

RETHINK MOBILITY REDESIGN SPACES

GREEN CITY
EXPERIENCE

Online-Fachgespräch
zur Themenwoche Mobilität des 1. „Klimathons“
im Landkreis München
06. Oktober 2021

Mobilität neu denken und (öffentliche) Räume neu gestalten

Referentin:
Dr. Jessica Le Bris
Leitung nachhaltige Mobilität & Stadtentwicklung
Green City Experience / München

GREEN CITY

Der Verein

GREEN CITY

Aktiengesellschaft

RENEWABLES

FINANCE

POWER

DRIVE

EXPERIENCE

Kommunikationsstrategien
Kampagnen
Dialog & Kultur



Forschungsprojekte
Nutzungsverhalten,
Governanceprozesse
Transformationsansätze



Partizipation &
Governanceprozesse



Mobilitätsstrategien &
Konzepte
Change Strategien





Ziel des Vortrags:

**INSPIRATION / GEDANKENIMPULSE
zur Gestaltung von Straßen und
öffentlichen Räumen**

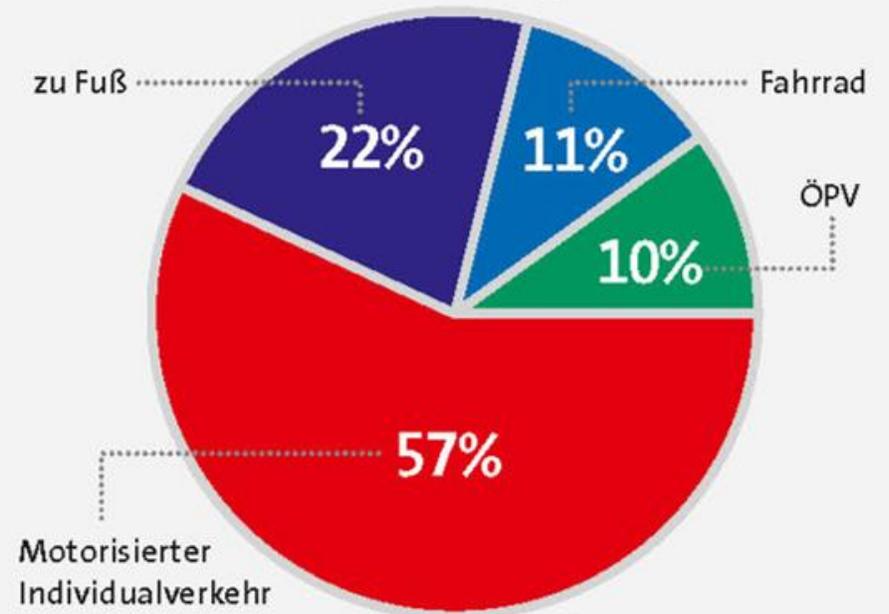
1 Rückblick & Ausblick zum Thema öffentlicher Raum und Straßen

Entwicklung & Status Quo Radverkehr

- Zunahme in Metropolregionen, Rückgang in ländlichen Regionen von 2002-2017
- Radverkehrsanteil (Modal Split des Fahrradanteils am Gesamtverkehr) in Deutschland von 2008-2017 **relativ konstant bei 11%**

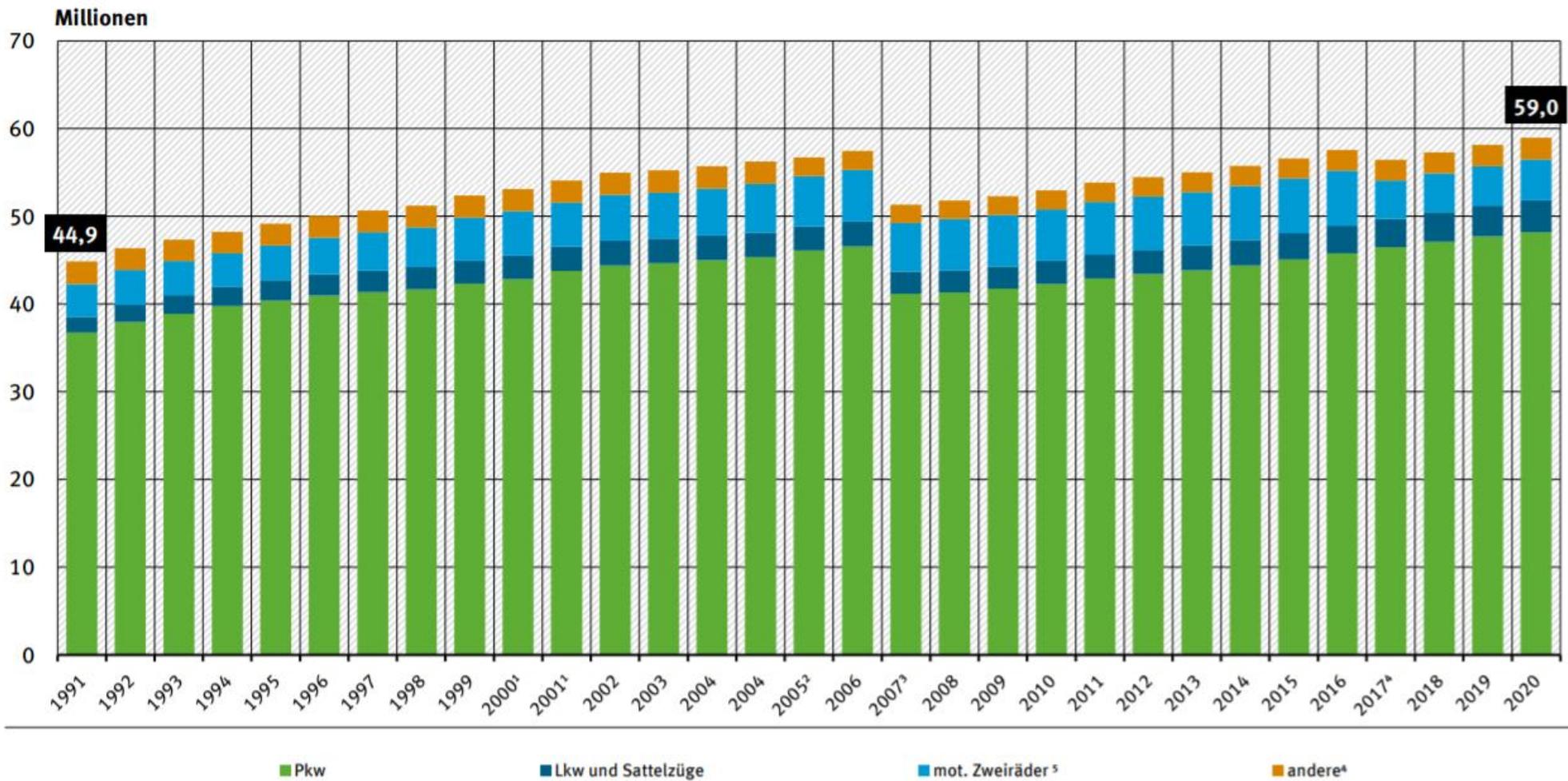
vgl. MID 2017, Agora Verkehrswende 2020, SRU 2020

Verkehrsmittelaufteilung in Deutschland



Quelle: MID 2017

Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes



¹ Ab 2000 Stand jeweils zum 01.01. des Folgejahres und von 12 auf 18 Monate geänderte Stilllegungsfrist.

² Ab 2005 werden Fahrzeuge mit Zweckbestimmung (zum Beispiel Wohnmobile und Krankenwagen) den Pkw zugeordnet.

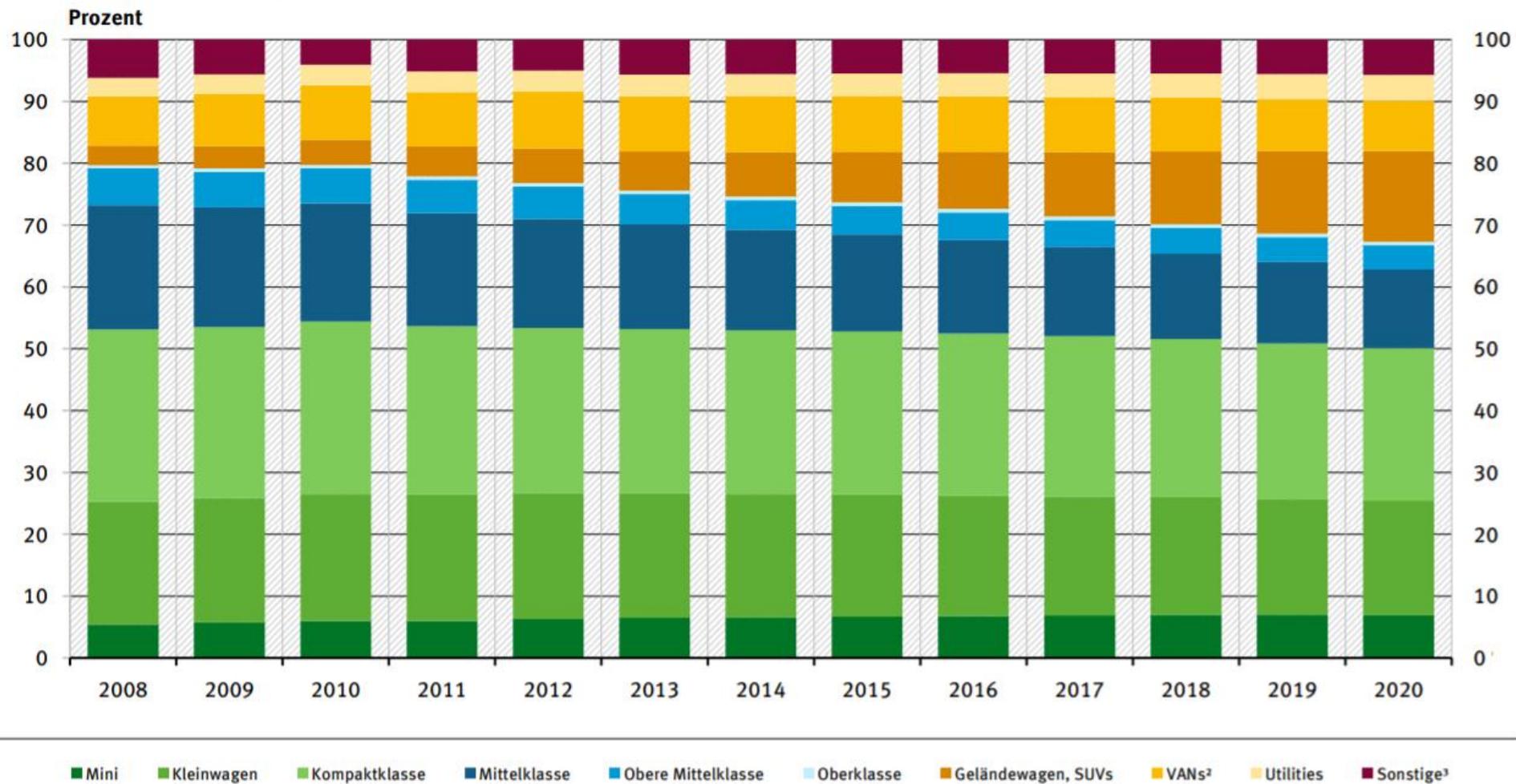
³ Ab 2007 ohne vorübergehend abgemeldete Fahrzeuge. Aufgrund von Umstellungen in der Statistik sind die Angaben nicht direkt mit denen der Vorjahre vergleichbar.

⁴ Dazu gehören: Busse, Schlepper (zum Beispiel in der Landwirtschaft) und übrige Fahrzeuge; Ausnahmen siehe unter ².

⁵ Ab 2017 nicht mit den Vorjahren vergleichbar; ohne Mopeds, Mofas etc. ab 2017. Daten werden vom KBA nicht fortgeführt, da teilweise Doppelzählungen bei Versicherungswechsel

Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 2020/2021 S. 147 und ältere Jahrgänge; Kraftfahrtbundesamt (https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Jahresbilanz/bestand_jahresbilanz_node.html)

Pkw-Bestand nach Segmenten¹



¹Die Gliederung der Pkw-Modelle nach Segmenten wird vom Kraftfahrt-Bundesamt aufgrund optischer, technischer und marktorientierter Merkmale für Fahrzeuge ab Zulassung 1990 vorgenommen. M1-Fahrzeuge einschließlich Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung (zum Beispiel Wohnmobile und Krankenwagen).

² Mini- und Großraum-Vans
³ einschließlich Sportwagen und Wohnmobile

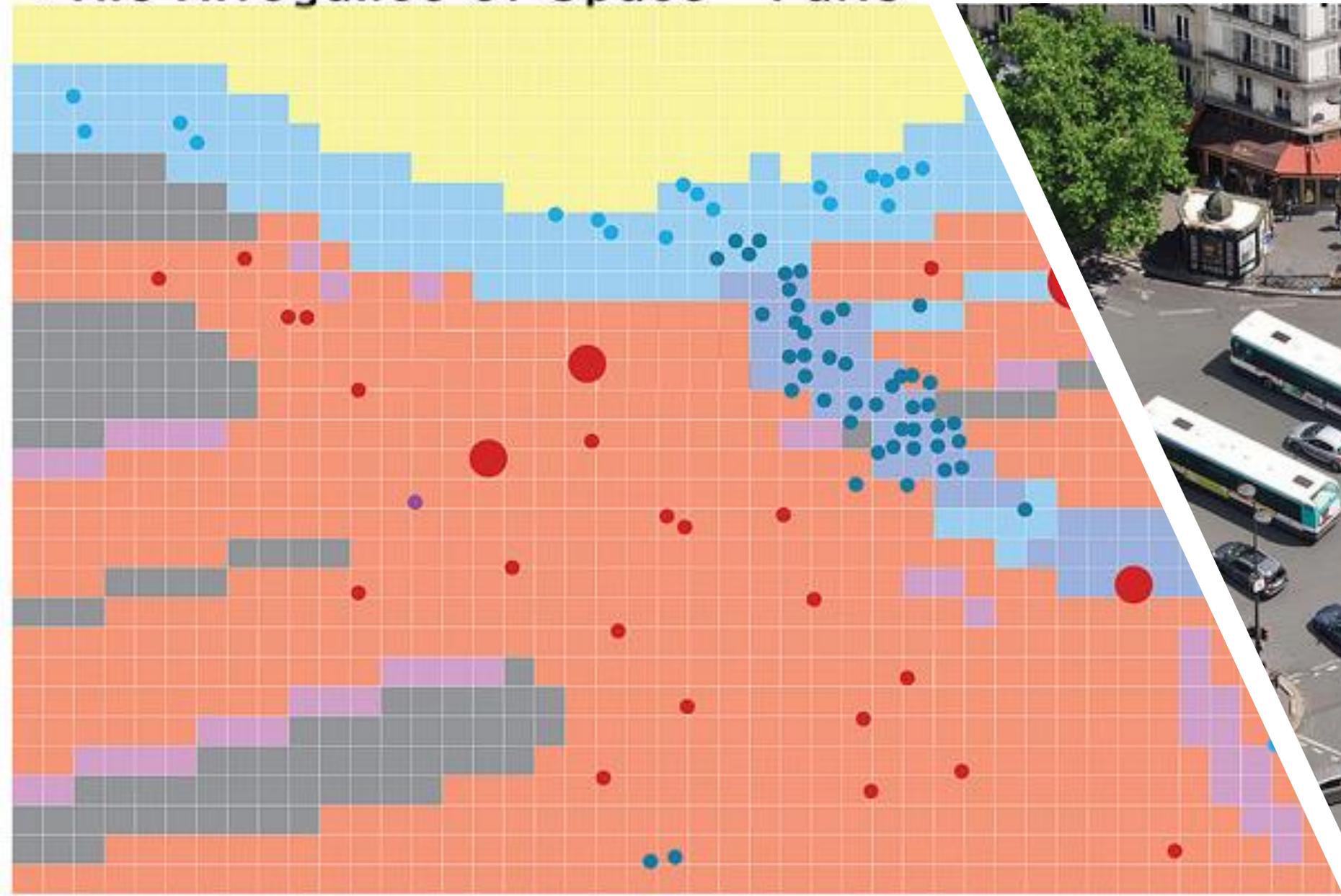
Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 2020/2021, S. 145; KBA: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Jahresbilanz/fz_b_jahresbilanz_archiv/2021/2021_b_barometer.htm?nn=2601598 (19.04.2021)

Flächenverbrauch von Verkehrsmitteln

| Verkehrsmittel | Spannweite Flächenverbrauch (qm/Pers.) | Durchschnittlicher Flächenverbrauch (qm/Pers.) | Relation |
|----------------|--|--|----------|
| Tram, U/S-Bahn | 0,7 - 4 | 2,35 | 1 |
| Bus | 2 - 8 | 5 | 2 |
| Auto (privat) | 30 - 40 | 35 | 15 |
| Auto (sharing) | 7 - 13 | 10 | 4 |
| Rad | 7 - 13 | 10 | 4 |
| Fuß | 2 - 3 | 2,5 | 1 |

Quelle: Apel, Dieter: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung

The Arrogance of Space - Paris



- Space for cars and used space
- Space for peds
- Space for bikes and used space
- "Dead" space
- Buildings
- Peds crossing

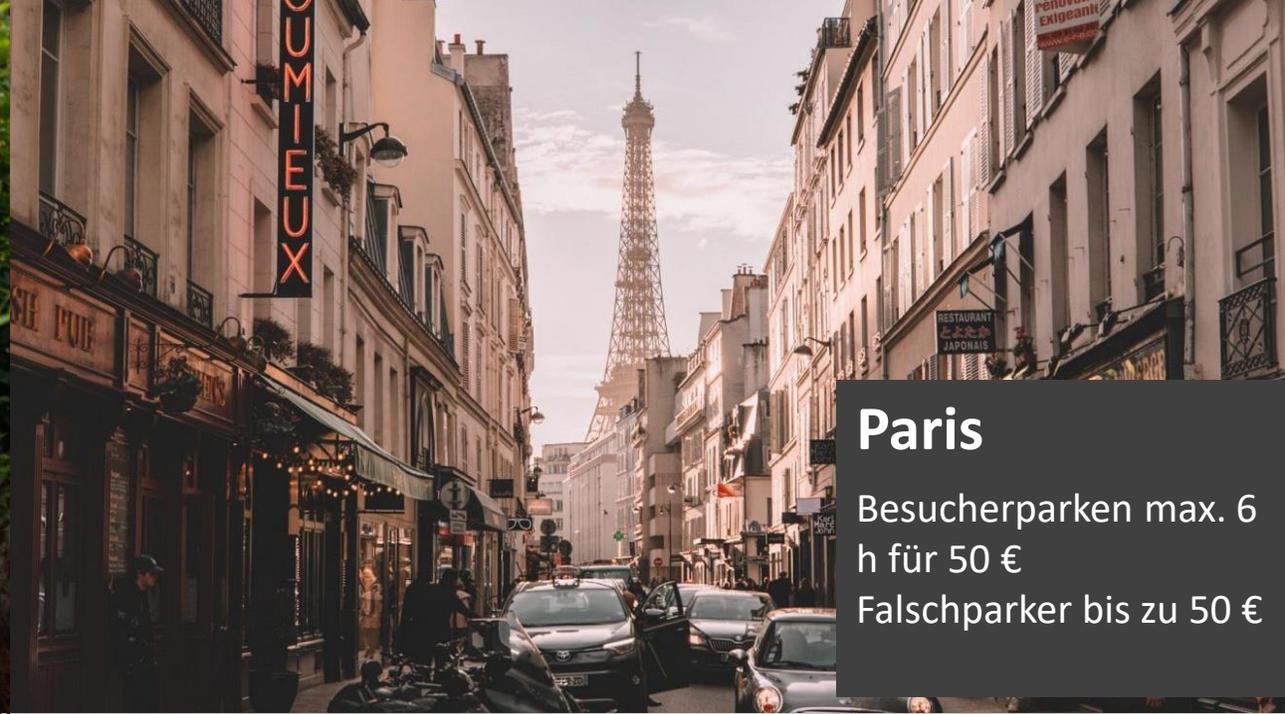
Orte für Menschen? Lebenswerte Räume?

Raumansprüche & gerechte Verteilung der
Flächen?

Wieviel ist uns unser öffentlicher Raum
wert?

Tokio / Japan

Monatsmiete für einen Stellplatz
700 € / Monat
> 8000 € / Jahr



Paris

Besucherparken max. 6
h für 50 €
Falschparker bis zu 50 €

Amsterdam / NL

Parkplatz-Rückbau (Anwohnerparken)
um 1.500 / Jahr bis 2025
Anwohnerparken > 500 € / Jahr
Kurzzeitparken > 5 € / h



Stockholm

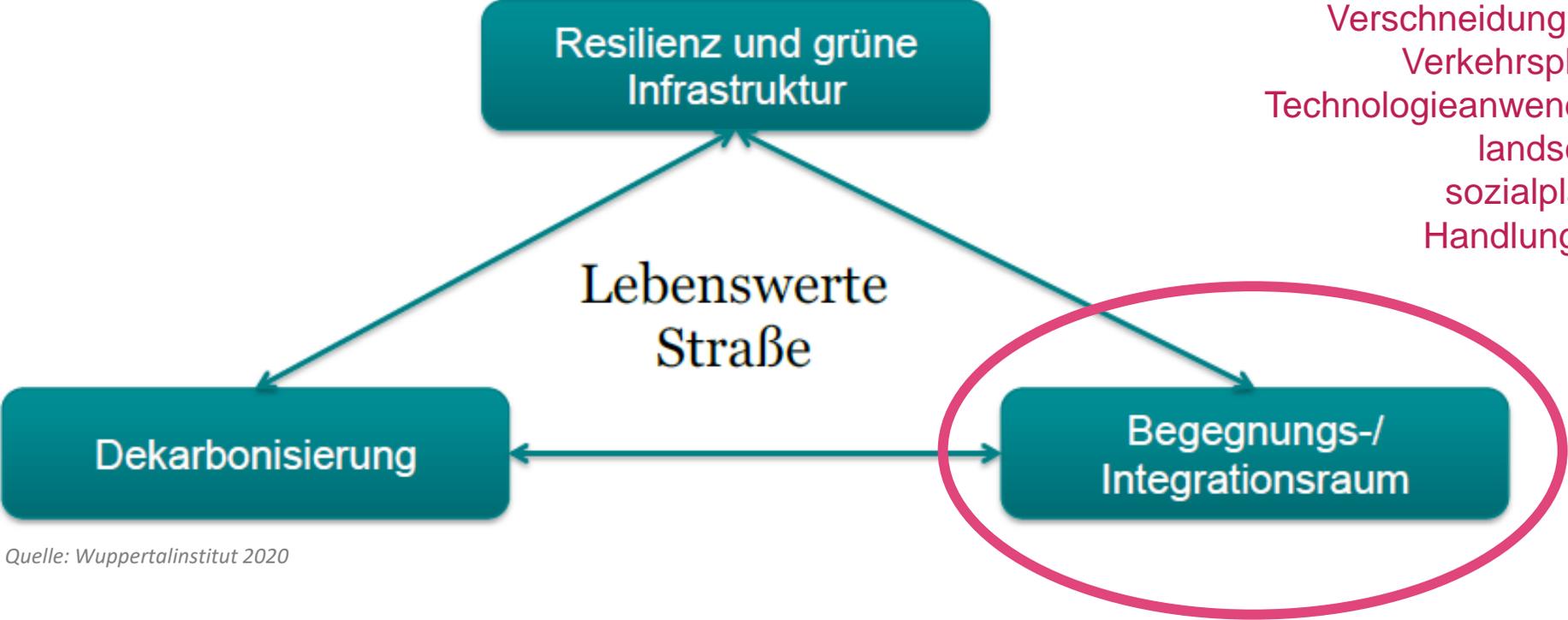
Anwohnerparken City
> 1200 € / Jahr

2 Unser Ziel:

LEBENSWERTE Straßen, Räume & Plätze

„Planning streets for people“

2.1 Zieldimensionen einer „lebenswerten Straße“



2.2 Umkehr der Planungsphilosophien & Paradigmenwechsel



Städte als funktionales Konglomerat von Gebäuden und Straßen zur Raumüberwindung

Verkehr und Transporttechnologien

„Charta von Athen“ (1933)
(autogerechte Stadt)



Städte als Lebensort von Menschen mit Straßen und Plätzen zum Verweilen, sozialen Austausch, Arbeit, Lernen, Spielen etc.

Mobilitätsangebote und Wahlfreiheiten

„Leipzig Charta 2.0“ (2007 + 2020)
(integrierte, gemeinwohlorientierte, partizipative Stadtentwicklung)

2.3 Umkehr der Prioritäten in der Verkehrsplanung

Priorisierung der aktiven Mobilität
= Basismobilität

V-Prinzip:

1. Vermeidung
2. Verlagerung
3. Verbesserung
4. Vernetzung

Mobilitätspyramide und der „ideale Modal Split“

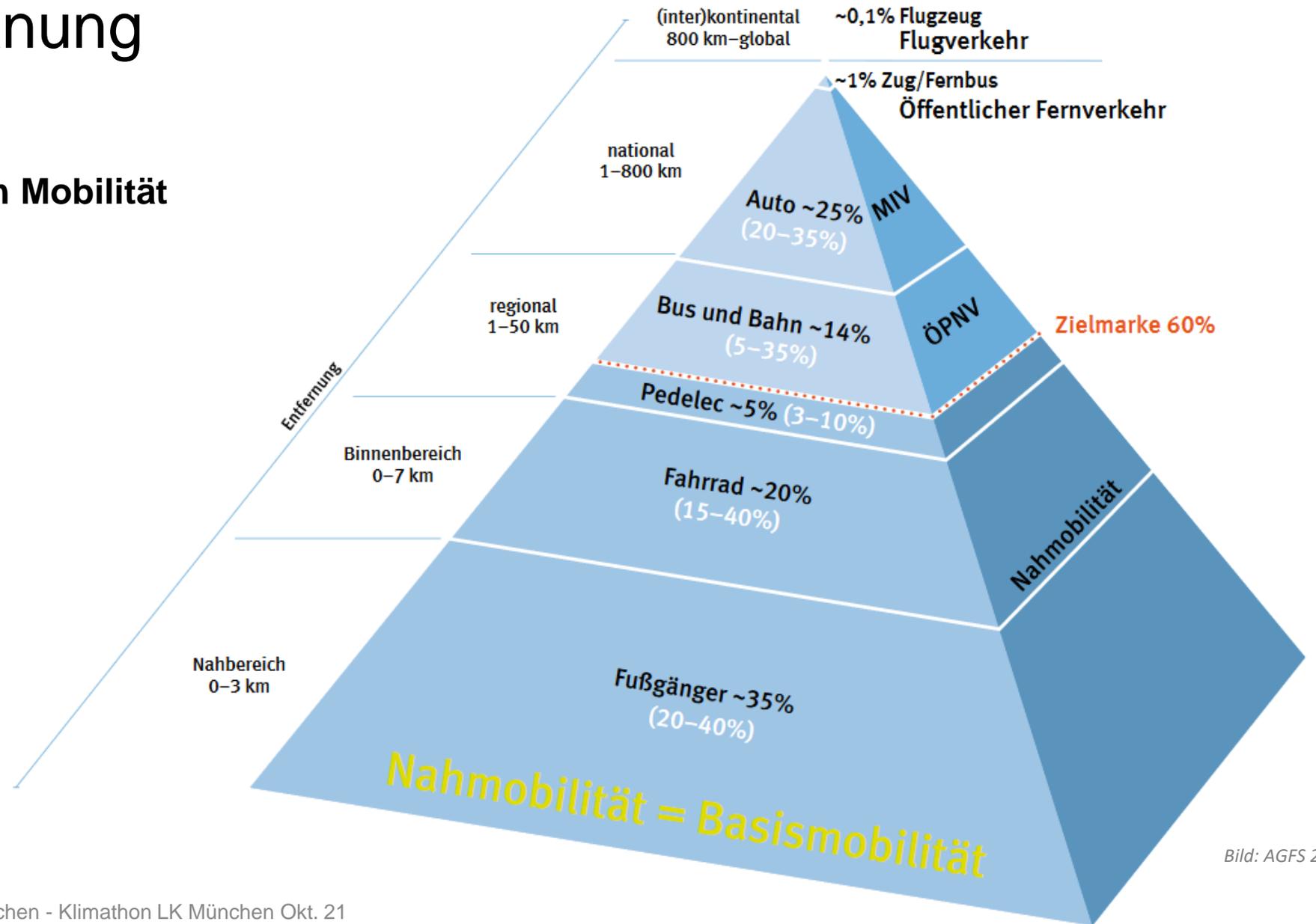
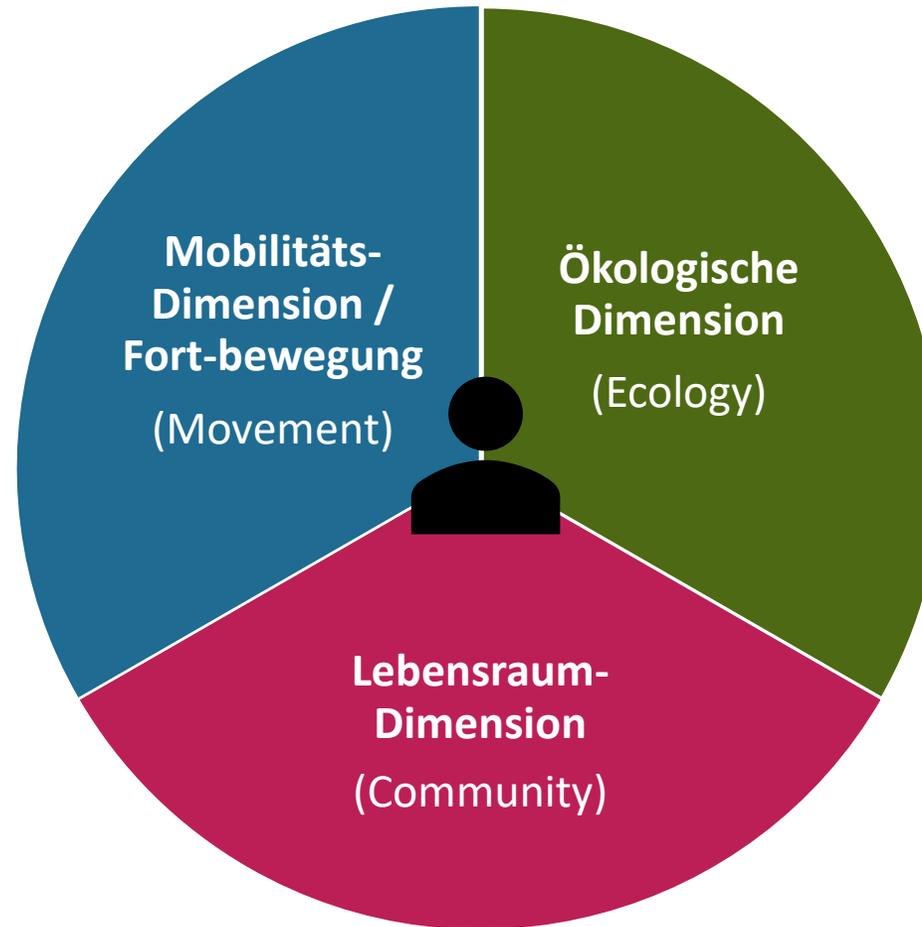


Bild: AGFS 2015

3 Leitplanken für gute & lebenswerte Straßen

„Planning streets for people“ (Jan Gehl)

3 Leitplanken / Dimensionen einer lebenswerten Straße



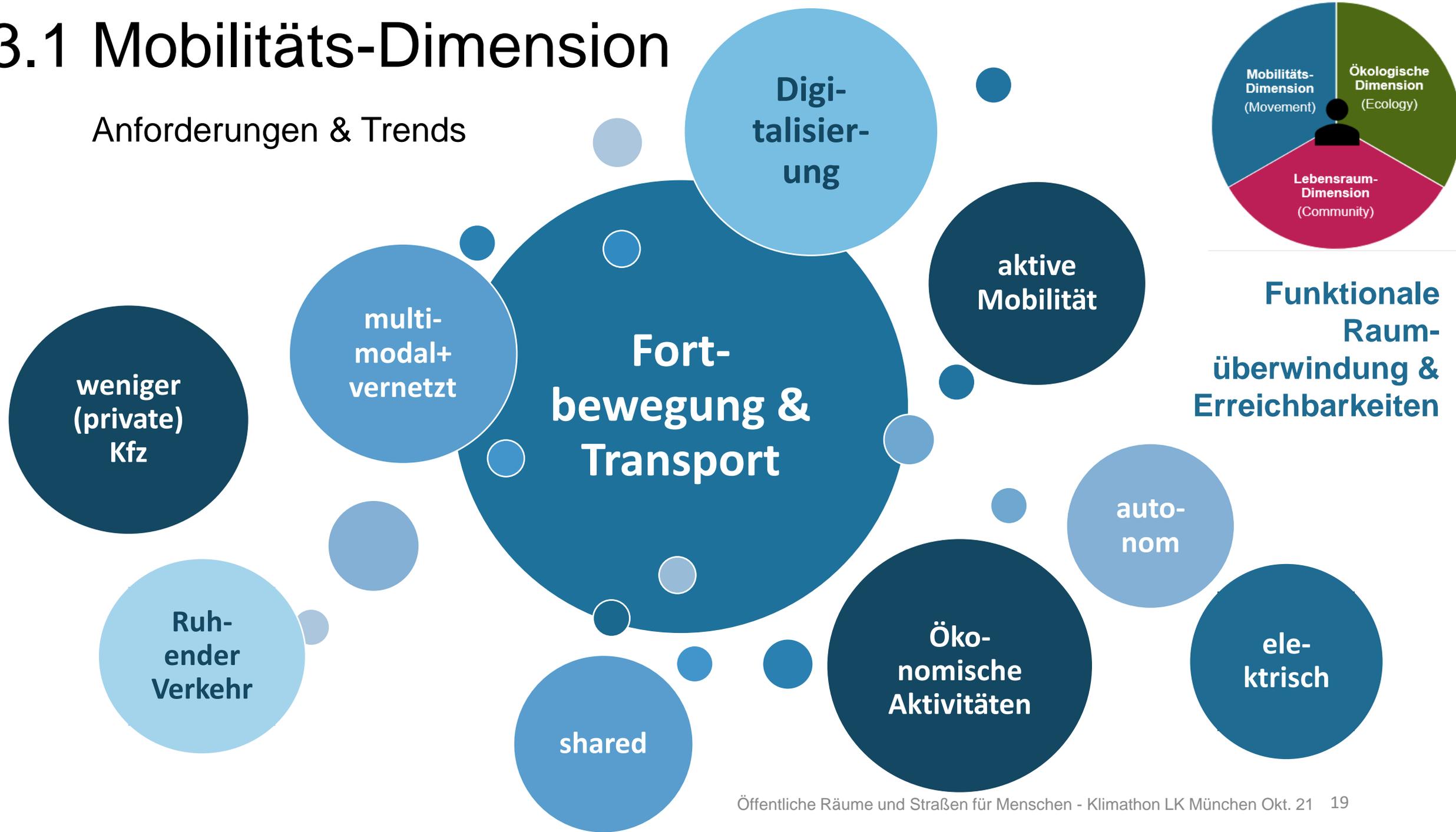
Theoretische Bezüge:

- Urban Ecology of Streets
- Complete Streets
- Great Streets
- Sustainable Streets and Soft Cities
- U. a. Global Designing Cities Initiative, Alan Jacobs, Jan Gehl, Vikas Mehta

Grafik: Eigene Erstellung basierend auf Greenberg 2009, Mehta 2014, Zavestoski / Agyeman 2014, Sim 2019, Wuppertalinstitut 2020

3.1 Mobilitäts-Dimension

Anforderungen & Trends



STRASSEN UND FLÄCHEN NEU DENKEN & VERTEILEN

a) Kfz-Straßenrückbau und Mobilitätssanierung

- Faire Anteile im Verkehrsraum für Gehen, Radfahren und ÖPNV
- Barrierefreiheit
- Verkehrssicherheit
- „Road Diets“ (U.S. Department of Transportation)

☞ **Flächenaufteilung und Straßengestaltung gemäß der „städtebaulichen Bemessung RASt 2006“**

(Forschungsgemeinschaft für Straßen und Verkehrswesen / FGSV 2006)

b) Infrastrukturen für aktive Mobilität

- Platz für Radfahrer und Fußgänger für Fahren und Parken
- Umwidmungen des Kfz-Verkehrsraum

👉 Regelwerke FGSV, u. a. ERA 2010

Bilder / Beispiele:

- *Pop Up Radwege*
- *Fahrradparkhäuser*
- *Schnellradwege insb. zur Stadt-Land Integration*
- *StVO Novellierung*

c) Reorganisation der Verkehrsflächen

Begegnungszonen / Mischverkehrsflächen

- Öffnung von Straßen für Fußgänger
- Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer
- Reduzierung Geschwindigkeiten / Verkehrsberuhigung
- Querungsbedarfe Fußgänger
- Neugestaltung der Belagsflächen

☞ Regelwerke FGSV

Bilder / Beispiele:

- *Freising Innenstadtumbau*
- *Starnberg*
- *Flensburg, Große Straße*
- *Ludwigsburg vor dem Schloss*
- *Schweinfurt, Schillerplatz*
- *Sendlinger Straße, München*

d) Wahlmöglichkeiten & ÖV-Flexibilität

Sharing- / Umstiegspunkte und Mobilitätsstationen

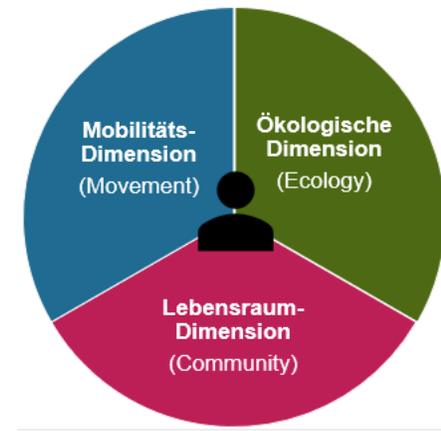
- Multi- und Intermodalität
- On-demand Lösungen als Teil des ÖPNV
- Verknüpfung klassische und neue Angebote, Bündelung, Vernetzung und Intermodalität
- Flächenzuweisung

Bilder / weitere Beispiele:

- *Lastenrad-Sharing am Bodensee*
- *Piktogramme Bike & Ride, Park & Ride, Sharing*
- *Mobilitätsstationen Offenburg, Mobipunkt Dresden*
- *Clevershuttle Leipzig Hbf*
- *LK Ebersberg Car Sharing*
- *Mobilitäterinnen Mitfahrbänke & Mitfahrzeichen Tirol*

3.2 Ökologische Dimension

Anforderungen & Trends



Ökologie & Umwelt



Ortsumbau & Klimaresilienz

- Grüne Infrastrukturen: Bäume, vertikale Bepflanzungen, begrünte Dächer, Balkone etc.
- Freilegung von Wasserläufe, Nebelduschen, Wasserentnahmestellen
- Materialien Straßenbelag
- Interaktion mit unterirdischen Kanalisationssystem, ortsnahe Lösungen für Versickerung, Verdunstung, Nutzung und Speicherung

Bild Beispiel

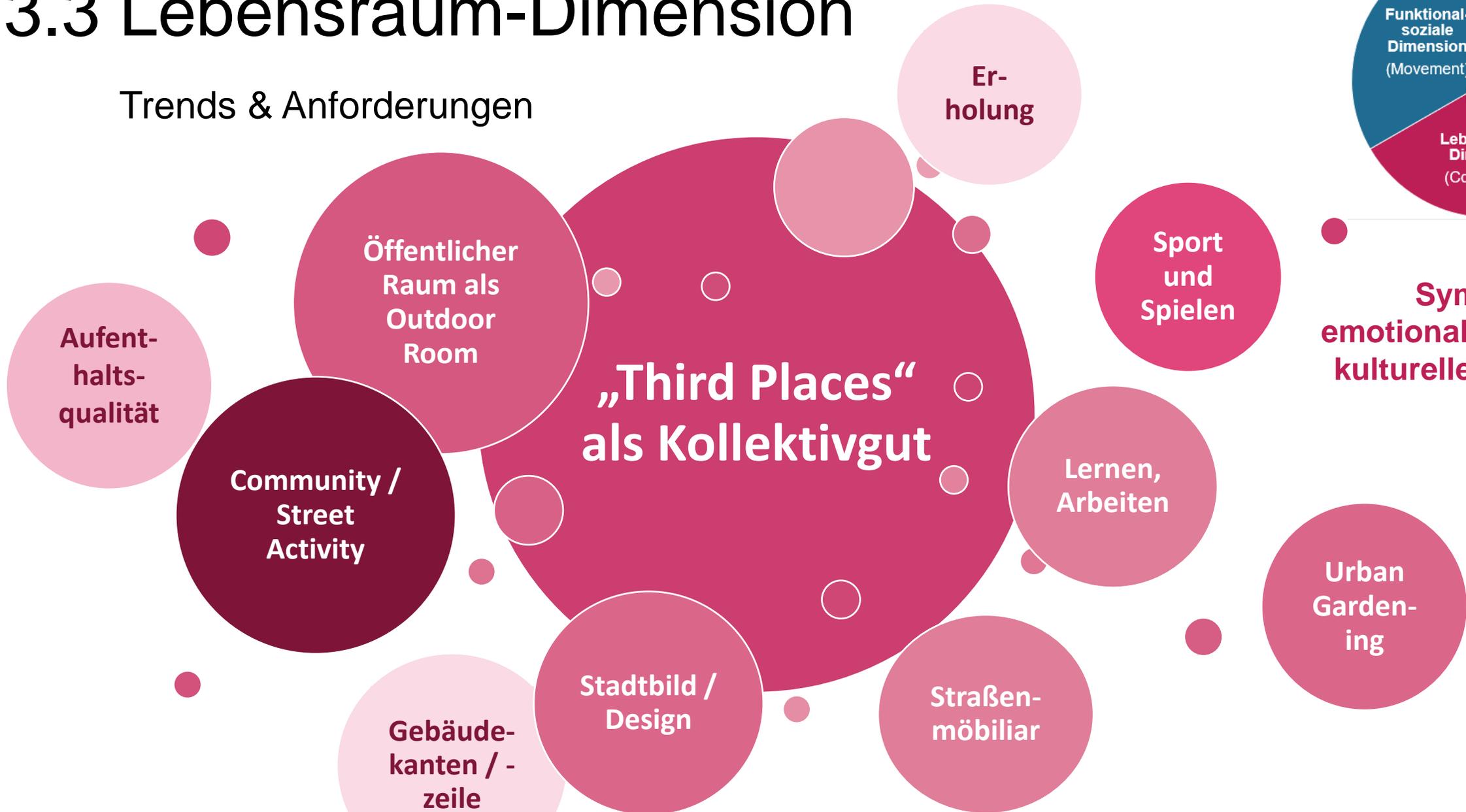
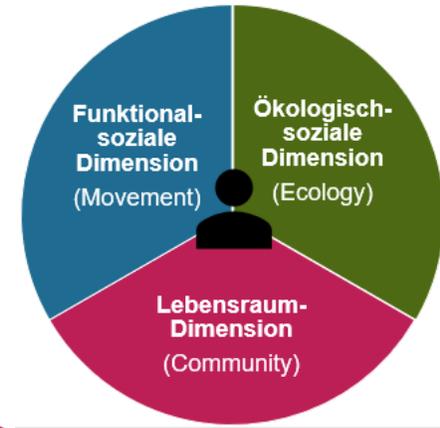
- *Urbane grüne Infrastruktur (Bundesamt für Naturschutz)*
- *Biotop City Wien / Österreich*
- *Zieglergasse, "kühle Meile" Wien / Österreich*

Weiteres Beispiel:

- *St. Kjeld's Neighbourhood, klimaresilientes Wohnquartier Kopenhagen / Dänemark*

3.3 Lebensraum-Dimension

Trends & Anforderungen



Symbolisch-emotionale, sozial-kulturelle Aspekte

a) „Outdoor Living Room“

- Fußgänger first / Walkability
- Aufenthaltsqualitäten
- Community
- Orte für Kommunikation
- Erholungs- und Erlebnisraum
- Sport und Spielen
- Kommerzielle und nicht kommerzielle Angebote

Beispiele:

- *Open Street Days, Straßensperrungen (insb. auch während Corona)*

b) Design

8/80 City

- Nutzbarkeit & Gestaltung des öffentlichen Raums für alle
- Attraktivität & Sicherheit
- Wohlfühlen
- abwechslungsreiche Fassaden, strukturierte Bodenbeläge
- Identifizierung

Bilder / Beispiele

- *10er Zone Uelzen*
- *Kinderzebrastreifen, Kolpingstadt Kerpen*

**Akzeptanz gegenüber längeren
Fußwegen zur Haltestelle steigt in
einer autofreien, attraktiven
Umgebung um 70% gegenüber einer
autoorientierten Umgebung!**

(Knoflacher 2007)

c) Stadtbild(er) & Identität

- Vertikale Dimensionen der Straße
- Gebäudezeilen-Gestaltung
- Sehenswertes
- Community Expression

Bild / weitere Beispiele

- *Street Art in Halle / Freimfelde*
- *Fassadenbemalung Bülowstraße / Berlin*

d) Komfort & Begegnung

Aufenthaltsgelegenheiten und Sitzmöglichkeiten

- Straßenmöbelierung
- Bänke / Mehrgenerationenbänke
- Parklets
- Schankgarten / Schanigärten (Corona, wirtschaftlicher Aspekt!)

**Verweildauer steigt um 50% an
Orten mit Sitzgelegenheiten!**
(Gehl, Bsp. Parklets)

„Wer Straßen säht, wird Autos ernten“

...

Wer dem Menschen Raum zum
Verweilen & Sein gibt...

12 Ansprüche an einladende Straßen und Plätze nach Jan Gehl

Gestaltung von Stadträumen statt Verkehrsräumen

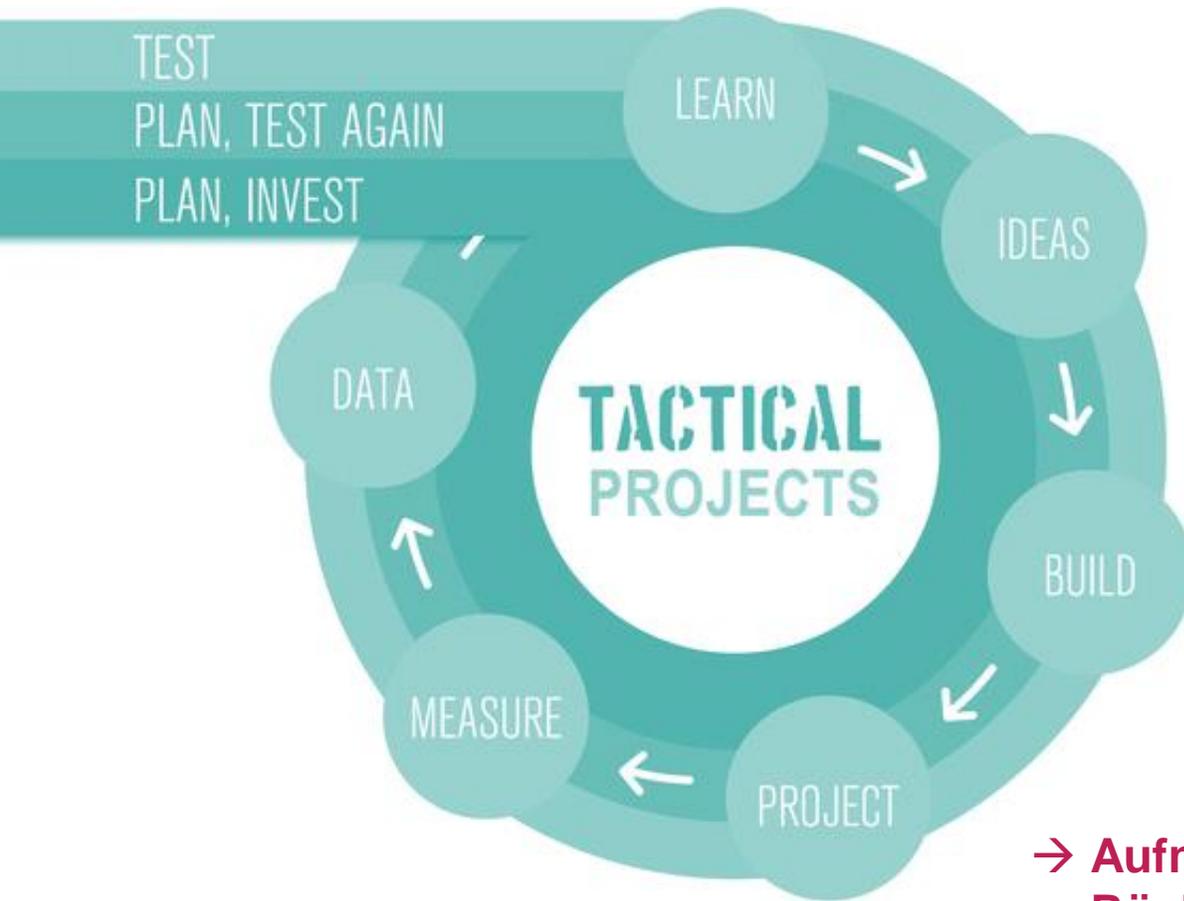
8/80 Prinzip

Multifunktionalität & „Qualität von Straßenräumen“

| | | | |
|----------------------|--|--|--|
| Schutz |  Schutz vor Verkehr und Unfällen |  Schutz vor Verbrechen - Sicherheitsgefühl |  Schutz vor unangenehmen Sinneswahrnehmungen |
| Komfort |  Angebote für den Fußverkehr |  Aufenthaltsgelegenheiten |  Sitzgelegenheiten |
| Begleichendes |  Sehenswertes |  Orte für Kommunikation |  Orte für Spiel und Sport |
| Begleichendes |  Maßstäblichkeit |  Angenehme klimatische Verhältnisse |  Positive Sinneseindrücke |

4 Vom Was zum Wie

4.2 Tactical Urbanism / Taktischer Urbanismus (T.U.)



Temporäre Interventionen, um relativ kostengünstig innerhalb weniger Tage / Wochen Straßen und Plätze lebenswerter zu machen

- DIY Urbanism, Planning-by-Doing, Urban Prototyping, „Short-term Action for Long-term Change“ (Mike Lydon), „Ausprobierkultur“
- **Simulationen zur Transformation** mit TEST – EVALUATION – ADAPTATION – TEST etc
- Ursprünglich bottom-up, initiiert von Initiativen, heute vermehrt von Planern und Gemeinden genutzt
- Raum für Artikulation von Wünschen und Bedarfen, verstehen, interpretieren -> **Partizipativer Ansatz**

→ **Aufmerksamkeit, faktenbasierte, politische Rückendeckung, Inspiration**

→ **Akzeptanzsteigerung durch reales Erleben**

Bild: Lydon / Garcia 2015

4.3 Straßenexperimente als Transformationsansatz

EX—
TRA

experimenting with
city streets to
transform urban
mobility

- From „Streets for Traffic“ → „Streets to people“
- Aktuelles Projekt bei GCX: Evaluation verschiedener „Transition-Experiments“ unter Federführung der Universität Amsterdam
- Partner Amsterdam, Bologna, Mailand, Ghent, London, München
- <https://www.ex-tra-project.eu/>

"If we can develop and design streets so that they are wonderful, fulfilling places to be -- community-building places, attractive for all people -- then we will have successfully designed about one-third of the city directly and will have had an immense impact on the rest." Allan Jacobs 1995

Bild: Fassadenmalerei in
Lyon / Frankreich

Le Mur des Canuts

© Amrapali

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dr. Jessica Le Bris

Leitung Mobilität & Stadtentwicklung

jessica.lebris@greencity.de