

- öffentliche Fahrräder, öffentliche Pedelecs, öffentliche Personenkraftwagen.

Dabei gewinnen integrierte Dienste für die Bevölkerung – insbesondere auch für ältere Menschen – eine hohe Bedeutung, um diesen langfristig ein selbstbestimmtes Leben zu ermöglichen.

Die Dienste beziehen sich unter anderem auf

- Betrieb der Wohnung,
- Gebäudereinigung,
- Energie-/Wärmeversorgung,
- IKT-Dienstleistungen,
- Haushaltsführung und Versorgung,
- Lieferdienste und vor allem,
- Mobilitätsdienstleistungen (Transportdienste, Bike- und Car-Sharing, Mitnahmeangebote,...).

Dies steht vor allem auch unter dem Ziel einer CO₂-Reduktion beim Wohnen und im Verkehr. Dabei müssen integrierte Berücksichtigung finden:

- Effizienzsteigerung (Besser!) von Fahrzeugen, Fahrverhalten, Gebäudedämmung, Heizung, dezentrale Wärme- und Energieversorgung,
- Verbesserung von Konsistenz (Anders!) durch regenerative Energieerzeugung, veränderte Verkehrsmittelwahl, Nutzung des Umweltverbands,
- Anspruchsreduktion/Suffizienz (Weniger!) durch Verkehrseinsparungen.

Das Mobilitätsverhalten und der Verkehr in Städten werden in Zukunft – bei konsequenter Verfolgung der Handlungsprinzipien und zielgenauem Einsatz der Handlungsoptionen – geprägt sein durch:

- Optionsreiche Stadtmobilität („Wahlmöglichkeiten“),
- „Benutzen statt Besitzen“ (Sharing-Economy),
- umfassende vorbereitende und begleitende Informationen mit hohem Aktualitätsgehalt,
- Erweiterung der Dienste-Apps, vermehrter Einsatz von Dienste-Brokern,
- Intermodalität,
- Modalität.

Diese „Zukunft“ im Bereich Wohnen wie auch im Bereich Mobilität/Verkehr kann allerdings nur bei „guter“ und beteiligungsorientierter Prozessgestaltung gelingen hinsichtlich

- Diskurs („informieren“, „diskutieren“, „mitentscheiden“, „Beteiligung an der Umsetzung“)
- Beteiligungskultur
- Mitwirkungskultur
- Überzeugungskraft von
 - Zukunftsthemen
 - Reformbereitschaft