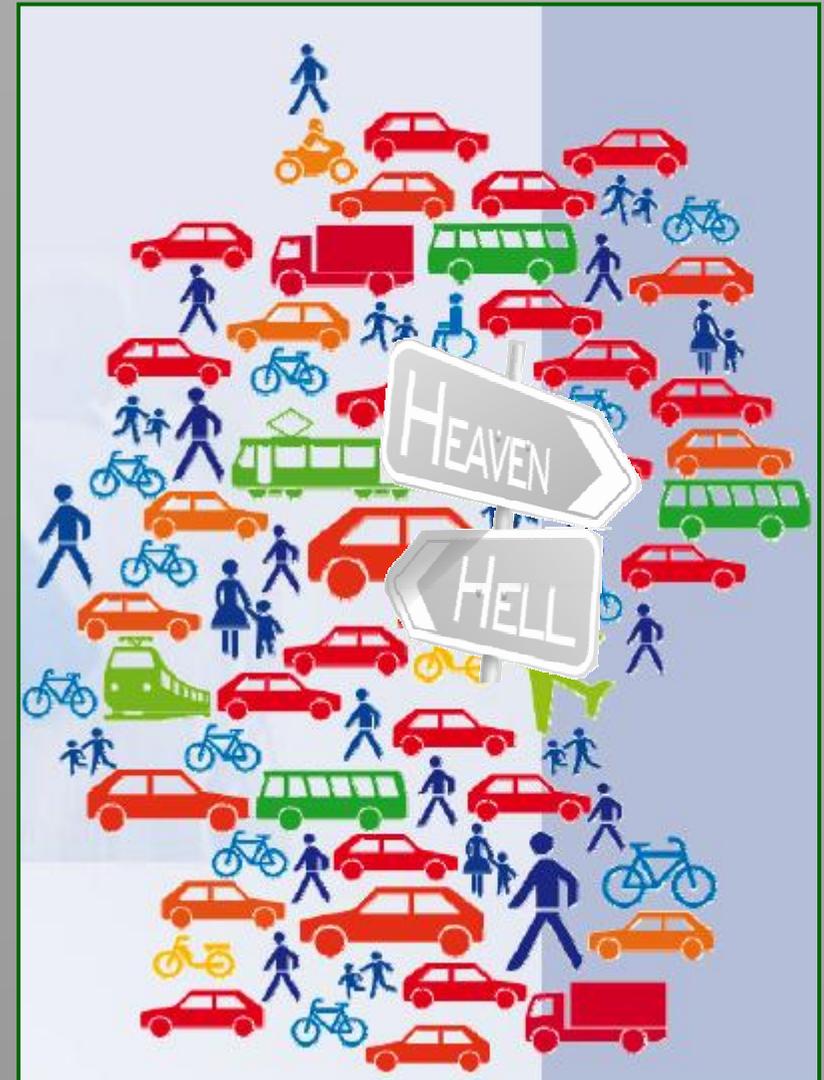


## Überblick

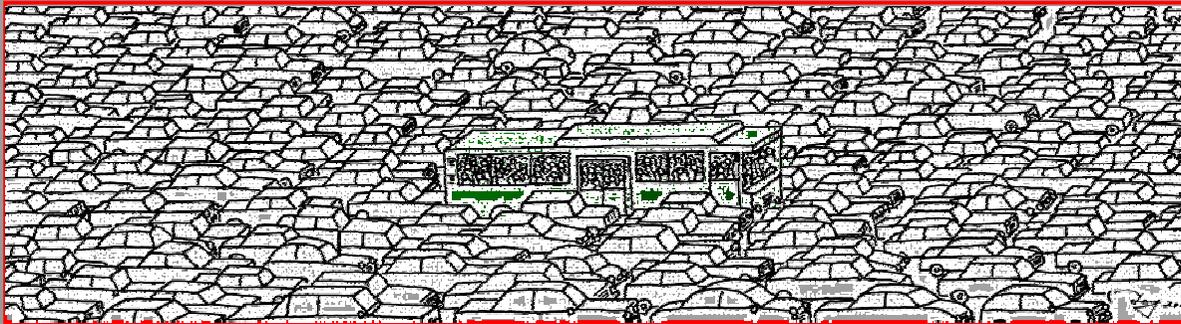
- Mobilität und Verkehr
- Auto-Mobilität
- Nachhaltige Mobilität
- Entwicklungsspektrum
- Handlungsmöglichkeiten



## „Mobil sein“ ist mehr als Auto-Mobilität !

Leitziel der kommunalen Verkehrsentwicklung  
für die Gestaltung des Stadtverkehrs im Jahr 2030

„Mehr Mobilität mit weniger Verkehr“ (Prof. H. Topp)



„Von mehr Mobilität mit weniger Verkehr sind wir weit entfernt“. Die autobezogene Motorisierung, eine geschwindigkeitsorientierte Raumüberwindung, die abnehmende Dichte räumlicher Strukturen, geringere Fertigungstiefen in der Produktion und die Individualisierung von Lebensstilen sind Gründe für wachsenden Verkehrsaufwand und größere Autoabhängigkeit.

**Mobilität ist nicht die Summe der Kilometer !**



### Subjektive Gründe

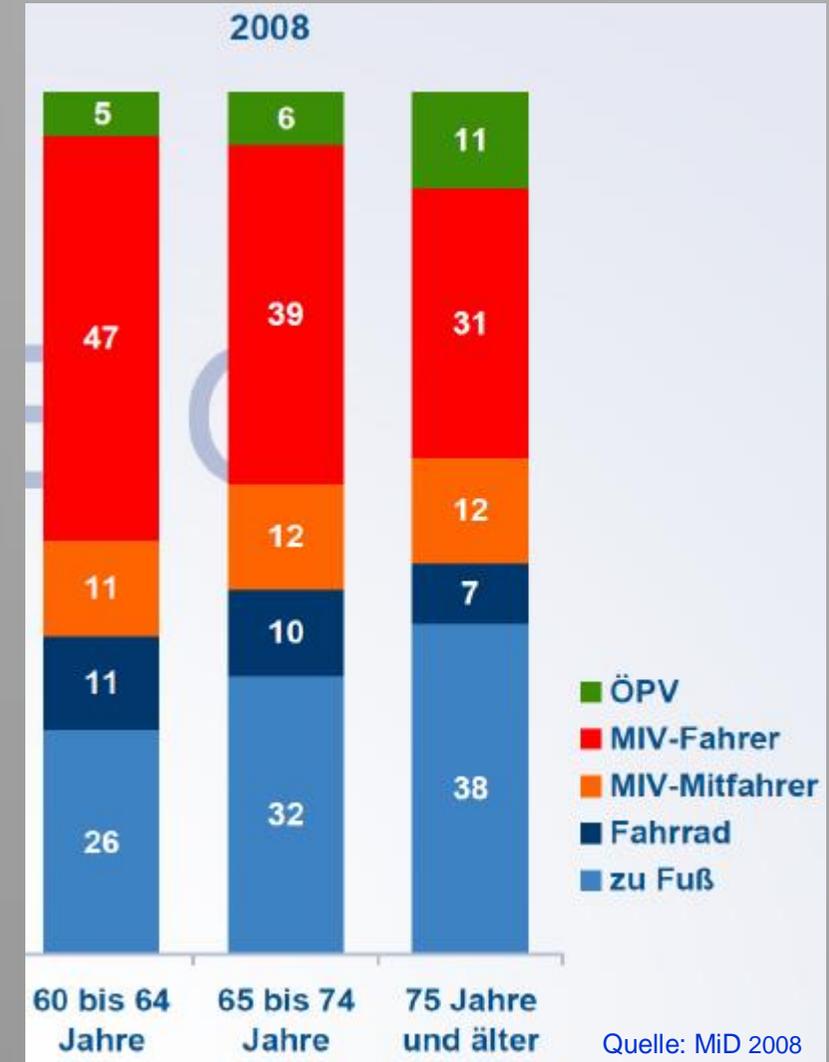
- Weshalb ?
- Wohin ?
- Welchen Weg ?
- Wann ?
- Womit ?

## Mobilitätskennziffern (Basis: Mobilität in Merzig und Saarlouis)

- durchschnittlich verlassen 3 von 4 Stadtbewohnern werktags die Wohnung  
=> 75 % sind außer häuslich mobil
- durchschnittlich werden 2,5 Wege pro Person und Tag zurück gelegt  
=> 850 Wege pro Person und Jahr
- 75 % aller Wege sind Binnenverkehr innerhalb der Stadtgebietsgrenzen
- 25 % aller Wege enden bei 1 km, weitere 25 % bei 3 km Wegeentfernung
- 66 % aller Wege werden mit Pkw (als Fahrer und Mitfahrer) ausgeführt
- jede 3. Pkw-Fahrt endet bei 3 km
- jede 8. Pkw-Fahrt nicht länger als 1 km

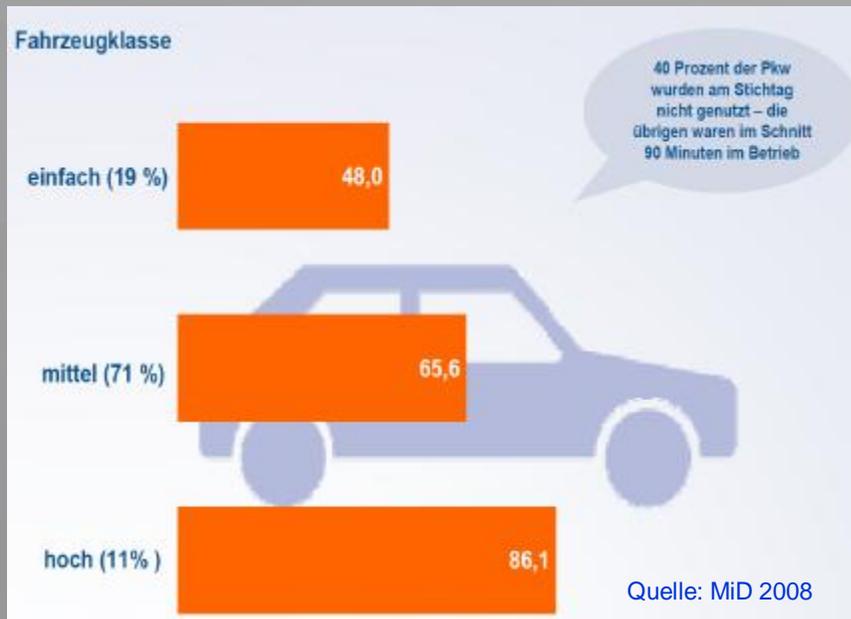
**Senioren bleiben mobil mit mehr Verkehr !**

**Senioren leben gesund und fahren weiter Auto !**

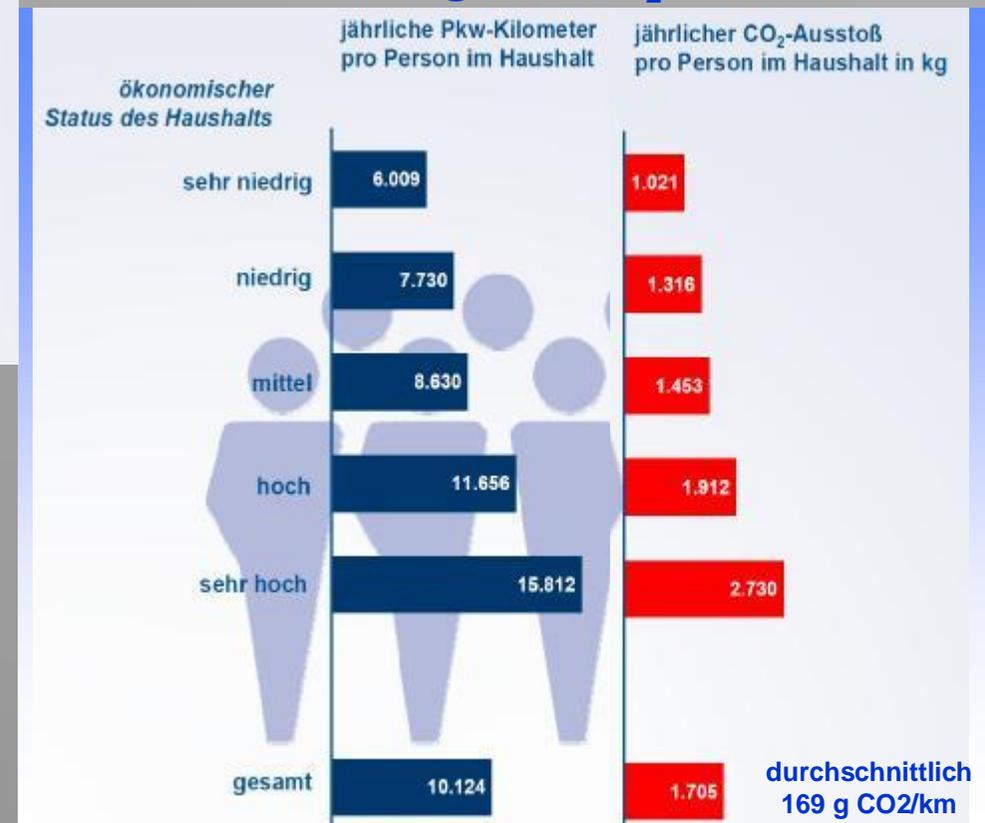


# Das Auto ist Statussymbol – und wird so genutzt !

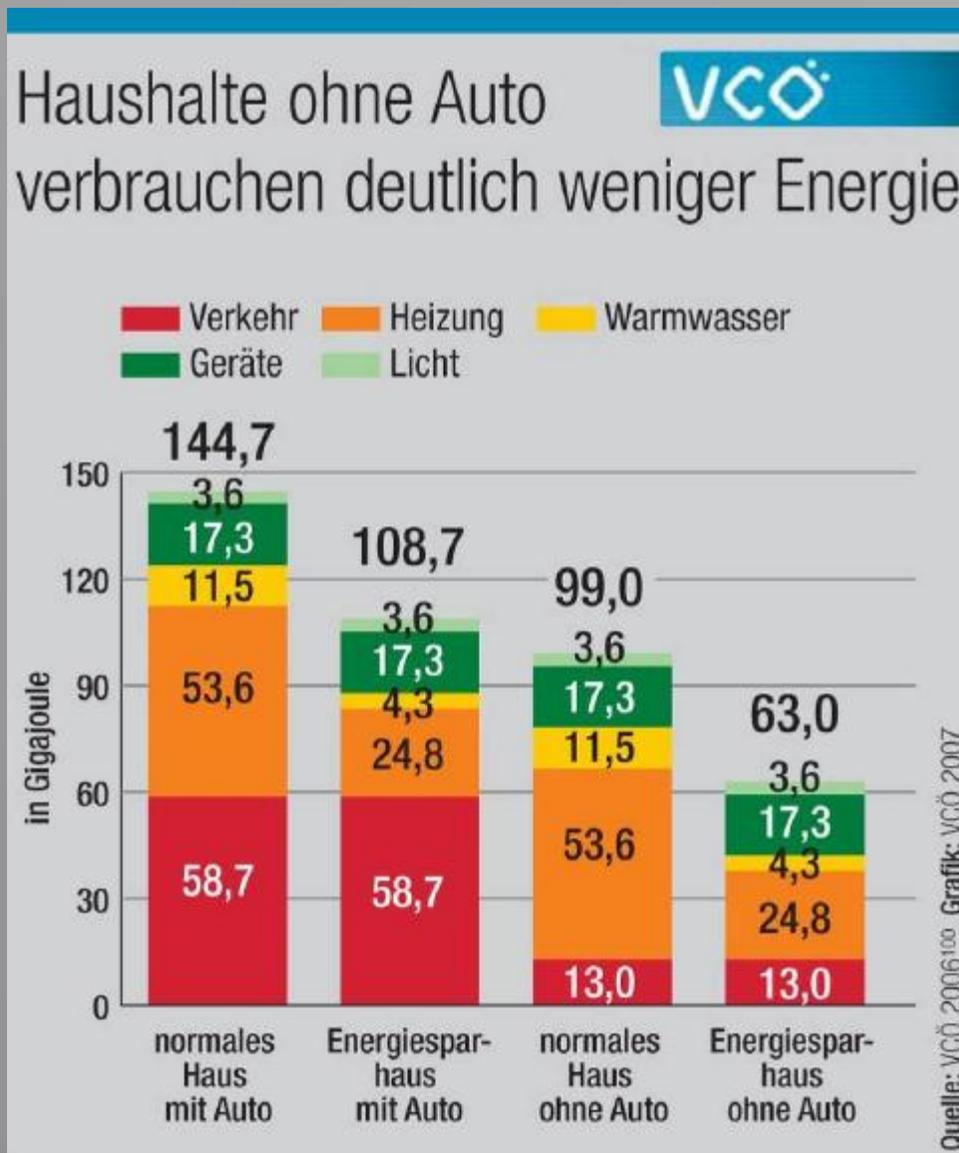
## Durchschnittliche Tagesstrecke je Pkw



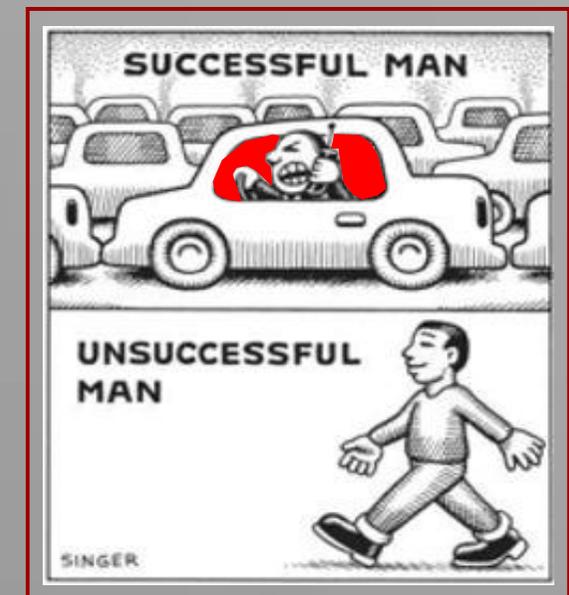
## Jahresfahrleistung und CO<sub>2</sub>-Emission



# Energiesparen – ohne eigenes Auto !



Ein Energiesparhaus mit Auto im Haushalt verbraucht in der Summe mehr Energie als ein herkömmliches Haus ohne Auto im Haushalt.



## Die unerwünschten Folgen der heutigen Mobilität !

- **verkehrsbedingte Belastungen für Mensch und Umwelt**
  - ◆ Flächenbeanspruchung und Trennwirkungen
  - ◆ Lärmbeeinträchtigung und Lärmbelastung
  - ◆ Gesundheitsrisiken und Unfallschäden
  - ◆ Ressourcen- und Energieverbrauch
  - ◆ Luftverunreinigung und Klimaveränderung
  
- **unzureichende Verträglichkeit des Verkehrs**
  - ◆ ungünstige ökonomische Entwicklungen (Effizienzfrage)
  - ◆ eingeschränkte Lebensqualität und gefährdete Umweltsysteme (Umweltfrage)
  - ◆ fehlende soziale Zukunftsfähigkeit (Verteilungsfrage)

## Ebenen für einen verträglichen Stadtverkehr

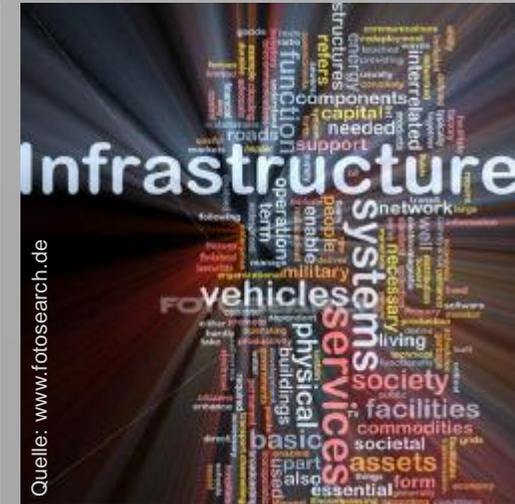
Mit einem Schritt  
beginnt jeder Weg.  
Der achtsame Weg  
entspringt zwischen  
Herz und Verstand.

Michael Schwingshackl

multimodales System  
=> **vernetztes Denken**

verträgliches System  
=> **Nutzer, Umwelt und  
Aufwand orientiert**

sozial = chancengerecht, erlebenswert und sicher  
ökologisch = umweltverträglich und Ressourcen schonend  
ökonomisch = wirtschaftlich, machbar und finanzierbar



## Welche Strategien u. Konzepte sind zielführend ?

### ○ Verkehrsvermeidung

- ◆ räumliche Verdichtung, Verkürzung der Wegedistanzen
- ◆ Erhöhung des Auslastungsgrads und Mitfahreranteils
- ◆ Koordination und Bündelung von Einzelwegen
- ◆ Verminderung der MIV-Fahrtenhäufigkeit
- ◆ Ersatz von Verkehr durch Hol- und Bringdienste u.ä.



### ○ Verkehrsverlagerung

- ◆ Substitution von MIV-Fahrten durch UVB-Wege
- ◆ Umgestaltung der Verkehrsräume (shared spaces)
- ◆ Nutzung von IKT, Mobilitätsberatung und -management

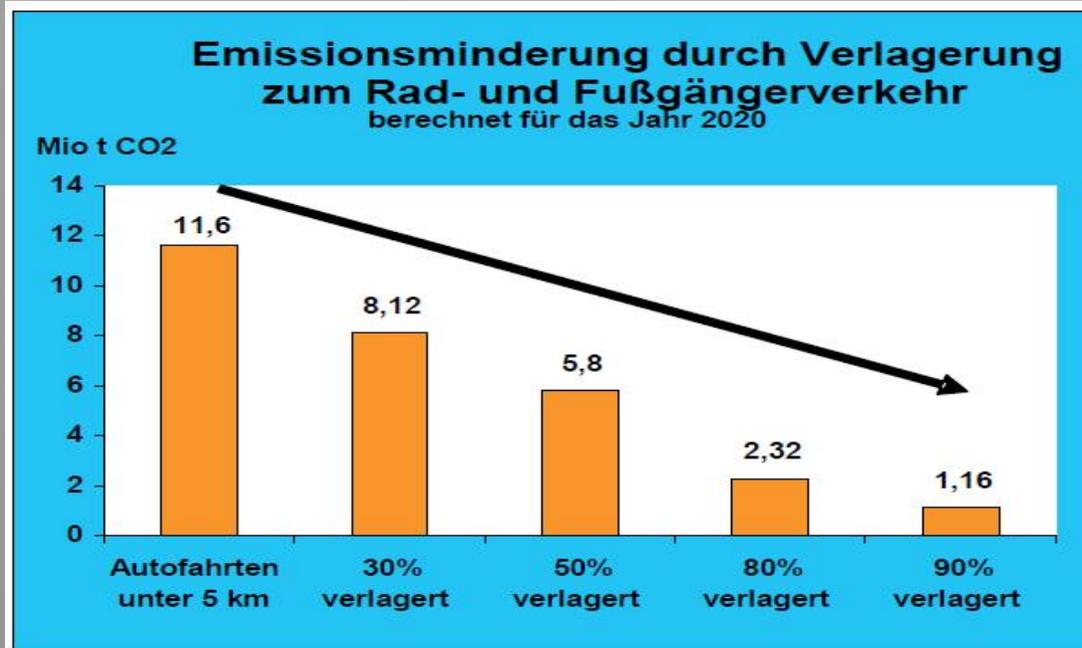


### ○ Verkehrsgestaltung und Technikentwicklung

- ◆ Entzerrung von zeitlichen und räumlichen Spitzen
- ◆ Energieeffizienz, Ausbau der E-Mobilität mit EE
- ◆ Flexibilisierung der Mobilitäts-/Verkehrsangebote



# Einfach mal zu Fuß gehen oder Rad fahren !



Energieeinsatz reduzieren und Energieeffizienz steigern  
=> CO<sub>2</sub>-Emissionen senken !

- Beförderungsleistung Bus + Bahn ca. 4mal so hoch
- 50 % aller Autofahrten unter 5 km
- Fahrgemeinschaften proportional zum BG
- Wirkungsgrad von E-Autos 3mal höher als mit Verbrennungsmotor

## e-Call a Bike

(DB Rent GmbH, Stadt Stuttgart)

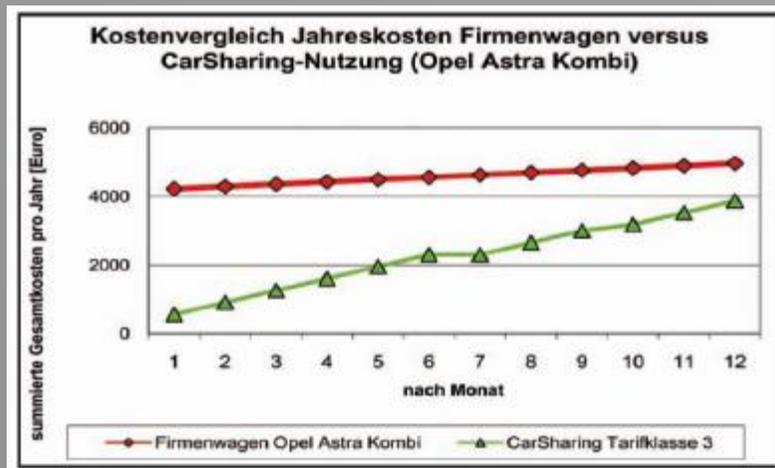


## MVGmeinRad



## Klimaschutz mit CarSharing und CarPooling

- ist in das Angebot des Umweltverbunds zu integrieren
- erweitert den Aktionsradius der autofreien Personen
- verändert die Kostenstruktur bei Betrieben und Verwaltungen
- ermöglicht die Nutzung statt den Besitz eines Autos
- effizient für Personen ohne Zwang zur täglichen Pkw-Fahrt, bei Verkehrsleistung bis 10.000 km pro Jahr, ausreichend dichtem Stationsnetz
- funktionierende Angebote im VRN mit dem Partner stadtmobil z.B. in Kaiserslautern und Neustadt an der Weinstraße



## CO<sub>2</sub>-Emissionen senken und Geld sparen !

### Klimaschutz durch Kraftstoff sparenden Fahrstil !

- Fahrzeug regelmäßig warten: Luftfilter, Leichtlauföl
- Leichtlaufreifen montieren
- Reifendruck kontrollieren
- Warmlaufen des Motors im Stand vermeiden
- Dachträger nur bei Bedarf montieren
- frühzeitig in den nächst höheren Gang schalten
- möglichst hohen Gang wählen
- Schubabschaltung nutzen
- vorausschauend fahren
- Kavalierstart unterlassen
- Neben- u. Hilfsaggregate überlegt einschalten
- Verbrauchswerte beim Autokauf beachten



[http://www.verbraucherfuersklima.de/cps/rde/xchg/projektlima/hs.xsl/fahrspare\\_rechner.htm](http://www.verbraucherfuersklima.de/cps/rde/xchg/projektlima/hs.xsl/fahrspare_rechner.htm)

## Klimaschutz mit ‚effizientem‘ Fuhrpark

- Kaufentscheidung über ein Fahrzeug und die Antriebstechnologie nach Transportanforderungen, Vollkosten, Verbrauch (CO<sub>2</sub>-Wert), Einsatzraum, Nutzungsdauer und Jahresfahrleistung
- Fuhrpark auf Minimum beschränken und alternative Mobilitätsmöglichkeiten nutzen: Mitfahrbörse (Intranet), (Dienst-)Fahrrad, (Dienst-)Fahrkarte, Routenoptimierung, Telefon- und Internet-Konferenz
- Mitarbeiter zu klimafreundlichem Verkehrsverhalten motivieren: Aktionen, Bonus-Malus-Regelungen, Sonderparkplätze für CarPools, Umkleide- und Waschräume, Job-Ticket, Mobilitäts-Karte, Spritspar-Kurse, Mobilitätsseminare ...

## Integriertes Teilkonzept Mobilität und Verkehr



- Analyse zur Raumstruktur, Einwohnerverteilung und Verkehrsentwicklung als Grundlage einer CO<sub>2</sub>-Bilanz nach dem Verursacher- oder Territorialprinzip
- Darstellung der Ergebnisse der CO<sub>2</sub>-Bilanzierung mit CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßen- und Schienenverkehrs im Jahr 1990 (Bezugsjahr) und 2010 (Basisjahr)
- Ableitung des Handlungsbedarfs auf Basis einer CO<sub>2</sub>-Ausgangsbilanz
- Aufstellung eines kommunalen Leitzieles und von Entwicklungsleitlinien
- Abstimmung der Handlungsoptionen
- Zusammenstellung von Maßnahmen
- CO<sub>2</sub>-Bilanzierung des Maßnahmenenerfolgs

## Handlungsbedarf und Handlungsoptionen

- Sicherung der Grundversorgung ‚ohne Auto‘ in den Stadtteilen
- Reduzierung der Fahrten / Fahrleistung im motorisierten Straßenverkehr
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Zielorte im Umweltverbund
- Steigerung des Modal-Split-Anteils des Umweltverbundes
- Erhöhung der Attraktivität des Umweltverbundes
- Vermeidung der Informationsdefizite im Umweltverbund
- Klimaschutzinformation und Wissenstransfer verbessern
- nachhaltige Mobilität und stadtverträgliches Verkehrsverhalten fördern
- Auto-Affinität der Bewohner senken und Verkehrserzeugung minimieren
- Multimodalität und intermodale Fahrketten weiter entwickeln
- Vorbildfunktion der öffentlichen Verwaltung intensivieren
- Akteure (Vereine, Verbände, Betriebe und Bürger) intensiv beteiligen
- Behebung von Infrastruktur- und Netzmängeln

## Maßnahmenspektrum

- Entwicklung von Bürgertreffpunkten und ‚Dorfläden‘ in den Stadtteilen
- Lückenfreie Erschließung der wichtigen Fahrtziele im ÖPNV (Einbindung im Liniennetz, Haltestellengestaltung, Bedienungszeiten)
- Sicherung der ÖPNV-Pünktlichkeit und Anschlusssicherung (Busbevorrechtigung, Fahrplantaktung, Rendezvousprinzip)
- Aufbau von inter- und multimodalen Verknüpfungspunkten (Bike-und-Ride, CarSharing, CarPooling, Park-und-Ride)
- Neuausrichtung der Parkraumregelungen im Sinne der CO<sub>2</sub>-Minderung
- Verkehrsmittelspezifische Infrastruktur und Wegenetz komplettieren

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

## Kontakt

ATP Axel Thös PLANUNG  
Brebacher Straße 3  
66132 Saarbrücken (Bischmisheim)

Phone: +49 (0)681 / 891140  
Fax: +49 (0)681 / 891141  
eMail: [service@atp-saar.de](mailto:service@atp-saar.de)  
web: [www.atp-saar.de](http://www.atp-saar.de)