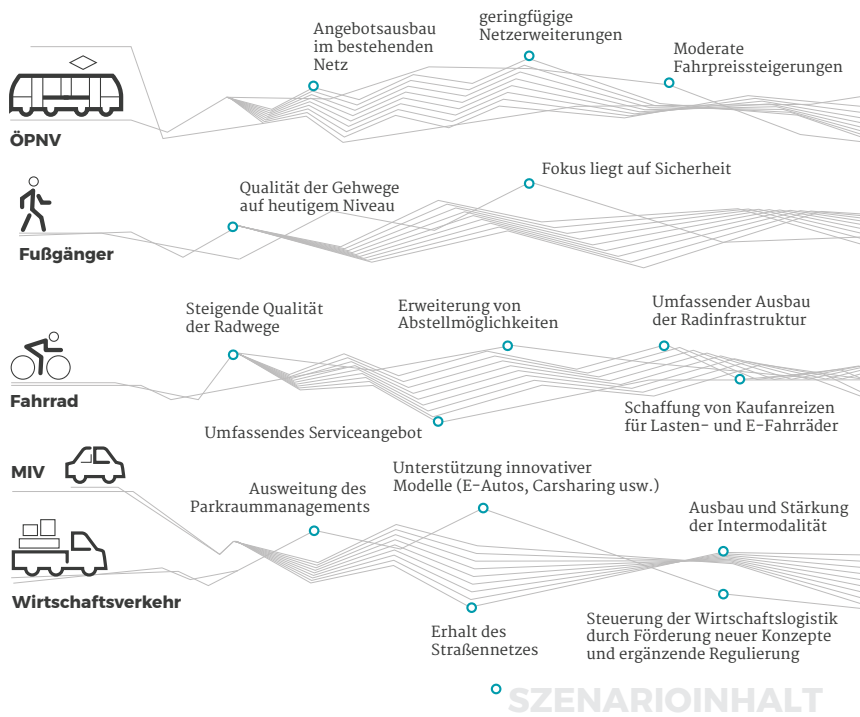




SZENARIO FÜR DIE EINZELNEN VERKEHRSMITTEL



- Auslastung im ÖPNV steigt leicht
- Attraktivität des städtischen Raums wird erhöht
- Durchschnittsgeschwindigkeit im MIV und ÖPNV sinkt leicht
- Einhaltung der Grenzwerte bei NO₂ sehr wahrscheinlich, höchste CO₂-Einsparung, leisestes Szenario
- Straßenraumaufteilung zu Gunsten des Radverkehrs
- Zeit für Arbeitswege bleibt weitgehend konstant
- Zunahme des Parksuchverkehrs, Parkplatzanzahl verringert sich
- Wirtschaftsverkehr / Anlieferung auf heutigem Geschwindigkeitsniveau
- Steigender öffentlicher Finanzierungsaufwand im ÖPNV

FOLGEN

KENNZAHLEN

Modal Split (ÖPNV Fuß Rad MIV)	%	20 23 27 30
Durchschnittsgeschwindigkeit PKW	km/h	18,0
Durchschnittsgeschwindigkeit TRAM	km/h	19,5
Verbesserung NO ₂ -Ausstoß	%	20
Anzahl der Fahrgäste (TRAM, Bus)	Mio. LBF	195
Verkehrserlöse / Fahrgast	€/Fgst.	0,58
Auslastung ÖV (Pkm/Platzkm)	%	17,5
Private Mobilitätskosten	€/a/EW	2.127
Zusätzliche Investitionen ÖV	Mio. €	518
Zusätzliche Investitionen MIV, Fuß	Mio. €	351
Zusätzliche Investitionen Rad	Mio. €	104

FINANZEN

Kosten in Mio. EUR p.a.	best	real	worst
Finanzieller Ausgleichsbedarf im ÖPNV	72	76	80
MIV, Rad, Fuß (Stadthaushalt)	49	52	54
Summe Kosten	121	128	134

NUTZENPROFIL



SYSTEMISCHE ATTRAKTIVITÄT

Bewertungsskala 1 niedrig → 5 hoch

