

Verkehr und öffentlicher Raum – eine Tragödie deutscher Unkultur

Prof. Heiner Monheim

Universität Trier, Angewandte Geographie/ Raumentwicklung
und RaumKom- Institut

heinermonheim@yahoo.de

monheim@uni-trier.de

Mein Hintergrund:

- Studium Geographie, Soziologie, Geschichte und SRL in Bonn und München, u.a. bei Karl Ganser und Gerd Albers
- 15 Jahre Referatsleiter in der BfLR (heute BBR) in Bonn, dort Modellvorhaben zu
 - Verkehrsberuhigung
 - städtebaulicher Integration von Straßen und ÖV- Trassen
 - Fuß- und Radverkehr
 - Richtlinien im Verkehr
- 10 Jahre Referatsleiter im Landesministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (unter Minister Zöpel), dort u.a. Programme zur
 - Verkehrsentwicklungsplanung,
 - flächenhaften Verkehrsberuhigung
 - städtebaulichen Integration von Hauptverkehrsstraßen
 - autofreiem Wohnen
 - Renaissance der Straßenbahn
- Seit 1995 Uni Trier, dort Projekte zu
 - Fußverkehr
 - Radverkehr
 - Kommunalem Schienenverkehr
 - Flächenbahn
 - Straßenbau
 - Mautsystemen
 - Verkehrsfinanzierung
 - Verkehrswende
- Mitarbeit in vielen Bürgerinitiativen und Umwelt/ Verkehrsverbänden
 - ADFV
 - VCD
 - UMKEHR
 - Fuss e.V.
 - SRL
 - IfR
 - DVAG
 - DVWG
 - Bahn für Alle

1979: Bauminister startet Kampagne für Verkehrsberuhigung



- Mit einer eigenen „Illustrierten“, die die damaligen städtebaulichen und verkehrlichen Erkenntnisse zur Verkehrsberuhigung wiedergab und die neuen Erfordernisse und Möglichkeiten aufzeigte, wurde die Verkehrsberuhigung popularisiert.
- Es folgten 100te von Seminaren und Veröffentlichungen, das Thema kriegte „Konjunktur“, endlich!

Grundproblem: wie macht man Autos langsamer? Und wie reduziert man die Autoverkehrsmenge? Und wie schafft man eine Renaissance der Urbanität

Verkehrsberuhigung heißt:
Autos langsamer machen

Generell gilt: Kein Autofahrer fährt mit 50 km/h durch eine Straße voller Menschen. Häuten wir also Straßen, auf denen es wieder Spaß macht, „sich aufzuhalten“, zu stehen, zu sitzen und zu laufen. Wie in Fußgängerzonen. Dann wird auch langsamer gefahren.

Der ADAC schreibt dazu: „Eine Fahrerhalten – also auch die Geschwindigkeit – hängt sehr davon ab, wie die Straßen mit ihrem Umfeld auf den Autofahrer wirken.“

Machen wir das Autofahren auf mehrspurigen Straßen und in den Fußgängerzonen nicht erwarten und deshalb bei der Wahl seiner Geschwindigkeit auch nicht berücksichtigen. Viele Straßen in bebauten Gebieten sind zu lang und zu geradlinig. Sie sind nicht für den Menschen gemacht, sondern für den Motorist.

schwindigkeit auch nicht berücksichtigen. Viele Straßen in bebauten Gebieten sind zu lang und zu geradlinig. Sie sind nicht für den Menschen gemacht, sondern für den Motorist.

Folgende Regeln sind zu beachten:

Regel 1: Als „Fußgänger“ muss der Autofahrer normalerweise das Tempo beibehalten. Wenn er die Fahrer prüfen möchte, wird langsamer gefahren. 20 m Fahrvorzeichen bei Zwei-Richtung-Verkehr und 2,50 m für Einbahnstraßen sind auch schon ein „Nachteil“ mit Auswirkungen, z. B. für Lkw.

Regel 2: Optische Querschnittsregeln machen die Straßen langsamer. So wirken poröse Beläge und hohe Fahrbahnen. Und sorgen dafür, dass die Fahrer langsamer fahren. Und sorgen dafür, dass die Fahrer langsamer fahren.

Regel 3: Lang Gerade durch Verkehr und Verkehrszeichen der Fahrgasse einbauen, um Tempo zu senken. Ein Beispiel: alle 30-50 m. So werden Autos langsamer. Wird ein Auto langsamer, wird es die Fahrer nicht sehen. Und wenn die Fahrer nicht sehen, wird es die Fahrer nicht sehen. Und wenn die Fahrer nicht sehen, wird es die Fahrer nicht sehen.

Regel 4: Durch Niveaueinstriche in der Fahrbahn können Autos langsamer werden. In nicht allen großen Städten sollte die Fahrbahn auf Geländehöhe hochgezogen werden. Und wie der Gehweg gepflastert werden. Zum Beispiel alle 10/15 m. An „schmalen“ Stellen: Alle 10/15 m. An „schmalen“ Stellen: Alle 10/15 m. An „schmalen“ Stellen: Alle 10/15 m.

Regel 5: In Wohngebieten sollte die Fahrbahnhöhe nicht aufgereiht werden. Nicht über die Höhe der Gehwege. In Wohngebieten sollte die Fahrbahnhöhe nicht aufgereiht werden. Nicht über die Höhe der Gehwege.

Regel 6: Kreuzungen in Wohngebieten können ebenfalls auf Geländehöhe gehoben werden. In Wohngebieten können Kreuzungen ebenfalls auf Geländehöhe gehoben werden.

So groß ist der Zeitverlust übrigens gar nicht, den das Langsamfahren verursacht:

Verengungen machen langsamer
Querschnittsregeln aus Fahrbahnhöhe
Verengungen machen langsamer
Querschnittsregeln aus Fahrbahnhöhe
Verengungen machen langsamer
Querschnittsregeln aus Fahrbahnhöhe

Schnelle Autos machen 100 km/h in 10 Sekunden. ADAC hat eine neue Wertschätzung für die Straßensicherheit. Die Straßensicherheit beträgt bei 50 km/h.

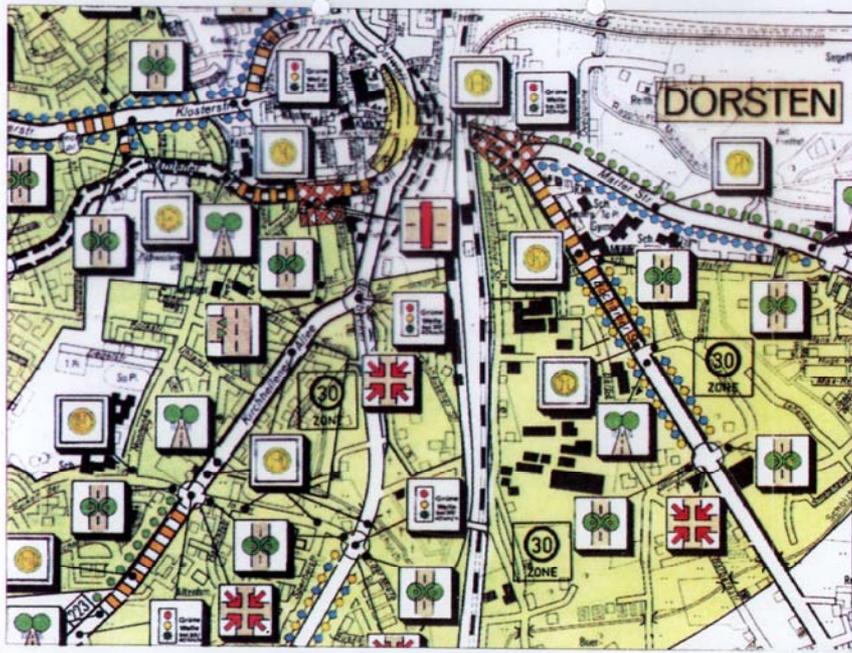
- Zentrale Ansätze: Autogeschwindigkeit überall deutlich absenken, mit
 - rechtlichen Regelungen (Verkehrsberuhigter Bereich, T 30 Zone) oder
 - vielen kleinen baulichen Tricks
 - oder einer verkehrsberuhigten Straßenraumgestaltung, damit
- mehr Spielraum für neues Straßenleben
 - mehr Sicherheit
 - mehr Platz für Fuß, Rad und Straßengrün
- Alternativen zum Auto fördern
 - Ausbau ÖPNV
 - Ausbau Fuß/Rad
 - Stadt der kurzen Wege
 - Wahre Preise
 - Parkraumbewirtschaftung
 - Mautsysteme
 - Neue Verkehrsfinanzierung, Schluß mit Subventionierung des Autoverkehrs

Eine Volksbewegung für VB entsteht



- Überall im Land fordern Bürgerinitiativen, Elterninitiativen, oft sogar der ADAC verkehrsberuhigende Maßnahmen.
- Das „ob“ war also nicht mehr umstritten, wohl aber das „wo“ und „wie“ und „wie oft“ und „wie viel“

Typische Detailmaßnahmen



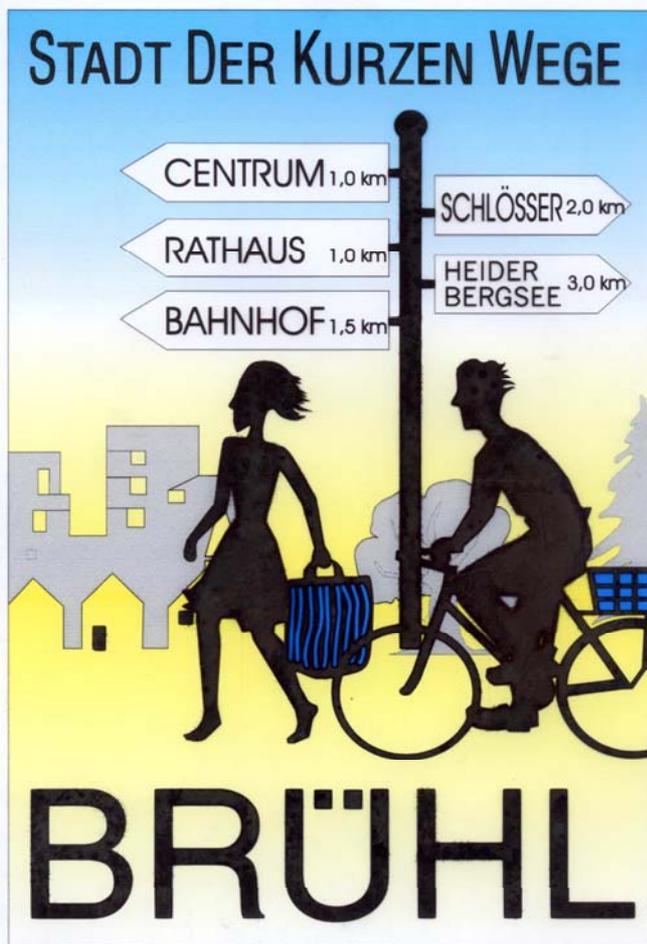
- Immer gebietsbezogen flächenhaft
- Querungshilfen an Haltestellen
- Querungshilfen an HVS
- Möglichst oft vertikale Elemente nutzen (Baumtore, Allee, Mittelallee)
- Kreisverkehre (maxi bis mini) an wichtigen Knoten
- Materialwechsel/ Teilaufpflasterungen zur Markierung von Querbezügen

Aber auch Reaktanz: Verkehrsberuhigung (vor allem als willkürliche Restriktion) erzeugt Widerstand



- Verkehrsberuhigung muß gut kommuniziert werden, mit positiven Bildern und Effekten.
- Die Terminologie von Macht- und Verteilungskämpfen sollte vermieden werden.
- Die neue Qualität darf nie als „Verzicht“ oder „Verlust“ kommuniziert werden, die Vorteile und der Gewinn nach fairer Bilanz müssen herausgestellt werden.

Verkehrsberuhigung durch vernünftigen Städtebau und Standortplanung



- Unnötigen Autoverkehr vermeiden, ist ein wichtiges Ziel der Verkehrsberuhigung.
 - Daher gilt es, die Vorteile der Nähe (Stadt der kurzen Wege) zu kommunizieren und
 - die Innenentwicklung zu fördern und
 - die Zersiedlung zu stoppen.
- Die Politik formuliert das schon lange als Leitbild, aber sie schafft nicht die adäquaten Instrumente

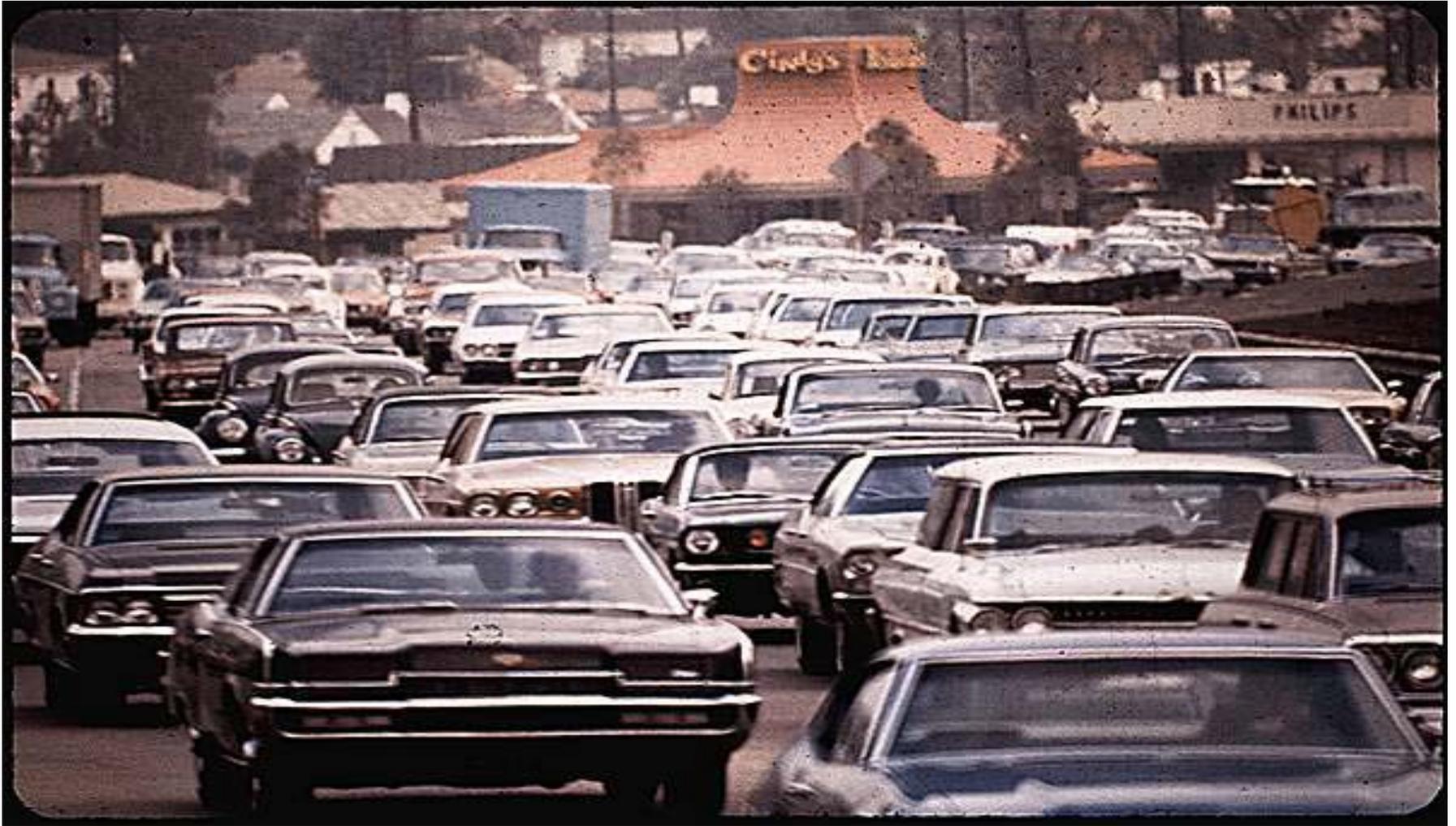
Das urbane Vorbild – kompakt – kleinteilig – vital - effizient



Der Tod jeder Urbanität – maximale Autofixierung



Der Ruin jeder Verkehrseffizienz – maximaler Autoverkehr = maximaler Stau – wie lange machen wir diesen Unsinn noch mit?



Ruinierte Flächeneffizienz der Zentren – Dank hemmungsloser Parkpolitik



Perfekte „Ingenieurkunst“ – der öffentliche Raum als Verkehrsmaschine



Das Schneebild zeigt die Platzverschwendung – natürlich könnten hier auch 50 Bäume stehen, der Platz wäre da, nur die Idee fehlte



Es geht auch anders: städtebaulich integrierte Verkehrsflächen – als Einheit gestaltet und flexibel nutzbar



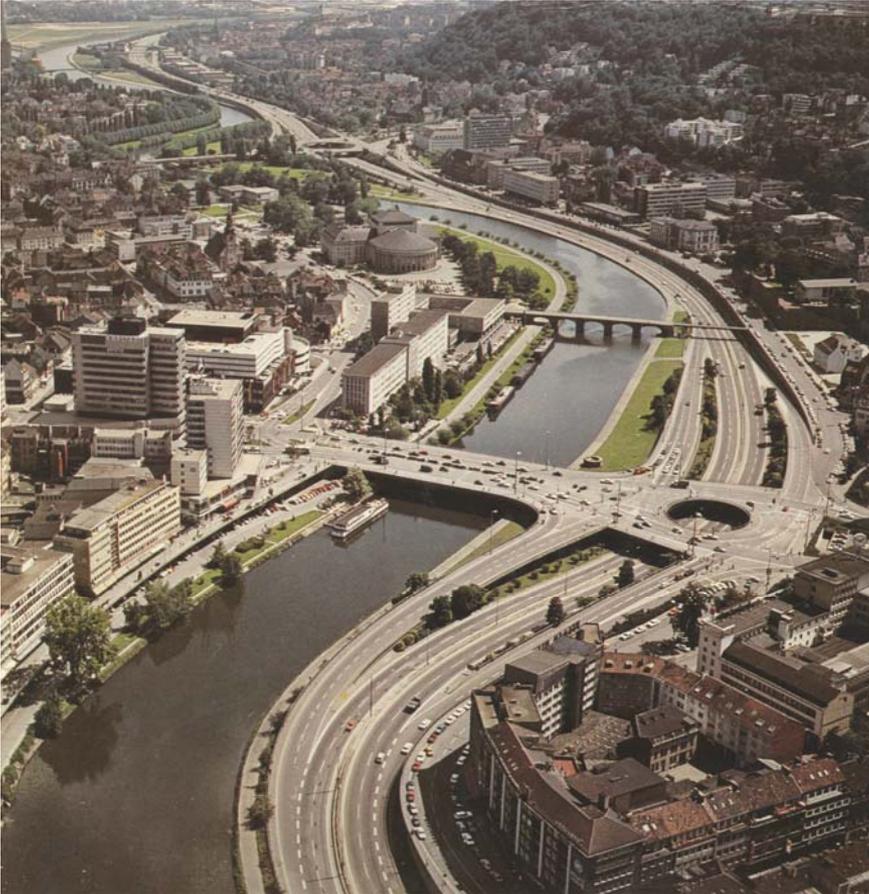
Null Rücksicht auf das Umfeld: Stadtautobahn neben zwei Weltkulturerbeobjekten: den Trierer Kaiserthermen und der Basilika



Die „Semiotik“ der Autowelt – grob, unförmig, Stadtgestaltung für Raser



Stadtautobahn total: Stadtzerstörung durch Straßenbau in Saarbrücken



- Beliebte Reservefläche für Stadtautobahnen: die Flußufer
 - Wo früher aus den alten Leinpfaden liebevoll gestaltete Promenaden entwickelt wurden...
 - ...zog der Autobahnmaßstab ein, mit riesigen Knoten.
 - Parallel dazu etablierte sich typische „Hochgeschwindigkeitsarchitektur“ mit monotonen Rasterfassaden.
- Das ganze nannte man zynisch „Bündelungsprinzip“

„Ikone“ der Autostadt: unförmige Hochgeschwindigkeitsarchitektur, wozu braucht man noch Differenzierung und Qualität im Detail, bei Tempo 100?



Ab in die Unterwelt – Perversion der Fußgängerstadt



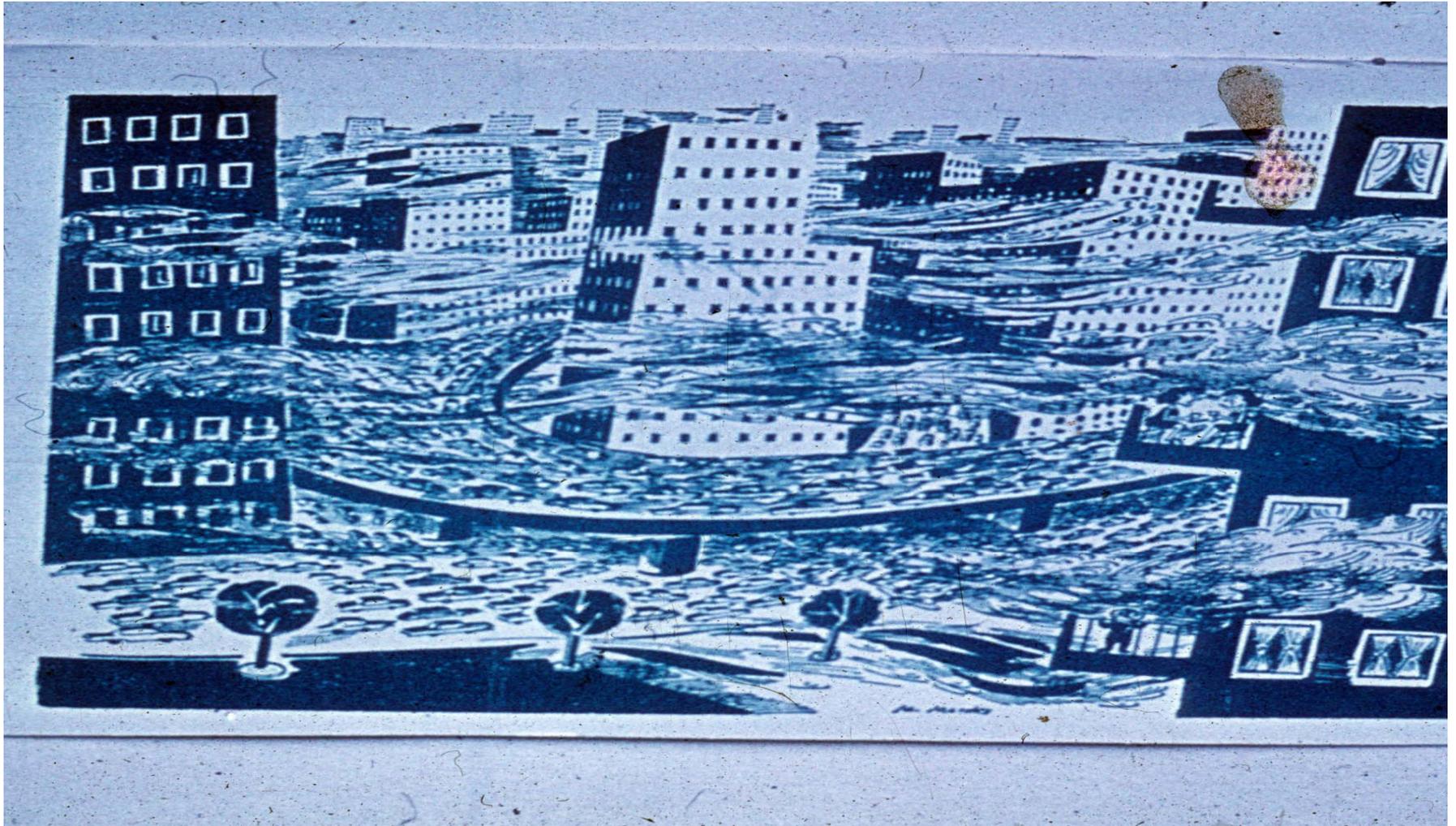
Schlechtes Gewissen der Investoren. Urbanistische Pappfassade als Zitat in Suburbia – armes Deutschland



Trauriges Arbeits- und Einkaufsumfeld in Suburbia – Öde Attacken auf jedes Qualitätsbewußtsein – ruiniertes öffentliches



Werden uns das Effizienzproblem, die Klimakatastrophe und die Ölpreisexplosionen (auch dank Massenmotorisierung in China und Indien) zum Umdenken bringen?



Wütender, hilfloser Protest gegen brutale Planer



Die Semiotik der Fußgängerstadt – differenziert, qualitativ, für den (langsamen) Genuß- Menschen



Shared Space: Stadt zum Laufen, Stehen, Sitzen, Stadt zum Leben



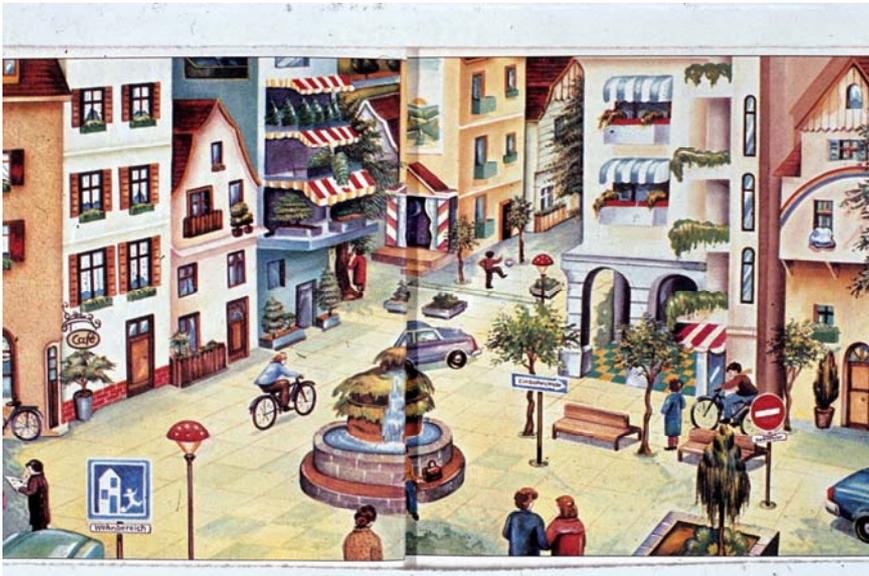
Renaissance der Urbanität durch Verkehrsberuhigung

Abb. 27: Entwicklung von Zusammensetzung und Verhalten der Besucher verkehrsberuhigter Einkaufsstraßen

	Zahl der Angaben	Städte in % nach ihrer Entwicklung			
		abnehmend	unverändert	leicht zunehmend	deutlich zunehmend
Neigung zum Stadtbummel	96	1	8	41	50
Aufenthaltsdauer	93	1	9	45	45
Anteil Jugendlicher (bis 30)	87	1	21	33	45
Anteil Älterer (ab 60)	78	3	37	42	18
Anteil auswärtiger Kunden	69	2	22	44	32
anspruchsvolle Besucher	57	4	47	37	12

- Verkehrsberuhigung dient der Rückeroberung des Öffentlichen Raumes für urbane Nutzungen:
 - mehr Besucher
 - mehr Stadtbummel
 - komplexere Aktivitätenkoppelungen
 - längerer Aufenthalt
 - Attraktivität für alle Altersgruppen, also auch Jugendliche und Rentner

Idealbild vom Stadtleben: Platz für alle und Bewegungschancen für alle – neuerdings wieder sehr aktuell als „Shared Space“



- Abkehr von der Überreglementierung
- Spielräume für Koexistenz
- Schluß mit dem „Streifchendenken“
- Das Buch „Strassen für Alle“ zeigt Wege zu einem besseren Leben und Verkehr in der Stadt (1).

Monheim & Monheim (1991): **Straßen für Alle.** Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft. Hamburg (für 10 € unter 06512014551 (tel o. fax) oder hiwis@raumentwicklung.de zu bestellen

Keine Verkehrsberuhigung: der Schilderwald



- So – mit einem Maximum an Schildern und Markierungen/ Streifen– funktioniert die Autodominanz und bürokratische Verwaltung des Verkehrs.
- Die Alternative ist „Shared Space*“ auf der Mischfläche, auf der der Verkehr nach den Gesetzen sozialer Kommunikation und Rücksichtnahme funktioniert, statt mit der falschen Sicherheit „regel-konformen“ Autofahrens bei Tempo 50.

* Shared Space nennt Hans Mondermann, ein niederländischer Verkehrssicherheitsexperte (+Jan.2008), seine erfolgreichen Experimente mit unregelmäßigem Stadtverkehr auch auf Verkehrs- und Hauptverkehrsstraßen. Die EU hat Projekte in 6 Städten finanziert, die alle sehr erfolgreich waren. Damit ist die Beschränkung der Mischflächen auf harmlose Anliegerstraßen endgültig widerlegt

Verkehrsberuhigung paradox: durch Schilderwald



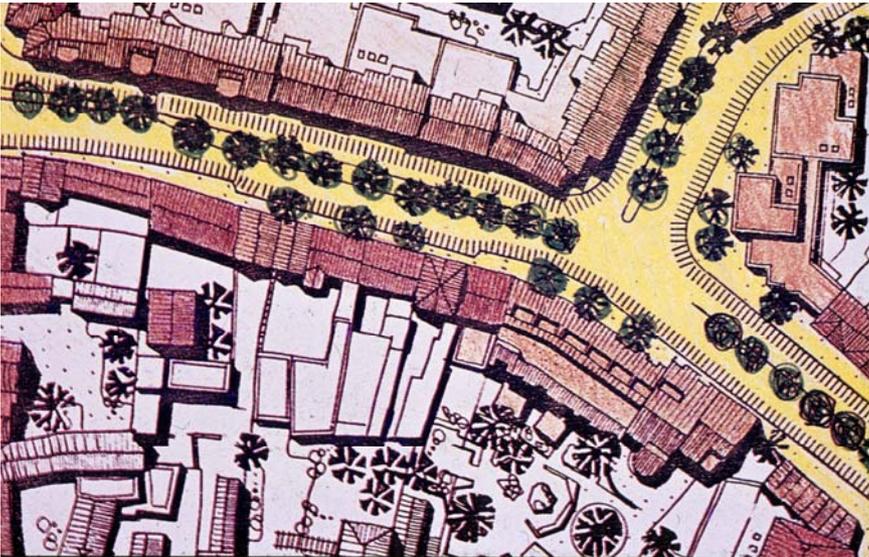
- Statt durch Straßenraumgestaltung und soziale Regeln den Verkehr durch §§ und Schilder zu regeln, ist eines der Hauptprobleme modernen Stadtverkehrs.
- Sobald das Stadttempo abgesenkt ist, erübrigt sich die ganze restliche Regelungswut.
- Daraus ergibt sich die stadtgestalterische Relevanz der Verkehrsberuhigung.

Verkehrsberuhigung auch eine Frage des Maßstabs und der Perspektive



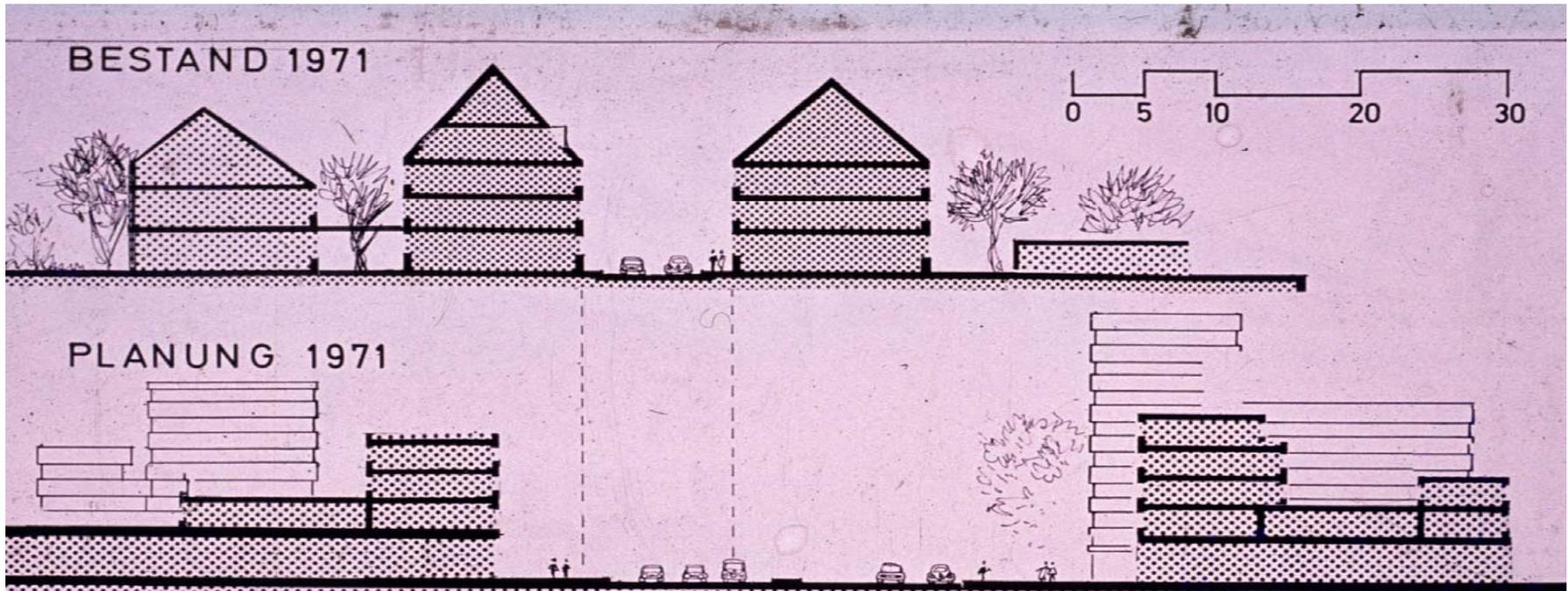
- Pläne für den autogerechten Umbau einer Altstadtstraße in Göttingen aus den 1970er Jahren:
 - Völlig überdimensionierter Querschnitt.
 - Massive, großflächige Baukörper als unförmige Kuben.
 - Min- Gehwege.
 - Fast kein Baum und Strauch.
- So kann man den Maßstab sprengen.

Zum Glück geänderte, integrierte Planung

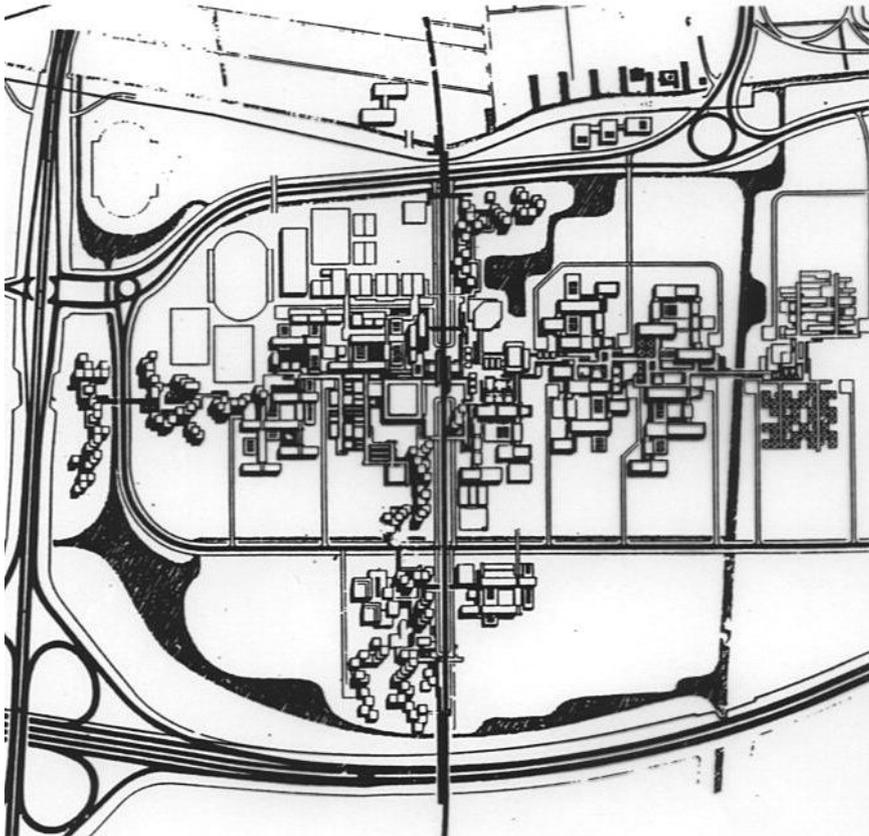


- Am Ende realisierte Planung: eine schmale, intensiv begrünte Straße
- Eine teilweise altstadtgerechtere Bebauung
- Ein gestalteter Stadtraum
- Städtebaulich geplante Verkehrsberuhigung

Maßstabssprengender Autoverkehr. Riesige Schneisen (z.B. Nord-Südfahrt Köln) anstelle von kompakter, kleinteiliger Bebauung. Logisch werden so Fußgänger mißachtet, Proportionen gesprengt und falsche Erwartungen von autogerechten Städten forciert

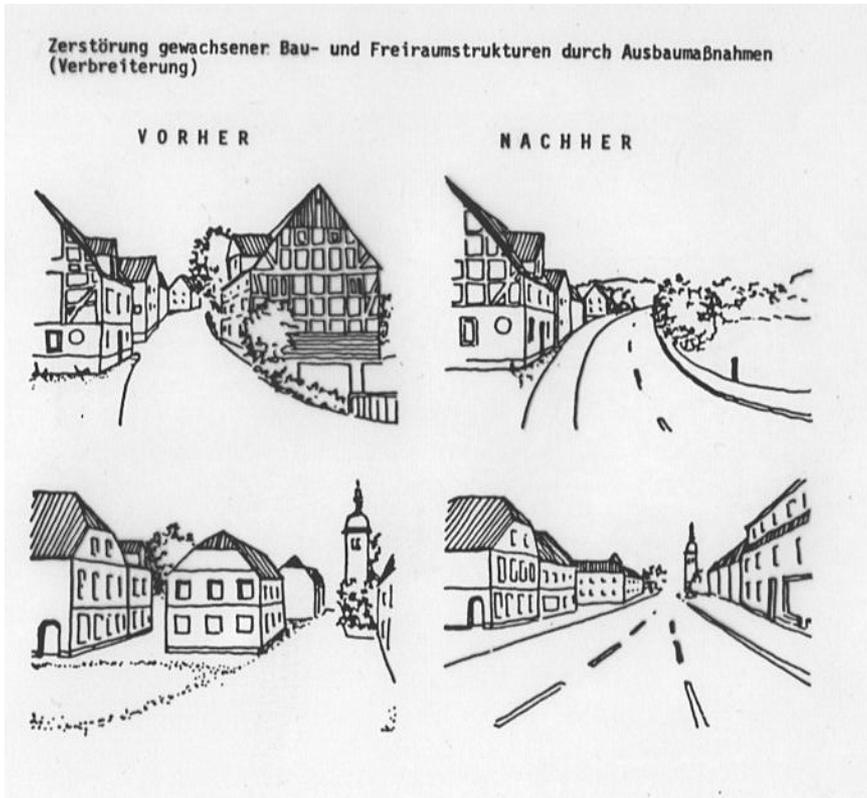


Maßstabsvergrößerung in der Autostadt: divide et impera!



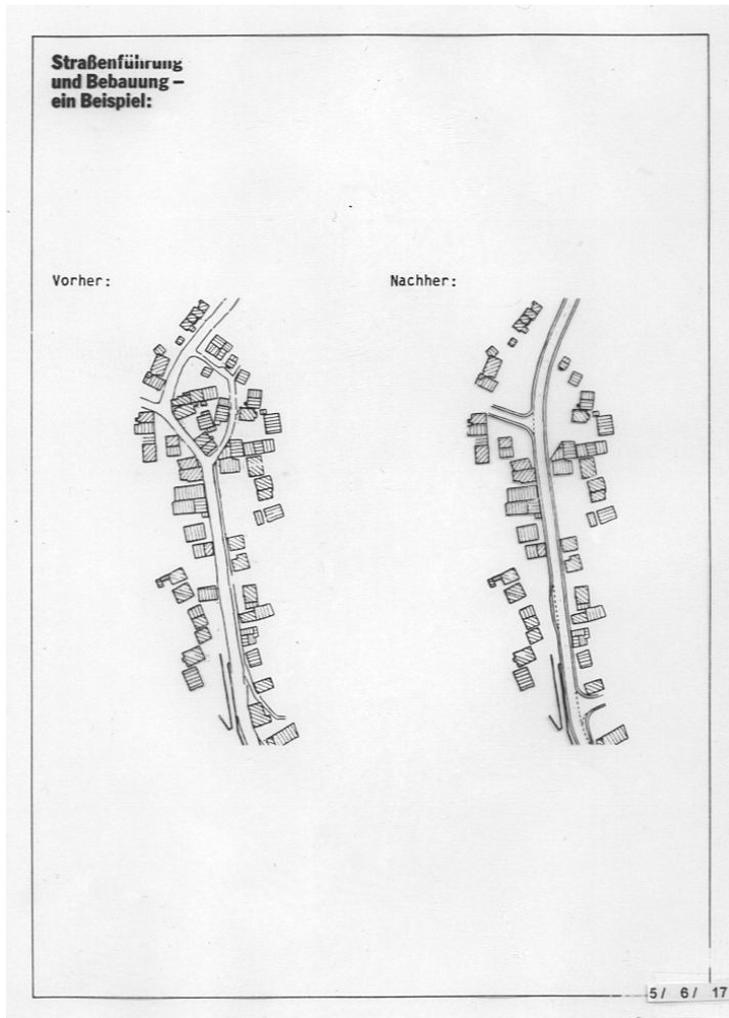
- Typisches Beispiel einer Trabantenstadt der 60er Jahre nach dem „Mall- Prinzip“ (Beispiel Universität Bremen)
 - Außen regiert der Autobahnmaßstab
 - Innen eine verkehrsberuhigte Erschließungsachse
 - Stark hierarchisiertes Straßennetz

Stadtzerstörung durch Straßenausbau



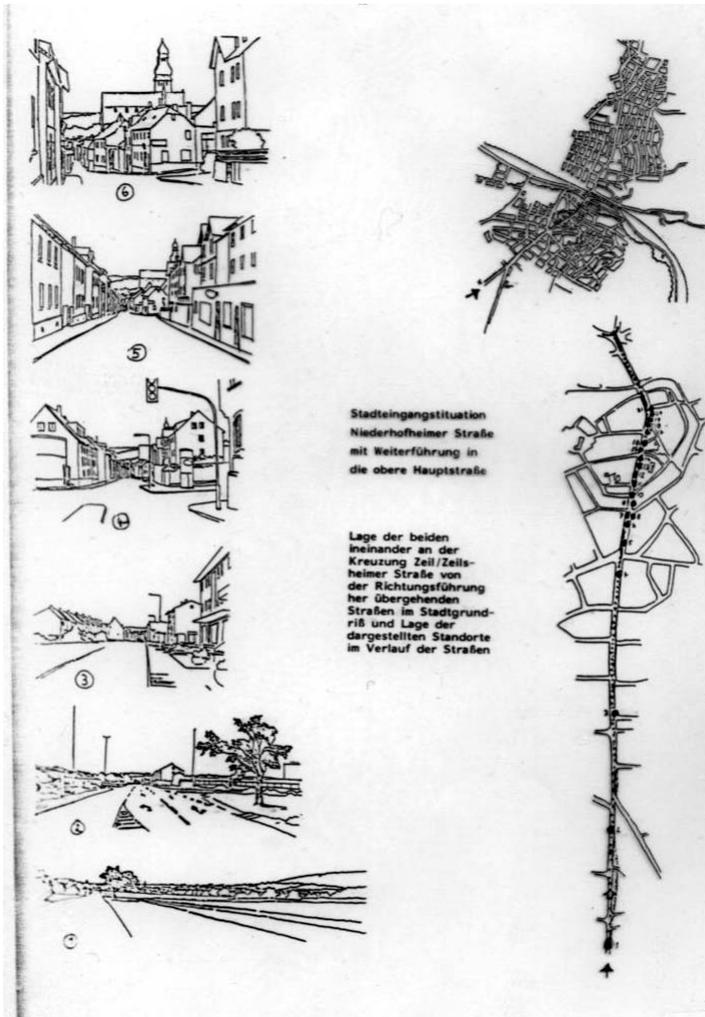
- In vielen Ortsdurchfahrten wurden die überdimensionierten Fahrbahnbreiten der „freien Strecke“ einfach quer durch die Bebauung durchgezogen.
- Hierfür wurden vielfach
 - Häuser abgerissen
 - Bäche zugeschüttet
 - Vorgärten wegrasiert
 - Alleen abgeholzt

Typische autofixierte „Artillerielösung“ für Ortsdurchfahrt



- oft wurden in dörflichen und kleinstädtischen Ortsdurchfahrten brutal die Ideallinien der Autoperspektiven durchgebrochen („Diktat der Lineale“)
- das führte zu massiven Eingriffen und starker Verfremdung des Ortsbildes
- an die hohen Kosten und gravierenden Folgen hat niemand gedacht

Wechsel der Straßenräume je nach Lage im Stadtraum



- vielfach durchmessen Hauptverkehrsstraßen sehr verschiedene Stadträume
- an der Peripherie sind die meist weit, offen, diffus
- zur Mitte wird es immer enger und dichter

LKW als Stadtzerstörer



... Auch wenn's mal etwas eng wird - lassen Sie sich nicht entmutigen !
Gutes Durchkommen im Neuen Jahr

2006

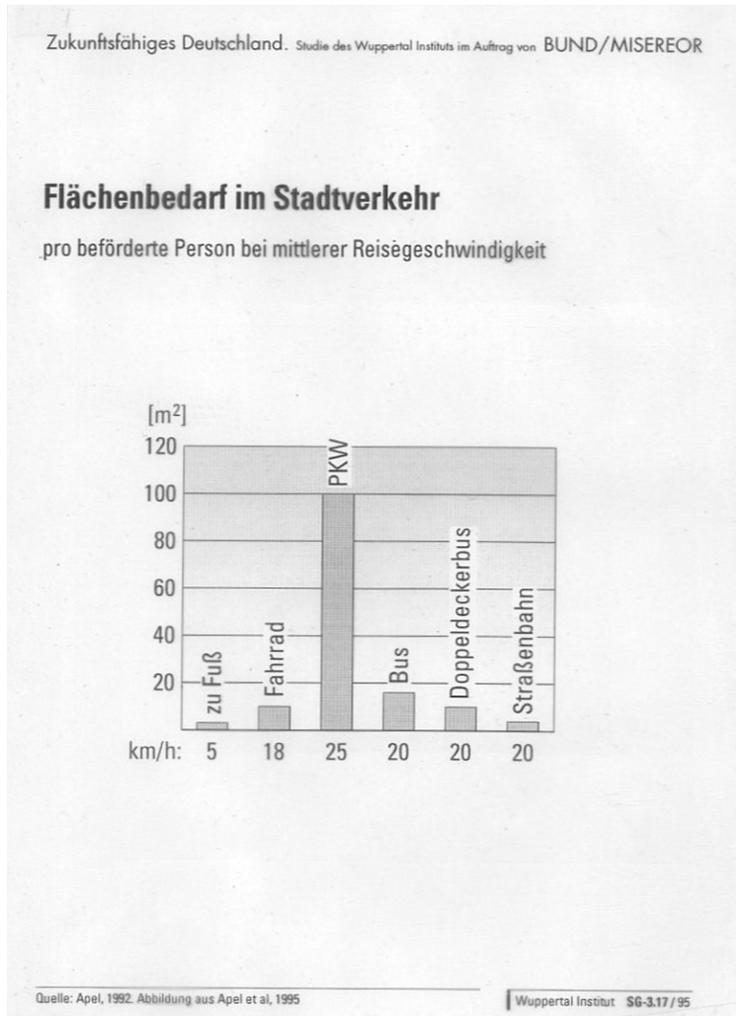
wünschen Ihnen Lang + Burkhardt und Mitarbeiter/innen

H. J. Lang

Prof. Dr.-Ing. Hansjörg Lang und Dipl.-Ing. Till Burkhardt - Verkehrsplanung und Städtebau Tel. (089)54 21 55-0, Sandstraße 31, 80335 München

- Z.Zt. drängt die EU auf Anhebung des Tonnenlimits für LKW auf 60 to.
- Dann droht eine neue Welle von Stadtzerstörung.
- Wie ökonomisch ist eigentlich, wenn sich dicke LKW auf engen Straßen festfahren und jeden Verkehr blockieren ...
- ...und viele Straßen verbreitert und Häuser abgerissen werden müssen?

Das Auto: ein Platzverschwender



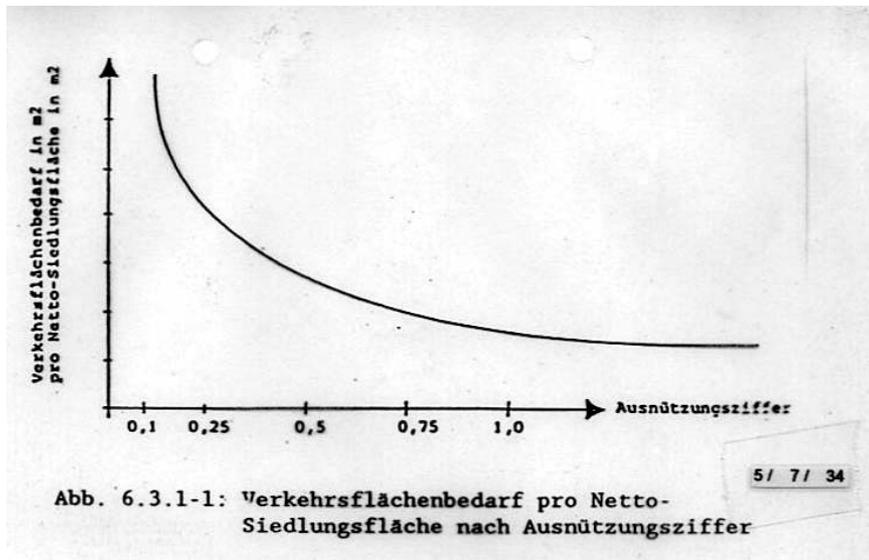
- der Autoverkehr hat einen ungeheuren Platzbedarf...
 - ...für die Fahrbahflächen und...
 - ...die Abstellflächen (zu Hause, bei der Arbeit, bei den Einkaufsstätten, bei den Freizeitzielen).
- dadurch reduziert autofixierte Planung automatisch die Dichten, zerdehnt die Räume, forciert die Zersiedlung und kostet so die Allgemeinheit extrem viel Geld

Das Kapazitätsparadox: Stau“un“Logik



- im Stadtkern sind die meisten Ziele, aber ...
- ...die Kapazität der historischen Straßen ist eng begrenzt...
- ...im Umland gibt es üppig Straßenkapazität (viele und breite Straßen)...
- ...die Folge: viel Stau innen und massiver Suburbanisierungsdruck draußen...
- ...danach dann auch Stau draußen.
- Gegenstrategie:
Kapazitätsdosierung und Bereitstellung alternativer Kapazitäten im ÖPNV

Hohe Dichte fördert die Verkehrsberuhigung



- Der Zusammenhang von Dichte und Verkehrsflächenbedarf ist offensichtlich. In dichten Strukturen spart man Platz (und Geld und Energie und Verkehr).
- Effiziente Raumstrukturen brauchen Urbanität. Und Urbanität braucht Verkehrsberuhigung.
- Daher darf die permanente Zersiedlung nicht so weiter gehen. Sie führt immer tiefer in den Stau und die Verschuldung der Gebietskörperschaften, für die hohen Autoverkehrskosten.

„Pflasterlyrik“ – krampfhaftes Verfremdung des Stadtbodens als Demonstration der Andersartigkeit gegenüber der Autowelt



- Wo der Autoverkehr ausgeschlossen wurde, sollte die Platzgestaltung um so auffälliger demonstrieren: hier sieht es anders aus als auf „normalen“ Straßen.
- Daher die typische, krampfhaftes Pflasterlyrik vieler FGZ, aufdringlich, teuer und vielfach nicht gerade altstadtgerecht. Ein Blick in die Archive hätte leicht gezeigt, wie so was besser gestaltet wird

Dezente Verkehrsberuhigung



- Hinten im Bild sieht man noch Reste der alten Gestaltung.
- Vorne die neuen Elemente:
 - kleine, dörflich anmutende Schotterrasenflächen
 - ein paar Bäume und Baumtore
 - geschwungene Führung der verbleibenden Fahrgasse
 - das Ganze als Mischfläche nutzbar

Dorfgerichte Verkehrsberuhigung



- Das Beispiel Unterhaching bei München.
- Ein ländlich geprägter, suburbanisierter Vorort.
- Dezentale Gestaltung, stark bestandorientiert, damit kostenminimierend.
- Mit Bezug zur Bebauung, mit sanften Übergängen von der Fahrgasse über die randlichen Grünstreifen zur den Privatflächen

Verkehrsberuhigung, wie sie immer schon war



- Die typische Altstadtgasse, so, als wäre das seit hunderten von Jahren so,
- zwei Muldenrinnen markieren Randstreifen und Fahrgasse und sichern die Entwässerung,
- die Fahrgasse ist Mischfläche, also Gehbahn und Fahrbahn in einem,
- Prellsteine schützen die Hausecken vor dem Crash mit dem Fahrverkehr,
- die Gasse mit enger Bebauung vermittelt Kompaktheit, Nähe, Geborgenheit, räumliche Fassung.

Handwerkskunst statt schriller Leuchtreklame – Symbolik der langsamen, verkehrsberuhigten Stadt



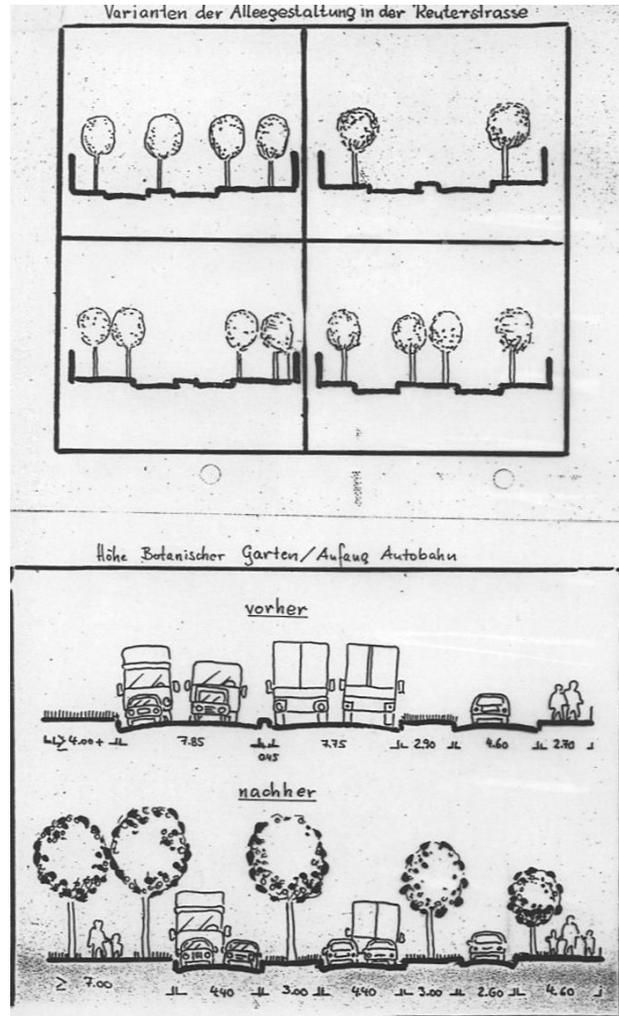
- Die Autostadt braucht große, grelle Zeichen, riesige Reklametafeln und Leuchtreklamen.
- Die verkehrsberuhigte Stadt und Fußgängerstadt zeigen wieder Liebe zum Detail, zur Kleinteiligkeit, zu den wahren Werten und dezenten Symbolen.
- Da macht es wieder Lust, zu flanieren, die Stadt zu entdecken, sich Zeit zu nehmen.

Straßenraumgestaltung im historischen Ortskern



- Das Beispiel Greetsiel im Emsland.
- Sanfte Untergliederung in Fahrgasse (schmal und nicht privilegiert) und geschützten Rand (nicht auf jedem qm Mischfläche müssen sich auch Autos bewegen können), deswegen der geschützte Rand. Und man kann trotzdem auch sicher in der Mitte laufen.
- Altstadtgerechte Materialien.
- Kleinteilig, maßstabsgerecht, differenziert.

Platz für Bäume: wichtigstes Element zur städtebaulichen Verbesserung der Stadtraumqualität an Hauptverkehrsstraßen



- Viele HVS bieten ausreichend Platz für üppige Begrünung, wenn...
 - ...statt der Normal- oder Überbreiten Schmalfahrspuren gewählt werden (2,200 statt 3,50 – 4 m)...
 - ...Mehrspurigkeit nur dann geboten wird, wenn die Auto-Verkehrsmenge es erfordert (ab 22.000 – 24.000 DTV)...
 - ...auf überdimensionierte Knoten (mit Rechts- und Linksabbiegespuren verzichtet wird (statt dessen unmarkierte Kombispuren)

Insel im Strom



- Durch langgestreckte Mittelinseln kann die linienhafte Überquerbarkeit von Hauptverkehrsstraßen massiv verbessert werden.
- Und so wird das gefährliche Überholen auf Stadtstraßen unterbunden.
- Je nach Umfeld könnten statt der Poller da auch Bäume stehen.

Linienhafte Überquerungshilfe – begehbarer Mittelstreifen mit Laternen als Schutz gegen Überholmanöver und zu hohes Tempo



Die gute Stube: endlich wieder autofrei



- In FGZ würde der öffentliche Raum das erste mal wieder zurückerobert, für Fußgänger, Aufenthalt, Außengastronomie und als erweiterte Geschäftsfläche für die Auslagen der Läden (Sondernutzung).
- So konnten viele Altstädte ihre alte Vitalität und Einzelhandelsattraktivität zurückerobern.

Verführung für Flaneure und Modell für zukunftsfähige
Hauptverkehrsachsen: Boulevards, Promenaden, Alleen



Qualität rechnet sich: die Kö als repräsentativer öffentlicher Raum



- Warum hat Köln so wenig Vergleichbares zu bieten ...
- ...und schafft solche Qualitäten nur in Verbindung mit gigantischen Tunnelprojekten (Rheinufertunnel)?
- Köln braucht ein Programm zur städtebaulichen Umgestaltung aller seiner Hauptverkehrsachsen...
- ... und zur Pflanzung von z.B. 30.000 neuen Alleebäumen...
- ...aber die Phantasie und Kraft für eine neue Strategie fehlt offenbar noch? Wie lange noch?

Man nimmt sich Zeit



- Nach der Verkehrsberuhigung gibt es Platz für Bänke und damit wieder Lust am Stadtgenuß, am Aufenthalt, am Sehen und Gesehen werden.
- Die Zahl der Freiluft-Märkte hat sich seit dem Vordringen der FGZ in deutschen Gemeinden vervielfacht, es gibt Gemüse- und Blumenmärkte, Obstmärkte, Kunsthandwerksmärkte, Trödelmärkte – und das nicht nur in der „City“, sondern oft auch im Quartier.

Deutsches Planungsideal: die „schienenfreie Innenstadt“ – enthebt von jeder stadtgesterischen Ambition



Bahn in der Fläche - Lieblosigkeit „im Quadrat“ – wo bleibt da der Öffentliche Raum



Ruiniertes öffentliches Raum - Brutale Stadtbahntrasse – verbarrikiert hinter Leitplanken, maximale Trennwirkung – ohne jede Integration



Der Bahnsteig der Stadtbahn – auch hier ohne jede Ambition zur städtebaulichen Integration – später durch Hochbahnsteige noch „verschlimmbösert“



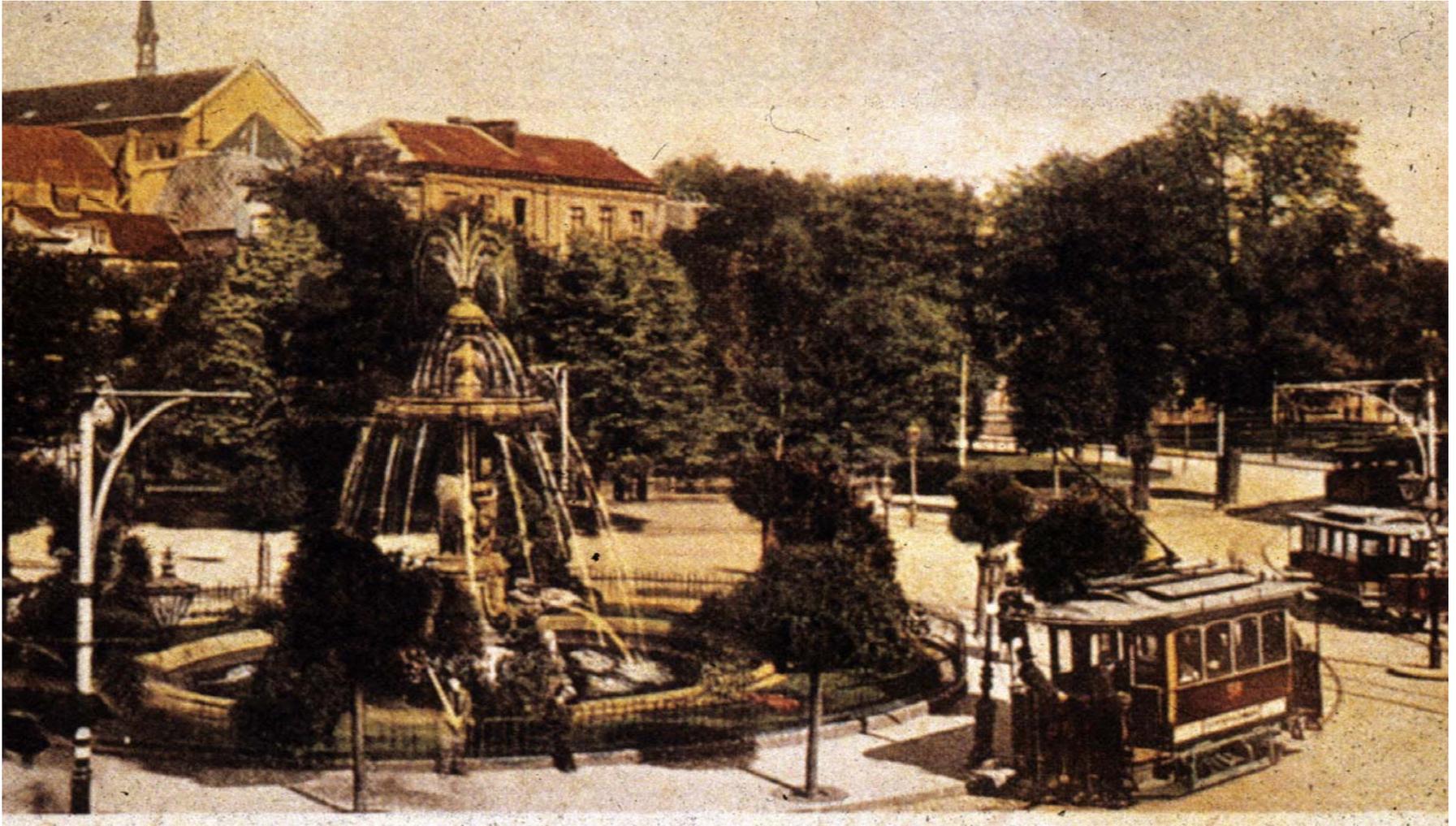
Das französische Vorbild – neue Trams immer auch als Beitrag zur Stadtgestaltung und optimal integriert



Neue Tram – neue Allee – überquerbar, integriert, entsiegelt
Stadtgestaltung ernst genommen wie in allen französischen Tramstädten



Das historische Vorbild – die Tram als „Schmuckstück“



So geht's auch – Tramhaltestelle als städtebaulicher Akzent wie in Straßbourg



Altbewährt – die grüne Tramallee



Vorbild einer historischen Tramallee



Moderne Stadtbusse erschließen mit dichtem Liniennetz und Haltestellensystem optimal historische Stadtkerne, als Quartiersbus dienen sie auch in Großstädten der Nahmobilität

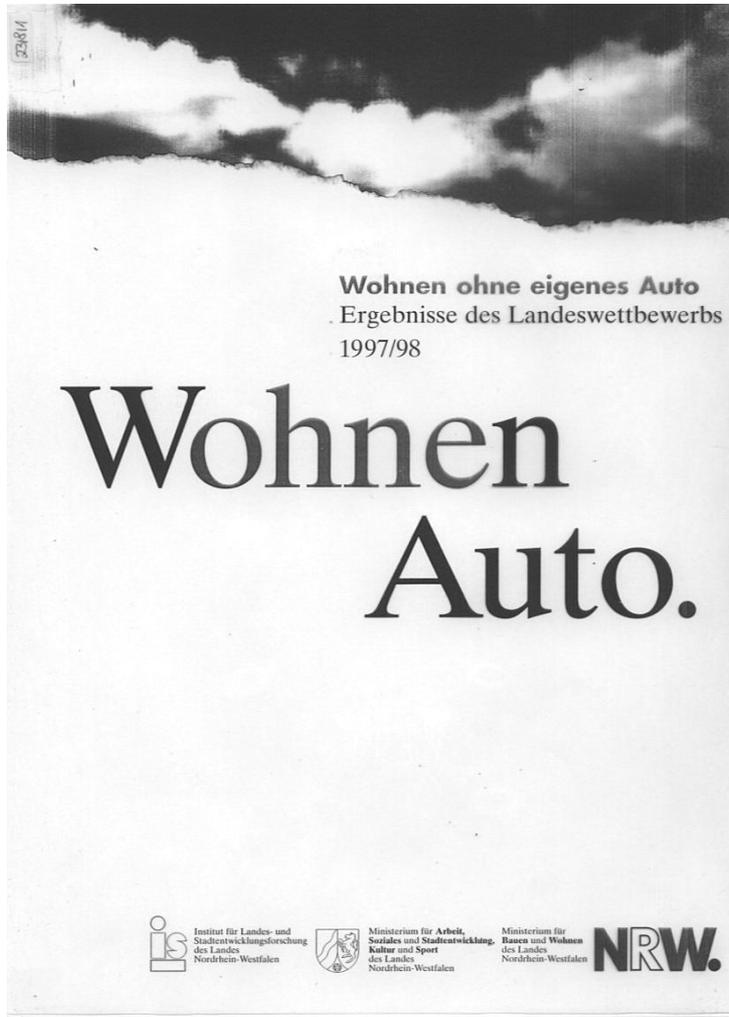


- Der Midi-Bus paßt auch in engste Altstadtgassen und in verkehrsberuhigte Wohnstraßen
- Im Nu steigen die Fahrgastzahlen, in Lindau z.B. von vorher 100000 auf über 2 Mio., in Euskirchen auf über 5 Mio.
- Fazit: guter und kleinteiliger ÖPNV ist eine wichtige Maßnahme zur Verkehrsberuhigung

Die Rendezvous-Haltestelle mitten im Stadtkern oder Quartier – so sollte es überall sein



autofreies Wohnen („Wohnen plus“) als urbane Alternative



- Anfang der 1990er Jahren begannen – nach niederländischen Vorbildern - auch in Deutschland erste Experimente mit autofreiem Wohnen in Bremen, Hamburg, Münster, Köln
- Es gründete sich eine eigene Arbeitsgemeinschaft unter Federführung des ILS Dortmund
- Am Anfang standen Bedarfs- und Standortanalysen
- Dann folgten städtebauliche Wettbewerbe

Haben die Architekten Ideen für verkehrsberuhigtes Bauen und autofreie Gebiete?

Das städtebauliche Konzept



Lebens-Raum-Stadt
Seite 18

Der neue Stadtteil
RIESELFELD

Dr. Matthias Schmelas
Bürgermeister

Freiburg
IM BREISGAU

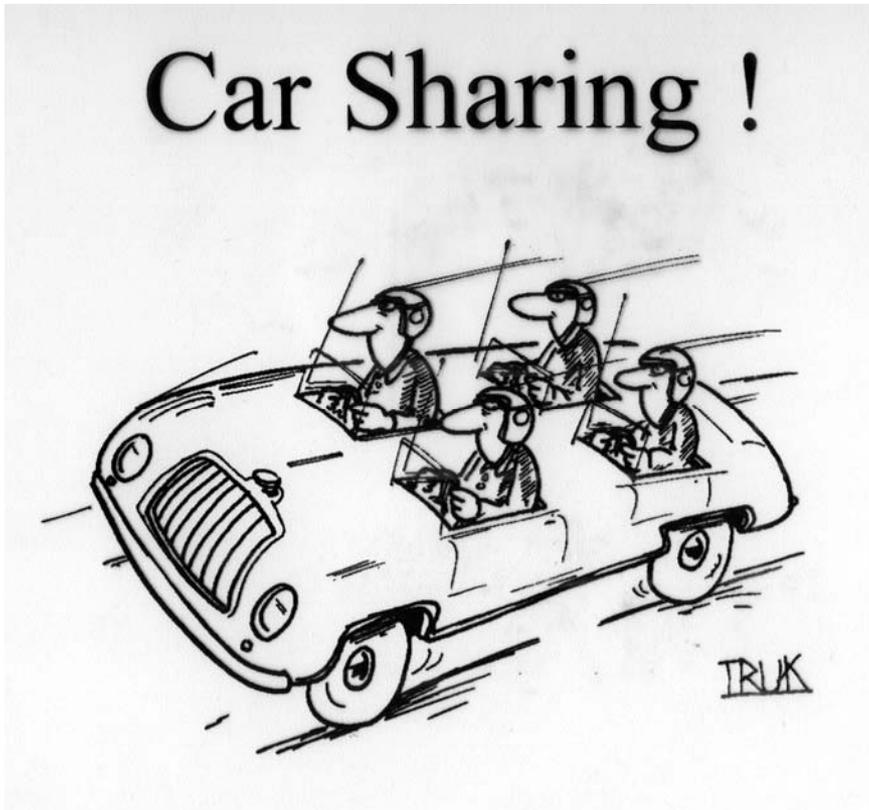
- Es gibt leider viel zu wenige gute Beispiele... wie
 - das Rieselfeld in Freiburg (aber noch relativ viel Vorsorge für Autos und Nutzungsmischung nur auf der mittleren Ebene)
 - ...Vauban in Freiburg (stark autoreduziert, schon mehr Nutzungsmischung auch im Kleinen)
 - ...die Südstadt/Franz. Viertel in Tübingen (stark autoreduziert, maximale Nutzungsmischung auch im Kleinen)
- Aber alle drei geben sich viel Mühe mit den öffentlichen Räumen

Mehr Effizienz im Autoverkehr: durch Car Sharing (Autoteilen) und autofreies Wohnen



- Seit ca. 1990 begann in der Schweiz, den Niederlanden und später auch Deutschland und Österreich das Nachdenken über effizienten Autoverkehr und effiziente Verkehrsberuhigung.
- Zwei Strategien wurden verfolgt:
 - Autofreie Wohngebiete, d.h. keine oder minimale Stellplätze für Autos, keine oder nur minimale Straßenflächen für Autos (nur Mischflächen)
 - und Car Sharing, d.h. statt 10-12 privater Autos plus Stellplätze je 5-7 HH 1 Car Sharing Auto. Das spart viel Geld, Fläche und Ärger, setzt aber dezentrales Car Sharing mit eigenen, privilegierten Stellplätzen (wie beim Taxi- Stand) voraus.

Car Sharing rationalisiert den Betrieb von Autos, macht Autoverkehr effizienter



- Die Karikatur zeigt das Prinzip: ein Auto, mehrere Fahrer
- aber natürlich nicht gleichzeitig, sondern nacheinander, daraus ergibt sich dann eine Autohalter- oder Nutzergemeinschaft.
- Wenn sich statt dessen mehrere „Mit“Fahrer zusammenschließen, spricht man von einer Fahrgemeinschaft (Car Pooling).

Car Sharing hat viele Vorteile



CarSharing:
autoMobilität nach Maß

3 x Freiheit:

Bewegungsfreiheit
»Freiheit, das heißt für mich: Jederzeit – auch ganz spontan – zu jedem Ziel aufbrechen zu können.«

Wahlfreiheit
»Es wäre schön, wenn ich nicht immer mit meinem großen Schlitten fahren müßte. Die paar Male im Jahr, wo wir wirklich mit der ganzen Familie unterwegs sind kann ich an einer Hand abzählen. Zwischendurch hätte ich lieber ein kleineres Auto – schon wegen der Parklücken.«

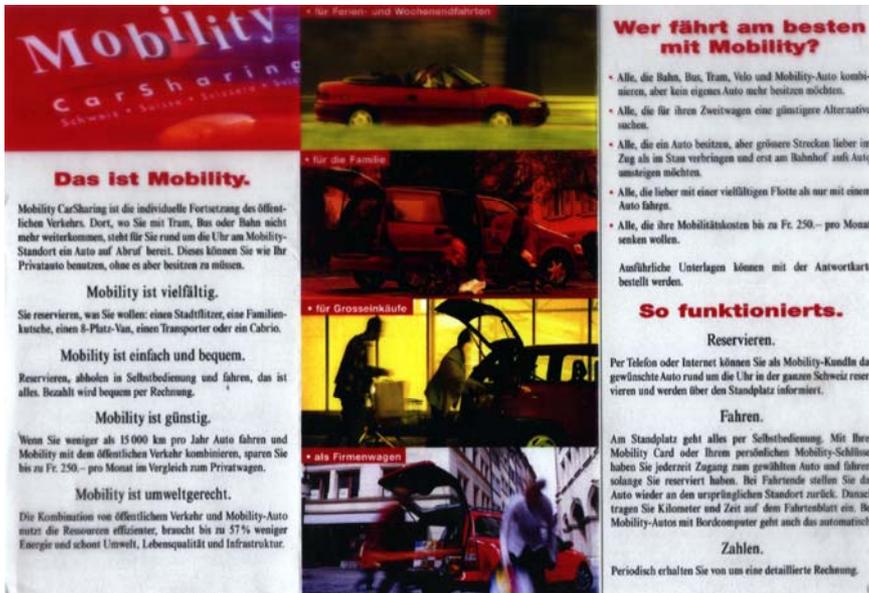
Finanzielle Freiheit
»Oft würde ich lieber bequem mit der Bahn fahren, wenn es nicht so teuer wäre. Ich spare ja nur die Spritkosten, alles andere, wie Steuer, Versicherung und das Auto selbst muß ich ohnehin bezahlen. So ein Auto ist ganz schön teuer, da kann ich es mir nicht leisten, es einfach stehen zu lassen.«

10/ 5/ 1

Im Ganzen liegt der Reichtum viel mehr im Gebrauche, als im Eigentum.

- es spart
 - Platz
 - Kosten
 - Autofahrten
- bietet
 - Flexibilität (verschiedenen Autotypen)
 - Multimodalität (nicht immer Auto, sondern nur, wenn es vorteilhaft ist)
- erfordert
 - logistische Qualität (GPS, Routen- und Standortdisposition)
 - Dezentralität (Nähe zum Kunden)
 - Parkprivileg (wie beim Taxistand)

Mobility Schweiz: Europas größtes Car Sharing Unternehmen



Mobility CarSharing
SCHWEIZ • SUISSE • SUISSE ROMANDE

Das ist Mobility.

Mobility CarSharing ist die individuelle Fortsetzung des öffentlichen Verkehrs. Dort, wo Sie mit Tram, Bus oder Bahn nicht mehr weiterkommen, steht für Sie rund um die Uhr am Mobility-Standort ein Auto auf Abruf bereit. Dieses können Sie wie Ihr Privatauto benutzen, ohne es aber besitzen zu müssen.

Mobility ist vielfältig.
Sie reservieren, was Sie wollen: einen Stadtfitzer, eine Familienkutsche, einen 8-Platz-Van, einen Transporter oder ein Cabrio.

Mobility ist einfach und bequem.
Reservieren, abholen in Selbstbedienung und fahren, das ist alles. Beahlt wird bequem per Rechnung.

Mobility ist günstig.
Wenn Sie weniger als 15.000 km pro Jahr Auto fahren und Mobility mit dem öffentlichen Verkehr kombinieren, sparen Sie bis zu Fr. 250.- pro Monat im Vergleich zum Privatwagen.

Mobility ist umweltgerecht.
Die Kombination von öffentlichem Verkehr und Mobility-Auto nutzt die Ressourcen effizienter, braucht bis zu 57% weniger Energie und schont Umwelt, Lebensqualität und Infrastruktur.

Wer fährt am besten mit Mobility?

- Alle, die Bahn, Bus, Tram, Velo und Mobility-Auto kombinieren, aber kein eigenes Auto mehr besitzen möchten.
- Alle, die für ihren Zweitwagen eine günstigere Alternative suchen.
- Alle, die ein Auto besitzen, aber grösere Strecken lieber im Zug als im Stau verbringen und erst am Bahnhof auf Auto umsteigen möchten.
- Alle, die lieber mit einer vielfältigen Flotte als nur mit einem Auto fahren.
- Alle, die ihre Mobilitätskosten bis zu Fr. 250.- pro Monat senken wollen.

Anfällige Unterlagen können mit der Antwortkarte bestellt werden.

So funktioniert.

Reservieren.
Per Telefon oder Internet können Sie als Mobility-Kundin das gewünschte Auto rund um die Uhr in der ganzen Schweiz reservieren und werden über den Standort informiert.

Fahren.
Am Standort geht alles per Selbstbedienung. Mit Ihrer Mobility Card oder Ihrem persönlichen Mobility-Schlüssel haben Sie jederzeit Zugang zum gewählten Auto und fahren, solange Sie reserviert haben. Bei Fahrtrende stellen Sie das Auto wieder an den ursprünglichen Standort zurück. Danach tragen Sie Kilometer und Zeit auf dem Fahrerblatt ein. Bei Mobility-Autos mit Bordcomputer geht auch das automatisch.

Zahlen.
Periodisch erhalten Sie von uns eine detaillierte Rechnung.

• für Familien und Wochenendausflüge

• für die Familie

• für Grossinkäufe

• als Firmenwagen

- Seine Besonderheiten:
 - Landesweit operierend
 - fast überall präsent, auch im ländlichen Raum und kleinen Orten
 - professionell gemanagt
 - angemessener Werbe/Kommunikationsaufwand
 - große Wachstumsraten
 - viele Kooperationen mit
 - SBB und anderen Bahnen
 - Kommunalen und regionalen Verkehrsunternehmen
 - Hotellerie/Tourismus

Fazit:

- wir sind am Ende mit unserem konventionellen „Latein“,
 - umweltpolitisch
 - verkehrspolitisch
 - städtebaupolitisch
 - finanzpolitisch
- ein radikaler Neuanfang ist nötig
- Verkehr und Städtebau müssen wieder integriert werden
- man muß das Auto konzeptionell immer mehr in Frage stellen
- die Zukunft gehört einem neuen Qualitäts- und Effizienzdenken, einer Renaissance der Urbanität und der drei urbanen Verkehrsmodi
 - Fußverkehr
 - Fahrradverkehr
 - Öffentlicher Verkehr
- das Auto behält eine marginale Restrolle
 - als Taxi
 - beim Car Sharing
 - und im Museum der „größten Irrtümer und Pradoxien“ (Henry Ford hat zwar das Fließband für die Autoproduktion erfunden, aber damit gleichzeitig die Effizienz im Verkehr massiv ruiniert. Fließband im Verkehr (=leistungsfähiger Verkehr) geht nur mit maximalem Fuß-, Fahrrad- und öffentlichem Verkehr).