ECONSTOR

Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Hege, Hans-Peter; Meng, Rüdiger; Schmitz-Veltin, Ansgar

Book Part

Schneller, öfter, weiter? Perspektiven der Raumentwicklung in der Mobilitätsgesellschaft. Einführung

Provided in Cooperation with:
ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft

Suggested Citation: Hege, Hans-Peter; Meng, Rüdiger; Schmitz-Veltin, Ansgar (2011) : Schneller, öfter, weiter? Perspektiven der Raumentwicklung in der Mobilitätsgesellschaft. Einführung, In: Hege, Hans-Peter Knapstein, Yvonne Meng, Rüdiger Ruppenthal, Kerstin Schmitz-Veltin, Ansgar Zakrzewski, Philipp (Ed.): Schneller, öfter, weiter? Perspektiven der Raumentwicklung in der Mobilitätsgesellschaft. 13. Junges Forum der ARL 13. bis 15. Oktober 2010 in Mannheim, ISBN 978-3-88838-371-7, Verlag der ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover, pp. 1-5,
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-3717016

This Version is available at:
http://hdl.handle.net/10419/60216

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/de/

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Hans-Peter Hege, Rüdiger Meng, Ansgar Schmitz-Veltin

Schneller, öfter, weiter? Perspektiven der Raumentwicklung in der Mobilitätsgesellschaft. Einführung

URN: urn:nbn:de:0156-3717016

CC-Lizenz: BY-NC-ND 3.0 Deutschland

S. 1 bis 5

Aus:

Hans-Peter Hege, Yvonne Knapstein, Rüdiger Meng, Kerstin Ruppenthal, Ansgar Schmitz-Veltin, Philipp Zakrzewski (Hrsg.)

Schneller, öfter, weiter?
Perspektiven der Raumentwicklung
in der Mobilitätsgesellschaft

13. Junges Forum der ARL
13. bis 15. Oktober 2010 in Mannheim

Arbeitsberichte der ARL 1

Hannover 2011

AKADEMIE
FÜR RAUMFORSCHUNG
UND LANDESPLANUNG
LEIBNIZ-FORUM FÜR RAUMWISSENSCHAFTEN

Hans-Peter Hege, Rüdiger Meng, Ansgar Schmitz-Veltin

Schneller, öfter, weiter? Perspektiven der Raumentwicklung in der Mobilitätsgesellschaft – Einführung

Schlüsselwörter

Räumliche Mobilität – Raumentwicklung – Gesellschaft – Planung – Verkehr

Keywords

Spatial mobility – spatial development – society – planning – transportation

Räumliche Mobilität in ihren vielfältigen Formen und Dimensionen ist ein zentraler Aspekt des modernen Lebens und eine Grundvoraussetzung für arbeitsteilig organisierte Gesellschaften. Tagtäglich wechseln Menschen und Güter ihre Position und verursachen damit Verkehr. Gleichzeitig führen wachsende Mobilität und Entwicklungen neuer Mobilitätsformen zu gesellschaftlichen und raumstrukturellen Veränderungen. Zur räumlichen Mobilität gehören Wanderungen ebenso wie alltägliche Bewegungen zwischen Wohn- und Arbeitsorten sowie Freizeit- und Einkaufsverkehr. Darüber hinaus spielen neue Formen der Waren- und Gütermobilität infolge globaler ökonomischer Veränderungen oder technologischer Innovationen eine wichtige Rolle. Sie führen zu gesellschaftlichen Veränderungen und zur Entstehung neuer Raummuster.

Auf welche Weise wirken sich gesellschaftliche Entwicklungen wie Individualisierung, demographischer Wandel oder Globalisierung auf Mobilitätsformen und -bedürfnisse aus? Wie beeinflussen Mobilitätsaspekte die Dynamik gesellschaftlicher Prozesse? Welche räumlichen Auswirkungen erwachsen hieraus und welche Konsequenzen für die Raumplanung und Planungspolitik ergeben sich aus der zukünftigen Mobilitätsentwicklung? Wie lässt sich Mobilität steuern? Diese Fragen standen im Mittelpunkt der Tagung „Schneller, öfter, weiter? Perspektiven der Raumentwicklung in der Mobilitätsgesellschaft“ des Jungen Forums der ARL vom 13. bis 15. Oktober 2010 in Mannheim. Die in diesem Tagungsband versammelten Texte decken ein breites Spektrum raumwissenschaftlicher Forschung und planungspraktischer Erfahrungen ab.

Zu Beginn beleuchtet der Wiener Verkehrswissenschaftler Prof. (em.) Dr. Hermann Knoflacher die entwicklungsgeschichtliche Bedeutung von Mobilität und Verkehr und kritisiert heftig die heutige, vor allem auf das Automobil ausgerichtete Mobilität. Seiner Meinung nach wird mit dem Automobil zwar mehr Verkehr mit allen nachteiligen Auswirkungen geschaffen, die Mobilität an sich, also die Anzahl der zurückgelegten Wege, erhöht sich durch moderne Verkehrsmittel wie das Automobil jedoch nicht. Stattdessen nehmen die Weglängen und die Fahrtzeiten zu. Daher plädiert Knoflacher dafür, Strukturen zu schaffen, die den fußläufig oder mit dem Fahrrad erreichbaren Nahraum wieder in den Mittelpunkt des Mobilitätsradius stellen.

Dr. Jutta Deffner geht in ihrem Beitrag auf die zukünftigen Herausforderungen einer mobilen Gesellschaft ein und diskutiert Möglichkeiten für Politik und Planung, Mobilität nachhaltig zu gestalten. Heutzutage wird in vielen Fällen nur ein einziges Verkehrsmittel,

überwiegend das Automobil, für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse genutzt. Allerdings weist Deffner beispielsweise auf die abnehmende Bedeutung des Automobils als Statussymbol für junge Erwachsene hin. Nach ihrer Auffassung ist zu erwarten, dass die verschiedenen Verkehrsträger vermehrt dem jeweiligen Zweck entsprechend bewusst ausgewählt werden. Dazu ist jedoch zielgruppenorientierte Planung und deren nachvollziehbare Umsetzung sowie, gerade im Hinblick auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, umfassende Überzeugungsarbeit notwendig.

Abb. 1: Das Plenum während der Eröffnung der Tagung

Foto: Maren Schmidt

Im Zentrum der Tagung stand die Arbeit in vier Arbeitsgruppen mit unterschiedlicher thematischer Ausrichtung – entsprechend wurde die vorliegende Dokumentation in die Teile eins bis vier gegliedert. In den Arbeitsgruppen wurden die Hintergründe und Auswirkungen der Mobilitätsentwicklung analysiert sowie planerische und planungspolitische Ideen diskutiert, mit denen die Herausforderungen einer mobilen Gesellschaft gemeistert werden können.

Eine Arbeitsgruppe setzte sich mit dem Thema „Wirtschaft und Mobilität – im Wechselspiel zwischen Gesellschaft und Raum“ auseinander. Dabei wurden der Einfluss ökonomisch-gesellschaftlicher Trends auf die Mobilitätsentwicklung sowie die Entstehung neuer Raummuster infolge der zunehmend vernetzten Wirtschaft diskutiert. Die Bedeutung von Verkehrsgunst und infrastruktureller Ausstattung eines Standortes sowie die mit einer steuernden Einflussnahme verbundenen Herausforderungen für Politik und Planung waren weitere Anknüpfungspunkte.

„Wohnmobilität – Standortpräferenzen und Mobilitätsbereitschaft im Wandel“ lautete der Titel einer weiteren Arbeitsgruppe. Hier wurden die Folgen von sozioökonomischen Veränderungen, wie dem wirtschaftlichen Strukturwandel, den geänderten Anforderungen am Arbeitsmarkt und neuen Erwerbsbiographien, für die Wohnstandortmobilität näher beleuchtet. Aber auch die Akteursperspektive der spezifischen Standortanforderungen und individuellen Wohnwünsche sowie deren Einfluss auf die Wohnstandortwahl und Mobilitätsbereitschaft spielten eine wichtige Rolle. Schließlich wurden die stadt- und raumplanerischen Herausforderungen diskutiert, die sich aus dem Wandel der Nachfragepräferenzen und der Ausdifferenzierung der Wohnstandortmobilität ergeben.

Die Darstellung von spezifischen Mustern der Alltagsmobilität bezogen auf bestimmte Bevölkerungsgruppen war ein Thema der Arbeitsgruppe „Alltagsmobilität – neue Handlungsräume für Arbeiten, Einkaufen, Freizeit ...?". Weitere Diskussionspunkte waren die Anpassung von Mobilitätsangeboten an veränderte Nutzungsansprüche und die Auswirkungen der Alltagsmobilität auf den Raum. Wichtige Leitfrage war auch hier, ob und wie Planung und Politik diese Entwicklungen begleiten können.

In der Arbeitsgruppe „Energie, Klima, Raum – wie lässt sich Mobilität sinnvoll steuern?" wurden Mobilitätsformen und -technologien der Zukunft sowie deren Bedeutung für den Energiebedarf und das Klima diskutiert. Die Wechselwirkungen zwischen den propagierten neuen Energieformen für den motorisierten Verkehr und deren räumlichen Auswirkungen nahmen in der Auseinandersetzung ebenfalls breiten Raum ein. Schließlich setzte sich die Arbeitsgruppe mit Steuerungsmöglichkeiten des Mobilitätsverhaltens und Verkehrsgeschehens durch Politik, Wissenschaft und Planungspraxis auseinander.

Die einleitenden Kapitel zu den vier Teilen des vorliegenden Bandes fassen die Diskussion und die Ergebnisse jeweils zusammen. Im Folgenden sollen ergänzend dazu die wichtigsten Diskussionspunkte nachgezeichnet und zentrale Aspekte der Diskussionen aufgezeigt werden.

Raumentwicklung, gesellschaftliche Dynamik und die Entwicklung der Mobilität stehen in einem engen Wechselverhältnis. Gesellschaftliche Entwicklungsprozesse wie Individualisierung, demographischer Wandel oder Globalisierung gehen mit neuen Mobilitätsbedürfnissen und veränderten Raumstrukturen einher, gleichzeitig besitzen Mobilitätsaspekte erheblichen Einfluss auf den gesellschaftlichen und räumlichen Wandel. Die diskutierten Mobilitätsformen der Alltags- und Wohnmobilität, des Wirtschafts- und Güterverkehrs sowie Aspekte der Verkehrsmittelwahl zeigen jeweils typische räumliche Ausdifferenzierungsprozesse. Trotz der Unterschiedlichkeit der Mobilitätsformen, die in den vier Teilen des vorliegenden Bandes behandelt werden, lassen sich Übereinstimmungen in Bezug auf Einflüsse auf die Mobilität sowie auf Steuerungsmöglichkeiten für eine verträgliche Mobilität konstatieren. Aus politischer und (raum)planerischer Sicht ergeben sich vielfältige neue Herausforderungen.

Die Steuerung und Gestaltung der Mobilität kann künftig immer weniger durch eine einzige Fachdisziplin geleistet werden. Vielmehr ist ein breiter gesellschaftlicher Diskurs vonnöten, der die Frage nach der Zukunft der räumlichen Mobilität, ihren Zielen und möglichen Schranken stellt. Die Gestaltung der Mobilität ist eine Gemeinschaftsaufgabe. Mobilität muss zunehmend als Bestandteil einer noch stärker mit Raum- und anderen Fachplanungen abgestimmten Querschnittsplanung verstanden werden. Durch die Integration innovativer Mobilitätsformen und -techniken in die Planung, den Ausbau nachhaltiger, funktionsfähiger, leistungsstarker und effizienter Infrastrukturen sowie die Verzahnung verschiedener Planungsbereiche kann den Herausforderungen der zukünftigen Mobilität begegnet werden. Gleichzeitig zeigte sich in der Diskussion, dass der beratende Einfluss von Planern auf Gesellschaft, Wirtschaft und Politik derzeit vielfach noch zu gering ist, um eine langfristig zukunftsfähige Mobilität realisieren zu können. Daher sind die Politik- und Unternehmensberatungskompetenzen der Planer weiter zu stärken.

Aus der Perspektive der räumlichen Planung sollte eine überregionale, integrierte Sichtweise einen Bedeutungszuwachs erfahren, da auf kommunaler Ebene infolge „Kirchturmdenkens" und kurzfristiger wirtschaftlicher Interessen viele verkehrliche Aspekte oftmals nicht mehr sinnvoll gesteuert werden können. Vor dem Hintergrund der „Raumgerechtigkeit" ist zudem von Bedeutung, ob und inwieweit eher periphere Räume

durch die Mobilitätsentwicklung von wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Teilhabe im wahrsten Sinne des Wortes „abgehängt" werden. Durch Individualisierung, neue Haushaltsformen und eine zunehmende Erwerbsbeteiligung von Frauen ist zukünftig mit einem weiteren Bedeutungsgewinn gut erreichbarer, zentraler Standorte zu rechnen. Schon heute ist hier eine Ausweitung und Verbesserung von Mobilitätsangeboten festzustellen, während in vielen peripheren Gebieten die Aufrechterhaltung gewohnter Mobilitätsstandards zur zentralen Aufgabe wird.

In letzter Zeit erfahren Nachhaltigkeitsaspekte in Verbindung mit der Mobilitätsentwicklung eine wachsende Bedeutung. Jedoch stehen nach wie vor häufig Partikularinteressen von Unternehmen und der Politik, aber auch von Verbrauchern, die in der Regel die jeweils wirtschaftlichste oder bequemste Lösung wählen, einer gesamtgesellschaftlich zukunftsfähigen Lösung im Wege. Für die Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität bedarf es daher der Zusammenarbeit von Wirtschaft, Politik und Planung sowie der Wissenschaft, um fundierte Entscheidungsgrundlagen zu liefern. Zur Schaffung einer an die Bedürfnisse verschiedener Zielgruppen angepassten Mobilität sollten partizipative und kommunikative Planung an Bedeutung gewinnen und die Nutzer stärker in Entscheidungs- und Planungsprozesse einbezogen werden, wobei Transparenz und eine verständliche Umsetzung als wichtige Bausteine fungieren. Je nach Kontext sind hierzu neue, informelle Planungsansätze zu entwickeln.

Insgesamt beschäftigten sich die Teilnehmer der Tagung mit sehr unterschiedlichen Aspekten der räumlichen Mobilität. Verkehrliche und ökologische Aspekte spielten hierbei eine ebenso große Rolle wie Wanderungen, Waren- und Güterströme sowie Mobilitätsmuster im Alltag. All diese Themen können nicht getrennt voneinander betrachtet werden, da sie sich mit ihren jeweils raumtypischen Mustern gegenseitig beeinflussen. Räumliche Mobilität ist ein umfassendes und komplexes Thema, das eng verknüpft ist mit der Gesellschaftsorganisation im Raum, mit Ansprüchen, Erwartungen und Bedürfnissen an Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Bildung und Versorgung. In diesem Sinne kehren die Beiträge des vorliegenden Bandes trotz ihrer Vielfältigkeit immer wieder zu der zentralen Fragen zurück: Welche Zusammenhänge bestehen zwischen räumlicher Mobilität und gesellschaftlicher Entwicklung? Ist Fortschritt im Sinne eines „schneller, öfter, weiter" die einzig mögliche Perspektive oder ist dieser Ansatz angesichts wachsender räumlicher Disparitäten und gesellschaftlicher Pluralisierung gar längst überholt? Die folgenden Beiträge mögen hierzu spannende Denkanstöße liefern.

Das Organisationsteam dankt herzlich für die freundliche Unterstützung

- des Förderkreises für Raum und Umweltforschung (FRU) sowie
- dem Verband Region Rhein-Neckar (VRRN)
- und der ARL für die Ermöglichung und Hilfestellung.

Autoren

Hans-Peter **Hege** (*1975) studierte Raum- und Umweltplanung an der Technischen Universität Kaiserslautern. Seitdem arbeitet er im Bereich Regionalplanung und -management, zunächst beim Regionalverband Mittlerer Oberrhein, seither beim Verband Region Rhein-Neckar (VRRN) in Mannheim. Schwerpunkte seiner Tätigkeit sind die Aufstellung des länderübergreifenden Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar, hier insbesondere die Bereiche Bevölkerungsentwicklung/Wohnbauflächen und Verfahrenskoordination. Flächenmanagement ist ein weiterer Arbeitsschwerpunkt.

Rüdiger **Meng** (*1979) studierte Geographie und Betriebswirtschaftslehre an der Universität Mannheim. Im Anschluss war er als Projektmitarbeiter am Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW) tätig. Seit 2007 ist er wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl für Wirtschaftsgeographie der Universität Mannheim, wo seine Tätigkeitsschwerpunkte in den Bereichen geographische Innovationsforschung, Wohnungsmarkt und Immobilienwirtschaft sowie Handel und Stadtentwicklung liegen.

Ansgar **Schmitz-Veltin** (*1976) studierte Geographie, Soziologie und Politikwissenschaft an den Universitäten Mannheim und Heidelberg. Anschließend war er am Lehrstuhl für Wirtschaftsgeographie der Universität Mannheim tätig. Seit 2009 leitet er das Sachgebiet „Bevölkerung und Bildung" am Statistischen Amt der Landeshauptstadt Stuttgart. Schwerpunkte seiner Arbeit sind der demographische Wandel, kleinräumige und regionale Einwohnerentwicklungen sowie Migration. Er ist Mitglied im ARL-Arbeitskreis „Internationale Migration" sowie in der LAG Baden-Württemberg.