

*Rüdiger Meng, Kerstin Ruppenthal*

## **Wirtschaft und Mobilität – im Wechselspiel mit Gesellschaft und Raum. Einführung**

URN: urn:nbn:de:0156-3717042



CC-Lizenz: BY-NC-ND 3.0 Deutschland

S. 28 bis 32

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

Rüdiger Meng, Kerstin Ruppenthal

## **Wirtschaft und Mobilität – im Wechselspiel mit Gesellschaft und Raum. Einführung**

### **Schlüsselwörter**

Standortarbitrage/Standortwettbewerb – Räumuster/Raumcontainer – Ver- und Enträumlichungstendenzen – Einzel- und Gruppeninteresse – Gesellschaftlicher Diskurs

### **Keywords**

Locational competition – patterns of space – tendencies of territorialization and deterritorialization – single and group interests – discourse

Der Austausch von Waren und Dienstleistungen, aber auch von Personen, hat in den letzten Jahrzehnten ein enormes Wachstum erfahren und stellt ein wesentliches Element der arbeitsteilig organisierten Wirtschaftswelt dar. Die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen und Standorten ist nicht zuletzt vom Zugang zu effizienten Verkehrssystemen abhängig. Eine leistungsfähige Transportinfrastruktur sowie technisch-organisatorische Innovationen (z. B. Container; neue Logistikkonzepte) ermöglichen termingerechte Lieferungen zu niedrigen Kosten und eröffnen Chancen für Standortarbitrage und die Erschließung neuer Märkte.

Die hierdurch zunehmend räumlich ausdifferenzierten Wertschöpfungsketten sowie steigender Kostendruck und Konzentrationstendenzen in Wirtschaft und öffentlichem Sektor erzeugen neue Mobilitäts- und Räumuster und gehen mit gesellschaftlichen Veränderungsprozessen einher.

Im Rahmen des wirtschaftlichen Strukturwandels führt beispielsweise die Ausdünnung wohnortnaher Versorgung zu wachsenden Mobilitätsanforderungen, die ohne die Kompensation mittels mobiler Versorgungsdienste gerade für immobile Bevölkerungsgruppen mit negativen Folgen verbunden sein können. Aber auch das Verbraucherverhalten selbst, z. B. die ganzjährige Nachfrage nach ursprünglich saisonaler Ware, Erlebnis-Shopping oder das Wachstum des E-Commerce wirken auf Mobilitätsmuster und -verhalten.

Die wachsende Mobilisierung der Produktionsfaktoren macht Unternehmen unabhängiger von ihrem jeweiligen Standort. Hierdurch entstehen neue wirtschafts- und regionalpolitische Herausforderungen an die nationale und regionale Politik, um im Standortwettbewerb zu bestehen. Andererseits ist die Erreichbarkeit von Standorten nach wie vor ein wichtiger Wettbewerbsvorteil und Verkehrsgünstigkeit sowie der Zugang zu modernen Logistikdienstleistungen sind wesentliche Kriterien bei Standortentscheidungen vieler Unternehmen.

Die Agglomerationszentren können mit ihren vielfältigen Verkehrsfunktionen und als Knoten von Transport- und Informationsströmen in diesem Kontext ebenso profitieren wie einige dezentrale, verkehrsgünstig gelegene Standorte. Vor dem Hintergrund moderner Informations- und Kommunikationstechnologien schließt sich die Frage an, inwieweit für Unternehmen räumliche Distanzen noch eine Rolle spielen. Trotz verein-

facher Kommunikationsmöglichkeiten durch die neuen Technologien haben Face-to-face-Kontakte stets eine zentrale Bedeutung in ökonomischen Prozessen behalten. Gerade der Austausch von Wissen, als zentralem Produktionsfaktor mit ständig steigender Bedeutung, ist in vielen Fällen an direkten persönlichen Austausch gebunden. In diesem Zusammenhang nehmen i. d. R. die Agglomerationsräume eine herausragende Stellung ein, die auf ihre Dichte an wissensproduzierenden Einrichtungen und Funktionen, aber auch auf ihre hochrangige Infrastruktur (Verkehrsinfrastruktur, vielfältige Übernachtungs- und Tagungsmöglichkeiten und Messestandorte), die sie zu „Treffpunkten“ bzw. Knoten von Informationsströmen im überregionalen Maßstab machen, zurückzuführen ist.

Zugleich führt der rasante Zuwachs von Wirtschaftsverkehren zur Überlastung der Verkehrswege, wodurch sich neue Herausforderungen an die Steuerung von Güterverkehren ergeben (Abgabensysteme, Telematik, Vernetzung verschiedener Verkehrsträger). Ein leistungsfähiges und nachhaltiges Verkehrssystem, wie es die bundesdeutsche Verkehrspolitik anstrebt, erfordert zukunftsfähige Lösungen, die wirtschaftlich tragfähig sind, aber auch soziale und ökologische Aspekte berücksichtigen. Gerade im Zusammenhang mit der Planung und Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten und deren Finanzierung werden Gesichtspunkte wie länder- und aktorsgruppenübergreifende Planungsprozesse sowie die Schaffung von gesellschaftlicher Akzeptanz und nachhaltigen Strukturen den Diskurs auch zukünftig prägen.

In Teil 1 dieser Publikation werden aktuelle Trends und insbesondere die Wechselwirkungen im Spannungsfeld zwischen Wirtschaft, Gesellschaft, Verkehr und Raum näher beleuchtet. Folgende Fragen sind von besonderem Interesse:

- Welche ökonomisch-gesellschaftlichen Trends beeinflussen die Mobilitätsentwicklung in Deutschland? Welche neuen Raummuster ergeben sich durch die zunehmend vernetzte Wirtschaft?
- Welche Wechselwirkungen bestehen zwischen aktuellen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Veränderungen (z.B. Ausdünnung wohnortnaher Versorgung, Wachstum des E-Commerce) und der zukünftigen Mobilitätsentwicklung?
- Welche Rolle spielt die Verkehrsgunst eines Standortes bzw. die Verfügbarkeit von Infrastrukturen und Verkehrsdienstleistern für bestimmte wirtschaftliche Aktivitäten? Welche Implikationen ergeben sich daraus für Raumplanung und Regionalentwicklung?
- Trägt die Mobilitätsentwicklung zu Konvergenz bei oder unterstützt sie divergente Entwicklungsprozesse? Welche Regionen profitieren und welche werden womöglich „abgehängt“?
- Welche Herausforderungen ergeben sich für Politik und Planung in Zusammenhang mit der Infrastrukturentwicklung und der Steuerung des wachsenden Güter- und Warenverkehrs? Welche Lösungsstrategien entwickelt die Praxis dafür?

Die drei folgenden Beiträge greifen diese Fragestellungen mit unterschiedlichen Schwerpunkten auf. Während sich Nils Leber mit allgemeinen Fragen der Mobilitätsentwicklung auseinandersetzt und Anna Growe die Bedeutung von Metropolräumen mit ihrer Gatewayfunktion und als Knoten des sozio-ökonomischen Austauschs diskutiert, legen Christoph Scheck und Sebastian Wilske den Fokus auf planerische Aspekte der Infrastrukturentwicklung am Beispiel des europäischen Korridors Rotterdam-Genua.

Ausgehend von der Transformation von Industrie- in eine Wissens- und Informationsgesellschaft, geht Leber auf das ambivalente Spannungsfeld von synchronen Ver- und

Enträumlichungstendenzen ein. Denn trotz moderner Informations- und Kommunikationstechnologie und einer enormen Beschleunigung der Raumüberwindung scheint der Raum keineswegs an Bedeutung einzubüßen. Es bestehe vielmehr ein deutlicher Zusammenhang zwischen dem Raum der Ströme und dem Raum des Ortes, innerhalb dem sich sehr spezifische Muster und Ausprägungen von Mobilität entwickeln, aus denen sich wiederum klare Anforderungen und Herausforderungen für die Gesellschaft und die Planung ergeben.

Grove geht in ihrem Beitrag von der Feststellung aus, dass im Zuge der Globalisierung einer guten Erreichbarkeit von Städten und Regionen eine zentrale Rolle zukommt. Diese standörtliche Anforderung wird in der deutschen Raumordnung im Rahmen der sogenannten Gatewayfunktionen diskutiert, die in der Regel über infrastrukturelle Voraussetzungen eines Standortes operationalisiert werden. Basierend auf dem Ansatz von Castells plädiert Grove für eine Erweiterung des Verständnisses der Gatewayfunktion. Auf der Grundlage von Castells' Differenzierung zwischen unterschiedlichen *layers of flows* wird dabei die Bedeutung einer Trennung von Infrastruktur und sozio-ökonomischen Austauschprozessen in den Fokus gerückt, um ein umfassendes Verständnis von Städten als Knoten zu diskutieren.

Infolge der Mobilitätsentwicklung erkennen Scheck und Wilske neue Spannungsfelder zwischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, aber auch zwischen Wirtschaft und Umwelt. In ihrem Beitrag gehen sie auf den multimodalen Korridor Nr. 24 im Transeuropäischen Verkehrsnetz der Europäischen Union (TEN-V) zwischen Rotterdam und Genua ein, für den besonders hohe Verkehrszuwächse prognostiziert wurden. Im speziellen Fokus steht das INTERREG-IVB-Projekt „CODE 24“, welches mit dem Aufbau eines Policy-Netzwerks die Korridorentwicklung mittels einer integrierten und auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Betrachtungsweise vorantreiben möchte. Dabei werden neben Aspekten der Raumplanung und Infrastrukturentwicklung sowie des Güterverkehrs und der Logistik auch Maßnahmen bezüglich Kommunikation und Akzeptanz solcher Entwicklungsprojekte diskutiert.

### *Diskussion und Ergebnisse*

Ausgangspunkt der Diskussion in der Arbeitsgruppe war die Frage, auf welche Daten Wissenschaft, Politik und Planung ihr Wissen über Mobilität stützen. Dabei ist die isolierte Betrachtung einzelner Kennzahlen, aber auch die Bildung von verschiedenen Indices sowie die Verwendung administrativer Grenzen in Bezug auf die Vergleichbarkeit der Daten, kritisch zu betrachten, wie auch die Prognose von Verkehrsleistungszahlen. Beispielsweise ergebe der Austausch des im Bereich Mobilität allgemein verwendeten Parameters der „Strecke“ durch den der „Zeit“ eine z.T. erheblich andere Datenlage und damit abweichende Resultate in Prognosen.

Dennoch ist evident, dass vor dem Hintergrund zunehmend globaler und vernetzter Wirtschafts- und Arbeitsprozesse ein enormes Mobilitätswachstum festzustellen ist. Leistungsfähige Verkehrssysteme, gute Erreichbarkeit und damit die Verkehrsanbindung einer Region gewinnen im Zuge dessen an Bedeutung. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob bestimmte Standorte in besonderem Maße von der Mobilitätsentwicklung profitieren, während andere Regionen womöglich von der Entwicklung „abgekoppelt“ werden. Anhaltspunkte für eine wachstumsverstärkende Wirkung von Erreichbarkeit und leistungsfähiger Verkehrsinfrastruktur geben die Ansätze zur Gateway- und Knotenpunktfunktion von großen Agglomerationsräumen.

Vor dem Hintergrund des Ziels gleichwertiger Lebensverhältnisse wird Infrastruktur jedoch oftmals dort ausgebaut, wo sich der Anschluss von peripheren Räumen an einen Knotenpunkt oder eine Metropole durch vorhandene gesellschaftlich Entwicklungen anbietet oder politisch motiviert vollziehen soll. Vorhandene Knotenpunkte und Raummuster/Raumcontainer werden in ihren Möglichkeiten nicht voll ausgeschöpft. Infrastruktur werde somit eingesetzt, um wirtschaftliche Entwicklung anzukurbeln oder sie werde den tatsächlichen Bedarfen „hinterhergebaut“. Dies führe zu einer Überlagerung mit immer neuen Infrastrukturmustern, deren Kosten (monetär, sozial, gesundheitlich etc.) bereits heute in Teilen gesellschaftlich nicht mehr bewältigt werden können. Die vorausschauende Schaffung von nachhaltigen und funktionsfähigen, leistungsstarken und effizienten Infrastrukturen (technische und soziale) erscheint unter diesen Prämissen ein zentrales Planungsziel.

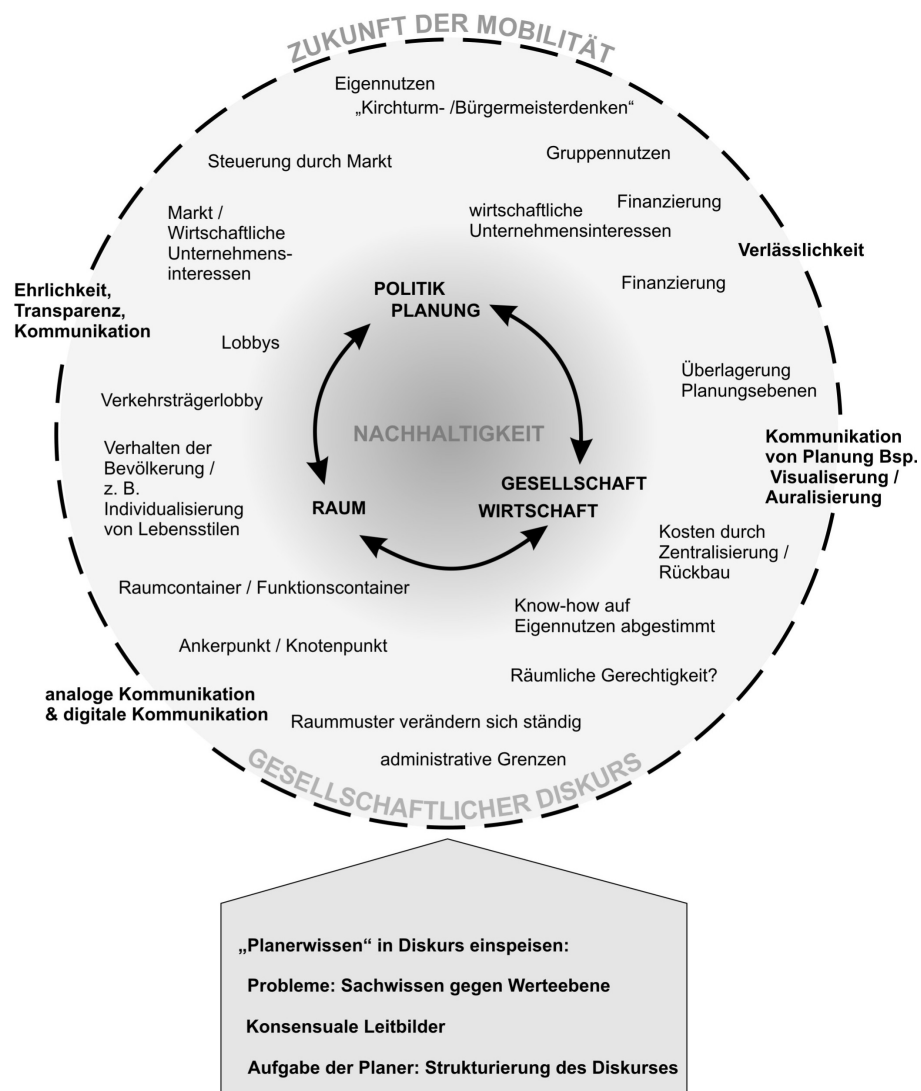
Planung im Sinn einer nach vorwärts gerichteten, vorausschauenden Handlungsüberlegung werde, infolge wirtschaftlichen Handlungs- und Wettbewerbsdrucks oder fehlender interkommunaler oder überörtlicher Zusammenarbeit, selten angewendet. Dabei ist es gerade in Zeiten knapper öffentlicher Mittel wichtig, an einem gesellschaftlichen Konsens über die Ausgestaltung des Raumes und der gemeinsamen Mobilität zu arbeiten.

Die Frage, wie die Raumbilder und die Mobilität der Zukunft aussehen sollen, müsse beantwortet werden. Inwiefern sind bei der Ausgestaltung von Mobilität Ziele, Normen und Schranken nötig? Zur Generierung dieser Antworten sei ein gemeinsamer gesellschaftlicher Diskurs notwendig.

Zur Lösung der zukünftigen Herausforderung bieten die Regionen als „Raumcontainer“ zusammen mit ihren überregionalen Vernetzungen für die Konstitution von global vernetzten, aber lokal verankerten Stadtregionen hervorragende Möglichkeiten.

Politik, Planung, Gesellschaft und Wirtschaft beeinflussen den Raum und umgekehrt (vgl. Abb. 1). Sie werden bestimmt durch eine Reihe von verschiedenen gesellschaftlich-räumlichen Prämissen, wie Raummuster, Know-how, Kosten-Finanzierungs-Aspekte, Lobbyinteressen und vieles mehr. Zusammen stehen sie im Spannungsfeld zwischen Eigennutzen und Gruppennutzen. Zur Beantwortung der Frage nach der Zukunft der Mobilität müssen alle Aspekte in einen gesellschaftlichen Diskurs gestellt und gegeneinander abgewogen werden. Der Fachplaner mit seiner Aufgabe, Gesellschaft, Wirtschaft und Politik zu beraten, greift aktiv in den Diskurs ein. Durch den Ausgleich von Einzel- und Gruppeninteressen sowie durch transparente, offen kommunizierte und nachvollziehbare Planungs- und Entscheidungsprozesse soll eine nachhaltige Mobilität und Raumnutzung erreicht werden.

Abb.1: Zukunft der Mobilität durch gesellschaftlichen Diskurs



## Autoren

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

Kerstin **Ruppenthal** (\*1976) studierte Raum- und Umweltplanung an der TU Kaiserslautern. Nach kurzer Forschungstätigkeit am Lehrstuhl Landschafts- und Grünordnungsplanung der TU Kaiserslautern und freiberuflicher Tätigkeit arbeitete sie als Trainee im Stadtplanungsamt in Karlsruhe. Seit 2009 ist sie Sachbearbeiterin/Projektleiterin für städtebauliche und freiraumbezogene Projekte, wie das Entwicklungskonzept Innenstadt (EKI) im Fachbereich Städtebau der Stadt Mannheim.