

Dortmunder Konferenz 2012 Raum- und Planungsforschung

**Mobilitäten und Immobilitäten
Menschen – Ideen – Dinge – Kulturen – Kapital**

**Fakultät Raumplanung der TU Dortmund
Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover
9.-10. Februar 2012, Rudolph-Chaudoire-Pavillon, Campus Süd, Baroper Straße 297**

– Abstracts –

Keynotes

Prof. Dr. Louis Albrechts

Department of Architecture, Urban Design and Regional Planning, Katholieke Universiteit Leuven, Belgien

Challenges for Strategic Spatial Planning

Prof. Dr. Susanne Heeg

Institut für Humangeographie, Goethe Universität Frankfurt am Main

Globalisierung in der Immobilienwirtschaft: Mobile Immobilien und immobile Stadträume?

Prof. Dr. Christine Weiske

Institut für Soziologie, Fachgebiet Soziologie des Raumes, Technische Universität Chemnitz
christine.weiske@soziologie.tu-chemnitz.de

Multilokale Arrangements als alltagspraktische Verknüpfung von mobilen und immobilen Gütern

Prof. Dr. Kay Axhausen

Fakultät Verkehrsplanung und Transportsysteme, Eidgenössische Technische Hochschule Zürich

Verkehrsverhalten und Soziale Netzwerke: Messung und Modellierung

Praktiken der Wohnungsvergabe in Wohnungsbaugesellschaften und daraus resultierende Konsequenzen für (Im)Mobilität von Migranten und Hartz-IV-Empfängern

Barwick, Christine – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, Dortmund
christine.barwick@ils-forschung.de

Soziale und ethnische Segregation wird, sofern sie gezwungen ist, als negativ erachtet. Sie führt dazu, dass sich sogenannte Problemgruppen in bestimmten Nachbarschaften konzentrieren, was wiederum benachteiligende Effekte nach sich ziehen kann.

Ein Grund für erzwungene Segregation ist Diskriminierung auf dem Wohnungsmarkt. Dabei wird bestimmten Gruppen der Zugang zu qualitativ guten Wohnungen oder Nachbarschaften verwehrt. Im Prozess der Wohnungssuche sind es die Gatekeeper (Torwächter), die entscheiden, welche Person eine Wohnung bekommt, und wo sie diese bekommt.

Darauf aufbauend wird hier die Frage gestellt, *inwiefern die Vergabepraxis von Wohnraum durch Wohnungsbaugesellschaften die Mobilität bestimmter Gruppen einschränkt, und damit zur Weitergabe sozialer Ungleichheit beiträgt.*

Dazu reicht es nicht aus, lediglich die Gatekeeper zu betrachten und als diskriminierend darzustellen. Ausgehend von der These Charles Tillys, dass soziale Ungleichheit in Institutionen durch das Anwenden von Kategorien weitergegeben wird, werden in der vorliegenden Untersuchung auch die Arbeitsweise der Wohnungsbaugesellschaft sowie der Einfluss der lokalen Stadtpolitik beachtet. Es wird gezeigt, dass vor allem die Kategorien Migrant/Einheimischer sowie Hartz-IV-Empfänger/erwerbstätige Person zum Einsatz kommen – anhand diesen werden Wohnungen vergeben. Dabei werden Migranten und Hartz-IV-Empfänger benachteiligt, was die Mobilität einschränkt und zur Vertiefung sozialer Ungleichheit führt.

Urbane Mobilität: Verkehrspolitik in Paris und Berlin

Bauhardt, Christine – Humboldt-Universität Berlin
christine.bauhardt@gender.hu-berlin.de

Am Beispiel der Verkehrspolitiken in Paris und Berlin wird gezeigt, wie unterschiedlich Konzepte zur Sicherung von städtischer Mobilität aktuell politisch entschieden und planerisch umgesetzt werden. Vor dem Hintergrund des Klimawandels und dem Postulat der Nachhaltigkeit werde ich fragen, ob und unter welchen Bedingungen Verkehrspolitik umwelt- und sozialverträglich entwickelt werden kann bzw. müsste.

Empirische Basis der Analyse ist ein Vergleich der Verkehrsinfrastrukturentwicklung in Paris und Berlin sowie die diskursive Einbettung dieser Politiken. Dabei wird untersucht, in welcher Weise ein Bezug zur Debatte um Nachhaltigkeit sowie um soziale Gerechtigkeit und städtische Teilhabe hergestellt wird. Sowohl Nachhaltigkeit als auch soziale Gerechtigkeit werde ich aus einer Genderperspektive heraus beleuchten und den politischen Diskurs um Geschlechtergerechtigkeit in der Mobilität kritisch befragen.

Interpretierte Orte in der Stadt zwischen Informalität und planerischer Intervention

Baumgart, Sabine – Technische Universität Dortmund
sabine.baumgart@tu-dortmund.de

Räumliche Planung ist von einer starken Dynamik raumbezogener sozialer und ökonomischer Entwicklungen geprägt und sieht sich schnell ändernden Nutzungsanforderungen sowie einer großen Vielfalt an Akteurskonstellationen gegenüber. Informalität stellt ein wichtiges Merkmal dar. Temporäre, eindeutig für einen befristeten Zeitraum angelegte Nutzungen können beispielhaft als Ausdruck kultureller Praxis der informellen Raumaneignung wahrgenommen werden. Es finden sich nicht nur vielfältige Akteure zusammen, es bieten sich auch unmittelbare und praktische Integrationsmöglichkeiten unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen. Sie eröffnen neue Nischen, können aber durchaus als Nukleus für neue Entwicklungen im Stadtquartier und dessen Aufwertung dienen. Die Potenziale dieser mobil angelegten Nutzungsbausteine werden inzwischen in ihrer strategischen Bedeutung als Teil der Projektentwicklung neuer Standorte und damit der Verwertungslogik städtischer Räume und Immobilien erkannt.

Nischen (in der Stadt) erhalten ihre Form und Ausprägung durch die sie umgebenden Elemente, denen sie in Wechselwirkungen verbunden sind. Städtebauliche Nischen sind (zunächst) meist unbeobachtet und unkontrolliert, sie werden erst wahrgenommen, wenn sie von (potenziellen) Nutzern als solche für raumbezogene Anliegen interpretiert werden; hermeneutisch geht es um das Verstehen von Zeichen und Symbolen. Wurden sie einst als Zwischennutzungen begonnen und haben sich im Sinne der Umfeldentwicklung stabilisiert und verstetigt, sind sie vielfach im Zuge der Aufwertung des Standorts dem ökonomischen Druck nur eingeschränkt gewachsen. Werden sie durch ökonomisch stärkere Nutzungen verdrängt, werden sie zu einem impliziten Bestandteil dynamischer Entwicklungen im Quartier, deren Protagonisten immer wieder neue soziale und räumliche Nischen suchen (müssen) und eröffnen und damit einen dynamischen Bedarf an Räumen befriedigen und selbst neue Impulse geben.

Die Qualitäten von Stadtquartieren und die Nutzung öffentlicher Räume sind zu einer weltweit umkämpften Ressource geworden und haben sich zu einem Thema räumlicher Planung und Steuerung von Nutzungen heraus destilliert, bei dem auch die Informalität von Orten und Prozessen ein Kennzeichen dieser Auseinandersetzung ist. Soziale und räumliche Integrationsanforderungen stellen sich in vielen Entwicklungsländern in bisher nicht bekannten Dimensionen dar, deren Problematik im europäischen Kontext nicht annähernd in vergleichbarer Schärfe als soziale und räumliche Ausgrenzung existiert. Die informelle, durch Arbeitsmigration bedingte Dynamik des rapiden urbanen Wachstums zu Megastädten führt zu räumlichen Transformationsprozessen der traditionellen Innenstädte und ihrer Quartiere, deren Freiflächen und Nischen immer weniger Raum für die Existenzsicherung unterer Einkommensschichten lassen. Eine hohe Distanzempfindlichkeiten der Haushalte beeinflusst nicht nur deren Verdrängung an andere Orte, sondern auch die öffentlich zugänglichen Räume, die für vielfältige Formen der Existenzsicherung und die Kompensation der engen Wohnverhältnisse für haushaltsbezogene Aufgaben interpretiert werden.

Diese informelle Entwicklungsdynamik der Urbanisierung basiert auf einer Strategie und Organisationslogik von Stadt- und Standortentwicklung innerhalb der Rahmenbedingungen des Bodenmarktes und staatlicher Deregulierung, folgt man Ananya Roy. Aushandlungsprozesse über den Zugang zu Ressourcen erfolgen in nur eingeschränkt transparenten Sphären außerhalb formeller Planungsregularien und –institutionen. Sie bestimmen in hohem Maße die räumliche und sozio-ökonomische Stabilität der ausgegrenzten Bevölkerung.

Der Beitrag widmet sich den Ausprägungen und institutionellen Rahmenbedingungen öffentlicher und privater Räume und Immobilien als für die jeweiligen Bedürfnisse und Zielsetzungen interpretierte Orte. Es wird der Versuch unternommen, planungspraktische und –theoretische Erkenntnisse und Überlegungen zu „Informalität“ als prägendes Merkmal und planerischer Intervention im rechtsstaatlich geprägten deutschen Kontext und den erratischen Rahmenbedingungen in ausgewählten Entwicklungsländern zusammen zu führen.

Siedlungszyklen und Übergangsprozesse bei selbstgenutzten Wohneigentumsimmobilien als Rahmen planerischer Interventionsstrategien

Beilein, Andreas – Technische Universität Dortmund
andreas.beilein@tu-dortmund.de

Die Hochphasen der Wohnsuburbanisierung sind gekennzeichnet durch die Expansion von Wohngebieten in Siedlungsringen und -zonen an den Rändern der Kernstädte und in Umlandgemeinden. Ein Großteil der Immobilienbestände besteht dabei aus Ein- und Zweifamilienhäusern, aus deren Entstehungskontext regelmäßig eine Prägung durch selbstnutzende Eigentümerhaushalte, hohe städtebauliche und soziostrukturelle Homogenität sowie eine geringe Fluktuation abgeleitet wird. Eine vorläufige Eingrenzung des Forschungsgegenstandes fokussiert so charakterisierte Wohngebiete der 1950er bis 1980er Jahre.

Die BewohnerInnen solcher Siedlungsgebiete befinden sich heute im letzten Lebensdrittel/-viertel bei starker Standortremanenz. Dennoch ist zu erwarten, dass ein Großteil der Bestandsimmobilien in den kommenden Jahren in Übergangsprozesse eintritt, ausgelöst durch altersbedingte Überforderungssituationen der Eigentümerhaushalte, Umzüge in altersgerechtere Wohnformen sowie Vererbung und eines damit verbundenen Verkaufs- oder Vermietungsinteresses der Erbgeneration. Eine deutliche Ausweitung des Wohnungsmarktangebotes an Bestandsimmobilien wird in der Fachdiskussion als sehr wahrscheinlich angenommen und bereits von ersten analytischen Studien gestützt.

Objekt- und lagebezogene Defizite, veränderte Wohnpräferenzen, aber auch die emotionale Bindung und Preiserwartungen der VerkäuferInnen könnten in Regionen mit sinkender Nachfrage in diesem Marktsegment zu kleinräumigen Unterschieden in den Vermarktungschancen der Immobilienbestände führen. Eine Ausdifferenzierung der Standorte in Wohngebiete mit schnellem Generationswechsel und Modernisierungseffekten, in eine qualitative Heterogenisierung der Standorte bis hin zu Wohngebieten mit einem hohen Anteil leer stehender und verwahrloster Objekte, kurzum ein deutliches Auseinanderdriften im Verlauf der skizzierten Übergangsprozesse, könnte die Folge sein.

Gleichzeitig stehen die mit den Wohnstandorten gealterten technischen und sozialen Infrastrukturen vor Modernisierungs- und Revisionsbedarfen. Aus Befragungen kommunaler Planungsakteure lässt sich der Eindruck gewinnen, dass dabei Unklarheiten bestehen, welche Entwicklungsverläufe und Problemlagen auftreten können, welche Handlungsoptionen bestehen und wie Transformationsprozesse in der gereiften Suburbia mit einer effizienten Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung koordiniert werden können. Der Beitrag für die Dortmunder Konferenz Raum- und Planungsforschung 2012 setzt dabei den Fokus auf den Abgleich vorliegender theoretischer Konzepte und empirischer Befunde zur Perspektive suburbaner Wohngebiete mit eigenen empirischen und planungsmethodischen Explorations für den Untersuchungsraum der gereiften Suburbia im Ruhrgebiet. Den Bezug zum Leitthema „Mobilitäten und Immobilitäten“ formt die Auseinandersetzung mit alternden Ein- und Zweifamilienhausgebieten zwischen blockierender und mobilisierender Immobilien- und Siedlungsentwicklung im Bestand. Als Ausgangspunkt dienen dabei drei Leitfragen: Wie lassen sich gealterte suburbane Eigenheimgebiete im Ruhrgebiet in ihrem Reife- und Übergangsprozess identifizieren, beschreiben und typisieren? Welche objekt- und subjektbezogenen Einflussfaktoren bestimmen diese Übergangsprozesse? Welche Ansatzpunkte bieten siedlungszyklische Übergangsprozesse für stadt- und regionalplanerische Bewertungen und Interventionen zur Optimierung der Siedlungs- und Infrastruktureffizienz? Der Zugang zu dem bislang lückenhaften und in Teilen diffusen Forschungsfeld erfolgt dabei insofern explorativ, als dass quantitative und qualitative Analyseoptionen auf unterschiedlichen räumlichen Ebenen hinsichtlich kommunaler und immobilienmarktbezogener Datenbestände, Ansätze der akteursbezogenen Motivforschung sowie die Potenziale von Modellierungs-, Bewertungs- und Szenariomethoden zur Annäherung an die Leitfragen getestet und im Sinne von orientierenden Zwischenergebnissen zur Diskussion gestellt werden.

Handlungsempfehlungen für die zukünftige, nachhaltige Nutzung von Einfamilienhausbeständen der 1950er bis 1970er Jahre

Berndgen-Kaiser, Andrea – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, Dortmund
andrea.berndgen-kaiser@ils-forschung.de

Ziel des Forschungsprojekts „Qualifizierungsstrategien für eine zukünftige, nachhaltige Nutzung von Einfamilienhaussiedlungen der 1950er bis 1970er Jahre“ war die Entwicklung von Handlungsoptionen für Kommunen zum Umgang mit dem Einfamilienhausbestand der Nachkriegszeit. Für Teile dieser Bestände wird es erhebliche Nachfrageprobleme geben, zum einen durch einen Rückgang der Bevölkerungsgruppen, die das Potenzial für die Einfamilienhausnachfrage darstellen, zum anderen aufgrund geänderter Lebensmodelle und Arbeitsformen, die zu einer Bevorzugung von Standorten mit guter Erreichbarkeit und Infrastrukturversorgung führen. Vor allem Bestände in aus demographischer und wirtschaftlicher Sicht problematischen Regionen und mit ungünstigen Lage- und baulichen Eigenschaften werden von Nachfrageproblemen betroffen sein. Auf Basis einer Analyse auf Kreis- und Gemeindeebene wurden 13 Kommunen in fünf westdeutschen Bundesländern ausgewählt. In diesen wurden vertiefte Fallstudienuntersuchungen durchgeführt, die auch Experteninterviews mit kommunalen und Immobilienexperten und eine Bewohnerbefragung umfassten. In zwei Workshops mit Experten der Immobilienwirtschaft, des Baurechts und der Sozialwissenschaften und den beteiligten Kommunen wurden die vom Projektteam vorgeschlagenen Handlungsoptionen diskutiert. Diese reichen von einer Wohnraum- und Quartiersanpassung für die zurzeit dort lebenden Bewohner über die Generierung neuer Nachfrager bis zur baulichen und nutzungsstrukturellen Veränderung.

Zirkuläre Migration und Habitat

Bertuzzo, Elisa – Humboldt-Universität Berlin
et_bertuzzo@hotmail.de

In meinem Post-Doc-Projekt beschäftige ich mich mit Habitat und zirkulärer Migration. Dabei interessieren mich insbesondere die Folgen der Fluktuation großer Bevölkerungsgruppen zwischen Stadt und Land und zwischen Agroregionen in Südasien.

Die zunehmend multilokalen Wohn- und Lebensformen verändern die kulturell geprägte Idee von Habitat. Dazu stelle ich zwei Hypothesen: 1) zirkuläre Migranten sind stets mit variierenden Horizonten konfrontiert – sie sind *translokalisiert*: Raum und Zeit, von der Perspektive der Bewegung erlebt und gedacht, erfahren einen epistemologischen Wandel; 2) wenn Menschen immer öfter Ort wechseln können/müssen, so könnten zeitliche Ordnungen – wann migriert man, nach welchen Zeiten und in welchem Rhythmus? – in Zukunft relevanter werden. In beiden Fällen stellt sich der Planung die Frage nach Ansätzen, die die neuen Lebensformen gerecht gestalten. Die Lebenserfahrungen der von mir zum Teil bereits befragten zirkulären Migranten in Bangladesch und Westbengalen stellen Wissen parat, welches ihre Wahrnehmung, Darstellung und Anpassung eines sich wandelnden Habitats beeinflusst und auch für die Raumplanung behilflich sein könnte.

Die gesteigerte Mobilität quer durch städtische und ländliche Räume scheint *Bewegungsräume* hervorzubringen, in denen Menschen mehr oder weniger kontinuierlich und in schwankender Zahl wohnen: Erwachsen hier „weder-ländlich-noch-städtische“ Lebensformen?

Multilokalität – Auswirkungen auf abgelegene, ländliche Herkunftsräume

Braukmann, Till – Universität Kassel
braukmann@asl.uni-kassel.de

Immer mehr Menschen leben multilokal – das heißt, sie haben einen zweiten (manchmal auch einen dritten, vierten...) Wohnsitz, den sie regelmäßig nutzen. Sie tun das zum Beispiel, weil sie in der Nähe ihrer Heimatstadt keine geeignete Arbeitsstelle finden, ein Ferienhaus besitzen oder eine Fernbeziehung führen.

In meiner Dissertation beschäftige ich mich mit denjenigen Multilokalen, die in ländlichen, peripheren Räumen leben und zum Arbeiten – in der Regel während der Werkzeuge – anderswo leben. Dabei geht es um die Frage, wie sich diese Lebensweisen auf die betroffenen Orte und ihre gesellschaftlichen und ökonomischen Strukturen auswirken. Im Hintergrund steht die These, dass Multilokalität einen stabilisierenden Effekt auf diese Standorte ausübt indem sie in vielen Fällen Abwanderung und Arbeitslosigkeit verhindert und durch die Familien der Betroffenen die demografische Situation verbessert.

Auf der Basis einer Fallstudie über Multilokale in einer ländlichen Gemeinde in der Altmark sollen Hypothesen, Erkenntnisse und erste Schlussfolgerungen vorgestellt und diskutiert werden.

When runways move but people don't: O'Hare International Airport's Modernization Program

Cidell, Julie – University of Illinois
jcidell@illinois.edu

In the current modernization project at O'Hare International Airport in Chicago, the discourse of the project as "modernization" rather than "expansion" was carefully chosen. The airport *is* physically expanding and *is* adding runways. However, as airport owner and operator, the city of Chicago claims that runways are being "moved", not closed in one place and added somewhere else. On the one hand, this enables the city to claim that they are only adding one new runway when in reality they are constructing four. A runway obviously cannot be picked up and moved across an airfield in the way that even a building can. On the other hand, O'Hare's modernization project illustrates the extent to which mobility/immobility discourse is already present within public policy, as well as the political advantage that is seen to accrue from taking advantage of it.

Peter Adey has drawn on Urry's mobility/mooring distinction to argue that moorings themselves are moving; it is only their glacial speed relative to other objects that makes them appear to be still. However, for most observers, there *is* a clear distinction between mobility and immobility, and that distinction has real, material consequences for people's lives and livelihoods. What I argue in this paper is that while objects or complexes such as airports may in fact be mobile, the corresponding or relative immobility of the surrounding built environment—roads, factories, houses, etc.—has significant implications for decision-making at the city and household levels that are not fully considered in either policy or academic research.

I explore this argument through an analysis of interviews and documents concerning the modernization/expansion project currently underway at O'Hare. This project was bitterly opposed by many of O'Hare's neighboring municipalities, some of which were originally planned in the 1960s to keep residential development out of the flight paths of the runways. Now that the runways have moved, new areas of these municipalities will be exposed to aircraft noise, including residential areas that were previously clear. The land uses within these municipalities are not mobile on the same time scale as the airport; entire neighborhoods cannot be moved out of the newly-noisy areas, and industrial development or other compatible land uses cannot be moved in. The material consequences for thousands of nearby residents may therefore be severe, including negative health effects, reduced property values, and being literally or figuratively trapped indoors. The built environment may change over time, may even be considered mobile, but its relative immobility marks it as fixed and stable in the lives of people within and adjacent to it, with discursive and material consequences.

Internationale Flughäfen. Mehr als Immobilienstandorte!

Conventz, Sven – Technische Universität München
Thierstein, Alain – Technische Universität München
conventz@tum.de

Die Immobilie Flughafen regelt als raumgebundene Infrastruktur in erster Linie den reibungslosen Ablauf des Luftverkehrs. Diese verkehrstechnisch zwar zutreffende Kurzbeschreibung von Flughäfen greift jedoch im Hinblick auf die gegenwärtigen Entwicklungen an internationalen Flughäfen zu kurz, da sie insbesondere solche Funktionen vernachlässigt, welche den Flughafen als ein für Passagiere, Nicht-Reisende und Frachtgüter vielschichtiges System mit diversen und flexiblen Anschlüssen an lokale, regionale, nationale und internationale Märkte erscheinen lässt. Traditionelles Verständnis von Flughafen als Ort von ankommenden und abfliegenden Flugzeugen hat sich stark gewandelt. Flughäfen sind heute Interaktionsräume und Verkehrsknotenpunkte zugleich, die aufgrund ihrer absehbaren Entwicklungspfade zunehmend als Informations-, Geschäfts- und Wissensdrehscheiben fungieren. Heute haben sich viele Flughäfen zu multifunktionalen und multimodalen Immobilienstandorten, zu Knotenpunkten des Informationsaustausches und des globalen Warenhandels verdichtet. Die Überlagerung von unterschiedlichen leistungsfähigen Transportmodi aus Luft, Schiene und Straße hat eine einzigartige Standortqualität auf der Schnittstelle von globalen, nationalen, regionalen und lokalen Verkehrsströmen hervorgebracht. Damit sind Flughäfen nicht mehr nur als einfache Punktgrößen zu begreifen, sondern als Netzwerkinfrastrukturen, die einen entscheidenden Beitrag für die Wertschöpfung wissensintensiver Unternehmen leisten. Das Zusammenspiel von Service- und Netzwerkinfrastruktur hat Flughäfen und ihre direkten Umfeldler zu hochattraktiven Standorten für eine Vielzahl wissensintensiver Firmen werden lassen, für welche sowohl relationale als auch geographische Nähe entscheidend ist. Dabei kommt die Nachfrage heute nicht mehr nur von Unternehmen mit direktem Bezug zum Fluggeschäft wie zum Beispiel der Logistikindustrie. In den neuartigen bürostandörtlichen Mustern um die immobile Infrastruktur Flughafen lässt sich das komplexe Wechselspiel vom Immobilität und Mobilität ablesen. Erste Ergebnisse zeigen, dass Flughäfen nicht mehr primär als Infrastruktureinrichtung wahrgenommen werden, sondern als vorteilhafter Immobilien- und Geschäftsstandort. Multimodalität in Verbindung mit einer hochwertigen Dienstleistungsinfrastruktur wird zunehmend als entscheidender Wettbewerbs- und Entwicklungsvorteil im Rahmen der internen und externen Leistungserstellung erachtet. Der Beitrag fragt u.a. nach den treibenden Kräften hinter den neuartigen Immobilienstandorten an internationalen Flughäfen und deren direkten Umfeldern. Im Mittelpunkt steht ferner die Frage nach der expliziten Rolle internationaler (Hub)Flughäfen für wissensintensive Unternehmen im Prozess der Wissensgenerierung, der Leistungserstellung bzw. der Optimierung unternehmerischer Wertschöpfungsbeziehungen. Referenzpunkte sind die Flughäfen Amsterdam, Düsseldorf, Frankfurt und Zürich.

Der Motilitäts-Ansatz – Einordnung und Kritik

Dangschat, Jens S. – Technische Universität Wien
dangschat@srf.tuwien.ac.at

Vor etwa zehn Jahren wurde in Lausanne der sog. Motilitäts-Ansatz entwickelt. Die AutorInnen (Kaufmann, Bergman, Joye, Flamm u.a.) halten diesen Blickwinkel für die Analyse einer Gesellschaft für notwendig, die durch Mobilität, Netzwerke und Bewegung im Raum gekennzeichnet ist. Der Motilitätsansatz besteht im Prinzip aus zwei Elementen:

- a. eine Anwendung sozialpsychologischer und wahrnehmungstheoretischer Erkenntnisse zur Wahrnehmung und Bewertung der objektiven Angebote des Verkehrssystems vor dem Hintergrund eigener Erfahrungen und der Einschätzung von Handlungsmöglichkeiten auf die Mobilität von Personen, Waren, Informationen und Gedanken und
- b. eine Sichtweise auf die unterschiedlich verteilte Kapazität, sich im Mobilitätssystem (Verkehrs- und Informationssystem) bewegen zu können, als Kapital im bourdieuschen Sinne.

Nach der knappen Darstellung des in der deutschsprachigen Literatur kaum rezipierten Ansatzes soll dieser in meinem Beitrag kritisch eingeordnet und fortgeführt werden. Als ein erster Schritt wird die Sichtweise auf „Motilität als Kapital“ über die terminologische Verwendung hinaus in eine komplexe sozialräumliche Ungleichheitstheorie eingeordnet (Klassen- und Habitus-Konzept von Bourdieu). Damit wird die Voraussetzung dafür geschaffen, die Wahrnehmung und Bewertung von Mobilitätspotenzialen sozial selektiv zu analysieren (und nicht wie in der Motilitätsforschung als Ausdruck von Persönlichkeit).

Aus diesen Überlegungen wird es möglich, eine Typologie über Personengruppen zu entwickeln, mit der eine unterschiedliche Wahrnehmung und Bewertung des Mobilitätssystems („coping“) als Voraussetzung für eine unterschiedliche Mobilitätsteilhabe beschrieben und erklärt werden kann. Dazu sollte aber auch die ‚hardware‘, d.h. der materielle Hintergrund der (unterschiedlichen) Raumausstattung berücksichtigt werden, da diese sowohl Gelegenheitsstrukturen und Erreichbarkeiten auf der einen Seite determinieren, als auch die Verteilung von Personen im Raum aufgrund ihrer unterschiedlichen Haltungen zu Wohnstandort-Qualitäten, Mobilitätsmuster und sozial(räumlich)er Selektivität (Segregation) auf der anderen Seite.

Diese Konzeption ist in dreierlei Hinsicht interessant:

- a. für zielgruppenspezifische Verkehrsplanungen (die bislang noch sehr stark auf „objektiven“ Gegebenheiten aufbauen),
- b. für zielgruppenspezifische Formen der Information, Aufklärung und Schulung, um das Mobilitätsverhalten zu beeinflussen und
- c. um die aktuelle sozialwissenschaftliche Ungleichheitsforschung zu ergänzen, die bislang die Möglichkeit, mobil zu sein, als Ausdruck sozialer Ungleichheit ebenso übersehen hat, wie deren Folge für die Verfestigung bestehender sozial (räumlich)er Ungleichheiten.

Eine raumbezogene Handlungstheorie zur Erklärung von Mobilitäts-Differenzen

Dangschat, Jens S. – Technische Universität Wien
Hertzsch, Wencke – Technische Universität Wien
Mayr, René – Technische Universität Wien
Segert, Astrid – Institut für höhere Studien, Wien
dangschat@srf.tuwien.ac.at

Verkehrsplanung war lange darauf angewiesen, die künftigen Herausforderungen des Verkehrswachstums einzuschätzen und so die Verkehrssysteme vorausschauend ausbauen zu können. Dazu wurden gegenwärtige und künftige (quantitative) Verkehrsleistungen erhoben und prognostiziert werden. Mit der Herausforderung der Verkehrsvermeidung und der -verlagerung auf umweltgerechtere Verkehrsmittel hat inzwischen das „warum“ und „wie“ der Mobilität sowie das Mobilitätsverhalten von Personen an Bedeutung gewonnen. Damit veränderten und erweiterten sich disziplinäre, methodische und theoretische Zugänge zur Mobilitätsforschung, wovon insbesondere Sozialwissenschaften profitiert haben.

Ein dezidiert sozialwissenschaftlicher Ansatz wurde durch den sog. ‚mobility turn‘ unterstützt (vgl. Urry 2000, 2004), wonach soziale Gruppen nicht mehr in ihren statischen Zuordnungen zu Wohnstandorten, sondern in ihren unterschiedlichen Bewegungsmustern und Netzwerken thematisiert werden.

Dazu bedarf es einer Handlungstheorie, die geeignet ist, unterschiedliches Mobilitätsverhalten verstehen, erklären und prognostizieren zu können. Diese liegt bislang weder in den Sozialwissenschaften noch in der Mobilitätsforschung vor.

Im Rahmen des Vortrages werden die Kernthesen einer Theorie skizziert und empirisch geprüft. Grundlage hierfür ist das Forschungsprojekt „mobility2know (m2k)“. Das theoretische Modell basiert auf den Annahmen von Bourdieu (Struktur-Habitus-Praxis-Reproduktions-Schema), auf einer differenzierten Raumtypologie („hard facts“) und auf einem reflexiven Raumverständnis (Löw, Dangschat). Es besteht aus fünf Elementen, mit denen eine differenzierte Disposition für Mobilitätsverhalten (einschließlich Technikaffinität und -nutzung) erklärt werden kann: 1. eine differenzierte Typologie nach sozioökonomischer Lage und Haushaltsstruktur, 2. eine Zuordnung zu sozialen Milieus (Habitus-Konzept), 3. die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln, 4. die Siedlungs- und Ausstattungsstruktur des Wohnstandortes (Mikro-Standort) und 5. die regionalen Erreichbarkeiten der wesentlichen Einrichtungen.

Anhand von ausgewählten Beispielen werden auf der Basis einer Auswertung von ca. 1.000 Interviews in zwölf Politischen Bezirken Österreichs empirische Zusammenhänge dargestellt, die Stärken und Schwächen (insbesondere hinsichtlich des Milieuansatzes und Abgrenzung zu dem Ansatz der Mobilitätsstile und der erarbeiteten Raumtypologien) dieses theoretischen Ansatzes verdeutlicht und dessen Weiterentwicklung diskutiert werden. Abschließend werden grundsätzliche theoretische und planungspraktische Schlussfolgerungen für die Mobilitätsforschung, die raumbezogene sozialwissenschaftliche Forschung, die Verkehrs- und Raumplanung sowie Forschungsförderung zur Diskussion gestellt.

Mobilitätsalltag von Einkommensarmen im städtischen Raum

Daubitz, Stephan – Technische Universität Berlin
stephan.daubitz@tu-berlin.de

Wie sieht der Mobilitätsalltag von Einkommensarmen genau aus? Mit dem qualitativen Erhebungsinstrument des problemzentrierten Interviews wurden Einkommensarme in Berlin befragt. Die ersten Ergebnisse der Auswertung von Interviews zeigen ein sehr heterogenes Bild der Mobilität von Einkommensarmen.

Die Strategien und Gewohnheiten unterwegs zu sein sind recht unterschiedlich. Zum einen werden – zumeist von Alleinerziehenden – hocheffizient Wege geplant und bestritten, zum anderen gibt es Menschen, deren Aktionsradius sich nur noch im unmittelbaren Umfeld bewegt; sie sind nicht mehr in der Lage ihre Wege zielgerichtet wahrzunehmen. Es gibt also hochmobile Einkommensarme wie auch Menschen, die wenig mobil bzw. gar nicht mehr mobil sind.

Warum der Möglichkeitsraum in dieser Gruppe so unterschiedlich ausgeprägt und wahrgenommen wird hat viele Gründe (Bildungsstand, Funktionieren eines sozialen Netzwerks, biographische Hintergründe, Verfügbarkeiten von Verkehrs- und Kommunikationsmitteln). Vielen ist die Einschränkung ihres Möglichkeitsraums durch die finanzielle Barriere schmerzlich bewusst und sie entwickeln Strategien um ihre Mobilität zu erhalten. Andere resignieren und werden zunehmend immobil. Beide Formen sind nicht freiwillig gewählt. Sie unterliegen einerseits dem Zwang mobil sein zu müssen aufgrund der Anforderungen der hochmobilen Gesellschaft; andererseits sind sie den unterschiedlichsten Einschränkungen unterworfen.

Wohnstandortentscheidungen von Familien mit Kindern: Zwischen Wohnwünschen und Alltagsorganisation

Dittrich-Westbuer, Andrea – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, Dortmund
Osterhage, Frank – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, Dortmund
frank.osterhage@ils-forschung.de

Lange Zeit galten Familien mit Kindern als „klassische Suburbaniten“, die – ein gewisses Einkommen vorausgesetzt – der Stadt den Rücken kehren, um ihren Wunsch vom Wohnen im Grünen verwirklichen zu können. Seit einigen Jahren gibt es jedoch Hinweise darauf, dass immer mehr Haushalte auch nach der Familiengründung in den Städten verbleiben. Hiermit verbunden ist die Frage nach den Perspektiven unterschiedlicher Wohnstandorte in der Stadtregion: Während über einen anhaltenden Trend in Richtung Reurbanisierung berichtet wird, wird die Zukunft suburbaner Wohngebiete in Frage gestellt.

Vor diesem Hintergrund sollen im vorgeschlagenen Beitrag die Wohnstandortentscheidungen von Familien mit Kindern näher beleuchtet werden. Unter Beachtung von Haushaltsmerkmalen wie Anzahl und Alter der Kinder und den bestehenden erwerbsbezogenen Haushalts- und Geschlechterarrangements sollen u. a. folgende Fragen beleuchtet werden:

Welche Quartierstypen werden von Familien mit Kindern bevorzugt gesucht? Wie verläuft die Suche nach einem neuen Wohnstandort?

Welche Rolle spielen unterschiedliche Kriterien bei der Wohnstandortwahl? Wie stellt sich das Zusammenspiel zwischen Wohnstandort und Aktionsraum des Haushaltes dar?

Der Beitrag kann sich auf die Ergebnisse aus zwei größeren empirischen Untersuchungen stützen. Hierbei wurden Befragungen in den Regionen Bergisches Land und Bonn bzw. Köln/Bonn, Leipzig/Halle und Östliches Ruhrgebiet durchgeführt.

Multilokales Wohnen: Formen und Verbreitung in Deutschland

Dittrich-Wesbuer, Andrea – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, Dortmund
Föbker, Stefanie – Geographisches Institut der Universität Bonn
andrea.dittrich-wesbuer@ils-forschung.de

Multilokale Lebensformen haben als Forschungsgegenstand in Deutschland einen merklichen Bedeutungsgewinn erlangt. Während das Leben an zwei Orten in der Vergangenheit häufig als (temporäre) Übergangsform der dauerhaften Migration oder als eine Variante des Fernpendelns verstanden wurde, überwiegt inzwischen das Verständnis einer in zahlreichen Erscheinungsformen auftretenden Lebensweise mit gesamtgesellschaftlicher Relevanz. Allerdings gibt es zahlreiche Forschungslücken, die insbesondere auch die Quantifizierung von multilokalen Phänomenen betreffen. So mangelt es bislang an einer systematischen Erfassung. Zudem gibt es zahlreiche methodische Schwierigkeiten (u.a. fehlende Sensibilität der Befragten, Mängel der amtlichen Statistik), so dass vorliegende Bevölkerungsbefragungen nur begrenzte Aussagekraft beanspruchen können.

Auf der Grundlage eigener empirischer Ergebnisse wird der Vortrag vorliegende Daten zur quantitativen Bedeutung unterschiedlicher Ausprägungen multilokalen Wohnens in Deutschland beleuchten. Dabei wird u.a. der Frage nachgegangen, wie sich die einzelnen Formen näher charakterisieren lassen und welche räumliche Relevanz sie haben.

Über die Darstellung der Ergebnisse hinaus werden die Möglichkeiten und Grenzen der Erfassbarkeit multilokaler Lebensarrangements mit Hilfe standardisierter Erhebungen reflektiert.

Infranationale und transnationale Multilokalität: ein empirischer Vergleich der Profile auf Basis einer französischen Befragung

Duchêne-Lacroix, Cédric – Universität Basel
c.duchene@unibas.ch

Der vorgeschlagene Vortrag beruht auf der Einigung zwei bisher getrennte Forschungsfelder. Die Forschung über transnationale Migrationen sowie die Forschung über das multilokale Wohnen. Mit den transnational Studies fokussiert man sich schematisch auf der Wechselwirkung der Mobilität („Menschen, Ideen, Dinge, Kulturen, Kapital“) mit den nationalen politischen und kulturellen Territorien, mit den nationalen Gesellschaften. Andere Themen werden unter dieser Lupe analysiert. Migranten versuchen die geographischen, kulturellen, sozialen Grenzen zu überwinden, mit der Verwaltung umzugehen, sich in den Gesellschaften sozial zu integrieren.

Die multilocality studies fokussieren sich auf das Wohnen in mehreren Orten und das Zirkulieren zwischen Lebensorten. Sie begrenzen sich praktisch bisher auf infranationale Felder, auf dem Umgang mit den Lebensorten, die lokale Integration, Teilhabe und Identifikation.

Die epistemologische Perspektive ist also unterschiedlich. Dennoch könnten in der Praxis, infranationale und transnationale Multilokalen Gemeinsamkeiten teilen: Umgang mit der Abwesenheit, „Doing family“ in der Ferne oder Raumkompetenzen. Man weiss auch, dass die (infra- und internationalen) Mobilen sind z.B. häufiger diplomiert als die anderen. Es ist auch gut möglich – so die These – , dass infranationale mit transnationale Multilokalen häufiger ähnliche Profile aufweisen als Multilokalen mit Monolokalen.

Ist diese These empirisch und statistisch prüfbar? Die Frage war bisher aufgrund des Datenmangels sehr schwierig zu beantworten: eine repräsentative Befragung, groß genug, um besondere Populationen wie die infranationalen und transnationalen Multilokalen zu beschreiben und zu vergleichen, fehlte. Es ist nicht mehr der Fall. Das empirische Material des Vortrags besteht nämlich aus einer großen Befragung des *Institut National des Etudes Démographiques* in Kooperation mit dem *Institut National des Statistiques et des Etudes Economiques*. Der selbstausgefüllte Befragungsprobe sammelt zirka 20.000 und die Hauptbefragung über 365.000 statistische Beobachtungen (Befragten). Die Befragungen wurden jeweils 2010 und 2011 durchgeführt. Der Vortrag wird zum ersten Mal Profile (Soziodemographie, kulturelles Kapital, Familienkonfiguration, Intensität der Multilokalität, Raumbiographie) der infranationalen und transnationalen Multilokalen (sowie Monolokalen) vorstellen und vergleichen können.

„Standortofferte“, „Motilität“ und „Raumkapital“: Analyse einiger Konzepte, um den Paradox der Mobilität/Immobilität zu überwinden

Duchêne-Lacroix, Cédric – Universität Basel
Schad, Helmut – Hochschule Luzern
c.duchene@unibas.ch

In der öffentlichen Meinung wird räumliche Mobilität mit Leben (*vita activa*), Fortschritt und Austausch positiv assoziiert. Immobilität hingegen wird als stigmatisierend, degradierend, passiv interpretiert. Immobilität kann so als „Exklusionszeichen“ wahrgenommen werden. Mit den Polen der Mobilität und Immobilität wird deshalb gleichzeitig ein Raum der wahrgenommenen sozialen Inklusion und Exklusion aufgespannt. Kann Immobilität oder zumindest ein individuell bewusst reduzierter Aufwand für räumliche Mobilität unter diesen Rahmenbedingungen überhaupt noch als „Luxus“ oder als anzustrebender sozialer Wert erscheinen? Um dieser Frage nachzugehen, wird das Phänomen der Mobilität in einer Perspektive dargestellt, die weitere Aktivitäten und Potentialitäten der Menschen berücksichtigt.

Räumliche Mobilität ist ein beobachtbarer Teil der menschlichen Aktivitäten und selbst in der Regel auf andere Aktivitäten bezogen oder aus diesen resultierend. Involviert sind dabei „technische Infrastrukturen“ in der einen oder anderen Form (Verkehrswege, Verkehrsmittel, Kommunikationsmittel) als Voraussetzungen für die Bewegung der Körper oder für die virtuelle „Mobilität“, letztere als eine Ergänzung oder manchmal auch ein Substitut der physischen Bewegung. Mit Bezug auf die Akteur-Netzwerk-Theorie gehören solche mobilitätsermöglichenden Artefakte neben den Artefakten und den Personen an den aufgesuchten Orten zu den Elementen, die die Menschen potentiell mobil *sowie potentiell lokal* machen. Aus einer anderen Perspektive können die Elemente des für die Mobilität benutzten geographischen Raums auch als Projektionsraum der sozialen Ordnung gelesen werden (etwa im Sinne: „ich bin sozial, wo ich wohne und wo ich mich sonst noch aufhalte“). Die soziale Position ergibt sich dann unter anderem aus Kapitalien, über die Individuen dann für die Nutzung von Orten, für die Bewegung zwischen Orten und für das Aufrechterhalten von Beziehungen über mehrere Orte hinweg verfügen.

Am Beispiel des Phänomens der Multilokalität – hier: des multilokalen Wohnens – werden theoretische Konzepte mit sehr unterschiedlichen Zugängen zum Thema diskutiert: die Konzepte der „Motilität“, des „Raumkapitals“, der „Standortofferten“ sowie der Akteur-Netzwerke der Mobilität. Der Beitrag zielt darauf ab, die Chancen und Grenzen dieser Konzepte für Studien zum multilokalen Wohnen zu klären und Anknüpfungspunkte für empirische Studien im Themenfeld zu zeigen. Zur Illustration dienen einzelne empirische Beispiele.

Netzwerker noch Nomaden. Umriss einer Sozialtopologie hochmobiler Lebenswelten.

Endres, Marcel – Technische Universität Darmstadt
endres@ifs.tu-darmstadt.de

Ziel des Vortrags ist es, jüngere sozialtheoretische Entgrenzungsdiskurse und deren Widerspiegelung in Konzepten „mobiler Subjektivierung“ mit Ergebnissen einer qualitativen Mikroanalyse hochmobiler Lebensstile zu konfrontieren. Als theoretische Kontrastfolie dienen hierbei mehrere elementare Einwände an der kategorialen Dichotomie von „Ort“ und „Mobilität“ in den Sozialwissenschaften sowie an technikdeterministischen und kulturessentialistischen Signaturen innerhalb des sogenannten „new mobility paradigm“. Ein zweiter Abschnitt konkretisiert Befunde aus Interviews mit Gesprächspartnern, deren Lebensorganisation durch permanente hohe Mobilität und Multilokalität geprägt ist. Hierdurch sollen mögliche Umriss einer subjektzentrierten Typologie hochmobiler Praktiken und Erfahrungen erkennbar gemacht werden. Hieran anknüpfend sollen zwei wirkungsmächtige mobilitätstheoretische „Narrative“ diskutiert werden: zum einen, inwiefern intensive räumliche Mobilität tatsächlich mit einem wachsenden „Ortsverlust“ und sozialräumlichen Desintegrationsmechanismen einhergeht; zum anderen, inwiefern tatsächlich von einer reziproken Verstärkung von räumlicher Mobilität und der Nutzung mobiler Informations- und Kommunikationstechnologien gesprochen werden kann. Die hierbei eingenommene sozialphänomenologische Perspektive soll es schließlich ermöglichen, hochmobile Lebenswelten als nicht nur strukturelle Folgen, sondern ihrerseits generische Elemente sozialer Räumlichkeit zu interpretieren.

Mobilität und Immobilität als Sujet einer urbanen Kunst.

Ernst, Wolf-Dieter – Universität Bayreuth
w.ernst@uni-bayreuth.de

Mit dem Internet und der Digitalisierung aller Lebensbereiche wird deutlich, dass sich moderne westliche Gesellschaften in besonderer Weise durch die Darstellung ihrer Mobilität auszeichnen. Mobilität ist ein urbaner Lebensstil, der durch bestimmte Gadgets und einen bestimmten Habitus zum Ausdruck gebracht wird. Theatermacher wie Blast Theory, Rimini Protokoll und Gob Squad nahmen und nehmen diesen urbanen Lebensstil von Mobilität kritisch auf. Dabei machen sie häufig Gebrauch von symbolischer Immobilität, die der urbanen Mobilität entgegen gesetzt wird. Sie verweigern, im Verkehrsstrom sich bewegen zu lassen oder produzieren bewusst Verirrungen, Aufläufe oder Überlastungen bestehender Systeme, um so den Grad an alltäglicher Mobilitätsleistung zu reflektieren. Diese künstlerische Transformation von Mobilität zeichnet sich dabei durch drei Aspekte aus.

- a. Sie vermischt Produktion und Rezeption.
- b. Sie bildet hybride Formationen aus Subjekten und Objekten.
- c. Sie sind nicht in Kategorien von Kunst und Alltag zu fassen.

Der Vortrag stellt die zentralen Konzepte und Strategien der Darstellung von Mobilität und symbolischer Immobilität in den darstellenden Künsten vor und zielt auf eine interdisziplinäre Diskussion mit Stadt- und Raumplanern, Architekten und Szenografen um zu einem wissenschaftlich vertieften Gespräch über neue Formen der Im/Mobilität zu gelangen.

Mittel für die Dorfentwicklung statt für die Familie – Projekte malische Emigranten in Paris

Gaesing, Karin – Technische Universität Dortmund
karin.gaesing@web.de

Im Rahmen des von GIZ und KfW geförderten Projekts ‚Programme d’Appui aux Collectivités Territoriales‘ (PACT) in Mali wird der dortige Dezentralisierungsprozess unterstützt. Eine Maßnahme in diesem Programm ist die partizipative Erarbeitung von Entwicklungsplänen auf kommunaler Ebene. Auch die Gemeinde Siby hat solch einen Entwicklungsplan erarbeitet. Ein Teil der geplanten Aktivitäten wird durch einen lokalen Entwicklungsfonds finanziert. Bedingung ist allerdings, dass die Gemeinde die Implementierung des Plans zu einem festgelegten Teil selbst finanziert.

Ein paar Gemeindemitglieder hatten die Idee, die Abkömmlinge ihres Dorfes in Paris wegen einer finanziellen Beteiligung zu kontaktieren. Diese helfen ihren Familien im Dorf mit regelmäßigen Geldsendungen. Mit Unterstützung der GIZ unterbreiteten die Bürgermeister von Siby ihren Verwandten in Paris die Idee, stellten ihnen den Gemeindeentwicklungsplan vor und öffneten damit die Tür für eine kontinuierliche Dorfentwicklung.

Die grenzüberschreitende Wohnmobilität zwischen Luxemburg und seinen Nachbarregionen

Gengler, Claude – Stiftung Forum EUROPA, Luxemburg
forumeur@pt.lu

Der Vortrag behandelt das Thema der grenzüberschreitenden Wohnmobilität zwischen Luxemburg und seinen Nachbarregionen Lothringen (F), Wallonien (B), Rheinland-Pfalz (D) und Saarland (D). Gemeinsam bilden sie die Großregion SaarLorLux/Rheinland-Pfalz/Wallonien, eine der größten, ältesten, bevölkerungsreichsten, kompliziertesten und spannendsten Grenzregionen Europas. Mit Hilfe von Datensätzen der Aufsichtsbehörde für die Soziale Sicherheit werden die Bedeutung und die Entwicklung des Phänomens beschrieben, die Herkunfts- und Zielgebiete bestimmt sowie erste Typisierungsversuche der „Auswanderer“ vorgenommen. Das Kernstück der Untersuchung besteht aus den Ergebnissen einer empirischen Forschungsarbeit, die von der Stiftung Forum EUROPA initiiert und vom Forschungsinstitut CEPS/INSTEAD durchgeführt wurde. Tausende Arbeitnehmer haben in den letzten Jahren Luxemburg verlassen, um sich im nahen Grenzgebiet niederzulassen, ohne dabei ihre Arbeit im Großherzogtum aufzugeben. Dieses Phänomen birgt unterschiedliche Facetten, die zum Teil große Auswirkungen auf das tägliche Leben haben, etwa auf die Wohnsituation und die Aktivitätsräume. Warum ziehen die Menschen aus Luxemburg weg? Wie verändern sich ihre Wohnverhältnisse? Wie (un)zufrieden sind sie nach dem Umzug? Wie verändern sich ihre Lebensgewohnheiten, ihre Aktivitätsräume, ihr Mobilitätsverhalten? Bedauern sie den Wegzug? Der Vortrag wird auf diese und weitere Fragen erste verlässliche Antworten liefern.

Time use of the mobile and immobile in time-use surveys and transport surveys

Gerike, Regine – Technische Universität München
Twaddle, Heather – Technische Universität München
Wagner, Thomas – Technische Universität München

Both time-use surveys and transport surveys provide valuable data for analyzing people's (im-) mobility. Historically, time-use research has been well coordinated (Szalai, 1972) and this coordination continues today with the current HETUS (Harmonised European Time Use Survey).¹ Earlier German work was conducted by the Federal Statistical Office (Statistisches Bundesamt) in 1991/92 and 2001/02 using a 5-min interval for the first wave and a 10-min interval for the second wave (Gerike, 2009).² However, time budget surveys do not satisfactorily cover the spatial aspects necessary for transport modelling. Their interval format leads to underreporting of trips shorter than the prescribed interval (Hubert, 2008). Therefore, it is not surprising that there is little transport related work which uses time-use surveys (see Kramer, 2005 as an exemption). Time-use surveys should provide a more comprehensive assessment of travel as there is no reason to underreport travel (Hubert, 2008; Van Wee, 2006) by claiming not to have left home or by omitting individual trips or tours.

Assessments using travel diaries are more common in research on travel behaviour than time-use surveys, but they generally lack national or international standards. *Mobilität in Deutschland* (2002; 2008), the System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) and the Deutsche Mobilitätspanel (MOP) are the most important German transport surveys.³

One advantage of the travel diary is the clear focus on the movement of travellers, and their stages, trips and tours. The now common geocoding of their destination allows the addition of further data from the relevant network models and public or commercial geo-information. However, travel diaries do not record details of the activities between two movements but rather aggregate them into a general trip purpose: e.g. work, instead of meeting, reading, telephone conference and writing. They also omit secondary activities, even those undertaken during travel. Soft refusal, partial non-reporting by omitting trips or by claiming to have stayed at home, is more likely in travel diaries because this is an easy way for the respondent to reduce the response burden (Hubert, 2008).

Hubert et al. (2008) compare nationwide transport surveys and time-use surveys for Belgium, France and Great Britain with the result that the surveys “*tell parallel stories, but that the levels of the variables are significantly different with lower immobility rates and longer travel times reported in the Time-Use Surveys*” (Hubert, 2008, p. 641).

Building on this work, this paper compares time-use and socio-demographic characteristics for mobile and immobile people in the German time-use survey 2001/02 and in MID 2002. The analysis confirms the value of both types of surveys and provides insights into travel and non-travel activities.

In the second part of the paper, the design for a combined time-use-transport-survey is presented. The one-day diary is based upon the design of time-use surveys, but puts a large focus on travel activities and asks for information on detailed start and end time and location for any trips. The time-use-transport diary design does not utilize set time intervals, but rather leaves the respondent free to select the time frame of the activity or trip. This was done in a conjoint effort to reduce the likelihood of the omission of trips shorter than defined interval as well as to minimize the probability of the complete omission of trips to reduce the workload for the respondent.

The survey design is described and first experiences are reported. The field work will be finished by late September. The results are discussed qualitatively as the targeted sample size of 50 respondents is small and not representative. Finally, steps for further research on surveying of time use with a special focus on trips times are discussed.

¹ See <https://www.h2.scb.se/tus/tus/>; <http://www.timeuse.org>.

² See <http://www.forschungsdatenzentrum.de/bestand/zeitbudget/index.asp>.

³ For an overview of Europe, see Rizet (2008).

Der Einfluss von Transaktionskosten auf räumliche Muster der Nutzung und Produktion von Wissen im deutschen Städtesystem

Growe, Anna – Technische Universität Dortmund
anna.growe@tu-dortmund.de

Der Austausch von Waren und Dienstleistungen findet auch in der globalisierten Gesellschaft nicht ortlos statt, sondern ist räumlich verankert. Trotz umfangreicher Verkehrs- und Kommunikationsinfrastrukturen haben somit *bestimmte* Orte nach wie vor eine große Bedeutung in ökonomischen Prozessen. Dabei rücken besonders Städte in den Fokus, da sie als Knoten in ökonomischen Netzwerken verstanden werden (Sassen 1991, Castells 1996, Camagni 2004). Die Bewertung von Standortvorteilen dieser Orte hat sich jedoch durch veränderte Produktionsprozesse

ebenfalls geändert. Zum Beispiel führt die zunehmende Bedeutung von Wissen für die Steuerung und Kontrolle globaler Produktionsprozesse zu einer zunehmenden Bedeutung der Standorte, an denen dieses Wissen produziert werden kann. Eine Schlüsselrolle spielen dabei wissensintensive Dienstleistungen, die Wissen für andere Unternehmen produzieren und als Gut anbieten (Stein 2002; Kujath 2007; Strambach 2009). Mit Hilfe dieser Dienstleistungen können Unternehmen leichter neue Märkte erschließen und globale Wirtschaftsprozesse organisieren. Wissensintensive Dienstleistungen können jedoch differenziert werden. Ein Ansatz beruht auf verschiedenen Wissensformen, die von den Dienstleistern im Produktionsprozess genutzt werden: analytisches, synthetisches und symbolisches Wissen. Der Austausch dieser drei Wissensformen ist mit unterschiedlichem Aufwand und Informationseinbußen verbunden (Asheim/Gertler 2007; Gertler 2008: 215). Die Bedeutung von *bestimmten* Orten unterscheidet sich somit für Dienstleistungen, die unterschiedliche Wissensformen nutzen:

- Je spezifischer die Wissensform, die im ökonomischen Prozess genutzt wird, desto höher die Transaktionskosten für die Nutzung dieser Wissensform.
- Je höher die Transaktionskosten für die Nutzung einer Wissensform, desto größer ist die Bedeutung räumlicher Nähe zur Reduzierung der Transaktionskosten.
- Je höher die Bedeutung von räumlicher Nähe zu Reduzierung von Transaktionskosten, desto stärker die räumliche Konzentration der Wissensform.

Vor diesem Hintergrund sind für die drei Wissensformen sowohl unterschiedliche Muster räumlicher Konzentration, als auch unterschiedliche Veränderungsprozesse räumlicher Konzentration im Zeitverlauf zu erwarten. Für das deutsche Städtesystem werden die räumlichen Muster der drei Wissensformen sowie die Veränderung dieser Muster im Zeitverlauf empirisch analysiert. Als Datengrundlage werden Beschäftigtendaten am Arbeitsort und Standorten wissensintensiver Dienstleistungsunternehmen verwendet.

Importance of visual landscape quality in the context of economic, environmental, and social dynamics

Gruehn, Dietwald – Technische Universität Dortmund
dietwald.gruehn@tu-dortmund.de

The visual quality of cultural landscapes is an important criterion for leisure industry and gross domestic product especially in rural regions, remote from the large agglomerations. Against the background of specific landscape preferences of different user groups the unequal distribution of attractive landscapes to a considerable extent induces additional mobility. As a result, transport planning as well as urban planning aim at extending traffic infrastructure and residential areas, what in turn could lead to substantial impairments of visual landscape quality.

A key question in this context is, whether or not, and if so, to which extent landscape perception is dependent on demographic factors. Another question is, whether landscape perception in the long term is a constant or dynamic phenomenon. In planning practice, the latter one is mostly presumed, despite of missing empiric evidence.

Additionally, we have to take into account societal and global change especially under the perspective of global warming: This is accompanied by a new political orientation, especially of the political majority in Germany – one of the few countries – where a final decision for a total nuclear phase out within the next decades has been made. While climate change necessarily leads to physical transformations of ecosystem structures und functions, rapidly changing behaviour of tourists, who more and more tend to explore the decreasing number of untouched and pristine landscapes, causes an increasing pressure on sensitive ecosystems. These processes are superimposed by the new policy of energy infrastructure extension, including windmill-powered plants and electric power system, in particular high voltage power lines, supported by a modification of regional planning legislation in some federal states, which – contradictory to the past – enable investors to put up windmills everywhere, despite of their negative potential impacts on landscape scenery.

On the basis on several research projects, carried out at the chair of landscape ecology and landscape planning, empirical evidence of the severity of visual landscape impacts, caused by technical infrastructure, as well as solutions from a planner's perspective are pointed out. Additionally the need for further research in a long term perspective will be discussed.

Which public space?

Nuances of 'publicness', female mobility patterns and clothing in Dhaka, Bangladesh

Hackenbroch, Kirsten – Technische Universität Dortmund

Kirsten.hackenbroch@tu-dortmund.de

By asking 'Which public space?' this paper aims to discuss the usefulness of the term public space to represent the mobility patterns of especially female inhabitants of Dhaka, Bangladesh. Based on research conducted in two study settlements, I suggest to broaden the idea of public space by referring to nuances of 'publicness' which can differ depending on user groups and their mobility patterns, but similarly are determined by the urban fabric and the integratedness of a settlement into the city scape and the perceived and ascribed identities of urban dwellers. 'Publicness' and accordingly locations in public space can be understood as familiar and strange and mobility patterns relate to these ascriptions – however, what is familiar and what is strange again differs depending on perspectives. The analysis of women's mobility patterns and clothing styles, chosen depending on locations/places visited, reveals how social gender norms and the embeddedness of a location into the urban context create multiple hierarchies of publicness and conceptualisations of public space. The research findings furthermore reveal that the borders between 'familiar publicness' and 'strangers' publicness' are not fixed but fluid and can shift especially in case of extra-everyday events, but similarly depending on changes of everyday life spatial practices based on time of day, and seasons.

Am Stichtag nicht außer Haus gewesen

Heinrichs, Dirk – Deutsches Zentrum für Luft und Raumfahrt

Lenz, Barbara – Deutsches Zentrum für Luft und Raumfahrt

Köhler, Katja – Deutsches Zentrum für Luft und Raumfahrt

dirk.heinrichs@dlr.de

Mobilitätsstudien richten ihr Augenmerk auf den mobilen Menschen. Gleichzeitig erfassen sie aber auch das Nicht-Mobilsein von Personen. In der repräsentativen Erhebung zur Mobilität in Deutschland (MiD) im Jahr 2008 beispielsweise haben ca. 10 % der befragten Personen angegeben, dass sie an dem von ihnen gewählten Stichtag nicht außer Haus waren (infas / DLR 2010). Während das Verhalten der mobilen Mehrheit der Erhebungsteilnehmer zwischenzeitlich in vielen Aspekten aufgearbeitet ist, ist die Gruppe der Immobilen (basierend auf den Ergebnissen der MiD in Deutschland immerhin 8.5 Millionen Personen aus 6 Millionen Haushalten) bislang eine „Restgröße“ geblieben. Analysen, die diese Gruppe betreffen, fehlen. Der Beitrag geht erstens der Frage nach, wie diese Gruppe der Nicht-Mobilen näher charakterisiert werden kann hinsichtlich personenbezogener Eigenschaften und haushaltbezogener Attribute. Zweitens wird untersucht, inwiefern sich auf Basis der MiD-Daten ‚Immobilitätsprofile‘ herausarbeiten und mit den Erkenntnissen vorliegender Studien und Erklärungsansätze für Immobilität vergleichen lassen. Drittens sollen die Ergebnisse in den weiteren Diskussionszusammenhang um Immobilität gestellt werden mit der Frage, welchen Beitrag und Erklärungsgehalt datenbasierte Ansätze zur Zuschreibung von Immobilität besitzen und wo ihre Grenzen liegen.

Wie kommt das Neue in die Welt? Über die Mobilität von Ideen und was wir damit in der Planung anfangen können

Hesse, Markus – Universität Luxemburg
markus.hesse@uni.lu

Der Vortrag befasst sich mit den Innovations- und Diffusionsprozessen von Ideen im Kontext von Stadtforschung und räumlicher Planung. Mit Blick auf das neue Forschungsfeld der '*policy mobilities*' werden Merkmale und Verlaufsformen typischer Innovations- und Diffusionsprozesse zu Theorien der Stadtentwicklung diskutiert. Dabei geht es zum einen um das sozialökologische Stadtmodell von Harris und Ullman von 1945, sicher eines der meistrezipierten Modelle zu urbanen Strukturen der Industrieländer seit der Nachkriegszeit; zum anderen wird die Idee der kreativen Stadt thematisiert, die durch Charles Landry und insbesondere Richard Florida popularisiert wurde und in Stadtforschung und -planung große Aufmerksamkeit fand.

Diese beiden empirischen Fälle werden mit Blick auf drei Fragen kritisch diskutiert: 1) Gibt es typische Muster der Emergenz und Diffusion solcher Innovationen? 2) Wie bzw. warum haben diese Modelle jeweils ihre große Bedeutung erlangt? 3) Welcher Erkenntnisfortschritt ist mit diesen Modellen bzw. ihrer Rezeption verbunden; leisten sie das, was sie versprechen? Am Beispiel der 'Theorie' der kreativen Stadt sollen die objektiven Grenzen von Wissenstransfer und seinem praktischen Nutzen aufgezeigt werden. Abschließend werden einige Konsequenzen für die Forschung zum Feld der *policy mobilities* diskutiert.

Stadt der kurzen Wege und der weiten Reisen

Holz-Rau, Christian – Technische Universität Dortmund
christian.holz-rau@tu-dortmund.de

Aus zahlreichen Studien zum Verkehrshandeln sind Unterschiede der zurückgelegten Distanzen und der Verkehrsmittelnutzung der Wohnbevölkerung in unterschiedlichen räumlichen Strukturen bekannt, kleinräumig zum Beispiel nach Quartieren, Quartierstypen oder der Lage in der Region, großräumig etwa nach Gemeindegrößenklassen. Danach sind die zurückgelegten Distanzen der Wohnbevölkerung kleiner Gemeinden länger als in den größeren Städten. Relativ kurze Wege zeigen sich in nutzungsgemischten, innenstadtnahen Quartieren hoher Dichte gegenüber eher peripher gelegenen Quartieren geringer Dichte und mangelhafter Ausstattung mit Wohnfolgeeinrichtungen.

Häufig werden die Unterschiede in den zurückgelegten Distanzen, als Beleg angesehen, dass sich durch raumstrukturelle Konzepte Verkehr vermeiden ließe. Gleichzeitig wird die Hoffnung auf eine Renaissance der Städte, auf einen Prozess der Reurbanisierung mit der Hoffnung auf eine „Stadt der kurzen Wege“ verbunden.

Entsprechende Studien beziehen sich vor allem auf den Alltagsverkehr. Der private wie geschäftliche Fernverkehr wird allenfalls am Rande untersucht.

Auf der anderen Seite besitzt der Fernverkehr trotz einer geringen Anzahl der Wege aufgrund von deren Länge einen hohen Anteil am Gesamtverkehrsaufwand. Fernreisen tragen damit in starkem Maße zu Energieverbrauch, Klimawandel, Umwelt- und sozialen Effekten bei. Inwieweit sich die im Fernverkehr zurückgelegten Distanzen auch in räumlicher Differenzierung unterscheiden, ist bisher unklar. Einerseits wird argumentiert, dass ländliche Räume lange (Pendel-)Wege produzieren. Andererseits könnten Städte gerade aufgrund ihrer Dichte und den damit verbundenen sozialen Problemen lange Wege in der Freizeit erzeugen. Zudem könnten die Lebensstile, die ökonomischen und sozialen Verflechtungen hoch gebildeter und hochmobiler urbaner Bevölkerungsgruppen großräumliche, interurbane Beziehungen produzieren, die, gestützt durch eine hervorragende Fernverkehrsinfrastruktur (Flughäfen, Hochgeschwindigkeitszüge), mit einem hohen Fernverkehrsaufkommen verbunden sind.

Der Vortrag vergleicht die zurückgelegten Distanzen im Alltagsverkehr und im Fernverkehr nach sozialen und räumlichen Merkmalen auf Basis der in der MiD 2008. Die zentralen Hypothesen lauten:

- Bei den zurückgelegten Distanzen im Fernverkehr zeigen sich sozial gleichgerichtete Effekte wie im Alltagsverkehr.
- Bei den zurückgelegten Distanzen im Fernverkehr zeigen sich räumlich gegenläufige Effekte zum Alltagsverkehr.

Die Analysen bestätigen beide Hypothesen und hinterfragen damit den Ansatz der Verkehrsvermeidung durch raumstrukturelle Konzepte aus einer zusätzlichen Perspektive.

Mobilität in dynamischen Arbeitsmärkten der Kreativwirtschaft: Musicaldarsteller zwischen Home-Base, territorialen Mismatches und multilokalen Gelegenheitsstrukturen

Ibert, Oliver – Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung, Erkner
Schmidt, Sunnje – Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung, Erkner
Ibert@irs-net.de

In modernen Wirtschaften sind Arbeitszusammenhänge zunehmend befristet, Arbeitsformen wechselhaft und konjunkturelle Risiken werden von Unternehmen an Mitarbeiter weiter gereicht. Arbeitskräften gehen zunehmend „unternehmerisch“ mit der eigenen Arbeitskraft um. Räumliche Mobilität ist eine zentrale Größe über die in volatilen Arbeitsmärkten Gelegenheiten ergriffen und Gefährdungen sowie Chancen dieser Form des Arbeitens aufeinander bezogen werden können. Der Beitrag zeigt Formen des Umgangs mit den damit verbundenen Unsicherheiten empirisch am Beispiel von Musicaldarstellern auf. Die Gelegenheitsstrukturen des Arbeitsmarkts sind in einem sprachlich homogenen Raum multilokal verteilt. Mehrfachbeschäftigungen zwingen die Darsteller dazu, gleichzeitig an verschiedenen Orten tätig zu sein. Die unvermeidbare Mobilität kreuzt nicht selten administrative Grenzen, so dass signifikante territorial-institutionelle mismatches wirksam werden. Weiterhin sind soziale Netzwerke wichtig, um von Marktgelegenheiten zu erfahren. Aufgrund ihrer Mobilität unterhalten Musicaldarsteller überwiegend sozial und räumlich distanzierte Beziehungen, die trotz Oberflächlichkeit nur mit hohem Aufwand und mithilfe des Internet aufrecht erhalten werden können. Um mit mobilitätsbedingten Unsicherheiten umzugehen, ist eine Strategie unter den Musicaldarstellern, eine Homebase einzurichten, also einen Ort von dem aus sie arbeiten. Er dient der Regenerierung und Weiterqualifizierung sowie als Bezugspunkt für wenige, intensivere soziale Beziehungen.

Zur Freiwilligkeit von Wanderungs- und Immobilitätsentscheidungen: Eine empirische Studie über auswanderungswillige Deutsche

Kathmann, Till – Universität Bremen
kathmann@gsss.uni-bremen.de

In der Migrationsforschung wird herkömmlicherweise eine Wanderungsabsicht wie auch deren Realisierung als freiwillig angesehen. Vor allem wird angenommen, die Wanderungen in entwickelten Staaten und insbesondere Arbeitsmigrationen erfolgten aus freien Stücken. Allenfalls wird eingeräumt, Fluchtmigration sei mit einem hohen Maß an Unfreiwilligkeit verbunden. Ähnliches gilt für die Immobilität: Sie gilt als weitgehend freiwilliges Arrangement, höchstens die durch zahlreiche Wanderungsbarrieren verursachte Immobilität von Drittstaatsangehörigen wird als unfreiwillig eingestuft. Erst neuere Arbeiten ziehen diese schematischen Einteilungen in Zweifel und belegen durch empirische Befunde deutlich differenziertere Ausprägungen.

An diese Arbeiten knüpft der hier vorgeschlagene Beitrag an. In dessen Zentrum steht eine empirische Studie wanderungswilliger deutscher Facharbeiter. Diese Personengruppe wurde ausgewählt, weil Deutsche mit mittlerem Qualifikationsniveau die quantitativ größte darstellen (u. a. Schupp et al. 2005). Die befragten Facharbeiter haben die Absicht, innerhalb Europas auszuwandern. Allerdings wird sie nur von etwa der Hälfte der Befragten umgesetzt, während die andere Hälfte immobil bleibt. Den Verlauf von Wanderungsabsichten bis hin zu deren Realisierung bzw. den Verbleib in der Immobilität in ihrer Genese zu erfassen und rekonstruierbar zu machen, gelingt durch ein qualitatives Paneldesign. Dabei sind 41 Befragte vor und 30 nach der Wanderung bzw. dem Verbleib in Deutschland interviewt worden. Gerade durch die qualitative Herangehensweise können detailliert und nuanciert Situationsdeutungen und Entscheidungswege herausgearbeitet werden.

Als zentraler Befund lässt sich festhalten, dass sowohl den Wanderungsabsichten und deren Realisierung als auch den Entscheidungen immobil zu sein überwiegend beruflichökonomische *Ursachen* zugrunde liegen. Dazu zählen Arbeitslosigkeit im Herkunftsland, höhere Verdienstmöglichkeiten im Ausland, aber auch schlechte Arbeitsbedingungen in Deutschland. Die Entscheidung immobil zu bleiben, beruht häufig auf einer erfolgreichen Stellensuche in Deutschland, aber auch soziale Faktoren spielen eine wichtige Rolle. Die Auswanderungsbedingungen begründen in der Regel eine unfreiwillige Abwanderung(sabsicht). Diese Befunde stehen im Gegensatz zu neoklassisch orientierten ökonomischen Theorien, die davon ausgehen, arbeitslos zu sein sei eine freiwillige Entscheidung.

Letztlich zeigen die Ergebnisse, dass die Gegenüberstellung von freiwilliger, ökonomisch begründeter Arbeitsmigration und unfreiwilliger, politisch motivierter Fluchtmigration nicht haltbar ist, da bereits die Arbeitsmigration von unfreiwilligen Anteilen in der Motivstruktur geprägt ist. Zudem lassen sich politische Migrationsgründe identifizieren, die nicht der Fluchtmigration zugeordnet werden können. Neben den Begründungsmustern ergeben die Befunde ein ausdifferenziertes Bild von Wanderungs- aber auch Immobilitäts*formen*. Diese werden in einem ersten Schritt in einer Typologie systematisiert, wobei das Hauptaugenmerk den in der Literatur wenig thematisierten Immobilitätsformen gilt. Insgesamt betrachtet lässt sich zwischen den Wanderungs- und Immobilitätsformen ein fließender Übergang erkennen. Damit leistet die vorgestellte Studie einen wertvollen Beitrag zur Überwindung der herkömmlichen overstayer-Dichotomie. Ferner zeigen die Befunde, wie unterschiedlich die Wanderungs- und Immobilitätsformen von diversen Graden von Freiwilligkeit bzw. Unfreiwilligkeit geprägt sind. Diese Ergebnisse legen eine entscheidungstheoretische Fundierung des Migrationsprozesses nahe, die im Vortrag skizziert und zur Diskussion gestellt werden soll.

Arrangements räumlicher Mobilität

Keßler, Anne – Technische Universität Chemnitz
Lotter, Vivian – Technische Universität Chemnitz
Stawarz, Nico – Technische Universität Chemnitz
nico.stawarz@soziologie.tu-chemnitz.de

Im Zuge von Globalisierungs-, Individualisierungs- und Flexibilisierungsprozessen in der Spätmoderne kommt es zu einer Zunahme von Mobilität und für die Individuen zu neuen Anforderungen in Bezug auf ihre Lebensführung. Der Fokus dieses Beitrags liegt besonders auf der räumlichen Dimension von Mobilität. Speziell führt diese zu einer Entbettung von sozialen Beziehungen aus lokalen Kontexten. Daraus ergibt sich für die Lebensführung der Individuen die Notwendigkeit, dass diese sich rückbetten, da sie auf lokal verortete soziale Beziehungen und Ressourcen angewiesen sind. Besonders WissenschaftlerInnen als exemplarische Akteure einer individuellen räumlichen Praxis, sind mit Erwartungen an eine erhöhte räumliche Mobilität konfrontiert, welche bspw. durch wissenschaftliche Zeitverträge bedingt ist. Jedoch soll dies nicht nur als passives Erleiden herausgestellt werden, sondern auch die individuell bewusste Ausgestaltung der räumlichen Praxis.

Demzufolge wird der Frage nachgegangen, wie WissenschaftlerInnen mit dieser Mobilität umgehen und welche Bedeutung in diesem Kontext Städte für sie haben. Basierend auf qualitativ geführten Interviews mit wissenschaftlichen MitarbeiterInnen des Mittelbaus der Technischen Universität Chemnitz, konnten verschiedene Bedeutungen von Orten und Umgangsweisen mit Mobilität identifiziert werden.

Befragt wurden die Probanden hinsichtlich ihrer Biographie, ihrer Alltagspraxis und der Verortung von Arbeit und Leben. Als Ergebnis zeigt sich, dass Städte allgemein eine identitätsstiftende, alltagsstrukturierende und integrative Funktion haben, die besonders durch die individuellen sozialen Beziehungen determiniert werden. In Städten, als Organisationen des Zusammenlebens, werden wiederum Individuen unterschiedliche Funktionen zuteil.

Es wird deutlich, dass die untersuchten WissenschaftlerInnen mitunter bewusst diese Funktionen auf unterschiedliche Städte übertragen. Beispielsweise muss eine Differenzierung zwischen Wohn- und Arbeitsort vorgenommen werden. Auch zeigt sich, dass die Bedeutung einer Stadt für die interviewten WissenschaftlerInnen je nach biographischer Situation, der Erfahrung mit Mobilität und der Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort unterscheiden. Entsprechend der Ausprägung der angesprochenen Dimensionen lassen sich verschiedene Umgangsmodi der Akteure ableiten. Darauf basierend wurden vier Typen von WissenschaftlerInnen herausgearbeitet: Der Einsteiger, der Familienorientierte, der Transnationale und der Etablierte. Hinter deren Alltagspraktiken verbergen sich je spezifische Arrangements im Umgang mit den eingangs benannten Prozessen, welche in einem individuellen Wechselspiel zwischen Mobilität und Immobilität zum Ausdruck kommen.

Clash of Mobilities? Zur Mobilität der Einheimischen und ihrem Verhältnis zu den Zugezogenen. Beispiele aus der französischen Provinz

Kobras, Martina – Westfälische Wilhelms-Universität Münster
martina.kobras@uni-muenster.de

Dieser Beitrag handelt von der vermeintlichen Dichotomie Mobilität/Immobilität und dem Spannungsfeld zwischen internationaler Migration und autochthoner lokaler Bevölkerung. Es wird von Martin Albrows These ausgegangen, dass die neuen Konflikte nicht zwischen den Etablierten und Außenseitern in den globalisierten Orten stattfinden, sondern zwischen lokal Verwurzelten und Kosmopoliten; beide unterscheiden sich in der Ausdehnung der jeweiligen, von ihm sog. ‚Soziosphären‘, d.h. der geographischen Ausdehnung ihrer sozialen Kreise. Es bedarf einer empirischen Klärung, ob eine autochthone – bspw. ländliche – Bevölkerung in dem Maße immobil und in lokalen Soziosphären verhaftet ist, wie die Dichotomie Mobilität/Immobilität suggeriert und ob sich ihre Einstellungen gegenüber einer migranten Minderheit in Abhängigkeit der individuellen Soziosphären unterscheiden. Die empirische Überprüfung dieser Fragen erfolgt anhand einer quantitativen Befragung, die im Januar/Februar 2011 in zwei ländlichen Regionen Frankreichs durchgeführt wurde. Befragt wurde dabei die autochthone lokale Bevölkerung über das Zusammenleben mit den seit über zwanzig Jahren in ihren Kommunen zahlreich niedergelassenen britischen Staatsbürgern.

Krimp in NL - Die schrumpfenden Niederlande oder das Ende enormen Wachstum

Kropman, Niels - Hogeschool Rotterdam
Netsch, Stefan - Hogeschool Rotterdam
s.d.netsch@hr.nl

In den letzten zwanzig Jahren fand in den Niederlanden ein enormes bauliches Wachstum. Seit Beginn der Wirtschaftskrise im Sommer 2008 kehrt sich diese Entwicklung besonders im ländlichen Raum um. Sinkende Nachfrage nach Neubauten und die Wertminderungen bei Verkäufen von Bestandsgebäuden sind besonders in den Randbereichen der Niederlande die Folgen. Die Randstad bleibt dabei weitestgehend in der baulichen Entwicklung stabil. Innerhalb des Beitrages soll die bauliche und die demographische Entwicklung in den Niederlanden der letzten zwanzig Jahre dargestellt werden, und wie diese auf den Wohnungsmarkt sich momentan auswirkt und in räumlichen Teilbereichen zu einer Stagnation führt. Basierend auf den Entwicklungstrends werden die planerischen Umsetzungsinstrumente diskutiert. Um ein möglichst breites Meinungsbild in der Praxis zu erhalten wurde im Dezember und Januar eine Onlinebefragung innerhalb der LinkedIn Gruppe- Krimp – Het nieuwe denken ergänzt. Ziel der Befragung soll ein die Darstellung eines breiten Meinungsbildes aller am Planprozess beteiligter zu erhalten, und möglicherweise erste Lösungsansätze zu finden.

Wohnstandortsuche und -entscheidung in polyzentrischen Stadtregionen: Die Rolle des Quartiers in einem Raum hoher Erreichbarkeiten

Kühl, Jana – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, Dortmund
Oostendorp, Rebekka – Universität Bonn
Osterhage, Frank – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, Dortmund
r.oostendorp@geographie.uni-bonn.de

Der Beitrag greift die Bedeutung von Orten, Wohnen und Wohnumgebung in einer immer mehr an Mobilität orientierten Welt auf und versucht dabei, Erklärungen für die Wohnstandortwahl von privaten Haushalten in polyzentrischen Stadtregionen zu finden. Dabei steht die Frage im Vordergrund, ob bei der Wohnstandortsuche und -entscheidung in polyzentrischen Stadtregionen spezifische Qualitäten einzelner Quartiere aufgrund der allgemeinen Verfügbarkeit in den Hintergrund treten, oder ob aufgrund größerer Wahlfreiheiten die Quartiersqualitäten an Bedeutung gewinnen. Welche Rolle spielt das Quartier überhaupt noch in einer immer mobileren Gesellschaft und im räumlichen Kontext polyzentrischer Stadtregionen? Welche Bedeutung kommt den einzelnen Wohnstandortfaktoren bei der Auswahl des Quartiers zu?

Die Grundlage des Beitrags bilden schriftliche Befragungen und vertiefende Interviews, die im Rahmen des DFG-Projektes „Wohnstandortentscheidungen in polyzentrischen Stadtregionen“ in den Regionen Köln/Bonn und östliches Ruhrgebiet durchgeführt wurden. Die Betrachtungen erfolgen differenziert nach Quartierstypen, die sich maßgeblich hinsichtlich der Versorgungssituation und der Anbindung an das ÖPNV-Netz unterscheiden. Es werden Aussagen zur Quartiers- bzw. Regionsbindung, Bewertungen unterschiedlicher Standortkriterien, Beschreibungen von Suchräumen sowie Angaben zu aktionsräumlichen Mustern genutzt, um die Bedeutung des Quartiers bei Wohnstandortentscheidungen in polyzentrischen Stadtregionen herauszuarbeiten.

Mobilität und Naherholung im Ruhrgebiet am Beispiel des Kreises Unna

Leiße, Sabine – Stabsstelle Planung und Mobilität Kreis Unna
sabine.leisse@kreis-unna.de

Bewegen in schöner Landschaft, (Industrie-)Kultur und Lichtkunst machen das touristisch-/freizeitwirtschaftliche Profil der zehn Städte und Gemeinde des Kreises Unna aus. Der Kreis Unna ist gut mit Bus und Bahn erschlossen, das Radfahren gewinnt an Bedeutung. Daher setzt der Kreis Unna zunehmend auf die Verbindung der verschiedenen Verkehrsmittel. In Printmedien wie der **Bahn & Bike-Broschüre** wird im Rahmen von Radtouren das touristische Potenzial mit den Angeboten des gut ausgebauten Schienennetzes verknüpft. 13 **Radstationen** offerieren neben Abstellmöglichkeiten und Fahrradverleih auch touristische Dienstleistungen. Ein **Fahrradbus** erleichtert Radlern sonn- und feiertags die Überwindung größerer Entfernungen. Wanderern stehen **17 Tageswanderrouten** zur Auswahl, die bequem mit Bus und Bahn zu erreichen sind, auch am Wochenende. In den **Bussen** wird auf den Bildschirmen über Kunst- und Kulturveranstaltungen sowie Sehenswürdigkeiten informiert. Unter **geoservice.kreis-unna.de** ist auch die ÖPNV-Erreichbarkeit der Sehenswürdigkeiten erfahrbar. Die für die Umsetzung der genannten Punkte hilfreichen Instrumente werden ebenfalls dargestellt.

Automobile Subjekte

Manderscheid, Katharina – Universität Luzern
katharina.manderscheid@unilu.ch

Der Beitrag argumentiert für ein Verständnis von Mobilität als konstitutives Dispositiv der Moderne, die wiederum durch als Prozesse der funktionalen Differenzierung und kontinuierlichen Verlängerung der Interaktionsketten gekennzeichnet ist. Dabei richtet der dispositivanalytische Rahmen den soziologischen Blick auf dessen Effekte im Bereich der materiellen Landschafts- und Raumformung, der gesellschaftlichen Wissensformen und Diskurse, der Praktiken sowie der Subjektkonstitutionen. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurde das private Automobil zum dominanten Verkehrsmittel, so dass ab diesem Zeitpunkt spezifischer von Automobilität als hegemonialem raum- und gesellschaftskonstituierendem Dispositiv gesprochen werden kann. Ansetzend bei den Subjektkonstitutionen soll das Konzept des automobilen Dispositivs skizziert werden. Dabei lassen sich in verschiedenen Bereichen Verwobenheiten von Automobilität und moderner Subjektconstitution finden, die jedoch bislang kaum sozialwissenschaftlich untersucht wurden. Das automobilen Subjekt als hegemoniale Figur schien sich bis vor wenigen Jahren ungebrochen zu reproduzieren, inzwischen werden jedoch auch gegenläufige Trends sichtbar: Nicht zuletzt die virtuellen Mobilitäts- und Vernetzungsoptionen scheinen neue Subjektivierungsmuster hervorzubringen wie die ortlosen, virtuell vernetzten kreativen Nomaden, die statt eines Autos hauptsächlich mobile Technologien und Netzwerkanschlüsse zur Distanzüberbrückung nutzen.

Umziehen oder nicht? – Eine Untersuchung der Umzugswahrscheinlichkeit von Haushalten anhand des Sozio-Ökonomischen Panels (SOEP)

Matthes, Gesa – Technische Universität Hamburg
matthes@tu-harburg.de

Im Rahmen eines DFG-Projektes zur Reurbanisierung in Deutschlands Großstädten wird der (neue) Trend zum Wohnen in Kernstädten untersucht. Es gibt Thesen, dass Reurbanisierung stattfindet, weil Stadtbewohner nicht mehr so häufig abwandern. Während es zur Erklärung der Wohnstandortwahl vergleichsweise viel empirisches Material gibt, wird die der Wohnstandortentscheidung vorgelagerte Umzugsentscheidung wesentlich seltener behandelt. Inhalt des hier vorgeschlagenen Vortrages ist die Analyse der Umzugsentscheidung vor dem Hintergrund einer möglichen „neuen Sesshaftigkeit“ der Stadtbewohner. Hierzu werden Daten des Sozio-ökonomischen Panels (SOEP) ausgewertet, die sowohl Informationen über nicht-umgezogene Haushalte enthalten als auch die Untersuchung zeitlicher Veränderungen ermöglichen.

Der für die Dortmunder Konferenz vorgeschlagene Vortrag enthält:

1. eine kurze methodisch-theoretische Darstellung der Probleme und Lösungen einer Analyse von Umzügen in Paneldaten.
2. die Vorstellung der empirisch fundierten Angaben zu Wirkungsstärke und -richtung von Einflussfaktoren auf die Entscheidung umzuziehen oder nicht, räumlich, zeitlich und soziodemographisch differenziert. Und
3. erste Ergebnisse zu der weiterführenden Frage, ob innerstädtische Haushalte wenn sie umziehen, häufiger als früher ein Ziel innerhalb der Stadt wählen.

Different worlds of non-motoring: households without a car between compulsory immobility and lifestyle choice.

Mattioli, Giulio – University of Milano-Bicocca
g.mattioli@campus.unimib.it

Households without a car are at the intersection of two contradicting concerns: first, *car-free* living has to be promoted in order to reduce the environmental impact of mobility. This is more likely to happen in urban areas, where transport alternatives are available. However, *carless* living is often the consequence of poverty and/or the cause of difficulties in accessing services, and is thus problematic from a social equity perspective. This association between the car and social inclusion is most frequent in suburban/rural areas, where car dependence is higher. Accordingly, the size and the nature of the group of households without a car is highly variable according to the spatial characteristics of the local area: in urban contexts, the group is large and complex, including also households for whom *car-free* living is a lifestyle choice. By contrast, where car dependence is high, households without a car are concentrated mostly among the poor and the elderly. Therefore, the internal structure of this social group can be considered as an indicator for the level of car dependence of the area. The paper explores this topic by means of a secondary analysis of the German national travel survey (MiD 2008). Using the tools of latent class analysis, it puts forward a typology of households, based on their stated reasons for not owning a car. The results show how the lack of a household car may correspond to very different situations, depending on the levels of overall mobility.

Klein- und Mittelstädte als Orte sozialräumlicher Benachteiligung. Andere Kontexte – andere Effekte?

Mettenberger, Tobias – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, Dortmund
tobias.mettenberger@ils-forschung.de

Kleinere und mittelgroße Städte standen bislang nur selten im Fokus der stadtsoziologischen Forschung. Insbesondere im thematischen Kontext der Kontexteffekte und sozialräumlichen Benachteiligungsphänomene gilt das Interesse nahezu ausschließlich den als solchen ausgemachten ‚Problemquartieren‘ der Großstädte. Inwiefern ist es aber erschöpfend, die analytische Vorstellung der Kontexteffekte auf diese spezifischen Stadt- Gebietstypen zu beziehen?

Während strukturalistische Perspektiven und daraus hervorgehende quantitative Studien die vermeintlich ubiquitären Wirkkräfte des lokalen Kontexts fokussieren, wird in diesem Beitrag dafür plädiert, die Alltagspraktiken und sozialen Beziehungen sowie die Wahrnehmungen und Interpretationen der BewohnerInnen als Ausgangspunkte der Analyse zu bestimmen. Erst die tatsächlichen sozialräumlichen Bezüge der Individuen in ihrer Heterogenität, Subjektivität und geographischen Dispersität geben Aufschluss darüber, auf welche Art und Weise der sozialräumliche Kontext Einfluss auf die individuellen Lebenssituationen nimmt.

Solch eine praxistheoretische Perspektive erscheint insbesondere dazu geeignet, die Situation in Klein- und Mittelstädten zu erfassen, da gerade in diesen kleinräumigen und sozial durchmischten Strukturen der Blick auf die geographisch-dispersen Aktionsräume und die heterogenen Alltagspraktiken der Individuen vielversprechender erscheint, als eine isolierte und strukturalistische Betrachtung bestimmter Wohnumfelder.

Moving fixed people? Prison and mobility

Mincke, Christophe – Facultés Universitaires Saint-Louis, Brüssel
mincke@fusl.ac.be

Imprisonment is usually seen as a confinement, for a stretch of time, without anything to do or to hope for. But this classical immobility-based conception is challenged by a mobility-based one, which is at the centre of my current reflection, by trying to integrate it in a study of our discursive relationships with mobility. My hypothesis is that we are facing the emergence of a "mobilitarian ideology" in which mobility is prized for itself and is used to value institutions, persons, behaviours,... This is the consequence of a modification of social representations of time and space, from borders and periodicity, to inter-penetration and continuum.

Mobility is not only physical, but also social, axiological, affective,... In these spaces, a perpetual movement is obligatory through 4 imperatives: activity, activation, participation and adaptation.

But how can imprisonment be considered in such an axiological context? I try to answer this question by studying parliamentary documents relative to the Belgian penitentiary law. Do they show signs of intrusions of a mobilitarian ideology? Can we consider mobility as a penitentiary value and imperative?

I'll show how space and time in prison are reconsidered with, as a result, the rise of a mobility-based discourse aiming at legitimating prison through activation and adaptation. « Good prisoners » are thus mobile ones, matching the mobilitarian ideology, and prison is seen as a means to make the immobile, mobile, as paradoxical as it can be.

Multilokalität und die Bedeutung von Orten: die Beispielgruppen Großeltern in Nachtrennungsfamilien und kreative Wissensarbeiter/-innen

Montanari, Giulia – Leibniz-Institut für Länderkunde, Leipzig
Nadler, Robert – Leibniz-Institut für Länderkunde, Leipzig
G_Montanari@ifl-leipzig.de

Im Zuge erhöhter Mobilität und sozialer Pluralisierung treten neue zeiträumliche Arrangements in Erscheinung, im Rahmen derer sich der Lebensalltag multilokal – an mehreren Orten gleichzeitig – vollzieht (Weichhart 2009, Rolshoven/Winkler 2009). Damit stellt sich die Frage, was die damit verbundene temporäre An- und Abwesenheit für die Menschen selbst bedeutet und welche Ortshierarchien bzw. -komplementaritäten sich herausbilden (Hesse/Scheiner 2007). Gleichzeitig erscheint interessant, was eine solche Raumwahrnehmung und -nutzung für die Orte bedeutet. Diesen Fragen möchten wir anhand zweier Beispiele nachgehen.

Die erste Untersuchungsgruppe besteht aus Großeltern in Nachtrennungsfamilien. Dabei wird Familie als ein haushaltsübergreifendes soziales Netzwerk verstanden, das an verschiedenen Orten verankert ist und dessen zeiträumliche Organisation durch Trennung der Eltern an Komplexität zunehmen kann. Im zweiten Fall geht es um kreative Wissensarbeiter/-innen, die gleichermaßen multilokal und transnational agieren. Bei ihnen spielt der lokale wie nationale Kontext für die Produktion neuen Wissens und symbolischer Güter eine besondere Rolle.

Die Samples werden in getrennt laufenden Dissertationsvorhaben erforscht und legen unterschiedliche Konzeptionen von Multilokalität zugrunde. Die Unterschiede sollen in diesem Beitrag explizit thematisiert und vor diesem Hintergrund Gemeinsamkeiten herausgearbeitet werden.

Informations- und Wahrnehmungslücken von Stadt-Umland-Wanderern bei der Wohnstandortwahl

Münter, Angelika – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, Dortmund
angelika.muentner@tu-dortmund.de

Nicht objektive Raumeigenschaften sind für Wanderungsentscheidungen handlungsrelevant, sondern das subjektive Bild der wohnungssuchenden Haushalte über die Realität, welches aufgrund fehlender Informationen, begrenzter Informationsverarbeitungskapazitäten und dem Handeln nach einer alltagsweltlichen Logik bzw. subjektiven Rationalität unvollständig und verzerrt ist. Es besteht daher eine Diskrepanz zwischen den subjektiv von Stadt-Umland-Wanderern wahrgenommenen Entscheidungsgrundlagen bei der Wohnstandortwahl und den tatsächlichen Rahmenbedingungen am regionalen Wohnungsmarkt. Diese Informations- und Wahrnehmungslücken im Entscheidungsprozess bei der Wohnstandortwahl können aus der Sicht des einzelnen Haushaltes dazu führen, dass dieser eine Wohnstandortentscheidung trifft, die seinen ausdrücklich erklärten Zielvorstellungen bei der Wohnstandortwahl widerspricht. Ziel dieses Beitrags ist es, die Informations- und Wahrnehmungslücken der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl aus der Mikroperspektive der privaten Haushalte auf der Grundlage qualitativer Haushaltsinterviews sowie einer standardisierten Wanderungsmotivbefragung aufzuzeigen. Abschließend wird diskutiert, wie diese empirischen Erkenntnisse dazu genutzt werden können, Informations- und Kommunikationsinstrumente zur Wohnstandortwahl (weiter-)zuentwickeln.

Mobiles Kapital, Räume und Scheinräume

Oetsch, Dr. Silke – Institut für Soziologie, Universität Innsbruck,
Di Pauli, Celia – Institut für Gestaltung, Universität Innsbruck
silke.oetsch@uibk.ac.at

Der Beitrag beschäftigt sich mit dem Spannungsfeld von Räumen als Territorien, die gekennzeichnet sind durch politische Repräsentation und Jurisdiktionen und de facto als Rechtsrahmen genutzt werden. Am Beispiel der Finanzoasen Schweiz und London analysieren wir, inwiefern AnbieterInnen von Finanzdienstleistungen mit Eigenschaften des jeweiligen Nationalstaats werben und in welchem Verhältnis diese Aussagen als Erzählungen einzuordnen sind, die eine Nutzung dieser Finanzoasen rechtfertigen. Wir untersuchen dazu, wie eine Jurisdiktion von BesitzerInnen mobilen Kapitals genutzt wird, welche Zugangsvoraussetzungen dieses erfordert und welche Konsequenzen die Wirtschaftsform der Finanzoase für verschiedene BürgerInnen dieser Jurisdiktion hat. Eine genauere Beschäftigung mit Finanzoasen und deren AkteurInnen kann einerseits die größtenteils abstrakte Forschung aus dem Bereich der politischen Ökonomie erweitern durch ein besseres Verständnis der Funktionsweise der Finanzindustrie, insbesondere bezogen auf die Beschaffung ihrer Legitimierung und die Benutzung räumlicher Referenzen. Andererseits möchten wir durch die Skizzierung der Funktionsweise mobilen Kapitals am Beispiel von Finanzoasen zu einem besseren Verständnis über dessen Auswirkungen auf regionale Entwicklungen beitragen.

Italian production on the move: biographies and trajectories of objects, enterprises and people

Pertoldi, Martina – IUAV University of Venice, Italien
m.pertoldi@gmail.com

This contribution is based on my doctoral research “North-East frontier. Biographies and trajectories in a moving economy “ whose aim was the description of emerging discontinuities in the relationship between production and territories from the perspective of the actors involved into the fragmentation and re-articulation of contemporary economy.

The research focus is on two Italian industrial districts located in North-East of Italy and the ongoing delocalization and relocalization processes in Romania, investigated through biographical narratives (Beck, 2000) of objects, enterprises and people.

As pinpointed by Arndt (2001) “fragmentation is not a new phenomenon; nor is outsourcing. ... In the modern era, however, both have acquired international dimension and complexity and probably represent one of the most important distinguishing features of contemporary globalization.”

Delocalization, offshoring and outsourcing are commonly used to refer to this issue and designate a space that involves new spheres of influence among territories.

De, off and out are linguistic indicators for emerging economic landscapes based on movement. Italian Industrial districts are usually described as closed manufacturing systems of small and medium size enterprises embedded in local contexts and related to the same production process. For Becattini, “industrial district is a socioterritorial entity which is characterised by the active presence of both a community of people and a population of firms in one naturally and historically bounded area. In the district ... the community and the firms tend ... to merge” (Becattini 2004). The emerging internationalization process highlights the transition of industrial districts towards new forms of social and economic organization. The boundaries of the industrial networks are extended, enterprises are not any more related only to the local, objects and components move incessantly and drag with them people that try to cope with the actual situation inventing “biographical solutions to systemic contradictions”. (Beck, 2000)

This plethora of actors in motion, at the ground level, far away from the smooth spaces of the global economic elites, design a hybrid network of translation (Latour, 1995).

However, besides the fact that the more and more frequent movements of objects, enterprises and people have a key role in this continuous reshaping of production, very few studies deal with the physical dimension of phenomenon. Instead, observing production from the point of view of the “concrete material processes, activities and infrastructures” (Sassen, 1997) move some crucial questions on its conditions of possibility: what the process of fragmentation of the production has been supported by ? Which modalities of spatial assets have made it possible, promoted or hindered? How spatially fixed infrastructural spaces has guided, if they have, those processes?

The filed work between Italy and Romania gives evidence to the existence of a diffuse and small-grain globalization at the European scale carried out by a myriad of small, medium and large enterprises mainly through an interstitial reuse of existing buildings and infrastructures.

We can observe new ways of production that shape a broad but not generic habitat, mobile but not evanescent, interstitial and tactical rather than strategic and self-determined.

Zum Einfluss immigrationsbezogener Vielfalt im stadträumlichen Kontext auf demokratische und soziale Teilhabe

Petermann, Sören – Max-Planck-Institut Göttingen
petermann@mmg.mpg.de

Die Zuwanderung in Deutschland hat sich in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich entwickelt. In der jüngeren Vergangenheit hat die Entwicklung bedingt durch den Fall des Eisernen Vorhangs, durch die Liberalisierung des europäischen Arbeitsmarkts, und durch die Rückkehr der Spätaussiedler an Dynamik gewonnen. Zuwanderer lassen sich überproportional häufig in großen Städten nieder, wobei sie innerhalb der Städte in einigen Wohnvierteln eher leben als in anderen. Während einerseits das Zusammenleben von Einheimischen und Migranten mehr und mehr zum Normalfall wird, ist die migrationsbezogene Vielfalt sowohl zwischen den Städten als auch zwischen den Wohnvierteln sehr unterschiedlich ausgeprägt.

In den Sozialwissenschaften ist eine lebhafte Debatte um die Folgen dieser Vielfalt für die demokratische und soziale Teilhabe entbrannt. Während die Konflikttheorie erwartet, dass ethnische und migrationsbezogene Vielfalt zur Reduktion sozialer Teilhabe, zu Rückzug und Desintegration führt, weil die einheimische Bevölkerung ihre institutionellen Ressourcen und kulturellen Werte bedroht sieht, postuliert die Kontakttheorie einen Abbau von Vorurteilen und eine Zunahme wechselseitigen Vertrauens, wenn soziale Kontakte zwischen Einheimischen und Zuwanderern unter bestimmten Bedingungen stattfinden.

Im Vortrag wird ein laufendes Forschungsprojekt vorgestellt, das auf diese Debatte Bezug nimmt. Es basiert auf einem innovativen Forschungsdesign, mit dem sowohl Vergleiche auf Stadtebene als auch kleinräumiger auf Wohnviertelebene durchgeführt werden können. Zweitens erlaubt der Mixed-Methods-Ansatz den stadträumlichen Kontext nicht nur aus statistischem Material, sondern auch aus systematischen Beobachtungen zu rekonstruieren. Drittens werden die Interaktionen zwischen Einheimischen und Migranten durch unterschiedliche Formen operationalisiert (allgemeine Kontakte, schwache und starke persönliche Beziehungen). Viertens werden neben sonst üblichen Globalindikatoren für soziale Integration substantiellere Indikatoren für politische Partizipation und Collective Efficacy eingesetzt. Welche sozialen und materiellen Bedingungen in Städten und Wohnvierteln sind für eine solche Integration „from below“ förderlich? Im Mittelpunkt steht die Frage nach den Auswirkungen der migrationsbezogenen Vielfalt in stadträumlichen Kontexten und sozialer Interaktionen zwischen Einheimischen und Migranten auf die gesellschaftliche Teilhabe, die anhand einer Bevölkerungsbefragung in 50 Wohnvierteln westdeutscher Städte geprüft wird. Erste Ergebnisse dieser Befragung werden im Vortrag vorgestellt.

Drei Wege zu (multi-)lokaler Identifikation – Zur subjektiven Bedeutung konkreter Orte in einer mobilisierten Welt

Petzold, Knut - Universität Siegen
knut.petzold@phil.tu-chemnitz.de

Die in den letzten Jahrzehnten zu beobachtende zunehmende Mobilität von Individuen wird häufig vor dem Hintergrund der damit verbundenen Herausforderungen wie etwa der Schrumpfung oder der Ressourcenübernutzung diskutiert. Dabei wird häufig argumentiert, dass insbesondere die Mobilität selbst zu einer nachlassenden Verantwortung gegenüber konkreten Wohnorten mobiler Personen führe. In dieser theoretischen Position bedingt Mobilität emotionale und soziale Entbettung und in der Folge ein Desinteresse und mangelndes lokales Engagement. Gleichzeitig finden sich an anderer Stelle aber Argumente und empirische Evidenzen, wonach es bei Mobilität – genau gegenteilig – zu einer Stärkung lokaler Bindungen kommt. Lokale Bindungen bzw. emotionale Einbettung werden dabei nicht selten theoretisch als *lokale Identifikation* gefasst. Der Zusammenhang zwischen Mobilität und lokaler Identifikation gewinnt dabei gerade vor dem Hintergrund komplexer werdender zyklischer Mobilitätsmuster, die sich – wie etwa *Multilokalitätsformen* – durch alternierende An- und Abwesenheiten an verschiedenen Wohnorten auszeichnen, noch mehr an Relevanz.

In der wissenschaftlichen und öffentlichen Debatte lassen sich mindestens zwei theoretische Positionen finden, die jeweils von unterschiedlichen Prämissen abhängig zu sein scheinen. Auf der einen Seite steht Mobilität im *Widerspruch* zu lokaler Identifikation, da sie die Stabilitäts- und Kontinuitätswahrnehmung lokaler Bedingungen stört und aufgrund der Diskontinuität zu einer Aufweichung lokaler sozialer Beziehungen führt. Auf der anderen Seite wird davon ausgegangen, dass gerade erst aufgrund von Mobilitätserfahrung die Einzigartigkeit und substanzielle Bedeutung spezieller lokaler Bedingungen zur Umsetzung subjektiver Lebensvollzüge realisiert wird, sodass Mobilität eine *Voraussetzung* von lokaler Identifikation wird. Hierbei handelt es sich jedoch nicht nur um annahmenabhängige theoretische Positionen, ebenso weisen empirische Befunde auf ganz ähnliche Konstruktionen durch die mobilen Akteure selbst hin.

Da explizite theoretische Annahmen in der Debatte selten formuliert werden, liegt ein Ziel des Beitrags in der Konzeption eines *theoretischen Modells*, das sowohl die Entstehung als auch die Erosion lokaler Identifikationen unter Mobilitätsbedingungen in konsistenter Weise zu erklären erlaubt. Hierbei werden lern- und handlungstheoretische Ansätze, sowie kognitionspsychologische Überlegungen integriert. Es werden drei Mechanismen erarbeitet, die zu lokalen Identifikationen bei Mobilität führen können – die Sozialisation, die Kalkulation und die Adaption.

Angesichts der Tatsache dass vor allem Multilokalitätsformen einerseits Mobilitätsaspekte andererseits aber auch Sesshaftigkeitsaspekte umfassen, bietet es sich mithin an, das Verhältnis von konkreten Orten und Mobilität am Beispiel von wöchentlich pendelnden Shuttles zu beleuchten. Denn gerade hier lassen sich häufig vielfältige Ortsbezüge nachweisen und es treten aufgrund des zyklischen Charakters parallele Prozesse der aktiven De- und Relokalisierung in den Vordergrund.

Ein weiteres Ziel des Beitrags liegt demnach in einer ersten *empirischen Konfrontation* der theoretischen Überlegungen auf der Basis nichtrepräsentativer Daten einer Online-Befragung, die der Autor im Rahmen seines Dissertationsprojekts durchgeführt hat. Im Ergebnis werden die Implikationen für eine mobilitätsadäquate Konzeption lokaler Identifikation thesenartig formuliert und einige konkrete Planungsbezüge herausgearbeitet.

Confronting Out-migration in declining regions – Evidence from Medium and Large German Cities

Plöger, Jörg – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, Dortmund
Weck, Sabine – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, Dortmund
joerg.ploeger@ils-forschung.de

The topic of demographic change and its overall implications has received considerable attention in Germany for over a decade. The actual consequences vary between cities and regions however. Our paper analyses the effects of demographic change on selected German cities. The focus lies on the process of (out-)migration and its relationship with the local labour market and educational institutions.

We address the following questions: How do local stakeholders and decision-makers perceive the consequences of out-migration of highly qualified/high-skilled residents? How are they responding to the problems associated with this? What is the outcome of their reaction?

Our analysis combines the findings from two research projects that examine – from different theoretical angles – the political reactions to structural change. It draws on mainly qualitative empirical data from three medium-sized cities outside of the major agglomerations (Osterode, Pirmasens and Völklingen) and three large German cities within metropolitan areas (Bochum, Bremen, Leipzig). Although their development is shaped by different institutional, spatial and socio-economic conditions, these cities share the common characteristic of urban decline as a result of structural change and have all been subject to long-term out-migration.

Comparing the development of medium with large cities is interesting for several reasons. The three large cities all dispose of university and R&D facilities as well as knowledge-based economic activities, all of which are significant assets for attracting students and – potentially – a highly qualified workforce. They are however facing intensified intra-urban and regional competition for young and well-educated people, especially as the German labour market is not attracting many high-skilled immigrants. The medium-sized cities on the other hand struggle to retain or even attract these groups, who often relocate to the more dynamic metropolitan areas in search for employment opportunities, vocational training and higher education. Examples are used to highlight their responses.

On a more general political level these processes pose some important questions. A key objective of spatial planning in Germany is to provide equal living conditions in urban and rural areas, metropolitan and non-metropolitan areas and large and medium or small cities alike. More recent developments indicate a transition from this spatial planning philosophy towards a stronger focus on metropolitan areas as engines for economic growth and innovation. Our analysis will include a discussion of the implications of this trend for the cities studied here.

Suburbia – mobile Männer, ortsgebundene Frauen?

Rahn, Cornelia – Deutsches Zentrum für Luft und Raumfahrt
cornelia.rahn@dlr.de

Die täglichen Pendeldistanzen nehmen zu. Insbesondere Bewohner/innen monostrukturierter suburbaner Wohngebiete legen häufig lange Wege zur Arbeit zurück, so dass ihr Alltag in erheblichem Maße von dem zeitlichen Aufwand für Arbeitsmobilität geprägt ist. Doch sind nicht alle Suburbia-Bewohner/innen in gleicher Weise von diesem Pendelaufwand betroffen, denn Pendelzeiten und -distanzen differieren meist anhand der Geschlechterlinie. Es scheint, als ob das mobile Leben der Männer eine vorrangig weibliche Ortsgebundenheit erfordert – umso mehr, wenn es sich um Familien handelt. Als Grund hierfür kann die oftmals ungebrochene Zuständigkeit von Frauen für Reproduktionsarbeit gesehen werden, welche vermehrt in Wohnortnähe ausgeführt wird.

Im Rahmen des Vortrags werden auf Basis einer empirischen Erhebung im Berliner Umland genderspezifische Unterschiede im Pendelverhalten der Bewohner/innen dargestellt und dabei auch die wohnortnahe Ausstattung mit Arbeitsstätten einbezogen. Außerdem wird aufgrund der spezifischen Zusammensetzung der Stichprobe auf das Differenzierungsmerkmal der Sozialisation eingegangen. Des Weiteren wird die Bildung lokalen Sozialkapitals betrachtet und vor allem nach einer „weiblichen Konnotation“ desselben gefragt.

Grundsätzlich wird herausgestellt, ob auch im Berliner Umland die Zuschreibung der „mobilen Männer“ und „ortsgebundenen Frauen“ zutrifft und welche Facetten besonders hinsichtlich der Sozialisation erkennbar sind.

Transnationale Töchter – Zur Stabilität von Familienbeziehungen russischer Au-pair Immigrantinnen in Deutschland

Rohde, Caterina – Universität Bielefeld
crohde@uni-bielefeld.de

Obwohl das Au-pair Programm ursprünglich zum Zweck des Kulturaustausches begründet wurde, ist längst bekannt, dass viele Au-pair ArbeiterInnen nicht endgültig in ihr Heimatland zurückkehren, sondern diese Mobilitätserfahrung oft in die Immigration oder einen transnationalen, pendelnden Lebensstil zwischen Heimat- und Aufnahmeland mündet.

Der Au-pair Aufenthalt erfolgt in der Lebensphase des jungen Erwachsenenalters, welches unter Anderem durch Prozesse der Ablösung junger Menschen von der Herkunftsfamilie und der Entwicklung eigener Lebensorientierungen gekennzeichnet ist. Durch die internationale Mobilität findet eine abrupte räumliche Separierung von der Herkunftsfamilie statt, die eine Veränderung der familiären Rollen und damit verbundenen Sozialpraktiken erforderlich macht.

Auf Grundlage meiner Datenbasis von 21 narrativen, biographischen Interviews mit russischen (ehemaligen) Au-pair Arbeiterinnen in Deutschland, möchte ich untersuchen, wie die jungen Frauen im Zusammenwirken aus internationaler Mobilität und altersspezifischer Individuationsprozesse biographische Konstruktionen der *transnationalen Toughterschaft* entwickeln und welche Sozialpraktiken sie nutzen, um die fehlende räumliche Nähe dieser intimen Beziehungen zu kompensieren und eine Einbindung in die Familie aufrecht zu erhalten.

From long-term shrinkage to re-growth?

Rink, Dieter - Helmholtz Zentrum für Umweltforschung, Department Stadt- und Umweltsoziologie
Haase, Annegret - Helmholtz Zentrum für Umweltforschung, Department Stadt- und Umweltsoziologie

Grossmann, Katrin - Helmholtz Zentrum für Umweltforschung, Department Stadt- und Umweltsoziologie

Couch, Chris - Liverpool John Moores University

Cocks, Matthew - Liverpool John Moores University

dieter.rink@ufz.de

Whereas many cities in Europe experience a fairly continuous process of urban growth, a considerable number of others have experienced long periods of urban shrinkage (population decline) over recent decades. In many such cities this process is continuing still. After 1990, the "pole of shrinkage" in Europe shifted eastwards towards the former state socialist countries.

However, in between these two poles of ongoing urban growth or shrinkage, there are cities with less pronounced trajectories. One type here is cities that underwent a phase of shrinkage but have more recently seen a recovery of population numbers. This "turnaround" from shrinkage towards a stabilization, or even re-growth, has been increasingly reflected in the literature in recent years.

One strand of the debate frames the interrelation of shrinkage and re-growth as subsequent cycles in long-term urban development - for instance, the theory of sub- and counterurbanisation leading to a shrinkage of the core city, followed by a reurbanization where the core city is repopulated. More recent contributions emphasize the interrelatedness and concurrence of shrinkage and re-growth.

One of the difficulties when analysing trajectories of re-growth is that it can be detected at the total city level by means of population numbers, but different parts of the city and policy fields related to urban development are never equally affected. Instead, we see fragmented pictures, with some urban neighbourhoods showing re-growth, while adjacent areas remain subject to decline. The nature and impact of change varies considerably with respect to different policy sectors.

Moreover, shrinkage and re-growth frequently occur with different temporalities due to their specific causes and characteristics. Considering that shrinkage and re-growth can happen to a city more than once, it seems crucial to explain why and how shrinkage and re-growth coincide in many European cities today, what are the characteristics of each phenomenon and the future prospects and challenges facing these cities.

Set against this background, the paper explains and discusses the urban development trajectories of two European cities - Leipzig in Germany and Liverpool in the UK - both of which have experienced periods of shrinkage followed by re-growth. Shrinkage is defined as an empirical phenomenon resulting from the specific interplay of different macro processes at the local scale. We understand re-growth to be the process by which a city experiences population growth or increase after a (longer) phase of shrinkage. So while the indicator of shrinkage and re-growth used here is rather simple, we are aware of the complex nature of the causal processes and their consequences for the affected urban areas. Both shrinkage and re-growth of cities result from the interplay of macro processes (for example, economic globalization, social or demographic change) and local settings of a city (including the political and institutional scene, strategic decision-making and planning, economic performance and labour market, population characteristics and development etc). In our approach, we highlight the qualitative dimension of both processes, i.e. we are mainly interested in its causal relationships and underlying dynamics as well as the impact it has on different fields of urban development (Rink et al. 2009).

Mehrfach Zuhause und vielfach unterwegs... Multilokalität als neue Herausforderung an die Herstellung von Familie und für räumliche Planung

Schier, Michaela – Deutsches Jugendinstitut München
schier@dji.de

Mehrörtige familiäre Wohnpraktiken gewinnen vor dem Hintergrund unterschiedlicher sozioökonomischer Entwicklungen in westlichen Industrieländern an Relevanz. Trotz Unterschieden zwischen und innerhalb verschiedener Formen multilokaler Familien (wie Wochenpendlerfamilien, Familien von Vieldienstreisenden, transnationale Familien, Nachtrennungsfamilien) bedeutet die Multilokalisierung im Vergleich zur monolokalen Lebensweise eine umfassende raum-zeitliche Neuorganisation der familialen Lebensführung. Längere Zeiten des Getrennt-seins, das ‚Leben in zwei Welten‘, das wiederkehrende Unterwegssein sowie der ‚Raum zwischen den Wohnorten‘ sind spezifische Merkmale des multilokalen Alltags. Durch die spezifische raum-zeitliche Struktur des multilokalen Familienlebens ergeben sich im Vergleich zur monolokalen Lebensführung grundlegend neue Anforderungen an die Herstellung von Familie. Raumstrukturelle sowie infrastrukturelle Rahmenbedingungen spielen insofern eine wichtige Rolle für familiäre Lebensführungen. Gleichzeitig gestalten die Familien durch ihre multilokale Lebensführung lokale Strukturen fortlaufend mit. Der Beitrag basiert auf empirischen Ergebnissen und konzeptionellen Überlegungen aus zwei Projekten mit qualitativen Designs.

Entwicklung der räumliche Verteilung des Freizeitverkehrs

Schlich, Robert – Schweizer Bundesbahnen, Bern

Hettinger, Thomas – Schweizer Bundesbahnen, Bern

Freizeitverkehr ist in den letzten Jahren aufgrund seines grossen Anteils am Gesamtverkehr und des vermuteten weiteren Anstiegs sowie der Herausforderungen für eine Verlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel mehr und mehr in den Fokus der Verkehrsforschung geraten.

Dabei wurden die Untersuchungen jedoch durch die Heterogenität des Untersuchungsgegenstandes gestört: Freizeitverkehr beinhaltet Wege und Aktivitäten, die sowohl von ihrer zeitlichen und räumlichen Verteilung als auch mit der motivationalen Bedeutung für den einzelnen sehr wenig gemeinsam haben. Gleichzeitig ist zu vermuten, dass Wege gleicher Motivation zu völlig unterschiedlichen Aktivitäten und Wege mit gleichen Aktivitäten auf unterschiedliche Motivationen zurückzuführen sind.

Die Ansätze, die versucht habe, Freizeit aufgrund der Art der Aktivitäten zu differenzieren (z.B. Lanzendorf, Schlich, Simma und Axhausen, 2004) , haben deshalb auch noch zu keiner Kategorisierung geführt, die sich allgemein als plausibel durchsetzen konnte.

Ein weiter Ansatz ist die Untersuchung von Mobilitätsstilen im Freizeitverkehr z.B. aufgrund von Verkehrsmittelwahl und Freizeitpräferenzen (Götz, K./Loose, W./M. Schmied/S. Schubert (2003). Diese konnte zwar plausible Gruppen aufzeigen, aber keine Erklärungsmuster für Handlungsansätze aufzeigen. So stellte z.B. Scheiner (2006) fest: „Die Zusammenhänge zwischen Lebenslage und den Wegelängen in der Freizeit sind schwächer als bei der Betrachtung der Arbeitswege, d. h. Freizeitdistanzen lassen sich noch weniger als Berufs- bzw. ausbildungsdistanzen aus der Lebenslage erklären (S. 57)“.

Trotzdem ist Freizeitverkehr stärker an Einstellungen und Orientierungen gebunden als andere Zwecke – der Befund hängt deshalb auch an den unzureichenden Differenzierungen von Freizeitverkehr ab. Die vorliegende Arbeit versucht deshalb einen Differenzierung von Freizeitverkehr anhand räumlicher Kriterien (auch schon bei Ohnmacht, Götz , Haefeli, Deffner , Matti, Stettler und Grotrian (2008)):

- Start und Ziel innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen
- Start und Ziel in unterschiedlichen aber räumlich nicht zusammenhängenden Agglomerationsgebieten
- Start in der Agglomeration mit Ziel im ländlichen Raum
- Start im ländlichen Raum mit Ziel in der Agglomeration
- Start und Ziel im ländlichen Raum

Welche Anteile haben die unterschiedlichen Freizeitwege – und wer nimmt daran teil? Hierzu liegt mit den Daten des Mikrozensus Verkehr 2005 eine Momentaufnahme vor. Wie aber vollzieht sich die Entwicklung seither im Freizeitverkehr?

Zu diesem Zweck sollen die Daten der kontinuierlichen Erhebung Personenverkehr der SBB verwendet werden. Seit 1983 wird bei der SBB kontinuierlich die Mobilität der in der Schweiz lebenden Bevölkerung gemessen (SBB 2010). Zur diesem Zweck werden im Auftrag der SBB täglich rund 60 Telefoninterviews durchgeführt, bei der das Verkehrsverhalten der letzten drei Tage erhoben wird (fast 2000 Personen im Jahr). Befragt werden in der Schweiz wohnhafte Personen und zwischen 15 und 84 Jahre alt sind. Aufgrund einer Methodenumstellung sind jedoch nur noch die Daten ab 2009 miteinander vergleichbar.

Auf Basis dieser Daten sollen die folgenden Fragen untersucht werden:

Welche Wegetypen nehmen zu? Wie sehr unterscheidet sich damit auch das Freizeitverhalten von Personen an unterschiedlichen räumlichen Standorten – und wie verändern sich diese Muster? Wie entwickeln sich Mobilitäten und Immobilitäten für verschiedene Wegetypen und Gruppen?

Tourism in Patagonia/Chile – Potentials for development and obstructions

Scholz, Wolfgang – Technische Universität Dortmund
Wolfgang.scholz@tu-dortmund.de

The paper analyses the development of economic clusters and their relationship to tourism. Tourism clusters can be a useful tool to promote tourism in a particular area. However, for its implementation, there are preconditions to consider when transferring the cluster concept to tourism. The most important factor is the relationship between actors and not only sharing the same location. With reference to a case study region, the article analyses the condition to apply the concept.

As case study serves the region of Aysén in the Chilean part of Patagonia. The article analyses the current situation of tourism development and its weaknesses with special attention to the local actors involved in tourism development. The author's team conducted an intensive survey on stakeholders in the tourism industry in the region. This revealed the need for cooperation and training of local actors in order to develop tourism in Aysén for the benefit of the local stakeholder.

The dreams of the emerging middle class and the struggle for livelihood of the urban poor – both ends in the traffic jam. Experiences from Dar es Salaam/Tanzania

Scholz, Wolfgang – Technische Universität Dortmund
Wolfgang.scholz@tu-dortmund.de

The paper traces the daily life of members of the emerging middle class as well as of the urban poor in Dar es Salaam in relationship to travel distances and commuting time. It addresses problems caused by the "life in the daily traffic jam". Furthermore, it will analyse the shortcomings of urban land use planning and transport planning authorities which cause a dysfunction of the urban system.

The paper is mainly based on empirical data enriched by official data from the municipality and a recent World Bank project for a Rapid Bus Transport System. The paper includes as well empirical findings from a research in Dar es Salaam (BMBF 2005-2007 and DFG 2010-2012). Last not least the paper reflects as well author's own experience of two years living and working in Dar es Salaam (2007-2009).

Members of the middle class fulfilled their desire of an own house up to 30 km from the CBD and thus they spend up to four hours every day to commute to work. They waste therefore a lot of time and energy. For the middle class, car ownership is not only a symbol of well-being but also a need due to the remote location of their homes and the low quality of the public transport. Housing in remote locations is a result of shortcomings in the urban land use planning system which cannot cope with the demand for building land. Most residents, therefore, have to find a plot on the informal market at remote locations in former agricultural areas.

The urban poor rely on public transport as the main mean of mobility (besides walking and bicycle). For them, the relatively high fare costs and the loss of working hours due to the long commuting time restricts their livelihood efforts. Public transport buses and private cars join the same traffic jam on the only three main roads to the CBD.

Therefore, for both groups the transport situation has a huge negative impact on their productivity, their income and the functionality of the urban system.

Ausreichende und gerechte Erreichbarkeit der Einrichtungen der Daseinsvorsorge?

Schürmann, Carsten – Büro für Raumforschung, Raumplanung u. Geoinformation (RRG), Oldenburg

Spiekermann, Klaus – Spiekermann & Wegener, Stadt- und Regionalforschung (S&W), Dortmund
cs@brrg.de

Leitvorstellung der bundesdeutschen Raumordnung ist eine nachhaltige Raumentwicklung, die zu einer dauerhaften, großräumigen ausgewogenen Ordnung mit gleichwertigen Lebensverhältnissen in den Teilräumen führt. Zu den daraus abgeleiteten Grundsätzen der Raumordnung zählt die Versorgung aller Bevölkerungsgruppen mit Dienstleistungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge, wobei insbesondere auf die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung zur Sicherung von Chancengerechtigkeit in den Teilräumen hingewiesen wird. Entsprechend zählt es zu den Zielsystemen der Landesentwicklung zahlreicher Bundesländer, die Systeme der Zentralen Orte mit den wichtigsten Einrichtungen und Dienstleistungen der Daseinsvorsorge weiter zu entwickeln, um gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen auch in Zukunft unter geänderten Rahmenbedingungen (demografischer Wandel, veränderte Mobilität, veränderte Behördenstruktur, verändertes Konsumverhalten) zu gewährleisten.

In dem vorgeschlagenen Vortrag werden Ergebnisse einer detaillierten Erreichbarkeitsstudie für das Gebiet des Freistaates Bayern referiert. Ziel war es, zu analysieren, an welchen Standorten in Bayern sich welche Einrichtungen der Daseinsvorsorge befinden und für welche Bevölkerungsgruppen sie mit welchem Aufwand erreichbar sind. So sollte ein Beitrag zur Überprüfung des bayerischen Systems der Zentralen Orte geleistet werden. Der erste Arbeitsschritt bestand in der Erfassung, adressenscharfen Georeferenzierung und Standortverteilungsanalyse von Einrichtungen der Grundversorgung (Grund- und Hauptschulen, Ärzte, Zahnärzte, Apotheken, Sparkassen, Post und Polizei, Einzelhandel) und der gehobenen Versorgung (Realschulen, Gymnasien, Finanzämter, Arbeitsagenturen, Krankenhäuser). Der zweite Arbeitsschritt bestand in der Analyse der Pkw- und ÖV-Erreichbarkeit dieser Einrichtungen für verschiedene Bevölkerungsgruppen. Für eine möglichst realitätsnahe Erreichbarkeitsmodellierung wurden die Einwohner Bayerns in Rasterquadrate von 1 ha Größe disaggregiert und eine Datenbasis mit allen Straßen und ÖV-Linien in Bayern entwickelt.

Das Referat behandelt die Fragen, ob die tatsächliche Verteilung der Einrichtungen mit den planerischen Leitvorstellungen des Zentrale Orte Systems übereinstimmt, ob die Versorgung und Zugänglichkeit der Einrichtungen der Daseinsvorsorge ausreicht, welche Wahlfreiheit die Bevölkerung aufgrund der gegebenen räumlichen Konstellationen bei nicht fest zugeordneten Einrichtungen (z.B. Gymnasien, Krankenhäuser) hat, welche räumlichen Unterschiede und Disparitäten bestehen und welche Mobilitätsbedingungen hinsichtlich der Einrichtungen der Daseinsvorsorge für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen, differenziert nach Alter und Pkw-Verfügbarkeit, gelten.

Experiencing limits: Everyday mobility of low-income women in Mexico City

Schwarz, Anke – Helmholtz-Centre for Environmental Research – UFZ, Leipzig
anke.schwarz@ufz.de

Mobility is a crucial everyday experience for city dwellers, as it relates to the provision of basic needs within or outside their place of residence. In urban areas, networks of technical and social infrastructure are product of social processes while simultaneously serving as framework for spatial practices. Based on a case study in Mexico City, this paper examines the everyday experience of mobility and immobility in relation to gender and socio-economic status, applying a qualitative approach.

Today, 50% of Mexico City's inhabitants live in areas created through irregular urbanization. These *colonias populares* show a process of inversed urbanization, evolving from the individual plot while collective infrastructure is only implemented afterwards. Depending on the level of consolidation of the settlement, the access to higher public education, health care and income generating jobs is often severely limited and the public transport insufficient.

Focussing on women with low socio-economic status, two patterns of compulsory mobility were identified in terms of distances travelled on a daily basis: An intense mobility of full-time employees contrasted by a striking immobility of those who conduct unpaid labour, mostly domestic work. Affecting the residents' quality of life as well as their participation in local processes, these daily travel patterns reveal how social status is being experienced through the social space of the *colonia popular*. As Bourdieu puts it, a lack of capital comes with the experience of spatial limits.

Weiter, mobiler, besser? Aktionsräume im Wandel des Geschlechterverhältnisses

Sicks, Katrin – Technische Universität Dortmund
Kathrin.Sicks@tu-dortmund.de

In der Forschung zum Thema „Gender und Verkehrshandeln“ werden immer wieder die kürzeren Distanzen von Frauen thematisiert. Diese werden als Benachteiligung, die längeren Distanzen bei Männern hingegen als Indikator eines positiv bewerteten hohen Mobilitätsgrades interpretiert. Die geschlechtsspezifischen Aktionsraumausprägungen werden auf Geschlechterrollen, die stärkere nähräumliche Bindung bei Zuständigkeit für Haushaltsarbeit und Kinderbetreuung und die Pkw-Verfügbarkeit zurückgeführt.

Für diese Determinanten geschlechtsspezifischer Aktionsräume ist eine Dynamik in den vergangenen Jahrzehnten festzustellen. Vor diesem Hintergrund sollten sich Geschlechterunterschiede hinsichtlich des Verkehrshandelns, hier der zurückgelegten Distanzen, deutlich verringern. Die Dynamik von Geschlechterunterschieden im Verkehrshandeln ist bislang jedoch kaum erforscht. Hier setzt das DFG-Projekt „Alltag im Wandel des Geschlechterverhältnisses“ an, woraus in diesem Beitrag exemplarisch einige Ergebnisse vorgestellt werden.

Anhand von Verkehrsdaten wird für den Zeitraum von 1976 bis 2008 die vermutete Dynamik mittels einfacher wie komplexer statistischer Methoden untersucht. Die Ergebnisse bestätigen die vermutete Konvergenz und unterstreichen die Bedeutung von Geschlechterrollen und Arbeitsteilung für geschlechtsspezifisches Verkehrshandeln. Die einseitige Bewertung geschlechtsspezifischer Aktionsraum-Ausprägungen wird in der Ergebnisinterpretation klar in Frage gestellt.

Open space-oriented leisure mobility of distinct user groups

Stechow, Karsten – Technische Universität Dortmund
Gruehn, Dietwald – Technische Universität Dortmund
karsten.stechow@tu-dortmund.de

This contribution is about spatial patterns of leisure activities, that typically take place in urban open spaces. It can be shown that mobility to reach urban green in terms of distance and frequency widely differs among user groups, that can be distinguished socio-empirically e.g. by age, gender or occupational status.

Since there is only few literature on research about the use of open-spaces in urban areas for leisure purposes and the respective mobility behaviour that allows conclusions for urban and regional planning, an explorative analysis has been conducted within the research project "Entwicklung eines urbanen Biotopverbundes im Rahmen des Freiraumkonzeptes Metropole Ruhr". A Questionnaire comprising 57 variables has been developed and a sample of 14,037 participants provides a sufficient basis for quantitative analysis. Questions focus on the individual's preferences for both, several activities that are typically related to open-space (e.g. observation of nature, visit adventure playgrounds, being close to water bodies or in the forest) and on respective frequencies of use expressed by these participants. Besides the frequency information ranging from daily to annually use further information on the metric distance and the preferred means of transportation (as e.g. feet, bike, car, public transport) has been collected. Since this explorative approach is expected to identify patterns, a set of socio-empirical variables was collected too.

Findings show that open-space oriented leisure mobility clearly differs among user groups. The individual's age can be identified as a major factor determining the frequency of open-space oriented activities. Furthermore it can be shown that there are basically different choices of means of transportation depending on the kind of open-space visited. A clear preference of adults to use cars can be observed whereas children and adolescent persons are more often mobile as cyclists or as pedestrians.

The findings sketched above raise some further questions because they have implications for spatial science and planning that may be discussed within the conference session. Is our understanding of open-space supply in urban areas that typically is organized hierarchically appropriate to nowadays needs? Have mental images on open-space oriented leisure mobility of certain groups, e.g. adolescents or seniors, to be adjusted especially considering the challenges by demographic change? Is spatial respective landscape planning capable to offer open-spaces that meet the requirements set by a 'colorful' group of users?

Physische und relationale Mobilität in juristischen Innovationsbiografien

Stein, Axel – Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung, Erkner
steina@irs-net.de

Der hier vorgeschlagene Tagungsbeitrag widmet sich Innovationsbiografien in der Rechtsberatung, den im Verlauf dieser Biografien relevanten Akteuren und ihrer Orte sowie den Beziehungen, die zwischen den Akteuren bestanden bzw. bestehen.

In der Rechtsberatung ist zwar die ausdrückliche Charakterisierung von Leistungen als „Innovation“ unüblich, allerdings befindet sich das juristische Tätigkeitsfeld in einem elementaren Wandel. Es geht immer weniger um die alleinige Auslegung von Normen, Gesetzen, Urteilen etc., sondern vielmehr um die juristische Gestaltung von konflikthaltigen oder -gefährdeten Praktiken. Auf der Suche nach kundenorientierten Ideen / Lösungen entwickeln Juristen neue Geschäftsfelder, die einen hohen innovativen Gehalt haben. Die hier analysierte Empirie gilt den Fallbeispielen einer strategischen Steuerung von Bauprojekten, der präventiven „Corporate Compliance“ und der Regulierung in einem defizitären Markt.

Innovationsprozesse werden häufig mit Nähe verbunden, auch wenn unbestritten ist, dass Impulse für die Schaffung von Neuem häufig auf distanzierte Beziehungen zurückgehen. Die diesem Beitrag zugrunde liegende Empirie bestätigt die ambivalente Wirkung des Gegensatzpaars Nähe und Distanz. Sie liefert darüber hinaus Anschauungsmaterial, um diese beiden für die Geografie und auch die Raumplanung zentralen Begriffe zu schärfen:

Nähe und Distanz sind Extremfälle und können auf einer Skala abgebildet werden, die genau genommen ein Kontinuum darstellt, auf dem graduelle Unterschiede abbildbar sind. Nähe ist damit nichts anderes als geringe Distanz.

Neben einer in Kilometern oder Zeiteinheiten gemessenen Nähe / Distanz, die als physisch charakterisiert werden kann, besteht auch relationale Nähe / Distanz, die sich z.B. in kognitiven, organisationalen oder sozialen Gemeinsamkeiten oder Unterschieden bemerkbar macht. Nähe bzw. Distanz sind also Kategorien, die in verschiedenen, Beziehungen charakterisierenden Dimensionen relevant sind. Für die unterschiedlichen Dimensionen bieten sich unterschiedliche Taxonomien an. Diese können sich von Anwendungsfall zu Anwendungsfall unterscheiden.

Nähe und Distanz beschreiben Beziehungen, die ihrer Mehrdimensionalität wegen in der einen Hinsicht Nähe und in der anderen Hinsicht Distanz aufweisen können. Nähe und Distanz können damit auch koexistieren.

Die Beziehungen sind nicht statisch, d.h. auch die Momentaufnahmen von Nähe und Distanz sind Veränderungen unterworfen. Mobilität kann vor diesem Hintergrund sowohl physisch als auch relational aufgefasst werden.

In dem Tagungsbeitrag geht es darum zu zeigen, inwieweit im Fall der untersuchten juristischen Innovationen die maßgeblichen Akteure implizit und explizit Distanzen überbrückt oder herbeigeführt, Nähe gesucht oder vermieden haben und welche Rolle dies für die jeweiligen Phasen der Innovationsprozesse gespielt hat. Es wird dabei auch gezeigt, wie Mobilität in der einen Dimension mit Immobilität in einer anderen einhergeht.

Leben in der Mobilität – Transnationale Migrantinnen in haushaltsnahen Dienstleistungen

Strüver, Anke – Universität Hamburg
struever@geowiss.uni-hamburg.de

Dieser Vortrag thematisiert die soziale und räumliche Mobilität von transnational agierenden migrantischen Haushaltshilfen aus Osteuropa. Im Fokus steht damit die Rolle von Migrantinnen im Globalisierungsprozess – allerdings weniger im Rahmen ihrer beruflichen Professionalisierung als in Form einer „Domestizierung“, als zugleich institutionalisierte wie informalisierte Haushaltshilfen. Anhand von Teilergebnissen aus einem aktuellen Forschungsprojekt wird diskutiert

wie die lokale, nationale und globale Ebene durch sozioökonomische Wechselbeziehungen und die Mobilität von Personen miteinander verknüpft sind: wie durch ein „Leben in der Mobilität“ verschiedene Räume über mehrere Maßstabsebenen hinweg zueinander in direkter, gelebter Beziehung stehen;

inwiefern vertikale Differenzstrukturen und Identitätskategorien wie Geschlecht, Alter, Nationalität, (Ausbildungs-)Status sowie horizontale räumliche Differenzstrukturen dabei in sich und untereinander interdependent sind.

Dabei wird die mit der räumlichen Mobilität meist einhergehende soziale Abwärtsmobilität von vielen Haushaltshilfen gezielt eingesetzt und als Chance gesehen, um ökonomisch zu profitieren und Zuhause soziale Aufwertung zu erfahren. Im Kontext der transnationalen Arbeitsmigration von osteuropäischen Haushaltshilfen geht es daher um *Mobilität als strategische Ressource* und um einen „pragmatischen Alltagskosmopolitismus“, der sich durch die Bereitschaft zur Mobilität sowie in transnationalen Alltagspraktiken konstituiert.

Städtische Umzugsmobilität in Abhängigkeit von Wachstum und Schrumpfung

Sturm, Gabriele - Referat Raum- und Stadtbeobachtung des BBSR, Bonn
Gabriele.Sturm@BBR.Bund.de

Im Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) wird ein Informationssystem für die Raum- und Stadtbeobachtung geführt, das subjektive wie objektive Indikatoren auch für Wanderungsmobilität der Bevölkerung enthält. In der Regel liegen Wanderungsdaten auf der Ebene von Kreisen und kreisfreien Städten vor. Zusätzlich enthält der Datensatz der „Innerstädtischen Raumbewertung“ kleinräumige Statistiken von rund 50 deutschen Großstädten, unter anderem innerstädtische Umzüge und Wanderungen über die Stadtgrenzen (Umland- und Fernwanderungen) nach Altersgruppen ausdifferenziert. Aus diesem kombinierbaren Datenfundus sind induktiv Erklärungsmuster für Umzugs- und Wanderungsmobilität zu entwickeln.

Bisherige empirische Analysen legen es nahe, dass innerstädtische Umzüge wie über die Stadtgrenzen gehende Wanderungen von Stadt zu Stadt recht unterschiedliche Ausprägungen aufweisen, die unter anderem davon abhängig sind, ob eine Stadt wächst oder schrumpft. Wachstum und Schrumpfung wirken sich neben demografischen Aspekten (fortgesetzte Singularisierung, Internationalisierung, Alterung) direkt auf die regionalen Wohnungs- und Immobilienmärkte aus. So erscheint aktuell fortgesetzte Suburbanisierung auch eine Folge von sehr engen Wohnungsmärkten zu sein. Weiterhin könnte räumliche Segregation in entspannten Wohnungsmärkten leichter und schneller vonstatten gehen als in engen Wohnungsmärkten.

Von diesen Überlegungen ausgehend soll für diesen Beitrag ausgelotet werden, wie sich Umzugs- und Wanderungsmobilität derzeit in wachsenden und schrumpfenden Städten darstellt und welche Entwicklungen für die jüngst vergangenen Jahre festzustellen sind.

Die Alltagsmobilität von Menschen mit Migrationshintergrund – eine unbekannt Größe?!

Suhl, Kerstin - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, Dortmund
Welsch, Janina - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, Dortmund
kerstin.suhl@ils-forschung.de

Die Teilnahme von Menschen mit Migrationshintergrund am gesellschaftlichen und politischen Leben in Deutschland wird zukünftig noch mehr an Bedeutung gewinnen. Inwiefern sich die Internationalisierung der Gesellschaft auf die Alltagsmobilität in Städten und Stadtteilen und auf die Verkehrssysteme auswirkt, bleibt im Rahmen stadtentwicklungspolitischer Forschung und Praxis bisher weitgehend unberücksichtigt. Der Kenntnisstand sowie Daten über das alltägliche Mobilitätsverhalten von Menschen mit Migrationshintergrund sind ebenso bruchstückhaft wie Informationen über ihre Mobilitätschancen und -bedürfnisse. Zum Schließen dieser Forschungslücke tragen die Ergebnisse eines ILS-Forschungsprojektes unter dem Fokus der Alltagsmobilität von Menschen mit und ohne Migrationshintergrund bei. Im Rahmen einer quantitativen Befragung wurden beispielsweise die Haushaltsausstattung mit Fahrzeugen, die personenbezogene Verkehrsmittelverfügbarkeit und die Verkehrsmittelnutzung sowie die Zufriedenheit mit der Ausstattung des Wohnstandortes von Menschen mit und ohne Migrationshintergrund erhoben. Eine zentrale Frage ist, inwiefern sich Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung neben soziodemografischen und infrastrukturellen Faktoren auch durch den Migrationshintergrund erklären lassen. Hier zeigen die ersten Ergebnisse der Studie ein differenziertes Bild: der Einfluss des Migrationshintergrundes wird – je nach Mobilitätsvariable – oftmals überlagert von anderen Faktoren wie dem Geschlecht oder auch dem Einkommen.

Chancengerechtigkeit im Mobilitätsalltag – eine messbare Größe?

Unbehaun, Wiebke - Universität für Bodenkultur, Wien
Uhlmann, Tina - Universität für Bodenkultur, Wien
tina.uhlmann@boku.ac.at

Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung für die Befriedung der Grundbedürfnisse aller Menschen. Personen können jedoch Merkmale aufweisen, die sie in ihrer Mobilität beeinträchtigen. Beschränkten sich bisherige Untersuchungen auf die Erfassung von Barrieren im Raum und deren Beseitigung, so gibt es kaum Informationen zur Stärke und Wirkung der Einschränkungen sowie deren Wahrnehmung durch die Betroffenen. Im Rahmen einer Studie wurden 540 Personen mit Merkmalen, die zu Mobilitätsbeeinträchtigungen führen können, in Hinblick auf ihr Mobilitätsverhalten befragt. Mit der Methode der „anchoring vignettes“ wurde die subjektive Wahrnehmung der individuellen Mobilitätsbeeinträchtigung untersucht. Diese Methode ermöglicht es, subjektive Einschätzungen der eigenen Betroffenheit zu objektivieren und zu messen. Die Ergebnisse zeigen nicht nur Unterschiede im Mobilitätsverhalten der untersuchten Personengruppen im Vergleich zu der Österreichischen Grundgesamtheit auf, sondern auch eine deutliche Diskrepanz zwischen der subjektiven Wahrnehmung der eigenen Einschränkung und der mittels Mobilitätskennziffern objektiv gemessenen Beeinträchtigung. Die Befragungsergebnisse erlauben eine Abschätzung der Art und des Maßes der Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie deren Auswirkungen auf die Teilhabechancen am sozialen Leben und liefern Hinweise auf planungsrelevante Bedürfnisse der Personengruppen.

Gleichwertige Lebensbedingungen und individuelle Chancengleichheit in schrumpfenden Regionen

Volkman, Anne - Technische Universität Dortmund
anne.volkman@tu-dortmund.de

Während vor dem Hintergrund gleichwertiger regionaler Lebensverhältnisse und individueller Chancengleichheit in schrumpfenden Regionen die öffentliche Daseinsvorsorge seit einigen Jahren eine hohe Aufmerksamkeit erfährt, bleiben sozialstrukturelle Aspekte bisher vielfach ausgeklammert. Gerade unter Schrumpfungsbedingungen besteht jedoch die Gefahr eingeschränkter sozialer Mobilität durch sich auflösende Sozialstrukturen im Zuge von Entmischung, Alterung und Entdichtung der Bevölkerung. Daher kommt der Frage, inwiefern das Leben in diesen Regionen eine sozialräumliche Benachteiligung in Hinblick auf die individuelle Chancengleichheit darstellt, eine steigende Bedeutung zu. Vorgestellt werden theoretische Zugänge aus der Quartiers- und Stadtforschung (Quartierseffekte, Sozialkapital, Nachbarschaft) auf deren Basis ein beschreibendes Modell der kausalen Wirkungszusammenhänge sozialräumlicher Benachteiligung in schrumpfenden Regionen entworfen und diskutiert wird.

Die Dialektik der Mobilität

Michael Wegener - Spiekermann & Wegener Stadt- und Regionalforschung, Dortmund
mw@spiekermann-wegener.de

Geschwindigkeit und Bewegung gehören zu den konstituierenden Merkmalen der Moderne. Angesichts erkennbarer psychischer, sozialer und ökologischer Kapazitätsgrenzen rücken aber heute auch die Schattenseiten der entfesselten räumlichen Mobilität in das Bewusstsein: Benachteiligung peripherer Regionen, Zersiedelung der Ränder der ausufernden Agglomerationen, Doppelbelastung berufstätiger Frauen, Entwertung von Nahbeziehungen, getrennte Partnerschaften, Massentourismus und Naturzerstörung. Die vielleicht bedrohlichsten Auswirkungen der zunehmenden räumlichen Mobilität sind ihre ökologischen Folgen. Auf dem G8-Gipfel im Juli 2009 stimmten die wichtigsten Industrienationen darin überein, dass die reichen Länder der Erde ihre Treibhausgasemissionen bis 2050 um 80 Prozent gegenüber 1990 reduzieren müssen. Es ist unwahrscheinlich, dass dies ohne Veränderungen der Rahmenbedingungen der räumlichen Mobilität, insbesondere ohne signifikante Verteuerungen fossiler Treibstoffe, sei es durch Marktentwicklungen oder staatliche Eingriffe, erreicht werden kann. In dem vorgeschlagenen Referat werden die möglichen Auswirkungen einschneidender Restriktionen der räumlichen Mobilität durch Energieverknappung und Maßnahmen des Klimaschutzes auf Mobilität und Standortwahl am Beispiel von Modellsimulationen der Stadtregion Dortmunds und des Ruhrgebiets diskutiert und es wird gefragt, ob Einschränkungen der räumlichen Mobilität nicht auch Gewinne an Lebensqualität im Nahbereich mit sich bringen könnten.

Herkunftsorte und Hochschulwahl internationaler Studierender in Deutschland

Wenner, Fabian – Technische Universität Dortmund
fabian.wenner@udo.edu

„Wir werden weniger, älter, bunter“ lautet eine eingängige, kurze Umschreibung der Folgen des demographischen Wandels. Vor allem die ersten beiden Aspekte dieser Triade stehen derzeit im Fokus der Raumwissenschaften, hinsichtlich der Untersuchung von Auswirkungen wie auch der Möglichkeiten zum Umgang mit dem Wandel. Seltener werden räumliche Ausprägungen des dritten Bestandteils, der wachsenden Internationalisierung betrachtet, obwohl sie Städte und Gemeinden vor ähnlich große Herausforderungen stellt. Ein beträchtlicher Teil der jährlich von und nach Deutschland Wandernden sind dabei Studierende. Etwa 180.000 Personen, die ihre Hochschulzugangsberechtigung nicht in Deutschland erworben haben, studieren derzeit in der Bundesrepublik. Hochschulen werben zunehmend um internationale Studierende und MitarbeiterInnen, denn sie gelten nicht nur als wertvolle Bereicherung für den fachlichen Austausch, sondern auch als Ausweis der eigenen „Internationalität“ und damit als Qualitätsmerkmal im Wettbewerb zwischen den Hochschulen. Auch die Städte selbst sind häufig nicht nur am Flair, das eine international besuchte Hochschule erzeugt, als weichen Standortfaktor interessiert. Wissen beziehungsweise Wissensträger gelten als strategische Variable für die wirtschaftliche Zukunft einer Stadt (vgl. Ziegenbein 2006).

Das vielfache Bestreben von Städten und Hochschulen nach internationaler Studierendenmobilität ist dabei nur mancherorts erfolgreich. Während einige Universitäten sich außerordentlicher Beliebtheit bei ausländischen Studierenden erfreuen, bleiben Studierende im Hinblick auf andere Universitäten „immobil“.

Der Konferenzbeitrag wird anhand der Hochschulstatistik, die beim Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung vorliegt, Muster internationaler Studierendenmobilität in Deutschland aufzeigen und nach Gründen für räumlich bestimmte Mobilitäten und Immobilitäten in diesem Bereich fragen. Welche Universität zieht wie viele internationale Studierende aus welchem Land an? Ergeben sich eventuell Unterschiede nach Grenznähe, Studiengebühren, Prestige oder Lage innerhalb der Stadt? Unterscheiden sich Universitäten von Fachhochschulen, private von staatlichen Universitäten? Und nicht zuletzt: Lassen sich aus daraus Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen für Städte und Hochschulen ableiten? Während im Themenbereich bereits ausführliche aktuelle Untersuchungen zu innerdeutschen Wanderungen vorliegen (Kultusministerkonferenz 2009), sind internationale Wanderungen für Deutschland in letzter Zeit nicht betrachtet worden. Abgerundet werden kann die Untersuchung der Hochschulstatistik durch die Auswertung der Studierendenstatistik der Fakultät Raumplanung an der TU Dortmund, um herauszufinden, wie es um die Internationalität am Veranstaltungsort der Konferenz steht.

Mobilität als soziale Praxis

Wilde, Mathias – Fachhochschule Erfurt
wilde@fh-erfurt.de

Theorien sozialer Praktiken ordnen menschliches Tun mit Kategorien von Materialität, Wissen und Routine. Am Ende stehen Ordnungsschemen, sie sollen die Komplexität sozialen Handelns reduzieren und den »quasi-ethnologischen Blick auf die Mikrologik des Sozialen« lenken. Dieser Blickwinkel erlaubt es alltägliche Mobilität als Akt sozialen Handelns zu verstehen. Versteht man Mobilität als soziale Praxis, dann kann man auch danach fragen, wie Mobilitätspraxis im Strom alltäglicher Praxiskomplexe verwoben ist.

Der Beitrag vereint dafür Interpretationen von Mobilität, welche die Elemente sozialer Praxis konkretisieren, und formuliert eine Theorie über Mobilität als soziale Praxis. So kann man in der Materialität der Mobilität die Werkzeuge der Fortbewegung sehen; Auto, Fahrrad oder Flugzeug sind Objekte, die Bewegung in einer je spezifischen Art ermöglichen, sie sind aber auch Voraussetzung damit Mobilitätspraxis vollzogen und reproduziert werden kann. Wissen liegt dann im gekonnten Umgang mit den Objekten, während sich Routinen in der Wiederholung zeigen.

Mit Befunden eigener Forschung, die auf eine Mobilitätspraxis älterer Menschen im ländlichen Raum eingehen, wird der Ansatz vergewissert und mit Beispielen aus einem konkreten Situationszusammenhang angereichert.

Mobility and immobility – impacts of a new public transport system in Santiago de Chile

Witter, Regina – École polytechnique fédérale de Lausanne
regina.witter@epfl.ch

How can social *differences in mobility conditions* be measured, especially respective changes due to a new public transport system? More precisely, what are the social impacts of a new, sophisticated public transport system in a developing city that used to be characterised by a chaotic, deregulated transport system? Are the changes just related to altered accessibility conditions, or are there further implications for people's mobility competences and travel behaviour? And what does that finally mean for the dissolution or manifestation of social inequalities and risks of '*social exclusion*' in a strongly segregated city?

With a specific regard to those interests, this work intends to identify how the public urban transport system has affected the dynamics of social and spatial inequalities, focusing particularly on the case of *Santiago de Chile*. The public transport system of this city, which is known for its inequality in access to daily activities and participation in urban life, underwent a comprehensive transformation process in the last years. Characterized by strong deregulation in the 1980s, public transport was subsequently re-regulated and formalised in the 1990s. The formalisation process culminated in the abrupt implementation of the sophisticated *Transantiago* system in 2007, whose design is oriented towards the famous *BRT-system Transmilenio* in Bogotá. Unfortunately, an array of technical, design-related, political and social reasons affected that the *Transantiago* suffered especially at its beginning a very low level of acceptance and satisfaction among inhabitants. Some people argue that the *Transantiago* system has still exacerbated existing mobility and social inequalities.

The work suggest to measure changes in travel conditions due to *Transantiago* and relating social impacts, i.e. mobility and eventual immobility, on the basis of the so-called '*motility*' concept (Kaufmann 2004) which considers people's *potential to become mobile in space*. Thus, in addition to accessibility-related aspects, changes in people's travel competences required and people's travel habits are considered. Moreover, a deeper interest is on people's individual 'appropriation' of travel possibilities, i.e. the effective making use of existing travel options.

Based on a set of qualitative interviews with inhabitants and experts, as well as a comprehensive '*motility*'-survey carried out in 2000 households, the changes in mobility conditions and travel behaviour in Santiago are analysed. The results show indeed major social impacts of the new public transport system, in the form of increased mobility for some, and stronger immobility for other parts of the population.

The conference paper will consist of *six parts*. After an introduction into the topic (1), the possibility to measure mobility inequality on the basis of the *motility* concept is introduced (2). Then, this concept is exemplary applied for the case study area of Santiago de Chile. In this framework, the methodological approach is presented (3), and the major social, spatial- and transport-related features of Santiago are exposed (4). Main emphasis is put on the presentation of the own empiric works carried out from 2007 to 2009 in Santiago de Chile (5). The paper concludes with some final remarks and some implications for transport policy making in Santiago and other developing cities. Anyhow, the policy recommendations might be, at least to some extent, also of interest for the context of industrialised countries (6).

Netzwerke und selektive Mobilität im Zeitalter der Globalisierung

Wojtyniak, Beate – Universität des Saarlandes
Schönwald, Antje – Universität des Saarlandes
Kühne, Olaf – Universität des Saarlandes
a.schoenwald@mx.uni-saarland.de

In einem gerade abgeschlossenen Forschungsprojekt zur Analyse der Abwanderungs- und Zuwanderungsmotivation Hochqualifizierter wurde die Motivation tatsächlich vollzogener Abwanderungs-, Zuwanderungs- und Rückwanderungsentscheidungen Hochqualifizierter erhoben. Ein zentrales Ergebnis dieser Befragung ist, dass die Rückwanderungsentscheidung maßgeblich von Familie, persönlichen Beziehungen am Herkunftsort und beruflichen Netzwerken bestimmt wird. Während der Einfluss ethnischer Netzwerke auf die Migrationsentscheidung in jüngerer Zeit wieder stärker Gegenstand der wissenschaftliche Debatte ist, liegen bisher nur wenige Arbeiten über die Rolle der Netzwerke bei der Migrationsentscheidung Hochqualifizierter vor. Die empirische Evidenz der aus der qualitativen Studie abgeleiteten Hypothesen zur Bedeutung der Netzwerke und zur Wanderungsmotivation Hochqualifizierter wird aktuell in einer Vollerhebung unter den Absolventen saarländischer Hochschulen untersucht. Die Ergebnisse dieser Studien werden ergänzt durch zwei weitere abgeschlossene empirische Studien zum Heimatbewusstsein der Saarländer in Zeiten erhöhter Flexibilitätsanforderungen sowie zu Identitäten und Stereotypen in der Großregion. Sowohl Heimatbewusstsein als auch Identitäten und Stereotype ermöglichen tiefergehende Interpretationen von Migrationsmotivationen und unterliegen aktuell stärker werdenden Anforderungen.

Mobilität und Immobilität in der alternden Gesellschaft

Wolter, Birgit – Institut für Gerontologische Forschung e.V., Berlin
wolter@igfberlin.de

Mobilität bildet eine wesentliche Grundlage für Autonomie und gesellschaftliche Teilhabe. Immobilität kann eine neue Form der sozialen Benachteiligung darstellen, wenn die Aneignung von öffentlichen und sozialen Räumen Mobilität voraussetzt. Alltagsmobilität ist sowohl abhängig von dem individuellen Vermögen als auch von den Umweltgegebenheiten, gesellschaftlichen Erwartungen und der Unterstützung durch das soziale Umfeld. Die Zugänglichkeit der Umwelt beeinflusst die Wahrnehmung der eigenen Handlungsmöglichkeiten ebenso wie die Existenz von potentiellen Handlungsräumen. Im Alter verändern sich oft die körperliche Beweglichkeit und das Wahrnehmungsvermögen, Aktionsradien werden enger, auf neue Technologien oder Medien wird seltener zurückgegriffen und neue Beziehungen werden nur zögerlich aufgebaut. Damit verändern sich die Gelegenheiten für sozialen Austausch, der Zugang zu Informationen und die Möglichkeiten, sich neue Räume anzueignen. Vor allem sozial benachteiligte, ältere Menschen können Einschränkungen ihrer Mobilität oft nur schlecht kompensieren und werden durch eine an Mobilität orientierte Gesellschaft besonders gefordert. Zusätzlich muss Mobilität zunehmend selbst organisiert werden, wenn zum Beispiel bei abnehmender Dichte von Versorgungseinrichtungen der öffentliche Nahverkehr eingeschränkt wird. Basierend auf den Ergebnissen von diversen qualitativen Studien zur Lebenslage älterer, insbesondere sozial benachteiligter Menschen setzt sich der Beitrag mit Mobilität und Immobilität im Spannungsfeld zwischen gesellschaftlichem Anspruch und der Lebensrealität älterer Menschen auseinander. Dabei werden der Zusammenhang von Aneignungschancen, gesellschaftlicher Teilhabe und Mobilität im Alter diskutiert und Ansatzpunkte für die Förderung von Mobilität bzw. sozialer Teilhabe trotz Immobilität dargestellt.

Postfossile Mobilität ist mehr als nur Verkehrsplanung - Ein Blick zurück nach vorn

Würdemann, Gerd - Dr. Joachim und Hanna Schmidt Stiftung für Umwelt und Verkehr
gerd.wuerdemann@tm-team.de

Wir haben uns wie selbstverständlich daran gewöhnt – an die rund um die Uhr verfügbare preiswerte Antriebsenergie, das reichlich und billig verfügbare Erdöl, an das immer dichter gesponnene Verkehrsnetz und daran, dass wir jederzeit hinfahren können, wohin wir wollen. Nie zuvor war der Raum so durchlässig wie jetzt. Ein Blick zurück zeigt, wie der Raum geschrumpft ist, aber auch was wir uns verbaut haben und was möglich war und ggf. wieder möglich ist.

Dank der immer „besseren“, hier i.S. von schnelleren Verkehrsanbindungen und -verbindungen und der Möglichkeit, durch den Erwerb eines Autos Verkehrserreichbarkeit „zukaufen“ zu können, wurden Wohn- und Wirtschaftsstandorte frei wählbar, ohne dabei besonders auf die Verkehrskosten achten zu müssen. Der Auto-Verkehr ist bis heute strukturprägend und (klassische) Verkehrsplanung treibt den Flächenverbrauch und den Entfernungsaufwand weiter.

Der Übergang zur postfossilen Mobilität ist ein hochaktuelles, brisantes und sensibles Thema. Im Oktoberheft 2011 der ADAC-Motorwelt heißt es zum Erdöl „Das Ende ist in Sicht“. Vor diesem Hintergrund stellt ein weiteres Business-as-usual, i.S. eines „modernisierten“ Weiter-so in unserer technologisch-optimierten fossil geprägten Welt keine zukunftstaugliche Planungsgrundlage dar.

Daher sind Planer & Ingenieure herausgefordert, die Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur auf die künftigen Anforderungen auszurichten, um Mobilität und Verkehr zukunftstauglich zu gestalten. Die Hoffnung auf neue *alternative Antriebe im Kfz-Verkehr* wird zu kurz greifen. Es ist also strategisch notwendig, bereits jetzt gravierende Umdenk- und Umbauprozesse in der Raumentwicklung und damit in individuellem Verkehrsverhalten, Verkehrspolitik und -planung einzuleiten. Wir brauchen eine neue mentale Landkarte.

Die gesellschaftliche Innovation steckt in der Erkenntnis, dass es um den Anfang von etwas Neuem geht, die Sicherung von Beweglichkeit und Bewegung in nachhaltiger und attraktiver Weise.