

Zibell, Barbara

Book Part

Infrastruktur in einer mobilen Gesellschaft: Was, wofür und für wen?

Provided in Cooperation with:

ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft

Suggested Citation: Zibell, Barbara (2007) : Infrastruktur in einer mobilen Gesellschaft: Was, wofür und für wen?, In: Köhler, Stefan (Ed.): Infrastruktur in einer mobilen Gesellschaft, ISBN 978-3-88838-333-5, Verlag der ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover, pp. 92-103

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/62282>

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.

Barbara Zibell

Infrastruktur in einer mobilen Gesellschaft – Was, wofür und für wen?

Gliederung

- 1 Mobilität, mobile Gesellschaft und Infrastruktur
 - 1.1 Kennzeichen der mobilen Gesellschaft
 - 1.2 Infrastruktur einer mobilen Gesellschaft
- 2 Erkenntnisse aus den vorliegenden Beiträgen
 - 2.1 Mobilkommunikation
 - 2.2 Einzelhandelsstandorte
 - 2.3 Freizeitinfrastruktur
 - 2.4 Renaissance der Bahnhöfe
- 3 Offene Fragen, Handlungs- und Forschungsbedarf
 - 3.1 Einzelhandel und Grundversorgung
 - 3.2 Freizeitinfrastrukturen und Mobilität
 - 3.3 Bahnhöfe und Kultur des öffentlichen Verkehrs
 - 3.4 Fazit

Literatur

1 Mobilität, mobile Gesellschaft und Infrastruktur

Die moderne Gesellschaft, die mit ihren vielfältigen, sich überlagernden Verkehrssystemen menschliche Reichweiten enorm vergrößert und das Phänomen der Massenmobilisierung erzeugt hat, ist so mobil wie keine andere Gesellschaft zuvor. Personen und Güter bewegen sich im Raum bzw. werden zu vielfältigen Zwecken im Raum transportiert, selbst die Kommunikation ist mobil geworden.

1.1 Kennzeichen der mobilen Gesellschaft

Kennzeichen der mobilen Gesellschaft ist der gewachsene Verkehr bzw. die gewachsene Verkehrsleistung, die sich aus der Überlagerung verschiedener schneller und langsamer Transportsysteme sowie dem allgemeinen Zugang zur Mobilität bzw. der Verfügbarkeit über private Verkehrsmittel ergibt. Vor allem auf der Straße, in der Luft und beim Gütertransport hat der Verkehr in den vergangenen Jahren stark zugenommen. Beim Personenverkehr ist es der Flugverkehr, der mit Abstand die höchsten Zuwachsraten aufweist. Unverändert dominierend ist das Auto am Gesamtverkehr, während der öffentliche Personennahverkehr – trotz Zuwächsen – weit dahinter zurückbleibt. Mit der Hälfte aller Fahrten belegt der Urlaubs- und Freizeitverkehr mittlerweile den ersten Platz bei der privaten Mobilität. Die Bewegung im Raum hat gegenüber dem Sein und Bleiben am Ort an Bedeutung gewonnen.

Die mobile Gesellschaft hat als Produkt der Moderne bereits zahlreiche Stadien durchlaufen, die von der Erfindung der Dampfmaschine bzw. dem Eisenbahnbau bis zu den neuen Informations- und Kommunikationstechnologien/Internet reichen. Dabei haben sich gleichzeitig die wirtschaftlichen Grundlagen von einer Industrie- hin zur Informations- bzw. Wissensgesellschaft gewandelt. Nicht Produkte bzw. Dienstleistungen generieren heute die Wertschöpfungsprozesse, sondern Wissen. In der Wissensgesellschaft wird der Überlebenskampf von Individuen und Gesellschaften, Unternehmen und Regionen zum Wettbewerb um ‚human resources‘: Kapital fließt dorthin, wo die besten, möglichst preiswerten Köpfe sind, die Wissen in Wert wandeln. Die Informations- und Kommunikationstechnologien als technische Infrastrukturen flankieren diese Entwicklung. Sie führen zu neuen Formen der Kommunikation, der Produktion, des Marktverhaltens und der Konsumtion, die unter dem Schlagwort der Globalisierung zusammengefasst werden können.

Gleichzeitig hat die mobile Gesellschaft einen sozialen Wandel durchlaufen, der durch weitreichende Emanzipationsprozesse gekennzeichnet ist und sich in der Ausdifferenzierung von Lebens- und Haushaltsformen und in neuen Anforderungen an Migration und Integration niederschlägt. Daneben führt die demographische Entwicklung mit ihren Konsequenzen der Alterung und Schrumpfung auch zu veränderten Anforderungen an Raum- und Siedlungsstrukturen bzw. an die individuelle Mobilität, die mehr umfasst als die reine Bewegung im Raum: Veränderungen der Gesellschaft erfordern nicht nur technische Anpassungsleistungen, sondern in der Regel auch geistige Mobilität, Bewegung im Kopf: Innovationen für neue Formen des Zusammenlebens.

Stand der Begriff „Mobilität“ früher vorwiegend für Fortbewegung im weitesten Sinne, wird er heute zunehmend zum Synonym für örtlich flexibles Kommunizieren, Arbeiten, Versorgen und Informieren. Verbunden damit sind neue Formen des Lernens, Einkaufens, Bezahlers, der Verwaltung oder des Gesundheitsmanagements. Mobile Gesellschaft beschreibt den allgemeinen Trend zu einem unabhängigeren privaten und beruflichen Leben, mit all seinen Vor- und Nachteilen. Mobilität ist häufig aber auch erzwungen, wenn Menschen zum Beispiel aus Arbeitsmarktgründen den Ort wechseln oder als ‚double career couples‘ an verschiedenen Orten leben müssen. Der Zugewinn an Selbstbestimmtheit und Unabhängigkeit auf der einen Seite erfordert eine Zunahme an Verantwortung auf der anderen. Dabei gewinnen Wertvorstellungen und Leitbilder sowie deren umfassende milieu- und schichtenübergreifende Kommunikation an Bedeutung. Raumplanung wird im Zuge dessen zum Kommunikationsmanagement.

1.2 Infrastruktur einer mobilen Gesellschaft

Was kennzeichnet aber nun die Infrastrukturen der hier aufgegriffenen „mobilen Gesellschaft“?

Nicht nur die gesteigerte Mobilität, auch der Übergang zur Wissensgesellschaft und die demographischen Veränderungen stellen neue Anforderungen an die Infrastruktur der mobilen Gesellschaft. Die Konzentration auf Zentrale Orte (vgl. Beitrag von Vallée, Lenz, in diesem Band), um die Auslastung von Einrichtungen oder die Funktionsfähigkeit von Netzen sicherzustellen, ist dabei ein wesentliches Thema.

Der Infrastrukturbegriff umfasst die wirtschaftlichen und organisatorischen Grundlagen, die für das Funktionieren und die Entwicklung einer Volkswirtschaft erforderlich sind. Dazu gehören nicht nur Verkehrs- und Kommunikationsinfrastrukturen sowie Netze und Anlagen der Ver- und Entsorgung im weitesten Sinne, sondern auch soziale und kulturelle Einrichtungen der Verwaltung und Bildung sowie nicht zuletzt Arbeitskräfte und politische Systeme. Die Einrichtungen der Infrastruktur treten als punkt- wie

auch als netzförmige Anlagen auf und haben als Einrichtungen der Grundversorgung oder als Attraktionspunkte für Freizeitbedürfnisse unterschiedliche Funktionen.

Im Rahmen der hier dokumentierten Arbeit des ARL-Arbeitskreises konnten naturgemäß nicht alle Aspekte des weitreichenden Infrastrukturbegriffs näher beleuchtet werden. Angesichts der Veränderungen, die durch den Übergang zur Wissensgesellschaft und durch den demographischen Wandel derzeit ausgelöst werden, soll am Ende dieser Arbeit jedoch reflektiert werden, welche Relevanzen für räumliche Entwicklung und Planung resp. für die Bewirtschaftung von Infrastrukturen sich aus den Anforderungen einer immer mobileren Gesellschaft ergeben. Dies vor allem, um offene Fragen aufzuzeigen und Handlungs- resp. weiteren Forschungsbedarf zu formulieren.

Als Infrastrukturen der Wissensgesellschaft lassen sich insbesondere die Informations- und Kommunikationstechnologien bzw. Internet, schnelle und weitreichende Verkehrsmittel sowie Einrichtungen des „convenience shopping“ oder des qualitätvollen Aufenthalts an Knotenpunkten des Verkehrs bzw. den Schnittstellen der verschiedenen Verkehrsträger identifizieren, wie sie in den Beiträgen von Köhler in diesem Band zum Ausdruck kommen.

Zu den Infrastrukturen einer Gesellschaft im demographischen Wandel, die im Gegensatz zur Wissensgesellschaft eher kleinräumige Mobilitätsmuster zeichnet, gehören neben der Sicherung einer wohnungsnahen Grundversorgung auch soziale Einrichtungen, lokale und regionale Unterstützungsnetzwerke, kurze Wege und optimale Erreichbarkeiten sowie flexible Öffnungszeiten – Aspekte, die im Beitrag von Vallée und Lenz angerissen werden.

Wissensgesellschaft und demographische Veränderungen ziehen jedoch auch spezifische Anforderungen an die Freizeitinfrastrukturen nach sich (vgl. Scherer, Strauf, in diesem Band), die auf möglichst nachhaltige Weise befriedigt werden sollten.

2 Erkenntnisse aus den vorliegenden Beiträgen

Die vorliegenden Fachbeiträge haben sich insbesondere den technischen und den räumlichen Aspekten von Infrastrukturen gewidmet, den quantitativen und qualitativen Entwicklungen. Soziale Konsequenzen werden vor allem im Zusammenhang mit Einkauf (Vallée, Lenz) und Freizeit (Scherer, Strauf), städtebauliche Aspekte im Zusammenhang mit Einzelhandelsstandorten (Vallée, Lenz) und Bahnhöfen (Köhler, zweiter Beitrag) berührt.

Doch was sind die Extrakte im Einzelnen, welche (neuen) Infrastrukturen werden identifiziert bzw. welche Anforderungen an Infrastrukturen werden für die mobile Gesellschaft formuliert?

2.1 Mobilkommunikation

Bei Köhler (erster Beitrag) geht es um die Veränderungen, die durch die Mobilkommunikation, insbesondere seit den vergangenen 10 Jahren, ausgelöst wurden. Sein Beitrag verdeutlicht zum einen die Abhängigkeit zwischen dem jeweils erreichten Stand der Technik und dem möglichen Maß an individueller Mobilität. Die zunehmende Ortsunabhängigkeit der Kommunikation durch das Handy und die Möglichkeit der Kopplung physischer und virtueller Verkehre führt zur Mobilität der Kommunikationsmittel selbst.

Kommunikation ist durch die Mobilfunktechnologie potenziell ubiquitär geworden und prinzipiell jederzeit verfügbar, jedoch bleibt die individuelle Abhängigkeit von der

Verfügung über entsprechende Einsatzgeräte. Beim Zugang zum Internet spielt nach wie vor die Verbreitung der Provider und Domains eine Rolle. Als Gewinner gehen hier eindeutig die Verdichtungsräume hervor, potenzielle Verlierer sind die ländlichen Räume. Erst die Möglichkeiten der drahtlosen Kommunikation (WLAN) führen auch hier zu einer potenziellen Ubiquität.

Trotz aller möglichen Verfügbarkeiten bleibt in jedem Fall jedoch die Abhängigkeit des Einzelnen vom Knowhow betreffend den sachgerechten Umgang damit. Bildung und Wissen wird neben dem technischen Zugang zu einer zentralen Ressource für deren Nutzung und Anwendung. Dass dies nicht unmittelbar gegeben ist und auch für die Zukunft nicht vorausgesetzt werden kann, belegen Vallée, Lenz.

Dasselbe gilt für den „Space of flows“ (Castells), die virtuellen Netzwerke, die sich durch die neuen Technologien herausbilden und eine zunehmende Virtualisierung von Verkehren nach sich ziehen. Die „Hubs“ als Orte (im Netz), an denen Wissen oder Kapital umgeschlagen wird, entsprechen dabei den „Nodes“, den Verkehrsknotenpunkten, die als Schnittstellen zwischen physischer und virtueller Mobilität zunehmend an Bahnhöfen und Flughäfen zur Verfügung stehen. Durch das Vordringen der exklusiven Welt des „Cyberspace“ entstehen Kommunikationsstrukturen und -verflechtungen im virtuellen Raum, die neue Ausgrenzungen bewirken. Für die, die „drin“ sind, bewirken die virtuellen Erweiterungen neue real existierende Räume, für die, welche sich – aus welchen Gründen auch immer – keinen Zugang verschaffen können, bleiben diese Welten unerschließbar. Die neue Geographie von Zentralität und Marginalität (Sassen) bzw. Peripherie bedeutet nicht nur territoriale, sondern insbesondere soziale und sozialräumliche Polarisierung.

Während die Schwerpunktfunktionen von Metropolen sich immer mehr international ausrichten, verlieren sie ihre lokale und regionale Verankerung: Die Bodenhaftung schwindet und es entstehen Teilwelten und Milieus, die keinerlei Berührungspunkte mehr aufweisen. Die Kluft zwischen den Lebenswelten der Geschäftsleute, deren Alltag durch familiäre Strukturen oder entsprechende Dienstleistungen weitgehend entsorgt ist und entsprechend abgehoben funktionieren kann, und den Lebenswelten von Kindern, alten und kranken oder behinderten Menschen, die auf die Versorgung durch Dritte angewiesen sind, wird größer. Gleichzeitig sind sie es, die mit ihrer lokalen und regionalen Verankerung Identitäten prägen und die gelebte Wirklichkeit von Städten, Regionen und Metropolregionen ausmachen. Die Frage der Zerstörung traditioneller räumlicher bzw. städtischer Lesbarkeiten, wie Köhler sie nach Kevin Lynch aufwirft, das schwindende Raumgefühl, auch durch Routeninformationssysteme etc., scheint auch hier zu greifen und insbesondere für jene Realität zu werden, die sich schnell durch den Raum bewegen und wenig Bodenhaftung aufweisen. Alle Menschen, die einen versorgenden Alltag leben bzw. auf die Versorgung durch andere angewiesen sind, dürften von einem schwindenden Raumgefühl und schwindenden städtischen Lesbarkeiten weniger betroffen sein.

Die Überwindung dieses zunehmenden Spagats zwischen unterschiedlichen Lebensrealitäten ist eine Herausforderung für die örtliche Raumplanung bzw. die politisch Verantwortlichen, die Metropolregionen nicht nur begrifflich in den Raum zu stellen, sondern sie auch mit gelebten Inhalten zu füllen.

Eine weitere Herausforderung für sozialräumliche Integrationsprozesse stellen die Enklaven dar, die sich innerhalb der städtischen Räume als Armutsinseln und neue innere Peripherien herausbilden.

Die Erweiterung räumlicher Strukturen, die durch die virtuelle Dimension hervorgerufen wird, gilt nicht für alle und nicht für alle gleichermaßen. Zugangs- und Verfügungsmöglichkeiten spielen auch hier eine Rolle und bringen neue Polarisierungen, Ab- und Ausgrenzungen hervor. Die Komplexität von Kommunikations- und Beziehungsstrukturen nimmt zu und stellt neue Anforderungen an die NutzerInnen von Stadt und Region. Folgen sind nicht nur erhöhte Flexibilität und zunehmende Kurzfristigkeit von Nutzungen, sondern auch die Ausweitung zeitlicher Nutzungsmöglichkeiten.

2.2 Einzelhandelsstandorte

Im Fokus des Beitrags von Vallée und Lenz stehen die veränderten Rahmenbedingungen in der Struktur des Einzelhandels, die zu einer Konzentration und Verlagerung der Versorgungsstandorte geführt haben, sowie deren Folgen für die Entleerung der Innenstädte und den Rückgang der wohnungsnahen Grundversorgung. Stagnierende Wohnungsmärkte aufgrund der sich abzeichnenden Schrumpfungstendenzen und die Filialisierung in den Innenstädten, die sich vom Angebot an den autoaffinen, nicht integrierten Standorten auf den grünen Wiesen kaum noch unterscheiden, flankieren diese Prozesse und verschlechtern das Versorgungsangebot.

Am Beispiel der Region Stuttgart wird gezeigt, dass die Versorgungssituation nach den unterschiedlichen Raumkategorien oder Zentralörtlichkeiten nicht differiert, jedoch sei eine Überrepräsentation von Fachmärkten in Mittelzentren festzustellen. Die hiermit verbundene Aufwertung der Mittelzentren wird zwar, weil potentiell kurze Wege fördernd, raumplanerisch als günstig beurteilt. Die Trends führen jedoch insgesamt zu einer Zunahme der Flächeninanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrsflächen und weisen Problemlagen auf, die neue Herausforderungen für die räumliche Planung darstellen. Dazu gehören der Funktionsverlust der Innenstädte, die Verschärfung sozialer Disparitäten sowie die Steigerung des motorisierten Individualverkehrs.

Ein Problem für die nachhaltige Sicherstellung der wohnungsnahen Grundversorgung ist die zunehmende Konzentration auf autoaffine Standorte. Zwar haben 3/4 aller Deutschen generell Zugriff auf einen Pkw, d.h. jedoch im Umkehrschluss: 1/4 aller Deutschen hat das nicht! Die Gesellschaft ist also nur zu 75 % mobil, die Erreichbarkeit dezentraler Standorte schon heute für mindestens 25 % der Bevölkerung ein Problem, Tendenz auch angesichts der demographischen Veränderungen vermutlich steigend.

Bei einer Durchdringungsrate von 50 % der Bevölkerung, die das Internet heute nutzen, bleiben gleichzeitig rund 50 %, die dies (noch) nicht tun. Zwar ist davon auszugehen, dass sich der Umfang der Internet-Einkäufe – und mit zunehmendem Hineinwachsen der Internet nutzenden Jahrgänge in die höheren Alterskohorten auch der EinkäuferInnen – in den kommenden Jahren erhöhen wird. Inwieweit dies über die heute schon gängigen E-Commerce-Produkte wie Software oder CDs hinaus künftig auch Produkte wie Arzneimittel oder Lebensmittel betreffen wird, die bislang erst zu einem geringen Anteil online gekauft werden, bleibt abzuwarten.

Als eine mögliche Form der Kompensation werden Tankstellen- und Bahnhofsshops genannt; ihnen werden angesichts der Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten jedoch keine großen Überlebenschancen eingeräumt. Parallel wird die Tendenz zur Renaissance der (großen) Bahnhöfe erwähnt, die in einem anderen Beitrag (Köhler, zweiter Beitrag) näher beleuchtet wird. Als weitere Tendenz wird die Eröffnung von kleinen Läden, insbesondere durch MigrantInnen in größeren Städten, angesprochen.

Eingehend wird die steigende Nachfrage nach Lieferdiensten/Mobilität der Waren behandelt. Deren Inanspruchnahme dürfte zwar insbesondere eine ökonomische Frage

sein bzw. von der Finanzierbarkeit durch die bedürftige Kundschaft abhängen; daneben stellt sie auch erhöhte Anforderungen an die Logistik, denn die Güterverkehrsleistung nimmt potenziell zu.

Inwieweit der Internethandel eine Chance bietet, solche mobilen Dienstleistungen zu unterstützen, kann noch nicht abschließend beurteilt werden. Bisher nimmt der E-Commerce nur einen Anteil von 10% am gesamten Einzelhandelsumsatz ein; dieser Anteil wird sich zum einen erhöhen, weil die jüngeren Alterskohorten, die die aktiveren User repräsentieren, in die älteren Jahrgänge hineinwachsen. Zum anderen könnte ein Ausbau der entsprechenden Infrastrukturen dazu beitragen, diesen Anteil zu steigern.

Als neue Infrastrukturen des Internethandels stehen neben einer Ausweitung entsprechender Lieferdienste bereits Einrichtungen wie Selbstabholerterminals (s. Tower 24 in Dortmund oder Packstationen DHL) zur Verfügung. Inwieweit diese neuen Einrichtungen jedoch angenommen werden bzw. inwieweit sie zu einer weiteren Zunahme des Verkehrs führen, bleibt abzuwarten.

Insgesamt steht in dem ganzen Beitrag die Wahrung bzw. adäquate Transformation der europäischen Stadt im Vordergrund, um weiteren Sub- bzw. Desurbanisierungstendenzen und räumlichen Diffusionen vorzubeugen. Hier spielen Abstimmungs- und Abwägungsfragen im Rahmen räumlicher Planung und der Kommunalpolitik ebenso wie die Einsicht in die überörtlichen Notwendigkeiten eine wichtige Rolle.

2.3 Freizeitinfrastruktur

Scherer und Strauf beschäftigen sich in ihrem Beitrag mit der Infrastruktur der Freizeitgesellschaft. Die zunehmende Freizeit der Bevölkerung habe zwar zu mehr Mobilität geführt, jedoch sei nicht allein das Mehr an Freizeit ausschlaggebend für eine erhöhte Mobilität. Freizeit kann auch im Bereich des alltäglichen Wohn- und Arbeitsumfeldes verbracht werden; dann ist sie nicht unbedingt auch mit Bewegung im Raum verbunden. Diese werde erst im Rahmen von Ferien- und Erholungsreisen signifikant. Kennzeichen der mobilen Gesellschaft seien jedoch Veränderungen im Bereich der Freizeitinfrastruktur, die sowohl die Angebots- wie die Nachfrageseite und quantitative (höhere Reise- und Gästezahlen) wie qualitative Veränderungen (neue Arten von Infrastrukturen, grundlegende Veränderung im Freizeitverhalten) betreffen.

Voraussetzungen für das veränderte Freizeitverhalten seien verschiedene Faktoren, wie zum Beispiel die im Durchschnitt gestiegenen verfügbaren Einkommen, neue Transportmöglichkeiten bzw. Verbilligung der Mobilität, die demographische Entwicklung mit ihren Folgen eines wachsenden Anteils sog. „junger Alter“ und veränderte Lebensumstände: Stress im Alltag führt zum Bedürfnis nach Ruhe als Kompensation. Gleichzeitig sei ein Trend von der Dienstleistungs- zur Erlebnisökonomie festzustellen.

Freizeit ist aber nicht für alle gleichermaßen mehr geworden. Wichtige differenzierende Faktoren sind die körperliche Verfassung, die zeitliche Verfügbarkeit, die finanziellen Ressourcen sowie die Nutzung der Informations- und Kommunikationstechnologien für Planung und Vorbereitung von Freizeitaktivitäten. Des Weiteren wird Mobilität limitiert durch verschiedene Zugangs-, Verfügbarkeits- und Angebotsrealitäten im Raum. Dazu gehören die Zersiedelung (bzw. der individuelle Wohnstandort), der Motorisierungsgrad (bzw. die individuelle Zugriffsmöglichkeit auf einen Pkw) und das Infrastrukturangebot (bzw. das Vorhandensein entsprechender Straßen- und Wegenetze sowie öffentlicher Verkehrsmittel).

Grundsätzlich zeigen sich gerade im Freizeitverhalten die Anforderungen einer Multioptiongesellschaft, die neue Selbstverständlichkeiten wie Wahlfreiheit, Individualis-

mus und maximale Unabhängigkeit für sich in Anspruch nimmt. Dabei begünstigen die neuen Informations- und Kommunikationstechnologien bzw. das Internet eine zunehmende Diffusion des Freizeit- und Reiseverhaltens. Als Mittel zum Zweck begünstigt es spontane Entscheidungen und Kurzurlaube und trägt zur Zunahme heterogener Mobilitätsmuster bei. Eine erschwerte Planbarkeit ist die Folge.

Am Beispiel von Freizeitgroßeinrichtungen, die besondere Infrastrukturen für spezifische KundInnenkreise anbieten, stellen die AutorInnen die Schwierigkeiten einer entsprechenden Infrastrukturplanung dar. Insbesondere diese neuen, in der Regel flächenfressenden Attraktionspunkte erzeugen zum Teil enorme Spitzen mit massiven Verkehrsbelastungen, weisen häufig jedoch geringe durchschnittliche Besucherzahlen auf. Die Verkehrsinfrastruktur – mit gut ausgebauten Straßenzufahrten und entsprechenden Parkplatzanlagen meist auf das Auto ausgerichtet – muss dennoch vorgehalten werden, um die Spitzen aufzufangen. Ein Umstieg auf den ÖPNV erweist sich als schwierig, weil entsprechende Mobilitätsgewohnheiten kaum umgepolt werden können. Allenfalls bei neuen Anlagen erscheint es möglich, eine vorsorgende Verkehrsplanung zu integrieren.

2.4 Renaissance der Bahnhöfe

Der Bahnhof als Tor zur Stadt und Tor zur Welt wird im zweiten Beitrag von Köhler beleuchtet. Als Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und zwischen physischem und virtuellem Verkehr (Nodes) erhalten insbesondere die Bahnhöfe großer Städte und Metropolen heute neue Bedeutung. Dabei werden im Zuge von Umbaumaßnahmen nicht nur die funktionalen Aspekte, also Netze und Anlagen, verbessert bzw. ausgebaut, sondern vermehrt auch Surplusfunktionen – zum einen für Business und Konferenzen; zum anderen als Standorte großflächigen Einzelhandels – bereitgestellt, die mit ihren Kombinationsmöglichkeit von Wegekettten, Nutzung von Wartezeiten, Einsparen von Umwegen etc. spezifische Vorteile für KundInnen und PassantInnen sowie Geschäftsreisende bieten.

Diese zusätzlichen Verkaufsflächen und Dienstleistungen sind zwar nicht unbedingt notwendig, um den Bahnbetrieb im engeren Sinne sicherzustellen, als Zusatzqualitäten sind diese Angebote jedoch „nice to have“. Sie werden in der Regel gut angenommen und unterstreichen die Bahnhöfe in ihrer Funktion als städtebauliche Kristallisationspunkte bzw. Träger der innerstädtischen Urbanität. Damit werden sie auch zum Bedeutungsträger für die Identität der europäischen Stadt, die vom Fußgänger und einem funktionierenden öffentlichen Nahverkehrsnetz geprägt ist. Als Schlüsselprojekte der Stadtentwicklung sind in den vergangenen Jahren bereits einige Bahnhöfe umgebaut oder neu eröffnet worden (Beispiel Leipzig, Hannover, Berlin, Mannheim und Köln), andere – wie Stuttgart 21 oder 3do in Dortmund – befinden sich noch in Planung.

Im Weiteren werden Projekte der Um- bzw. Wiedernutzung ehemaliger Bahnhofsgelände vorgestellt, so zum Beispiel der MediaPark Köln als Umnutzung eines ehemaligen Güterbahnhofs. Anders als die zuvor erwähnten Personenbahnhöfe dürfte dieser jedoch vor dem Umbau kaum im allgemeinen öffentlichen Bewusstsein gewesen sein bzw. zur persönlichen Landkarte der StadtbenutzerInnen gehört haben. Mit solchen Maßnahmen werden eher innerstädtische Erweiterungen produziert, die neue Angebote schaffen und urbane Qualitäten erhöhen. Ein Beispiel im Sinne der zuvor erwähnten Umbauprojekte ist die Bahnhofsmodernisierung in Mönchengladbach. Auch kleinere Bahnhöfe – wie Friedrichshafen und Ravensburg – wurden mit entsprechenden Maßnahmen modernisiert.

Als Konsequenzen der Aufwertungsmaßnahmen lassen sich im Allgemeinen ein Zuwachs an BahnnutzerInnen, die Belebung der Innenstadt und damit die Erhöhung der Urbanität sowie Auswirkungen auf einen erhöhten Stadttourismus feststellen.

Insgesamt scheint die Verknüpfung der überregionalen Verkehrsbeziehungen mit den regionalen Verbindungen gerade über die Bahnhöfe besonders viele Synergien zu bilden. Dabei geht es neben der Integration lokaler und internationaler Lebenswelten insbesondere auch darum, Lust auf Bahn zu machen, um einen nachhaltigen Lebensstil zu fördern.

3 Offene Fragen, Handlungs- und Forschungsbedarf

Wie die Zusammenfassung der Beiträge zeigt, sind hier zahlreiche Fakten und Entwicklungen angesprochen, die zum größten Teil den Stand der Dinge beschreiben und statistisch belegen, auch in Bezug auf mögliche Planungsansätze. Es werden jedoch viele Punkte angesprochen, aus denen sich weitergehende Maßnahmenvorschläge bzw. Handlungsempfehlungen oder offene Fragen/Forschungsbedarf ableiten lassen. Diese sollen im Folgenden abschließend zusammengestellt werden.

3.1 Einzelhandel und Grundversorgung

Vallée und Lenz erwähnen den Trend einer zunehmenden Kombination aus Erlebnis-einkauf, Gastronomie und Entertainment betreffend die Standorte auf der Grünen Wiese. Dabei seien gemeinsame Marketing- und Werbeaktionen an der Tagesordnung, was die Innenstädte zusätzlich konkurrenzieren. Die aktuellen Bemühungen, die Erfahrungen der sog. „Business Improvement Districts“ (BIDs) nach amerikanischem Vorbild künftig auch für deutsche Innenstädte oder auch für größere Handelsagglomerationen in Randlagen zu nutzen und die entsprechenden rechtlichen Rahmenbedingungen hierfür zu schaffen, sind eine Entwicklung, die neue Handlungsmöglichkeiten für kommunale Planungsstrategien bietet.

Weiter wird ausgesagt, dass innerstädtische Quartiere und Ortslagen in ländlichen Räumen eher zu den Verlierern der Einzelhandelsentwicklung gehören, während kleine und mittlere Zentrale Orte profitieren. Dass dies auch eine neue Chance für konzentrierte suburbane Strukturen bietet, wird mit der zitierten „Dezentralisierung der Zentralität“ zum Ausdruck gebracht; weitläufige desurbane Strukturen dürften dagegen künftig eher zu den Verlierern gehören. In diesem Zusammenhang wären Siedlungsstrukturen auf ihre Tragfähigkeit – auch unter Schrumpfbedingungen – zu überprüfen. Zukunftsfähige Wohnstandorte, die über eine entsprechende Nachfragebasis verfügen, dürften daher eine Größenordnung von 10.000 EinwohnerInnen im Einzugsbereich kaum mehr unterschreiten (vgl. hierzu Zibell u. a. 2003).

Die Zukunftsfähigkeit von Tankstellen- und Bahnhofsshops wird bezweifelt. Hier könnte jedoch das schweizerische Beispiel der sog. „avec-Läden“ durchaus als Vorbild dienen (ZGB/igt.soz 2005). Dieses Kombimodell, das von drei Unternehmen, SBB, Migros und Valora (Kiosk) AG, getragen wird, zeigt, dass Synergien durchaus Chancen bieten können für die Überlebensfähigkeit kleiner, entlegener Bahnstandsstandorte. Die verschiedenen Produkte werden gemeinsam angeboten, die Öffnungszeiten den Betriebszeiten der Bahn angepasst. Dieses Modell schafft Belebung und Qualifizierung anstelle von Verödung der kleinen Bahnhöfe und unterstützt gleichzeitig fußgängeraffine Lagen und damit den kleinsten gemeinsamen Nenner menschlicher Mobilitätsbedürfnisse. Denn: FußgängerInnen sind wir alle.

Erwähnung finden auch die Läden von MigrantInnen, die in innerstädtischen Quartieren meist großer und größerer Städte mit in der Regel langen und oftmals auf Sonn- und Feiertage ausgedehnten Öffnungszeiten betrieben werden. Inwieweit solche Initiativen – gerade vor dem Hintergrund des demographischen Wandels mit seinen Gefahren für die Perforation der Zwischenstadt – auf Dauer auch dazu dienen könnten, die Grundversorgung in sub- bzw. desurbanen Lagen und ländlichen Räumen sicherzustellen, wäre möglicherweise ein lohnenswertes Denkmodell, auch im Sinne sozialräumlicher Integrationsbemühungen.

Im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme des E-Commerce stellt sich die Frage, ob dieser eine Chance bieten kann für die Menschen, die zu den 25% nicht motorisierten in Deutschland gehören. Zwar werden die alten Menschen künftig im Durchschnitt in höherem Maße über das entsprechende Knowhow und den Zugang verfügen als die Alten heute, inwieweit jedoch Bildungsunterschiede, Schichtzugehörigkeit, Geschlecht und Herkunft hier nach wie vor Zugangsmöglichkeiten beschränken werden, ist bisher eine offene Frage. Das könnte insbesondere in schrumpfenden und peripher gelegenen Regionen zu prekären Verhältnissen führen, weil ja gerade hier sowohl die klassische Grundversorgung durch Einzelhandel wie auch der E-Commerce mit seinen spezifischen Zugangsmöglichkeiten in weitaus eingeschränkterem Maße zur Verfügung stehen als in den Städten. Das heißt: Mangelnde physische Mobilität kann hier nicht einfach durch virtuelle ersetzt werden. Möglicherweise müssen mittel- bis langfristig für besonders bedürftige Bevölkerungsgruppen daneben andere bzw. geeignete Unterstützungsmodelle zur Sicherung der Grundversorgung auch für die weniger Mobilen entwickelt werden.

Dass derzeit mehr Männer als Frauen den Internethandel nutzen, obwohl es gleichzeitig überwiegend Frauen sind, die – zumindest für den Versorgungseinkauf – zuständig sind, wird bei Vallée und Lenz erwähnt. Ob dies jedoch aus den Öffnungszeiten resultiert, die männliche Erwerbstätige mit geringen Zeitbudgets auf diese Weise kompensieren, ob es auch eine Frage der Produkte ist, die via Internet gekauft werden (Warenkorb bei Männern und Frauen unterschiedlich), ob Frauen die kritischeren Kundinnen sind oder andere Bedürfnisse an den Einkaufsvorgang selbst richten, ist bisher ungeklärt. Kommunikation und sinnliche Wahrnehmung dürften jedoch Bestandteile sein, die über den funktionalen Aspekt des Einkaufens hinaus und je nach Beschaffenheit der Ware auch in Zukunft eine wichtige Rolle bei der Entscheidung über die Art der Beschaffung spielen werden.

Erreichbarkeit bzw. Pkw-Verfügbarkeit ist schon heute für 25% der Bevölkerung nicht selbstverständlich; dieser Anteil dürfte sich angesichts der kommenden Schrumpfungs- und Alterungsprozesse noch erhöhen. Zwar werden immer mehr Menschen auch im Alter Auto fahren – wenn jedoch immer mehr Menschen alt und älter werden, wächst auch der Anteil der Hochbetagten, die irgendwann nicht mehr in der Lage sind, völlig selbstbestimmt zu leben. Die Herausforderung für die räumliche Planung besteht darin, geeignete Strategien und Konzepte zur Reurbanisierung und räumlichen Konzentration zu entwickeln, um für die künftigen Lebensformen im Alter und die wachsenden Anforderungen an die Vereinbarkeit von Familie und Beruf gerüstet zu sein.

Neben planungsrechtlichen Grundlagen in Form interkommunaler Abstimmungsgebote und planungspraktischen Anwendungen in regionalen Einzelhandelskonzepten, die in dem Beitrag am Beispiel der Region Stuttgart erläutert werden, wären künftig auch zusätzliche Steuerungsmöglichkeiten zu erwägen, wie sie zum Beispiel in italienischen Städten mit der Förderung kleinteiliger Einzelhandelsstrukturen in Innenstädten angewandt werden. In einem Infrastrukturbereich, der zumindest in den alten Bundesländern

traditionell von privaten Anbietern getragen wird, könnten Anreizpolitiken neben hoheitlichen Regelungsversuchen eine erfolgsversprechende flankierende Strategie darstellen.

3.2 Freizeitinfrastrukturen und Mobilität

Scherer und Strauf unterscheiden in ihrem Beitrag nach den Möglichkeiten der Freizeitverfügbarkeit und Freizeitnutzung: Freizeit sei nicht für alle gleich, zu den differenzierenden Faktoren gehörten insbesondere körperliche Einschränkungen, zeitliche Dispositionen, finanzielle Ressourcen. Hier dürften jedoch auch aufgabenbezogene Differenzierungen bzw. Familien- und Haushaltsformen einen wesentlichen Anteil an der Art, Dauer und Häufigkeit von Fahrten und Reisen haben.

Die statistischen Datengrundlagen bzw. die entsprechende Erhebungspraxis haben sich den Veränderungen jedoch bisher nicht angepasst. So wird der Freizeitverkehr immer noch als Restgröße definiert, in der alles zusammengefasst wird, was nicht den fünf zentralen Wegezwecken – Berufsverkehr, Bildungsverkehr, Geschäfts- und Dienstreiseverkehr, Einkaufsverkehr, Urlaubsverkehr – zuzuordnen ist. Begleitwege aller Art wie Bring- und Holddienste, Pflege- und Versorgungsfahrten etc., die im Rahmen der Versorgungsarbeit vielfach ehrenamtlich geleistet werden und im Zuge der demographischen Veränderungen eher zunehmen dürften, sind daher nur unzureichend erfasst bzw. gehen im Freizeitverkehr auf. Würde dieser Anteil gesondert ausgeworfen, wären die hohen Zuwachsraten im sog. „Freizeitverkehr“ mit Sicherheit geringer, deren Optionalität anders zu beurteilen. Auch die Frage nach dem Mehr an freier Zeit für alle würde vor diesem Hintergrund realitätsnäher beantwortet werden können.

Es sind im Grunde vier Typen mit unterschiedlichen Zeit-Geld-Budgets auszumachen: solche mit viel Zeit und viel Geld; mit viel Zeit und wenig Geld; mit viel Geld und wenig Zeit; mit wenig Geld und wenig Zeit – Unterscheidungen, die schicht-, milieu-, alters- und geschlechtsspezifisch zu betrachten wären, um das Freizeitverhalten adäquater einschätzen zu können.

Auch die Freizeitinfrastrukturen selbst wären differenziert zu betrachten: Punktuelle Einrichtungen wie Freizeit- und Entertainment Center, flächenhafte Anlagen wie Waldgebiete und Parkanlagen oder netzartige Strukturen wie Wander- und Radfahrwege weisen unterschiedliche Problemlagen, unterschiedliche Qualitäten, unterschiedliche Nachfrageprofile und unterschiedliche Konsequenzen für Nutzung und Planung auf.

Die AutorInnen argumentieren am Ende ihres Beitrags – wie dies auch Vallée und Lenz tun – im typisch raumplanerischen Sinne: ethisch-moralisch, also wertorientiert, indem sie sich am Leitbild der nachhaltigen Entwicklung bzw. an einer Begrenzung der Flächeninanspruchnahme und negativen ökologischen Folgen orientieren. Überzeugt werden müssen jedoch die betriebswirtschaftlich denkenden Unternehmen und Kommunalpolitiker – das erfordert zum einen Bildungsarbeit, um Einsicht in die volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten zu erzeugen, zum anderen die Umsetzung von Kostenwahrheit im Verkehr.

Da dies eher längerfristige Strategien sein können, wären hier im Sinne eines ersten Schrittes Maßnahmen zu verstärken, die das Verkehrsmanagement betreffen. Die Bewirtschaftung großer Freizeitinfrastrukturen in Abhängigkeit vom örtlichen Parkplatzangebot, von der Leistungsfähigkeit der Zubringersysteme oder der Aufnahmekapazität von Bauwerken wird an einzelnen Standorten bereits heute praktiziert. Dazu gehören zum Beispiel das Getty Center in Los Angeles (Reservierungssysteme) oder die Therme im bündnerischen Vals (Voranmeldung) oder auch einzelne Großveranstaltungen (zeit-

lich begrenzte Gültigkeit von Tickets). Solche Maßnahmen schränken zwar die Multioptionalität der NutzerInnen temporär ein, dürften auf Dauer aber die einzige Möglichkeit darstellen, um Verkehrschaos und Frustrationen zu vermeiden. Entsprechende Managementmodelle erfordern selbstverständlich auch eine ausreichende Information im Vorfeld und sind entsprechend zu kommunizieren.

3.3 Bahnhöfe und Kultur des öffentlichen Verkehrs

Die Aufwertung der Bahnhöfe zu neuen Einkaufs- und Aufenthaltsstandorten bietet die Chance, verschiedene Bedürfnisse an den Verkehrsknotenpunkten des ÖPNV zu kombinieren und damit Verkehre zu bündeln. Gleichzeitig erhöhen sie die Nutzungsfrequenz der öffentlichen Verkehrsmittel und tragen zu nachhaltigen Lebensformen und zur Erhaltung und Belebung urbaner Stadtzentren bei.

Was Köhler am Beispiel der großen, zum Teil auch kleineren Bahnhofsprojekte beschreibt, wäre ebenso wünschenswert auch für die vielen kleinen Vorstadt- und Kleinstadtbahnhöfe. Was nützt es, wenn der Bahnhof in der Kernstadt in neuem Glanz erstrahlt, wenn die Zubringerbahnhöfe nicht entsprechende Qualitäten aufweisen. Lust auf Bahn entsteht nur, wenn alle Bahnhöfe bzw. Haltepunkte belebt und gepflegt und in der Lage sind, verschiedene Bewegungs- und Aufenthalts-, Verpflegungs- und Versorgungsbedürfnisse zu bündeln.

Das Übertragen der neuen Bahnhofsqualitäten auch auf die Her- und Ankunftsorte und die Pflege der kleinräumigen Umsteigebeziehungen ist eine wichtige Voraussetzung, um die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu fördern. Das im Zusammenhang mit der Grundversorgung angeführte Beispiel der Schweizer avec-Läden könnte hier erfolgreich Schule machen.

3.4 Fazit

Infrastruktur in einer mobilen Gesellschaft ist nicht allein ein technisches Problem, das entsprechend zu bewältigen wäre. Erweiterte Formen der Mobilität schaffen zwar neue Möglichkeiten der Bewegung im Raum und damit potenziell Multioptionalität – vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und der werdenden Wissensgesellschaft entstehen jedoch neue sozialräumliche Polarisierungen, die im Hinblick auf die Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen durch räumliche Planung zu minimieren sind.

Die Kehrseite der mobilen Gesellschaft bilden insbesondere die Immobilen, jene 25 % der Bevölkerung, die nicht über den generellen Zugriff auf einen Pkw verfügen und auch nicht in der Lage sind, das Internet zu nutzen bzw. keinen Zugang hierzu haben. Auch in einer mobilen Gesellschaft sind nicht alle mobil – sei es aus gesundheitlichen oder aus altersspezifischen Gründen, sei es aufgrund zeitlicher oder finanzieller Beschränkungen. Menschen mit Behinderungen, junge Menschen bzw. Noch-Nicht-Autofahrer und Nicht-Internet-User sowie Hausfrauen bzw. Mütter und Väter mit ihren vielfältigen Abhängigkeiten im Alltag zwischen Begleitwegen, Pflege- und Versorgungsfahrten sind – gerade in der sog. „mobilen Gesellschaft“ – in besonderem Maße auf die Unterstützung und Solidarität der Mobilen angewiesen.

Raumplanung an den Bedürfnissen derer auszurichten, für die Mobilität nicht selbstverständlich ist, bedeutet, sich am größten gemeinsamen Nenner als Maßstab für Raum- und Infrastrukturplanung, für Qualitätssicherung zu orientieren. Damit wird gleichzeitig ein maximales Maß an Bedarfsgerechtigkeit und Vorsorgeorientierung erreicht, da auch

in einer mobilen Gesellschaft jeder täglich davon betroffen sein kann, dass die Fähigkeiten, sich uneingeschränkt im Raum bewegen zu können, schwinden.

Neben den Herausforderungen für die räumliche Planung zur Herstellung dauerhaft tragfähiger Siedlungs- und Versorgungsstrukturen bzw. optimaler Erreichbarkeiten durch ein gut ausgebautes Öffentliches Personennahverkehrssystem geht es angesichts zunehmender Privatisierungstendenzen im weiten Feld der Infrastrukturen auch darum, eine wirkungsvolle Anreizpolitik für die nachhaltige Sicherung eines bedarfsgerechten Dargebotes zu schaffen. Hier besteht sowohl Forschungs- als insbesondere auch politischer Handlungsbedarf.

Infrastruktur in einer mobilen Gesellschaft ist mehr als physischer Verkehr und die Sicherstellung der notwendigen Bewegung aller im Raum. Nicht nur der und die Einzelne in seinem und ihrem Lebensalltag, auch die Gesellschaft als System ist permanent in Bewegung. Mobilität beginnt daher im Kopf.

Infrastrukturen für die werdende Wissensgesellschaft erfordern andere Einrichtungen als Dienstleistungs- oder Industriegesellschaften – zum Beispiel sog. „Schulen im Stadtteil“, die mehr sind als Grundschulen für Kinder bestimmter Altersgruppen, sondern als allgemein zugängliche und umfassende Bildungs- und Gemeinschaftseinrichtungen für alle BewohnerInnen jederzeit zur Verfügung stehen und lebenslanges Lernen genauso ermöglichen wie die Organisation des Lebensalltags, die Pflege nachbarschaftlicher Kontakte und die Bündelung von Maßnahmen zur sozialen Integration.

Infrastrukturen im Hinblick auf eine demographisch veränderte Gesellschaft könnten von solchen Einrichtungen ebenfalls profitieren, sie erfordern – angesichts des kleiner werdenden Erwerbspersonenpotenzials – darüber hinaus Anstrengungen und Maßnahmen zur nachhaltigen Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Hier ist die öffentliche Planung mit überzeugenden Konzepten und Strategien ebenso gefordert wie neue Formen von Public Private Partnerships, die zum Beispiel bei den zahlreichen aktuellen Ansätzen und Projekten zum Stadtumbau entwickelt und getestet werden könnten.

Literatur

- ZGB – Zweckverband Großraum Braunschweig; igt.soz – Institut für Geschichte und Theorie der Architektur (Hrsg.) (2005): good practices. Praxisbeispiele zum Thema Wohnen und Versorgung. 1. Aufl. Braunschweig, Hannover.
- Zibell, B.; Jürjens, B.; Krüger, K. (2004): Wohn- und Versorgungs-Stadt-Region 2030. In: ZGB – Zweckverband Großraum Braunschweig; KoRiS Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung (Hrsg.): Beiträge zu STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig, Bd. 10. Braunschweig, Hannover.