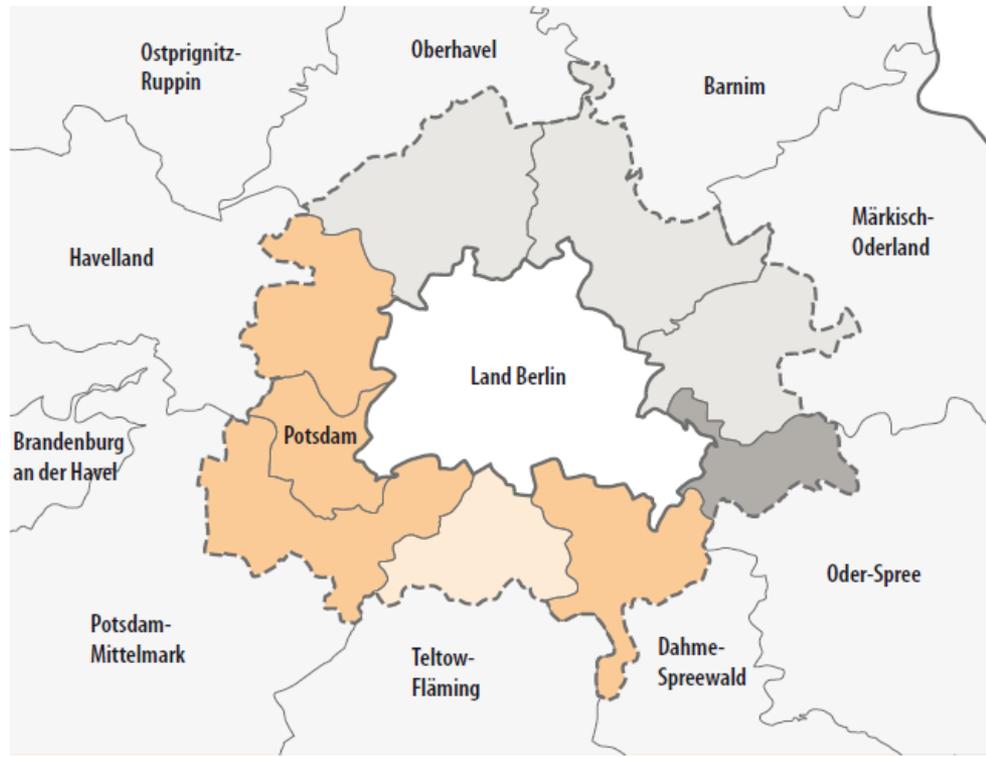
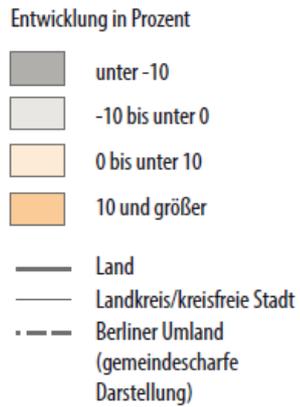


Neue Mobilitätsformen

- Herausforderungen
- Lösungsansätze
- Prozess
- Modellquartiere
- Fazit



Land Brandenburg Bevölkerungsentwicklung 2040 gegenüber 2013 im Berliner Umland



Amt für Statistik Berlin-Brandenburg — Landesamt für Bauen und Verkehr

Bevölkerungsprognose 2014 – 2040

- Demographischer Wandel und Barrierefreiheit
- steigende Mobilitätskosten
- verändertes Anforderungsprofil aus EU-Sicht (Feinstaub, NOx, Lärm, etc.)
- Klimadiskussion, Klimabündnis Stadt
- Novellierung Personenbeförderungsgesetz
- nachhaltige Siedlungsstrukturen



Digitalisierung:

- Datendurchdringung
- Industrie 4.0
- systemübergreifende Vernetzung
- neue Geschäftsmodelle
- neue Stakeholder
- Fremdbestimmung

Bild: Quelle BMW
Überarbeitet: LHM

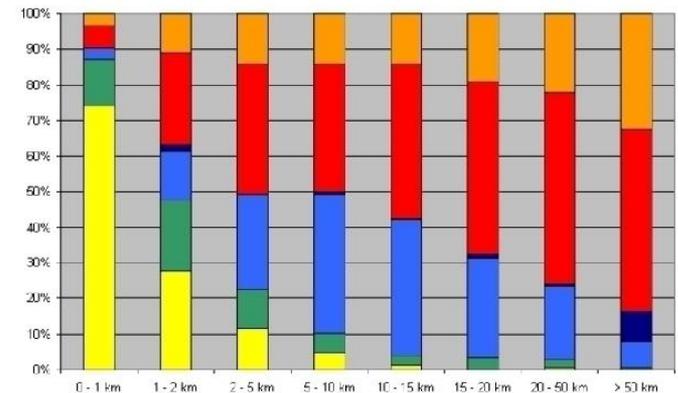
Verkehrsentwicklungsplan 2006 – ein Zwischenfazit:

- bestehende Gültigkeit der drei V's des VEP:
(Auto-)Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich abwickeln
- erfolgreiche Umsetzung läuft, aber weiterhin Handlungsbedarf:
- bestandsorientierte Ertüchtigung vorhandener Systeme (ÖV, MIV)
- Netzergänzungen im Stadt-Umland Kontext, in Abhängigkeit von der geplanten Nachverdichtung/Stadtrandgestaltung
- Notwendige tangentielle Netzergänzungen im ÖV
- Netzergänzungen, Lückenschlüsse im Fuß- und Radnetz in Abstimmungen mit ÖV-Planungen
- Um- und Neugestaltung des Straßenraums
– Nahmobilität als integrierender Planungsansatz
- Rückgewinnung von Aufenthaltsqualität

Bildquellen: LHM, MVG



Anteil der täglichen Wege differenziert nach Verkehrsmittel und Wegelänge



- Intermodales Verkehrs- und Mobilitätsmanagement mit Betonung des Umweltverbundes
- Neue Mobilitätsformen: Car-Sharing, Mitfahrgemeinschaften und Mobilitätsportale, Mobilitätsstationen
- Mobilitätsmanagement in Abhängigkeit von Berufsgruppen und Lebensstilen
- Verkehr- und Mobilitätsmanagement für den Wirtschaftsverkehr
- Postfossile Antriebe (Hybrid, E-Mobilität, etc.)

- Mischen aus Wohnen, Arbeiten und Einkaufen garantieren bzw. nachsteuern
- Angebotsplanung als Anreiz zur ÖPNV-Nutzung, neue Finanzierungsmodelle
- Unterstützung autoarmes bzw. autofreies Wohnen
- Anpassen des Stellplatzschlüssels im Zusammenhang nachhaltiger Wohnnutzung
- Neue Formen der regionalen Zusammenarbeit
- Reallabore, Modellgebiete

Wie kann künftige Mobilität unter sich ändernden Einflusskriterien / Rahmenbedingungen garantiert werden?



- **Der neue Verkehrsentwicklungsplan 2030+ ein Prozess im Kontext der Perspektive München**

Rahmenbedingungen:

Soziale Leitplanke:

- bezahlbare Mobilität für alle,
- gendergerecht, barrierefrei
- Verkehrssicherheit

Ökologische Leitplanke:

- Klima, Luft, Lärm ...
- Verkehrsreduzierung,
- neue Mobilitätsformen



Maßnahmenpakete in Handlungsfeldern

VEP 2030+

EU ↔

↔ Szenarien

Quelle: LHM, Abteilung Verkehr

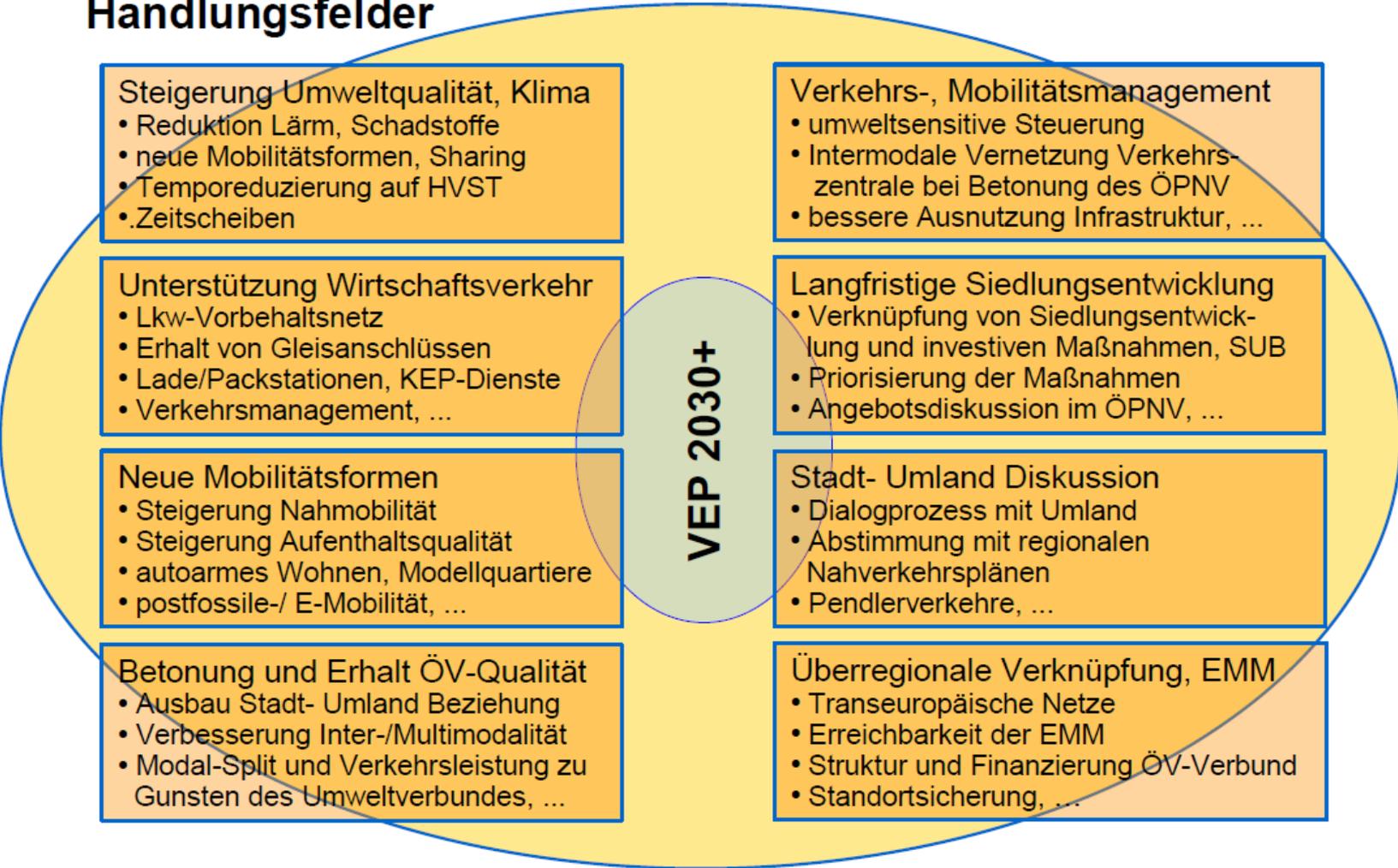
Ökonomische Leitplanke:

- Bestandssicherung, Standortentwicklung
- regionale Vernetzung
- Betonung des Wirtschaftsverkehrs

Leitplanke Beteiligung:

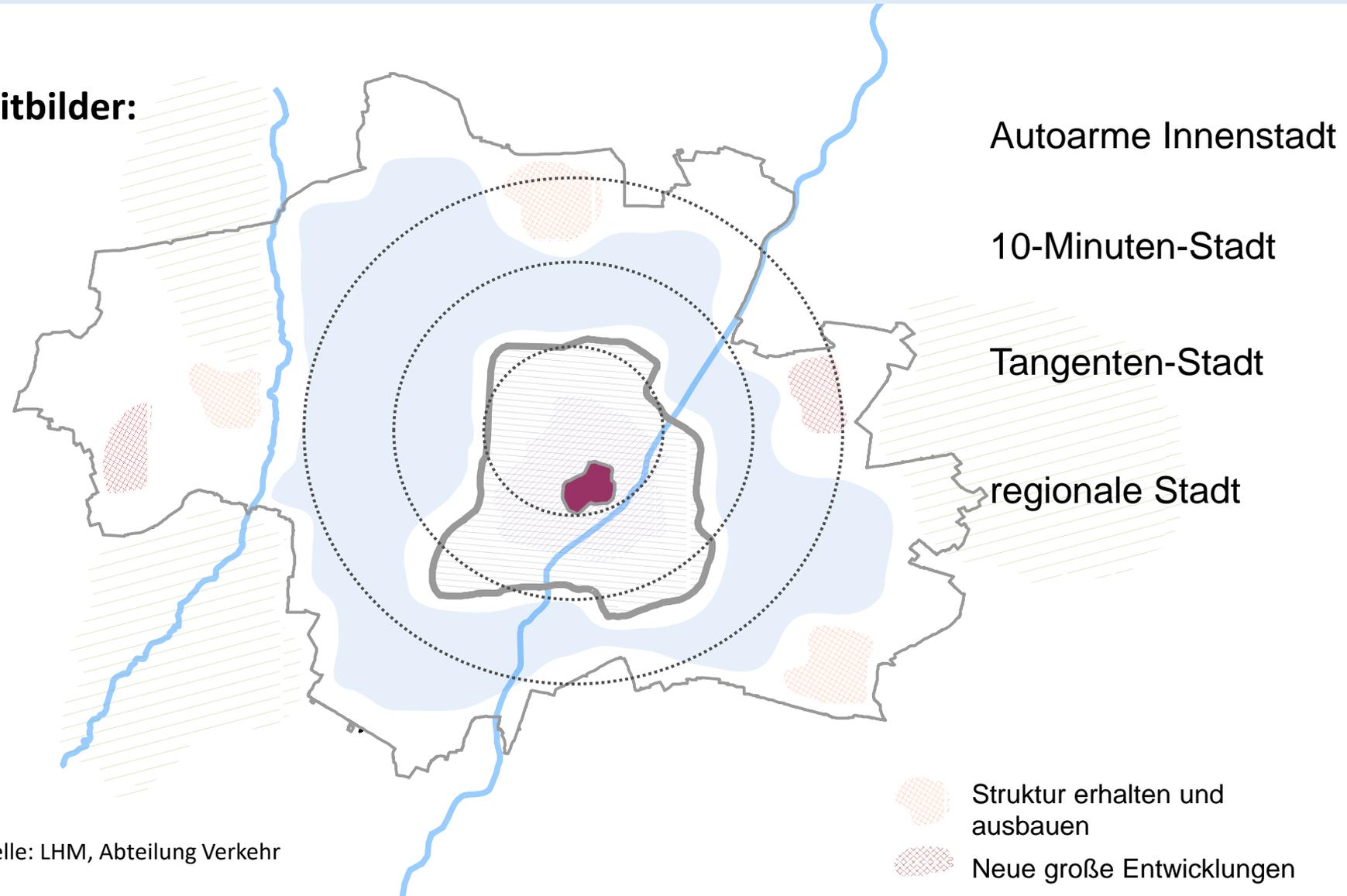
- Planen mit Bürgern, Stakeholdern und Politik als kontinuierlicher Prozess
- Nutzung neuer Medien

Handlungsfelder



Planung als Prozess

Leitbilder:



Autoarme Innenstadt

10-Minuten-Stadt

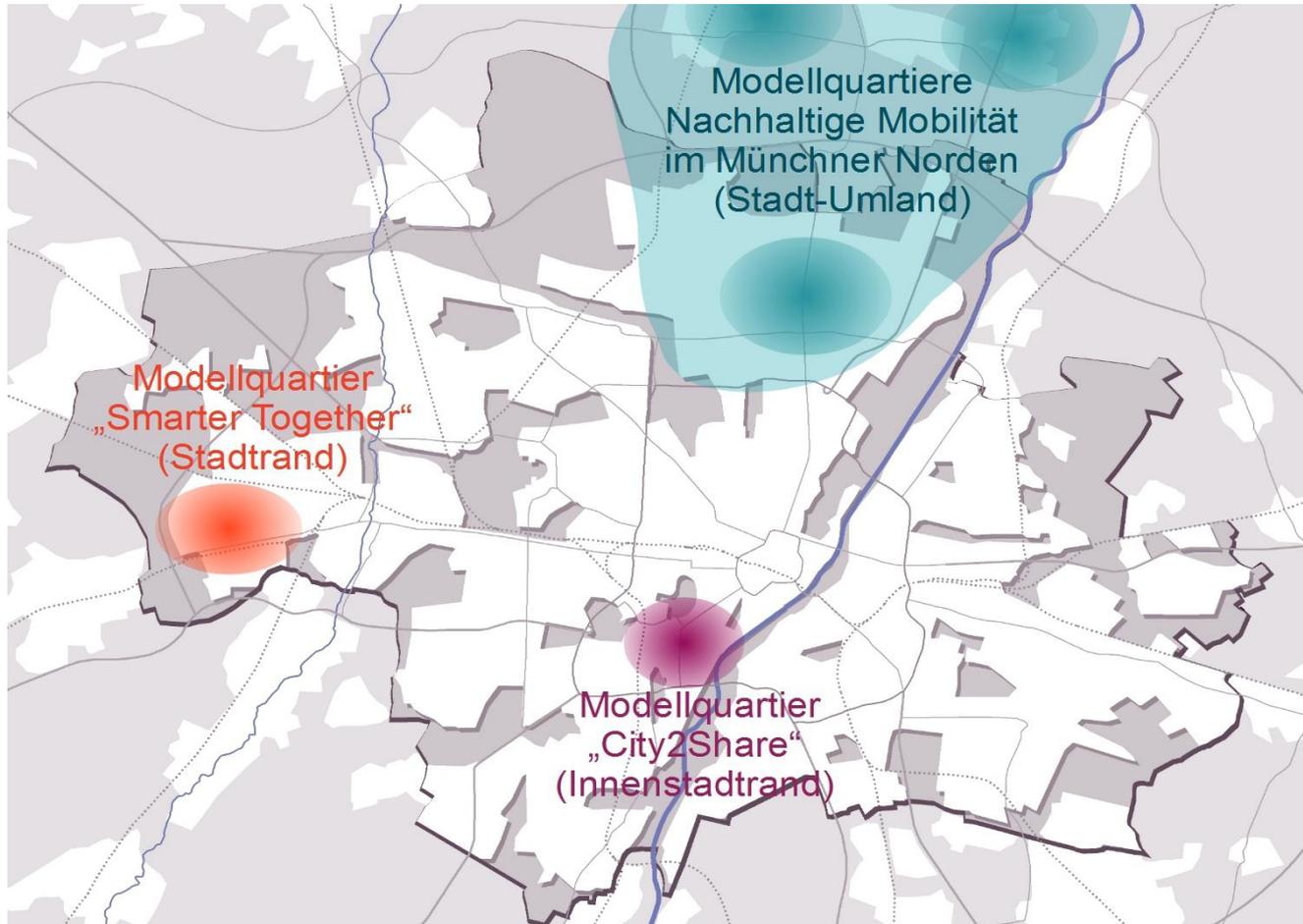
Tangenten-Stadt

regionale Stadt

- Struktur erhalten und ausbauen
- Neue große Entwicklungen

Quelle: LHM, Abteilung Verkehr

Übersicht über Münchens Modellquartiere



Quelle: LHM, Abteilung Verkehr

City2Share:
Innenstadt-
Randlage,
Inzell-Initiative,
BUMB „Erneuer-
bar mobil“

Smarter2gether:
Stadttrandlage,
EU Smart Cities
Programme

**Modellquartiere
Münchner Norden:**
stadtgrenzend-
übergreifend,
Inzell-Initiative,
EMM, EU, etc.

Modellquartier „City2Share“ - Ziele

Vorher



Nachher



Projektziele sind:

- den urbanen Straßenraum attraktiver zu gestalten und die Lebensqualität der Anwohner zu erhöhen
- ein sehr gutes Angebot an öffentlichem Verkehr zu schaffen, ergänzt durch ein durchgehendes multimodales Mobilitätsangebot mit hohem Anteil an elektrisch betriebenen Mobilitätsträgern
- Reduzierung der Parkbedarfe und Parkflächen zugunsten Erweiterung attraktiven öffentlichen Aufenthaltsraums der den Bürgern zur Verfügung steht
- Schub für individuelle Elektromobilität auf Basis von E-Sharing Angeboten
- Partizipation der Bürger an der Entwicklung ihres Viertels
- Beachtung sozialer Aspekte: gesellschaftliche Teilhabe, Inklusion, Barrierefreiheit

Quelle: LHM, BMW, Abteilung Verkehrsplanung

Projektpartner:



Landeshauptstadt
München

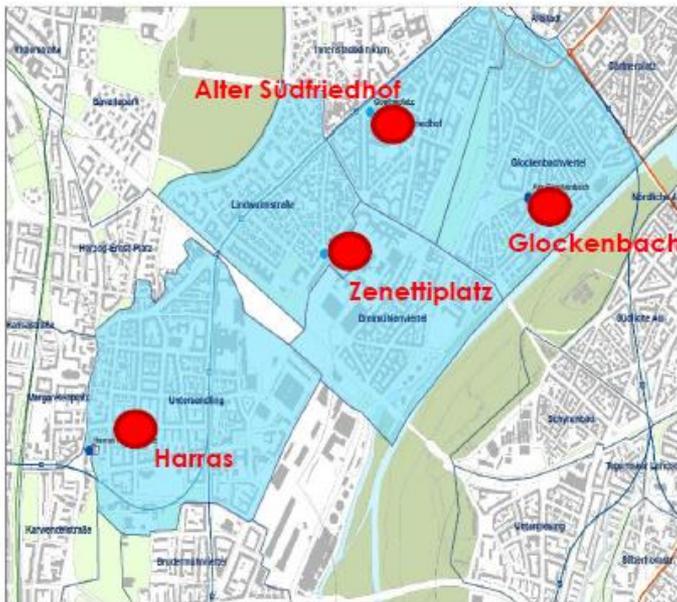


SIEMENS

mit Unterstützung von



Universität  der Bundeswehr
München



Errichtung von vier Mobilitätsstationen mit Bike- und Car-Sharing Plätzen, Ladesäulen und Informationssteelen

Bürgerpartizipation und –teilhabe über diversifizierte Partizipationsprozesse

Reduktion der Parksuchverkehre durch Parkinformationsdienst und -platzrouting

Wirtschaftsverkehr – Verlagerung auf e-Lastenräder, Routenoptimierung

Umwidmung von Parkraum und attraktivere Gestaltung des Straßenraums

Modellquartier „Smarter Together“ - EU-Förderprojekt (Smart Cities)

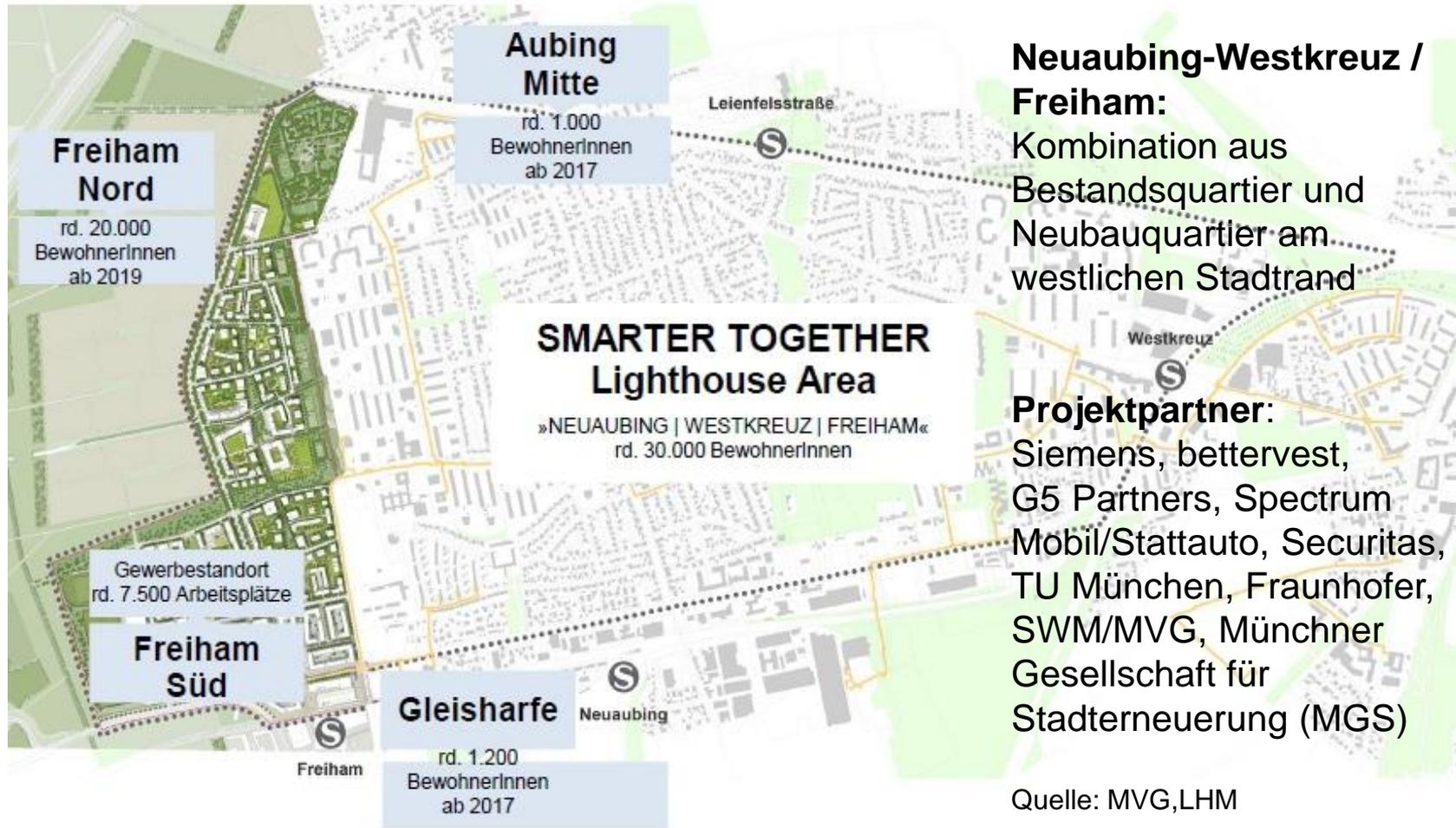


EU-Förder-Projekt (Smart-City-Leuchtturm- projekt, Horizon 2020)

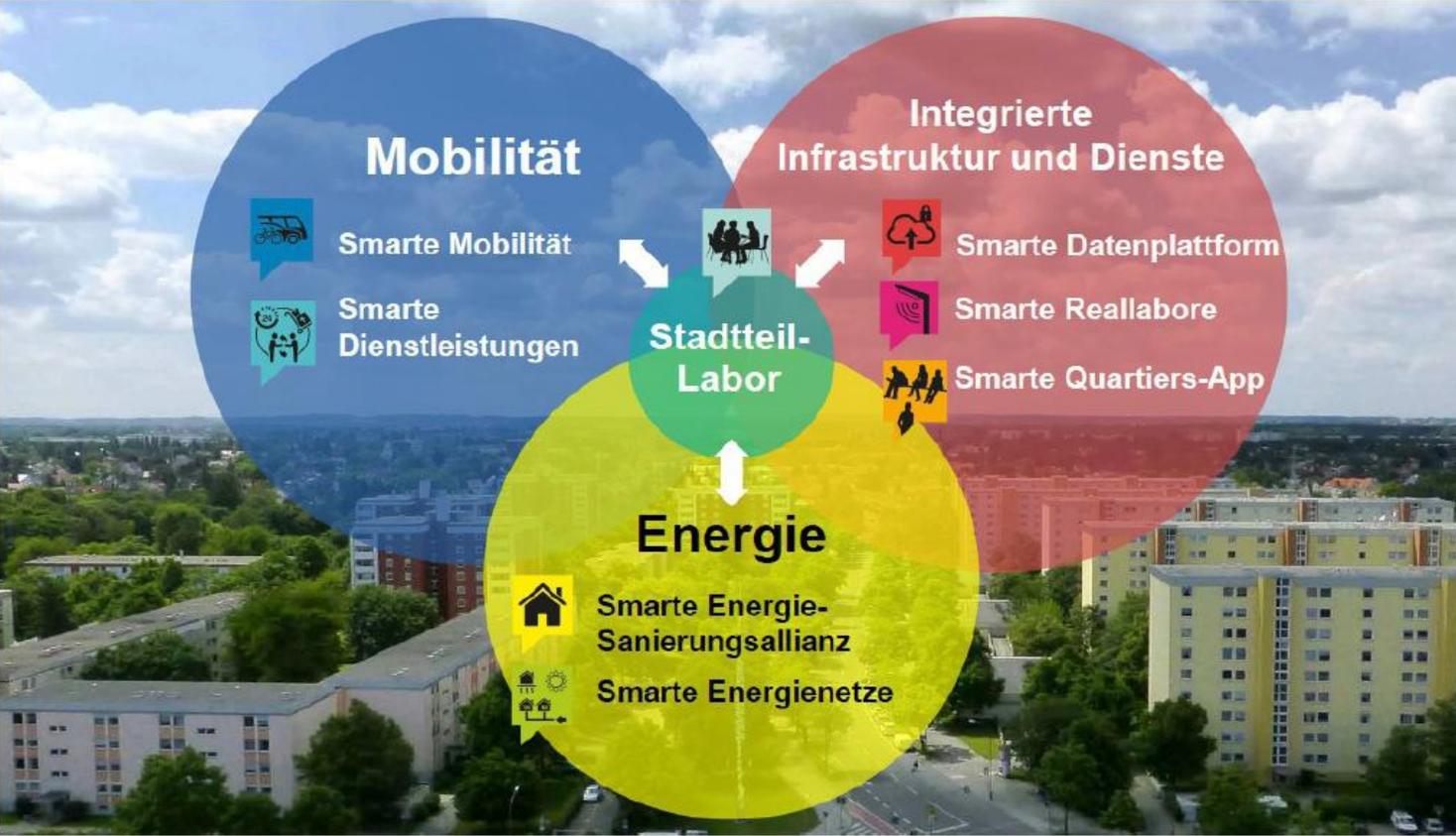
- Lyon, München und Wien als Partnerstädte
- Santiago, Sofia, Venedig als Follower Cities
- Kiew und Yokohama als Observer Cities

Quelle: MVG, LHM, Abteilung Verkehrsplanung

Modellquartier „Smarter Together“ - Übersicht und Projektpartner



Modellquartier „Smarter Together“ - Handlungsbereiche



Modellquartier „Smarter Together“ - vernetzte Mobilität

Projekte und Wissen werden an einem Ort gebündelt ..

...und werden dadurch integrativer und attraktiver => weg von Silos, hin zu einem ganzheitlichen „smarten“ Ansatz



Quelle: MVG, LHM, Abteilung Verkehr

- **Siedlungsentwicklung und Mobilität** gehören zwingend **zusammen**. Beide Themenfelder sind gleichwertig und bestimmen sich gegenseitig.
- Nur mit einer **nachhaltigen Verkehrs- und Siedlungsplanung** im Kontext zwischen **Stadt und Region** können die derzeitigen und künftigen Herausforderungen bewältigt werden. Eine gemeinsame Zusammenarbeit zwischen Stadt und Region auf **Augenhöhe** und in konkreten Projekten ist dabei zwingend erforderlich.
- Die Betonung der **investiven Verkehrsmaßnahmen** als Neuplanung geht zurück. Elemente des Betriebs, der Umstrukturierung und der Erneuerung im investiven Bereich treten angesichts von Finanzierungsnotwendigkeiten in den Vordergrund.
- Mindestens gleichwertig sind „**weiche Maßnahmen**“, Verkehrs- und Mobilitätsmanagement, Ruhender Verkehr, Straßenraumgestaltung und Nahmobilität zwingend notwendige Elemente der Verkehrsplanung.
- Verkehrsentwicklungsplanung ist als **Prozess** zu verstehen, der im Dialog zwischen Verwaltung, Politik, Wirtschaft sowie den relevanten Stakeholdern gelebt werden muss. **Partizipation** von Bürgerinnen und Bürgern sowie Kooperation mit Stakeholdern sind zentrale Elemente dieses Prozesses.
- Die Intentionen der Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung müssen mit den Zielen einer **Stadt** bzw. einer Region **im Gleichgewicht** in Einklang stehen.

- Verkehrsrelevante **Vorgaben der EU** sind frühzeitig aufzugreifen, im Diskurs mitzugestalten und proaktiv zu bearbeiten.
- Städte stehen vor der großen Herausforderung, die sozialen und technischen **Umbrüche**, die durch die **Digitalisierung** verursacht werden, **aktiv gestaltend** anzugehen.
- Ein Wesenszug der Digitalisierung ist dabei die **systemübergreifende Vernetzung**, mit der im Bereich der Mobilität mehr Effizienz und damit auch eine höherer Kundennutzen erreicht werden soll.
- Derzeit drängt eine Vielzahl **neuer Akteure** auf den Markt, die sich **im Bereich** der **Mobilitätsdienstleistungen** etablieren (wollen). Aufgrund der Herausforderungen der Digitalisierung ist eine enge **Zusammenarbeit** zwischen Industrie, Wissenschaft, Politik und Planung zwingend erforderlich. Dabei ist es notwendig, die technologischen Anforderungen in Einklang mit den **Leitbildern der Städte** zu bringen.
- Die **vernetzte urbane Mobilität** wird Bestandteil in einer integrierten Verkehrsentwicklungsplanung. Hierzu bedarf es einer Art **digitalen Masterplans**, der die notwendigen Schnittstellen sowie die Synergien und Wirkungsketten aufzeigt.
- Für den Erfolg einer nachhaltigen Verkehrsentwicklungsplanung ist eine klare **politische Schwerpunktsetzung** notwendig.

