ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Scheiner, Joachim

Book Part

Verkehr: Bedeutung von Verkehrsangeboten für Multilokalität

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

Suggested Citation: Scheiner, Joachim (2020) : Verkehr: Bedeutung von Verkehrsangeboten für Multilokalität, In: Danielzyk, Rainer Dittrich-Wesbuer, Andrea Hilti, Nicola Tippel, Cornelia (Ed.): Multilokale Lebensführungen und räumliche Entwicklungen: ein Kompendium, ISBN 978-3-88838-097-6, Verlag der ARL - Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft, Hannover, pp. 154-159, https://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-0976218

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/218777

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.

https://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/de/

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

ARL AKADEMIE FÜR RAUMENTWICKLUNG IN DER LEIBNIZ-GEMEINSCHAFT

Scheiner, Joachim:

Verkehr: Bedeutung von Verkehrsangeboten für Multilokalität

URN: urn:nbn:de:0156-0976218

CC-Lizenz: BY-ND 3.0 Deutschland

S. 154 bis 159

In:
Danielzyk, Rainer; Dittrich-Wesbuer, Andrea; Hilti, Nicola; Tippel, Cornelia (Hrsg.) (2020):
Multilokale Lebensführungen und räumliche Entwicklungen: ein Kompendium.
Hannover = Forschungsberichte der ARL 13

Leibniz Gemeinschaft

Joachim Scheiner

VERKEHR: BEDEUTUNG VON VERKEHRSANGEBOTEN FÜR MULTILOKALITÄT

Gliederung

1 Begriffsklärung
2 Verkehrsangebote als Voraussetzung für Multilokalität
2.1 Fernverkehrsangebote
2.2 Lokale und regionale Verkehrsangebote
3 Schlussfolgerungen
Literatur

Kurzfassung
Die Möglichkeit zur multilokalen Lebensführung (ML) hängt von der Erreichbarkeit der Wohnstandorte relativ zueinander ab. Diese wiederum ergibt sich aus der zu überwindenden Distanz und den Verkehrsangeboten (Infrastrukturen und Services). Die spezifischen Ansprüche multilokal lebender Personen sind von ihrem Mobilitätsverhalten bestimmt, das wiederum teilweise von den miteinander verbundenen Orten abhängt (z.B. Stadt/Stadt oder Stadt/Land). Zu unterscheiden ist weiterhin zwischen lokalen und regionalen Verkehrsangeboten an den Wohnorten und Reisen zwischen den Wohnorten. Auch der öffentliche Charakter der meisten Verkehrsangebote macht die Anforderungen multilokal Lebender an Verkehrsplanung und politik schwer bestimmbar. Sie können spezifisch werden, wenn Verkehrsangebote etwa mit Wohnangeboten für Multilokale verbunden werden, sich an bestimmte Gruppen multilokaler Personen richten oder besondere lokale Bedingungen vorliegen (z.B. Tourismusregionen).

Schlüsselwörter
Mobilität – Nebenwohnsitze – Telekommunikation – Konsummuster – Verkehrsangebot – Verkehr – Verkehrsinfrastruktur

Transport: Importance of transport services for multilocality

Abstract
The chance to live a multilocal life (ML) depends on access between the residences. Access in turn depends on distance and transport infrastructure and services. The needs of multilocal persons are a reflection of their travel behaviour, which in turn depends on the places being connected with each other (e.g. city/city or city/rural area). One needs to distinguish between local and regional transport supply on the one hand, and (long distance) trips between the residences on the other. The public character of most transport infrastructures and services also contributes to the difficulty of determining the needs of multilocal persons in terms of transport planning

and policy. These needs may become more specific once transport services are linked to housing for multilocals or focus on special multilocal groups, or if particular local conditions exist (e.g. tourism regions).

Keywords
Mobility – Secondary residences – Telecommunications – Transport supply – Traffic – Transport infrastructure

1 Begriffsklärung

Verkehr gilt seit der klassischen Definition von Pirath (1949: 3) als „Ortsveränderung von Personen, Gütern und Nachrichten". Dies hier festzuhalten ist wichtig, denn es impliziert, dass Verkehrsinfrastruktur kein Verkehr ist. Nach der ursprünglichen, lateinischen Wortbedeutung versteht man unter Verkehrsinfrastruktur die unbeweglichen Teile des Verkehrssystems, also im Wesentlichen die Netze und gebauten Stationen (etwa Schienen, Straßen, Flughäfen, Bahnhöfe). Jenseits aller Differenzierungen in der wissenschaftlichen Weiterentwicklung dieser Definition werden als kennzeichnende Merkmale für Infrastrukturen typischerweise örtliche Gebundenheit, hoher Kapitalbedarf, Unteilbarkeit, Größenvorteile, lange Lebensdauer und hohes Investitionsrisiko genannt (Wieland 2015)[1]. Daraus lassen sich in diesem Kontext drei wesentliche Aussagen ableiten:
Erstens spielt Verkehr in allen seinen Formen – als Ortsveränderung von Personen, Gütern und Nachrichten – für residentielle Multilokalität (im Folgenden kurz: ML) eine wesentliche Rolle. Dies kommt in diesem Band in Form einer ganzen Reihe von Stichwörtern zum Ausdruck, nämlich insbesondere:

> Mobilität (Ortsveränderung von Personen) (s. Scheiner zu Mobilität in diesem Band), aber auch

> Nebenwohnsitze (die die Ortsveränderung von Personen implizieren) (s. Dittrich-Wesbuer/Sturm zu Amtliche Daten in diesem Band),

> Telekommunikation (Ortsveränderung von Nachrichten) (s. Scheiner zu Telekommunikation in diesem Band) und

> Konsummuster (Ortsveränderung von Gütern) (s. Petzold zu lokaler Konsum in diesem Band).

Zweitens ist ein spezifischer Zweck der Ortsveränderung von Personen (Mobilität) zwingend, ja definitorisch, kennzeichnend für ML, nämlich die Bewegung zwischen mehreren Wohnsitzen.
Drittens schließlich bestimmen (neben anderen Faktoren) die Kapazität und Struktur

1 Dies macht weitere Überlegungen zur Ausweitung des Infrastrukturbegriffs auf institutionelle und personelle Infrastruktur (Wieland 2015) obsolet, für die diese Kriterien in wesentlichen Teilen nicht zutreffen. Es sei aber darauf hingewiesen, dass auch weiter gefasste Infrastrukturbegriffe verwendet werden, die sich z. B. auf staatliche Dienstleistungen zur Daseinsvorsorge erstrecken (Pflege, Bildung, Gesundheit) (Barlösius/Keim/Meran et al. 2011).

der Verkehrsnetze, inwieweit der periodische oder episodische Wechsel zwischen mehreren Wohnsitzen überhaupt möglich ist. Insoweit ist Verkehrsinfrastruktur eine notwendige Voraussetzung für ML, soweit diese mit nennenswerten Distanzen zwischen den Wohnsitzen verbunden ist. Allerdings ist sie keine hinreichende Voraussetzung, weil die ortsgebundenen stationären Anlagen allein noch keine Mobilität ermöglichen. Mobilität als solche ist nur sinnvoll zu verstehen in Verbindung mit Aktivitäten, die in der Regel an die Erreichbarkeit eines Zielortes gebunden sind. Unter Erreichbarkeit wird wiederum "the ease of reaching goods, services, activities and destinations (together called opportunities)" (Litman 2008: 36) verstanden. Sie hängt ab von der Verteilung der Gelegenheiten (Zielorte) und den verfügbaren Verkehrsmöglichkeiten (Holz-Rau 2009). Diese engen begrifflichen Verbindungen sind dafür verantwortlich, dass die begriffliche Abgrenzung zwischen Verkehr und Mobilität vielfach schwierig ist.

2 Verkehrsangebote als Voraussetzung für Multilokalität

Die Möglichkeit zur ML – ob beruflich oder privat motiviert – hängt also von der Erreichbarkeit zweier oder mehrerer Wohnstandorte („Gelegenheiten") relativ zueinander ab. Diese wiederum ergibt sich aus der Distanz zwischen den beiden Orten und den Verkehrsmöglichkeiten, die diese verbinden. Die Verkehrsmöglichkeiten wiederum setzen sich zusammen aus Infrastrukturen (Netzen, Stationen) einerseits sowie betrieblich-organisatorischen Aspekten (Service, Taktdichte, Fahrgeschwindigkeit...) andererseits. Letztere sind vor allem für öffentliche Verkehrsangebote (ÖPNV, Fernbahn, Fluglinien, CarSharing, Fahrradverleihsysteme...) relevant, aber auch im Individualverkehr.

Die heutige Praxis multilokaler Arrangements über größere Distanzen hinweg ist nur adäquat zu verstehen vor dem Hintergrund zunehmend ubiquitärer Erreichbarkeit, die durch immer schnellere und gleichzeitig preiswertere Verkehrsangebote möglich wird: Die Verdoppelung der Reisezeit bei gleichzeitiger Erhöhung der monetären Reisekosten zwischen Deutschland und Mallorca würde die Verbreitung und Häufigkeit des Wechsels zwischen zwei Wohnsitzen in den genannten Regionen deutlich reduzieren. Dieser Zusammenhang äußert sich empirisch darin, dass die Erreichbarkeit von Hochgeschwindigkeitsnetzen am Wohnort für beruflich Multilokale herausragende Bedeutung besitzt (Reuschke 2013).

Die spezifischen Ansprüche multilokal lebender Personen an Verkehrsangebote sind dabei von den Spezifika ihres Mobilitätsverhaltens bestimmt (s. Scheiner zu Mobilität in diesem Band). Hier lässt sich unterscheiden zwischen den lokalen und regionalen Verkehrsangeboten an den Wohnorten multilokal lebender Personen und den (Fern) reisen, mit denen die Wohnorte untereinander verbunden werden.

2.1 Fernverkehrsangebote

Die konkreten Anforderungen multilokal lebender Personen an Fernverkehrsangebote sind stark abhängig vom genutzten Verkehrsmittel. Beim Pkw treten in der Regel keine Warte- oder Umsteigezeiten auf. Anders ist dies bei der Nutzung der Bahn, des Busses oder des Flugzeugs. Die für Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) kennzeichnenden vielfältigen Transitionsräume kann es jedoch auch bei Pkw-Fahrten geben (Übernachtung unterwegs, Raststätten etc.). Da die genutzten Verkehrsmittel je nach vorhandenen infrastrukturellen Angeboten geographisch stark variieren, unterscheiden sich auch die Mobilitätsanforderungen der Multilokalen zwischen den verschiedenen Räumen. Hierbei unterscheiden sich urbane, variabel/multimodal hochmobile Gesellschaften (ICE, Flugzeug, Auto) von einer suburbanen bis ländlichen Bevölkerung, die stark am Auto orientiert ist. Die Ansprüche von Pkw-Nutzern sind dabei aufgrund der Ubiquität des Straßennetzes eher unspezifisch und richten sich vor allem auf einen ungestörten Verkehrsfluss, insbesondere weil sowohl berufliche als auch freizeitorientierte Reisen zwischen den Wohnsitzen sich häufig auf die Zeiten starker Netzbelastungen konzentrieren (Freitag, Sonntag, Montag) (Gräbe/Ott 2003 für das Wochenendpendeln).

ÖV-Nutzer ziehen den größten Nutzen aus der öffentlichen Fernverkehrsinfrastruktur. Dies betrifft die Schnelligkeit von Verbindungen, vor allem zu den Hauptverkehrszeiten (insbesondere bei berufsbezogener ML), die Gestaltung und Ausstattung von Transitionsräumen wie Bahnhöfen, Hotels oder Flughäfen (Aufenthalt, Ruhezonen, Gastronomie und andere Services, Güter auch zu Tagesrand- oder Nachtzeiten) sowie die Verbindung der Reisezeit mit virtueller Mobilität (Internetzugang im Fernbus, in der Bahn, in der DB Lounge, am Flughafen) (s. Scheiner zu Telekommunikation in diesem Band). Diese die Wohnorte verbindenden Transitionsräume (Weichhart 2009) oder Zwischenwelten (Hilti 2013: 213 ff.) sind für ein „Leben in Bewegung" der multilokal Lebenden von besonderer Bedeutung.

2.2 Lokale und regionale Verkehrsangebote

Auf lokaler und regionaler Ebene sind Verkehrsangebote über das ubiquitäre Straßennetz hinaus ebenfalls vor allem für multilokal lebende Personen von wichtig, die den Weg zwischen den Wohnsitzen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen. Dies dürfte vor allem urbane Nachfragegruppen betreffen, deren Mobilität Großstädte *untereinander* verbindet. Diese stellen deutlich vielfältigere Anforderungen als Autofahrer, etwa an lokale Dienstleistungen wie Taxis oder den ‚klassischen' ÖPNV. Über moderne Technologien (Smartphone, Internet) vermittelte Dienste, schnell und flexibel verfügbare Dienste wie z. B. Uber (Taxi), Carsharing 2.0 oder Fahrradverleihsysteme dürften dabei eine wichtige und zunehmende Rolle spielen.

Bei Stadt-Land-Beziehungen – in beide Richtungen – oder den (selteneren) Beziehungen ländlicher Räume untereinander steht der individuelle Pkw an zentraler Position. Dies betrifft zunächst die Fernfahrten, aufgrund der dann vorhandenen Verfügbarkeit

des Pkws an beiden bzw. allen Wohnorten, aber auch die lokalen Wege an den Wohnorten. Damit konzentrieren sich die Mobilitätsanforderungen vor allem auf einen störungsfreien Straßenverkehr, wobei einschränkend festzuhalten ist, dass eine durchaus nennenswerte Nutzung anderer Verkehrsmittel an einem oder beiden Wohnorten bestehen kann, etwa wenn Zweitwohnsitz und Arbeitsplatz nahe beieinander und/oder in einem Stadtzentrum liegen oder wenn es sich um einen Freizeitwohnsitz handelt, an dem während der Aufenthalte das Auto stehenbleibt.

3 Schlussfolgerungen

Die Anforderungen multilokal Lebender an die Verkehrsplanung und politik sind aufgrund des öffentlichen Charakters der meisten Verkehrsangebote (ÖPNV, Straßen etc.) schwer zu fokussieren. Aufgrund des hohen Zeitaufwandes für Mobilität in vielen multilokalen Arrangements ist für Multilokale ein reibungsloser Verkehrsablauf von besonderer Bedeutung. Auch eine produktive oder zumindest subjektiv sinnvolle Nutzung der Reisezeit ist für sie wichtig (s. Scheiner zu Telekommunikation in diesem Band).

Verkehrsplanerische Anforderungen können jedoch spezifisch werden, wenn sie etwa mit Wohnangeboten für Multilokale verbunden werden (Fahrradverleih, temporäre ÖPNV-Zeitkarten...), wenn sie sich an bestimmte Gruppen multilokaler Personen richten (Begleitservice für pendelnde Kinder in der Bahn) oder wenn besondere lokale Bedingungen mit einer Dominanz multilokaler Personen vorliegen (spezielle ÖPNV-Zeittarife, etwa in Tourismusregionen). In jedem Fall ist wohl davon auszugehen, dass ML die Nachfrage nach Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsdienstleistungen lokal und im Fernverkehr verstärkt, tendenziell die Anbieterkosten erhöht, aber auch neue Märkte schafft.

Inwieweit den Anforderungen und Wünschen multilokal Lebender nachgegeben werden sollte, hängt allerdings von politischen Zielsetzungen ab. Multilokales Leben (und die damit verbundene Mobilität) kann Zwangscharakter besitzen, etwa für berufliche Multilokale mit eingeschränkten Alternativen oder für multilokal lebende Kinder und ihre Eltern, und sollte entsprechend erträglich gestaltet werden. Dem steht allerdings gegenüber, dass multilokales Leben dazu tendiert, mehr Verkehr mit all seinen negativen Begleiterscheinungen zu schaffen (s. Scheiner zu Mobilität in diesem Band).

Literatur

Barlösius, E.; Keim, K.-D.; Meran, G.; Moss, T.; Neu, C. (2011): Infrastrukturen neu denken: gesellschaftliche Funktionen und Weiterentwicklung. In: Hüttl, R.; Emmermann, R.; Germer, S.; Germer, S.; Naumann, M.; Bens, O. (Hrsg.): Globaler Wandel und regionale Entwicklung. Anpassungsstrategien in der Region Berlin-Brandenburg. Heidelberg, 147-173.

Gräbe, S.; Ott, E. (2003): „... man muss alles doppelt haben" - Wochenpendler mit Zweithaushalt am Arbeitsort. Münster.

Hilti, N. (2013): Lebenswelten multilokal Wohnender. Wiesbaden.

Holz-Rau, C. (2009): Raum, Mobilität und Erreichbarkeit – (Infra-)Strukturen umgestalten? In: Informationen zur Raumentwicklung 2009 (12), 797-804.

Litman, T. (2008): Evaluating Accessibility for Transportation Planning. In: Becker, U.; Böhmer, J.; Gerike, R. (Hrsg.): How to Define and Measure Access and Need Satisfaction in Transport. Series of Dresden Institute for Transportation and Environment (DIVU), Issue 7/2008. Dresden, 34-77.
Pirath, C. (1949): Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft. Berlin.
Reuschke, D. (2013): Multilokale Lebensformen und ihre räumlichen Auswirkungen in der Zweiten Moderne. In: Schwedes, O. (Hrsg.): Räumliche Mobilität in der Zweiten Moderne. Freiheit und Zwang bei Standortwahl und Verkehrsverhalten. Münster, 237-255.
Weichhart, P. (2009): Multilokalität – Konzepte, Theoriebezüge und Forschungsfragen. In: Informationen zur Raumentwicklung 2009 (1/2), 1-14.
Wieland, B. (2015): Verkehrsinfrastruktur: Volkswirtschaftliche und ordnungspolitische Aspekte. In: Canzler, W.; Knie, A.; Schwedes, O. (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden, 351-380.

Autor

Joachim Scheiner (**1964*), *Prof. Dr., Dipl.-Geogr., lehrt und forscht seit 2000 am Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung an der Fakultät Raumplanung, Technische Universität Dortmund. Daneben ist er freiberuflich in der Verkehrsforschung tätig. In seiner Forschung beschäftigt er sich mit Verkehrsentwicklung, Raumentwicklung, sozialem Wandel und Wohnstandortwahl.*