

## Forschungskonferenz Urbane Mobilität

Flächen planen,  
Verkehr reduzieren,  
Mobilitätsoptionen bewahren

Die Stadt, ihr Umland:  
Wie Mobilität sichern?

**Erreichbarkeit und Mobilität sichern:  
Stadt und Verkehr integriert planen.**

Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau

## Stadt und Verkehr integriert planen

- Bielefeld-Sennestadt – die autogerechte Stadt
- Ein Beispiel für „Integrierte Planung“ von Lage, (Auto-)Erreichbarkeit und innerer Erschließung auch für Fuß- und Radverkehr
- Ein Beispiel für ein überholtes Leitbild einer gemeinsamen, goldenen Zukunft von Stadt und Automobil
- Stadt und Verkehr als Einheit planen jetzt unter anderen Vorzeichen
  - Konflikte zwischen Stadt und Automobil
  - Emissionen klimarelevanter Gase
  - Endlichkeit fossiler Energieträger
  - ...



## Mobilität, Erreichbarkeit und Verkehr

Mobilität            Beweglichkeit –  
Verkehrsangebote und  
individuelle Kompetenzen



Erreichbarkeit    erreichbare Ziele –  
Mobilität und  
Stadtstruktur



Verkehr            realisierte Mobilität,  
in der Regel auch  
realisierte Erreichbarkeit



## Flächen planen, Verkehr reduzieren

### Wanderungssalden 1996 bis 2006 ausgewählter kreisfreier Städte in Nordrhein-Westfalen nach Altersgruppen

Eigene Berechnungen nach Österreich, Daniela: Wohnstandortmobilität älterer Menschen.  
Unveröffentlichte Diplomarbeit an der Fakultät Raumplanung, TU-Dortmund 2008

- Mehrzahl der Städte in NRW gewinnen Bevölkerung
- Ruhrgebietsstädte verlieren weiterhin Bevölkerung
- Steigende Zuwanderung junger Erwachsener
- Abnehmende Randwanderung im mittleren Alter
- Über 65 Jahren Randwanderung nach wie vor dominant

## Flächen planen, Verkehr reduzieren

### Wanderungssalden 1996 bis 2006 ausgewählter kreisfreier Städte in Nordrhein-Westfalen nach Altersgruppen

Eigene Berechnungen nach Österreich, Daniela: Wohnstandortmobilität älterer Menschen.  
Unveröffentlichte Diplomarbeit an der Fakultät Raumplanung, TU-Dortmund 2008

	<b>Wanderungssaldo nach Altersgruppen 1996-2006 (Personen)</b>						
	<b>Ins- gesamt</b>	<b>unter 18 Jahre</b>	<b>18 bis unter 25 Jahre</b>	<b>25 bis unter 30 Jahre</b>	<b>30 bis unter 50 Jahre</b>	<b>50 bis unter 65 Jahre</b>	<b>65 Jahre und älter</b>
Aachen	11.233	-4.204	29.597	875	-13.788	-592	-655
Bonn	19.986	-185	19.121	9.328	-4.586	-2.418	-1.274
Düsseldorf	20.003	-6.967	24.242	23.345	-6.314	-6.313	-7.990
Duisburg	-20.613	-4.196	6.199	-24	-10.803	-4.472	-7.317
Köln	21.482	-17.183	55.962	32.549	-26.522	-12.691	-10.633
Wuppertal	-13.023	-1.818	5.943	-510	-8.894	-3.938	-3.806
<b>alle kreisfreien Städte NRW</b>							
Durchschnitt 1996-2006	1.621	-3.343	22.090	6.597	-12.482	-4.961	-6.279
nur 2006	11.803	-2.717	25.090	6.693	-8.097	-3.135	-6.031

## Flächen planen, Verkehr reduzieren

Ein- und Auspendlerraten der zwanzig größten Städte Deutschlands und fünf größerer Städte der neuen Bundesländer 1999-2007

Eigene Analysen auf Basis der Pendlerdaten der Bundesanstalt für Arbeit

- Zunahme der Einpendlerrate  
(einpendelnde Erwerbstätige/Arbeitsplatz in der Stadt)
- gleichzeitige Zunahme der Auspendlerrate  
(auspendelnde Erwerbstätige/Erwerbstätige mit Wohnort Kernstadt)
- Verkehrsintensität steigt unabhängig von räumlicher Entwicklung
- Auch bei Reurbanisierung weitere Zunahme regionaler Verflechtungen

## Flächen planen, Verkehr reduzieren

### Ein- und Auspendlerraten der zwanzig größten Städte Deutschlands und fünf größerer Städte der neuen Bundesländer 1999-2007

Eigene Analysen auf Basis der Pendlerdaten der Bundesanstalt für Arbeit

1999   2007 

Altindustrialisierte Städte NRW  
Bochum, Dortmund, Duisburg,  
Essen, Wuppertal

1999   2007 

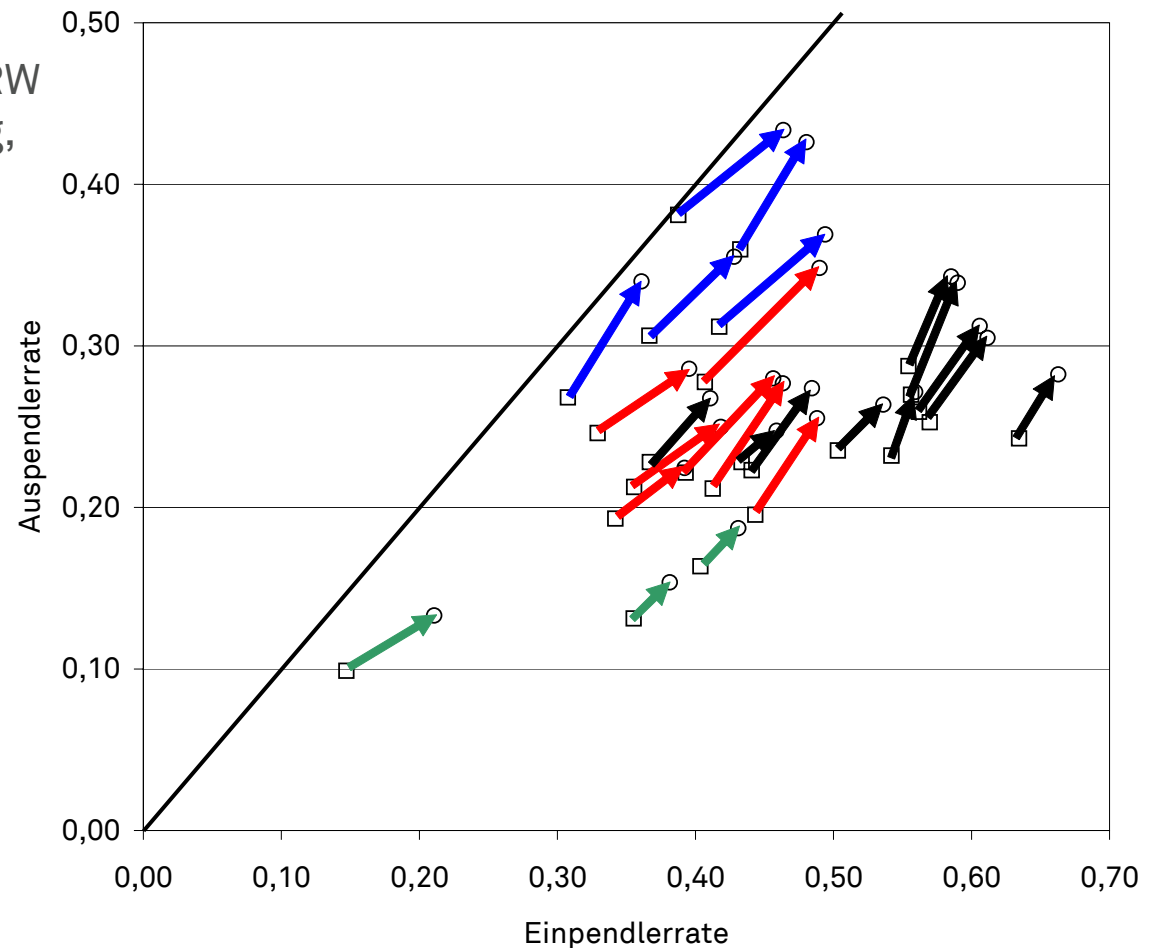
Städte neue Bundesländer  
Chemnitz, Dresden, Erfurt,  
Halle, Leipzig, Magdeburg,  
Rostock

1999   2007 

Stadtstaaten  
Berlin, Bremen, Hamburg

1999   2007 

Übrige Großstädte  
Bielefeld, Bonn, Düsseldorf,  
Frankfurt/Main, Hannover,  
Köln, Mannheim, München,  
Nürnberg, Stuttgart



## Stadt(region) und Verkehr integriert planen

- Sichern von kleinräumiger Erreichbarkeit (und Mobilität) als Basis für
  - Selbständigkeit von Alten, Kindern...
  - Alternativen zum motorisierten Individualverkehr
  - urbanes Leben
  
- sicherer, sparsamer, leiser, barrierefrei(er)....: verträglichere Abwicklung des Verkehrs
  
- weniger MIV, mehr zu Fuß, Rad und ÖV: Verkehrsverlagerung
  
- Reduzieren der zurückgelegten Distanzen und substituierbarer Wege: Verkehrsvermeidung

## Stadt(region) und Verkehr integriert planen

### **Erreichbarkeit und Sicherheit wichtiger als hohe Geschwindigkeit**

- Gelegenheiten und Verkehrsangebote
- Barrierefreiheit und Zuverlässigkeit
- hohe Bedeutung des Fuß- und Radverkehrs

### **Qualität des Bestandes wichtiger als Neu- und Ausbau**

- Instandhaltungsrückstau in allen Verkehrsnetzen
- negative Folgen für ÖPNV, Fuß- und Radverkehr
- Grundlage langfristiger Barrierefreiheit

### **Mischung, Dichte und ÖV-Orientierung nicht ausreichend**

- Sicherung der Erreichbarkeit, aber
- kein wesentlicher direkter Beitrag zur Verkehrsreduzierung
- hohe Raumdurchlässigkeit zerstört verkehrssparsame Strukturen

## Stadt(region) und Verkehr integriert planen

Die Bauleitplanung der (kleinen) Kommunen und die Planung großräumiger Verkehrsnetze durch Bund und Länder schaffen gemeinsam Strukturen hoher Verkehrsabhängigkeit

- Regionaler Diskurs über Interessen- und Zielkonflikte
- Eigenverantwortung und Grenzen der Daseinsvorsorge
- Die Menschen, die Unternehmen und die Kommunen sind die Region

## Mobilität, Erreichbarkeit und Verkehr

- Dauerhaft werden wir unsere Mobilität nur sichern können, wenn sie Umwelt und Klima immer weniger belastet, immer weniger endliche Ressourcen verbraucht und zugleich für Bürgerinnen und Bürger wie auch für die Wirtschaft bezahlbar bleibt. Eine solche nachhaltige Mobilität zu gewährleisten, ist eine wichtige Gestaltungsaufgabe für die heutige Verkehrspolitik.  
BMVBS: A bis Z > Verkehr > Mobilität
- Dauerhaft werden wir unsere Mobilität **und vor allem Erreichbarkeit** nur sichern können, wenn **unser Verkehr** Umwelt und Klima immer weniger belastet, immer weniger endliche Ressourcen verbraucht und zugleich für Bürgerinnen und Bürger wie auch für die Wirtschaft **nutzbar bleibt oder wird**. Mobilität **und Erreichbarkeit** zu gewährleisten, ist eine wichtige Gestaltungsaufgabe für eine **integrierte Stadt- und Verkehrspolitik**.