



# Abstract

**Dr. Jens-Uwe Fischer**

Wohnen und Mobilität

Der wirtschaftliche Strukturwandel und der damit in einigen Regionen einhergehende Bevölkerungsrückgang bzw. in anderen Regionen einhergehende Bevölkerungszuwachs sowie die anhaltende Abwanderung in den suburbanen Raum der Städte/ Metropolregionen führten und führen in einigen Gebieten zu Wohnungsleerbeständen, in anderen Gebieten zu Wohnungsmangel und zu partiellen Überkapazitäten der technischen Infrastruktur.

Hierdurch stehen alle Städte in Deutschland vor erheblichen Stadtentwicklungs- und Wohnungspolitischen Herausforderungen. Diese stehen im Zusammenhang mit der Bevölkerungsentwicklung, den Wanderungsbewegungen, den Änderungen im Altersaufbau und der Gefahr von sozialer Segregation in den Wohnquartieren.

Die Sicherung der Zukunftsfähigkeit der Städte kann nur durch eine strategische Allianz zwischen Bund, Länder und Gemeinden erfolgen.

Diese strategische Allianz muss eine neue Urbanität schaffen. Darauf müssen integrierte Mobilitätskonzepte adaptiert werden.

Wohnen mit dem dazugehörigen Wohnungsumfeld ist der entscheidende Bestandteil dieser neuen Urbanität. Wie schon bei Standortentscheidungen von Unternehmen gelten auch für die Auswahl von Wohnungsstandorten sowohl harte Faktoren wie z.B. Verkehrsanbindung, Flächenverfügbarkeit als auch weiche Faktoren wie Bildungs-, Kulturangebot, Innenstadtattraktivität, Gesundheitsversorgung.

Hierbei sind Zukunftsformen des Wohnens, die in Modellprojekten „Intelligentes Wohnen“, „Smartes Wohnen“ und „Vermietetes Wohnen“ evaluiert werden, zu berücksichtigen.

Die Kriterien zur Standortauswahl werden bestätigt durch die Stadtentwicklungstendenz von der monozentrischen Struktur zur polyzentrischen Struktur.

Die Elemente Wohnen, Erholung, Arbeiten, Bildung und Versorgung müssen zielorientiert und intelligent verknüpft werden. Diese Verknüpfung stellt dann die Grundlage für die Dimensionierung von Transformationsprozessen zwischen diesen Elementen dar.

Der polyzentrische Ansatz benötigt neue Ansätze zur Raum-/ Infrastrukturplanung, denn durch die Zunahme von suburbanen Siedlungsstrukturen, die kontinuierlich neue Infrastruktur für Straße, Schiene etc. erfordern, steigen u.a. die Mobilitätskosten. Gleichzeitig müssen für die Entwicklung im ländlichen Raum die Funktionen eines Dorfkerns mit deren notwendiger Grundversorgung realisiert werden.

Bei der Umsetzung von Maßnahmen sollen folgende Leitsätze gewährleistet werden:

- Erreichbarkeit und Sicherheit sind wichtiger als hohe Geschwindigkeit
- Hohe Qualität des Bestandes ist wichtiger als Neu- und Ausbau
- Nachhaltigkeit erfordert Konsequenz und Konsistenz

Die Raumplanung sollte das Ziel verfolgen, die Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen und Dienstleistungen der öffentlichen Daseinsvorsorge sicherzustellen. Dabei bedarf der traditionellen



Nah- und Regionalverkehr einer Ergänzung um neue und angepasste Lösungen kollektiver und individueller Mobilitätsangebote, die eine durchgängige Mobilitätskette mit unterschiedlicher Modulverteilung nutzen.

Neben der individuellen Mobilität (people to service) und Leistungen des öffentlichen Verkehrs (z.B. Neudefinition der Gemeinschaftsverkehre) gibt es zukünftig zunehmend auch um neue Strategien und flexible Lösungen der Güter- und Dienstleistungsmobilität (service to people).

Hier sind auf Basis der anzunehmenden Zunahme des Verkehrs in Ballungsräume bis 2020 zu nennen:

- Vermeidung sozialschädlicher Verkehrskonzepte und Technologien
- Förderung von mit den Umfeldbedingungen harmonisierten Verkehrssystemen (z.B. Rad-Schiene-Telematik-Technik)
- Optimierung der Verkehrsabläufe/ Verkehrsmanagement z.B. durch kooperative Fahrassistenzsysteme und fahrzeugbasierter Navigation
- Effizienzsteigerung der Verkehrsträger- und Verkehrssystemen z.B. Substitution von 40 % physischen Verkehr durch Telematik (Informations- und Nachrichtenverkehr)
- Reduzierung der Verkehrsbedingten canzerogenen Emissionen bis 2020 (Basisjahr 1990)
  - bei Dieselruß um 90 %
  - bei Benzol um 96 %
- Reduzierung des Verkehrslärms bis 2020
  - in Wohngebieten            tags auf 55 db (A)
  - nachts auf 45 db (A)
- Einführung des ZEV -Zero emission vehicle-
  - Elektromotor
  - Brennstoffzelle
  - solarer Wasserstoff
- Stärkung des ÖPNV mit intelligenter Verknüpfung von Bus/ Bahn/ MIV

Der Vergleich der heutigen vorhandenen Infrastruktur mit der für die Abwicklung der Verkehrsströme in 2020 notwendige Infrastruktur zeigt die Dimension der notwendigen zukünftigen Infrastrukturinvestitionen.

Diese Zusammenhänge sind von der Mikroebene auf die Makroebene Europa zu übertragen, insbesondere für Deutschland als europäisches Transferland.

Hierfür muss TEN- Netze (Trans-European Networks) ausgebaut werden, um besonders einen Teil des innereuropäischen Schwerlastverkehrs auf die Schiene zu verlagern.

Die Mobilitätsanforderungen werden in Zukunft weiterhin stark geprägt sein durch die zukünftigen Wohnungsstrukturen.

Innovative integrierte wissenschaftliche Ansätze sind hierzu gefragt.

Für den Standort Deutschland im europäischen Verbund muss von der reagierenden Position in eine agierende Position gewechselt werden.

Daher muss eine neue Stadt-Land-Beziehung auf Basis eines ausgewogenen und polyzentrischen Städtesystems entwickelt und umgesetzt werden. Die zu entwickelnden Mobilitätsleistungen müssen die hierzu benötigten Anforderungen erfüllen.