Institut für
sozial-ökologische
Forschung

Unterwegs in der Stadt von morgen: Wandel von Mobilitätskultur und Aufenthaltsqualität

Dr. Jutta Deffner

ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung, Frankfurt am Main

Bremer Fachtag 23.10.2018

Parkraumbewirtschaftung als Schlüssel für eine lebenswerte Stadt

Verkehrswende ?

Institut für
sozial-ökologische
Forschung

Quelle: vcs.ch

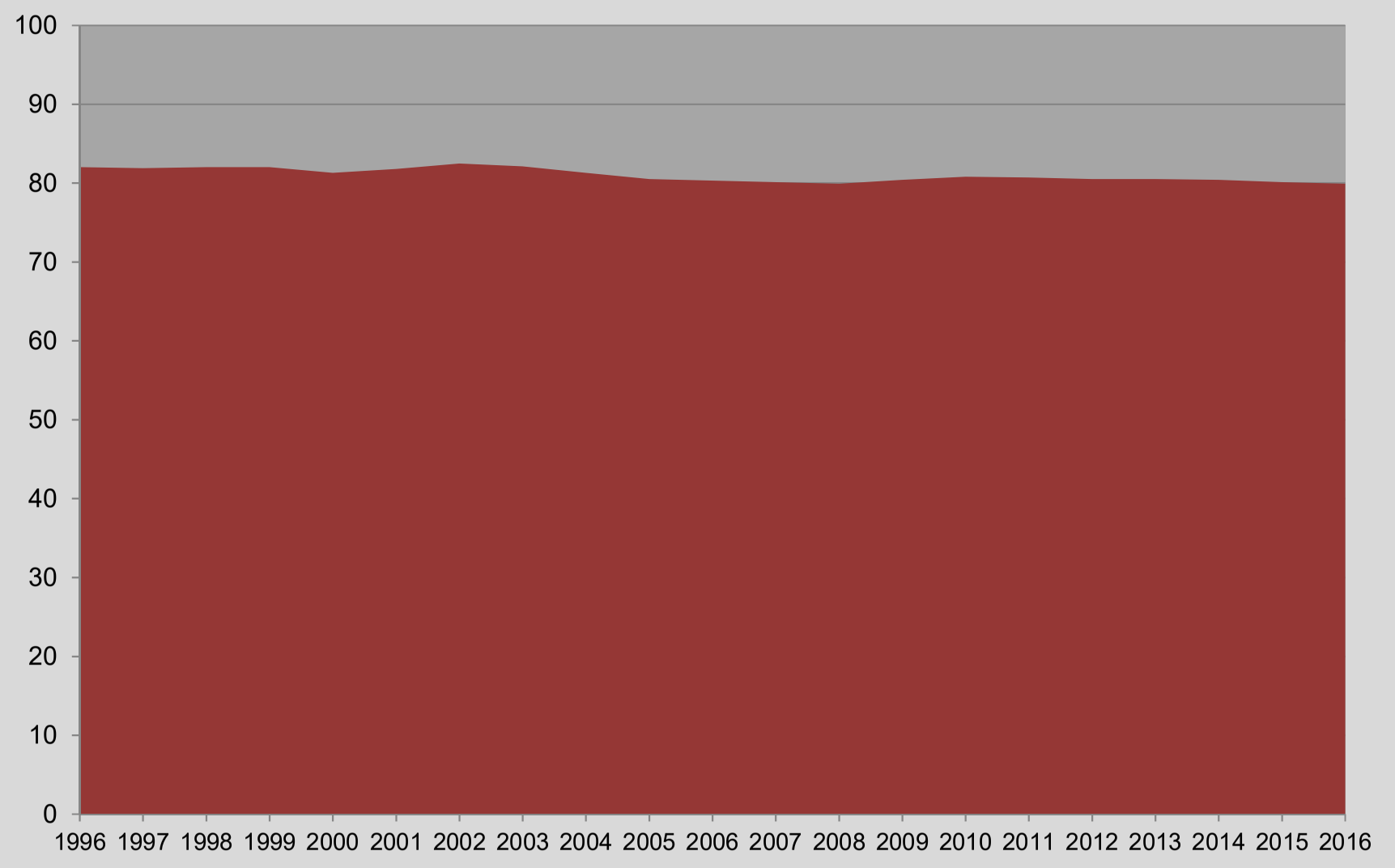
Verkehrswende?

Institut für sozial-ökologische Forschung

- Verbände in Bremen haben sich zusammen geschlossen um die Verkehrswende voranzutreiben – sie stellen die wichtige Frage wie sich die VW auf ÖR auswirken kann.
- In meinem Vortrag möchte ich das Thema VW und Parken etwas breiter einordnen – wie kann sich unsere Mobilitätskultur wandeln und in Städten Aufenthaltsqualität ein übergeordnetes Leitbild sein – in Anlehung an Jan Gehl: Städte für Menschen
- Heutiges Verkehrs- und Mobilitätssystem bietet viele Vorteile
- Es hat sich auch in den letzten 20-30 Jahren in Bezug auf Nachhaltigkeit verbessert → insgesamt ist es aber nicht nachhaltig
- Zusammenfassend: wir haben Strukturen geschaffen, die vom Automobil abhängig machen (ehemals Leitbild autogerechte Stadt) mit allen negativen Folgen die wir kennen
- CHART Verkehrsleistung

Entwicklung des Auto-Anteils an der Verkehrsleistung 1996–2016 (Deutschland)

Institut für sozial-ökologische Forschung



Quelle: BMVI 2017

Verkehrswende – geht nicht ohne Wandel der Mobilitätskultur

Institut für sozial-ökologische Forschung

- Der Begriff der Verkehrswende steht inzwischen dabei für eine grundlegende Veränderung, ein neues Leitbild, das das automobile Leitbild ablöst.
- Beschreibt den Prozess der Transformation hin zu einem nachhaltigeren Verkehrs- und Mobilitätssystem.
- Im Kern geht es um die so genannte Dekarbonisierung – also dass nicht fossile Brennstoffe als Energieträger genutzt werden → Stichwort E-Mobilität
- Damit das erreicht werden kann, sind viele andere Entwicklungen nötig:
  - Aktive Mobilität (also Fuß/Rad) erhöhen (Verlagerung)
  - Verschiedene Formen des Individualverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs vernetzen (Multioptionalität) (Verträglich abwickeln)
  - Veränderung öffentlicher Räume (Straßen, Plätze, Wege, Parken) (Vermeiden)
- Wesentlicher Bestandteil des Prozesses ist ein Wandel der Mobilitätskultur.

Mobilitätskultur

Institut für sozial-ökologische Forschung

Mobilitätskultur bringt

- **Rationale** (Pläne, Konzepte)
- **Symbolische** (Image, Emotionen, Diskurse) und
- **Materielle Seiten** (Gebauter Raum, Infrastruktur)

von Mobilität zusammen.

Quelle: Straßenbahnhaltestelle Alicante www.urbanophil.net

Was ist Mobilitätskultur?

Am ISOE haben wir vor ca. 10 Jahren begonnen das Konzept der Mobilitätskulturen zu entwickeln.

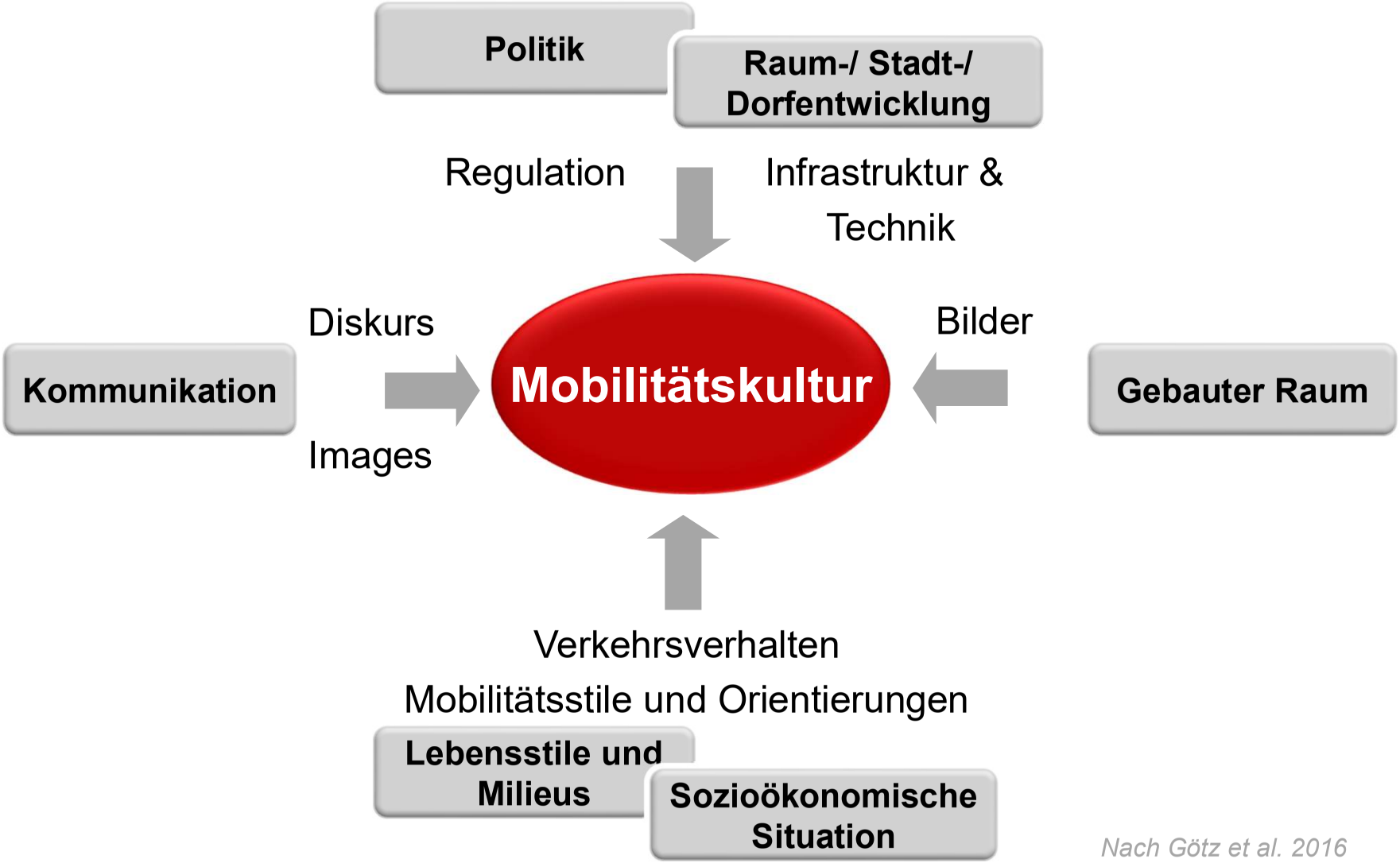
Warum sprechen wir von der Veränderung der **Mobilitätskultur**?

Es geht um eine ganzheitliche Herangehensweise an Verkehr und Mobilität, die das Zusammenwirken der harten und weichen Faktoren berücksichtigt:

- Das umfasst die klassische Verkehrs- und Stadtplanung, also
  - die Planung der Verkehrsinfrastruktur und des bebauten Raums
  - die Verkehrsmittel und deren Nutzung
- Aber auch das alltägliche Handeln der Verkehrsteilnehmer und die dahinter stehenden Einstellungen und Lebensstile
- Berücksichtigt werden müssen auch die Diskurse und Auseinandersetzungen über Mobilität und Verkehrsfragen in der Gesellschaft.

Elemente von Mobilitätskultur

Institut für sozial-ökologische Forschung



Nach Götz et al. 2016

Lässt sich Mobilitätskultur verändern?

Vergleichendes und relationales Verständnis von Kultur - Es gibt unterschiedliche Mobilitätskulturen

- Deshalb: unterschiedliche Wege wie eine nachhaltigere Mobilitätskultur gestaltet sein und erreicht werden kann
- Kultur ist dynamisch und kann verändert werden
- Kommunikation ist essentieller Bestandteil von Kultur
  - soll ein Veränderungsprozess angestoßen werden, bedarf es strategischer Kommunikation, Partizipation, Wissensintegration (Laien und Expertenwissen), Marketing und Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmer_innen

➔ D.h. JA, aber …

- Langfristige, dauerhafte Prozesse
- Nicht intendierte Wirkungen – Offenheit (keine Steuerung)
- Grundlage: städtischer Diskurs und politischer Wille zu einem zielgerichteten Leitbild

Wie kommt die Verkehrswende in Gang?

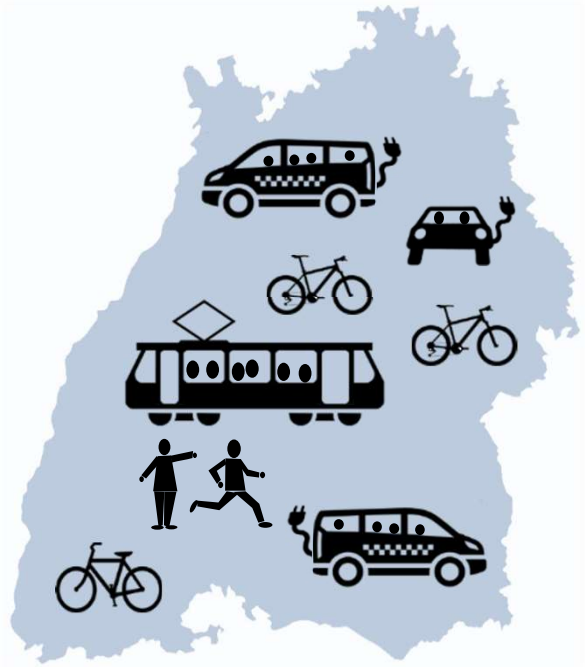
Institut für sozial-ökologische Forschung

- Es gibt technische Maßnahmen, die helfen, die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs zu reduzieren:
  - Energieeffizienz, andere Energieträger, andere technische Maßnahmen (Verkehrsmanagement, IKT /Digitalisierung nutzen um Effizienz zu erreichen und Verknüpfung der VKM)
  - aber:
    - Das reicht bei weitem nicht aus. → folgende Charts
    - in Szenarien, die wir für eine Studie für Baden-Württemberg erarbeitet haben war klar dass zu den technischen Verbesserungen auch Aspekte wie Verhaltensveränderungen/ andere Mobilitätsstile modelliert werden müssen um die Zielewerte zu erreichen
    - Öko-Institut hat das modelliert

Neue Mobilitätskultur (NMK) – kürzere Wege, flexible öffentliche Systeme

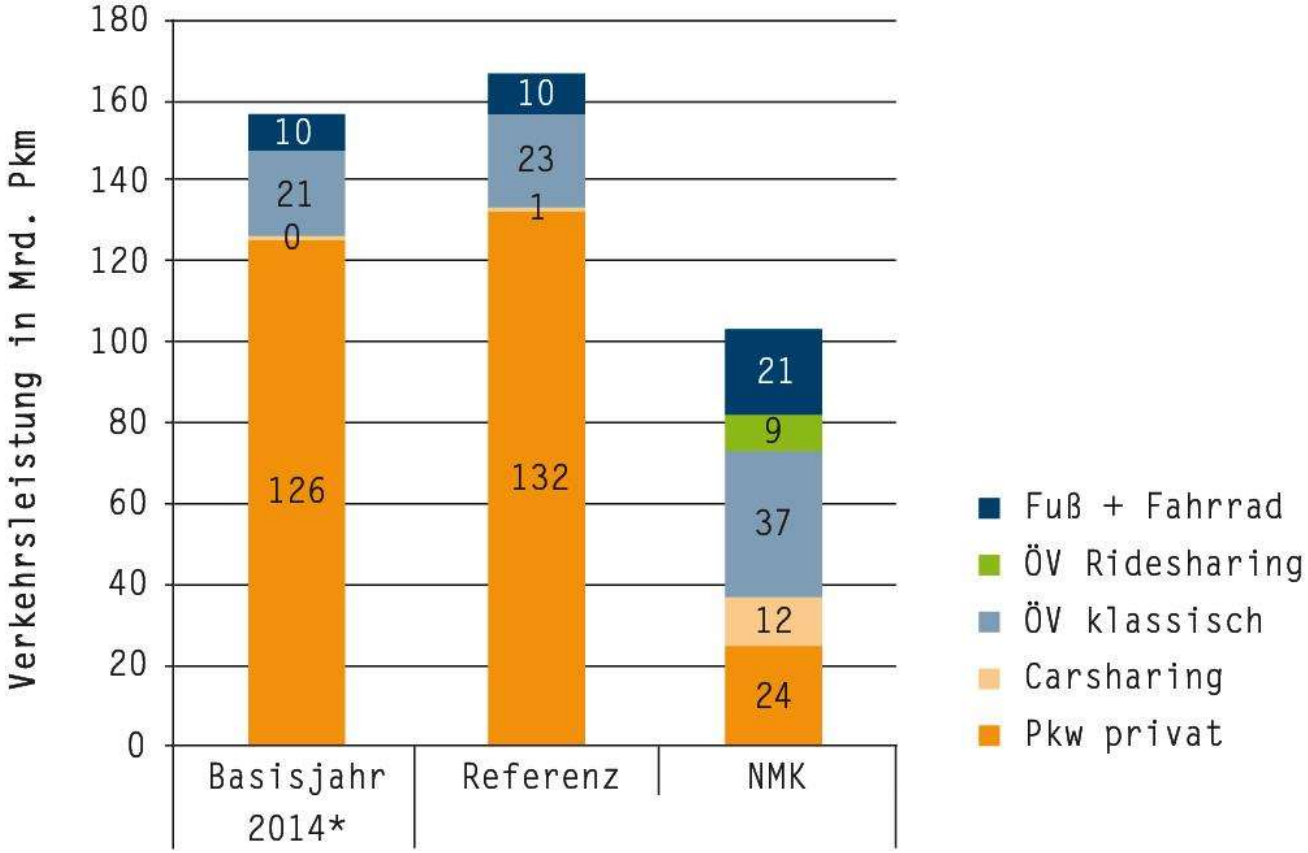
Institut für sozial-ökologische Forschung

- Stärkung von Nahversorgung und Nahmobilität
- Mobilität wird durch attraktives, öffentliches Verkehrssystem mit unterschiedlichsten Fahrzeuggrößen (Ridesharing) sichergestellt
- Autoverkehr und Pkw-Besitz spielen nur noch eine geringe Rolle
- Flächenumwidmung zugunsten von Aufenthaltsqualität und aktiver Mobilität
- Funktionsmischung, kurze Wege
- Hoher Anteil aktive Mobilität und attraktive, autofreie Quartiere
- Stärkere Nachfrage nach regionalen und langlebigeren Produkten
- Trendumkehr bei Wachstum von Güter- und Luftverkehr



Szenario Neue Mobilitätskultur: Verkehrsleistung Personenverkehr

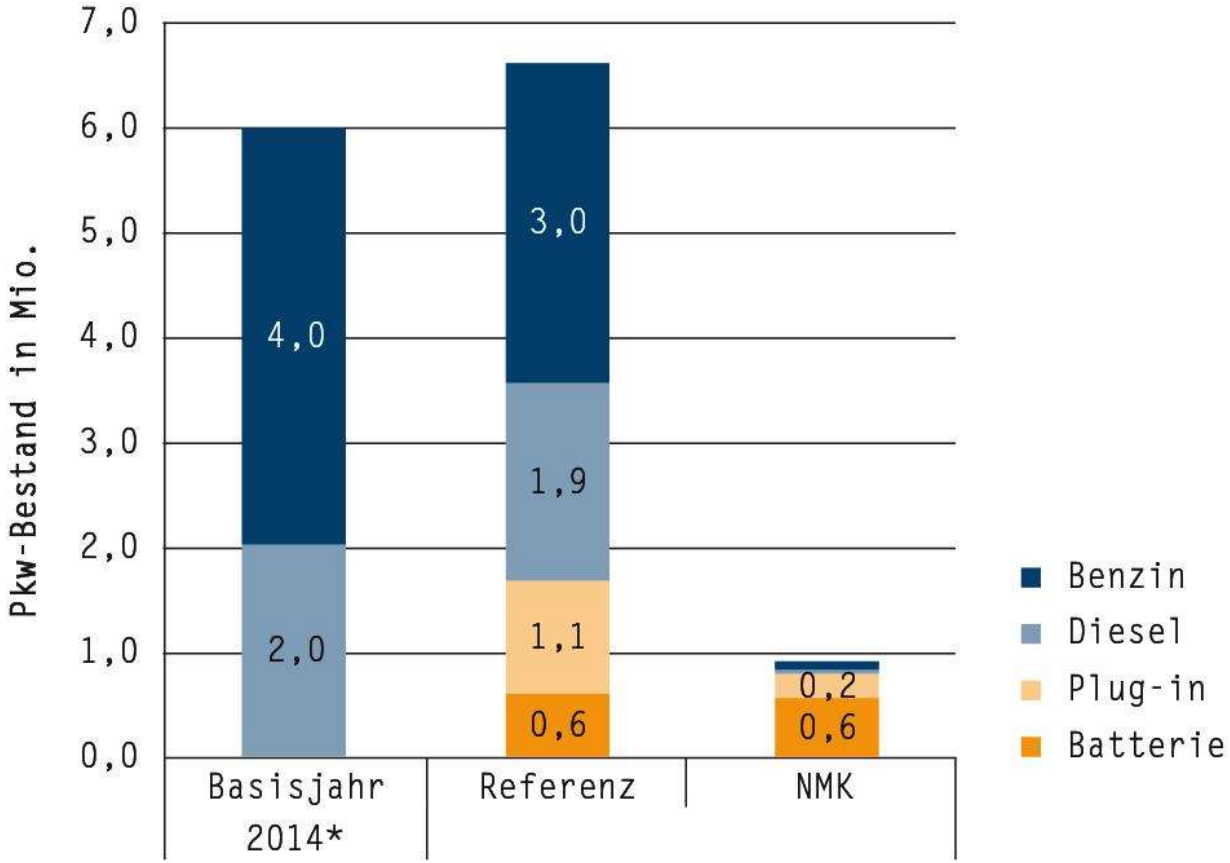
Institut für sozial-ökologische Forschung



Quelle: Baden-Württemberg Stiftung (2017): Mobiles Baden-Württemberg

Szenario Neue Mobilitätskultur: Pkw-Bestand

Institut für sozial-ökologische Forschung

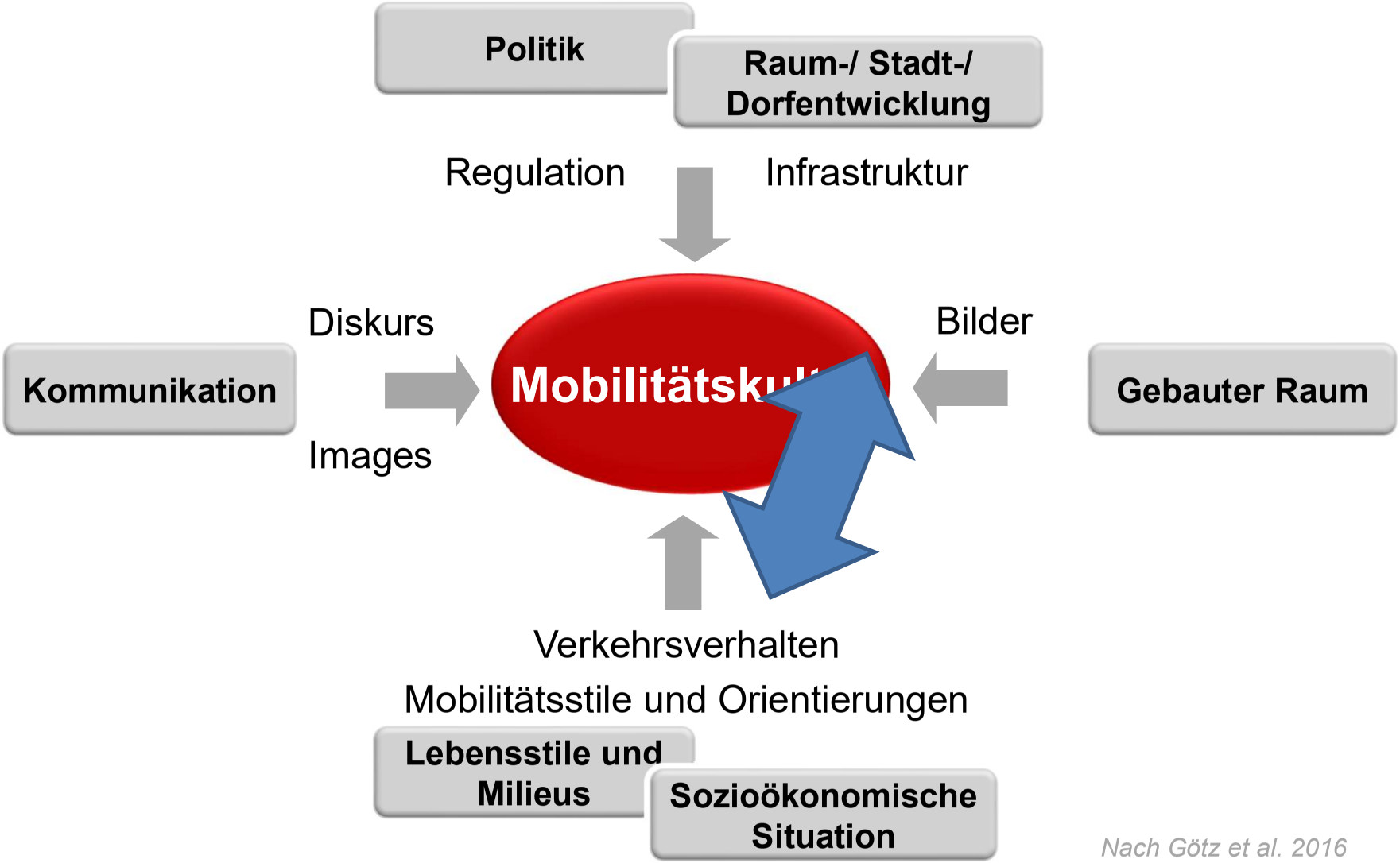


Quelle: Baden-Württemberg Stiftung (2017): Mobiles Baden-Württemberg

➔ Reduktion des Pkw-Bestands um 85% (2014)

Elemente von Mobilitätskultur

Institut für sozial-ökologische Forschung



Nach Götz et al. 2016

Was braucht es um Mobilitätskultur verändern …

Institut für sozial-ökologische Forschung

- Es geht um einen neuen Blick:
- Geschicktes Nutzen der Wechselwirkung zwischen gebautem und sozial hergestelltem Raum durch Angebot, Regulation und ermöglichen von Verhaltensänderung
  - Was ist das Attraktive, was wird gewonnen? Was ist der neue (alte) Nutzen?
  - Wie kann man die Bürger_innen und Gäste einladen das neue zu tun?
    - Bedeutet: Regulation und Umbau, anderes Planungsherangehen – aber auch:
    - Lust machen auf neue Räume, neue Alltagspraktiken als etwas schönes, positive, begehrenswertes, gesundes, praktisches, sicheres

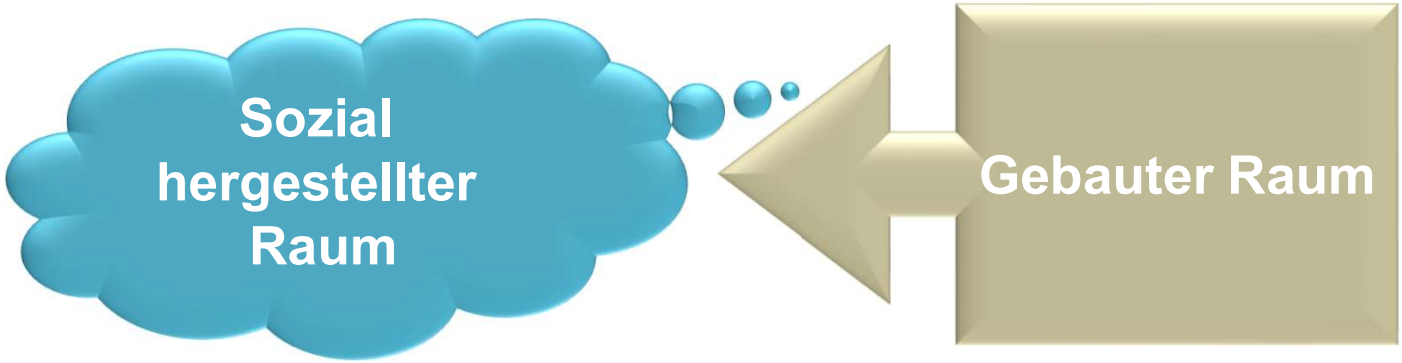
Wechselwirkung zwischen sozialem Raum und gebautem Raum

Institut für sozial-ökologische Forschung

Mariahilfer Straße, Wien

Bedeutung öffentlicher Räume

Institut für sozial-ökologische Forschung



Öffentliche Räume = Wohnzimmer der Gesellschaft

(Kemper/Reutlinger 2015)

- Raum für soziales Leben in der Stadt: Erholungs-, Ruhe- und Spielräume, Streifräume
- Raum für Kommunikation und Sozialisation: Orte von Integration aber auch Ausgrenzung (Peters et al.2010)
- für alle zugänglich
- Zum Austausch, Lernen, für Begegnung und Auseinandersetzung mit Fremden
- Selbstdarstellungsraum und Identifikationsraum

- Nutzbarkeit und Funktionalität für Alle
- Angrenzende Nutzungen und Nutzungsmischungen
- Offenheit und Flexibilität für Nutzungen
- Raumstruktur ermöglicht mehr/weniger Öffentlichkeit/Privatheit
- Raumgestalt (Design) ermöglicht Zugang

Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen für lebenswerte Städte

Institut für sozial-ökologische Forschung

- Nachhaltige Mobilitätskultur → was braucht es dass man als Bewohner in einer Stadt gut leben kann?
  - Zugang zu haben
  - Flexibel zu sein
  - Sich effizient bewegen zu können – auch nicht motorisiert
  - Qualitätvolle Gestaltung anzutreffen
  - Komfort und Sicherheit zu erfahren

Dies sind keine weichen Faktoren.

Man kann sie als Planungsleitlinien oder –leitbild nutzen.

Die Zukunft

Institut für
sozial-ökologische
Forschung

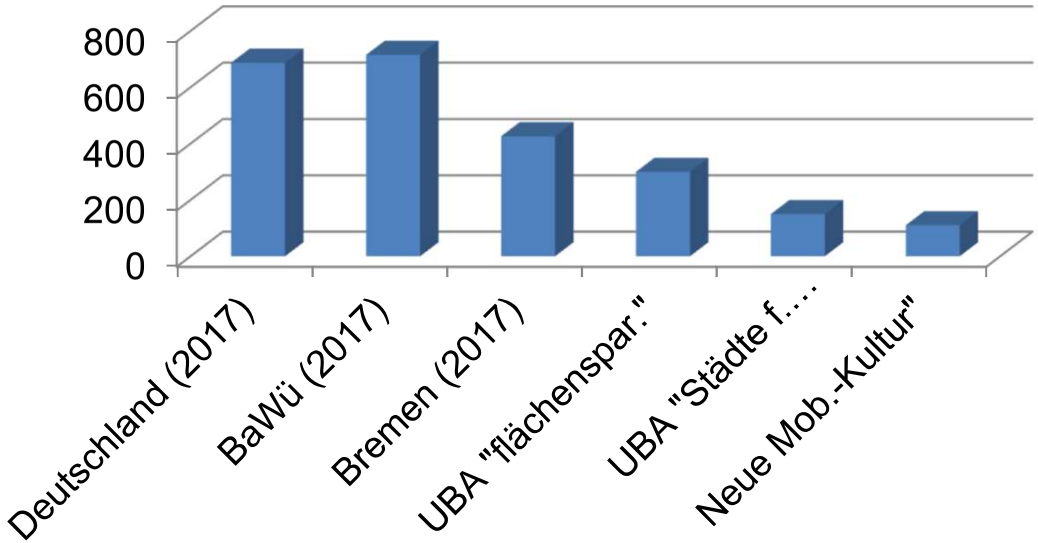
Straße an der Alster im Jahr 2050 - © ARGUS on3studio auf: www.hamburgize.de

Ein Handlungsfeld: Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit verbessern (1)

- Es gibt heute durchaus positive Beispiele guter Qualität, aber keine durchgängig gute Aufenthaltsqualität im Nahraum
- Ziel: Siedlungs- und Verkehrsstrukturen für Nahmobilität müssen ausgebaut werden → **planerische Instrumente** z.B. Nahmobilitätskonzepte der Kommunen sein
  - Bauliche Gestaltung von Straßen und Plätzen muss sich an den Erfordernissen für Aufenthalt und Nahmobilität orientieren
  - D.h. es geht auch um eine Umgestaltung von Straßen – damit z.B. mehr Platz für Radfahrende und Zufußgehende entsteht
  - Zahl der öffentlichen Stellplätze, vor allem in Städten, schrittweise reduzieren – freiwerdenden Platz neu nutzen, sonst Reboundgefahr
  - Gleichzeitig andere Mobilitätsangebote weiter ausbauen
  - Änderung der Stellplatzsatzung

Potenziale – weniger Kfz

Institut für sozial-ökologische Forschung



Quellen: Kraftfahrbundesamt, UBA, Baden-Württemberg Stiftung

Rahmen	Kfz/1.000 EW	Gesamt Kfz
Deutschland (2017)	687	63,7 Mio.
Baden-Württemberg (2017)	715	7,8 Mio.
Bremen (2017)	426	
UBA Szenario „flächensparende Mobilität“	300	
UBA Szenario „Städte für Menschen“	150	
Szenario „Neue Mobilitätskultur“	*110*	*1,2 Mio.*

Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit im Nahraum verbessern (2)

Institut für sozial-ökologische Forschung

- **Verbesserung der Nutzungsmischung**
  - Damit kurze Wege zu Fuß und mit dem Rad möglich sind
  - Gewerbegebiete besser für Fuß/Rad und auch mit dem ÖPNV anbinden als bisher
- Wie ist der Verkehr innerorts organisiert? → es geht also um **Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit**
  - Kommunen müssen sich z.B. weiter für Tempo 30 einsetzen, da dies Lärm reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht
  - Aber auch: schwere, große und stark emittierende Fahrzeuge nur in bestimmten innerörtlichen Bereichen zulassen (Lkw und Pkw)?

Ausblick

Was bedeutet das für die Stadtgesellschaft?

- Parken ist ein Phänomen des Umgangs mit öffentlichen Flächen in einer autoaffin geprägten Mobilitätskultur
- Ganzheitliche Erfordernisse der Stadtentwicklung wie
  - Demographischer und sozialer Wandel
  - Urbanisierung – Verdichtung

  spiegeln sich im Umgang und Wandel öffentlicher Räume und Flächen

➔ Auch hier steht ein Wandel der Bedeutung und Anforderungen an öffentliche Räume an und der dort notwendigen Aufenthaltsqualität an –was wollen und brauchen integrative Städte?

➔ Verkehrswende beeinflusst folgerichtig die Nutzung ÖR und die Aufteilung -- sie ist ein bedeutender Faktor für die Transformation öffentlicher Räume insgesamt.

Quelle: Cirkelbroen,
Kopenhagen Olafur Eliasson

Fragen und Diskussion

Eisack Brücke Bozen

PARKing Day Dienerstrasse München