

Stadtregionen und die Politik der Drehscheibe

Zur Konstitution und Konstruktion von Räumen in der Welt der *flows*

Hintergrundpapier zum Ergänzungsprojekt II:

Logistische Dienstleistungen als Motor der Regionalentwicklung?

Erkner, Januar 2004

Dr. Markus Hesse

IRS/Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung

Flakenstr. 28-31

15537 Erkner

mhesse@irs-net.de

Kurzfassung

Das Vorhaben greift die Tendenz von Stadtregionen auf, sich im Zuge des ökonomischen Wandels als *Drehscheibe* einer globalisierten Ökonomie zu positionieren. Dies gilt sowohl für Information bzw. Kommunikation als auch für den Außenhandel, und es trifft nicht mehr nur auf die traditionellen *Gateways* des Warentauschs zu: die Handels- und Hafenstädte. Eine größere Zahl von Agglomerationen in Deutschland versucht sich in den letzten Jahren auf dem Gebiet von Verkehr und Logistik zu positionieren; in jüngster Zeit gilt dies auch für ländliche Regionen. Das Ziel solcher Strategien ist, durch Aufbau entsprechender Kompetenzen regionale Wertschöpfung zu generieren, vor allem im Bereich Transport und Logistik, teilweise auch darüber hinaus. Damit einher geht ein Wandel von der Infrastrukturpolitik alten Typs zu einer modernen, regionalen *Governance of flows*.

Das Vorhaben fragt vor diesem Hintergrund, auf welchem Fundament von Lagevorteilen, Infrastrukturausstattung und Unternehmensbesatz solche Strategien basieren, welches Problemverständnis ihnen zugrunde liegt und inwieweit Sie ihren eigenen Ansprüchen gerecht werden. Einige Regionen legen die Vermutung nahe, dass sie sich primär rhetorisch positionieren. Forschungshypothese ist hier, dass in solchen durchaus verbreiteten Fällen eher symbolische Dimensionen des *place making* dominieren. Logistikregionen werden daher an dieser Stelle auch als Idealtypen einer Konstruktion von Räumen interpretiert.

Als Untersuchungsmethode wird ein zweistufiges Vorgehen gewählt: Zunächst erfolgt eine Sichtung und systematische Auswertung von Sekundärquellen zu potenziellen und realen Logistikregionen, die z.T. aus der eigenen Arbeit vorliegen (Programme), z.T. zu beschaffen sind (Daten). Im zweiten Schritt ist der Einsatz qualitativer Verfahren vorgesehen, vor allem Interviews mit Akteuren in ausgewählten Regionen (intermediäre, öffentlicher Sektor). Perspektivisch bietet das Vorhaben Potenziale zur Fortführung im europäischen Ausland.

1. Ausgangspunkt

Ausgangspunkt dieser Überlegungen ist die Frage nach der räumlichen Dimension und Ver- bzw. Ent-Ankerung von Kapital-, Informations- und Warenfluss (den sogenannten *flows*). Globalisierung, technologischer Wandel und sinkende Raumüberwindungskosten haben in den vergangenen Jahrzehnten zu einer Reorganisation der räumlichen Arbeitsteilung geführt (IMF 2001, Dicken 2003). Diese Entwicklung vollzieht sich im Kontext der umfassenden Tertiärisierung, also des Übergangs von der produktions- zur stärker dienstleistungsorientierten Ökonomie (OECD 2002). Diese Entwicklung manifestiert sich in einer langfristig steigenden Nachfrage nach Dienstleistungen (unabhängig davon, wie hoch man den Stellenwert der industriellen Produktion künftig ansetzt). Dazu gehören sowohl „neue“ Informations- und Kommunikationsleistungen (z.B. Beratungsdienste, unternehmensnahe Services, EDV, Technologien) als auch distributive Dienste, also insbesondere Logistikdienste und mehr oder minder traditionelle Transport- und Lagerdienste.

Im Zuge des Bedeutungsgewinns von Information und Kommunikation wurde spätestens in den 90er Jahren unterstellt, dass es zu einer Substitution physischer durch immaterielle Transfers kommen würde. In räumlicher Hinsicht wurde sogar ein ‚Verdampfen‘ physischer Distanz unterstellt, in dessen Konsequenz z.B. regionale Disparitäten neujustiert würden. Statistische Daten und empirische Befunde sprechen jedoch für eine anhaltende Bedeutung bzw. weiteres Wachstum physischen Austauschs (WTO 2002). Insofern geht es nicht pauschal um eine Dichotomie physischer und immaterieller Transfers, sondern um die komplementäre Beziehung zwischen beiden Ebenen. Auch moderne Formen der Vernetzung sind in hohem Maße an physische Infrastrukturen gekoppelt, sie setzen reale Räume voraus (in denen z.B. physische Arbeit verrichtet wird), und äußern sich in Gestalt wachsender Verkehrsmengen.

Die zunehmende Bedeutung von Transfers und Vernetzungen eröffnet vielversprechende Forschungsperspektiven – gerade auch jenseits des verengten, traditionell technisch-ökonomisch fokussierten Blicks der Verkehrswissenschaften. So findet dieses Thema in jüngster Zeit verstärkten Niederschlag in den Sozial- und Raumwissenschaften (Cragg 2002, Creswell 2001). Dabei geht es zunächst eher abstrakt um die Mobilität von Information, Personen, Gütern und ihre gesellschaftliche bzw. kulturelle Dimension (vgl. Urry 2000). Zum anderen werden Forschungsansätze zur Analyse globaler Produktionssysteme und Lieferketten (vgl. den Global Commodity Chain-Ansatz, Gereffi 1994) verstärkt auch mit dem konkreten System des Warentauschs verknüpft.

2. Zur Rolle der Agglomerationen im System der „flows“

Agglomerationen dienen als Kristallisationspunkte dieser Entwicklung. In der Stadtregion stellt sich in besonderer Weise die Frage, inwieweit immaterielle Transfers und Dienste eine physische Basis haben bzw. mit dieser verkoppelt sind. Dahinter steht die grundsätzliche Überlegung, ob sich die Metropolen unter dem Einfluss des „space of flows“ (M. Castells) per se wandeln – wenn nicht zu *Gateway-Cities* (Einfallstoren), so doch zu bedeutenden *Hubs* (Netzknoten) im System der *flows* – und welche Konsequenzen dies für das System der physischen Transfers hat? Castells hat seinerzeit behauptet, dass das System bzw. der Raum der Ströme Vorrang gegenüber dem Raum der Ort habe (1985, 1996). Ich wäre hier vorsichtig und vermute zunächst eine Transformation der klassischen Funktion der Stadt. Ihre Genese hatte Max Weber in seinem berühmten Aufsatz „Die Stadt“ auch der Rolle des Marktplatzes zugeschrieben, indem er Stadt u.a. als „Ort regelmäßigen Güteraustausches“ definierte (Weber 1921, 61). Diese These wurde später von Harris und Ullman (1945, 9) in ihrer Theorie der mehrkernigen Stadtentwicklung aufgegriffen.

Im Entwicklungszyklus der modernen Stadt ist der Funktionswandel vom Handel über die Industrie zu den Dienstleistungen durchaus signifikant (vgl. für große Metropolen Abu-Lugod 1999, Sassen 1991). Generell spricht auch viel für die Vermutung, dass die Städte derzeit vom Strukturwandel hin zu einer wissensbasierten Ökonomie mehr profitieren als riskieren; vgl. als aktuelle Quelle den DIW-Wochenbericht 26/2003 zur Entwicklung der deutschen Großstadtregionen in den 90er Jahren.

„Cities and urban regions become, in a sense, staging posts in the perpetual flux of infra-structurally mediated flow, movement and exchange.“ (Graham 2000, 114)

Die Frage ist aber, ob die Herausbildung der austauschorientierten Ökonomie zugleich zu einer Renaissance von Warentausch und Außenhandel führt, die dem Bereich der physischen Transfers eine neue Rolle zuweist und insofern eine besondere Profilierung von Regionen auf diesem Gebiet rechtfertigen würde? Molenaar (2001) hat diese Frage am Beispiel Rotterdams idealtypisch – wenn auch sicher nicht verallgemeinerbar – auf den Funktionswandel vom *mainport* zum *brainport* angewendet, also der Ergänzung, aber nicht Substitution des physischen Transfers durch informatorische Dienste und Know-How. Zumindest in den Großstadtregionen entwickeln sich die Subsysteme des materiellen und informatorischen Transfers aber parallel bzw. komplementär. Sie sind zugleich räumlich sehr spezifisch ausgeformt. Dies zeigt das Beispiel London, wo den kreativen bzw. finanziellen Distrikts der Inner City ein *Western*

Wedge (Heathrow) als austauschorientierter, transitorischer Realraum sowie Strategien für ein – virtuelles und materielles – *E-London* entsprechen (GLA 2002).

Verglichen mit dem traditionellen Begriff des Marktplatzes ist die moderne Stadtfunktion heute sicher angemessener im Bild des global eingebundenen „Netzknoden“ repräsentiert. Dieser stellt zwar eine eigene Lokalität dar, muss sich aber gleichzeitig und in wachsendem Maße der Raumlogik des Fließenden anpassen. Amin/Thrift (1992) hatten diese Interdependenz des Lokalen mit dem Globalen am Beispiel von Industriedistrikten ausgeführt (und dabei auch die Thesen des „new regionalism“ kritisiert). Bezogen auf die Rolle von Städten haben sie diese Kritik jüngst erneuert und in einen größeren Zusammenhang von globaler und lokaler Entwicklung gestellt (Amin/Thrift 2002; vgl. dazu auch Smith 2001). Das Komplementäre von immateriellen Transfers bzw. Strömen und ihrem physisch-materiellen Unterbau spielt dabei eine wichtige Rolle (Storper/Walker 1989, Wandel/Ruijgroik 1993). Beide Ebenen sind eng miteinander verknüpft und voneinander abhängig (Hesse 2003).

3. Logistischer Strukturwandel, Standortstrategien und die Politik der Drehscheibe

Im folgenden soll die Frage nach den Interdependenzen und Interaktionen von physischen Transfers und ‚materiellem Raum‘ als Forschungsfrage konkretisiert und operationalisiert werden. Dies geschieht mit Blick auf *Stadtregionen*, die als räumliche Ankerpunkte im System des ökonomischen Austauschs betrachtet werden und insofern einen geeigneten Bezugsrahmen für die Forschung bieten. In analytischer Hinsicht wurde diese Sichtweise bereits durch den Bearbeiter auf die Frage nach der Lokalisierung der *flows* und ihrer Schnittstellen angewendet (s. Hesse 2002a sowie die Habilitation). Gegenstand der Untersuchung im Rahmen der Habil. war die Überprüfung der Hypothese, dass es in den Metropolregionen im Zuge des technisch-ökonomischen Strukturwandels erstens eine nennenswerte Auslagerung der Logistikfunktion aus den Kernstädten gebe und dass diese zweitens eine der treibenden Kräfte der Suburbanisierung sei. Die Ansiedlung dieser „Pioniere“ und die Vorhaltung von Infrastrukturen würden drittens Kopplungsprozesse im Sinne einer „geographischen Industrialisierung“ in Gang setzen (vgl. Storper/Walker 1989), die zur weiteren Ausreifung Suburbias beitragen. Während die Hypothesen 1 und 2 als bestätigt gelten können, trifft dies für Hypothese 3 nur sehr eingeschränkt zu (Publ. in Vorber.).

Das räumliche Auftreten der Logistik ist das Resultat der Standortstrategien von Unternehmen, in denen sich unterschiedliche Muster erkennen lassen. Ausschlaggebend hierfür ist die jeweilige Struktur und Konfiguration der logistischen Netze, die verschiedene Skalenniveaus

abdecken und lokale, regionale oder überregionale Reichweiten haben. Diesen Mustern ist gemeinsam, dass sie die Tendenz zur Zerlegung, Mobilisierung und Re-Konzentration der supply chains widerspiegeln. Traditionell haben sich die Einrichtungen des Güterumschlags in Abhängigkeit von den Industriestandorten entwickelt: Distributionsstandorte waren in der Regel an den beiden Enden der produktionsgeprägten Transportketten lokalisiert, dem Standort der Erzeugung (Fertigungsstandort) und dem Standort des Konsums bzw. des Transports zum Endkonsumenten (Handel). Dies waren zu Zeiten der fordistischen Industrie in aller Regel die Ballungsräume. Die Dezentralisierung der industriellen Fertigung hatte nun auch eine veränderte Standortwahl bei Güterumschlag und Lagerung zur Folge (Chinitz 1960; Pred 1977). Mit der stetigen Verbesserung der Transport- und Kommunikationstechnologien und der durchgängigen Rationalisierung der Materialflüsse wurden neue Logistikkonzepte eingeführt, mit signifikant vergrößerten Netzen (vgl. De Ligt/Wever 1998; Pochet et al. 2000).

Die Restrukturierung der Logistikketten hat mit Blick auf die räumliche Dimension der Warenwirtschaft mindestens zwei wichtige Konsequenzen: Erstens wird ein allgemeiner Trend zur deutlichen Reduzierung der Lagerstandorte beobachtet, je nach Branche und Warengruppe, in Abhängigkeit von der Rolle des Haupttransportführers (Spedition, Werkverkehr) und der Größe des Marktgebietes. Die Fallstudien von Glaser (1995, 162) haben die Zurückverlagerung der Lagerhaltung innerhalb der logistischen Kette sowie den Trend zur Zentralisierung der Lagerfunktion recht eindeutig aufgezeigt. Diese Aufwärtsbewegung in der Hierarchie der Lagerebenen hat entsprechende Konsequenzen auf jeder Stufe: Dem Bedeutungszuwachs der Zentralläger gegenüber den Regionallägern entspricht deren Bedeutungsgewinn gegenüber den lokalen Lägern.

Als zweites Merkmal der neuen Logistikkonzepte im Kontext der veränderten Produktions- und Distributionslandschaft ist die Einrichtung neuer Distributionszentren zu nennen. Diese werden insbesondere in den Versorgungsketten der großen Handelsunternehmen sowie bei logistischen Dienstleistern errichtet, aber auch bei aufkommensstarken Industrieverladern. Dort werden logistische Leistungen konzentriert und kostengünstig abgewickelt (s. Abbildung 1). Infolge der Synchronisierung von unterschiedlichen Geschäftsabläufen im Unternehmen bzw. zwischen den Betrieben ergibt sich die Notwendigkeit zur Einrichtung von Puffern. Sie stimmen Ordereingang, Auftragsabwicklung und Warenausgang sowie Erfolgskontrolle – so könnte eine typische Wertschöpfungskette beschrieben werden – aufeinander ab und gleichen zeitliche Diskontinuitäten im Materialfluss aus. Distributionszentren sind insofern die (flussorientierten) Nachfolger der alten (bestandsorientierten) Lagerhäuser.

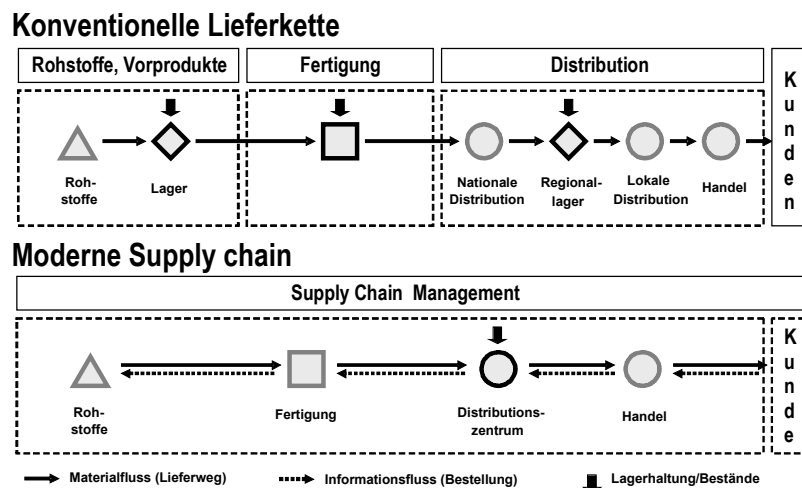


Abbildung 1: Aufbau traditioneller und moderner Lieferketten
 Quelle: eigene Darstellung (vgl. Hesse/Rodrigue 2004)

Räumliche Konsequenz dieser neuen Logistikkonzepte ist also erstens die Reduzierung der Lagerstandorte insgesamt, zweitens die Errichtung neuer Distributionszentren. Ihr Standort rückt, aufgrund der tendenziell zunehmenden Abnehmerorientierung der Ökonomie insgesamt, von der Seite der Produktion stärker in Richtung des Konsums, also räumlich gesehen (wieder) auf die Agglomerationen zu (Mueller/Laposa 1994). Zumindest gilt Kundennähe als zentraler Imperativ für die Logistik. In der Produktionslogistik kann dies auch weiterhin ein werknahe Standort sein, im Bereich der Distribution sind dies immer öfter strategisch platzierte Areale mit gutem Zugang zum Verkehrsnetz und zu den Verdichtungsräumen. Dass diese Standorte höchste Anforderungen an die Verkehrserreichbarkeit erfüllen müssen, ergibt sich in gewisser Weise von selbst. Die Globalisierung der Weltwirtschaft und damit die tendenzielle Globalisierung der Warenströme unterstützt diese Entwicklung.

Vor diesem Hintergrund soll das vorliegende Projekt die Logistik in strategischer Hinsicht untersuchen. In der Diskussion städtischer Entwicklungsstrategien taucht immer wieder die Metapher von der *Drehscheibe* oder vom *Gateway* auf – ohne dass klar wäre, um welche Art von Austausch es dabei geht und ob diese Option heute noch Bestand haben kann. *Berlin* ist ein gutes Beispiel hierfür. Seit der Wende gilt die Metropolregion angeblich als Schnittstelle für den Austausch mit Mittelosteuropa. „Drehscheibe für den Osten“ steht auch in den Überlegungen zum neuen Stadtentwicklungskonzept Berlin 2020 an vorderster Stelle (SenStadt 2002, 3). Es ist jedoch unklar, wie realistisch diese Erwartung ist – zum einen unter Beachtung der Osterweiterung der EU, die einen traditionellen Anlass zur Einrichtung von Schnittstellen obsolet macht (Staatsgrenzen, Systemgrenzen); zum anderen mit Blick auf die jeweili-

ge Ausprägung von physischen und immateriellen Strömen und deren Interdependenz: Welche Konsequenzen hätte eine *Politik der Drehscheibe*, was macht sie erfolgreich, wo liegen ihre Grenzen? Auf welche empirische Basis stützen sich entsprechende Strategien?

4. Stellenwert und Raumlogik der Logistikwirtschaft

An dieser Stelle soll der Stellenwert der Logistikwirtschaft kurz skizziert werden. Einer formalen, wirtschaftsstatistischen Definition zufolge (nach der 1998 eingeführten Systematik der Wirtschaftszweige, WZ 93) umfasst sie in Deutschland die Untergruppen Güterbeförderung im Straßenverkehr (hier Gütertransport genannt; WZ 6024), Frachtumschlag und Lagerei (WZ 631), Spedition (WZ 63401) sowie die neu eingeführten Untergruppen Postfrachtdienste (WZ 64113) bzw. private Paketdienste (WZ 64123). Diese Untergruppen werden hier auch unter der Bezeichnung Logistik zusammengeführt. Zusätzlich wird, davon getrennt, der Großhandel betrachtet, der ebenfalls mit der physischen Distribution von Waren befasst ist (WZ 51). Er bildet zusammen mit den Logistik-Untergruppen die Gesamtsumme der Distribution. Datenbasis dieser Analysen ist die Statistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SV-Beschäftigten) der Bundesanstalt für Arbeit.

Die in diesen Wirtschaftszweigen erfassten Beschäftigten der Distribution hatten in Deutschland 1998 eine Größenordnung von 1,741 Millionen und damit einen Anteil von 6,4 % an der Gesamtbeschäftigung (s. Tabelle 1). Die Zahl der Logistikbeschäftigten als Teilmenge der Distribution lag bei 627.668. Der Großhandel hatte mengenmäßig eine fast doppelt so große Bedeutung wie die hier als Logistik erfassten Bereiche, sein Anteil an der Gesamtbeschäftigung lag bei gut 4 %, der Anteil der Logistik an der Gesamtbeschäftigung bei 2,31 %. Innerhalb der Logistik bilden die Speditionsbeschäftigten mengenmäßig die größte Gruppe (349.673), gefolgt von den Beschäftigten im Gütertransport (176.720). Die beiden kleinsten Gruppen bilden die seit Einführung der WZ 93 separat erfassten Postfrachtdienste und privaten Paketdienste; bei letzteren ist zu berücksichtigen, dass die dort erfassten Beschäftigten häufig nur in Umschlag und Verwaltung arbeiten, während die Transportaufgaben von Subunternehmern durchgeführt werden, die statistisch in der Gruppe der Güterbeförderungsunternehmen geführt werden.

Die Zahl der SV-Beschäftigten im Bereich der Distribution ist bis 2001 um 2,76 % auf 1,789 Mio gestiegen, wobei die Großhandelsbeschäftigung mit -2,35 % rückläufig war, während die Logistik mit 11,82 % sehr stark gewachsen ist. Das größte prozentuale Wachstum in dieser Gruppe ging mit 25 % auf die privaten Paketdienste zurück, während sich die mengenmäßig

starken Gruppen der Spedition und des Gütertransports mit 9,38 % bzw. 14,53 % ebenfalls sehr stark, die Spedition sogar überdurchschnittlich stark verändert haben. In der Beurteilung dieser Zuwächse, die weit über dem Beschäftigungszuwachs in Deutschland in dieser Zeit liegen (insgesamt 2,24 % plus), ist nicht nur von einem Zuwachs des Güterverkehrs als Treiber dieses Anstiegs auszugehen. Es sind auch verzerrende Effekte des Outsourcing in Rechnung zu stellen: vorher in den Fuhrparks der Industrie Beschäftigte, deren Funktion auf Transportdienstleister und Speditionen ausgelagert wurde, werden in der Statistik nunmehr entsprechend als Transportdienstleister etc. geführt und tragen auf diese Weise, auch, zum Wachstum dieser Gruppen bei. (Aus wirtschaftszweigsystematischen Gründen ist mit diesen Daten keine exakte Zeitreihe im Vergleich zu den Jahrgängen von 1997 und früher darstellbar, so wie die 1994 erfolgte Umstellung der Güterverkehrsstatistik vom Frachtbrief- auf das Schätzverfahren eine Längsschnittanalyse des Güterverkehrsaufkommens erschwert).

	1998	2000	2001	98-01
Gütertransport (6024)	176.720	200.482	202.394	14,53%
Frachtumschlag/Lagerei (631)	69.994	71.741	79.585	13,70%
Spedition (63401)	349.673	375.256	382.489	9,38%
Postfrachtdienste (64113)	19.152	20.049	22.216	16,00%
Private Paketdienste (64123)	12.129	13.651	15.164	25,02%
Logistik insgesamt	627.668	681.179	701.848	11,82%
Großhandel (51)	1.113.441	1.099.290	1.087.265	-2,35%
Distribution insgesamt	1.741.109	1.780.469	1.789.113	2,76%
<i>SV-Beschäftigung insgesamt</i>	<i>27.207.804</i>	<i>27.825.624</i>	<i>27.817.114</i>	<i>2,24%</i>
Anteil Logistik an Gesamt	2,31%	2,45%	2,52%	-
Anteil Großhandel an Gesamt	4,09%	3,95%	3,91%	-
Anteil Distribution an Gesamt	6,40%	6,40%	6,43%	-

Tabelle 1: SV-Beschäftigte in Logistik und Großhandel in Deutschland, 1998-2001.

Quelle: Bundesanstalt für Arbeit, Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen

In einzelnen Teilräumen kann die Logistikwirtschaft indes überproportional stark in Erscheinung treten. Dies gilt insbesondere für solche Stadtregionen, in deren Peripherie *regionale Distributionskomplexe* entstanden sind, bestehend aus Umschlagterminals und Speditionslagern, Warenverteil-, Güterverkehrs- und Distributionszentren etc. – also dem sog. „organization space“ (Easterling 1999). Dies trifft heute nicht mehr nur auf die traditionellen *Gateways*

des Güterverkehrs zu, die Handels- und Hafenstädte, sondern für eine größere Zahl von Agglomerationen in Deutschland, in jüngster Zeit auch für ländliche Regionen. Im positiven Fall vereinen sie Lagegunst bzw. Erreichbarkeitsvorteile mit guter Infrastrukturausstattung, teilweise auch bereits erfolgten Unternehmensansiedlungen. Früher periphere ländliche Regionen genießen durch den Wegfall der Staatsgrenzen plötzlich neue Lagevorteile, und sie verfügen zugleich über erhebliche Flächenreserven (s. Venlo, Bad Hersfeld). Dieser Standortvorteil gilt indes noch dezidierter für das Umland der Agglomerationen, das zusätzlich zur guten Fernerreichbarkeit auch Zugang zu wichtigen Distributionsräumen bietet. Beispiele hierfür geben in Deutschland der Korridor entlang der BAB 14 zwischen Halle und Leipzig, in dem es seit 1990 zur Ansiedlung zahlreicher Distributionsnutzungen gekommen ist (Spedition, Großhandel, Einzelhandel). Vergleichbares gilt für die Gewerbestandorte am Hermsdorfer Kreuz in Thüringen (BAB 4/BAB 9) oder die Handels- und Speditionsräume im engeren Verflechtungsraum Berlin-Brandenburg. Als prototypisch für die Alten Bundesländer können der Raum Hannover (vgl. Hannover Region 2000), das östliche Ruhrgebiet, der Niederrhein oder der Münchner Osten gelten, ebenso das Umfeld des Flughafens in Frankfurt/Main.

Der Befund einer dergestalt konzentrierten Dezentralisierung der Logistikstandorte im Bereich der Stadtregionen spiegelt sich auch in der Beschäftigungsstatistik wider. Während sich das absolute Beschäftigungsaufkommen der Transportwirtschaft in Deutschland auf die großen Agglomerationen sowie die Hafenstandorte Hamburg und Bremen konzentriert ist (Bertram 2001), sind die Umlandkreise bei den relativen Anteilen vorn: Die Kreise Groß-Gerau (bei Frankfurt/M.), Saalkreis (bei Halle/Saale) und Unna (NRW) gehören zu den drei Landkreisen mit der höchsten Dichte von logistikrelevanter Beschäftigung in Deutschland, gemessen am Standortquotienten (ebda., s.a. Tabelle 2). Auch unter den weiteren sektoral überproportional bedeutenden Teilräumen dominieren die Umlandkreise großer Stadtregionen. Eine vergleichbare Raumlogik weisen die Standortstrukturen logistischer Dienstleister in den Niederlanden (Riemers 1998), Flandern/Belgien (Cabus/Vanhaverbeke 2003), nördlich von Paris (vgl. Jones Lang LaSalle 2001), um London (McKinnon 1983) oder im westlichen und östlichen Umland von Mailand auf (Debernardi/Gualini 1999).

<i>Gebietskörperschaft</i>	<i>SQ</i>	<i>Gebietskörperschaft</i>	<i>SQ</i>
Groß-Gerau, Kreis	3,42	Aschaffenburg, Stadt	1,99
Saalkreis, Landkreis	3,22	Bremen, Stadt	1,95
Unna, Kreis	3,11	Osnabrück, Stadt	1,87
Freising, Landkreis	2,83	Osnabrück, LK	1,87
Bremerhaven, Stadt	2,54	Euskirchen, Kreis	1,84
Neuss, Kreis	2,38	Gotha, LK	1,81
Bottrop, Stadt	2,33	Hersfeld-Rotenburg, Kreis	1,76
Erfstkreis	2,32	München LK	1,71
Ludwigsburg, LK	2,27	Offenbach, Kreis	1,69
Hannover, LK	2,23	Dahme-Spreewald, LK	1,67
Hof, LK	2,23	Kassel, Kreis	1,67
Recklinghausen, Kreis	2,23	Heilbronn, SK	1,64
Teltow-Fläming, LK	2,21	Hagen, Stadt	1,6
Hof, Stadt	2,17	Mettmann, Kreis	1,56
Delitzsch, Kreis	2,12	Bergstraße, Kreis	1,55
Gütersloh Kreis	2,1	Verden, LK	1,54
Merseb.-Querfurt, Kreis	2,08	Main-Taunus, Kreis	1,53
Meißen, LK	2,07	Mainz-Bingen, Kreis	1,53
Augsburg, LK	2,05	Duisburg, Stadt	1,48
Straubing, Stadt	2,02	Steinfurt, Kreis	1,47
Neu-Ulm, LK	2	Borken, Kreis	1,43

Tabelle 2: Standortquotient (SQ) der Beschäftigung (Sped., Gütertransport) in Deutschland 1998

Quelle: Bertram 2001, 203 (Bezugsebene: Kreise/kreisfreie Städte)

5. Politikstrategien: „Selling the region as a hub“

Es ist kein Zufall, dass sich in Räumen mit einer hohen Affinität zur Distributionswirtschaft Prototypen von Logistikregionen (Buck 2001) herausbilden. Die Stadtregionen versuchen sich im Zuge des ökonomischen Wandels als Drehscheibe einer globalisierten Ökonomie zu positionieren (Hesse 2002b). Gemeinsam ist den Akteuren der Anspruch, die Mobilitäts- bzw. Logistikwirtschaft als Ankerpunkt der Regionalentwicklung zu begreifen. Ziel dieser Strategien ist, an der Austauschlogik der modernen Ökonomie teilzuhaben und regionale Wertschöpfung zu generieren, vor allem in der Transport und Logistikwirtschaft, z.T. auch darüber hinaus (produktionsnahe Distribution, „logistische Veredelung“ etc.). Es ist aber noch völlig unklar, ob sich die Regionen damit nur zum Transitraum machen oder tatsächlich Wertschöpfung zu binden in der Lage sind.

Mit der Tendenz zur Bildung von Logistikregionen geht ein Wandel in der politischen Regulierung einher, der hier als Übergang von der Infrastrukturpolitik alten Typs zu einer modernen *Governance* interpretiert wird. Traditionelle Politiken auf lokaler und regionaler Ebene waren durch eine Schwerpunktsetzung auf der Ausweitung der Verkehrsnetze geprägt; später wurden sie erweitert durch die Errichtung „moderner“ Knotenpunkte wie Terminals oder Güterverkehrszentren. Heute ist eine übergreifende Politikstrategie vorfindbar, in der sich Wirtschaftsförderung, Regionalentwicklung bzw. -management und Infrastrukturpolitik überlagern. Die institutionell mehr oder minder formalisierte Region tritt als Akteur eines neuen Politikmodells auf. Es wird hier als *Governance of flows* analysiert, die aber immer auch eine *Governance of places* ist (vgl. Madanipour et al. 2001).

Diese Governance klingt modern und ist, anders als in den 80er oder 90er Jahren, auf den ersten Blick durch einen integrativen Ansatz gekennzeichnet, der ökonomische Ziele räumlich bzw. gesellschaftlich einzubetten versucht. Genauer betrachtet hat sich die Zielorientierung indes grundlegend verändert: Früher wurde der Gütertransport von lokalen Akteuren, vor allem den Gebietskörperschaften, vorrangig als störende Nutzung angesehen, die man nach Möglichkeit aus dem Stadtgebiet auslagert, mindestens aber verkehrsplanerisch und ordnungsrechtlich reguliert; speziell der Straßengüterverkehr wurde unter dem Aspekt der Umwelt- und Stadtverträglichkeit kritisch bewertet. Heute dominiert eine positive, gelegentlich positivistische Einstellung zum Bereich Transport und Logistik, die sich dann auch in einem prioritären Zielkatalog von Wirtschaftsförderung und Standortpolitik manifestiert. Hierbei dürfte auch der Tatbestand eine wichtige Rolle spielen, dass sich der Logistikbereich offenbar erfolgreich ein positives Image verschaffen konnte (vgl. die modernistische Präsentation der Branche auf Messen und Kongressen, die kaum noch auf ihre historischen Wurzeln im Transportgewerbe schließen lässt).

Einige Beispielregionen legen schließlich die Vermutung nahe, dass sie sich primär rhetorisch positionieren, ohne dass die genannten Kriterien zum Aufbau regionaler Logistikkompetenz bereits erfüllt wären (Lage, Infrastruktur, Unternehmensbesatz, Strategieansatz). Meine Hypothese ist, dass in solchen, durchaus verbreiteten Fällen eher symbolische Dimensionen des *place making* dominieren. Logistikregionen werden daher nicht nur unter dem Aspekt der *Konstitution*, sondern auch als Idealtypen der *Konstruktion von Räumen* interpretiert (Löw 2001). Sie sind schließlich Indiz für eine Seelenverwandschaft zwischen modernen Netzen und traditioneller Infrastruktur. In dieser Eigenschaft sind sie anschlussfähig an die in Raumforschung und -politik diskutierte Tendenz zur Vernetzung der Metropolregionen: Mit der Auswahl der Logistikregion als konstituierte und konstruierte Region erfährt der Ansatz der

metropolitanen Vernetzung Kritik und empirische Öffnung. Dies hat gute Gründe: Auch die Logistikregion ist de facto in den Kanon der herrschenden Wettbewerbslogik eingebunden und weist insofern eine große Nähe zu ökonomischen Verwertungs- und Expansionszielen auf (vgl. Brenner/Theodore 2002, am Beispiel deutscher „Städtenetze“: Leitner/Sheppard 2002).

6. Forschungsfragen

Das Vorhaben zielt vor diesem Hintergrund auf die Klärung der folgenden Forschungsfragen:

- 1) Welche Regionen in Deutschland arbeiten erkennbar am Aufbau von Verkehrs- bzw. Logistikkompetenz und verstehen sich insofern als „Logistikregionen“?
- 2) Welchen Stellenwert in der regionalen Ökonomie hat der austauschorientierte, distributive Sektor (Transport/Logistik, Großhandel), z.B. in Beschäftigungsanteilen?
- 3) Ist diese Distributionswirtschaft von so großer Bedeutung, dass sie nicht mehr nur als abgeleitet (d.h. von der Nachfrage in Industrie und Handel gespeist), sondern gewissermaßen als „strukturell“ und tendenziell eigenständig zu betrachten ist?
- 4) Inwieweit besitzen die regionalen Aktivitäten, die dezidiert auf die Förderung von *flows* und Vernetzungen setzen, ein empirisches Fundament (etwa bezogen auf die Kriterien Lagevorteil, Infrastrukturausstattung, Unternehmensbesatz)?
- 5) Leisten die entsprechenden Politiken das, was sie versprechen? Ist ihr Zielkatalog angemessen bzw. ausgewogen?
- 6) Welche konkreten Implikationen (z.B. im Bereich der Infrastrukturpolitik) hat die praktizierte Form der *Governance of flows*? Wie geht diese mit konkurrierenden Entwicklungslogiken und Systemdynamiken um?
- 7) Welche Rolle besitzt in diesem System der physische Raum? Wird er reduziert auf die Funktion des *Containers für Container*, oder ist es mehr?

7. Untersuchungsmethode und Forschungstyp

Als Untersuchungsmethode wird ein zweistufiges Vorgehen gewählt: Zunächst erfolgt eine Sichtung und systematische Auswertung von Sekundärquellen zu potenziellen und realen „Logistikregionen“. Diese liegen z.T. aus der eigenen Arbeit vor, insbesondere bezüglich der Ausformulierung entsprechender Programme und Handlungsstrategien von Regionen, insbesondere von größeren Stadt- oder Metropolregionen. Die genaue Auswahl der zu untersu-

chenden Regionen (vgl. die Übersicht potenzieller Kandidaten im Anhang) erfolgt nach Abschluss der ersten Recherchephase. Statistische Daten, die einem seriösen Vergleich des Stellenwerts der Regionen und der Erfolgsaussicht ihrer Strategien dienen könnten (z.B. Gemeindedaten zur Entwicklung der SV-Beschäftigten in den relevanten Segmenten der distributiven Dienste), sind anschließend zu beschaffen.

Im zweiten Untersuchungsschritt ist der Einsatz qualitativer Verfahren vorgesehen, vor allem von Interviews mit ausgewählten Akteuren in den Regionen (intermediäre Akteure, wie Wirtschaftsförderer, Regionalmanager oder Schnittstellenpromotoren; Ansprechpartner im öffentlichen Sektor, z.B. in Hafenverwaltungen, bei Landesministerien). Es sollen jeweils drei bis fünf Interviews in mindestens vier Regionen durchgeführt werden; die Interviews werden aufgezeichnet, transkribiert und mit einem standardisierten Auswertungsprogramm (Maxqda) ausgewertet. Perspektivisch könnte die Untersuchung, ausgehend von den deutschen Regionen, im europäischen Ausland fortgeführt werden. Dazu eignen sich insbesondere die Benelux-Länder, skandinavische Regionen oder Großstadregionen mit tatsächlich ausgeübter Brückenfunktion nach Osteuropa (z.B. Wien).

Der zugrundeliegende Forschungstyp sollte theorie- und empiriebezogen sein, d.h. theoretisch fundiert begründet werden und seine Thesen zugleich an relevanten Ausschnitten der Realität überprüfen. Einer jüngeren Tradition der Institutsforschung folgend, ist diese Beziehung von Theorie und Empirie nicht eindimensional gesetzt, sondern wird rekursiv ständig überprüft und immer wieder neu justiert. Die Forschung ist kritisch, weil sie an der Überprüfung eines *Mythos Logistik* arbeitet, wie er seinerzeit auf eine vergleichbare Weise mit neuen Technologien (Massey 1985) oder zuletzt mit Netzwerken (Hellmer u.a. 1999) assoziiert wurde. Dieser Mythos produziert offenbar auch – in ähnlicher Weise – Nachahmer unter den Regionen, die sich mithin auf einen Wettbewerb um Standortvorteile, Erreichbarkeit etc. begeben.

Vor diesem Hintergrund soll das Vorhaben einen Beitrag dazu leisten, die „Politik der Drehscheibe“ kritisch zu hinterfragen und die lokalen, räumlichen Implikationen der austauschorientierten Ökonomie zu qualifizieren. Der besondere Wert raumwissenschaftlicher Forschung im Umgang mit diesem Forschungsgegenstand ist nicht nur in der Natur der *flows* begründet, sondern liegt m.E. auch darin, seine sozialen und ökonomischen Kontexte aufzudecken bzw. räumlich zu synthetisieren (vgl. Graham/Marvin 1996, 79).

Quellen

- Abu-Lughod, J. (1997): New York, Chicago, Los Angeles. America's Global Cities. Minneapolis/London: University of Minnesota Press.
- Amin, A., Thrift, N. (1992): Neo-Marshallian Nodes in Global Networks. In: Intern. Journal of Urban and Regional Research, vol. 16, 571-587.
- Amin, A., Thrift, N. (2002): Cities. Reimagining the Urban. Cambridge/UK: Polity Press.
- Bertram, H. (2001): Der Strukturwandel im Speditions- und Transportgewerbe. In: IfL/Institut für Länderkunde (Hg.): Nationalatlas der Bundesrepublik Deutschland, 9. Verkehr und Kommunikation. Heidelberg, Berlin: Spektrum Akademischer Verlag, 102-103.
- Brenner, N., Theodore, N. (2002): Cities and the Geographies of "Actually Existing Neoliberalism". In: Antipode, July 2002, vol. 34 (3), 349-379.
- Buck Consultants International (2001): Analysis of European logistics regions. Protrans 5th Framework Project funded by the European Commission. Workpackage 2/Deliverable 2.
- Cabus, P., Vanhaverbeke, W. (2003): The Economics of Rural Areas in the Proximity of Urban Networks: Evidence from Flanders. In: Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie 94, (2), 230-245.
- Capineri, C., Leinbach, T.R. (2002): Globalisation, E-Economy and Trade. STELLA Transatlantic Thematic Network, Position Paper Focus Group 1. Genesis Kick-off meeting – Tinbergen Institute, Amsterdam, 8/9 Feb 2002.
- Castells, M. (2002): Local and global: Cities in the Network Society. In: Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie – 2002, vol. 93, No. 5, 548-558.
- Castells, M. (1996ff.): The Information Age. Economy, Society and Culture, vol. 1-3. Malden/MA, Oxford/UK: Blackwell.
- Castells, M. (1985): High Technology, Urban Restructuring and the Urban-Regional Process in the United States. In: Castells, M. (ed.): High Technology, Space and Society. Urban Affairs Annual Reviews, vol 28, 33-40. Newbury Park u.a.: Sage.
- Chinitz, B. (1960) Freight and the Metropolis. The Impact of America's Transport Revolutions on the New York Region. Cambridge/MA: Harvard University Press.

- Christie, I., Hepworth, M. (2001): New Economy, old geography. In: *Town and Country Planning*, Sep 2001, 236-239.
- Crang, M. (2002): Commentary. In: *Environment and Planning A*, vol. 34, 569-574.
- Creswell, T. (2001): The production of mobilities. In: *New Formations*, vol. 43, 11-25.
- Debernardi, A., Gualini, E. (1999): Die Geographie der logistischen Dienstleistungen in der Stadtregion Mailand: Strukturwandel und aktuelle Planungsaufgaben. In: *Geographische Zeitschrift* 87, 238-252.
- De Ligt, T., Wever, E. (1998): European distribution centres: location patterns. In: *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 89, (2), 217-223.
- Dicken, P. (2003) *Global Shift*. 4th Edition, New York: Guilford.
- Easterling, K. (1999): *Organization space: landscapes, highways, and houses in America*. Cambridge/MA, London/England: The MIT-Press.
- Gereffi, G., Korzeniewicz, R. (1994): *Commodity Chains and Global Capitalism*. Westport: Praeger.
- Gillespie, A., Healey, P., Robins, K. (1998): Movement and Mobility in the Post-Fordist City. In: Banister, D. (ed.): *Transport Policy and the Environment*, 243-266. London: Spon Press.
- Glaser, J. (1995): Güterverkehrszentren. Konzepte zwischen Euphorie und Skepsis. in: D. Läßle (Hg.): *Güterverkehr, Logistik und Umwelt*, 207-253.
- Graham, S. (2001): Flow City. In: *DISP* 144, 4-11.
- Graham, S., Marvin, S. (1996): *Telecommunications and the city. Electronic spaces, urban places*. London/New York: Routledge.
- Graham, S., Marvin, S. (2001): *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. London/New York: Routledge.
- GLA/Greater London Authority (2002): *The Western Wedge. E-London and the London Plan. Spatial Development Strategy Reports*. London: GLA.
- Hannover Region (2000): *Logistikprofil der Hannover Region*. Hannover: Kommunalverband Großraum Hannover (= Beiträge zur Regionalen Entwicklung, 75).
- Harris, C.D., Ullmann, E.L. (1945): *The Nature of Cities*. The Annals of The American Academy of Political and Social Science. Philadelphia (Reprint).
- Harvey, D. (1982): *The Limits to Capital*. New York: Oxford University Press.

- Hellmer, F. u.a. (1999): Mythos Netzwerke. Regionale Innovationsprozesse zwischen Kontinuität und Wandel. Berlin: Edition Sigma.
- Hepworth, M. (1990): The Geography of the Information Society. London: Belhaven Press.
- Hesse, M. (2003): City vs. Bits. Von der Beschleunigung der Nachrichten und der Trägheit des Raumes. In: Kommune 21, H. 5 (Oktober), 99-104.
- Hesse, M. (2002a): Location matters. In: Access. Transportation Research at the University of California, no. 21 (Fall 2002), 22-26.
- Hesse, M. (2002b): Zeitkoordination im Rahmen der modernen Logistik – mehr als nur ein Impulsgeber für die räumliche Entwicklung. In: Henckel, D., Eberling, M. (Hg.): Raumzeitpolitik. Opladen: Leske und Budrich, 107-126.
- Hesse, M., Rodrigue, J.-P. (2004): The Transport Geography of Freight Distribution and Logistics. Erscheint in: Journal of Transport Geography 12 (1).
- IMF (2001): World Economic Outlook: The Information Technology Revolution. Washington D.C.: IMF (World Economic and Financial Surveys).
- JonesLangLaSalle (2001): The Changing Landscape of European Distribution Warehousing. January 2001: JLLS.
- Läpple, D. (1989): Neue Technologien in räumlicher Perspektive. In: Informationen zur Raumentwicklung 4.1989, 213-226.
- Leitner, H., Sheppard, E. (2002): "The City is Dead, Long Live the Net": Harnessing European Interurban Networks for a Neoliberal Agenda. In: Antipode 34 (3), July 2002, 495-518.
- Löw, M. (2001): Raumsoziologie. Frankfurt/Main: Suhrkamp.
- Madanipour, A., Healey, P., Hull, A. (2001): Introduction. In: The Governance of Place. Space and Planning Processes, 1-15. Aldershot: Ashgate.
- Massey, D. (1985): Which „New Technology“? In: Castells, M. (ed.): High Technology, Space and Society. Urban Affairs Annual Reviews, 28, 302-316. Newbury Park u.a.: Sage.
- McKinnon, A. (1983): The Development of Warehousing in England. In: Geoforum 14, 389-399.
- Molenaar, F. (2001): The Port of Rotterdam: Mainport and Brainport. In: Grafland, A. (ed.): Cities in Transition. The Critical Landscape (Stylos Series), 152-159. Rotterdam: 010 Publishers.

Mueller, G., Laposa, S. (1994): The Path of Goods Movement. In: Real Estate Finance 11, 42-50.

OECD (2002): Global Industrial Restructuring. Paris: OECD.

Pochet, L., Rumley, P.-A., de Tilière, G. (2000): Plates-formes logistiques multimodal et multiservices. Rapports du PNR 41 'Transport et environnement', rapport B 9. Berne : OFCL/EDMZ.

Pred, A. (1977): City Systems in Advanced Economies. London: Hutchinson.

Riemers, C. (1998): Functional Relations in Distribution Channels and Locational Patterns of the Dutch Wholesale Sector. In: Geografiska Annaler 80B, 83-97.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2002): Strategie Berlin 2020 - Stadtentwicklungskonzept. Neuorientierung und Modifikation stadtentwicklungspolitischer Handlungsansätze (Thesenpapier vom 22.10.2002. Bearb.: Urs Kohlbrenner). Berlin.

Smith, M. P. (2001): Transnational Urbanism. Locating Globalization. Malden/MA, Oxford/UK: Blackwell.

Storper, M., Walker, R.A. (1989): The Capitalist imperative. Territory, technology and industrial growth. Cambridge/MA, Oxford/UK: Blackwell.

Urry, J. (2000): Sociology beyond Societies. Mobilities for the twenty-first century. London: Routledge.

Wandel, S., Ruijgrok, C. (1993): Innovation and structural change in logistics: a theoretical framework. In: Giannopoulos/Gillespie (eds.): Transport and communications innovations in Europe, 232-258. London/New York: Bellhaven.

Weber, M. (1921): Wirtschaft und Gesellschaft. Max Weber Gesamtausgabe, Teilband 5: Die Stadt. Herausgegeben von W. Nippel. Tübingen 1999: Mohr.

Wheeler, J., Aoyama, Y., Warf, B. (eds., 2000): Cities in the Telecommunications Age. The Fracturing of Geographies. New York and London: Routledge.

WTO/World Trade Organization (2002): International Trade Statistics. Geneva: WTO.

ANHANG

Potenzielle Untersuchungsregionen in Deutschland

Beispielregion	Typus
Hamburg	Hafenstadt/-region
Bremen/Bremerhaven	Hafenstadt/-region
Jade/Weser-Region	Klassisch ländlich peripherer Raum, küstennah
Berlin-Brandenburg	Stadtregionale Drehscheibe (evtl. Osteuropa)
Hannover	Stadtregionale Drehscheibe
Östl. Ruhrgebiet (Dortmund, Hamm, Kreis Unna)	Stadtregionale und nationale Drehscheibe
Niederrhein/westl. Ruhrgebiet (Duisburg +)	Binnenhafen plus ehem. grenznahe Hinterland
Köln	Stadtregionale Drehscheibe, Transitraum
Nordhessen: Kassel, Bad Hersfeld	Klass. ländl. peripherer Raum, ehemals grenznah
Frankfurt/Main, v.a. Flughafen (+ Aschaffenburg)	Flughafenaffine, internationale Drehscheibe, stadtreionaler Ergänzungsraum
Saar-Lour-Lux	Ehemaliger Grenzraum
Oberfranken	Klass. ländl. peripherer Raum, ehem. Grenzraum
Region München (insbes. Erding, Straubing)	Flughafenumland, stadtreionale Drehscheibe
...	...

Quelle: Eigene Zusammenstellung M.Hesse (vorläufig)