

- Chancen zu früher „selbstständiger Mobilität“ der Kinder,
- geringere Transportaufwände für Begleitmobilität („Bringen“, „Begleiten“, „Mama-Taxi“).

Als Zwischenfazit kann festgehalten werden:

- Veränderte Alters- und Haushaltsstrukturen sowie Lebensweisen (Multilokalität, Lebensabschnitts-Partnerschaften,...) bedeuten veränderte Wohn(standort)bedürfnisse.
- Veränderte Alters- und Haushaltsstrukturen bedeuten veränderte Mobilitätsbedürfnisse und Verkehrsmittelpräferenzen.
- Veränderte Bevölkerungszahl erfordert angepasste Mobilitätskonzepte.
- Veränderte Preis-/Kostenstrukturen von Energie und Verkehr beeinflussen (Wohn-)Standortwahlen, Aktionsräume, Verkehrsmittelwahlen und Entfernungsintensitäten von Lebensstilen.
- Renaissance der Städte und nachhaltige Mobilität stützen sich gegenseitig.

ZIELE DER STADT- UND VERKEHRSENTWICKLUNG – INTEGRIERT, NACHHALTIGKEIT, „SMART“ ODER WAS?

Die Zielsysteme der Stadt- und kommunalen Verkehrsentwicklung sind auf einer Meta-Ebene relativ unstrittig – allein die konkrete und abwägende Umsetzung macht (zum Teil große) Schwierigkeiten. Es sind dies Ziele der Nachhaltigkeit (Abbildung 11) oder konkrete Vorgaben des Weißbuchs der Europäischen Kommission KOM(2011)14 „Zehn Ziele für ein wettbewerbsorientiertes und ressourcenschonendes Verkehrssystem“ – mit folgender Auswahl von Zielen:

- Halbierung der Nutzung „mit konventionellem Kraftstoff betriebener Pkw“ im Stadtverkehr bis 2030 und vollständiger Verzicht bis 2050 (1),
- CO₂-freie Stadtlogistik in städtischen Zentren bis 2030 (1),
- Anbindung aller Flughäfen an das Schienennetz (2050) (6),
- Verkehrssicherheit: Senkung der Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr auf Null bis 2050 (Halbierung bis 2020) (9),
- Prinzip der Kostentragung durch Nutzer und Verursacher (10).

Nachhaltigkeit – Leitprinzip der Stadt-, Regional-, Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung

32

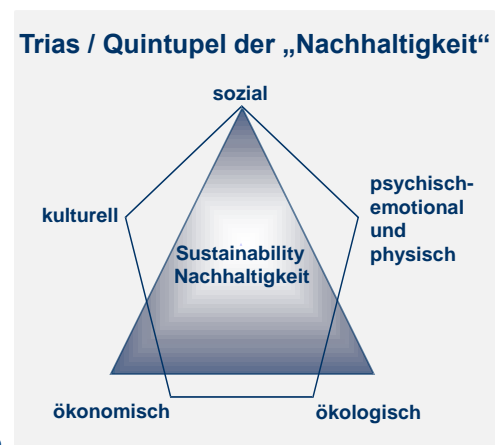
Nachhaltigkeit – Notwendiges Leitprinzip der Stadt-, Regional-, Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung

Nachhaltigkeit mit

- ▲ ökonomischer Stabilität und Entwicklung
- ▲ sozialer Gerechtigkeit und sozialer Verantwortung
- ▲ ökologischer Verantwortung und Effizienz

unter Beachtung

- ▲ der physischen und psychisch-emotionalen Befindlichkeiten der Menschen
- ▲ der Erhaltung und Weiterentwicklung des kulturellen Erbes
- ▲ der Anforderungen zukünftiger Generationen



© K. J. Beckmann

K.J.Beckmann:ProStadt
Kommunalforschung, Beratung, Moderation und Kommunikation

eigene Darstellung

Das Memorandum „Städtische Energien – Urban Energies“ (2012) definiert als Weiterentwicklung der Leipzig-Charta von 2007 vier große Aufgabenfelder der Stadtentwicklung:

- den behutsamem ökologischen Umbau von Gebäuden und Quartieren,
- die technologische Erneuerung der stadttechnischen Infrastrukturen,
- die Entwicklung einer neuen Mobilität und
- die gesellschaftliche Integration

und konkretisiert diese Felder hinsichtlich Inhalten, Spezifika, Handlungsansätzen, Prozessen und Beteiligten (Abbildung 12).

Schlüsselaufgaben und Bündnisse für eine nachhaltige Stadt (Auswahl)

<p>Memorandum Städtische Energien - Urban Energies (2012) Schlüsselaufgaben nachhaltiger Stadtentwicklung</p> <p>(19) Eine Voraussetzung guten Bauens, angemessener stadttechnischer Infrastrukturen und neuer Mobilitätsformen sind neue Bau- und Betriebsprinzipien („smart infrastructures“). Wasserversorgung und Entwässerung, Energie- und Wärmeversorgung, Verkehr und Mobilität sollten schrittweise zu dezentral organisierten und verantworteten, aber gleichzeitig vernetzten Systemen umgestaltet werden. ... Dezentrale Organisation der Versorgungsinfrastruktur und regionale Verantwortung gehören dabei zusammen.</p>   <p><small>Wissenschaftlicher Beirat Bachmann, Bödenich, Hegger, Löffel-Dalip 04/2012</small></p>	<p>Memorandum Städtische Energien - Urban Energies (2012) III Bündnis für eine nachhaltige Stadt: Städtische Energien</p> <p>(27) Bürgerinnen und Bürger engagieren sich immer stärker für ihre Städte und helfen somit, die notwendigen Maßnahmen auf eine breite gesellschaftliche Basis zu stellen. Dazu sind geeignete Formen der Mitsprache, der Mitentscheidung, der Beteiligung und der Mitgestaltung weiter zu entwickeln. Dies sollte von gesellschaftlicher Verantwortung und von Verhaltensänderungen begleitet werden.</p>   <p><small>Wissenschaftlicher Beirat Bachmann, Bödenich, Hegger, Löffel-Dalip 04/2012</small></p>
---	--

Quelle: BMVBS (2012): Memorandum „STÄDTISCHE ENERGIEN – Zukunftsaufgaben der Städte“.

Dabei gewinnen Handlungsansätze für eine „smart city“ einen steigenden Stellenwert. „Smart City“ ist die Vision der Weiterentwicklung von Städten auf Basis von Informationsbereitstellung, Steuerung und Vernetzung von Infrastrukturbereichen – sowohl intrasektoral als auch intersektoral. Diese bedeuten eine Transformation von Städten zu Städten mit

- ... dezentralen/semizentralen Infrastrukturen (Wasserversorgung, Entwässerung, Energieversorgung, Wärmeversorgung, Verkehr, soziale und erwerbswirtschaftliche Infrastrukturen,...),
- ... dezentralen/semizentralen Verantwortungen, Organisationsstrukturen, Beteiligungsformen, Entscheidungsprozessen,
- ... informationsgestützter Vernetzung (Zustandsdetektion, Steuerung, Controlling,...),
- ... Neuorganisation der Vermittlungsleistungen aus Markt, Transfer und Gegenseitigkeit,
- ... smart economy, smart society, smart grid, smart mobility.

Die Entwicklungsdynamik Europäischer Metropolen zeigt die Tabelle 1 am Beispiel der Städte Wien und Berlin. Dabei werden aber auch die Spezifika – beispielsweise die relative Stagnation der Bevölkerungsentwicklung in Berlin zwischen 1990 und 2010 wegen der wirtschafts- und arbeitsmarktstrukturell bedingten Abwanderungen nach der Wiedervereinigung – insbesondere aus Ost-Berlin – sowie der ersten Suburbanisierungswelle ins Umland deutlich.

Vergleichsdaten Wien und Berlin (eigene Darstellung)

	Berlin	Wien
Einwohnerentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 3.415.091Ew absolut (Stand 10/2013) ▪ Zeitraum 1990 bis 2010 ▪ + 27.030 Ew absolut (1990-2010) ▪ Prognose 2030 ▪ + 250.000 Ew (2011-2030) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1.741.246 Ew absolut (Stand 01/2013) ▪ + 163.007Ew (1991-2011) ▪ +146.155 Ew (2013-2030)
Wohnungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wohnungsbestand nach IBB (2011): 1.894.132 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ bewohnte Wohnungen (2011): 853.209
Sozialstruktur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 54,4% 1-Personen-HH (2012) ▪ Ausländeranteil: 13,5% ▪ Migrationshintergrund: 25,7% (Stand 12/2010) ▪ Arbeitslosigkeit (03/2014): 11,7% 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 46,2% 1-Personen-HH 28,9 % 2-Personen-HH (Stand 2011) ▪ Ausländeranteil: 31,4% ▪ Migrationshintergrund: 34,6% (Stand 01/2013) ▪ Arbeitslosenquote (02/2014): 12%
Mobilität und Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modal-Split: 1998 (Gesamtverkehr): 27% ÖV // 10% Rad // 25% Fuß // 38% MIV 2008 (Gesamtverkehr): 26% ÖV // 13% Rad // 29% Fuß // 32 % MIV Ziel 2025: 29% ÖPNV // 18% Rad // 28% Fuß // 25% MIV ▪ Motorisierungsgrad (2009): Pkw-Dichte je 1.000 EW: 316,0 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modal-Split: 2003 (Binnenverkehr): 33% ÖV // 4% Rad // 27% Fuß // 9% Pkw-Mitfahrer // 26% Pkw-Fahrer // 1 % Motorrad 2012(Binnenverkehr): 39% ÖV // 6% Rad // 28% Fuß // 8% Pkw-Mitfahrer // 19% Pkw-Fahrer Ziel 2020: 40% ÖV // 8% Rad // 27% Fuß // 25% MIV ▪ Motorisierungsgrad (2009): Pkw-Dichte je 1.000 EW: 390,8