

- Mietpreisregelungen (Kappungsgrenzen für bestehende Wohnungen – insbesondere nach der Modernisierung – aber auch für Neubauwohnungen).

Handlungsschwerpunkte sind vielfältig, unverzichtbar „integriert“, aber häufig auch nur teilwirksam sowie langfristig wirksam:

- Wohnungspolitik für Familien, Alte, neue Nachfragesegmente (Angebote, Qualifizierung der Bestände, Bezahlbarkeit),
- Unterstützung der „social responsibility“ der Wohnungswirtschaft (Dienste, Services, Betreuung),
- Vermeidung/Dämpfung von Gentrifizierung („Mietpreisbremse“),
- Baulandpolitik für Familien, neue Nachfragesegmente (z.B. Baugruppen/Baugemeinschaften),
- Wohnumfeldpolitik, Qualifizierung des Wohnumfelds,
- Stärkung von Image, emotionalen Bezügen und Identität („Urbanität“, „Genius loci“),
- Kommunale Toleranz und Kommunales Konfliktmanagement.

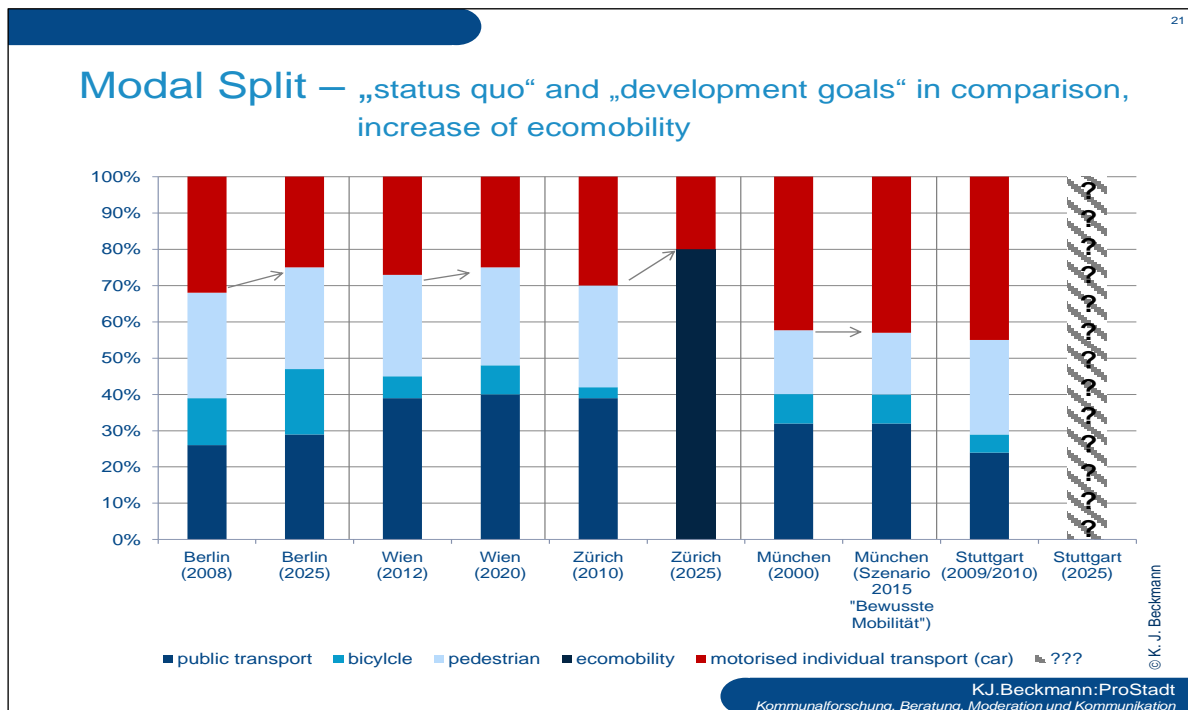
VERÄNDERUNGSTENDENZEN DES MOBILITÄTSVERHALTENS

Metropolen – vor allem mit dynamischen Wachstumstendenzen – sehen sich mit Problemen konfrontiert, dass

- Flächenengpässe für Siedlung wie aber auch für „größere“ Infrastrukturanlagen, z.B. auch des Verkehrs bestehen,
- Verkehrsinfrastrukturen des Straßenverkehrs, aber auch der Logistik und des Güter-/Wirtschaftsverkehrs zumeist kaum noch Kapazitätsreserven haben.

Die Vergleiche für die Städte Wien, Berlin, Zürich, Stuttgart zeigen die Handlungserfordernisse, die unterschiedlichen Ausgangslagen und die unterschiedlichen Entwicklungsziele (Tabelle 1; Abbildung 15).

Modal Split: „Status Quo“ und Entwicklungsziele im Vergleich



eigene Darstellung.

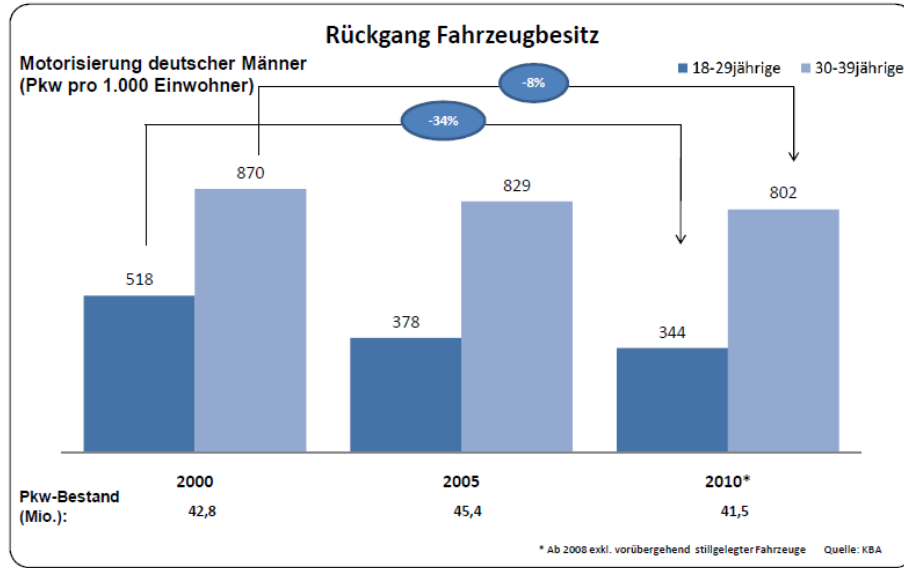
Insofern bestehen Hoffnungen auf – wie auch Chancen durch – verändertes Verkehrsverhalten in Städten. Veränderungen der „Mobilitätskulturen“ können beispielsweise liegen in:

- abnehmender Bedeutung von „Autos“ als Statussymbole,
- Fahrzeugbesitz nach vorrangigem Einsatzbereich (Stadtfahrzeug, Fernverkehrsfahrzeug (evtl. auf Leihbasis)),
- Fahrzeugnutzung statt Fahrzeugbesitz (Leihfahrzeuge, Car-Sharing-Fahrzeuge, Call-a-E-car, Call-a-E-bike),
- differenzierte Verkehrsmittelnutzung, Kooperation mit ÖPNV und NMIV (Intermodalität, Multimodalität),
- nachhaltige, energieeffiziente und C-arme Mobilität,
- Einbindung in Mobilitätsmanagement (Wohnstandortberatung, Neubürgerpakete, Kooperation mit Wohnungswirtschaft, Betriebe).

Je stärker die Städte in die Regionen gewachsen sind (Suburbanisierung) und dort sich nicht ausschließlich bzw. schwerpunktmäßig an leistungsfähigen Achsen des ÖPNV (S-Bahn, U-Bahn, Regionalbahn, BusRapid-Transit-Achsen) orientiert haben, ergeben sich aber vor allem auch Verkehrsprobleme durch Berufs-, Ausbildungs-, Einkaufspendler. Chancen bestehen in der sinkenden Motorisierungsrate junger Männer (Abbildung 16). Empirische Studien zeigen beispielsweise, dass junge Männer als Pkw-Besitzer weniger täglich Auto fahren (1999: 65%, 2008: 47%) und häufiger, mindestens einmal pro Woche mit dem ÖPNV fahren (1999: 33%, 2008: 40%)

Sinkende Motorisierungsrate junger Männer

Motorisierungsrate bei jungen Männern sinkt



Quelle: KBA, Bratzel 2011

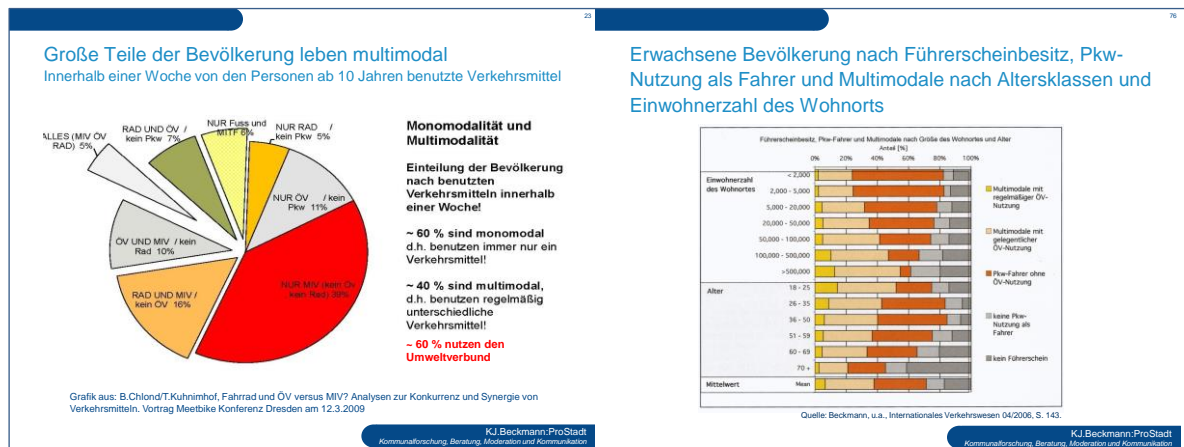
- ➔ Tendenz ➔ sinkender Pkw-Besitz
- ➔ Chancen NMIV, Chancen ÖV
- ➔ Wertewandel
- ➔ ökonomische Rahmenbedingungen

KJ.Beckmann:ProStadt
Kommunalforschung, Beratung, Moderation und Kommunikation

Quelle: KBA, Bratzel (2011); eigene Erweiterung

Insgesamt lebt insbesondere in Großstädten ein erheblicher Teil der Menschen multimodal, d.h. unter Nutzung verschiedener Verkehrsmittel (40%) und unter Nutzung des Umweltverbundes (60%) (Abbildung 17).

Zunahme multimodalen Verkehrsverhaltens in Großstädten und bei jungen Erwachsenen

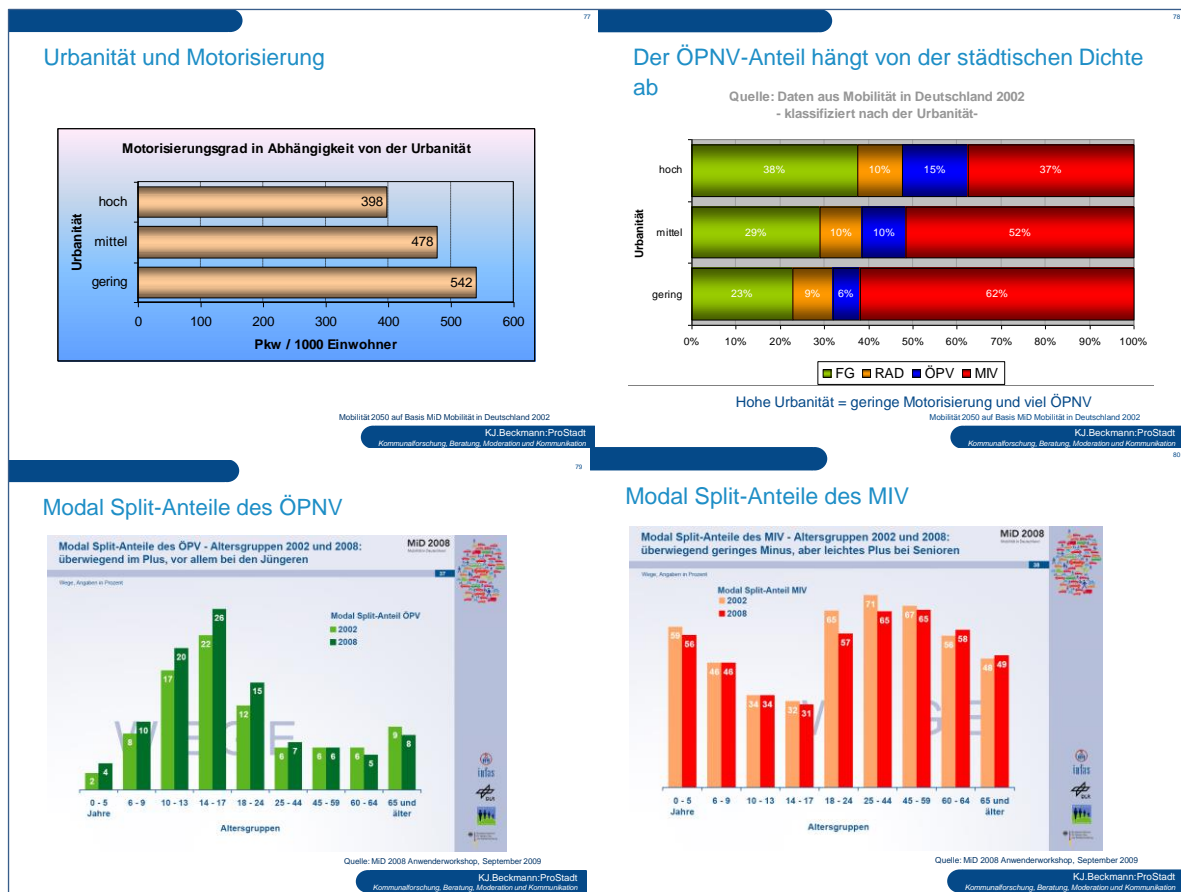


links: B.Chlond/T.Kuhnimhof, Fahrrad und ÖV versus MIV? Analysen zur Konkurrenz und Synergie von Verkehrsmitteln. Vortrag Meetbike Konferenz Dresden am 12.3.2009; rechts: Quelle: : Beckmann, u.a., Internationales Verkehrswesen 04/2006, S. 143

Damit ergeben sich in Metropolregionen, d.h. bei hoher Urbanisierung (Abbildung 18)

- relativ geringe Motorisierungsgrade (Berlin beispielsweise 324 Pkw pro 1.000 Einwohner),
- relativ hohe Nutzungsanteile des Umweltverbundes,
- tendenziell steigende Anteile der ÖPNV-Nutzung bei jüngeren Erwachsenen (18-24 Jahre, 25-44 Jahre), mit sinkenden Anteilen der Autonutzung.

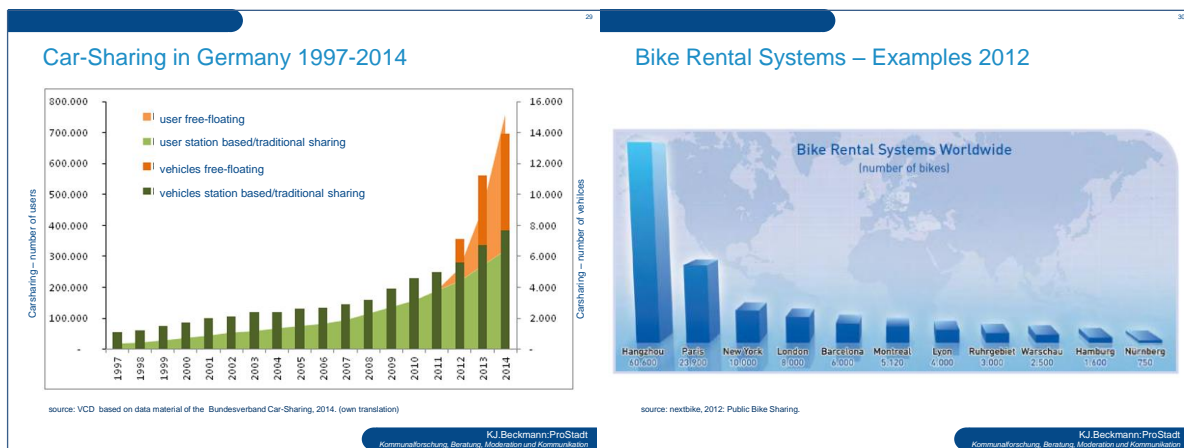
Veränderungstendenzen Verkehrsmittelwahl



obere Reihe: Quelle: Bracher, Oeltze u.a. (2007): Mobilität 2050.; untere Reihe: Quelle: MiD 2008 Anwenderworkshop, September 2009

Mit neuen Angebotsformen – beispielsweise einem stationsgebundenen und stationsungebundenen Car- und Bike-Sharing oder der elektrisch unterstützten „Muskelverkehrsmittel“ (Pedelec) – ergeben sich erweiterte Mobilitätsoptionen für den einzelnen Verkehrsteilnehmer und damit Gestaltungsoptionen für die Städte und Gemeinden (Abbildung 19).

Entwicklung des (stationsbasierten) Car-Sharing in Deutschland; Bike-Sharing im weltweiten Vergleich



Darstellung links: Bundesverband Car-Sharing (2014): Jahresbericht 2012/2013. eigene Übersetzung.; Darstellung rechts: nextbike (2012): Public Bike Sharing

Nachhaltiger Stadt- und Regionsverkehr ist durch innovative Merkmale und Handlungsmöglichkeiten geprägt:

- „Erreichbarkeit wichtiger als Geschwindigkeit“ (kompakte Siedlungsstruktur, Mischung, polyzentrische Stadtstruktur),
- Erweiterung des Wahl-Set der Mobilitätsoptionen und Informationen („Apps“),
- Neue Prinzipien der Stadt-/Regions-/Ballungsraummobilität
 - „Benutzen“ statt/und „Besitzen“ (Sharing-Konzepte)
 - Unterscheidung Stadt-/Ballungsraum-Pkw und Fern-Pkw
 - Erweiterung intermodaler Angebote; Förderung Multimodalität ,
- gedämpfter Führerscheinbesitz und Pkw-Besitz in „Motorisierungsjahrgängen“,
- Einsatz Elektro-Fahrräder zur Erweiterung der Einsatzbereiche von Fahrrädern (Entfernung, Topographie),
- Einsatz von Elektrofahrzeugen (batterie-elektrische Fahrzeuge, Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge, ...), aber nicht 1:1-Ersatz verbrennungsmotorischer Fahrzeuge,
- Einsatz effizienzgesteigerter verbrennungsmotorisierter Fahrzeuge,
- Elektro-Fahrzeuge auch im Liefer-/Verteilerverkehr,

Förderung neuer „Mobilitätskultur“ (Standortberatung, Mobilitätsberatung, Mobilitätsmanagement).

HANDLUNGSANSÄTZE VERKEHR/MOBILITÄT

Insgesamt stellen die veränderten Rahmenbedingungen der Stadt- und Verkehrsentwicklung fördernde Bedingungen für ein zukunftsfähiges Verkehrsverhalten in den Städten/Metropolen dar. Es sind dies