

Kooperation für den Standort Innenstadt

Uausgeschöpfte Potenziale integrierter Nutzungs- und Erschließungskonzepte

Vor dem Hintergrund anhaltender Debatten um den Standort Innenstadt beschäftigt sich der vorliegende Beitrag mit den Ergebnissen von sechs Fallstudien zu Konzepten, die sowohl Fragen der verkehrlichen Erschließung als auch der Nutzung innerstädtischer Flächen in der Innenstadt behandeln und in Kooperation mehrerer Akteure entstanden sind. Die Ergebnisse beziehen sich dabei einerseits auf die Inhalte der Konzepte, andererseits auf die Kooperationsprozesse. Sie zeigen, dass weder die integrierte Betrachtung noch die Handhabung der Kooperation voll ausgeschöpft werden. Der Beitrag basiert in weiten Teilen auf der Zusammenfassung eines Gutachtens mit dem Titel „Integrierte Nutzungs- und Erschließungskonzepte für Innenstädte in breiter Trägerschaft“.

Die Diskussion über den „Standort Innenstadt“ wird vor dem Hintergrund zunehmender Strukturprobleme im innerstädtischen Einzelhandel und wachsender Konkurrenz für Innenstädte durch Shopping-Center geführt. Immerhin wird heute weit mehr als die Hälfte des Einzelhandelsumsatzes in nicht integrierten Lagen gemacht! Vor allem Akteure aus der Wirtschaft schließen daraus schnell, dass die Innenstädte – Verkehrsvermeidung hin oder her – besser als bisher mit dem privaten PKW erreichbar sein sollen. Typisch ist auch die zwischen den Polen „Sauberkeit, Kontrolle und ungestörter Konsum wie im Shoppingcenter“ und „Die Innenstadt für alle als Erlebnis urbaner Vielfalt“ geführte Diskussion. Nutzungs- und Erschließungskonzepte für Innenstädte zielen ab auf die Attraktivitätssteigerung des Zentrums mit seiner spezifischen Mischung an Orten für Konsum, Arbeit, Politik, Kultur, öffentliches und privates Leben. Diese Mischung auf engem Raum ist zwar attraktiv, verursacht aber massive Konkurrenz um die Nutzung des öffentlichen Raums und die Verwendung von Ressourcen. Die Probleme und die Dilemmata denkbarer Lösungsansätze, wie sie oben beispielhaft aufgeführt wurden, erfordern integrierte Handlungsstrategien. Dafür müssen sehr heterogene Akteure beteiligt und deren Ressourcen gebündelt werden.¹

Grundlagen und Gegenstand des Gutachtens

Den daraus erwachsenden Fragen ging ein Gutachten nach, das das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) im Rahmen des Forschungsfelds „Stadtentwicklung und Stadtverkehr“ im Jahr 2002 von den Autorinnen anfertigen ließ.² Es befasst sich sowohl mit Erfahrungen mit integrierten Nutzungs- und Erschließungskonzepten, die in kooperativer Arbeit entstehen, als auch mit ihren inhaltlichen Ergebnissen und den prozessualen Aspekten der Kooperation.

Unter „Integrierten Nutzungs- und Erschließungskonzepten für Innenstädte in breiter Trägerschaft“ verstehen wir solche Konzepte, die in einem kooperativen Verfahren mit zahlreichen Akteuren erarbeitet wurden und deren Ergebnisse von mindestens drei unterschiedlichen Akteuren oder Akteursgruppen gemeinsam getragen werden. Dies betrifft in erster Linie die fachliche und politische Verantwortung. Darüber hinaus kann es auch zu gemeinsamen Investitionen oder einem gemeinsamen Betrieb kommen. Dabei grenzen wir solche Trägerschaften aus, in denen zwei Akteure in ihren angestammten Rollen mit gleichgerichtetem Interesse kooperieren: Beispielsweise würde die gemeinsame Projektentwicklung für einen Bahnhof mit Shoppingcenter von einer Bahn-Immobilien-Gesellschaft mit dem Projektentwickler und Centerbetreiber ECE nicht als „breite Trägerschaft“ gelten, weil es hierbei nicht zu einer Kooperation zwischen verschiedenen gesellschaftlichen Sphären oder Interessengruppen kommt.

Die Fragestellungen, die sich für das Gutachten ergeben, lauteten:

- Bieten „Integrierte Nutzungs- und Erschließungskonzepte in breiter Trägerschaft“ eine Möglichkeit, den Standort Innenstadt in seiner einzigartigen Mischung funktions- und konkurrenztauglich zu machen?
- Welche Maßnahmen kommen dabei vor?
- Welche Organisationsformen und Trägerschaften gibt es und welche sind wirksam?

Sie wurden anhand von sechs Fallstudien bearbeitet. Die den Fallstudien zugrunde liegenden Konzepte wurden so ausgewählt, dass sie entweder Teil einer gesamtstädtischen Verkehrsplanung sind, spezielle integrierte Innenstadtkonzepte darstellen oder als Bestandteil eines Stadtmarketingprozesses konzipiert sind. Zugleich repräsentieren sie unterschiedliche Organisations- und Kooperationsformen. Autorinnen und Auftraggeber waren außerdem an Hinweisen in-

teressiert, ob externe Moderation die Kooperationsbereitschaft unterstützen kann. Dieser Aspekt wurde deshalb bei der Auswahl der Fallstudien ebenfalls berücksichtigt.

- Die *Inzell-Initiative München* ist ein bislang noch ungewöhnliches Beispiel einer gemeinsamen „Schirmherrschaftskooperation“: Die Stadt München und der dort ansässige Automobilkonzern BMW haben sie als Diskussions- und Meinungsbildungsforum für gesamtstädtische Verkehrsentwicklungsfragen mit einer breiten Projektpalette ins Leben gerufen. Im Mittelpunkt der Untersuchung steht das Projekt „Parkraummanagement“ mit der Maßnahme „Blaue Zone“ und der Zielsetzung „Verringerung des Schilderwalds“ und „Stärkung der Selbstverantwortung“. Die Befragten äußerten sich zufrieden über die Kooperation, sowohl was die Geschwindigkeit der Zielerreichung als auch die Qualität der Ergebnisse betrifft. Als wesentliche Beschleunigungsfaktoren in Planung und Umsetzung sehen Beteiligte zum einen die durch das Unternehmen BMW geleistete Vermittlung von Managementfähigkeiten an die Kooperationspartner sowie zum anderen dessen finanzielles Engagement zur Unterstützung der Bearbeitung innenstadtrelevanter Fragestellungen.
- Beim *Verkehrsentwicklungsplan Oldenburg* handelt es sich um ein klassisches integriertes Konzept. Der zentrale Konflikt während der Bearbeitung im „Begleitenden Arbeitskreis“ rankte sich um die Erreichbarkeit und Erschließung der Innenstadt in Konkurrenz zur „grünen Wiese“. Intensive Bemühungen der externen Moderation und der Dezernentin um ein angemessenes Prozessmanagement sowie politisches Engagement der Beiratsmitglieder aus dem Rat führten zu weitreichendem Konsens, sodass als dringlich erkannte Maßnahmen schnell umgesetzt werden konnten.
- Das Fallbeispiel *Autofreie Altstadt Lübeck* war der erste Versuch in den alten Bundesländern, den motorisierten Verkehr im gesamten zentralen Bereich einer Großstadt weitgehend einzuschränken. 1990 begonnen, steht er für die „frühen“, deutlich ökologisch motivierten Konzepte zur Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität in

Innenstädten und den Schutz historischer Bausubstanz. Charakteristisch für den Prozess in Lübeck ist ein Auf und Ab von Mitwirkung und Aufkündigung der gemeinsamen Trägerschaft, das sich bis in die aktuellen Bemühungen um eine Wirkungsanalyse fortsetzt. Je nach Blickwinkel wird der Prozess als „gescheitert“ oder „im Verlauf modifiziert“ angesehen.

- Das Fallbeispiel *Innenstadt-konzept Magdeburg* wurde ausgewählt, weil es hier im Sinne der funktionalen Integration eine Parallelität von Erschließungskonzept und Nutzungskonzept für die Innenstadt mit breiter Beteiligung von Fachleuten gibt. Interessant ist hierbei die Kooperation mit einem Arbeitskreis, der die Umsetzung der Maßnahmen begleitet. Für die Akzeptanz oder die Nichtdurchsetzbarkeit vorgeschlagener Maßnahmen haben die Industrie- und Handelskammer und die Vertretung des Einzelhandels deutlich erkennbar eine wichtige Rolle gespielt.
- Als Innenstadtkonzept ist der *Leitplan Zentrum Gelsenkirchen-Buer* ein Beispiel, bei dem das Kriterium einer breiten Beteiligung (einschließlich privater Grundstückseigentümer und betroffener Bürger/innen) kombiniert ist mit externer Prozessgestaltung und Moderation. Ausgehend von eher städtebaulichen Fragestellungen hat das Thema „verkehrliche Erschließung“ im Prozess an Bedeutung gewonnen. In Gelsenkirchen wurde die externe Moderation aus dem Leitplanprozess auch in die Umsetzungsphase hinein fortgesetzt.
- „*Verkehrsmarketing*“ ist die spezielle *Kieler* Variante von Stadtmarketing. Es bezieht sich direkt auf Erschließungsfragen des Stadtzentrums: Die Erreichbarkeit der Innenstadt wird im Sinne eines Verkehrsmarketings nach außen kommuniziert und zum Beispiel durch Beschilderungen erleichtert. Mit der Erarbeitung des Verkehrsmarketingkonzeptes wurde ein externes Planungsbüro beauftragt, das auch die ersten drei Sitzungen des Arbeitskreises Verkehrsmarketing moderiert hat – eines Austauschforums zwischen Stadtverwaltung und wichtigen Institutionen, das zur Überwindung anfänglicher Kooperations-schwierigkeiten beigetragen hat.

	Ohne externe Moderation	Mit externer Moderation
Verkehrsentwicklungsplan oder gesamtstädtische Verkehrsplanung	Inzell-Initiative München	Verkehrsentwicklungsplan Oldenburg
Innenstadtkonzept	Autofreie Altstadt Lübeck Innenstadtkonzept Magdeburg	Leitplan Zentrum Gelsenkirchen-Buer
Stadtmarketingprozess	Verkehrsmarketing Kiel	

Abb. 1 Systematik der sechs Fallstudien

Inhalte der integrierten Nutzungs- und Erschließungskonzepte

Fragt man, was denn bei „integrierten Nutzungs- und Erschließungskonzepten“ fachlich integriert wird, so zeigt sich, dass im Hinblick auf die Erschließungsfrage die Integration verschiedener Verkehrsträger in der Verkehrsplanung nahezu selbstverständlich ist. Eine Integration im Sinne einer Verschränkung von Nutzungsplanung mit Erschließungsplanung ist jedoch selten.

Die Maßnahmen in integrierten Nutzungs- und Erschließungskonzepten lassen sich typisieren in

- Verkehrlenkung (Zufahrtsbeschränkungen, Einrichtung/Öffnung von Fußgängerzonen, Parkraummanagement, Parkleitsysteme),
- Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots (Netzgestaltung, Haltestellen und Umsteigekomfort, Park & Ride),
- Verbesserung der Erschließung für den Individualverkehr (Bau von Parkieranlagen, Veränderung von Lichtsignalanlagen, Bau von Radwegen und Fußgängerüberwegen),
- Gestaltung (Oberflächengestaltung und Möblierung von öffentlichen Räumen, Flächenaufteilung im öffentlichen Raum, Präsentation von Einzelhandelsangeboten),
- Marketing und Werbung (Parkplatz-Marketing; Service-Angebote: Bonus-Ticket, Kinderbetreuung, Gepäckdienst; Innenstadt-Marketing: Werbung, Veranstaltungen, Feste etc.).

Unter *Erschließung* wird meist das Thema *Parken in der Innenstadt* verstanden. Einzelhändler und Kunden, die das eigene Auto nutzen möchten, sehen hierin den entscheidenden Wettbewerbsnachteil gegenüber den Einkaufszentren auf der grünen Wiese, die ihre Parkplatzangebote meist auch viel offensiver vermarkten. Die Wahrnehmung des Themas Parken in der Innenstadt ist häufig von Verzerrungen geprägt³, und es bedarf überall intensiver Diskussion und Aufklärung, um aus den vorgefassten Meinungen der verschiedenen „Lager“ sinnvolle Lösungen und Kompromisse entwickeln zu können. Diese sind oft Bestandteile komplexer *Maßnahmenpakete*, die verschiedenen Seiten Kompromisse abverlangen. Damit werden jedoch auch Maßnahmen mitgetragen, die für sich allein nicht akzeptiert werden. Vorrangig umgesetzt werden Maßnahmen, die die Park-Situation verbessern. Anlass zu Kontroversen geben die Zahl der Parkplätze, die Organisation (Parkraumbewirtschaftung) und die Gebührenhöhe. Weitere Streitthemen sind Beschränkungen für den PKW-Verkehr wie Fahrbahnsperren, Einbahnstraßenregelungen oder Zufahrtsbeschränkungen. Für Parkeinrichtungen werden auch große Investitionen von privater Seite vorgenommen, weil hier Gewinnerzielung möglich ist. Private Großinvestitionen in den – nicht unmittelbar lukrativen – öffentlichen Verkehr

sind hingegen selten. Festzustellen ist, dass sich öffentliche und private Investitionen auch durch die Kooperationsprozesse nicht besser miteinander verzahnen lassen.

Nutzungen werden thematisiert, wenn es um den öffentlichen Raum geht. Flächen und Handlungsmöglichkeiten in privater Hand werden dagegen nicht in dem Maße in die Konzepte einbezogen, wie es ihrer Bedeutung nach notwendig wäre. So wird zum Beispiel ein gezieltes Management für die Unterbringung finanziell schwacher, aber erwünschter Angebote selten angesprochen. Einen solchen Nutzungsmix ermöglichen die Betreiber von Shopping-Centern mit Hilfe einer Mischkalkulation bei den Mietpreisen. Diese ist im innerstädtischen Streubesitz schwierig zu realisieren, was zu einer Verschärfung des Vereinheitlichungs- und Filialisierungstrends in der Innenstadt beiträgt.

Deutlich wird in den Fallstudien, dass die Definition von „Innenstadt“ nicht einheitlich ist. Je nach historischen Gegebenheiten, Problemlage und Lösungsstrategien wird sie unterschiedlich gehandhabt. Dies kann dazu führen, dass während der Bearbeitung der Betrachtungsraum verändert wird: Zum Teil ermöglichen Maßnahmen außerhalb der Innenstadt erst das „Innenstadtkonzept“. Ein Mangel der untersuchten Konzepte ist, dass sie die Innenstadt häufig isoliert mit Blick auf den „Feind von Außen“ betrachten. Produktiver – insbesondere für den Einzelhandel – erscheint eine Verbindung mit Überlegungen zur Profilierung der Gesamtstadt und die Verknüpfung der Innenstadtkonzepte mit Vereinbarungen und Konzepten zur regionalen Einzelhandels- und Zentrenentwicklung.

Gestaltung und Effekte von Kooperationsprozessen

In den untersuchten Fallbeispielen sind Maßnahmen erfolgreich, die die Konkurrenz um den Raum in den Innenstädten im Sinne eines gedeihlichen Miteinanders der Nutzungen und Akteure zu lösen versuchen. Um Konflikte dort, wo sie unvermeidlich sind und harte Entscheidungen erfordern, transparent zu machen, braucht man kooperativ erarbeitete und breit getragene Nutzungs- und Erschließungskonzepte. Ziel dieser Konzepte ist darüber hinaus eine breitere Akzeptanz und eine geringere politische „Störanfälligkeit“ bei der Umsetzung, die Vermeidung des „Im Sande Verlaufsens“ der Planung durch breite Aufmerksamkeit und die Einbindung unterschiedlicher räumlicher, finanzieller und organisatorischer Ressourcen sowie fachlicher Kompetenzen. Außerdem soll die Entwicklung zu einem „Common Sense“ die „inneren Einstellungen“ der Akteure und Nutzer zur Wahrnehmung der Innenstadt verbessern und sinnvolle Alltagsentscheidungen auch jenseits von förmlichen Planungen fördern. Nachfolgend einige wesentliche Gestaltungselemente und Effekte von Kooperation:

- Eine breite Trägerschaft für Nutzungs- und Erschließungskonzepte erstreckt sich häufig nur auf die Planungsphase. In der Umsetzung kann die Kooperation als „ideelle Trägerschaft“ fortgeführt werden, während die Realisierung von Projekten und Maßnahmen meist von den traditionell „Zuständigen“ übernommen wird. Dabei treten die unterschiedlichen Rollen sowie Interessenkonflikte wieder stärker als in der Planungsphase hervor.
- Wichtige Akteure in der Planungsphase der Fallbeispiele sind Verwaltung, Verbände, Organisationen des Handels und der Wirtschaft sowie die Politik. Umweltverbände und -initiativen werden zum Teil erst nachträglich einbezogen. Die Mitwirkung von Bürgern sowie von Vertretern anderer Nutzungen der Innenstadt (wie z. B. Wohnen und Kultur) ist der Ausnahmefall.
- Positive Wirkungen sehen die Akteure in der besseren Kenntnis von Organisationsstrukturen und Argumentationsweisen der Kooperationspartner. Diese „Fühlungsvorteile“ lassen sich auch für andere Aufgaben nutzen.
- Grundlage für das Verfahren ist in der Regel ein Beschluss des Stadtrats. Zumeist übernehmen die Verwaltung und die sie beratenden Experten die Ausformung des Beteiligungsbeschlusses. Zentraler Ort der Kooperation sind dabei Arbeitskreise. Sie werden um öffentliche Diskussionsforen und Öffentlichkeitsarbeit ergänzt.
- Bei den Ergebnissen der Arbeitskreise handelt es sich um Empfehlungen, die vor ihrer Umsetzung einen Beschluss demokratisch legitimierter Gremien benötigen. Sie wurden in allen Städten – teils modifiziert – vom Stadtrat beschlossen. Kooperative Planungsprozesse haben deutlich positive Nebeneffekte auf die Umsetzung von Maßnahmen.
- Eine Trennung von Prozessgestaltung und Geschäftsführung gibt es in den Beteiligungsprozessen nur selten: Meistens liegt das Prozessmanagement in der Stadtverwaltung. In den Fällen mit externer Moderation bzw. Prozessberatung wird diese als für den Prozess förderlich und ihn verkürzend angesehen. Außerdem sorgt sie für Rollen- und Zielklarheit.

Für die Durchführung von Kooperationsprozessen gibt es erprobte Merkmale guter Prozesskultur. Ihre Beachtung obliegt vor allem denjenigen, die den Prozess steuern: Meist sind dies die federführenden Vertreter der Verwaltung, die Prozessberatung bzw. Moderation und eventuell die Fachgutachter. Auch kooperationserfahrene Partner im Arbeitskreis dringen von selbst auf die Einhaltung der Prozesskultur.⁴ Aus den Interviews mit Beteiligten im Rahmen der Fallstudien gibt es jedoch Hinweise darauf, dass sich in den Fällen ohne externe professionelle Moderation gerne wieder traditionelle Hierarchien durchsetzen oder der Eindruck von Parteilichkeit entsteht – und damit das Potenzial kooperativer Prozesse nicht voll ausgeschöpft wird.

Fazit und Empfehlungen

Die Diskussion über Nutzung und Erschließung der Innenstadt dreht sich überwiegend um die Funktionalität und Konkurrenzfähigkeit der Innenstadt für Handel und Gewerbe, geprägt von der Konkurrenz mit nicht zentralen Handels- und zunehmend auch Bürostandorten. Damit die Potenziale einer gezielten Kooperation für die Weiterentwicklung der Innenstadt als Zentrum der europäischen Stadt wirklich genutzt werden können, muss diese verengte Perspektive systematisch erweitert werden. Integrierte Nutzungs- und Erschließungskonzepte bieten dann eine Möglichkeit, den Standort Innenstadt zu stärken, wenn sie innenstadttypische Nutzungsbestandteile wie Wohnen und Kultur in die Betrachtung und die Maßnahmen zur Profilierung miteinbeziehen. Auch der öffentliche Raum, der ein wichtiges Bindeglied zwischen konsumfreien und konsumorientierten Aktivitäten in der Stadt darstellt, muss mit beiden Funktionen thematisiert werden. Dann kann in Zukunft eventuell erreicht werden, dass ein materielles und finanzielles Engagement privater Partner auch für den öffentlichen Raum in der „Innenstadt für alle“ von der Ausnahme zum guten Ton wird.

Die Entwicklung einer Innenstadt ist immer in regionale Verteilungsprozesse eingebunden. Lokale integrierte Nutzungs- und Erschließungskonzepte in breiter Trägerschaft müssten deshalb auf Grundstrukturen und Spielregeln Bezug nehmen, die in regionalen Einzelhandels- und Zentrenkonzepten auf der Basis freiwilliger interkommunaler Kooperation erarbeitet werden.

Kooperation als Basis breiter Trägerschaft ist in der Planung der Nutzung und Erschließung von Innenstädten Routine und Sonderfall zugleich. Aus der Tradition der Abwägung und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange hat sich ein Alltagshandeln herausgebildet, das Grundformen der Kooperation enthält und die Grenzen zu gezielten Kooperationsprozessen im Alltagsverständnis verschwimmen lässt. Während die verbreiterte Trägerschaft von Konzepten durch Kooperation beim Planungsprozess schon eine gewisse Verbreitung gefunden hat, sind breite Kooperationen in der Trägerschaft von konkret umzusetzenden Projekten noch selten. Hier herrscht die Rückdelegation an dafür spezialisierte Träger wie Verkehrsgesellschaften, Parkhausbetreiber etc. im Rahmen des gemeinsam getragenen Konzepts vor.

Von einer systematischen Kultur der fachlichen Wirkungskontrolle und der Prozess-Evaluation ist die Praxis allerdings weit entfernt. Dabei haben Nachtreffen der Arbeitskreise in sinnvollem Abstand zum Ende eines projektbezogenen Kooperationsprozesses förderliche Wirkungen auf die Einlösung von gegebenen Versprechen. In methodischer Hinsicht wird in den meisten Fällen das Potenzial der Kooperation nicht ausgeschöpft. Kenntnisse über eine kon-

sequente, professionelle Handhabung der Kooperationsprozesse bei klarer Aufgaben- und Rollendefinition (und über die Fallstricke einer methodisch unzulänglichen Handhabung) müssen verstärkt in der Praxis verbreitet werden.

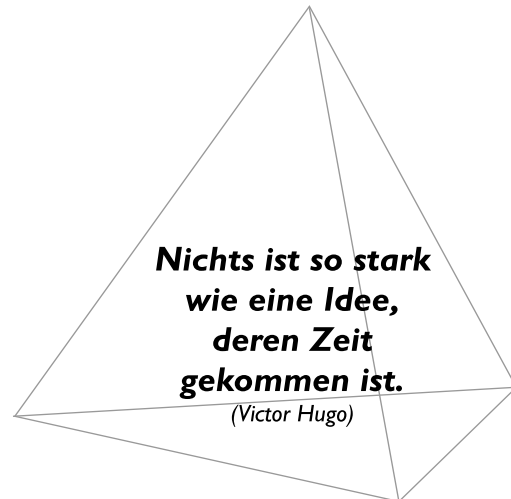
Auch wenn die Einbeziehung zahlreicher Akteure aus anderen Feldern als dem Einzelhandel zunächst die traditionell starke Stellung des Einzelhandels in der Diskussion um die Entwicklung der Innenstadt zu relativieren scheint, liegt hierin eine entscheidende Weichenstellung für die Zukunft des Einzelhandelsstandorts Innenstadt. Eine Befragung von über 1.300 Frauen im Zusammenhang mit der Regionalen Einzelhandels- und Zentrenkonzeption für die Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler⁵ ergab, dass die Bürgerinnen sehr wohl die Vorteile eines gewachsenen Zentrums zu schätzen wissen: die städtebauliche Gestaltung, die Atmosphäre, die Verbindung unterschiedlicher Zwecke über das Einkaufen hinaus und die gezielte Abkehr von für Shopping-Center typischen Eigenarten (Konsumzwang, Musikberieselung) werden aufgeführt.⁶ Hier hat der Einzelhandel in gewachsenen Zentren *dann* eine Chance, wenn er mit den anderen Akteuren gemeinsam zukunftsfähige Konzepte erarbeitet, die *nicht* das Rennen mit dem Einkaufszentrum „auf der grünen Wiese“ aufnehmen, sondern auf die Stärken der Integration setzen.

Anmerkungen und Literatur

- 1 vgl. Kotzke, G./Stein, U.: *Entwicklung der Innenstadt braucht viele Köpfe*. In: *Der Städtetag* 3/2003, S. 31-34
- 2 Kotzke, G./Stein, U./Lindemann, M./Ruschek, S.: *Integrierte Nutzungs- und Erschließungskonzepte für Innenstädte in breiter Trägerschaft. Sondergutachten zum Forschungsfeld „Stadtentwicklung und Stadtverkehr“ im Rahmen des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus, im Auftrag des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung, Frankfurt a.M./Hamburg 2002. Das vollständige Gutachten ist als download verfügbar unter http://www.bbr.bund.de/exwost/forschungsfelder/ff_index.html?exwost/forschungsfelder/012_staedtebau-verkehr.html*
- 3 *Zählungen ergeben z. B. immer wieder unausgelastete Parkhäuser, während Passanten in Befragungen gleichzeitig über Parkraumangel klagen.*
- 4 vgl. Anmerkung 1
- 5 Rothkirch, C. v./Bonny, H. W./Stein, U.: *Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler als Baustein einer nachhaltigen Regionalpolitik. Gesamtbericht, Düsseldorf/Dortmund/Frankfurt a. M. 2003*
- 6 vgl. *Arbeitskreis Frauen & Stadtplanung & Gleichstellungsstelle der Stadt Bonn: Wie Frauen Geld ausgeben. Eine Umfrage zum Einkaufsverhalten von Frauen in Bonn, dem Rhein-Sieg-Kreis und den Kreisen Ahrweiler und Neuwied von Juli bis September 2002. Hg.: Die Oberbürgermeisterin der Bundesstadt Bonn, Gleichstellungsstelle, Bonn 2003*

Gabriele Kotzke ist Dipl.-Ing., Stadtplanerin und Inhaberin des Büros *raum + prozess kooperative planung und stadtentwicklung*, Hamburg. **Ursula Stein** ist Dipl.-Ing., Raumplanerin und Inhaberin von *Stein – Büro für Raumplanung und Kommunikation*, Frankfurt a. M. ■

- Anzeige -



Der Planungsinformations- und Beteiligungsserver (PB4)

**Erfolgreich Planung im Internet präsentieren -
Bürgerinnen und Bürger zur Beteiligung einladen**

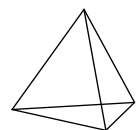
**Bürgerorientierung heißt auch,
die Bevölkerungsgruppen mit einzubeziehen,
die konventionelle Möglichkeiten
nicht wahrnehmen können!**

TöB-Modul:

**Träger öffentlicher Belange
online informieren und beteiligen -
bei konsequenter Anwendung
spart dies mehr Geld,
als die Nutzung des PB4 kostet!**

**Weitere Informationen unter
<http://www.tetraeder.com/pb4>**

tetraeder.com
internet-services · community consulting
beratung · entwicklung · forschung · schulung



tetraeder.com gmbh
Westenhellweg 103-105
44137 Dortmund

Tel.: 0231 / 189 17 17
Fax: 0231 / 189 17 18
E-Mail: info@tetraeder.com