

Integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung für Metropolregionen: Welche Verkehrseffekte können wir erwarten?

Christian Holz-Rau
Prof. Dr.-Ing.

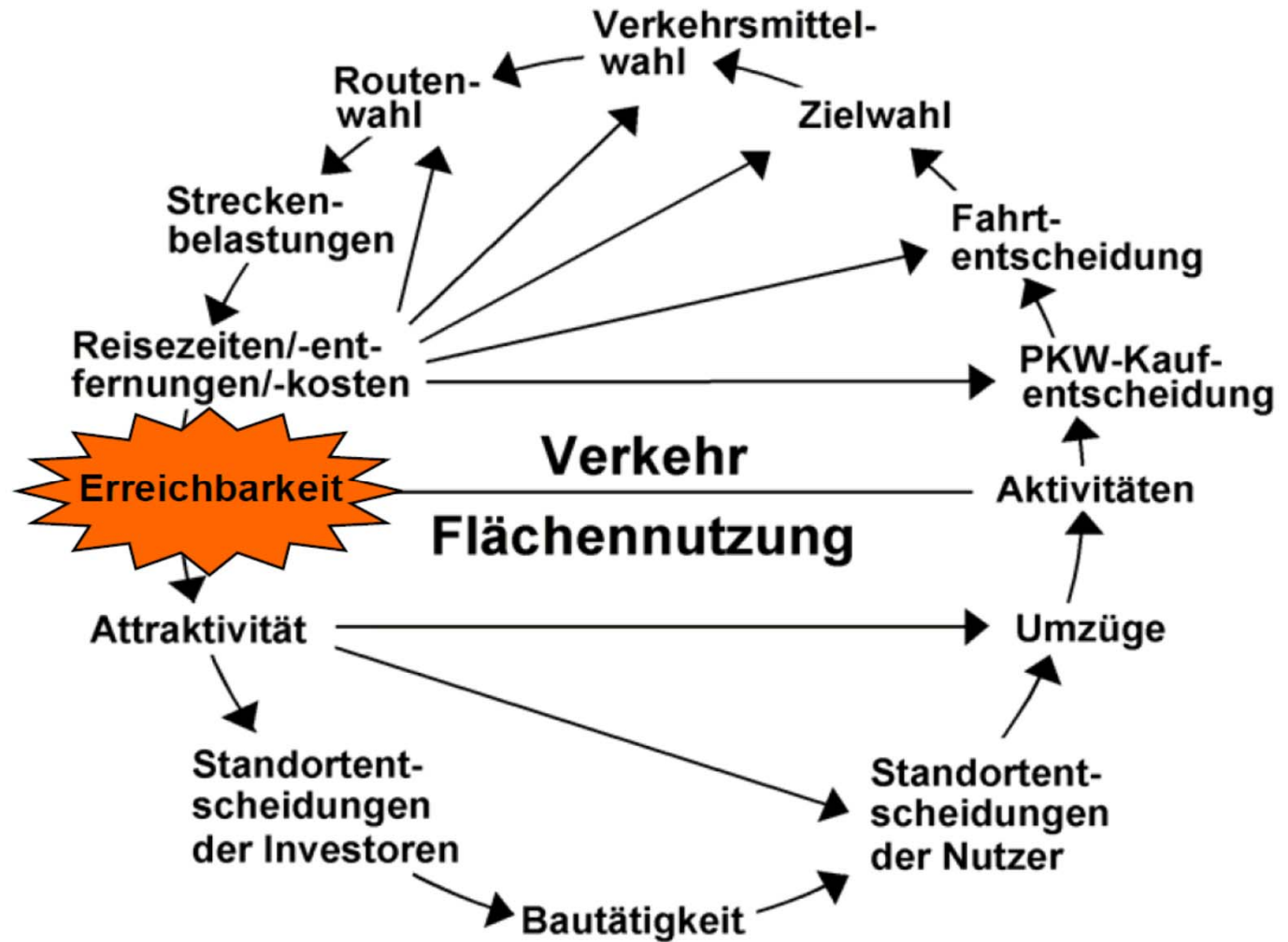
Verkehrswesen und Verkehrsplanung
Fakultät Raumplanung
TU Dortmund

christian.holz-rau@tu-dortmund.de

Zum Inhalt des Vortrags

- Wie hängen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zusammen?
- Was verstehen wir unter einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung?
- Welche Verkehrswirkungen können wir erwarten?
- Welche planerischen und politischen Konsequenzen würde ich ziehen?

Wie hängen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zusammen?



Regelkreis von Verkehr und Flächennutzung (Wegener 2009: 20)

Welche Verkehrswirkungen können wir erwarten?

Innenentwicklung vor Außenentwicklung

Nutzungsmischung

Dichte u. kompakte Strukturen

Außenentwicklung entlang der Schiene

Verbesserungen ÖV, Rad- und Fußverk.
ggfs. Einschränkungen im MIV

Parkraum- und
Mobilitätsmanagement

Instandhaltung/Modernisierung
der Verkehrsinfrastruktur

Umgestaltung von Straßenräumen

Geschwindigkeitsdämpfung

Als Rahmen: Bessere Fahrzeuge

Raumstrukturen ermöglichen
kurze Wege und Fahrten mit dem ÖV,
Flächen(neu)verbrauch wird reduziert
Reduzieren der Distanzen – Verkehr vermeiden

Verkehrsqualitäten im ÖV, Rad- und
Fußverkehr werden besser,
teilweise zu Lasten des MIV
Verlagerung vom MIV zum ÖV, Rad- u. Fußverkehr –
Verkehr verlagern

Verkehrsangebote werden barrierefrei,
Verkehr wird sicherer, der Aufenthalt im
öffentlichen Raum attraktiver

Verkehr wird sicherer,
sparsamer und leiser

Welche Verkehrswirkungen können wir erwarten und was kostet das?

Innenentwicklung vor Außenentwicklung

Nutzungsmischung

Dichte u. kompakte Strukturen

Außenentwicklung entlang der Schiene

Verbesserungen ÖV, Rad- und Fußverk.
ggfs. Einschränkungen im MIV

Parkraum- und
Mobilitätsmanagement

Instandhaltung/Modernisierung
der Verkehrsinfrastruktur

Umgestaltung von Straßenräumen

Geschwindigkeitsdämpfung

Als Rahmen: Bessere Fahrzeuge

Raumstrukturen reduzieren die Kosten für die Infrastruktur und den Zuschussbedarf im öffentlichen Verkehr

Angebote für den Fuß- und Radverkehr verursachen geringere Kosten, bessere Organisation ist preiswerter als zusätzliche Infrastruktur

Regelmäßige Instandhaltung vermeidet hohe Reparaturkosten

Umsetzung des Verursacherprinzips

Welche Verkehrswirkungen können wir erwarten und was kostet das?

Innenentwicklung vor Außenentwicklung

Nutzungsmischung

Dichte u. kompakte Strukturen

Außenentwicklung entlang der Schiene

Verbesserungen ÖV, Rad- und Fußverk.
ggfs. Einschränkungen im MIV

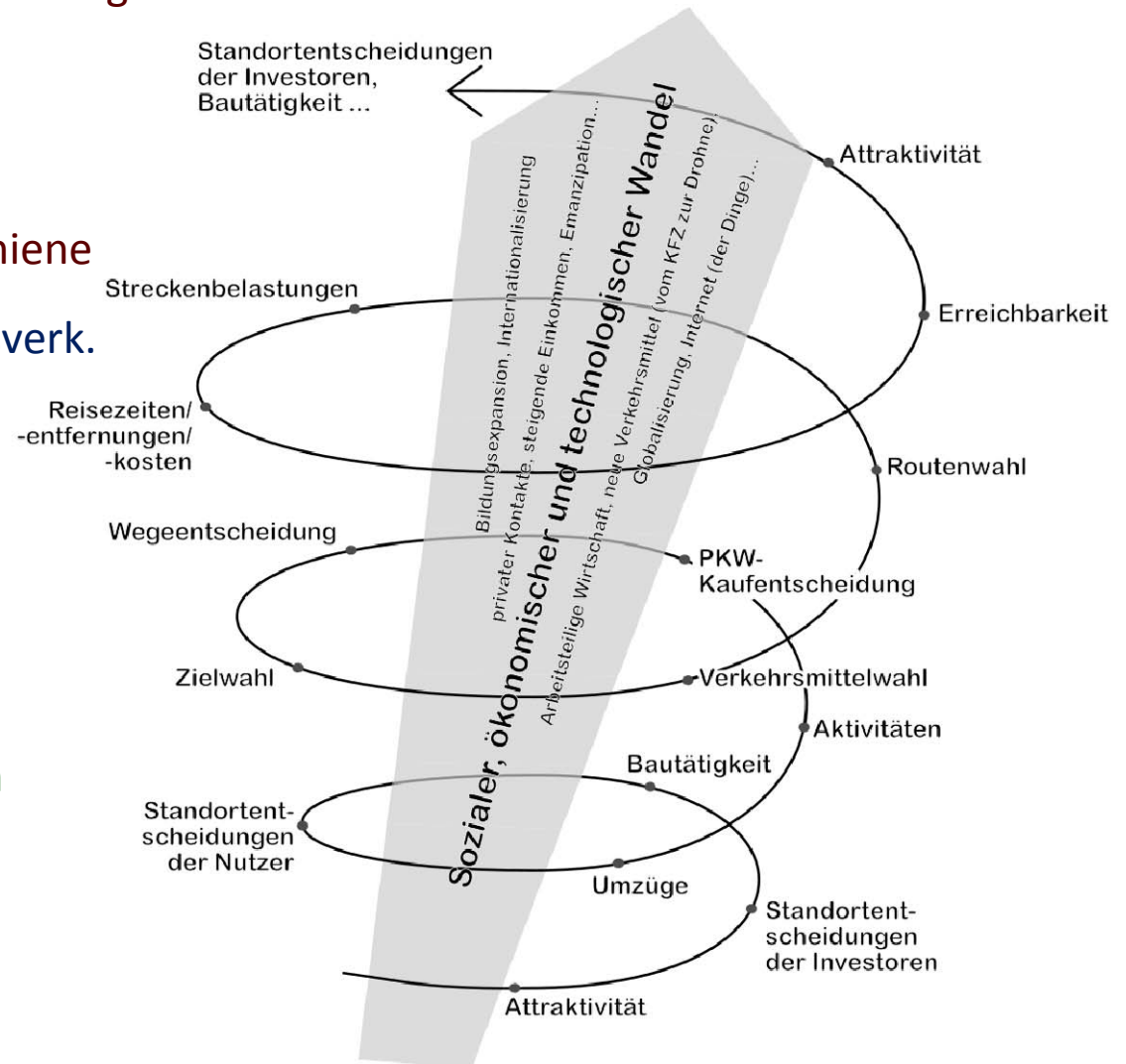
Parkraum- und
Mobilitätsmanagement

Instandhaltung/Modernisierung
der Verkehrsinfrastruktur

Umgestaltung von Straßenräumen

Geschwindigkeitsdämpfung

Als Rahmen: Bessere Fahrzeuge



Welche planerischen und politischen Konsequenzen würde ich ziehen?

Kommunen und Regionen	Erreichbarkeitssicherung, insbes. Barrierefreiheit Hohe Verkehrsqualität für Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr Zuverlässigkeit und Verkehrssicherheit – Vision Zero Reduzierung der Umweltbelastungen vor Ort, Lärm u. Schadstoffe Reparatur und Instandhaltung der Infrastruktur
Länder	Rahmenbedingungen der Verkehrsplanung von Kommunen und Regionen (Über)regionale Verkehrsnetze Reparatur und Instandhaltung der Infrastruktur
Bund/EU	Verbot der Neuzulassung von Kfz mit fossilen Antrieben, Regelung und Kontrolle Überregionale Verkehrsnetze und Energienetze Reparatur und Instandhaltung der Infrastruktur
Hersteller	Entwicklung und Herstellung von regelkonformen Kfz

Herzlichen Dank

