

Aufgabe 2 zu „Walkability – Menschen in Bewegung bringen“

1. Ermittelt den Anteil an Wegen, die Einwohner:innen einer Metropole zum Einkaufen zu Fuß zurücklegen, und vergleicht den Wert mit Einwohner:innen, die im ländlichen Raum leben. Erschließt Euch hierfür die Abfragemöglichkeiten in der Mobilitätsdatenbank „Mobilität in Deutschland“ (<https://mobilitaet-in-tabellen.dlr.de/mit/login.html?brd>) unter Nutzung der verfügbaren Variablen des Verkehrsmittels, der Wegezwecke und der regionalstatistischen Raumtypen (7 Kategorien).

Musterlösung: Screen 1 zeigt die notwendigen Abfrageparameter der Webseite, Screen 2 zeigt die Ergebnisse für das Einkaufen (rot umrandet): Metropole 29%, ländliche Räume: 8-12%

Bitte auswählen:
Auswertungsebene (Deutschland)
Haushalte Personen **Weg** Reisen Autos hochgerechnete Werte

Merkmauswahl

Zeile (Auswahl Variable für Häufigkeiten oder Mittelwert):
[samengefasster regionalstatistischer Raumtyp (7 Kategorien)]

Spalte:
[Wegzweck mit nach Hause und Rückwegen]

Untergliederung:
[Hauptverkehrsmittel (differenziert)]

dargestellte Werte:
Zeilen % Spalten % oder

Auswertung

Mobilität in Tabellen (MIT 2017)

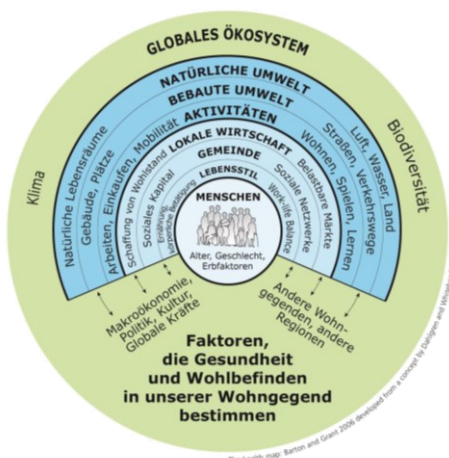
Basis: Wege (Deutschland)
Hauptverkehrsmittel (differenziert): zu Fuß

	Total				Einkauf
	Ereichen des Arbeitsplatzes	dienstlichgeschäftlich	Ereichen der Ausbildungsstätte/Schule		
Basis ungewichtet	186.673	5.704	7.444	5.971	22.441
Basis gewichtet	132.910	6.281	8.714	8.029	23.823
Zusammenfassender regionalstatistischer Raumtyp (7 Kategorien)					
Stadtregion - Metropole	23 %	20 %	34 %	23 %	29 %
Stadtregion - Regionale und Großstadt	17 %	18 %	18 %	17 %	19 %
Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum	23 %	21 %	17 %	26 %	22 %
Stadtregion - Kleinstädtischer, dörflicher Raum	5 %	5 %	6 %	5 %	3 %
ländliche Region - zentrale Stadt	7 %	7 %	5 %	5 %	8 %
ländliche Region - Mittelstadt, städtischer Raum	13 %	14 %	11 %	13 %	12 %
ländliche Region - kleinstädtischer, dörflicher Raum	12 %	14 %	8 %	11 %	8 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Spalten: alle Fülle
Zeilen: alle Fülle
Untergliederung: alle Fülle

2. Diskutiert die ermittelten Werte und ihre Unterschiede unter Berücksichtigung der Einflussfaktoren, die im Modell *des humanökologischen Modells der Gesundheitsdeterminanten im urbanen Raum* beschrieben werden.

Musterlösung (Auswahl an möglichen Antwortoptionen):



- Unterschiedliche Voraussetzungen für „Aktivitäten“ (= Einkaufen, Wohnen) in der „bebauten Umwelt“ (= Straßen, Verkehrswege)
- Herausbildung unterschiedlicher Mobilitätspräferenzen und -kulturen als Anpassung an die „bebaute Umwelt“ (= Lebensstil)
- Überprägungen durch personenspezifische, individuelle Einflussfaktoren (= Menschen)
- Weiterführend: Ökonomische Pfadabhängigkeiten von Investitionen in die Infrastruktur

3. Welche Erkenntnisse lassen sich darauf für Messverfahren der Walkability ableiten? Welche Informationsdefizite verbleiben bei der Umsetzung mit GIS-basierten Bewertungswerkzeugen?

Musterlösung (Auswahl an möglichen Antwortoptionen):

Erkenntnisse:

- Diversität, Dichte und Design als Einflussfaktoren des Zu-Fuß-Gehens
- Ergänzung durch Distanz zu ÖPNV und Einrichtungen der Daseinsvorsorge
- Messverfahren mit Indikatoren, die diese Aspekte für eine kombinierte Bewertung zusammenführen („Walkability-Index“)

Herausforderungen:

- Entwicklung der Indikatoren in angelsächsischen Stadtstrukturen mit fehlenden empirischen Erkenntnissen zur Übertragbarkeit auf europäische Städte
- Mobilitätspräferenzen variieren über verschiedene sozialräumliche Settings und Lebensstilen der Bewohner:innen („Residenzielle Selbstselektion“)
- Zunehmende Entkopplung von fußläufigen Erreichbarkeiten im Wohnumfeld und Aktivitätsmustern des Zu-Fuß-Gehens (Ortsbindung, distanzintensive Lebensstile)

4. Benennt mindestens drei raumstrukturelle Defizite, die Stadt- und Raumplanung verbessern müsste, um das zu Fuß gehen attraktiver zu gestalten. Nehmt dabei Bezug zu ausgewählten Lebensstilen, für die diese Verbesserungen eine besondere Rolle spielen.

Musterlösung (Auswahl an möglichen Antwortoptionen):

- Verbesserung der Straßeninfrastruktur für die Bedürfnisse von Fußgänger:innen
- Integrierte Mobilitätsangebote für Zu-Fuß-Gehen, ÖPNV und Shared Mobility
- Verbesserung der Erreichbarkeiten zu Einrichtungen in Räumen, die von Personen/Probanden eines dominanten Lebensstils häufig zu Fuß aufgesucht werden
- Beispiele: Erreichbarkeit von Freizeit- und Kultureinrichtungen für erlebnisorientierte junge Erwachsene; Erreichbarkeit von Erholungsflächen und Einrichtungen der Gesundheitsvorsorge für ältere Menschen