

Alltagsmobilität vor und während der Corona-Pandemie - und danach?

MiD und MOBICOR in Hessen, 14. Juni 2021

infas



Mobilität
in Deutschland – MiD



MOBICOR In
Kooperation mit

WZB

bundesweite
MOBICOR-Erhebung
gefördert vom



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung



Was wir gemacht haben:

Mobilitätserhebungen mit Perspektive

2017 die MiD erhoben:

1

Bundesweite Mobilitätserhebung mit über 150.000 befragten Haushalten, davon etwa 18.000 in Hessen. Verfügbare Zeitreihe 2002, 2008 und 2017, regionale Differenzierungen in Hessen durch die Beteiligung zahlreicher regionaler Partner möglich.

Mit MOBICOR Eckwerte aktualisiert:

2

Ein Mobilitätspanel, mit Aufstockungen in Hessen; 1. Welle im Frühsommer, 2. Welle im Herbst 2020, mit jeweils rund 1.100 Befragten in Hessen. Partner sind das WZB und weitere Akteure, bundesweit gefördert durch das BMBF.

Uns dabei an der MiD orientiert:

3

Das MOBICOR-Konzept setzt ein vereinfachtes MiD-Design um. Damit ist die Vergleichbarkeit gegeben. Darüber hinaus wurde die Erhebung um aktuelle Fragen erweitert. Zusätzlich erfolgt ein Mobilitätstracking per Smartphone-App.

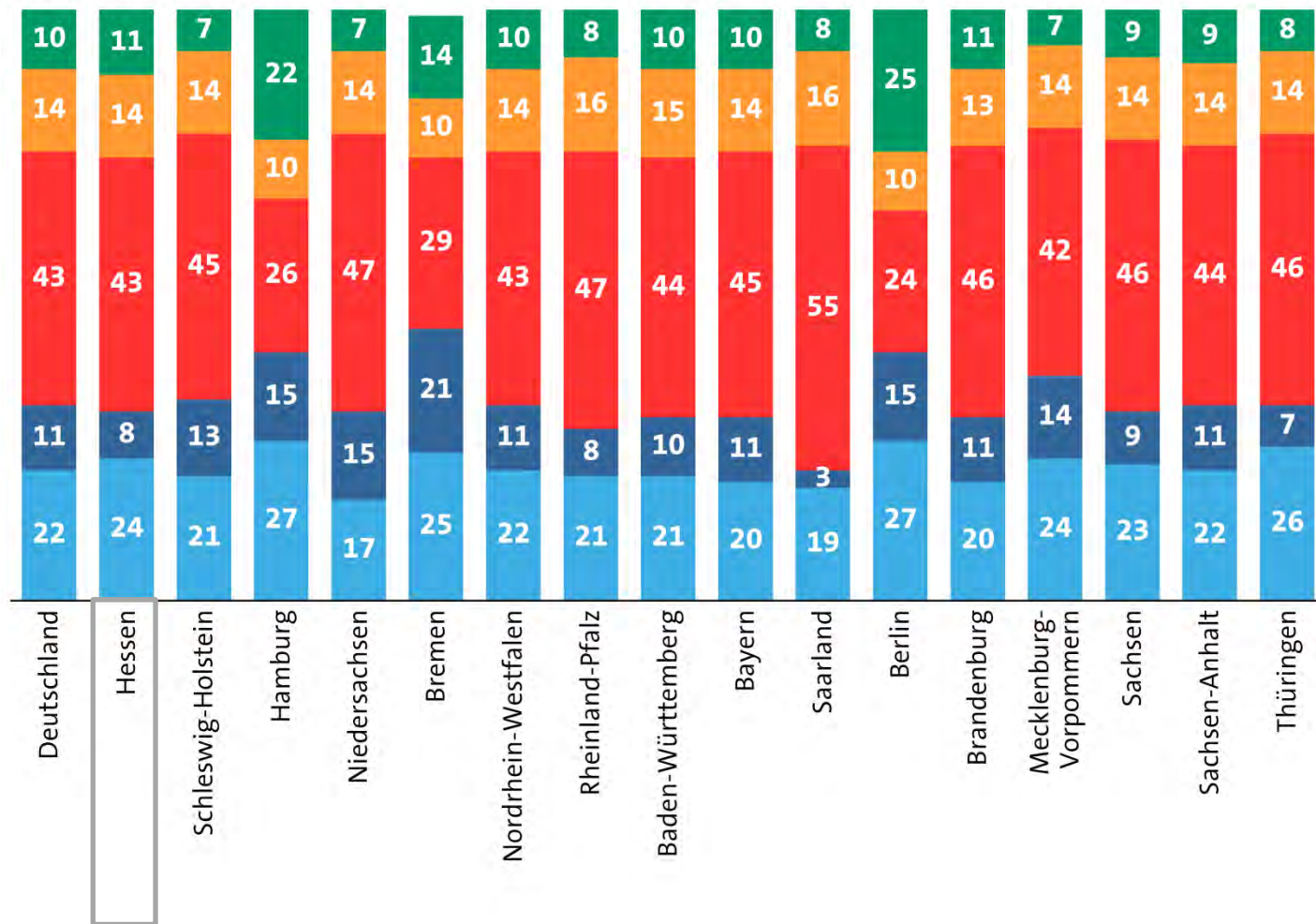
Schon weiter geplant:

4

MOBICOR ist bisher auf drei Erhebungswellen angelegt. Die ersten beiden Wellen sind abgeschlossen. Im Spätsommer 2021 ist im Längsschnittdesign die nächste Erhebung geplant. Darüber hinaus ist eine weitere Fortsetzung möglich.

Modal Split 2017 im Bundeslandvergleich: in Hessen rund sechs von zehn Wegen mit dem Auto

Anteil Wege



Modal Split



ÖV



MIV-Mitfahrer



MIV-Fahrer



Fahrrad



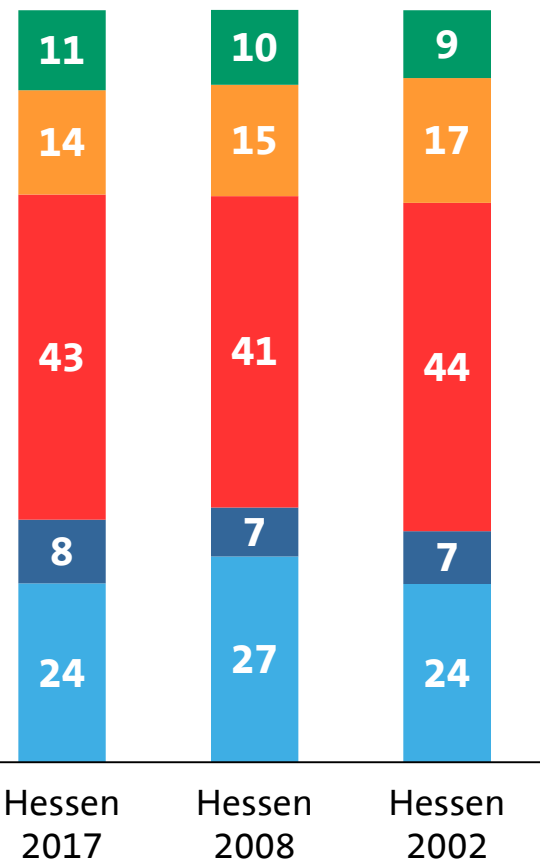
Zu Fuß

Wege; Angaben in Prozent;
gegebenenfalls von 100 Prozent
abweichende Summen ergeben sich
durch Rundung einzelner Anteilswerte

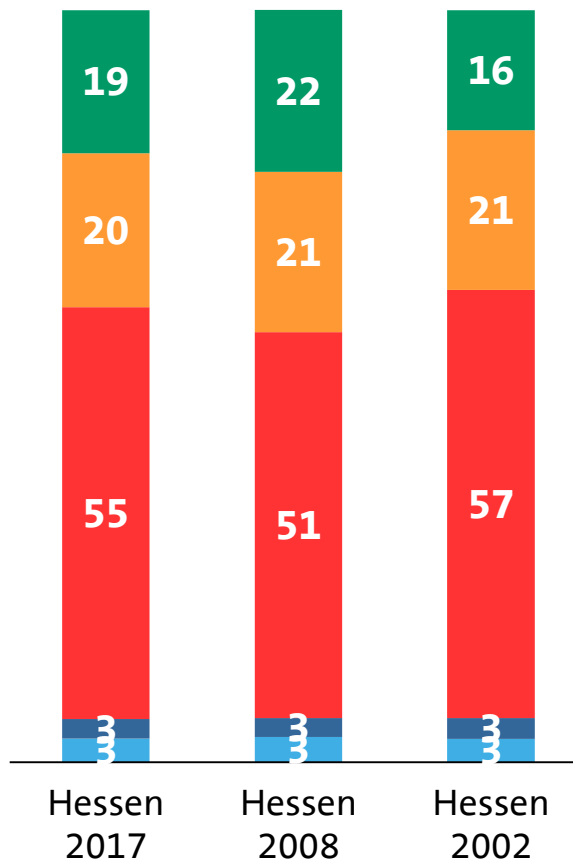
Hessischer Modal Split in der Zeitreihe 2017 – 2008 – 2002:

Nicht viel passiert – oder immerhin noch mehr Rot verhindert?

Anteil Wege



Anteil Personenkilometer



Modal Split



ÖV



MIV-Mitfahrer



MIV-Fahrer



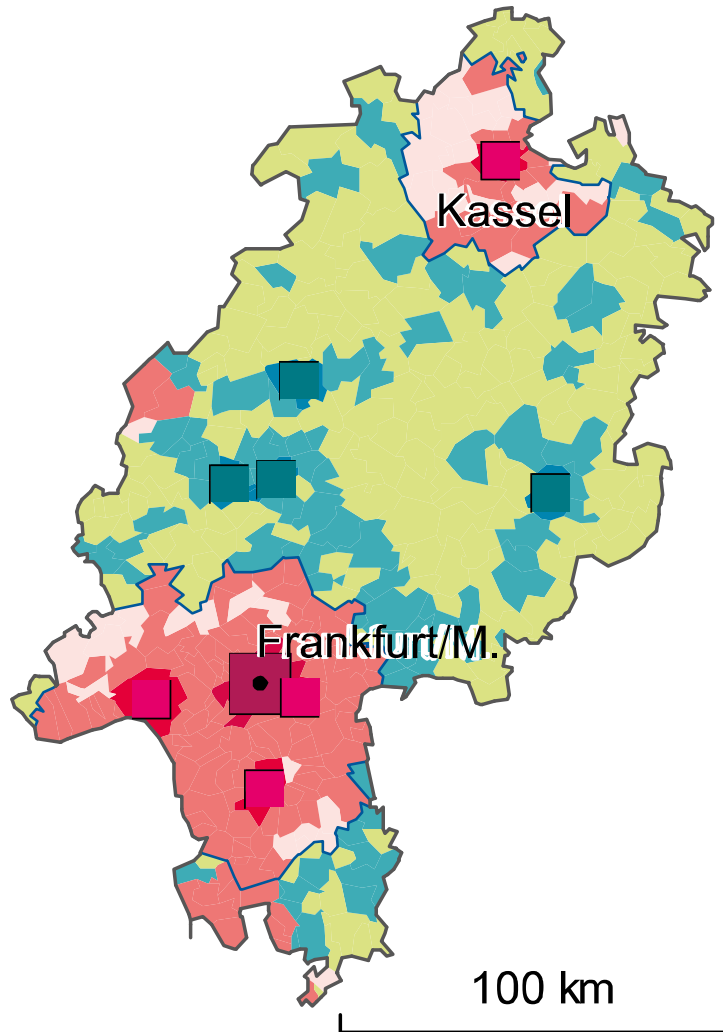
Fahrrad



Zu Fuß

Wege bzw. Personenkilometer;
Angaben in Prozent; gegebenenfalls
von 100 Prozent abweichende Summen
ergeben sich durch Rundung einzelner
Anteilswerte; für 2002 und 2008 neu
kalibrierte Werte

Räumliche Unterteilung in Hessen - bundesweit einheitlich: zusammengefasster Regionalstatistischer Raumtyp des BMVI



Stadtregionen

- Metropole
- Regiopolen, Großstädte
- Mittelstädte, städtischer Raum
- Kleinstädtischer, dörflicher Raum

Ländliche Regionen

- Zentrale Städte
- Mittelstädte, städtischer Raum
- Kleinstädtischer, dörflicher Raum

Stadtregionengrenze

Name

- Grenznahe Großstadt mit stadtreionaler Verflechtung zu Deutschland

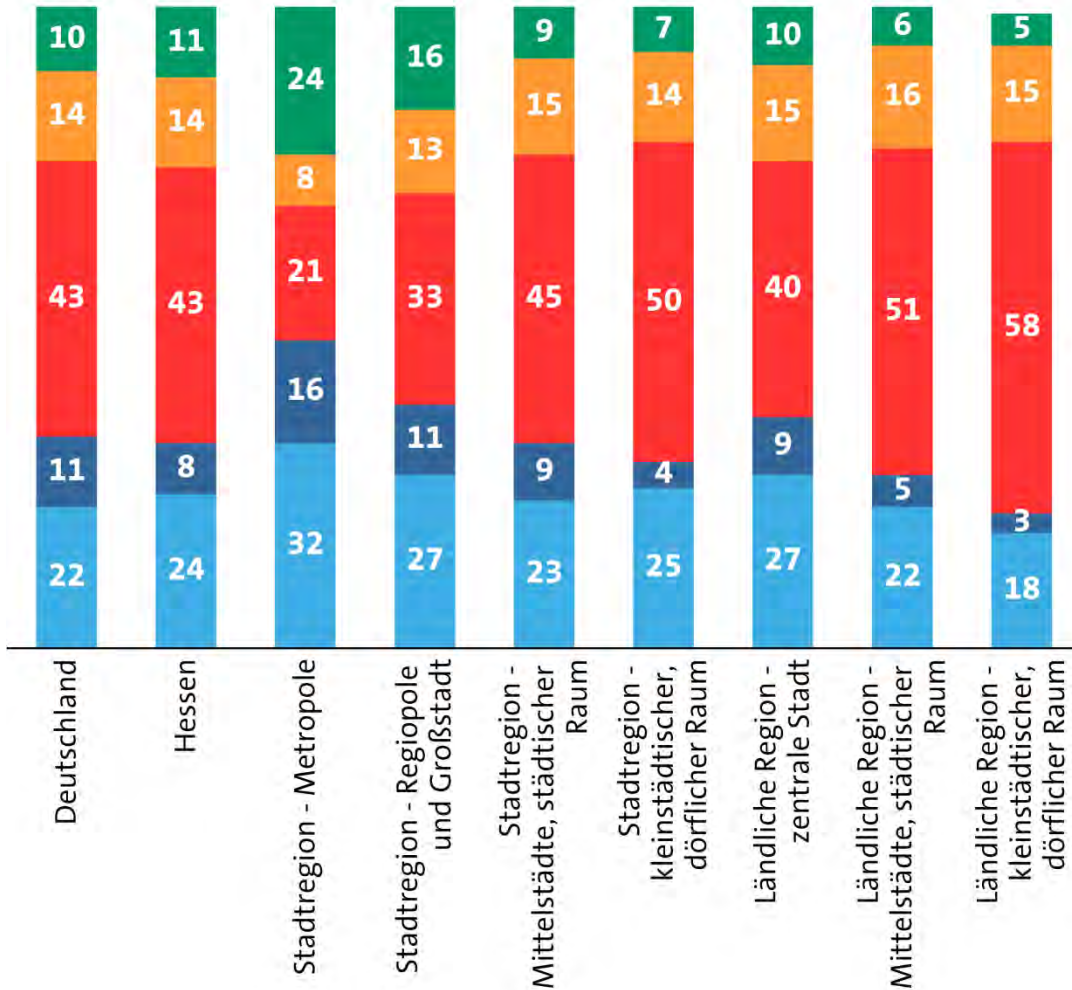
Datenbasis: Laufende
Raumbeobachtung des BBSR

Geometrische Grundlage:
Einheitsgemeinden und
Gemeindeverbände (generalisiert),
31.12.2015

© GeoBasis-DE/BKG
Grundkonzeption: BMVI
Bearbeitung: A. Milbert

Modal Split nach Raumtypen in Hessen: zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV vor allem in den Städten

Anteil Wege



Modal Split



ÖV



MIV-Mitfahrer



MIV-Fahrer



Fahrrad

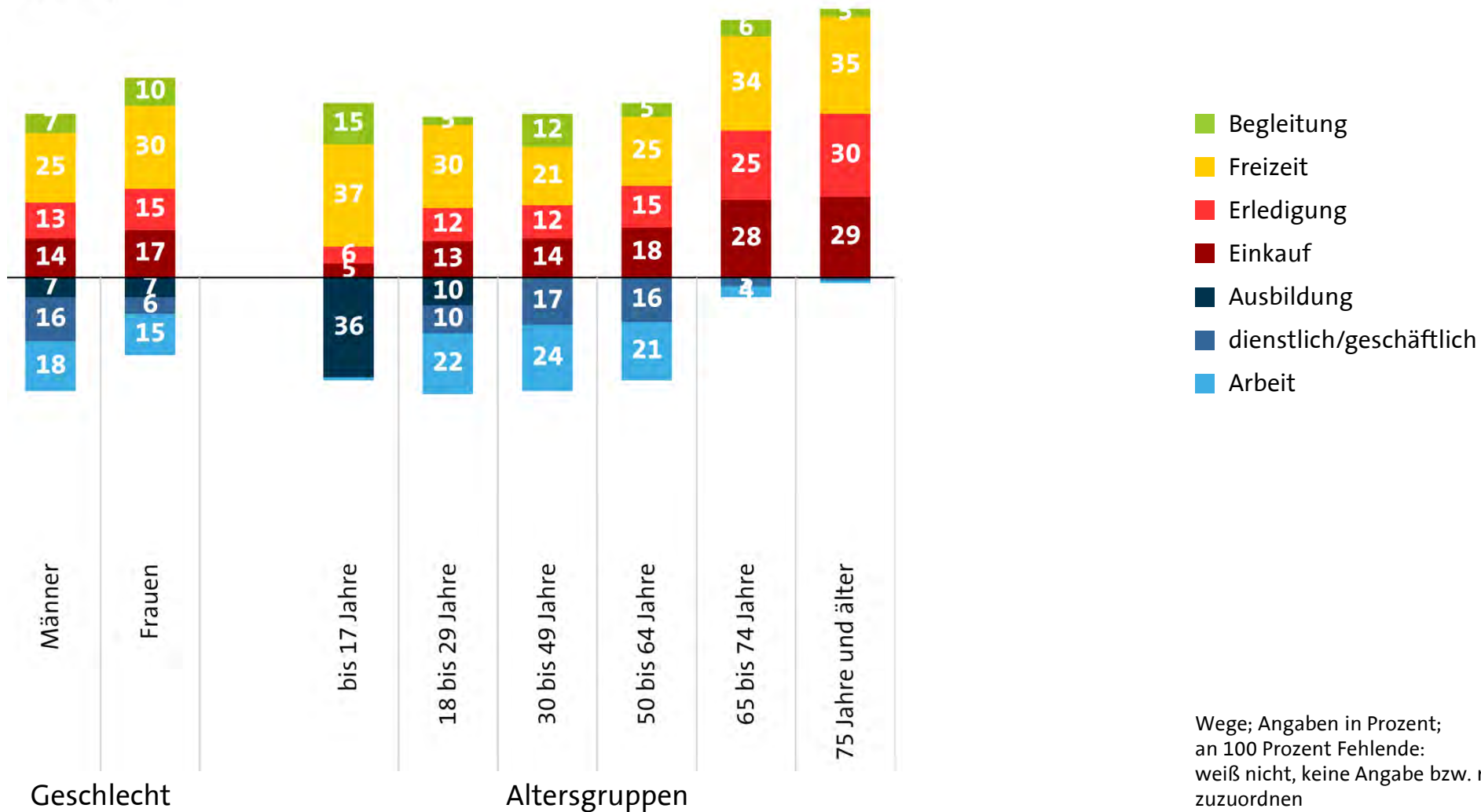


Zu Fuß

Wege; Angaben in Prozent; gegebenenfalls von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

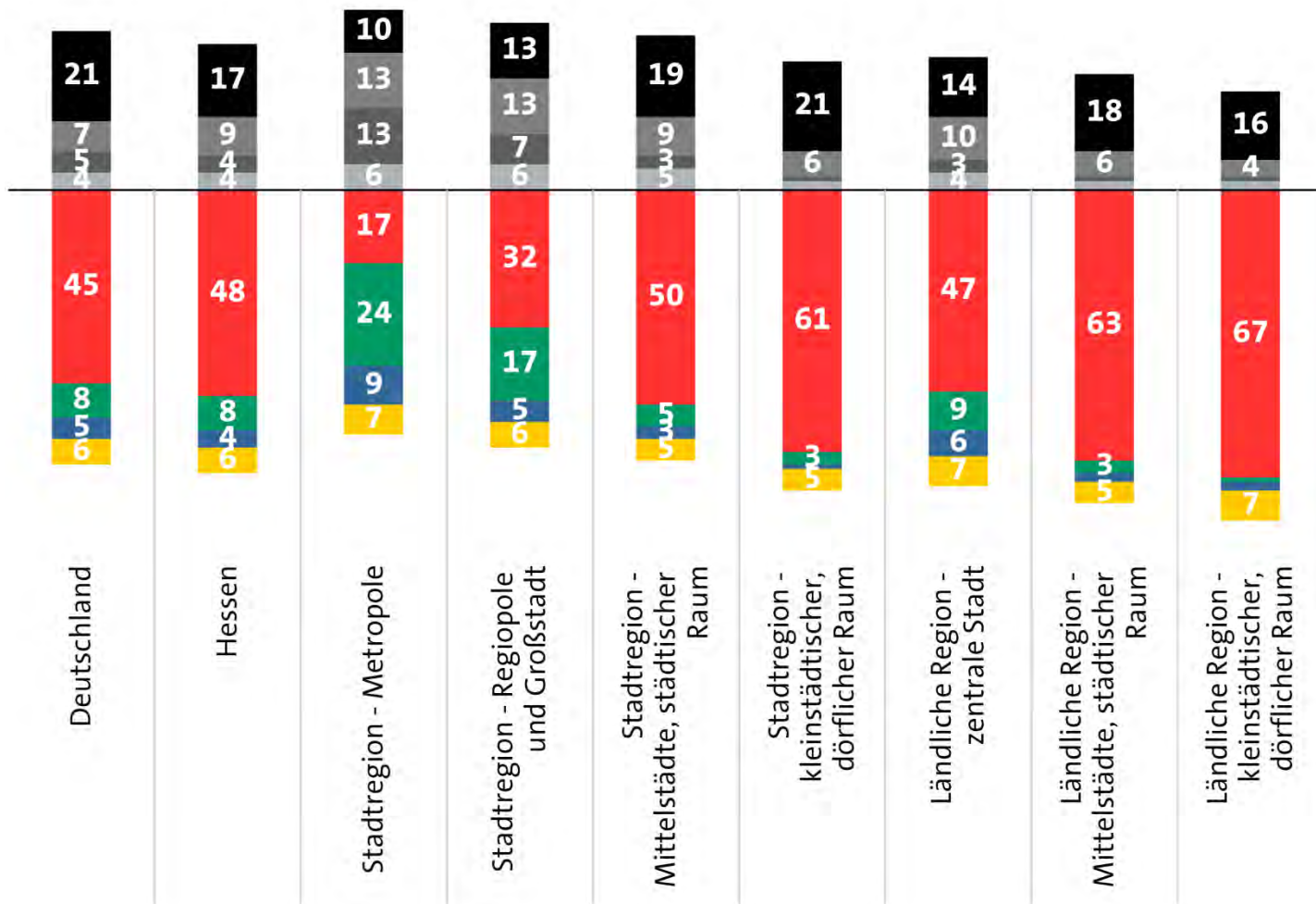
Wege zwecke in Hessen: oft überschätzt - beruflich bedingt nur etwa ein Drittel aller Wege

Anteil Wege



Wege; Angaben in Prozent;
an 100 Prozent Fehlende:
weiß nicht, keine Angabe bzw. nicht
zuzuordnen

Segmente der üblichen Verkehrsmittelnutzung in Hessen: fast jede(r) Zweite so gut wie ausschließlich mit dem Auto unterwegs



übliche Verkehrsmittelnutzung und -kombinationen (Multimodalität)

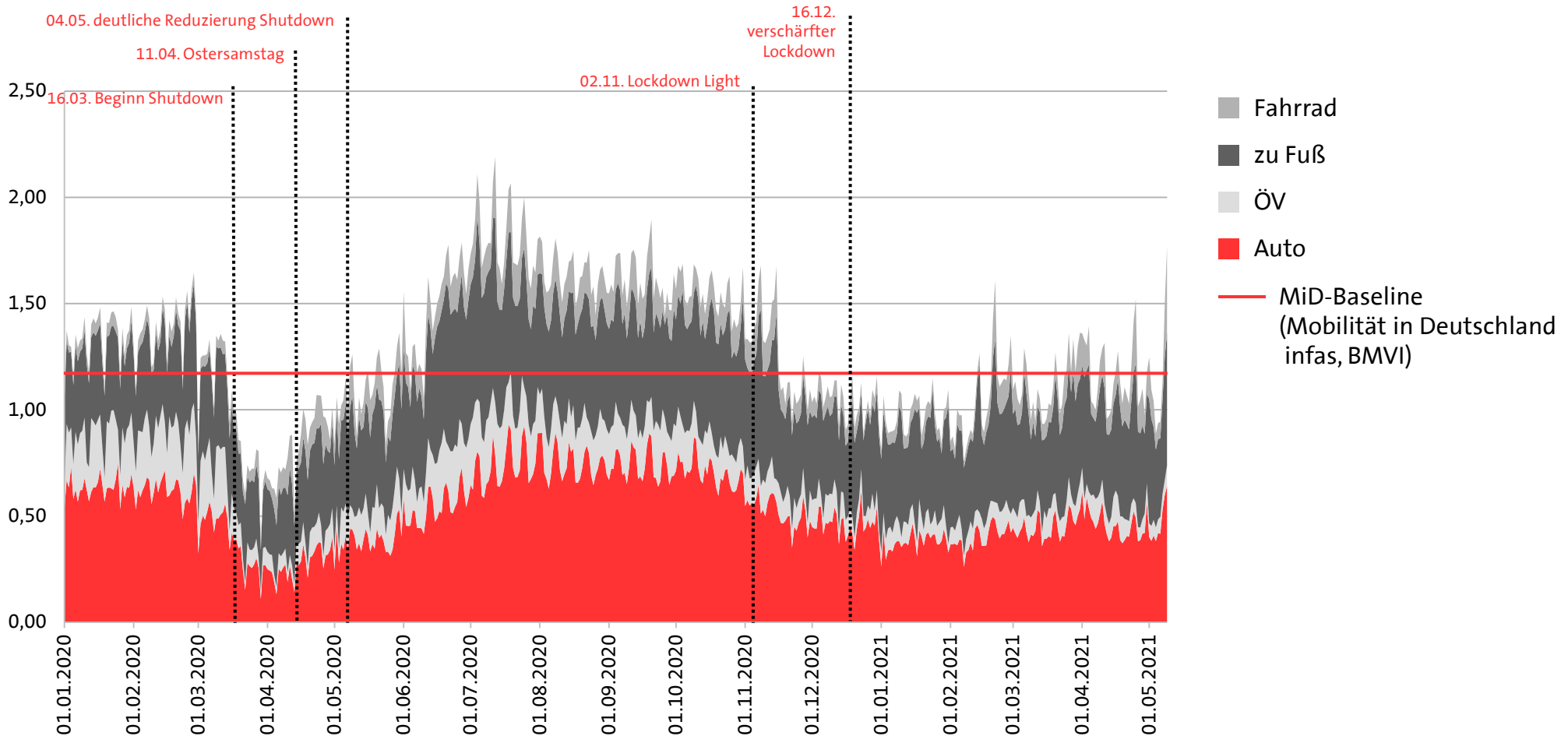
- Auto und Fahrrad
- Auto und ÖV
- Fahrrad und ÖV
- Auto, Fahrrad und ÖV
- Auto
- ÖV
- Fahrrad
- keine (wenig mobile Personen)

Angaben in Prozent; Personen ab 14 Jahren; gegebenenfalls von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

Soweit 2017 - was dann passiert ist: Verkehrsmittel und Unterwegszeit 2020/21 - Tal durchschritten?

Unterwegszeit pro Tag und Person
Angaben in Stunden pro Person und Tag

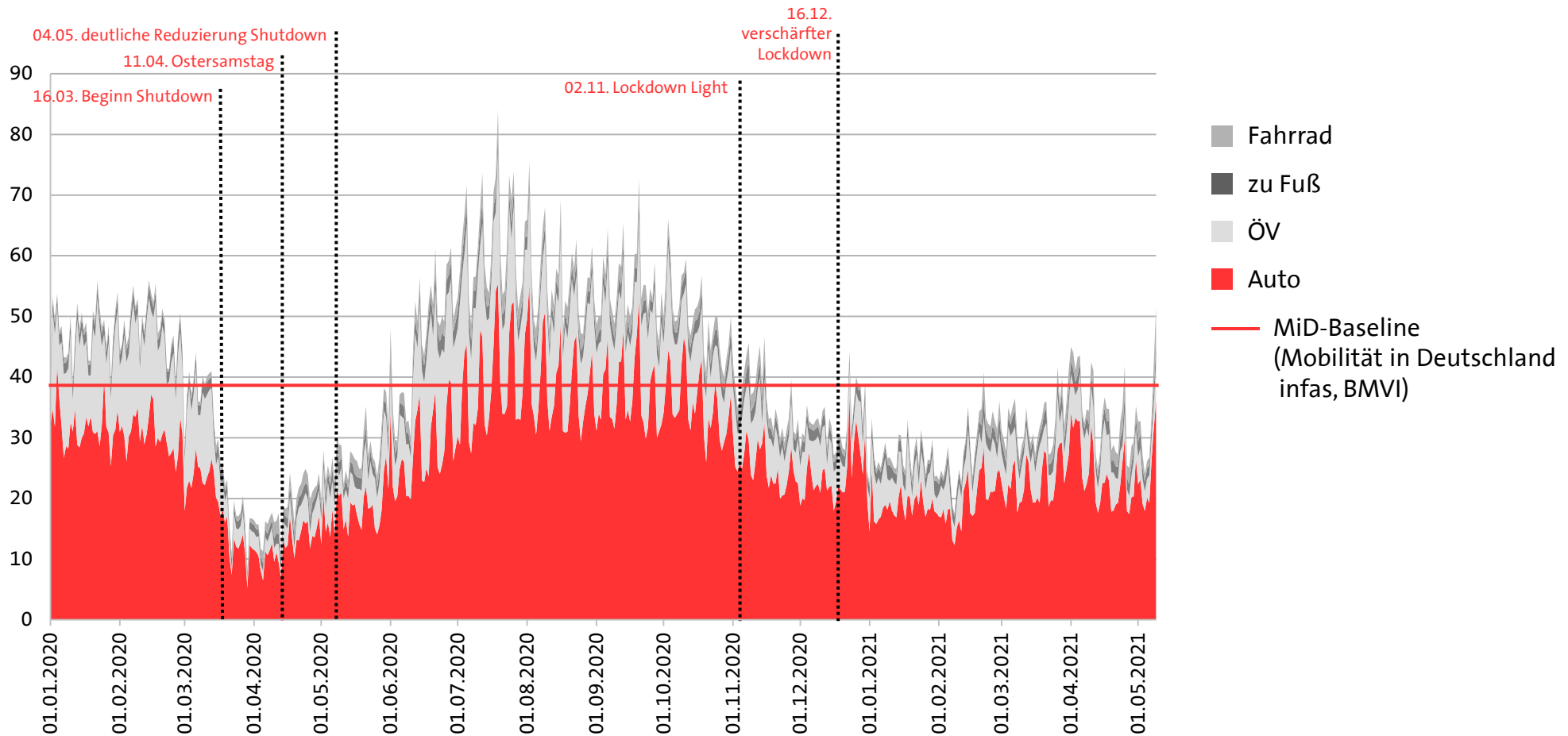
Datenbasis:
rund 2.000 Personen im Tracking



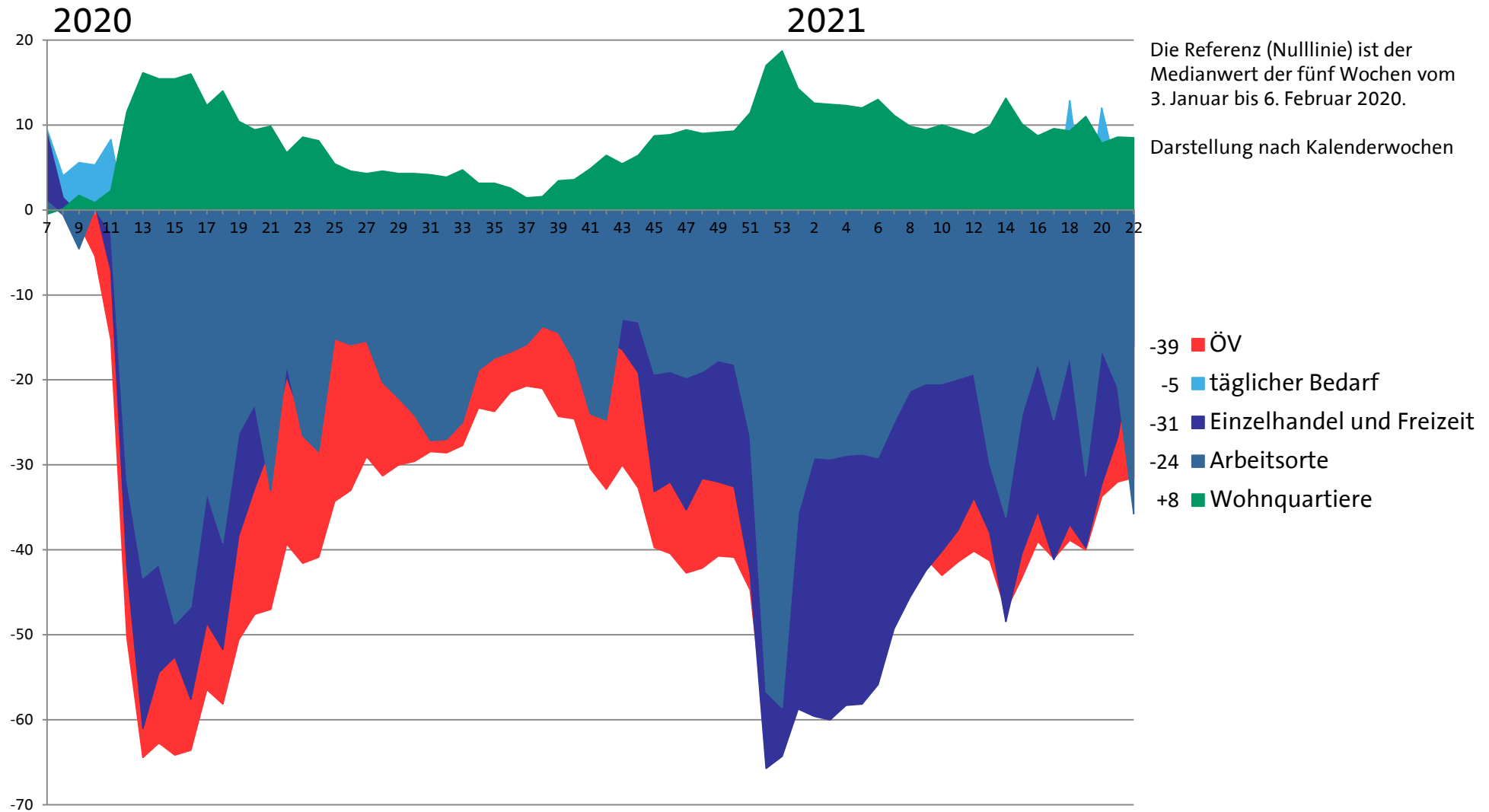
Soweit 2017 - was dann passiert ist: zurückgelegte Kilometer nach Verkehrsmitteln 2020/21

Tageskilometer pro Tag und Person
Angaben in Mittelwerten (Kilometer pro Person)

Datenbasis:
rund 2.000 Personen im Tracking



Was uns Google zum Verlauf 2020/21 sagt: Aufenthaltsmessungen Hessen

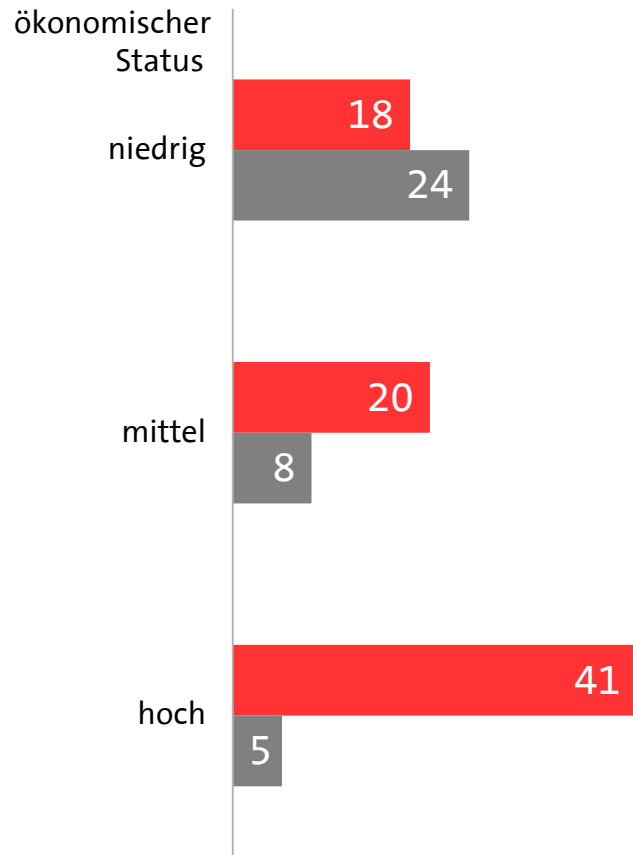


Quelle: Google LLC "Google COVID-19 Community Mobility Reports".
<https://www.google.com/covid19/mobility>

Wie es den Menschen in Hessen ergangen ist: nicht alle im Homeoffice - und viele mit Sorgen

nur Berufstätige

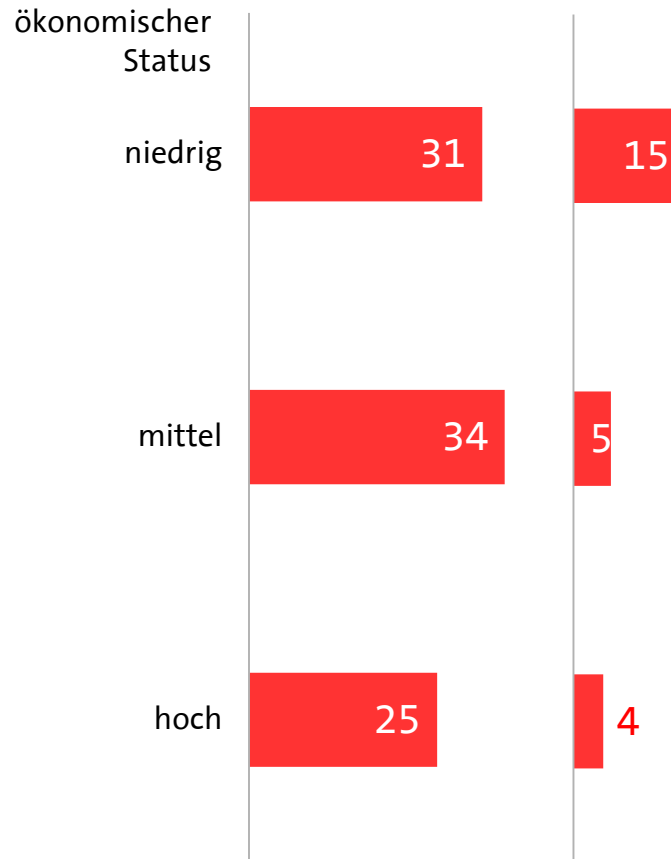
■ Homeoffice ■ Kurzarbeit



In den nächsten sechs Monaten?

gesundheitliche
Einschränkungen

ernsthafte
Geldprobleme



Definition ökonomischer Status nach
Netto-Äquivalenzeinkommen des Haushalts
pro Kopf pro Monat

27 % niedrig - unter 1.300,- Euro
43 % mittel - ab 1.300,- bis unter 2.200,- Euro
30 % hoch - ab 2.200,- Euro

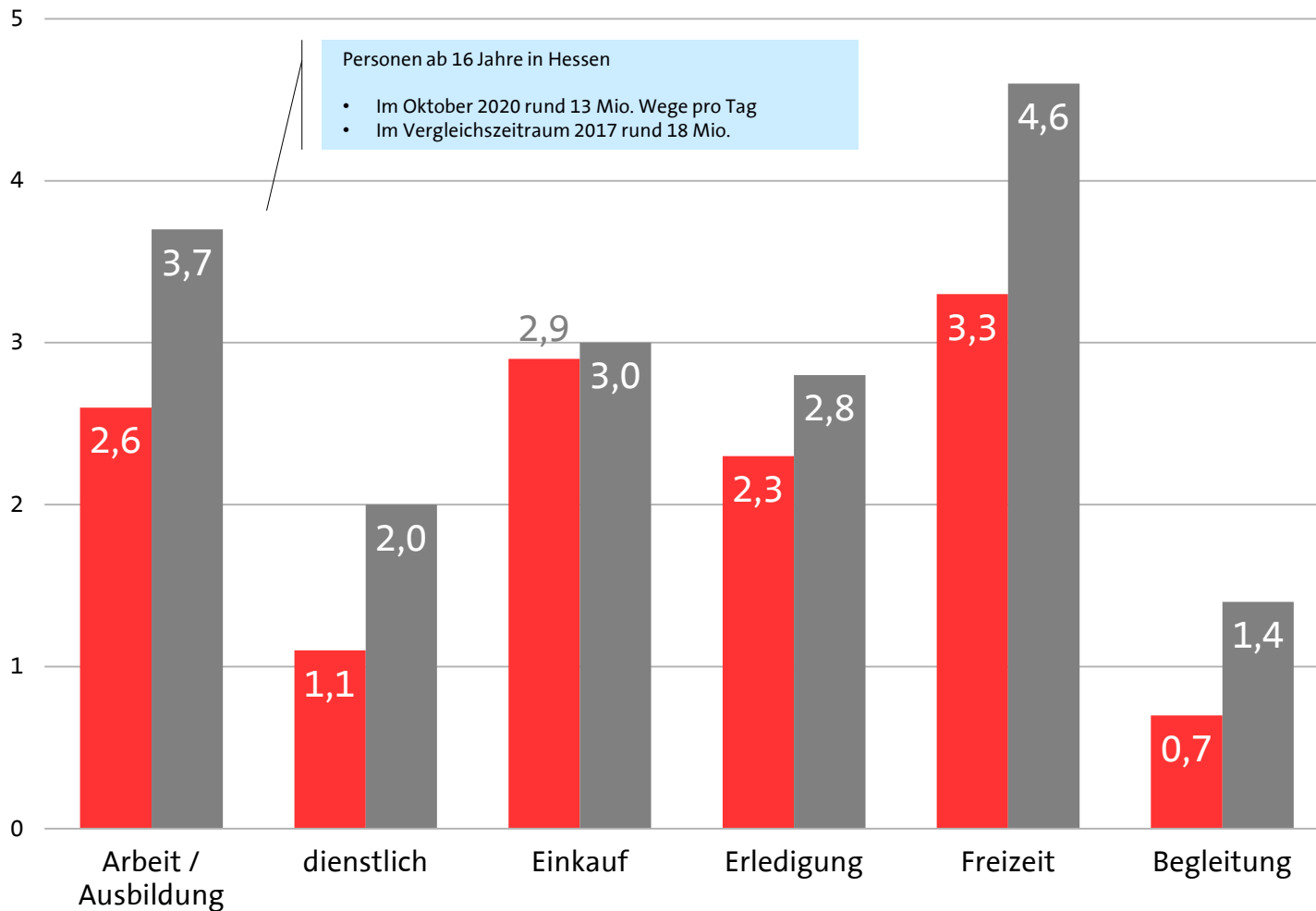
Personen, Angaben in Prozent

Datenbasis:
MOBICOR Hessen 2. Welle Oktober 2020

Warum wir unterwegs sind - hochgerechnet vorher und nachher: im Oktober 2020 am ehesten Einkauf und Erledigung stabil

Verkehrsaufkommen in Hessen pro Tag im Oktober absolut für Personen ab 16 Jahren

Mio.



■ MOBICOR
■ MiD

Angaben in Millionen Wegen

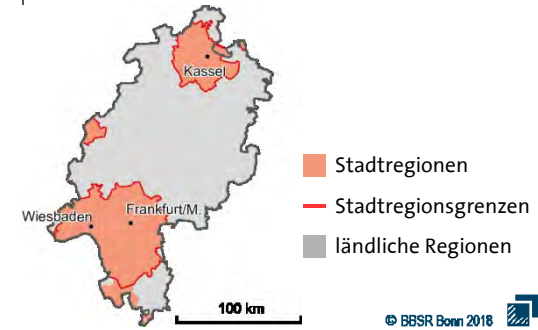
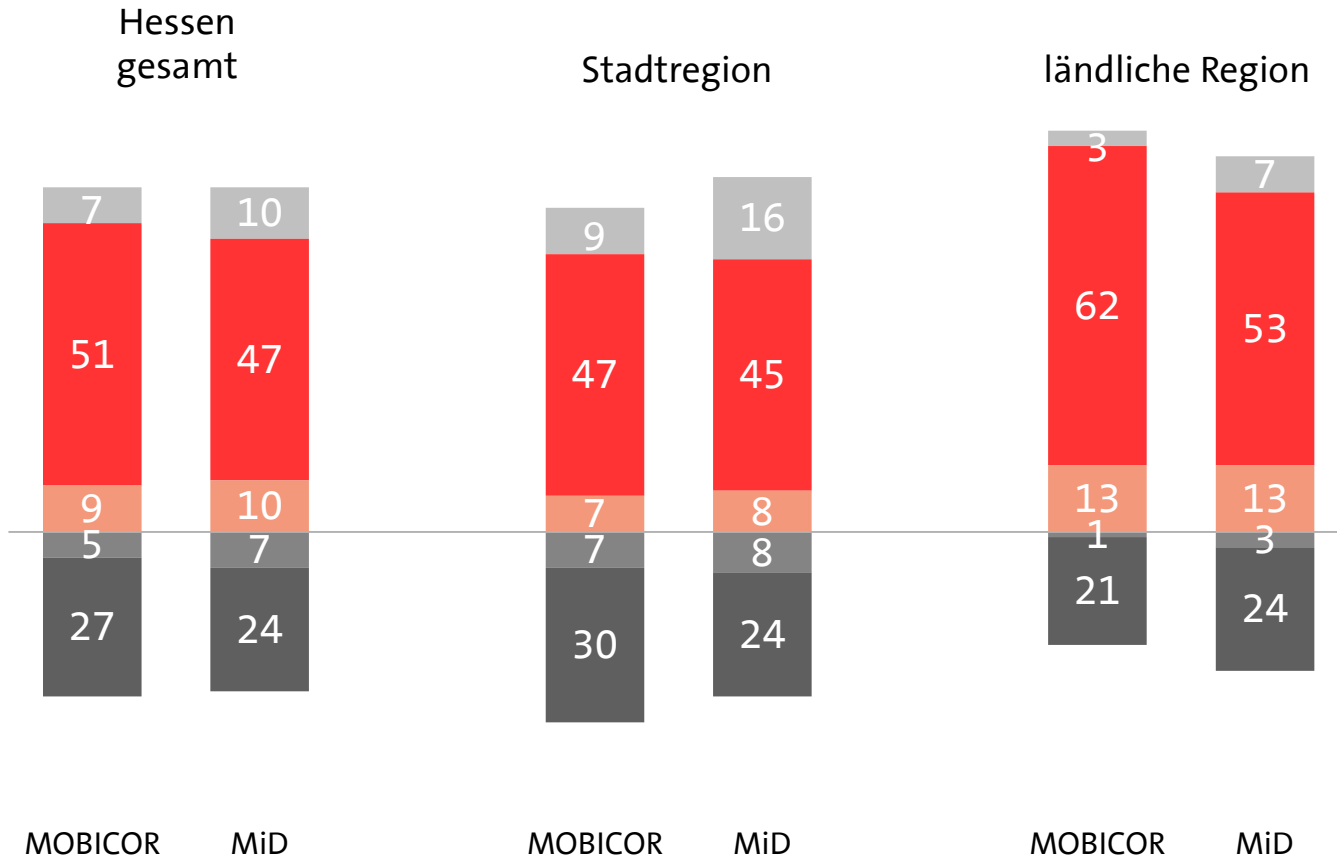
stichprobenbedingt größere Fehlerspielräume
in MOBICOR (+/- 15 %)

Datenbasis:
MOBICOR Hessen und Ausschnitt aus der
regionalen MiD für Personen ab 16 Jahren
im Oktober

Modal Split vorher und jetzt - Stadt und Land Oktober 2020 vs. 2017:

Plus für Fußverkehr und Auto, Minus für den öffentlichen Verkehr

infas



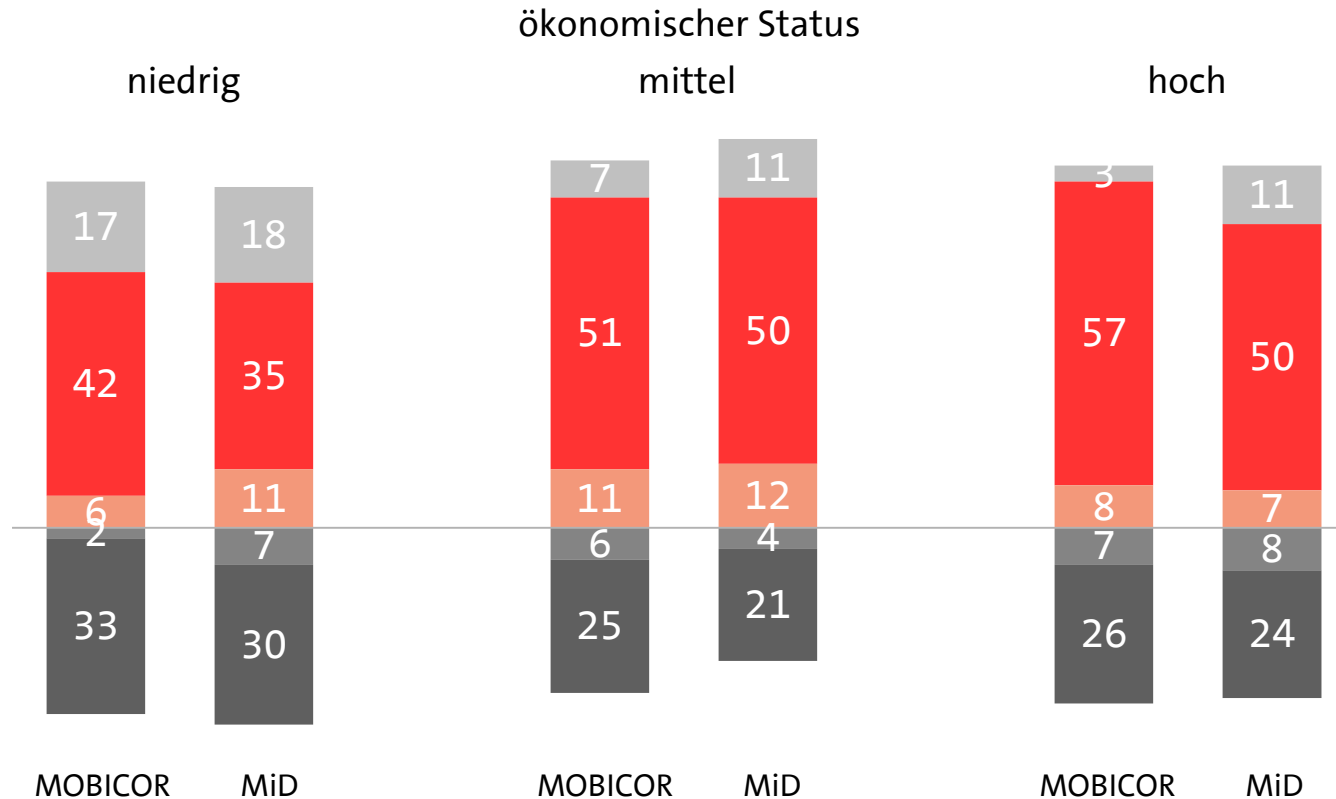
- ÖV
- MIV-Fahrer
- MIV-Mitfahrer
- Fahrrad
- zu Fuß

Wege, Angaben in Prozent

rundungsbedingt Abweichungen von 100 möglich

Datenbasis:
 MOBICOR Hessen und Ausschnitt aus der regionalen MiD für Personen ab 16 Jahren im Oktober

Modal Split nach ökonomischem Status im Oktober 2020 vs. 2017: im Wohlstand noch öfter mit dem Pkw



Definition ökonomischer Status nach Netto-Äquivalenzeinkommen des Haushalts pro Kopf pro Monat

27 % niedrig - unter 1.300,- Euro
43 % mittel - ab 1.300,- bis unter 2.200,- Euro
30 % hoch - ab 2.200,- Euro

- ÖV
- MIV-Fahrer
- MIV-Mitfahrer
- Fahrrad
- zu Fuß

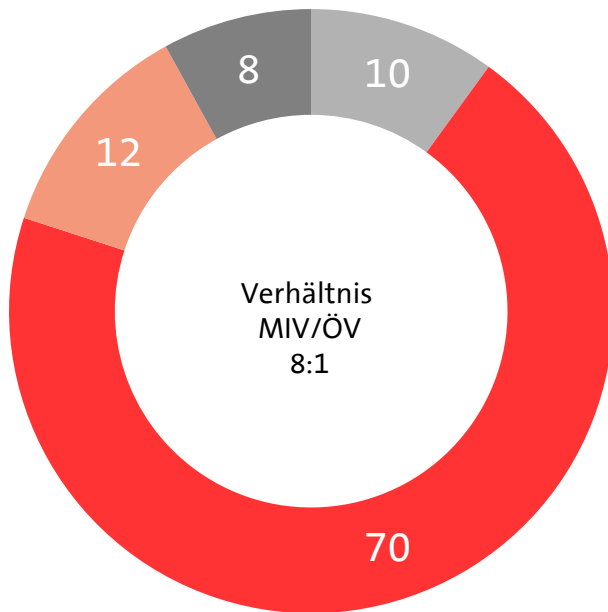
Wege, Angaben in Prozent

rundungsbedingt Abweichungen von 100 möglich

Datenbasis:
MOBICOR Hessen und Ausschnitt aus der regionalen MiD für Personen ab 16 Jahren im Oktober

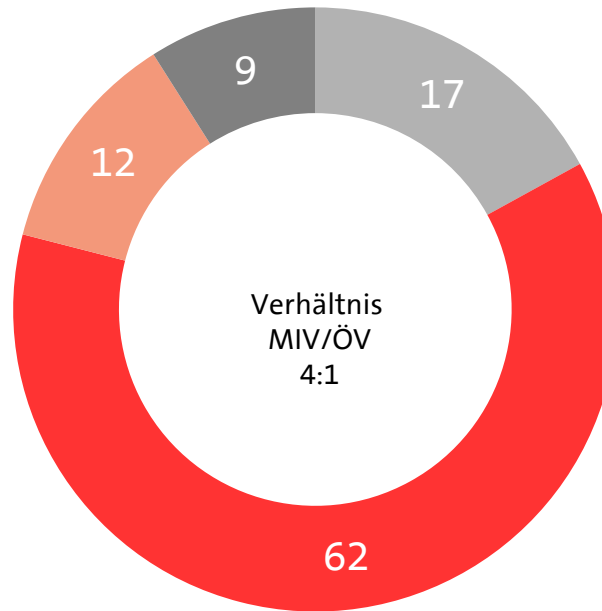
Anders gerechnet - Modal Split ohne Fußverkehr im Oktober 2020: Verhältnis Auto zu ÖV im Oktober 2020 deutlich verschlechtert

MOBICOR



Basis: ohne Wege zu Fuß

MiD



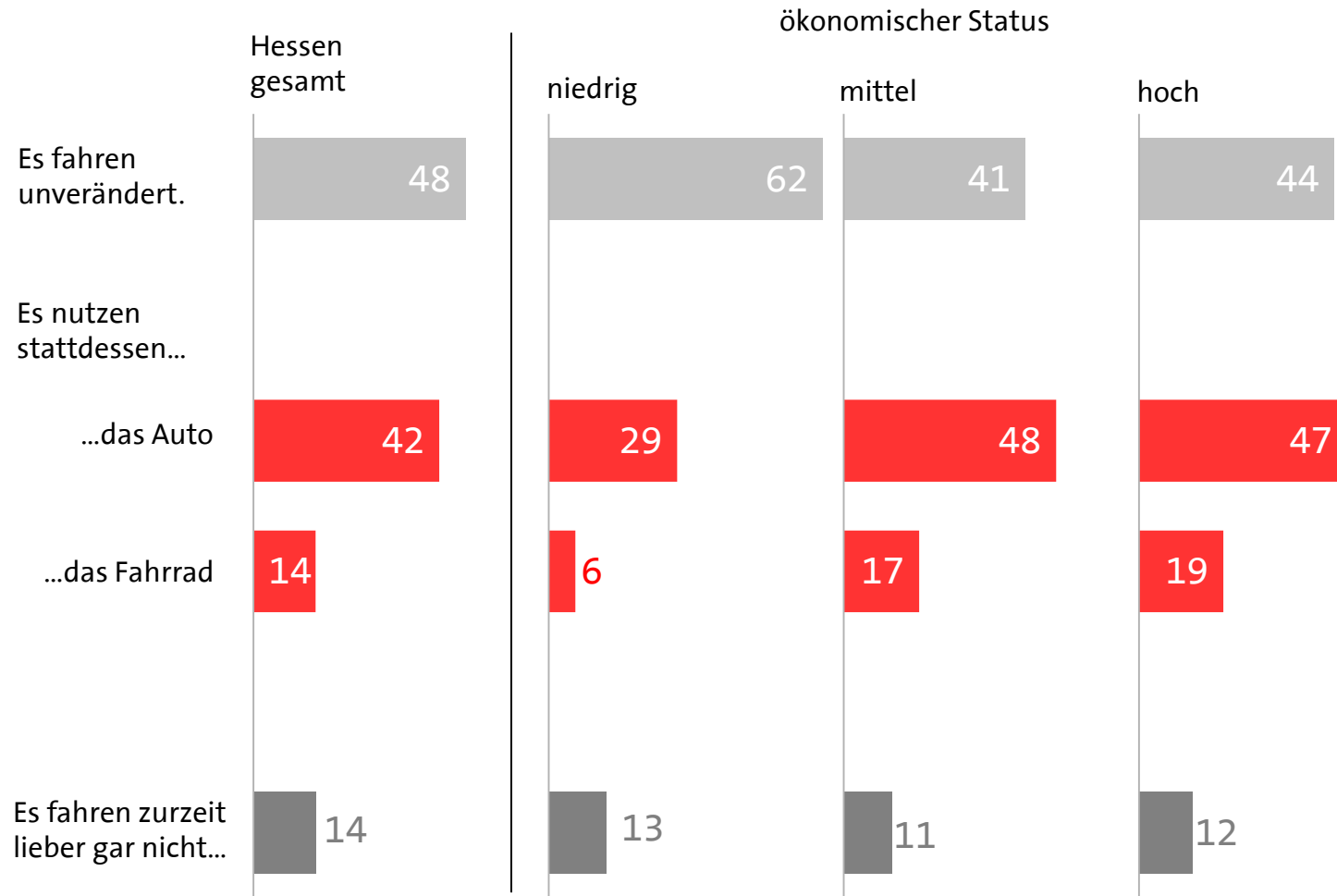
Basis: ohne Wege zu Fuß

- Fahrrad
- ÖV
- MIV-Fahrer
- MIV-Mitfahrer

Wege, Angaben in Prozent

Datenbasis:
MOBICOR Hessen und Ausschnitt aus der regionalen MiD für Personen ab 16 Jahren im Oktober

Alternativen zum ÖPNV - nach ökonomischem Status: im Oktober 2020 fuhr knapp die Hälfte lieber Auto



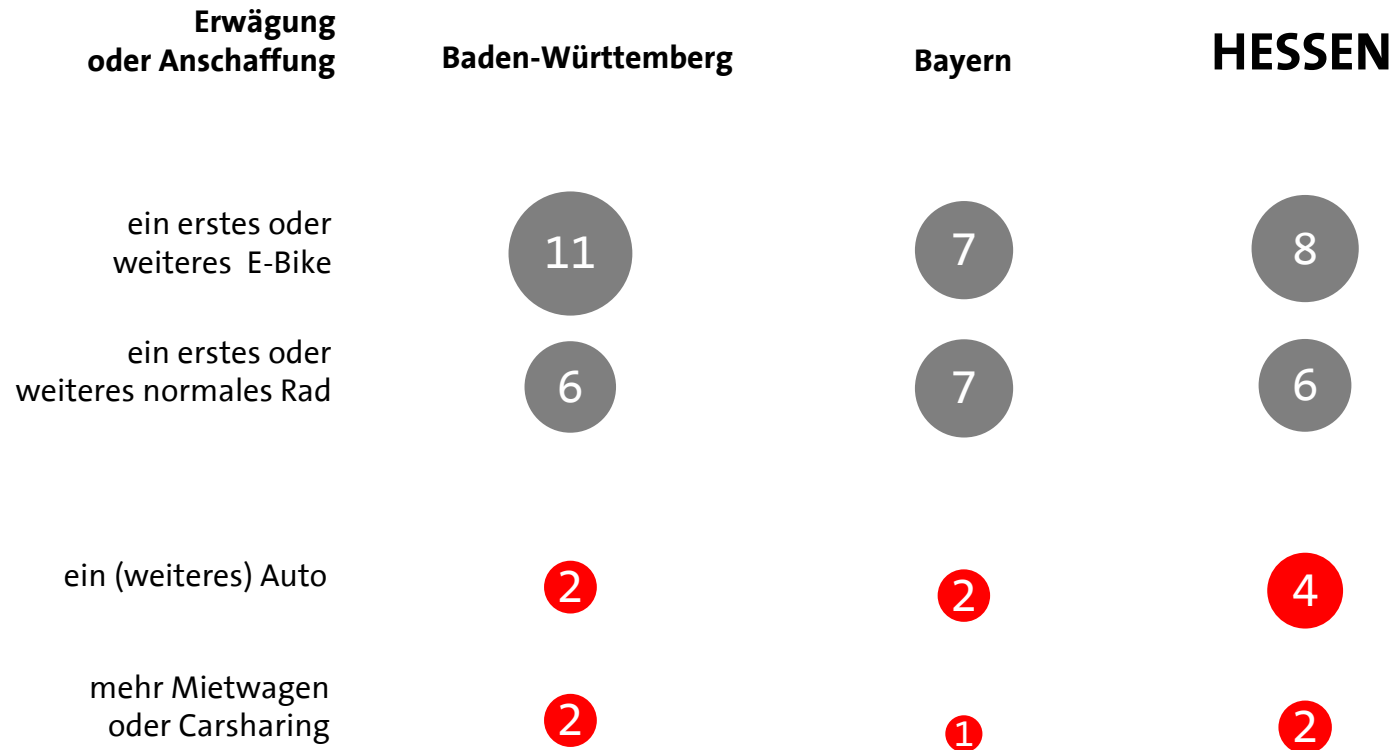
Definition ökonomischer Status nach Netto-Äquivalenzeinkommen des Haushalts pro Kopf pro Monat

27 % niedrig - unter 1.300,- Euro
43 % mittel - ab 1.300,- bis unter 2.200,- Euro
30 % hoch - ab 2.200,- Euro

Personen, Angaben in Prozent, Mehrfachnennungen

Datenbasis:
MOBICOR Hessen Oktober 2020

Verkehrsmittelveränderungen in den Haushalten - Ländervergleich: neue, aber nicht unbedingt zusätzliche Fahrräder und Autos



Angaben in Prozent

Datenbasis:
MOBICOR Baden-Württemberg, Bayern und Hessen
im Oktober 2020 für Personen ab 16 Jahren

Was das alles bedeutet - Zwischenbilanz im Frühsommer 2021: Verkehrt gewendet?

Der Fuß- und Radverkehr:

Muss weiter gestärkt werden, denn das noch im Mai 2020 gemessene Plus war schon im Oktober wieder reduziert. Weniger Nahmobilität, anderes Wetter und weniger Freizeit werden dies vermutlich weiter zurückdrehen. Die Bedingungen müssen also weiter erheblich verbessert werden.

Multimodalität ...:

... wird oft überschätzt. Zwar sind neue Angebote integriert in den öffentlichen Verkehr unverzichtbar, aber sie sind nur ein kleiner Teil der Lösung.

Das Niveau:

Das alte Mobilitätsniveau wird schnell wieder erreicht werden. Dies ist inzwischen absehbar. Auch Homeoffice und mehr werden daran vermutlich nichts Wesentliches verändern.

Wie es weitergehen könnte?

Pandemien möchte man am liebsten schnell vergessen. „Nachhaltigkeitserfahrungen“ werden so vermutlich nicht nachhaltig sein. Und einigen Menschen wird es schlechter gehen. Die Verkehrswende verlangt so noch mehr Aktivität als zuvor. Und wir benötigen alle Verkehrsmittel.

Der öffentliche Verkehr:

Hat in der Corona-Anfangszeit viel Kapital verspielt, hatte es aber auch nicht leicht. Das Minus aus dem Oktober besteht etwas abgeschwächt weiterhin. Die Branche muss trotz ihrer zwischenzeitlichen erfolgten Reaktion weiterhin aufpassen, nicht zu einem Transporteur für die weniger Wohlhabenden zu werden. Eventuell sind Zeitkarten und mehr neu kalkulieren, wenn das Homeoffice teilweise bleibt. Und für die Verkehrswende kommt es weiterhin auf einen Ausbau und neue Qualitäten an. Dies galt bereits „vor Corona“ und hat sich nicht verändert.

Das Auto:

Dieser Schutzraum profitiert. Bis jetzt steigen in der Pandemie seine Anteile am Verkehrsaufkommen und der Verkehrsleistung. Der ÖPNV verliert vor allem in der Stadt an den Pkw. Und MitfahrerInnen sind zurzeit weniger beliebt als zuvor. Dies wird sich möglicherweise zuspitzen, wenn mehr Wohlhabende aus dem Homeoffice zurückkehren. Auch deshalb benötigt der ÖPNV mehr Qualität.

Ansprechpartner

Robert Follmer

Bereichsleiter

Tel. 0228/38 22-419

Fax 0228/31 00 71

E-Mail r.follmer@infas.de

Dana Gruschwitz

Senior-Projektleiterin

Tel. 0228/38 22-431

Fax 0228/31 00 71

E-Mail d.gruschwitz@infas.de

Auf dem Weg zur 5 Minuten-Stadtregion

Rouven Kötter

Erster Beigeordneter und Mobilitätsdezernent
Regionalverband FrankfurtRheinMain



Mobilitätsverhalten in Stadtregionen

Anhörung der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“
Wiesbaden, 14. Juni 2021

Gemacht, um zu wirken: Die Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain 2030.

- zweijähriger Arbeitsprozess mit umfangreicher Bürger- und Fachbeteiligung
- Einstimmig beschlossen
- Vision: Bis zum Jahr 2030 ist von jedem besiedelten Ort in der Region innerhalb von 5 Gehminuten ein Mobilitätsangebot zu erreichen.
- messbares Verkehrs- und ein messbares Klimaziel
- 19 konkrete Maßnahmen



www.region-frankfurt.de/mostr

Zu Fuß gehen!

M7: Gründung des Fußverkehrsforums Rhein-Main

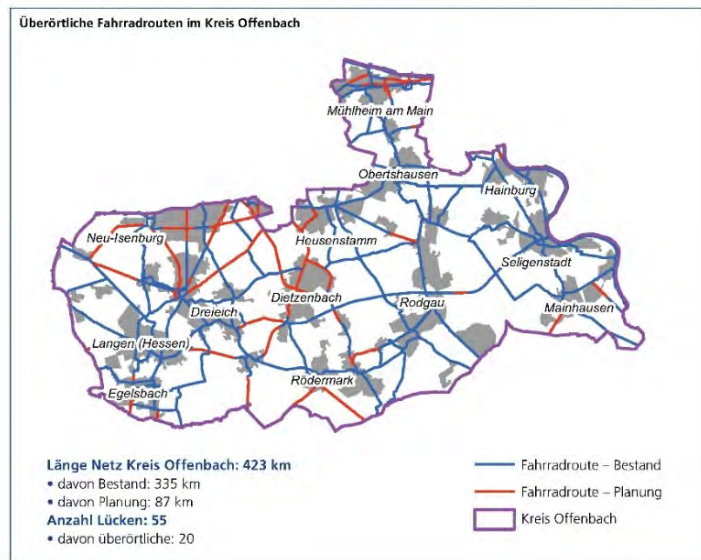
M8: Analyse der fußläufigen Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen

M10: Konzept zur Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von Bahnhöfen



Rad-Infrastruktur bauen!

M1: Schließung der Lücken im überörtlichen Fahrradrouthenetz, dargestellt im Regionalen Flächen

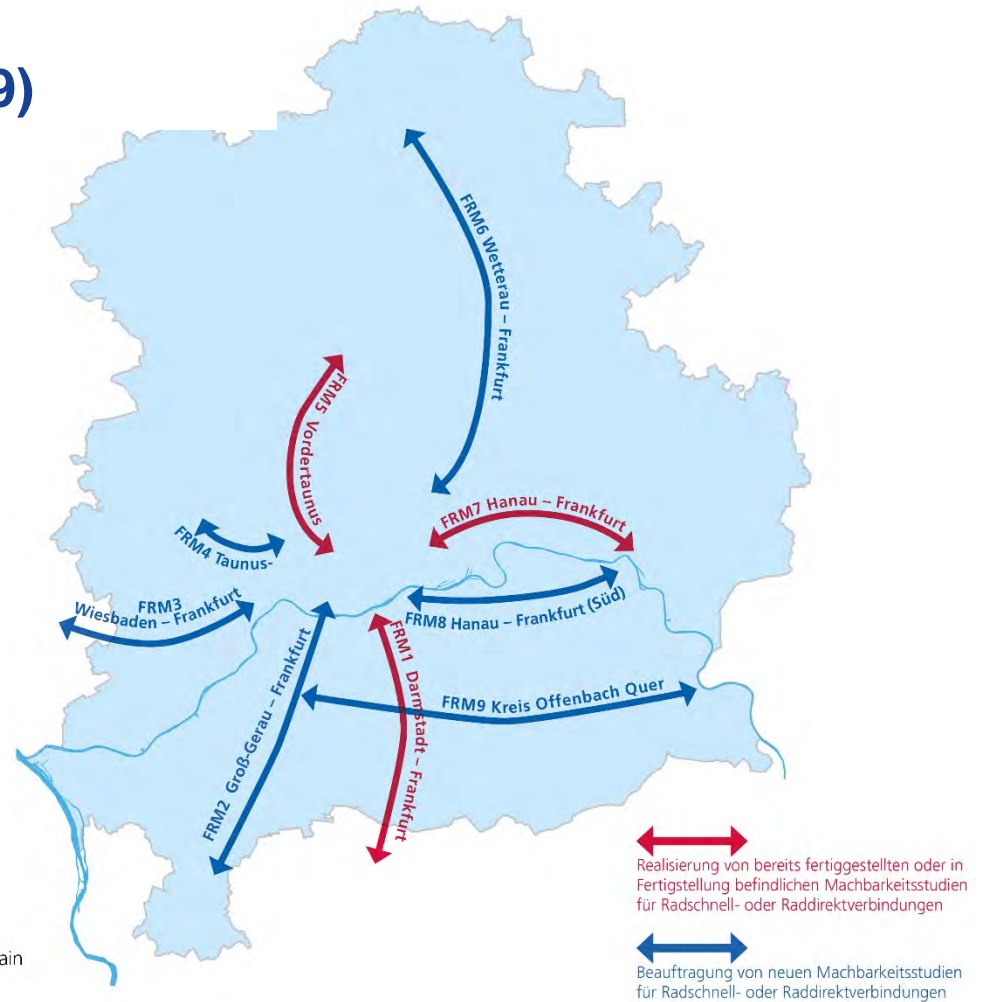


M5: Ausbau von Bike+Ride-Anlagen



Rad-Infrastruktur bauen!

M2: Bau der Radschnellwege FrankfurtRheinMain (FRM 1–9)



Das Rückgrat ist die Schiene!

M17: Prüfung des Potenzials der Gleisanschlüsse in der Region für mehr

Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene

M18: Regionaler Schienencoach für mehr Güter auf die Schiene und bessere Erreichbarkeit für Fahrgäste

M19: Erarbeitung eines regionalen Wirtschaftsverkehrskonzepts



Gleisanschluss Betriebszustand

- in Betrieb
- außer Betrieb
- gesperrt
- ✗ abgebaut

Nutzung

- ⊙ ja

Schiennenstrecken

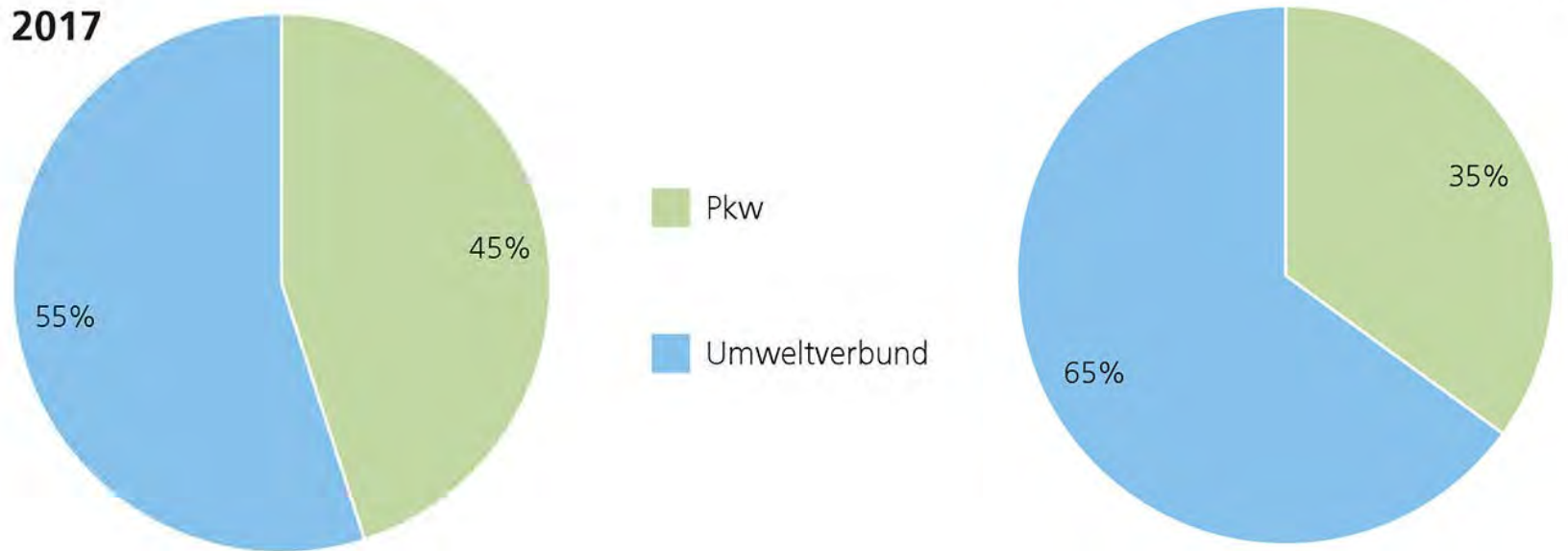
- Schienenstrecke, Bestand
- - - Schienenstrecke, Planung

Flächennutzung RegFNP

- Gewerbe, Bestand
- Gewerbe, Planung

Da wollen wir hin!

Modal-Split nach MiD 2017 und Ziel-Modal-Split 2030



Hier nehmen wir gerade Fahrt auf!

M3: Umsetzungsstrategie für Mobilitätsstationen

Projektpartner:

RMV, DB Station&Service,

Wetteraukreis als Pilotkreis, HOLM,

ivm, Ginsheim-Gustavsburg als Pilotkommune

und weitere Mobilitätsdienstleister (z.B. mobileee),

Verkehrsunternehmen

(ca. 44 Teilnehmer)

Fördermittelprojekt im Rahmen der Mobilitätswerkstadt 2025
des Bundesministeriums für Bildung und Forschung

Stellenausschreibung läuft gerade

Auftakttermin im Pilotkreis am 12.7.



Hier nehmen wir gerade Fahrt auf

M19: Regionales Wirtschaftsverkehrskonzepts

Kooperation mit dem HMWVEW

Aktuell steht strategische Abstimmung an (Netzwerk, Partner, Beteiligung, Fördermittelakquise, Beschaffung von Wirtschaftsverkehrsdaten, Sichtung vorhandener Pläne und Positionspapiere,...)

Ziele:

- Mehr Güter auf die Schiene
- Bündelung von Lieferverkehren
- Lösungen für die „letzte Meile“



Schlussbemerkungen

- Der Stau in Frankfurt fängt mit einzeln losfahrenden Autos im Vogelsberg an. Der ländliche Raum muss mitgedacht werden und benötigt andere Antworten als urbane Bereiche:
 - Car-Sharing Angebote
 - Ausbau von On-Demand-Verkehren (M 14)
 - Schnellbusnetze (M 15) und insgesamt eine bessere Taktung und mehr Angebote im ÖPNV
- Wir erreichen die Mobilitätswende nicht nur mit großen Infrastrukturmaßnahmen.
- Es bedarf vieler kleiner Schritte, um ans Ziel zu gelangen.
- Alle Ebenen sind gefragt. Es ist eine gemeinsame Kraftanstrengung.
- Wichtig: Direkt anpacken und umsetzen.



Ich freue mich über Rückfragen, Anregungen und gemeinsames Anpacken



Rouven Kötter

Erster Beigeordneter und Mobilitätsdezernent

Regionalverband FrankfurtRheinMain

Koetter@Region-Frankfurt.de

(069) 25 77 1907

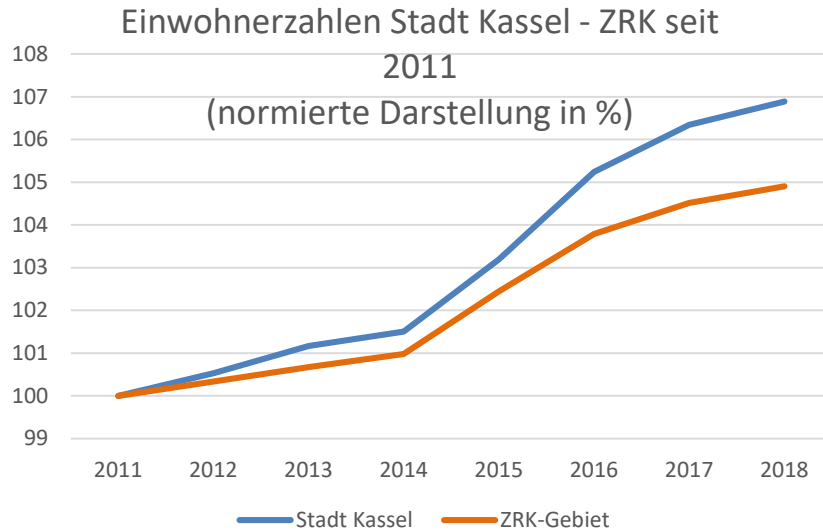
Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“

Impulsvortrag ZRK

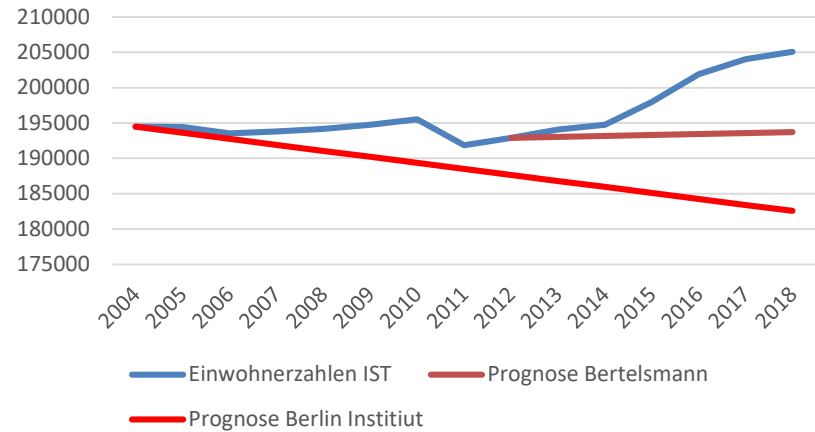
Zukunft – wie heute, nur anders !?!



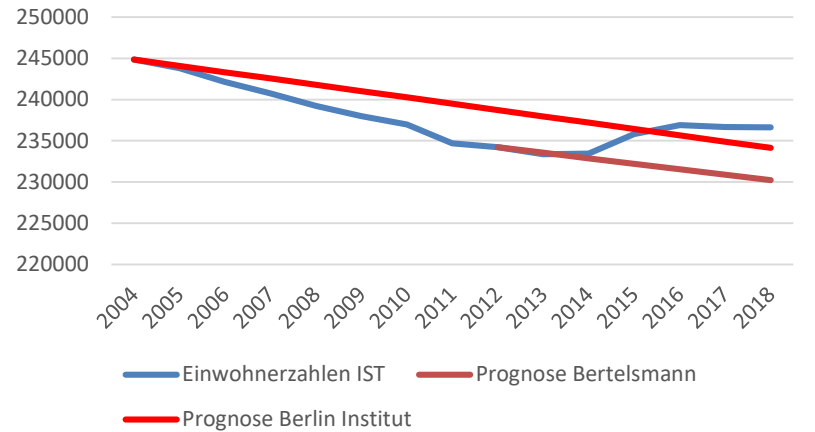
Wachstum – auch in Nordhessen ;-)



Stadt Kassel - Bevölkerungsentwicklung vs. Prognose

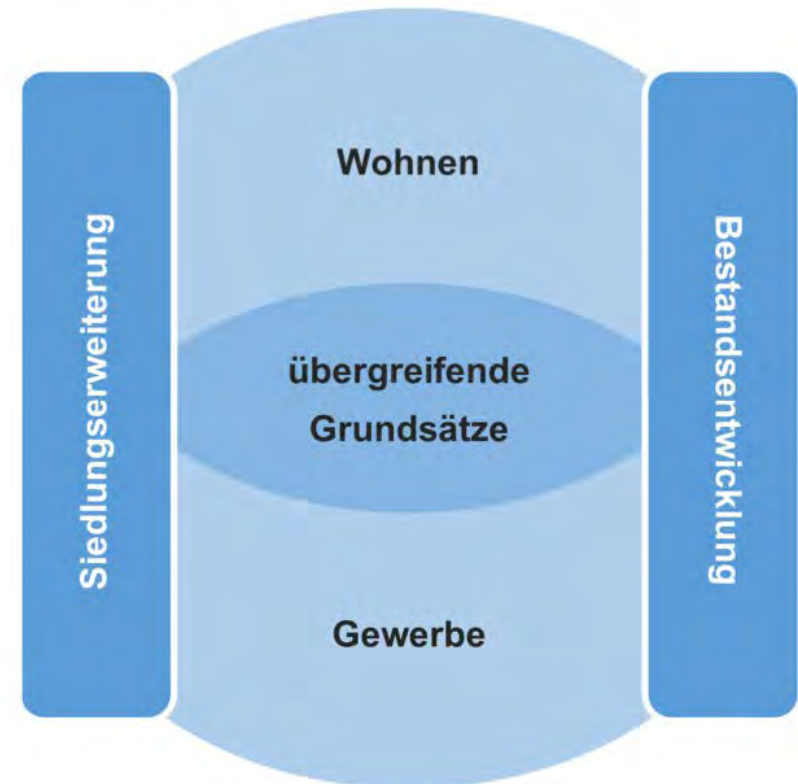


Landkreis Kassel - Bevölkerungsentwicklung vs. Prognose



Integrierter Ansatz der Entwicklungsplanung Wohnen und Gewerbe

- Siedlungsentwicklung
Wohnen und Gewerbe
wird stärker **integriert**
betrachtet
- Bestandsentwicklung und
Siedlungserweiterung
werden als sich
ergänzende Elemente
betrachtet
- **Berücksichtigung der**
Nachhaltigkeitsziele



Beispiel für Standards der Entwicklungsplanung Auszug Eckpunkte SRK* 2030

[...]

Um den Nachhaltigkeitszielen der Bundes- und Landesregierung bis 2050 Rechnung zu tragen, sollen Quartiere (Wohnungsneubauten und Baugebiete) möglichst klimaneutral entwickelt und umgesetzt werden.

Dazu zählen beispielsweise Maßnahmen aus dem Bereich der Energieeffizienz, Erneuerbarer Energien, innovative Methoden der Stromspeicherung sowie des **umweltfreundlichen Verkehrs**.

Insbesondere die **praktische Umsetzung der Sektorenkopplung (Verkehr, Wärme, Strom)** im Quartier soll mit dem SRK 2030 im Verbandsgebiet als verbindlicher Standard etabliert werden.

[...]

* Siedlungsrahmenkonzept

- Urbanisierung NICHT als allzeit gegeben ansehen
-> weiterhin „**jedes Dorf jede Stunde**“
- NVV und RMV als Schlüsselspieler auch bei Zukunftsthemen
UMSETZUNGSORIENTIERT einbinden
- **KOMMUNALE Planungshoheit** gestaltet – überregionale
Entwicklungsplanung stärken und fördern
- ÖPNV + Rad + Fuß = Umweltverbund vernetzt denken
-> **Mobilitäts-HUB-Gedanke ...**
- **KEINE Ideologien fördern** (Rad oder ÖPNV oder lokal
emissionsfrei fahren ... => KOMBINATION)
- [... Fortsetzung folgt ...]



© Alexander Habermehl

Enquetekommission "Mobilität der Zukunft in Hessen 2030"

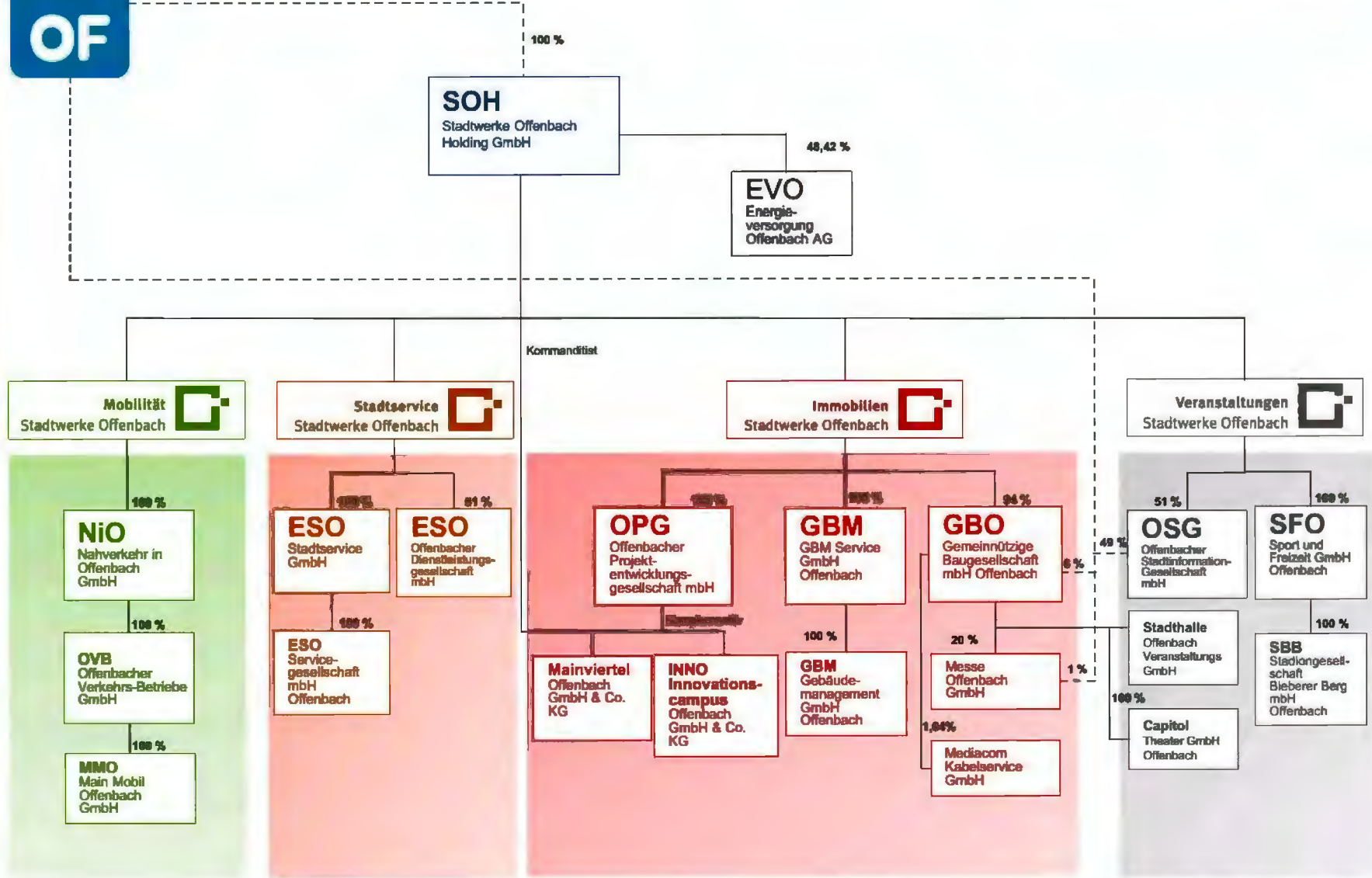


Stadt Offenbach am Main

- Kleinste Großstadt Deutschlands - hohe Bevölkerungsdichte (3.000 Ew./km²)
- Rund 140.000 Einwohner 10% Zuwachs innerhalb von 5 Jahren
- Eine der jüngsten Städte (an Hand der Bevölkerung) in Deutschland
- Umsetzung des Luftreinhalteplans bis Ende 2021



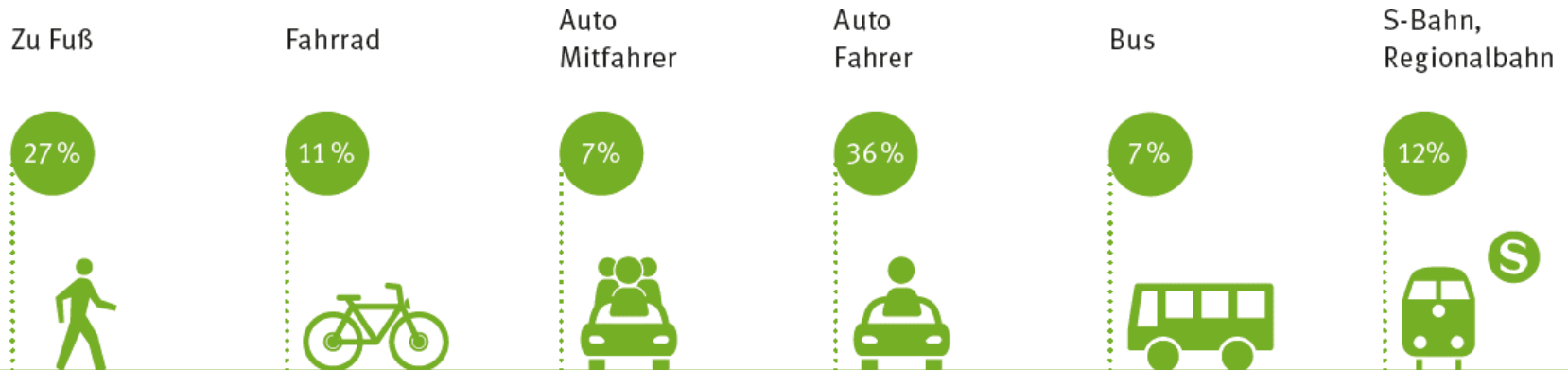
3



Stand: September 2020

Die öffentliche Mobilität vor der Pandemie in Offenbach

MOBILITÄTSVERHALTEN AN WERKTAGEN, DURCHSCHNITTSWERTE 2017²



² Quelle: »Kontinuierliche Mobilitätsforschung in Offenbach«, Marktbefragung durch die omnitrend GmbH im Auftrag von NiO, Endbericht Erhebungswelle 2017.

„Die schnell wachsende Stadt Offenbach investiert in ein gut ausgebautes und elektrifiziertes Nahverkehrssystem, um Probleme der Verkehrsbelastung und Luftverschmutzung in den Griff zu bekommen.“

Mobilitätsdezernentin und Stadträtin Sabine Groß



© Alexander Habermehl

6

OF investiert 40 Millionen Euro bis 2022

- Ausweitung des Verkehrsangebotes | 7,5 Minuten Takt und weitere Stadtteile
- Optimierung intermodaler Verknüpfungen und Stärkung ÖPNV | z.B. eMobil, DFI
- Elektrifizierung der Verkehre, Umbau und Instandhaltung des Betriebshofes
 - Förderung über IWB-EFRE Mittel durch Land Hessen
 - Förderung durch Bundesumweltministerium

7

ÖPNV...

...und Elektromobilität?



eBus | Einsatz von Elektrobussen

- Elektrifizierung der Busflotte der Offenbacher Verkehrs-Betriebe
- Errichtung hierfür benötigter Infrastruktur im Depot und an Endhaltestellen
- Ziel: 45 % Elektrifizierung der Flotte bis 2022 – 36 Fahrzeuge
- Einsparung: > 3.000 t CO₂ | > 1.300 t NOx | > 10 kg Feinstaub



eMobil in Offenbach am Main

- Öffentliche stationsflexible Verleihstationen für Pedelecs und ePKW
- 6 Standorte im Offenbacher Stadtgebiet
- Intermodales Angebot zum ÖPNV (eTicket RheinMain, Zeitkartentarif, APP)

Digitalisierung

Digitale Vernetzung

- Multimodal – RMVplus
- Flexibel – OnDeMo FRM
- Bundesweit – Mobility inside

Funktionale Weiterentwicklung

- Auslastungsprognose
- 10-Minuten-Garantie
- Couponing: Guthaben für Ticketkauf und Kooperationspartner
- In-Out: „Einsteigen und Losfahren“
- Digitale Reisebegleitung
- Weitere Bezahlmöglichkeiten und meinRMV-Guthaben
- ...

Relaunch RMV-App



Weiterentwicklung Tarifangebot

- Aktion: PrepaidRabatt-Tageskarte
- Einführung Jahreskarten in der RMV-App
- Tarifstrategie: Basiskartenmodell

Hintergrundsysteme / Prozesse

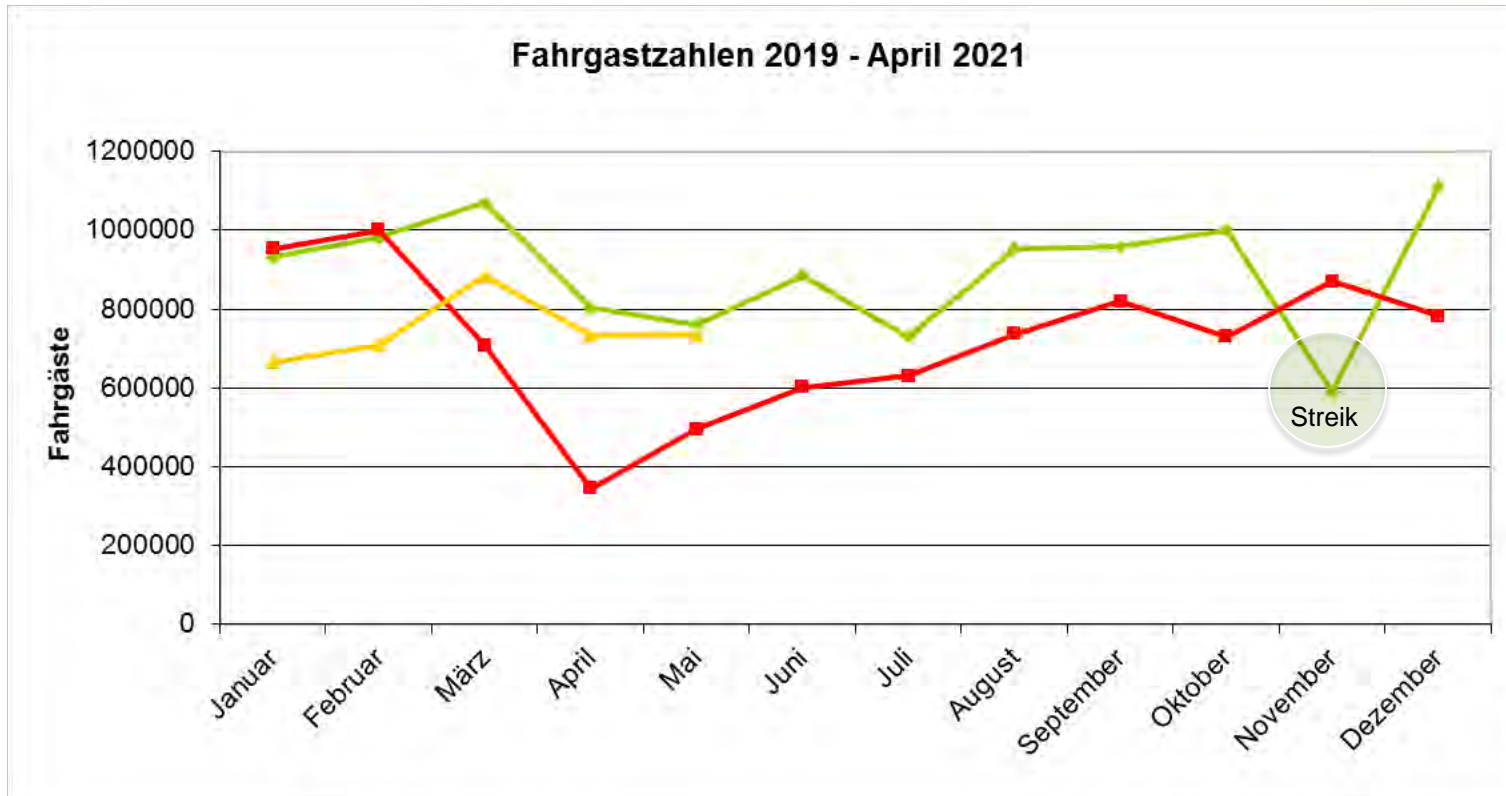
- rms als online-Vertriebsdienstleister
- Verknüpfung Hintergrundsysteme von HandyTicket und eTicket Rhein-Main → ein Tarifdatenkern
- Harmonisierung der Kundendatenbanken
- Ausbau der Systeme für das Kundenbeziehungsmanagement

Quelle: RMV 2021

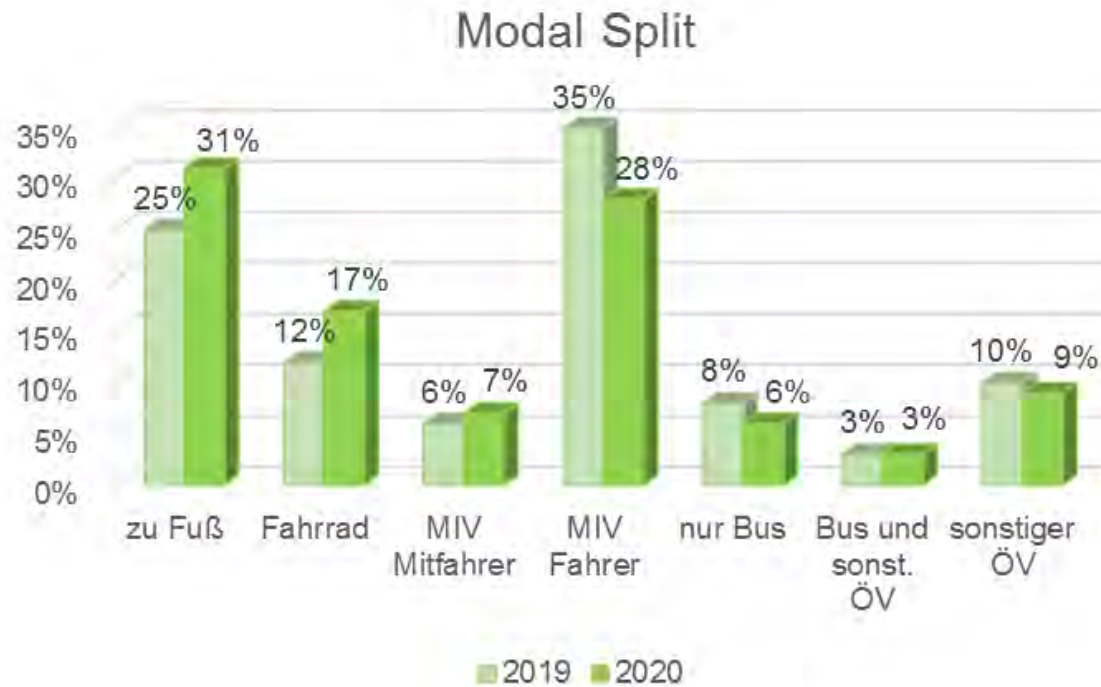
Auswirkungen der Pandemie

- Fahrtenangebot wird nach April 2020 wieder hochgefahren, um ausreichend Platz in den Fahrzeugen zu bieten
- zunächst kein Fahrkartenverkauf in den Fahrzeugen
- Einbau von Trennscheiben
- Maskenpflicht für Fahrgäste
- Intensives Lüften an den Haltestellen
- zusätzliche, tägliche Reinigung der Fahrzeuge
- Einbau von anti-viralen Filtern in die Klimaanlage
- RMV Auslastungsprognose für einzelne Fahrten wird mit Daten aus den Fahrgastzählanlagen unterstützt

= zusätzliche Kosten bei weniger Einnahmen!



Quelle: eigene Zählungen



Öko-Verbund:
58% (2019)
66% (2020)

Quelle: Panel, *omnitrend* 2020

Wie geht es nun weiter?

- schlechte finanzielle Situation in Kommune und Unternehmen
- Angebot muss überdacht werden
- Bund und Länder sind gefordert die Verkehrswende finanziell zu unterstützen

Mobilität
Stadtwerke Offenbach



**VIELEN DANK FÜR
IHRE AUFMERKSAMKEIT!**

Ein
Unternehmen
der Stadt

Offenbach
am Main
OF

Stadtverkehr der Zukunft



Sitzung der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“ am 14. Juni 2021, Hessischer Landtag

Stadtrat Andreas Kowol

Dezernent für Umwelt,
Grünflächen und
Verkehr



Übersicht

- Wie soll die Mobilität der Zukunft aussehen?
- Welche Hürden gibt es hierbei?
- Mobilität in einer Großstadt am Beispiel Wiesbaden
 - Ein starker, günstiger und emissionsfreier ÖPNV
 - Sichere und gut ausgebaute Radinfrastruktur
 - Mehr Platz und Sicherheit für Fußverkehr
 - Motorisierten Individualverkehr stadtverträglich organisieren
 - Erwartungen an die Enquete-Kommission / Landesebene
- Fragen

Stadtrat Andreas Kowol

Dezernent für Umwelt,
Grünflächen und
Verkehr



Wie soll die Mobilität der Zukunft in einer Großstadt aussehen?

- Stärkung der klima- und umweltfreundlichen Mobilität (Emissions- und Lärminderung in der Stadt)
- Zeitgemäße Aufteilung des öffentlichen Straßenraums
- Wahlfreiheit durch Angleichung der Attraktivität infrastruktureller Angebote der einzelnen Verkehrsmittel
- Sozial verträglichere Tarife im Öffentlichen Personennahverkehr
- Bessere Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel
- Mobilität gemeinsam mit Klimaschutz, Gesundheit, Sicherheit, Belebung der Innenstädte denken
- Vermeidung von tödlichen Verkehrsunfällen (Vision Zero)
- Digitalisierung zunutze machen (Apps, Carsharing, Verkehrssteuerung, Parken, etc.)

Stadtrat Andreas Kowol

Dezernent für Umwelt,
Grünflächen und
Verkehr



Welche Hürden gibt es hierbei?

- Förderung des Autoverkehrs stand jahrzehntelang im Fokus der Verkehrspolitik → Urbane Infrastruktur entsprechend autozentriert
- Umweltfreundliche Verkehrsarten demzufolge weniger attraktiv → habitualisiertes Verhalten einer auto-orientierten Gesellschaft
- Straßenraum nicht beliebig erweiterbar, gerechte Aufteilung muss ausgehandelt werden
- Tiefgreifende Veränderungen in der Infrastruktur polarisieren, Verlustängste führen z.T. zu Widerstand gegen Großprojekte (vgl. CityBahn-Projekt)
- Rechtliche **Hindernisse im Straßenverkehrsgesetz des Bundes** (restriktive Bundes-/ Landesgesetzgebung z.B. für Temporeduzierungen oder Carsharing im öff. Raum)
- Finanzielle Hürden (Bspw. ausstehende Bundesförderung 365-Euro-Ticket)

Stadtrat Andreas Kowol

Dezernent für Umwelt,
Grünflächen und
Verkehr

Ein starker, günstiger und emissionsfreier Öffentlicher Personennahverkehr

- Stärkung der Schiene: Dichtere Takte und neue Verbindungen (Bsp. RE9 Rheingau-Frankfurt), Reaktivierung alter Schienenstrecken (Bsp.: Aartalbahn)
- Elektrifizierung der Busflotte – ESWE Verkehr soll bis 2022 komplett auf batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Busse umstellen
- Bevorrechtigung der Busse durch Schaffung neuer Bus-/Umweltspuren im Stadtgebiet
- Erproben neuer Formen des ÖPNV (Shuttle-Services, autonomes Fahren)
- Einführung erschwinglicher Zeitkarten und günstigeren Tarifen (365-Euro-Ticket),
- **Flatrate-Tickets auf weitere Nutzergruppen ausweiten** (Förderungen von Bund und Land notwendig)



Sichere und gut ausgebaute Radinfrastruktur



- Schaffung eines sicheren und lückenlosen Radnetzes für alle Zielgruppen
- Erfordert im konkreten Fall mitunter mutige Entscheidungen im politischen Raum
- ADFC-Fahrradklimatest: Wiesbaden vom letzten auf den 7. Platz in ihrer Größenkategorie
- Planung von Radschnellverbindungen nach Mainz, Frankfurt, Rheingau-Taunus-Kreis
- Mehr Fahrradabstellanlagen, Bike+Ride, Protected Bike Lanes, ...
- Förderung von Cargo-Bikes → in Wiesbaden und Hessen extrem hohe Nachfrage nach Kaufprämie



Mehr Platz und Sicherheit für den Fußverkehr

- Förderung des Fußverkehrs erklärtes Ziel der Landeshauptstadt Wiesbaden
- Neue Fußgängerzonen: Wellritzstraße, Schiersteiner Hafen, Erweiterung der innerstädtischen Fußgängerzone
- Barrierefreiheit ausbauen, z.B. an Kreuzungen und Bushaltestellen, Gehwegparken auf Kompatibilität mit Barrierefreiheit überprüfen
- Bessere Ampelschaltungen für den Fußverkehr
- Schulwegesicherung
- Anordnung von umfeldverträglichen Maximal-Geschwindigkeiten zur Vermeidung von Verkehrsunfällen



Motorisierten Individualverkehr stadtverträglich organisieren

- Digitalisierung der Verkehrssteuerung (DIGI-L), um Verkehrsströme möglichst effizient durch die Stadt zu lenken
- Förderung von Car-Sharing-Angeboten
- Förderung der Elektromobilität, Ausbau der Ladeinfrastruktur
- Entwicklung eines Parkraummanagement-Systems zur Vermeidung von Parksuchverkehren, Ausbau von P+R
- Bessere Auslastung bestehender Parkmöglichkeiten
- Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, damit diejenigen, die wirklich auf ein Auto angewiesen sind, besser von A nach B kommen
- Konzept für eine nachhaltige Stadtlogistik (z.B. Mikro-Hubs, Lieferungen per Cargo-Bike)



Erwartungen an die Enquete-Kommission / Landesebene

Rechtsvorschriften müssen angepasst werden, um Veränderung einfach möglich zu machen

- Verkehrsversuche zur Regelgeschwindigkeit Tempo 30 innerorts unterstützen
- Handlungsspielräume der Kommunen bei verkehrsrechtlichen Anordnungen ausweiten
- Carsharing auch auf Nicht-Bundesstraßen zulassen
- Finanzen/Förderung von Personal und Planungen für Umsetzung von Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität
- Hessenweite einheitliche App/Fahrkarte für alle Mobilitätsarten
- Finanzielle und politische Unterstützung bei 365-€-Ticket

Und: Land als Vorbild! Konsequentes Mobilitätsmanagement für alle Landesbediensteten. Landes-Ticket war wichtiger erster Schritt, jetzt sollten weitere (Parkraumbewirtschaftung) folgen

Stadtrat Andreas Kowol

Dezernent für Umwelt,
Grünflächen und
Verkehr



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

Stadtrat Andreas Kowol

Dezernent für Umwelt,
Grünflächen und
Verkehr

KONZEPTE FÜR EINE MOBILITÄTSWENDE

DER HAMBURGER WEG



www.mediaserver-hamburg.de / Christian Hinkelmann

Dr. Tina Wagner

Abteilungsleitung Verkehrsentwicklung

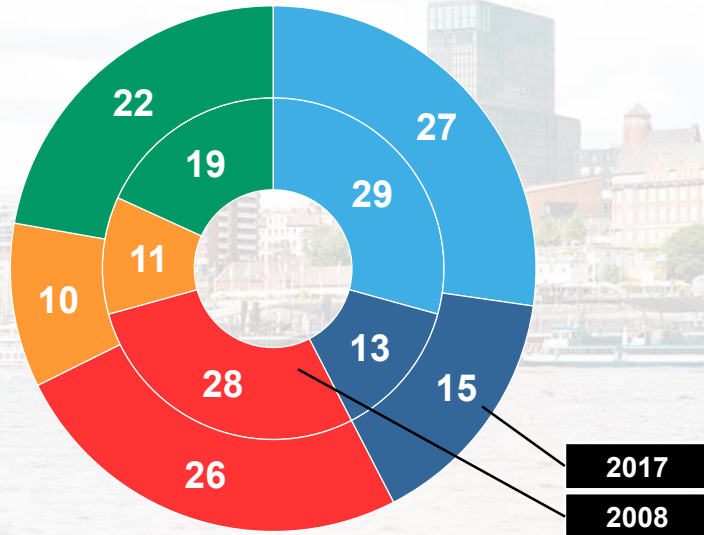
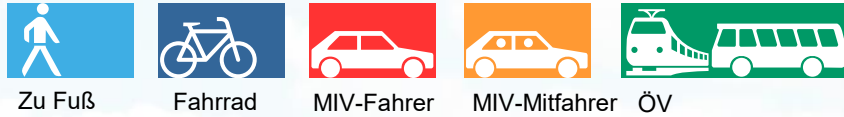
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

14.06.2021

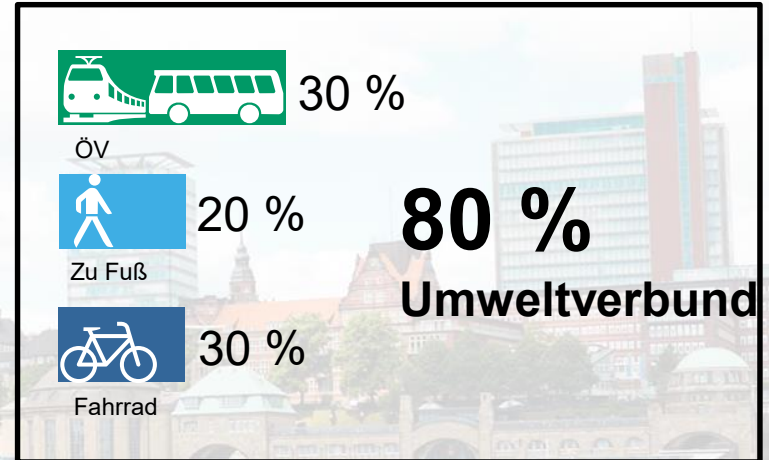


Hamburg

MODAL SHIFT – ZIEL 2030



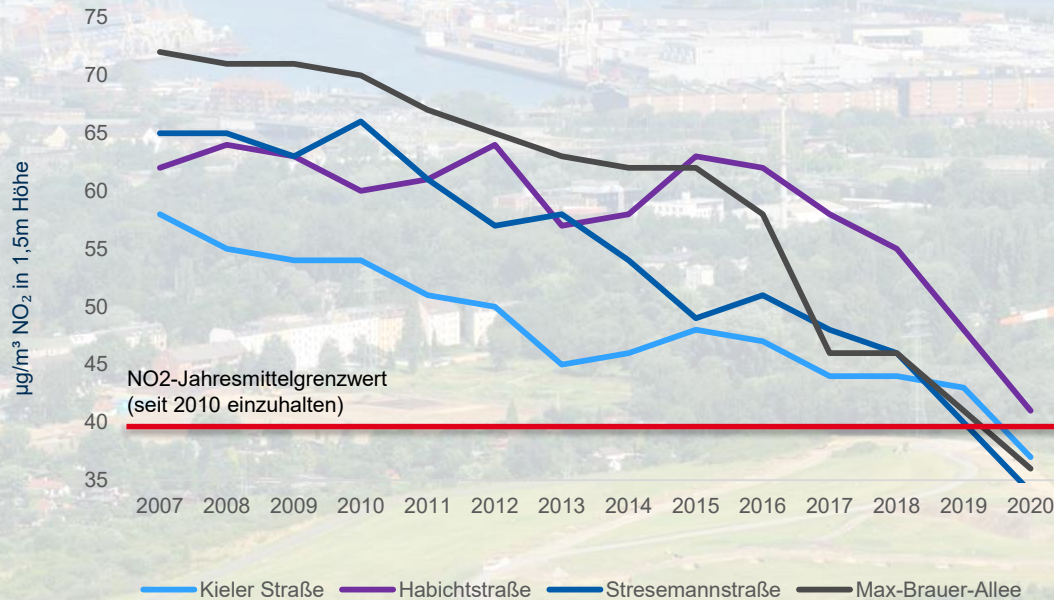
Quelle: infas, MID Hamburg 2017



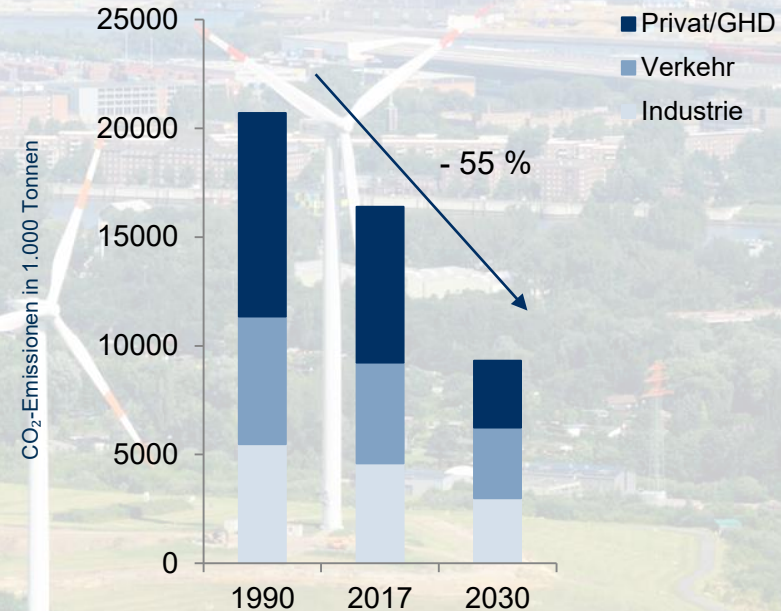
© Sven Jansen

ANFORDERUNGEN AN UMWELT- UND KLIMASCHUTZ

NO₂-Belastung an verkehrsnahen Messstationen



Verursacher CO₂-Emissionen



Quelle: Statistikamt Nord (2017)

MOBILITÄT IN HAMBURG - ZIELE

Anteil des Umweltverbundes erhöhen

Hamburg zur Fahrradstadt entwickeln

ÖPNV als Rückgrat der Mobilität weiter stärken

Multimodale Vernetzung optimieren

Fahrzeuge mit emissionsarmen und emissionsfreien Antrieben fördern

Verkehrsbedingten Ausstoß von klimaschädlichen Treibhausgasen reduzieren

Zusätzliche Flächeninanspruchnahme für Verkehr begrenzen

Ökologische Handlungsziele

- Verkehrsbedingte Luftschadstoffe reduzieren
- Verkehrslärm reduzieren
- Verkehrssicherheit erhöhen
- Unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse und -kompetenzen berücksichtigen und die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen fördern

Soziale und gesundheitsbezogene Handlungsziele

Übergeordnete, mobilitätsbezogene Handlungsziele

Ökonomische Handlungsziele

Überregionale und regionale Erreichbarkeit Hamburgs optimieren und Zuverlässigkeit erhöhen

Funktionsfähigkeit und gute Benutzbarkeit des Straßen- und Schienennetzes sicherstellen

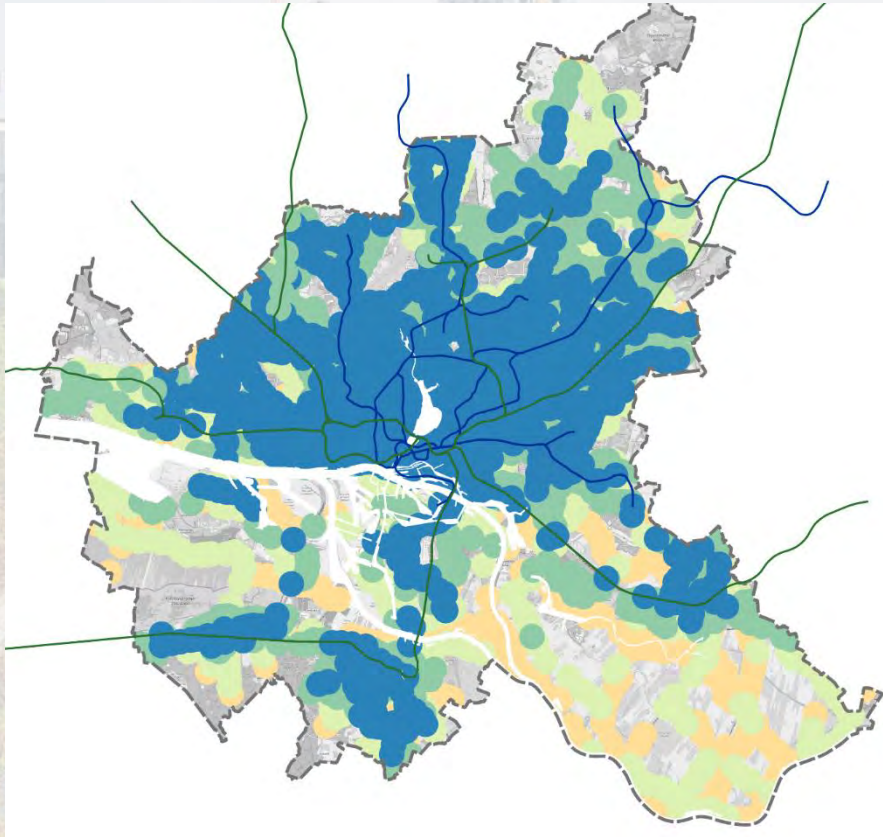
Innerstädtischen Wirtschaftsverkehr optimieren

Stadträumliche Handlungsziele

Aufenthaltsqualität an Straßen und Plätzen verbessern

Nahmobilität stärken

DER HAMBURG-TAKT



In den Jahren 2018 und 2019 wurde mit Angebotsoffensiven ein Paradigmenwechsel im HVV eingeleitet. Mit einer angebotsorientierten Fahrplangestaltung werden gezielt Takte verdichtet, längere Busse und Bahnen eingesetzt, neue Linien eingerichtet und neue Produkte geschaffen.

Durch den Ausbau des ÖPNV erhalten ca. **85 % der Hamburger:innen** bei durchschnittlich 5 min Fußweg ein Angebot alle 5 min.

SCHNELLBAHNNETZAUSBAU



Über 50 km neue Strecken

© Christian Spahrbier

LEISTUNGS-AUSWEITUNG BEI U- UND S-BAHN BIS 2021



Angebots-offensive 2020/21

+12%

Seit Dezember 2019:

- 10'-Taktgarantie Mo-So auf allen U-Bahn-Linien

Ab Oktober 2020:

- Ausweitung 3'-Takt U1, U2, U3 in der Hauptverkehrszeit
- 5'-Taktgarantie Mo-So auf allen U-Bahn-Linien
(Hamburg-Takt formell realisiert)

Anpassung bei den Fahrzeugen:

- Ab Ende 2019: Bestellung von 32 DT5-Fahrzeugen



2020:

■ Taktausweitung

- S1 (Nachtverkehr Wedel)
- S2 (70min)
- S21 (sonntags)
- S3 (10/ 20min-Takt Buxtehude/ Stade)
- S31 (nach Neugraben)

■ Kapazitätsausweitung

- S3 Langzüge Spät-HVZ
- S21, S31 Vollzugbetrieb

+12%


2021 (in Abstimmung):

+20%

■ Taktausweitung

- S31 (ganztags bis Neugraben/ Wochenende bis Harburg)
- S1, S3, S21 (verlängerter 10min-Takt abends)
- S2, S11 (länger als HVZ)

■ Vollständige Vermeidung Kurzzüge

- 
- Rd. 700.000 Zug-km
 - 320.000 Fzg-km (Behängung)

Harburg Paket:

- Zus. S3-Langzüge in HVZ

BUSPRODUKTE



XpressBus

- **Hohe Reisegeschwindigkeit**, lässt Haltestellen aus, näher am MIV
- Mehr Sitzplätze, da längere Reiseweiten
- Primär Verbindungsfunktion
- Zuschlagsfrei

18 XpressBus-Linien



MetroBus

- **Hauptliniennetz**
- Direktverbindungen in die Zentren und auf wichtigen Tangenten
- Dichtes Angebot mit Taktgarantien (5'-Takt)
- Verbindungs- und Erschließungsfunktion

26 zusätzliche Linien
im MetroBus-
Standard



StadtBus

- **„Basisangebot“**
- Bedient Strecken mit geringerer Nachfrage als MetroBus
- Primär Erschließungsfunktion



QuartierBus

- Zusätzliches Angebot zur **Verbesserung der Nahmobilität**
- Einsatz kleinerer Fahrzeuge, wenn erforderlich
- Erschließungsfunktion

13 QuartierBus-Linien

BÜNDNIS FÜR DEN RADVERKEHR

Systematischer Ansatz zur Förderung des Radverkehrs

Die 3 Säulen des Bündnisses:

- ✓ **Infrastruktur** (*Velorouten, Radschnellwege*)
- ✓ **Service** (*Bike+Ride-Entwicklungskonzept, StadtRAD*)
- ✓ **Kommunikation**

Bau und Erneuerung von Radverkehrsanlagen inkl. Velorouten

2015: 33 km, 2016: 45 km, 2017: 32 km,
2018: 32 km, 2019: 38 km, 2020: 62 km

- Fortschreibung als **Bündnis für den Fuß- und Radverkehr** im Jahr 2021



© Roberto Kai Hegeler

AUSBAU BIKE+RIDE & STADTRAD

Bike+Ride-Entwicklungskonzept

- Steigerung Abstellplätze bis 2025 auf 28.000 (aktuell ca. 23.500), perspektivisch auf 40.000
- Gesamtinvestition über 30 Millionen €
- Fahrradparkhaus Kellinghusenstraße mit ca. 600 Stellplätzen

StadtRAD

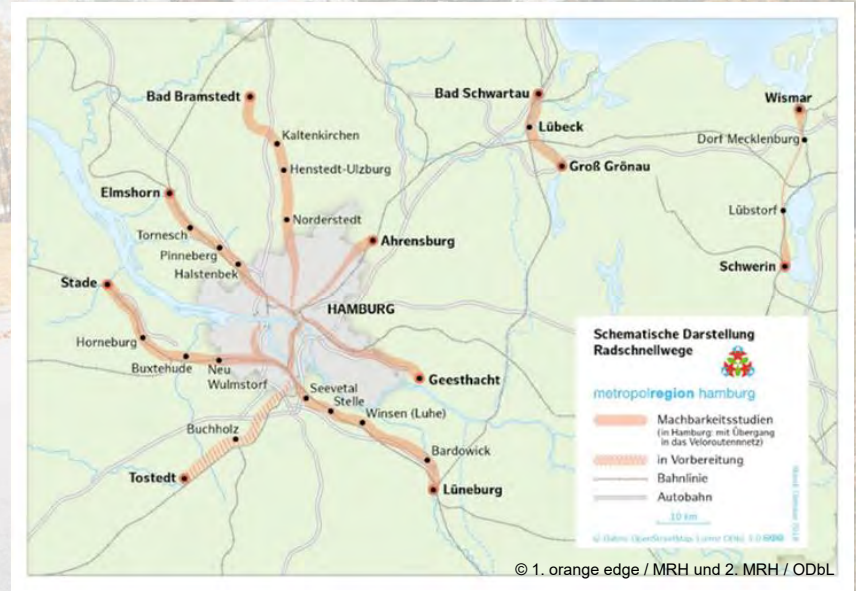
- Bis 2022: 350 Stationen und 4.500 Fahrräder, einschließlich 70 Lasten-Pedelecs (aktuell 262 Stationen und 3.300 Fahrräder, einschließlich 20 Lasten-Pedelecs)
- Anzahl der Fahrten 2020: 2.17 Millionen (Rückgang zum Vorjahr aufgrund der Corona-Pandemie und verstärktem Homeoffice)



© Cornelius Kalk

RADSCHNELLWEGE

- Machbarkeitsstudien für 9 Radschnellwegkorridore in der Metropolregion
- Ziel ist, die Radschnellwege ab 2021 auszuplanen und zu realisieren.



DIGITALISIERUNG IM VERKEHR – ITS HANDLUNGSFELDER



HVV SWITCH

hvv switch bietet Mobilität aus einer Hand und macht perspektivisch alle relevanten Mobilitätsangebote der Stadt digital in einer App verfügbar.

- 17 hvv switch Punkte an U-/S-Bahnen
- 70 in der Stadt verteilten hvv switch Punkte
- Kontinuierlicher Ausbau der hvv switch Punkte in den Quartieren.
- Derzeit sind Share Now, SIXT, cambio und StadtRAD integriert



© Geheimtipp Hamburg

ON DEMAND

ioki – ein im HVV tiefenintegrierter On-Demand-Verkehr

- Seit Mitte 2018 verstärken die On-Demand-Shuttles des DB-Tochterunternehmens ioki und der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) den ÖPNV in Hamburg.
- In den Stadtteilen Lurup, Osdorf und Billbrook bringen 20 emissionsfreien Elektro-Shuttles täglich rund um die Uhr Fahrgäste auf flexiblen Routen ans Ziel.
- Seit Dezember 2020 auch im Hamburger Umland im Einsatz.

MOIA

- Mit MOIA (VW-Tochter) ist seit April 2019 ein weiterer Ridepooling-Dienst mit bis zu 500 E-Fahrzeugen in ganz Hamburg aktiv. MOIA wird in den kommenden Jahren autonome Shuttles in Hamburg testen und zum Einsatz bringen.

ON DEMAND Strategie für den Hamburg Takt

DIGITALER S-BAHN-BETRIEB



S-Bahn / Geheimtipp; Fotografin Lisa Knauer

- Hochautomatisierter S-Bahn-Betrieb der Linie S21 zwischen Berliner Tor und Aumühle bis 2021
- Ausrüsten von vier Fahrzeugen mit der erforderlichen Technik
- Europäischer Standard ATO (Automatic Train Operation) über das funkbasierte europäische Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System) Level 2
- Langfristiges Ziel: Digitalisierung des gesamten S-Bahn-Netzes von Hamburg
- Vorteil: engere Taktung

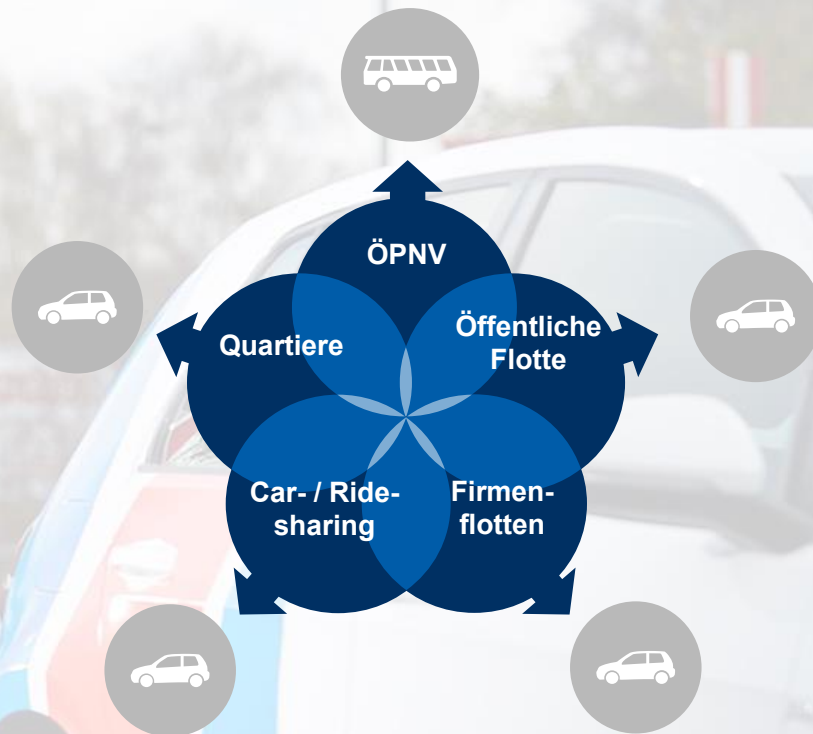
ELEKTROMOBILITÄT

Ladeinfrastruktur

- Derzeit mehr als 1.000 öffentliche Ladepunkte
- 65 öffentliche Schnellladestationen

Ausbauziel bis 2025

- Verdoppelung der öffentlich zugänglichen Ladepunkte



FLOTTENMODERNISIERUNG



ÖPNV

Seit 2020 beschafft Hamburg nur noch emissionsfreie Busse.



Carsharing

Derzeit bereits rund 1200 E-Carsharing-Fahrzeuge in Hamburg.



Taxi

Förderprogramm zur Umstellung der Hamburger Taxiflotte



Städtische Flotte

Anteil an E-Fahrzeugen von 50 % bis Ende 2020.

HAFENCITY: TRANSFORMATION DES MOBILITÄTSSYSTEMS

Priorität für öffentliche Verkehrsmittel, Radfahrer:innen und Fußgänger:innen

U-Bahn

Drei neue Stationen mit der Linie U4, häufiger Service



Busse und Fähren

Komplementärnetz, Wasserstoffbusse, autonomer E-Bus (HEAT)



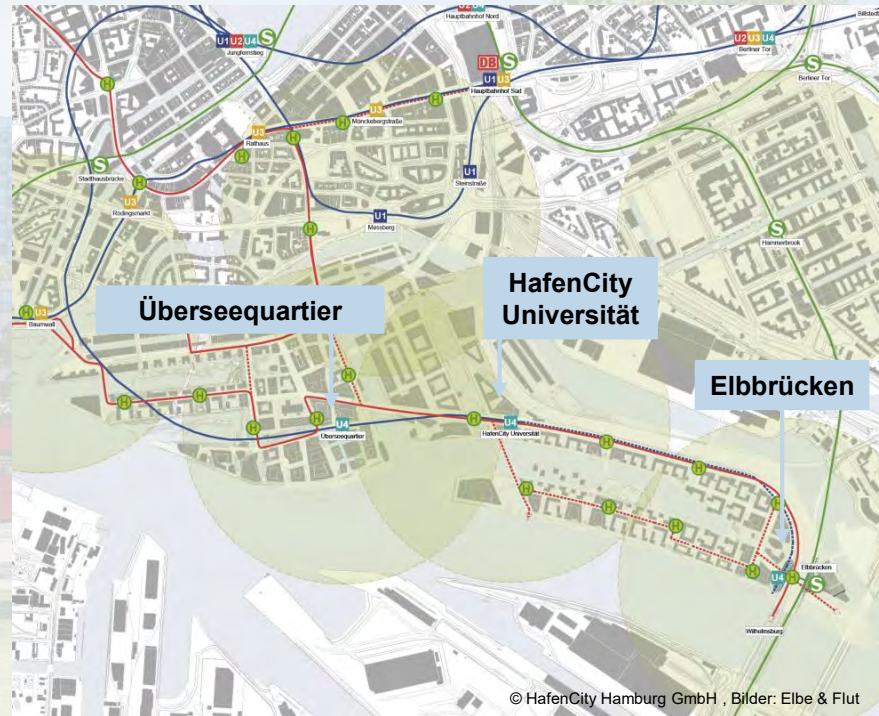
Radfahrbarkeit

15,9 km Radwegenetz, StadtRAD, B+R, Vielzahl an Fahrradabstellplätzen



Begehbarkeit

34,8 km Weg, weitgehend getrennt von Straßen



Mobilitäts-Hub

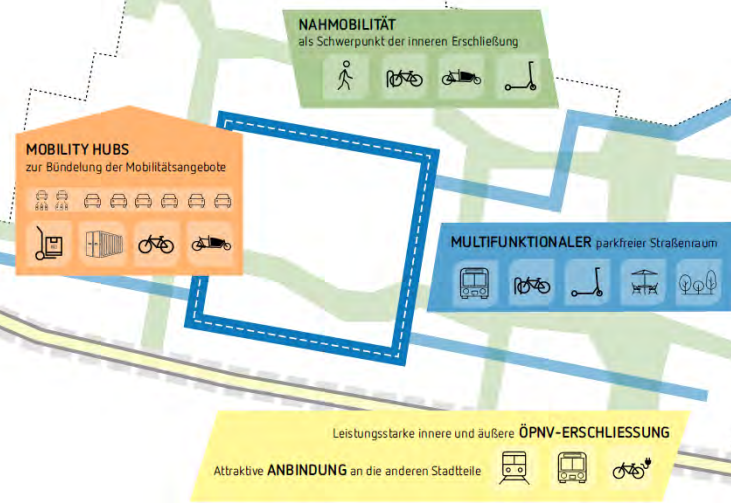
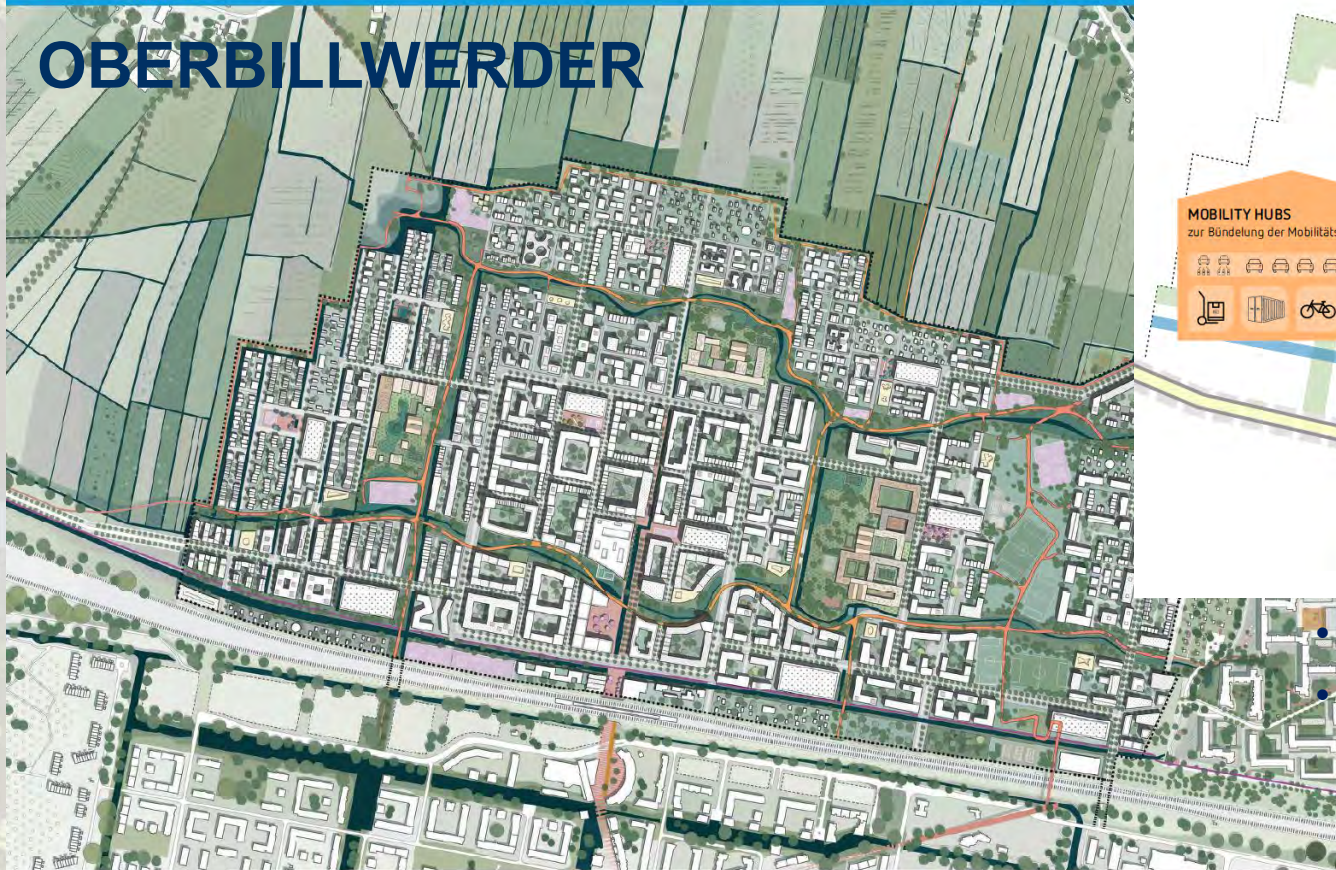
Vernetzung hochwertiger öffentl. Verkehrsmittel mit Car-Sharing (Switchh), StadtRAD, B+R-Station



© Hafencity Hamburg GmbH, Bilder: Elbe & Flut

© Andreas Vallbracht

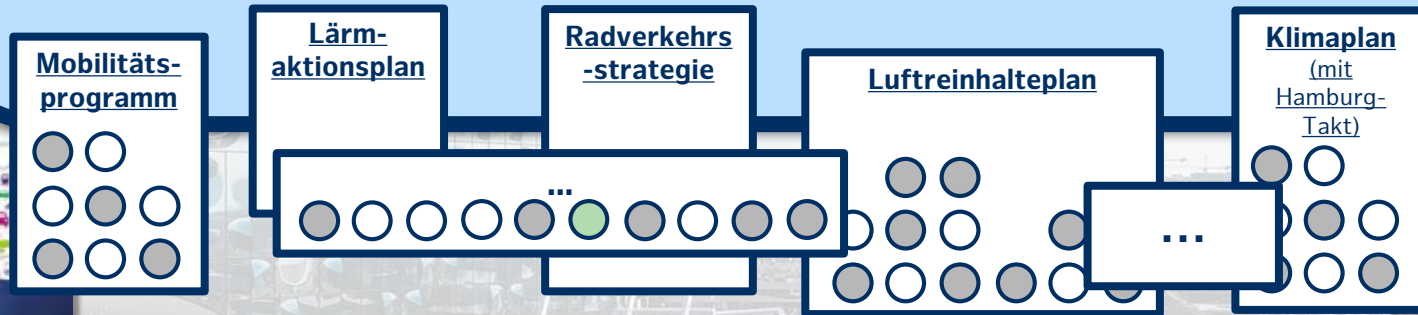
OBERBILLWERDER



- „Connected City“
- attraktive Lösungen für eine umweltfreundliche und auf Nahmobilität ausgerichtete Alltagsmobilität

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG

VEP - Kontinuierliche Verkehrsentwicklungsplanung



1. Planwerke und Strategien synchronisieren
2. Raum- und strategiebezogene Herausforderungen identifizieren
3. Handlungsbedarfe und Maßnahmen ableiten
4. Maßnahmen priorisieren



Szenario 1

„Mobilitätsoptionen schaffen“

Der Fokus liegt auf dem Infrastrukturausbau und der Bestandsoptimierung für alle Verkehrsträger. Ein einfach nutzbarer, vernetzter und stadtweit ausgebauter Mix aus allen Mobilitätsangeboten gewährleistet eine schnelle Mobilität ohne Einschränkung des MIV.

Ausbauen

Optimieren

Digitalisieren & Vernetzen

Straßenraum gestalten

Steuern über Preise

Steuern über Verkehrsregelungen

Szenario 2

„Flächenumverteilung“

Der Fokus liegt auf der Gestaltung des öffentlichen (Straßen-)Raumes (z.B. Magistralen) zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität und einer Flächenumverteilung zugunsten des Umweltverbundes. Diesem Szenario liegt die Annahme zugrunde, dass der Angebotsausbau allein nicht ausreicht, um das Verkehrsverhalten maßgeblich zu verändern.

Ausbauen

Optimieren

Digitalisieren & Vernetzen

Straßenraum gestalten

Steuern über Preise

Steuern über Verkehrsregelungen

Szenario 3

„Kosteneffizienz“

Diesem Szenario liegt die Annahme zugrunde, dass der massive Angebotsausbau an finanzielle und organisatorische Grenzen stößt. Alternativ werden hier stärker restriktive Maßnahmen untersucht, die Autofahren durch höhere Kosten und mehr Verkehrsregulierung (z.B. Tempo 30) unattraktiver machen und einen Modal Shift darüber befördern.

Ausbauen

Optimieren

Digitalisieren & Vernetzen

Straßenraum gestalten

Steuern über Preise

Steuern über Verkehrsregelungen

POP-UP-BIKELANES – Sandtorkai Hafency



© Thomas Hampel

© ARGUS

AUToFREIER JUNGFERNSTIEG



VIELEN DANK!



© Christian Hinkelmann



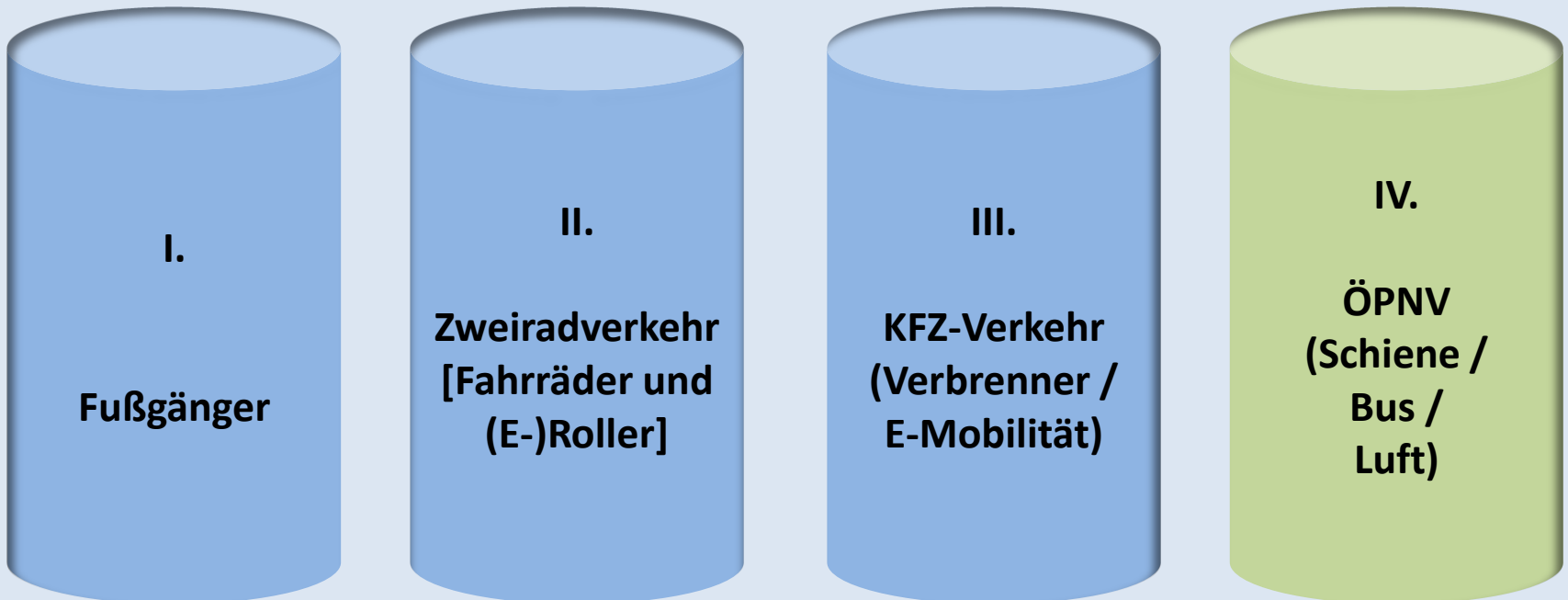
Hamburg

Mobilität der Zukunft in Hessen 2030

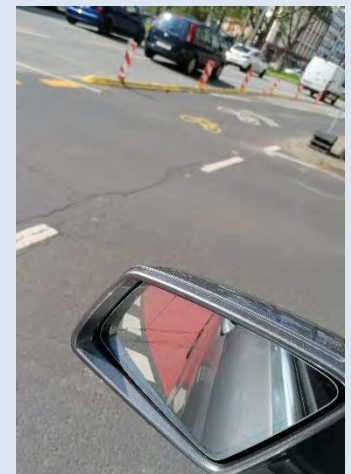
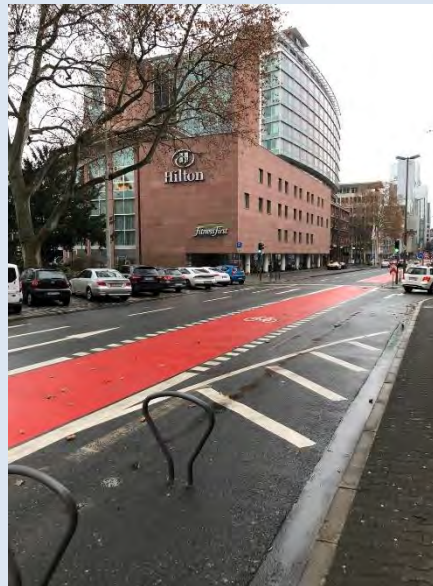
- Enquetekommission, 14. Juni 2021 -

Patrick Schenk, Frankfurt

Die vier Säulen der Mobilität



Das typische Bild städtischer Inter- mobilität



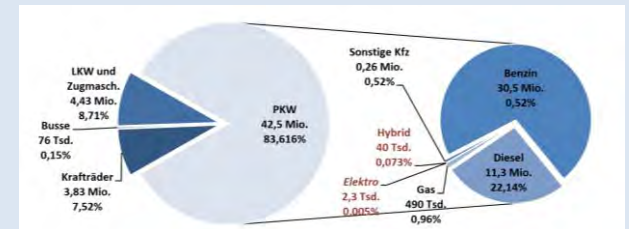
Herausforderungen I

- Interessenkollisionen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer
- Individualverkehr vs. ÖPNV
- Begrenzte räumliche Kapazität
- Räumliche Erschließung im verkehrlichen Gleichgewicht
(Straße, ÖPNV, Radschnellwege, Fußgängerbereiche)
- Ausbau der ‚Ringnetze‘ (z. B. Regionaltangente West/Ost in Ffm.)
- Regionale Zusammenarbeit VOR ‚Regionalfürstentum‘
- Sachorientierte Machbarkeit VOR Lobbying – Neutralitätsgebot(!)
(VDA vs. ADFC etc.)

Herausforderungen II

- Umsetzung von Klimaschutzvorgaben (EU VO 2018/842)
- Früher Ozon – heute CO₂, NO₂ u. a.
- Einheitlichkeit der Messvorgaben von Emissionen
- Ausbau der E-Mobilität (Verhältnis: 7% zu 93% !)
- Schwerlast u. Rettungsdienste sehr gering
- Aufladung von E-Mobilität kritisch
- Stromversorgung im augenblicklichen Stand nicht gewährleistet
- Entsorgungsthematik von E-Batterien nicht hinreichend geklärt
- Umweltbilanz zwischen Verbrenner und E-Mobil strittig

Quelle: KBA aus 2011



Frage: Wie können unter diesen Voraussetzungen die Vorgaben durchgesetzt werden?

Alternative Zukunftsmodelle I ?

z. B. Entwicklung des Expo-Geländes in Mailand:



Idee: Entwicklung eines modernen, jugendlichen Stadtteils mit ausschließlicher E-Mobilität, kleinteiliger, bereits möblierter Wohn- und Freizeitbebauung.

Problem: Wohnen auf Zeit ohne Individualität und homogener Zusammensetzung der Wohnbevölkerung. Besuchs- und Anlieferungsverkehre schwierig.

Gedankliche Vorlagen: beispielsweise Rentnersiedlungen in den USA (Nevada, Florida)

Alternative Zukunftsmodelle II ?

z. B. Frankfurt, Offenbach:



Riedberg:



Voraussetzungen für Lösungsansätze

- Zur Kenntnisnahme der ‚normativen Kraft des Vorhandenen‘
- Die Wahl eines Verkehrsmittels ist ebenso heterogen wie eine moderne Stadtgesellschaft
- Ideologiefreie Herangehensweise bei Planungsvorhaben
- Kenntnis, dass radikale Ereignisse (z. B. Corona) auch das Verhalten der Bürger in Hinblick auf die Wahl eines Verkehrsmittels radikal und schnell verändern

Ausblick und mögliche Lösungen

- Förderung durch die öffentliche Hand muss den tatsächlichen Mobilitätsanforderungen der Bürger entsprechen
- ÖPNV-Planungen schnell(er) realisieren
(z. B. in Frankfurt: zweiter S-Bahntunnel, Regionaltangenten West/Ost etc.)
- Flexibilität des ÖPNV erhöhen
(Taktung, Frequenz, Wagenmenge und -länge zügiger und bedarfsgerechter anpassen)
- Intelligente Verkehrsmanagementsysteme schaffen/ausbauen
(Stichwort: smart City)
- Parkraum-Pluralität für den Individualverkehr erhalten/ausbauen
(Parkhäuser, Park and Ride-Plätze etc.)
- Einseitige Einschränkungen des KFZ-Individualverkehrs beenden
- Hauptverkehrswege fördern und nicht beschneiden, denn...

Ausblick und mögliche Lösungen

. . . es gilt nach wie vor der Grundsatz:

Verkehr muss fließen!

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

und

viel Erfolg für Ihre politische Arbeit!

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

Mobilitätsverhalten in Stadtregionen: Fußverkehr



Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

- Studium Gesamthochschule Kassel (jetzt: Universität Kassel)
- 1985 bis 1992: selbständig
- 1992 bis Februar 2015: geschäftsführender Gesellschafter und Projektleiter bei der Planungsgruppe Nord - PGN in Kassel
- An Mitte 2016 geschäftsführender Gesellschafter bei IKS Mobilitätsplanung

Gremienarbeit

- Leiter des Arbeitsausschusses 2.14 Fußverkehr in der FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
- Korrespondierendes Mitglied im AA 2.5 Radverkehr
- Mitglied des Lenkungsausschusses Straßenentwurf

Forschungsgesellschaft
für Straßen- und
Verkehrswesen e.V.



2015 – 2016

Pate für den Themenbereich Fußverkehr beim Aufbau der AGNH

Seit Februar 2021:

Mitglied im Lenkungskreis der AGNH



IKS Mobilitätsplanung



*Ingenieurbüro für
konzeptionelle und
strategische
Mobilitätsplanung*



VERKEHR UND MOBILITÄT

Grundbegriffe und Fakten

Modal Split (Anteil Wege)



ÖV



MIV-Mitfahrer



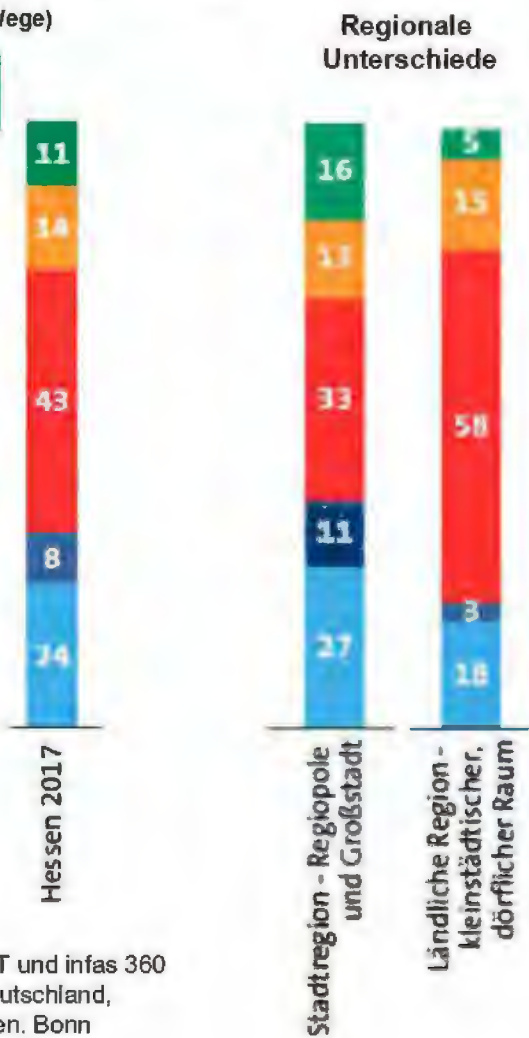
MIV-Fahrer



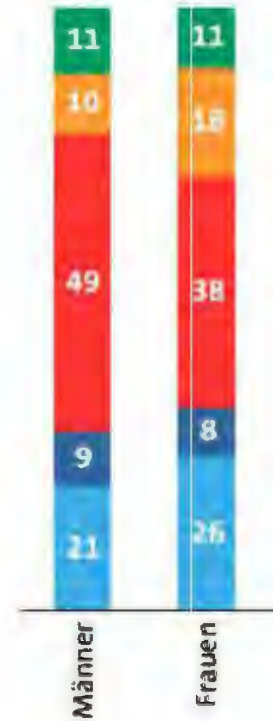
Fahrrad



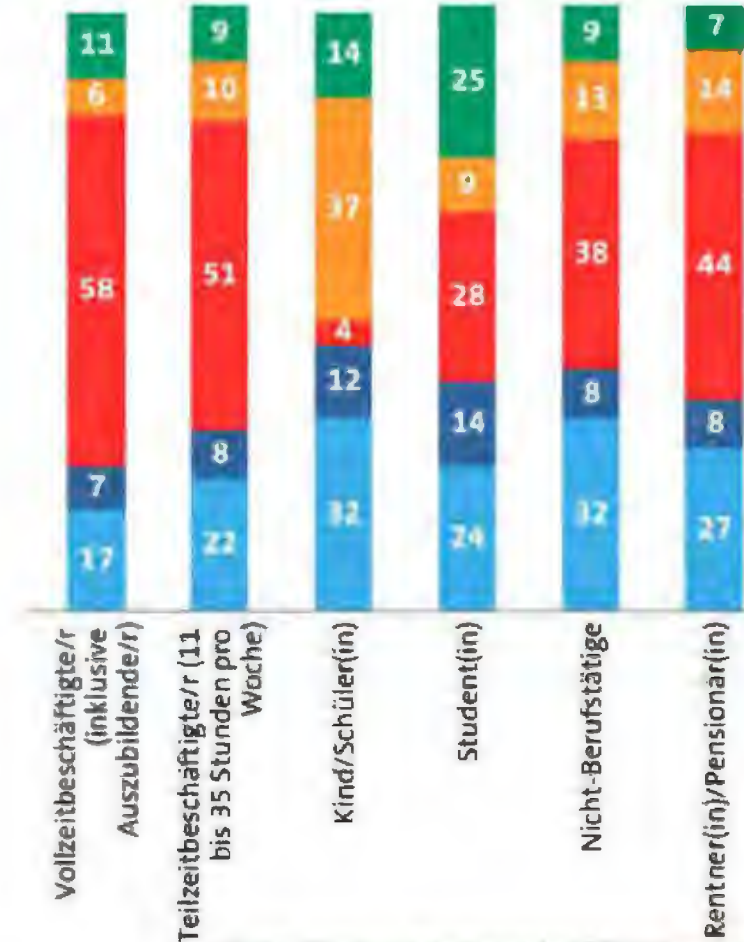
Zu Fuß



Geschlechtsspezifische Unterschiede



Unterschiede nach Tätigkeit



Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2020): Mobilität in Deutschland, Regionalbericht Hessen. Bonn

26.04.2021

Volker Bles - Fachgruppe Mobilitätsmanagement

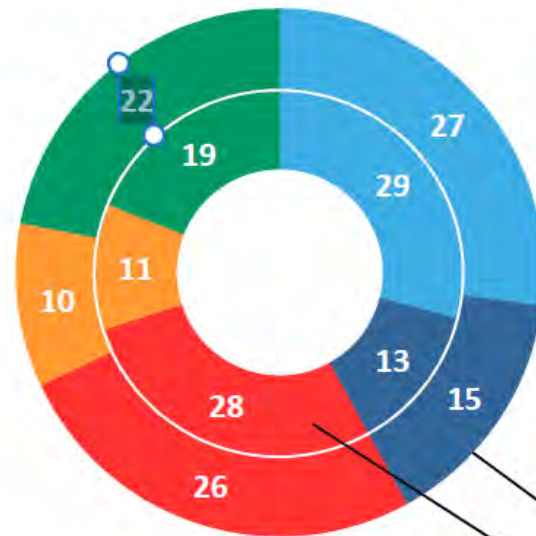
9

Modal Split in Hamburg - Verkehrsaufkommen: 2017 vor allem Zuwächse für Rad und ÖV

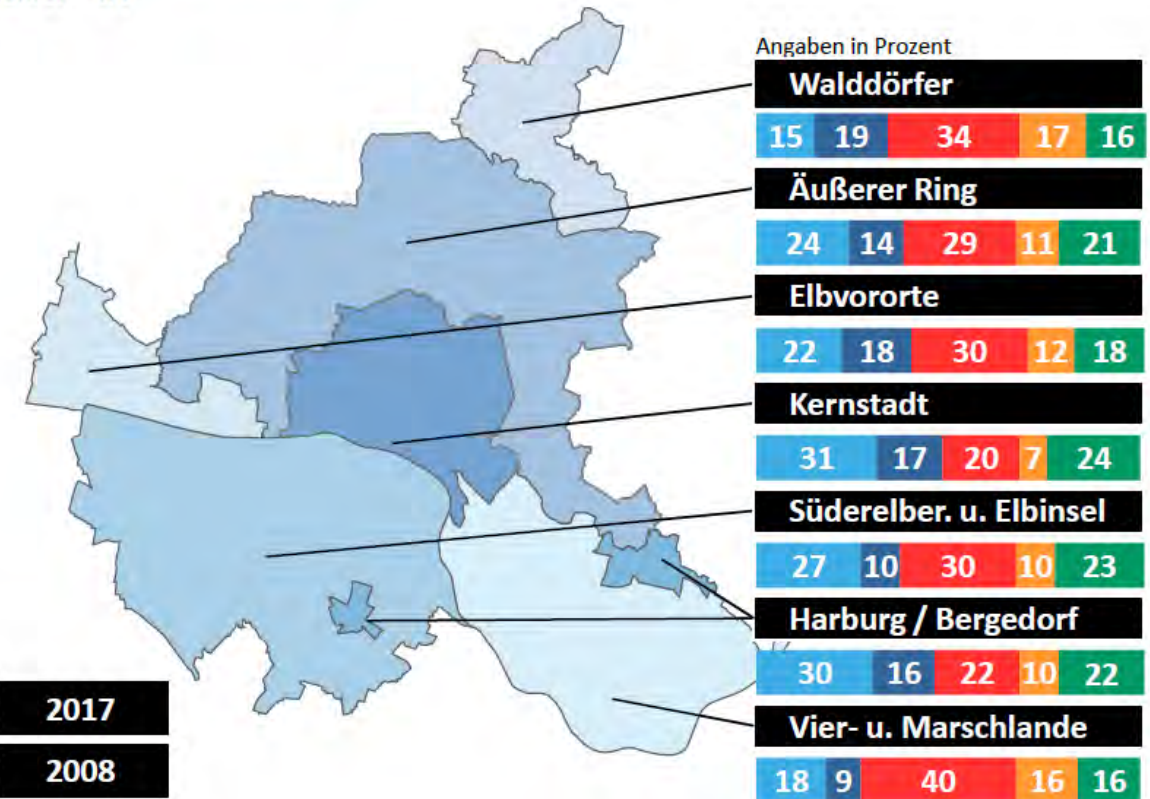


Wege, Gebiets-
klassifikation lt. Vorgabe

2017 Kernstadt:
■ Fuß 31%



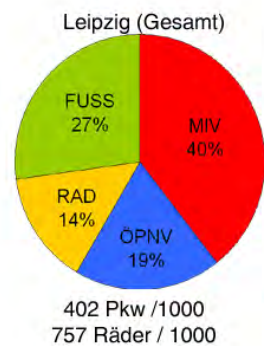
2017
2008



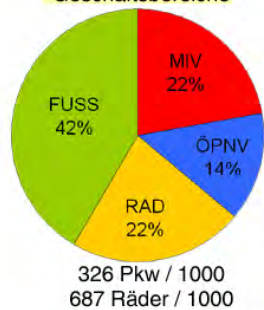
• Quelle: MiD 2017

MiD 2017 – Zentrale Ergebnisse für die Stadt Hamburg, Mai 2019

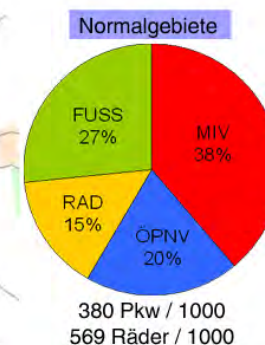
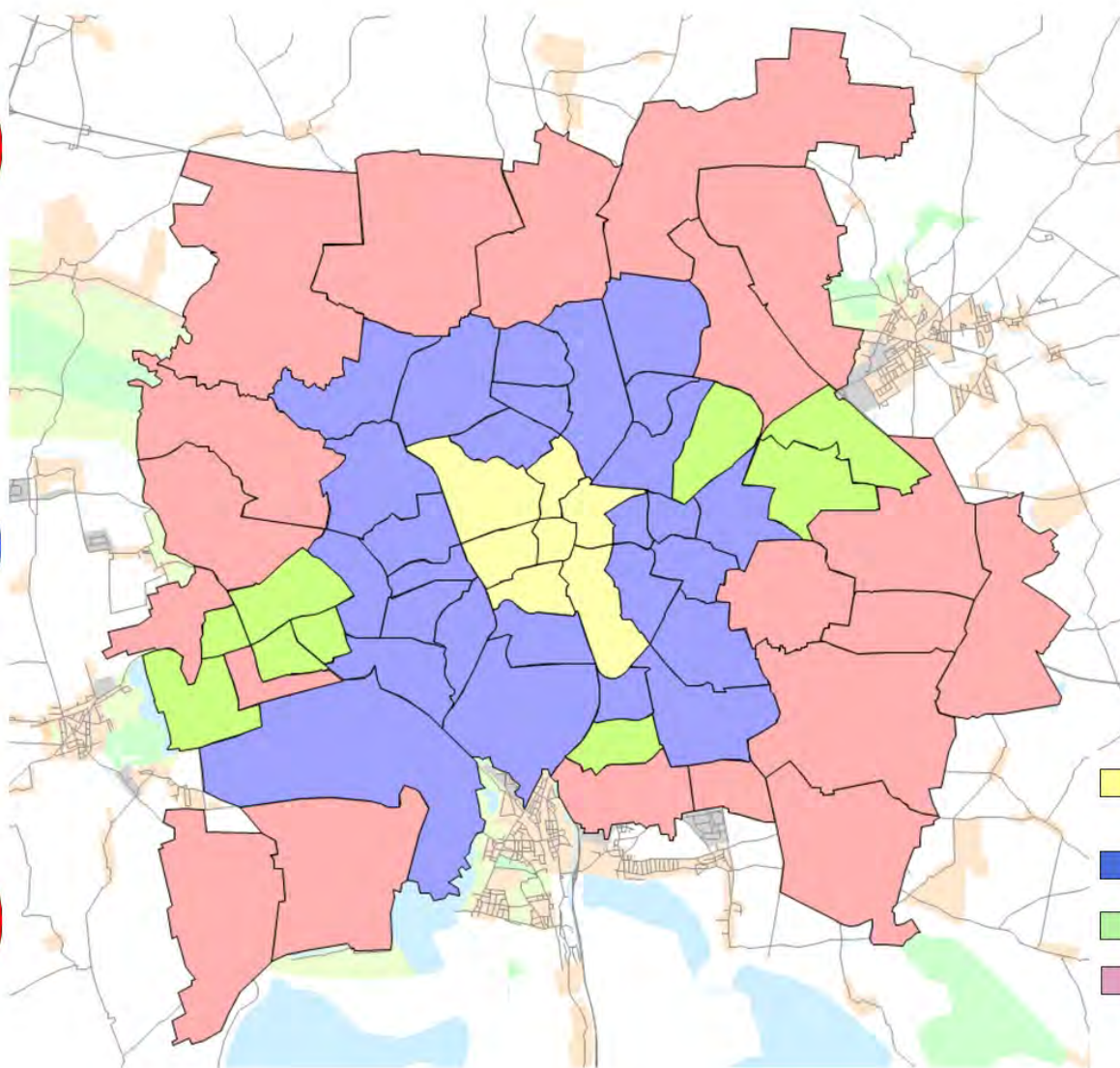
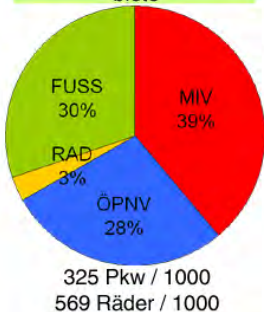
Leipzig: Verkehrsmittelwahl und Stadtgebiet



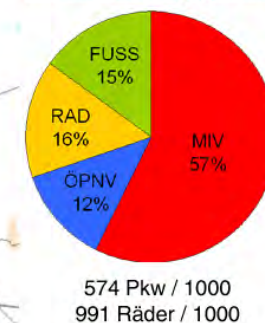
City und Citynahe Geschäftsbereiche



Periphere Großwohngebiete



Außen-/Siedlungsgebiete



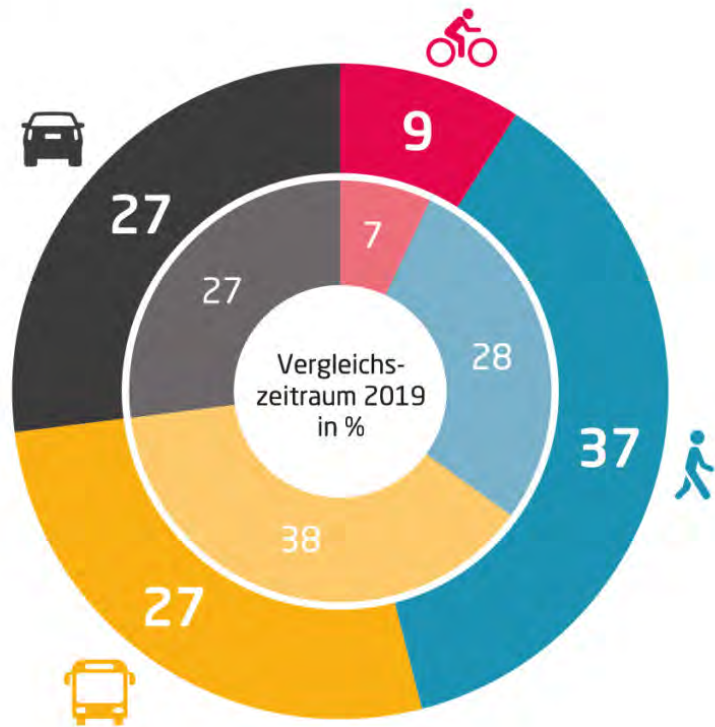
- Innenstadt und Innenstadt-nahe Geschäftsbereiche 10%
- Normalgebiete 55%
- Periphere Großwohngebiete 17%
- Außen- und Siedlungsgebiete 18%

SrV 2018

Auswirkungen Pandemie Wien

Modal Split 2020

So waren die WienerInnen unterwegs (in %):

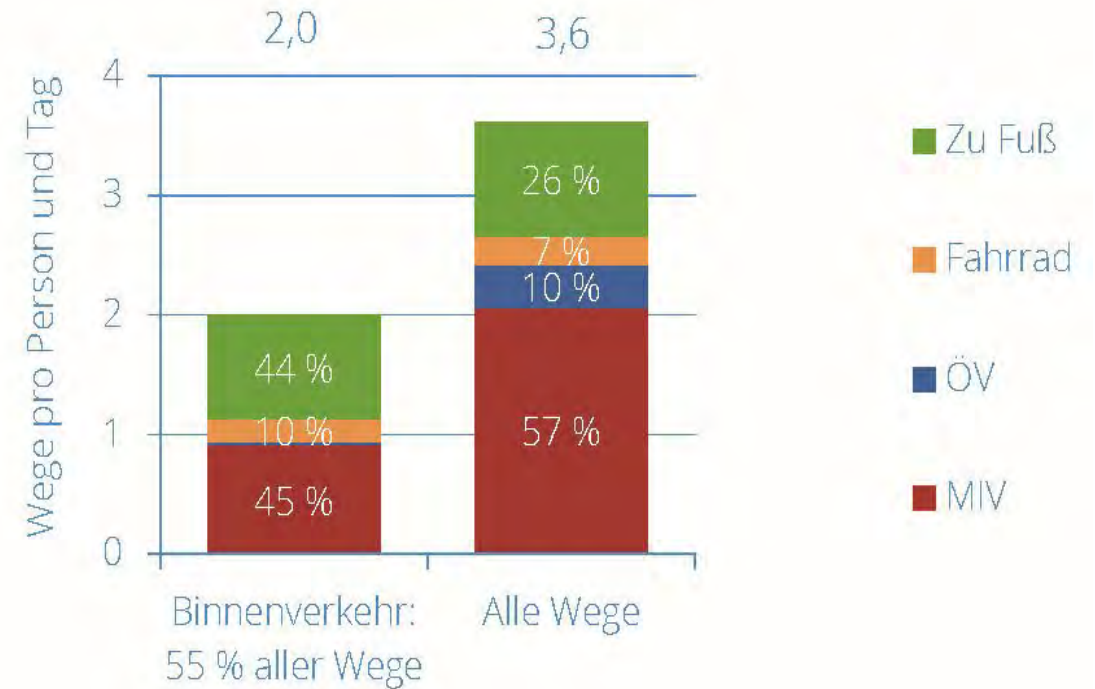


Quelle: Wiener Linien

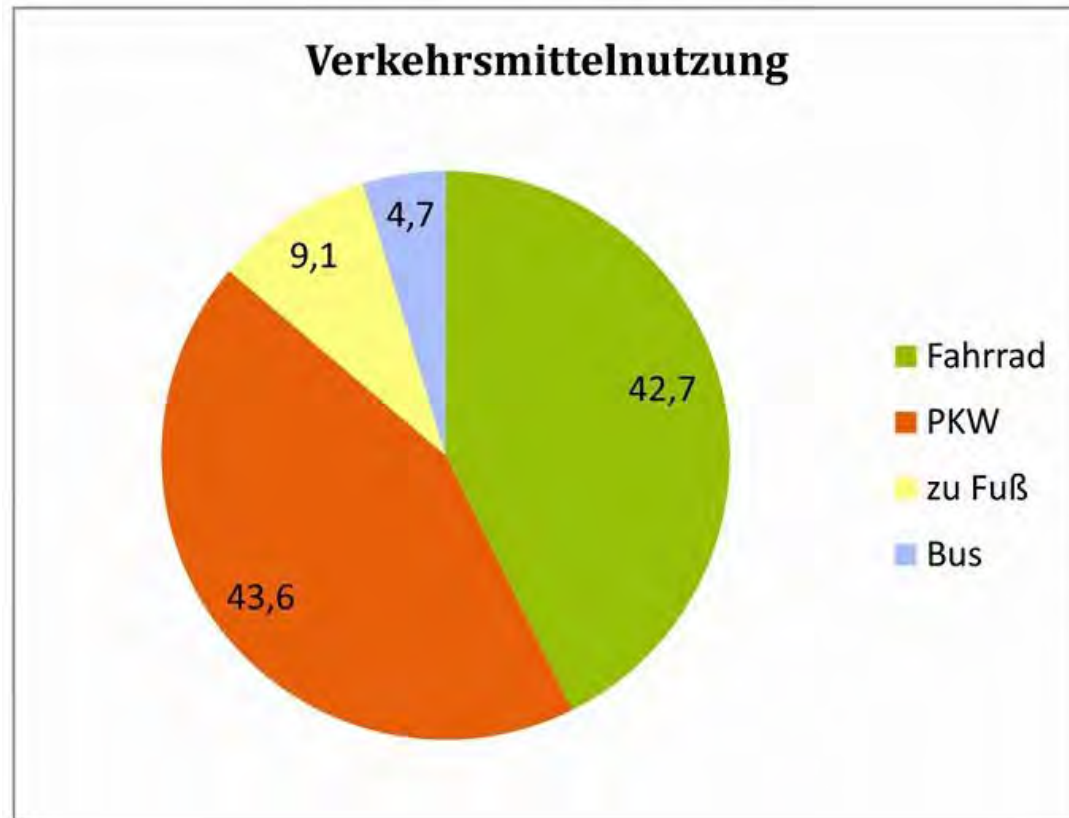
Dörfer: Kaufungen 2017

12.500 E.

Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen

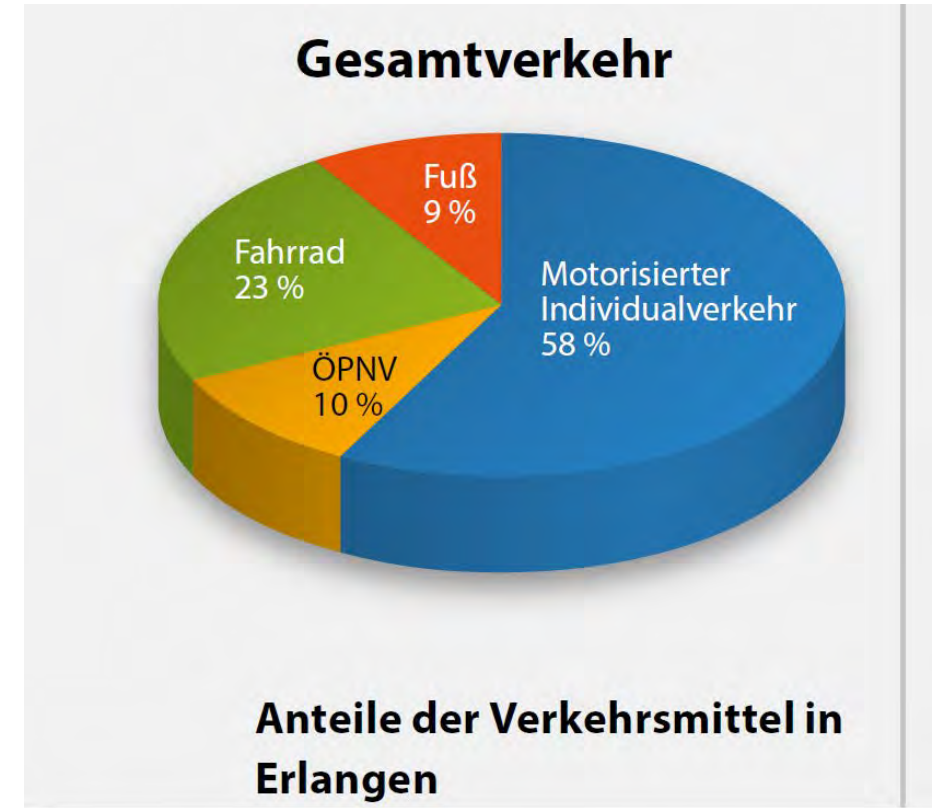


Oldenburg



Die Förderung des Radverkehrs auf Kosten des Fußverkehrs trägt nicht zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs bei.

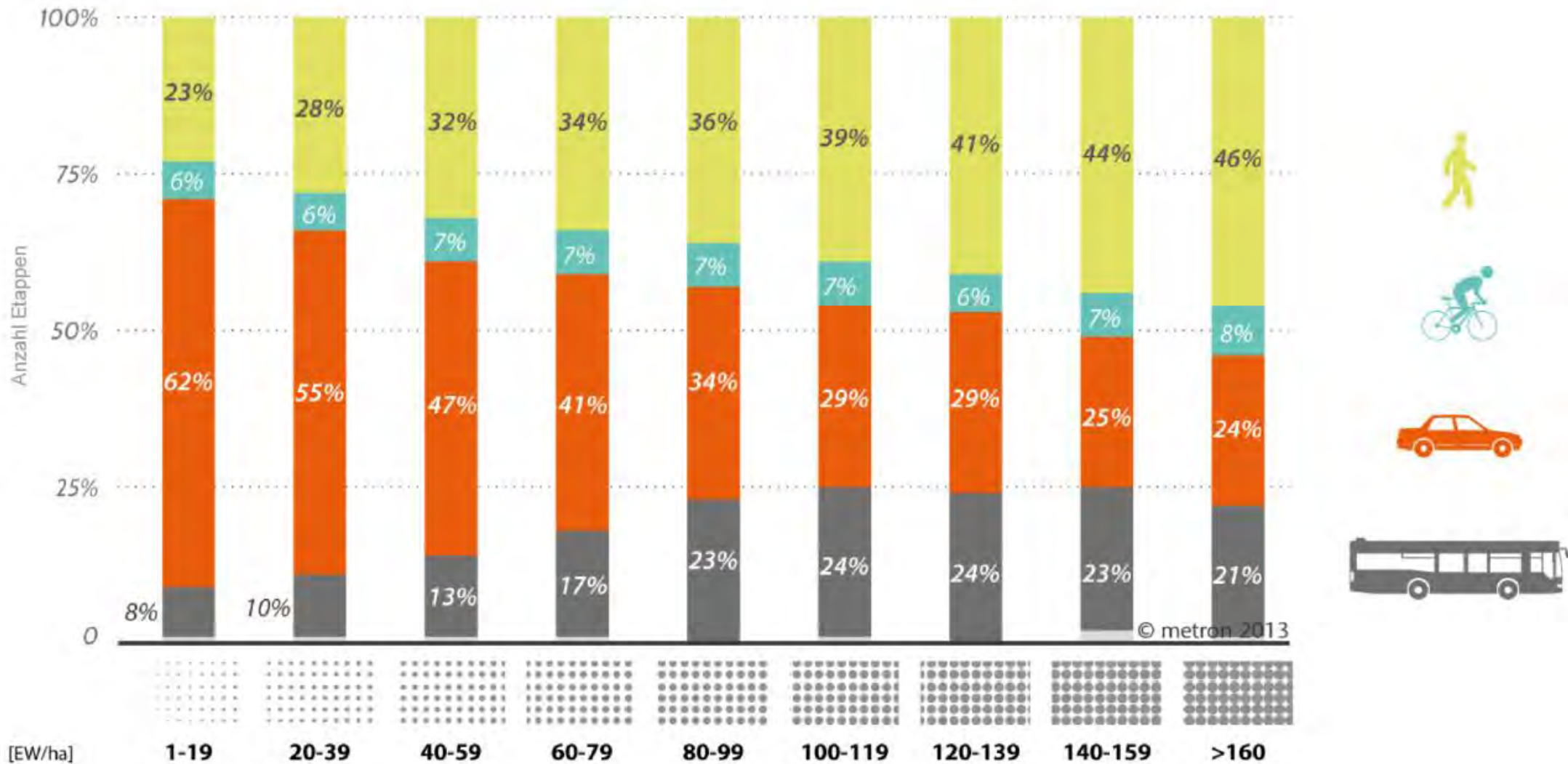
Erlangen



Gorncy, Kerstin; Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr – Erfahrungen und Lösungsansätze. Vortrag am 11.06.21.

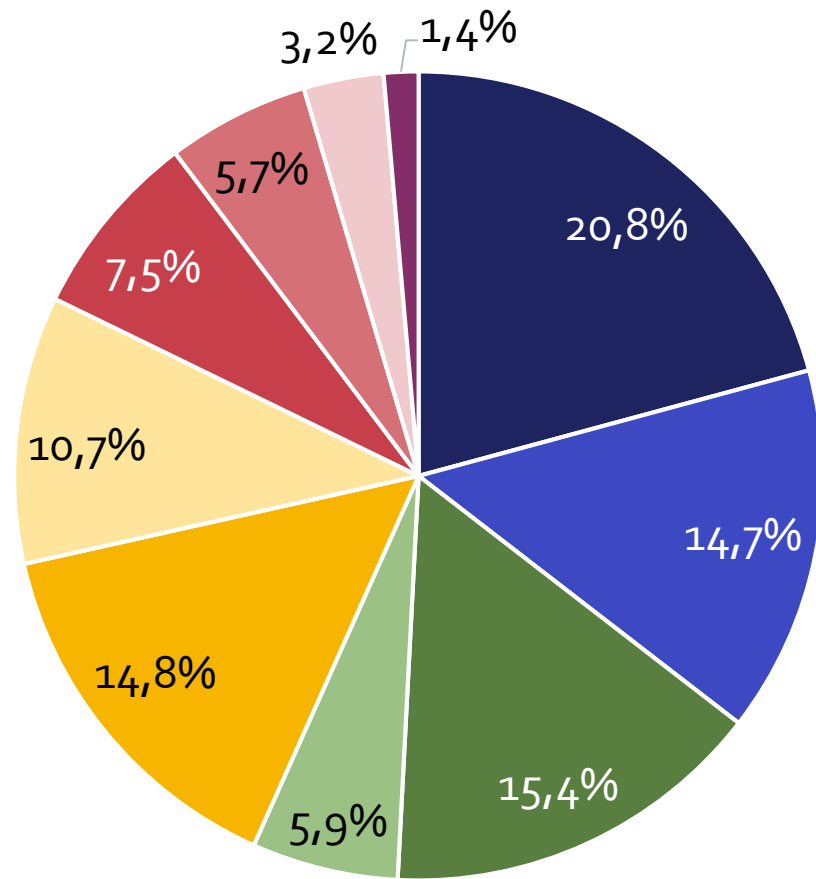
Stadt Erlangen; Mobilität in Erlangen: Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030. Erlangen 2020, S. 8

Zusammenhang zwischen Bevölkerungsdichte und Verkehrsmittelwahl (Etappenmodell)



Regli, Pascal; Fußverkehr durch verkehrs- und energiesparende Siedlungsstruktur fördern. Vortrag auf dem 2. deutschen Fußverkehrskongress in Berlin am 11./12.10.2018

Konstanz: Online-Befragung zu Probleme für den Fußverkehr



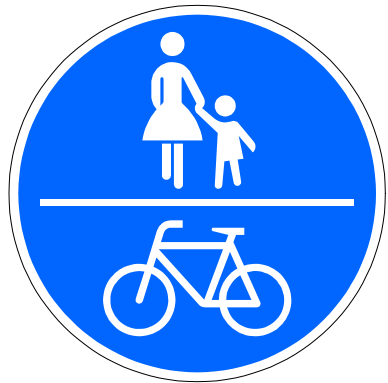
- mangelnde Beachtung von Verkehrsregeln durch Radverkehr
- andere Konflikte mit dem Radverkehr
- Konflikte mit parkenden Fahrzeugen auf Gehwegen
- mangelnde Beachtung von Verkehrsregeln durch Autoverkehr
- lange Wartezeiten an Ampeln
- zu schmale Gehwege
- fehlende sichere Querungsanlagen
- mangelhafte Barrierefreiheit
- Sonstiges
- ich sehe keine Probleme

Mehrfachnennungen möglich
n= 2.597

Legale und illegale Gehwegnutzung



„Die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr ist innerorts möglichst zu vermeiden, da Rad Fahrende akustisch kaum zu orten sind und sich insbesondere seh- und hörbehinderte Menschen auf diesen Flächen unsicher fühlen.“ (S. 42)



SCAH/72

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen



Arbeitsgruppe Straßenentwurf

Hinweise für
barrierefreie Verkehrsanlagen

H BVA



Ausgabe 2011

Sogenannte „geschützte“ Kreuzung



ADFC; So geht Verkehrswende. Berlin 2018

Problemfeld ruhender Verkehr



„Für Ihre Sicherheit“



Fußverkehr ist mehr als der Transport von A nach B

Fast alles zu Fuß erledigen zu können, ist eine wesentliche Qualität städtischen Lebens.

Urbanität, Belebtheit und öffentliches Leben ist in hervorragender Weise von Fußverkehr abhängig.

Wo er fehlt, ist es öde und leer; man kann die „Bürgersteige hochklappen“.



Ernst Ludwig Kirchner - Straße mit Passanten bei Nachtbeleuchtung

Stadt der Fußgänger



Louis Kolitz: Die Hohenzollernstraße bei Sonnenuntergang 1890 / 1900



Historische Innenstädte sind zu einer Zeit entstanden, wo der Fußverkehr die dominierende Verkehrsart war.

Das Flanieren war wichtiger Bestandteil der bürgerlichen Emanzipation, Kultur, des Selbstbewusstseins und der Selbstdarstellung

Als das Bürgertum die Macht und das Geld hatte, wurden die „Bürgersteige“ entsprechend breit und luxuriös ausgestattet.

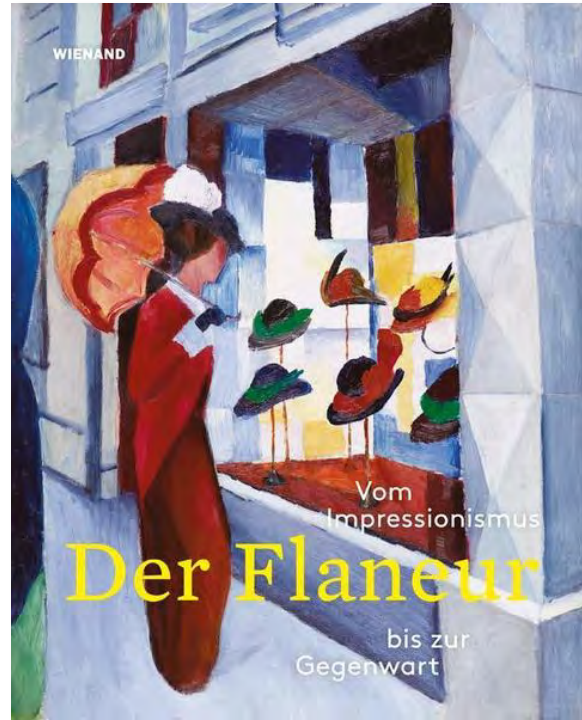
Jean Béraud
Sur le boulevard, 1880

Mobilitätskultur: Kultur des Zufußgehens



Wanderlust

Berlin
10.05.2018 – 16.09.2018



Der Flaneur
Vom Impressionismus bis
zur Gegenwart

Bonn
20.09.2018 - 13.01.2019



Wanderland

Nürnberg
29.11.2018 – 28.04.2019



November 2018

Rückgewinnung des öffentlichen Raums



Rudolphsplatz in Kassel



... und der Fußverkehr in der hessischen Landespolitik?

KOALITIONSVERTRAG

zwischen

CDU Hessen und BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN Hessen
für die 20. Legislaturperiode

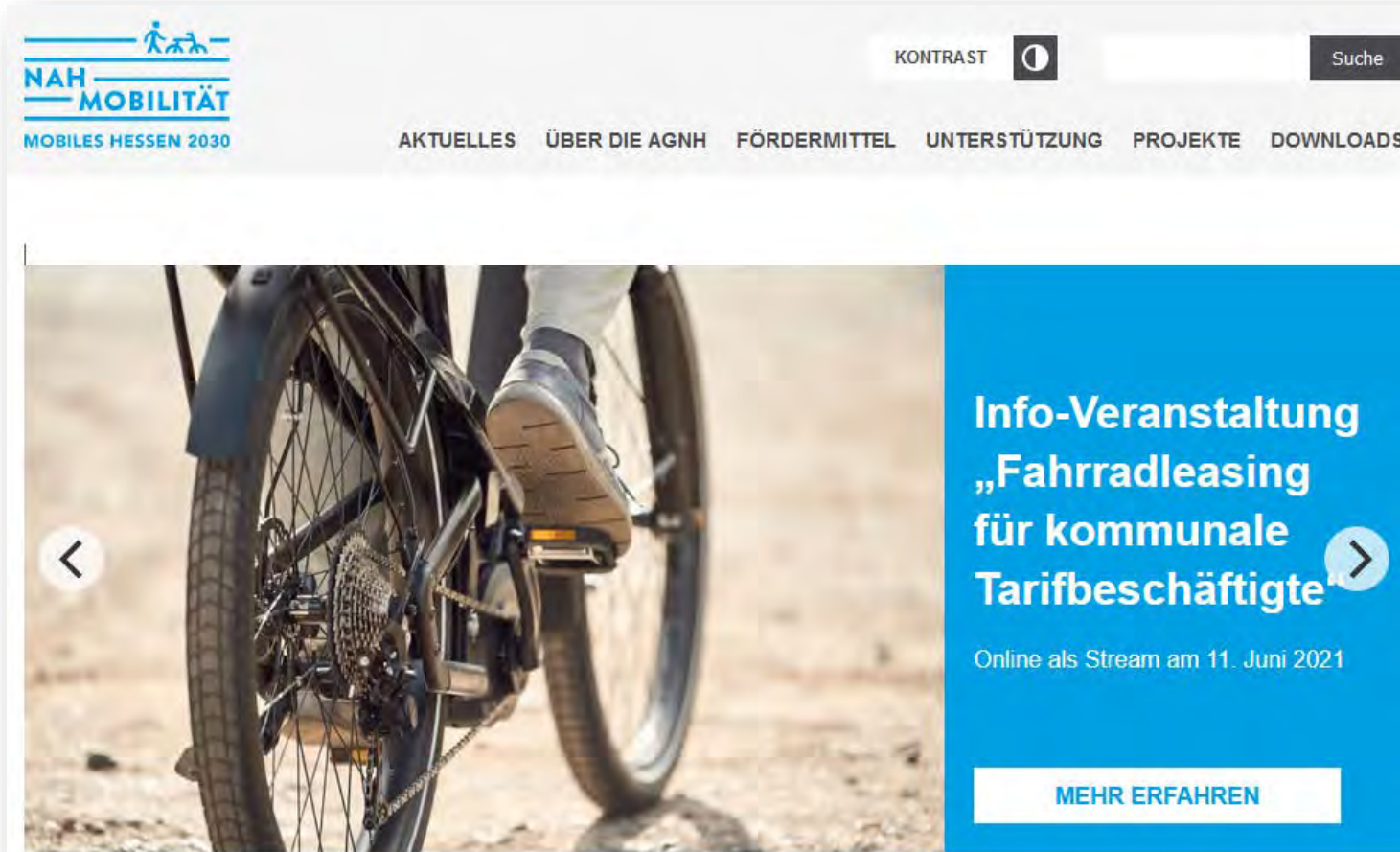
Aufbruch im Wandel

durch Haltung, Orientierung und Zusammenhalt

Wir wollen Musterlösungen für Radverbindungen einschließlich des Standards der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen), Raddirektverbindungen und Radschnellverbindungen sowie Musterlösungen für Fußverkehrsanlagen einschließlich des Standards der EFA (Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen für Bundes- und Landesstraßen) einführen und sie den Kommunen zur Umsetzung empfehlen.



Nahmobilitätsakademie



The screenshot shows the website for 'NAH MOBILITÄT MOBILES HESSEN 2030'. The navigation menu includes 'AKTUELLES', 'ÜBER DIE AGNH', 'FÖRDERMITTEL', 'UNTERSTÜTZUNG', 'PROJEKTE', and 'DOWNLOADS'. A search bar is located in the top right corner. The main banner features a close-up image of a bicycle's rear wheel and a person's foot on the pedal. The text on the banner reads: 'Info-Veranstaltung „Fahrradleasing für kommunale Tarifbeschäftigte“' and 'Online als Stream am 11. Juni 2021'. A button labeled 'MEHR ERFAHREN' is positioned at the bottom of the banner.

Zum Fußverkehr bisher keine Veranstaltung

5. NAHMOBILITÄTSKONGRESS – EINFACH MACHEN!

Programm für Donnerstag, den 1. Juli 2021
erstmals digital!

- Qualitätsstandards und Musterlösungen
- Hessen Mobil stellt sich vor – Neue Struktur
- Radabstellanlagen – Leiffaden zur Planung
- Zustandserfassung des Radnetzes in Hessen
- Radschnellverbindungen in Hessen
- Öffentlichkeitsarbeit – Angebote für Kommunen
- Novelle der StVO
- Schulisches Mobilitätsmanagement



Nach fünf Jahren
Förderung durch
die AGNH !

- Fahrradprofessuren in Hessen
- Planungs-Check Nahmobilität
- Finanzielle Förderung der Nahmobilität
- Radroutenplaner und Mängelmelder Hessen
- Radverkehr an Bundes- und Landesstraßen
- **Ideenworkshop Fußverkehr**
- Radfahren GEMEINSAM neu entdecken

Über den Tellerrand geblickt ...



Teilen
Drucken
Als PDF speichern

FUSSVERKEHR 03.07.2019

Aktionsprogramm: 1.000 Zebrastreifen für Baden-Württemberg

Fotolia.com/ defun

Handlungsanweisung zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (FGÜ) im Freistaat Sachsen

Die rechtlichen Regelungen zum Einsatz von Fußgängerüberwegen werden durch die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) auf Basis der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 26 Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) geregelt.

Um diese Regelungen zu konkretisieren, werden hiermit die erweiterten Möglichkeiten zur Anordnung von Fußgängerüberwegen aufgezeigt. Zudem wird dargelegt, was für die Planung sicherer FGÜ wichtig ist. Hierzu werden die technischen Regelwerke, wie

VOM 12.04.2021

Referentenentwurf vom 02.03.2021 zum Nahmobilitätsgesetz NRW

§ 11 Planung, Bau und Betrieb von Fußverkehrsanlagen

(3) Radverkehr und Fußverkehr sollen innerhalb der Ortslagen grundsätzlich getrennt geführt werden. Eine Mitbenutzung von Gehwegen durch den Radverkehr soll aus Verkehrssicherheitsgründen grundsätzlich ausgeschlossen werden.

Für die aktuelle Verkehrspolitik in Hessen

- Fußverkehr als wichtigen Baustein in der hessischen Verkehrspolitik und der Verwaltung verankern
- Veröffentlichungen und Seminare (z.B. „kommunale Fußverkehrsförderung“)
- Ausschöpfung rechtlicher Rahmen (z.B. Zebrastreifen, Gehwegparken)
- Öffentlichkeitsarbeit zum Fußverkehr
- Leit- und Modellprojekte zum Fußverkehr
- Sicherung von Wander- und Freizeitwegen vor Radverkehr



Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“

- Fußverkehr als eigenständiges „Verkehrsmittel“ wahrnehmen. Subsummierung unter Nahmobilität wird dem nicht gerecht. => eigenes Förderprogramm
- Radverkehrsförderung darf nicht auf Kosten des Fußverkehrs gehen.
- Bedeutung der Siedlungsstruktur wesentliches Element der Mobilitätsentwicklung (Stadt der kurzen Wege)
- Nutzbarkeit und Rückgewinnung des öffentlichen Raums als wichtiges Element der Mobilitätsplanung



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Impressum

Dieses Dokument ist Teil einer Präsentation und ohne die mündlichen Erläuterungen unvollständig

IKS Mobilitätsplanung
Universitätsplatz 12
34127 Kassel



Dipl.-Ing. Andreas Schmitz
0561 - 953 79-676
andreas.schmitz@iks-planung.de

© **IKS** Mobilitätsplanung, Kassel 2021

Kinder und Jugendliche in der Stadt sicher und selbständig mobil



Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“

Dipl.-Ing. Katalin Saary
14. Juni 2021

Kurze Vorstellung

Katalin Saary, Diplom-Bauingenieurin, Verkehrsplanerin und Moderatorin
Inhaberin des Planungsbüros MOBILITÄTSLÖSUNG, Darmstadt

Beratung von Kommunen und Verkehrserzeugern, **Moderation** und **Beteiligungen** von Veranstaltungen und Prozessen

Projekte (Auswahl): VEP Wiesbaden, IGEK Sulzbach i.T., Nahmobilitäts-Check Offenbach, Kelsterbach, Eschborn, Parkraumuntersuchungen, Fahrradstraße Langen + Griesheim, Potentialanalyse zu Radschnellverbindungen in Hessen, Rad-Hauptnetz Hessen, NVP DADINA, Radverkehrskonzept Griesheim, Schulmobilitätspläne Südhessen, Beratung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement, Schülerradrouten, Mobilitätskonzepte für Neubauvorhaben,

Engagement

- [FUSS e.V.](#) – Fachverband Fußverkehr Deutschland: Bundesvorstand seit 2019
- [SRL](#) - Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung: Vorstand seit 2019
- [FGSV](#) - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:
AK 1.1.10 – Hinweise zur Nahmobilität; [AK 2.1.4.1 „Fortschreibung Empfehlungen Fußverkehr“](#)
- [Netzwerk Schule + Mobilität](#) in Darmstadt und LK Darmstadt-Dieburg: Koordinatorin seit 2010
- Sachverständige für Kindermobilität für den [Verein Kinderfreundliche Kommunen](#) (seit 2018)
- Mitherausgeberin des [HKV – Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung](#): seit 2014



Fotos: © Katalin Saary/Mobilitätslösung

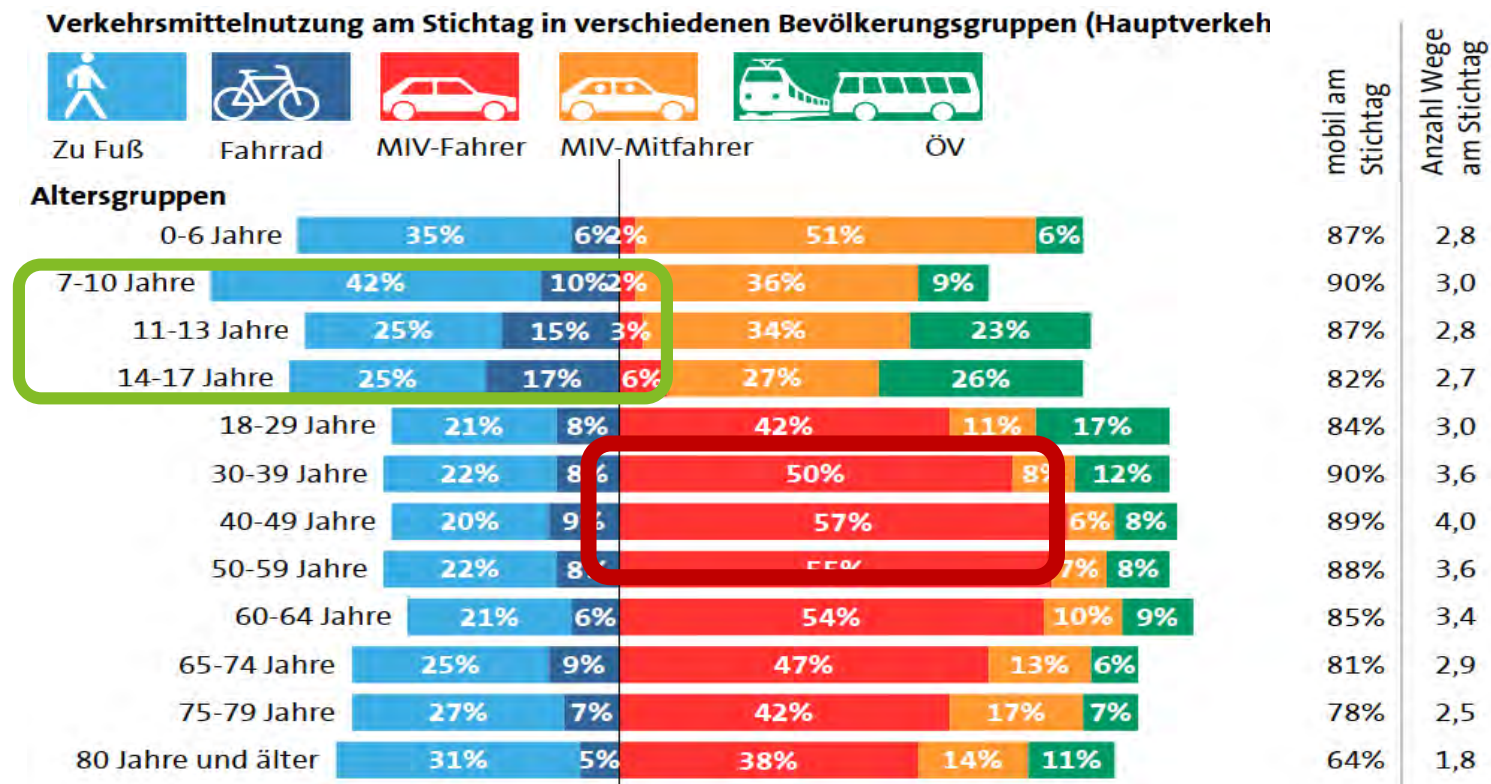
Agenda

- Ein paar Zahlen. Kinder und Jugendliche anderes mobil
- Anforderungen an Schul- und Alltagswege zu Fuß und mit dem Rad
- Defizite und Konflikte
- Was also tun?
Handlungsansätze



Wer ist wie unterwegs?

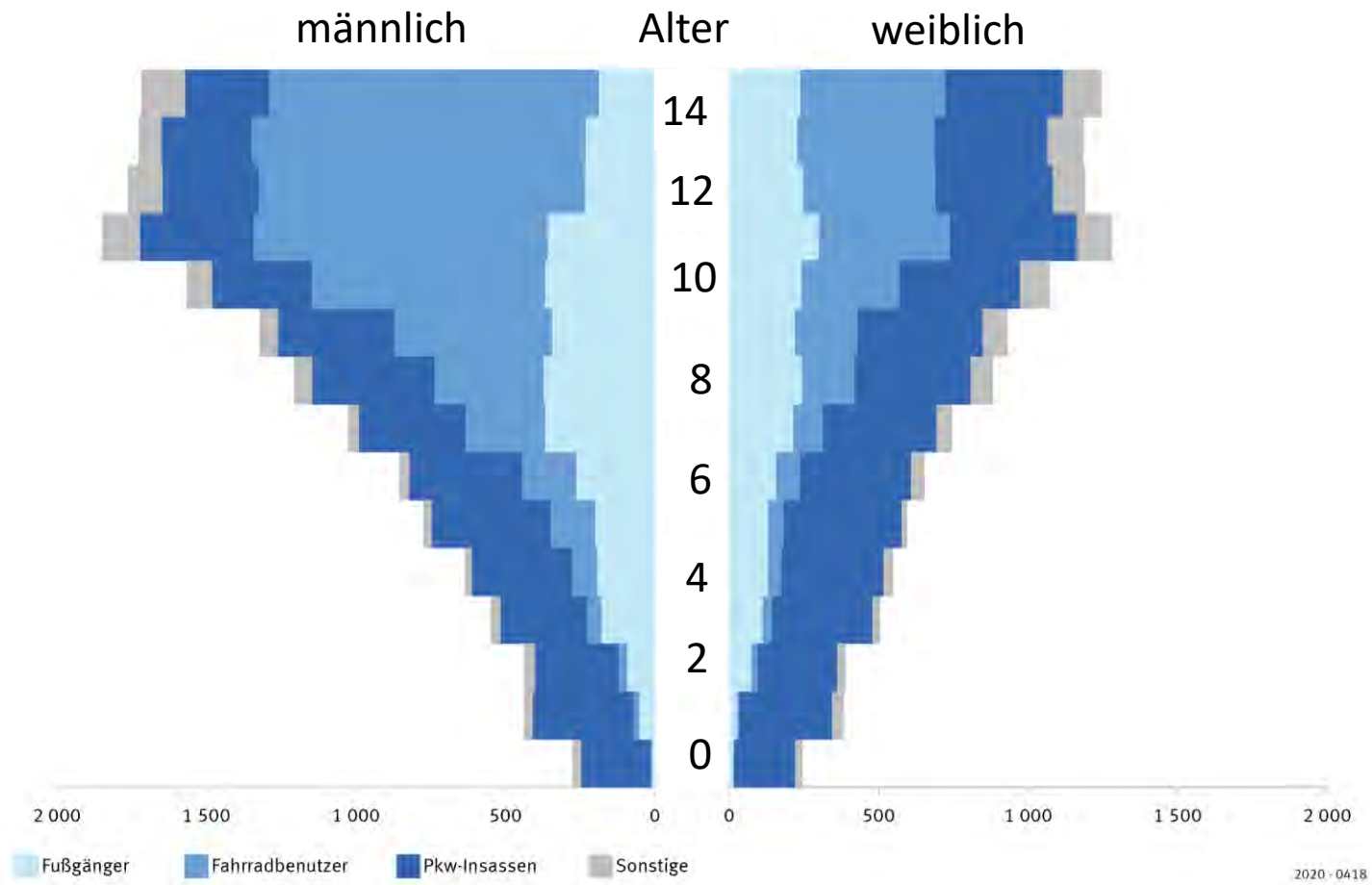
- Kinder und Jugendliche zu Fuß und Rad: 42-52%
- Elterngeneration (30-59 J.) Pkw 58-66 % (MIV-Fahrer, Mitfahrer)



MiD 2017 – Kurzreport Hessen: Ausgabe Feb. 2020

Verkehrssicherheit

Verunglückte Kinder 2019 nach Alter, Geschlecht und Verkehrsbeteiligung



Quelle: Statistisches Bundesamt, Kinderunfälle im Straßenverkehr, 2019

Kein Platz da! Was bedeutet das für die Kinder?

1970: 21,3 Mio. Kinder + Jugendliche < 18 Jahre / 19,8 Mio. Pkw

→ ca. **1,1 Kids/Pkw**

2020: 13,8 Mio. Kinder + Jugendliche < 18 Jahre (minus 1/3)/

48,2 Mio. Pkw

(mehr als verdoppelt)

→ ca. **0,3 Kids/Pkw**



Kein Platz da! Was bedeutet das für die Kinder?

Autos sind mehr, breiter und höher geworden

➤ **Weniger Platz für andere Nutzungen**

Veränderung des Pkw-Bemessungsfahrzeuges

Jahr	Länge	Breite (ohne Außenspiegel)	Höhe
2001	4,74 m	1,76 m	1,51 m
2020	4,88 m △ + 3 %	1,89 m △ + 7 %	2,00 m △ + 25%

Quelle: StVZO. Kenngrößen Bemessungsfahrzeuge, eigene Berechnungen



Foto: © Katalin Saary/Mobilitätslösung

Kein Platz da! Was bedeutet das für die Kinder?

Verkehrs- und Siedlungsstruktur auf automobiler Gesellschaft ausgerichtet

- Vernetzung der Spielräume ungenügend
- Mobilitätsquoten sinken
- soziale und motorische Kompetenzen nehmen ab
- Zunahmen von gesundheitlichen Problemen, u.a. Übergewicht, psychische Erkrankungen
- Steigerung von Ängsten - vor allem der Eltern



Anna Hartmann-Hilter, Jg. 3a, Käthe-Kollwitz-Schule



Lena Tomann, Jg. 3a, Käthe-Kollwitz-Schule

Platz da! Raum für Kinder schaffen

Was Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmermehr

Bewegung ist Grundvoraussetzungen für

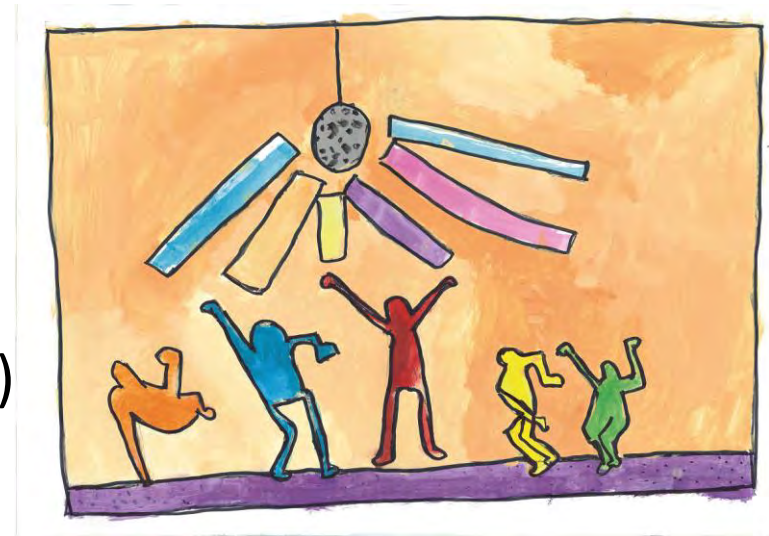
- Motorik
- Sozialkompetenz
- Verkehrskompetenz
- Lernfähigkeiten
- Verkehrsverhalten



Platz da! Kinderrechte ernst nehmen

- **UN-Kinderrechtskonvention:** Kinderrechte sind Menschenrechte
→ Kindeswohl und die Rechte der Kinder sind bei allen Maßnahmen vorrangig zu berücksichtigen (Art. 3)

- **AGENDA 21 / Bildung**
- **Europäische Charta** über die Beteiligung der Jugendlichen am Leben der Gemeinden und Regionen
- **Kinder- und Jugendhilfegesetz (KJHG)**
- **Hessische Gemeindeordnung**
- **Baugesetzbuch (BauGB)**



Amina, Schule im Angelgarten, Kl. 4c

→ Grundgesetz, StVO ... kennen (noch) keine speziellen Kinderrechte

Schulisches Mobilitätsmanagement



➔ **Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement**

www.besserzurschule.de

Schulisches Mobilitätsmanagement

Motivation und Ziele

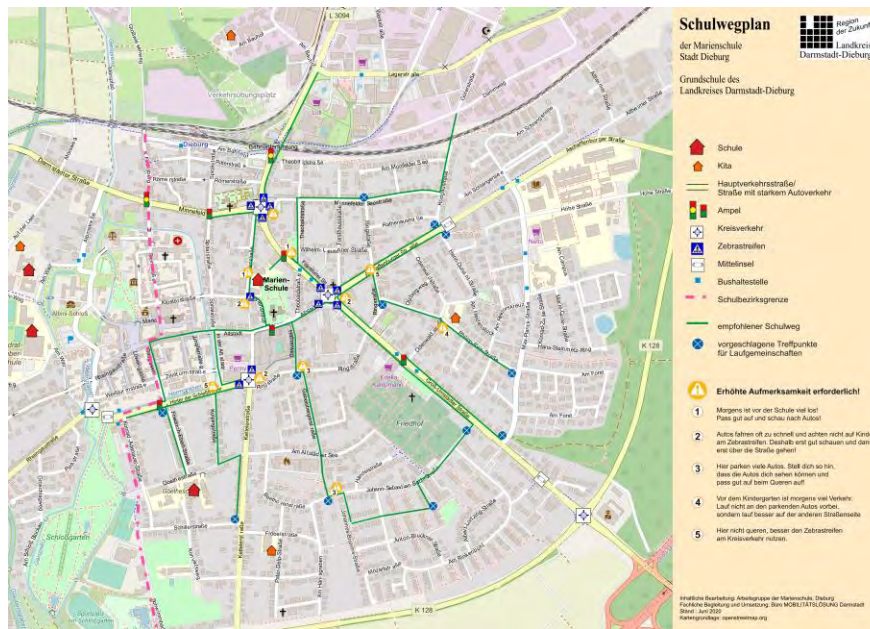
- Sichere Schulwege für Kinder und Jugendliche
- Bewegte Kinder sind ausgeglichener und konzentrierter
- Gemeinsame Wege ohne elterliche Kontrolle stärken die Sozialkompetenz
- umwelt- und klimafreundliche Wege zu Fuß und mit dem Rad
- Frühzeitiges Erlernen von Mobilitätsoptionen



Schulmobilitätsplan adressiert Schule, Eltern und Kommune

Drei Ergebnisse

- **Schulwegplan**, in Hessen verbindlich bis Klasse 7
- **Handreichung** für die Schulen für eine dauerhafte Qualitätssicherung von Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung
- Empfehlungen zu **Maßnahmen** in kommunaler Verantwortung



Maßnahmen		Akteure
Kommunale Maßnahmen: Infrastruktur		
11	Mit Minikreisell Marienstraße/Klosterstraße Wendemöglichkeit schaffen	Stadt
12	Kreisverkehre Frankfurter Straße: Bepflanzung neu anordnen, um Sicht auf und von Kinder sicherzustellen	Stadt
13	Aschaffenburger Straße: Neue Querung in Höhe Ringstraße anlegen	Stadt
14	Schulwegmarkierung erneuern	Stadt
15	Straßenmarkierung „Achtung Kinder!“ erneuern	Stadt
16	Abstellanlagen für Roller und Fahrräder erneuern und Anzahl an Bedarf anpassen	Schulträger
Kommunale Maßnahme: Verkehrsorganisation		
V1	Eltern-Haltestelle einrichten um Hol-Bring-Verkehr zu ordnen	Stadt, Schule
V2	Parkverhalten regelmäßig kontrollieren und ahnden	Stadt
V3	Geschwindigkeitsmessungen und Dialogdisplays auch in Wohnstraßen	Stadt

Platz da! Kinder sind Experten in eigener Sache

Typische Probleme auf (Schul-)Wegen...

...zu schmale Gehwege durch Gehwegparken und/oder Mülltonnen



Fotos: © Katalin Saary/Mobilitätslösung

Platz da! Kinder sind Experten in eigener Sache

Typische Probleme auf (Schul-)Wegen...

...zugeparkte Querungen und damit fehlende Sicht (Unfallgefahr!)



Fotos: © Katalin Saary/Mobilitätslösung

Platz da! Sichere Schulwege und Spielraumvernetzung

Eigenständige **Kinder und Jugendliche brauchen**

- **Wegenetze für selbstständige Erreichbarkeit** von Schule und formellen und informellen Freizeitzielen (u.a. Plätze, Parks) zu Fuß und dem Rad
- attraktive, sichere und barrierefreie **Verkehrsinfrastruktur**
- **Information und Beteiligung von Kindern und Jugendlichen** für Akzeptanz und zielgenaue Planung



Fotos: © Katalin Saary/Mobilitätslösung

Sicher Queren auf Kinderwegen an Ampeln und mehr

Optionen zur Sicherung der Fahrbahnquerung von Fußgänger:innen im Innerortsbereich:

- signalisierten Fußgängerfurten (mit Ampeln)
- Zebrastreifen (Fußgängerüberweg/FGÜ)
- Mittelinseln/ Mittelstreifen mit guten Sichtbeziehungen
- Fahrbahneinengungen mit vorgezogenen Seitenräumen (i.d.R. in Erschließungsstraßen)



Foto: © Katalin Saary/Mobilitätslösung

Kinderfreundliche Signalisierung

- **Grünzeiten sind für Kinder oft zu kurz**
 Bemessung nach RilSA: „Normal“-Geh-Geschwindigkeit 1,2 m/s
 → für Kinder besser 0,8 -0,9 m/s
 → Gruppen durch Induktion berücksichtigen (längere Grünzeit)
- **Wartezeit > 30 s.** werden bereits als lang empfunden!
- **Aufstellflächen** oft zu gering dimensioniert
- **Unfallgefahr** durch gemeinsame Freigabe mit abbiegenden Kfz



Foto: © Katalin Saary/Mobilitätslösung

Sichtfelder Freihalten für sicheres Queren

Zugeparkte Ecken sind ein **Sicherheitsdefizit**
 → Verbindlich Freihalten von **Sichtfeldern an Querungsstellen**

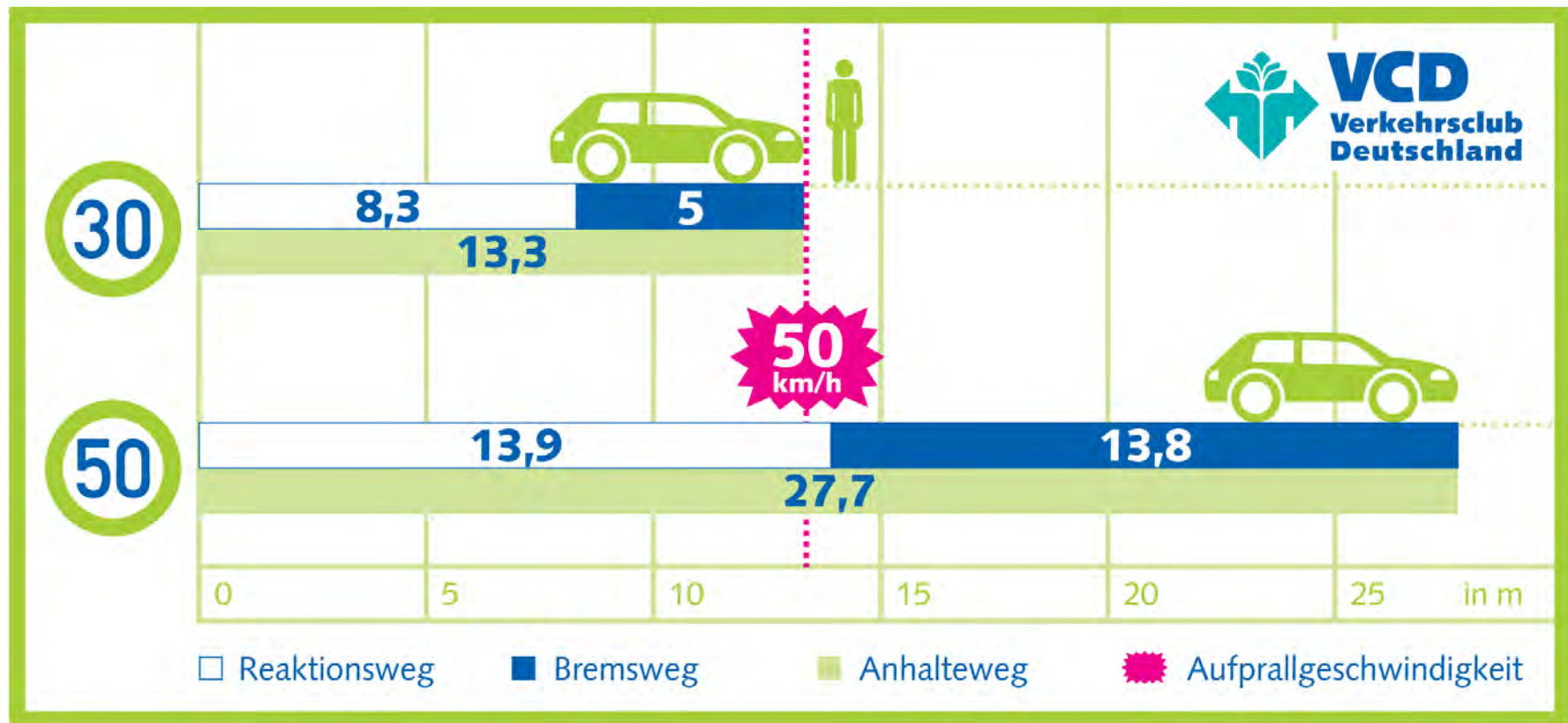


Tabelle 5: Sichtfelder an Querungsanlagen

Kfz-Geschwindigkeit	V_{zul} [km/h]	30	40	50
Sichtweite S_W	S_W in m	30	35	50
Haltesichtweite S_H	S_H in m	15	25	35
Freizuhalten ohne vorgezogene Seitenräume	F_{an} in m	10	15	20
	F_{ab} in m	5	10	15
Freizuhalten mit vorgezogenen Seitenräumen) ¹⁾	F_{an} in m	5	8	12
	F_{ab} in m	3	4	6
Mindestwert: $F_{an/ab} \geq B/2$				

¹⁾ Bei Vorsprüngen von mehr als 30 cm (max 70 cm) vor die Begrenzungslinie der Sichthindernisse gilt der Mindestwert von $B/2$, an Fußgängerüberwegen der Mindestwert der StVO von 5 m vor dem Überweg.

Mehr Sicherheit durch Tempo 30 auf Schulwegen



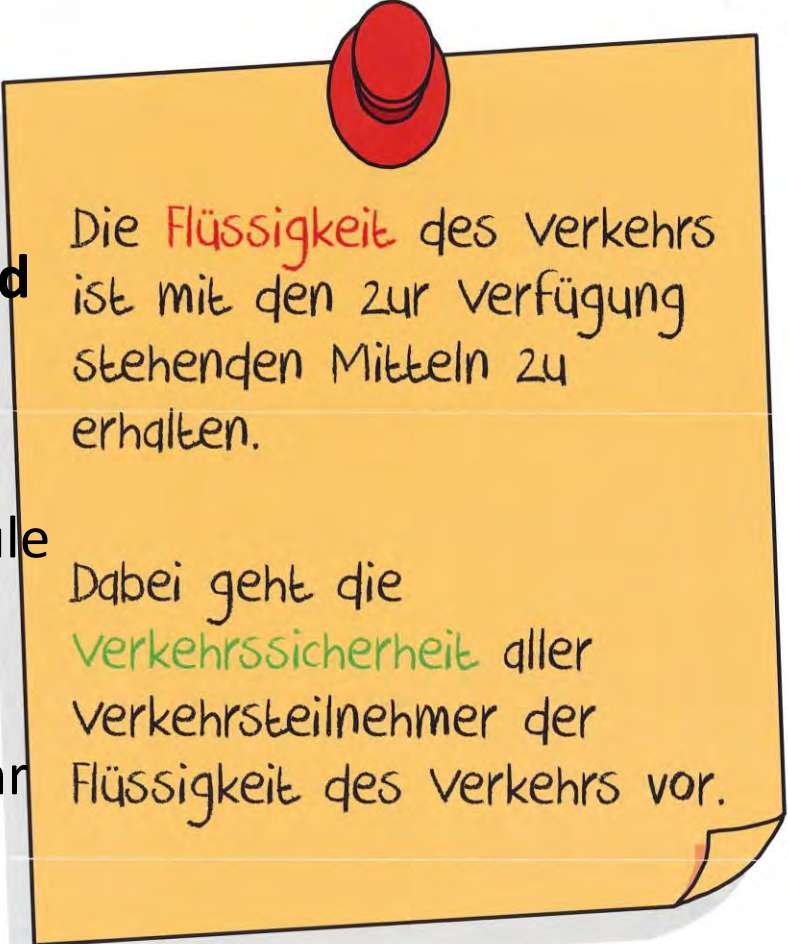
© VCD e.V., Berlin, 2012, www.vcd.org

StVO umsetzen!

Zum Beispiel §§ 39 bis 43: Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, Ziffer 1.2

Das kann auch bedeuten:

- Mehr Tempo 30 im Umfeld von Schule und Kitas
- kurze Umlaufzeiten für kurze Wartezeiten auch für den Fußverkehr
- Signalisierung immer mit Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs
-



Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten.

Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.

Auszug aus der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 22. 10.1998 in der Fassung vom 11.11.2014 zu §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen Ziffer 1., Nummer 2. (Randnummer 5).

FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland, Exerzierstr. 20, 13357 Berlin-Mitte, Telefon/AB 030 / 492.74.73, Fax 030 / 492.79.72, info@fuss-ev.de.
Weitere Informationen zum Thema finden Sie unter www.fuss-ev.de > Themen > Verkehrssicherheit für Fußgänger und www.geh-recht.de.

Stadtgestaltung für und mit Kinder und Jugendliche

- Kinder nutzen den öffentlichen Raum stärker als Erwachsene
- Die eigenständige Mobilität ist eine gesunde Entwicklung wichtig
- Dafür müssen die Rahmenbedingungen geschaffen werden:
 - Entschleunigung des Autoverkehrs
 - sichere und attraktive Verbindungen
 - Straßen und Plätze **mit einer hohen Nutzungsvielfalt**
- Selbstverständliche Beteiligung von Kindern und Jugendlichen

Lebensräume für Kinder und Jugendliche sind der Schlüssel zu Urbanität und Lebensqualität in den Städten und Gemeinden und helfen „die Menschen wieder auf die Füße“ zu bekommen.

Setzen Sie sich ein Ziel

„Messen“ Sie Ihre Städte daran, wie gut und sicher Kinder, als die Kleinsten der Gesellschaft, sich in ihr bewegen und aufhalten können.



Fotos: © Katalin Saary/Mobilitätslösung