Universität Stuttgart

Dichte, Versorgung und Mobilität - internationale und nationale Erfahrungen -

Prof. Dr. Jörn Birkmann

ireus

Eingangsbemerkungen

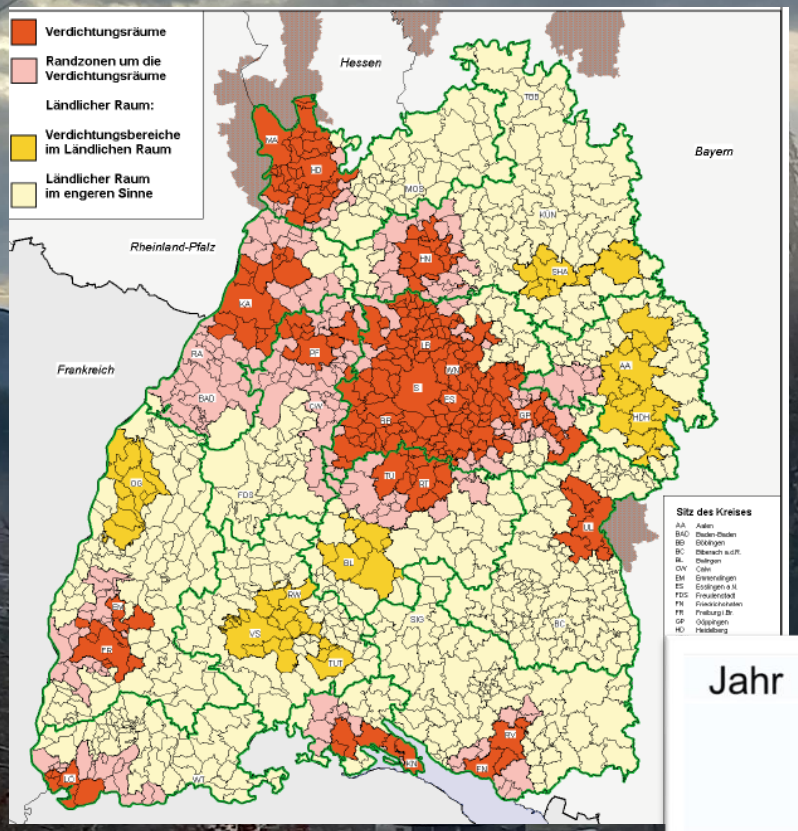
- Wechselwirkungen zwischen Raumstruktur und Verkehr müssen eine höhere Aufmerksamkeit erhalten, da die Erreichbarkeit von Zielen auch von der Raumstruktur abhängt.

- Die effektive Verknüpfung wird gehemmt durch unterschiedliche Bedingungen für Landes- und Bundesförderung sowie sehr komplexe Ausschreibungs- und Vergabeverfahren.

- Fördertatbestände (Fördersätze) fokussieren einzelne Infrastrukturen oder Sektoren (Straßenbau, Radwege, S-Bahntrassen, Städtebauförderung).

- Der zukünftige Landesentwicklungsplan und das geplante Mobilitätsgesetz bieten wichtige Ansatzpunkte für eine bessere Verknüpfung.

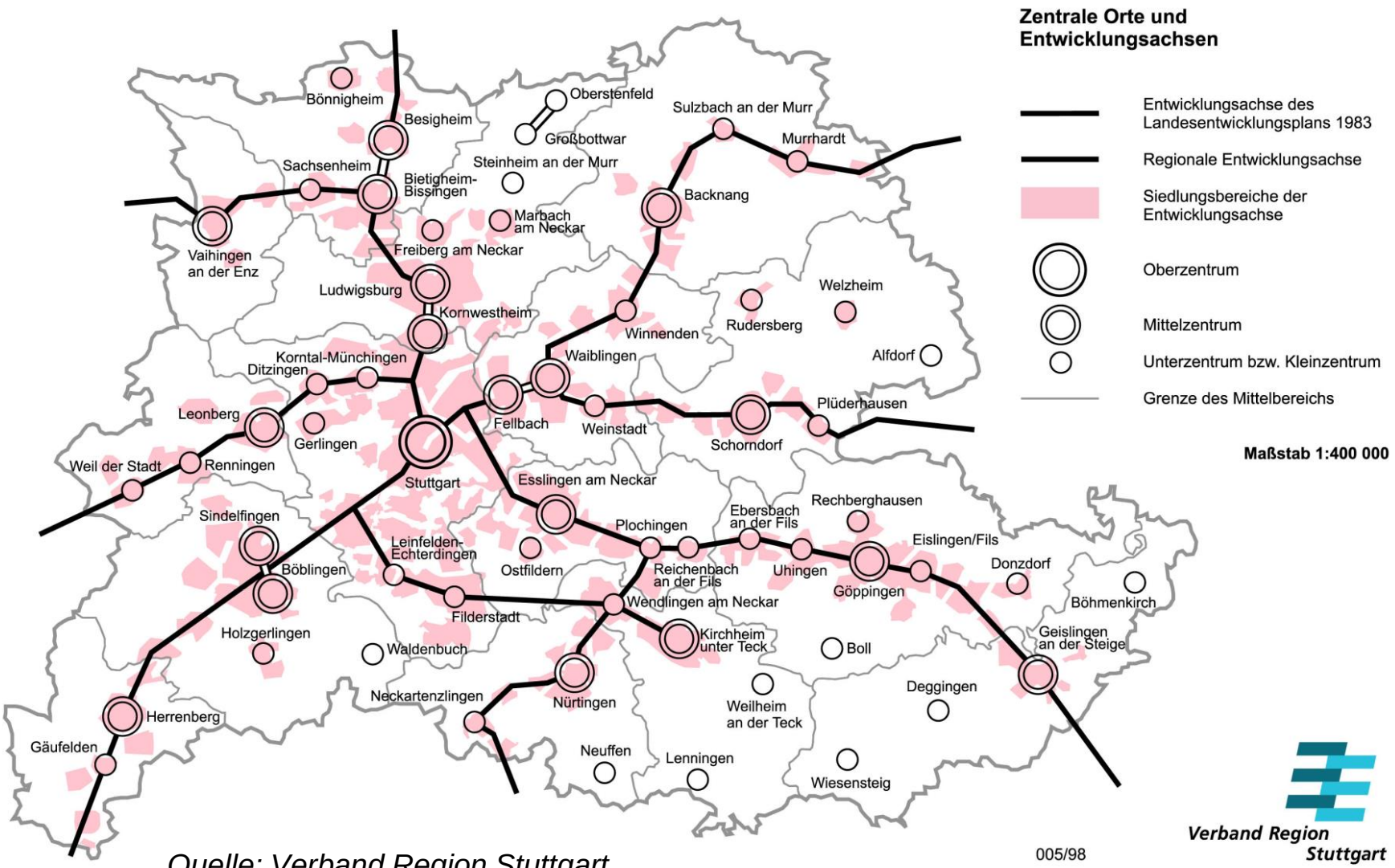
Raumstruktur und Durchschnittsalter



Jahr	Baden-Württemberg	**Verdichtungs-raum**	Randzone	**Ländlicher Raum**
1996	39,4	40	38,9	38,7
2001	40,4	40,9	40,1	39,8
2006	41,7	42	41,6	41,3
2011	42,8	42,7	43,2	43
2016	43,3	42,9	43,9	43,7
2021	43,8	43,3	44,5	44,3

Quelle:
Abb.1: LEP 2002
Abb.2: StaLa 2022

Ansatzpunkte: nachhaltige Raum- und Verkehrsentwicklung



Quelle: Verband Region Stuttgart

Zentrale-Orte, Dichte und Mobilitätsoptionen

2.4.0.8 (Z) Freiraumsicherung / Bruttowohndichte	Zur Reduzierung der Belastung von Freiräumen durch neue Siedlungsflächeninanspruchnahme ist bei allen Neubebauungen eine angemessene Bruttowohndichte festzulegen. In der Region werden für neu zu erschließende Wohnsiedlungen die folgende Werte vorgegeben:	
	Oberzentrum	90 EW*/ha
	Schwerpunkte des Wohnungsbaus	90 EW*/ha
	Mittelzentren	80 EW*/ha
	Unterzentren	70 EW*/ha
	sonstige Gemeinden mit verstärkter Siedlungstätigkeit	60 EW*/ha
	Gemeinden beschränkt auf Eigenentwicklung im Verdichtungsraum und der Randzone um den Verdichtungsraum	55 EW*/ha
	übrige Gemeinden beschränkt auf Eigenentwicklung	50 EW*/ha

Quelle: Verband Region Stuttgart

- Steigenden Mobilitätsoptionen in höherrangigen Zentrale-Orte-Kategorien
- Weiterentwicklung der regionalplanerischen Dichtewerte für Neubau in zentralen Orten
- *Erhöhung der Dichtewerte an besonders verkehrsgünstig gelegenen Standorten*

Siedlungsbereiche mit besonderer verkehrlicher Eignung

- **Vorschlag für einen zusätzlichen Plansatz**

Die in der Raumnutzungskarte (gebietsscharf) dargestellten Siedlungsbereiche mit besonderer verkehrlicher Eignung haben ein besonderes Potenzial zur Reduzierung der Klimabelastung durch den Verkehr und zur Vermeidung von Überlastungen des regionalen Verkehrsnetzes. Insofern sind sie bevorzugt zu entwickeln und mit einer höheren Dichte aufzusiedeln.

Quelle: Friedrich, Birkmann, Vallée, et al. 2018

Güteklassen für den öffentlichen Verkehr - Österreich -

Prof. Dr.-Ing. habil. Jörn Birkmann, joern.birkmann@ireus.uni-stuttgart.de

ÖV-Güteklassen: Erreichbarkeit und Bedienungsqualität

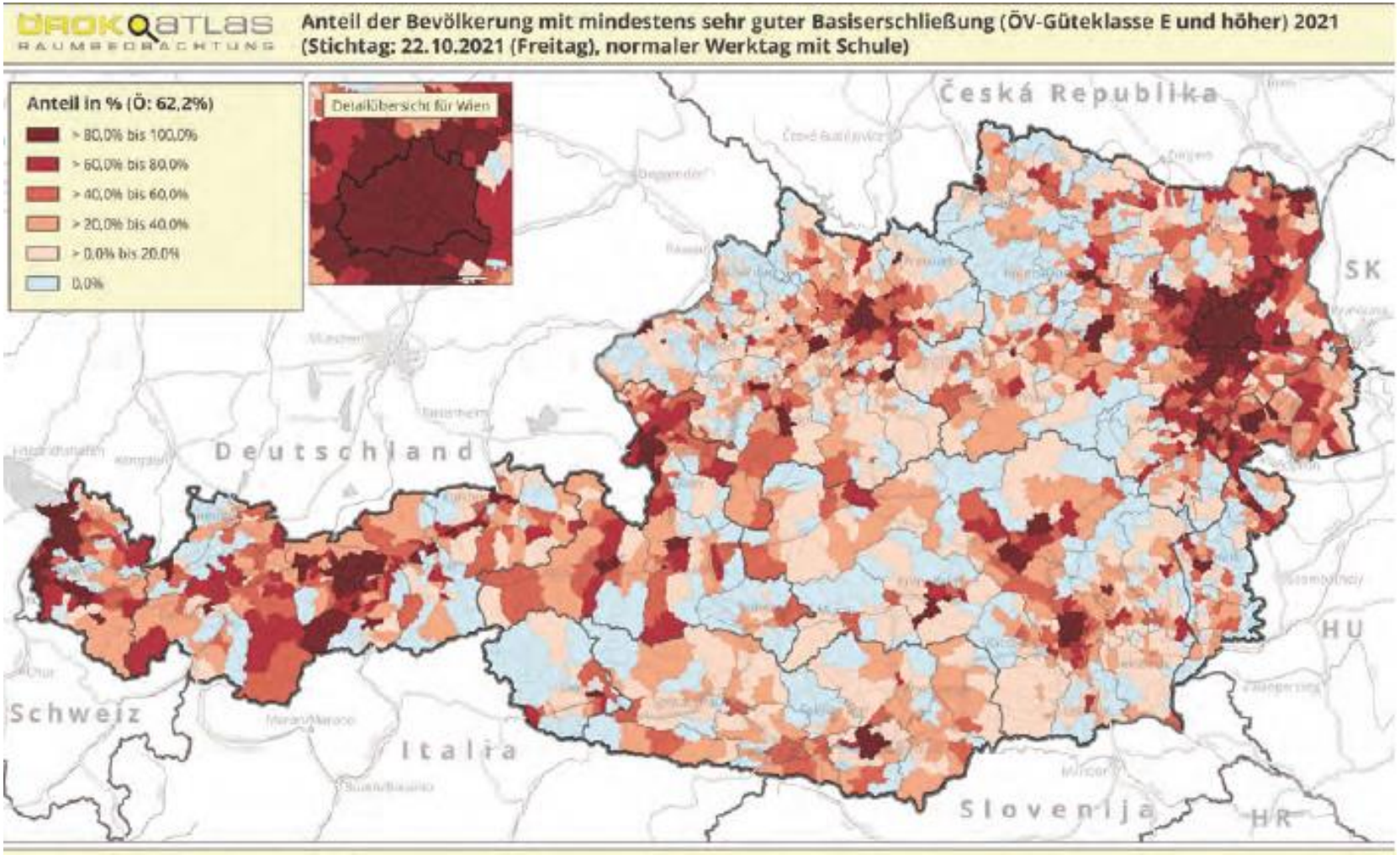
Güteklassen mit Qualitätsbeschreibung und räumlicher Zuordnung

Güteklasse	Qualitätsbeschreibung	Räumliche Zuordnung
A	Höchstrangige ÖV-Erschließung	städtisch
B	Hochrangige ÖV-Erschließung	städtisch
C	Sehr gute ÖV-Erschließung	städtisch/ländlich, ÖV-Achsen, ÖV-Knoten
D	Gute ÖV-Erschließung	städtisch/ländlich, ÖV-Achsen, ÖV-Knoten
E	Sehr gute Basiserschließung	ländlich
F	Gute Basiserschließung	ländlich
G	Basiserschließung	ländlich

Quelle: ÖROK 2022

Klassen sind im Zusammenhang mit räumlicher Konfiguration zu verstehen und nicht nach gut/schlecht bewertbar

ÖV-Güteklassen

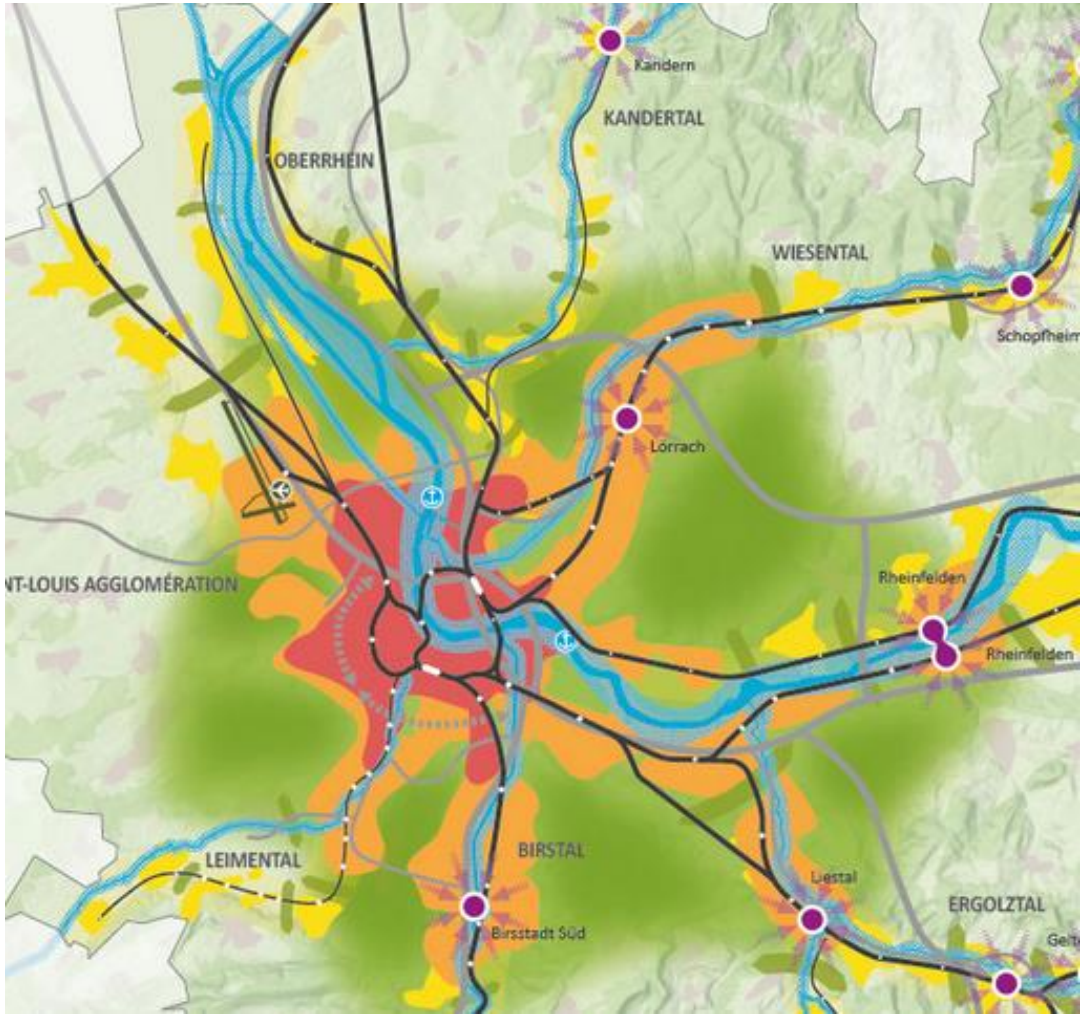


Quelle: ÖROK 2022

Agglomerations-raumprogramme in der Schweiz

Prof. Dr.-Ing. habil. Jörn Birkmann, joern.birkmann@ireus.uni-stuttgart.de

Agglomerationsprogramme Schweiz

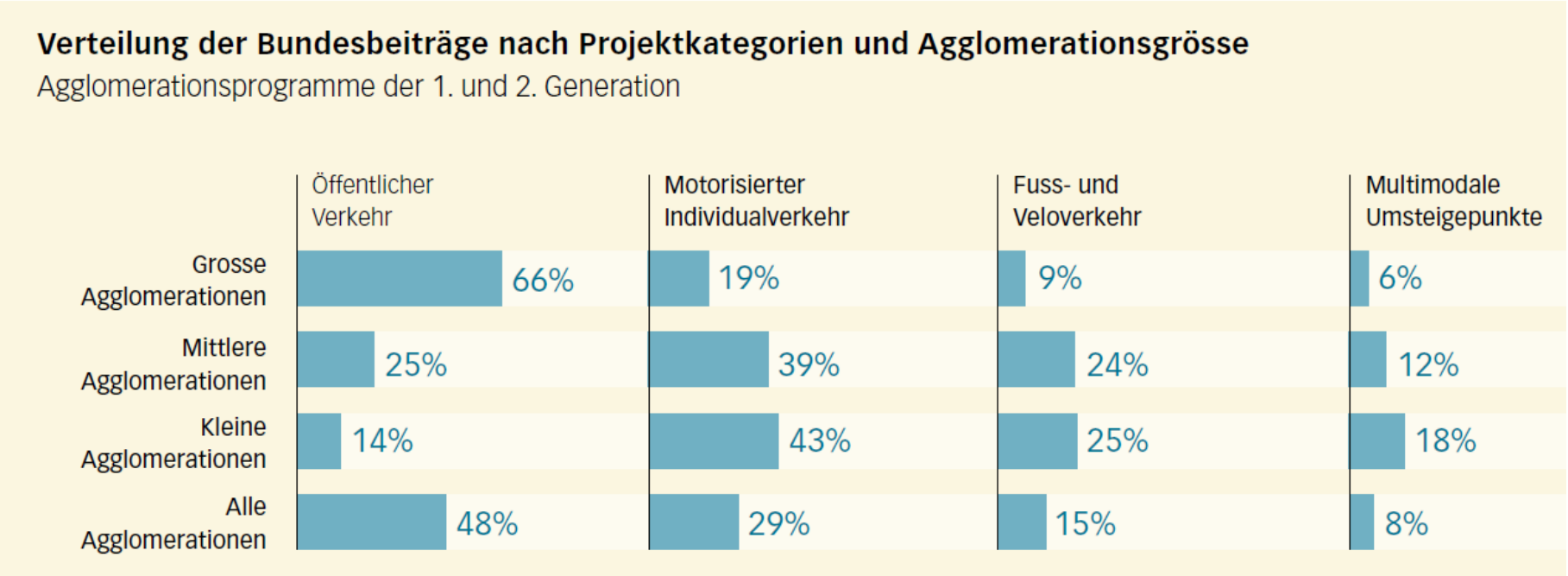


- Fokus: Funktionsräume
- Integrierte Förderprogramme
- je nach Qualität des Agglomerations-programms variiert der Fördersatz für die verkehrlichen Maßnahmen zwischen 30% und 50%.
- Vorherige Förderphase wird berücksichtigt

Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung in der Schweiz (ARE), 2018 sowie Agglo-programm Basel 2022

Agglomerationsprogramme

- Finanzierungsprogramm + Planungs- und Kooperationsinstrument
- Verkehr und Siedlung aufeinander abstimmen
- Innenentwicklung - um Landverbrauch zu drosseln
- Lösungen, die über die einzelnen Verkehrsträger hinausgehen



Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung in der Schweiz (ARE), 2018

Empfehlungen

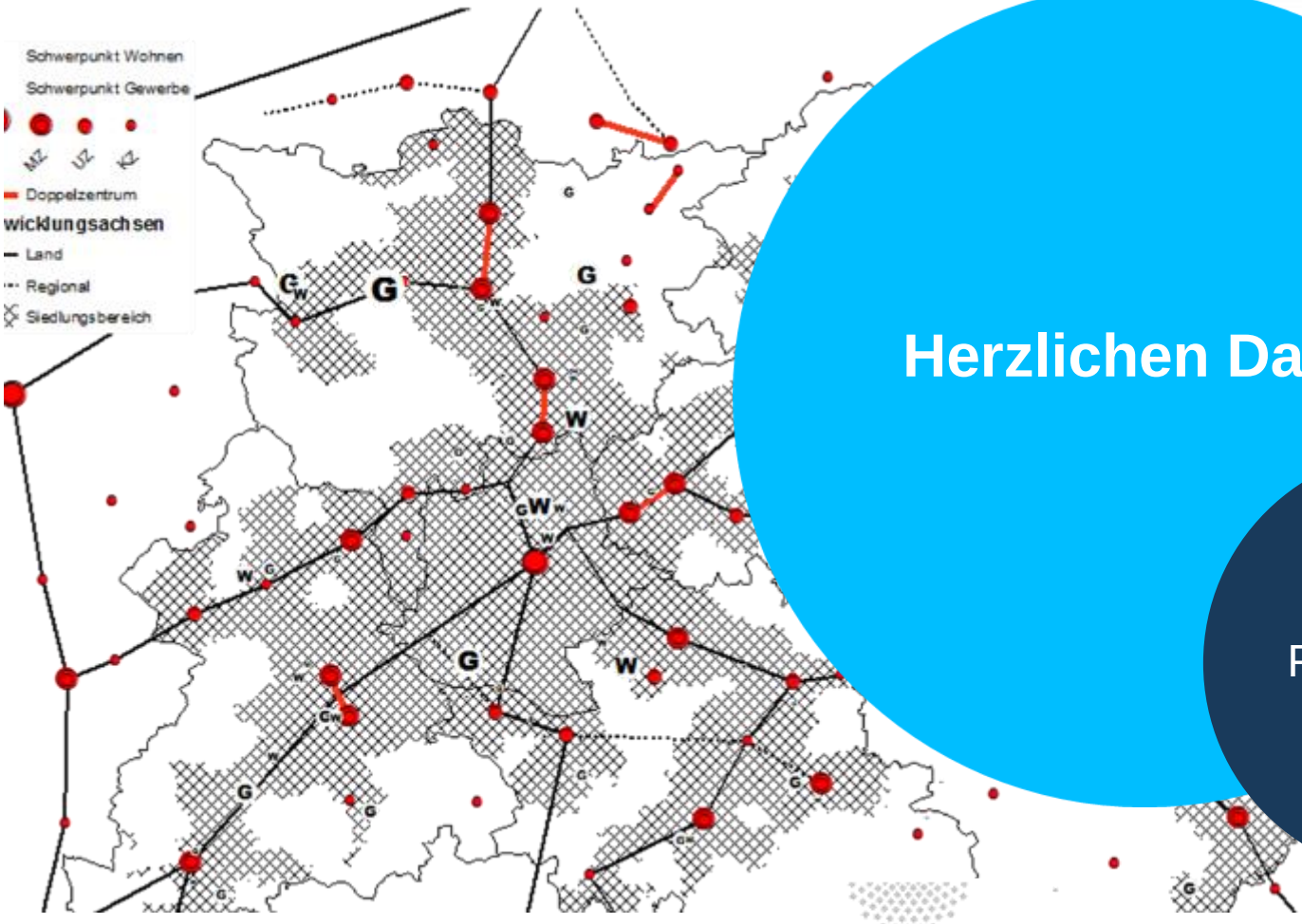
- Neue Qualitätsstandards sind für die Schnittstelle „Raum und Verkehr“ wichtig (z.B. Raumstruktur und Dichte, ÖV-Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen (ZOK), Revitalisierung von Ortsmitten, ÖV und Gewerbegebiete).

- Die Umsetzung entsprechender Qualitätsziele benötigt neue Ansätze, insb. die Verknüpfung von Planung, Förderprogrammen und weniger Bürokratie (z.B. Vergaberecht, Umfang Anträge).

- Ein Beirat bzw. Dialog mit Politik, Wissenschaft, Öffentlichkeit und Planung kann sinnvoll sein und sollte eingerichtet werden.

- Modellansätze in Regionen sind zu stärken; einschließlich der wissenschaftlichen Begleitung.

Universität Stuttgart



Herzlichen Dank

Prof. Dr. Jörn Birkmann

ireus