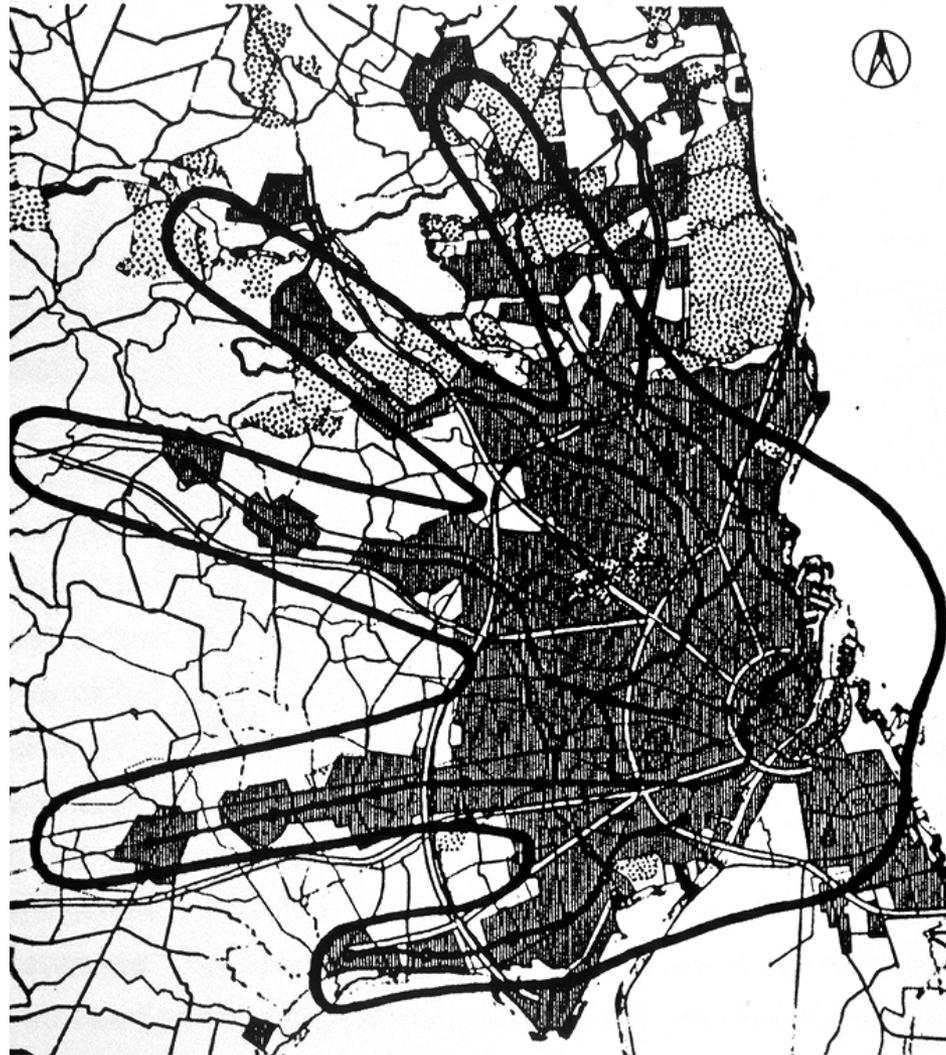


Bieten neue Mobilitätsformen Chancen für eine höhere Lebensqualität?

Stadtentwicklung in
Wechselwirkung mit der
Verkehrsinfrastruktur

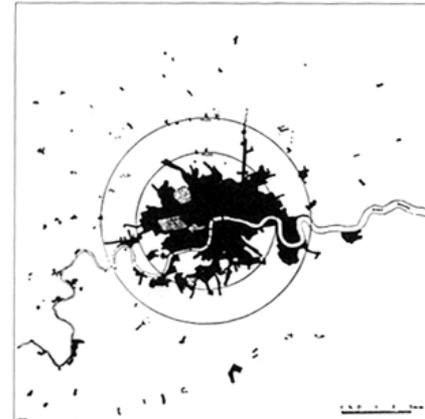


Fingerplan Kopenhagen 1948

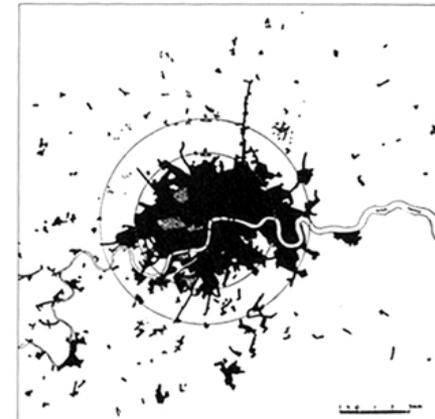
Ungeplantes Wachstum
während der
Industrialisierung



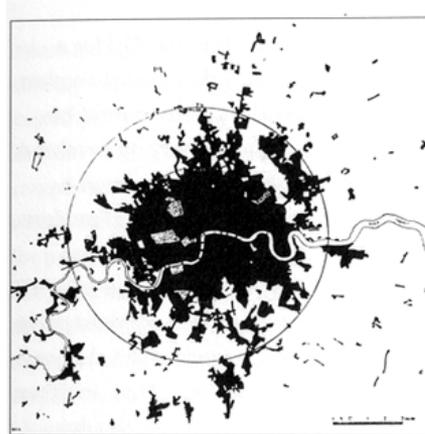
1840



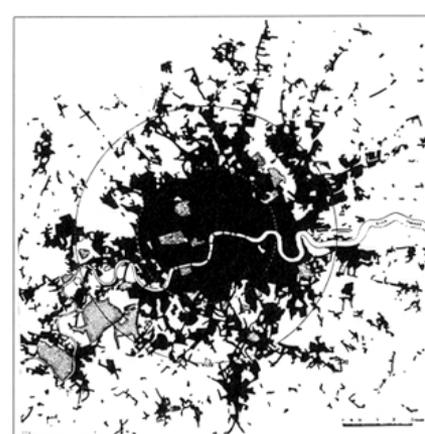
1860



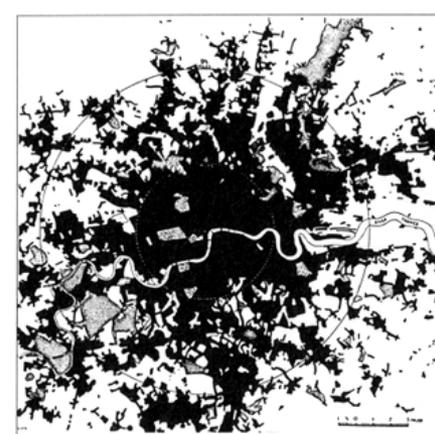
1880



1900



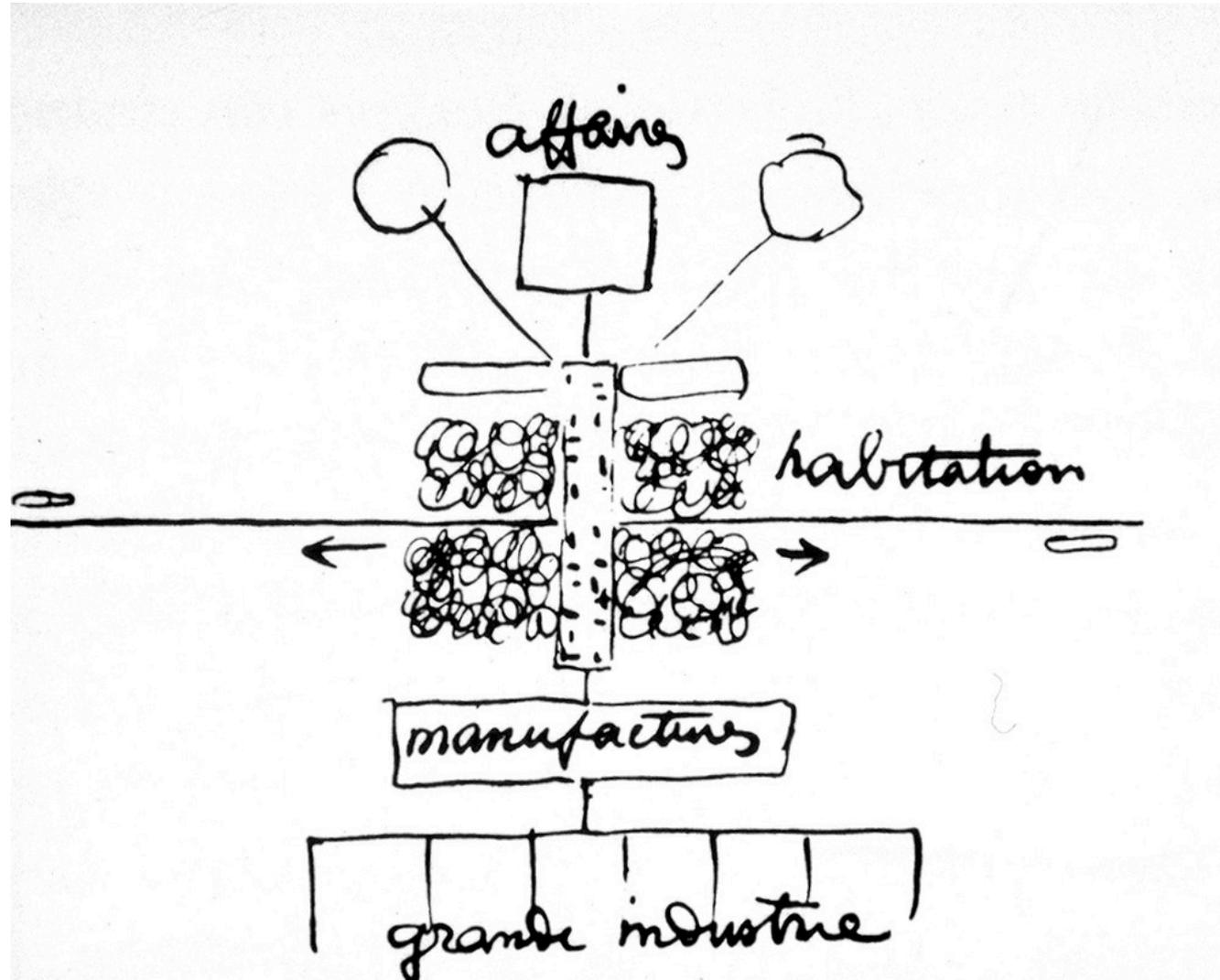
1914



1929

Wachstum der Stadt London
von 1840 bis 1929

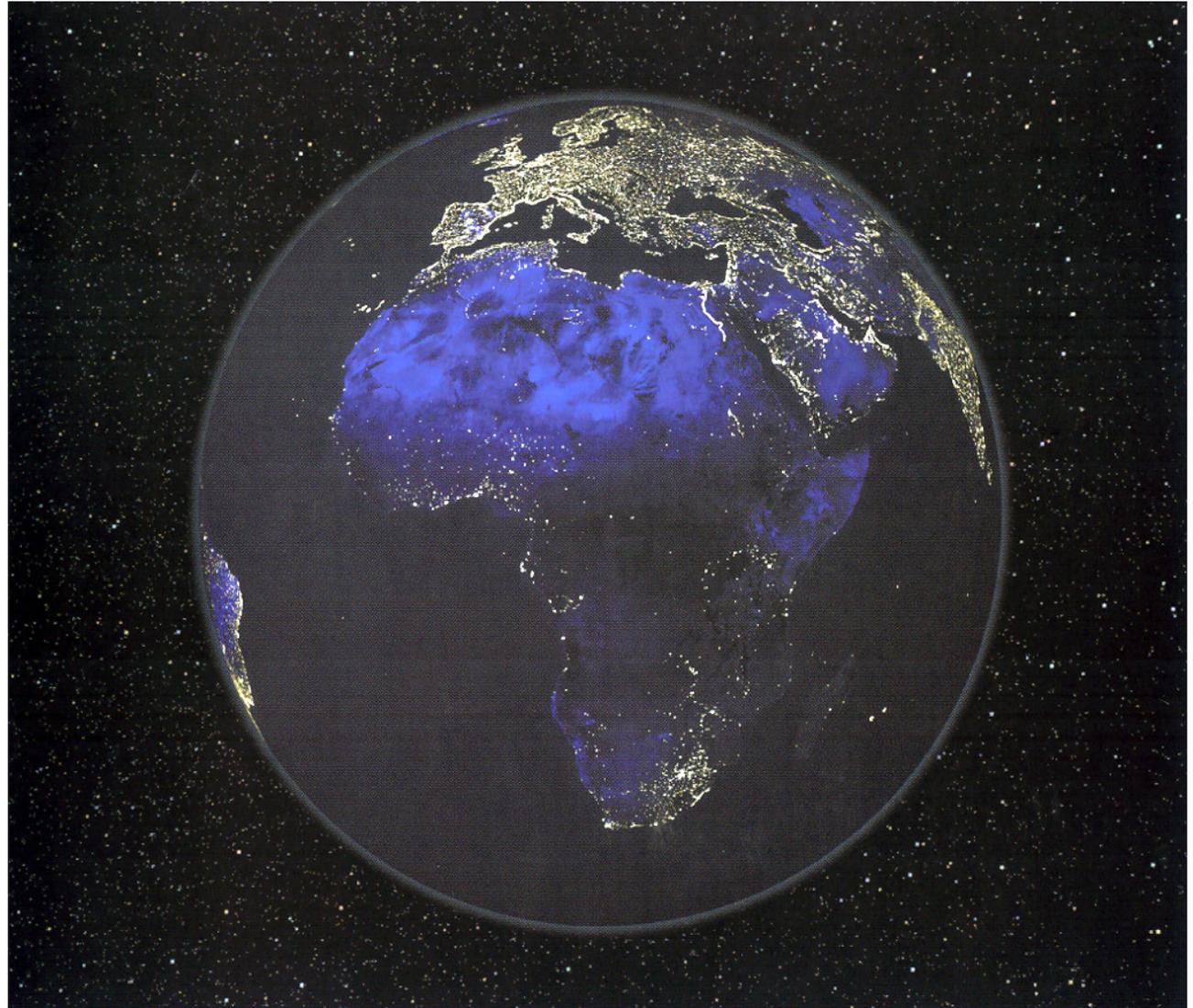
Das Leitbild der
Funktionstrennung
erzeugt(e) Verkehr



Le Corbusier, Ville Radieuse, 1928

**Herausforderungen
für eine nachhaltige
Stadtentwicklung:**

**Klimawandel,
Emissionen,
Ressourcenfrage,
steigende Urbanisierung,
demographischer Wandel,
Wertewandel ...**



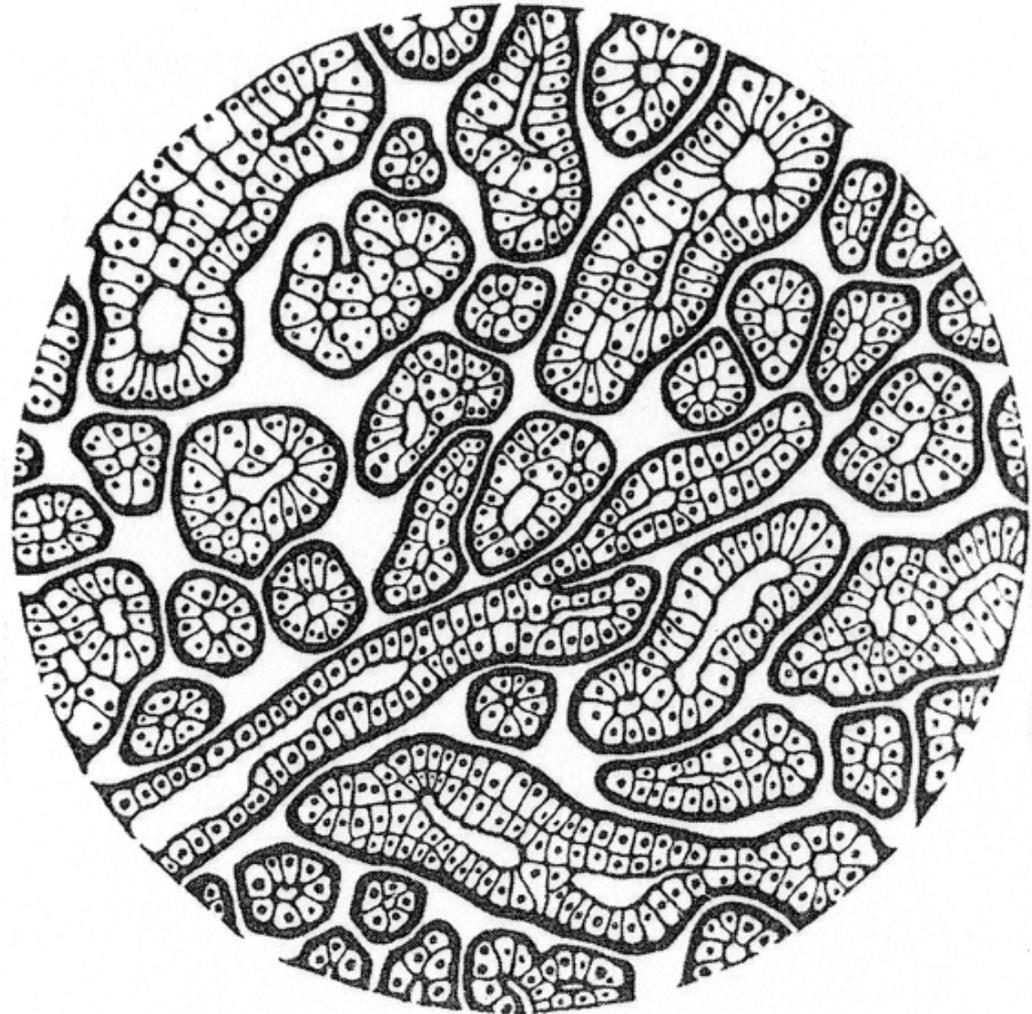
**„Leipzig Charta
zur Nachhaltigen
Europäischen Stadt“
(2007):**

**Dichte, Mischung und
Polyzentralität**

Stadt der kurzen Wege

**Innen- vor
Außenentwicklung**

**Flächenrecycling,
Flächeneinsparung**

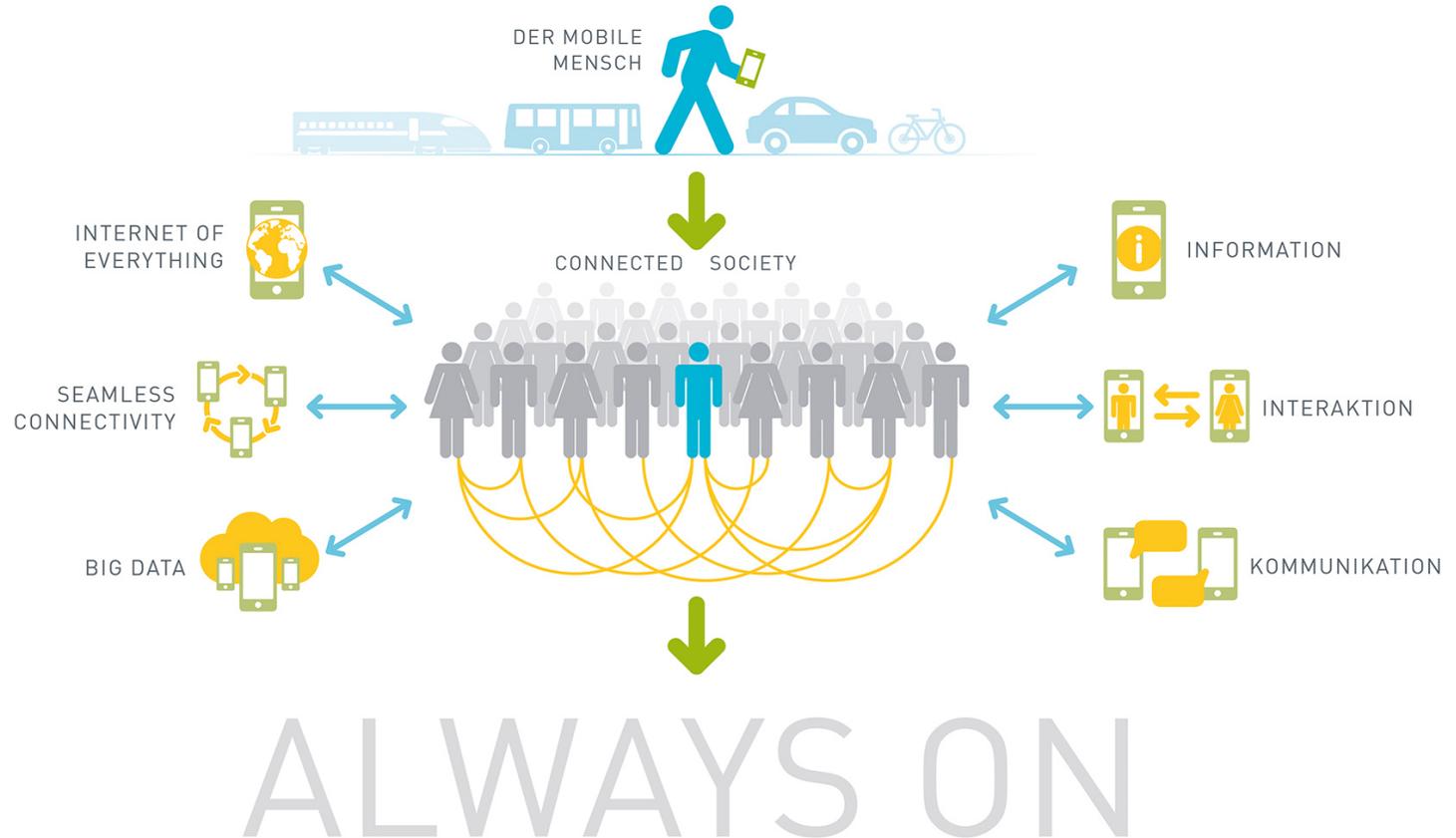


Saarinen, The City as Organism, 1943

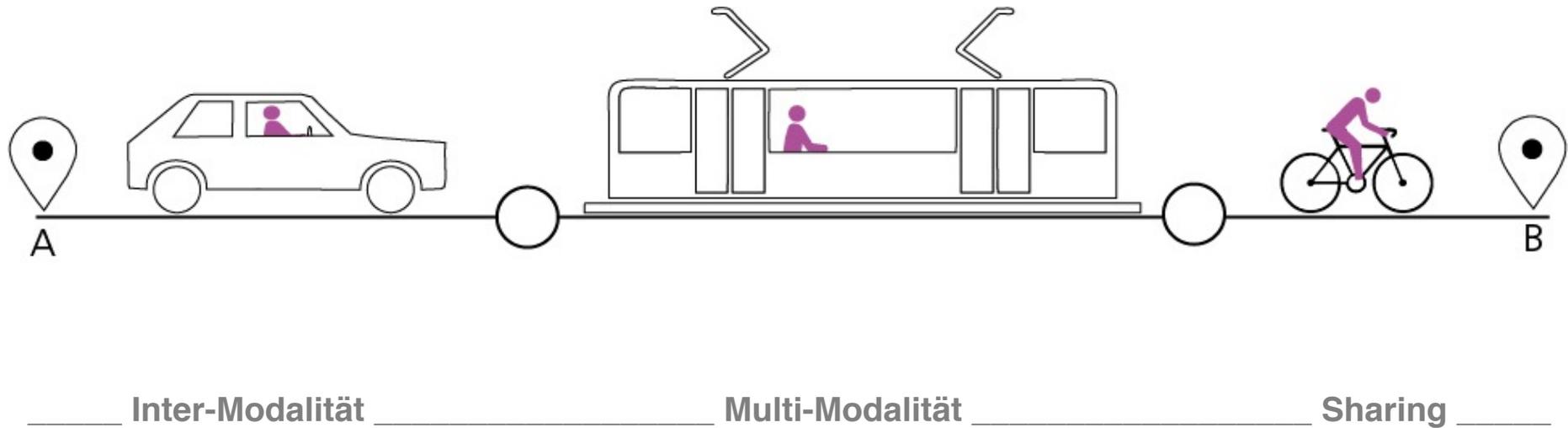


„Die neue Plattform möchte den modernen Menschen mit seinen sich ändernden individuellen Mobilitätsbedürfnissen in den Mittelpunkt rücken – im Ausstellungskonzept stehen mobile Lebenswelten und die digitale Gesellschaft im Fokus.“ (erstmalig auf der IAA 2015)

Voraussetzung



Konzepte



„Die Alten“

go go:
die beweglichen,
gesunden Senioren,

slow go:
die bedächtigeren und
langsameren Menschen

no go:
die älteren Menschen, die
nicht mehr eigenständig
mobil sein



Ziel

... von **Strategien und Maßnahmen** muss es sein, Menschen mit (altersbedingten) **Mobilitätseinschränkungen** möglichst lange ein **selbstbestimmtes Leben** im gewohnten Lebensumfeld zu ermöglichen.

Leitlinien

- **Versorgung und Bedürfnisbefriedigung**
- **Soziale Kontakte, Teilnahme am öffentlichen Leben, altersübergreifende Integration**
- **Sicherheit und Gesundheit**
- **Anregungen für die Sinne und den Geist**

Mobilität

... beeinflusst die **Identität, das Selbstwertgefühl** und die **Selbständigkeit** des älteren Menschen, aber auch seine **soziale Partizipation** und seine **gesellschaftliche Integration**.

Lebensqualität

... wird im Alter stärker als in jeder anderen Lebensphase von **individueller Gesundheit** und **subjektivem Wohlbefinden** bestimmt.

Mobilitätsformen

- zu Fuß:

Bei über 85-Jährige sind es mehr als **sieben von zehn Wegen**, die zu Fuß zurückgelegt werden. Das Zufußgehen ist für ältere Menschen die wichtigste Mobilitätsform.

- auf dem Rad:

Die Nutzung des Fahrrades ist bei den älteren Menschen **relativ konstant** und nimmt erst bei den Hochbetagten signifikant ab.

- mit dem PKW:

Während bei den Menschen zwischen 45 und 60 Jahren der Auto-LenkerIn-Anteil **bei 47 %** liegt, so sinkt dieser Wert mit zunehmendem Alter deutlich ab. Mit der **Zunahme des Führerscheinbesitzes** und der **Fahrzeugverfügbarkeit** der zukünftigen älteren Menschen wird sich diese Abnahme jedoch in absehbarer Zukunft stark einbremsen.

- mit dem ÖPNV:

Öffentliche Verkehr weist bei den älteren Menschen **zunehmende Anteile** auf, nimmt jedoch bei den Hochbetagten wieder ab.

**Kriterien für die
Gestaltung von
Verkehrsräumen**

- **möglichst langsamer Fahrverkehr**
- **einfache und klare Regelungen**
- **sichere Gestaltungen**
- **sorgfältiger Unterhalt und Pflege**
- **bequeme Verbindungen und Sitzmöglichkeiten**

Stadtplanungs- oder Verkehrsplanungsmaßnahmen mit ausdrücklicher Berücksichtigung der Belange der Senioren kommen allen anderen Verkehrsteilnehmern ebenfalls zugute.

„Man kann davon ausgehen, dass eine barrierefrei zugängliche Umwelt für etwa 10 % der Bevölkerung unentbehrlich, für 30-40 % der Bevölkerung notwendig und für alle komfortabel ist.“

„Leipzig Charta
zur Nachhaltigen
Europäischen Stadt“
(2007):

Dichte, Mischung und
Polyzentralität

Stadt der kurzen Wege

Innen- vor
Außenentwicklung

Flächenrecycling,
Flächeneinsparung

Da ältere Menschen grundsätzlich einen **reduzierten Aktionsradius** aufweisen, ist dafür Sorge zu tragen, dass Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen sowie Freizeitangebote **im Wohnumfeld** sicher, bequem und auch ohne Auto erreichbar sind.

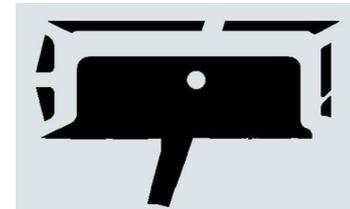
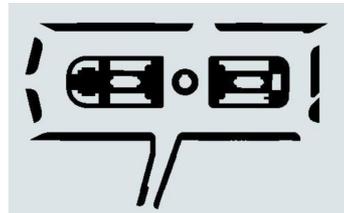
Standortverlagerungen und Konzentrationen von Verbrauchermärkten und Fachmarktzentren an die **Peripherie**, die unmotorisiert oft gar nicht mehr erreichbar sind, sind **kontraproduktiv**, vor allem weil gleichzeitig auch viele **Nahversorger** im wohnungsnahen Umfeld verschwinden.

Mobile Angebote im Bereich Versorgung für ältere Menschen sind zwar eine gute Unterstützung, jedoch soll das Hauptaugenmerk auf **standortgebundene Angebote** gelegt werden, damit auch die Möglichkeit besteht, zufällig Leute zu treffen bzw. **Kontakte** zu knüpfen und damit einen Beitrag zur Erhaltung der Selbstständigkeit älterer Menschen zu leisten.

**Umgestaltung der
Place de la République
in Paris, 2011-2013**

**Anteil der Flächen
für Fußgänger
vorher: 120.000 qm
nachher: 240.000 qm**

**Architekten:
TVK Architectes Urbanistes
Landschaftsarchitekten:
AREAL + Martha Schwartz P**











Lebensqualität = weniger Verkehr + mehr Mobilität

...mobilitare (It.): beweglich und lebendig machen...