

Nils Leber

Im Raum der Ströme – Raum- und Mobilitätsentwicklung zwischen Ver- und Enträumlichung

URN: urn:nbn:de:0156-3717058



CC-Lizenz: BY-NC-ND 3.0 Deutschland

S. 33 bis 43

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

Nils Leber

Im Raum der Ströme – Raum- und Mobilitätsentwicklung zwischen Ver- und Enträumlichung

Gliederung

- 1 Einleitung
- 2 Von der Industrie- zur Wissensgesellschaft
- 3 Mobilität im Wandel – Ein kurzer Überblick
- 4 Raum – Zeit – Mobilität. Die künftigen Herausforderungen für Planung und Gesellschaft
- 5 Im Raum der Ströme – Raum- und Mobilitätsentwicklung zwischen Ver- und Enträumlichung – Ein vorläufiges Fazit

Zusammenfassung

Die gegenwärtige Entwicklung der Mobilität und damit verbunden auch die Entwicklung des Raumes ist gekennzeichnet durch das ambivalente Spannungsfeld von synchronen Ver- und Enträumlichungstendenzen. Auf der einen Seite ist ein klar wahrnehmbarer Bedeutungszuwachs von Strömen im Sinne von Datenströmen und Ähnlichem zu konstatieren, der vor allem aus dem die Spätmoderne prägenden Übergang von der Industrie- zur Wissens- und Informationsgesellschaft resultiert. Auf der anderen Seite scheint jedoch auch der Raum weiter an Bedeutung hinzuzugewinnen und der Raum der Ströme scheint insofern kein ortloser Raum zu sein, was sich beispielsweise vor allem auch in der zu beobachtenden Metropolpolitik, aber auch an einem Festhalten der Raumordnung am Ziel gleichwertiger Lebensverhältnisse deutlich zeigt. Es besteht insofern offenkundig ein deutlicher Zusammenhang zwischen dem Raum der Ströme und dem Raum des Ortes, innerhalb derer sich sehr spezifische Muster und Ausprägungen von Mobilität entwickeln, aus denen sich wiederum klare Anforderungen und Herausforderungen für die Gesellschaft und die Planung ergeben.

Schlüsselwörter

Ökonomischer und gesellschaftlicher Strukturwandel – Mobilität im Wandel – räumliche und nichträumliche Auswirkungen der Mobilitätsentwicklung – Mobilität in der Informationsgesellschaft

Abstract

The current development of mobility and connected to this the spatial development are characterised by a complex antagonism of spatialisation on the one hand and the decline of the importance of the spatial area on the other hand. Considered differentiatedly in this context an increasing importance of streams for the purpose of data streams and information e.g. can be observed as well as an increasing importance of areas, which is expressed for example in the metropolitan policy. The increasing importance of streams

is primarily the result of a change from an industrial society to knowledge and information society, which characterises the late modern clearly. In addition the area recovers initially more importance. The space of flows is no placeless space so far. So far there is obviously a clear link between the space of flows and the space of the place, within the very specific patterns and characteristics of mobility development from which in turn result clear requirements and challenges for society and spatial planning.

Keywords

Change of economy and society – changing mobility – spatial and non-spatial effects of the development of mobility – mobility in the informational society

1 Einleitung

Die zurückliegenden Dekaden waren zum Teil von sehr beachtlichen und tiefgreifenden Entwicklungstendenzen ökonomischer, gesellschaftlicher und räumlicher Natur geprägt. Der demographische, ökonomische und soziale Wandel und die mit ihm verbundenen Auswirkungen sind zum zentralen Aspekt der politischen, gesellschaftlichen und wissenschaftlichen Diskussion sowie zum integralen Ausgangspunkt planerischer und politischer Handlungsfelder geworden. In diesem Gefüge siedelt sich auch ein offenkundiges Spannungsfeld an, welches in dem kontrapunktischen Begriffspaar der Ver- und Enträumlichung zu finden ist und in diesem Beitrag in das Zentrum der Betrachtungen gestellt wird.

Ausgangspunkt ist die Beobachtung, dass sich die Entwicklung der letzten Jahre offenkundig mit bzw. in dem angeführten Spannungsfeld aus einer zunehmenden Enträumlichung bei gleichzeitiger Bedeutungszunahme von räumlichen Prozessen abbilden bzw. beschreiben lässt. Dies erzeugt ganz unterschiedliche und sehr komplexe Herausforderungen für den Planungsalltag.

Um diese Thematik strukturiert betrachten zu können, werden im Vorgriff vier Leitthesen formuliert:

- Die Bedeutung des Raumes hat abgenommen bzw. sich relativiert.
- Nicht mehr der Raum wird von der Zeit dominiert und definiert, sondern in der Netzwerkgesellschaft wird die Zeit vom Raum organisiert.
- Raum und (Netzwerk-)Gesellschaft werden durch den „Raum der Ströme“ dominiert und geprägt.
- Die „neuen“ Mobilitätsanforderungen, aber auch die Mobilitätsbedürfnisse sind unter den gegebenen Rahmenbedingungen planerisch nur sehr schwer steuerbar.

Anhand von vier thematischen Blöcken versucht der vorliegende Beitrag, den aufgeführten Hypothesen nachzuspüren und diese zu prüfen. Dabei steht die Arbeit jedoch in dem Bewusstsein, dass es sich aufgrund des gegenwärtigen wissenschaftlichen, politischen und gesellschaftlichen Diskurses hierbei nur um ein Zwischenfazit bzw. ein vorläufiges Fazit handeln kann.

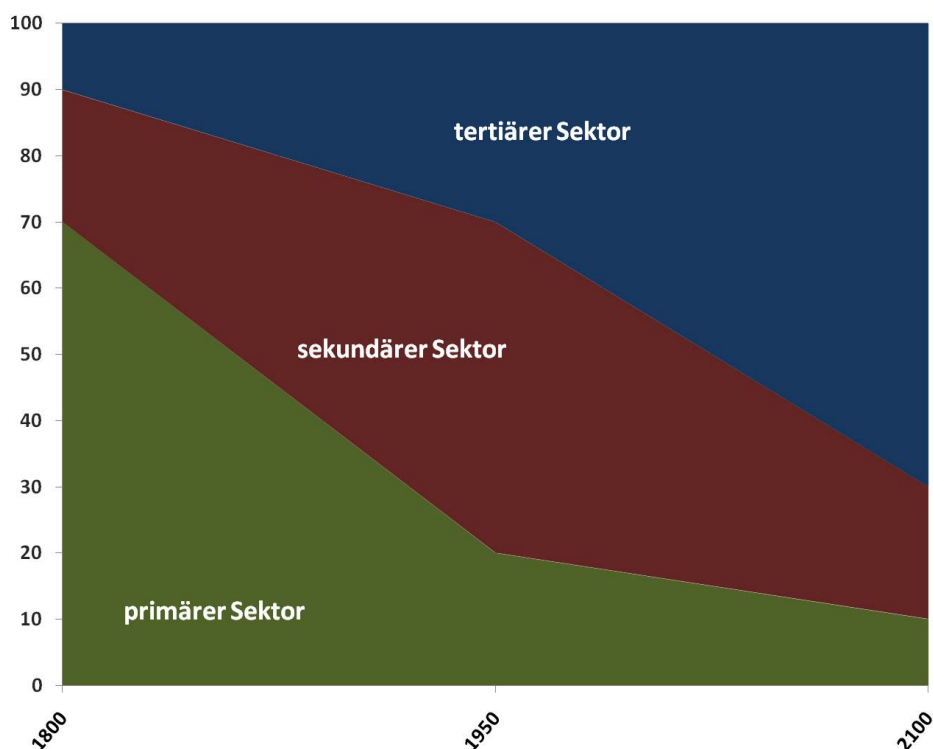
Zunächst einmal wird im zweiten Kapitel eine Einordnung der Thematik in den Zusammenhang des Übergangs von der Agrar- und Industriegesellschaft zur Wissens- und Informationsgesellschaft vorgenommen, da gerade dieser Zusammenhang für das aufgezeigte Spannungsfeld von Ver- und Enträumlichung von besonderer Bedeutung ist. Es

folgt im dritten Kapitel eine Darstellung von ausgewählten Teilaspekten der Mobilität und ihrer Entwicklung. Kapitel 4 fokussiert auf der Basis der zuvor dargelegten Erkenntnisse auf die Herausforderungen für die Planung und Gesellschaft im Kontext von Raum, Zeit und Mobilität. Abgeschlossen wird die Arbeit durch ein vorläufiges Fazit in Kapitel 5.

2 Von der Industrie- zur Wissensgesellschaft

Betrachtet man den Komplex der Ver- und Enträumlichungstendenzen, so macht es durchaus Sinn, diesen in den Kontext des Übergangs der Agrar- und Industriegesellschaft zur Wissens- und Informationsgesellschaft einzubetten. Dieser Übergang ist für die verständnisbezogene Einordnung der Thematik von besonderer Bedeutung. Der Übergang von der Agrar- und Industriegesellschaft zur Wissens- und Informationsgesellschaft wurde bereits in den 1940er Jahren, und dort nicht erstmalig, von Fourastié entwickelt bzw. durch ihn in Deutschland bekannt (Fourastié 1949). Dieses Phasenmodell eignet sich trotz zahlreicher durch die Wissenschaft auch kritisierter Fehlprognosen und Unschärfen durchaus für eine kurze Einordnung im Rahmen dieser Arbeit. Abbildung 1 stellt grobschematisch die in dem Phasenmodell Fourastiés prognostizierten Entwicklungen dar, ohne auf die einzelnen Phasen dieses Modell differenzierter eingehen zu wollen.

Abb. 1: Grobschematische Darstellung der Drei-Sektoren-Hypothese nach Fourastié



Quelle: eigene Darstellung in Anlehnung an Fourastié (1949)

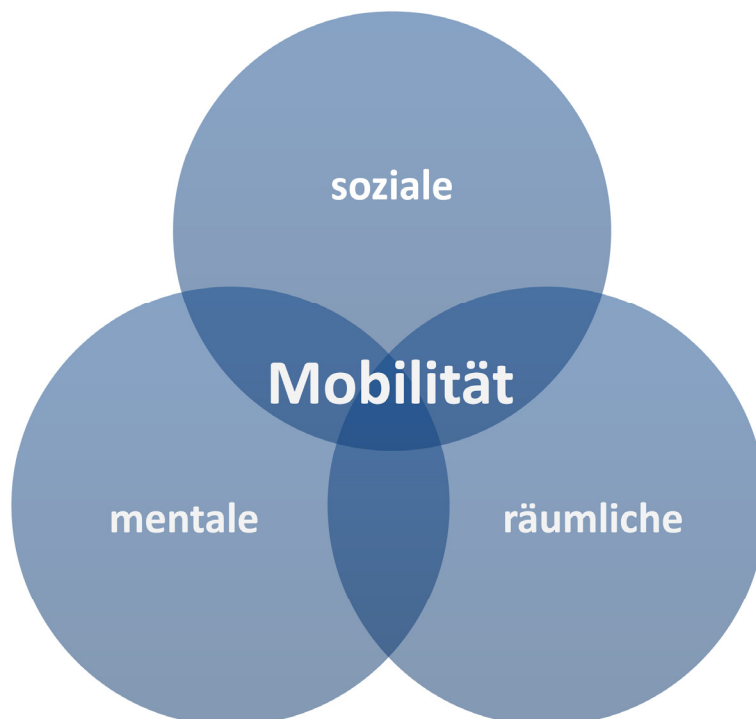
Dieser Übergang vollzieht sich im Rahmen eines Prozesses der räumlichen, aber auch zeitlich prozessualen Globalisierung, aus der wiederum eine sozioökonomische Reorganisation der Gesellschaft resultiert. Die Globalisierung ist zu einem außerordentlich tiefgreifenden Megatrend herangewachsen. Globalisierung an sich umfasst im Wesentlichen vier unterschiedliche Dimensionen: eine technische, die sich vor allem an den Entwicklungen der Informations- und Kommunikationstechnologien festmachen lässt, und eine ökonomische Dimension, die überwiegend auch die Diskussion über Globali-

sierung dominiert und sich insbesondere in der Internationalisierung von Arbeits- und Produktionsabläufen manifestiert. Hinzu kommen noch eine politische Dimension, die sich unter anderem an der internationalen Deregulierungspolitik festmachen lässt, und eine soziale Dimension, die sich in veränderten und sich weiter verändernden Gesellschaftsstrukturen ausdrückt. Diese Dimensionen der Globalisierung vermitteln sich raum- und zeitstrukturell in prozessualen Kernbegriffen, wie etwa Fragmentierung, Ent- und Begrenzung, Be- und Entschleunigung, Flexibilisierung und Verstetigung und eben auch im Begriffspaar von Ver- und Enträumlichung. Diese Kernbegriffe gerieren sich durch ein hohes Maß an Ambivalenz, eine ausgeprägte Synchronizität und das Vorhandensein von Überlappungen, um nur einige Attribute aufzuführen (vgl. u.a. Heinz 2008). In diesem Geflecht spielt die Thematik der Mobilität, neben anderen, eine sehr wichtige Rolle.

3 Mobilität im Wandel – Ein kurzer Überblick

Es macht Sinn, sich zum direkten Einstieg in die Thematik der Mobilität zunächst einmal mit einigen grundlegenden Definitionen auseinanderzusetzen. Für diese Arbeit wurden zwei Definitionen ausgewählt, die bewusst für einen sehr weiten Ansatz von Mobilität stehen. Denn Mobilität soll im Rahmen dieses Beitrages sehr weit gefasst verstanden bzw. aufgefasst werden. Einen ersten Ansatz liefert in diesem Zusammenhang Bähr, der Mobilität als den Wechsel eines Individuums zwischen definierten Einheiten eines Systems betrachtet (Bähr 1983: 278). In eine ähnliche Richtung geht die soziologische Auffassung von Mobilität. Die Soziologie versteht die Mobilität als die Veränderung der Stellung von Menschen in einer Gesellschaft oder in einem System. Beide Definitionen fassen den Begriff der Mobilität, wie bereits betont, sehr weit und offen, was der Grundauffassung des Autors gleichkommt und dem inhaltlichen Kern des Mobilitätsbegriffs sehr pragmatisch gerecht wird (vgl. Abb. 2).

Abb. 2: Dimensionen der Mobilität

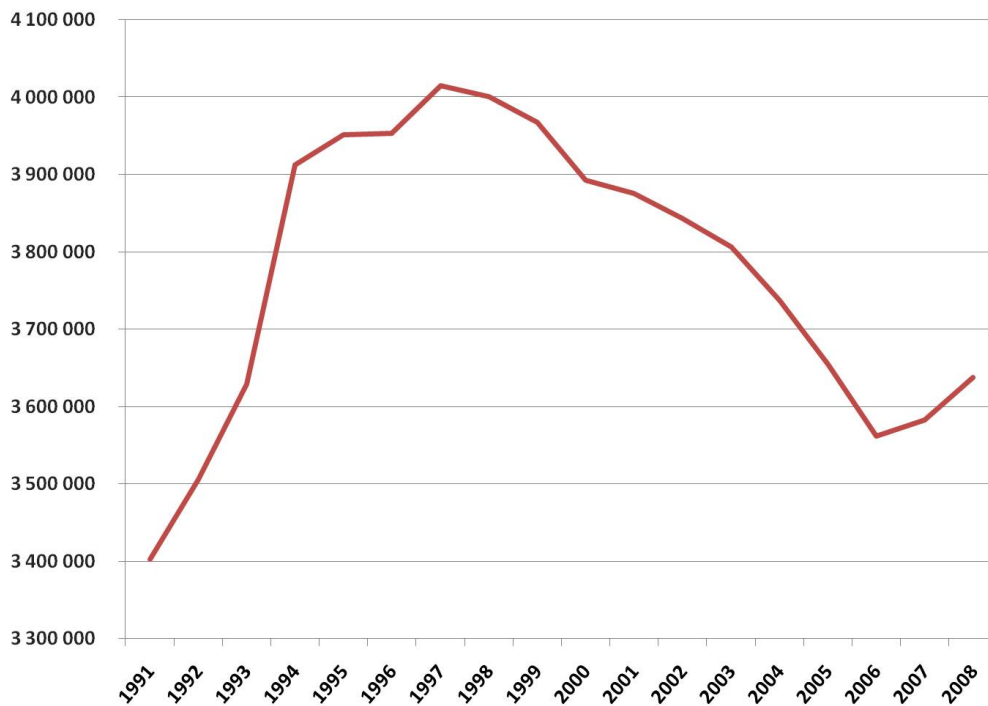


Die zurückliegenden Dekaden waren durch ein stetiges Anwachsen des Umfangs der Mobilität gekennzeichnet, sodass dieser Aspekt bereits das Etikett „Hypermobilität“ erhalten hat. Wachsende Mobilität, so scheint es jedenfalls, gehört zu einem der konstituierenden Merkmale der (Spät)Moderne. Insofern lässt sich die Geschichte moderner Gesellschaften auch als eine Geschichte ihrer Beschleunigung verstehen. Im Folgenden finden sich einige ausgewählte Betrachtungen zur Entwicklung der Mobilität.

Die Auseinandersetzung mit dem Thema Mobilität verkürzt sich offenkundig im öffentlichen Diskurs sehr oft auf den Bereich des physischen Verkehrs. Dies ist zunächst durchaus nachvollziehbar, da der Verkehr mit all seinen Vorzügen, aber auch Nachteilen sehr deutlich das gesellschaftliche Leben dominiert: „Die Beweglichkeit (Mobilität) von Personen, Gütern und Nachrichten in ihrer erdräumlichen Distanzabhängigkeit ist eine der wichtigsten Daseinsäußerungen des Menschen (...)“ (Heineberg 2004: 205). So sind die Datensätze, die man Studien im Vorgriff auf die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans aus dem Jahr 2001 entnehmen kann, von ihrer Aussage nicht weiter verwunderlich (ifo/ITP/BVU et al. 2001). Wird die verkehrliche Mobilität doch weiterhin deutlich durch das Auto, d. h. den motorisierten Individualverkehr, aber auch durch den straßengebundenen Fernverkehr dominiert. In diesem Zusammenhang ist auch ein Anwachsen der Pendlerhäufigkeit und der Pendlerdistanzen zu beobachten. Daneben sind jedoch auch enorme Entwicklungen im Bereich des Luftfracht- und des Seefrachtverkehrs sowie im Personenluftverkehr festzustellen. Besonders der Bereich des Luftverkehrs tut sich durch enorme Steigerungsraten hervor. Zwischen 2004 und 2025 sieht das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Bereich des Luftfrachtverkehrs eine Zunahme von nahezu 155 % (ITP/BVU 2007: 16). Auch die Personenluftfahrt weist ähnliche Wachstumsraten auf; so wuchs der internationale Luftverkehr zwischen 1971 und 2005 bezogen auf die Personenkilometer jährlich um durchschnittlich 5,5 % (ITP/BVU 2007: 16). Eine solche vom Ausmaß enorme Entwicklung sucht auf dem Feld der physischen Mobilität ihresgleichen. Neben den Steigerungen im Luftfrachtverkehr weist auch der Seefrachtverkehr einen horrenden Anstieg auf, das Seefrachtaufkommen erhöhte sich zwischen 1970 und 2007 von 10.650 auf 32.930 Milliarden Tonnen-Meilen (UNCTAD 2008). Die Bedeutung von Transport im Sinne von Warenströmen hat ergo in einer globalisierten Welt erkennbar zugenommen.

Mobilität umschreibt bzw. umfasst zudem auch Wanderungsbewegungen. Betrachtet man die Entwicklung der Binnenwanderung in Deutschland für den Zeitraum von 1991 bis 2008, so verfestigt sich schnell der Eindruck, dass zwar eine deutliche Wellenbewegung vorliegt, diese sich aber auf einem konstant hohen Niveau ansiedelt (vgl. Abb. 3).

Abb. 3: Die Entwicklung der Binnenwanderungen in Deutschland 1991 bis 2008 in Millionen Einwohnern



Quelle: eigene Darstellung nach Daten des Statistischen Bundesamtes

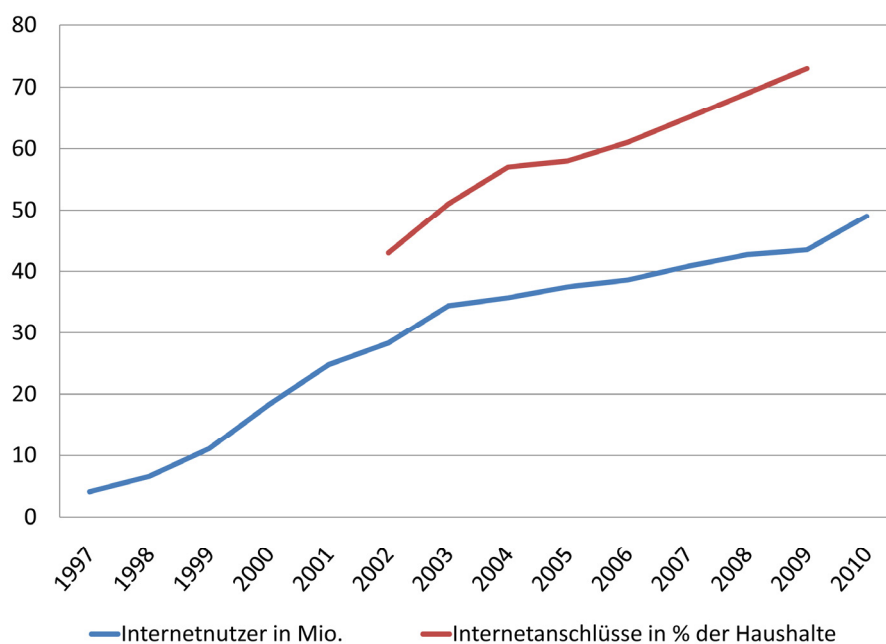
Diese Binnenwanderungen vollziehen sich, differenziert betrachtet, jedoch regional sehr divers. Ein Beispiel findet sich unter anderem in den Wanderungsbewegungen mit dem Ziel einer prosperierenden Region. Diese Wanderungen vollziehen sich sehr oft arbeitsplatz- oder bildungs- bzw. ausbildungsbezogen. Innerhalb von prosperierenden Regionen sind die Wanderungen dann überwiegend wohnstandortbezogen. Hier wird deutlich, dass die Wanderungsbewegungen sehr unterschiedlich motiviert sind. Ein klassisches Zuwachsbundesland, was die Binnenwanderungssalden über die Landesgrenze anbelangt, ist Bayern. Das Land Bayern konnte zwischen 1991 und 2006 einen positiven Wanderungssaldo von fast 600.000 Einwohnern verzeichnen, während Niedersachsen mit mehr als 400.000 Einwohnern die größten Verluste zu verzeichnen hatte.

Ein wichtiger, oftmals etwas vernachlässigter Bereich ist jener der sozialen Mobilität, der Bewegungen zwischen sozialen Positionen beschreibt. Auch hier liegt ein hohes Maß an Ambivalenz vor. Ein gutes Beispiel dafür findet sich in der Entwicklung des Bildungssystems. Das Bildungssystem hat sich, relativ betrachtet, seit dem Zweiten Weltkrieg geöffnet und ist zugänglicher geworden. Diese Entwicklung firmiert vornehmlich unter dem Begriff der „Bildungsexpansion“, die eine Entkopplung des Zusammenhangs zwischen der sozialen Herkunft und Bildungslaufbahnen und Bildungsabschlüssen bezeichnet. In den letzten Jahren ist jedoch gerade dieser Zusammenhang wieder deutlicher hervorgetreten, sodass bei einer relativen Offenheit des Schulsystems dennoch auch eine zunehmende Undurchlässigkeit des Bildungssystems festzustellen ist. Ebenso aufgebrochen ist der Aspekt der intergenerationellen Mobilität, der den Zusammenhang von beruflicher Eintrittsposition am Beginn der beruflichen Karriere und beruflicher Endposition umschreibt. Dieser Zusammenhang hat sich unter anderem durch immer deutlichere asynchrone Erwerbsbiographien erheblich aufgeweicht. Letztlich spielt auch die schwindende Mittelschicht eine gewichtige Rolle im Zusammenhang mit der Begrifflich-

keit der sozialen Mobilität. Diese Tendenz öffnet die Kluft zwischen arm und reich und dämmt damit die soziale Mobilität erheblich ein. Soziale Mobilität, so viel muss verdeutlicht werden, stellt deshalb ein zentrales gesellschaftspolitisches Handlungsfeld dar.

Dies alles sind mehr oder weniger Mobilitätstrends klassischer Natur, ein echter Wandel lässt sich jedoch bezüglich der Informations- und Kommunikationsmedien feststellen. Vor allem die Entwicklung des Internets stellt gleichsam einen Indikator für den Übergang von der Agrar- und Industriegesellschaft zur Wissens- und Informationsgesellschaft wie auch einen wichtigen Teilaspekt von Mobilität dar. Glaubt man Zahlen der ARD/ZDF-Onlinestudie aus dem Jahr 2010, so gab es im Jahr 2010 ca. 50 Mio. Internetnutzer in Deutschland (van Eimeren/Frees 2010: 335). Untermauert wird die These einer wachsenden Bedeutung von Informations- und Kommunikationstechnologien zudem durch die stetig wachsenden Anteile von Haushalten mit Internetanschluss. Im Jahr 2009 verfügten demnach 73% der Haushalte über einen Internetanschluss (vgl. Abb. 4). Auch die Wirtschaft setzt immer mehr auf dieses Medium, so verfügten 84% der Unternehmen mit mehr als zehn Angestellten im Jahr 2008 über einen Breitbandzugang (Statistisches Bundesamt 2010: 10). Diese Zahlen sprechen weitestgehend für sich.

Abb. 4: Die Entwicklung der Internetnutzung und der Anteile der Haushalte mit Internetanschluss



Quelle: eigene Darstellung nach Daten des Statistischen Bundesamtes

Alleine schon die Reminiszenz an Castells gedankliches Konstrukt des „Raumes der Ströme“ im Titel dieses Beitrags macht es nötig, diesen Aspekt aufzunehmen und auszuführen. Zudem eignet er sich sehr gut, um den Übergang von Raum und „Nicht-Raum“ konzeptionell aufzugreifen. Die Informationsgesellschaft, einhergehend mit einer „technischen Informationsrevolution“ – vor allem bezogen auf die sehr dynamischen Entwicklungen im Bereich Informations- und Kommunikationstechnologie – und ihre globalen Ökonomien, greifen tief in die räumlichen Strukturen und insbesondere in die städtischen Strukturen ein und führen zur Bildung von „dualen Städten“ im Sinne neuer sozialer Konflikte. Castells bewertet diese Entwicklung, indem er sinngemäß sagt, dass die widersprüchliche und unvermeidbare Herausbildung der Informationsgesellschaft die

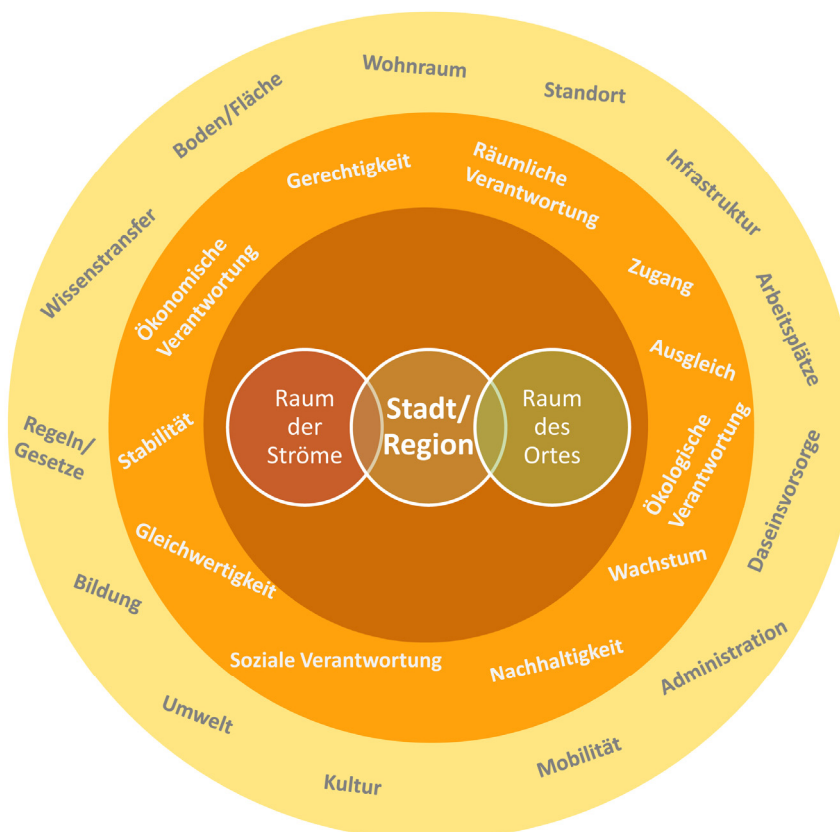
europäischen Städte ebenso formt und prägt, wie das Industriezeitalter die urbanen und ländlichen Räume des 19. Jahrhunderts für immer geprägt hat (Castells 1994: 21). Damit betont er das Prozesshafte dieser Entwicklung und sagt damit indirekt, dass es gerade die Städte und Regionen sind bzw. sein werden, die im Rahmen der Globalisierung wieder an Bedeutung gewinnen werden, und zwar als Schnittstelle zwischen dem Raum der Ströme (Daten, Wissen, Information etc.) und dem Raum der Orte.

Diesen Prozess der Ausgestaltung dieser Schnittstellen umzusetzen, zu begleiten und vor allem auch zu gestalten (!), wird die größte Herausforderung für Planung und Gesellschaft darstellen (vgl. u. a. Kujath/Stein 2009).

4 Raum – Zeit – Mobilität. Die künftigen Herausforderungen für Planung und Gesellschaft

Begreift man den physischen Raum der Städte und Regionen als Schnittstelle zwischen dem Raum der Ströme und dem Raum des Ortes, so führt dies zwangsläufig zu einem komplexen Gefüge aus Raumansprüchen und räumlichen Funktionen (vgl. Abb. 5). Dieses komplexe Gefüge führt analog zu einer enormen Zunahme der Komplexität von Planungsaufgaben über das Maß eines ehemals schon sehr komplexen Gefüges einer Welt, in der scheinbar „alles“ mit „allem“ zusammenhängt, hinaus. Dieser Umstand provoziert zwangsläufig die Frage, ob Gesellschaft und Planung diese Aufgabe im gegenwärtigen Zustand und unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen werden bewältigen können (vgl. u. a. Schönwandt 2002).

Abb. 5: Die Stadt als Schnittstelle zwischen dem Raum der Ströme und dem Raum des Ortes



Diese Frage muss zum gegenwärtigen Zeitpunkt bedauerlicherweise überwiegend mit einem klaren „Nein“ beantwortet werden. Es ist offenkundig, dass Gesellschaft und Planung nicht um einen tiefgreifenden und substanziellen Diskurs um Ziele, Strukturen und auch Instrumente umhinkommen werden. Dieser Diskurs wird in Ansätzen zwar bereits geführt, bedarf jedoch augenscheinlich neuer Impulse und daraus hervorgehend einer deutlichen Intensivierung. Im Kontext dieses notwendigen Diskurses siedeln sich die im Folgenden aufgeführten gedanklichen Bausteine an, die bei der Steuerung des Übergangs zur Informationsstadt/-gesellschaft von augenscheinlicher Bedeutung sein könnten.

1. Verbindungen zwischen den global ausgerichteten ökonomischen Funktionen der Stadt/Region mit der lokal verwurzelten Gesellschaft und Kultur schaffen (die Trennung führte bislang zu einer Art „urbaner Schizophrenie“ und einer Bedrohung der Lebensqualität und des sozialen Gleichgewichts).
2. Die Region als anpassungsfähigere und problemorientierte Ebene stärken und mit deutlich mehr instrumenteller und administrativer Kraft ausstatten (regionale Städtetnetze/Stadtregionen als „kritische Masse“ auch bezogen auf den Aspekt der räumlichen und aräumlichen Mobilität).
3. Regionen als „Raumcontainer“ für die Konstitution von global vernetzten, aber lokal verankerten Stadtregionen etablieren.
4. Gewährleistung/Ermöglichen von Mobilität, sozial, mental wie auch räumlich, dies sozial, ökonomisch und ökologisch (!) verträglich.
5. Schaffung von neuen Ausgleichs- und (Um)Verteilungsmechanismen bzw. die Modifikation der vorhandenen. Ein Übergang zur Informationsstadt endet nicht an den urbanen Grenzen, sondern muss vielmehr auch die Peripherien, wie auch immer diese geartet sind, mit einbeziehen.
6. Schaffung von nachhaltigen und funktionsfähigen, sprich leistungsstarken und effizienten Infrastrukturen (technische und soziale).
7. Mobilität (jeglicher Art) erfordert Ziele, Normen und auch Schranken, hierfür braucht es einen Diskurs über grundlegende Ziele und Werte und eine konzeptionelle und strategische sowie instrumentelle und administrative Umsetzung.

Die Liste, so ist sich auch der Autor durchaus bewusst, ist nicht abschließend, sondern eine subjektive Auswahl, die künftig noch der Ergänzung bedarf. Dies sollte im Idealfall dann im Rahmen des beschriebenen künftig zu führenden Diskurses geschehen.

5 Im Raum der Ströme – Raum- und Mobilitätsentwicklung zwischen Ver- und Enträumlichung – Ein vorläufiges Fazit

Ein Fazit kann an dieser Stelle aufgrund des Status quo der Diskussion über die Thematik nur vorläufig sein, sind doch noch bei aller Fülle von Meinungen viele Fragen offen und klärungsbedürftig. Enden wird dieser Beitrag so wie er begonnen hat, nämlich mit den im ersten Kapitel aufgeführten Hypothesen, die nun gewissermaßen auf den Prüfstand gestellt werden.

Die erste Eingangshypothese betraf die grundsätzliche Bedeutung des Raumes und seine Relativierung. Diesbezüglich geht die Erkenntnis dahin, dass im Kontext von Ver- und Enträumlichung ein hohes Maß an Ambivalenz zu erkennen ist. So ist zwar auf der einen Seite durchaus eine Relativierung von Raum unter anderem durch die wachsende

Bedeutung von Informations- und Kommunikationstechnologien zu beobachten, andererseits sprechen klare räumliche Konzentrationsprozesse, wie sie etwa in der vorherrschenden Metropolpolitik zu sehen sind, für eine nach wie vor große Bedeutung von Raum.

Die zweite Hypothese zielte auf das Verhältnis von Raum und Zeit ab mit der Mutmaßung, dass in der Netzwerkgesellschaft die Zeit vom Raum organisiert wird. Alle Betrachtungen bringen diesbezüglich die Einschätzung hervor, dass es sich bei der Netzwerkgesellschaft nicht um einen ortlosen Raum handelt, sondern dass vielmehr der physische Raum in Form von Städten und Regionen die wichtige Schnittstelle zum „Nicht-Raum“ darstellt. Raum und Zeit bleiben insofern deutlich limitierende Faktoren einer Entwicklung der Netzwerkgesellschaft.

Die dritte Hypothese hat den von Castells entwickelten Ansatz des „Raumes der Ströme“ zum Gegenstand, indem eine Dominanz der Gesellschaft durch eben diesen „Raum der Ströme“ angenommen wurde. Zwar ist ein deutlicher Hinzugewinn der Bedeutung von Strömen im Sinne von Daten, Informationen und Ähnlichem zu konstatieren, jedoch ist auch der „Raum der Ströme“ kein ortloser Raum, vielmehr gehören der Raum und die mit ihm verknüpften Aspekte (räumliche Ausstattung, Lage etc.) zu den fundamentalen Größen der Gesellschaft.

Die letzte Hypothese richtet sich an die planerischen, instrumentellen und administrativen Dimensionen von Mobilität, und dies grob gefasst unter der Behauptung, dass die „neuen“ Mobilitätsanforderungen und Mobilitätsbedürfnisse unter den gegebenen Rahmenbedingungen und mit den gegebenen Mitteln planerisch nur sehr schwer steuerbar sind. Diese Hypothese lässt sich durchaus halten, da die gegenwärtig implementierten Instrumente sowie die administrativen und normativen Strukturen dringend Ergänzungen und Modifikationen erfahren müssen, um künftig noch wirksam sein zu können. Dies liegt deutlich auf der Hand. Gleichermäßen verhält es sich auch bezüglich Normen und Zielen.

Gesellschaft und Planung werden – und dies ist eine wesentliche Quintessenz dieses Aufsatzes – nicht um einen tiefgreifenden Diskurs über die Richtung der Entwicklung und deren Beschaffenheit umhinkommen. Dies wird sowohl die Gesellschaft als auch den Planer selbst in eine Zerreißprobe zwingen, aus der es gilt gestärkt und fähiger wieder hervorzugehen. Vielleicht bildet der nachstehend aufgeführte, an ein Zitat von Arthur Schopenhauer angelehnte Aphorismus einen kleinen Impuls für den Diskurs im Themenbereich Mobilität:

Mobilität ist zwar nicht alles, aber ohne Mobilität scheint alles nichts!?

Literatur

- Bähr, J. (1983): Bevölkerungsgeographie. Stuttgart.
- Castells, M. (1994): European Cities, the Informational Society and the Global Economy. In: New Left Review 1/204, 18-32.
- Eimeren, B. van; Frees, B. (2010): Fast 50 Millionen Deutsche online – Multimedia für alle? Ergebnisse der ARD/ZDF-onlinestudie 2010. In: Media Perspektiven 7-8, 334-349.
- Fourastié, J. (1949): Le Grand Espoir du XXe siècle. Progrès technique, progrès économique, progrès social. Paris.
- Heineberg, H. (2004): Einführung in die Anthropogeographie/Humangeographie. Paderborn.

- Heinz, W. (2008): Der große Umbruch. Deutsche Städte und Globalisierung. Berlin. = Edition Difü – Stadt, Forschung, Praxis, Band 6.
- ifo Institut für Wirtschaftsforschung; ITP Intraplan Consult GmbH; BVU Beratergruppe Verkehr+Umwelt; PLANCO Consulting GmbH (2001): Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung. Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen. Berlin.
- ITP Intraplan Consult GmbH; BVU Beratergruppe Verkehr+Umwelt (2007): Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025. München/Freiburg.
- Kujath, H.J.; Stein, A. (2009): Rekonfigurierung des Raumes in der Wissensgesellschaft. In: Raumforschung und Raumordnung 67, 5/6, 369-382.
- Schönwandt, W. L. (2002): Planung in der Krise? Theoretische Orientierungen für Architektur, Stadt- und Raumplanung. Stuttgart.
- Statistisches Bundesamt (2010): Erhebung über die Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) in Unternehmen 2010. Wiesbaden.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) (2008): Review of Maritime Transport 2008. New York.

Autor

Nils **Leber** studierte an der Fakultät Raumplanung der Universität Dortmund und schloss sein Studium im Jahre 2006 ab. Seit September 2006 arbeitet er als wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Professur für Städtebau und Bodenordnung der Universität Bonn. Zu seinen Forschungsschwerpunkten gehören vor allem Fragestellungen aus dem Bereich der Raum- und Regionalentwicklung.