke Belastung eingeschätzt. Bei der Verkehrsbelastung durch LKW schätzen sogar 75 Prozent der Befragten die Belastung als stark bis sehr stark ein. Die Lärmbelastung wird von 60 Prozent der befragten Anwohner als stark bzw. sehr stark eingeschätzt, wobei als Lärmquellen neben dem Straßenverkehr auch die Kühlaggregate der LKWs genannt wurden. Immerhin 48 Prozent der Befragten führen diese Verkehrsbelastungen konkret auf das Kaiser's Tengelmann Logistikzentrum zurück. Dies legt nahe, dass Konfliktpotenziale zwar während der Planungs- und Errichtungsphase vermieden werden konnten, diese gleichwohl zu Tage treten.

5.2 METRO Cash & Carry-Markt auf ehemaligem Wriezener Bahnhof

Im September 2006 eröffnete auf dem Gelände des ehemaligen Wriezener Bahnhofs ein Cash & Carry-Markt der METRO AG (kurz: METRO-Markt), der Gegenstand der zweiten im Rahmen dieser Arbeit untersuchten Fallstudie ist.

Die Deutsche Bahn AG (kurz: DB) beabsichtigte im Jahr 2003 auf dem Areal des ehemaligen Wriezener Bahnhofs, die nicht mehr für den Betrieb notwendigen Flächen zu entwickeln. Gleichzeitig suchte die METRO AG (kurz: METRO) einen zusätzlichen Standort in Berlin für einen Cash & Carry-Markt. Vor diesem Hintergrund trat die DB Service Immobilien mit der Absicht an den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg heran, das Gelände des ehemaligen Wriezener Bahnhofs zu entwickeln.

Für die städtebauliche Entwicklung und Ausformung des Gebietes und der Bebauung in Abstimmung mit den Grundstückseigentümern und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wurde daher seitens der Stadt ein städtebaulicher Rahmenplan erstellt, der die Grundlage für die Qualifizierung des Bebauungsplanes und dessen Umsetzung bildete.

Der städtebauliche Rahmenplan und somit auch der Bebauungsplan umfassten neben dem Grundstück für den METRO-Markt noch weitere Grundstücke. Als weitere Nutzungen wurden auf dem Gelände des ehemaligen Bahnhofs neben dem METRO-Markt noch ein Hellweg-Baumarkt, weitere kleine Gewerbebetriebe und eine öffentliche Grünanlage untergebracht. Der METRO-Markt hat im Jahr 2006 eröffnet.

Die Beschreibungen und Analysen basieren auf Experteninterviews, die zwischen September 2006 und Juni 2007 sowie im Januar 2011 mit den beteiligten Akteuren durchgeführt wurden. Zu den Interviewpartnern zählten ein Vertreter der DB Service Immobilien, Vertreter des Bereiches Cash & Carry-Märkte der METRO AG und der Betriebsleitung des Marktes in Berlin-Friedrichshain sowie ein Vertreter der Stadtplanungsabteilung des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg. Des Weiteren wurden Interviews mit einem Vertreter der AG Wriezener Bahnhof + und dem Bürgerkomitee Weberwiese durchgeführt. Ergänzt werden die Interviews durch die Auswertung vorhandener Literatur, insbesondere von Internetquellen, Zeitungsartikeln und sonstigem Informationsmaterial sowie des Bebauungsplans. Zudem wurde im Februar 2007 eine Anwohnerbefragung auf Basis eines standardisierten Fragebogens durchgeführt und ausgewertet.

5.2.1 Strategie und Handlungslinien des Unternehmens

Abriss der Unternehmensgeschichte von METRO

Die folgenden Ausführungen basieren auf Informationen der Internetseite von METRO Cash & Carry (vgl. METRO CASH & CARRY). Die METRO Cash & Carry-Märkte sind neben Real, Media Markt und Saturn sowie Galeria Kaufhof Teil der METRO GROUP. Nach eigenen Angaben ist die METRO GROUP das drittgrößte Handelsunternehmen der Welt (METRO GROUP). Die METRO GROUP mit ihrer Holding der METRO AG hat ihren Sitz in Düsseldorf.

Die Geschichte der METRO begann 1964 in Mülheim an der Ruhr mit der Eröffnung des ersten SB-Großmarktes unter dem Namen METRO. Gründungsgesellschafter waren zwei Lebensmittelgroßhändler, die Gebrüder Ernst Schmidt und Wilhelm Schmidt-Ruthenbeck, die zu diesem Zeitpunkt vom Duisburger Innenhafen aus Lebensmitteleinzelhändler belieferten. Der Vertriebstyp Selbstbedienungsgroßhandel (Cash & Carry-Markt) kam Ende der 1950er und Anfang der 1960er Jahre aus den USA nach Deutschland.

In den 1960er Jahren wurde dann die METRO-SB-Großmärkte GmbH & Co. KG mit Sitz in Mülheim, später Düsseldorf gegründet. Über Jahrzehnte lagen die Anteile des Unternehmens zu gleichen Teilen bei der Gründerfamilie und zwei Gesellschaftern. Bis heute halten diese (Alt-)Eigentümer immer zusammen mindestens Anteile über 50 Prozent.

Im Jahr 1996 wurde die Bildung der METRO AG als Verschmelzung der METRO Cash & Carry mit der Kaufhof Holding AG bekanntgegeben. Seit 2002 firmiert die METRO Gruppe als METRO GROUP. In den letzten Jahren gab es zahlreiche Umstrukturierungen in der Unternehmensgruppe, zahlreiche Unternehmen wurde übernommen oder verkauft (wie z.B. die Extra-Verbrauchermärkte).

Seit 2010 baut METRO seine Großhandelssparte um. Vier Großmärkte wurden geschlossen, darunter auch zwei Großmärkte in Berlin. Die Maßnahmen sind Teil eines seit Anfang 2010 laufenden umfangreichen Spar- und Umbauprogramms. Seit Januar 2011 wurden außerdem die METRO-Tochter C+C Schaper und METRO Cash & Carry Deutschland zusammengelegt. Die Zentrale von C+C Schaper in Hannover wurde in diesem Zusammenhang aufgelöst. Gemeinsam könnten die Unternehmen ihre Potenziale, zum Beispiel bei der Gewinnung von Großkunden, besser ausschöpfen, begründet das Unternehmen den Schritt (TEXTILWIRTSCHAFT VOM 18.06.2010). Neben der Konzentration will METRO Cash & Carry Deutschland auf Wachstumsoffensiven setzen. Gelder sollen in die Modernisierung sowie den Bau neuer Märkte fließen. Bis Ende 2013 hat sich die METRO die Modernisierung aller Großmärkte zum Ziel

gesetzt (FINANZNACHRICHTEN VOM 18.06.2010). Zurzeit betreibt die METRO 57 Cash & Carry-Märkte in Deutschland (siehe Abbildung 5-17).

Die Berliner Märkte erhalten den größten Teil ihrer Waren, insbesondere aus den Bereichen Trockensortiment, Frischdienst, Obst & Gemüse und Tiefkühl von dem Verteillager in Altlandsberg im brandenburgischen Umland von Berlin. In Abbildung 5-16 sind alle Verteilläger der METRO Cash & Carry Deutschland dargestellt.



Abbildung 5-16 Übersicht Logistikplattformen von METRO Cash & Carry Deutschland (METRO Cash & Carry Deutschland 2011)

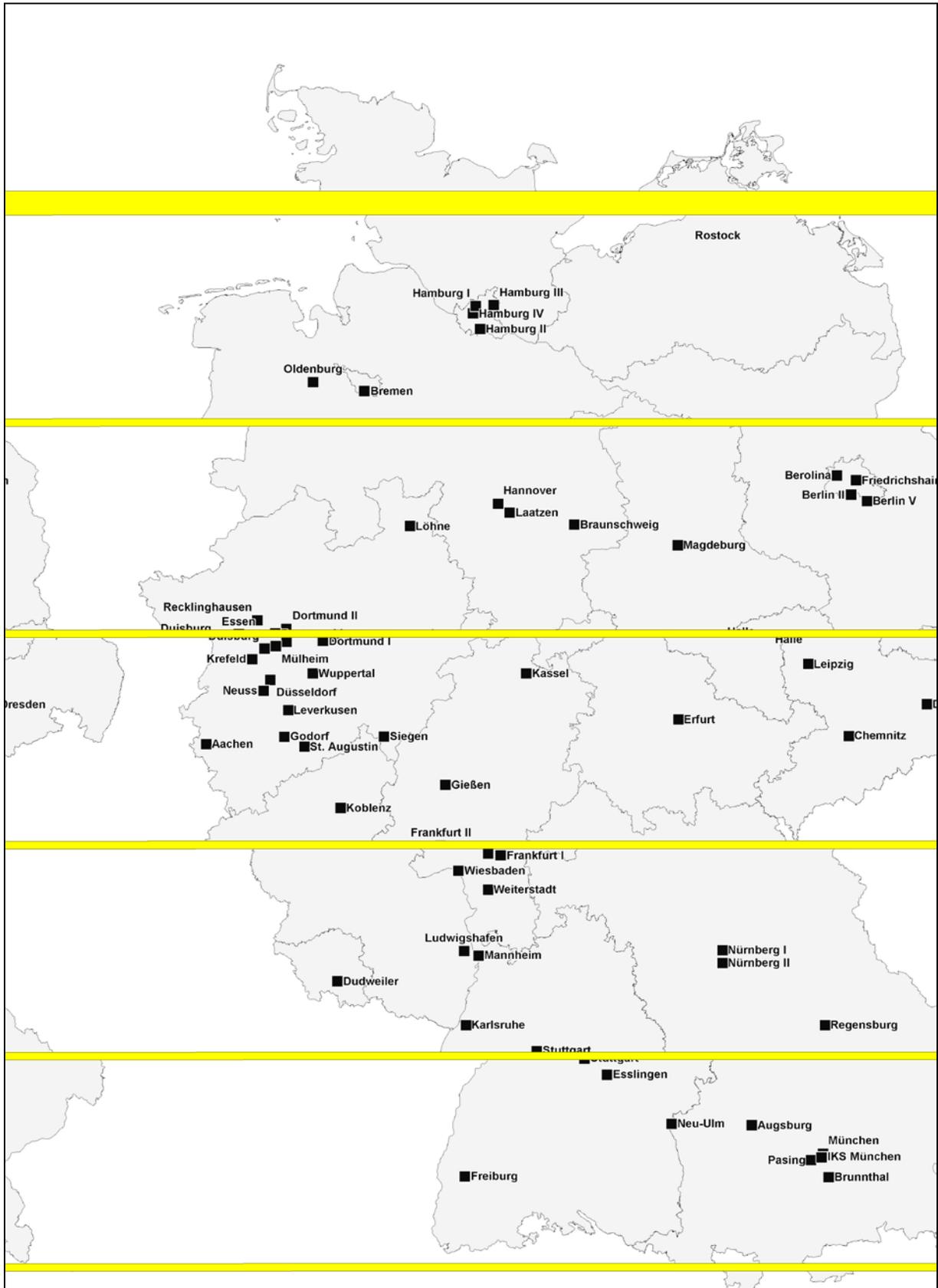


Abbildung 5-17 Standort von METRO Cash & Carry-Märkten in Deutschland (METRO Cash & Carry Deutschland 2011)

Marktkonzept der METRO AG und Prozess der Standortsuche

METRO hat zwei Konzepte für ihre Cash & Carry-Märkte in Deutschland. Die kleineren Märkte (das sogenannte Juniorkonzept) haben eine Verkaufsfläche von 7.000 bis 7.500 Quadratmeter und die größeren Märkte zwischen 14.000 und 17.000 Quadratmeter. Der METRO-Markt in Berlin-Friedrichshain mit einer Verkaufsfläche von 14.000 Quadratmeter Verkaufsfläche gehört somit zu den größeren Märkten.

Die folgenden Ausführungen zur Standortsuche basieren auf den Interviews mit den beiden Vertretern der METRO.

Im Rahmen der Errichtung des neuen Cash & Carry-Marktes der METRO sollten 300 Arbeitsplätze entstehen. Von den 300 Arbeitsplätzen sollte die Hälfte neu entstehen, die anderen Arbeitskräfte sollten aus anderen METRO-Märkten aus Berlin verlagert werden.



Abbildung 5-18 Gebäudeansicht vom METRO Cash & Carry-Markt (eigenes Foto)

Die Expansion von METRO fand in drei Wellen statt. Die erste Expansionswelle begann Anfang der 1960er Jahre mit der Eröffnung des ersten Marktes in Mülheim an der Ruhr im Jahr 1964. Anfang der 1980er Jahre wurde die Expansion zunächst eingestellt und wurde nach der Wende wieder aufgenommen. In den Jahren zwischen 1990 und 1995 expandierte das Unternehmen in einer zweiten Welle erneut. Zwischen 2000 und 2002 erfolgte in einer dritten Welle mit der Umsetzung des Juniorkonzeptes eine weitere Expansion, in deren Rahmen bisher drei neue Märkte realisiert wurden.

In den Jahren 2002/2003 änderte das Unternehmen seine Expansionsstrategie und orientierte sich weniger nach verfügbaren als vielmehr nach Wunschflächen mit dem Ziel der maximalen Erschließung von Marktpotenzialen. In Zusammenarbeit mit einem externen Software-Entwickler wurden Instrumente und eine Software entwickelt, die es dem Unternehmen METRO ermöglicht, zu eruieren, an welchen Standorten es noch wachsen kann, je nachdem wie groß die Nachfragepotenziale (Kunden, Umsatz pro Kunde) sind. Im Rahmen der Anwendung der vorgenannten Software können das Einzugsgebiet, die Kunden- und Umsatzpotenziale ebenso wie die Wettbewerbssituation relativ genau ermittelt werden. Der neue Standort in Berlin-Friedrichshain ist einer der Standorte, die über diese Software ermittelt wurden.

Vor der Eröffnung des Marktes auf dem ehemaligen Wriezener Bahnhof war METRO bereits mit fünf Standorten in Berlin vertreten, namentlich mit Märkten in Spandau, Marienfelde, Schönefeld, Marzahn und Pankow. Diese Standorte befinden sich alle an großen Einfallstraßen. Die Analysen des Unternehmens für den Berliner Markt ergaben, dass eine Expansion nur noch im Zentrum der Stadt sinnvoll ist. Denn je näher das Unternehmen am Kunden ist, desto mehr Marktpotenzial (Kunden und Umsatz pro Kunde) kann erschlossen werden. Das Unternehmen stellte in den letzten Jahren fest, dass die Attraktivität der Innenstädte wieder zunehme und sich vor allem die Entwicklung der Kunden im Nahbereich besonders positiv entwickelt habe. Laut Unternehmen ist dies u.a. auf erhöhte Benzinpreise zurückzuführen. Die zuvor dargestellten Sachverhalte haben seitens des Unternehmens dafür gesprochen, den Standort auf dem ehemaligen Wriezener Bahnhof zu entwickeln. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass es nach Angaben des Unternehmens ein „Glücksfall“ sei, ein großes Grundstück in zentraler Lage zu einem „relativ günstigen Grundstückspreis“ zu finden. Für die Entwicklung des Standortes habe auch gesprochen, dass man durch eine Entwicklung den Standort für Wettbewerber „blockiert“. Das bedeutet, man wollte unbedingt verhindern, dass sich ein Mitbewerber den Standort sichert.

Im Rahmen des Umbaus der Großhandelsparte hat METRO im Jahr 2010 nach Angaben des Unternehmens u.a. zwei unrentable Standorte in Berlin-Pankow und -Marzahn geschlossen (TAGESSPIEGEL VOM 18.06.2010).

5.2.2 Biographie des Standortes

Lage in der Stadt

Das ca. 13 Hektar große Areal des ehemaligen Wriezener Bahnhofs liegt im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg im Ortsteil Friedrichshain, in unmittelbarer Nähe des Ostbahnhofs

zerschnitten. Das ca. 5,4 Hektar große Grundstück, auf dem sich der METRO-Markt angesiedelt hat, befindet sich im Herzen des neuentwickelten Areals.

Geschichtliche Entwicklung

Die folgenden Eckdaten zur Entwicklung des Wriezener Bahnhofs sind der Internetseite „Eisenbahn Berlin“ (EISENBAHN BERLIN) entnommen. Ab 1903 wurde im unmittelbaren Umfeld des heutigen Ostbahnhofs ein Bahngleis zum Zu- und Ausstieg an der Bahnstrecke von Berlin nach Wriezen eröffnet, der ab 1924 zu dem Wriezener Bahnhof umgewidmet wurde.

Ende 1949 starteten die letzten Personenzüge vom Wriezener Bahnhof. Der Bahnsteig wurde jedoch nicht zurückgebaut, sondern in den Güterverkehr integriert. Zu DDR-Zeiten diente die Bahnanlage als Kontrollbahnsteig für die West-Post. Mit Entfallen dieser Nutzung nach der Wende und dem Rückgang des Güterverkehrs auf der Schiene wurde das gesamte Areal des Wriezener Bahnhofs für den Schienenverkehr entbehrlich. Die Gleisanlagen wurden zurückgebaut. Laut Angaben der DB wurde das Gelände im Oktober 2005 aus der Planfeststellung entlassen.

Die Entscheidung, das Gelände nicht mehr für den Güterverkehr zu nutzen, geht auf das MORA C Programm der DB (Marktorientiertes Angebot Cargo) zurück, welches die DB im Jahr 2002 als Sanierungsprogramm für den Einzelwagenverkehr eingeführt hatte, um unrentable, schlecht ausgelastete Güterverkehrsstellen zu schließen (DB CARGO 2001). Das MORA C Programm der DB umfasste u.a. auch das Gelände des ehemaligen Wriezener Bahnhofs in Berlin-Friedrichshain (ABGEORDNETENHAUS BERLIN DRUCKS. 15/12687 (2005)).

Eigentumsverhältnisse und derzeitige Nutzung

Die DB war mit einer Fläche von ca. 11,2 Hektar Haupteigentümer des Areals Wriezener Bahnhof, wobei die Gesamtfläche ca. 13 Hektar umfasst. Weitere Grundstücke befanden sich in Privateigentum und maßgebliche Flächen der Verkehrsflächen des Wriezener Karrees gehörten dem Land Berlin.

Der vorhandene Gebäudebestand auf dem Areal des ehemaligen Wriezener Bahnhofs war laut Angaben im Bebauungsplan überwiegend in einem schlechten Zustand und teilweise mit temporären Nutzungen belegt (BPLAN 2-11, S. 7). Auf dem Gelände im südlichen Teil wurden temporär Gebäude, Gebäudeteile und Container der DB genutzt. Östlich daran anschließend befinden sich die nach Osten führenden Bahngleise, die nicht mehr befahren werden, sowie das Talgo-Gleis, welches parallel zur Helsingforser Straße verläuft und bis auf weiteres genutzt wird. Das Gleis wird benötigt, um Wagen der Bahn zur Einfahrt in die Wartungshalle östlich der

Warschauer Brücke zusammenzustellen. Laut Stadtplanungsabteilung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg besteht ein Mietverhältnis bis zum Jahr 2014.

Denkmalbestand

Im Gebiet befinden sich entsprechend der gültigen Denkmalliste des Landes Berlin eingetragene Denkmale (SENSTADT/ GEOPORTAL UND BPLAN 2-11, S. 7f.) und mit dem Grundstück Rüdersdorfer Straße 70 ein Teilgebiet des Denkmalbereiches Karl-Marx-Allee. Zum denkmalgeschützten Ensemble gehören auf diesem Grundstück auch die Erweiterungen (z.B. eine Pfortnerloge), zwei Stellwerke westlich der Warschauer Brücke, ein mittlerweile mit Genehmigung abgerissenes mechanisches Stellwerk aus dem Jahr 1895 und ein Stellwerk, das Ende der 1920er Jahre erbaut wurde.

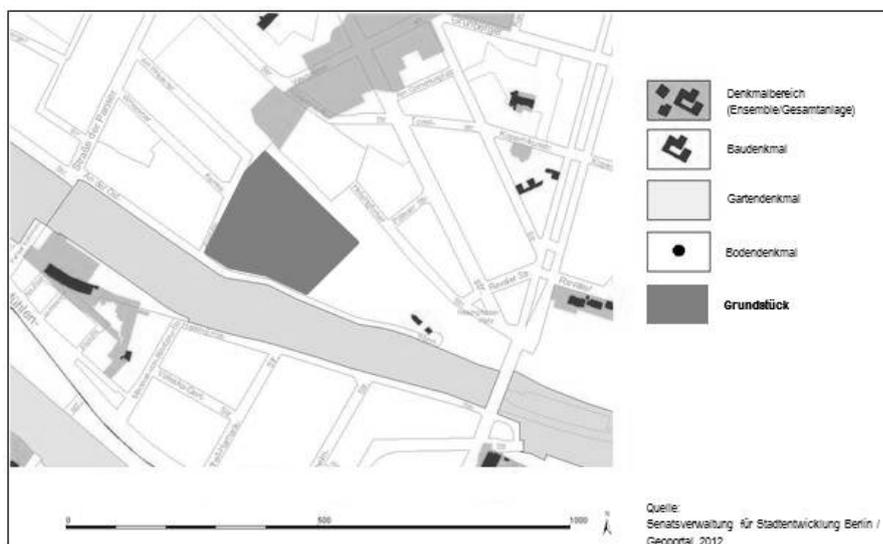


Abbildung 5-21 Denkmalschutzkarte des ehemaligen Wriezener Bahnhofs (eigene Darstellung nach SenStadt/ Geoportail Berlin 2012)

Altlasten

Durch die DB wurde 1999 eine beprobungslose Recherche für die bahneigenen Flächen hinsichtlich möglicher Altlasten veranlasst. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans wurden sieben Altlastverdachtsflächen ermittelt (BPLAN 2-11, S. 10f.). Für vier dieser Standorte wurden detaillierte Untersuchungen und Gefährdungsschätzungen durchgeführt. Es wurden in diesem Zusammenhang teilweise erhebliche Belastungen des Bodens und des Grundwassers festgestellt. An manchen Standorten erfolgte vor diesem Hintergrund eine Teilsanierung.

Im Bebauungsplan wurde festgehalten, dass aus bodenschutzrechtlicher Sicht die Belastungen des Bereiches im Hinblick auf seine geplante Nutzung – besonders bei Spielflächen und öffentlichen

Grünanlagen – überprüft werden und entsprechende Maßnahmen zur Verhinderung der Gefährdung veranlasst werden müssen.

Der Bebauungsplan kam jedoch zu dem Schluss, dass es nach dem seinerzeitigen Kenntnisstand keine Belastungen gab, die den Planungszielen entgegenstehen, wenn sie – soweit erforderlich – vor oder im Zuge der Durchführung beseitigt werden.

Ökologie

Nach der Versiegelungskarte des Umweltatlas (2001) (SENSTADT/ GEOPORTAL) beträgt der Versiegelungsanteil im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs 91- 100 Prozent. Auf dem brachgefallenen Bahngelände sind nur einzelne Bahnsteige zwischen den Gleisen asphaltiert (vgl. Abbildung 5-22). Die teilversiegelten Bereiche bestehen größtenteils aus altem Großsteinpflaster. Sie sind im Bereich der Bahnbrache bereits mit Vegetation überwachsen. Der Wriezener Bahnhof weist einen geringen Baumbestand auf. Vereinzelt kommen verwilderte Strauchgehölze vor. Bereiche besonderer Schutzwürdigkeit sind aber nach Angaben der Stadtplanungsabteilung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg nicht vorhanden.

Laut Bebauungsplan (BPLAN 2-11, S. 59) sind die Auswirkungen der zusätzlichen Bebauung und Versiegelung des Bodens als durchschnittlich zu bewerten. Vor allem die Bodenversiegelung wird deutlich zunehmen. Gleichzeitig stellt die durch den Bebauungsplan notwendig werdende bzw. mögliche Sanierung der Altlasten sowie die Entsorgung belasteten Bodens für den Naturhaushalt eine erhebliche Entlastung dar. Die Versiegelungskarte aus dem Umweltatlas (2005) zeigt jedoch für den ehemaligen Güterbahnhof mit 61- 70 Prozent einen erheblich geringeren Versiegelungsgrad als vor Baubeginn auf.

In diesem Zusammenhang kann aber auch festgestellt werden, dass die Versorgung des Ortsteils Friedrichshain mit wohnungs- und siedlungsnahen Grünflächen mit 3 Quadratmeter je Einwohner insgesamt als mangelhaft zu werten ist. Für das angrenzende Sanierungsgebiet Warschauer Straße liegt das Versorgungsdefizit bei ca. 70 Prozent. Der Richtwert für die Versorgung mit wohnungsnahen Grünflächen liegt bei 6 Quadratmeter je Einwohner – für siedlungsnahen Grünflächen bei 7 Quadratmeter je Einwohner (BPLAN 2-11, S. 10). Als Ausgleichsmaßnahmen wurde deshalb im Bebauungsplan eine Grünfläche mit den Zweckbestimmungen „Öffentliche Parkanlage“ und „Öffentlicher Spielplatz“ im Norden des Gebietes am Übergang zum bestehenden Stadtquartier festgelegt.

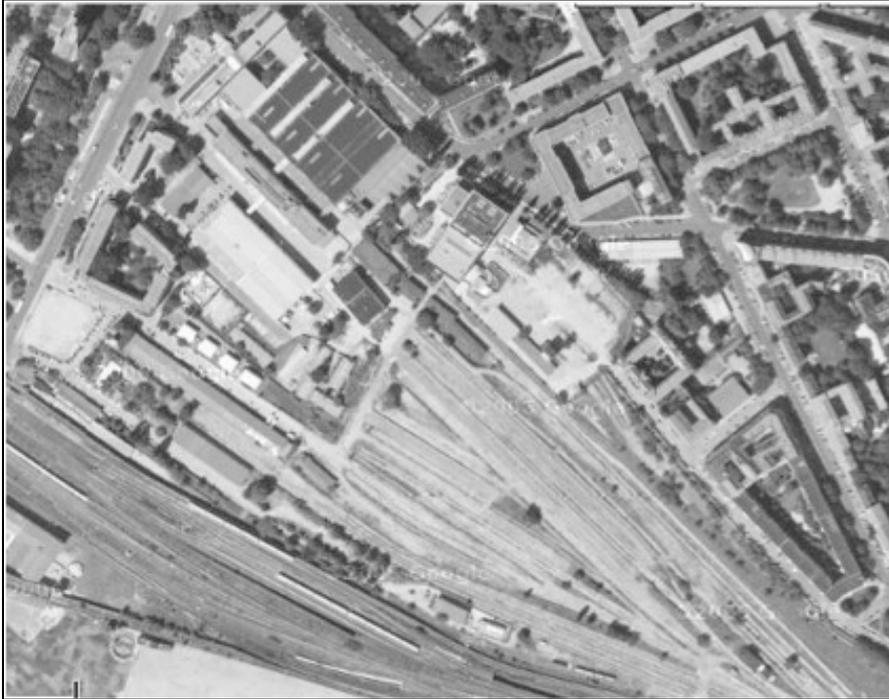


Abbildung 5-22 Luftbild vom Gelände des Wriezener Bahnhofs vor der Umnutzung (eigene Darstellung nach Google 2006)

Kleinräumige Lage und Umgebung

Der Bereich im Westen entlang der Straße der Pariser Kommune/ Rüdersdorfer Straße ist durch Hochhäuser und Lagerhallen geprägt und überwiegend gewerblich genutzt (vgl. Abbildung 5-23). Dort befinden sich ein Möbelhaus, ein Lebensmitteldiscounter, ein Hotel und diverse Gewerbebetriebe. Zu diesem Gebäudekomplex gehört auch das durch seine Architektur stadtbildprägende Gebäude der Zeitung „Neues Deutschland“, das derzeit als Bürogebäude von unterschiedlichen Mietern genutzt wird. Ebenfalls dem Bereich der Gewerbebauten zuzuordnen ist das neue Umspannwerk und das ehemalige Heizwerk, das als Diskothek genutzt wird. An der Straße der Pariser Kommune befindet sich zudem ein mehrgeschossiges Wohnhaus in Plattenbauweise.

Westlich der Straße der Pariser Kommune und nördlich der Rüdersdorfer Straße befinden sich Bauten der Nachkriegszeit mit mehr als sechs Geschossen. Teilweise erreichen die Plattenbauten bis zu 21 Geschosse. Es handelt sich um Wohnhäuser, die an der Straße der Pariser Kommune als Solitäre und in der Rüdersdorfer Straße als Blockrandbebauung errichtet worden sind.

Nördlich an das Areal des ehemaligen Wriezener Bahnhof schließt ein durch Blockrandbebauung gekennzeichnetes Wohnquartier an. Die Wohnhäuser haben die in Berlin übliche Traufhöhe mit

fünf Geschossen. Als Teil der Randbebauung befindet sich an der Helsingforser Straße die Dathe-Oberschule.

Im Osten wird das Gebiet durch die höher gelegene Warschauer Brücke begrenzt und im Süden durch die dort verlaufenden S- und Fernbahntrassen. Die Gleise in Richtung Ostbahnhof verlaufen dabei erhöht. Die Hochbahn riegelt dadurch das Areal vollständig nach Süden ab.

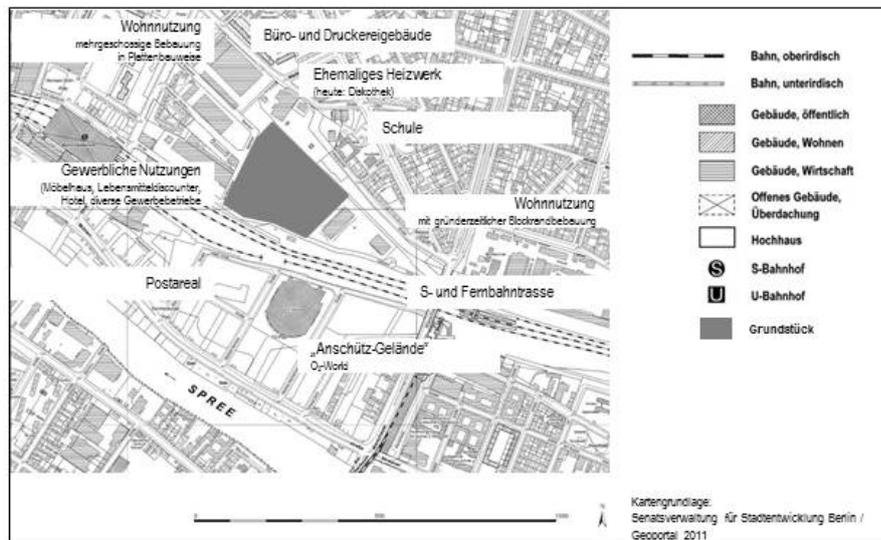


Abbildung 5-23 Nutzungen in der Umgebung (eigene Darstellung nach SenStadt/ Geoportal Berlin 2011)

Verkehrsanbindung des Standortes

Die Erschließung des gesamten Areals erfolgt im Westen über die Anbindung an die Straße der Pariser Kommune. Die Entfernungen zu den nächsten Bundesstraßen betragen zur B1/B5 ca. 1,5 Kilometer und zur B96a ebenfalls ca. 1,5 Kilometer. Der nächste Autobahnanschluss an die A100/A113 liegt in einer Entfernung von ca. 8 Kilometer.

Es bestehen sehr gute ÖPNV-Anschlüsse über S- und Fernbahn am Ostbahnhof, über den S- und U-Bahnhof Warschauer Straße und über die Straßenbahn in der Warschauer Straße im Osten. Die Haltestellen der Busse in der Straße der Pariser Kommune sind fußläufig erreichbar.

Stadtwirtschaftliche Bedeutung und planungsrechtliche Ausgangssituation

Das Areal des Wriezener Bahnhofs und somit auch die Fläche des METRO-Marktes sind weder im StEP Gewerbe aus dem Jahr 2000 noch im darauf aufbauenden StEP Industrie und Gewerbe aus dem Jahr 2011 enthalten. Es sind lediglich die Ausweisungen aus dem Flächennutzungsplan übernommen worden, in dem die Fläche als gewerbliche Baufläche dargestellt ist.

Das Leitbild Spreeraum (SENSTADT 2001, S. 25) sieht dagegen für den Bereich des ehemaligen Wriezener Bahnhofs noch eine kompakte, städtische Bebauung mit überwiegend Wohnnutzung

vor, ergänzt um Flächen für Gewerbe und Dienstleistungen an Bahn und Straße. Im Gespräch mit der Stadtplanungsabteilung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg wurde jedoch deutlich, dass es seitens der Stadt keine konkreten Vorstellungen gab, in welche Richtung sich das Areal des ehemaligen Wriezener Bahnhofs entwickeln sollte, da keine klassische Angebotsplanung mehr durchgeführt wurde, nachdem die zuvor in Aussicht genommenen Nutzungen nicht verwirklicht werden konnten. Es handelt sich mit Blick auf die jetzige logistische Nutzung durch den METRO-Markt also um eine eher zufällige Potenzialentwicklung.

Ein Bebauungsplan für das Gelände des Wriezener Bahnhofs bestand vor der planungsrechtlichen Entwicklung zum Zwecke der Ansiedlung des METRO-Marktes nicht. Die Aufstellung eines Bebauungsplans (hier: BPlan 2-11) war erforderlich, da die geplanten Vorhaben nicht nach § 34 BauGB zulässig waren und um die geordnete städtebauliche Entwicklung zu sichern.

Flächenkonkurrenzen bei der Entwicklung

Wie zuvor dargestellt, war im Leitbild Spreeraum noch vorwiegend Wohnen auf dem Areal des Wriezener Bahnhofs vorgesehen. Die DB als Eigentümer der Flächen hat auch über mehrere Jahre versucht, die Fläche für Wohnungsbau zu vermarkten. Es gab jedoch keine Nachfrage nach kleinteiliger Büro- und Wohnnutzung, zudem waren ausreichend Flächen in Berlin geplant (PROTOKOLL BÜRGERFORM AM 15.09.2004, S. 2). Die Anfrage von METRO war somit eine Art Initialzündung für dieses Gebiet. Die DB hat nach Gewerbebetrieben gesucht und gezielt Baumärkte angesprochen, ob sie sich nicht auf dem ehemaligen Wriezener Bahnhof ansiedeln wollen. So kam es dann auch zu der Errichtung des Hellweg-Baumarktes auf dem westlichen Baufeld.

5.2.3 Planungskonzept und Realisierung

Städtebaulicher Rahmenplan

Die DB Service Immobilien trat im Jahr 2003 mit der Absicht an den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg heran, das Gelände des ehemaligen Wriezener Bahnhofs zu entwickeln. Hintergrund war wie zuvor dargestellt das Interesse von METRO, auf dem Gelände einen METRO Cash & Carry-Markt zu errichten.

Gegen die Ansiedlung des METRO-Marktes gab es zunächst innerhalb der Bezirksverwaltung Bedenken. Auf Betreiben der METRO wurde die Ansiedlung jedoch über den Bezirksbürgermeister verfolgt. In der Folge forderte die Bezirksverwaltung METRO und die DB

Service Immobilien auf, einen städtebaulichen Rahmenplan zu erstellen, in dessen Zusammenhang u.a. untersucht werden sollte, ob die Fläche für eine Großhandelsansiedlung geeignet ist. Vor diesem Hintergrund wurde für die städtebauliche Entwicklung und Ausformung des Gebietes und der Bebauung in Abstimmung mit den Grundstückseigentümern und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ein städtebaulicher Rahmenplan erstellt, der die Grundlage für die Qualifizierung des Bebauungsplanes und dessen Umsetzung bildete (Abbildung 5-24).

Der städtebauliche Rahmenplan sollte die Entwicklung eines Mischgebietes entlang der Straße der Pariser Kommune, östlich anschließend Gewerbegebiete, ein Sondergebiet für einen Baumarkt am nördlichen Rand der Bahnanlagen und ein Sondergebiet für Kultureinrichtungen und Vergnügungsstätten an der Rüdersdorfer Straße sowie die Herstellung öffentlicher Grünflächen planungsrechtlich sichern. Der städtebauliche Rahmenplan wurde durch das private Planungsbüro Machleidt + Partner aus Berlin im Auftrag der DB Service Immobilien erarbeitet.

Der städtebauliche Rahmenplan wurde bereits mit den Anwohnern im Rahmen einer Informationsveranstaltung im September 2004 erörtert, worauf unten ausführlicher eingegangen wird.



Abbildung 5-24 Städtebaulicher Rahmenplan für den ehemaligen Wriezener Bahnhof (DB-Konzern – Berlin Wriezener Bahnhof o.J., bearbeitet)

Akteursbeziehungen bei der Nachnutzung des Wriezener Bahnhofs

In Abbildung 5-25 sind die Akteure dargestellt, die an der Projektentwicklung für den METRO Cash & Carry-Markt auf dem ehemaligen Wriezener Bahnhof beteiligt waren.

Die Initiative für die Standortentwicklung auf dem ehemaligen Wriezener Bahnhof ging vom Unternehmen METRO als Akteur der Wirtschaft aus, der auf der Suche nach einem innerstädtischen Standort in Berlin war. Zeitgleich hat die DB als Grundstückseigentümerin versucht, diese nicht mehr für den Bahnbetrieb notwendigen Flächen über die DB Service Immobilien GmbH (im Folgenden: DB Service Immobilien) zu entwickeln. Mit ihrem Anliegen sind DB Service Immobilien und METRO an den Bezirk herangetreten, der daraufhin den oben beschriebenen städtebaulichen Rahmenplan erstellen ließ. Aufbauend auf dem städtebaulichen Rahmenplan wurde der Bebauungsplan für den Wriezener Bahnhof erarbeitet.

Seitens der Kommune war die Stadtplanungsabteilung des Bezirks Kreuzberg-Friedrichshain involviert, die das gesamte Verfahren gesteuert hat. Der städtebauliche Rahmenplan und der daraus abgeleitete Bebauungsplan wurden von dem privaten Planungsbüro Machleidt & Partner erstellt, das auf Anraten der Stadtplanungsabteilung wegen seiner umfangreichen Erfahrungen im Bezirk mit weiteren Planungsvorhaben beauftragt wurde. Den Auftrag für die Erstellung der Pläne hat dabei die DB Service Immobilien gegeben, die somit auch die Kosten für deren Erstellung getragen hat.

Im Rahmen der Aufstellung des sich an den städtebaulichen Rahmenplan anschließenden Bebauungsplans wurden weitere Planungsbüros mit der Erstellung mehrerer Gutachten für Verkehr, Lärm und ökologische Belange beauftragt. Auf Seiten der Kommune wurden im Zuge des Bebauungsplanverfahrens zudem die relevanten Behörden und Träger öffentlicher Belange gehört.

Auf der Seite der Bürger waren unterschiedliche Gruppen aktiv. Im Rahmen der Bürgerforen konnten sich die Anwohner des ehemaligen Wriezener Bahnhofs, aber auch andere Interessierte über die Planungen informieren und mitdiskutieren. Auch die bereits bestehenden Initiativen aus der Nachbarschaft haben sich in dem Beteiligungsprozess eingebracht. Neben dem Runden Tisch Verkehr Kreuzberg-Friedrichshain (RTVKF) waren dies der Ideenaufruf e.V., die Betroffenenvertretung Warschauer Straße (BV Warschauer Straße) und das Bürgerkomitee Weberwiese. Im Rahmen der Planungswerkstatt für die Gestaltung der Grünfläche im nördlichen Bereich des Areals waren besonders die Schüler der angrenzenden Dathe-Oberschule aktiv. Der RTVKF besteht seit 2000 auf Initiative des damaligen Ausschusses Verkehr, Umwelt und Wohnen der Bezirksverordnetenversammlung Friedrichshain-Kreuzberg (BVV Friedrichshain-Kreuzberg). Ziel des Runden Tisches ist es, Anwohner und Verkehrsplaner im Bezirk zusammenzubringen und so einen Interessenausgleich zu erreichen. Ideenaufruf e.V. und BV Warschauer Straße sind zwei Initiativen aus der direkten Nachbarschaft, wobei erstere bereits seit

mehreren Jahren die Entwicklungen auf dem östlich angrenzenden Gelände des RAW Tempel e.V. begleitet und die BV ein Zusammenschluss von ehrenamtlich tätigen Bewohnern, Gewerbetreibenden und Hauseigentümern im Sanierungsgebiet Warschauer Straße ist. Das Bürgerkomitee Weberwiese wurde im Jahr 2004 zu Beginn der Planungen für den Wriezener Bahnhof durch einige Anwohner gegründet, die den Entwicklungsprozess kritisch betrachten wollten. Im Rahmen des Planungsverfahrens haben sie sich in erster Linie zu Fragen der Verkehrsbelastung eingebracht. Das Bürgerkomitee Weberwiese besteht auch nach Beendigung der Entwicklungen auf dem ehemaligen Wriezener Bahnhof weiter und widmet sich nun auch anderen Themen.

Der RTVFK trat aber in dem Verfahren auch als Moderator auf, indem er im Auftrag der BVV Friedrichshain-Kreuzberg ein Bürgerforum veranstaltet hat, in dessen Rahmen das Verkehrsgutachten vorgestellt und diskutiert wurden. Die anderen Bürgerforen wurden durch die AG Wriezener Bahnhof + vorbereitet und moderiert. Die Moderation wurde vom Bezirk ausgeschrieben. Im Rahmen der Ausschreibung wurden mehrere im Quartier aktive Gruppen angeschrieben mit der Aufforderung, sich mit einem Angebot am Ausschreibungsverfahren zu beteiligen (u.a. BV Warschauer Straße, Ideenaufruf e.V., Stadtteilausschuss Kreuzberg). Den Zuschlag haben Ideenaufruf e.V. und BV Warschauer Straße bekommen, die aufgefordert wurden, den Prozess gemeinsam zu begleiten. Die beiden Initiativen haben dann in diesem Kontext die AG Wriezener Bahnhof + gegründet.

Die Idee der Einbindung von aktiven Gruppierungen in den Moderationsprozess geht auf die BVV Friedrichshain-Kreuzberg und im Besonderen auf den Baustadtrat des Bezirks Franz Schulz (Bündnis 90/ Die Grünen) zurück. Die Verwaltung stand dem Vorhaben von METRO zunächst skeptisch gegenüber, hat sich dann aber dem Willen der Politik gebeugt, die durch die Ansiedlung von METRO neue Arbeitsplätze erwartet hat und die Hoffnung hatte, dass die Ansiedlung von METRO eine Initialzündung für die weitere Entwicklung im Gebiet darstellen könnte.

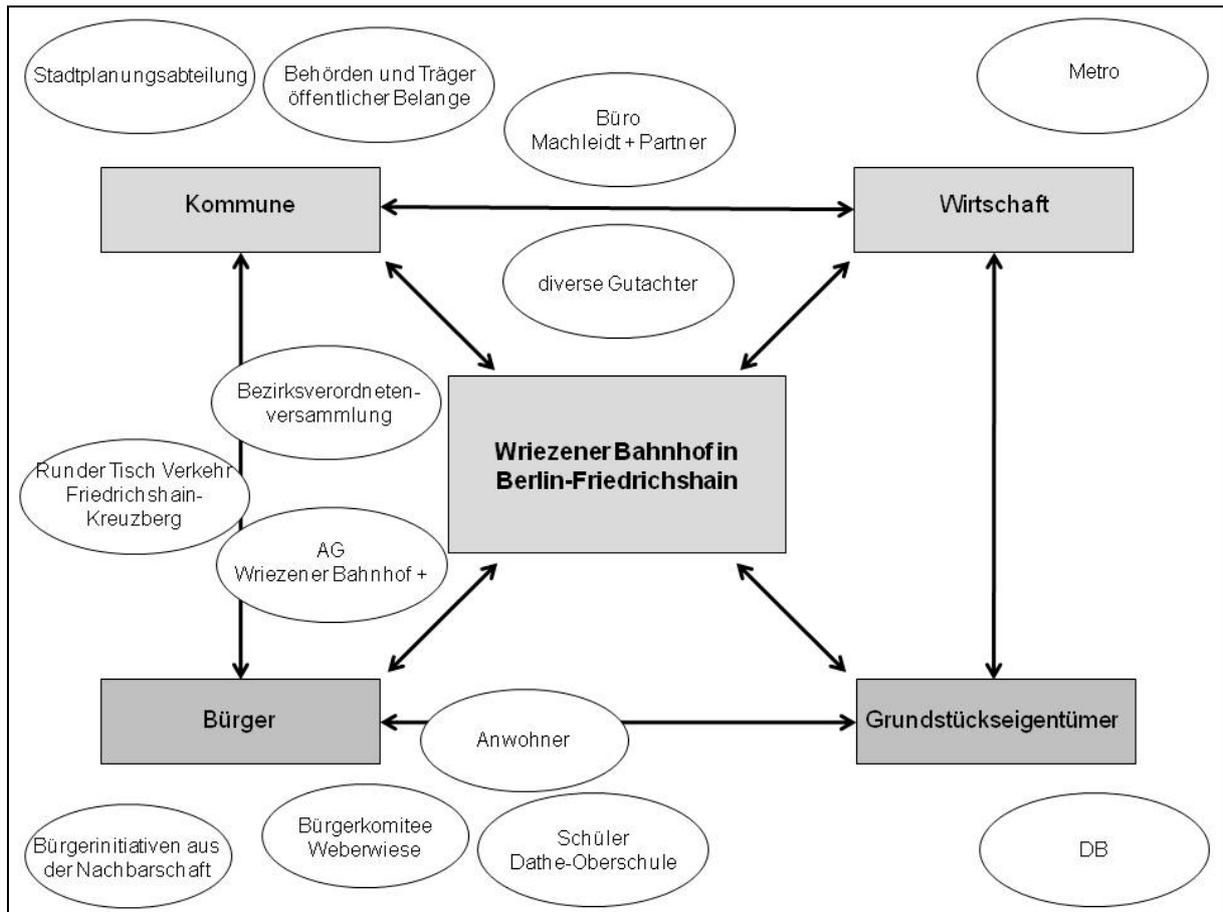


Abbildung 5-25 Akteursbeziehung bei der Nachnutzung des Wriezener Bahnhofs in Berlin-Friedrichshain (eigene Darstellung nach Difu 2001, S. 15)

Kurzer Abriss des Bebauungsplanverfahrens

Im Folgenden wird der Ablauf des Bebauungsplanverfahrens zur Realisierung des METRO-Marktes und zur Neuordnung des gesamten Areals des ehemaligen Wriezener Bahnhofs dargestellt (zum allgemeinen Ablauf eines Bebauungsplanverfahrens in Berlin siehe die Einleitung zu diesem Kapitel). Da im vorliegenden Fall der Bebauungsplan mit dem konkreten Ziel der Ansiedlung des METRO-Marktes erstellt wurde, handelt es sich um einen sog. vorhabenbezogenen Bebauungsplan nach § 12 Baugesetzbuch (BauGB), bei dem die Planerstellung regelmäßig durch den Vorhabenträger in Abstimmung mit der öffentlichen Verwaltung (Stadtplanung) erfolgt. Zusätzlich schließen dabei der Vorhabenträger und die Kommune einen Durchführungsvertrag ab, in dem sich der Vorhabenträger zur Durchführung des Vorhabens verpflichtet.

In der folgenden Tabelle 5-3 sind die einzelnen Verfahrens- und Prozessschritte des Bebauungsplanverfahrens zur Entwicklung des ehemaligen Wriezener Bahnhofs kurz dargestellt. Aus der Tabelle ist ersichtlich, dass das Verfahren dem regulären Ablauf von

Bebauungsplanverfahren in Berlin entspricht. Die Bürgerbeteiligung reicht in diesem Verfahren jedoch weit über die nach BauGB erforderlichen Schritte hinaus. Nach BauGB ist vorgesehen, dass die Bürger im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung am Anfang des Bebauungsplanverfahrens und während der öffentlichen Auslegung ihre Stellungnahmen zu der Planung abgeben können. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens für den Wriezener Bahnhof hat eine Vielzahl von Informationsveranstaltungen für die Bürger, sogenannte Bürgerforen stattgefunden. Diese Informationsveranstaltungen wurden von dem Bezirk initiiert und finanziert.

Noch vor dem Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan hat am 15. September 2004 das erste Bürgerforum stattgefunden (vgl. Abbildung 5-26). Im Rahmen dieses Bürgerforums, zu dem die Stadt eingeladen hatte, ging es um die Erörterung des städtebaulichen Rahmenplans. Durchgeführt wurde die Bürgerbeteiligung jedoch durch die AG Wriezener Bahnhof +, die die Anwohner in einer Einladung über das anstehende Bebauungsplanverfahren und die Informationsveranstaltung unterrichtete. Ziel der Veranstaltung war es, Akzeptanz für den vorgestellten Entwurf zu schaffen, auf dessen Grundlage dann der Bebauungsplan erstellt werden konnte. An dem Termin haben neben den für den Rahmenplan verantwortlichen Planungsbüros auch Vertreter aus der Senatsverwaltung, von METRO, der DB, Gutachter und der Baustadtrat teilgenommen. Auch die nachfolgenden Bürgerforen fanden unter regelmäßiger Teilnahme aller beteiligten Akteure statt (u.a. DB, METRO, Stadtbaurat). Zudem wurde von der AG Wriezener Bahnhof + ein Emailverteiler zwischen Bezirk, DB als Eigentümer, METRO und den Anwohnern erstellt, um Transparenz in dem Verfahren herzustellen. Inzwischen gehören ca. 200 Personen zum Emailverteiler. Den „harten Kern“ der Aktiven schätzt die AG Wriezener Bahnhof + jedoch auf ca. 20 Personen.

| Datum | Verfahrens- bzw. Prozessschritte |
|---------------------------------------|---|
| 08. Juni 2004 | Information der SenStadt über geplante Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens durch Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg |
| 15. September 2004 | Bürgerforum mit Vertretern der DB, der SenStadt, des Bezirks, den Planern und der Arbeitsgemeinschaft Wriezener Bahnhof. Die Planungen (städtebaulicher Rahmenplan) wurden vorgestellt und anschließend mit den Bürgern diskutiert. |
| 21. September 2004 | Aufstellungsbeschluss durch das Bezirksamt |
| 29. November bis 17. Dezember 2004 | Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit. Die Unterlagen lagen im Fachbereich Stadtplanung und in den Räumen der Dathe-Oberschule aus. Dies wurde durch die AG Wriezener Bahnhof betreut. |
| Zeitgleich | Frühzeitige Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange |
| 7. Dezember 2004 | Bürgerforum zum Thema Erschließung und Verkehr |
| 8. Dezember 2004 | Bürgerforum zum Thema Grün- und temporäre Freiflächennutzung |
| 27. Januar 2005 | Öffentliche Informationsveranstaltung zum Thema Verkehr durch den RTVFK im Auftrag der BVV |
| 22. bis 24. April 2005 | Planungswerkstatt zur Gestaltung der öffentlichen Grünfläche, organisiert und durchgeführt durch die AG Wriezener Bahnhof |
| Mai/Juni 2005 | Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange |
| 19. Juli 2005 | Bezirksamtsbeschluss über Ergebnisse der Beteiligung der Bürger, Behörden und Träger öffentlicher Belange |
| August 2005 | Veranstaltung RTVFK zum Thema Verkehr |
| 19. September bis 21. Oktober 2005 | Öffentliche Auslage. Parallel zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Fachbereich Stadtplanung lag eine Kopie des Bebauungsplans in den Räumen der Betroffenenvertretung Warschauer Straße |
| Zeitgleich | Eingeschränkte Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange |
| 13. Oktober 2005 | Informationsveranstaltung zur Bebauungsplanauslegung |
| 22. November 2005 | Bezirksamtsbeschluss |
| 13. Dezember 2005 | Informationsveranstaltung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens |
| 14. Dezember 2005 | Beschluss durch die Bezirksverordnetenversammlung |

Tabelle 5-3 Ablauf des Bebauungsplanverfahrens für den ehemaligen Wriezener Bahnhof (eigene Darstellung)

Im Rahmen des ersten Bürgerforums hatten sich die Themen Verkehr und Grünflächen als strittige Diskussionspunkte herauskristallisiert. Aus diesem Grund fanden zeitgleich zu der frühzeitigen Bürgerbeteiligung am 7. und 8. Dezember 2004 zwei Bürgerforen zu den Themen Verkehr sowie Grün- und temporäre Freiflächennutzung statt. Die beiden Themen decken sich auch mit den Schwerpunkten der Umweltprüfung, die seit 2004 fester Bestandteil jedes Bebauungsplanverfahrens ist. Bezüglich des Verkehrsgutachtens gab es noch einen weiteren

Erörterungstermin auf Beschluss der BVV Friedrichshain-Kreuzberg, in dem das Verkehrsgutachten noch einmal ausgiebiger diskutiert wurde. Diese Veranstaltung wurde angesetzt, nachdem seitens der Anwohner die Sorge aufkam, die bereits jetzt hohen Verkehrsbelastungen insbesondere an der Straße der Pariser Kommune würden weiter zunehmen. In diesem Zusammenhang hat das Bürgerkomitee Weberwiese immer wieder die Einrichtung eines Kreisverkehrs gefordert. An den Veranstaltungen haben in der Regel 50 bis 80 Personen teilgenommen.



Abbildung 5-26 Einladung zum Bürgerforum zum bevorstehenden Bebauungsplanverfahren (AG Wriezener Bahnhof + 2004)

Im April 2005 fand eine dreitägige Planungswerkstatt statt, in der Ideen für die zukünftige Grünfläche entlang der Helsingforser Straße, den neuen Stadtplatz und für temporäre Nutzungen entlang der S- und Fernbahngleise entwickelt wurden. Die dort entwickelten Ideen für den öffentlichen Park wurden dann im Rahmen des Wriezener Freiraumlabor (siehe dazu weiter unten) weiterentwickelt und am Ende auch umgesetzt.

Parallel zur öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans (in der Verwaltung und in der Dathe-Oberschule bzw. der BV Warschauer Straße) wurden die Anwohner noch einmal über den aktuellen Stand des Bebauungsplanverfahrens informiert, insbesondere über spezielle Inhalte des Bebauungsplans (z.B. Umbau der Verkehrsknotenpunkte), aber auch über aktuelle Entwicklungen auf dem Areal wie die Errichtung eines Baumarktes und eines Lebensmitteldiscounters. Eine letzte Informationsveranstaltung fand einen Tag vor Beschlussfassung des Bebauungsplans statt. Es bestand noch einmal die Möglichkeit für die Anwohner, sich zu informieren und offene Fragen zu klären.

Aus den Ausführungen wird ersichtlich, dass die Bürgerbeteiligung im Rahmen der Entwicklung des Wriezener Bahnhofs weit über das hinausgegangen ist, was der Gesetzgeber vorsieht. Die umfangreiche Bürgerbeteiligung ging auf die BVV Friedrichshain-Kreuzberg und den Baustadtrat

zurück. Der Bezirk hat eine langjährige Erfahrung partizipativer, offen angelegter Verfahren und stellt für Bürgerbeteiligung im Vergleich zu anderen Bezirken ein hohes Budget zur Verfügung. Das gesamte Bebauungsplanverfahren hat ca. 1,5 Jahre (inklusive städtebaulichem Rahmenplan ca. 2 Jahre) gedauert.

Festsetzungen des Bebauungsplans

Im Folgenden wird nur auf die Festsetzungen eingegangen, die konkret das Gebiet des METRO-Marktes betreffen.

- Maß der baulichen Nutzung: Das Areal des METRO-Marktes ist als Gewerbegebiet (GE) ausgewiesen. Die festgelegte Grundflächenzahl (GRZ) von 0,9 liegt über der nach BauNVO zulässigen Obergrenze von 0,8. Eine Überschreitung ist jedoch zulässig, wenn städtebauliche Gründe dies erfordern. Diese werden im Bebauungsplan mit der „Aktivierung innerer Potentiale“ begründet. Es werde ermöglicht, eine Brachfläche in zentralstädtischer Lage zu entwickeln und sonst sich peripher ansiedelnde Nutzungen in die Innenstadt zurückzuholen (BPLAN 2-11, S. 26). Das Maß der baulichen Nutzung wird zudem mit einer Gebäudehöhe von maximal 46 Meter über Normalnull angesetzt. Dies entspricht ungefähr einer Gebäudehöhe von 10 Meter.
- Stellplätze: Im Bebauungsplan wird textlich festgesetzt und vertraglich geregelt, dass die Stellplätze des METRO-Marktes auch durch die angrenzende Diskothek genutzt werden können.
- Ausgleichende Maßnahmen:
 - Pflanzung einer Baumreihe südlich des Talgo-Gleises zur optischen Abgrenzung des Gewerbegebietes zum Park und als strukturierendes Element zwischen dem privaten und öffentlichen Raum
 - Begrünung der Stellplätze, je vier Stellplätze ein Baum
 - Extensive Begrünung der Dachfläche, daneben wurde auch eine extensive Begrünung großflächiger Fassaden festgesetzt (insbesondere bei großen fensterlosen Außenwandflächen)
 - Stellplatzanlagen werden durch Einfriedungen (Mauer oder Hecke) zum öffentlichen Raum abgegrenzt
 - Eine öffentliche Parkanlage südlich der Helsingforder Straße von ca. 2 Hektar, die nach Aufgabe des Talgo-Gleises um weitere 1.200 Quadratmeter vergrößert werden

soll. Des Weiteren ist südlich der Diskothek ein begrünter Stadtplatz mit einer Größe von 4.000 Quadratmeter vorgesehen.

Die Realisierung des Projektes setzte Regelungen voraus, die nicht im Bebauungsplan festgesetzt und geregelt werden konnten, bei denen aber die Finanzierung gesichert werden musste. Im Wesentlichen betrifft dies Verpflichtungen und Regelungen zur Finanzierung der Bereitstellung von Grundstücksflächen für die öffentliche Erschließung sowie deren Bau, die Herstellung der öffentlichen Parkanlage und die Durchführung von Ordnungsmaßnahmen und insbesondere die Beseitigung von Altlasten. Diese wurden daher in einem städtebaulichen Vertrag sowie einem separaten Erschließungsvertrag für die Anlage der zukünftigen öffentlichen Erschließung vereinbart.

Erschließung des Standortes

Wie bereits oben beschrieben erfolgt die Erschließung des gesamten Areals im Westen über die Anbindung an die Straße der Pariser Kommune. Eine Erschließung von der nördlich angrenzenden Rüdersdorfer Straße wurde im Hinblick auf den Immissionsschutz der dort gelegenen Wohngebiete vermieden. Im Nordosten grenzt zudem die Helsingforser Straße und im Osten die Brücke der Warschauer Straße an das Areal, die jedoch beide aufgrund des Höhenunterschiedes keine Erschließungsfunktion übernehmen können.

An die Straße der Pariser Kommune schließen sowohl eine neue Straße (An der Ostbahn) als auch die historische Straßenschleife (Am Wriezener Bahnhof) an. Zwischen beiden besteht eine Verbindung östlich des Baumarktes über eine neu errichtete Straße. Das Grundstück des METRO-Marktes wird durch die neue bahnbegleitende Straße (An der Ostbahn) erschlossen, welche als Haupteerschließungsstraße für das gesamte Areal dient.

Auswirkungen auf den Verkehr

Im Rahmen eines Verkehrsgutachtens der Gesellschaft für Gesamtverkehrsplanung, Regionalisierung und Infrastrukturplanung mbH (GRI) aus dem Jahr 2004 wurde für den METRO-Markt ermittelt, dass mit 3.755 Pkw-Fahrten pro Tag zu rechnen ist (BPLAN 2-11, S. 31ff.). Die Summe der Pkw-Fahrten setzt sich aus 3.464 Fahrten der Kunden und 291 Fahrten der Beschäftigten zusammen. In diesem Zusammenhang nahmen die Gutachter an, dass 97 Prozent der Kunden und 40 Prozent der Beschäftigten einen Pkw benutzen. Zusammen mit den weiteren für das erwartete Verkehrsaufkommen relevanten Nutzungen (wie Baumarkt und Diskothek) ergaben sich in der Gesamtschau 7.259 Pkw-Fahrten pro Tag.

Die Anzahl der Fahrten für den Lieferverkehr wurden für den METRO-Markt mit 168 LKW-Fahrten pro Tag und für den Baumarkt mit 30 LKW-Fahrten pro Tag angenommen.

Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass aufgrund des durch die Nutzungen auf dem Gelände des ehemaligen Wriezener Bahnhofs induzierten Verkehrsaufkommens die Verkehrsbelastung der Straße der Pariser Kommune ansteigen wird. Neben dem Gebiet führen jedoch weitere Verkehrserzeuger zu dieser Erhöhung. Dies sind vor allem das südlich der Bahntrasse gelegene Postareal und die O₂-World. Ein weiteres Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2005 hat jedoch festgestellt, dass die Spitzenbelastungen der Nutzungen des Geländes des ehemaligen Wriezener Bahnhofs zeitlich gegenüber den Nachbarnutzungen verschoben sind (vgl. HOFFMANN-LEICHTER 2005).

Im Umfeld des Gebietes werden konkrete Maßnahmen zur verkehrlichen Situation der benachbarten Knotenpunkte bei steigender Verkehrsbelastung vorgeschlagen. Hierzu gehören neben der Ummarkierung der Straße der Pariser Kommune Änderungen im Stellplatzkonzept der Straße der Pariser Kommune und der Umbau der Knotenzufahrt Straße der Pariser Kommune/ Karl-Marx-Allee. Zudem wird an der Einmündung der Straße „An der Ostbahn“ in die Straße der Pariser Kommune eine Ampel installiert. Die Durchführung und Finanzierung der Maßnahmen wird in dem bereits oben erwähnten Durchführungsvertrag geregelt.

Schallimmissionen

Zur Beurteilung der Lärmemissionen, die durch die Entwicklung der Nutzungen – u.a. Ansiedlung des Cash & Carry-Marktes sowie eines Baumarktes einschließlich der Lieferverkehre – verursacht werden, ist ein Lärmgutachten erstellt worden.

Für die an die Straße der Pariser Kommune angrenzende Wohnbebauung wurde untersucht, wie schwerwiegend die durch die Entwicklung des Areals hervorgerufene zusätzliche Lärmbelastung ist. In der Prognose haben sich für die Wohnbebauung an der Straße der Pariser Kommune Lärmimmissionswerte ergeben, die je nach Lage des Berechnungspunktes zwischen 57 dB(A) und 61 dB(A) tagsüber sowie 48 dB(A) und 52 dB(A) nachts liegen und damit über den Orientierungswerten der DIN 18005 liegen. Diese liegen für Wohnnutzungen bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts. Eine Überschreitung der Richtwerte wird aber als zulässig angesehen mit der Begründung, dass die DIN 18005 Orientierungswerte für die Planung neuer Baugebiete vorgibt. Bei der vorliegenden Planung handelt es sich jedoch um eine ergänzende Planung zum Bestand. Aus diesem Grund können die Oberwerte je nach städtebaulicher Situation höher angesetzt werden, was in diesem hier vorliegenden Fall auch geschehen ist. Die Lärmgutachter

kommen zudem zu der Erkenntnis, dass durch den Betrieb der gewerblichen Nutzungen (z.B. Lüfter) keine Überschreitungen der Richtwerte der TA-Lärm zu erwarten sind (BPLAN 2-11, S. 34f.).

In demselben Gutachten wurde zudem für die nördlich angrenzende Wohnbebauung hinsichtlich der Lärmbelastung durch den Bahnlärm untersucht, wie wirksam die Abschirmungen durch die neu geplanten Gebäude sind. Die an der betrachteten Wohnbebauung berechneten Beurteilungspegel durch den Bahnlärm ohne die Entwicklung des Geländes des ehemaligen Wriezener Bahnhofs liegen nachts teilweise deutlich über den Orientierungswerten der DIN 18005. Durch die bei der Gebietsentwicklung entstehenden Gebäude werden diese Pegelüberschreitungen teilweise um 2 bis 3 dB(A) verringert.

Funktionsweise des Betriebes und Gebäudeform

METRO Cash & Carry Deutschland mietet den Markt konzernintern an. In der Regel werden die Märkte für einen Zeitraum von 20 bis 25 Jahre gemietet. Das Investitionsvolumen für den Kauf des Grundstücks und die Errichtung des METRO-Marktes hat laut LEBENSMITTEL PRAXIS (O.J) 28 Millionen Euro betragen.

Der Cash & Carry-Markt von METRO auf dem ehemaligen Wriezener Güterbahnhof umfasst eine Verkaufsfläche von 14.000 Quadratmeter. Die extensive Dachbegrünung, wie sie noch im Bebauungsplan festgesetzt ist (siehe unten) wurde im Verlauf des Verfahrens zugunsten eines Sportplatzes auf dem Dach des Marktes aufgegeben (vgl. Abbildung 5-27). Der Sportplatz wurde über eine Ausnahmeregelung im Rahmen der Baugenehmigung genehmigt.

Die Erschließung erfolgt von Süden des Gebäudes, die Stellplätze für Kunden und Mitarbeiter sind im Westen angeordnet und die Anlieferung des Marktes erfolgt im Osten.

Die großen Cash & Carry-Märkte von METRO haben laut Unternehmen nahezu einen 24-Stunden-Betrieb. Die Märkte öffnen in der Zeit zwischen 6.00 und 22.00 Uhr. Die Verräumung der Waren erfolgt in der Regel in der Nacht zwischen 22 – 2 Uhr, und ab 4 Uhr beginnt dann die Anlieferung der neuen Waren.



Abbildung 5-27 Sportplatz auf dem Dach des METRO Cash & Carry-Marktes in Berlin-Friedrichshain (METRO Cash & Carry Deutschland o.J.)

Aktuelle Entwicklungen in der Umgebung

Wie bereits aus den vorherigen Ausführungen ersichtlich wird, war die Ansiedlung von METRO eine Initialzündung für die weitere Entwicklung des Geländes des ehemaligen Wriezener Güterbahnhofs. Im Jahr der Eröffnung des METRO-Marktes (2006) eröffnete ein Baumarkt der Firma Hellweg GmbH & Co. KG auf dem westlich angrenzenden Grundstück. Im Jahr 2008 zog die Firma Dämmisol Baustoffe GmbH auf das östliche Grundstück. Das Unternehmen musste seinen Standort in Kreuzberg aufgeben und wurde verlagert. Das an der Spree gelegene Grundstück soll im Rahmen des Programms Stadtumbau West für neue Entwicklungen zur Verfügung stehen. Fast zeitgleich wurde die Wohnbebauung in der direkten Nachbarschaft an der Straße der Pariser Kommune von einem neuen Eigentümer, der Wohnungsgesellschaft Friedrichshain übernommen, die diese in der Zwischenzeit saniert hat. In dem Gebäudekomplex befindet sich auch ein Hotel. Im Jahr 2001/ 2002 hat die Stadt Berlin mit einem Konzept für das Gebiet „Ostbahnhof Nord“ am Bundeswettbewerb „Stadtumbau Ost – für lebenswerte Städte und attraktives Wohnen“ teilgenommen. Das Konzept hat u.a. neue Grünflächen und die Sanierung der Wohnbebauung vorgesehen (STADTUMBAU BERLIN: OSTBAHNHOF NORD).

Auf Grundlage der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung und einer Planungswerkstatt (2004-2005), die im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zur Umwidmung des ehemaligen Wriezener Bahnhof durchgeführt wurden, wurde die Gestaltung des öffentlichen Parks (südlich der Helsingforder Straße) als partizipativer Prozess weitergeführt. Insbesondere die Möglichkeit der

Akquisition öffentlicher Fördermittel unterstützte diese Fortsetzung des partizipativen Gestaltungsablaufs. In Zusammenarbeit mit den Anwohnern, Initiativen, Schülern und lokalen Unternehmen und in Kooperation mit dem Bezirksamt wurde ein 2,4 ha großer Quartierspark entwickelt. Das „Wriezener Freiraumlabor“ wurde zwischen 2007-2009 im Rahmen ExWoSt-Modellvorhaben des BMVBS/BBR „Innovationen für familien- und altengerechte Stadtquartiere“ gefördert.

Zeitgleich begannen städtebauliche Entwicklungen südlich der Bahngleise, die zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen sind. Zum einen handelt es sich um das ca. 4,2 Hektar große Postareal. Den Mittelpunkt des Areals bildet hierbei das denkmalgeschützte Gebäude des ehemaligen Postbahnhofs, das heute für Events und Konzerte genutzt wird. Im Umfeld des Postbahnhofs soll ein städtisches Quartier aus Wohnen und Arbeiten entstehen. Das Postgelände soll aktuell (2012) erneut verkauft werden, nachdem ein Investor den Kaufvertrag rückgängig gemacht hat (BERLINER ZEITUNG VOM 02.01.2012)

Weiter wurde auf dem ca. 21 Hektar großen „Anschütz-Gelände“ bereits eine Sportarena (O₂-World) mit 16.000 Sitzplätzen realisiert. Umgeben werden soll die Arena mit Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen sowie Wohnnutzungen. Westlich der Sportarena wird sich zukünftig die Vertriebszentrale des Daimler-Konzerns befinden und östlich angrenzend ist ein Büro- und Hotelkomplex sowie ein Shoppingcenter geplant. Die Realisierung der Bauvorhaben ist für 2013/2014 geplant (BERLINER MORGENPOST VOM 10.02.2012, BERLINER ZEITUNG VOM 02.01.2012, TAGESPIEGEL VOM 07.02.2011).

Diese beiden Entwicklungen (Postareal und Anschütz-Gelände) spielten insbesondere bei der Abschätzung der zukünftigen Verkehrsbelastung auf der Straße der Pariser Kommune eine wichtige Rolle. Vor diesem Hintergrund wurden im Rahmen des Verkehrsgutachtens neben dem ehemaligen Wriezener Bahnhof auch die Auswirkungen dieser beiden Gebietsentwicklungen betrachtet.

Abgleich mit Kennzahlen der Logistik

Der METRO-Markt ist keinem der in Kapitel 3.2.3 dargestellten Logistiktypen zuzuordnen und ist daher mit den in Literatur dafür recherchierten Kennzahlen nicht vergleichbar. Der Unterschied ergibt sich vor allem daraus, dass bei Cash & Carry-Märkten, d.h. Ansiedlungen des Typs Großhandel, anders als bei „klassischen“ Logistikan siedlungen wie z.B. Speditionen oder regionale oder überregionale Logistikzentren neben den Anlieferverkehr Kundenverkehre treten und diese Märkte damit eher Einzelhandelsstandorten ähneln.

WAGNER (2009) hat in ihrer Dissertation u.a. Verkehrskennwerte für Logistikbetriebe ermittelt. Neben dem Verkehrssektor hat sie auch den Handelssektor betrachtet. Darunter würden nach Wagner auch Betriebe des Großhandels- und Warenverteilzentren des Einzelhandels fallen. Im Rahmen einer Befragung von 22 Betrieben konnte sie eine mittlere Grundstücksfläche von 3,7 Hektar für Handelsbetriebe ermitteln. Je nach Berechnungsgrundlage sind im Mittel für Logistikbetriebe des Handelssektor 170 LKW-Fahrten oder 63 LKW-Fahrten/ Hektar oder 1,4 LKW-Fahrten/ Beschäftigte pro Tag kennzeichnend.

Für die hier vorliegende Fallstudie würde sich rechnerisch somit eine Spanne von 170-340 LKW-Fahrten ergeben. Die in dem Verkehrsgutachten zur Ansiedlung des METRO-Marktes in Berlin-Friedrichshain ermittelten Werte betragen 168 LKW-Fahrten/ Tag und liegen damit leicht unter den in der Dissertation von WAGNER ermittelten Werten. Auffallend ist die hohe Zahl an Pkw-Fahrten/ Tag. Mit 3.755 Pkw-Fahrten/ Tag liegt der METRO Cash & Carry-Markt eher im Bereich des Pkw-Aufkommens von Discounter-Märkten (vgl. u.a. BOSSERHOFF 2000). Dies entspricht auch dem Ziel von METRO, neben Gewerbebetreibenden auch Privatkunden für den Einkauf in den Cash & Carry-Märkten zu gewinnen.

Cash & Carry-Markt der METRO AG in Berlin-Friedrichshain

| | |
|------------------------------------|-------------------------|
| Flächenbedarf (Grundfläche) | 540.000 qm (5,4 Hektar) |
| Beschäftigte | 56 Beschäftigte/ Hektar |
| LKW-Fahrten | 168 LKW-Fahrten/ Tag |
| Pkw-Fahrten | 3.755 Pkw-Fahrten/ Tag |

Tabelle 5-4 Zusammenstellung der Kennzahlen für den Cash & Carry-Markt der METRO AG in Berlin-Friedrichshain (eigene Darstellung)

Abgleich mit Kriterienkatalog der Standortwahl von Logistikunternehmen

Neben einem Abgleich mit den Kennzahlen der Logistik erfolgte auch ein Abgleich mit dem Kriterienkatalog der Standortwahl von Logistikunternehmen. Der Standortprüfkatalog wurde in Kapitel 3.4.2 eingeführt. Für die Fallstudie von METRO liegen zu allen Standortfaktoren (1 bis 10) Angaben vor (vgl. Tabelle 5-5). Lediglich zum Grundstückspreis können keine genauen Angaben gemacht werden. Im Rahmen des Bebauungsplans wurden Auflagen für den Cash & Carry-Markt festgesetzt, was die Gestaltung des Gebäudes (u.a. Fassadenbegrünung) und dessen Umfeld (Pflanzung von Bäumen auf dem Parkplatz und im nördlichen Bereich des Grundstücks als Abschirmung zum Park) betrifft. In einer Vereinbarung hat das Unternehmen METRO zudem zugesichert, dass von den 300 Arbeitsplätzen mindestens 150 Arbeitsplätze neu entstehen

werden und in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen mit Arbeitssuchenden aus dem Bezirk besetzt werden sollen.

| Standortfaktoren aus Sicht der Unternehmen | | Cash & Carry-Markt der METRO AG in Berlin-Friedrichshain |
|--|---|---|
| 1 | Anbindung an Autobahn/Bundesstraßen | Bundesstraßen B 1/ B 5 bzw. B 96a in ca. 1,5 km und Autobahnen A 100 bzw. A 113 in ca. 8 km Entfernung |
| 2 | Nachtfahrverbote, Einschränkungen für LKW | Keine Einschränkungen am Standort |
| 3 | Grundstücksgröße und -zuschnitt | 540.000 qm Bruttogrundstücksfläche mit einem nahezu rechteckigen Zuschnitt |
| 4 | Möglichkeit des 24-Stunden-Betriebes | ja |
| 5 | Grundstückspreis | k.A. |
| 6 | Bebauungs- und Gestaltungsvorschriften | Fassadenbegrünung, Pflanzung einer Baumreihe, Dachbegrünung (wurde zugunsten eines Sportplatzes aufgegeben) |
| 7 | Umweltauflagen | Keine |
| 8 | Lage zu Absatzgebieten | siehe 9 |
| 9 | Lage zu Produktionsstätten/ Kunden | hohes Kundenpotenzial im Berliner Stadtgebiet |
| 10 | Unternehmensfreundlichkeit der Verwaltung | als sehr positiv eingeschätzt (siehe auch akteurs- und prozessbezogene Analyse) |

Tabelle 5-5 Abgleich des Cash & Carry-Marktes der METRO AG in Berlin-Friedrichshain mit Kriterienkatalog der Standortwahl von Logistikunternehmen (eigene Darstellung nach Clausen u.a. 2005, S. 10)

5.2.4 Konflikte und Ansätze zur Regulierung

Nutzungskonflikte

Im Rahmen der Bürgerforen wurden die Nutzungskonflikte im Hinblick auf die Ansiedlung eines Cash & Carry-Marktes von METRO auf dem ehemaligen Wriezener Bahnhof deutlich. Bereits im ersten Bürgerforum haben sich die Themenkomplexe Verkehr und Grün herauskristallisiert. Die folgenden Ausführungen beruhen in erster Linie auf Protokollen zu den Bürgerforen, die durch die AG Wriezener Bahnhof + am 15.09.2004 sowie am 7./8.12.2004 organisiert wurden (PROTOKOLL DES BÜRGERFORUMS AM 15.09.2004, PROTOKOLL DES BÜRGERFORUMS AM 07.12.2004, PROTOKOLL DES BÜRGERFORUMS AM 08.12.2004) und dem Protokoll der Informationsveranstaltung des Runden Tisches Verkehr Friedrichshain-Kreuzberg (RTVFK) am 27.01.2005 (PROTOKOLL ZUR INFORMATIONSVERANSTALTUNG AM 27.01.2005).

In diesem Zusammenhang haben vor allem die Anwohner der Straße der Pariser Kommune über eine bereits bestehende hohe Verkehrsbelastung auf ihrer Straße geklagt. Nachdem die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens vorgestellt wurden, hatten diese Anwohner die Befürchtung,

dass sich die Verkehrsbelastung merklich erhöhen wird. Die Vertreter des Bürgerkomitees Weberwiese haben daraufhin – bis zum Ende des Verfahrens – den Umbau der Kreuzung Straße der Pariser Kommune/ Rüdersdorfer Straße gefordert. Hierzu hat das Bürgerkomitee eigene Vorschläge ausgearbeitet und dem Bezirk überreicht. Da sich das Thema Verkehr als ein zentraler Diskussionspunkt herausgestellt hatte, gab es hierzu ein Bürgerforum, das sich ganz diesem Thema gewidmet hat. Ein Resultat der Diskussionen mit den Bürgern war, dass die BVV Friedrichshain-Kreuzberg das Bezirksamt ersucht hat, ein zusätzliches Verkehrsgutachten erstellen zu lassen und das Ergebnis wiederum im Rahmen einer Informationsveranstaltung den Bürger vorzustellen. Das zweite Verkehrsgutachten hatte den Auftrag, die Entwicklungen südlich der Bahngleise (Postareal und Anschütz-Gelände) in den Berechnungen zu den zukünftigen Verkehrsbelastungen mit zu betrachten. Das Bürgerkomitee Weberwiese konnte sich am Ende mit ihrer Forderung eines Kreisverkehrs nicht durchsetzen, stattdessen wurde der Knotenpunkt Straße der Pariser Kommune/ Rüdersdorfer Straße umgebaut. Es erfolgten im Bereich der Straße der Pariser Kommune noch weitere Umbauarbeiten.

Ein weiteres Thema war die Forderung der Bürger nach mehr Grünflächen und Sportplätzen im Quartier. Ebenfalls auf dem ersten Bürgerforum wurde die Idee aufgeworfen, einen Sportplatz auf dem Dach des METRO-Marktes oder des Baumarktes zu errichten. Es wurde auch von Seiten der Bürger über eine Grünanlage im Bereich zur Warschauer Straße nachgedacht. Da feststand, dass aus Gründen der Wirtschaftlichkeit weder die Stadt Flächen des Areals für Freizeitzwecke ankaufen konnte, noch die DB diese kostenfrei zur Verfügung stellen wollte, musste der Anteil an Grünflächen auf dem Areal individuell ausgehandelt werden (PROTOKOLL BÜRGERFORM AM 15.09.2004, S. 10).

Die BVV Friedrichshain-Kreuzberg hat im Ergebnis der Veranstaltungen eine Reihe von Beschlüssen gefasst, die das Bezirksamt verpflichtet haben, im Rahmen des Planungsverfahrens bestimmte Maßnahmen durchzuführen (PROTOKOLL BÜRGERFORUM AM 27.01.2005, S. 2). Die zentralen Beschlüsse enthielten neben der Erstellung eines zusätzlichen Verkehrsgutachtens auch die Aufforderung, mit der DB zu verhandeln, die bisher in der Planung vorgesehen Grünflächen zu erweitern. Des Weiteren sollte von METRO gefordert werden, dass mindestens 50 Prozent der neu zu schaffenden Arbeitsplätze in Zusammenarbeit mit der Arbeitsagentur Berlin-Mitte durch Arbeitslose aus dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg besetzt werden. Dieser Forderung hat METRO zugestimmt.

Im Rahmen der weiteren Planungen hat sich die Fläche für den öffentlichen Park auf 3 Hektar vergrößert, indem die DB einzelne Flächen an der Helsingforser Straße nicht mehr bebaut hat.

Eine dreitägige Planungswerkstatt mit Fachleuten und Bürgern diente dazu, erste konkrete Ideen für den Park zu entwickeln. Ein weiteres Thema der Planungswerkstatt war auch die Gestaltung des Stadtplatzes in der Mitte des Wriezener Bahnhofs. Dieser Platz war zu Beginn der Planung noch nicht existent und hat sich erst im Rahmen der Diskussionsveranstaltungen entwickelt. Als Konzept für die Erweiterung der Grünflächen wurde zudem erarbeitet, dass die Parkplätze von METRO, die diese tagsüber nutzt am Abend von den Besuchern der angrenzenden Diskothek im ehemaligen Heizwerk genutzt werden können. Diese Doppelnutzung der Parkplätze wurde vertraglich geregelt und hatte zur Folge, dass die Diskothek keine eigenen Parkplätze bauen musste. Die dadurch frei gewordenen Flächen konnten für den Stadtplatz genutzt werden.

Die Idee der Errichtung eines Sportplatzes wurde im Verlauf des Verfahrens von dem Unternehmen aufgegriffen. Im Juni 2006 wurde der Sportplatz auf dem Dach des METRO-Marktes medienwirksam eingeweiht (BERLINER ZEITUNG VOM 30.06.2006). Der Sportplatz steht seitdem Schulen und Vereinen aus der Nachbarschaft zur Verfügung, der Unterhalt des Platzes liegt weiterhin in der Verantwortung von METRO.

Maßnahmen zur Konfliktvermeidung

Hilfreich zur Vermeidung von Konflikten im Bebauungsplanverfahren war zunächst die Erstellung des städtebaulichen Rahmenplans, in dem frühzeitig geprüft werden sollte, ob die Realisierung eines Großmarktes auf dem Standort überhaupt städtebaulich verträglich ist. Da der Rahmenplan frühzeitig den Bürgern unter Teilnahme aller am Prozess Beteiligten vorgestellt wurde, konnten frühzeitig mögliche Bedenken und Konflikte eruiert und antizipiert werden. Außerdem konnte den Bürgern erklärt werden, dass eine reine Grünflächennutzung des Areals finanziell nicht realisierbar ist. Diese intensive Bürgerbeteiligung, die über die gesetzlichen Erfordernisse hinausgeht, wurde auch im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens mit mehreren Bürgerforen und Diskussions- und Informationsveranstaltungen fortgesetzt. Auch auf diese Weise sowie durch den eingerichteten Emailverteiler und die Teilnahme von Vertretern von METRO, der DB, der Stadt und der Gutachter an den Veranstaltungen wurde versucht, die Planungen transparent zu gestalten, um Konflikte wegen Informationsdefiziten vorzubeugen.

Ebenfalls zur Konfliktvermeidung beigetragen haben dürfte die Tatsache, dass der Bezirk die Moderation der Informationsveranstaltungen an Initiativen aus der direkten Nachbarschaft vergeben hat, die damit aktiv in den Prozess eingebunden wurden. Damit sollte eine Ablehnungshaltung verhindert werden.

Im Rahmen der Realisierung des METRO-Marktes hat zudem METRO mehrere Maßnahmen ergriffen, die frühzeitig auf Bedenken der Anwohner reagieren und Konflikte während der Realisierungsphase vermeiden sollten. In diesem Zusammenhang zu nennen ist vor allem die Begrünung der nördlichen Fassade des METRO-Marktes in Richtung der Wohnbebauung. Auch die Lage des Marktes auf dem Gebiet des Wriezener Bahnhofs, die einen Grünstreifen im Norden als Puffer zur Wohnbebauung vorsieht, hat Konflikten vorgebeugt.

Ergebnisse der Anwohnerbefragung

Im Februar 2007 wurde bei den Anwohnern des ehemaligen Wriezener Bahnhof eine Anwohnerbefragung durchgeführt. Zu dem Zeitpunkt der Befragung war somit die Planungs- und Bauphase für den METRO-Markt abgeschlossen und der Großmarkt hatte seit sechs Monaten seinen Betrieb aufgenommen. An der Befragung haben sich 67 Anwohner beteiligt. Davon wohnten 43 Befragte (64 Prozent) bereits vor der Planungs- und Bauphase (2004- 2006) in ihrer Wohnung, 22 Befragte (33 Prozent) sind während der Planungs- und Bauphase eingezogen und 2 Befragte (3 Prozent) danach. 56 der befragten Anwohner gaben an, dass ihnen bekannt ist, dass sie in der Nähe eines Logistikstandorts wohnen.

Auf die Frage, ob sie im Vorfeld (d.h. vor Planungsbeginn) von den Planungen für den ehemaligen Wriezener Bahnhof erfahren haben, haben 30 der 43 Befragten, die bereits vor der Planungs- und Bauphase ihre Wohnung bewohnt haben, mit ja und 13 mit nein geantwortet. Hiervon gaben 30 Befragte an, aus welcher Quelle sie von den Planungen erfahren haben (Mehrfachnennungen waren möglich). Aus der Zeitung erfuhren 19 Anwohner von den Planungen, aus Informationsbroschüren oder -veranstaltungen 13 Anwohner, über Familienmitglieder und Bekannte sechs Anwohner und aus anderen Quellen weitere zwei Anwohner.

Um mögliche Konflikte zwischen dem Wohnumfeld und den Auswirkungen des Großmarktes zu identifizieren, wurden die Anwohner auch hier gebeten, ihr derzeitiges Wohnumfeld von eins (sehr gut) bis fünf (sehr schlecht) zu bewerten (Abbildung 5-28). Von den 67 Befragten bewerten 42 Prozent ihr Wohnumfeld mit der Schulnote sehr gut bis gut, 43 Prozent mit befriedigend und 15 Prozent mit der Note schlecht bis sehr schlecht.

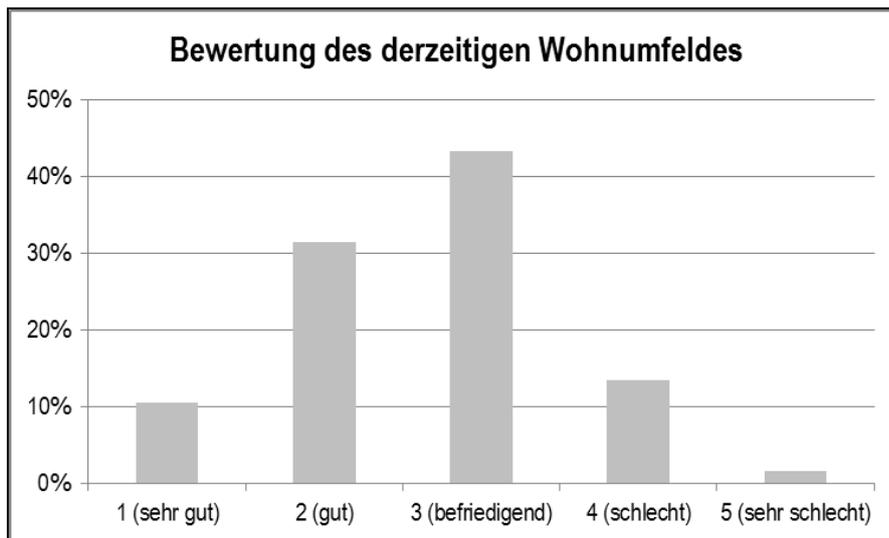


Abbildung 5-28 Bewertung des Wohnumfeld durch die Anwohner des METRO-Marktes (eigene Befragung 2007)

Auf die Frage, ob sich seit ihrem Einzug in die Wohnung ihr Umfeld verändert hat, haben 41 der 67 Befragten mit ja geantwortet. Von diesen Antwortenden gaben wiederum 24 an, dass sich ihr Wohnumfeld verbessert hat und nur 15 haben eine Verschlechterung gesehen, und 2 konnten keine genauen Angaben machen. Die Nennungen zu den positiven Veränderungen betrafen zum einen das Vorhandensein von mehr Einkaufsmöglichkeiten mit 9 Nennungen und die durchgeführten Sanierungsmaßnahmen an den Gebäuden und Wohnumfeldmaßnahmen mit 8 Nennungen. Bei den Nennungen zu den negativen Veränderungen war mit 6 Nennungen die Lärmbelastung die Hauptnennung.

Des Weiteren wurden explizit die möglichen Nutzungskonflikte (Pkw- und LKW-Verkehr, Lärm, Schadstoffe und Stadtbild) bei den Anwohnern dahingehend abgefragt, wie sie die Belastung dieser Bereiche für ihren Wohnstandort einschätzen (Abbildung 5-29).

Nur eine geringfügige Rolle spielt bei den Anwohnern Beeinträchtigungen des Stadtbildes. Ca. 18 Prozent gaben an, dass sie sich stark oder sehr stark durch das Stadtbild bzw. die Optik der umliegenden Gebäude gestört fühlen.

Bezüglich der Verkehrsbelastung durch Pkw schätzten 37 Prozent der Anwohner die Belastung als stark oder sehr stark ein und 24 Prozent der Anwohner als mäßig. Bei der Verkehrsbelastung durch LKW empfanden nur 13 Prozent der Anwohner die Belastung als sehr stark und stark. Von den Befragten die die Verkehrsbelastungen durch Pkw als stark bis sehr stark eingestuft haben, wohnen 21 in der Straße der Pariser Kommune. Diese Einschätzung, dass die Belastungen im Umfeld der Straße der Pariser Kommune besonders gravierend sind, deckt sich mit den

Ergebnissen der Verkehrsgutachten und den Äußerungen der betreffenden Anwohner im Rahmen der Bürgerforen.

Ebenso erscheinen nach der Befragung die Lärmbelastungen eine weniger bedeutende Rolle zu spielen, mehr als die Hälfte der Befragten (55 Prozent) gaben an, dass sie die Lärmbelastung als nicht vorhanden bis gering einschätzen. 25 Prozent empfanden den Lärm als eine starke oder sehr starke Belastung.

Hinsichtlich der Schadstoffbelastung empfanden ca. 21 Prozent der Befragten die Belastung als stark oder sehr stark. Auch die Schadstoffbelastung scheint für die Anwohner somit eher eine untergeordnete Rolle zu spielen.

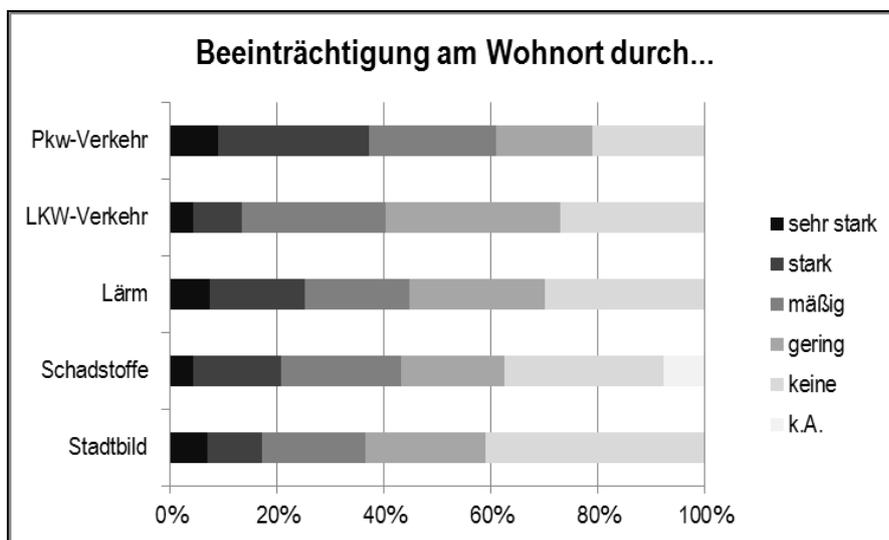


Abbildung 5-29 Bewertung der Beeinträchtigungen am Wohnort durch die Anwohner des METRO-Marktes (eigene Befragung 2007)

Auf die Frage, ob die vorgenannten Beeinträchtigungen auf den METRO-Markt zurückzuführen sind, haben 39 Prozent der Befragten mit ja geantwortet. Davon gaben 19 Anwohner den Verkehr als konkrete Ursache an, 11 Anwohner die Lärmbelastungen, weitere 11 Anwohner die Beeinträchtigungen des Stadtbildes und 9 Anwohner Schadstoffbelastungen. Weitere Nennungen betrafen die Zunahme des Verkehrs, insbesondere Staugefahr für Busse und eine erhöhte Unfallgefahr, sowie Licht- und Lärmbelastungen durch den Sportplatz auf dem Dach des METRO-Marktes.

5.2.5 Zusammenfassung

Zusammenfassend können folgende Zwischenergebnisse der Fallstudie zum METRO Cash & Carry-Markt festgehalten werden:

- Von 2003 bis 2006 plante und errichtete die Firma METRO auf dem Gelände des ehemaligen Wriezener Bahnhofs in Berlin-Friedrichshain (Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg) einen Großmarkt. Es handelt sich um den ersten innerstädtischen Standort von METRO in Berlin. Zum damaligen Zeitpunkt war METRO bereits mit fünf Standorten in Berlin vertreten, die sich jedoch alle an großen Einfallstraßen befanden bzw. befinden. METRO suchte gezielt nach einem innerstädtischen Standort für ihren neuen Markt in Berlin, da nach einer internen Analyse mittels einer Software ermittelt werden konnte, dass eine Expansion vor allem in der Nähe des Stadtzentrums sinnvoll sei. Dies liegt nach Angaben von METRO vor allem an der größeren Nähe zum Kunden, somit größeren Umsatzpotenzialen und guten Zukunftsaussichten angesichts der steigenden "Attraktivität der Innenstädte".
- Die Fläche für den METRO-Markt liegt in der „Inneren Stadt“ (innerhalb des S-Bahn-Rings) auf einem Gelände, das zuvor zunächst als Bahnhof für den Personenverkehr und später als Güterbahnhof genutzt wurde. Für das Gelände bestand kein Bebauungsplan, so dass ein neuer vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt und beschlossen werden musste.
- Sowohl METRO als auch die Stadt betrieben das Bebauungsplanverfahren sehr proaktiv. Zunächst wurde ein städtebaulicher Rahmenplan entwickelt, in dessen Zusammenhang u.a. untersucht werden sollte, ob die Fläche für eine Großhandelsansiedlung geeignet ist. Ursprünglich wurde seitens der Stadt angestrebt, die Fläche einer Wohn- und Büronutzung zuzuführen. Dies ließ sich jedoch aufgrund einer fehlenden Nachfrage nicht realisieren. Der städtebauliche Rahmenplan wurde in einem frühen Stadium der Planung bereits im Rahmen eines Bürgerforums mit lokalen Interessengruppen und Anwohnern diskutiert. Auch im weiteren Bebauungsplanverfahren wurde erheblich über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinausgegangen, insbesondere in Bezug auf die Beteiligung der Anwohner an dem Verfahren. Neben der gesetzlich vorgeschriebenen frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans wurden mehrere Informationsveranstaltungen, Bürgerforen und Workshops unter Beteiligung aller relevanten Akteure durchgeführt und über einen E-Mail-Verteiler laufend Informationen versandt. Auf diese Weise konnten Konfliktpotenziale frühzeitig identifiziert werden und Lösungen gesucht werden. Als Diskussionspunkte hatten sich die Themen Verkehr und Grün herauskristallisiert. Dieser proaktive Ansatz resultierte unter anderem in der Umsetzung von

konkreten Maßnahmen, wie der Anlage eines Sportplatzes auf dem Dach des METRO-Marktes, einer gemeinsamen Nutzung der Parkplätze mit einer nahegelegenen Diskothek und der Anlage und im weiteren Verlauf der Ausgestaltung eines Parks durch die Anwohner. Das Verfahren wurde zudem durch die Einbindung lokaler Interessengruppen erleichtert, die mit der Moderation der Informationsveranstaltungen, Workshops und Bürgerforen beauftragt wurden. Des Weiteren wurden der städtebauliche Rahmenplan und der Bebauungsplan von einem Planungsbüro erstellt, welches auf Initiative und Vorschlag der Stadt beauftragt wurde.

- Im Ergebnis konnte das Bebauungsplanverfahren auf diese Weise in verhältnismäßig kurzer Zeit und ohne erhebliche Konflikte abgeschlossen werden. Klagen gegen den Bebauungsplan wurden nicht erhoben. Die Ergebnisse der durchgeführten Anwohnerbefragung zeigen, dass das Konfliktpotenzial bei der Ansiedlung des METRO-Marktes geringer war als bei der oben beschriebenen Ansiedlung des Kaiser's Tengemann Logistikzentrums. So empfanden lediglich 37 Prozent der befragten Anwohner die Belästigung durch PKW-Verkehr als stark oder sehr stark und nur 13 Prozent empfanden den LKW-Verkehr als stark oder sehr stark störend. 25 Prozent der befragten Anwohner gaben Lärmbelästigungen als stark oder sehr stark an.

5.3 Hamberger Großmarkt für Gastronomie auf ehemaligem Güterbahnhof Moabit

Die Hamberger Großmarkt GmbH (kurz: Hamberger) plant seit ca. 2006 auf Teilflächen des ehemaligen Güterbahnhofs in Berlin-Moabit die Errichtung eines Großmarktes für Gastronomie und Lebensmittel. Der Standort für den Großmarkt ist Teil des von der Deutschen Bahn AG (kurz: DB) nicht mehr genutzten ehemaligen Güterbahnhofs Moabit. Der Standort wurde im Jahr 2008 von der Nutzung zu Bahnbetriebszwecken freigestellt. Mitte 2011 erfolgte die Baugenehmigung für den Großmarkt, und im Februar 2012 wurden die ersten Bäume auf dem ehemaligen Bahngelände gefällt. Der für das Vorhaben erforderliche vorhabenbezogene Bebauungsplan ist jedoch noch nicht rechtskräftig. Er wurde bislang noch nicht festgesetzt und veröffentlicht.

Das Vorhaben ist in ein Gesamtkonzept der Entwicklung des Geländes des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit eingebunden. Dieses Gesamtkonzept sieht vor, die bereits in Teilbereichen vorhandenen gewerblichen Nutzungen weiter zu entwickeln. Gleichzeitig sollen die südlich an das Güterbahnhofs Gelände angrenzenden Quartiere durch den Bau einer Umgehungs- und Erschließungsstraße vom Durchgangsverkehr und vom Erschließungsverkehr für die gewerblichen Nutzungen auf dem Güterbahnhofs Gelände entlastet werden. Dieses Konzept ist östlich der Wilhelmshavener Straße bereits umgesetzt. Laut Angaben der Stadtplanungsabteilung des Bezirks Mitte soll der Bau der Planstraße größtenteils aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW, ehemals GA) finanziert werden. Für die Planstraße ist das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen. Zum Zeitpunkt dieser Arbeit war die Planstraße noch nicht fertig gestellt.

Auf einer Teilfläche soll darüber hinaus ein Park, der sog. „Moabiter Stadtgarten“, verwirklicht werden, um dem mit öffentlichen Grünflächen unterversorgtem Moabiter Norden zusätzliche Grünflächen zur Verfügung zu stellen. Mit dem Bau wurde im Mai 2011 begonnen. Die Fertigstellung wird für Ende 2012 erwartet.

Die Inhalte für dieses Unterkapitel stammen aus Experteninterviews, die Ende 2006 und Anfang 2011 geführt wurden. Als Gesprächspartner standen zwei Mitarbeiter aus dem Fachbereich Stadtplanung des Bezirksamtes Mitte zur Verfügung, die für übergeordnete Planungen bzw. die verbindliche Bauleitplanung im Bezirk verantwortlich sind. Neben einem der Geschäftsführer der Hamberger Großmarkt GmbH wurden der Projektentwickler, Vertreter der Deutschen Bahn AG als Flächeneigentümer und Vertreter der Bürgerinitiative Siemensstraße interviewt. Des Weiteren wurden die zur Verfügung stehende Literatur, insbesondere Internetquellen, Zeitungsartikel und

sonstiges Informationsmaterial, sowie der vorhabenbezogene Bebauungsplan mit entsprechenden Gutachten ausgewertet. Am Ende der Darstellung der Fallstudie wird zudem auf eine Anwohnerbefragung eingegangen, die im Februar 2007 durchgeführt wurde. In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass die Befragung in einer sehr frühen Projektphase noch vor dem eigentlichen Bebauungsplanverfahren stattgefunden hat.

5.3.1 Strategie und Handlungslinien des Unternehmens

Abriss der Unternehmensgeschichte von Hamberger

Hamberger ist ein Familienunternehmen mit Sitz in München, das den beiden Eigentümerfamilien Hamberger und Titius gehört. Seine Anfänge hatte das Unternehmen vor ca. 100 Jahren in München. Der erste Großmarkt in München wurde 1964 eröffnet. Es folgte ein weiterer Standort in München, an dem sich heute auch die Verwaltung von Hamberger befindet, und der als Auslieferungslager z.B. für Hotels fungiert. Mitte der 1990er Jahre hat das Unternehmen Standorte in den neuen Bundesländern entwickelt, wovon einer bereits wegen Unrentabilität wieder geschlossen werden musste. Aktuell verfügt Hamberger über weitere Märkte in Allstedt, Bitterfeld, Wittenberg und Rosslau (vgl. Abbildung 5-30).

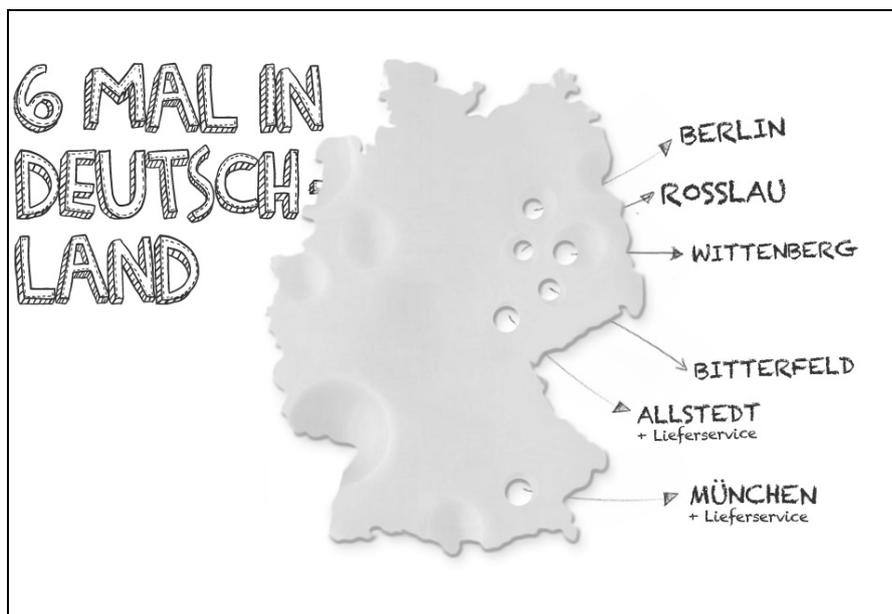


Abbildung 5-30 Standorte der Hamberger Großmärkte in Deutschland (Hamberger)

Ziel der Standortentwicklung für den Großmarkt für Gastronomiebedarf und Lebensmittel der Hamberger GmbH

Mit ihrem Großmarkt für Gastronomiebedarf und Lebensmittel auf einer Verkaufsfläche von 14.700 Quadratmeter möchte sich Hamberger auf dem Berliner Markt positionieren. Im

Vergleich zu seinem Wettbewerber METRO können bei Hamberger nur „Wiederverkäufer“ aus dem Lebensmittelbereich einkaufen, d.h. z.B. Hotels, Imbisse, Kantinen.

Hamberger verfolgt nach eigenen Angaben das Ziel, sich verstärkt in deutschen Großstädten zu positionieren. Neben dem innerstädtischen Standort in München würde Hamberger mit der Realisierung des Standorts in Berlin über einen weiteren Standort in einer Großstadt verfügen.

Laut Angaben des Unternehmens fiel die Wahl auf Berlin, da sich dort ein neuer Markt erschließen lässt. Berlin verfügt über eine hohe Einwohnerzahl und viele Touristen, die konsumieren, und folglich auch über viel Gastronomie. Ein weiteres Potenzial von Berlin sieht das Unternehmen in der Vielzahl von verfügbaren Arbeitskräften. Hinzu kommt die Tatsache, dass Berlin eine der wenigen deutsche Großstädte ist, in der noch bezahlbare Grundstücke auf dem Markt verfügbar sind.

Die zuvor genannten Gründe sprachen für das Unternehmen für eine Standortentwicklung im Berliner Stadtgebiet. Ein Standort im Umland von Berlin kam für Hamberger nicht in Betracht, da Hamberger der Meinung ist, dass ihr angestrebtes Konzept (mit einer großen Verkaufsfläche und einem großen Sortiment) nur auf innerstädtischen Standorten funktionieren würde. Betont wurde in diesem Zusammenhang auch der Faktor „Zeit“. Die Kunden seien nicht bereit, längere Strecken (verbunden mit zusätzlicher Fahrzeit) für den Weg zum Großmarkt auf sich zu nehmen. In der Regel kommen die Kunden aus dem Berliner Stadtgebiet jeden Tag oder jeden zweiten Tag zum Markt, um frische Ware einzukaufen.

Neben Berlin hat das Unternehmen zeitgleich auch versucht, einen Standort in Hamburg zu finden. Aufgrund von fehlenden Flächen in entsprechender Größe und zu vertretbaren Grundstückspreisen ließ sich dort jedoch kein Großmarkt realisieren.

Im Rahmen der Ansiedlung des Hamberger Großmarktes sollen laut Unternehmen 250 – 300 Arbeitsplätze entstehen. Es ist für den Hamberger Großmarkt in Berlin-Moabit eine Verkaufsfläche von ca. 14.700 Quadratmeter geplant. Damit wäre der Markt größer als der bislang größte Hamberger Markt in München, der eine Verkaufsfläche von 12.600 Quadratmeter hat.

Prozess der Standortsuche

Der Entscheidung für den Standort des Gewerbegebiets nördlich der Siemensstraße in Berlin-Moabit ging eine mehr als vierjährige Standortsuche durch Hamberger voraus (BPLAN 1-45 VE). Die folgenden Informationen wurden in den mit der Firma Hamberger und der Stadt geführten Interviews ermittelt.

Zunächst hat das Unternehmen Hamberger über einen Makler nach einer geeigneten Fläche gesucht. Erst nach Einschaltung eines Grundstücks-/ Projektentwicklers (ProStadt) wurde jedoch das Grundstück auf dem ehemaligen Güterbahnhof Moabit gefunden. Der Grundstücksentwickler hat im weiteren Verlauf auch die Kaufverhandlungen mit der DB begleitet, das Bebauungsplanverfahren gesteuert und den Durchführungsvertrag verhandelt. Als Gründe für die Verzögerungen sind im Bebauungsplanentwurf Änderungen in der Grundstücksgröße und in der Projektbeschreibung genannt (BPLAN 1-45 VE).

Zu Beginn des Bebauungsplanverfahrens ist das Unternehmen von einer Planungsdauer von ca. zwölf Monaten ausgegangen; seit dem Antrag auf Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans im Januar 2007 sind jedoch bereits mehr als fünf Jahre verstrichen, ohne dass der Bebauungsplan rechtskräftig ist.

5.3.2 Biographie des Standortes

Lage in der Stadt

Das 4,2 Hektar große Güterbahnhofgelände liegt im Bezirk Mitte im Ortsteil Moabit (Abbildung 5-31). Der Standort wird im Süden von der bestehenden Siemensstraße, im Osten von der geplanten Grünfläche „Moabiter Stadtgarten“ und im Norden und Westen von einer geplanten Straße (Planstraße) begrenzt (Abbildung 5-32 und Abbildung 5-42).

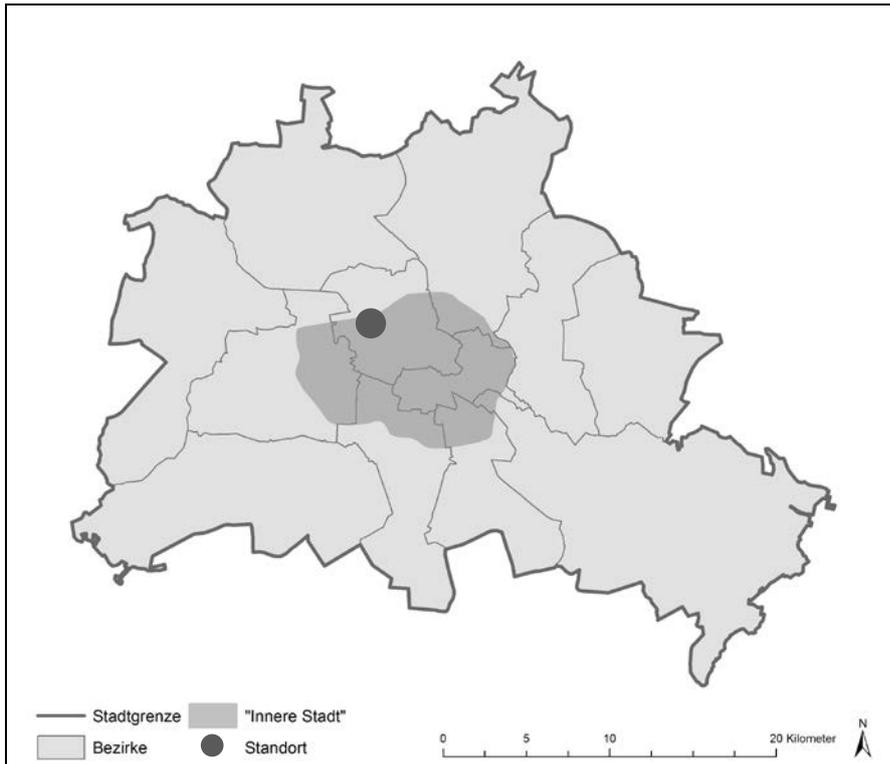


Abbildung 5-31 Lage in der Stadt (eigene Darstellung auf Datengrundlage des Statistischen Landesamtes Berlin)

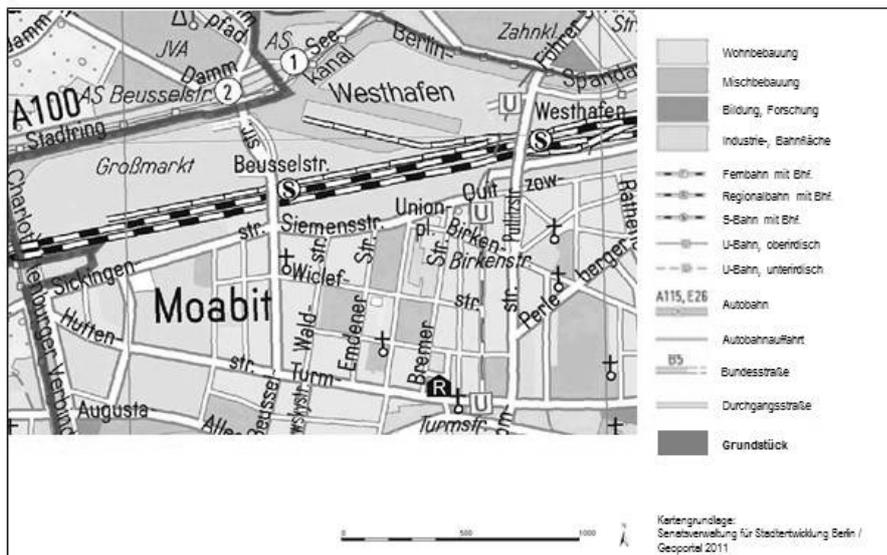


Abbildung 5-32 Kleinräumige Lage (eigene Darstellung nach SenStadt/ Geoportal 2011)

Geschichtliche Entwicklung

Im Jahr 1871 wurde der Bahnhof Moabit an der Siemens- und Quitzowstraße als Teil der neugebauten Berliner Ringbahn eröffnet. Der Bahnhof Moabit gilt als Ursprungspunkt der Ringbahn (BAHNEN IM BERLINER RAUM). Er wurde aber bereits 1895 wieder geschlossen und durch die Bahnhöfe Beusselstraße und Westhafen ersetzt. Seit 1895 diente er nicht mehr dem

Personenverkehr, sondern wurde als Güterbahnhof genutzt (GESCHICHTE UND GESCHICHTEN RUND UM DIE BERLINER S-BAHN).

Wegen abnehmenden Güterverkehrs in Berlin nach der Wende entschied die DB im Jahr 2005, den Güterbahnhof aufzugeben. Diese Entscheidung geht auf das bereits 2002 begonnene Sanierungsprogramm (MORA C) der DB zurück (siehe dazu auch oben Kapitel 5.2.2).

Vor dem Hintergrund der durchgängigen Nutzung des Geländes als Bahnhof seit 1871 war das Gelände bis zur Aufgabe des Güterbahnhofs im Jahre 2005 und der endgültigen Freistellung des Standorts durch die DB im Jahre 2008 der Dispositionsmöglichkeit der Stadtplanung entzogen. Erst mit der Freistellung ging der Standort in die Planungshoheit der Stadt über.

Das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit besteht heute überwiegend aus den brachgefallenen Anlagen des ehemaligen Güterbahnhofs mit Bahnsteigen, Ladestraßen und Laderampen, Zufahrtswegen und Baracken. Die ehemals zwischen den Bahnsteigen verlaufenden Gleisanlagen sind im Winter 2008/2009 zurückgebaut worden. Ebenfalls zurückgebaut worden ist ein Teil der alten Lagerbaracken. Für eine im südöstlichen Teil des Geländes befindliche Trafoanlage der DB wird zurzeit die Verlegung auf die verbleibenden Bahnflächen nördlich der neuen Straße vorbereitet (Abbildung 5-33).

Innerhalb des Geländes befinden sich keine denkmalgeschützten Gebäude.

Altlasten

Für das Gelände wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens durch die Firma Landplus im Oktober 2007 umfangreiche Boden-, Bodenluft- und Grundwasseruntersuchungen durchgeführt, die ergaben, dass der vorgefundene Boden unter Berücksichtigung der abfalltechnischen Klassifizierungen (Z-Klassen) für den Bodenaushub den Klassen Z2 (eingeschränkte Verwertbarkeit) und Z1 (uneingeschränkte Verwertbarkeit) zuzuordnen ist. Die Gutachter zogen hieraus die Schlussfolgerung, dass sich vor dem Hintergrund der geplanten Nutzungen aus bodenschutzrechtlicher Sicht keine notwendigen Maßnahmen ergeben (BPLAN 1-45 VE, S. 10). Im südöstlichen Teil des Geländes befindet sich dagegen im Bereich des ehemaligen Güterschuppens ein Grundwasserschaden, der zu Restriktionen für das Bauvorhaben des Hamberger Großmarkts (u.a. Erhalt der vorhandenen Grundwassermessstellen, besondere Voraussetzung für die Regenwasserversickerung) geführt hat (BPLAN 1-45 VE, S. 11). Die Beseitigung der vorgefundenen Altlasten erfolgt zum größten Teil auf Kosten der DB, wobei Hamberger laut Angaben der DB auch einen kleinen Teil der Kosten übernimmt.



Abbildung 5-33 Luftbild des Standortes (eigene Darstellung nach Google 2006)

Ökologie

Der Standort des Hamberger Großmarktes wurde in der Vergangenheit als Güterbahnhof (Güterumschlagsplatz) genutzt. Die entsprechenden Anlagen werden derzeit abgerissen. Der Anteil der Versiegelung ist nach dem Umweltatlas Berlin (2005) unter Berücksichtigung der Altanlagen mit 71-80 Prozent als hoch im Vergleich zu sonstigen vergleichbaren Flächen einzustufen (SENSTADT/ GEOPORTAL BERLIN).

Die Verwirklichung des geplanten Vorhabens hat nach dem derzeitigen Planungsstand voraussichtlich die vollständige Beseitigung der im Plangebiet vorhandenen Vegetation zur Folge. Dies betrifft insbesondere eine Pappelreihe an der Grundstücksgrenze entlang der Siemensstraße, Spontanvegetation sowie weiteren vereinzelt Baumbestand auf dem Gelände.

Im Rahmen der Umweltprüfung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans wurde im Jahr 2009 eine Biotopkartierung vorgenommen, um das Potenzial vorkommender europäischer Vogelarten und Tierarten auf dem Gelände einschätzen zu können. Danach ist die Fläche auf der Grundlage der Biotopkartierung insbesondere als Habitataneignung für Vögel (u.a. der in Berlin seltene Steinschmätzer und der Brachpieper) sowie für Reptilien (u.a. Zauneidechse) interessant. Um die Brutstätte des Steinschmätzers zu schützen wurde im Rahmen des Umweltberichtes u.a. vorgeschlagen, dass die Vorbereitung der Baufläche außerhalb der Brutzeit, nämlich zwischen Mitte September und Mitte März stattfinden muss. Des Weiteren wurden entsprechende Ausgleichsmaßnahmen für die Eingriffe in Fauna, Flora und Habitat festgelegt.

Kleinräumige Lage und Umgebung

Die dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit gegenüberliegende Seite der Siemensstraße ist durch überwiegend vier- bis fünfgeschossige Blockrandbebauung mit Wohnnutzung geprägt; einzelne Wohngebäude aus der Nachkriegszeit ergänzen die Bebauung. Gegenüber der Süd-Ost-Ecke des Geländes befindet sich die James-Krüss-Grundschule, deren Gebäudebestand als Gesamtanlage unter Denkmalschutz steht.

Östlich des Geländes liegen weitere nicht mehr genutzte Teilflächen des ehemaligen Güterbahnhofes, die zum Teil bereits abgerissen wurden. Andere Bereiche sollen in die dort geplante Parkanlage integriert werden und für die Öffentlichkeit zugänglich genutzt werden.

Nördlich der geplanten Umgehungsstraße schließen sich Betriebsflächen der DB und daran angrenzend der Westhafen an.

Nordwestlich des Geländes sowie im Bereich der Kreuzung Siemensstraße/ Beusselstraße befinden sich gewerbliche Nutzungen in flachen Hallen bzw. zweigeschossigen Gebäuden. Darüber hinaus befindet sich an der Beusselstraße das denkmalgeschützte ehemalige Stellwerk des Güterbahnhofs Moabit. In der Nähe liegt ebenfalls der Berliner Großmarkt. Die Nutzungen in der Umgebung sind in Abbildung 5-34 grafisch dargestellt.

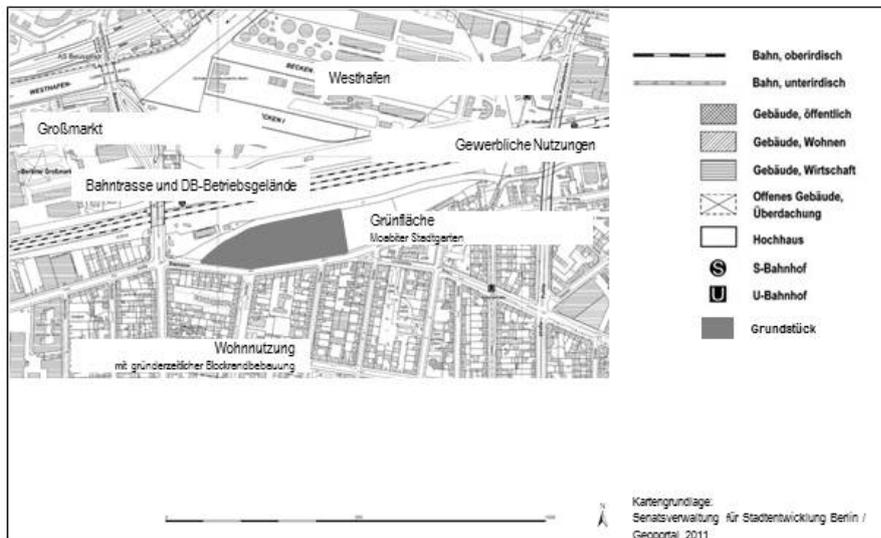


Abbildung 5-34 Nutzungen in der Umgebung (eigene Darstellung nach SenStadt/ Geoportal 2011)

Verkehrsanbindung des Standortes

Der Berliner Stadtring sowie die Autobahn BAB 100 haben eine direkte Zu- und Abfahrt. Die Anschlussstelle Beusselstraße befindet sich in ca. 1.000 m Entfernung.

Eine Anbindung des Plangebietes an den öffentlichen Personennahverkehr wird durch den S-Bahnhof Beusselstraße (Entfernung ca. 250 m) und den U-Bahnhof Birkenstraße (Entfernung ca. 450 m) gewährleistet. Darüber hinaus verkehren auf der Beusselstraße mehrere Buslinien, deren Haltestellen sich am S-Bahnhof Beusselstraße befinden. Eine Anbindung an das Nachtliniennetz ist ebenfalls gegeben.

Frühere Planungen für den Standort

Nach der Wende bestand in Berlin die Notwendigkeit, die Flächennutzungsplanungen in den beiden Teilen von Berlin aufeinander abzustimmen. Im damaligen Westteil der Stadt galt zu diesem Zeitpunkt der Flächennutzungsplan (FNP) von 1984. Vergleichbare grundlegende Planungen waren für den Ostteil nicht vorhanden. Aus diesem Grund wurde ein neuer FNP für die gesamte Stadt aufgestellt, der im Jahr 1994 in Kraft trat.

Der FNP (1994) sah für die Fläche des Güterbahnhofes Moabit eine ca. 8 Hektar große Grünfläche vor, da man seitens der Stadt bereits seinerzeit davon ausging, dass der Güterbahnhof langfristig nicht mehr gebraucht wird. Zudem wurde für das angrenzende Quartier ein erhebliches Defizit an Grünflächen identifiziert, was durch eine neue Grünfläche verbessert werden sollte.

Auf Antrag der DB als damaligem Eigentümer der Fläche gab es nach der Ausweisung als Grünfläche ein dreijähriges Änderungsverfahren. Bereits 1997 stand fest, dass die DB allenfalls der Nutzung eines Teils (ca. der Hälfte) des Geländes als Grünfläche zustimmen würde. Im Jahr 1997 einigte man sich dann auf eine Zweiteilung des Geländes des Güterbahnhofes Moabit. In diesem Konzept wurde auch die bereits in der Einleitung zu diesem Unterkapitel erwähnte Planstraße als Entlastungsstraße vorgesehen. Die Flächen im nördlichen Bereich sollten weiterhin als Bahnflächen erhalten bleiben. Die Bahnflächen waren Teil eines Güterverkehrssubzentrums (GVS), das der Versorgung der Innenstadt dienen sollte und im StEP Gewerbe 2000 sowie im Integrierten Güterverkehrskonzept Berlin-Brandenburg entsprechend festgelegt war. Im StEP Gewerbe 2000 war der Standort zudem mit Maßnahmen zur Inwertsetzung der Flächenprofilierungen mit Hauptnutzungsart „Industriegebiet“ gekennzeichnet. Die Flächen im südlichen Bereich wurden als Grünfläche ausgewiesen (siehe hierzu auch Abbildung 5-35 mit dem Konzept für den Stadtteilpark Moabit).

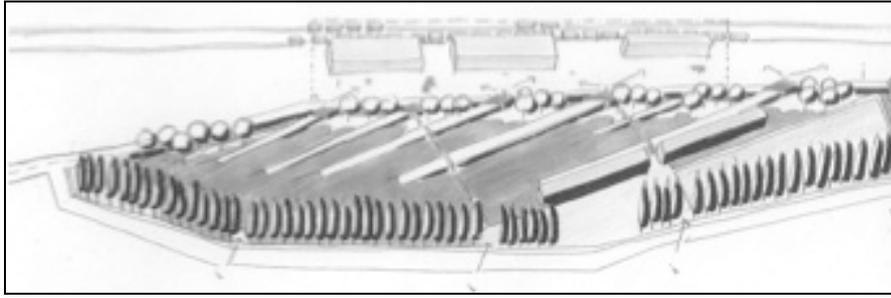


Abbildung 5-35 Stadtteilpark Moabit (Bezirksamt Mitte von Berlin 2003)

Mit der Aufgabe des Güterbahnhofs Moabit durch die DB im Jahr 2005 wurde das Konzept abermals überarbeitet und die Bahnflächen bahnintern nicht mehr als Güterverkehrssubzentrum klassifiziert. Zum damaligen Zeitpunkt gehörte das gesamte Gelände noch der DB. Mit der Aufgabe des Güterbahnhofs blieben nur noch die Flächen bei der DB, die weiterhin von ihr betrieblich genutzt wurden. Die restlichen Flächen, auf denen sich Gewerbe befindet, gingen in die Zuständigkeit der Vivico über. Die Vivico fungierte als Gesellschaft für den Verkauf von ehemaligen DB-Liegenschaften.

In der Folge konnten die DB als Eigentümer und die Firma Hamberger als Investor sich gegenüber dem Land Berlin dahingehend durchsetzen, dass der Großmarkt auf dem Gelände realisiert wird und nur ein kleiner Teil der von dem Land Berlin ehemals für die Grünfläche vorgesehenen Fläche hierfür genutzt wird (1,5 bis 2 Hektar). Im neuen StEP Industrie und Gewerbe (2011) ist die Fläche dementsprechend nicht mehr als Güterverkehrssubzentrum (GVS) ausgewiesen. Die Fläche des Hamberger Großmarktes und die umliegenden Flächen sind vielmehr als gewerbliche Bauflächen im Rahmen des 2009 an die neuen Entwicklungen angepassten Flächennutzungsplans gekennzeichnet.

Sonstige Flächenkonkurrenzen, die konkret in der Öffentlichkeit diskutiert wurden, sind nicht bekannt. Laut DB gab es regelmäßig Anfragen von Einzelhandelsunternehmen. Eine Einzelhandelsansiedlung ist jedoch an dieser Stelle seitens des Landes Berlin nicht gewollt, zudem genügt sie nicht den Förderbedingungen für die Umgehungsstraße.

Planungsrechtliche Ausgangssituation

Im Jahr 2007 trat die DB Services Immobilien GmbH zusammen mit Hamberger an die Stadt heran, um auf dem ehemaligen Güterbahnhof Moabit einen Großmarkt zu errichten. Der Bezirk Mitte war – wie zuvor beschrieben – ursprünglich mit dem Ziel in die Verhandlungen eingetreten, auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs eine ca. 8 Hektar große Grünfläche, den „Moabiter Stadtgarten“ zu entwickeln. Die Verhandlungsparteien einigten sich

schließlich auf eine Größe von 2 Hektar für die Grünfläche. Im Gegenzug konnte das Land das für die Grünflächen vorgesehene Gelände günstig erwerben. In einem städtebaulichen Vertrag zwischen dem Eigentümer, dem Investor und der Stadt wurde die „gekoppelte“ Entwicklung von Planstraße, Gewerbeentwicklung und Park vertraglich festgelegt.

Die für diese zuvor beschriebenen Entwicklungen im Jahr 2007 abgeschlossenen städtebaulichen Verträge zwischen dem Grundstückseigentümer (DB) und dem Land Berlin sollen gewährleisten, dass neben dem Großmarkt der Moabiter Stadtgarten und die Umgehungsstraße entstehen können. In Abbildung 5-36 ist das vertragliche Dreiecksverhältnis Hamberger – Stadtgarten – Umgehungsstraße dargestellt. Da sämtliche vorgesehenen Nutzungen nicht nur durch die städtebaulichen Verträge, sondern auch im Hinblick auf ihre Finanzierung, miteinander verknüpft sind, ist eine isolierte Entwicklung nur einer Nutzung unwahrscheinlich.

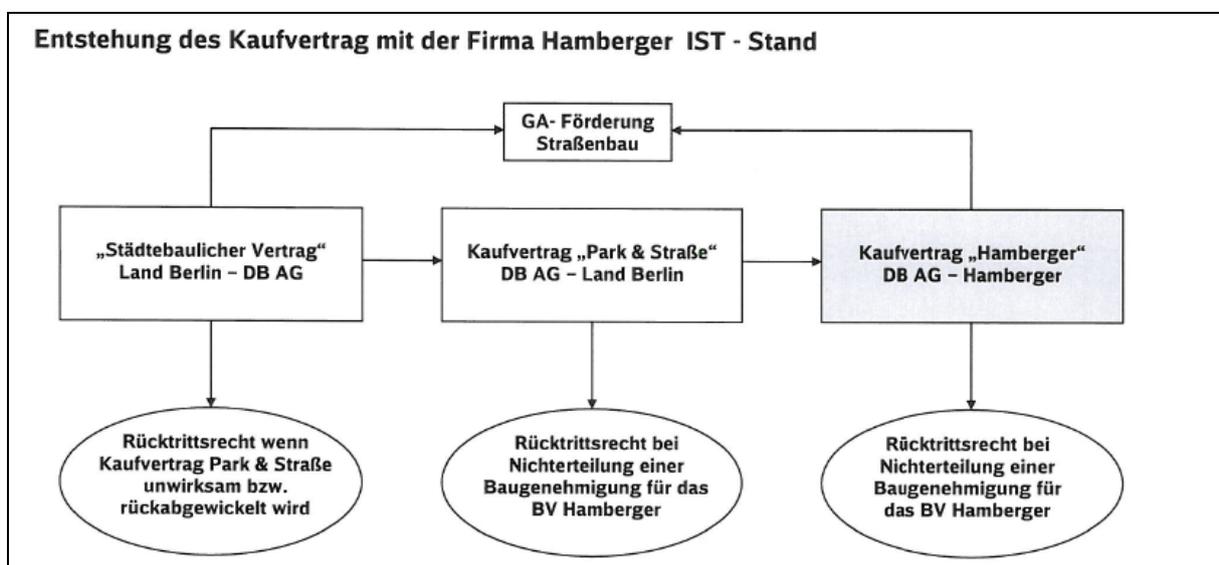


Abbildung 5-36 Abhängigkeiten der Entwicklung Güterbahnhof Moabit (DB Services Immobilien 2010)

Das Gelände für den zukünftigen Hamberger Großmarkt wurde vom Eisenbahnbundesamt im Jahr 2008 mit Ausnahme einzelner Teilflächen von der Nutzung zu Bahnbetriebszwecken freigestellt. Die noch nicht freigestellten Flächen sollen kurzfristig ebenfalls freigestellt werden. Einer Überplanung dieser Flächen hat das Eisenbahnbundesamt im August 2010 zugestimmt. Durch diese Freistellung endet die Eigenschaft als Betriebsanlage einer Eisenbahn mit der Folge, dass die Planungshoheit auf die kommunale Bauleitplanung übergeht.

Planungsrechtlich ist das Vorhaben auf der Grundlage des § 34 BauGB zu beurteilen, da das Gebiet nach Einschätzung der Abteilung Stadtentwicklung des Bezirks Mitte dem Innenbereich zuzuordnen ist. Das geplante Vorhaben ist jedoch nach den geltenden planungsrechtlichen

Bestimmungen nicht genehmigungsfähig. Für die Realisierung war daher die Durchführung eines verbindlichen Bauleitplanverfahrens erforderlich, um eine geordnete städtebauliche Entwicklung des Gebietes zu gewährleisten, insbesondere auf Grund der besonderen Erschließungssituation und der immissionsschutzrechtlichen Erfordernisse sowie zur Sicherung eines hinreichenden ökologischen Ausgleichs. Daher wurde das Verfahren des vorhabenbezogenen Bebauungsplans (hier BPLAN1-45 VE) eingeleitet.

5.3.3 Planungskonzept und Realisierung

Akteursbeziehungen bei der Nachnutzung des Güterbahnhofes Moabit

Die folgende Abbildung 5-37 zeigt die einzelnen an dem Entwicklungsvorhaben beteiligten Akteure, deren Rolle im Anschluss im Einzelnen beschrieben wird.

Die Initiierung des Vorhabens geht auf die Hamberger Großmarkt als Akteur der Wirtschaft zurück, die zunächst die DB als Grundstückseigentümerin kontaktierte. Diese beiden Parteien wandten sich im Anschluss an die Stadtplanungsabteilung des Bezirksamtes Mitte als Akteur der Kommune, um das Bebauungsplanverfahren einzuleiten. Dabei ließ sich Hamberger durch die ProStadt Gesellschaft für Projektsteuerung im Städtebau mbH (ProStadt) beraten und vertreten.

Im Rahmen der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans wurde ein externes Planungsbüro, die Gesellschaft für Planung GbR (GfP), eingeschaltet. Zusätzlich wurden mehrere Gutachten in Auftrag gegeben, insbesondere für Verkehr, Schall, Baumbestand und ökologische Belange. Die Erstellung des Bebauungsplans und der Gutachten wurden jeweils von Hamberger in Abstimmung mit der Kommune in Auftrag gegeben und bezahlt. Auf Seiten der Kommune wurden im Zuge des regulären Bebauungsplanverfahrens die relevanten Behörden und Träger öffentlicher Belange gehört.

Für die Akteursgruppe der Bürger konnten zum einen die Anwohner anlässlich der Beteiligung der Öffentlichkeit regulär Stellung zum Bebauungsplan nehmen. Zusätzlich organisierten sich die Bürger in der Bürgerinitiative Siemensstraße und nutzten die Website www.moabionline.de (im Folgenden Moabit Online) als Forum für Diskussionen, Ankündigungen und die Informationsweitergabe. Die Bürger schalteten sich in intensivem Maß in das Bebauungsplanverfahren ein und beauftragten unter anderem ein eigenes Schallgutachten und ein Baumgutachten. Mit dem Schallgutachten konnte eine teilweise Überarbeitung des Schallgutachtens des Investors erreicht werden. Das von der Bürgerinitiative in Auftrag gegebene Baumgutachten stellte die Ergebnisse des Baumgutachtens des Investors in Frage, insbesondere

die Feststellung, dass die Pappelreihe nicht mehr erhalten werden könne. Zusätzlich sprach es sich für einen Erhalt der Baumreihe und ggf. eine Ergänzung der Pappelreihe durch Eichen aus.

Der Dialog zwischen den Akteuren der Kommune und den Bürgern erfolgte neben der Beteiligung der Öffentlichkeit im Bebauungsplanverfahren verstärkt durch Informations- und Diskussionsveranstaltungen, an denen teilweise auch der Investor und dessen Gutachter teilnahmen. Die endgültige Entscheidung über den Bebauungsplan oblag der Bezirksverordnetenversammlung von Berlin-Mitte (kurz: BVV Mitte).

Das Meinungsbild in der BVV Mitte zum Bebauungsplan für den Hamberger Großmarkt war uneinheitlich. Der Baustadtrat Ephraim Grothe und seine Parteikollegen von der SPD befürworteten das Vorhaben. Das Projekt wurde begrüßt, da mit der Ansiedlung von Hamberger ca. 300 Arbeitsplätze entstehen sollen. Nachdem die CDU im Oktober 2010 ihre voraussichtliche Zustimmung zum Projekt noch nicht offen kommunizierte, hat sie in der entscheidenden Sitzung der BVV Mitte im Februar 2011 für den Bebauungsplan in seiner jetzigen Fassung gestimmt. Ähnlich hat es sich bei der FDP verhalten, auch sie hat am Ende dem Bebauungsplan zugestimmt, nachdem sie in den vorherigen Abstimmungen ein uneinheitliches Abstimmungsverhalten hatte. Bündnis 90/Die Grünen und Linke haben gegen den Bebauungsplan gestimmt. Auf Seiten Bündnis 90/Die Grünen erfolgte dies mit der Begründung, dass seitens des Bezirksamtes und des Baustadtrates nicht genügend auf die Wünsche der Bürger eingegangen worden sei und der Baustadtrat in diesem Verfahren nicht ausreichend vermittelt habe. Inhaltlich geht es in erster Linie um eine Bebauung des Grundstücks mit einer geringeren Versiegelung (GRÜNER FRAKTIONSBRIEF 10/10). Die Fraktion der Linken hat laut Angaben der Stadtplanungsabteilung des Bezirks Mitte lange Zeit die Errichtung einer Wohnbebauung auf dem ehemaligen Güterbahnhof Moabit gefordert. Die Linke hat am Ende dem Bebauungsplan nicht zugestimmt, weil sie Bedenken hat, ob der Bebauungsplan in der jetzt beschlossenen Form gesetzeskonform ist.

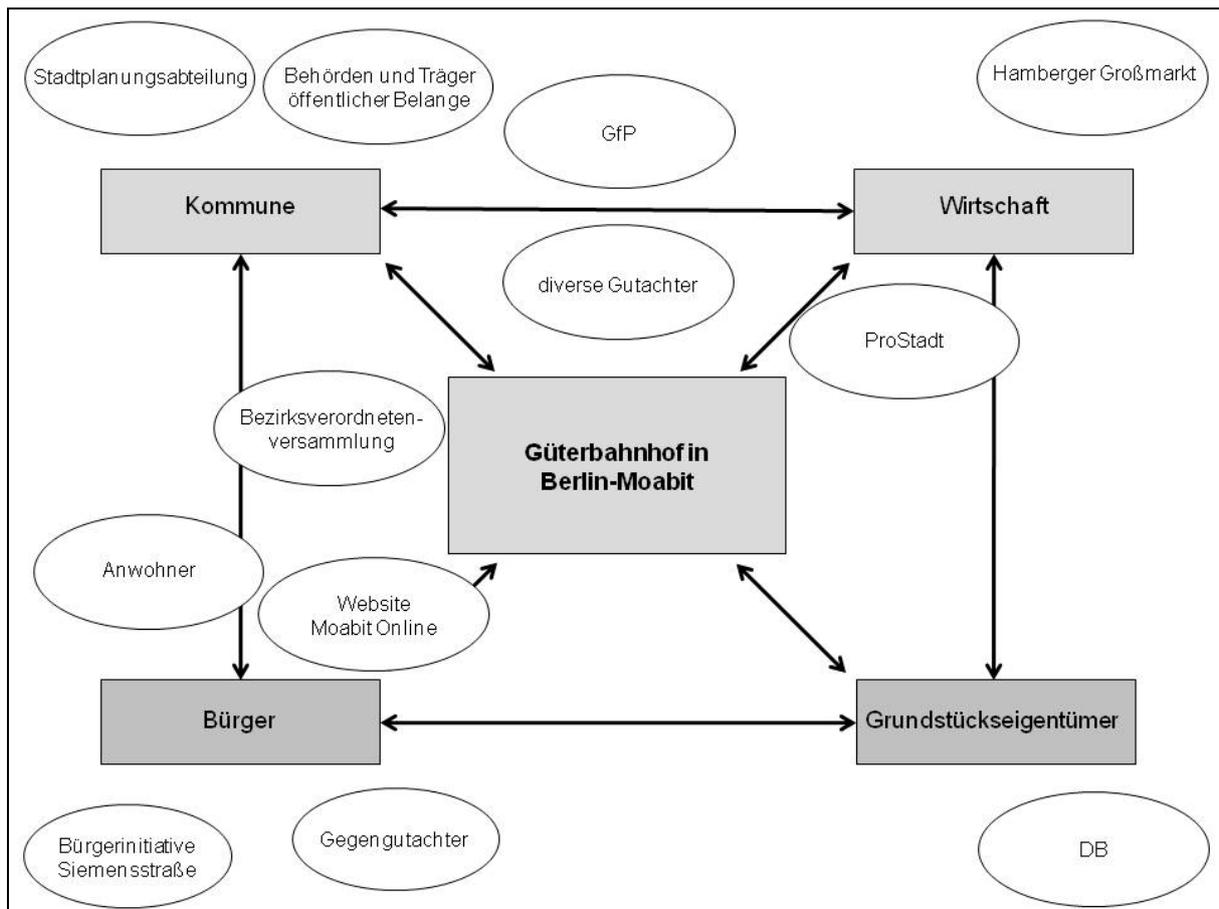


Abbildung 5-37 Akteursbeziehungen bei der Nachnutzung des Güterbahnhofs in Berlin-Moabit (eigene Darstellung nach Difu 2001, S. 15)

Kurzer Abriss des Bebauungsplanverfahrens

Im Folgenden wird der Ablauf des Bebauungsplanverfahrens zur Realisierung des Hamburger Großmarkts dargestellt. In diesem Zusammenhang wurde zum besseren Verständnis in der Einleitung zu diesem Kapitel kurz der Ablauf von Bebauungsplanverfahren in Berlin zusammengefasst. Im Folgenden werden zunächst tabellarisch die einzelnen Verfahrensschritte in dem konkreten Planverfahren dargestellt und danach die Besonderheiten des Verfahrens zum Vorhaben Hamburger Großmarkt unter Berücksichtigung der intensiven Bürgerbeteiligung herausgehoben. Die Nutzungskonflikte und ihre Behandlung werden in diesem Abschnitt gesondert behandelt.

In der folgenden Tabelle 5-6 sind die einzelnen Verfahrens- und Prozessschritte des Bebauungsplanverfahrens im Rahmen der Realisierung des Hamburger Großmarktes kurz dargestellt.

| Datum | Verfahrens- bzw. Prozessschritt |
|-----------------------------------|---|
| 22. Januar 2007 | Antrag auf Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans durch Hamberger |
| 30. Dezember 2008 | Ergänzung des Antrags |
| 10. Februar 2009 | Aufstellungsbeschluss durch das Bezirksamt |
| 8. Mai bis 10. Juni 2009 | Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit. Neben dem Bebauungsplanentwurf wurden die Begründung vom 30.04.2009 sowie die Vorhabenspläne von Hamberger präsentiert. |
| Zeitgleich | Frühzeitige Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange |
| August/ September 2009 | Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange |
| 28. September 2009 | Am 28. September 2009 wurde zur Information der Bürger über das Planverfahren und das beabsichtigte Vorhaben und seine Auswirkungen eine Bürgerinformationsveranstaltung durchgeführt. Die Veranstaltung gliederte sich in zwei Teile. Zunächst wurden direkt am Vorhabengrundstück die Ergebnisse des Baumgutachtens für die Pappelreihe an der Siemensstraße vorgestellt und erörtert. Im Anschluss daran wurden das Vorhaben, die Ergebnisse der Fachgutachten und die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans vorgestellt und die Fragen der Bürger beantwortet. |
| 8. Dezember 2009 | Gründung der Bürgerinitiative Siemensstraße, die sich fortan wöchentlich trifft |
| 9. Februar 2010 | Bezirksamtsbeschluss über Ergebnisse der Beteiligung der Bürger, Behörden und Träger öffentlicher Belange |
| 10. Mai bis 14. Juni 2010 | Beteiligung der Öffentlichkeit. Neben dem Bebauungsplanentwurf wurden die Begründung vom 06.05.2010, der Vorhaben- und Erschließungsplan, der Entwurf des Durchführungsvertrages, der verkehrsplannerische Beitrag, das Baumgutachten, die schalltechnischen Untersuchungen, die Boden- und Grundwasseruntersuchung, verschiedene Stellungnahmen von Behörden zum Immissionsschutz, zum Bodenschutz/Altlasten, zur Landschaftsplanung und zu ökologischen Aspekten und zum Abstandsgebot sowie die Vorhabenpläne von Hamberger präsentiert. |
| Zeitgleich | Erneute Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange |
| 18. Juni 2010 | Beschluss der Bezirksverordnetenversammlung zum Bebauungsplan, mit dem das Bezirksamt ersucht wird, auf den Investor des Vorhabens bezüglich bestimmter konfliktträchtiger Punkte Einfluss zu nehmen. |
| September/ Oktober 2010 | Erörterungstermine zwischen des Bezirksamts Mitte und der Bürgerinitiative Siemensstraße unter externer Moderation |
| 8. Oktober 2010 | Informationsveranstaltung, organisiert von der SPD Moabit-Nord, unter Beteiligung der Stadt, der Bezirksverordnetenversammlung Mitte, der Bürgerinitiative Siemensstraße und des Investors; Bürgerinitiative legt Unterschriftenliste mit über 1.000 Unterschriften vor |
| 22. November bis 6. Dezember 2010 | Erneute Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden in Bezug auf die Änderungen des Bebauungsplans |
| 10. Januar 2011 | „Schlichter“-Gespräch zwischen Bürgerinitiative Siemensstraße und Hamberger als Investor |
| 18. Januar 2011 | Bezirksamtsbeschluss |
| 26. Januar 2011 | Befassung im Ausschuss für Stadtentwicklung |
| 17. Februar 2011 | Beschluss durch die Bezirksverordnetenversammlung |

Tabelle 5-6 Ablauf des Bebauungsplanverfahrens für den Hamberger Großmarkt in Berlin-Moabit (eigene Darstellung)

Aus der obigen Tabelle ist ersichtlich, dass das Verfahren dem regulären Ablauf von Bebauungsplanverfahren in Berlin entspricht, dass das Verfahren jedoch Mitte 2009 vor dem

Hintergrund mehrerer Einwendungen gegen den Bebauungsplan durch die Anwohner in Zeitverzug geriet. In Anschluss an die Einwendungen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit wurden die Bürger im Rahmen der Informationsveranstaltung am 28.09.2009 über das Vorhaben genauer informiert. Kurze Zeit später gründete sich die Bürgerinitiative Siemensstraße (kurz: BI Siemensstraße), die fortan intensiven Einfluss auf das Verfahren nahm.

Die BI Siemensstraße hat im Laufe des Bebauungsplanverfahrens in wechselnder Besetzung agiert. Der engere Kreis derer, die sich in der BI Siemensstraße engagieren, umfasst laut Angaben eines Vertreters der Bürgerinitiative etwa 10-20 Personen, und dem weiteren Kreis sind ca. 80 Personen zuzurechnen. Die Bürgerinitiative setzt sich aus Anwohnern und Eigentümern aus der direkten Nachbarschaft und Bewohnern des Stadtteils Moabit zusammen. Die BI Siemensstraße brachte sich in das Verfahren u.a. durch eine Unterschriftenaktion mit ca. 1.000 Unterschriften, eigene Gutachten und die Teilnahme an Sitzungen der BVV Mitte ein. In Abbildung 5-38 ist ein Transparent zu sehen, das Anwohner aus Protest an den Zaun zum ehemaligen Güterbahnhof Moabit angebracht haben.



Abbildung 5-38 Protest der Anwohner (SPD Moabit-Nord)

Beginnend mit dem 10.05.2010 erfolgte die erneute Auslegung des geänderten Bebauungsplans, die im Vergleich zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit eine höhere Anzahl von Stellungnahmen der Bürger zur Folge hatte (70 Stellungnahmen im Vergleich zu 36 Stellungnahmen bei der frühzeitigen Beteiligung). Dies kann insbesondere darauf zurückgeführt

werden, dass die BI Siemensstraße aktiv zur Beteiligung aufgerufen und Informationen zu den Formalien zur Verfügung gestellt hatte (MOABIT ONLINE).

Die Einwendungen der Bürger führten dazu, dass die Politik sich intensiver mit dem Vorhaben beschäftigte. Ausgehend von einer Empfehlung des Ausschusses der BVV Mitte für Stadtentwicklung, Sanieren, Bauen und Bebauungspläne, den vorgelegten vorhabenbezogenen Bebauungsplan abzulehnen, beschloss die BVV Mitte am 18.06.2010 die Ablehnung des Bebauungsplans und das Ersuchen des Bezirksamtes, auf die Firma Hamberger Einfluss zu nehmen,

- die Baumreihe an der Siemensstraße entweder zu erhalten oder durch eine neue, gleichwertige und auf gleicher Flächengröße gepflanzte Baumreihe zu ersetzen;
- die Fassadengestaltung so zu ändern, dass diese die Straße aufwertet, z.B. durch größere Fensterflächen;
- eine Verringerung der Gebäudehöhe zu überprüfen;
- eine verringerte Versiegelung zu erreichen;
- die Bürger bei ökologischen Ausgleichsmaßnahmen einzubinden; und
- die durchgängig barrierefreie Nutzung des Großmarktes sicherzustellen.

Die sich an die Ablehnung des Antrags anschließenden Erörterungstermine führten laut dem Bezirksamt Mitte nicht zu einem Konsens mit der Bürgerinitiative bezüglich der Behandlung der Baumreihe, jedoch zu einer Einigung hinsichtlich einiger anderer strittiger Punkte. Im Januar 2011 wurde der ehemalige Stadtentwicklungssenator Volker Hassemer (CDU) als „Schlichter“ hinzugezogen. Ein verbindliches Schlichtungsergebnis konnte nicht erzielt werden, wohl aber ein vermittelndes Gespräch geführt werden (TAGESSPIEGEL VOM 11.01.2011). Am 17.02.2011 stimmte die BVV Mitte über den Bebauungsplan wie folgt ab. Über den Plan stimmten 45 Abgeordnete ab, davon 28 mit ja, 17 mit nein. Damit wurde der Bebauungsplan beschlossen. Die Festsetzung des Bebauungsplans durch das Bezirksamt Mitte steht noch aus, da laut des Bezirksamts Mitte Teilflächen immer noch als Bahnflächen festgesetzt sind und noch entwidmet werden müssen.

Auch bei einem positiven Beschluss der BVV Mitte rechnet der Vertreter von Hamberger mit Klagen der Anwohner im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens. Das Unternehmen erwartet Klagen insbesondere in dem Punkt, ob das angrenzende Gebiet südlich der Siemensstraße als gemischtes Gebiet (wie es im gültigen Baunutzungsplan ausgewiesen ist) oder als Wohngebiet

eingestuft werden soll. Die Anwohner argumentieren, dass der Baunutzungsplan aus dem Jahr 1961 obsolet geworden ist und sich das Gebiet in den letzten Jahrzehnten zu einem Wohngebiet entwickelt hat. Dies würde wiederum dazu führen, dass schärfere Richtwerte für Lärm gelten. Am 26.03.2012 hat die BI Siemensstraße an alle Fraktionen in der BVV Mitte ein Schreiben abgeschickt, in dem sie zur Festsetzung des Bebauungsplans aufgefordert hat, damit eine Normenkontrollklage zur Nichtigkeit des Bebauungsplans eingelegt werden kann.

Das Bezirksamt Mitte hat am 27.07.2011 die Baugenehmigung für den Hamberger Großmarkt erteilt. Am 30.09.2011 wurde von einem Nachbarn Widerspruch gegen die Baugenehmigung eingelegt, die Gründe für den Widerspruch sind der Verfasserin nicht bekannt. Der Widerspruch wurde letztendlich am 17.02.2012 von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zurückgewiesen. Im Februar 2012 wurde mit den Bauarbeiten begonnen und die Pappelreihe entlang der Siemensstraße gefällt. Nach Auskunft von ProStadt wird von einer Bauzeit für den Hamberger Großmarkt von ca. zwölf Monaten ausgegangen.

Festsetzungen des Bebauungsplans

Grundlage der Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist ein zwischen dem Investor und Eigentümer und dem Stadtplanungsamt Mitte abgestimmtes städtebaulich-hochbauliches Konzept, welches hier bereits in seinen Grundzügen dargestellt wurde. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan inklusive Umweltbericht umfasst ca. 150 Seiten. An dieser Stelle sollen nur die für die Fragestellung zentralen Inhalte und Ziele sowie die relevanten Festsetzungen dargestellt werden:

Art und Umfang des Vorhabens

- Entwicklung eines Großmarktes für Gastronomiebedarf und Lebensmittel; ein Verkauf an Endverbraucher wird ausgeschlossen.
- Das Maß der baulichen Nutzung sieht eine Festsetzung der zulässigen maximalen Gebäudehöhen mit einer Oberkante von 48,0 Meter über Normalhöhennull (NHN, dies entspricht einer Gebäudehöhe von ca. 13,0 Meter über Geländehöhe) für das Hauptgebäude vor.
- Die zeichnerisch festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen (Markthalle, Stellplatzüberdachung, Leergutlager) ermöglichen eine Grundfläche, die einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,76 entspricht. Damit wird das zulässige Höchstmaß für Gewerbegebiete von 0,8 gemäß BauNVO nicht überschritten. Aufgrund der Stellplätze, Zufahrten und Nebenanlagen wird jedoch damit die an sich maximal zulässige GRZ von 0,8

überschritten. Es wird im Bebauungsplan daher festgesetzt, dass durch die Grundfläche der vorgenannten Anlagen die zulässige Grundfläche bis zu einer GRZ von 0,97 überschritten werden darf. Eine GRZ von 0,97 bedeutet, dass 97 Prozent der Grundstücksfläche überbaut und damit versiegelt werden dürfen.

Immissionschutz

- Erschließung des Grundstücks über die Planstraße; die temporäre Erschließung des Geländes über die Siemensstraße ist nur bis zum Zeitpunkt der Freigabe der Planstraße für den öffentlichen Verkehr zulässig.
- Zur Abschirmung des Geländes zur Siemensstraße und der gegenüberliegenden Mischbebauung ist die Errichtung einer 11-13 Meter hohen Mauer sowie eine 4 Meter hohe Lärmschutzwand an der östlichen Grundstücksgrenze zu der geplanten Grünfläche vorgesehen.

Grünfestsetzungen

- Mindestens 7.100 Quadratmeter der Dachflächen sind an den Randbereichen extensiv zu begrünen, dadurch soll u.a. die optische Wahrnehmung der Dachlandschaft aus den oberen Geschossen der Siemensstraße verbessert werden.
- In einem 3 m breiten Streifen zwischen Hauptgebäude und dem Gehweg der Siemensstraße ist auf dem Vorhabengrundstück eine Baumreihe vorgesehen mit Bäumen, die eine Höhe von 8-10 Meter erreichen. Die Baumreihe wird durch Sträucher in einer Höhe von 0,8-1,0 Meter unterpflanzt.
- Die bestehenden Straßenbäume in der Siemensstraße auf der Nordseite zwischen Waldstraße und neuem Park werden abgeholzt und durch bis zu 20 Neupflanzungen ersetzt. Die Kosten hierfür übernimmt Hamberger.
- In einem Durchführungsvertrag soll zur Berücksichtigung ökologischer Aspekte verbindlich geregelt werden, dass im Bereich der Parkplatzüberdachung als Ausgleich für die bisherigen Brutstätten des Haussperlings und des Hausrotschwanzes drei Nisthilfen errichtet werden müssen. Für den Steinschmätzer konnte keine geeignete Lösung gefunden werden, da auf dem Gelände oder im näheren Umfeld keine Ausgleichmaßnahmen möglich sind. Seitens des Bezirks wird in diesem Zusammenhang argumentiert, dass an der Realisierung des Vorhabens ein überwiegendes öffentliches Interesse besteht.

Erschließung des Standortes

Die Erschließung des Standortes des Großmarktes für den motorisierten Verkehr erfolgt zunächst über die Siemensstraße.

Im Zuge der Neuordnung der Flächen nördlich des Straßenzuges Quitzowstraße/ Siemensstraße und der ehemaligen Bahnflächen plant das Land Berlin in Zusammenarbeit mit dem Bezirk Mitte eine Verlagerung der Hauptstraßenfunktion auf einen neuen Straßenzug (sogenannte Planstraße). Damit einhergehend ist die Herabstufung von Quitzow- und Siemensstraße zu Erschließungsstraßen für die südlich angrenzenden Wohngebiete beabsichtigt. Im Bereich Perleberger Straße und Wilhelmshavener Straße ist die Straße bereits weitgehend fertig gestellt, allerdings noch nicht in Betrieb genommen worden. Für den Abschnitt zwischen Wilhelmshavener Straße und Beusselstraße wurde das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen. Die Planstraße befindet sich derzeit in der Realisierungsphase.

Für die Nutzung des Hamberger Großmarkts ist vorgesehen, die Erschließung vollständig über die Planstraße abzuwickeln. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Bebauungsplans war für eine Übergangsphase eine Zufahrt über die Siemensstraße für einen Zeitraum von drei bis sechs Monaten vorgesehen. Die beiden Zufahrten sind in Abbildung 5-42 dargestellt. Angesichts der eingetretenen Verzögerungen bei der Festsetzung des Bebauungsplans wird die Planstraße zur Eröffnung des Großmarktes voraussichtlich bereits fertig gestellt sein.

Auswirkungen auf den Verkehr

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde im Jahr 2009 ein Verkehrsgutachten durch die FGS Forschungs- und Planungsgruppe Stadt und Verkehr erstellt. Aufgabe des Gutachtens war, zu untersuchen, inwieweit die durch das geplante Vorhaben entstehende Verkehrsmenge über die vorgesehene Planstraße und die angrenzenden Straßen störungsfrei abgewickelt werden können. Das Gutachten kommt dabei zusammenfassend zu folgenden Ergebnissen, die sich im BPLAN 1-45 VE (S. 19f.) wiederfinden:

- Durch den Hamberger Großmarkt wird während der Anfangsphase in den ersten beiden Jahren mit einem kontinuierlichen Anstieg pro Tag bis zu 1.020 Kfz-Fahrten in der Zeit von 1.30 Uhr bis 22.00 Uhr gerechnet. Darunter sind ca. 80 Fahrten mit LKW für An- und Auslieferung. In der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr (Nachtzeit) werden 49 Fahrten erwartet, darunter 14 Fahrten mit LKW.
- Beim späteren Vollbetrieb des Hamberger Großmarkts wird pro Tag mit 2.090 Kfz-Fahrten in der Zeit von 1.30 bis 22.00 Uhr als Spitzenwert gerechnet. Darunter sind 210 Fahrten mit

LKW für An- und Auslieferung. In der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr werden 122 Fahrzeuge erwartet, darunter 52 Fahrten mit LKW. Die Verkehrsspitze liegt laut dem Verkehrsgutachten um die Mittagszeit.

- Vor dem Hintergrund der Gesamtverkehrsprognose Berlin-Brandenburg 2025 ist laut dem Verkehrsgutachten eher von einer Abnahme als einer Zunahme der Verkehrsbelastung auf den vorhandenen und geplanten Straßen sowie den anliegenden Knotenpunkten auszugehen.

Das Gutachten kommt abschließend zu der Einschätzung, dass durch das Vorhaben keine wesentlichen Auswirkungen auf den Verkehr zu erwarten sind.

Schallimmissionen

Im Jahr 2009/ 2010 wurden zudem ein Verkehrsgutachten und eine schalltechnische Untersuchung von privaten Gutachterbüros (FGS und Akustik Office) durchgeführt, um die Belastung der südlich angrenzenden Bebauung mit Schallimmissionen zu untersuchen. Diese Gutachten berücksichtigen den von dem geplanten Großmarkt verursachten Verkehr, die haus- und klimatechnischen Anlagen des Gebäudes, die von den Be- und Entladevorgänge der LKWs hervorgerufenen Immissionen und weitere durch den Großmarkt hervorgerufene Schallquellen.

Die Wohngebäude sind planungsrechtlich auf Grundlage des Baunutzungsplans als gemischt genutztes Gebiet (immissionsrechtlich: Mischgebiet) einzustufen. Es gelten daher als Immissionsrichtwerte gemäß TA Lärm 60 dB(A) tagsüber (von 6.00 bis 22.00 Uhr) und 45 dB(A) nachts. Nach der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ gelten die gleichen Werte als Orientierungswerte.

Die Berechnungen des Schallgutachters im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens (BPLAN 1-45 VE, S. 56ff.) zeigen, dass ein uneingeschränkter Betrieb des Standortes unter Einhaltung der Richtwerte der TA-Lärm entlang der Südseite der Siemensstraße nicht möglich ist. Daher schlägt der Schallgutachter eine Reihe von Maßnahmen vor, die einen rechtmäßigen Betrieb des Vorhabens gewährleisten können. Im Einzelnen sind dies die Erschließung des Grundstücks über die Planstraße, die Begrenzung der nächtlichen Fahrten im Bereich der Anlieferungszone, die Einsetzung einer Betriebsanweisung zum Abschalten der Kühlaggregate bei den Auslieferungsfahrzeugen in den Nachtstunden sowie Lärmschutzwände im südlichen und östlichen Bereich des Grundstücks.

Neben den Schallimmissionen durch den Hamberger Großmarkt ist der Standort Schallimmissionen verschiedener anderer Emittenten ausgesetzt. Das gemischt genutzte Gebiet im Süden wird durch den Verkehrslärm der Siemensstraße sowie durch Schallquellen bei den

gegenüberliegenden Gewerbeflächen und Bahnanlagen belastet. Dabei ist der von den Schienenwegen ausgehende Lärm für das Gebiet nur von untergeordneter Bedeutung, da er vom Verkehrslärm der Straße überlagert wird. Gemäß dem schalltechnischen Gutachten für die Planfeststellung der Planstraße im Jahr 2008 werden die zulässigen Grenzwerte teilweise weit überschritten. So liegen die erwarteten Werte zum Teil bei 71 dB(A) tagsüber. Die zu erwartende Lärmbelastung wird auch in der Strategischen Lärmkarte der SenStadt deutlich (Abbildung 5-39). Mit dem Neubau der Planstraße soll jedoch ein großer Teil des Verkehrs von weiten Teilen der Siemensstraße weg verlagert werden, wodurch sich die Lärmwerte entlang der dort gelegenen Gebäude verringern sollen.



Abbildung 5-39 Strategische Lärmkarte L_{DEN} Straßenverkehr (eigene Darstellung nach SenStadt/ Geoportal 2012)

Funktionsweise des Betriebes und Gebäudeform

Das städtebaulich-hochbauliche Konzept für den Hamberger Großmarkt, auf dessen Grundlage der Bebauungsplan erstellt wurde, wurde im Jahr 2009 durch das Architekturbüro Kühl + Schmidt erarbeitet und mit dem Stadtplanungsamt des Bezirks Mitte vorabgestimmt (BPLAN 1-45 VE).

Das Konzept sieht die Erstellung eines kompakten Baukörpers auf ca. 18.000 Quadratmeter Grundfläche im östlichen Teil des Grundstücks vor (Abbildung 5-40). Der Baukörper ist mit einer Höhe von 11-13 Meter, einer Breite von ca. 100 Meter und einer Länge von ca. 180 Meter geplant und liegt damit bezüglich seiner Größe innerhalb der Vorstellung von Hamberger. Im Westen des Gebäudes ist der Kundenbereich, einschließlich Zugang vorgesehen. Im Osten des Gebäudes sind Lager- und Kühllagerflächen sowie die Anlieferung und Auslieferung vorgesehen. Die Verkaufsfläche des Großmarktes wird voraussichtlich ca. 14.700 Quadratmeter betragen. Auf

dem Dach des Hauptgebäudes ist die Errichtung einer Solaranlage vorgesehen. Die Gebäudefassade wird entlang der Siemensstraße durch senkrechte Fenster untergliedert (Abbildung 5-41).

Das Leergut soll in einem separaten überdachten Bereich im Westen des Grundstücks, bestehend aus Vorfahrt mit Ladebereich und Leergutlager, abgewickelt werden.

Die ca. 15.900 Quadratmeter Außenflächen dienen überwiegend der Erschließung, als Stellplatzanlagen für Kunden und Mitarbeiter sowie als An- und Auslieferungszone. Die Erschließung des Großmarktes für Kunden erfolgt von Westen, wo ca. 460 Stellplätze für Kunden und Beschäftigte vorgesehen sind. Die Anlieferung erfolgt im Norden und Osten des Baukörpers durch normale LKW bis hin zum Sattelschlepper. Insgesamt wird von Montag bis Freitag mit ca. 70-80 LKWs pro Tag gerechnet. Im Bereich der Lieferzone soll zudem an der östlichen Grundstücksgrenze eine Betriebstankstelle eingerichtet werden.

Laut Unternehmensangaben beginnt die Anlieferung der Ware um 2.30 Uhr und endet um 22.00 Uhr. Im nördlichen Teil des Gebäudes erfolgt zwischen 2.30 und 6.00 Uhr morgens die Anlieferung der Frischwaren. Die eigene Auslieferung zu den Kunden wird dann durch einen eigenen Fuhrpark organisiert, wobei LKW von 7,5 bis 18 Tonnen eingesetzt werden sollen. Es ist geplant, dass diese um ca. 6.00 Uhr abfahren und am späten Nachmittag wieder zurückkehren. In der Anfangsphase wird von ca. 5 LKW pro Tag ausgegangen; je nach Umsatzentwicklung in den Folgejahren können es im Durchschnitt 10-20 LKW pro Tag werden.

Werbeflächen sind zum einen am Gebäude des Großmarktes selbst vorgesehen. Zum anderen ist eine 25 m hohe Werbeanlage ab der nördlichen Grundstücksgrenze vorgesehen.

Je nach Umsatzentwicklung rechnet Hamberger mit einer täglichen Kundenfrequenz von 400 bis 800 Kunden, wobei davon ausgegangen wird, dass 50 Prozent des täglichen Kundenaufkommens zwischen 10.00 Uhr und 15.00 Uhr stattfindet.

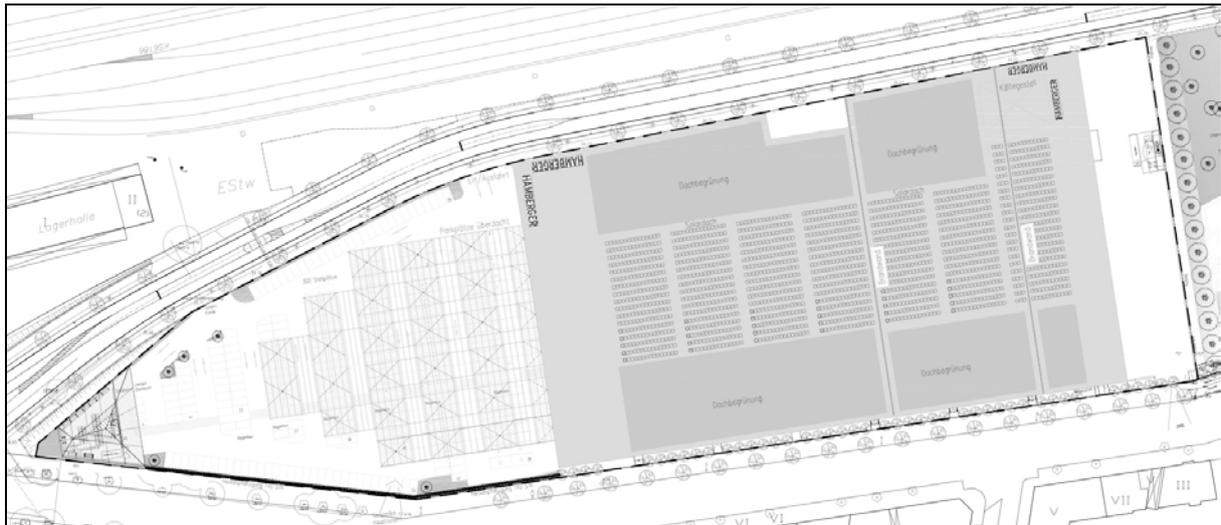


Abbildung 5-40 Lageplan des Hamberger Großmarktes (BPlan 1-45 VE)

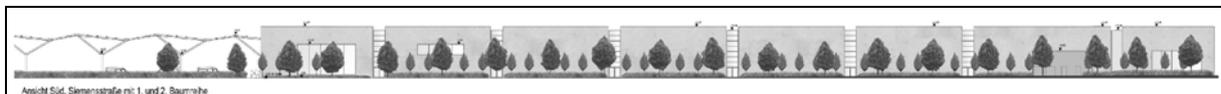


Abbildung 5-41 Ansicht des Hamberger Großmarktes von der Siemensstraße (BPlan 1-45 VE)

Die für den Neubau des Großmarktes vorgesehen Teilflächen des Grundstücks an der Siemensstraße befinden sich im Eigentum von Hamberger. Über den Kaufpreis für das Grundstück gibt es keine verlässlichen Angaben. In einem Online-Immobilienportal (IMMOWELT) wurde das Grundstück im Jahr 2008 von der DB Services Immobilien zu einem Kaufpreis von 130 Euro pro Quadratmeter angeboten.

Aktuelle Entwicklungen in der Umgebung

Einleitend wurde bereits dargestellt, dass die Entwicklung der Gewerbeflächen, der Bau der Planstraße und die Realisierung des Stadtgartens unmittelbar im Zusammenhang zueinander stehen (Abbildung 5-42). Ebenfalls wurde dargestellt, dass die Realisierung der Planstraße seit 1994 im FNP vorgesehen ist und bereits teilweise umgesetzt wurde.

Das Konzept für den Moabiter Stadtgarten wurde unter intensiver Beteiligung der Anwohner entwickelt. In einem Workshopverfahren im Herbst 2008 wurde für die Planung der Außenanlagen aus drei konkurrierenden Entwürfen ein Planungsbüro ausgewählt. Es fanden zwei Versammlungen mit den Bewohnern statt, in denen die unterschiedlichen Konzepte für den Stadtgarten Moabit entwickelt und diskutiert wurden. Daraus ergab sich eine Gliederung des Geländes in verschiedene Teilbereiche mit u.a. einem Spielplatz, einer Obstwiese und einem Garten für die Anwohner.

Ursprünglich war die Realisierung des Moabiter Stadtgartens für 2010/2011 geplant (QUARTIERMANAGEMENT MOABIT WEST VOM 16.07.2009). Auf Grund der Verzögerung des Bebauungsplanverfahrens bezüglich des Hamberger Großmarkts hat das Bezirksparlament jedoch im September 2010 den Baustart für den Park gestoppt, der Anfang Oktober erfolgen sollte (BERLINER ZEITUNG VOM 18.09.2010). Der Bebauungsplan für den Hamberger Großmarkt wurden im Februar 2011 beschlossen. Damit wurde die Voraussetzung geschaffen, den Bau des Moabiter Stadtgartens zu beauftragen. Der erste Spatenstich für den Moabiter Stadtgarten erfolgte Anfang Mai 2011.

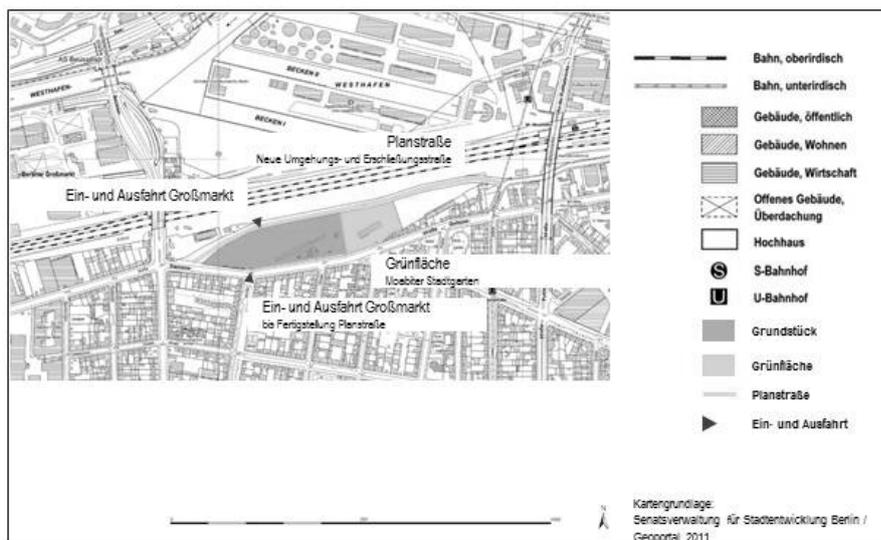


Abbildung 5-42 Entwicklungen in der näheren Umgebung (eigene Darstellung nach SenStadt/ Geoportal Berlin 2011)

Abgleich mit Kennzahlen der Logistik

Der Hamberger Großmarkt ist keinem der in Kapitel 3.2.3 dargestellten Logistiktypen zuzuordnen (siehe dazu Kapitel 3.2.3). Auch erscheint ein Vergleich mit Einzelhandelsansiedlungen für den Hamberger Großmarkt nicht sinnvoll, da sich der Hamberger Großmarkt ausschließlich an gewerbliche Wiederverkäufer richtet. Diese Einschätzung unterstützt auch eine Aussage des Gutachters, der das Verkehrsgutachten im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zum BPlan 1-45 VE erstellt hat. Der Verkehrsgutachter hat auf einer Bürgerinformationsveranstaltung daraufhin gewiesen, dass ein durchschnittlicher Discounter in Berlin ca. 50 Prozent mehr Kundenfahrten aufweist als der geplante Großmarkt.

Vor diesem Hintergrund erfolgt ein Abgleich der ermittelten Kennzahlen mit den Kennzahlen für LKW-Fahrten für Großmärkte gemäß WAGNER (2009).

Wendet man die Berechnungsgrundlagen von WAGNER auf das Fallbeispiel an, ergeben sich im Mittel 170-420 LKW-Fahrten/ Tag für den Hamberger Großmarkt. In dem Verkehrsgutachten, welches Grundlage für den Bebauungsplan war, wird im Vollbetrieb mit 210 LKW-Fahrten pro Tag gerechnet, was sich am unteren Rand der von WAGNER ermittelten Spanne befindet. Hinsichtlich der Grundstücksgröße liegt der Hamberger Großmarkt mit 4,2 Hektar leicht über der von WAGNER für Handelsbetriebe ermittelten durchschnittlichen Grundstücksgröße von 3,7 Hektar.

| Großmarkt für Gastronomiebedarf und Lebensmittel der Hamberger Großmarkt GmbH in Berlin-Moabit | |
|---|----------------------------|
| Flächenbedarf (Grundfläche) | 420.000 qm (4,2 Hektar) |
| Beschäftigte | 60-71 Beschäftigte/ Hektar |
| LKW-Fahrten (bei Vollbetrieb) | ca. 210 LKW Fahrten/ Tag |
| Pkw-Fahrten (bei Vollbetrieb) | ca. 1.880 Pkw Fahrten/ Tag |

Tabelle 5-7 Zusammenstellung der Kennzahlen für Großmarkt für Gastronomiebedarf und Lebensmittel der Hamberger Großmarkt GmbH in Berlin-Moabit (eigene Darstellung)

Abgleich mit Kriterienkatalog der Standortwahl von Logistikunternehmen

Die Angaben aus der Fallstudie zu den Standortfaktoren als Abgleich mit dem Kriterienkatalog der Standortwahl von Logistikunternehmen (vgl. Kapitel 3.4.2) sind Tabelle 5-8 zu entnehmen.

Die Baugenehmigung für den Hamberger Großmarkt erfolgt auf Grundlage eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans. In dem Bebauungsplan wurden u.a. Festsetzungen zum Grün getroffen, z.B. bezüglich Dachbegrünung und der Pflanzung einer neuen Baumreihe sowie Festsetzungen zum Immissionsschutz (Lärmschutzwand). Zudem wurden im dazugehörigen Durchführungsvertrag Einschränkungen bei der LKW-Anlieferung in der Anfangsphase festgeschrieben.

Ein Abgleich mit dem Kriterienkatalog war nicht in allen Punkten möglich. So liegen keine Angaben zum Grundstückspreis vor. Der von der DB inserierte Preis von 130 Euro pro Quadratmeter kann mangels einer Bestätigung dieses Werts nicht herangezogen werden.

| Standortfaktoren aus Sicht der Unternehmen | | Großmarkt für Gastronomiebedarf und Lebensmittel der Hamberger Großmarkt GmbH in Berlin-Moabit |
|--|---|--|
| 1 | Anbindung an Autobahn/Bundesstraßen | Autobahn A 100 mit Anschlussstelle Beusselstraße in 1.000m |
| 2 | Nachtfahrverbote, Einschränkungen für LKW | in Anfangsphase bis Fertigstellung der Planstraße |
| 3 | Grundstücksgröße und -zuschnitt | 420.000 qm Bruttogrundstückfläche mit einem dreieckigen Schnitt |
| 4 | Möglichkeit des 24-Stunden-Betriebes | ja |
| 5 | Grundstückspreis | k.A. |
| 6 | Bebauungs- und Gestaltungsvorschriften | Dachbegrünung und Pflanzung einer Baumreihe |
| 7 | Umweltauflagen | Übernahme eines Teils der Altlastensanierung |
| 8 | Lage zu Absatzgebieten | siehe 9 |
| 9 | Lage zu Produktionsstätten/ Kunden | hohes Kundenpotenzial im Berliner Stadtgebiet |
| 10 | Unternehmensfreundlichkeit der Verwaltung | als sehr positiv eingeschätzt (siehe auch akteurs- und prozessbezogene Analyse) |

Tabelle 5-8 Abgleich des Großmarkt für Gastronomiebedarf und Lebensmittel der Hamberger Großmarkt GmbH mit Kriterienkatalog der Standortwahl von Logistikunternehmen (eigene Darstellung nach Clausen u.a. 2005, S. 10)

5.3.4 Konflikte und Ansätze zur Regulierung

Nutzungskonflikte

Im Rahmen der Entwicklung und Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans musste eine Vielzahl von Nutzungskonflikten beachtet und gelöst werden.

Zur Identifizierung der möglichen Konflikte im Zusammenhang der Ansiedlung des Hamberger Großmarktes auf dem ehemaligen Güterbahnhof Moabit wurden in diesem Abschnitt unterschiedliche Quellen ausgewertet. Zum einen waren dies die Stellungnahmen der Bürger im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zum BPlan 1-45 VE (zum Ablauf eines Bebauungsplanverfahrens siehe Exkurs). Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit im Mai/ Juni 2009 waren dies insgesamt 36 schriftliche Stellungnahmen und im Rahmen der späteren Beteiligung der Öffentlichkeit im Mai/ Juni 2010 70 schriftliche Stellungnahmen. Die schriftlichen Stellungnahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wörtlich veröffentlicht und konnte durch die Verfasserin dieser Arbeit ausgewertet werden. Des Weiteren wurde neben dem Protokoll der Bürgerinformationsveranstaltung am 28.09.2009 ein Aufruf der Bürgerinitiative aus Mai 2010 und Forenbeiträge im Weblog „Moabit Online“ ausgewertet. Die Internetseite „Moabit Online“

existiert in dieser Form seit 2008 und ist aus dem Projekt „Berlin Street“ hervorgegangen, einem Blog über vergangene und aktuelle Geschehnisse in Berlin. Der Blog „Moabit Online“ wird von ca. fünf Autoren mit Berichten zu aktuellen Ereignissen in Moabit bestückt. Im Rahmen dieser Arbeit wurden sieben Blogeinträge mit insgesamt ca. 650 Kommentaren ausgewertet, die über den neuen Großmarkt berichten. Ausgewertet wurden die Inhalte folgender Blogeinträge:

- Gastronomiegroßmarkt an der Siemensstraße, erstellt am 16.05.2009
- Gastronomiegroßmarkt – Zwischenrunde mit Infoveranstaltung, erstellt am 21.09.2009
- Neue „BI Siemensstraße“ gegründet, erstellt am 19.12.2009
- Aktion zum Gastrogroßmarkt in der BVV Mitte, erstellt am 16.01.2010
- Hamberger Großmarkt – Fluch oder Segen, erstellt am 22.03.2010
- Hamberger Großmarkt Bebauungsplanentwurf liegt aus, erstellt am 10.05.2010
- Hamberger lässt fallen, erstellt am 14.02.2012

Die Nutzungskonflikte bezüglich der geplanten Entwicklung des Hamberger Großmarktes können illustrativ anhand des Ablaufs des Bebauungsplanverfahrens nachvollzogen werden, welcher weiter oben tabellarisch und im Text dargestellt wurde. Der erste Bericht über den Hamberger Großmarkt auf dem Blog „Moabit Online“ erschien am 16.05.2009, also während der Auslegung des BPlans 1-45 VE im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit. Darin wurde allgemein über das Bauvorhaben berichtet und der Bebauungsplan sowie begleitende Dokumente zum Download gestellt. In den Kommentaren erfolgten Hinweise und Informationen, wie die Bürger Einwendungen erheben können. Einzelne Anwohner stellten ein, mit welchen Argumenten sie ihre Einwendung begründeten.

Wie bereits geschrieben gab es im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit insgesamt 36 Einwendungen gegen den Bebauungsplan, die teilweise von einzelnen Bürgern, teilweise im Namen mehrerer Bürger (z.B. von Hausverwaltungen) abgegeben wurden. Diese konzentrierten sich auf die folgenden Punkte:

- Mit 28 die meisten Einwendungen richteten sich gegen die geplante Abholzung der Pappelreihe, die das für den Hamberger Großmarkt geplante Gelände von der Siemensstraße trennt. Die Einwände gegen die Abholzung der Pappeln wurde v.a. damit begründet, dass diese ökologisch und klimatisch wertvoll sind, dass sie für die Gegend prägend sind und dass sie den geplanten Großmarkt optisch abschirmen. In diesem Zusammenhang forderten neun Bürger, dass der Hamberger Großmarkt zurückgesetzt wird, um die Pappelreihe erhalten zu

können. Sieben Bürger forderten für den Fall, dass die Pappelreihe nicht erhalten werden kann, mindestens eine Verbesserung der optischen Gestaltung, insbesondere eine Begrünung der Fassade des Hamburger Großmarktes. Fünf Bürger forderten eine Kompensation der Pappeln im Falle ihrer Fällung.

- An zweiter Stelle der Einwendungen (22) stehen Bedenken gegen Verkehrsbelastungen durch den Hamburger Großmarkt, insbesondere durch zunehmenden LKW-Verkehr und daraus folgend zunehmenden Lärm, eine größere Unfallgefahr und Feinstaubbelastungen. In diesem Zusammenhang sprachen sich 12 Bürger gegen eine – auch temporäre – Erschließung des Standorts über die Siemensstraße aus, da sie dadurch erhebliche zusätzliche Verkehrsbelastungen erwarten.
- Mit 17 Einwendungen lag das Thema Lärm an dritter Stelle der erhobenen Einwendungen. Generell bestanden erhebliche Bedenken gegen zu erwartenden Lärm durch den Betrieb des Großmarktes, v.a. durch die Anlieferung und Abholung, Kühlaggregate auf den LKW und auf dem Gebäude, Lüftungen und durch Einkaufswagen. 15 Bürger wiesen auf eine erhöhte Lärmbelastung für die Anwohner und für die Nutzer des Moabiter Stadtgartens dadurch hin, dass die Anlieferung und die Positionierung des Leergutlagers und der Betriebstankstelle an der östlichen Seite des Grundstücks, angrenzend an den geplanten Moabiter Stadtgarten geplant ist. 13 Bürger sprachen sich im Zusammenhang mit Lärmproblematiken zudem gegen die geplante Anlieferung für den Hamburger Großmarkt im Zeitraum zwischen 4 und 6 Uhr morgens aus, wobei auch gegen eine Anlieferung ab 6 Uhr opponiert wurde. Auch der Lärm während der Bauphase wurde von einem Bürger thematisiert.
- Im Zusammenhang mit den vorgenannten Hauptkonfliktthemen Baumfällungen, Verkehr und Lärm wurde von 7 Bürgern bemängelt, dass der Umweltbericht und die im Bebauungsplan erwähnten Baum-, Verkehrs- und Lärmgutachten nicht mit dem Bebauungsplan auslagen.
- Weitere Einwendungen betrafen die Zerstörung von Flora und Fauna, fehlende Versickerungsmöglichkeiten auf dem Grundstück, den hohen Versiegelungsgrad und die Beseitigung bzw. Beeinträchtigung einer vorhandenen Kaltluftschneise (8 Bürger), optische Beeinträchtigungen durch Werbepylone (3 Bürger), die generelle Abnahme der Wohnqualität (7 Bürger) und die Verschlechterung des sozialen Umfelds durch eine Gewerbeansiedlung (weitere 7 Bürger).

- Schließlich betrafen einige Einwendungen auch eine generelle Ablehnung des Bauvorhabens unter Hinweis auf andere mögliche Standorte, auf denen das Vorhaben konfliktfreier zu realisieren sei, sowie den Wunsch, statt der Gewerbeansiedlung einen größeren Park, eine Kleingartenanlage oder eine Spielanlage für die Anwohner zu realisieren.

Aufgrund der Vielzahl von Einwendungen entschloss sich der Bezirk, am 28.09.2009 eine Informationsveranstaltung für die Bürger durchzuführen, an der in einem zweiten Teil die Firma Hamberger teilnahm. Im Rahmen der Informationsveranstaltung wurden auch die Ergebnisse des Baumgutachtens und der anderen Fachgutachten vorgestellt und erläutert. In dem Blog „Moabit Online“ wurde zur Teilnahme an der Informationsveranstaltung aufgerufen. Aus den Blog-Kommentaren im Anschluss an die Informationsveranstaltung geht hervor, dass sich einige Anwohner mit den Ergebnissen nicht zufrieden zeigten und die Intensivierung der Aktivitäten gegen den Hamberger Großmarkt forderten. Dies führte am 08.12.2009 zum ersten Treffen der sich gründenden BI Siemensstraße, die sich fortan in unregelmäßigen Abständen traf. In einem Blog-Beitrag vom 19.12.2009 wies ein Mitglied der BI Siemensstraße auf die Gründung der Bürgerinitiative hin.

Der nächste Blog-Beitrag wurde am 16.01.2010 veröffentlicht und wies auf die geplante BVV-Sitzung am 21.01.2010 hin und forderte zur Teilnahme und zum Protest gegen den Hamberger Großmarkt auf. In Folge dieses Beitrags entfachte sich eine intensive Diskussion einiger Bürger. Insgesamt wurden bis zum 19.04.2012 insgesamt 307 Kommentare abgegeben. Auch ein weiterer Blog-Beitrag vom 22.03.2010, der sich generell für das Vorhaben aussprach, wurde intensiv diskutiert. Dazu wurden bis zum 22.02.2012 insgesamt 205 Kommentare abgegeben.

Zu Beginn der Beteiligung der Öffentlichkeit am 10.05.2010 wurden die Bürger auf dem Blog „Moabit Online“ erneut über den Verfahrensstand informiert und sämtliche verfügbaren Dokumente zum Download bereitgestellt. Auch wurde auf die Änderungen im Vergleich zum Entwurf des Bebauungsplans im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit hingewiesen. Die BI Siemensstraße forderte auf dem Blog erneut zur Beteiligung auf, stellte Muster-Formulierungen zur Verfügung und organisierte zusätzlich eine Informationsveranstaltung über die Möglichkeiten, Einwendungen gegen den Bebauungsplanentwurf zu erheben.

Wie bereits oben bei dem Ablauf des Bebauungsplanverfahrens dargestellt, führte die große Anzahl von Einwendungen gegen den BPlan 1-45 VE dazu, dass die BVV Mitte den Bebauungsplan noch nicht beschließen wollte und stattdessen am 18.06.2010 beschloss, das Bezirksamt zu ersuchen, auf die Firma Hamberger bezüglich der oben näher dargestellten Punkte

Einfluss zu nehmen. Mehrere Erörterungstermine und eine weitere Informationsveranstaltung unter Teilnahme von Vertretern der Stadt, der BVV Mitte, der BI Siemensstraße und der Firma Hamberger am 08.10.2010 führten nicht zur Beseitigung der Differenzen, jedoch dazu, dass Hamberger den Bebauungsplan in einigen Punkten nachbesserte, insbesondere bei der Dachbegrünung, der Fassadengestaltung, der geringfügigen Versetzung des Baukörpers und der Lärmschutzmaßnahmen. Insbesondere bei den besonders konflikträchtigen Punkten der Abholzung der Pappelreihe, der Gebäudegröße, der temporären Erschließung über die Siemensstraße und der Anordnung der Anlieferzone am östlichen Teil des Geländes gab es jedoch keine grundsätzlichen Änderungen.

Nach Abschluss der erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit vom 22.11. bis 06.12.2010 fand am 10.01.2011 noch ein „Schlichtergespräch“ zwischen Vertretern von Hamberger und der BI Siemensstraße statt, welches aber den Widerstand der BI Siemensstraße gegen das Vorhaben ebenfalls nicht beseitigen konnte. Nach dem Beschluss der BVV Mitte am 17.02.2011 ebte das Engagement der BI Siemensstraße etwas ab, ein harter Kern von Mitgliedern der Bürgerinitiative blieb jedoch aktiv und plant, im Wege der Normenkontrollklage gegen den noch festzusetzenden Bebauungsplan vorzugehen. Durch die Erteilung der Baugenehmigung und die bereits erfolgte Abholzung der Pappelreihe sind jedoch mittlerweile irreversible Fakten geschaffen worden.



Abbildung 5-43 Pappelreihe vor und während der Fällung (Moabit Online)

Ergebnisse der Anwohnerbefragung

Im Umfeld des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit wurde im Februar 2007 ebenfalls eine Anwohnerbefragung durchgeführt. An der Befragung haben sich 47 Anwohner beteiligt. Zu dem Zeitpunkt gab es bereits erste Kontakte zwischen dem Unternehmen Hamberger und der Stadt

mit dem Ziel, auf dem Standort einen Großmarkt für Gastronomiebedarf und Lebensmittel zu errichten. Jedoch war zu diesem Zeitpunkt das Bebauungsplanverfahren noch nicht eingeleitet worden (vgl. hierzu Tabelle 5-6). Dies spiegelt sich auch in den Befragungsergebnissen wider. So war nur 5 Befragten bekannt, dass in ihrer direkten Nähe ein Lebensmittelgroßhandel errichtet werden soll, erfahren hatten sie dies aus unterschiedlichen Informationsquellen (u.a. aus der Zeitung und von Familienmitgliedern oder Freunden).

Die Frage, wie sie ihr derzeitiges Wohnumfeld auf einer Skala von eins (sehr gut) bis fünf (sehr schlecht) bewerten, ergab ein sehr uneinheitliches Bild (vgl. Abbildung 5-44). Von den 47 Befragten, beurteilten 10 Befragte (21 Prozent) ihr Wohnumfeld als sehr gut bis gut, 13 (28 Prozent) dagegen als schlecht bis sehr schlecht. Die Mehrheit mit 24 Befragten (51 Prozent) gibt ihrem Wohnumfeld die Note 3 (befriedigend).

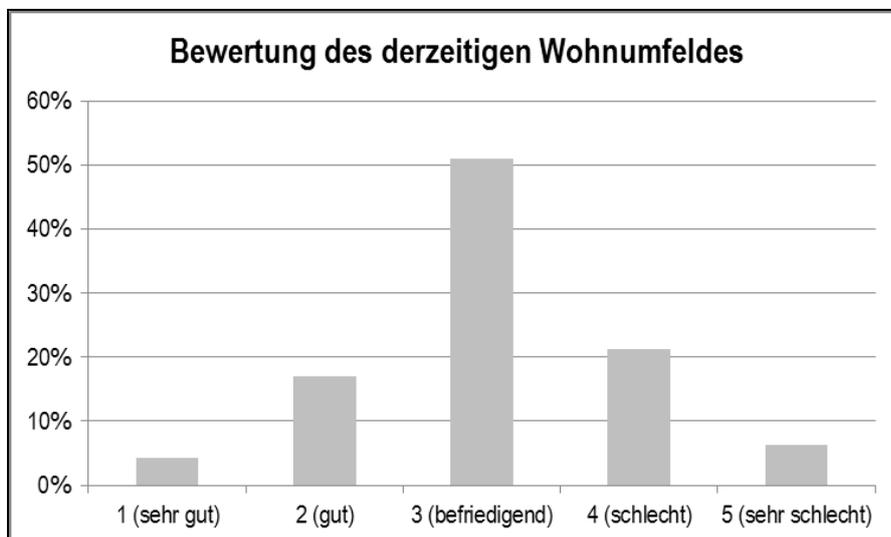


Abbildung 5-44 Bewertung des Wohnumfeld durch die Anwohner des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit (eigene Befragung 2007)

In diesem Zusammenhang sehen 18 Befragte (38 Prozent) eine Verschlechterung ihres Wohnumfeldes seit sie nach Moabit gezogen sind. Die meisten Nennungen (9) erhält dabei der Themenkomplex zu Änderungen in der Bevölkerungs- und Sozialstruktur. Die Antworten kamen zumeist von Anwohnern, die bereits länger 20-30 Jahre in Moabit wohnen.

Die Anwohner wurden ebenfalls nach möglichen Konflikten (Pkw- und LKW-Verkehr, Lärm, Schadstoffe und Stadtbild) in ihrem Wohnumfeld befragt. Die Befragten sollten dabei, die Belastung in den zuvor benannten Bereichen für ihren Wohnstandort einschätzen (vgl. Abbildung 5-45).

Die Verkehrsbelastung durch Pkw wird von 32 Prozent der befragten Anwohner als eine starke bis sehr starke Belastung eingeschätzt. Bei der Verkehrsbelastung durch LKW schätzen 41 Prozent der Befragten die Belastung als stark bis sehr stark ein. In diesem Zusammenhang wurde von einigen Befragten auf Straßenschäden und Schäden an Wohngebäuden durch den LKW-Verkehr hingewiesen.

Bei der Frage der Verkehrsbelastung am Wohnstandort ist bereits vor der Planung des Großmarktes ein Problem zu erkennen. So wurde insbesondere der LKW-Verkehr von den Befragten als besonders belastend eingestuft. Diese Einschätzungen decken sich mit den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens, das im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zum Hamberger Großmarkt erstellt wurde. Das Gutachten hat für das Gebiet (insbesondere entlang der Beusselstraße und Siemensstraße) ein hohes Verkehrsaufkommen (bereits vor der Inbetriebnahme des künftigen Großmarktes) bescheinigt.

Die Lärmbelastung wird von 36 Prozent der befragten Anwohner als stark bis sehr stark eingeschätzt. Von einigen Befragten wurde in diesem Zusammenhang auch auf die Lärmbelastung durch die im Norden befindliche Bahntrasse sowie deren Trennwirkung hingewiesen.

Die Belastung durch Schadstoffe spielt ebenfalls eine Rolle für die Anwohner. So gaben ebenfalls 36 Prozent der Befragten an, dass Schadstoffe ihren Wohnstandort stark bis sehr stark beeinträchtigen. Nach Auskunft einiger Befragter ist dies auch auf Belastungen durch den in der Nähe liegenden Westhafen zurückzuführen.

Die Beeinträchtigung des Stadtbildes spielt zum Zeitpunkt der Befragung mit lediglich 21 Prozent nur eine untergeordnete Rolle.

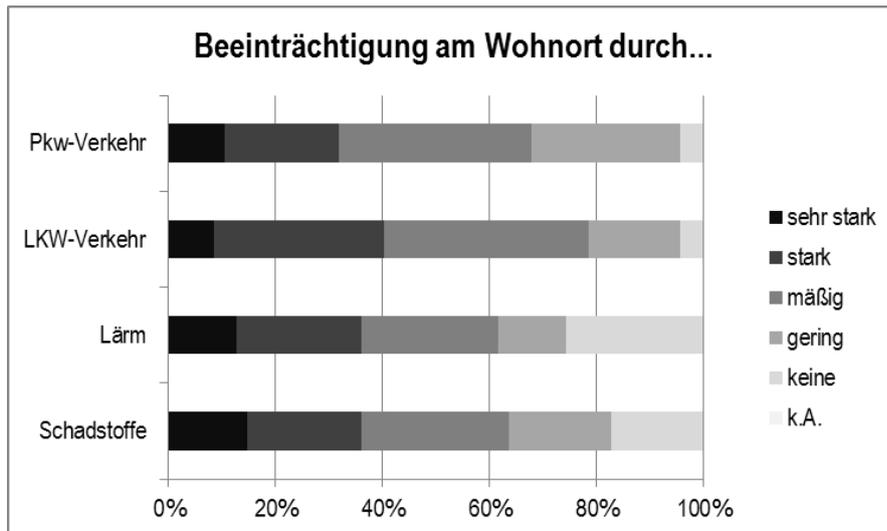


Abbildung 5-45 Bewertung der Beeinträchtigungen am Wohnort durch die Anwohner des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit (eigene Befragung 2007)

Im Rahmen der Befragung, hatten die befragten Anwohner auch die Möglichkeit konkrete Lösungsansätze für die zuvor angeführten Probleme und Konflikte zu formulieren. Von den 47 Befragten haben 22 Personen Lösungsansätze vorgeschlagen. Von den 29 Vorschlägen (Mehrfachnennungen möglich) hat sich der größte Teil auf Verkehrsfragen bezogen. So plädieren sechs Befragte für die Einrichtung einer 30er Zone in ihrem Wohnumfeld, vier Befragte fordern sogar ein komplettes Fahrverbot für LKW. Vier Befragte sprechen sich für eine Verlagerung des bestehenden Gewerbes in ihrer Umgebung bzw. die Schließung des Güterbahnhofs aus.

5.3.5 Zusammenfassung

Zusammenfassend können folgende Zwischenergebnisse der Fallstudie zum Hamberger Großmarkt festgehalten werden:

- Seit dem Jahr 2006 plant die Hamberger Großmarkt GmbH einen Großmarkt auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit in Berlin-Moabit. Mit dem Bau wurde zum Zeitpunkt der Fertigstellung dieser Arbeit noch nicht begonnen. Das Verfahren zur Errichtung des Großmarktes ist in ein Gesamtverfahren zur Entwicklung der Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit eingebunden, das auch die Errichtung einer Umgehungsstraße und die Anlage eines Parks umfasst.
- Das Unternehmen Hamberger hat sich für einen Standort in Berlin entschieden, um sich auf dem Berliner Markt zu positionieren. Als Gründe für die Wahl von Berlin wurden die hohe Einwohnerzahl und die hohe Zahl an Touristen, verbunden mit einer entsprechenden Nachfrage nach gastronomischen Angeboten angeführt. Zudem sprach aus Sicht des

Unternehmens für Berlin – im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten – die Tatsache, dass in Berlin noch bezahlbare Grundstücke verfügbar sind. Für einen innerstädtischen Standort sprach neben einem großen Umsatzpotenzial auch der Faktor „Zeit“. Durch die zentrale Lage des Großmarktes können die Anfahrtswege für die Kunden kurz gehalten werden.

- Das Gelände wurde zuvor als Güterbahnhof genutzt, dessen Betrieb 2005 eingestellt wurde. Die Fläche liegt in der „Inneren Stadt“ im Bezirk Mitte. Angesichts der Vornutzung als Güterbahnhof bestand kein Bebauungsplan, so dass für die Errichtung des Hamberger Großmarktes ein neuer vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt werden musste.
- Das Bebauungsplanverfahren wurde bereits im Januar 2007 eingeleitet. Zuvor hatten das Unternehmen Hamberger als Vorhabenträger, die Deutsche Bahn AG als Eigentümer und das Land Berlin einen städtebaulichen Vertrag geschlossen, der die gekoppelte Entwicklung des Großmarkts, der Umgehungsstraße und des Parks sicherstellen sollte. Spätestens ab dem Jahr 2009 traten erhebliche Konflikte mit den Anwohnern auf, die zu einer erheblichen Zeitverzögerung der Entwicklung führten. So wurden im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit zahlreiche Einwendungen gegen den Bebauungsplan erhoben, die sich insbesondere auf die Abholzung einer Pappelreihe, die Optik des Großmarktes, Verkehrs- und Lärmbelastungen und ökologische Bedenken konzentrierten. Nach einer Informationsveranstaltung gründete sich eine Bürgerinitiative (BI Siemensstraße), die sich intensiv in das weitere Verfahren einbrachte. In diesem Zusammenhang hat auch die Befragung der Anwohner gezeigt, dass die Frage der Verkehrsbelastung am Wohnstandort bereits vor der Planung des Großmarktes ein Problem darstellt. So wurde insbesondere der LKW-Verkehr als besonders belastend eingestuft. 41 Prozent der Befragten haben die Verkehrsbelastung durch LKW als stark bis sehr stark eingeschätzt.
- Trotz einer Einflussnahme des Bezirks auf das Unternehmen Hamberger, Proteste der Bürger und einer Nachbesserung des Bebauungsplans wurden an den kritischsten Punkten der Abholzung der Pappelreihe, der Größe des Großmarktes und der zeitweisen Nutzung der Siemensstraße als Zufahrtsweg keine wesentlichen Änderungen vorgenommen, so dass auch weiterhin eine erhebliche Opposition seitens der Bürger gegen das Vorhaben bestand. Zwischenzeitlich wurde zwar der Bebauungsplan festgestellt, jedoch wurden Klagen gegen den Bebauungsplan angekündigt.
- Die Fallstudie verdeutlicht das erhebliche Konfliktpotenzial, das innerstädtische Logistikstandorte mit einem hohen Flächenbedarf und entsprechendem Verkehrs- und

Lärmaufkommen erzeugen. Weiter zeigt die Fallstudie, dass bei Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben, jedoch ohne einen zusätzlichen Informations-, Moderations- und Abstimmungsaufwand oder entsprechende Vorhaben erhebliche Opposition dem Planungsvorhaben entgegenstehen kann, was das Verfahren deutlich verzögern kann. Insbesondere zeigt sich, dass ohne eine frühzeitige Information und Einbindung der betroffenen Anwohner eine nur noch schwer auflösbare Konfliktlage geschaffen werden kann und es zunehmend schwer wird, Akzeptanz für das Vorhaben zu schaffen.

6 Ergebnisdiskussion und Empfehlungen

In Zusammenfassung der Ergebnisse dieser Arbeit ist zu konstatieren, dass innerstädtische Verfügungsflächen unter bestimmten Voraussetzungen Möglichkeiten für die Ansiedlung von Logistikunternehmen bieten und damit die Abwanderung von bestimmten Logistikunternehmen an den Stadtrand gemindert werden kann. Im Folgenden werden die in Kapitel 1.2 formulierten Forschungsfragen beantwortet.

Dabei werden im Rahmen jeder Forschungsfrage zunächst die jeweiligen Ergebnisse der drei Fallstudien dargestellt und – wo es möglich ist – mit Daten und Angaben aus der Literatur rückgekoppelt. Dies erfolgt geordnet nach einzelnen Themenbereichen. Zudem werden innerhalb der abgegrenzten Themenbereiche aus den Ergebnissen der Fallstudien und den Erkenntnissen aus der Literatur verallgemeinerbare Aussagen herausgearbeitet, und zwar für Berlin sowie für andere Städte und Stadtregionen in Deutschland. Im Rahmen der vierten Forschungsfrage werden aufbauend auf den Erkenntnissen aus den Fallstudien und aus der Literatur konkrete Maßnahmen vorgeschlagen, die die Ansiedlung von Logistikunternehmen auf innerstädtischen Verfügungsflächen ermöglichen bzw. erleichtern können.

Erste Forschungsfrage: Bieten innerstädtische Verfügungsflächen Anknüpfungspunkte für die Ansiedlung von Logistikunternehmen?

Flächenangebot und Lage der Flächen in der Stadt

In den Fallstudien wurden drei unterschiedliche Flächen untersucht. Die Flächen liegen in drei verschiedenen Bezirken Berlins: die von Kaiser's Tengelmann genutzte Fläche im Süden Berlins in Mariendorf (Bezirk Tempelhof-Schöneberg), die von METRO genutzte Fläche in der östlichen Mitte Berlins in Friedrichshain (Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg) und die für den Hamberger Großmarkt vorgesehene Fläche in der nördlichen Mitte Berlins in Moabit (Bezirk Mitte). Die beiden Flächen in Friedrichshain und Moabit liegen in der „Inneren Stadt“ (d.h. innerhalb des S-Bahnringes) und die Fläche in Mariendorf in der „Äußerer Stadt“. Die in der "Äußerer Stadt" befindliche Fläche ist mit großem Abstand die größte der drei Flächen aus den Fallstudien und erfüllt für Kaiser's Tengelmann die Funktion eines regionalen Verteilzentrums, wohingegen die beiden anderen Flächen von METRO und Hamberger als Standorte für Großhandelsmärkte genutzt werden.

Aus den vorstehenden Ergebnissen kann unter Vorbehalt der Schluss gezogen werden, dass in Berlin eine flächenintensive logistische Nutzung besser auf Flächen in der "Äußerer Stadt" als

auf Flächen in der "Inneren Stadt" realisiert werden kann. Dieser Schluss wird unterstützt durch die Untersuchungen von SCHÜLER, die feststellte, dass in Berlin gewerblich nachgenutzte Verfügungsflächen zu 90 Prozent in der "Äußeren Stadt" liegen (SCHÜLER 2008, S. 71). Hinzu kommt, dass – wie in Abbildung 2-4 erkennbar ist – nur ein sehr geringes Potenzial an Verfügungsflächen für zukünftige Entwicklungen (und damit auch für Logistik) in der „Inneren Stadt“ im Vergleich zur „Äußeren Stadt“ vorhanden ist. Einzig das Gelände des ehemaligen Flughafens Tempelhof sticht aufgrund seiner Größe mit einem großen Nachnutzungspotenzial hervor. Für Gewerbeansiedlungen ist auf dem ehemaligen Flughafengelände jedoch aktuell nur ein schmaler Streifen im südlichen Bereich vorgesehen.

Betrachtet man die in Abbildung 4-13 enthaltene Karte der Gewerbebestandorte des StEP Industrie und Gewerbe, dann fällt auf, dass sich nur am nördlichen und nordöstlichen Rand der „Inneren Stadt“ überhaupt für Gewerbenutzungen vorgesehene kleinere Flächen befinden. Es ist zudem zu berücksichtigen, dass laut dem StEP Industrie und Gewerbe von 2011 in Berlin von den identifizierten 40 wichtigsten Gewerbebestandorten sich nur 19 Flächen u.a. für Logistik eignen. Lediglich sieben dieser laut dem StEP Industrie und Gewerbe für Logistik geeigneten Standorte verfügen über eine oder mehrere Flächen, die größer als 5 Hektar sind. Für Logistikunternehmen wurde hingegen ein Flächenbedarf am untersten Rand der Spanne von 5 Hektar (Regionale Warenverteilzentren) bzw. 7,5 Hektar (KEP-Depots) ermittelt (siehe Tabelle 3-4, BUSCH/WAGNER 2007). Somit erscheint angesichts des Flächenbedarfs von Logistikunternehmen und der Größe der im StEP Industrie und Gewerbe für Logistik vorgesehenen Flächen eine Ansiedlung von Logistikunternehmen in der „Inneren Stadt“ Berlins als nahezu nicht zu realisieren und im gesamten Stadtgebiet jedenfalls schwierig. Hingewiesen sei an dieser Stelle jedoch darauf, dass sämtliche der drei in den Fallstudien untersuchten Unternehmen sich auf Flächen angesiedelt haben, die im StEP Industrie und Gewerbe ursprünglich nicht explizit für Logistik vorgesehen waren.

Hinsichtlich der geografischen Lage in der Stadt ist zu beachten, dass sich 18 der im StEP Industrie und Gewerbe als für Logistik geeignet angesehenen Standorte in einem Korridor im Westen bzw. Nordwesten Berlins befinden, zusätzlich im Osten in Marzahn und im Süden in der Nähe des Teltowkanals in Neukölln. Da Berlin eine Konsum- und Empfangsregion ist (AMT FÜR STATISTIK BERLIN-BRANDENBURG 2011) und da angesichts der geografischen Lage Berlins in Deutschland ein erheblicher Teil der Warenströme von Südwesten kommt, dort aber kaum für Logistik geeignete städtische Standorte gelegen sind, ist fraglich, ob das Flächenangebot mit der Nachfrage korrespondiert.

Bei einer Gesamtfläche von 892 Quadratkilometern wurden für Berlin im Rahmen des Flächenmonitorings im Jahr 2006 Verfügungsflächen in einer Gesamtgröße von 6.333 Hektar identifiziert (SENSTADT 2006). Gründe für dieses hohe Angebot an Verfügungsflächen in Berlin liegen neben den allgemeinen Ursachen für das Brachfallen von Flächen (siehe Kapitel 2.2.1) vor allem in dem Wegbrechen industrieller Tätigkeiten durch den Verlust von Wettbewerbsfähigkeit nach der Wende sowohl in West- als auch in Ostberlin, wobei die Gründe hierfür in West- und in Ostberlin differieren (siehe dazu Kapitel 4.1.2). Hinzu kommen in Berlin die sogenannten Teilungsbrachen auf ehemaligen Grenz- und Mauerarealen sowie Gebäude, deren Nutzung nach der Wende obsolet geworden ist (vgl. Kapitel 2.2.1).

Belastbare verallgemeinerbare Grundsätze für andere Städte als Berlin lassen sich aus den Ergebnissen der Fallstudien nicht herleiten. Denn das Potenzial von Verfügungsflächen insgesamt, das Potenzial im innerstädtischen Bereich und die Standorteigenschaften dieser Flächen sind je nach Stadt bzw. Stadtregion unterschiedlich.

In dieser Arbeit wurde nicht untersucht, welche anderen Städte und Stadtregionen ein vergleichbares Angebot an Brachflächen wie Berlin haben. Ein vergleichbares Angebot kann insbesondere in solchen Städten und Stadtregionen vorhanden sein, bei denen einer oder mehrere der in Kapitel 2.2.1 genannten Gründe (insbesondere Strukturwandel, Auflösung öffentlicher Monopole, rückläufige Bevölkerungsentwicklung, militärische Umstrukturierung) zu einem vermehrten Brachfallen von Flächen geführt haben.

Vornutzung

In ihrer Vornutzung unterscheiden sich die drei untersuchten Flächen insofern, als das ehemalige GASAG-Gelände (Kaiser's Tengelmann) zuvor industriell vorgeutzt wurde, wohingegen die Flächen des ehemaligen Wriezener Bahnhofs (METRO) und des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit (Hamberger) vor ihrer Nutzungsaufgabe für den Güterverkehr auf der Schiene genutzt wurden. Dies deckt sich nur zum Teil mit den in Untersuchungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung festgestellten häufigsten Vornutzungen von Verfügungsflächen in Berlin, nach der die größten Anteile auf die Nutzungsarten Gewerbe, Flughafen und Militäranlagen entfielen (SENSTADT 2003, S. 36). Eine größere Übereinstimmung ist mit den bundesweit erhobenen Zahlen über Vornutzungen von Verfügungsflächen in Deutschland festzustellen, die ergeben haben, dass nach gewerblichen (63 Prozent) und militärischen (20 Prozent) Vornutzungen ehemalige Bahn- und Postflächen sowie sonstige Verkehrsflächen mit 13 Prozent den drittgrößten Anteil an Verfügungsflächen insgesamt darstellen (Abbildung 2-2). In Großstädten

wurden besonders viele einstige Bahn- oder Postflächen sowie Verkehrsbrachen festgestellt (BBR 2007a, S. 125).

Den Fallstudien sowie allgemeinen Erwägungen kann entnommen werden, dass gewerblich vorgenutzte Verfügungsflächen sowie ehemalige Bahn- und Postflächen oder andere Verkehrsbrachen für eine Nachnutzung zu Logistikzwecken besonders geeignet scheinen. Für gewerblich vorgenutzte Flächen folgt das daraus, dass in vielen Fällen die gewerbliche Nutzung mit einem oftmals hohen Verkehrsaufkommen sowie Geräusch- und anderen Immissionen der Nutzung für Logistikzwecke ähnlich war, sowie dass in vielen Fällen bereits ein Bebauungsplan besteht, der die Fläche als Gewerbe- oder Industriegebiet ausweist (vgl. dazu auch die Fallstudie Kaiser's Tengelmann). Auch für ehemalige Bahn- und Postflächen spricht, dass die Vornutzung bereits erhebliche verkehrliche Bewegungen mit sich brachte, wenn sich diese auch bei Bahnflächen auf den Bahnverkehr konzentrierten. Militärbrachen erscheinen dagegen wegen ihrer in den meisten Fällen bestehenden Bebauung, ggf. denkmalschutzrechtlichen Restriktionen und ggf. bestehenden Altlasten generell weniger geeignet für eine Nachnutzung zu Logistikzwecken. Die bestehende Kasernenbebauung kann in den meisten Fällen, gerade bei denkmalschutzrechtlichen Restriktionen, nur für Wohnzwecke nachgenutzt werden.

Konkurrenzdruck bei der Nachnutzung der Flächen

Die in den Fallstudien untersuchten Flächen lagen bereits seit mehreren Jahren bzw. Jahrzehnten brach, ohne dass konkrete Umnutzungspläne verfolgt wurden. Nach Angaben der jeweiligen Flächeneigentümer gab es weder für das ehemalige GASAG-Gelände noch für das Areal des ehemaligen Wriezener Bahnhof weitere Interessenten. Laut der DB gab es für das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs in Moabit Anfragen von Einzelhandelsunternehmen, die aber an diesem Standort von der Stadt Berlin nicht gewollt waren.

Im Hinblick auf alternative Planungen seitens der Stadt gab es bei dem Standort des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit Bestrebungen sowohl von Vertretern der Stadt als auch von den Bürgern, die Flächen als Park bzw. für sonstige Freizeit- oder soziale Zwecke zu nutzen. Da die Stadt die Flächen jedoch für eine ausschließlich solche Nutzung von den Eigentümern hätte ankaufen müssen und dieser Ankauf laut Vertretern der Stadt nicht finanzierbar gewesen wäre, wurde in der Fallstudie Hamberger eine Lösung verfolgt, die eine gewerbliche Ansiedlung mit einer kleineren Freizeitnutzung verbindet. In der Fallstudie des METRO-Marktes war seitens der Stadt ursprünglich eine gemischte Nutzung für Wohnen und Gewerbe geplant. Das Leitbild Spreeraum (SENSTADT 2001) sah für das Areal eine dichte Bebauung mit Wohn- und Büronutzung vor.

Auch seitens des Flächeneigentümers wurde zunächst das Ziel verfolgt, dort Wohn- und Büronutzung anzusiedeln, jedoch gab es nach Angaben des Eigentümers keine entsprechende Nachfrage für diese Nutzungen.

Für keine der drei Flächen, die in den Fallstudien untersucht wurden, gab es seitens der Stadt konkrete Planungen zur Ansiedlung von Logistikunternehmen. Im Fall der Ansiedlung von Kaiser's Tengemann auf dem ehemaligen GASAG-Gelände wurde vielmehr im zeitgleich verfassten EpB (2004) das Nutzungsprofil um Logistikunternehmen erweitert. Der ehemalige Güterbahnhof Moabit ist zwar im alten StEP Gewerbe (2000) noch als Güterverkehrszentrum gekennzeichnet, im aktuellen StEP Industrie und Gewerbe (2011) wurde diese Ausweisung jedoch zurückgenommen.

Aus den Erkenntnissen der Fallstudien kann gefolgert werden, dass jedenfalls zum Zeitpunkt der Entwicklung des METRO-Marktes und des Kaiser's Tengemann Logistikzentrums sowie des Entwicklungsbeginns für den Hamberger Großmarkt kein erheblicher Konkurrenzdruck für die entsprechenden Verfügungsflächen bestand. Unsicher ist, ob sich die entsprechenden Unternehmen auch gegen Interessenten für Wohn- bzw. Büronutzungen hätten durchsetzen können. Auffällig ist weiter, dass es sich in allen drei Fällen aus Sicht der Stadt um eher zufällige Logistikentwicklungen handelt. Daran ist zum einen erkennbar, dass die proaktive Steuerung der Ansiedlung von Logistikunternehmen im innerstädtischen Raum Schwierigkeiten begegnet. Im Rahmen der Beantwortung der vierten Forschungsfrage werden Maßnahmen vorgeschlagen, wie diese proaktive Steuerung verbessert werden kann.

Grundstücksgröße

Die von Kaiser's Tengemann genutzte Fläche ist mit ca. 11 Hektar die größte der drei untersuchten Flächen, gefolgt von der von METRO genutzten Fläche (ca. 5,4 Hektar) und der für den Hamberger Großmarkt vorgesehenen Fläche (ca. 4,2 Hektar). Die für das Kaiser's Tengemann Logistikzentrum genutzte Fläche ist mit ihren 11 Hektar deutlich größer als die Durchschnittsgröße der von 1991 bis 2005 in Berlin gewerblich nachgenutzten Flächen, die bei 6,5 Hektar liegt (SCHÜLER 2008, S. 71). Die von METRO und Hamberger genutzten Flächen unterschreiten die Durchschnittsgröße geringfügig, liegen aber nicht weit vom Durchschnitt entfernt. Vergleicht man die Grundstücksgrößen mit den in Tabelle 3-4 aufgeführten Kennzahlen der Logistik, so befindet sich das Kaiser's Tengemann Logistikzentrum innerhalb des für regionale Warenverteilzentren ermittelten Flächenbedarfs von 5 – 40 Hektar. Wie bereits in Kapitel 5.2 und 5.3 dargestellt, fallen Großmärkte unter keine der in Tabelle 3-4 dargestellten

Nutzungsarten, deshalb ist ein Vergleich mit diesen Kennzahlen nicht möglich. Jedoch liegen sowohl der METRO-Markt als auch der geplante Hamberger Großmarkt mit 5,4 ha bzw. 4,2 Hektar geringfügig über der von WAGNER (2009) für Handelsbetriebe ermittelten durchschnittlichen Grundstücksgröße von 3,7 Hektar, die als Vergleichsmaßstab geeignet ist.

Logistikspezifische Standortanforderungen

Gleicht man die Spezifika der in den Fallstudien untersuchten Flächen mit den Standortfaktoren von Logistikunternehmen nach CLAUSEN U.A. (2005), die in Tabelle 3-8 dargestellt sind, ab, so zeigt sich zum einen, dass die meisten Standortanforderungen bei den Flächen erfüllt waren und zum anderen, dass die Standortanforderungen der in den Fallstudien untersuchten Großhandelsunternehmen von den in der Literatur identifizierten Standortanforderungen von Logistikunternehmen geringfügig abweichen.

Alle drei Flächen, die in den Fallstudien untersucht wurden, haben Anschluss an eine oder mehrere Bundesstraßen in weniger als 2 Kilometer Entfernung und Autobahnanschluss in weniger als 10 Kilometer Entfernung, wobei der Hamberger Großmarkt nur ca. 1.000 Meter von der Autobahn A100 entfernt liegen wird. Eine gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Nahverkehr (in der Regel S-Bahn) ist jeweils ebenfalls gegeben. Dies ist besonders für die Beschäftigten relevant, da viele von ihnen auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind. Nach Angaben von Kaiser's Tengemann war dies ein wichtiger Faktor für die Standortentscheidung, da es durch die gute ÖPNV-Anbindung und die Nähe zum alten Standort gelang, die Mitarbeiter zu halten.

Hinsichtlich der Grundstücksgröße entsprachen die Flächen – wie oben beschrieben – den in der Literatur für regionale Warenverteilzentren (Kaiser's Tengemann) bzw. Großmarktstandorte (METRO und Hamberger) ermittelten Mindest- bzw. Durchschnittsgrößen für Grundstücke. Eine weitere Standortanforderung von Logistikunternehmen ist ein rechteckiger Zuschnitt des Grundstücks. In den Fallstudien METRO und Kaiser's Tengemann war dies gegeben, nicht aber in der Fallstudie Hamberger, bei der das Grundstück eine Trapezform hat. Dies führte zu mangelnder Flexibilität bei der Anpassung des Baukörpers, insbesondere nach Bekanntwerden der Vorbehalte und Bedenken der Anwohner hinsichtlich des Abstandes zur Wohnbebauung und des Erhaltens der vorhandenen Vegetation.

Ein 24-Stunden-Betrieb wird nur für den Standort von Kaiser's Tengemann benötigt, für den METRO-Markt und den Hamberger Großmarkt ist ein 24-Stunden-Betrieb im konkreten Betriebsablauf nicht vorgesehen, wenn sich auch die betriebsfreie Zeit nur auf einen sehr kurzen

Zeitraum bezieht. Nachtfahrverbote und Einschränkungen am Standort für LKWs bestehen nur bei der geplanten Ansiedlung des Hamberger Großmarkts, und dort auch nur bis zur Fertigstellung der erschließenden Planstraße.

Keine Erkenntnisse konnten den Fallstudien im Hinblick auf den Grundstückspreis entnommen werden, da die Grundstückspreise jeweils weder genannt wurden noch verlässlich öffentlichen Quellen entnommen werden konnten. Die über Gutachterausschüsse verfügbaren Informationen zu Bodenrichtwerten in Berlin konnten vorliegend nicht herangezogen werden, weil die durch METRO, Hamberger und Kaiser's Tengelmann nachgenutzten Flächen zuvor über einen sehr langen Zeitraum hinweg demselben Eigentümer gehörten und einer anderen Nutzung unterlagen. Insofern standen keine belastbaren Werte zur Verfügung.

In diesem Zusammenhang ist aber erkenntnisreich, dass sowohl METRO als auch Hamberger eine innerstädtische Ansiedlung u.a. mit dem Argument befürworteten, dass die Nähe zum Kunden ein entscheidender Faktor für die Ansiedlung war. Für Kaiser's Tengelmann war nach Angaben des Unternehmens entscheidend, dass die Distanz vom Logistikzentrum zu den einzelnen Filialen kurz gehalten werden kann, was neben einer Verringerung der Transportkosten auch Zeitvorteile bringen soll. Die in den Fallstudien befragten Unternehmen waren also bereit, für diese Vorteile einen höheren Grundstückspreis im Vergleich zu Flächen im Umland in Kauf zu nehmen. Im Fall METRO wäre das Unternehmen sogar bereit gewesen, für eine geeignete Fläche einen noch höheren Grundstückspreis zu bezahlen. Dass die Bereitschaft zur Inkaufnahme eines höheren Grundstückspreises Grenzen kennt, verdeutlicht aber die Aussage von Hamberger, dass sich eine Ansiedlung in Hamburg, das generell ein höheres Preisniveau für Grundstücke aufweist, mangels geeigneter Flächen mit akzeptablen Preisen nicht realisieren ließ. Die vorstehenden Erkenntnisse zeigen, dass neben dem Grundstückspreis auch der Standortfaktor der Nähe zu den Absatzgebieten ein sehr entscheidender Faktor ist.

Verallgemeinerbare Erkenntnisse speziell für Berlin sind aus den vorstehenden Ergebnissen der Fallstudien kaum zu ermitteln, da die Spezifika einzelner Flächen sich stets unterscheiden. Insgesamt kann aber festgehalten werden, dass Grundstückspreise stets in Korrelation mit den ökonomischen Vorteilen einer innerstädtischen Ansiedlung zu betrachten sind. Je mehr Vorteile eine innerstädtische Ansiedlung bietet (Nähe zum Kunden, Einsparungen bei den Transportkosten, Zeitersparnisse), desto höher wird der Grundstückskauf- oder Mietpreis sein, den das Unternehmen zu zahlen bereit ist. Festgehalten werden kann weiter, dass das von CLAUSEN U.A. (2005) für Logistikstandorte ermittelte Erfordernis eines 24-Stunden-Betriebs für Großhandelsstandorte nicht zwingend gilt, was die konkreten Betriebsformen in den Fallstudien

METRO und Hamberger zeigen. Betrachtet man im Übrigen die in Tabelle 3-3 aufgeführten durchschnittlichen Kauf- und Mietpreise für Logistikgrundstücke und -immobilien in Deutschland (CBRE 2011), so fällt auf, dass angesichts relativ niedriger Preise in Berlin die für Berlin ermittelten Ergebnisse unter Umständen nur auf Regionen mit einem ähnlichen Preisniveau übertragbar sind, so also v.a. auf das Ruhrgebiet oder Leipzig.

Hemmnisse

Die in Tabelle 2-1 aufgelisteten Hemmnisse für die Wiedernutzung aus Sicht öffentlicher und privater Akteure (BBR 2006b, S. 24) hinderten die Realisierung der in den Fallstudien untersuchten Ansiedlungen nicht.

Denkmalschutzrechtliche Probleme bestanden bei keiner der drei untersuchten Flächen, da auf den bebauten Flächen keine denkmalgeschützten Gebäude vorhanden waren. Allerdings bestanden sowohl auf dem Gelände des ehemaligen Wriezener Bahnhofs (METRO) als auch auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit (Hamberger) sowie auf dem ehemaligen GASAG-Gelände (Kaiser's Tengelmann) Altlasten, deren Sanierung vor der Realisierung des jeweiligen Vorhabens erforderlich war. In allen drei Fällen konnte die Altlastensanierung jedoch in das Gesamtkonzept mit einbezogen werden, ohne dass die Kosten die Vorhabenrealisierung verhindert hätten. Die Kosten übernahm in den beiden ersten Fällen der Alteigentümer (Deutsche Bahn AG) und im Fall des ehemaligen GASAG-Geländes der Investor.

In allen drei Fallstudien erleichterte die Eigentumssituation die Ansiedlung der Logistikunternehmen. Es gab jeweils nur einen Eigentümer. In Fällen, in denen die für die Nachnutzung vorgesehenen Flächen von mehreren Eigentümern erworben oder gepachtet werden müssen, kann sich der Ansiedlungsprozess hingegen deutlich komplexer darstellen (BBR 2004, S. 51, S. 71, Tabelle 2-1).

Auch die Finanzierung des Standorts konnte jeweils sichergestellt werden. Die Finanzierung erfolgte jeweils unterschiedlich, bei METRO und Hamberger durch das Unternehmen selber und bei dem Kaiser's Tengelmann Logistikzentrum durch einen externen Investor, der dem Nutzer das Logistikzentrum vermietet. Anhand der Hamberger Fallstudie kann die Komplexität erkannt werden, die sich ergeben kann, wenn die Interessen mehrerer Akteure in Einklang zu bringen sind. Da für den von den Bürgern und letztlich zunächst auch der Stadtverwaltung gewünschten Park keine ausreichenden Mittel vorhanden waren und für die Planstraße/Umgehungsstraße EU-Fördermittel zur Verfügung standen, diese jedoch an eine Gewerbeansiedlung gekoppelt waren, konnte der Park nur in kleineren Dimensionen und nur in Verbindung mit einer

Gewerbeansiedlung verwirklicht werden. Diese Interdependenzen konnten in dem konkreten Fall offenbar den Bürgern nur schwer vermittelt werden und führten in der Folge zu komplexen Problemen im Ansiedlungsprozess.

Aus den Fallstudien kann der Schluss gezogen werden, dass Entwicklungen auf Flächen mit nur einem Voreigentümer, z.B. auf ehemaligen großen Gewerbe-, Industrie-, Bahn-, Militär- oder Postflächen, Vorteile in der Umsetzung bietet. Die komplizierte Interdependenz-Situation in der Hamberger Fallstudie, bei der die Realisierung des Gewerbebestands, die Finanzierung und Realisierung der Umgehungsstraße und die Anlage des Parks voneinander abhingen, zeigt, dass dies in der Vermittlung für alle beteiligten Akteure zu größeren Komplikationen führen kann. Es ist davon auszugehen, dass die Beteiligung mehrerer Grundstückseigentümer das Potenzial zu weiteren Komplikationen mit sich bringt. Keine allgemeinen Aussagen lassen sich zu Altlasten als Hemmnis für die Entwicklung von Logistikstandorten treffen. Denn ob diese ein Hemmnis darstellen, hängt jeweils im Einzelfall von der Art und Schwere der vorhandenen Altlasten ab. Da aber mit der Entwicklung von Logistikstandorten regelmäßig eine überwiegende Versiegelung der Fläche ohne das Erfordernis erheblicher Erdaushube, einhergeht, kann im Einzelfall der Umgang mit Altlasten weniger anspruchsvoll sein als bei einer Wohnnutzung.

Planungsrechtliche Ausgangssituation

Die planungsrechtliche Ausgangssituation stellte sich in den drei Fallstudien unterschiedlich dar. Während für die Ansiedlung des Kaiser's Tengemann Logistikzentrums kein neuer Bebauungsplan erforderlich war, da das Vorhaben auf der Basis bestehenden Baurechts realisiert werden konnte, musste für die Ansiedlungen der METRO- und Hamberger Großmärkte jeweils ein neuer Bebauungsplan aufgestellt werden. Dies führte insbesondere im Fall Hamberger zu erheblichen Verzögerungen, deren Ursachen und Implikationen im Rahmen der Beantwortung der dritten Forschungsfrage näher beleuchtet werden. Festgehalten werden kann aber, dass in jedem Fall die Ansiedlung von Logistikunternehmen auf innerstädtischen Verfügungsflächen erleichtert wird, wenn für diese Verfügungsflächen bereits ein Bebauungsplan besteht, der die Fläche entweder als Industriegebiet oder als Gewerbegebiet ausweist. Die Notwendigkeit der Aufstellung eines neuen Bebauungsplans und das Durchlaufen des entsprechenden Aufstellungs- und Beteiligungsprozesses ist jedoch – wie insbesondere am Beispiel METRO zu sehen – kein Ausschlusskriterium für Logistiksiedlungen.

Zweite Forschungsfrage: Kann die Abwanderung von Logistikunternehmen an den Stadtrand durch die Bereitstellung von innerstädtischen Flächen gemindert werden?

Für einen deutlichen spürbar sinkenden Flächenverbrauch im Außenbereich wäre zum einen erforderlich, dass ausreichend innerstädtische Flächen zur Verfügung stehen, die die allgemeinen Standortanforderungen von Logistikunternehmen (z.B. Grundstücksgröße, Lage, verkehrliche Anbindung, Grundstückspreis) erfüllen, wobei die Anforderungen je nach Funktion und Tätigkeitsbereich der jeweiligen Logistikunternehmen differieren. Zum anderen muss der innerstädtische Standort in das System und Netzwerk der Logistikunternehmen passen und Funktionen erfüllen, für die ein innerstädtischer Standort sinnvoll und vorteilhaft ist.

Typologie und Kennzahlen von Logistikunternehmen

Die drei untersuchten Fallstudien legen – wie auch bereits zur ersten Forschungsfrage geschrieben – nahe, dass innerstädtische Verfügungsflächen nur für bestimmte logistische Zwecke geeignet sind. Sowohl der Hamberger Großmarkt als auch der METRO-Markt sind Großhandelsmärkte, bei denen Waren angeliefert werden und die Kunden die Waren selbst abholen. Das Kaiser's Tengemann Logistikzentrum ist ein regionales Verteilzentrum.

Im Folgenden wird im Hinblick auf die Verkehrsintensität und die Anforderungen an die Grundstücksgröße auf die in Kapitel 3.2.3 aufgeführten Kennzahlen von Logistikunternehmen Bezug genommen.

Hinsichtlich der Verkehrsintensität der in den Fallstudien untersuchten Ansiedlungen kann für das Kaiser's Tengemann Logistikzentrum (als Regionales Warenverteilzentrum) grundsätzlich ein Abgleich mit den in Tabelle 3-6 aufgeführten Zahlen erfolgen, für die METRO und Hamberger Großmärkte jedoch nicht, da in den zu Tabelle 3-6 zitierten Veröffentlichungen keine Zahlen für Großhandel vorhanden sind.

Die in der Fallstudie zu Kaiser's Tengemann genannten Zahlen zu den LKW-Fahrten stimmten mit den in der Literatur für Regionale Warenverteilzentren genannten Zahlen (Tabelle 3-6) nicht überein. Ein exakter Vergleich war allerdings nicht möglich, da die in dem Interview mit einem Vertreter von Kaiser's Tengemann genannten LKW-Fahrten die Anlieferverkehre nicht berücksichtigten.

Für Großmärkte standen keine Vergleichszahlen in Tabelle 3-6 zur Verfügung. WAGNER (2007) ermittelte für Logistikbetriebe des Handelssektors, unter die nach WAGNER auch Betriebe des Großhandels fallen, durchschnittlich 170 LKW-Fahrten absolut oder 63 LKW-Fahrten pro Tag pro Hektar. Die Zahlen aus den Fallstudien METRO (168 LKW-Fahrten pro Tag bei 5,4 Hektar)

und Hamberger (210 LKW-Fahrten pro Tag bei 4,2 Hektar) lagen auf den Hektar gerechnet leicht darunter. Als Verkehrsbewegungen kommen bei den Ansiedlungen von METRO und Hamberger ca. 1.880 Pkw-Fahrten pro Tag für den Hamberger Großmarkt und 3.775 Pkw-Fahrten pro Tag für den METRO-Markt hinzu, die bei dem Kaiser's Tengelmann Logistikzentrum nicht in dem Maß anfallen, da sich die Pkw-Verkehre dort auf die An- und Abfahrt der Beschäftigten beschränken. Vergleicht man die LKW- und PKW-Fahrten der METRO und Hamberger Großmärkte mit dem Verkehrsaufkommen von Discountern und Verbrauchermärkten, die mit dem Verfahren nach BOSSERHOFF (u.a. 2000) ermittelt werden, so zeigt sich, dass die PKW-Fahrten des METRO-Marktes und des Hamberger Großmarktes in etwa innerhalb der jeweiligen Spanne liegen, jedoch die LKW-Fahrten des METRO-Marktes bzw. des Hamberger Großmarktes mehr als zehnmals (im Vergleich zum Verbrauchermarkt) bzw. 80-200 Mal (im Vergleich zum Discounter) so hoch liegen.

Greift man zurück auf den Flächenbedarf von Logistikstandorten, der in Tabelle 3-4 dargestellt wurde, und auf die durchschnittliche Größe der wiedergenutzten Flächen, die für Berlin für gewerblich nachgenutzte Flächen 6,4 Hektar beträgt (SCHÜLER 2008), so ist erkennbar, dass allein KEP-Depots (Flächenbedarf 7,5 – 20 Hektar), Regionale Warenverteilzentren (Flächenbedarf 5-40 Hektar) und die in Tabelle 3-4 nicht gesondert aufgeführten Großhandelsmärkte für eine innerstädtische Ansiedlung geeignet sind.

Die Ansiedlung von überregionalen Distributions- und Logistikzentren, europäischen Distributionszentren und Logistik-Megaparks dürfte in den allermeisten Fällen bereits daran scheitern, dass innerstädtisch keine ausreichend großen Flächen zur Verfügung stehen dürften. Hinzu kommt jedoch, dass deren Ansiedlung innerhalb der Stadt in den unternehmerischen Logistikkonzepten kaum Sinn ergeben würde (dazu sogleich). Diese für Berlin ermittelten Ergebnisse sind auch auf andere deutsche Städte und Stadtregionen übertragbar, weil auch in anderen Städten wenn überhaupt nur in absoluten Ausnahmefällen entsprechend große Flächen zur Verfügung stehen dürften.

Motivation für die Standortwahl

Die Logistikunternehmen in den Fallstudien, die innerstädtische Flächen suchten, sind alle im Bereich der Distribution zu verorten. In den drei untersuchten Fällen handelt es sich jeweils um Unternehmen der Versorgung mit Lebensmitteln. Die Kernstadt stellt dabei das Distributionsgebiet dieser Unternehmen dar. Bei Kaiser's Tengelmann liegen die Supermärkte, die vom Logistikzentrum in Berlin-Mariendorf beliefert werden, ausnahmslos in Berlin. Bei den

beiden untersuchten Großhandelsmärkten von Hamberger und METRO kommen die Kunden aus der Kernstadt, und die Kernstadt bietet ein großes Kunden- und Umsatzpotenzial.

Kaiser's Tengelmann entschied sich für den Standort in Berlin-Mariendorf, der sich in der Nähe seiner alten Läger befindet. Dies hat es dem Unternehmen ermöglicht, dass jede seiner Filialen nicht weiter als 14 Kilometer vom neuen Logistikzentrum entfernt ist, was zu Kostenvorteilen führt, da die Lieferanten frei Haus liefern und deutlich niedrigere Transportkosten für die Belieferung der Filialen anfallen. Auch Zeitvorteile wurden von Kaiser's Tengelmann als relevanter Faktor für die innerstädtische Ansiedlung genannt, da der innerstädtische Standort die Anlieferung in mehreren Touren ermöglicht, was bei einer größeren Entfernung vom Lager zu den Filialen nicht möglich wäre. Durch die räumliche Nähe zu den alten Lägern konnten zudem die Beschäftigten gehalten werden.

Bei den anderen beiden Unternehmen, Hamberger und METRO, ging es im Schwerpunkt um die Erschließung neuer Märkte. Hamberger wird am Standort in Berlin-Moabit seinen ersten Markt in Berlin eröffnen, da das Unternehmen in Berlin ein großes Potenzial an Nachfragern sieht, bedingt durch die hohe Einwohnerzahl in der Stadt und eine weiterhin steigende Zahl an Touristen. METRO hatte zum Zeitpunkt der Realisierung des Marktes in Berlin-Friedrichshain bereits mehrere Märkte in Berlin, die alle an großen Einfallstraßen nach Berlin lagen. METRO entschied sich nach eigenen Angaben für eine Ansiedlung auf dem Gelände des ehemaligen Wriezener Bahnhofs, da eine innerstädtische Ansiedlung dem Unternehmen nach eigener Analyse neue Marktpotenziale eröffnen kann, da die Entfernung zu den Kunden verringert werden kann. Außerdem wollte das Unternehmen den konkreten innerstädtischen Standort für mögliche Konkurrenten „blockieren“.

In allen drei Fallstudien wurden von den befragten Unternehmen als entscheidende Kriterien für die Entscheidung der Ansiedlung im innerstädtischen Bereich – neben der Verfügbarkeit der Fläche – die beiden Faktoren Transportkosten und Zeit angegeben. Entweder wurde dies wie im Fall von Kaiser's Tengelmann auf die eigene Auslieferung oder in den beiden anderen Fällen auf die Kunden bezogen. In den drei Fallstudien haben jedoch erst die vergleichsweise niedrigen Grundstückspreise in Berlin eine Ansiedlung für die befragten Unternehmen möglich und rentabel gemacht. Auf diesen Punkt haben explizit die beiden Unternehmen METRO und Hamberger hingewiesen. Hinzu kam die hohe Ansiedlungsbereitschaft von Seiten der Verwaltung und der Politik, die vor allem ein Interesse an der Nutzung der Verfügungsflächen und an dem Entstehen von Arbeitsplätzen hat. Die Ansiedlungsbestrebungen der beiden Großmärkte

(Hamberger und METRO) wurden von den Baustadträten der jeweiligen Bezirke unterstützt und vorangetrieben.

Zusammenfassend ist daran erkennbar, dass die Beweggründe für die Ansiedlung von Logistikunternehmen im innerstädtischen Raum sich jedenfalls in Berlin darauf konzentrieren, dass der Absatzmarkt sich in der Stadt befindet. Dies deckt sich mit dem Ansiedlungstyp der absatzmarktorientierten Zentraldistribution, den NEHM U.A. (2009) als einen von fünf Ansiedlungstypen identifiziert haben (vgl. Abbildung 3-13). NEHM U.A. (2009) haben speziell Berlin als Beispiel für den Standorttyp "Regionaler Versorger" identifiziert. Selbst wenn Berlin sich zu einem Europäischen Gateway zum Beispiel für Transporte nach Polen, in die Ukraine entwickeln sollte, ist jedoch damit zu rechnen, dass innerstädtische Logistikstandorte in Berlin vor allem für Versorgungsfunktionen mit Absatzmarkt in der Stadt genutzt werden. Denn wie in Kapitel 4.1.2 bereits dargestellt, nimmt die Güterproduktion in Berlin immer weiter ab. Berlin ist Konsum- und Empfangsregion, was sich daran zeigt, dass ca. doppelt so viele Einfuhren nach Berlin wie Ausfuhren aus Berlin zu verzeichnen sind (AMT FÜR STATISTIK BERLIN-BRANDENBURG 2011). Wenn Berlin also zum Europäischen Gateway werden sollte, ist damit zu rechnen, dass vor allem Waren aus anderen Regionen im Raum Berlin umgeschlagen werden. Dafür sind jedoch funktional keine Standorte im innerstädtischen Raum erforderlich.

Diese Erkenntnisse für Berlin als Absatzmarkt sind auf andere Städte und Stadtregionen nur bedingt übertragbar. Berlin ist insgesamt eine Konsum- und Empfangsregion. Keine andere Stadt in Deutschland hat eine nur annähernd gleich große Einwohnerzahl, die mit Waren versorgt werden müssen. Außerdem hat Berlin wegen seines hohen Touristikpotenzials einen besonders großen Bedarf an Wareneinfuhren. Logistikregionen, die in der Typologie von NEHM U.A. (2009) als „Regionale Versorger“ gekennzeichnet werden (z.B. Stuttgart, Kölner Bucht, Mittleres und Östliches Ruhrgebiet), erscheinen aber ebenfalls als für innerstädtische Logistikstandorte geeignet. Gleiches dürfte für Städte gelten, die einen so großen Absatzmarkt bieten, dass der erhöhte Komplexitätsgrad einer innerstädtischen Ansiedlung durch hohe Umsatzpotenziale ausgeglichen wird.

Welche Logistikansiedlungen auf innerstädtischen Verfügungsflächen aus Unternehmenssicht sinnvoll sind, kann auch den in Kapitel 3.4.1 dargestellten Systemen der Transportlogistik entnommen werden. Zentralläger, Logistik-Hubs oder Transshipment-Punkte, in denen nur ein Zwischenbruch in der Lieferkette erfolgt, nicht aber der letzte Bruch der Lieferkette, sind für eine innerstädtische Ansiedlung schon funktional nicht geeignet. Denn es sind keine Vorteile ersichtlich, die aus einer Ansiedlung dieser Funktionen in der Stadt folgen. Vielmehr können sich

Vorteile aus der Ansiedlung von Logistik in der Innenstadt vor allem daraus ergeben, dass die Logistik die Funktion der Versorgung der Innenstadt mit Waren und Gütern übernimmt. Zum anderen können – sollten sich produzierende Betriebe in der Innenstadt befinden – Lagerfunktionen und Funktionen der Beschaffungslogistik für eine innerstädtische Ansiedlung sprechen. Dies dürfte aber allenfalls in Ausnahmefällen vorkommen, da der Anteil des produzierenden Gewerbes und der Industrie im innerstädtischen Raum generell abnimmt. Funktional für eine innerstädtische Ansiedlung geeignet sind aber neben den bereits genannten Ansiedlungen mit Versorgungsfunktion auch KEP-Logistikansiedlungen, da kleine Einheiten und Pakete sowohl in die Stadt geliefert als auch von dort abgeholt werden müssen. Schließlich erscheint aus funktionaler Sicht die Ansiedlung von Speditionen sinnvoll, soweit deren Kunden schwerpunktmäßig in der Kernstadt sitzen.

Es kann damit gerechnet werden, dass die Nachfrage nach Logistikleistungen, die die Versorgung der Bevölkerung in der Innenstadt (einschließlich mit KEP-Dienstleistungen) zum Ziel haben, zukünftig zunehmen wird. In Kapitel 2.1.4 wurde herausgearbeitet, dass Reurbanisierungstendenzen, die für mehrere Städte in den neuen Bundesländern und für einige weitere Städte in den alten Bundesländern bereits zuvor quantitativ festgestellt wurden, sich nunmehr auch in Berlin entwickeln. Ob diese Entwicklung von Dauer sein wird, ist nur schwer abzuschätzen. Die in qualitativer Hinsicht ermittelten Faktoren, die das Leben in der Stadt für einige Bevölkerungsgruppen (v.a. Studenten, Auszubildende, junge Arbeitnehmer, Selbstständige und Freiberufler, teilweise Senioren) attraktiv machen, geben Anhaltspunkte dafür, dass sich die im Ansatz für Berlin und auch für andere Städte ermittelten Reurbanisierungstendenzen fortsetzen werden.

Berücksichtigung von Zeit, Transportkosten und Bodenpreis/ Standorttheorien

Wie bereits geschrieben gaben alle drei in den Fallstudien untersuchten Unternehmen im Hinblick auf ihre Beweggründe für die Ansiedlung in der Stadt an, dass Kostengründe eine Rolle gespielt haben, da die Transportkosten für die Lieferung bzw. Abholung in den Absatzmarkt im Vergleich zu einer Ansiedlung im Außenbereich sinken. Aufschlussreich ist in diesem Zusammenhang weiter, dass die Firmen Hamberger und Kaiser's Tengelmann auch den Faktor "Zeit" als Standortfaktor für einen innerstädtischen Standort angaben. Der Grundstückspreis hat für alle drei Unternehmen ebenfalls eine Rolle gespielt. Jedoch wurde in keiner der drei Fallstudien betont, dass der Grundstückspreis ein wesentliches Hindernis für die innerstädtische Ansiedlung gewesen wäre. Vielmehr wäre METRO laut Angaben im Interview sogar bereit gewesen, für eine geeignete Fläche einen höheren Grundstückspreis in Kauf zu nehmen.

Betrachtet man die Ansiedlung von Logistikunternehmen auf innerstädtischen Verfügungsflächen vor dem Hintergrund der Standorttheorie von ALONSO (1960, 1964), so dürften solche Ansiedlungen theoretisch nicht erfolgen, da Logistikunternehmen mit ihrem großen Flächenbedarf nicht in der Lage sind, in Konkurrenz zu gewerblichen, Büro- und Wohnnutzungen zu treten. Nach ALONSO müssten sich Logistikunternehmen (vergleichbar am ehesten mit industriellen Nutzungen) tendenziell am Stadtrand ansiedeln. Jedenfalls für die in dieser Arbeit untersuchten Fallstudien (sowie für vergleichbare Ansiedlungen) wird diese Regel aber durchbrochen. Die Gründe dafür dürften v.a. in einem fehlenden Nachfragedruck für andere Nutzungen bei einem gleichzeitig hohen Flächenangebot und damit vergleichsweise niedrigen Preisen zu suchen sein.

Bei der Anwendung der Standorttheorie von ALONSO ist zu berücksichtigen, dass die Annahmen, die ALONSO zur Zeit der erstmaligen Veröffentlichung seiner Standorttheorie traf, heute nicht mehr in demselben Maße gültig sein dürften. Zum einen entwickeln sich die Bodenpreise innerhalb eines Stadtgebiets nicht immer entsprechend der Annahme von ALONSO, dass diese mit zunehmender Entfernung vom Stadtzentrum sinken. Zum anderen spielen Transportkosten heute (wieder) eine größere Rolle als dies in den 1960er Jahren der Fall war. Schließlich haben die Ergebnisse der Fallstudien gezeigt, dass auch der Faktor Zeit für Ansiedlungsentscheidungen eine Rolle spielt. Dieser Faktor fand in der Theorie von ALONSO nur untergeordnete Berücksichtigung.

Die untersuchten Fallstudien belegen, dass logistische Nutzungen auf innerstädtischen Verfügungsflächen jedenfalls nicht generell ausgeschlossen sind. Vielmehr sind diese im Zweifel ökonomisch rentabel, wenn – im Vergleich zu einer Fläche im Außenbereich – ein höherer Grundstückspreis (hiervon wird ausgegangen) ausgeglichen wird durch niedrigere Transportkosten und eine bessere Erreichbarkeit des Absatzmarktes. Für den letzten Punkt ist auch der Faktor Zeit relevant, da die Erreichbarkeit in kürzerer Zeit für eine bessere Auslastung der Ressourcen sorgen kann.

Relationaler Ansatz der Standortwahl

Aspekte des in Kapitel 3.3 dargestellten relationalen Ansatzes der Standortwahl nach BATHELT und GLÜCKLER konnten in allen drei Fallstudien, vor allem aber in der Fallstudie für das Kaiser's Tengelmann Logistikzentrum festgestellt werden. In allen drei Fallstudien handelte es sich bei der Entscheidung für einen innerstädtischen Standort um eine bewusste Standortwahl, die sich – neben den Faktoren des Grundstückspreises und der Lage – auf weitere Faktoren stützte. In der

Fallstudie des Kaiser's Tengelman Logistikzentrums spielte die Nähe zu dem vorherigen (innerstädtischen) Standort eine gewichtige Rolle, ebenso wie die Möglichkeit, die bestehenden Kontakte im Bezirk bei der Standortsuche und der Umsetzung des geplanten Vorhabens einzusetzen. In den Fallstudien zu METRO und Hamberger fiel die bewusste Entscheidung für einen innerstädtischen Standort, um möglichst nahe an den Kunden gelegen zu sein und dadurch neue Marktpotenziale ausschöpfen zu können, verbunden mit der Aussicht auf ein steigendes Marktpotenzial mit einer steigenden Bedeutung der Innenstädte.

Anders als in dem relationalen Ansatz der Standortwahl nach BATHELT und GLÜCKLER angenommen, spielte hingegen die Einbettung in unternehmensübergreifende Kooperationsformen und die Interaktion mit anderen Unternehmen für die in den Fallstudien untersuchten Unternehmen keine Rolle. Das kann daran gelegen haben, dass es sich jeweils nicht um Third-Party-Logistik Anbieter handelte. Bei solchen Anbietern, u.a. Speditionen, kann es relevant werden, sich in ein Netz einzubetten, insbesondere um Effizienzvorteile für bestehende Kunden und einen größeren Kreis von Auftraggebern zu generieren.

Verhältnis von Logistikansiedlungen in der Stadt und im Umland

Anhand der Beschäftigtenentwicklung in Logistikfunktionen in Berlin ist erkennbar, dass die Zahl der Beschäftigten im engeren Bereich Logistik im Umland von Berlin zwischen 1993 und 2005 um 107 Prozent zunahm, während die Zahl der Beschäftigten in Berlin im gleichen Zeitraum um 43 Prozent abnahm (vgl. Abbildung 4-7). In 2005 erreichten die Beschäftigtenzahlen in Berlin und Brandenburg absolut gesehen in etwa das gleiche Niveau. Die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen in Berlin und Brandenburg verlief von 2001 bis 2005 in etwa parallel.

Ein anderes Bild zeigt sich bei den Beschäftigten im Großhandel, die im Umland im Zeitraum zwischen 1993 und 2005 zwar stieg, dabei aber noch deutlich unter den Beschäftigtenzahlen im Großhandel in Berlin selbst lag. Während die Zunahme der Beschäftigten im Großhandel im Umland von 2003 bis 2005 in etwa stagnierte, war in Berlin im Zeitraum zwischen 2001 bis 2005 nach mehreren Jahren der Verringerung der Beschäftigung wieder ein Zuwachs um etwas mehr als 5.000 Beschäftigte zu verzeichnen (vgl. Abbildung 4-7). Diese Entwicklungen werden unterstützt durch Unternehmensgründungen im Bereich Großhandel in den Jahren 1996 bis 2002, die in Berlin deutlich angestiegen sind, wohingegen sie im Umland im selben Zeitraum zurückgegangen sind (vgl. dazu Abbildung 4-10). Dies zeigt, dass die Ansiedlung von Großhandelsstandorten in der Stadt für Unternehmen attraktiv ist. Die Feststellung deckt sich

mit den Angaben der befragten Unternehmen in der in Kapitel 4.2 näher dargestellten Studie zu Strukturen des Großhandels in Berlin und im Berliner Umland. Dort wurde für eine Ansiedlung in der Stadt vor allem die Nähe zu den Kunden angeführt. Die Tatsache, dass Berlin der wichtigste Absatzmarkt für die Großhandelsunternehmen in Berlin und in Brandenburg ist (40 Prozent der Umsätze der befragten Unternehmen), unterstreicht diese Zielsetzung der befragten Großhandelsunternehmen.

Die vorgenannte Entwicklung der Beschäftigtenzahlen im engeren Bereich der Logistik steht im Zusammenhang mit der Entwicklung von Güterverkehrszentren (GVZ) im Umland von Berlin in den 1990er Jahren. In dieser Zeit haben einige Unternehmen ihren Standort von der Stadt in das Umland, insbesondere in die GVZ, verlagert. Dem folgten die Beschäftigten. Die Entscheidung der Verlagerung hat mit mehreren Faktoren zu tun. Zum einen bestand nach der Wende die Möglichkeit, flächenmäßig zu expandieren, was zuvor in den Stadtgrenzen Berlins nicht möglich war. Zum anderen wurde die Ansiedlung im Umland vielfach subventioniert. Schließlich gab es im Umland ein großes Flächenangebot zu günstigeren Grundstückspreisen.

Das Ziel bei der Errichtung der GVZ ist generell eine Bündelung des Fernverkehrs und die Verlagerung desselben auf Schienen- und Wasserwege. Außerdem sollte eine gebündelte Zustellung im Nahverkehr ermöglicht werden. Dieses Konzept wird auch in Berlin verfolgt, wo insgesamt drei GVZ realisiert wurden (Großbeeren, Wustermark, Freienbrink). Einige der großen Einzelhandelsunternehmen haben ihr für die Versorgung von Berlin funktional zuständiges Logistikzentrum in einem GVZ angesiedelt (Lidl, Aldi und Rewe in Großbeeren, Netto in Wustermark, Edeka in Freienbrink). Daneben sind selbstverständlich weitere Logistikunternehmen (Speditionen und Logistikdienstleister) in den GVZ angesiedelt. Ergänzt wurden die GVZ durch bislang zwei realisierte Güterverkehrssubzentren (GVS) (Westhafen, Treptow/Neukölln). Geplant waren hingegen ursprünglich neun GVS. Insofern muss konstatiert werden, dass die Pläne für die GVS nicht wie geplant umgesetzt werden konnten.

Laut dem bereits oben zitierten Gutachten der ISL/LUB CONSULTING (2010) sollte die Ansiedlung von Logistikunternehmen in GVZ in der Peripherie von Großstädten zur Vermeidung von LKW-Verkehren in den entsprechenden Innenstädten beitragen. Der "richtige Ort" für die Konzentration von Transportursprüngen zur Versorgung der Stadt in GVZ solle in der Peripherie liegen (ISL/LUB CONSULTING 2010, S. 41, 46). Zu einem ähnlichen Ergebnis kam WAGNER in ihrer Dissertation (WAGNER 2009, S. 232).

Dass aus Unternehmenssicht diese Vorteile einer Ansiedlung im Umland tatsächlich entscheidend sind, konnte anhand der in dieser Arbeit untersuchten Fallstudien nicht verifiziert werden. Das Beispiel Kaiser's Tengelman zeigt, dass seitens der Unternehmen angesichts von Zeit- und Transportkostenvorteilen durchaus Vorteile in einer innerstädtischen Ansiedlung gesehen werden. Auch die oben noch einmal kurz dargestellten Beschäftigtenzahlen in der Logistik im engeren Sinne und im Großhandel in Berlin deuten an, dass die Welle der Abwanderungen in der Logistik ins Umland seit 2001 an Dynamik verlor, und dass im Großhandel seit dem gleichen Zeitpunkt die Beschäftigten zunahm. Generelle Aussagen, dass Logistiktätigkeiten ausschließlich oder zunehmend nur im äußeren Bereich möglich sind, können also für Berlin nicht bestätigt werden. Gerade für Großhandel scheint Berlin als Standort attraktiv zu sein.

Zu beachten ist bei der Verteilung von Logistikfunktionen in der Stadt und im Umland, dass Berlin über eine sehr große Gesamtfläche verfügt. Verglichen mit anderen Verdichtungsräumen, in denen Stadt-Rand-Verlagerungen von Logistikstandorten mit größeren räumlichen Distanzen von der Stadt ins Umland erfolgen würden, bewegen sich diese in Berlin häufig noch innerhalb der Stadtgrenzen.

Dritte Forschungsfrage: Wie läuft der Ansiedlungsprozess von Logistikunternehmen auf innerstädtischen Flächen ab? Welche relevanten Akteursgruppen sind in den Prozess eingebunden, welche Ziele und Interessen verfolgen sie und welche Beweggründe motivieren die einzelnen Gruppen?

Den drei Fallstudien kann entnommen werden, dass der Ansiedlungsprozess von Logistikunternehmen auf innerstädtischen Verfügungsflächen nicht immer gleich abläuft. Je nach Einzelfall können unterschiedliche Akteursgruppen in unterschiedlicher Intensität eingebunden sein, kann der Prozess länger oder kürzer dauern und unterschiedlich komplex sein.

Instrumente des Planungsprozesses

Der Planungsprozess verlief bei dem Logistikzentrum von Kaiser's Tengelman grundlegend anders als bei den Großmärkten von Hamberger und METRO, da das ehemalige GASAG-Gelände in Berlin-Mariendorf bereits in einem Bebauungsplan als Industriegebiet ausgewiesen und auch durch Industrie genutzt worden war. So musste kein neuer Bebauungsplan erstellt und erlassen werden. Insofern musste auch keine intensive Bürgerbeteiligung erfolgen, was das Verfahren beschleunigt und erleichtert hat.

In den Fallstudien zum Hamberger Großmarkt und zum METRO-Markt musste hingegen ein Bebauungsplan bzw. ein Vorhabenbezogener Bebauungsplan erstellt und erlassen werden. Damit einher ging eine rechtlich verbindliche Bürgerbeteiligung, die jedoch in beiden Fallstudien unterschiedlich intensiv ausfiel. So konnte der METRO-Markt auf dem Gelände des Wriezener Bahnhofs in etwa in der gleichen Zeitspanne (1,5 bis 2 Jahre) verwirklicht werden wie das Logistikzentrum von Kaiser's Tengelmann. Das Verfahren der Ansiedlung von Hamberger in Berlin-Moabit dauert hingegen mittlerweile bereits fünf Jahre.

Gleicht man diese Erkenntnisse aus den Fallstudien mit den in Kapitel 2.2.3 dargestellten Instrumenten und Strategien der Flächenreaktivierung ab, so ergibt sich, dass das 2007 eingeführte vereinfachte Verfahren für Bebauungspläne der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB in keiner der drei Fallstudien zum Tragen kam. Für METRO liegt dies bereits daran, dass die Entwicklung 2007 bereits abgeschlossen war. In allen drei untersuchten Fallstudien ist zudem die zu beplanende Fläche deutlich größer als die 20.000 Quadratmeter, für die ein Bebauungsplan nach § 13a BauGB möglich ist. Das in Kapitel 2.2.3 ebenfalls dargestellte baurechtliche Instrument des vorhabenbezogenen Bebauungsplans kam allerdings sowohl im Fall METRO als auch im Fall Hamberger zum Tragen. Öffentliche Fördermittel wurden ausschließlich in der Fallstudie Hamberger vergeben, und zwar nicht für die Logistikansiedlung selbst, sondern für die Umgehungsstraße.

Beteiligte Akteure und Einbeziehung in das Verfahren

Die Initiative für die Entwicklung ging in allen drei Fallstudien vom Unternehmen aus, alle drei Flächen waren von Seiten der Stadt nicht explizit für eine logistische Nutzung vorgesehen, wobei der EpB 2004 im Falle des Kaiser's Tengelmann Logistikzentrums am Ende der Entwicklungsphase für das Logistikzentrum im Hinblick auf eine Nutzung für logistische Zwecke angepasst wurde.

Die beteiligten Akteursgruppen in den Fallstudien entsprachen den in Kapitel 2.2.2 und Abbildung 2-7 dargestellten Akteursgruppen und erweiterten jeweils den Akteursgruppenansatz von KULKE um die Akteursgruppe der Bürger (vgl. dazu die Einleitung zu Kapitel 5).

In welchem Maße und in welcher Komplexität die einzelnen Akteursgruppen in den jeweiligen Ansiedlungsprozess eingebunden waren, war in allen drei Fallstudien unterschiedlich. In allen drei Fällen befand sich das Grundstückseigentum jeweils in einer Hand. Daher war auf Seiten des Grundstückseigentümers jeweils nur eine Partei beteiligt. Die Intensität der Einbindung in das Verfahren war dementsprechend in allen drei Fallstudien gering. Auf Seiten der Wirtschaft war in

den Fallstudien Hamberger und METRO ebenfalls nur jeweils eine Partei an dem Verfahren beteiligt. In der Fallstudie der Ansiedlung des Kaiser's Tengelmann Logistikzentrums waren mehrere Akteure auf Seiten der Wirtschaft eingebunden, da Kaiser's Tengelmann das Grundstück nicht selbst kaufte, sondern von einem Immobilieninvestor mietet, der dieses wiederum mit Hilfe eines externen Generalunternehmers bebaute und später weiter veräußerte.

Im Fall Kaiser's Tengelmann mussten die Bürger mangels Notwendigkeit der Aufstellung eines neuen Bebauungsplans deutlich weniger intensiv eingebunden werden als in den beiden anderen Fallstudien. U.a. aufgrund der Notwendigkeit der Aufstellung eines neuen Bebauungsplans waren in den Fallstudien METRO und Hamberger auf Seiten der Bürger nicht nur Einzelpersonen an dem Verfahren beteiligt, sondern auch diverse Anwohnergruppierungen, im Fall Hamberger insbesondere die Bürgerinitiative Siemensstraße und im Fall METRO neben mehreren Bürgerinitiativen aus der Nachbarschaft und dem Bürgerkomitee Weberwiese die AG Wriezener Bahnhof +. Besonders hinzuweisen sei auf die Aktivitäten der AG Wriezener Bahnhof + in der Fallstudie zum METRO-Markt. Diese organisierte und moderierte mehrere Bürgerforen auf der Basis eines Auftrags nach Ausschreibung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg.

Erkenntnisreich ist die Art und Weise der Einbindung der Akteursgruppe der Bürger in den Verfahren zur Ansiedlung des METRO-Marktes bzw. des Hamberger Großmarktes. Während im Fall METRO aktiv auf die Anwohner zugegangen wurde und insbesondere mit der Ausschreibung des Auftrags zur Organisation und Moderation von Bürgerforen aktiv die Einbringung von Bürgergruppen gefördert wurde, wurden die Bürger im Fall Hamberger zunächst eher passiv behandelt. Erst nachdem gegen den ersten ausgelegten Entwurf des Bebauungsplans zahlreiche Einwendungen erhoben wurden und sich die Bürgerinitiative Siemensstraße gegründet hatte, wurden Informations- und Erörterungsveranstaltungen organisiert, ohne dass dabei jedoch die Bürger eine ähnliche aktive Rolle spielen durften wie im METRO Ansiedlungsprozess.

Auch auf Seiten der öffentlichen Hand waren in den drei Fallstudien unterschiedliche Akteure unterschiedlich intensiv eingebunden. In allen drei Fallstudien war die Stadtplanungsbehörde eingebunden. Wegen der Notwendigkeit der Aufstellung eines neuen Bebauungsplans war die öffentliche Hand in den Fallstudien METRO und Hamberger deutlich intensiver in das Verfahren eingebunden als im Fall Kaiser's Tengelmann. Bedingt durch die Aufstellung eines neuen Bebauungsplans war in den Fallstudien METRO und Hamberger zusätzlich die Bezirksverordnetenversammlung einzubinden. Schließlich haben sich auch einzelne Fraktionen der Bezirksverordnetenversammlung in besonderem Maße in den Ansiedlungsprozess

eingebraucht. So wurden die Ansiedlung des Hamberger Großmarktes und die Ansiedlung des METRO-Marktes jeweils von einzelnen Politikern befürwortet, unterstützt und vorangetrieben.

Zusammenfassend entsprechen die in den Fallstudien aufgetretenen Akteure den in dem Akteursschema im Flächenmanagement und Flächenrecycling der Difu aufgeführten Akteure (vgl. Abbildung 2-7), wobei in den Fallstudien unterschiedliche Akteure des Difu-Akteursschemas unterschiedlich intensiv in das Verfahren eingebunden waren (siehe dazu oben).

Ziele und Interessen der beteiligten Akteure

Die Ziele und Interessen der eingebundenen Akteure unterschieden sich ebenfalls in den drei untersuchten Fallstudien. Die Ziele und Interessen der Akteure der Wirtschaft, d.h. der Logistikunternehmen, waren jeweils weitgehend gleich. In möglichst kurzer Zeit und mit möglichst geringem Aufwand sollte die Ansiedlung realisiert werden. Auch die Ziele und Interessen der Grundstückseigentümer glichen sich in den Fallstudien. Denn alle drei Grundstückseigentümer hatten das Ziel, einen möglichst hohen Kaufpreis für die Grundstücke zu erzielen und den Verkauf möglichst schnell abzuwickeln.

Die Ziele und Interessen der beteiligten Bürger scheinen sich in den Fallstudien zu Hamberger und METRO zu unterscheiden. Während das Hauptinteresse der an der METRO Ansiedlung beteiligten Bürger dahin ging, im Rahmen ihrer Möglichkeiten einen möglichst großen Einfluss auf das "wie" der Ansiedlung zu nehmen und zu erreichen, dass für die Bürger vorteilhafte Aspekte der gesamten Ansiedlung umgesetzt werden, wie z.B. der Sportplatz auf dem Dach oder die für mehrere Zwecke genutzten Parkplätze, gab und gibt es im Fall Hamberger Bürger, die sich in der Bürgerinitiative Siemensstraße zusammengeschlossen hatten, die die Ansiedlung des Hamberger Großmarktes insgesamt verhindern wollen und nur zweitrangig auf das "wie" Einfluss nehmen wollen. Die Diskussion in dem Blog „Moabit Online“ zeigt zudem, dass die Ziele und Interessen der Bürger im Fall Hamberger teilweise auseinandergingen. Nicht wenige Bürger befürworteten die Ansiedlung und wiesen darauf hin, dass nur durch eine gewerbliche Ansiedlung auch die Umgehungsstraße und der Moabiter Stadtgarten realisiert werden können.

Ablauf des Planungsprozesses

Auch der Ablauf des Ansiedlungsprozesses unterschied sich in den drei Fallstudien. Die Fallstudien METRO und Hamberger zeigen, dass bei Logistikansiedlungen auf innerstädtischen Verfügungsflächen mit einer intensiven Beteiligung der Akteursgruppe der Bürger an dem Ansiedlungsprozess zu rechnen ist, und dass dementsprechend auch die Herausforderungen an

die Prozessbegleitung durch die anderen beteiligten Akteure, insbesondere den Vorhabenträger und die Kommune steigen.

Die Gründe für den länger andauernden Planungsprozess bei der Ansiedlung der Firma Hamberger im Vergleich zum METRO Ansiedlungsverfahren sind in der Gesamtanalyse vielschichtig. Ein Grund dürfte darin liegen, dass im Fall des METRO-Markts die Anwohner bereits sehr frühzeitig eingebunden wurden und das Vorhaben bereits vor Einleitung des offiziellen Bebauungsplanverfahrens transparent gestaltet wurde. So wurde auf Initiative des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg zunächst ein städtebaulicher Rahmenplan entwickelt, der auch im Rahmen eines ersten Bürgerforums den Anwohnern vorgestellt und mit allen beteiligten Akteuren diskutiert wurde. Zu diesem Zeitpunkt hatte der Bezirk auch bereits im Rahmen einer Ausschreibung die AG Wriezener Bahnhof + mit der Organisation und Moderation der Bürgerforen beauftragt. Der Bezirk sorgte also frühzeitig aktiv steuernd dafür, dass nicht nur aktive lokale Gruppierungen in den Prozess eingebunden wurden, sondern auch dass eine breite Information der Öffentlichkeit erfolgte, und zwar vor der Einleitung des förmlichen Bebauungsplanverfahrens. Auch die Wahl des Planungsbüros, das den städtebaulichen Rahmenplan und später den Bebauungsplan erstellte, erfolgte auf Initiative des Bezirks, der mit dem beauftragten Büro, welches nicht das preisgünstigste war, gute Erfahrungen im Rahmen weiterer Planungsvorhaben gemacht hatte.

Die frühzeitige Einbindung aktiver Initiativen aus der Nachbarschaft durch die Akteure in der METRO Fallstudie führte im konkreten Fall zur frühzeitigen und vorbeugenden Ermittlung von Konfliktpotenzialen und Reaktionen darauf. Resultat dieser frühzeitigen Einbindung der Anwohner war u.a. die Entwicklung des Sportplatzes auf dem Dach des METRO-Marktes, die Vergrößerung der ohnehin vorgesehenen Parkfläche und die Mehrfachnutzung von Stellplätzen zusammen mit der benachbarten Diskothek, alles drei Maßnahmen, die jeweils auf konkrete Forderungen der beteiligten Bürger zurückgehen. Auch ermöglichte es die vorgeschaltete Erstellung eines städtebaulichen Rahmenplans für das Areal des Wriezener Bahnhofs den Anwohnern, bereits zu einem frühen Stadium über grundlegende Planungsideen zu diskutieren, und dem Unternehmen, auf diese in den Planungen einzugehen. Mit diesem Verfahren konnten das Bebauungsplanverfahren zügig abgewickelt werden und Klagen gegen den Bebauungsplan vermieden werden.

Die Fallstudie METRO ist insofern ein gutes Beispiel dafür, wie die öffentliche Hand mit "weichen" Instrumenten wie z.B. der Einflussnahme auf einzuschaltende Planungsbüros und die Initiative für eine frühzeitige, freiwillige Bürgerbeteiligung im Rahmen eines Informations- und

Moderationsverfahrens für eine konsensorientierte, dabei aber effiziente Realisierung eines konfliktträchtigen Ansiedlungsvorhabens sorgen kann. Auf die in Kapitel 3.4.3 dargestellte Möglichkeit, Auflagen festzusetzen (z.B. in den Bereichen Umwelt, Verkehr und Gestaltung), musste der Bezirk insofern kaum zurückgreifen.

Im Rahmen der Ansiedlung des Hamberger Großmarktes hingegen ist das bereits 2007 eingeleitete Bebauungsplanverfahren zum Zeitpunkt der Fertigstellung dieser Arbeit noch nicht abgeschlossen. Erst nach den zahlreichen und umfangreichen Einwendungen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit wurde in den Dialog mit den Anwohnern eingetreten und eine Informationsveranstaltung organisiert, die jedoch nicht zu einer gütlichen Einigung führte, sondern in deren Folge sich die Bürgerinitiative Siemensstraße formierte. Auch in der Folge und trotz mehrerer Anpassungen des Bebauungsplans, einer externen „Schlichtung“ und mehreren Erörterungsgesprächen konnten die unterschiedlichen Auffassungen der Stadt, der Bürgerinitiative und des Investors Hamberger nicht beigelegt werden. Der Bebauungsplan wurde zwischenzeitlich beschlossen, jedoch noch nicht festgesetzt. Es bleibt abzuwarten, ob die angekündigte Normenkontrollklage erhoben wird und wie die Gerichte darüber entscheiden werden. Nicht ausreichend berücksichtigt haben der Investor und die öffentliche Hand in der Fallstudie offensichtlich, dass es bereits vor dem offiziellen Beginn des Planungsverfahrens eine gute Vernetzung der Anwohner durch Quartiersinitiativen gab, so dass die Einbindung der entsprechenden Gruppierungen unterblieb.

Eine weitere Schwierigkeit im Bebauungsplanverfahren Hamberger dürfte sein, dass die Abhängigkeiten in der Entwicklung des Hamberger Großmarktes, des Moabiter Stadtgartens und der geplanten Umgehungsstraße sehr lange für die Anwohner, aber auch die BVV Mitte nicht klar waren. Da bereits vor dem Ansiedlungsverfahren der Firma Hamberger eine Bürgerbeteiligung zur Entwicklung eines Parks (auf der gesamten Fläche) stattgefunden hatte, konnte den Anwohnern anschließend nicht überzeugend erklärt werden, dass die Realisierung des Parks aus finanziellen Gründen von der Ansiedlung einer gewerblichen Nutzung abhängt. Im Gegensatz dazu wurde in der METRO Fallstudie die Planungswerkstatt für den Park zeitlich in das Bebauungsplanverfahren integriert. Dies hat im Fall METRO zu einer größeren Akzeptanz auch der gewerblichen Ansiedlung geführt.

Zusammenfassend zeigt sich also am Beispiel METRO, dass die Wahl eines abweichenden Verfahrens von dem gesetzlich vorgesehenen Bebauungsplanverfahren vorteilhaft sein und zu einer breiteren Akzeptanz des Vorhabens führen kann. Es ist im Übrigen sinnvoll, ergebnisoffen in die Planungsphase einzutreten und Planungsalternativen – wie auch im BauGB gefordert –

offen gegenüber zu stehen. Andernfalls – und das zeigt das Beispiel Hamberger – droht eine Situation, in der Bedenken gegen das Vorhaben sich mangels Bereitschaft zur erheblichen Umplanung verfestigen und so zu einer Konfliktsituation führen.

Zu den konkreten Handlungsempfehlungen, die aus dieser Analyse folgen, wird in Beantwortung der nächsten Forschungsfrage Stellung genommen.

Vierte Forschungsfrage: Welche positiven und negativen Wirkungen sowie Potenziale und Risiken sind mit der Ansiedlung von Logistikunternehmen auf innerstädtischen Flächen verbunden und welche Handlungsempfehlungen lassen sich daraus ableiten?

Auftretende Konflikte

Aus den Fallstudien wurde deutlich, dass Logistikansiedlungen auf innerstädtischen Flächen erhebliche potenzielle Nutzungskonflikte mit sich bringen. Die Konfliktpunkte waren in den Fallstudien sehr unterschiedlich gelagert. Wenn Konflikte auftraten, bezogen sich diese je nach Fallstudie insbesondere auf die verkehrlichen Auswirkungen, den durch den Verkehr und den Betrieb entstehenden Lärm, auf ökologische Auswirkungen und auf die Optik des Gebäudes. Methodisch wurden im Rahmen der Anwohnerbefragung auch andere Konflikte als Lärm- und Verkehrsbelästigungen, ökologische Auswirkungen und optische Beeinträchtigungen abgefragt, andere Konflikte wurden aber allenfalls vereinzelt von den befragten Bürgern genannt.

Die Konflikte hängen jeweils stark mit der Lage und dem Zuschnitt des Grundstücks zusammen, insbesondere aber auch mit der Entfernung zur nächsten Wohnbebauung. Bei der Entwicklung von Logistikstandorten auf innerstädtischen Verfügungsflächen kommen zwei Konfliktpotenziale zusammen, die sich potenzieren: zum einen die Konfliktpotenziale von Logistikansiedlungen und zum anderen die Konfliktpotenziale von innerstädtischen Gewerbestandorten. In Kapitel 3.4.3 wurde – insbesondere unter Rückgriff auf die Studie von CLAUSEN U.A. (2005) – herausgearbeitet, dass Logistikansiedlungen erhöhte Konfliktpotenziale mit sich bringen. In der Studie wurden sowohl von Unternehmensseite als auch von Seiten der öffentlichen Hand an erster Stelle die Verkehrsbelastungen als häufigste Ursache von Konflikten genannt, gefolgt von parkenden LKW in der Nachbarschaft und Lärmbelästigungen. Erst danach wurden visuelle und ökologische Konflikte genannt (vgl. Abbildung 3-15).

Die vorgenannten Konflikte wurden generell für Logistikansiedlungen ermittelt, nicht speziell für innerstädtische Logistikansiedlungen. Für innerstädtische Logistikansiedlungen dürfte sich die Intensität der Konflikte wegen der Nähe zu Wohnbebauungen noch einmal verstärken. Zu diesen potenziellen Konflikten hinzu kommen die allgemeinen Hemmnisse bei der Reaktivierung

von Brachflächen, die in Kapitel 2.2.3 dargestellt wurden. Auch im Rahmen dieser Hemmnisse wurden Konflikte mit den Interessen der Anwohner (z.B. in Bezug auf Emissionen) genannt.

In den in dieser Arbeit untersuchten Fallstudien konnte bestätigt werden, dass insbesondere Verkehrs- und Lärmbelastungen als erhebliche Konfliktpotenziale für die Ansiedlung von Logistikunternehmen auf innerstädtischen Flächen drohen.

Die Bedeutung der einzelnen Konfliktpunkte konnte anhand der Auswertung der zugänglichen Unterlagen zu den Bebauungsplanverfahren in den Fällen METRO und Hamberger, aus den in allen drei Fällen durchgeführten Anwohnerbefragungen und aus der Auswertung des Blogs „Moabitonline“ im Fall Hamberger ermittelt werden.

Verkehr als Konfliktpotenzial spielte in allen drei untersuchten Fallstudien eine bedeutende Rolle. Im Fall der Ansiedlung von Hamberger wurden der durch die Ansiedlung zusätzlich induzierte Verkehr und der damit verbundene Lärm seitens der Bürgerinitiative Siemensstraße in erster Linie als Argumente gegen den Bebauungsplan vorgebracht. Aber auch in den Fallstudien zum Kaiser's Tengelmann Logistikzentrum und zum METRO-Markt hatte der Verkehr das aus Sicht der Bürger größte Konfliktpotenzial. In den jeweiligen Anwohnerbefragungen wurde der Pkw- und LKW-Verkehr mit den meisten Nennungen als die größte Beeinträchtigung des Wohnumfelds genannt. Zu erwähnen sei aber, dass die Belastungen durch Pkw- und LKW-Verkehr am Standort des geplanten Hamberger Großmarktes von mehr als 30 Prozent der Anwohner schon vor der Realisierung des Hamberger Großmarktes als stark oder sehr stark eingeschätzt wurden.

In allen drei Fallstudien wurden seitens der Verkehrsgutachten bzw. – im Fall des Kaiser's Tengelmann Logistikzentrums – den Verkehrserhebungen der SenStadt keine konkreten Probleme mit dem auftretenden Verkehr identifiziert. Aus den Anwohnerbefragungen in der Fallstudie zu Kaiser's Tengelmann sowie aus den Einwendungen gegen den Bebauungsplan in der Fallstudie zu Hamberger geht jedoch hervor, dass die Bürger die Verkehrsbelastungen teilweise als erheblich ansahen. So wurde im Fall Kaiser's Tengelmann die Verkehrsbelastung durch Pkw von ca. 50 Prozent der Anwohner und die Verkehrsbelastung durch LKW von über 75 Prozent der Befragten als stark bis sehr stark eingeschätzt. Weniger gravierend war die Wahrnehmung von Verkehrsbelastungen durch die Anwohner in der Fallstudie zu METRO, in der Verkehrsbelastungen durch Pkw von 37 Prozent der Anwohner und Verkehrsbelastungen durch LKW nur von 13 Prozent der Anwohner als sehr stark oder stark eingeschätzt wurden. In der Fallstudie zu Hamberger standen Bedenken gegen Verkehrsbelastungen mit 22 Einwendungen an

zweiter Stelle der Einwendungen gegen den Bebauungsplan. Diese Bedenken folgten insbesondere aus der Erwartung eines zunehmenden LKW-Verkehrs und daraus folgendem zunehmenden Lärm, einer größeren Unfallgefahr und Feinstaubbelastungen.

In den Studien zu Kaiser's Tengelmann und METRO wurden Lärmbelastungen als weitere Beeinträchtigung des Wohnumfelds vielfach genannt, wobei der Lärm nach der Anwohnerbefragung im Fall METRO nur eine untergeordnete Rolle spielte, da lediglich 25 Prozent der befragten Anwohner den Lärm als eine starke oder sehr starke Belastung empfanden. In der Fallstudie zu Kaiser's Tengelmann hingegen wurde die Lärmbelastung von ca. 60 Prozent der befragten Anwohner als stark bis sehr stark eingeschätzt, wobei diese die Lärmbelastung nicht ausschließlich auf den Straßenverkehr zurückführten, sondern auch auf die Kühlaggregate der LKWs als zusätzliche Lärmquelle. Im Fall Hamberger betrafen die drittmeisten Einwendungen gegen den Bebauungsplan potenzielle Lärmbeeinträchtigungen. Auch hier ist jedoch zu beachten, dass bereits vor der Realisierung des Hamberger Großmarktes fast 40 Prozent der Anwohner die Beeinträchtigungen durch Lärm an ihrem Wohnort als sehr stark oder stark einschätzten. Bei der Ansiedlung von Hamberger bezog sich die Diskussion zudem noch auf mögliche Lärmbeeinträchtigungen durch die Anlieferung der Waren, die auf der östlichen Gebäudeseite vorgesehen ist (Abbildung 5-40). Zu beachten ist auch bezüglich des Lärms, dass die in Auftrag gegebenen Gutachten keine Ansiedlungshindernisse wegen des voraussichtlich entstehenden Lärms sahen und daher auch keine spezifischen Lärmpräventionsmaßnahmen vorschlugen, obwohl dies gerade in der Fallstudie zu Kaiser's Tengelmann angesichts der Vorbehalte der Anwohner aus der Anwohnerbefragung und der Lärmkartierung der SenStadt (vgl. Abbildung 5-11) sowie im Fall von Hamberger durch die Einwände im Bebauungsplanverfahren wohl notwendig gewesen wäre.

Die Optik des Gebäudes spielte neben ökologischen Aspekten bei dem Ansiedlungsvorhaben für den Hamberger Großmarkt eine zentrale Rolle und betraf die meisten Einwendungen gegen den vorhabenbezogenen Bebauungsplan. Die Anwohner in der Fallstudie zu Hamberger beklagten, dass das Gebäude zu massiv sei und zu wenig Abstand zwischen dem Großmarkt und der Wohnbebauung auf der gegenüberliegenden Seite eingehalten werde. In den anderen Fallstudien hatten Konflikte bezüglich der Optik keine entsprechend große Bedeutung. So schätzten in der Fallstudie zu Kaiser's Tengelmann weniger als 10 Prozent der befragten Anwohner die Beeinträchtigungen durch das Stadtbild als stark oder sehr stark ein, in der Fallstudie zu METRO waren dies ca. 16,5 Prozent.

Ökologische Aspekte spielten nur in der Fallstudie zu Hamberger eine nennenswerte Rolle bei den Konfliktpotenzialen. In diesem Zusammenhang ging es neben dem Abholzen von vorhandenem Baumbestand auf dem ehemaligen Güterbahnhof Moabit und der Pappelreihe entlang der Siemensstraße in erster Linie um den Wunsch der Bürger, möglichst viele Grün- und Sportflächen zu entwickeln.

In allen drei Fallstudien haben sich die in Literatur bereits identifizierten Konfliktpotenziale bestätigt, wobei das Thema der Luftverschmutzung in den untersuchten Fallstudien nur eine untergeordnete Rolle bei den Bürgern gespielt hat. In den Fallstudien zu den Großmärkten von Hamberger und METRO betraf ein weiterer Diskussionspunkt zwischen Bürgern, Unternehmen und der BVV Mitte die Zahl der Arbeitsplätze, die im Zusammenhang mit der Ansiedlung der beiden Großmärkte entstehen werden. Hier wurde jeweils die Anzahl der tatsächlich entstehenden Arbeitsplätze angezweifelt.

Konfliktprävention und -vermeidung

Auf die relevanten Nutzungskonflikte wurde in den drei Fallstudien unterschiedlich reagiert und präventiv eingegangen. In der Fallstudie zu Kaiser's Tengelmann wurde als Lärmpuffer und aus optischen Gründen ein Grünstreifen erhalten. Zudem wurden für den An- und Ausfahrtsverkehr zwei Einfahrten eingerichtet. Weiter wurden zur Vermeidung von Problemen durch parkende LKWs entsprechende Warteplätze auf dem Gelände des Logistikzentrums eingerichtet. In der Fallstudie zu METRO trug insbesondere die frühzeitige Einleitung eines transparenten und partizipativen Verfahrens zur Konfliktvermeidung bei. Hinzu kamen konkrete Maßnahmen, wie z.B. die Einrichtung des Sportplatzes auf dem Dach des METRO-Marktes, die Begrünung der nördlichen Fassade in Richtung der Wohnbebauung sowie die Lage des Marktes, die einen Grünstreifen im Norden als Puffer zur Wohnbebauung vorsieht. Schließlich wurde durch die Doppelnutzung von Parkplätzen versucht, den Versiegelungsgrad der gesamten Fläche möglichst niedrig zu halten. Hierbei handelte es sich überwiegend um präventive Maßnahmen, die aber teilweise auf konkrete Bedenken aus den Bürgerforen zurückgingen.

In der Fallstudie zu Hamberger erfolgten kaum präventive Maßnahmen zur Konfliktvermeidung. Nach den umfangreichen Einwendungen der Bürger gegen den ersten Entwurf des Bebauungsplans reagierte die Stadtplanung allerdings mit bestimmten Auflagen, die unter anderem die folgenden Maßnahmen zur Konfliktvermeidung vorsahen: die Erschließung des Grundstücks über die Planstraße, die Errichtung einer 11-13 Meter hohen Mauer und einer Lärmschutzwand zur Abschirmung des Geländes zur Siemensstraße sowie eine extensive

Begrünung von mindestens 7.100 Quadratmetern der Dachfläche und die Pflanzung einer Baumreihe.

Zusammengefasst konnten die Ansiedlungen des Kaiser's Tengelman Logistikzentrums und des METRO-Marktes in Relation zu dem Hamberger Großmarktes mit weniger Konflikten und in deutlich kürzerer Zeit realisiert werden, wohingegen es bei der Ansiedlung des Hamberger Großmarktes zu erheblichen Friktionen im Rahmen des Prozesses kam. Aus den Fallstudien kann abgeleitet werden, dass bei Logistikansiedlungen auf innerstädtischen Verfügungsflächen das Konfliktpotenzial deutlich größer ist als bei Ansiedlungen "auf der grünen Wiese" und dass sich das Konfliktpotenzial vor allem auf die Bereiche Verkehr, Optik, Ökologie und Lärm konzentriert. Dies deckt sich mit den Ergebnissen, die CLAUSEN u.a. (2005) in einer Umfrage bei kommunalen Akteuren und Akteuren der Wirtschaft herausgefunden haben. Danach spielen Konflikte durch Verkehrsbelastungen die größte Rolle, gefolgt von Konflikten durch parkende LKW in der Nachbarschaft, Lärmbelastungen, visuelle Beeinträchtigungen und ökologische Konflikte.

Chancen und Potenziale von Logistikansiedlungen auf innerstädtischen Verfügungsflächen

Neben dem Konfliktpotenzial von Logistikansiedlungen auf innerstädtischen Verfügungsflächen müssen auch die Vorteile solcher Ansiedlungen berücksichtigt werden. Hier ist zum einen zu nennen, dass neue Arbeitsplätze entstehen können. In den untersuchten Fallstudien wird aber deutlich, dass stets eine Netto-Rechnung zu erfolgen hat. Denn im Fall METRO wurden beispielsweise teilweise Arbeitsplätze aus anderen METRO-Cash & Carry Märkten in die Filiale Friedrichshain verlegt. Zudem wurde der Cash & Carry Markt in Spandau sowie im engen zeitlichen Zusammenhang mit der Eröffnung des neuen Marktes ein weiterer Markt wenige Jahre danach geschlossen. Die öffentliche Hand nahm allerdings auf die Arbeitsplatzsituation konkret Einfluss, indem sie METRO die Auflage erteilte, mindestens 50 Prozent der Stellen in dem METRO-Markt mit Arbeitslosen aus dem Bezirk zu besetzen.

Auch im Fall des Kaiser's Tengelman Logistikzentrums wurden größtenteils bereits existierende Arbeitskräfte weiter beschäftigt. Als weiterer Vorteil ist zu nennen, dass die Ansiedlung von Logistikunternehmen wegen ihrer Größe teilweise zu für die Bürger vorteilhaften Ausgleichsmaßnahmen führen kann. So hätte der auf dem METRO-Markt entstandene Sportplatz auf einem deutlich kleineren Gebäude oder bei einer kleinteiligeren Bebauung nicht entstehen können. Auch die in den Fallstudien METRO und Hamberger entstandenen Grün- und Parkflächen wären ohne die Ansiedlung mangels verfügbarer freier finanzieller Mittel der

Stadt Berlin unter Umständen nicht entstanden. Schließlich hat die Nachnutzung von innerstädtischen Verfügungsflächen durch Logistikunternehmen den Vorteil, dass bestehende Verfügungsflächen einer Nachnutzung zugeführt werden und die Inanspruchnahme vormals unversiegelter Flächen sinkt.

Handlungsempfehlungen

Zusammenfassend können aus Sicht der Kommunen und der ansiedlungswilligen Unternehmen die folgenden Handlungsempfehlungen aus den Ergebnissen der Fallstudien abgeleitet werden, um Hindernisse für die Ansiedlung wegen entstehender Konflikte abzumildern bzw. auszuschließen. Dabei werden zunächst Handlungsempfehlungen auf lokaler Ebene herausgearbeitet. Im Anschluss folgen Handlungsempfehlungen auf regionaler Ebene und auf Bundesebene. Weiter werden einige Handlungsempfehlungen für die mit Logistik befasste Immobilienwirtschaft dargestellt.

Handlungsempfehlungen auf lokaler Ebene

Leitfaden als Orientierungshilfe

- Für Städte und Gemeinden sollte neben einem allgemeinen Verständnis von Logistik, ihrer Wirkungsweise und ihren Funktionen das Bewusstsein geschaffen werden, für welche logistischen Funktionen und für welche Art von Logistikunternehmen innerstädtische Flächen überhaupt geeignet sind. Zudem sollte für Städte und Gemeinden erkennbar sein bzw. gemacht werden, welche Rolle sie in bundesweiten und regionalen Logistiknetzen einnehmen (siehe dazu NEHM U.A. 2009). Hilfestellung dabei könnte ein bundesweit anwendbarer Leitfaden bieten (dazu sogleich). In einen solchen Leitfaden sollten bereits existierende Kriterienkataloge einfließen, aus denen ersichtlich ist, welche Standortanforderungen welche Arten von logistischen Nutzungen haben (CLAUSEN U.A. 2005, S. 10, siehe Tabelle 3-8). Insbesondere die Anforderungen an die Größe der Flächen (LANDESINITIATIVE LOGISTIK NRW 2005 in: BUSCH/WAGNER 2007, siehe Tabelle 3-4) spielen dabei eine entscheidende Rolle, da die geeigneten Flächenpotenziale innerstädtisch meist begrenzt sein werden.

Erstellung eines Flächenmasterplans Logistik / Einbettung in bestehende Planwerke

- Seitens der öffentlichen Hand sollten die für Logistik geeigneten Flächen besser identifiziert und kategorisiert werden. Die Ergebnisse dieser Identifikation und Kategorisierung sollten

entweder in einen bestehenden Gewerbeflächenplan integriert werden oder in einen speziellen Logistikflächenplan einfließen.

- Im Rahmen der vorgenannten Pläne sollten vorhandene Flächen vor ihrer Ausweisung als für Logistikzwecke geeignet mit dem Kriterienkatalog für Logistikunternehmen (u.a. hinsichtlich der Mindestgröße, des Zuschnitts, der Anbindung an das Verkehrsnetz und des Abstands zur Wohnbebauung) abgeglichen werden. In dem StEP Industrie und Gewerbe von 2011 sind speziell für Logistik geeignete Flächen ausgewiesen, die allerdings nicht mit objektiven Anforderungsprofilen abgeglichen wurden. Mithilfe der vorhandenen Daten zu Standortanforderungen und Funktionsweise bestimmter Logistikknutzungen sollten daher die in Berlin erfolgten Ausweisungen noch weiter detailliert werden, um gezielt bestimmte Logistikknutzungen für die entsprechenden Flächen vorsehen zu können.
- Über den Abgleich der Flächen mit Kriterienkatalogen für die Standortanforderungen von Logistikunternehmen hinaus sollten auch die Hemmnisse bei der Wiedernutzung von Verfügungsflächen (vgl. Kapitel 2.2.3, dort insbesondere Tabelle 2-1) berücksichtigt werden. Sollten potenzielle Hemmnisse bei den für eine Logistikknutzung identifizierten Flächen bestehen (z.B. Altlasten, eine komplizierte Eigentümerstruktur, denkmalgeschützte Bauwerke), so sollte analysiert werden, ob diese Hemmnisse potenzielle Ausschlusskriterien darstellen und ob und in welchem Zeitraum diese gelöst werden können. In die gleiche Richtung geht, dass Gemeinden berücksichtigen sollten, ob die ausgewählten Flächen kurzfristig verfügbar sind bzw. gemacht werden können.
- Besonders geeignet für die Nachnutzung durch Logistikunternehmen erscheinen Verfügungsflächen, die zuvor gewerblich oder für Verkehrs-, Post- oder Infrastrukturzwecke genutzt wurden. Gewerblich vorge nutzte Flächen bringen den Vorteil mit sich, dass für diese oftmals bereits ein entsprechender Bebauungsplan bereits existiert. Aufgrund ihrer Lage, Anbindung und des Zuschnitts erscheinen Verkehrsbrachen aber ebenfalls geeignet. Gewerblich und für Verkehrszwecke vorge nutzte Flächen bieten weiter den Vorteil, dass diese angesichts ihrer Vornutzung zumeist bereits ähnliche Verkehrs- und Lärmwirkungen hatten, auf die das Umfeld eingestellt ist. Mit dem Ziel der Verringerung der Neuinanspruchnahme von Flächen sollte in die kommunalen Planungen einfließen, dass vorrangig bestehende Verfügungsflächen für Logistikzwecke nachgenutzt werden.
- Zu berücksichtigen sind im Hinblick auf ein mittel- bis langfristiges Flächenmanagement auch die Laufzeiten bestimmter Logistikknutzungen und die üblichen Amortisationszeiten für die entsprechenden Logistikimmobilien. Um ein erneutes Brachfallen der Fläche nach kurzer

Nutzungsdauer zu verhindern, sollte bei einer kurzen geplanten Nutzungsdauer berücksichtigt werden, ob und wie die geplante Logistikimmobilie durch andere Nutzer nachgenutzt werden kann.

Checkliste für Ansiedlungsanfragen

- Unabhängig von einer proaktiven Steuerung der Ansiedlung von Logistikunternehmen auf innerstädtischen Verfügungsflächen sollten Kommunen eine Checkliste erarbeiten, wie mit Anfragen für Logistiksiedlungsvorhaben auf bestimmten Flächen umgegangen wird. Diese Checkliste sollte abgearbeitet werden, bevor in das offizielle Planungsverfahren eingestiegen wird.
- Als Teil der vorgenannten Checkliste sollte eine Prüfung erfolgen, ob das anfragende Unternehmen und die geplante Betriebsform für die angefragte Fläche geeignet sind. Auch hierbei sollte auf die bereits in Bezug genommenen Kriterienkataloge und Leitfäden zurückgegriffen werden. Daraus sollte eine umfassende Checkliste erarbeitet werden, die allein objektive Kriterien ansetzt.
- Als Teil der Checkliste sollte ein Fragenkatalog für das interessierte Unternehmen und die geplante Betriebsform entwickelt werden, der sich beispielsweise im Hinblick auf die Verkehrswirkungen an dem Leitfaden zur verkehrlichen Standortbeurteilung und Verkehrsfolgenabschätzung für verkehrsintensive Vorhaben (SENSTADT 2007a) orientieren könnte. Auch für weitere Folgewirkungen der Ansiedlung sollte ein Fragenkatalog entwickelt werden, beispielsweise für die konkrete Betriebsform (z.B. Anlieferungszeit) und den geplanten Baukörper (z.B. Bauform, überbaute Fläche, Höhe, Optik).
- Die Städte und Gemeinden sollten bei Anfragen für innerstädtische Logistiksiedlungen aktiv ihre Steuerungsaufgabe wahrnehmen und frühzeitig realistisch einschätzen, ob das Vorhaben aus ihrer Sicht ohne erhebliche Konflikte realisierbar ist. Bestehen diesbezüglich erhebliche und begründete Zweifel, sollte versucht werden, das Unternehmen auf eine andere geeignete Fläche zu lenken.

Kommunikationsfragen

- Schließlich sollte jeweils ein zentraler Ansprechpartner für Ansiedlungsanfragen für innerstädtische Logistiksiedlungen benannt werden, der den Überblick über alle Anfragen und Vorhaben hat. In Berlin wurden solche zentralen Ansprechpartner für Gewerbeflächen allgemein mit dem Business Location Center und der zentralen Anlauf- und Koordinierungsstelle (ZAK) bereits geschaffen. Die in dieser Arbeit untersuchten Fallstudien

legen aber nahe, dass es insofern in Berlin noch Optimierungspotenzial gibt, insbesondere da die Ansiedlungsvorhaben für METRO und Hamberger maßgeblich von den Verantwortlichen im jeweiligen Bezirk gesteuert wurden und nicht ersichtlich war, dass das Business Location Center und/oder das ZAK in nennenswertem Umfang eingebunden waren.

- Im Rahmen der Betreuung von Ansiedlungsanfragen sollten auch Fragen der Nachhaltigkeit der Ansiedlungen berücksichtigt werden (z.B. Versickerung von Regenwasser auf dem Grundstück, Dachbegrünung, Stromversorgung durch erneuerbare Energien). Ein Beispiel für eine solche Beratung ist die „Nachhaltigkeitsberatung“ für ansiedlungswillige Unternehmen der Stadt Hamburg.
- Sinnvoll erscheint die Einrichtung eines „Runden Tisches Logistik“ unter Beteiligung von Vertretern der Stadtverwaltung (u.a. Stadtplanung, Wirtschaftsförderung, Verkehrsplanung), Unternehmensvertretern und Interessensverbänden. Im Rahmen eines solchen Runden Tisches sollten die Bedürfnisse der Wirtschaft mit den Planungszielen der Stadt abgeglichen und gemeinsame Lösungsansätze auf planerischer Ebene entwickelt werden.

Planungsprozess

- Auf Verfügungsflächen, für die bereits ein entsprechender Bebauungsplan besteht, ist die Ansiedlung von Logistikunternehmen einfacher zu realisieren als auf Flächen, für die noch die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich ist. Denn bei schon bestehenden Bebauungsplänen muss keine Bürgerbeteiligung mehr erfolgen. Gleichwohl sollte auch bei Flächen, für die schon ein Bebauungsplan existiert, die Raum-, Verkehrs- und Lärmverträglichkeit beachtet werden, um eine Akzeptanz der Ansiedlung für den Großteil der Beteiligten zu erzielen.
- In den Fällen, in denen noch ein Bebauungsplanverfahren durchzuführen ist, stellt der vorhabenbezogene Bebauungsplan ein geeignetes Instrument zur Realisierung des Vorhabens dar. Die Erstellung eines städtebaulichen Rahmenplans empfiehlt sich, wenn das Ansiedlungsvorhaben neben dem Logistikstandort auch weitere Nutzungen vorsieht.
- Im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens, möglichst aber bereits vor dessen Einleitung, ist eine frühzeitige Einbindung der Anwohner in das Verfahren empfehlenswert, die über die Anforderungen der gesetzlich geforderten Bürgerbeteiligung hinausgeht. Dies dient u.a. der frühzeitigen Identifizierung von Konfliktpotenzialen. Je größer der Kreis der informierten und eingebundenen Bürger, desto größer ist zwar das

Störpotenzial, desto größer ist aber auch die Chance, eine breite Akzeptanz für das Vorhaben zu schaffen.

- Zu den Instrumenten, die für die Konfliktprävention eingesetzt werden können, gehören u.a. Informationsveranstaltungen und Bürgerforen, die Bereitstellung und Erläuterung von Planungsunterlagen und vorläufigen Gutachten bereits vor der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit im Bebauungsplanverfahren und die Einbindung von lokalen sozialen Trägern und Interessengruppen in die Gestaltung der Logistikimmobilie, in den Planungsprozess und in ausgleichende Maßnahmen.
- Transparenz und Partizipation sollten sowohl von Seiten der Kommune als auch von Seiten der Akteure der Wirtschaft geschaffen bzw. ermöglicht werden, auch wenn diese über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen. Frühzeitige Transparenz und die frühzeitige Einbindung der Anwohner in den Prozess können helfen, Vorurteile und Vorbehalte gegen die Logistiksiedlung abzubauen. Hierbei sollten mehrere Informationskanäle genutzt werden, z.B. Newsletter per Email, Aushänge, Flyer, Diskussionsforen, Blogs. Außerdem sollte darauf hingewirkt werden, dass an Informations- und Diskussionsveranstaltungen möglichst alle relevanten Akteure teilnehmen.
- Die im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens zu erstellenden Gutachten, insbesondere Lärm- und Verkehrsgutachten, werden zumeist vom Vorhabenträger in Auftrag gegeben und bezahlt. Insofern wurde z.B. in der Fallstudie Hamberger festgestellt, dass die Inhalte insbesondere des Umweltgutachtens nur auf geringe Akzeptanz bei den Bürgern gestoßen sind. Um die Voraussetzungen für eine möglichst breite Akzeptanz der im Rahmen eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens erstellten Gutachtens zu schaffen, ist durch geeignete Maßnahmen darauf hinzuwirken, dass bei den eingesetzten Gutachtern die Unabhängigkeit sichergestellt wird.
- Die öffentliche Hand sollte durchaus die gesamte Bandbreite der ihr zur Verfügung stehenden Regelungskompetenzen nutzen, um Konflikte präventiv zu vermeiden, insbesondere Festsetzungen im Bebauungsplan. Mögliche Regelungsfelder sind zum Beispiel die Festlegung von Anlieferungszeiten, Lärmschutzmaßnahmen sowie Vorgaben an die Optik des Gebäudes. Dies ist teilweise bereits gängige Praxis und muss sich selbstverständlich im gesetzlich vorgegebenen Rahmen halten. Die Fallstudie Hamberger zeigt, wie das Nichtausschöpfen von Regelungskompetenzen seitens der Stadt zu Problemen im Ansiedlungsprozess führen kann.

- Nicht nur sollten im Rahmen des Planungsprozesses Konfliktpotenziale berücksichtigt werden und Lösungen für etwaige bestehende Konflikte gefunden und umgesetzt werden. Zusätzlich sollte während der Betriebsphase eine regelmäßig erfolgende Kontrolle erfolgen, um zu überprüfen, ob neue Konflikte auftreten oder die Annahmen der im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens eingeführten Gutachten sich nachträglich als nicht zutreffend herausstellen. Sollte dies der Fall sein, sollten entsprechende Maßnahmen zur Konfliktbehebung bzw. -minderung eingeleitet werden.
- Hinsichtlich sinnvoller gesetzlicher Änderungen am Planungsrecht, das die vorgenannten Punkte berücksichtigt, wird weiter unten bei den Handlungsempfehlungen auf regionaler und auf Bundesebene Stellung genommen.

Handlungsempfehlungen auf regionaler Ebene

- Auch auf regionaler Ebene sollte unter Berücksichtigung der Standortanforderungen von Logistikunternehmen und der verfügbaren Flächen ein Logistikflächenkonzept entwickelt werden, das insbesondere innerstädtische, für Logistik geeignete Verfügungsflächen mit einbezieht.
- Diese Einbeziehung innerstädtischer Flächen in ein regionales Logistikflächenkonzept sollte sich stark an funktionalen Gesichtspunkten orientieren und insbesondere für eine innerstädtische Ansiedlung nur solche Logistikfunktionen vorsehen, die hierfür geeignet sind, vor allem solche mit Versorgungsfunktion. Nur ein solches regionales Konzept kann die örtlich bestmögliche Ansiedlung bestimmter Logistikfunktionen an regionalen Knotenpunkten sicherstellen. Für Berlin existiert mit dem Integrierten Güterverkehrskonzept von 1999 ein entsprechendes regionales Konzept. Die entsprechenden Konzepte sollten laufend auf ihre fortgesetzte Relevanz, Erfolg bzw. Misserfolg der Umsetzung und aktuelle Entwicklungen (z.B. Elektromobilität, Planung von Großvorhaben im innerstädtischen Raum) hin überprüft und aktualisiert werden. Schwierig ist dabei der Balanceakt, ob und für welchen Zeitraum Flächen (ausschließlich) für Logistikfunktionen vorgehalten werden sollen. Ein Mittel, um Flächen längerfristig für Logistik vorzuhalten, gleichzeitig aber Zwischennutzungen zu ermöglichen, kann die Erteilung eines „Baurechts auf Zeit“ gemäß § 9 Abs. 2 BauGB sein.
- Ähnlich wie bereits auf lokaler Ebene vorgeschlagen, sollte auch regional anhand eines Überblicks über die vorhandenen Flächen und ihre Geeignetheit für bestimmte Logistikfunktionen eine Abstimmung bei konkreten Ansiedlungsanfragen erfolgen, um

anfragende Unternehmen vor dem Hintergrund der geplanten Funktion und Betriebsform auf geeignetere Flächen verweisen zu können.

- Teilweise existieren entsprechende regionale Konzepte bereits (siehe dazu überblicksweise: VALLEE 2012, S. 16ff.). Auch werden solche regionalen Logistikkonzepte mehrfach bereits gefordert (siehe HESSE 2006a, S. 49, LANGHAGEN-ROHRBACH 2012, S. 225ff., VALLEE 2012). Mit den dort jeweils geforderten Kriterien sollten entsprechende Logistikkonzepte insbesondere auch in Metropolregionen konsequent weiterverfolgt und – wo noch nicht bestehend – entwickelt und umgesetzt werden. Die Herausforderung bei der Erarbeitung regionaler Logistikkonzepte wird vor allem darin bestehen, die Interessen der beteiligten Städte und Gemeinden im Rahmen geeigneter Kompromisse in Einklang zu bringen.
- Im Rahmen lokaler und regionaler Konzepte muss berücksichtigt werden, dass sich aus unterschiedlichen Gründen die interessierten Unternehmen nicht immer nach bestehenden Konzepten richten und dass insbesondere für bestimmte Logistikfunktionen innerstädtische Standorte nachgefragt werden. Diese Nachfrage muss in den regionalen Logistikkonzepten angemessen berücksichtigt werden.

Handlungsempfehlungen auf Bundesebene

- Die logistischen Herausforderungen an die Versorgung von – nimmt man eine Renaissance der Städte als real existierend an – zunehmend an Bedeutung gewinnenden Städten müssen auch überregional angemessen berücksichtigt werden. Um die Nachfrage besser abschätzen zu können, ist eine breite Diskussion unter Einbeziehung von u.a. Vertretern der Logistikwirtschaft und kommunalen Vertretern sowie der Wissenschaft erforderlich. Hierbei sollte auch das Angebot von innerstädtischen Verfügungsflächen in den einzelnen Städten berücksichtigt werden sowie ein etwa bestehender Nachnutzungsdruck.
- Im Rahmen von Debatten über die Logistik der Ver- und Entsorgung der städtischen Bevölkerung ist zu erarbeiten, dass und wie mit Konfliktpotenzialen umgegangen wird, wenn Logistik auf innerstädtischen Flächen angesiedelt wird. Auch bundesweit bieten sich entsprechende Leitfäden und Checklisten an, da viele der bereits zuvor herausgearbeiteten Punkte nicht nur für bestimmte Regionen und Städte relevant sind. Bestehende (regionale) Leitfäden (z.B. der Ansiedlungsleitfaden Logistik der HESSEN AGENTUR (2008) und das Ansiedlungshandbuch von Logistik.NRW (2012)) sollten zu einem bundesweit anwendbaren Leitfaden zusammengefasst werden, der jedoch offen genug formuliert sein muss, um individuellen Bedürfnissen und Gegebenheiten angemessen Rechnung zu tragen. Im Rahmen

eines solchen Leitfadens sollten die unterschiedlichen Funktionen und Wirkungsweisen logistischer Tätigkeiten erläutert werden, bestehende Logistiknetze und Standortmuster dargestellt werden, Standortfaktoren für verschiedene Typen von Logistikansiedlungen, unterteilt nach allgemeinen Faktoren und nach Faktoren für bestimmte Logistiktypen, erläutert werden und schließlich der Einteilung deutscher Regionen und Städte in das bundesweite Logistiknetz (vgl. dazu NEHM u.A. 2009) Rechnung getragen werden.

- Schließlich ist es auf bundesweiter Ebene sinnvoll, den Umgang mit Konfliktpotenzialen bei der Ansiedlung verkehrs-, flächen- und lärmintensiver Ansiedlungen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zu reformieren. Dabei bietet sich ein Ansatz auf drei Ebenen an: zum einen auf der Ebene informatorischer Mittel (z.B. Amtsblatt, Aushänge, Internetveröffentlichungen), zum zweiten auf der Ebene partizipativer Verfahren (z.B. durch Workshops, Bürgerforen) und zum dritten auf der Ebene der Konfliktlösung (z.B. durch Mediation). Ein Mediationsverfahren ist aktuell in § 4b des Referentenentwurfs des BMVBS zur Novellierung des BauGB vom 14.02.2012 vorgesehen (BMVBS 2012, S. 6, 26).
- Bezüglich des Vorstehenden hat der Deutsche Städte- und Gemeindebund in einem Positionspapier vom 15. Dezember 2011 (DSTGB 2011) mehrere Vorschläge gemacht, die teilweise weitere Gesetzesänderungen mit sich bringen und teilweise nur die konsequentere Anwendung bestehender gesetzlicher Regelungen erfordern. Auch der 69. Deutsche Juristentag hat im Jahr 2012 Reformierungsbedarf beim Bebauungsplanverfahren ausgemacht (DJT 2012). Kurz zusammengefasst werden die folgenden Maßnahmen und Änderungen gefordert:
 - Bekanntmachungen sollten auch im Internet erfolgen. Die im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens relevante Dokumentation sollte jeweils auch im Internet verfügbar gemacht werden.
 - Es sollten (ohne gesetzliche Änderung) verstärkt Plattformen zum Informations- und Meinungsaustausch eingesetzt und genutzt werden, z.B. Diskussionsforen, Planungswerkstätten, Workshops und Mediationsverfahren.
 - Die im Bebauungsplanverfahren bereits vorgesehene Transparenz der relevanten Informationen muss ernster genommen und sichergestellt werden.
 - Alternativen zu der vorgesehenen und eingebrachten Planung dürfen nicht nur auf dem Papier zur Verfügung stehen, sondern realistisch umsetzbar sein.
 - Die Begleitung des Ansiedlungsprozesses sollte professionalisiert werden.

- Der Planungsprozess sollte insgesamt beschleunigt werden.

Handlungsempfehlungen für die Immobilienwirtschaft

- Auch für die Immobilienwirtschaft erscheint eine proaktive Herangehensweise sinnvoll, um das Scheitern oder eine erhebliche Verzögerung des geplanten Vorhabens wegen auftretender Konflikte an später Stelle des Planungsprozesses möglichst zu vermeiden.
- Die spekulative Entwicklung von Logistikstandorten auf innerstädtischen Verfügungsflächen, die teilweise im Außenbereich erfolgt, ist mit sehr großen Schwierigkeiten behaftet. Standardlösungen sind im innerstädtischen Raum wegen der auf individuelle lokale Gegebenheiten auszurichtenden Ansiedlung nahezu unmöglich. Zudem ist die Genehmigung solcher spekulativer Vorhaben mit großen Problemen verbunden, da die konkrete Nutzung und deren Auswirkungen auf das unmittelbare Umfeld nur schwer abschätzbar sind.

7 Ausblick und weiterer Forschungsbedarf

Wie bereits in der Zusammenfassung zu Tendenzen der Reurbanisierung in Kapitel 2.3 dargestellt, ermittelten mehrere quantitative Studien selektiv eine Zunahme der Bevölkerung in deutschen Städten seit Anfang des neuen Jahrtausends, wobei sich dies vor allem auf Groß- und teilweise Mittelstädte in Ostdeutschland sowie Großstädte und sonstige Städte in Regionen wirtschaftlicher Prosperität konzentriert. Speziell für Berlin wurde bislang noch keine Bevölkerungszunahme in dem Maße festgestellt wie dies vor allem für andere ostdeutsche Großstädte der Fall war. Jüngste Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen legen aber nahe, dass in Berlin nunmehr im Vergleich zur Nachwendeperiode die Gesamtbevölkerung wieder spürbar zunimmt.

Angesichts dieser für viele deutsche Groß- und Mittelstädte (u.a. nunmehr auch für Berlin) quantitativ ermittelten Tendenz einer Bevölkerungszunahme in der Kernstadt besteht die Notwendigkeit der Versorgung dieser zunehmenden Bevölkerung sowie auch die Notwendigkeit, diese Versorgung logistisch sicherzustellen.

In Kapitel 3.4 wurde zusammenfassend festgestellt, dass sich Logistikunternehmen mehrheitlich im suburbanen Raum ansiedeln. Dies deckt sich zum Teil mit den in Kapitel 4.1.2 und 4.2 für Berlin ermittelten Ergebnissen, nach denen nach der Wende die Beschäftigtenzahlen in der Logistik zunächst in der Stadt ab- und im Umland zunahmen. Diese Entwicklung hängt zum einen mit einer nachgeholten Suburbanisierung zusammen und zum anderen mit der Gründung der GVZ Mitte der 1990er Jahre. Seit 2001 gleichen sich die Beschäftigtenzahlen in der Logistik in der Stadt und im Umland jedoch zunehmend an. Einen Zuwachs an Beschäftigten konnte Berlin im Bereich des Großhandels seit 2001 verzeichnen. Absolut gesehen sind ca. doppelt so viele Beschäftigte im Großhandel in Berlin im Vergleich zum Umland beschäftigt.

Die drei in dieser Arbeit untersuchten Fallstudien zeigen drei Beispiele von Logistikunternehmen, die sich gezielt für einen innerstädtischen Standort entschieden und – aus unterschiedlichen Gründen – auf die innerstädtische Lage besonderen Wert legten. Alle drei der untersuchten Unternehmen nehmen eine Versorgungsfunktion für die Innenstadt wahr, dadurch dass sie – sei es als Großhandelsmarkt, sei es als regionales Warenverteilzentrum – Funktionen der logistischen Versorgung der innerstädtischen Bevölkerung mit Lebensmitteln erfüllen. Vorteile des innerstädtischen Standorts wurden insofern in der Nähe zum Absatzmarkt, in der Erschließung neuer Kundenpotenziale und schließlich in Zeit- und Transportkostenvorteilen gesehen.

Somit kann gefolgert werden, dass Logistiksiedlungen auf innerstädtischen Verfügungsflächen Vorteile bieten können, jedenfalls soweit es sich um Distributionszentren mit regionalem Versorgungscharakter, Großhandelsmärkte oder KEP-Depots handelt. Auch Speditionslager kommen in Betracht. Letztlich sind aber auch nur die vorgenannten Funktionen aus Sicht von Logistikunternehmen für eine innerstädtische Ansiedlung vorteilhaft. Denn ein überregionales Distributionszentrum oder ein Logistik-Megapark muss nicht in der inneren Stadt angesiedelt werden. Eine solche Ansiedlung in der inneren Stadt bietet für ein logistisches Netzwerk keine Vorteile. Die Ansiedlung von Logistik mit regionalem Versorgungscharakter hingegen bietet aus Sicht der Unternehmen Vorteile.

Herausforderungen für die Ansiedlung von Logistikunternehmen auf innerstädtischen Standorten bestehen neben größeren Konfliktpotenzialen vor allem in der Suche nach einer den Standortanforderungen von Logistikunternehmen entsprechenden Fläche. Dabei spielt unter anderem der Grundstückspreis eine maßgebliche Rolle. In den Fallstudien wurde ermittelt, dass die untersuchten Unternehmen bereit waren, für einen innerstädtischen Standort einen höheren Bodenpreis zu bezahlen als für einen Standort im Umland. Bei der Nachnutzung von innerstädtischen Verfügungsflächen konkurrieren Logistiksiedlungen grundsätzlich mit anderen Nutzungen. In den drei Fallstudien bestand die spezielle Situation, dass alternative Nutzungen zwar erwogen wurden, aber nicht umgesetzt werden konnten, so dass die Logistiksiedlung die einzige in dem Zeitpunkt konkret in Frage kommende Nutzung war und entsprechend ein für die Logistikknutzung akzeptabler Grundstückspreis verhandelt werden konnte.

Sollten sich die quantitativ ermittelten Reurbanisierungstendenzen in Berlin fortsetzen und verfestigen, ist damit zu rechnen, dass dort zukünftig noch weitere Nachfrage nach Versorgungslogistik für den innerstädtischen Bereich entstehen wird. Dies kann auf der einen Seite dazu führen, dass Logistiksiedlungen auf innerstädtischen Verfügungsflächen in Berlin für Unternehmen finanziell attraktiver werden. Auf der anderen Seite kann eine zunehmende Bevölkerung in der Kernstadt auch zu einem höheren Nachfragedruck nach den verfügbaren Flächen auch für andere Nutzungen (u.a. Gewerbe, Wohnen) führen und dazu, dass die Grundstückspreise so weit steigen, dass die Logistiksiedlung im innerstädtischen Bereich trotz ersparter Transportkosten und entstehenden Zeitvorteilen sowie der Erschließung größerer Kundenpotenziale keine Vorteile mehr im Vergleich zu einer außerstädtischen Ansiedlung bietet. Die Rentabilität unter Vergleichsgesichtspunkten ist jeweils im Einzelfall zu beurteilen.

Fraglich ist, inwieweit die für Berlin ermittelten Ergebnisse auf andere Städte übertragbar sind. Denn in Berlin kommt zusammen, dass für Logistikzwecke geeignete Flächen im innerstädtischen Raum zu bezahlbaren Preisen verfügbar sind, dass auf vielen Flächen nur ein geringer Nachnutzungsdruck besteht und dass die Stadt über einen sehr großen und zunehmenden Absatzmarkt verfügt. In anderen Städten kann es dagegen entweder an einem ausreichenden Absatzmarkt fehlen (obwohl ausreichend Verfügungsflächen zur Verfügung stehen) oder an nicht verfügbaren oder wegen eines hohen Konkurrenzdrucks für Logistikzwecke nicht ökonomisch nutzbaren Flächen.

Besonderes Augenmerk ist auf den Ansiedlungsprozess zu legen, da innerstädtische Logistikansiedlungen deutlich höheres Konfliktpotenzial mit sich bringen als Ansiedlungen außerhalb der Stadt. Die negativen Erfahrungen mit der Ansiedlung des Hamberger Großmarktes und die positiven Erfahrungen mit der Ansiedlung des METRO-Marktes zeigen auf, wie ein solcher Ansiedlungsprozess erfolgreich gesteuert werden kann. Erkennbar ist aus den Fallstudien, dass Standardlösungen, wie sie häufig bei Logistikansiedlungen im Umland angewendet werden, innerstädtisch nicht möglich sein werden. Dies betrifft zum einen die konkrete Ansiedlungsform (Gestaltung, Größe, Form) und zum anderen den Ansiedlungsprozess. Gleichwohl zeigen die Fallstudien, dass Ansiedlungsvorhaben trotz erhöhter Konfliktpotenziale und einem erhöhten Aufwand für den Ansiedlungsprozess erfolgreich und innerhalb eines überschaubaren Zeitrahmens umgesetzt werden können.

Im Rahmen der Untersuchung, ob Logistikansiedlungen auf innerstädtischen Verfügungsflächen möglich und gewollt sind, müssen auch ökologische Aspekte Berücksichtigung finden. Eine Ansiedlung von Logistikunternehmen auf innerstädtischen Verfügungsflächen hat die Reflexwirkung, dass für die entsprechende Ansiedlung keine Neuinanspruchnahme von Flächen im Umland erforderlich ist. Somit kann das Ziel der Bundesregierung, die Flächenneuanspruchnahme insgesamt zu reduzieren, unterstützt werden. Auf der anderen Seite haben Arbeiten im Rahmen des Graduiertenkollegs „Stadtökologie“ festgestellt, dass sich gerade bei einem längeren Brachliegen innerstädtischer Flächen eine besonders hohe Biodiversität herausbilden kann, die durch eine Logistikansiedlung mit einem typischerweise sehr hohen Versiegelungsgrad zerstört würde. Diese Aspekte sollten im Rahmen der jeweils vorzunehmenden Gesamtabwägung für oder gegen eine innerstädtische Ansiedlung Berücksichtigung finden.

Zukünftig hängt die Relevanz der in dieser Arbeit untersuchten Forschungsfragen maßgeblich davon ab, ob und inwieweit die festgestellten Reurbanisierungstendenzen sich fortsetzen bzw.

sogar verstärken. Die in Kapitel 2.1.2 dargestellten qualitativen Aspekte der Reurbanisierung legen nahe, dass die quantitativen Entwicklungen weiter anhalten werden. Wie bereits oben dargestellt wird dies voraussichtlich die Nachfrage nach innerstädtischen Logistikstandorten mit Versorgungsfunktion erweitern, jedoch auch den Konkurrenzdruck bei der Nachnutzung von Verfügungsflächen.

Angesichts schwindender Ölreserven und noch nicht breitflächig durchgesetzter Substitutions-Antriebsmittel (z.B. Strom) könnte damit zu rechnen sein, dass die Transportkosten zukünftig noch einen größeren Einfluss auf Standortentscheidungen im Logistikbereich haben werden. Dies kann dazu führen, dass innerstädtische Flächen für logistische Nutzungen mit Absatzmarkt in der Stadt zukünftig noch attraktiver werden, da ein höherer Grundstückspreis durch die Ersparnis bei Transportkosten ausgeglichen werden könnte. Dagegen wird jedoch argumentiert, dass der Anteil der Transportkosten an den Gesamtlogistikkosten so gering ist, dass auch weiter steigende Transportkosten nicht zu einem maßgeblich entscheidenden Faktor werden dürften.

Interessant sind auch Entwicklungen in den USA, wo beispielsweise das E-Commerce-Unternehmen Amazon zunehmend neben seinen Logistikzentren mit überregionaler Verteilfunktion kleinere Logistikzentren in der Nähe urbaner Ballungsräume errichtet. Ziel dieser Strategie ist es, eine Lieferung noch am gleichen Tag zu ermöglichen (SLATE 2012). In einem flächenmäßig deutlich kleineren Land wie Deutschland könnte eine vergleichbare Strategie unter Umständen auch im Internethandel zu innerstädtischen Logistikzentren führen. Ein Beispiel für eine innerstädtische Ansiedlung eines Logistikzentrums eines Internethandelsunternehmens in Deutschland ist das im Sommer 2012 eröffnete 9.000 qm große Logistikzentrum der Firma reBuy in Berlin-Neukölln (REBUY 2012).

Aktuell werden verschiedene Konzepte der City Logistik im Zusammenspiel zwischen Wissenschaft und Praxis auf ihre Einsetzbarkeit untersucht. So wird aktuell die Einsetzbarkeit von Elektro-LKW im Rahmen von KEP-Diensten in mehreren deutschen Modellregionen untersucht. Weiter testet der KEP-Dienstleister UPS derzeit sog. Cargo-Cruiser, d.h. elektrisch unterstützte Lastenfahrräder, im Rahmen eines Pilotprojekts in Dortmund. Zudem findet seit 2011 das Verbundvorhaben „Urban Retail Logistics“ statt, im Rahmen dessen mehrere Teilnehmer die logistischen Infrastrukturen und Schnittstellen zwischen Fernverkehr und Feindistribution (so genannte Urban Hubs) weiterentwickeln und umgestalten wollen. Konzepte, die sich als erfolgsversprechend herausgestellt haben, sollten konsequent umgesetzt werden.

Konzepte der City-Logistik, insbesondere der Einsatz lärm- und schadstoffvermeidender Transportmittel sowie ein strategischer räumlicher Ansatz zur Verkehrsreduzierung in der Logistik, könnten zukünftig noch weiter an Relevanz gewinnen, führt man sich die gestiegenen Anforderungen an Lärm- und Schadstoffvermeidung in den Städten vor Augen (z.B. Lärmaktionspläne und Umweltzonen).

Aus der soeben dargestellten Strategie von Amazon und auch der im Übrigen laufend zunehmenden Bedeutung von E-Commerce ergeben sich interessante Folgefragen, die Gegenstand zukünftiger Forschung sein sollten. Unter anderem sollten die Standort- und Transportmuster von E-Commerce-Unternehmen noch einmal aktuell beleuchtet werden, und zwar im Hinblick auf die räumliche Verteilung von Zentral- und Regionallägern und die Organisation der Belieferung zu den Endkunden.

Weiterer Forschungsbedarf besteht zudem in der Frage, wie vor dem Hintergrund aktueller Entwicklungen und Vorbehalten gegen große Bauvorhaben ein erfolgsversprechender Ansiedlungsprozess auszusehen hat. Bauvorhaben wie Stuttgart 21, der neue Flughafen Berlin-Brandenburg oder auch die in der Einleitung genannten Logistikansiedlungen sowie die Fallstudie Hamberger zeigen, dass selbst bei Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen der Ansiedlungsprozess wegen Bürgerprotesten erheblich verzögert und behindert werden kann. Mit der Verbesserung des Planungsprozesses bei Großvorhaben, insbesondere Infrastrukturvorhaben, haben sich – wie oben dargestellt – jüngst u.a. das BMVBS, der Deutsche Städte- und Gemeindebund und der Deutsche Juristentag auseinandergesetzt.

Die Planungsprozesse bei der Ansiedlung innerstädtischer Gewerbestandorte mit erhöhtem Konfliktpotenzial sollten noch näher und auf einer breiteren empirischen Basis untersucht werden. Daraus sollten konkrete Handlungsstrategien zum bestmöglichen Umgang mit Transparenz- und Partizipationsbedürfnissen sowie zur Konfliktprävention und -lösung entwickelt werden.

8 Quellenverzeichnis

Literatur

- ADAM/STURM 2012 Adam, B.; Sturm, G. (2012): Deutsche Großstädte mit Bevölkerungsgewinnen – eine Übersicht. In: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) [Hrsg.] (2011): Die Attraktivität großer Städte: ökonomisch, demografisch, kulturell. Bonn. S. 5-12
- ALICKE 2005 Alicke, K. (2005): Planung und Betrieb von Logistiknetzwerken : unternehmensübergreifendes Supply Chain Management. 2. Auflage. Berlin [u.a.]
- ALONSO 1975 Alonso, W. (1975): Eine Theorie des städtischen Grund- und Bodenmarktes. In: Barnbrock, J. [Hrsg.]: Materialien zur Ökonomie der Stadtplanung. Braunschweig. S. 55-65
- ALONSO 1965 Alonso, W. (1965): Location and land use: towards a general theory of land rent. 2. Auflage. Cambridge [USA]
- AMT FÜR STATISTIK BERLIN-BRANDENBURG 2011 Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2011): Statistisches Jahrbuch 2011. Berlin.
- ARNOLD U.A. 2008 Arnold, D. u.a. [Hrsg] (2008): Handbuch Logistik. 3. Auflage. Berlin/Heidelberg
- ARNDT 2008 Arndt, E.-H. (2008): Breite Bevölkerung scheint Wert der Logistik noch nicht erkannt zu haben. In: Internationales Verkehrswesen 60(11). S. 460-462
- BACKHAUS 1999 Backhaus, K. (1999): Im Geschwindigkeitsrausch. In: Aus Politik und Zeitgeschichte, B 31/1999. S. 18-24
- BÄHR 2001 Bähr, J. (2001): Industrie im geteilten Berlin (1945-1990). Die elektrotechnische Industrie und der Maschinenbau im Ost-West-Vergleich: Branchenentwicklung, Technologien und Handlungsstrukturen. München
- BAG 2005 Bundesamt für Güterverkehr (BAG) (2005): Marktbeobachtung Güterverkehr. Sonderbericht zum Strukturwandel im Güterverkehrsgewerbe. Köln

- BATHELT/GLÜCKLER 2003 Bathelt, H.; Glückler, J. (2003): Wirtschaftsgeographie: Ökonomische Beziehungen in räumlicher Perspektive. 2. Auflage. Stuttgart
- BAUMGARTEN 2008 Baumgarten, H. (2008): Das Beste der Logistik – Auf dem Weg zu logistischer Exzellenz. In: Baumgarten, H. [Hrsg.]: Das Beste der Logistik. Innovationen, Strategien, Umsetzungen. Berlin [u.a.]. S. 11-19
- BAUMGARTEN/THOMS 2002 Baumgarten, H.; Thoms, J. (2002): Trends und Strategien in der Logistik – Supply Chains im Wandel. Berlin
- BAUMGARTEN/ZADEK 2002 Baumgarten, H.; Zadek, H. (2002): Struktur des Logistik-Dienstleistungsmarktes. In: Baumgarten, H. [Hrsg.] (2002): Logistik-Management. Strategien-Konzepte-Praxisbeispiele. Berlin [u.a.]
- BBR 2007a Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) [Hrsg.]: (2007): Wohnungs- und Immobilienmärkte in Deutschland 2006. Band 27. Bonn
- BBR 2007b Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) [Hrsg.] (2007b): Potenziale für eine Flächenkreislaufwirtschaft. Expertise im Rahmen des ExWoSt-Forschungsvorhabens Fläche im Kreis – Kreislaufwirtschaft in der städtischen/ stadtreionalen Flächennutzung. Berlin
- BBR 2006a Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) [Hrsg.] (2006): Perspektive Flächenkreislaufwirtschaft. Band 1 Theoretische Grundlagen und Planspielkonzeption. Berlin
- BBR 2006b Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) [Hrsg.] (2006a): Brachflächen in der Flächenkreislaufwirtschaft. Expertise im Rahmen des ExWoSt-Forschungsvorhabens Fläche im Kreis – Kreislaufwirtschaft in der städtischen/ stadtreionalen Flächennutzung. Berlin
- BBR 2004 Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) [Hrsg.] (2004): Flächenrecycling in suburbanen Räumen. Akteursleitfaden für Brachflächenreaktivierung. Dortmund

- BBSR 2012a Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) [Hrsg.] (2012): Die Attraktivität großer Städte: ökonomisch, demografisch, kulturell. Bonn
- BBSR 2012b Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2012): Neue Stadtquartiere BBSR-Analysen KOMPAKT 8/2012. Bonn
- BBSR 2011a Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2011): Zurück in die Stadt – oder: Gibt es eine neue Attraktivität der Städte? BBSR-Berichte KOMPAKT 2/2011. Bonn
- BBSR 2011b Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2011a): Auf dem Weg, aber noch nicht am Ziel – Trends der Siedlungsentwicklung. BBSR-Berichte KOMPAKT 10/2011. Bonn
- BERTRAM/SCHAMP 1989 Bertram, H.; Schamp, E. (1989): Räumliche Wirkungen neuer Produktionskonzepte in der Automobilindustrie. In: Geographische Rundschau 41, Heft 5. S. 284-290
- BEYER/SCHULZ 2001 Beyer, W.; Schulz, M. (2001): Berlin – Suburbanisierung auf Sparflamme?! In: Brake, K. u.a. [Hrsg.]: Suburbanisierung in Deutschland: Aktuelle Tendenzen. Opladen. S. 123-150
- BEZIRKSAMT MITTE VON BERLIN 2003 Bezirksamt Mitte von Berlin [Hrsg.] (2003). Güterverkehrssubzentrum und Erlebnispark im Zentrum Berlins. Berlin
- BGA 2001 Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen e.V. [Hrsg.] (2011): Trends & Analysen Großhandel, Nr. 1. Januar 2011. Berlin
- BMVBS 2012 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (2012): Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung der Innenentwicklung in den Städten und Gemeinden und weiteren Fortentwicklung des Städtebaurechts. Referentenentwurf vom 14.02.2012. Berlin

- BMVBS 2011 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) [Hrsg.] (2011): 30-ha-Ziel realisiert. Konsequenzen des Szenarios Flächenverbrauchsreduktion auf 30 ha im Jahr 2020 für die Siedlungsentwicklung. Schriftenreihe Forschung, Heft 148. Bonn
- BMVBS 2009 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) [Hrsg.] (2009): Einflussfaktoren der Neuinanspruchnahme von Flächen. Schriftenreihe Forschung, Heft 139. Bonn
- BOGAI 1996 Bogai, D. (1996): Werkstatt der deutschen Einheit? Wirtschaft und Arbeitsmarkt in der Region Berlin-Brandenburg. Diskussionsbeitrag Nr. 18, Europäisches Institut für Internationale Wirtschaftsbeziehungen. Potsdam
- BOSSERHOFF 2000 Bosserhoff, D. (2000): Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung. Teil 2 Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung. Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung. Wiesbaden
- BOURNE 1996 Bourne, L. (1996): Reurbanization, Uneven Urban Development and the Debate on New Urban Forms. In: Urban Geography 17(8). S. 690-713
- BOWEN JR. 2008 Bowen Jr., J.T. (2008): Moving places: the geography of warehousing in the US. In: Journal of Transport Geography 16(6). S. 379-387
- BRAKE 2012 Brake, K. (2012): Berlin – relative Reurbanisierung einer gewendeten Stadt. In: Brake, K.; Herfert, G. [Hrsg.] (2012): Reurbanisierung. Materialität und Diskurs in Deutschland. Wiesbaden. S. 258-286
- BRAKE/HERFERT 2012 Brake, K.; Herfert, K. [Hrsg.] (2012): Reurbanisierung. Materialität und Diskurs in Deutschland. Wiesbaden
- BRAKE/URBANZYK 2012 Brake, K.; Urbanczyk, R. (2012): Reurbanisierung – Strukturierung einer begrifflichen Vielfalt. In: Brake, K.; Herfert, G. [Hrsg.] (2012): Reurbanisierung. Materialität und Diskurs in Deutschland. Wiesbaden. S. 34-51

| | |
|--|--|
| BRETZKE 2010 | Bretzke, W.-R. (2010): Logistische Netzwerke. 2. Auflage. Berlin/Heidelberg |
| BRÜHL U.A. 2005 | Brühl, H. u.a. (2005): Wohnen in der Innenstadt – eine Renaissance? Difu-Beiträge zur Stadtforschung 41. Berlin |
| BTM 2009 | Berlin Tourismus Marketing (BTM) (2009): Berlin – Wirtschaftsfaktor Tourismus. Berlin |
| BUCHER/SCHLÖMER 2012 | Bucher, H.; Schlömer, C. (2012): Eine demografische Einordnung der Re-Urbanisierung. In: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) [Hrsg.] (2011): Die Attraktivität großer Städte: ökonomisch, demografisch, kulturell. Bonn. S. 66-72 |
| BUNDESMINISTERIUM FÜR RAUMORDNUNG, BAUWESEN UND STÄDTEBAU 1985 | Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau [Hrsg.] (1985): Umwidmung brachliegender Gewerbe- und Verkehrsflächen. Schriftenreihe 03.112. Bonn |
| BUNDESMINISTERIUM FÜR VERTEIDIGUNG 2011 | Bundesministerium für Verteidigung (2011): Die Stationierung der Bundeswehr in Deutschland. Berlin |
| BUNDESREGIERUNG 2009 | Bundesregierung (2009): Wachstum. Bildung. Zusammenhalt. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP vom 26.10.2009. Berlin |
| BUNDESREGIERUNG 2008 | Bundesregierung [Hrsg.] (2008): Fortschrittsbericht 2008 zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Berlin |
| BUNDESREGIERUNG 2006 | Bundesregierung [Hrsg.] (2006): Fortschrittsbericht 2006 zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Berlin |
| BUNDESREGIERUNG 2005 | Bundesregierung (2005): Gemeinsam für Deutschland – mit Mut und Menschlichkeit. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vom 11.11.2005. Berlin |
| BUNDESREGIERUNG 2004 | Bundesregierung [Hrsg.] (2004): Fortschrittsbericht 2004. Perspektiven für Deutschland. Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung. Bonn |
| BUNZEL/HENCKEL 2003 | Bunzel, A.; Henckel, D. (2003): Verkürzung von Nutzungszyklen bei Gewerbeimmobilien – ein Problem für die Stadtplanung? In: Raumforschung und Raumplanung. Heft 6/2003. S. 423-435 |

- BUSCH/WAGNER 2007 Busch, R.; Wagner, T. (2007): Effizienzpotenziale bei Logistikkimmobilien. Flächen- und Verkehrsnachfrage der Logistikbranche. In: Planerin 2/2007. S. 18-21
- BVL o.J. Bundesvereinigung Logistik e.V. (BVL) (o.J.): Wachstum schaffen – Zukunft gestalten. Logistik als Motor für Wachstum und Innovationen in Deutschland. Thesen und Handlungsempfehlungen der Bundesvereinigung Logistik an die Politik in der 16. Legislaturperiode. Bremen
- BVL 2010 Bundesvereinigung Logistik e.V. (BVL) (2010): LOG.Kompass vom 12.11.2010. o.O.
- CAINCROSS 1997 Cairncross, F. (1997): The death of distance. How the communications revolution will change our lives. Boston
- CAMUFFO U.A. 2001 Camuffo, A. u.a. (2001): Back to the Future: Benetton Transforms Its Global Network. MIT Sloan Management Review 43 (1). S. 46-52
- CBRE 2011 CB Richard Ellis (CBRE) (2011): Logistikmarkt Deutschland. Market View Frühjahr 2011. o.O.
- CHRISTIANSEN 1993 Christiansen, U. (1993): Geopolitische und raumstrukturelle Veränderungen in Europa durch die Metropole Berlin aus Sicht eines Nachbarlandes. In: Raumforschung und Raumordnung, Heft 2-3. S. 77-81
- CIDELL 2010 Cidell, J. (2010): Concentration and decentralization: the new geography of freight distribution in US metropolitan areas. In: Journal of Transport Geography 18(3). S. 363-371
- CIDELL 2011 Cidell, J. (2011): Distribution Centers among the Rooftops: The Global Logistics Network Meets the Suburban Spatial Imaginary. In: International Journal of Urban and Regional Research 35(4). S. 832-851
- CLAUSEN U.A. 2005 Clausen u.a. (2005): Raumansprüche und Raumverträglichkeit von Logistikstandorten. Auswertung der Befragungsergebnisse. Dortmund
- DANGSCHAT 2010 Dangschat, J. (2010): Reurbanisierung – eine Renaissance der (Innen-) Städte? In: Frech, S.; Reschl, R. [Hrsg.] (2010): Urbanität neu planen. Stadtplanung, Stadtumbau, Stadtentwicklung. Schwalbach/Taunus

- DEUTSCHE HYPO 2011 Deutsche Hypothekbank (Deutsche Hypo) (2011): Logistikimmobilien – Cluster mit differenzierten Entwicklungspotenzialen. o.O.
- DJT 2012 Deutscher Juristentag e.V. (DJT) (2012): Beschlüsse des 69. Deutschen Juristentages in München. Gera
- DAVY 1996 Davy, B. (1996): Baulandsicherung: Ursache oder Lösung eines raumordnungspolitischen Paradoxon. In: Zeitschrift für Verwaltung 21(2). S. 193-208
- DB CARGO AG 2001 DB Cargo AG (2001): Geschäftsbericht 2001. Mainz
- DIFU 2001 Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) [Hrsg.] (2001): Flächenrecycling als kommunale Aufgabe. Potenziale, Hemmnisse, Lösungsansätze in deutschen Städten. Berlin
- DITTRICH-WESBUER U.A. 2010 Dittrich-Wesbuer, A. u.a. [Hrsg.] (2010): Postsuburbanisierung und die Renaissance der (Innen)Städte. Neue Entwicklungen in der Stadtregion. Reihe „Metropolis und Region“, Band 6. Detmold
- DOSCH 2009 Dosch, Fabian (2009): Mit Flächenbewertung zu einer Flächenkreislaufwirtschaft. 3. Refina Statusseminar. 23.03.2009. Online verfügbar unter: www.refina-info.de/termine/2009-03-23-dosch.pdf (Zugriff am 21.02.2012)
- DSTGB 2011 Deutscher Städte- und Gemeindebund (DStGB) [Hrsg.] (2011): Bürgerbeteiligung modernisieren – Planungsverfahren beschleunigen – Abstimmungsdemokratie vermeiden. Positionspapier vom 15.12.2011. Berlin
- DUDEN HERKUNFTSWÖRTBUCH 2007 Wissenschaftlicher Rat der Dudenredaktion [Hrsg.] (2007): Herkunftswörterbuch Bd. 7: Etymologie der deutschen Sprache. 4. Auflage. Mannheim [u.a.]
- EINIG/ZASPEL 2008 Einig, K.; Zaspel, B. (2008): Wirtschaftliche Renaissance der Städte? Zum Einfluss der Branchenstruktur auf die Beschäftigung. In: Wirtschaftsdienst 2008 (6). S. 404–412. Online verfügbar unter: www.springerlink.de/content/015831p7455x2138/fulltext.pdf (Zugriff am 16.04.2012)

- EUROHYP AG 2004 Eurohyp AG (2004): Logistikkimmobilien Europa. Marktbericht 2004. Frankfurt a.M.
- FERBER U.A. 2010 Ferber, U. (2010): Stadtbrachenpotenziale: Von Leuchttürmen und Patchwork. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 1. S. 1-11
- FERBER U.A. 2006 Ferber, U. u.a. (2006): A vision of economic regeneration and sustainable land use. In: BBR [Hrsg.]: Mehrwert für Mensch und Stadt: Flächenrecycling in Stadtumbauregionen. Bonn
- FLÄMIG 2006 Flämig, H. (2006): Steuerung durch Standards: Das Beispiel Logistikansiedlungen. In: Clausen, U.; Reicher, Chr. [Hrsg.] (2006): Logistik und Städtebau 2006 – Raumverträglichkeit von Logistikstandorten. Dortmund. S. 52-65
- FLÄMIG/HERTEL 2006 Flämig, H.; Hertel, Ch. (2006): Wirtschaftsverkehr in Ballungsräumen. Direkt 62. Bremerhaven
- FREUND 1993 Freund, B. (1993): Sozialbrache – Zur Wirkungsgeschichte eines Begriffs. In: Erdkunde 47, Heft 1. S. 12-24
- GEPPERT/GORNIG 2010 Geppert, K.; Gornig, M. (2010): Mehr Jobs, mehr Menschen. Die Anziehungskraft der großen Städte wächst. In: DIW Wochenbericht, Nr. 19/2010. S. 411–418. Online verfügbar unter: www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.356612.de/10-19-1.pdf (Zugriff am 16.04.2012)
- GEPPERT/GORNIG 2003 Geppert, K.; Gornig, M. (2003): Die Renaissance der großen Städte – und die Chancen Berlins. In: DIW Wochenbericht, Nr. 26/2003. S. 411–418. Online verfügbar unter: www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.92517.de/03-26.pdf (Zugriff am 16.04.2012)
- GLÄSER/LAUDEL 2004 Gläser, J.; Laudel, G. (2004): Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse. Wiesbaden

- GLATTER/SIEDHOFF 2008 Glatter, J.; Siedhoff, M. (2008): Reurbanisation. Inflationary Use of an Insufficiently Defined Term? Comments on the Definition of a Key Concept of Urban Geography, with Selected Findings for the City of Dresden. In: DIE ERDE 139(4). S. 289-308
- GÖPFERT/GRÜNERT 2006 Göpfert, I.; Grünert, M. (2006): Logistiknetze der Zukunft: das neue Hersteller-Zulieferer-Verhältnis in der Automobilindustrie. In: Göpfert, I. [Hrsg.]: Logistik der Zukunft – Logistics for the future. 4. Auflage. Wiesbaden. S. 127-166
- GORNIG/MUNDELIUS 2012 Gornig, M.; Mundelius, M. (2012): Reurbanisierung und wissensbasierte Ökonomie. In: Brake, K.; Herfert, G. [Hrsg.] (2012): Reurbanisierung. Materialität und Diskurs in Deutschland. Wiesbaden. S. 130-150
- GRANOVETTER 1985 Granovetter, M. (1985): Economic Action and Social Structure: the Problem of Embeddedness. In: American Journal of Sociology 91(3). S. 481-510
- GREIVING U.A. 2009 Greiving, S. u.a. (2009): Nachhaltiges Management von Gewerbeflächen im Rahmen interkommunaler Kooperation am Beispiel des Städtennetzes Balve-Hemer-Iserlohn-Menden. Essen
- GRK 780 2004 Graduiertenkolleg (GRK) 780 (2004): Stadtökologische Perspektiven II: Schrumpfende Großstädte: Strukturwandel als Chance für urbane Naturentwicklung und verbesserte Lebensumwelt der Stadtbewohner. Fortsetzungsantrag zum GRK 780 für eine verkürzte zweite Förderphase. Berlin
- GUDEHUS 2011 Gudehus, T. (2011): Logistik. Grundlagen – Strategien – Anwendungen. 4. Auflage. Berlin [u.a.]
- GUDEHUS 2007 Gudehus, T. (2007): Logistik 2. Netzwerke, Systeme und Lieferketten. 3. Auflage. Berlin [u.a.]
- HAAS/NEUMAIR 2007 Haas, H.-D.; Neumair, S.-M. (2007): Wirtschaftsgeographie. Darmstadt
- HAASE U.A. 2010 Haase, A. u.a. (2010): Reurbanisierung in ostdeutschen Großstädten. Regionale, städtische und Quartiersanalysen unter besonderer Berücksichtigung demographischer Prozesse. In: disP – The Planning Review 180. S. 24-35

- HAASE U.A. 2005 Haase, A. u.a. (2005): Reurbanisierung – eine Chance für die dauerhafte Nutzung innerstädtischer Wohngebiete? In: Altrock, U. u.a. [Hrsg.]: Stadtumbau – Jahrbuch Stadterneuerung 2004/05. Berlin. S. 77-94
- HÄUBERMANN 2009 Häußermann, H. (2009): Der Suburbanisierung geht das Personal aus. Eine stadtsoziologische Zwischenbilanz. In: Bauwelt 12/2009. S. 52-57
- HÄUBERMANN/KAPPHAN 2002 Häußermann, H.; Kapphan, A. (2002): Berlin: von der geteilten zur gespaltenen Stadt? Sozialräumlicher Wandel seit 1990. Opladen
- HAHN 2009 Hahn, B. (2009): Welthandel. Geschichte-Konzepte-Perspektiven. Heidelberg/Darmstadt
- HANNEMANN/LÄPPLE 2004 Hannemann, Chr.; Läpple, D. (2004): Zwischen Reurbanisierung, Suburbanisierung und Schrumpfung. Ökonomische Perspektiven der Stadtentwicklung in West und Ost. In: Kommune. Forum für Politik, Ökonomie, Kultur. Okt./Nov. 2004, Heft 5, Beilage „Zukunft der Städte“: S. VI-XI
- HEINEBERG 2007 Heineberg, H. (2007): Einführung in die Anthropogeographie/ Humangeographie. 3. Auflage. Paderborn [u.a.]
- HERFERT 2002 Herfert, G. (2002): Disurbanisierung und Reurbanisierung. Polariserte Raumentwicklung in der ostdeutschen Schrumpfungslandschaft. In: Raumforschung und Raumordnung, Heft 5-6. S. 334-344
- HERFERT/OSTERHAGE 2012 Herfert, G.; Osterhage, F. (2012): Wohnen in der Stadt: Gibt es eine Trendwende zur Reurbanisierung? Ein quantitativer-analytischer Ansatz. In: Brake, K.; Herfert, G. [Hrsg.] (2012): Reurbanisierung. Materialität und Diskurs in Deutschland. Wiesbaden. S. 86-112
- HESSE 2012a Hesse, M. (2012): Neue Attraktivität, und wenn ja wie viele? In: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) [Hrsg.] (2011): Die Attraktivität großer Städte: ökonomisch, demografisch, kulturell. Bonn. S. 89-96

- HESSE 2012b Hesse, M. (2012): Sprachspiel Reurbanisierung – Formation, Kritik und Potenziale eines urbanen Diskurses. In: Brake, K.; Herfert, G. [Hrsg.] (2012): Reurbanisierung. Materialität und Diskurs in Deutschland. Wiesbaden. S. 69-84
- HESSE 2010 Hesse, M. (2010): Reurbanisierung oder Metropolisierung? Entwicklungspfade, Kontexte, Interpretationsmuster zum aktuellen Wandel der Grossstadregionen. In: disP – The Planning Review 180. S. 36-46
- HESSE 2008a Hesse, M. (2008): Reurbanisierung: Urbaner Diskurs, Deutungskonkurrenzen, konzeptionelle Konfusion. In: Raumforschung und Raumordnung, Heft 5. S. 415-428
- HESSE 2008b Hesse, M. (2008): The City as a Terminal. Logistics and Freight Distribution in an Urban Context. Aldershot [UK]
- HESSE 2007a Hesse, M. (2007): Logistischer Wandel in der Region. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie 51, Heft 2. S. 93-107
- HESSE 2007b Hesse, M. (2007): The System of Flows and the Restructuring of Space Elements of a Geography of Distribution. In: Erdkunde 61, Heft 1. S. 1-12
- HESSE 2006 Hesse, M. (2006): Logistikimmobilien. Von der Mobilität der Ware zur Mobilisierung des Raums. In: disP – The Planning Review 167. S. 41-51
- HESSE 2004 Hesse, M. (2004): Land for Logistics: Locationale Dynamics, Real Estate Markets and Political Regulation of Regional Distribution Complexes. In: Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, Vol. 95, No. 2. S. 162-173
- HESSE 1998 Hesse, M. (1998): Wirtschaftsverkehr, Stadtentwicklung und politische Regulierung: zum Strukturwandel in der Distributionslogistik und seinen Konsequenzen für die Stadtplanung. Difu-Beiträge zur Stadtforschung 26. Berlin
- HESSE 1993 Hesse, M. (1993): Güterverkehrszentren in räumlicher Perspektive. Integration oder Diffusion? In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 5-6. S. 339-350

- HESSE/RODRIGUE 2004 Hesse, M.; Rodrigue, J.-P. (2004): The Transport Geography of Logistics and Freight Distribution. In: Journal of Transport Geography 12. S. 171-184
- HESSEN AGENTUR 2008 HA Hessen Agentur GmbH [Hrsg.] (2008): Ansiedlungsleitfaden Logistik. Wiesbaden
- HIRDES 2005 Hirdes, F.-W. (2005): Internationales Handbuch der Logistikimmobilie. München
- HIRSCHLE/SCHÜRT 2010 Hirschle, M.; Schürt, A. (2010): Wanderungstrends in Stadtregionen – neben Suburbanisierung auch Reurbanisierung? In: Dittrich-Wesbuer, A. u.a. [Hrsg.]: Postsuburbanisierung und die „Renaissance der (Innen-) Städte“ Neue Entwicklungen in der Stadtregion. Detmold. S. 27-43
- HOFFMANN-LEICHTER 2005 Hoffmann-Leichter (2005): Vertiefende Untersuchung zur Straße der Pariser Kommune. Im Auftrag der DB Services Immobilien GmbH. Berlin
- HOPPE/CONZEN 2002 Hoppe, N.; Conzen, F. (2002): Europäische Distributionsnetzwerke : Voraussetzungen, Projektablauf, Fallbeispiele. Wiesbaden
- IAB 2009 Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung der Bundesagentur für Arbeit (IAB) [Hrsg.] (2009): Vergleichende Analyse von Länderarbeitsmärkten. Länderstudie Berlin. IAB-Regional Nr. 02/2009. Nürnberg
- IHDE 2001 Ihde, G. B. (2001): Transport, Verkehr, Logistik – Gesamtwirtschaftliche Aspekte und einzelwirtschaftliche Handhabung. 3. Auflage. München
- IPG 2007 Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft (IPG) (2007): Güterverkehrszentren in Berlin und Brandenburg – verkehrlicher und logistischer Startpunkt der Eisenbahnverbindung ins Baltikum, Potenziale und Anforderungen. Potsdam

- ISL/LUB CONSULTING 2010 Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL); LUB Consulting GmbH (LUB) (2010): Gutachten „Effekte der Güterverkehrszentren (GVZ) in Deutschland“ im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Schlussbericht. Bremen/Dresden
- JAKUBOWSKI U.A. 2004 Jakubowski, P. u.a. (2004): Auf dem Weg zur Flächenkreislaufwirtschaft – Visionen und strategische Anknüpfungspunkte. Bonn
- JESSEN U.A. 2012 Jessen, J. u.a. (2012): Rezentralisierung der Stadtentwicklung? Kleinräumige Analyse des Wanderungsgeschehens in deutschen Großstädten. In: Brake, K.; Herfert, G. [Hrsg.] (2012): Reurbanisierung. Materialität und Diskurs in Deutschland. Wiesbaden. S. 198-215
- JLL 2011 Jones Lang Lasalle (JLL) (2011): Der deutsche Logistikmarkt. Logistikimmobilien Report – 2011. o.O.
- JLL 2007 Jones Lang Lasalle (JLL) (2007): Flächenmarktüberblick 2007. Frankfurt/M.
- JLL 2006 Jones Lang Lasalle (JLL) (2006): Lagerflächenmarkt 2005. Frankfurt/M.
- KBA/BAG 2011 Kraftfahrt-Bundesamt, Bundesamt für Güterverkehr (KBA/BAG) (2011): Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge. Verkehrsverflechtungen, Beladegebiet und Entladegebiet. Jahr 2010. Statistische Mitteilungen. o.O.
- KLAUS 2003 Klaus, P. (2003): Die Top 100 der Logistik. 3.Auflage. Nürnberg
- KNAPP 2010 Knapp, W. (2010): Transformation stadtreionaler Zusammenhänge: Eigenständigkeit und Funktionswandel. In: Dittrich-Wesbuer, A. u.a. [Hrsg.]: Postsuburbanisierung und die „Renaissance der (Innen-) Städte“ Neue Entwicklungen in der Stadtreion. Detmold. S. 7-25

- KOPLAS 2010 Kooperative Planung in der südlichen Metropolregion Hamburg (KOPLAS) [Hrsg.] (2010): Logistikwirtschaft in der südlichen Metropolregion Hamburg. Hamburg/Dortmund
- KRÄTKE 1995 Krätke, S. (1995): Stadt-Raum-Ökonomie. Einführung in aktuelle Problemfelder der Stadtökonomie und Wirtschaftsgeographie. Basel [u.a.]
- KRUGMAN 1991 Krugman, P. (1991): Increasing Returns and Economic Geography. In: Journal of Political Economy 99. S.483-499
- KÜRBIS 2012 Kürbis, I. (2012): Einwohnerentwicklung und Attraktivität der Wissensmetropole München. In: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) [Hrsg.] (2011): Die Attraktivität großer Städte: ökonomisch, demografisch, kulturell. Bonn. S. 17-28
- KUJATH 2012 Kujath, H.-J. (2012): Reurbanisierung des Wissens – zur Herausbildung von Metropolregionen unter dem Einfluss der Wissensökonomie. In: Brake, K.; Herfert, G. [Hrsg.] (2012): Reurbanisierung. Materialität und Diskurs in Deutschland. Wiesbaden. S.216-238
- KUJATH 2003 Kujath, H.-J. (2003): Logistik und Raum – Neue regionale Netzwerke der Güterverteilung und Logistik. Erkner
- KULKE 2007 Kulke, E. (2007): Wirtschaftsgeographie. 3. Auflage. Paderborn [u.a.]
- LÄPPLE 1995 Läßle, D. (1995): Transport, Logistik und logistische Raum-Zeit-Konfiguration. In: Läßle, D. [Hrsg.]: Güterverkehr, Logistik und Umwelt. Analysen und Konzepte zum interregionalen und städtischen Verkehr. Berlin. S. 21-57
- LÄPPLE 2008 Läßle, D. (2008): Städte im internationalen Kontext – Herausforderungen und Chancen der Globalisierung. In: Schrader-Stiftung [Hrsg.]: Zuhause in der Stadt – Herausforderungen, Potenziale, Strategien. Darmstadt. S.20-31
- LANDESINITIATIVE LOGISTIK NRW 2005 Landesinitiative Logistik NRW (Hrsg.) (2005):Ansiedlungshandbuch Logistik NRW Leitfaden für Kommunalplaner. Düsseldorf

- LANGHAGEN-ROHRBACH 2012 Langhagen-Rohrbach, Chr. (2012): Moderne Logistik – Anforderungen an Standorte und Raumentwicklung. In: Raumforschung und Raumordnung, Heft 3, S. 217-227
- LEMPA 1990 Lempa, S. (1990): Flächenbedarf und Standortwirkung innovativer Technologie und Logistik : unter besonderer Berücksichtigung des Logistikkonzeptes Just-In-Time in der Automobilindustrie. Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie 36. Kallmünz/Regensburg
- LENZ U.A. 2010 Lenz, Barbara u.a. [Hrsg.] (2010): Produktion-Distribution-Konsum: Auswirkungen von Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) auf Wirtschafts- und Versorgungsverkehr. Berlin/Heidelberg
- LENZ/MENGE 2007 Lenz, B. Menge, J. (2007): Organisation von Transportketten unter dem Einfluss von Informations- und Kommunikationstechnologien. In: Geographische Rundschau 59, Heft 5, S. 14-21
- LESER 2011 Leser, H. [Hrsg.] (2011): Diercke – Wörterbuch Geographie: Raum-Wirtschaft und Gesellschaft-Umwelt. 15. Auflage. Braunschweig
- LOGISTIKCLUSTER NRW 2010 Logistikcluster NRW [Hrsg.] (2010): Ansiedlungshandbuch Logistik.NRW 2010. o.O.
- LOGISTIK.NRW 2012 Logistik.NRW [Hrsg.] (2012): Ansiedlungshandbuch Logistik.NRW. Leitfaden für Regionen und Kommunen (Fassung 2012). Düsseldorf
- MAIER/TÖDTLING 2006 Maier, G., Tödting, F. (2006): Regional- und Stadtökonomik: Standorttheorie und Raumstruktur. 4. Auflage. Wien und New York
- MCKINNON 2009 McKinnon, A. (2009): The present and future land requirements of logistics activities. In: Land Use Policy 26S. S. 293-301
- MEUSER/NAGEL 2005 Meuser, M.; Nagel, U. (2005): Experteninterviews – vielfach erprobt, wenig bedacht. Ein Beitrag zu qualitativen Methodendiskussion. In: Bogner, A. u.a. [Hrsg.] (2005): Das Experteninterview. Theorie, Methoden, Anwendung. 2. Auflage. Wiesbaden

- MKRO 2009 Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) (2009):
Flächensparen als Aufgabe der Raumordnung.
Entschießung der 36. Ministerkonferenz für
Raumordnung am 10. Juni 2009 in Berlin. Berlin
- MRU 2009 MRU GmbH (2009): Primärerhebung auf den Märkten
für Kurier-, Express- und Paketdienste. Im Auftrag der
Bundesnetzagentur. Hamburg
- NEHM U.A. 2009 Nehm, A. u.a. (2009): Logistikimmobilien in Deutschland
– Markt und Standorte. Nürnberg
- NEIBERGER 1997 Neiberger, C. (1997); Die Neuordnung der Logistikkette.
Räumliche Auswirkungen unternehmensübergreifender
Umstrukturierungsprozesse zwischen Industrie und
Handel. Das Beispiel Molkereiprodukte. In: Erdkunde 51,
Heft 2. S. 131-142
- NEIBERGER/BERTRAM 2005 Neiberger, C.; Bertram, H. [Hrsg.] (2005): Waren um die
Welt bewegen : Strategien und Standorte im Management
globaler Warenketten. Studien zur Mobilitäts- und
Verkehrsforschung 11. Mannheim
- NEUMANN 2006 Neumann, S. (2006): Flächenmasterplan für den
Logistikstandort Hamburg – ein Entwicklungsszenario
unter Berücksichtigung immobilienwirtschaftlicher und
regionalplanerischer Aspekte. Unveröffentlichte
Diplomarbeit. Hamburg
- NOPPE/PLEHWE 2007 Noppe, R.; Plehwe, D. (2007): Arbeitsmarktentwicklung
im Logistiksektor. In: Zeitschrift für
Wirtschaftsgeographie 51, Heft 2. S. 77-92
- NUHN 2007 Nuhn, H. (2007): Globalisierung und Verkehr – weltweit
vernetzte Transportsysteme. In: Geographische
Rundschau 59, Heft 5. S. 4-13
- NUHN 1993 Nuhn, H. (1993): Konzepte zur Beschreibung und
Analyse des Produktionssystems unter besonderer
Berücksichtigung der Nahrungsmittelindustrie. In:
Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie 37 . Jahrgang, Heft
3-4. S. 137-142
- NUHN/HESSE 2006 Nuhn, H.; Hesse, M. (2006): Verkehrsgeographie.
Paderborn [u.a.]

- OTT 2006 Ott, S. (2006): Logistikimmobilienentwicklung – Beispiel eines Entwicklers im Hamburger Raum. In: Flämig, H. u.a. [Hrsg.]: Tagungsunterlagen zum Tagesforum Logistikstandorte. Schriftenreihe der Hamburg School of Logistics, Nr. 2006/04. Hamburg
- PFOHL 2010 Pfohl, H.-Ch. (2010): Logistiksysteme. Betriebswirtschaftliche Grundlagen. 8. Auflage. Berlin
- PFOHL 2004 Pfohl, H.-Ch. (2004): Logistikmanagement. Konzeption und Funktion. 2. Auflage. Berlin. [u.a.]
- PRIEMUS 2004 Priemus, H. (2004): Changing Urban Housing Marktes in Advanced Economies. In: Housing, Theory and Society 21(1). S. 2-16
- RAT FÜR NACHHALTIGE ENTWICKLUNG 2007 Rat für Nachhaltige Entwicklung [Hrsg.] (2007): Erfolgsfaktoren für die Reduzierung des Flächenverbrauchs in Deutschland. Berlin
- REGIONOMICA 2005 Regionomica (2005): Wirtschaftliche Effekte der Logistikinitiative Hamburg. Endbericht. Im Auftrag der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg. Berlin
- REUBER/PFAFFENBACH 2005 Reuber, P.; Pfaffenbach, C. (2005): Methoden der empirischen Humangeographie. Braunschweig
- RICARDO 1994 [1817] Ricardo, D. (1994): Über die Grundsätze der politischen Ökonomie und der Besteuerung. Marburg
- RUF U.A. 2005 Ruf, A. u.a. (2005): Entwicklung eines offenen Geodateninformationssystems zur Planung und Standortklassifizierung im Flächenmanagement. Nordhausen
- SCHÄTZL 2003 Schätzl, L. (2003): Wirtschaftsgeographie 1 Theorie. 9. Auflage. Paderborn [u.a.]
- SCHAMP 2000 Schamp, E. W. (2000): Vernetzte Produktion. Darmstadt
- SCHAMP 2008 Schamp E. W. (2008): Globale Verflechtungen. Köln

| | |
|---|---|
| SCHLIEPHAKE/SCHENK 2005 | Schliephake, K.; Schenk, T. (2005): Verkehr und Mobilität. In: Schenk, W.; Schliephake, K. [Hrsg.]: Allgemeine Anthropogeographie. Gotha/Stuttgart. S. 531-580 |
| SCHÜLER 2008 | Schüler, D. (2008): Folgenutzung innerstädtischer Verfügungsflächen durch Dienstleistungen in Berlin. Berlin |
| SCHUMPETER 2006 [1912] | Schumpeter, J. (2006): Theorie der wirtschaftlichen Entwicklung. Nachdruck der 1. Auflage von 1912. Berlin |
| SCI VERKEHR/PLANQUADRAT DORTMUND 2010 | SCI Verkehr; Planquadrat Dortmund (2010): Kooperative Planung in der südlichen Metropolregion Hamburg. Empfehlungen für die Regional- und Bauleitplanungsträger zur raumverträglichen Entwicklung von Gewerbestandorten für die Logistik-Branche (KOPLAS). Abschlussbericht. Hamburg/Dortmund |
| SENATSWERWALTUNG FÜR BAUEN, WOHNEN UND VERKEHR 1999 | Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr [Hrsg.] (1999): Integriertes Güterverkehrskonzept Berlin-Brandenburg. Berlin |
| SENATSWERWALTUNG FÜR VERKEHR UND BETRIEB 1995 | Senatsverwaltung für Verkehr und Betrieb [Hrsg.] (1995): Verkehrsplanung Berlin. Materialien zum Stadtentwicklungsplan Verkehr. Berlin |
| SENSTADT 2011 | Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenStadt) [Hrsg.] (2011a): Stadtentwicklungsplan Verkehr. Berlin |
| SENSTADT 2007a | Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenStadt) [Hrsg.] (2007): Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept Berlin. Berlin |
| SENSTADT 2007b | Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenStadt) [Hrsg.] (2007a): Leitfaden zur verkehrlichen Standortbeurteilung und Verkehrsfolgenabschätzung für verkehrsintensive Vorhaben. Arbeitshilfe für die Verwaltung (Kriterien und Prüffragen). Berlin |
| SENSTADT 2007c | Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenStadt) [Hrsg.] (2007b): Leitfaden zur verkehrlichen Standortbeurteilung und Verkehrsfolgenabschätzung für verkehrsintensive Vorhaben. Arbeitshilfe für Verkehrsgutachter (Anforderungskatalog). Berlin |

| | |
|----------------------|--|
| SENSTADT 2006 | Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (SenStadt) (2006): Flächenentwicklung in Berlin. Bilanz 2001 - 2005. Berlin |
| SENSTADT 2004a | Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenStadt) (2004): Bevölkerungsentwicklung in der Metropolregion Berlin-Brandenburg 2002-2020. Berlin |
| SENSTADT 2004b | Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenStadt) [Hrsg.] (2004a): Leitfaden Wirtschaftsverkehr zur Unterstützung des innerstädtischen Straßengüterverkehrs. Berlin |
| SENSTADT 2003 | Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (SenStadt) (2003): Stadtentwicklung 2000. Bericht zur Flächenentwicklung 1990-2000/2001-2020. Berlin |
| SENSTADT 2001 | Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (SenStadt) (2001): Spreerraum Friedrichshain-Kreuzberg. Leitbilder und Konzepte. Berlin |
| SENSTADT 2000 | Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenStadt) [Hrsg.] (2000): Stadtentwicklungsplan Gewerbe. Kurzfassung und Plan. Berlin |
| SENSTADT/SENWTF 2011 | Senatsverwaltung für Stadtentwicklung; Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen (SenStadt/SenWTF) [Hrsg.] (2011): Stadtentwicklungsplan Industrie und Gewerbe. Entwicklungskonzept für den produktionsgeprägten Bereich. Berlin |
| SENSTADT/MIR 2008 | Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin; Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung, Land Brandenburg (SenStat/MIR) (2008): Landesentwicklungsprogramm 2007. Potsdam |
| SENWAF 2004 | Senatsverwaltung für Wirtschaft, Arbeit und Frauen [Hrsg.] (2004): Berlin – Standort für die Wirtschaft. Entwicklungskonzept für den produktionsgeprägten Bereich. Berlin |
| SENWAF o.J. | Senatsverwaltung für Wirtschaft, Arbeit und Frauen [Hrsg.] (o.J.): Der Großhandel in Berlin und im Brandenburger Umland. Strukturen und Perspektiven. Berlin |

- UMWELTBUNDESAMT 2009 Umweltbundesamt (2009): Flächenverbrauch einschränken – jetzt handeln. Empfehlungen der Kommission Bodenschutz beim Umweltbundesamt. Dessau
- UMWELTBUNDESAMT 2007 Umweltbundesamt (2007): Umweltdaten Deutschland. Nachhaltig wirtschaften – Natürliche Ressourcen und Umwelt schonen. Dessau
- UMWELTBUNDESAMT 2004 Umweltbundesamt (2004): Hintergrundpapier: Flächenverbrauch, ein Umweltproblem mit wirtschaftlichen Folgen. Berlin
- VAHRENKAMP 2005 Vahrenkamp, R. (2005): Logistik: Management und Strategien. 5. Auflage. München
- VALLEE 2012 Vallée, D. (2012): Leitfaden Logistik. E-Paper der ARL Nr. 16. Hannover
- VAN DEN BERG U.A. 1982 van den Berg, L. u.a. (1982): Urban Europe. A Study of Growth and Decline. Oxford
- VASTAG U.A. 2006 Vastag, A. u.a. (2006): Regionale Logistikansiedlungen als Folge europaweiter Netzwerke? Bildung internationaler Netzwerke und ihre Auswirkungen auf lokale Logistikansiedlungen. In Clausen, U.; Reicher, Chr. [Hrsg.]: Logistik und Städtebau 2006 – Raumverträglichkeit von Logistikstandorten. Dortmund. S. 42-51
- VON EINEM 1993 Einem, E. von (1993): Die Illusion Berlin-Brandenburgischer Landesplanung. In: Raumforschung und Raumordnung, Heft 2-3, S. 90-102
- VON THÜNEN 1990 [1826] Thünen, J. H. von; Lehmann, H. [Hrsg.] (1990): Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie. Berlin
- WACHSTUMSINITIATIVE „BERLIN 2004-2014“ 2006 Wachstumsinitiative „Berlin 2004-2014“ [Hrsg.] (2006): Berlin-Brandenburg – ein Zukunftsstandort für Verkehrstelematik und Logistik. Berlin
- WAGNER 2009 Wagner, T. (2009): Verkehrswirkungen von Logistikansiedlungen. Abschätzung und regionalplanerische Bewertung. Band 4 – Harburger Berichte zur Verkehrsplanung und Logistik. Münster

- WAGNER 2007 Wagner, T. (2007): Logistikflächen in der Metropolregion. Vortrag im Rahmen des IBA Labors „Hafen-Logistik-Stadt“ am 24.11.2007 in Hamburg
- WEBER U.A. 2007 Weber u.a. (2007): Einführung in das Management der Kontraktlogistik. In: Stölzle u.a. [Hrsg.]: Kontraktlogistik. Management komplexer Logistik-Dienstleistungen. Weinheim
- WEBER 1909 Weber, A. (1909): Über den Standort der Industrie. Reine Theorie des Standorts. Tübingen
- WROBEL 2004 Wrobel, M. (2004): Die Logistik als Motor regionaler Strukturentwicklung: sektorale Clusterstrukturen und Netzwerkpotenziale am Beispiel Bremen und Hamburg. Frankfurt am Main [u.a.]
- YIN 1994 Yin, R. E. (1994): Case study research: design and methods. 2. Auflage. Thousand Oaks [u.a.] [USA]
- ZLU 2008 ZLU Consulting und Management (2008): Megatrends der Handelslogistik 2008. Ergebnisse der Studie „Supply-Chain-Strukturen im Handel“. Berlin

Rechtsvorschriften, Drucksachen

- ABGEORDNETENHAUS BERLIN
DRUCKS. 15/12687 2005 Abgeordnetenhaus Berlin Drucksache 15/12687 (2005): Rettet der Senat ehemalige Bahnflächen vor dem Ausverkauf? Kleine Anfrage der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/ Die Grünen) vom 15.07.2005
- DIN 18 005 DIN 18 005 – Schallschutz im Städtebau. Berechnungsverfahren mit Beiblatt 1 vom April 1977
- TA LÄRM TA Lärm – Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) vom 26.08.1998

Internetquellen

- BAHNEN IM BERLINER RAUM www.berlinerbahnen.de/verbindungsbahnen/ringbahn/index.html (Zugriff am 23.11.2010)

| | |
|---|--|
| BERLINER STADTPLAN | www.berliner-stadtplan.com (Zugriff am 21.10.2010) |
| BGL 2011 | Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgen e.V. (BGL) (2011). Unter: www.bgl-ev.de/web/daten/verkehr_modalsplittkm.htm (Zugriff am 22.11.2011) |
| BERLINER FLUGHÄFEN | www.berlin-airport.de/DE/Immobilien/ServiceArea/index.html (Zugriff am 26.01.2012) |
| BIT TREUHAND | www.bit-ag.com/fonds/de/beteiligung (Zugriff am 02.02.2006, nicht mehr online verfügbar) |
| BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT 2012 | Bundesagentur für Arbeit (2012): Unter: www.statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistik-nach-Themen/Beschaeftigung/Sozialversicherungspflichtig-Beschaeftigte/Sozialversicherungspflichtig-Beschaeftigte-Nav.html (Zugriff am 25.01.2012) |
| DACHSER GMBH & CO. KG | www.dachser.ch/C12571170042A2DE/vwContentByUNID/99EAF3254A2B5039C1257687005157BF/\$FILE/Hauptsitz-Dachser-Schweiz-2.jpg (Zugriff am 11.07.2012) |
| DB-KONZERN – BERLIN WRIEZENER BAHNHOF | www.deutschebahn.com/site/bahn/de/geschaefte/immo-bilien/projekte/wriezener__bahnhof/wriezener__bahnhof.html (Zugriff am 18.07.2006) |
| DHL | www.dhl.de (Zugriff am 15.03.2009) |
| EISENBAHN BERLIN | www.eisenbahn-berlin.de/wriezenerbf/index.html (Zugriff am 03.02.2001) |
| GASAG/UNTERNEHMEN | www.gasag.de/unternehmen/unternehmensportraet/seiten/startseite (Zugriff am 12.10.2010) |
| GASAG/INNOVATIONEN | www.gasag.de/innovation/pv_anlage/Seiten/Startseite.aspx (Zugriff am 07.05.2012) |
| GESCHICHTE UND GESCHICHTEN RUND UM DIE BERLINER S-BAHN | www.stadtschnellbahn-berlin.de/bahnhof/bahnhof.php?bhf=129 (Zugriff am 23.11.2010) |
| GVZ BERLIN | www.gvz-berlin.de/ (Zugriff am 26.01.2012) |

| | |
|---|--|
| HAMBERGER | www.hamberger-cc.de/de/standorte (Zugriff am 04.05.2012) |
| IHK BERLIN 2012 | Industrie- und Handelskammer Berlin (IHK Berlin) (2012): Unter: www.ihk-berlin.de/servicemarken/branchen/verkehr/Gueterkraftverkehr/818566/Gueterverkehrszentren.html (Zugriff am 26.01.2012) |
| IMMOWELT | www.immowelt.de (Zugriff am 12.02.2008) |
| KAFFEETRADITIONSVEREIN E.V. | www.kaffeetraditionsverein.de/index.php/Kaiser's_Kaffee-Geschäft (Zugriff am 21.10.2010) |
| KAISER'S TENGELMANN | www.kaisers.de (Zugriff am 21.10.2010) |
| LANDESARCHIV BERLIN – BERLINER GASWERKE | www.landesarchiv-berlin.de/php-bestand/brep155-pdf/brep155.pdf (Zugriff am 18.07.2006) |
| METRO CASH & CARRY | www.metro24.de/pages/DE/UeberUns/Unternehmen/Chronik (Zugriff am 28.01.2011) |
| METRO GROUP | www.metrogroup.de/internet/site/metrogroup/node/11156/Lde/index.html (Zugriff am 28.01.2011) |
| MOABIT ONLINE | www.moabitonline.de (Zugriff am 24.11.2010) |
| QUARTIERSMANAGEMENT MOABIT WEST | www.moabitwest.de/Der-Moabiter-Stadtgarten-Natur-Kunst-und-Erholung-fuer-alle.3094.0.html (Zugriff am 24.11.2010) |
| SENSTADT/ DENKMALDATENBANK – GASWERK MARIENDORF | Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenStadt)/ Denkmaldatenbank: www.stadtentwicklung.berlin.de/denkmal/liste_karte_datenbank/de/denkmaldatenbank/index.shtml (Zugriff am 12.10.2010) |
| SENSTADT/ GEOPORTAL BERLIN | Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenStadt)/ Geoportal Berlin (FIS-Broker): www.stadtentwicklung.berlin.de/geoinformation/fis-broker/ (Zugriff am 20.10.2010) |
| SENSTADT/ UMWELTATLAS | SenStadt/ Umweltatlas: www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/dg606_01.htm (Zugriff am 25.01.2012) |

STADTUMBAU BERLIN:
OSTBAHNHOF NORD www.stadtumbau-berlin.de/Ostbahnhof-Nord.84.0.html
(Zugriff am 08.02.2011)

STATISTISCHES BUNDESAMT 2012 Statistisches Bundesamt (2012): www.destatis.de (Zugriff
am 26.01.2012)

STATISTISCHES BUNDESAMT 2011 Statistisches Bundesamt (2011): www.destatis.de (Zugriff
am 22.11.2011)

UNTERNEHMENSGRUPPE
TENGELMANN [www.tengelmann.de/unternehmen0/pressebestellservice
01/handel1/kaiserstengelmannhandel1.html](http://www.tengelmann.de/unternehmen0/pressebestellservice01/handel1/kaiserstengelmannhandel1.html) (Zugriff am
07.05.2012)

Zeitungsartikel

ABSATZWIRTSCHAFT VOM
13.02.1997 o.V. (1997): Tengelmänn Supermarkt-Marketing. Vor
Aldi kapituliert? In: Absatzwirtschaft Nr. 2 vom
13.02.1997. S. 8. Online abrufbar unter:
[www.absatzwirtschaft.de/Content/Print/_p=1004040,sst
=LADZfEsYQ84Yn3Yyu00DxtyrKayfGevoFZw3owZn
qnM%253d](http://www.absatzwirtschaft.de/Content/Print/_p=1004040,sst=LADZfEsYQ84Yn3Yyu00DxtyrKayfGevoFZw3owZnqnM%253d)

BERLINER MORGENPOST VOM
10.02.2012 Jürgens, I.; Lange, K. (2012): Shoppen an der Spree. In
Berlin soll ein Einkaufs-Ufo landen. o.S. Online abrufbar
unter: [www.morgenpost.de/berlin-aktuell/
article1901713/In-Berlin-soll-ein-Einkaufs-Ufo-
landen.html](http://www.morgenpost.de/berlin-aktuell/article1901713/In-Berlin-soll-ein-Einkaufs-Ufo-landen.html)

BERLINER MORGENPOST VOM
01.06.2008 Schoelkopf, K. (2008): Briten kaufen Baufeld-Ost am
Flughafen Schönefeld. In: Berliner Morgenpost vom
01.06.2008. o.S. Online abrufbar unter:
[www.morgenpost.de/printarchiv/berlin/article158548/B
riten_kaufen_Baufeld_Ost_am_Flughafen_Schoenefeld.h
tml](http://www.morgenpost.de/printarchiv/berlin/article158548/Briten_kaufen_Baufeld_Ost_am_Flughafen_Schoenefeld.html)

BERLINER ZEITUNG VOM
02.01.2012 Schmid, K. (2012): Spreeufer-Umbau. Mediaspree-
Investoren machen ernst. o.S. Online abrufbar unter:
[http://www.berliner-zeitung.de/berlin/spreeufer-umbau-
mediaspree-investoren-machen-
ernst,10809148,11377860.html](http://www.berliner-zeitung.de/berlin/spreeufer-umbau-mediaspree-investoren-machen-ernst,10809148,11377860.html)

BERLINER ZEITUNG VOM
31.05.2011 Schmid, Rainer (2011): Gewerbe - Mit Flughafenaussicht
und eigenem S-Bahnanschluss. In: Berliner Zeitung vom
31.05.2011. o.S. Online abrufbar unter: [www.berliner-
zeitung.de/archiv/gewerbe---mit-flughafenaussicht-und-
eigenem-s-bahnanschluss,10810590,10790054.html](http://www.berliner-zeitung.de/archiv/gewerbe---mit-flughafenaussicht-und-eigenem-s-bahnanschluss,10810590,10790054.html)

- BERLINER ZEITUNG VOM
18.09.2010
- Aulich, U. (2010): Stopp für den Moabiter Stadtgarten. o.S. online abrufbar unter: www.berlinonline.de/berliner-zeitung/archiv/.bin/dump.fcgi/2010/0918/berlin/0110/index.html
- BERLINER ZEITUNG VOM
20.01.2007
- Aulich, U. (2007): Eine Stele gegen das Vergessen. In: Berliner Zeitung vom 20.01.2007. o.S. Online abrufbar unter: www.berlinonline.de/berliner-zeitung/archiv/.bin/dump.fcgi/2007/0120/berlin/0063/index.html
- BERLINER ZEITUNG VOM
30.06.2006
- Schmidl, K. (2006): Kicken am Fußballhimmel. Berliner Zeitung vom 30.06.2006. o.S. Online abrufbar unter: www.berlinonline.de/berliner-zeitung/archiv/.bin/dump.fcgi/2006/0630/berlin/0053/index.html
- BERLINER ZEITUNG VOM
10.12.1996
- o.V. (1996): Künftige Nutzung des Gasag-Geländes ungewiß. In: Berliner Zeitung vom 10.12.1996. S. 20. Online abrufbar unter: www.berlinonline.de/berliner-zeitung/archiv/.bin/dump.fcgi/1996/1210/none/0079/index.html
- DARMSTÄDTER ECHO VOM
17.03.2010
- o.V. (2010): Tengemann zieht sich komplett aus dem Rhein-Main-Neckar-Raum zurück. In: Darmstädter Echo vom 17.03.2010. o.S. Online abrufbar unter: www.echo-online.de/nachrichten/wirtschaft/wirtschaftsuedhessen/Tengemann-zieht-sich-komplett-aus-Rhein-Main-Neckar-Raum-zurueck;art1155,741944
- DIE WELT VOM 08.11.2007
- Jürgens, I. (2007): Mega-Freizeitcenter Polaris macht Fortschritte. In: Die Welt vom 08.11.2007. o.S. Online abrufbar unter: www.welt.de/welt_print/article1341760/Mega_Freizeitcenter_macht_Fortschritte.html
- DIE WELT VOM 30.07.2003
- o.V. (2003): Areal Bank finanziert neues Logistik-Zentrum. In: Die Welt vom 30.07.2003. o.S. Online abrufbar unter: www.welt.de/print-welt/article249768/Aareal_Bank_finanziert_neues_Logistik_Zentrum.html
- DIE WELT AM SONNTAG VOM
22.05.2011
- Voigt, A. W. (2011): Zurück in die Städte. In: Die Welt am Sonntag vom 22.05.2011. o.S. Online abrufbar unter: www.welt.de/print/wams/wirtschaft/article13386713/Zurueck-in-die-Staedte.html

- DIE ZEIT ONLINE VOM 06.05.2009
 Faigle, Ph. (2009): Zurück in die Stadt. In: Die Zeit Online vom 06.05.2009. o.S. Online abrufbar unter: www.zeit.de/online/2008/27/interview-haeussermann
- DER WESTEN VOM 11.04.2012
 Micke, A. (2012): „Wir sind nicht gegen Arbeitsplätze“. o.S. Online abrufbar unter: www.derwesten.de/staedte/oberhausen/wir-sind-nicht-gegen-arbeitsplaetze-id6546515.html
- DER WESTEN VOM 28.03.2012
 Poll, A. (2012): Ehemaliges RAG-Kohlelager in Oberhausen soll Logistikpark werden. o.S. Online abrufbar unter: www.derwesten.de/staedte/oberhausen/ehemaliges-rag-kohlelager-in-oberhausen-soll-logistikpark-werden-id6506710.html
- DVZ VOM 24.06.2010
 o.V. (2010): Tengemann schließt Logistikzentrum Rhein-Main. In: DVZ (Informationen aus Logistik und Transport) vom 24.06.2010. o.S. Online abrufbar unter: www.dvz.de/news/logistik/artikel/id/tengemann-schliesst-logistikzentrum-rhein-main.html
- FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG VOM 07.07.2010
 o.V. (2010): Unterschriften gegen Rewe-Lager. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 07.07.2010. o.S. Online abrufbar unter: www.faz.net/artikel/C31725/unterschriften-gegen-rewe-lager-30290960.html
- FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG VOM 31.03.2010
 o.V. (2010): Rewe darf Tengemann-Läden übernehmen. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ) vom 31.03.2010. o.S. Online abrufbar unter: www.faz.net/s/Rub8D05117E1AC946F5BB438374CCC294CC/Doc~E944D23FEE818429FA8E219C23D359C26~Atpl~Ecommon~Scontent.html
- FINANZNACHRICHTEN VOM 18.06.2010
 Schwab, N. (2010): UPDATE: Metro Cash & Carry Deutschland treibt Umbau voran. In: Finanznachrichten vom 18.06.2010. o.S. Online abrufbar unter: www.finanznachrichten.de/nachrichten-2010-06/17192923-update-metro-cash-carry-deutschland-treibt-umbau-voran-015.htm
- IMMOBILIENZEITUNG VOM 22.05.2006
 o.V. (2006): DF verkauft Berliner Logistik-Objekte für fast 60 Mio. EUR. In: Immobilienzeitung vom 22.05.2006. o.S. Online abrufbar unter: www.immobilien-zeitung.de/52784/dsf-verkauft-berliner-logistik-objekte-fuer-fast-60-mio-eur

- KULTUR SPIEGEL 2005 Kultur Spiegel (2005): Das Reich der Mitte.
- LEBENSMITTEL PRAXIS o.J. o.V. (o.J.): Metro C&C Berlin-Friedrichshain. Profil für Profis. In: Lebensmittelpraxis (o.J.) o.S. Online abrufbar unter: www.lebensmittelpraxis.de/handel/ladenreportagen/347-profil-fuer-profis.html
- MUCHNA 2006 Muchna, C. (2006): Wachstumsmarkt Logistik. In: HFH-Campus Nr. 7. Semesterzeitung der Hamburger Fern-Hochschule. Online abrufbar unter: www.hamburger-fh.de/aktuelles/semesterzeitung/pdf/HFH_Campus_FS06.pdf
- SLATE 2012 Manjoo, F. (2012): I Want It Today – How Amazon’s ambitious new push for same-day delivery will destroy local retail. Online abrufbar unter: www.slate.com/articles/business/small_business/2012/07/amazon_same_day_delivery_how_the_e_commerce_giant_will_destroy_local_retail_.html
- SPIEGEL ONLINE VOM 22.01.2011 Reißmann, O. (2011): Klares Votum in Hamburg-Altona: 77 Prozent der Bürger wollen City-Ikea. Online abrufbar unter: www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/0,1518,673299,00.html
- STUTTGARTER ZEITUNG VOM 27.03.2012 Braun, Th. (2012): Logistikflächen sind ein rares Gut. o.S. Online abrufbar unter: www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.industrie-in-stuttgart-logistikflaechen-sind-ein-rares-gut.512a7443-5c93-4c5f-b08e-4bc9ee64702f.html
- TAGESSPIEGEL VOM 07.02.2011 Stollowsky, Chr. (2011): Investitionen am Spreeufer. Daimler ist nicht allein: Alle wollen an die Halle. o.S. Online abrufbar unter: www.tagesspiegel.de/berlin/investitionen-am-spreeufer-daimler-ist-nicht-allein-alle-wollen-an-die-halle-/3797096.html
- TAGESSPIEGEL VOM 11.01.2011 Loy, Th.; Schönball, R. (2011): Schlichten statt streiten. In: Tagesspiegel vom 11.01.2011. o.S. Online abrufbar unter: www.tagesspiegel.de/berlin/schlichten-statt-streiten/3695266.html

- TAGESSPIEGEL VOM 18.06.2010 o.V. (2010): Metro schließt zwei Großmärkte in Berlin. In: Tagesspiegel vom 18.06.2010. o.S. Online abrufbar unter: www.tagesspiegel.de/berlin/metro-schliesst-zwei-grossmaerkte-in-berlin/1862754.html
- TEXTILWIRTSCHAFT VOM 18.06.2010 Hertmanni, B. (2010): Metro Cash & Carry baut um und schließt vier Großmärkte. In: Textilwirtschaft vom 18.06.2010. o.S. Online abrufbar unter: www.textilwirtschaft.de/news/topnews/pages/Metro-Cash—Carry-baut-um-und-schliesst-vier-Grossmaerkte_64220.html
- TRANS AKTUELL VOM 27.08.2010 Hausmann, F. (2010): Frisch auf den Tisch. In: trans aktuell Nr. 19 vom 27.08.2010. S. 3
- VERKEHRSRUNDSCHAU VOM 27.06.2003 o.V. (2003): Grundsteinlegung für Zentrallager von Kaiser's Tengelmann in Berlin. In: Verkehrsrundschau vom 27.06.2003. o.S.

Graue Literatur

- BPLAN 1-45 VE Bezirk Mitte (2010): Vorhabenbezogener Bebauungsplan 1-45 VE (Entwurfssfassung). Berlin
- BPLAN 2-11 Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg (2006): Bebauungsplan 2-11. Berlin
- BPLAN 7-25 VE Bezirk Tempelhof-Schöneberg (2008): Vorhabenbezogener Bebauungsplan 7-25 VE „Polaris“ (Entwurfssfassung). Berlin
- IIHD o.J. Institut für internationales Handels- und Distributionsmanagement (IIHD) (o.J.): Warenhäuser in Deutschland: Seenot oder Untergang des Handelsformats? Kurzstudie. Worms. Online abrufbar unter: www.iihd.de/wps/wse/home/iihd/studie/ (Zugriff am 19.04.2012)
- HANGEBRUCH 2011 Hangebruch, N. (2011): Schließungen von Warenhäusern – Auswirkungen auf Handel und Stadtstruktur. Impulsreferat im Rahmen der Veranstaltung Warenhäuser in Deutschland – ihre Zukunft, ihre Standorte, ihre Immobilien am 09.06.2011 in Limburg an der Lahn. Online abrufbar unter: www.dssw.de/fileadmin/repository_redakteure/downloads/DSSW-Materialien/

| | |
|--|---|
| | 2011/Nina_Hangebruch_HCU_Schliessungen_von_War enhaeusern.pdf?PHPSESSID=fa5af5f8a6e7df55c969f82a 548880ae (Zugriff am 19.04.2012) |
| KAISER'S TENGELMANN 2004 | Kaiser's Tengelmann AG (2004): Pressemappe zur Eröffnung des Logistik-Zentrums Berlin-Mariendorf. o.O. |
| MINISTERIUM FÜR INFRASTRUKTUR UND LANDWIRTSCHAFT, LAND BRANDENBURG 2009 | Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Land Brandenburg (2009): Logistikbranche erfolgreich GVZ Großbeeren wird bereits erweitert. Pressemitteilung 045/2009 vom 10.04.2009. |
| PROTOKOLL DER BÜRGERINFORMATIONEN- VERANSTALTUNG AM 28.09.2009 | Gesellschaft für Planung (2009): Bebauungsplan 1-45 VE. Protokoll der Bürgerinformationsveranstaltung am 28.09.2009. Berlin |
| PROTOKOLL DES BÜRGERFORUM AM 15.09.2004 | AG Wriezener Bahnhof + (2004): Bürgerforum: Wriezener Bahnhof. Protokoll. Berlin |
| PROTOKOLL DES BÜRGERFORUM AM 07.12.2004 | AG Wriezener Bahnhof + (2004): Bürgerforum zum Thema Verkehr. Protokoll. Berlin |
| PROTOKOLL DES BÜRGERFORUM AM 08.12.2004 | AG Wriezener Bahnhof + (2004): Bürgerforum zum Thema: Grün- und temporäre Freiflächennutzung. Protokoll. Berlin |
| PROTOKOLL ZUR INFORMATIONENVERANSTALTUNG AM 27.01.2005 | Runder Tisch Verkehr Friedrichshain-Kreuzberg (RTVFK) (2005): Bürgerforum „Vorstellung und Diskussion des Verkehrsgutachtes ‚Verkehrliche Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten und des ruhenden Verkehrs im Bereich der Straße der Pariser Kommune“. Protokoll. Berlin |
| RIECK LOGISTIK-GRUPPE 2005 | Rieck Logistik-Gruppe (2005): Rieck Projekt Kontrakt Logistik wächst. In: Rieck Logistik-Gruppe aktuell 1/05. S. 2 |
| REBUY 2012 | reBuy (2012): Bezirksbürgermeister Buschkowsky und Staatssekretär von Knobelsdorff weihen neue 9.000qm- Logistik von reBuy.de in Berlin-Neukölln ein. Pressemitteilung vom 04.05.2012. Berlin |
| SEGRO 2011 | Segro (2011): Erster Spatenstich im SEGRO Business Park Berlin Airport. Pressemitteilung vom 23.08.2011 |

| | |
|---------------------------------------|--|
| STATISTISCHES BUNDESAMT 2010 | Statistisches Bundesamt (2010): Anteil der Unternehmen mit Online-Verkäufen verdoppelt sich. Pressemitteilung Nr. 399 vom 03.11.2010 |
| TENGELMANN 2008 | Tengelmann (2008): Kaiser's Tengelman AG übernimmt MEMA in Berlin: Pressemitteilung vom 08.07.2008 |
| UNTERNEHMENSGRUPPE TENGELMANN 2003 | Unternehmensgruppe Tengelman (2003): Geschäftsjahr 2002/2003. Werte leben... Mühlheim a.d. Ruhr. Online abrufbar unter: www.tengelmann.de/fileadmin/pdf/2003/Image_deu.pdf (Zugriff am 19.04.2012) |

9 Anhang

Anhang 1 – Liste der geführten Experteninterviews im Rahmen der Fallstudien

Fallstudie „Ehemaliges GASAG-Gelände / Logistikzentrum der Kaiser’s Tengelman GmbH“

| | |
|---|------------------------------|
| Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, Abteilung Bauwesen, Bauberatung | Frau Andre |
| Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, Abteilung Bauwesen, Fachbereich Planen | Herr Marc-Alexander Grabmann |
| GASAG Berliner Gaswerke AG, Hauptabteilung Recht | Herr Jochen Göldner |
| Kaiser’s Tengelman AG, Logistikleitung International | Herr Heinrich Gerads |
| Kaiser's Tengelman AG, Service-Center Berlin, Logistik/Betriebsleitung | Herr Imer |

Fallstudie „Ehemaliger Wriezener Bahnhof / Metro Cash & Carry-Markt“

| | |
|---|------------------------|
| Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Abteilung für Stadtentwicklung und Bauen | Frau Regina Obermann |
| Bürgerkomitee Weberwiese | Herr Günther Kunath |
| DB Services Immobilien GmbH, Niederlassung Berlin | Herr Wolfgang Stahnke |
| Metro Cash&Carry Deutschland, ZVK Projekte und Expansion | Herr Michael Meinecke |
| Metro Cash&Carry Deutschland, Hauptabteilungsleiter Zentrale Vertriebsleitung | Herr Daniel Henselmann |
| tx Büro für temporäre Architektur, AG Wriezener Bahnhof + | Frau Ines Rudolph |

Fallstudie „Ehemaliger Güterbahnhof Moabit / Hamberger Großmarkt für Gastronomie“

| | |
|---|--------------------------|
| Bezirksamt Mitte, Abteilung Stadtentwicklung, Bezirksentwicklungsplanung | Herr Hartmut Schönknecht |
| Bezirksamt Mitte, Abteilung Stadtentwicklung, Bezirksentwicklungsplanung | Herr Wolfgang Henselmann |
| Bürgerinitiative Siemensstraße | Herr Norbert Onken |
| DB Services Immobilien GmbH, Niederlassung Berlin | Herr Oliver Beck |
| Hamberger Großmarkt GmbH, Geschäftsführer | Herr Oliver Titius |

Anhang 2 – Exemplarischer Fragenbogen Experteninterview „Unternehmen“



Freie Universität Berlin, Fachbereich Geographische Wissenschaften
Malteserstr. 74-100, 12249 Berlin

Herr
Gerads
Kaiser's Tengelmann AG
K-LOG
Ringstraße 24
12105 Berlin

Fachbereich
Geographische Wissenschaften
Arbeitsbereich TEAS

Dipl.-Ing. Anke Ruckes
Malteserstr. 74-100
12249 Berlin

Telefon +49 30 838-70414
Fax +49 30 838-70749
E-Mail aruckes@zedat.fu-berlin.de
Internet www.geog.fu-berlin.de/~teas

Berlin, 24.07.2007

EXPERTENBEFRAGUNG

zu „Logistische Nutzungen auf innerstädtischen Standorten in Berlin“

Es wird ausdrücklich versichert, dass alle Angaben entsprechend den Bestimmungen des Datenschutzes behandelt werden. Auf einzelne Akteure bezogene Aussagen werden nicht veröffentlicht.

GEGENSTAND

Die Befragung richtet sich vorrangig auf die Möglichkeiten und Grenzen für eine Ansiedlung bzw. Bestandssicherung von logistischen Nutzungen auf innerstädtischen Verfügungsflächen in Berlin

FRAGE- BZW. THEMENFELDER

- Was ist Ihr Zuständigkeitsbereich bei der Kaiser's Tengelmann AG?
- Was waren Ihre Aufgaben im Zusammenhang mit der Ansiedlung des Logistikzentrums in Berlin?

1. Standortwahl der Kaiser's Tengelmann AG in Berlin

- Wie stellt sich das Netzwerk von Kaiser's Tengelmann in Berlin dar?
- Welche Faktoren spielen bei der Standortwahl für Ihr Unternehmen eine wichtige Rolle?

2. Aktueller Standort Kaiser's Tengelmann AG, Mariendorf

- Warum hat Ihr Unternehmen diesen Standort gewählt?
- Wie schätzen Sie den Standort ein (mit Blick auf Vorteile und Nachteile)?
- Wo sehen Sie Vorteile bzw. Nachteile von innerstädtischen Standorten im Vergleich zum Umland von Berlin?

3. Zusammenarbeit mit Politik und Verwaltung

- Wie schätzen Sie die Zusammenarbeit mit Politik und Verwaltung im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Standorte in Berlin ein?
- Inwieweit wurde auf die Gestaltung des Logistikgewerbegebietes seitens der Stadt Einfluss genommen?

Anhang 3 – Fragebogen Anwohner Logistikzentrum von Kaiser's Tengelmann/ Metro Cash & Carry-Markt

| Fragebogen METRO/KAISER'S | | | | | |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Name, Vorname | _____ | | | | |
| Straße | _____ | | | | |
| Hausnummer | _____ | | | | |
| 1. Seit wann wohnen Sie hier? | | | | | |
| Jahr: _____ | | | | | |
| 2. Wie bewerten Sie Ihr derzeitiges Wohnumfeld auf einer Skala von eins bis fünf, wobei 1 sehr gut und 5 sehr schlecht bedeutet? | | | | | |
| <input type="checkbox"/> 1 (sehr gut) <input type="checkbox"/> 2 (gut) <input type="checkbox"/> 3 (befriedigend) <input type="checkbox"/> 4 (schlecht) <input type="checkbox"/> 5 (sehr schlecht) | | | | | |
| 3. Hat sich Ihr Wohnumfeld seit dem Einzug in diese Wohnung verändert? | | | | | |
| <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein (weiter mit Frage 4) | | | | | |
| 3 a. Wenn ja, wie hat sich ihr Wohnumfeld verändert? Hat es sich: | | | | | |
| <input type="checkbox"/> verbessert <input type="checkbox"/> verschlechtert | | | | | |
| 3 b. Was genau hat sich verändert? | | | | | |
| _____ | | | | | |
| _____ | | | | | |
| _____ | | | | | |
| 4. Wussten Sie, dass Sie in direkter Nähe eines Logistikstandortes wohnen, wozu auch Metro / Kaiser's gehört? | | | | | |
| <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein | | | | | |
| 5. Wissen Sie was Metro / Kaiser's hier am Standort macht? | | | | | |
| <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein (Geschäftsbereiche erläutern, wenn gewünscht) | | | | | |
| 6. Im Zusammenhang mit logistischen Dienstleistungen können bestimmte Probleme und Konflikte auftreten. Geben Sie uns bitte auf einer Skala von eins bis fünf an, wie sehr Sie folgende Probleme, hier an Ihrem Wohnstandort, beeinträchtigen. 1 bedeutet in diesem Fall keine Beeinträchtigung und 5 eine sehr starke Beeinträchtigung. | | | | | |
| Probleme | 1 (keine) | 2 (gering) | 3 (mäßig) | 4 (stark) | 5 (sehr stark) |
| Lärmbelastung | <input type="checkbox"/> |
| Schadstoffbelastung (CO ₂ , Feinstaub) | <input type="checkbox"/> |
| Verkehrbelastung (Verkehrsaufkommen) | | | | | |
| PKW | <input type="checkbox"/> |
| LKW | <input type="checkbox"/> |
| Veränderung des Stadtbildes (Optik) | <input type="checkbox"/> |
| (wenn keine Beeinträchtigungen, weiter mit Frage 9) | | | | | |
| 7. Sind Ihrer Meinung nach die eben genannten Probleme auf die Ansiedlung von Metro / Kaiser's zurückzuführen? | | | | | |
| <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein (weiter mit Frage 8) | | | | | |
| 7 a. Wenn ja, welche dieser Veränderungen sind darauf zurückzuführen? | | | | | |
| <input type="checkbox"/> Lärmbelastung | | | | | |
| <input type="checkbox"/> Schadstoffbelastung | | | | | |
| <input type="checkbox"/> Verkehrbelastung | | | | | |
| <input type="checkbox"/> Stadtbild | | | | | |
| 7 b. Gibt es weitere Belastungen aufgrund der Ansiedlung von Metro / Kaiser's und wenn ja, welche sind dies? | | | | | |
| <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein | | | | | |
| welche: _____ | | | | | |
| _____ | | | | | |

8. Habe Sie für die bisher genannten Probleme und Konflikte konkrete Lösungsansätze?

ja nein (weiter mit Frage 9)

8.a. Wenn ja, welche Lösungsansätze sind dies?

9. Waren Ihrer Meinung nach an Stelle von Metro / Kaiser's alternative Nutzungen möglich gewesen?

ja nein (weiter mit Frage 10)

9.a. Wenn ja, welche wären dies gewesen?

1) _____

2) _____

3) _____

10. Haben Sie bereits im Vorfeld von den Planungen zur Ansiedlung von Metro / Kaiser's erfahren?

ja nein (weiter mit Frage 11)

10.a. Wenn ja, wie haben Sie davon erfahren?

Zeitung

Informationsveranstaltung / -Ausschüsse

Familie, Bekannte, Freunde

Sonstiges: _____

11. Haben Sie für die weitere Entwicklung des Geländes um Metro / Kaiser's bestimmte Wünsche und Vorstellungen?

12. Welcher Altersgruppe gehören Sie an?

18-25 26-35 36-45 46-55 56-65 über 65

13. Wie viele Personen leben derzeit in Ihrem Haushalt?

14. Leben in Ihrem Haushalt Kinder?

ja nein

15. Geschlecht (im Zweifel erfragen)

männlich weiblich

Danksagung

Die vorliegende Arbeit entstand im Rahmen des Graduiertenkollegs 780/II „Stadtökologische Perspektiven II: Schrumpfende Großstädte: Strukturwandel als Chance für urbane Naturentwicklung und verbesserte Lebensumwelt der Stadtbewohner, das von der Deutschen Forschungsgemeinschaft gefördert wurde. Ich danke der Deutschen Forschungsgemeinschaft für die Finanzierung des Dissertationsvorhabens.

Mein besonderer Dank gilt Herrn Professor Dr. Markus Hesse, der meine Arbeit mit hohem Engagement und steter Diskussionsbereitschaft begleitet hat und mir viele inhaltliche Freiheiten ließ. Ebenso herzlich danke ich Herrn Professor Dr. Gerhard O. Braun für das Zweitgutachten und Herrn Professor Dr. Oliver Ibert für den Vorsitz des Promotionsausschusses.

Meinen ehemaligen Kollegen im Graduiertenkolleg Dr. Daniela Baer, Dr. Hadia Köhler und Dr. Betka Zakirova danke für den fachlichen Austausch und die gute Arbeitsatmosphäre.

Meiner Mutter und meiner ganzen Familie danke ich für alles. Ganz besonders danke ich Dr. Stephan Bauer dafür, dass er mir geholfen hat, die Kraft für die Fertigstellung dieser Arbeit zu aktivieren.

Hamburg, den 01. Februar 2013

Anke Ruckes

Erklärung

Ich erkläre, dass ich die Arbeit selbstständig angefertigt und nur die angegebenen Hilfsmittel benutzt habe. Alle Stellen, die dem Wortlaut oder dem Sinn nach anderen Werken, gegebenenfalls auch elektronischen Medien, entnommen sind, sind von mir durch Angabe der Quelle als Entlehnung kenntlich gemacht. Die Arbeit wurde zuvor keinem Promotionsausschuss vorgelegt und nicht als Dissertation eingereicht.

Hamburg, den 01. Februar 2013

Anke Ruckes