

Simone Planinsek, Ruth Reuter

Alltagsmobilität – neue Handlungsräume für Arbeiten, Einkaufen, Freizeit ...? Einführung

URN: urn:nbn:de:0156-3717133



CC-Lizenz: BY-NC-ND 3.0 Deutschland

S. 131 bis 135

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

Simone Planinsek, Ruth Reuter

Alltagsmobilität – neue Handlungsräume für Arbeiten, Einkaufen, Freizeit ...? Einführung

Schlüsselwörter

Alltagsmobilität – Mobilitätsverhalten – ländlicher Raum – Zentralität – durchmischte Stadt – Individualisierung

Keywords

Everyday mobility – mobility behaviour – rural area – centrality – mixed-use development – individualization

Im Laufe der letzten Jahrzehnte haben sich Mobilitätstypen und die Beweglichkeit im Raum stark verändert. Der Lebensalltag ist geprägt von unterschiedlichen Handlungen und Aufgaben, die an verschiedenen Orten stattfinden. Dies führt zu einem erhöhten Maß an Mobilität und ist mit einer größeren Anzahl an Verkehrswegen verbunden. Ermöglicht wird der Mobilitätswachstum in unserem Alltag durch moderne Technik und immer schnellere und kostengünstigere Verbindungsmöglichkeiten, die das Erreichen von weit entfernten Zielen vereinfachen. Aber auch die Förderung des Individualverkehrs durch den Ausbau von Autobahnen und großen Stadtstraßen oder die Verbesserung der ÖPNV-Angebote, insbesondere in Großstädten und Ballungszentren, senken Zeit und Kosten der Raumüberwindung und eröffnen neue Handlungsräume. Denn die Möglichkeiten hinsichtlich Arbeit, Einkauf oder der Freizeitgestaltung sowie Pflege sozialer Kontakte sind nicht mehr nur auf den wohnortnahen Raum begrenzt.

Die sich ändernden Möglichkeiten bei der Überwindung räumlicher Distanzen, neue Anforderungen der Arbeitsmärkte und veränderte Freizeit- oder Versorgungsgewohnheiten beeinflussen sich wechselseitig. So lassen sich individuelle Ansprüche an Urlaubs- und Freizeitgestaltung vielfach nur durch entsprechende Mobilitätsoptionen (z.B. Automobil, Billigflieger) verwirklichen. Geschäftsbeziehungen können einfacher und günstiger nicht nur regional oder national, sondern auch international gepflegt und ausgebaut werden. Erwerbstätigen wird hierdurch in zunehmendem Maße Flexibilität und Reisebereitschaft abverlangt. In Verbindung mit den persönlichen Bedürfnissen an das Wohnen und das Wohnumfeld (z.B. gewachsene soziale Bindungen) resultieren daraus steigende Pendlerdistanzen oder auch multilokales Wohnen, die die gesellschaftliche Entwicklung zunehmend prägen.

Die verschiedenen Raumtypen und Regionen zeigen unterschiedliche Mobilitätsmuster auf. Die Mobilitätsanforderungen werden besonders durch die Verschiedenartigkeit des städtischen, suburbanen und ländlichen Raums sichtbar. Denn beispielsweise die Ausdünnung flächendeckender Angebote der Daseinsvorsorge bringt vor allem weniger mobilen Bevölkerungsgruppen zunehmend Probleme im Alltag. Daher wird hinsichtlich einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung auch dem Fußgänger- und Radverkehr sowie der Verbesserung barrierefreier Zugangsmöglichkeiten sowie neuen Konzepten zur Auf-

rechterhaltung wohnortnaher Versorgungs- und Sozialinfrastrukturen zukünftig eine wichtige Bedeutung zukommen.

In den folgenden Beiträgen werden die Wechselwirkungen zwischen Alltagsmobilität und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen sowie deren Auswirkungen auf den Raum und die Planung hinsichtlich folgender Fragestellungen betrachtet:

- Auf welche Weise wirken sich gesellschaftliche Entwicklungen wie Individualisierung, demographischer Wandel oder Globalisierung auf Mobilitätsformen und -bedürfnisse aus?
- Welche Auswirkungen sind aufgrund zunehmender Mobilität, d. h. der beschleunigten Überwindung von Räumen über immer größere Distanzen bei gleichzeitig sinkenden Preisen für Mobilität, in Bezug auf gesamtgesellschaftliche Entwicklungen und Bedeutung für Raum und Mobilität im Alltag zu erwarten?
- Welche Möglichkeiten haben Planung und Politik, die Mobilität im Alltag nachhaltig zu steuern?

Der Beitrag „Auf dem Weg zu einem Grundangebot von Mobilität in ländlichen Räumen – Probleme, Ursachen und Handlungsoptionen“ von Patrick Küpper geht der Frage nach, wie in ländlichen Räumen ein Grundangebot von Mobilität gewährleistet bzw. hergestellt werden kann. Dazu werden zunächst die Besonderheiten der Mobilität in ländlichen Räumen im Vergleich zu urbanen Gebieten herausgearbeitet sowie aktuelle Trends, Probleme und Konsequenzen für das ÖPNV-Angebot beleuchtet. Schließlich werden verschiedene Handlungsoptionen vorgestellt, wie mit diesen Entwicklungen umgegangen werden kann, um ein Grundangebot sicherstellen zu können. Dabei werden häufig bedarfsgesteuerte Bedienformen als Lösung angepriesen.

Die Analyse zeigt jedoch, dass insbesondere in dünn besiedelten ländlichen Räumen erhebliche Finanzierungsdefizite zu erwarten sind. Deshalb werden weitere Alternativen, wie die Effizienzsteigerung im traditionellen ÖPNV, Bürgerbusse, organisierte Mitnahme im privaten Pkw, mobile und dezentrale Versorgung mit Dienstleistungen, Mitnahme durch andere Fahrdienste, Car-Sharing und Subjektförderung im ÖPNV diskutiert. Im Ergebnis zeigt sich, dass alle Handlungsoptionen sowohl Vor- als auch Nachteile aufweisen. Diese Vielfalt an Bedienformen kann jedoch dazu genutzt werden, das Angebot auf die spezifischen Bedingungen vor Ort zuzuschneiden, was zu einem abgestuften System von den Zentren zur Peripherie führt.

Der Beitrag „Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung in Abhängigkeit von der Zentralität eines Ortes“ von Hermine Mitter analysiert die Wechselwirkungen der Zentralität eines Ortes mit der Alltagsmobilität im Bundesland Oberösterreich. Für die im Oberösterreichischen Landesraumordnungsprogramm festgelegten Zentralitätsstufen wird auf Basis der Oberösterreichischen Verkehrserhebung das Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung ab sechs Jahren an einem typischen Werktag näher betrachtet. Die Untersuchung zeigt, dass sich räumliche Strukturen auf den Anteil der Binnenwege an der Gesamtwegezahl, auf die mittlere Wegehäufigkeit pro Person und Tag und auf die Verkehrsmittelwahl auswirken. Hingegen verhält sich die Verteilung der Wegezwecke in allen Zentralitätsstufen sehr ähnlich.

Als besonders interessanten Aspekt stellt Mitter heraus, dass gerade in Oberösterreich die Verkehrsmittelwahl auch rechtlich mitbeeinflusst wird. Es ist z. B. im Baurecht geregelt, dass für jede Wohneinheit neben der Anzahl der Autostellplätze auch die Anzahl

der Fahrradstellplätze festgesetzt werden muss. Durch den Ausbau von Fahrradwegen soll die Nutzung des Fahrrads forciert werden.

Der Beitrag „Vom Planungsleitbild ‚Durchmischte Stadt‘ zu den Auswirkungen auf Alltagsmobilität am Beispiel der Hamburger Elbinseln“ von Katja Stock beschäftigt sich mit der „durchmischten Stadt“ als Leitbild aktueller Stadtentwicklung. Dieses wird im Kontext aktueller planerischer Diskussionen dargestellt und der Aspekt der Förderung der Alltagsmobilität wird als beispielhafter Indikator nachhaltiger sozial gerechter Entwicklung untersucht. Die Bedeutung der planerischen Einflussnahme auf Alltagsmobilität und deren Möglichkeiten sind Gegenstand grundsätzlicher Überlegungen, welche darauf folgend am Beispiel der Elbinsel Wilhelmsburg vertieft werden.

Beispielhaft erfolgt die Untersuchung des Hamburger Vorhabens „Sprung über die Elbe“, speziell dessen Umsetzung in Form der Internationalen Bauausstellung IBA Hamburg als Beispiel für einen aktuellen, dem Leitbild der durchmischten Stadt folgenden Stadtentwicklungsprozess. Hier wird der Frage nachgegangen, inwieweit die bestehenden Strukturen und die Bedürfnisse der ansässigen Bevölkerung berücksichtigt werden und eine Verbesserung der Alltagsmobilität als Instrument ihrer Förderung eingesetzt wird.

Die Untersuchung will einen Überblick über die eingesetzten Maßnahmen schaffen und aufzeigen, welche zu einer gerechten Planung beitragen und für eine ausgleichende Verteilung von Chancen in Form einer für alle zugänglichen Alltagsmobilität in der Metropole sorgen. Es erfolgt keine Untersuchung von Verkehrsstatistiken und -zahlen, sondern der Planungsziele, von Projektvorhaben und erzielten Ergebnissen. Abschließend wird deutlich, dass Elemente zur Fortentwicklung der Alltagsmobilität in einzelnen Projektvorhaben gefunden werden, aber keine übergreifende Untersuchung oder kein Maßnahmenplan zur Verbesserung vorliegen und eine Diskussion entweder im Detail oder auf abstrakter Ebene geführt wird.

Diskussion und Ergebnisse

Im Querschnitt aller Beiträge stellen sich als wesentliche Determinanten bezogen auf „Alltagsmobilität“ soziodemographische Veränderungen sowie räumliche Ausdifferenzierungen heraus. Bezogen auf soziodemographische Veränderungen seien insbesondere hinsichtlich der Alterung der Bevölkerung sowie durch die Veränderung der Geschlechterverständnisse Nachfrageveränderungen nach Mobilitätsformen und -bedürfnissen zu erwarten bzw. festzustellen.

Neben gesellschaftlichen Individualisierungstendenzen sei somit auch die Pluralisierung der Nachfrage nach Alltagsmobilität wahrscheinlich. Das Ziel dabei ist die höchstmögliche Mobilität des einzelnen Individuums. Diese sei jedoch durch gesellschaftliche und ökonomische Rahmenbedingungen eingeschränkt oder begünstigt. Aus politischer Sicht kann die Steigerung von Alltagsmobilität, beispielsweise in sozial benachteiligten Gruppen, zur Entschärfung sozialer Ungleichheiten beitragen.

Räumlich lässt sich eine Ausdifferenzierung des Mobilitätsverhaltens feststellen, wobei sich Wechselwirkungen zwischen der Zentralität der Räume und dem individuellen Mobilitätsverhalten im Alltag ergeben. Zentralität erhöht dabei den Anteil an Binnenwegen und begünstigt die Bereitstellung und Nutzung des ÖPNV und motorisierten Individualverkehrs. Es stellt sich zudem heraus, dass beispielsweise der Fahrgasttransport durch Busse insbesondere in peripheren Gebieten mit geringer Siedlungsdichte aus ökonomischer und ökologischer Sicht teilweise infrage gestellt werden kann. Dadurch ergeben

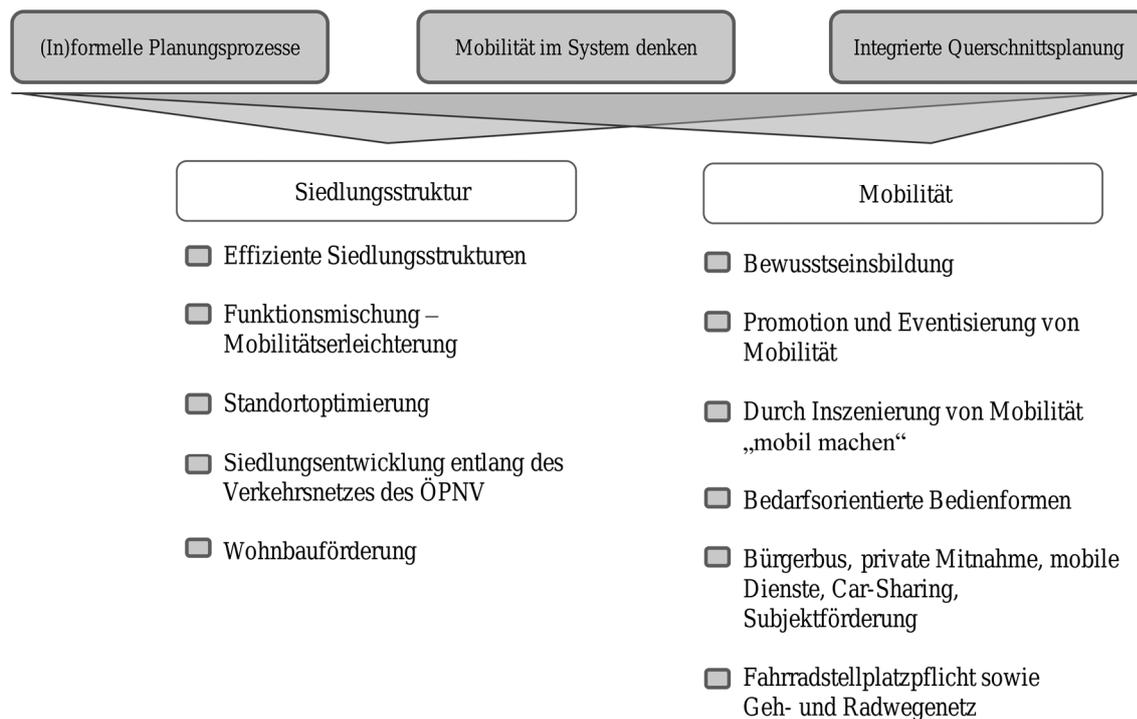
sich häufig Leerfahrten und unnötige Wegstrecken. Somit könne nicht pauschal von einer zunehmenden Mobilität und schnelleren Überwindung von Räumen gesprochen werden.

Entsprechend den gesellschaftlichen Individualisierungstendenzen seien einerseits individuelle Lösungsansätze sowie andererseits integrierte Planungen der Alltagsmobilität gefragt. Abbildung 1 fasst die auf den Beiträgen basierenden Möglichkeiten der Einflussnahme durch Planung skizzenhaft zusammen.

Es lassen sich zwei Handlungsfelder der Planung in Bezug auf die Gestaltung von Alltagsmobilität identifizieren: „indirekte“ Einflussnahme über die Siedlungsstruktur, „direkte“ Einflussnahme über die Ausgestaltung von Mobilitätsleistungen.

Als übergeordnete Leitgedanken bzw. Planungsansätze stehen hier die informelle und formelle Planung. Besonders mit informellen Planungsansätzen könne auf die örtlichen Gegebenheiten und die verschiedenen sozialen Milieus meist sensibler reagiert werden. Weiterhin ist es bedeutsam, Mobilität als Teil einer integrierten Querschnittsplanung zu sehen. So sei z.B. das Zusammenspiel von ÖPNV, Öffnungszeiten und bestimmten Dienstleistungsangeboten bedeutsam, um eine entsprechende Nachfrage an ÖPNV-Angeboten sicherzustellen bzw. zu generieren.

Abb. 1: Möglichkeiten der Einflussnahme durch Planung



Im Rahmen der Diskussionen haben sich insbesondere die Alterung der Bevölkerung sowie die Pluralisierung der Lebensstile als Einflussfaktoren auf die Veränderung von Alltagsmobilität gezeigt. Aufgrund der schwer einzuschätzenden Entwicklungen der verschiedenen Raumtypen und der demographischen Entwicklung bestehen die Herausforderungen der Planung insbesondere in einer ganzheitlichen Herangehensweise. Eine „standardisierte Planung“ sei nicht zielführend.

Als wesentliche Einflussfaktoren auf die Alltagsmobilität haben sich veränderte soziodemographische Entwicklungen und räumliche Ausdifferenzierungen herausgestellt. Dieses macht sich besonders hinsichtlich der Alterung der Bevölkerung und der Veränderung der Geschlechterverständnisse bemerkbar, da hierdurch Nachfrageveränderungen bezüglich der Mobilitätsformen und -bedürfnisse zu erwarten bzw. festzustellen sind.

Die Einflussnahme durch Planung bezieht sich in erster Linie auf die Entwicklung von integrierten Strategien, orientiert an den demographischen Veränderungen und den daraus resultierenden Bedürfnissen. Eine enge Abstimmung verschiedener Fachplanungen bezogen auf eine zielgerichtete, auf die Bedürfnisse der Nutzer angepasste Mobilität ist bedeutsam.

Die räumliche Ausdifferenzierung von Mobilitätsdienstleistungen ist ebenfalls festzustellen. Demnach gibt es insbesondere in Metropolregionen Ausweitungen und Verbesserungen von Mobilitätsangeboten; in peripheren Gebieten hingegen ist die Erhaltung von Mobilitätsstandards relevant, wobei der Alltagsmobilität hier insbesondere im Rahmen der kommunalen Daseinsvorsorge eine sehr wichtige Rolle zukommt.

Autorinnen

Planinsek, Simone. Stuttgart. Beschäftigt sich im Rahmen ihrer Dissertation mit Wohnungsmarktbeobachtungen (Ein- und Zweifamilienhausbestände) in Gemeinden mit suburbaner und peripherer Lage. Sie ist am Lehrstuhl für Stadtquartiersplanung und Entwerfen der Fakultät für Architektur am Karlsruher Institut für Technologie (KIT) und am Institut für Raumordnung und Entwicklungsplanung der Fakultät für Bauingenieurwesen an der Universität Stuttgart tätig.

Reuter, Ruth. Dinslaken. Beschäftigt sich im Rahmen ihrer Tätigkeit bei der Stadt Dinslaken mit der Umnutzung einer alten Zechenbrachfläche, die zu einem nachhaltigen Stadtteil entwickelt werden soll. Als Projektleitung liegen ihre Arbeitsschwerpunkte in der städtebaulichen Entwicklung, Fördermittelakquise und -verwaltung und dem Projektmanagement.