

1 Anlass und Zielsetzung

Diese Veröffentlichung ist entstanden als Werkstattbericht eines Forschungsbausteins im Forschungsprojekt „intermobil Region Dresden“. Das Projekt war eines der fünf Leitprojekte des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung aufgelegten Forschungsprogramms „Mobilität in Ballungsräumen“. Es hat eine Laufzeit von Herbst 1999 bis zum Sommer 2004. Das Gesamtprojekt umfasst sowohl angebotsseitige Ansätze zur Effizienzsteigerung im Verkehr (u.a. automatisierte S-Bahn, virtuelle Universität, flexible Tarifierung, Live-Kamera-Systeme, Online-Auskunftssysteme) als auch Konzepte zur Nachfragebeeinflussung im Verkehr (z.B. durch ein integriertes regionales Flächenmanagement, durch die Beeinflussung der Standortwahl von Unternehmen bzw. Haushalten oder durch die Einbindung telekommunikativer Vernetzungsmöglichkeiten).

Der Forschungsbaustein „Integriertes regionales Flächenmanagement“ hat zum Ziel, die Beeinflussungsmöglichkeiten von Siedlungsstrukturen im Hinblick auf Verkehrssparsamkeit näher zu untersuchen und entsprechende umsetzungsbezogene Konzepte zu entwickeln. Raumwissenschaftliche Ansätze gibt es viele zu dieser Thematik, indessen ist deren Realisierung vor Ort von vielfältigen Rahmenbedingungen und Erfolgsfaktoren abhängig.

Die Arbeiten an diesem Thema begannen mit einer breiten Erhebung der Entwicklungsmotive und -bedingungen in den Kommunen des Untersuchungsraumes. Um diese zu ermitteln, wurden anhand von Strukturdaten 25 Gemeinden im Untersuchungsgebiet ausgewählt. In diesen Gemeinden wurden Gespräche bezüglich ihrer kommunalen Entwicklungsstrategien einschließlich der interkommunalen bzw. regionalen Bezüge geführt. Die wichtigsten Ergebnisse sind im ECTL Working Paper 5 (Koch/ Stein 2001) wiedergegeben.

Zwischen 2001 und 2003 schloss sich an diese Erhebungsphase eine Phase an, in der die Bedingungen für den Einsatz von Informations- und Beratungsangeboten in den Kommunen des Untersuchungsraumes untersucht wurden. Zu diesem Zweck wurden verschiedene Fallstudien durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Fallstudien und die Rückschlüsse daraus finden sich in diesem Bericht.

In diesem einleitenden Kapitel geht es zunächst um die Darstellung des Hintergrundes für die Fallstudien (1.1), bevor unter 1.2 das Ziel des Forschungsbausteins erläutert und daraus auch die Vorgehensweise bei der Konzeption der Fallstudien abgeleitet wird (vgl. Abbildung 1.5). Schließlich geht es in einem gesonderten Abschnitt um die spezielle Projektkonstellation und deren Bedeutung für die Rolle der Intermobilitätsforscher in ihren Kontakten mit den Kommunen und den Vertretern anderer Behörden (1.3).

Doch zuvor einige Anmerkungen zur Struktur des Untersuchungsraums.

▪ Zum Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum erstreckt sich über eine Fläche von rund 5.200 km². Hier leben knapp 1,3 Mio. Menschen, es gibt knapp 480.000 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze. Regionskern ist die kreisfreie Stadt Dresden. Weiterhin zählen zur Region die Landkreise Meißen, Riesa-Großenhain, Weißeritz und Sächsische Schweiz (sie bilden mit Dresden die Planungsregion Oberes Elbtal/ Osterzgebirge) und Teile der Landkreise Bautzen, Kamenz und Freiberg. Dieser Raum wird im Projektrahmen als „Region Dresden“ bezeichnet. Es gibt allerdings mittlerweile im Untersuchungsraum eine von Kommunen gebildete Region gleichen Namens. Sie startete als „Stadt-Umland-Region Dresden“ und dient der Kooperation zwischen den Mitgliedsgemeinden, zu denen Dresden und 14 der 16 unmittelbaren Nachbarn¹ gehören.² Um Verwirrung zu vermeiden, wird in diesem Bericht nicht von „Region

¹ Moritzburg und Radebeul sind dieser Region noch nicht beigetreten (Arbeitsstand 19.1.2004).

² Ergänzt wird diese Region durch den „Kooperationsraum Dresden“, der aus den Landkreisen Kamenz, Mei-

Dresden“, sondern je nach thematischem Bezug vom „Untersuchungsraum Dresden“ bzw. von der „Stadt-Umland-Region Dresden“ gesprochen.

Abbildung 1.1: Karte des Untersuchungsraums



Eigene Darstellung

1.1 Das Nebeneinander von Schrumpfung und Wachstum als Forschungshintergrund

Die Bevölkerung im Untersuchungsraum nahm im Zeitraum von 1990 bis 2002 (jeweils 31.12.) um knapp 70.000 Einwohner bzw. um 4,9 % ab. Auch die Vorzeichen für die weitere Bevölkerungsentwicklung und mit ihr die Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt und bei den Versorgungsinfrastrukturen sind unverändert negativ. Damit finden Forschung, Politik und Planung hier vor dem Hintergrund einer „schrumpfenden“ Region statt.

Diese Entwicklung vollzieht sich nicht nur im Raum Dresden und Ostdeutschland, sondern auch in Teilen Westdeutschlands sowie einigen Ballungsräumen in Europa (vgl. Siedentop et al. 2003). Damit taucht in der wissenschaftlichen Debatte die Frage auf, welchen Stellenwert fortan ein „Paradigma der Schrumpfung“ (Müller 2002, S. 37) haben wird. Müller plädiert dafür, dass dieses Paradigma „neben“ jenes des Wachstums tritt, denn mit den allgemeinen Vorzeichen der Schrumpfung für Kernstädte, periphere Räume und ganze Regionen ist nicht

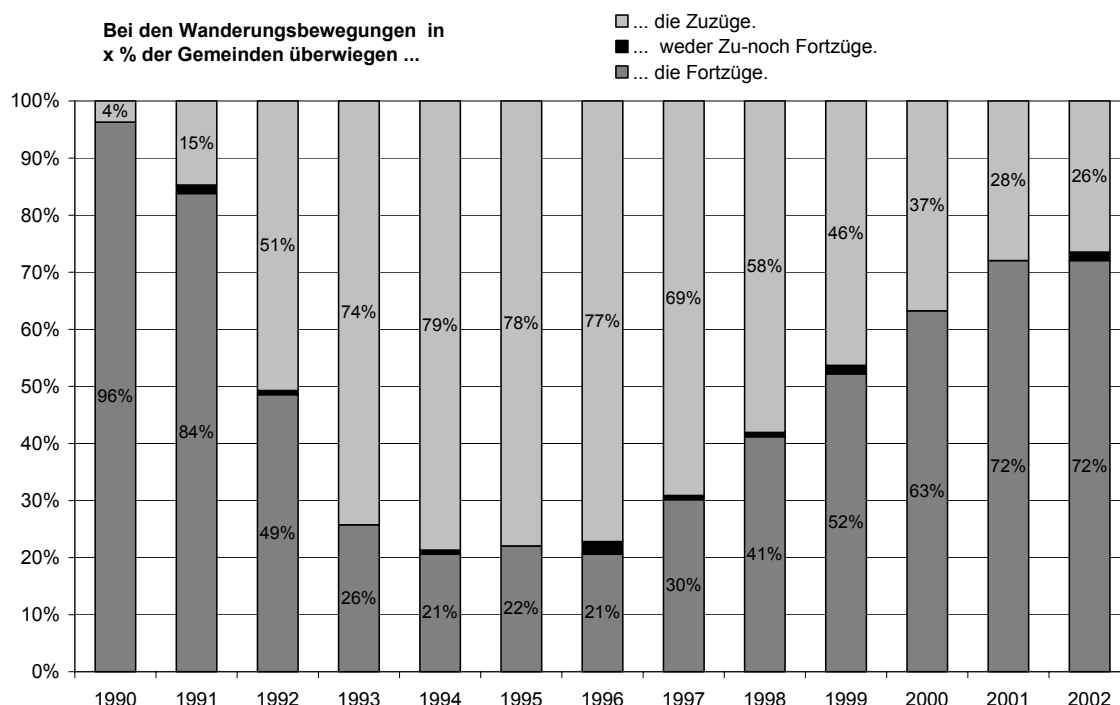
ßen, Riesa-Großenhain, Sächsische Schweiz und Weißeritz sowie der kreisfreien Stadt Dresden gebildet wird.

gesagt, dass es nicht in Teilen der Regionen oder auf Teilmärkten Wachstumsprozesse geben wird.

Es wird also in Zukunft auch in schrumpfenden Regionen wie jener Dresdens partielles Wachstum geben (vgl. dazu auch Winkel 2002). Beleg dafür erbringen Ergebnisse des Forschungsprojektes Intermobil: So fanden im Untersuchungsraum in den Jahren 2000 bis 2002 45 Neuansiedlungen statt (Glaser 2003, S. 43). Auch auf dem Wohnungsmarkt gibt es Bewegung. Im Rahmen von Intermobil konnten die Motive der Standortsuche und -wahl näher ergründet werden (vgl. Bauer/ Holz-Rau/ Scheiner 2003).

Gleiches gilt für die Gemeinden. Abbildung 1.2 zeigt, dass auch in Zeiten der regionalen Schrumpfung 26 % aller Gemeinden des Untersuchungsraums Wanderungsgewinne verzeichnen. Betrachtet man die gesamte Bevölkerungsentwicklung, d.h. auch die Geburten und Sterbefälle, können 2002 20 % als wachsende Gemeinden gelten (vgl. Abbildung 1.3).³ Diese Gemeinden sind kleiner als 10.000 Einwohner und haben überwiegend keine zentral-örtliche Funktion.

Abbildung 1.2: Bilanz von Zu- und Fortzügen in den Gemeinden seit 1990



Anmerkung: Berücksichtigt ist bei jedem dargestellten Jahr der rückwirkend konstruierte Gebietsstand 1.1.2004.

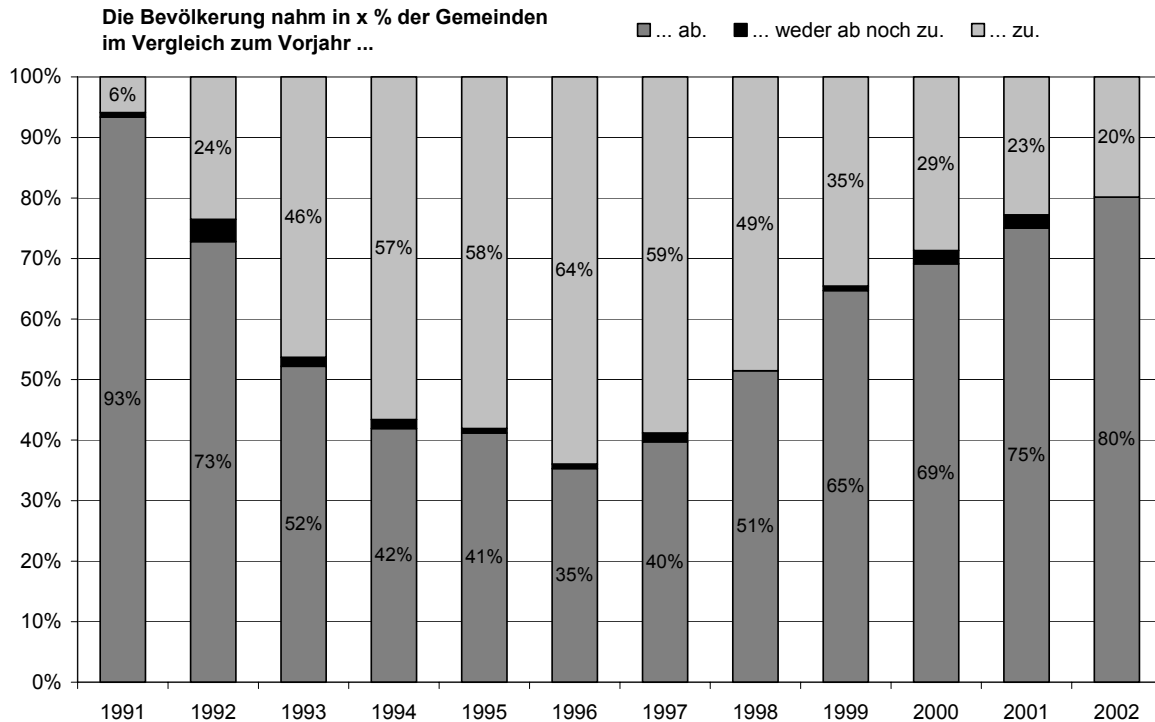
Eigene Berechnungen nach Daten des Statistischen Landesamtes Sachsen

Beide Abbildungen veranschaulichen nicht nur das Nebeneinander von Wachstum und Schrumpfung, sondern auch die Phasen der Bevölkerungsentwicklung über die vergangenen Jahre. Bis 1991 einschließlich war die Abwanderung gen Westen dominant und führte dazu, dass nur 4 % bzw. 15 % der Gemeinden Wanderungsüberschüsse aufwiesen. Mit der Fertigstellung der ersten neuen Wohngebiete im Umland Dresdens und mit Abebben der Abwanderungswelle setzte die einjährige Konsolidierung ein, um ab 1993 in eine bis 1997/1998 andauernde Phase der Differenzierung unter den Gemeinden überzugehen. In diesen etwa

³ Angesichts des natürlichen Bevölkerungsrückgangs gibt es, wie der Vergleich beider Abbildungen zeigt, seit 1993 grundsätzlich mehr „Wanderungsgewinner“ als „Bevölkerungsgewinner“.

fünf Jahren vollzog sich ein erheblicher Teil der Suburbanisierung. Der Anteil der Wanderungsgewinner stieg auf etwa drei Viertel aller Gemeinden, die der Bevölkerungsgewinner lag um 10-20 Prozentpunkte darunter.

Abbildung 1.3: Veränderung der Einwohnerzahlen in den Gemeinden seit 1990



Anmerkung: Berücksichtigt ist bei jedem dargestellten Jahr der rückwirkend konstruierte Gebietsstand 1.1.2004.

Eigene Berechnungen nach Daten des Statistischen Landesamtes Sachsen

In diesen Jahren ging die Bevölkerung des Untersuchungsraums nur um weniger als 1 % zurück: Während die natürliche Bevölkerungsentwicklung negativ war, überwogen die Wanderungsgewinne. Ausgenommen von dieser Regel waren, wenn man die Gemeinden bzgl. ihrer Zentralität gruppiert, die Mittelzentren. Selbst die Kernstadt Dresden konnte in einzelnen Jahren einen Einwohnerzuwachs verzeichnen, rechnet man ihr die erst später – 1999 – realisierten Eingemeindungen von Suburbanisierungsgemeinden rückwirkend zu.

In den Jahren 1998 bis 2000 hielten sich die Zu- und Fortzüge über den gesamten Untersuchungsraum betrachtet in etwa die Waage. Spätestens 2001 ist feststellbar, dass regional betrachtet Schrumpfung eintrat: Die Zuzüge aller Gemeinden machten nur noch 94 % aller Fortzüge aus, mithin ist die Wanderungsbilanz eindeutig negativ.

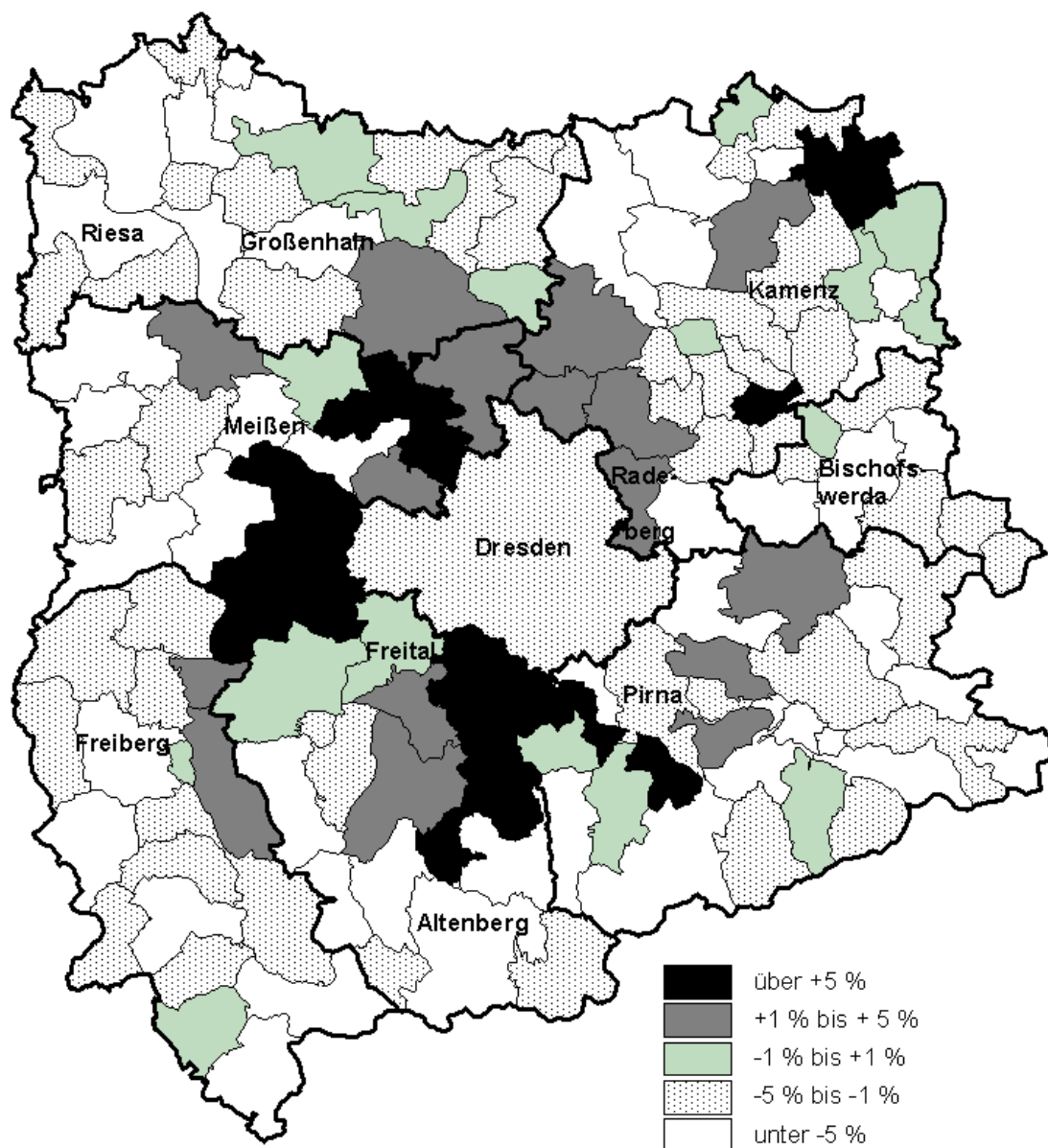
Betrachtet man für die Jahre 2001 und 2002 erneut die beiden Abbildungen, erkennt man besonders bei den kommunalen Wanderungsbilanzen, dass sich das Bild aus der Differenzierungsphase nun ins genaue Gegenteil verkehrt hat: Waren 1994-1996 noch zwischen 77 und 79 % der Gemeinden Wanderungsgewinner, sind sowohl 2001 als auch 2002 72 % Wanderungsverlierer (vgl. Abbildung 1.2).⁴ Dies veranschaulicht, warum in der öffentlichen Wahrnehmung klassische „Wachstumsthemen“ wie die interkommunale Konkurrenz an Be-

⁴ Der Rückgang der Wanderungsgewinner ist darauf zurückzuführen, dass nunmehr auch unter den kleineren Orten ohne zentralörtliche Funktion die Wanderungsverlierer überwiegen.

deutung verlieren. Dies macht einen wesentlichen Unterschied zwischen dem Forschungsprojekt Intermobil und seinem im Rahmen des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus geförderten Vorläuferprojektes der Jahre 1993-1996 aus (vgl. dazu Kutter/ Stein 1998).

Aber auch in der Schrumpfungsphase setzt sich die Differenzierung unter den Gemeinden fort. Abbildung 1.4 zeigt, dass einzelne Gemeinden in unmittelbarer Nähe zu Mittel- und Oberzentren auch im Zeitraum nach der intensiven Suburbanisierung Bevölkerungsgewinne von 5 % über vier Jahre verzeichnen. Dies sind entlang der Achse Dresden - Radebeul - Coswig - Meißen die Kommunen Moritzburg, Weinböhla und Klipphausen, entlang der Achse Dresden - Freital die Kommune Wilsdruff (mit dem eingemeindeten Kesselsdorf). Südlich der Achse Dresden - Heidenau - Pirna entwickeln sich besonders die an der künftigen A 17

Abbildung 1.4: Bevölkerungsentwicklung 1998-2002 im Untersuchungsraum



Eigene Berechnungen nach Daten des Statistischen Landesamtes Sachsen

gelegenen Kommunen Bannewitz, Kreischau, Dohna, Dohma sowie das weiter südlich gelegene Reinhardtsgrimma. Auch das Richtung Nordosten gelegene Ohorn an der A 4 passt in dieses Interpretationsschema. Im äußersten Nordosten des Untersuchungsgebietes schließlich kommt Oßling hinzu, das Nachbarstadt vom nicht mehr betrachteten Hoyerswerda ist. Diese Gemeinden zeichnet alle aus, dass sie genau neben den gut infrastrukturell gelegenen zentralen Orten und Achsen gelegen sind.

Auch die Gemeinden mit geringerem Bevölkerungswachstum bestätigen diese generelle These der unverändert fortbestehenden Suburbanisierung. Hier lassen sich auch die Nachbargemeinden anderer Mittelzentren wie Freiberg oder Kamenz nachweisen. Allerdings können auch einzelne Mittelzentren in Achsenlage – nämlich Radebeul und Radeberg – zu dieser Gruppe gerechnet werden.

Die Achse zwischen Dresden und Meißen ist insofern ein gutes Beispiel für die sehr verschiedene Bevölkerungsentwicklung im Verlaufe einer Achse: Während Weinböhla, immerhin an einer Straßenbahn und einer aufgewerteten Regionalbahn gelegen, relativ stark und Radebeul verhalten wächst, verzeichnen Meißen und besonders Coswig Bevölkerungsrückgänge.

Diese Unterschiede gilt es zu berücksichtigen, wenn Konzepte für Teilräume oder einzelne Gemeinden im Untersuchungsraum entwickelt werden.

1.2 Zielsetzung des Forschungsprojektes und Struktur der Fallstudien

Das Forschungsprojekt kann – wie weiter oben bereits ausgeführt – in zwei Teile unterschieden werden: Neben den Forschungsbausteinen mit dem Kernziel der Verbesserung der Verkehrseffizienz innerhalb des Verkehrssystems behandeln die anderen Forschungsbausteine das Kernziel der Nachfragebeeinflussung im Verkehr. Hierunter kommt gerade dem Forschungsbaustein „Integriertes regionales Flächenmanagement“, dessen Fallstudien in diesem Bericht dokumentiert werden, als Hauptaufgabe „das Hinwirken auf eine den Zielen der Vorsorge dienende räumliche Struktur der Nutzungsverteilung in der Region“ (Kutter 2002, S. 3) zu.

Die diesem Forschungsbaustein und seinem Tätigkeitsfeld zukommende Aufgabe ist sehr zentral, denn ohne über die „Dinge vor dem Verkehr“ Bescheid zu wissen, ist die Bewältigung des Verkehrs nur sehr begrenzt möglich. Die Forschung in diesem Bereich legt das wissenschaftliche Fundament für die Strategie der Verkehrseinsparung, der zufolge durch eine geschickte Organisation der Raumnutzung möglichst wenig motorisierter Verkehr entsteht (Stichwort „Stadt der kurzen Wege“) und Vorbedingungen für eine Verlagerung des verbleibenden Autoverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel erfüllt werden.

Bei der Verkehrseinsparung kommt der Entwicklung der Siedlungsstruktur – neben den z.B. steuerrechtlichen Rahmenbedingungen, die diese Siedlungsstruktur bedingen, und neben den individuellen bzw. betrieblichen Zuordnungen der Verkehrsquellen und -ziele, die diese Siedlungsstruktur in alltägliches Handeln umsetzen – eine zentrale Rolle zu. Forschungen haben ergeben, dass die Einsparpotenziale beim motorisierten Verkehr in diesem Handlungsfeld beträchtlich sind, obwohl angesichts der seit Jahrzehnten dominanten Zersiedlungsprozesse realistischerweise nur davon ausgegangen werden kann, das Ausmaß dieser Zersiedlung in Grenzen zu halten.⁵

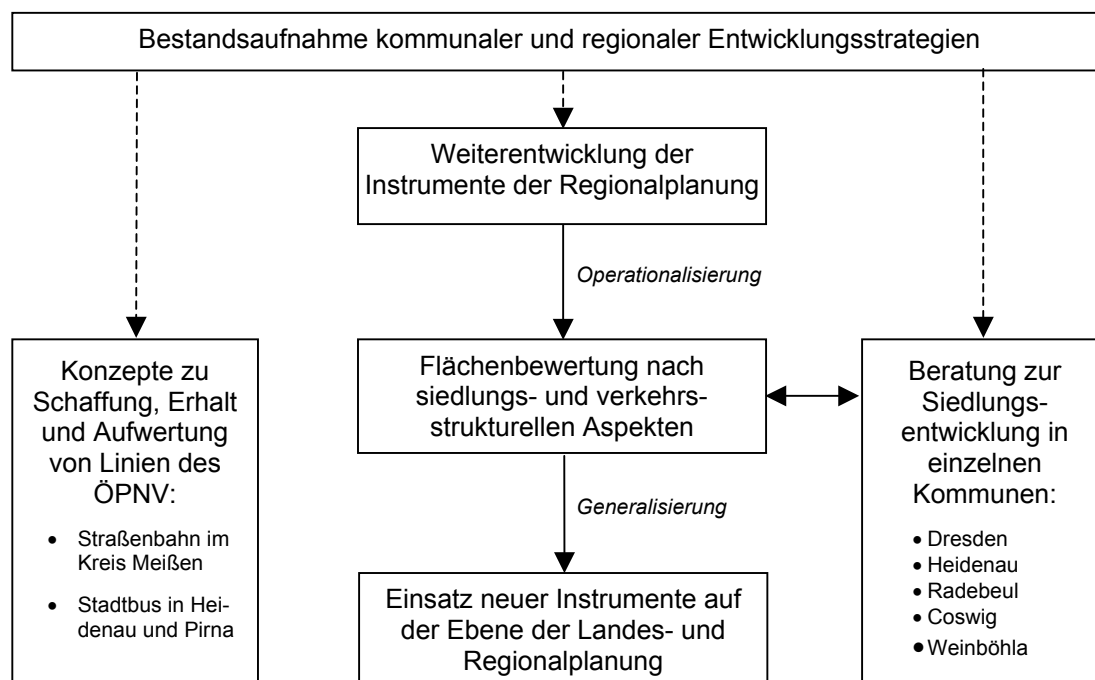
Wichtiger Akteur in der Siedlungsentwicklung sind die Kommunen, die über ihre im Grundgesetz fixierte Planungshoheit darüber bestimmen, wo was wie gebaut werden kann. Fak-

⁵ Einen sehr guten Überblick über Erfordernis und theoretische Hintergründe einer „Option Verkehrsminderung durch Raumstruktur“ gibt das Vorläuferprojekt zu Intermobil (vgl. Kutter/ Stein 1998).

tisch sind die Kommunen jedoch vielfältigen Einflüssen ausgesetzt. Beispielhaft seien genannt: Fachplanungen wie der Landschaftsschutz oder auch die Verkehrsplanung formulieren Ansprüche, die den kommunalen Vorhaben gegenüber Priorität haben können; Genehmigungsbehörden auf regionaler Ebene und regional handelnde Institutionen wie die Regionalplanung begleiten kommunale Planungen kritisch aus einem überkommunalen Blickwinkel; Finanzflüsse in Gestalt von Steuereinnahmen, dem Finanzausgleich oder Fördermitteln bestimmen den Handlungsspielraum. Und nicht zuletzt sind es die Kommunen selbst, die als Nachbargemeinden über Stellungnahmen, auf dem Verhandlungswege oder in Kooperationen aufeinander Einfluss nehmen.

Vor dem Hintergrund, dass die theoretischen Einspareffekte kommunaler und auch regionaler Strategien belegt sind, aber deren Umsetzung noch längst nicht zufriedenstellend geregelt ist, geht es in dieser Studie um die Umsetzungsbedingungen für die sogenannten verkehrssparsamen Siedlungsstrukturen. Die in Abbildung 1.5 schematisch dargestellte Konzipierung der bearbeiteten Fallstudien basiert auf der Bestandsaufnahme kommunaler und regionaler Entwicklungsstrategien (vgl. Koch/ Stein 2001). Dabei wurden Rahmenbedingungen, Ziele und Instrumente der kommunalen Akteure näher exploriert und der weitere Forschungsbedarf im Hinblick auf umsetzungsfähige Strategien einer geordneten Siedlungsentwicklung abgeleitet. In der Untersuchung kamen der Verkehrs- wie auch der Regionalplanung eine hohe Bedeutung zu: der ersteren hauptsächlich über ihre baulichen und betrieblichen Instrumente zur Vorhaltung eines Erschließungsgrundgerüsts, der anderen vor allem durch ihre Instrumente der Information und Beratung. Hinzu kommt die Flächensteuerung, die die Kommunen im Rahmen der Flächennutzungsplanung und neuerdings durch die integrierten Stadtentwicklungskonzepte betreiben.

Abbildung 1.5: Struktur der Fallstudien



Eigene Darstellung

In der Operationalisierung wurden Kriterien zur Bewertung von konkreten Flächen bzw. Standorten zu Wohnbauzwecken nach verkehrlichen und siedlungsstrukturellen Aspekten entwickelt. Die Kriterien wurden v.a. auf ausgewählte Standorte in Dresden angewandt, konnten jedoch bei der Beratung auch auf andere Kommunen im Umland hinsichtlich einer verkehrseffizienten Siedlungsentwicklung übertragen werden. Daneben wurden Konzepte

zum Erhalt, Auf- und Ausbau von einzelnen ÖV-Linien bzw. Netzen erstellt, um ausgewählte Standorte in ihrer Anbindungsqualität aufzuwerten und so einen Anreiz zu einer städtebaulichen Bestandsentwicklung zu schaffen. Die Ergebnisse wurden mit dem Instrument der Flächenbewertung insofern rückgekoppelt, als die städtebaulichen Anforderungen und verkehrlichen Bedienungsstandards umsetzungsnäher ausgestaltet wurden.

In der Generalisierung der Bewertungs- und Beratungsinstrumente für die regionale und Landesebene entstand das Leitbild einer geordneten Raumstruktur. Darin konnten durch die Landesplanung geänderte bzw. neu eingeführte Instrumente der siedlungsstrukturellen Schwerpunktsetzung (weniger Zentrale Orte, dafür Festlegung von Siedlungs- und Versorgungskernen sowie Orte mit besonderen Funktionen) einfließen. Dies eröffnete wiederum die Diskussion über die Umsetzung auf kommunaler Ebene. Somit bestand der Ansatz im Projekt darin, die verschiedenen Planungsebenen und raumrelevanten Aufgabenbereiche untereinander und miteinander zu verknüpfen und so eine integrierte Sichtweise bzw. Strategie von Siedlung und Verkehr aufzuzeigen.

1.3 Die Rolle des Forschungsprojektes in der Zusammenarbeit mit kommunalen und regionalen Akteuren

Das Forschungsprojekt „intermobil Region Dresden“ verfolgt mit seinem Ziel einer die Daseinsvorsorge sichernden Raumstruktur ein Anliegen, das zunächst normativen Charakter trägt, aber durch seine über Jahre hinweg betriebene wissenschaftliche Ableitung wohlbegründet ist. Insofern geht es im Projekt weniger um die Fortführung der Forschung zur Notwendigkeit verkehrssparsamer Siedlungsstrukturen, sondern in erster Linie um Implementationsforschung: Es werden Maßnahmen entwickelt und im Untersuchungsraum umzusetzen versucht. Entscheidend ist vor diesem Hintergrund, die Voraussetzungen zu schaffen oder zu ermitteln, unter denen eine auch über die Dauer des Projektes hinaus gesicherte Fortsetzung dieser und ähnlicher Maßnahmen wahrscheinlich ist.

Das hiermit verbundene Problem besteht darin, dass es im Untersuchungsraum Dresden und mit ihm in vielen anderen Stadtregionen keine geeignete „Arena“ für dieses Thema gibt: Die grundsätzlich in Frage kommende Stadt-Umland-Region ist erst im Aufbau begriffen, die ebenfalls denkbare Regionalplanung ist ein eigenständiger Akteur. Damit oblag es den Bearbeitern des Forschungsprojektes – und hier jenen des Forschungsbausteins „Integriertes regionales Flächenmanagement“ –, sich diese Arena zunächst selbst zu schaffen. Dies geschah in verschiedener Weise. In zwei der hier dokumentierten vier Fallstudien wurde dem speziellen Thema angemessen bewusst die Beratungssituation mit einer einzelnen Kommune bzw. mit einem Landkreis gesucht. In den beiden anderen Fällen vermittelte Intermobil zwischen Akteuren und betrieb somit gezielte Vernetzung.

Der interdisziplinäre Forschungsansatz muss in der Beratungssituation mit einem zumeist eindeutig disziplinär festgelegten regionalen Akteur vermittelt werden. Auch dies hat den Einstieg in die Beratungsgespräche erschwert und ist letztendlich dafür verantwortlich, dass neben die Implementation von Maßnahmen, die mit umsetzungsorientierten Projekten verbunden ist, die „Bewusstseinsverstärkung“ als Grundvoraussetzung für Umsetzungsschritte tritt. Dieser Umstand erklärt die verschiedenen Stadien der Implementation: Am Anfang stand in aller Regel die Bestandsaufnahme von Handlungsorientierungen und Entwicklungsvorstellungen, gefolgt von auf die Bedürfnisse der verschiedenen Akteure abgestimmten unterschiedlichen Maßnahmevorschlägen und schließlich den Bestrebungen um eine Wirkungsverstärkung in den Handlungszusammenhängen vor Ort – meist durch die Unterstützung oder die Herstellung neuer Netzwerke.

Diese Tatsache wirkt sich auf die Rolle der Berater aus. Sie wechselt zwischen dem Forscher (bzgl. der Handlungsorientierungen und Entwicklungsvorstellungen), dem Initiator (von Arbeitsforen oder konkreten Maßnahmen), dem Inputgeber (auf solchen Arbeitsforen), dem

Moderator (ebenfalls auf solchen Arbeitsforen) und schließlich dem Evaluator (der eigenen Tätigkeit). Damit verlässt das Forschungsprojekt den Rahmen sonst bisweilen anzutreffender „Elfenbeinturm“-Forschung, muss aber dennoch bei allem Praxisbezug den wissenschaftlichen Kontext im Auge behalten. Im Kontakt mit lokalen und regionalen Partnern in den Kommunen und regionalen Planungsverbänden bedeutet dies, dass Arbeitsgruppen, Konzepte und konkrete Maßnahmen jeweils nur angestoßen werden. Intermobil erbringt dabei keine vom Auftraggeber BMBF finanzierten Gutachten oder gar Planungsleistungen ein.

Die Rolle der Forschungsprojektes in der Zusammenarbeit mit kommunalen und regionalen Akteuren besteht demnach in erster Linie in der Initiierung und Moderation von Strategien, Konzepten und Maßnahmen, die dem Ziel der verkehrssparsamen Siedlungsentwicklung förderlich sind. Dies erfolgte nach verschiedenen Elementen einer kommunikativ-diskursiven Vorgehensweise (vgl. Seite 2000; Tabelle 1.1): Um Themen einzuführen bzw. wieder aufzugreifen, wurden Zukunftswerkstätten veranstaltet, so zur Weiterentwicklung der Regionalplanung und zur Siedlungsentwicklung in bestimmten Räumen. Im Fall der Konzepte zum Stadtverkehr in zwei Nachbarstädten geschah dies über Arbeitsgespräche und eine Arbeitsgruppe. War – wie in diesem Fall – eine Thematik bereits etabliert, so wurde ihre Konkretisierung bzw. Umsetzbarkeit in Arbeitsgruppen mit den dafür zuständigen Akteuren erörtert. Zur Zukunft einer Straßenbahnlinie sowie zur Landesplanung wurden auch mündliche bzw. schriftliche Stellungnahmen abgegeben und später mit den Adressaten erörtert.

Tabelle 1.1: Einsatz von Moderations- und Arbeitstechniken in den einzelnen Fallstudien

Fallstudie	(Zukunfts-) Werkstätten	Arbeitsgespräche	Arbeitsgruppen	Stellungnahmen
Entwicklung eines Instrumentes zur Flächenbewertung		• (Einstieg+ Abschluss)		
Beratung zur Siedlungsentwicklung an einer Straßenbahn	• (Abschluss)			• (Einstieg)
Initiierung und Beratung zu Stadtverkehrskonzepten in Nachbarstädten		• (Einstieg)	• (Tätigkeitsschwerpunkt)	
Beratung zur Fortentwicklung der Regional- und Landesplanung	• (Einstieg)			• (Abschluss)
vereinzele Beratungen zu Fragen der Stadtentwicklung	•			•

Eigene Darstellung

Durch diese Vorgehensweise wurde sicher gestellt, dass nicht nur eine einseitige Beratungssituation bestand, sondern Vorstellungen und Zielsetzungen ausgetauscht und so die Strategien und Konzepte gemeinsam mit den Akteuren auf die konkreten Fälle zugeschnitten werden konnten.