



Felix Huber

**Zukunftsfähige Mobilitätsplanung
für deutsche Groß- und Mittelstädte**



Rahmenbedingungen

Entwicklung der Familienstrukturen und veränderte Lebensbiografien

Jobphase 1

Jobphase 2

Jobphase 3



Individualisierte multilokale Lebensstile, kleine Haushalte

- Suchen flexible Optionen
- Suchen preiswerte Mobilität
- Weisen neue Zeitmuster auf
- Organisieren sich spontan
- Haben neue Wertesysteme

Kind
heit



Silver

och-
trig

Familie 1

Familie 2

Familie 3

Demografische Entwicklung



Alternde Gesellschaft

- Verfügt über weniger Mittel für Mobilität
- Sucht urbane Lebenssituationen
- Braucht den Umweltverbund zur Teilhabe
- Sucht die nahtlose „Tür-zu-Tür-Bedienung“
- Braucht verlässliche Mobilitätsangebote
- Braucht verständliche Reiseinformationen
- Hat neue Ziele zu anderen Zeiten



Schrumpfende Gesellschaft

- Flexible Bedienung
- Nachfrageorientierte Bedienung

Gesellschaft der „reifen“ Strukturen



- Sucht die „gesunde Stadt“
- Sucht die „anregende“ Stadt - StadtBauKultur
- Braucht Erhaltung/ Erneuerung vor Neubau
- „Qualitatives“ statt „quantitatives Wachstum“
- „Nutzen“ statt „Besitzen“



Neue Medien



Klimaschutz, Energiewende, Ölpreisentwicklung



ADAC | Heft 10 | Oktober 2012
www.adac.de

Motorwelt

Winterreifen
37 Modelle im Test. Vier waren mangelhaft
Seite 40

Abzocke
Wie TÜV, Dekra und Co. Autofahrer abkassieren
Seite 51

Mercedes A-Klasse
Das neue Konzept überzeugt. Sportlich, dynamisch, edel
Seite 28

NEIN TANKE!

22 Tipps zum Spritsparen

Die besten Ideen der ADAC Experten und dazu eine **Sonderaktion** von Shell und Motorwelt: Tanken Sie vom 15. bis 31. Oktober 3 Cent pro Liter günstiger!
Seite 22

Schuldenbremse, Finanzierungsinstrumente, Kostenwahrheit

- Deckungslücke von 7 Milliarden Euro für Erhalt, Betrieb und Sanierung der Verkehrsinfrastruktur
- Investitionen in Höhe von 1,9 Milliarden Euro/Jahr für den Aus- und Neubau der ÖPNV-Infrastruktur
- Bei 2,35 Milliarden Euro liegt der Nachholbedarf für dringende Sanierungsarbeiten
- 330 Millionen Euro/Jahr fehlen für dringende Sanierungsarbeiten im ÖPNV
- Die Finanzierungsinstrumente stammen aus der Zeit des Aufbaus der Infrastruktur
- Das Besteuerungs- und Finanzierungssystem des Verkehrs genügt nicht dem Anspruch der „Kostenwahrheit“!

20

Total publ

out

CO

Cho

Cho

Gen

PU

PU

PO

PU

To

X

Handlungsrahmen

Nahtlose „Tür“-zu-„Tür“-
Bedienung

Multi- und intermodale
Bedienung

Verlässliche Bedienung

Gute Erreichbarkeiten

Gesundheitsstärkenden
Verkehr

Decarbonisierung

Flexible,
nachfrageorientierte
Bedienung

Bezahlbare Mobilität

Finanzierbare
Verkehrsinfrastruktur
hoher Qualität

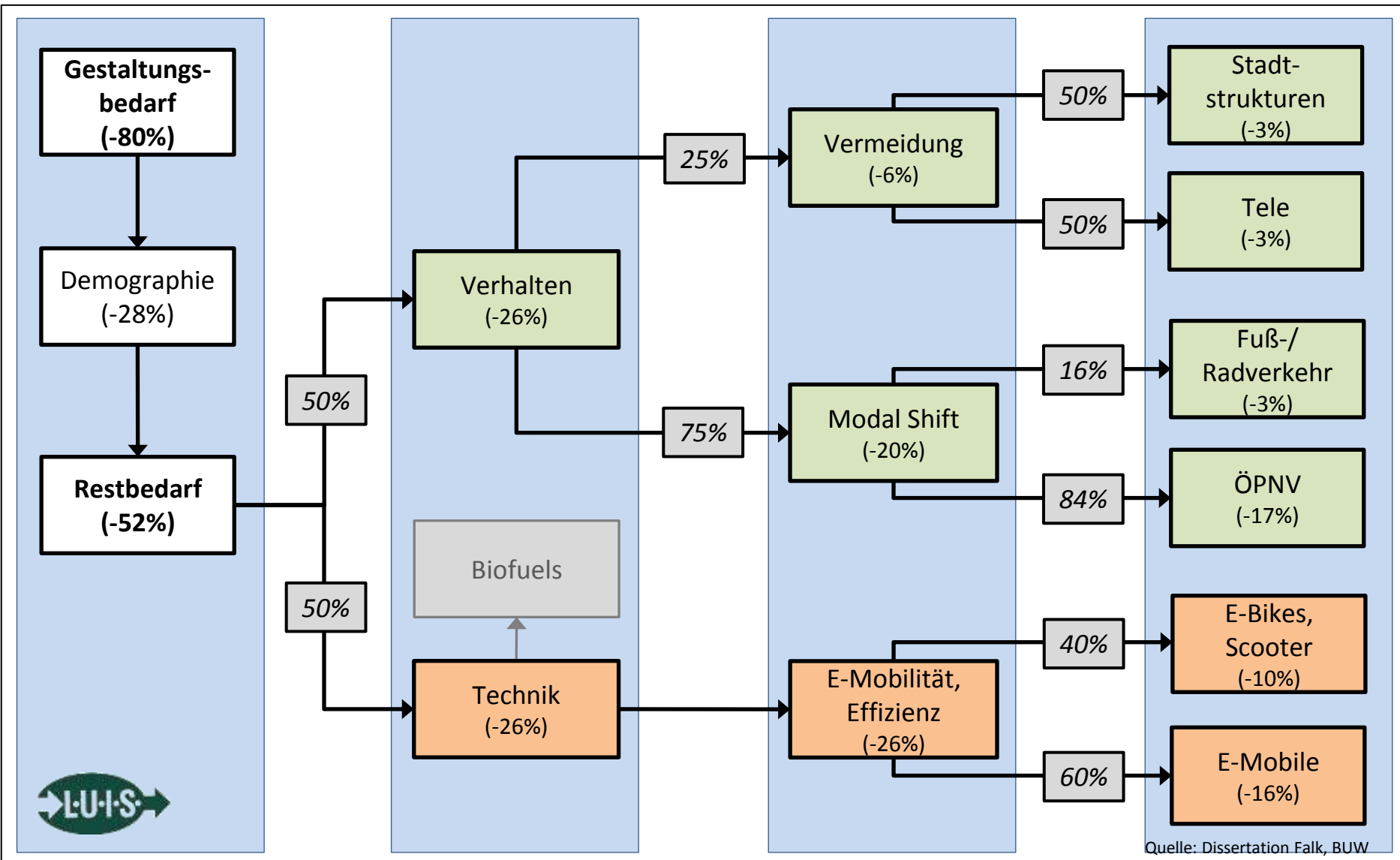
Einfaches Ticketing
Verlässliche Information





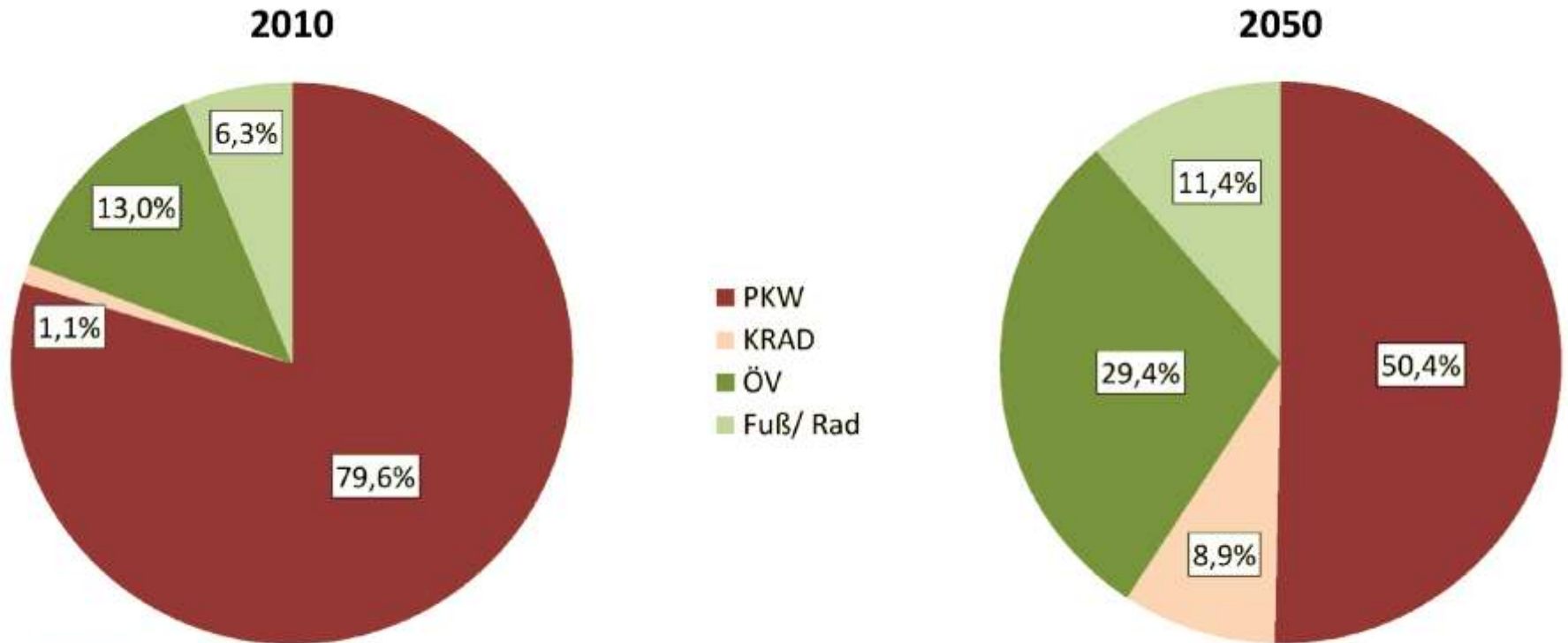
Handlungsoptionen

Strategie des postfossilen Verkehrs



Veränderung des Modal Split (Personenkilometer) im Backcast-Szenario (2010 vs. 2050)

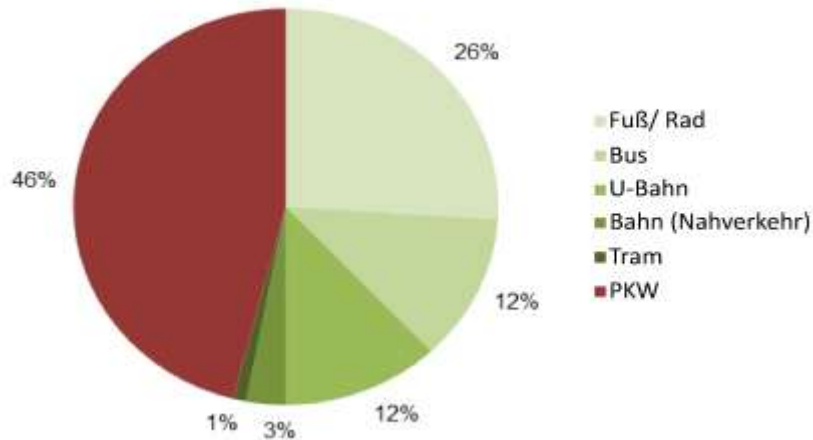
Veränderung des Modal Split



Eigene Darstellung. Datengrundlage: Backcast-Szenario

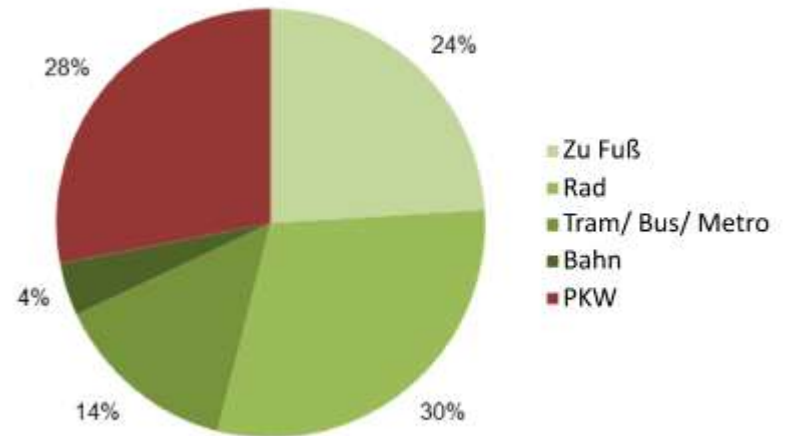
Modal Split in Stockholm, Amsterdam und Kopenhagen

Modal Split in Stockholm



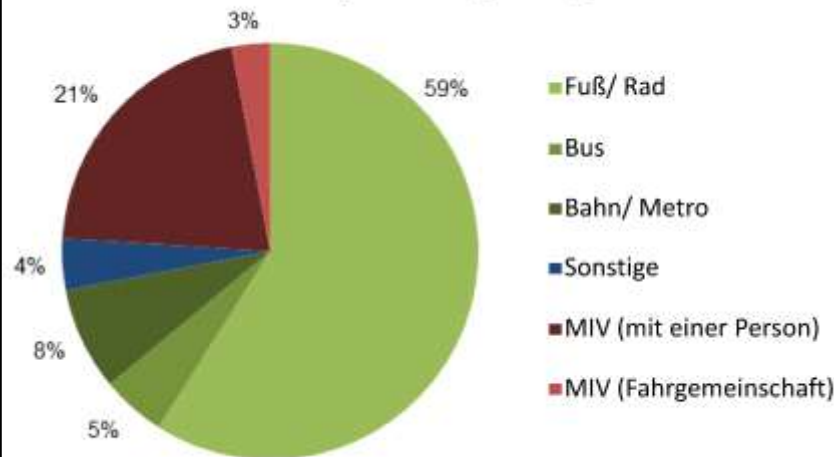
Quelle: Stockholm County Council, Office of Regional Planning and Urban Transportation (2006)

Modal Split in Amsterdam



Quelle: Stadt Amsterdam: Traffic planning in Amsterdam: Shared spaces, shared mobility (2012)

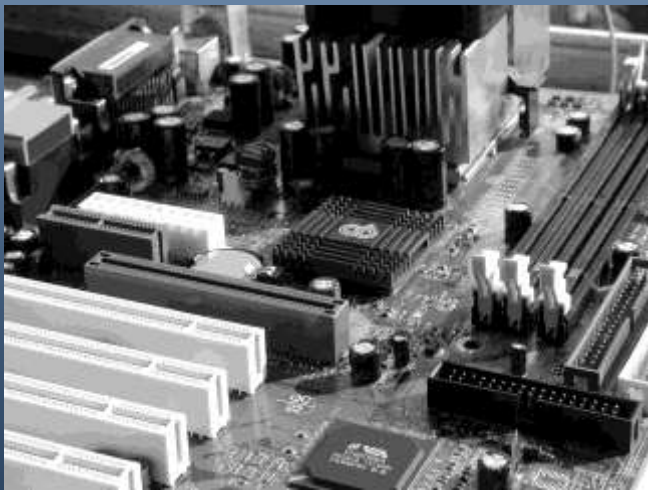
Modal Split in Kopenhagen



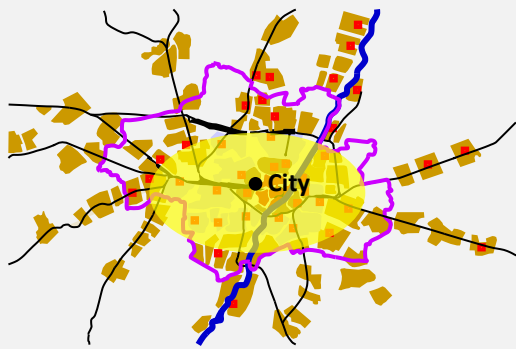
Quelle: Stadt Kopenhagen: Bicycle City Copenhagen, National Cycling Congress, Berlin (2009)

Verkehr in Stockholm

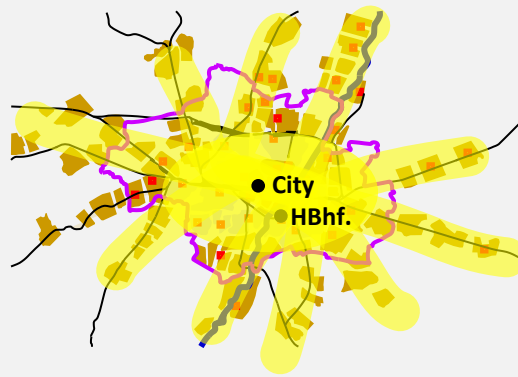




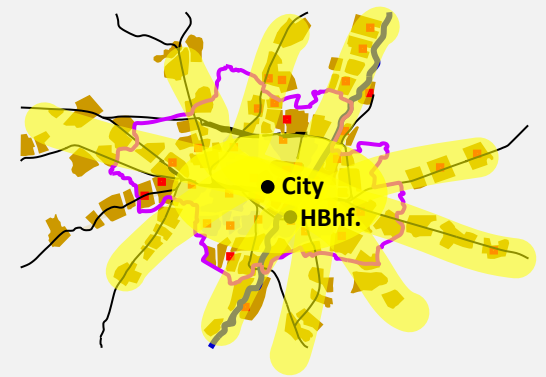
Entwicklung der Raum-/ Stadt- und Verkehrsstrukturen



Erweiterte Umweltzone

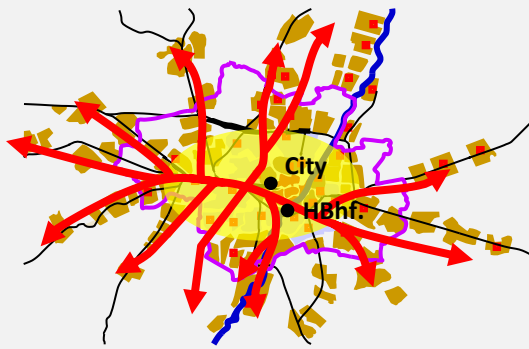


**ÖV-Vorrang
(TOD/BRT)**

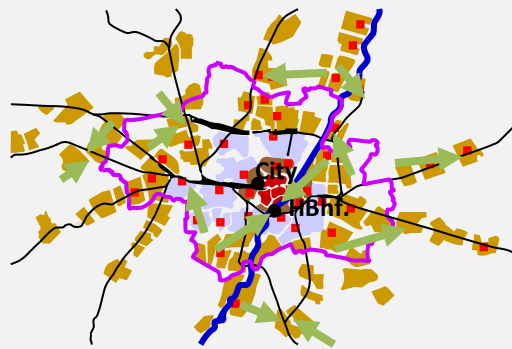


Elektro-ÖV

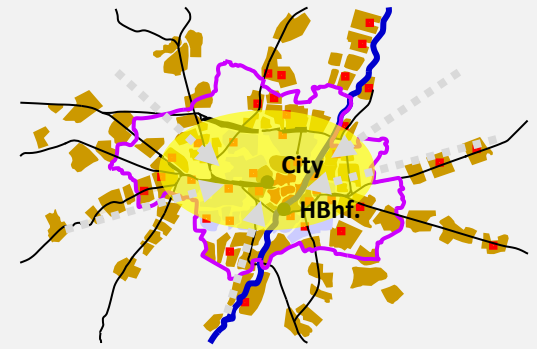




**Velo- /
E-Mobil-Routen**

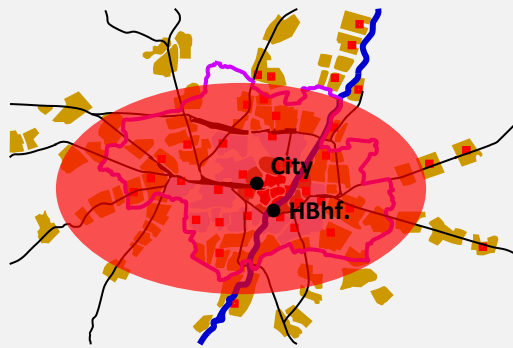


**Verkürzung der
Haltestellenabstände
„Feeder“-Verkehre mit e-
Mobilen“**

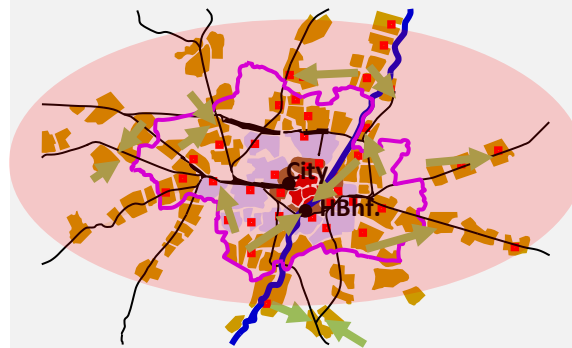


**Flächenbedienung mit
E-Citymobilen und
E-Bikes**

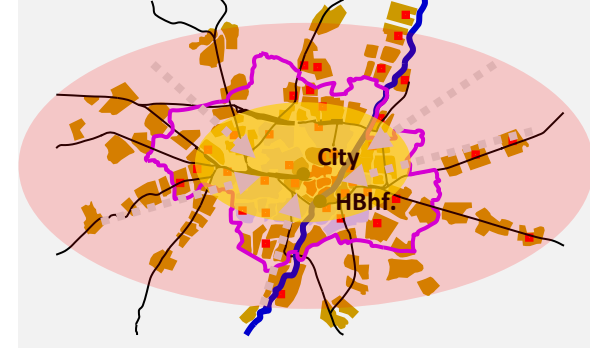




Autoarme Siedlungen
Verträgliche Verdichtung
Nutzungsmischung



Versorgungs-/ Liefer-/ Bürgerdienste



Vernetzung der Systeme



Handlungsfelder

Lebenswerte Straße

Generelles Stadttempo

Fuß-/
Radwegeentwicklung

Umweltzone Innenstadt

Ausbau des ÖV

Velorouten

Verknüpfung der
Teilerkonzepte
mit dem ÖV

Haltepunkte als
Mobilitätspunkte

**ÖV als räumliches und mediales
Rückgrat der Verkehrsstrukturen**





eine „attraktive“ postfossile Raum-/Stadt-/Verkehrsstruktur ist
keine automatische Folge des Strukturübergangs ...

„es geht darum den Übergang zu gestalten!“