

Stock, Katja

Book Part

Vom Planungsleitbild "Durchmischte Stadt" zu den Auswirkungen auf Alltagsmobilität am Beispiel der Hamburger Elbinseln

Provided in Cooperation with:

ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft

Suggested Citation: Stock, Katja (2011) : Vom Planungsleitbild "Durchmischte Stadt" zu den Auswirkungen auf Alltagsmobilität am Beispiel der Hamburger Elbinseln, 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. 169-183, <https://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-3717169>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/60207>

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/>

Katja Stock

Vom Planungsleitbild „Durchmischte Stadt“ zu den Auswirkungen auf Alltagsmobilität am Beispiel der Hamburger Elbinseln

URN: urn:nbn:de:0156-3717169



CC-Lizenz: BY-NC-ND 3.0 Deutschland

S. 169 bis 183

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

Katja Stock

Vom Planungsleitbild „Durchmischte Stadt“ zu den Auswirkungen auf Alltagsmobilität am Beispiel der Hamburger Elbinseln

Gliederung

- 1 Die durchmischte Stadt als ein Leitbild aktueller Stadtentwicklung
 - 1.1 Leitbilddiskussion in Stadtplanung und -entwicklung
 - 1.2 Bedeutung von Alltagsmobilität
 - 1.3 Möglichkeiten der planerischen Einflussnahme auf Alltagsmobilität in der durchmischten Stadt
- 2 Der Hamburger „Sprung über die Elbe“
 - 2.1 Leitthemen und Exzellenzkriterien der IBA Hamburg
 - 2.2 Bestehende Mobilitätssituation auf den Elbinseln
 - 2.3 Die IBA Hamburg im Kontext von Alltagsmobilität
 - 2.3.1 Übergeordnete Zielformulierung
 - 2.3.2 Konkrete Projektvorhaben
- 3 Fazit

Literatur

Zusammenfassung

Die „durchmischte“ Stadt als Leitbild aktueller Stadtentwicklung 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 und die Möglichkeiten planerischer Einflussnahme auf Alltagsmobilität sind Gegenstand grundsätzlicher Überlegungen, die 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 folgendem, 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 Met-

ropole sorgen. Es erfolgt keine Untersuchung von Verkehrsstatistiken und -zahlen, sondern von Planungszielen, 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 vorliegt und eine Diskussion entweder im Detail oder auf abstrakter Ebene geführt wird.

Schlüsselwörter

Planungsleitbilder – Internationale Bauausstellung IBA Hamburg – Soziale Nachhaltigkeit – Integrierte Verkehrsplanung – Bürgerbeteiligung – Planungskriterien

Abstract

This article describes the “city of mixed functions” as a general principle of contemporary urban development against the background of the present discourse on urban planning. Based on this it looks into the advancement of everyday mobility as an exemplary indicator for social sustainable and equitable development. The meaning of everyday mobility and the possibilities of influencing it through urban planning are subjects of fundamental considerations. In the following part they are proved by using the example Wilhelmsburg, a quarter of the city of Hamburg.

The local analysis starts with the research of Hamburg’s political development concept titled “Sprung über die Elbe” (“Leap over the Elbe-river”). In detail there will be a look on one part of its spatial realization found in the project of the international building exhibition IBA Hamburg. This is an instance of contemporary urban planning under the guiding principle of the aforementioned “city of mixed functions”.

Following up the question how far the existing structures and the needs of the residents are allowed for and whether an improvement of everyday mobility is introduced as an instrument for their advancement, the research aims to provide an overview of the implemented measures, which contribute to equitable urban planning and social equity in the form of universally accessible everyday mobility in the metropolitan area of Hamburg. This does not include specific statistics and numbers related to transportation, but instead an analysis of the goals of urban planning, the intended projects, and the obtained results. Finally it becomes apparent that elements for the development of everyday mobility can be found in the individual intended projects. However, there exists no overarching investigation or strategy plan for everyday mobility. The existing discussion is hold either on an abstract level or in practical project details.

Keywords

Planning concepts – International Building Exhibition IBA Hamburg – social sustainable development – comprehensive transport planning – public participateon – planning criteria

1 Die durchmischte Stadt als ein Leitbild aktueller Stadtentwicklung

Zur Beurteilung der Handlungsausrichtung aktueller Stadtentwicklungsprozesse ist zu untersuchen, auf welcher theoretischen Basis diese gründen. In diesem Beitrag wird die Diskussion zur Leitbildorientierung in der Stadtplanung vor diesem Hintergrund dargestellt.

In dem diskutierten Kontext der stadtplanerischen Leitbilder sollte die Alltagsmobilität in den Fokus rücken, da diese einen direkten Einfluss auf die Idee der kompakten und durchmischten Stadt sowohl ausübt als auch durch sie erfährt. Nach einer kurzen Begriffsbestimmung folgt eine Auseinandersetzung mit den planerischen Handlungsmöglichkeiten im Kontext von Alltagsmobilität und durchmischter Stadt.

1.1 Leitbilddiskussion in Stadtplanung und -entwicklung

Nach der Ausrichtung auf Rationalität, basierend auf wissenschaftlichen Verfahren der Prognosen und Bedarfsermittlungen in den 1960er bis 1980er Jahren, ist seit den 1990er Jahren das Handeln der Planungsverantwortlichen wieder stark an Leitbildern räumlicher Entwicklung orientiert (Jessen 2010: 122 ff.). Das Leitbild der kompakten und durchmischten Stadt greift auf die Tradition der europäischen Stadt zurück und setzt auf eine hohe Baudichte. Somit stellt es sich gegen disperse Siedlungsprozesse und unstrukturierte Suburbanisierung. Die vorherrschende funktionale Trennung in den Siedlungsräumen soll zu einer möglichst feinkörnigen Mischung entwickelt werden. Diese Nutzungsmischung ist einerseits durch den Erhalt bestehender gemischter Strukturen sowie durch eine nachträgliche Nutzungsanreicherung gekennzeichnet. Um durch diese (funktionale) Verdichtung nicht hinter heute erreichte Versorgungsstandards zurückzufallen, ist die Versorgung der Quartiere mit qualitätvollen Freiraumangeboten zu forcieren und auch bei der Gesamtentwicklung ist die ökologische Aufwertung aller Räume zu erreichen (Jessen 2010: 125). Das Leitbild der kompakten und durchmischten Stadt versucht auf gesellschaftliche Entwicklungen, wie z. B. den demographischen Wandel, die Verstädterung, den Wandel der Wirtschaft (Deindustrialisierung) und den Klimawandel Antworten zur Steuerung der räumlichen Entwicklung zu formulieren. Unter den Gesichtspunkten der Verkehrsplanung wird hier auch von dem Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ gesprochen.

Allerdings ist das Konzept des Leitbildes und sein Wert für das Planungshandeln auch heute umstritten, wie kontroverse Diskussionen über die Fokussierung auf den Zentrenraum und die (quantitative) Relevanz des suburbanen Raums belegen (vgl. Sieverts 1997). Planungsrechtliche Instrumente zur Bauleitplanung stehen zudem den Zielvorstellungen einer feinkörnigen Durchmischung entgegen, da sie im Grundsatz von der Ausweisung von Funktionsarealen ausgehen und nur bedingte Möglichkeiten funktionaler Mischungen zulassen.

1.2 Bedeutung von Alltagsmobilität

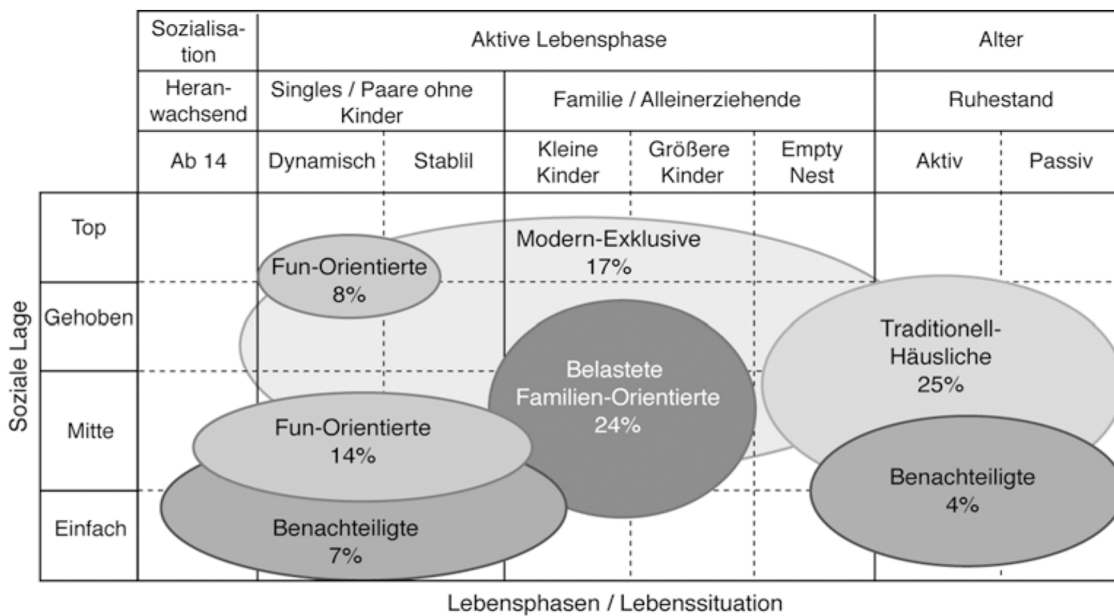
Die Bedeutung von Verkehr und Mobilität für Lärm-, Klima- und Luftbelastungen und ebenso für die räumliche Entwicklung durch eine enorme Flächenbeanspruchung ist weitreichend bekannt. Aber vor allem die Alltagsmobilität übt auch auf soziale städtische Interaktionen einen hohen Einfluss aus. Sie beinhaltet die täglichen Bewegungen, welche uns in zirkulärer Weise von der Wohnung ausgehend zu unseren Aktivitätsstätten von Bildung, Versorgung, Arbeit und Freizeit und zurück führen. Für diese Überwindung von Distanzen zum Bestreiten unserer alltäglichen Bedürfnisse, für soziale Handlungen und innerhalb verschiedener Erfahrungswelten müssen wir zeitliche und materielle Ressourcen aufbringen (Rosenbaum 2007: 549 f.).

Die Veränderung von Lebensstilen, die zu erhöhtem Anspruch an alltägliche Mobilität führt, ist auf den in unserem Kulturkreis zentralen Wert der Individualisierung und der Möglichkeit der freien Entfaltung der Lebensführung zurückzuführen (Rosenbaum 2007: 553). Allerdings wird die Verwirklichung dieses Anspruchs entscheidend durch Lebens-

lage und -phase und durch deren Auswirkungen auf die Verkehrsmittelausstattung beeinflusst. Ziel ist die höchstmögliche individuelle Mobilität (individuelle Nutzenmaximierung), eingeschränkt wird dies entscheidend durch gesellschaftliche und ökonomische Rahmenbedingungen. Auch die Lage des Mobilitätsraums, ob zentrumsnah oder am Rande, sowie die Ausstattung mit ÖPNV, Dienstleistungs- und Versorgungsangeboten sind entscheidende Einflussfaktoren. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die sozial-räumliche Angebotsstruktur, das Verkehrsangebot und personenbezogene Merkmale die Ausgestaltung der individuellen Alltagsmobilität bestimmen. (vgl. Beckmann/Hesse/Holz-Rau et al. 2006).

Auf diesen Annahmen basierend haben Götz/Loose/Schmied et al. (2003), Götz/Schubert (2006), Götz (2007) eine Klassifizierung von Mobilitätsstilen entwickelt, welche den Zusammenhang von Mobilitätsverhalten, Lebensphasen und sozialer Situation darstellt (vgl. Abb. 1). Hier wurde insbesondere auch das Freizeitverhalten, welches einen großen Teil der Alltagsmobilität bestimmt, mit in die Untersuchung aufgenommen.

Abb. 1: Mobilitätsstile



Quelle: Götz/Schubert (2006: 85)

Herausgreifen möchte ich, dass insbesondere die Gruppe der als „Benachteiligte“ kategorisierten den größten Anteil an Arbeitern, Sozialhilfeempfängern und Arbeitslosen beinhaltet, mit niedrigen Schulabschlüssen und geringem Haushaltseinkommen (Götz 2007: 774). Diese finden sich meist in den früheren Lebensphasen und dann wieder im Alter.

Eine Förderung des ÖPNV durch eine attraktive Angebotspolitik würde demnach nicht nur Umwelt und Klima schonen, sondern ebenfalls den in der alltäglichen Mobilität Benachteiligten jüngeren, in der Etablierung befindlichen sowie der immer weiter wachsenden Gruppe der Älteren zugutekommen. Politisch betrachtet findet sich hier die Möglichkeit der Entschärfung sozialer Ungleichheiten. Dazu ist die Ausrichtung auf die langsame alltägliche Mobilität des Fuß- und Radverkehrs und auch des ÖPNV zur Vermeidung von unnötigen Mobilitätsanlässen und die Optimierung des Zeitaufwandes für Verkehrsleistungen eine planerische Querschnittsaufgabe der kommunalen und regionalen Verkehrs- und Stadtentwicklung.

1.3 Möglichkeiten der planerischen Einflussnahme auf Alltagsmobilität in der durchmischten Stadt

Götz fordert dazu auf, in der integrierten Stadt- und Verkehrsplanung die Befriedigung der Wünsche und Bedürfnisse der in den Stadtteilen lebenden Menschen und ihre Milieus und Lebensstile vermehrt in den Fokus zu nehmen. Dadurch prognostiziert er die systematische Herbeiführung einer ausgewogenen Funktionsmischung, die hilft, Verkehr zu vermeiden und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen (Götz 2007: 781). Diese ausgewogene Funktionsmischung wird durch das stadtplanerische Leitbild der kompakten und durchmischten (europäischen) Stadt oder auch der Stadt der kurzen Wege, wie oben erläutert, ebenfalls beschrieben. Daher kann man die Ausrichtung auf die Bedürfniserfüllung einzelner Milieus im Bereich der Alltagsmobilität als einen Schritt zur Verwirklichung dieses Leitbildes verstehen – und ebenso die verkehrspolitische Zentrierung auf räumliche Bindung sowie auf soziale und ökologische Verantwortung als Zeichen der Orientierung an sozialer und haushälterischer Vernunft (Bauhardt 2007: 282).

Die Optimierung einer Alltagsmobilität für alle Nutzergruppen, sowohl bezogen auf alle Lebensphasen als auch auf Lebenslagen und -stile durch die Orientierung an folgenden Planungskriterien möglich (Bauhardt 2007: 289):

- Erreichbarkeit
- Benutzerfreundlichkeit
- Bedarfsangemessenheit
- Nutzungsmischung
- Verlässlichkeit

Um in Bezug auf die genannten Kriterien die Verkehrsverhältnisse in einer „zeitbewussten Stadt“ zu verbessern, macht Bauhardt (2007: 290 f.) drei Vorschläge:

Entschleunigung des Autoverkehrs

Durch die Einführung eines kommunenweiten Tempos 30 (mit Ausnahme der Hauptverkehrsachsen mit Tempo 50) und die Optimierung von Ampelschaltungen zugunsten von Fußgängern sowie durch Einschränkung von abbiegendem Verkehr verliert der Verkehr an Bedrohlichkeit und die Unfallgefahr sinkt beträchtlich.

Optimierung des Fuß- und Radverkehrs

Durch die Einführung von sogenannten Rundumgrünschaltungen an Ampelkreuzungen kann Mobilität und Sicherheit von Fußgängern erhöht werden. Die Trennung des Radverkehrs vom Fußgängerverkehr durch eine Verlegung der Radwege auf die Straße mindert Konflikte auf dem Gehsteig. Diese Trassen sind deutlich gegen die Fahrspuren der Pkw abzugrenzen.

Beschleunigung des ÖPNV

Dem ÖPNV ist auf allen Straßen Vorrang zu gewähren, z. B. durch Vorrangschaltungen oder neue, eigene Trassenführungen.

Wenn durch diese Maßnahmen mit relativ geringen Aufwendungen in die bestehende Infrastruktur (zum Teil sind es ja nur Änderungen in der Programmierung) erreicht wird, dass das Auto als ein Verkehrsmittel unter mehreren gleichberechtigten Möglichkeiten

gilt, dann wird damit auch die alltägliche Mobilität sozial benachteiligter Gruppen gefördert. Das Auto wird weiterhin als exklusive Fortbewegung gelten, aber der „langsamen Mobilität“ werden dadurch weniger Nachteile entstehen. Sie steht einer wesentlich breiteren Masse unterschiedlicher Nutzer zu Verfügung und ermöglicht auch die autonome Mobilität von Gruppen (Kinder, Senioren, Menschen mit Assistenzbedarf), welche in anderen Fällen darauf angewiesen sind, von anderen Haushaltsangehörigen gefahren zu werden. Dies bedeutet sowohl Zeit- als auch Mobilitätsgewinn auf mehreren Ebenen. Die Akzeptanz dieser Maßnahmen sollte mittels geeigneter Partizipationsprozesse in den Reihen der beteiligten bzw. betroffenen Bevölkerung erzielt werden. Nur die breite Zustimmung zu den Vorhaben und die Überzeugung gerade der heute Benachteiligten von der Wirksamkeit können zu einer erfolgreichen Umsetzung führen (Bauhardt 2007: 296)

2 Der Hamburger „Sprung über die Elbe“

Mit dem politischen Leitbild „Metropole Hamburg – Wachsende Stadt“ (2002) bzw. seit der Koalition der Regierungsparteien CDU und GAL „Hamburg: Wachsen mit Weitsicht“ (2010) hat die Freie und Hansestadt Hamburg als zweitgrößte Stadt der Bundesrepublik Deutschland die Zielvorstellung einer wachsenden Metropole festgeschrieben. Dies bedeutet für die räumliche Planung des Stadtstaats, sich in besonderer Weise mit den Möglichkeiten ihrer Stadtentwicklung auf begrenztem Raum auseinanderzusetzen und Räume für die Innenentwicklung zu identifizieren.

Auf der Basis des Leitbilds „Wachsende Stadt“ (2002) entstand im Jahr 2005 das räumliche Entwicklungskonzept des „Sprungs über die Elbe“, welches die Bereiche Wilhelmsburg und Veddel – auch Elbinseln genannt – und den Harburger Binnenhafen als Handlungsschwerpunkte definierte und zur Vorbereitung der ersten Internationalen Bauausstellung (IBA) in Hamburg diente. Wie von Dr. Michael Freytag, damaliger Präses der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg, erläutert, besteht in diesem Vorhaben der Plan, „auf eine Abkehr vom peripheren Flächenwachstum der vergangenen Jahrzehnte hin zu Wachstum und Entwicklung in den gewachsenen Quartieren des urbanen Zentrums“ (Freie und Hansestadt Hamburg 2005: 7) zu setzen. Neben den städtischen Aktivitäten im Rahmen der Hafen City-Entwicklung soll im Bereich der bislang eher negativ durch Verkehr und Hafenindustrie belasteten Elbinseln eine durch Leuchtturmprojekte flankierte breite Entwicklung in Gang gesetzt werden, welche zu einer sanften Aufwertung der bestehenden Stadtstrukturen führt. Hierzu wurde im Jahr 2007 die städtische Internationale Bauausstellung IBA Hamburg GmbH gegründet und im gleichen Zuge die Internationale Gartenschau igs 2013 initiiert.

Mit den punktuell eingesetzten Projekten für Wohnen, Gewerbe und Freizeit ist vorgesehen, innovative Entwicklungen in Städtebau und Architektur für die Elbinseln zu schaffen. Die Projekte entstehen vor dem Hintergrund hoher Standards der Klimaschonung und mit dem Anspruch, sie in die Stadtteile gesellschaftlich einzubinden. Die im Jahre 2013 stattfindende Gartenschau soll zudem die internationale Aufmerksamkeit auch im touristischen Bereich auf Wilhelmsburg lenken sowie nachhaltig ein Freiraumangebot hoher Qualität für den Stadtteil schaffen. Dieses Vorgehen kann man als Versuch verstehen, dem Leitbild der durchmischten und kompakten Stadt, wie oben beschrieben, zu entsprechen. Zur Zielorientierung und Qualitätssicherung wurden drei Leitthemen und sieben Exzellenzkriterien entwickelt, an denen die Einzelprojekte ausgerichtet sein müssen.

2.1 Leitthemen und Exzellenzkriterien der IBA Hamburg

Die innerhalb dieser Bauausstellung angestrebten Projekte müssen sich in ihrer inhaltlichen Zielausrichtung an mindestens einem der folgenden Leitthemen orientieren:

Kosmopolis

Kulturelle Unterschiede der Elbinselbewohner werden als „Quelle von Kreativität und Identität“ verstanden. Architektonische und freiraumplanerische Eingriffe müssen sich an der lokalen transnationalen Kultur orientieren und einen Beitrag zum eigenständigen räumlichen Selbstverständnis leisten (IBA Hamburg 2010: 22 f.).

Metrozonen

Die IBA Hamburg definiert durch Barrieren und Grenzen entstehende Zwischen- und Leerräume innerhalb der Stadt als Metrozonen oder innere Stadtränder. Die Potenziale dieser innerstädtischen Flächen sollen durch neue städtebauliche und soziale Modernisierungsstrategien entwickelt werden (IBA Hamburg 2010: 106 f.).

Stadt im Klimawandel

Dieses Leitthema bringt den Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel auf die Agenda der Bauausstellung. Mittels innovativer Konzepte in den Bereichen der erneuerbaren Energieversorgung, des Klimafolgenmanagements sowie der Emissions- und Ressourceneinsparung sollen sich IBA-Projekte als zukunftstauglich erweisen (IBA Hamburg 2010: 204 f.).

Die thematische Ausrichtung der IBA-Projekte auf die Leitthemen ist obligatorisch. Jedes Projekt wird in seiner Kommunikation einem der Themenbereiche zugeordnet und z. B. als „Metrozonen-Projekt“ betitelt. Diese Themen werden im Rahmen sogenannter IBA Labore durch Experten fachlich begleitet und öffentlich diskutiert.

Jedes der durch die IBA Hamburg geförderten bzw. realisierten Projekte muss den unten aufgeführten im Einzelnen vage gehaltenen Exzellenzkriterien entsprechen. IBA-Projekte werden durch externe Projektträger beantragt, da auch die Trägerschaft über das Endpräsentationsjahr 2013 hinaus von Beginn an geklärt sein soll. Eine Evaluation der Projektanträge wird anhand der folgenden Exzellenzkriterien zur Qualitätssicherung durchgeführt (IBA Hamburg 2010: 18):

- Besonderheit
- IBA-Spezifität
- Multi-Talentierteit
- Strukturwirksamkeit
- Prozessfähigkeit
- Präsentierbarkeit
- Realisierbarkeit

Anhand dieser Kriterien werden Originalität, Realisierbarkeit und strukturelle Wirksamkeit der Projekte geprüft. Auch die Präsentierbarkeit im Kontext einer Bauausstellung bis zum Jahr 2013 ist als Auswahlkriterium für Projekte benannt.

2.2 Bestehende Mobilitätssituation auf den Elbinseln

Im Folgenden wird die Mobilitätssituation auf der Elbinsel Wilhelmsburg dargestellt, um ein Bild des bestehenden Handlungsbedarfs zu vermitteln. Dazu erfolgen eine kurze Analyse der Bevölkerungs- und Sozialstruktur sowie eine Untersuchung des örtlichen Angebots an sozialer und verkehrlicher Infrastruktur zur Einschätzung der bestehenden Möglichkeiten der Mobilitätspartizipation.

Die Bevölkerungs- und Strukturdaten basieren auf der Veröffentlichung „Hamburger Stadtteil-Profile 2010“ des Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein. Vergleichend erfolgen die Angaben zur Gesamtstadt (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2010: 52 f.).

Bevölkerungs- und Sozialstruktur Wilhelmsburgs

Wilhelmsburg verfügt über eine Bevölkerung von 50.091 Personen (Hamburg gesamt 1.733.260), davon sind 21% unter 18 Jahren (Hamburg gesamt 15,6%) und 14,2% 65 Jahre und älter (Hamburg gesamt 19,1%). In 24,5% der Haushalte leben Kinder (Hamburg gesamt 17,8%). Der Stadtteil kann als „jung“ bezeichnet werden. Die Bevölkerungsdichte liegt im innerstädtischen Vergleich im mittleren bis unteren Bereich (1.419 Einwohner/km², Hamburg gesamt 2.295 Einwohner/km²), wobei Wilhelmsburg mit 35,3 km² flächenmäßig ein relativ großer Stadtteil Hamburgs ist. Bereits innerhalb des Stadtteils muss daher mit der Bewältigung von weiteren Wegen im Alltag gerechnet werden.

Von den 15- bis 65-Jährigen Wilhelmsburgern sind 41,5% sozialversicherungspflichtig beschäftigt (Hamburg gesamt 50,7%), davon sind allerdings nur 41% weiblichen Geschlechts (Hamburg gesamt 49%). Die Arbeitslosenquote beträgt 10,8% (Hamburg gesamt 6,3%), 26,5% der Bevölkerung empfängt Leistungen nach SGB III (Hamburg gesamt 11,6%). Die Einkünfte der Steuerpflichtigen in Wilhelmsburg liegen um 37% niedriger als im Hamburger Durchschnitt. Somit wird über weniger Kapital für Mobilität verfügt, allerdings entfallen auch weniger Belastungen auf Aufwendungen für Berufspendeln o. Ä.

Darüber hinaus handeln 55,2% der Wilhelmsburger vor einem Migrationshintergrund (Hamburg gesamt 28,1%). Dies beeinflusst das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl aufgrund unterschiedlicher kultureller Prägungen.

Sozialinfrastruktur

Der Stadtteil Wilhelmsburg verfügt über 29 Kindergärten, acht Grundschulen und sechs weiterführende Schulen und ist somit mit allen staatlichen schulischen Angeboten ausgestattet; ein Bedarf an Auspendeln der Schüler besteht nicht zwingend.

Im medizinischen Bereich ist der Stadtteil mit 66 niedergelassenen Ärzten und zehn Apotheken ausgestattet. Die ärztliche Versorgung ist mit 759 Einwohnern/Arzt deutlich schlechter als der Durchschnitt der Gesamtstadt mit 306 Einwohnern/Arzt (Apotheken: Wilhelmsburg 5.009 Einwohner/Apotheke, Hamburg gesamt 3.800 Einwohner/Apotheke). Dies bedeutet einen erhöhten Aufwand für medizinische Konsultation, da davon auszugehen ist, dass auch Ärzte außerhalb des Stadtteils besucht werden müssen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Bevölkerungsstruktur in Wilhelmsburg auf einen sozial benachteiligten Stadtteil schließen lässt. Die Förderung von ÖPNV, lokaler Infrastruktur und Alternativen zum motorisierten Individualverkehr be-

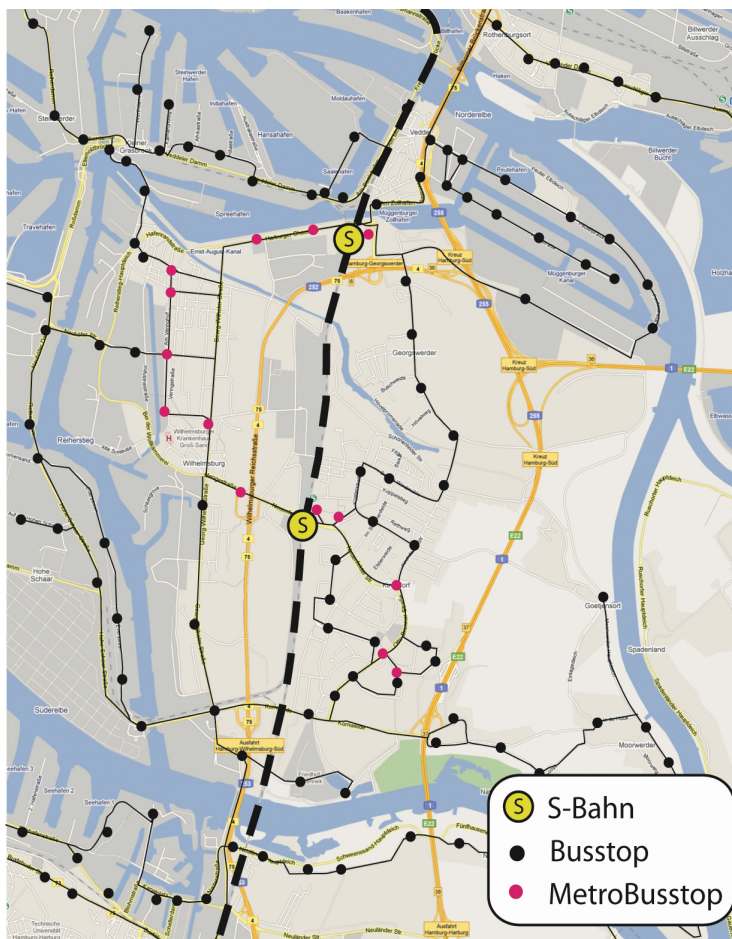
deutet hier eine Förderung der lokalen Bevölkerung und deren Chancengleichheit in besonderem Maße.

Verkehrsinfrastruktur

Der Stadtteil Wilhelmsburg ist an das regionale und überregionale Verkehrsnetz durch die Autobahnen 1 und 255 sowie die Bundesstraßen 4 und 75 angebunden. Im Bereich des ÖPNV erfolgt die Anbindung über zwei S-Bahn-Haltestellen, welche in den Hauptverkehrszeiten ca. alle fünf Minuten angefahren werden, sowie über diverse Buslinien. Die Metrobuslinie 13, welche beide S-Bahn-Haltestellen verbindet, verkehrt zeitweise alle fünf Minuten. Die Übersicht über die örtlichen Bushaltestellen (vgl. Abb. 2) macht deutlich, dass sich die höchste Zahl an Haltepunkten im Bereich des Hafengebiets befindet, vermutlich um Arbeitnehmern das Erreichen ihrer Arbeitsplätze zu ermöglichen.

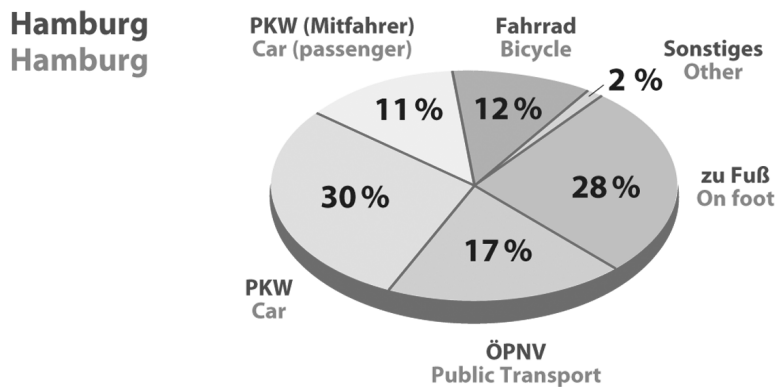
In Hamburg finden sich durchschnittlich 336 Pkw je 1.000 Einwohner, der gesamtstädtische Modal Split zeugt von einer allgemeinen Präferenz der Pkw-Nutzung (vgl. Abb. 3). In Wilhelmsburg verfügt die Bevölkerung lediglich über 235 Pkw je 1.000 Einwohner und ist daher vermehrt auf die Nutzung des ÖPNV angewiesen.

Abb. 2: Übersicht Bus- und S-Bahn-Haltestellen sowie Autobahn- und Bundesstraßenanschluss



Quelle: eigene Darstellung (basierend auf der Internetübersicht des Hamburger Verkehrsverbunds HW)

Abb. 3: Modal Split im Hamburger Verkehrsverbund



Quelle: Hamburger Verkehrsverbund GmbH (2010: o. S.)

Die Situation der Alltagsmobilität der Wilhelmsburger Bevölkerung ist anhand der aufgeführten Datenlage als eingeschränkt bzw. benachteiligt zu beschreiben. Wie der Modal Split zeigt, liegt die örtliche Orientierung auf dem motorisierten Individualverkehr. In diesem Bereich verfügt Wilhelmsburg zwar über eine überdurchschnittlich gute Anbindung, sowohl zum örtlichen als auch zum regionalen und überregionalen Verkehrsnetz, allerdings kann dies nur von einem relativ geringen Anteil der Bevölkerung aufgrund mangelnder finanzieller Ressourcen genutzt werden. Die Größe und die Bevölkerungsdichte des Stadtteils sowie dessen mangelhafte Ausstattung mit sozialer Infrastruktur erschweren die Alltagsmobilität. Dies gilt ebenso für das relativ weitmaschige Netz von ÖPNV-Haltestellen. Die hohe Taktrate des ÖPNV in den Hauptverkehrszeiten ist allerdings positiv hervorzuheben. Dies ermöglicht eine schnelle Erreichbarkeit sowohl des Stadtzentrums im Norden als auch des Unterzentrums Harburg im Süden.

2.3 Die IBA Hamburg im Kontext von Alltagsmobilität

Im Folgenden wird untersucht, ob die Förderung der lokalen Alltagsmobilität als Ziel durch das Stadtentwicklungsvorhaben „Internationale Bauausstellung IBA Hamburg“ benannt wurde und welche Maßnahmen zur Unterstützung der Alltagsmobilität durchgeführt werden. Hierzu erfolgt eine Untersuchung der im Katalog zur Zwischenpräsentation 2010 dargestellten Projekte und Konzepte (vgl. IBA Hamburg 2010) sowie des Internetauftritts der IBA Hamburg (www.iba-hamburg.org).

2.3.1 Übergeordnete Zielformulierung

Die IBA Hamburg geht der übergeordneten Fragestellung nach, welche räumlichen und funktionalen Strukturen die internationale Stadtgesellschaft im 21. Jahrhundert braucht. Das Ziel ist, zwischen wirtschaftlichen Anforderungen einerseits und den Interessen und Bedürfnissen der Bewohner andererseits Verträglichkeit zu schaffen. Das Thema der Optimierung von Alltagsmobilität wird hier nicht explizit angesprochen. Verschiedene Aktivitäten und Rahmenbedingungen deuten allerdings darauf hin, dass dieses Thema als Teilmenge einer nachhaltigen Verkehrsplanung zumindest „mitgedacht“ wird.

- In das IBA-Kuratorium wurde Prof. Hartmut Topp vom Institut für Mobilität und Verkehr der Technischen Universität Kaiserslautern als einer von sieben Beratern berufen (IBA Hamburg o. J. a).

- Im Rahmen der Investorenansprache werden zehn Gründe genannt, welche für ein Engagement auf den Elbinseln plädieren, u. a. die gute Verkehrsanbindung durch den Anschluss an das regionale und nationale Verkehrsnetz als auch an das lokale Netz des ÖPNV (IBA Hamburg o. J. b).
- Als ein Partner (unter 70 weiteren) hat sich der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) zur partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit der IBA Hamburg verpflichtet. Als Ergebnis dieser Partnerschaft wird die Verstärkung der Metrobuslinie 13 genannt, eine Verkürzung der Takt-Frequenz auf fünf Minuten wurde realisiert (IBA Hamburg o. J. c).

Der Fokus beim Umgang mit Mobilität und Verkehr wird in der Regel auf die Verminderung von Lärmbelastungen, städtebaulich-strukturellen Störungen und auf Klimawirksamkeit gelegt. Hierzu werden öffentliche Diskussions- und Expertenrunden veranstaltet, z. B. das IBA Labor Hafen-Logistik-Stadt oder die Beteiligung an der Diskussion zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße. Im Jahr 2010 richtete sich der Blick dann aber auch auf Alltagsmobilität in Form von Radverkehr. Hier wurde das IBA Labor Rad 2010 als Auftakt für die Wilhelmsburger Radwoche durchgeführt. Die Themenbereiche „Mobilität und Stadtentwicklung“, „Rad und Arbeiten“ sowie „Selbstbestimmung und Bewegung“ standen hier im Mittelpunkt der Diskussion (IBA Hamburg o. J. d) und weisen somit deutlich auf die Auseinandersetzung mit Alltagsmobilität hin. Weitere Inhalte dieser Veranstaltung sind zum aktuellen Zeitpunkt nicht veröffentlicht.

2.3.2 Konkrete Projektvorhaben

Im Rahmen der IBA Hamburg entstehen rund 50 verschiedene Projekte, unterteilt in die o. g. Leitthemen Kosmopolis, Metrozonen und Stadt im Klimawandel. Neben Hochbauprojekten für Wohnen und Gewerbe werden ebenso freiraumplanerische Eingriffe initiiert. Es erfolgen Aufwertungsmaßnahmen in Bestandssituationen und Neuentwicklungen in Form von Nachverdichtungen. Übergreifende Konzepte werden für klimaschonende Energiesysteme und (berufs-)qualifizierende Ausbildungsnetzwerke entwickelt und es werden kulturelle Aktivitäten gefördert. Diese wurden auf ihre Relevanz für die Förderung der Alltagsmobilität der Bevölkerung untersucht.

Verkehrsinfrastruktur

Neugestaltung und Aufwertung sollen den *S-Bahnhof Wilhelmsburg* qualifizieren und die Verbindung über die Gleisanlagen hinweg für den Fußgängerverkehr verbessern. Die Anlage wird um einen Radweg ergänzt. Die erwarteten 3 bis 4 Millionen Besucher der igs 2013 werden über diesen Weg zum Ausstellungsgelände geleitet, die zurzeit separierten Stadtteile östlich und westlich der Gleise werden besser verbunden und die Erreichbarkeit der östlich gelegenen Umsteiganlage für Omnibuslinien und des Einkaufszentrums wird erhöht (IBA Hamburg 2010: 156).

Die Förderung der Erreichbarkeit der igs 2013 ist auch bei der *Schiffbarmachung der Rathauswetter* Auslöser des Vorhabens. Hier wird einer der zahlreichen Wilhelmsburger Kanäle ausgebaut und somit eine Verbindung zwischen den zentral gelegenen Landungsbrücken und der Wilhelmsburger Mitte erreicht. Die Anbindung an das Hamburger Wasserverkehrsnetz ist erstaunlicherweise ein Novum; die sich bislang negativ auswirkende Insellage wird dadurch gemildert (IBA Hamburg 2010: 158). Einen weiteren Anleger wird es am Klütjenfelder Hafen im Norden Wilhelmsburgs geben, hier erfolgt ein Anschluss an die sogenannte Maritime-Circle-Line. Verhandlungen mit dem Hamburger

Verkehrsverbund zum Anschluss der Fährlinie 73 werden geführt (IBA Hamburg 2010: 172).

Das Großprojekt der *Verlegung der B4/75 (Wilhelmsburger Reichsstraße)* an die bestehenden Gleisanlagen hat wenig Auswirkung auf die Alltagsmobilität der ansässigen Bevölkerung, soll aber wegen seiner Tragweite für den Stadtteil hier nicht unerwähnt bleiben. Die durch Durchgangsverkehr (täglich 60.000 Fahrzeuge) belastete Straße ist einer der örtlichen Haupt-Lärmemittenten und führt bislang zu dauerhafter Belastung. Diese kann durch die Verlegung nicht stark vermindert werden, allerdings werden neue Wohn- und Gewerbeflächen für den Stadtteil gewonnen und durch bislang fehlende Lärmschutzanlagen ergänzt (IBA Hamburg 2010: 188 f.).

Hoch- und Städtebau

Für den Aspekt „Förderung der Alltagsmobilität“ kann allgemein festgehalten werden, dass die Nachverdichtung in diesem relativ innenstadtnah gelegenen Bereich einer Vermeidung von Pendlerverkehr aus dem Umland Hamburgs entspricht und daher neuen Anwohnern verkürzte Wege bereiten wird. Zusammengenommen werden zum heutigen Planungsstand ca. 540 Wohnungen modernisiert und ca. 270 geförderte sowie ca. 640 frei finanzierte Wohneinheiten neu entwickelt. Dies ist im Falle der Stadt Hamburg mit ihrem starken Zuzug und damit hohem Entwicklungsdruck eine eher geringe Zahl, allerdings zeugt sie auch von einem behutsamen Eingreifen, was dem belasteten Stadtteil entgegenkommt.

Speziell wird das Thema der Verbesserung der alltäglichen Mobilität nur im Projekt *Weltquartier* (IBA Hamburg 2010: 46 ff.) angesprochen. Hier wird darauf hingewiesen, dass das durch einen städtebaulichen Ideenwettbewerb ausgewählte Konzept Vorschläge für eine optimierte Wegeführung im Quartier enthält. Ziel ist hier die Erweiterung des Aktionsradius vor allem der Kinder. Es werden Verbindungen zu nahe gelegenen Grün- und Freiflächen ermöglicht. Dies gilt sowohl für das Fuß- als auch für das Radwegeangebot, bestehende Systemlücken werden geschlossen. Ein verträgliches Miteinander von Fuß- und motorisiertem Verkehr soll durch Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h und eine entsprechende Fahrbahngestaltung erreicht werden.

Freiraumgestaltung

Durch die Gestaltung des *Veringplatzes am Ernst-August-Kanal* sowie eines Fähranlegers wird der bislang fehlende Zugang vom Quartier Reihertstieg zum Spreehafen ermöglicht. Eine neue Lichtsignalanlage ermöglicht eine gefahrfreie Überquerung der vielbefahrenen Hafensrandstraße (IBA Hamburg 2010: 168). Die Öffnung dieses Geländes ermöglicht den Anwohnern die Erlebbarkeit der attraktiven Hafenlandschaft und erweitert den Freizeitwert des Quartiers erheblich. Die Umrundung des großen Hafenbeckens wird durch Lückenschluss ermöglicht und die Erreichbarkeit der nördlichen Elbseite (HafenCity) erheblich vereinfacht (IBA Hamburg 2010: 170).

Kunst und Kultur

Das durch die IBA Hamburg initiierte Format *Elbinsel Sommer* bietet jährlich eine von einem unabhängigen Kuratorenteam begleitete Kunstplattform. Im thematischen Mittelpunkt stehen Ort und Bevölkerung, auf Beteiligung wird daher stets Wert gelegt. Im Jahr 2010 wurde die S-Bahn-Linie 3, welche den Stadtteil mit der Innenstadt, mit Altona und mit Harburg verbindet und daher als bedeutender Teil des ÖPNV zu betrachten ist, als roter Faden für einen Kunstparcours genutzt. So sollte eine Verbindung der beiden Elb-

seiten aufgezeigt und der kulturelle Austausch gefördert werden. Das alltäglich von tausenden genutzte Verkehrsmittel wurde hier zum Rückgrat kulturellen Austausches (IBA Hamburg 2010: 70).

Soziale Förderung

Zur Förderung von Langzeitarbeitslosen wurde von einem Team verschiedener Projektträger die Initiative *Fahrradstadt Wilhelmsburg* ins Leben gerufen. Hier sind 50 Personen in verschiedenen Bereichen tätig. Neben Planung und Durchführung von Fahrrad-Inseltouren werden Spezialräder angefertigt und eine Fahrradschule soll gegründet werden. Nicht nur die Förderung von Beschäftigung ist Ziel des Vorhabens, auch die touristische Bekanntheit Wilhelmsburgs und die lokale Mobilität sollen gewinnen (IBA Hamburg 2010: 80).

Neue Angebote in Bereichen von Pflege und Gesundheit, wie z. B. das interkulturelle Wohn- und Pflegeprojekt *Veringeck* schaffen bislang fehlende Infrastruktur im Stadtteil und erleichtern die Erreichbarkeit, da Wege nicht mehr zwingend im gesamtstädtischen Bereich zurückgelegt werden müssen (IBA Hamburg 2010: 102).

Sport und Freizeit

Durch die Anlage eines ca. 30 km langen *Freizeitrundkurses* wird das bestehende Radverkehrsnetz ergänzt und durch einen speziellen Belag qualifiziert. Es erfolgen sowohl Verbindungen nach Norden (Hafen City) als auch nach Süden (Harburg). Der Rundkurs ist in den igs-Park eingebettet und erweitert die sichere Nutzung des Verkehrsnetzes auf die Gruppe der Skater (IBA Hamburg 2010: 86).

3 Fazit

Wenn öffentliche Großprojekte der Stadtentwicklung, wie die IBA Hamburg, in benachteiligten Quartieren eingesetzt werden, um Leitbildideen der durchmischten Stadt zu verwirklichen und Wachstumspotenziale einer prosperierenden Metropole zu nutzen, ist der sensible Umgang mit sozialer Nachhaltigkeit von diesen Vorhaben zu erwarten. Es kann festgehalten werden, dass die Förderung von Alltagsmobilität in diesen Quartieren einen Beitrag zur Festigung sozialer Nachhaltigkeit leisten kann. Chancen zur Partizipation an sozialer Infrastruktur und an der Arbeits- und Bildungswelt werden hiermit erhöht, gesellschaftliche Integration wird ermöglicht.

Die Untersuchung der inhaltlichen Zielsetzung, der gewählten Rahmenbedingungen und der einzelnen Teilprojekte der IBA Hamburg auf ihre Wirksamkeit zur Förderung der lokalen Alltagsmobilität hat ergeben, dass kein spezieller Handlungsfokus auf dieses Thema gesetzt wurde. Es sind in allen o.g. Bereichen Ansätze zu erkennen, die zeigen, dass ein Bewusstsein für die Bedeutung der Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs und die Entschleunigung des Autoverkehrs beherzigt werden. Auch wurde mit den lokalen Verkehrsbetrieben eine Beschleunigung des bestehenden ÖPNV durch eine Takterhöhung vereinbart. Inwieweit Kriterien der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum oder der Erreichbarkeit von Haltestellen in die Auswahl der Projektanträge und Wettbewerbsbeiträge eingeflossen sind, konnte im Rahmen dieser Untersuchung nicht im Detail ermittelt werden.

Es wird allerdings deutlich, dass bislang kein Einfluss auf die vernetzte Planung des Systems Verkehr im Sinne der Förderung von Alltagsmobilität erfolgt ist. Es wurde kein integriertes System vorgestellt, welches die Auswirkungen einzelner Maßnahmen aufzeigt

oder verdeutlicht, wo heute Mängel in der lokalen Versorgung liegen. Die Thematik wird entweder im Einzelfall berücksichtigt oder es wird eine eher im Abstrakten gehaltene Fachdiskussion dazu veranstaltet.

Die Beteiligung der Bevölkerung an (verkehrs-)planerischen Entscheidungen würde diese Untersuchungen der vorherrschenden Situation sowie der Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen als Entscheidungsgrundlage bedürfen. Hier besteht allerdings in den Reihen aktiver Bürger bereits kritischer Vorbehalt gegenüber den planenden Akteuren. Bürgergruppen, wie der Arbeitskreis Umstrukturierung Wilhelmsburg, werfen den IBA-Verantwortlichen vor, durch Selektion die bei Bürgerbeteiligung gesammelten Lösungsvorschläge den Ideen der IBA Hamburg anzupassen, nicht anders herum. Es erfolge also trotz aufwendiger Beteiligungsmaßnahmen keine Berücksichtigung alltäglicher Bedürfnisse (AKU o.J.: 18 f.). Nicht nur die kritische Einstellung der stadtpolitisch und gesellschaftlich aktiven Wilhelmsburger Bürger stellt eine Schwierigkeit für eine nachhaltige Vorhabensabstimmung dar, auch die lokale Bevölkerungsstruktur mit dem hohen Anteil von Anwohnern mit Migrationshintergrund und mit niedrigem Einkommen erschweren die Zusammenarbeit. Hier wurden vonseiten der Planung bislang noch keine adäquaten Wege der Kommunikation gefunden, und so sind die Ergebnisse der bislang durchgeführten Beteiligungsprozesse meist kein repräsentatives Abbild der Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung.

Literatur

- Arbeitskreis Umstrukturierung Wilhelmsburg AKU (o. J.): Die Insel denen, die darauf wohnen. Momentaufnahme einer unsozialen Wohnungs- und Aufwertungspolitik. http://data6.blog.de/media/849/5384849_08cc41fdc2_d.pdf (letzter Zugriff am 18.04.2011).
- Bauhardt, C. (2007): Städtische Lebensqualität im Spannungsfeld von sozialer Gerechtigkeit und Fürsorgeverantwortung – Szenarien für geschlechtergerechte Mobilitätschancen. In: Mückenberger, U.; Timpf, S. (Hrsg.): Zukünfte der europäischen Stadt – Ergebnisse einer Enquete zur Entwicklung und Gestaltung urbaner Zeiten. Wiesbaden, 281-297.
- Beckmann, K.J.; Hesse, M.; Holz-Rau, C.; Scheiner, J. (Hrsg.) (2006): StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden.
- Freie und Hansestadt Hamburg (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt) (2005): Sprung über die Elbe: Hamburg auf dem Weg zur internationalen Bauausstellung – IBA Hamburg 2013. Hamburg.
- Freie und Hansestadt Hamburg (2010): Leitbild Hamburg: Wachsen mit Weitsicht. Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft. Drucksache 19/5474, 23.02.2010.
- Hamburger Verkehrsverbund (2010): Zahlenspiegel 2009. Hamburg.
- Internationale Bauausstellung IBA Hamburg (Hrsg.) (2010): IBA Hamburg Projekte und Konzepte. Katalog zur Zwischenpräsentation 2010. Berlin.
- Internationale Bauausstellung IBA Hamburg (o.J.a): IBA Kuratorium – Die Ratgeber. http://www.iba-hamburg.org/de/03_ausstellung/4_organisation/kuratorium.php (letzter Zugriff am 08.12.2010).
- Internationale Bauausstellung IBA Hamburg (o.J.b): 10 Gründe für die Elbinseln. http://www.iba-hamburg.org/de/02_gemeinsam/6_investoren/investoren_gruende.php (letzter Zugriff am 08.12.2010).
- Internationale Bauausstellung IBA Hamburg (o.J.c): Hamburger Verkehrsverbund – Netzwerker. http://www.iba-hamburg.org/de/02_gemeinsam/5_partner/partnervorgestellt_hvv.php (letzter Zugriff am 08.12.2010).
- Internationale Bauausstellung IBA Hamburg (o.J.d): Rauf auf's Rad! Die Wilhelmsburger Radwoche. http://www.iba-hamburg.de/de/04_info/3_kalender/kalender.php?we_objectID=3178

& curr_date=20100528&year=2010&timekal=201006062359#_20100528 (letzter Zugriff am 08.12.2010).

- Götz, K. (2007): Mobilitätsstile. In: Schöller, O.; Canzler, W.; Knie, A. (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden, 759-784.
- Götz, K.; Loose, W.; Schmied, M.; Schubert, S. (2003): Mobilitätsstile in der Freizeit. Minderung der Umweltbelastungen des Freizeit- und Tourismusverkehrs. Berlin. = Berichte des Umweltbundesamtes 2/2003.
- Götz, K.; Schubert, S. (2006): Mobilitätsstile in Ballungsräumen – Zielgruppen für den ÖPNV. In: Institut für Mobilitätsforschung (Hrsg.): Öffentlicher Personennahverkehr. Herausforderungen und Chancen. Berlin/Heidelberg, 77-90.
- Jessen, J. (2010): Leitbilder der Stadtentwicklung und des Städtebaus. In: Bott, H. (Hrsg.): Lehrbausteine Städtebau. Basiswissen für Entwurf und Planung. Stuttgart, 121-128.
- Rosenbaum, W. (2007): Mobilität im Alltag – Alltagsmobilität. In: Schöller, O.; Canzler, W.; Knie, A. (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden, 549-572.
- Sieverts, T. (1997): Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. Braunschweig/Wiesbaden.
- Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2010): Hamburger Stadtteil-Profile 2010. Hamburg.

Autorin

Dipl.-Ing. Katja **Stock**, geboren 1978 in Lemgo, Dipl.-Ing. Landschafts- und Freiraumplanung, wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Geschichte und Theorie der Architektur, Abt. Planungs- und Architektursoziologie der Leibniz Universität Hannover, Mitglied der Forschungsinitiative Raum + Region, Forschungsschwerpunkte: Planungstheorie und-methodenadaption (in der Architekturausbildung), Gesellschaftliche Wandlungsprozesse und ihre Auswirkungen auf städtische (Frei-)Räume, Auswirkung von planerischen Leitbildvorstellungen auf soziale Nachhaltigkeit.