

Lösungsansätze zur Organisation urbaner und ländlicher Mobilität – Kontraste und Handlungsfelder

Februar 2020



Wissen für Morgen



If You Can Make it Here, You Can Make it Anywhere ...



Raumstrukturen und -Typen

- **Zentralraum:** große zusammenhängende städtische Siedlungsgebiete sowie auch über Landes- und Staatsgrenzen hinweg reichende Siedlungs- und Verkehrskorridore.

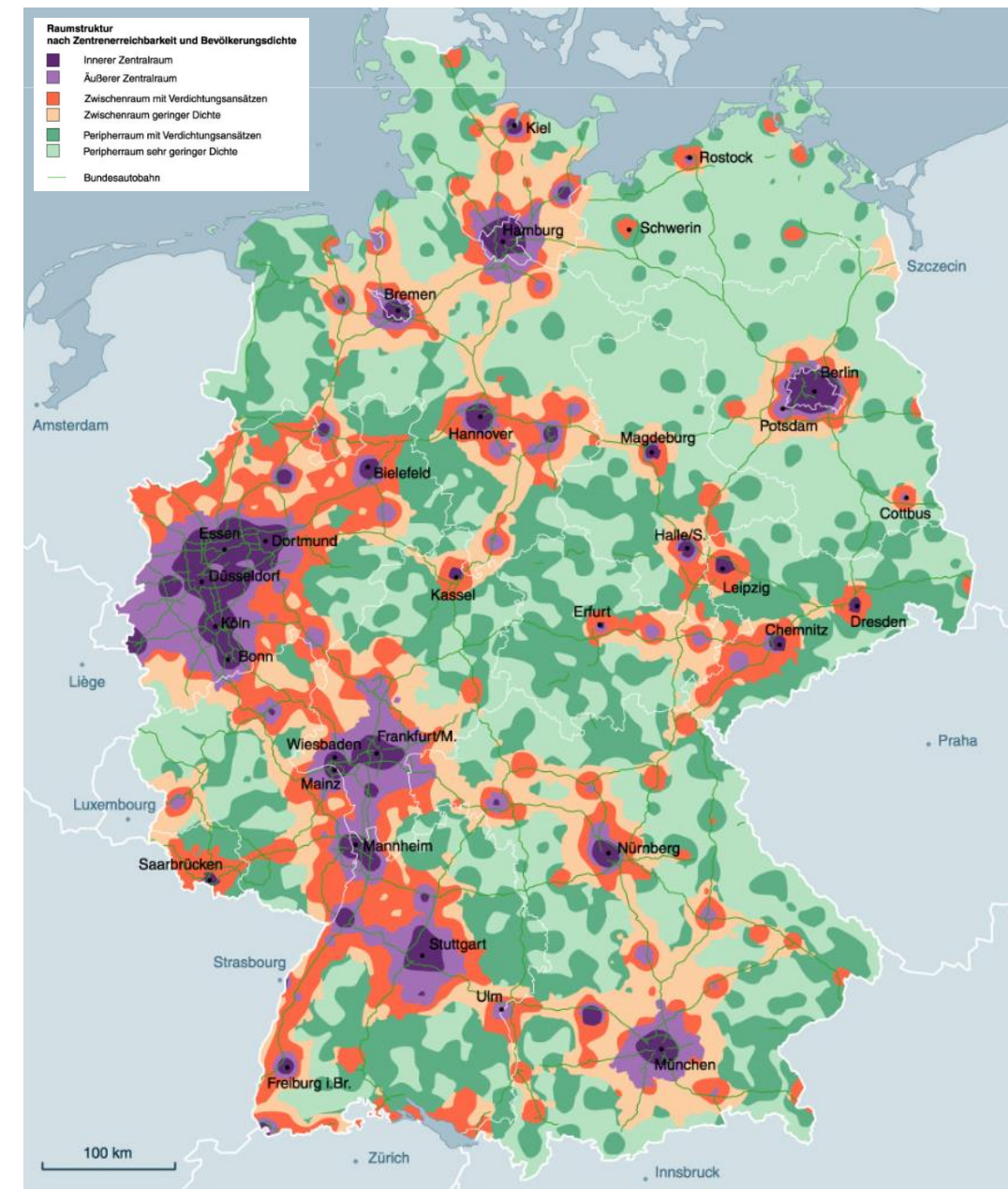
Auf ca. 12% der Fläche des Bundesgebietes konzentrieren sich ca. 50% der Bevölkerung und ca. 58% der Beschäftigten. Durchschnittliche Bevölkerungsdichte liegt in diesen Räumen bei 1.000 Einwohnern je km². Zentralräume nehmen damit eine herausragende Stellung im Raumgefüge ein.

- **Peripherraum:** dünn besiedelte Gebiete mit überwiegend ländlicher Prägung. Weniger als 100 Einwohner je km² und mit größeren Entfernungen zu Zentren.

Peripheräume sind über das gesamte Bundesgebiet verteilt – ca. 58% der Fläche des Bundesgebietes. Trotz geringer Bevölkerungsdichte leben hier ca. 25% der Bevölkerung.

- **Zwischenraum:** Räume, die keine eigenen großen Bevölkerungsanteile aufweisen, aber trotzdem über eine gute Zugänglichkeit zu den bedeutenden Zentren verfügen.

Das erweiterte Umland der Zentralräume sowie zwischen ihren Kernen liegende korridorartige Räume. Hier leben ca. 25% der Bevölkerung auf gut 30% des Bundesgebietes. Die Bevölkerungsdichte übertrifft mit etwa 200 Einwohnern je km² die Dichten des Peripherraumes um das Doppelte.

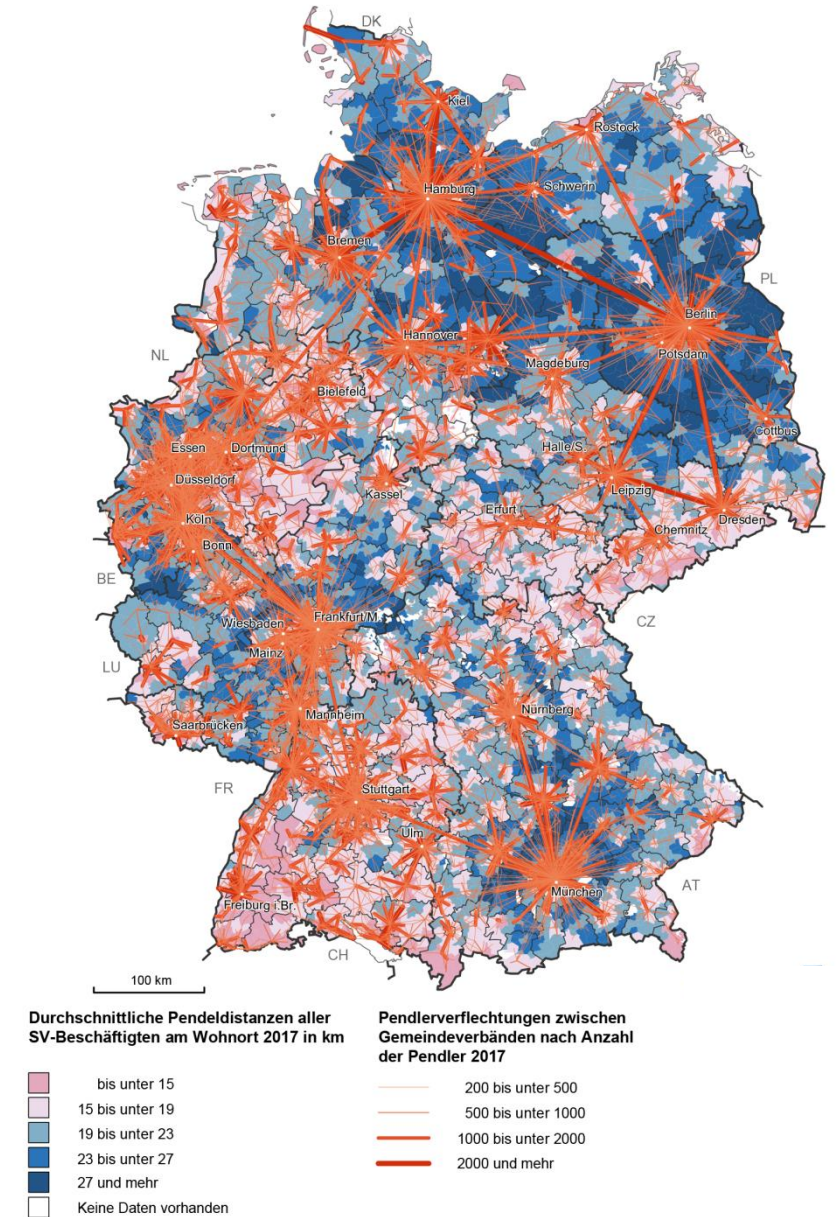


Quelle/Karte: BBR

Verkehrsaufkommen – MID 2017

	2002	2008	2017	
Bevölkerung	81,6	80,7	82,2*	Anzahl in Mio.
Anteil mobiler Personen alle Tage	87	90	85	%
Anteil mobiler Personen werktags	90	92	88	%
Anteil mobiler Personen Samstag	83	87	82	%
Anteil mobiler Personen Sonntag	76	83	73	%
Wege pro Person und Tag	3,3	3,4	3,1	Anzahl
Tagesstrecke pro Person und Tag	33	38	39	km
Unterwegszeit pro Person	01:16	01:22	01:25	h:min

Pendlerdistanzen und Pendlerverflechtungen

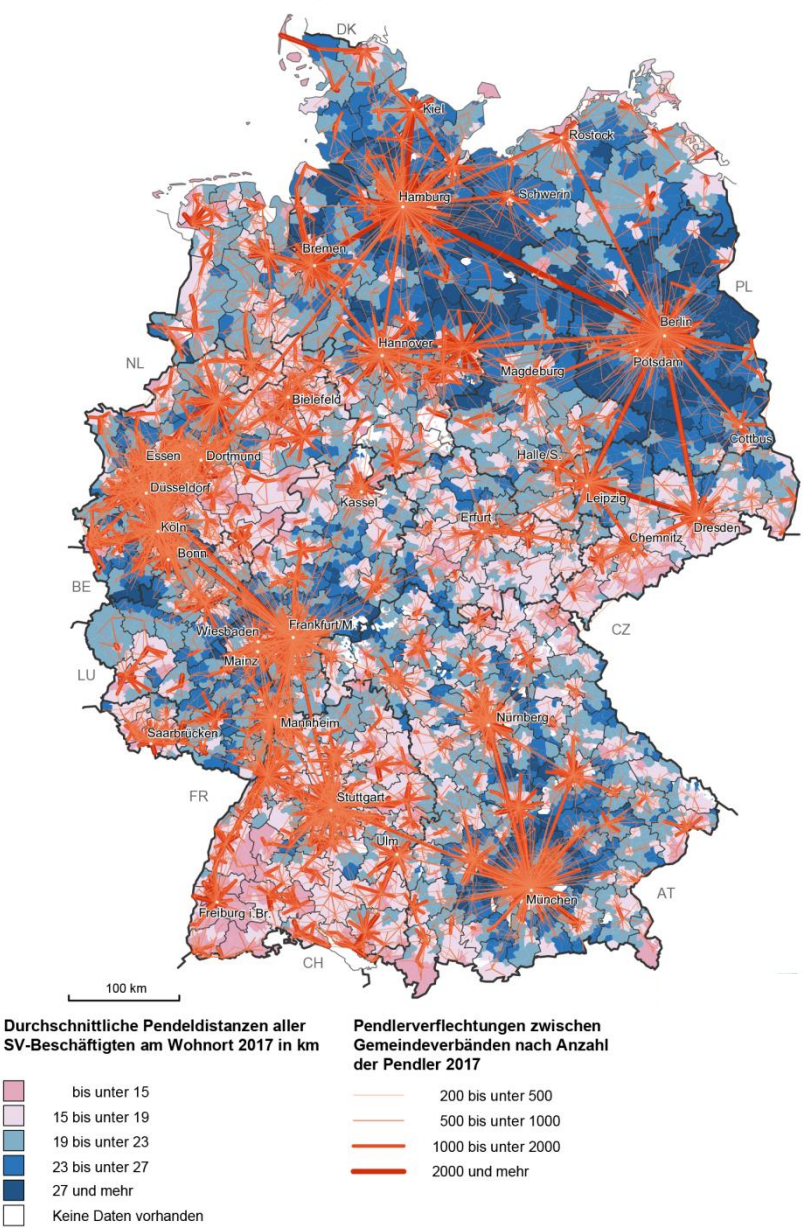


Quelle/Karte: BBSR

Verkehrsaufkommen – MID 2017

	2002	2008	2017	
Verkehrsaufkommen (Wege) pro Tag	270	275	257	<i>Anzahl in Mio.</i>
Stadtregion – Metropole	38	45	48	<i>Anzahl in Mio.</i>
Stadtregion – Regiopole und Großstadt	46	37	39	<i>Anzahl in Mio.</i>
Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum	74	62	64	<i>Anzahl in Mio.</i>
Stadtregion – kleinstädtischer, dörflicher Raum	20	15	16	<i>Anzahl in Mio.</i>
Ländliche Region – zentrale Stadt	19	18	15	<i>Anzahl in Mio.</i>
Ländliche Region – Mittelstädte, städtischer Raum	37	46	37	<i>Anzahl in Mio.</i>
Ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum	36	52	40	<i>Anzahl in Mio.</i>
Verkehrsleistung (Personenkilometer) pro Tag	2.717	3.080	3.214	<i>in Mio.</i>
Stadtregion – Metropole	346	455	558	<i>in Mio.</i>
Stadtregion – Regiopole und Großstadt	417	402	434	<i>in Mio.</i>
Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum	769	683	820	<i>in Mio.</i>
Stadtregion – kleinstädtischer, dörflicher Raum	242	189	222	<i>in Mio.</i>
Ländliche Region – zentrale Stadt	164	182	174	<i>in Mio.</i>
Ländliche Region – Mittelstädte, städtischer Raum	363	500	437	<i>in Mio.</i>
Ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum	416	669	569	<i>in Mio.</i>

Pendlerdistanzen und Pendlerverflechtungen

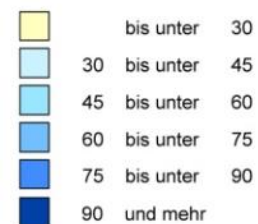


Quelle/Karte: BBSR

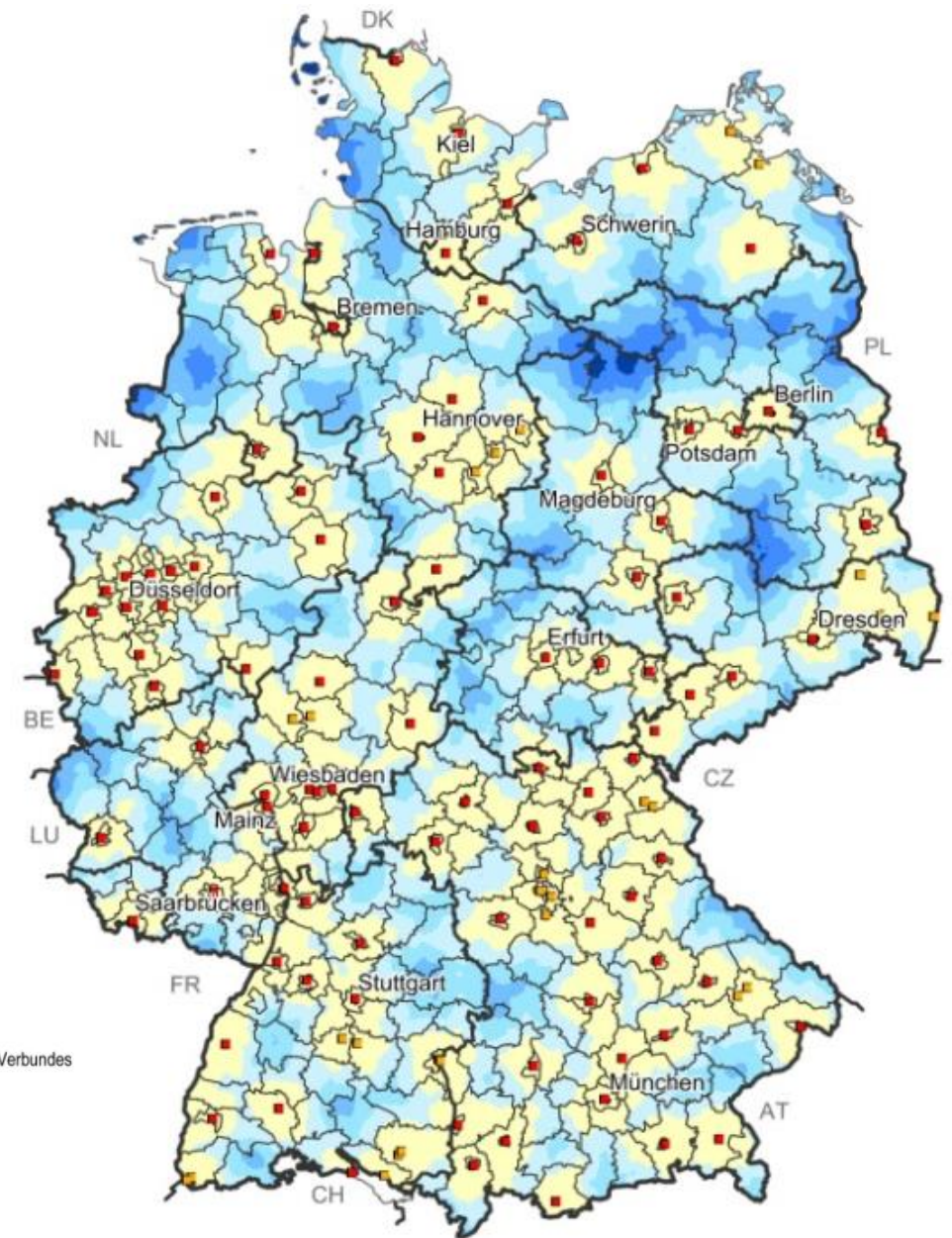
Verkehrsmittel → MIV bzw. PKW

- Oberzentren dienen der Deckung der „Grundversorgung“, des langfristigen, d.h. „gehobenen“ sowie des „spezialisierten, höheren“ Bedarfs.
- Mittelzentren dienen der Deckung der „Grundversorgung“ und des mittelfristigen bzw. „gehobenen“, periodischen Bedarfs.
- Unterzentren (= Grund- oder Kleinzentren) dienen der Deckung der „Grundversorgung“ – insbesondere des kurzfristigen bzw. täglichen Bedarfs.

Pkw-Fahrzeit zum nächsten Oberzentrum 2016 in Minuten



- Oberzentrum
- Teil eines oberzentralen Verbundes

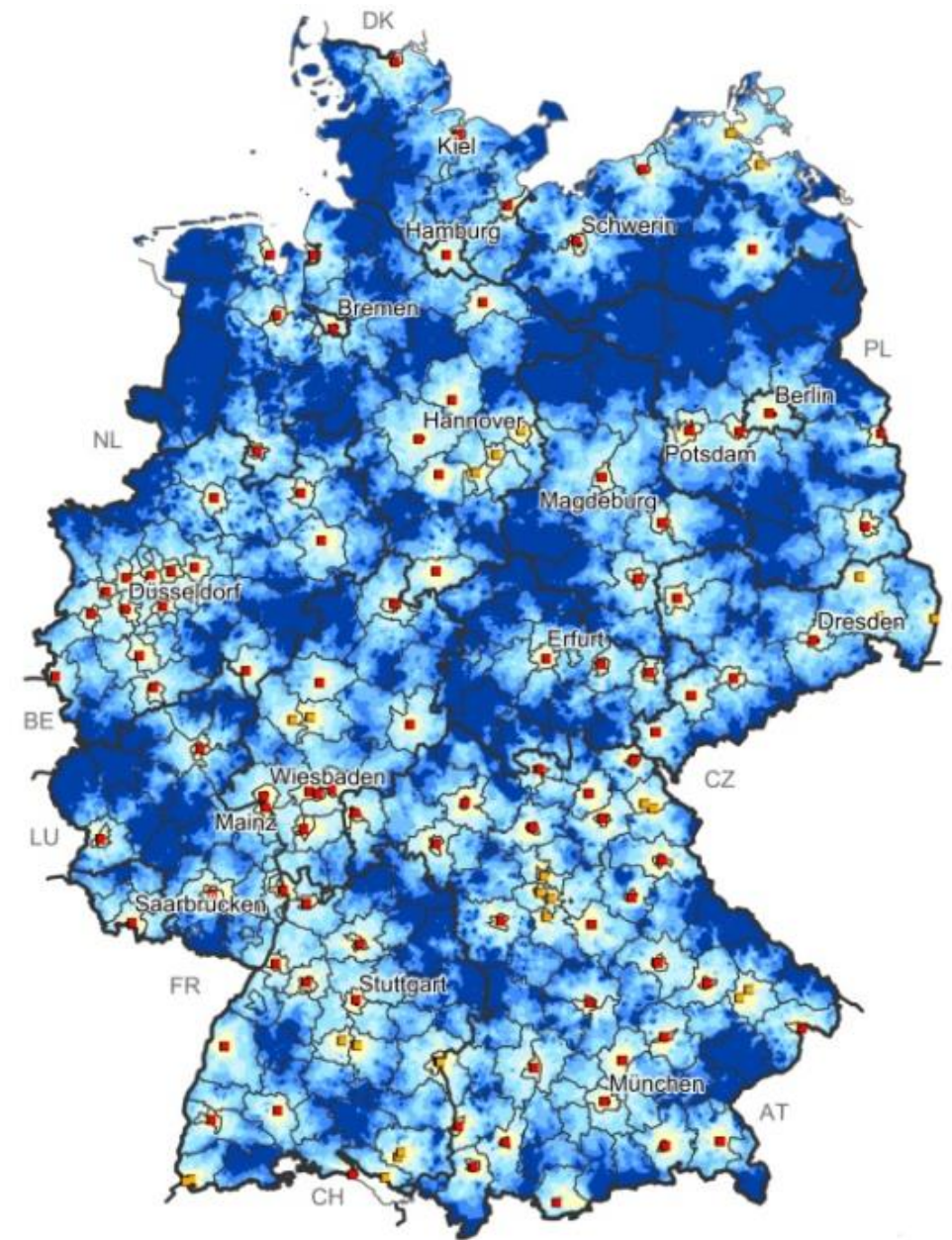
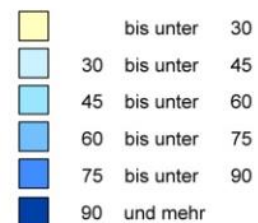


Quelle/Karte: BBSR

Verkehrsmittel → ÖV

- Oberzentren dienen der Deckung der „Grundversorgung“, des langfristigen, d.h. „gehobenen“ sowie des „spezialisierten, höheren“ Bedarfs.
- Mittelzentren dienen der Deckung der „Grundversorgung“ und des mittelfristigen bzw. „gehobenen“, periodischen Bedarfs.
- Unterzentren (= Grund- oder Kleinzentren) dienen der Deckung der „Grundversorgung“ – insbesondere des kurzfristigen bzw. täglichen Bedarfs.

Reisezeit mit dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) zum nächsten Oberzentrum in Minuten ermittelt am 7.6.2016 mit einer Ankunftszeit zwischen 8:00 und 12:00 Uhr



Quelle/Karte: BBSR

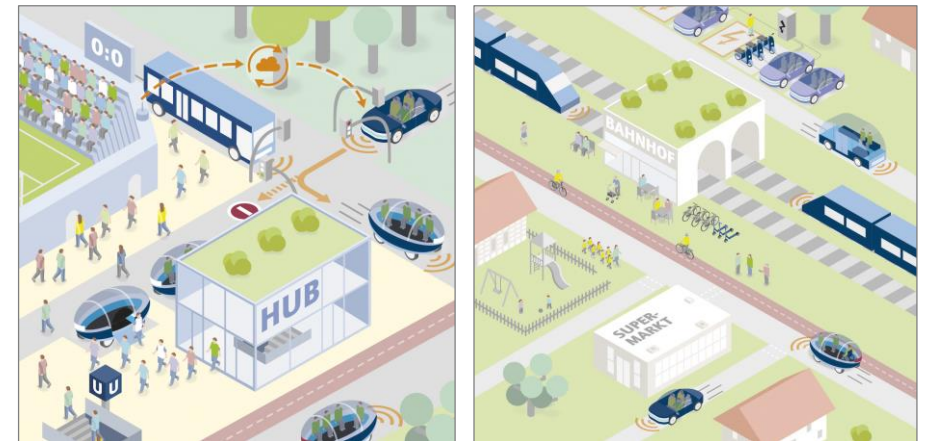
Mobilität in urbanen Räumen – Einsichten und Handlungsfelder

- Hand-in-Hand Konzepte für integrierte Mobilitäts- und Raumplanung bzw. Verkehrs- und Stadtplanung → Flächen- bzw. Lebensraumrückgewinnung für den Menschen
- Stärkung von nicht-motorisierten Verkehren und ÖV → Reduktion von motorisierten Fahrkilometern
- Vielfalt von Mobilitätsoptionen fördern (möglichst mit Bündelungsfunktion für Personen und Güter zur Reduktion der Fahrkilometer – Shared Mobility-Konzepte)
 - organisierte private und gewerbliche Mitnahmeverkehre
 - Hol- und Bringdienste als spez. Ausschnitt gewerblicher Verkehre
 - Taxi-Services
 - lokales Car-Sharing
- Schaffung attraktiver Hubs
- Stärkung der finanziellen Basis
 - Bewusstsein für Kosten schaffen → Wertschöpfung mit volks- und betriebswirtschaftlichen Faktoren
 - Nutzer-Finanzierung → Nutznießer-Finanzierung
- Schaffung barrierefreier Plattformen → Open Data, Open Services inklusive White-Label Applications
- Berücksichtigung des soziotechnischen Systems „Städtischer Raum“



Mobilität in ländlichen Räumen – Einsichten und Handlungsfelder

- Erfolgversprechend sind an lokale Bedürfnisse angepasste Lösungen – es gibt nicht DEN ländlichen Raum
- optimierte ÖV-Lösungen im ländlichen Raum mit ergänzendem MIV aufbauen
- Vielfalt von Mobilitätsoptionen fördern (möglichst mit Bündelungsfunktion für Personen und Güter zur Reduktion der Fahrkilometer – Shared Mobility-Konzepte)
 - organisierte private und gewerbliche Mitnahmeverkehre
 - Bürgerbusse
 - Hol- und Bringdienste
 - Taxi-Services
 - lokales Car-Sharing
- Schaffung attraktiver Hubs
- Stärkung der finanziellen Basis
 - Bewusstsein für Kosten schaffen → Wertschöpfung mit volks- und betriebswirtschaftlichen Faktoren
 - Nutzer-Finanzierung → Nutznießer-Finanzierung
- Schaffung barrierefreier Plattformen → Open Data, Open Services inklusive White-Label Applications
- Berücksichtigung des soziotechnischen Systems „Ländlicher Raum“



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit ...

Kontakt

Prof. Dr. Frank Köster
Lilienthalplatz 7
38108 Braunschweig
Frank.Koester@dlr.de

