



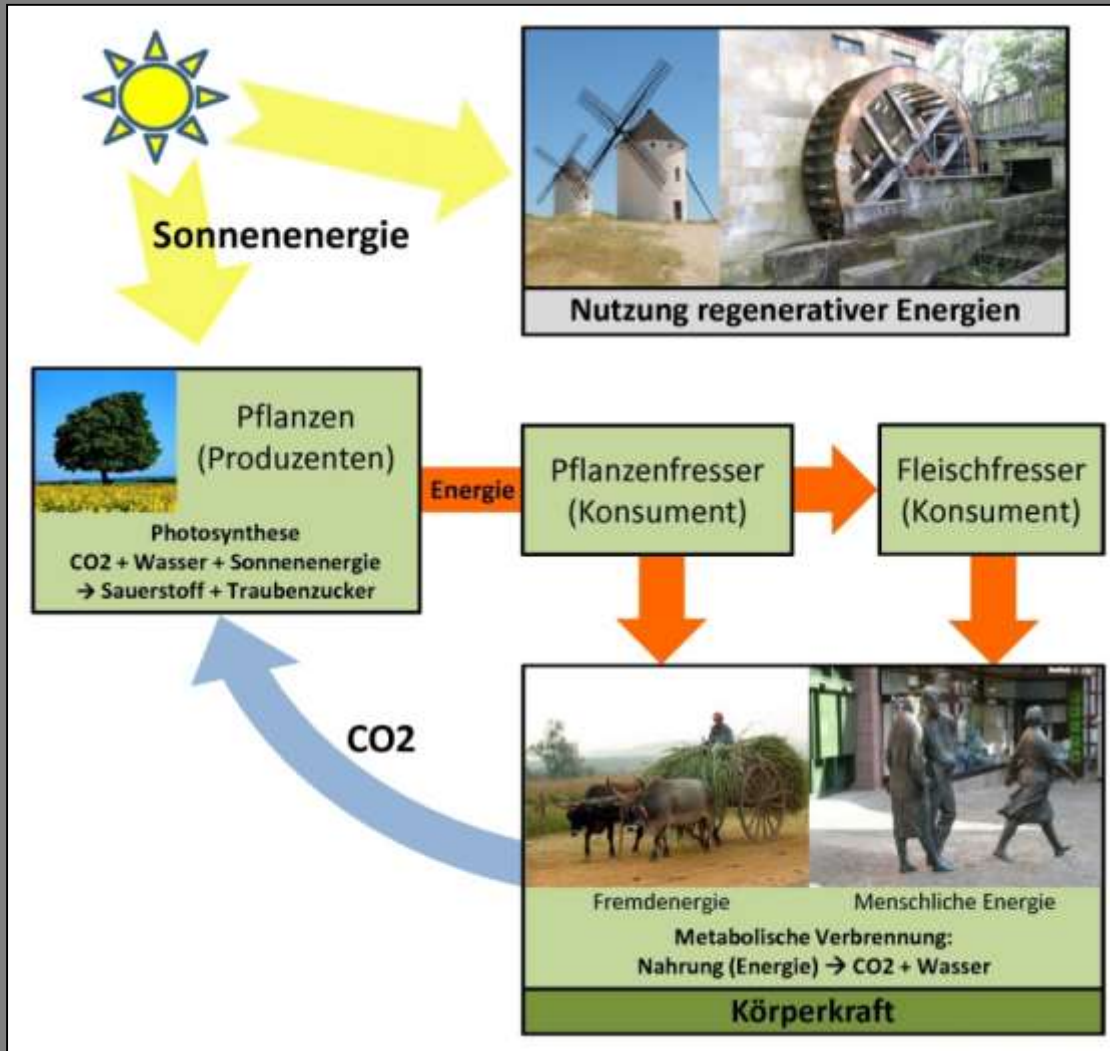
Felix Huber

Verkehrsraum umverteilen: für eine postfossile Mobilität

Gliederung:

1. Auf dem Weg zum postfossilen Verkehr?
2. Ziele und Lösungen der Vergangenheit!
3. Prinzipien und Leitbilder für Heute und Morgen

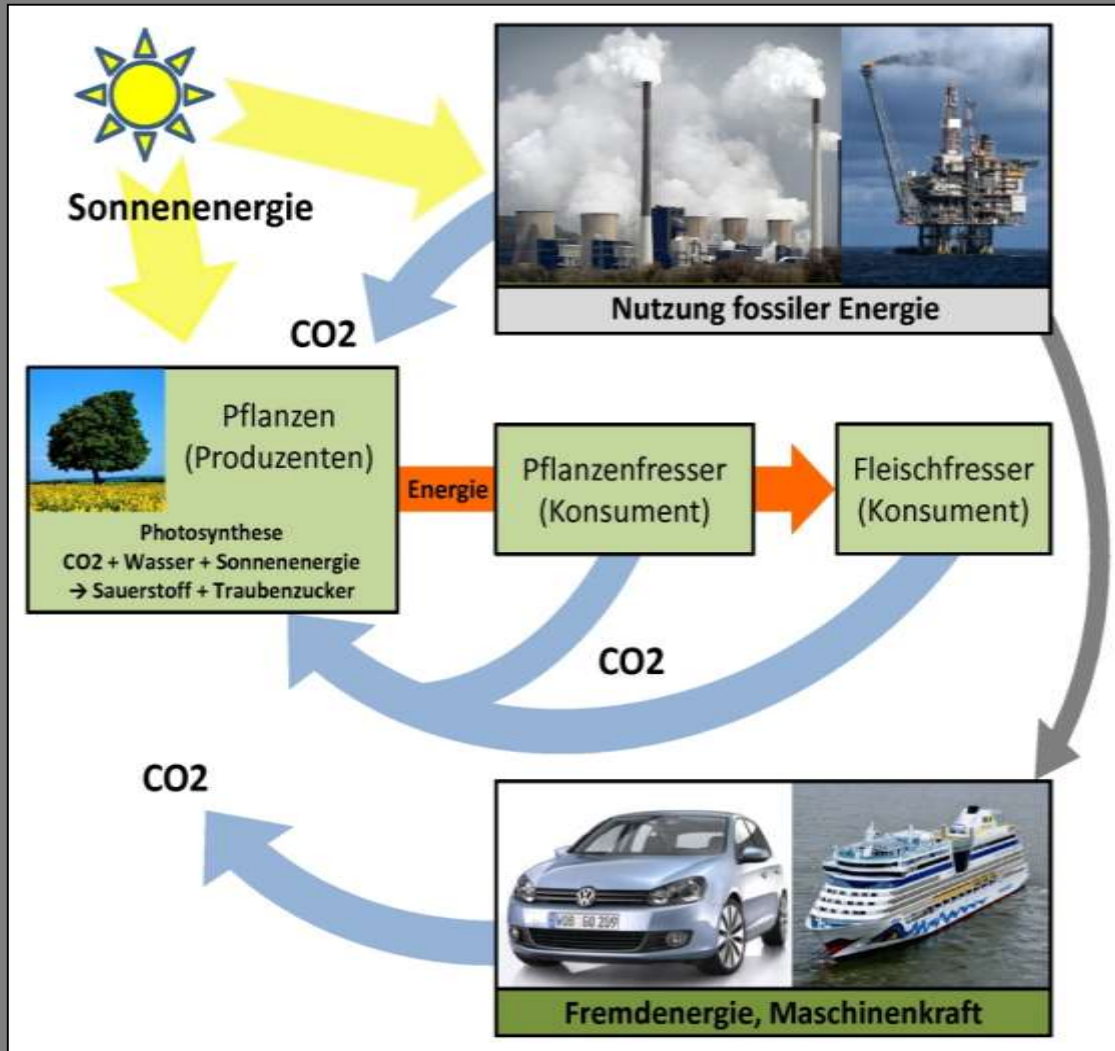
Praefossile Mobilität



Dauerleistung (in Watt)

Leistungsträger	Watt
Mensch	100
Ochse	200
Pferd	735
Wassermühle	10.000
Windmühle	35.000

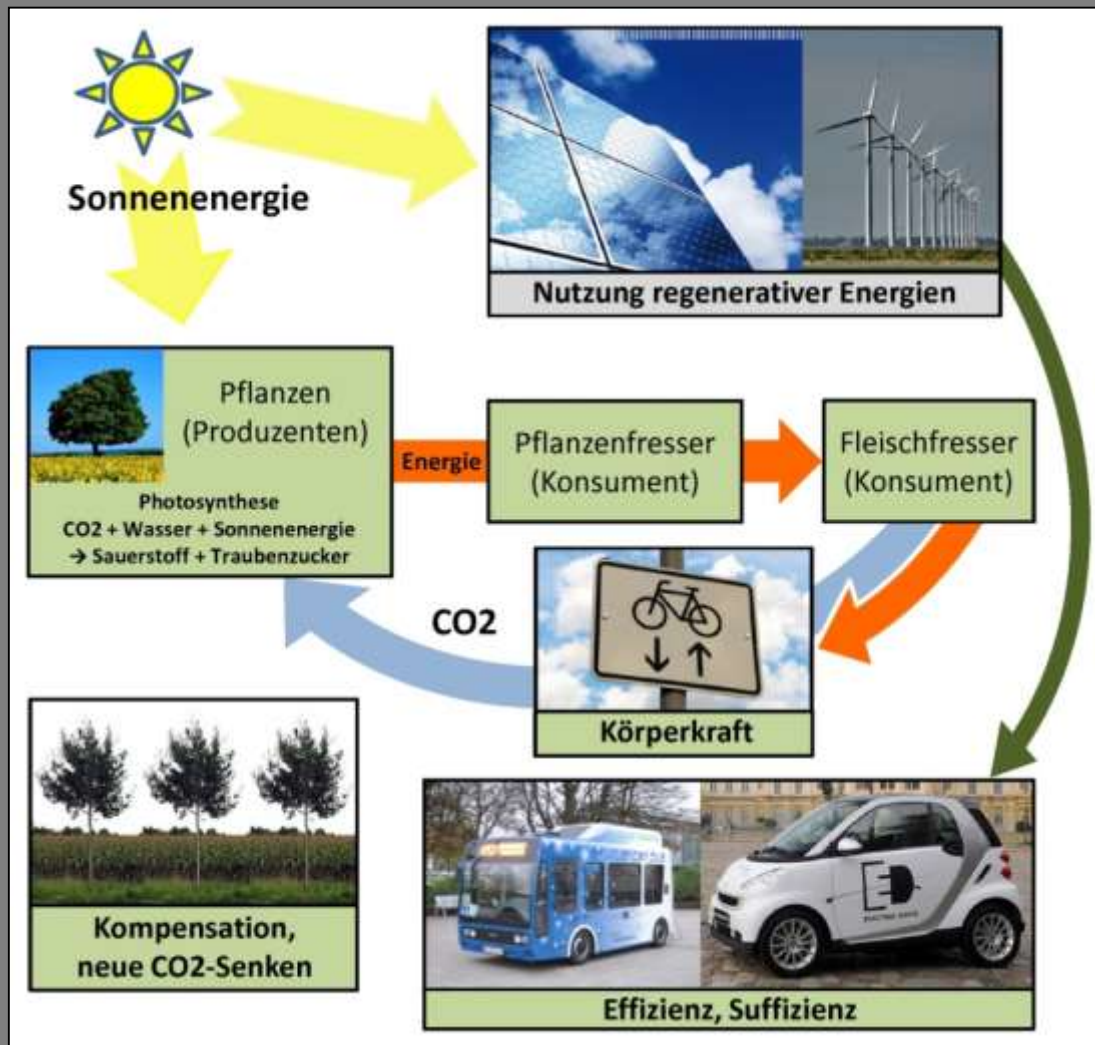
Fossile Mobilität



Dauerleistung (in Watt)

Leistungsträger	Watt
Mensch	100
Benz Patent-Motorwagen	675
Eisenbahn „Adler“	15.500
Motor 100 PS	73.600

Postfossile Mobilität



- erneuerbare Energieträger
- hohe Energieeffizienz
- Körperkrafteinsatz
- kürzere Wege
- Kompensation

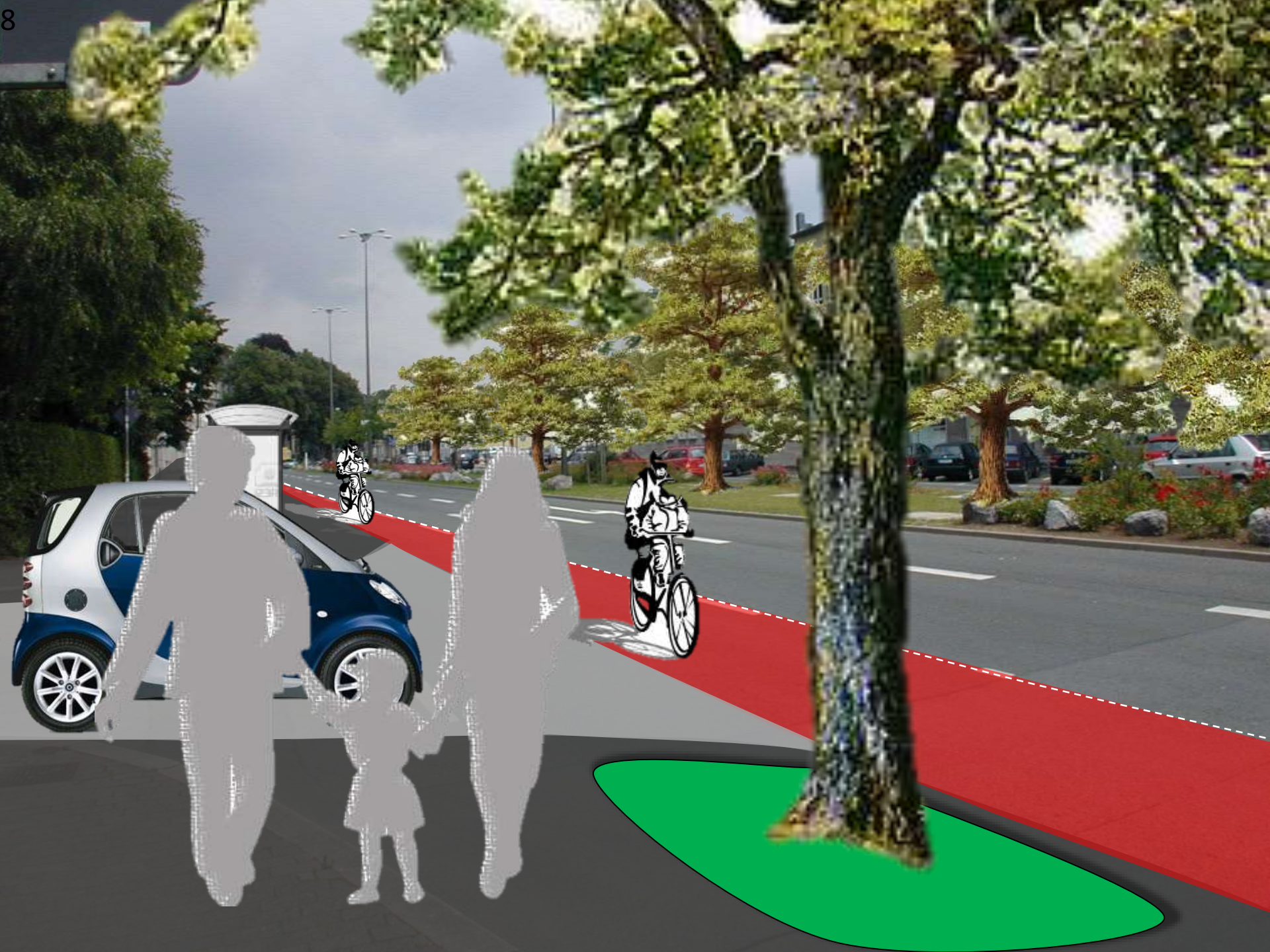
Definition nach Schindler, Held, Würdemann (2009): Postfossile Mobilität – Wegweiser für die Zeit nach dem Peak Oil, S. 128+129, Verlag für Akademische Schriften (VAS)

Postfossile Mobilität
ist die Bewegung und Beweglichkeit
im Sinne von Potentialen der Ortsveränderung
von Personen, Gütern und Informationen,
die **weitgehend oder völlig ohne fossile**
Energieträger auskommt!“



Erreichte
99





2. Ziele und Lösungen der Vergangenheit





Wegeverordnung für Westpreußen (1905):

„Fahrwege dürfen von jedermann zum Gehen, Reiten, Radfahren, Fahren und zum Viehtreiben, Radwege nur zum Radfahren, Fußwege, (...) nur zum Gehen benutzt werden.“

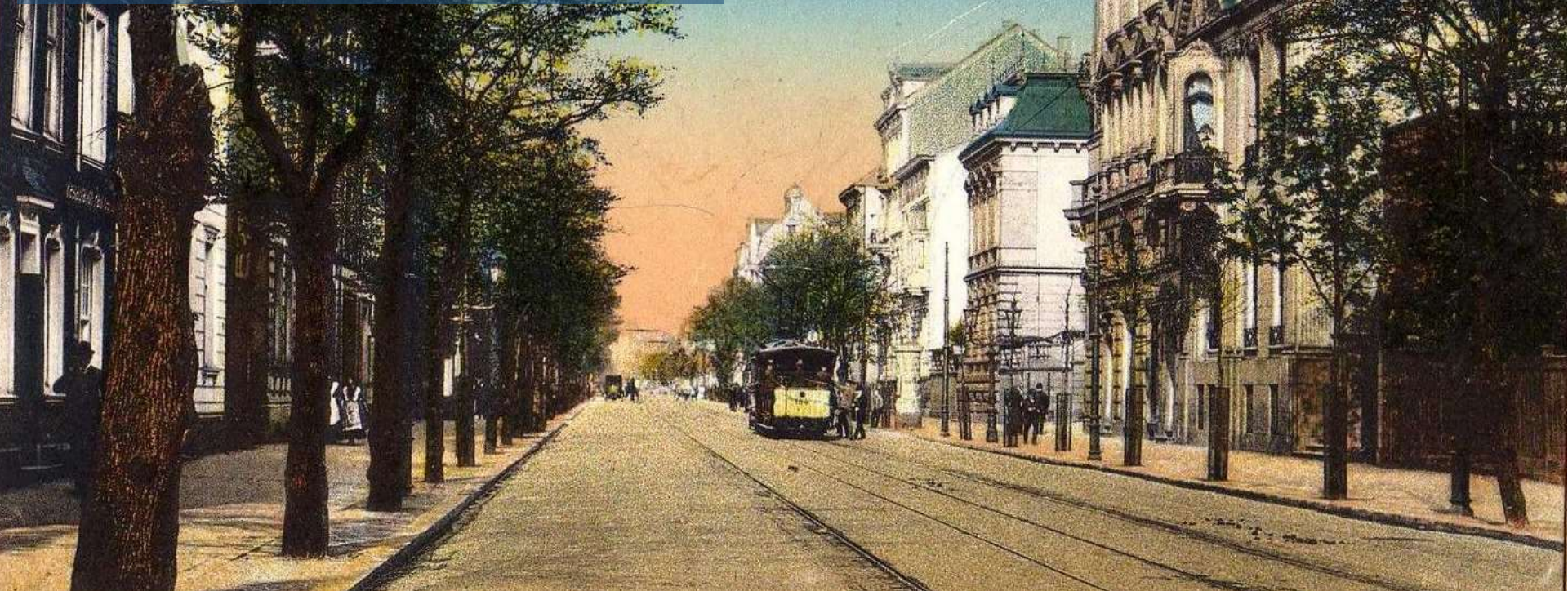
Wuppertal-Barmen. Altermarkt und Rathausbrücke

denkmal-wuppertal.de



Reichs-Straßenverkehrsordnung (1934):

„Ist eine Straße für einzelne Arten des Verkehrs erkennbar bestimmt (Fußweg, Radfahrweg, Reitweg), so ist dieser Verkehr auf den ihm zugewiesenen Straßenteil beschränkt, der übrige Verkehr hiervon ausgeschlossen.“



... Leitbilder - Ziele - Methoden ...



Quelle: Vermessungsamt der Stadt Wuppertal



1950, Wohnstraße



2010, Autostraße







3. Prinzipien und Leitbilder für Heute und Morgen



„Verkehrsart und Gestalt einer Stadt stehen in einer Wechselbeziehung“



„Verkehrsart und Gestalt einer Stadt stehen in einer Wechselbeziehung“



Gut integrierte Infrastruktur



Politischer Konsens: Kinder und ältere Menschen im Verkehr

**Grundgesetz für die Bundesrepublik
Deutschland**
Artikel 2
(1) Jeder hat das **Recht auf die freie
Entfaltung seiner Persönlichkeit** [...].
(2) Jeder hat das **Recht auf Leben und
körperliche Unversehrtheit**. [...].

UN Kinderrechtskonvention
Artikel 3

(1) **Bei allen Maßnahmen**, die Kinder betreffen, gleichviel ob sie von öffentlichen oder privaten Einrichtungen der sozialen Fürsorge, Gerichten, Verwaltungsbehörden oder Gesetzgebungsorganen getroffen werden, **ist das Wohl des Kindes** ein Gesichtspunkt, der **vorrangig zu berücksichtigen** ist.

Behindertengleichstellungsgesetz - BGG
**§ 8 Herstellung von Barrierefreiheit in den
Bereichen Bau und Verkehr**

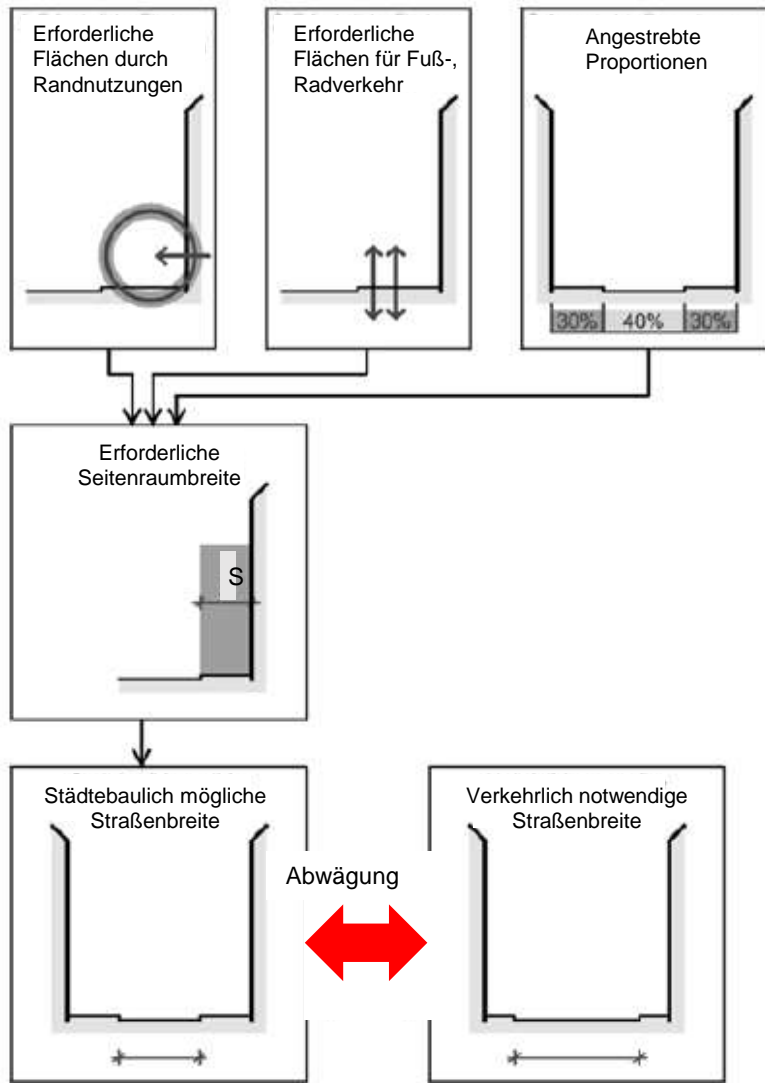
(5) [...] **Bauliche oder andere Anlagen**, öffentliche Wege, Plätze und Straßen **sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen** und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr **sind [...] barrierefrei zu gestalten**. [...]

§3 StVO

(2a) Wer ein Fahrzeug führt, muss sich gegenüber **Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen** [...] so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.



Städtebauliche Bemessung



→ „Gestaltung vom Rand aus“

- Vorrang der Randnutzungen (Verweil-, Wirtschaftsflächen, Distanzbereich, Vorgärten)
- Bereitstellung der erforderlichen Flächen für Fußgänger- und Radverkehr.
- gerechte Aufteilung zwischen befahrenen und unbefahrenen Flächen
- in einer angenehmen Proportion.

Quelle: „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06), FGSV, Köln 2006, S. 14



Separationsprinzip

London: „Protected bike lane“



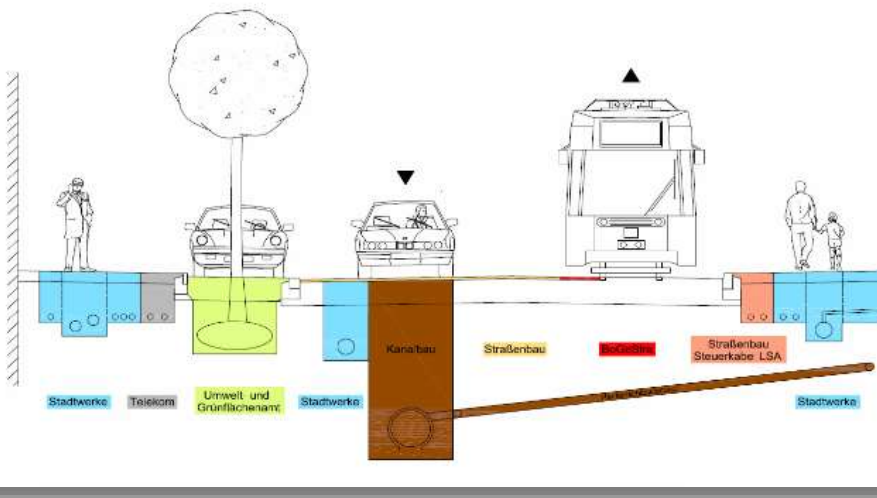
+ 3%/a im Umweltverbund und – 3%/a im MIV
(Kopenhagen, hier Marseille)



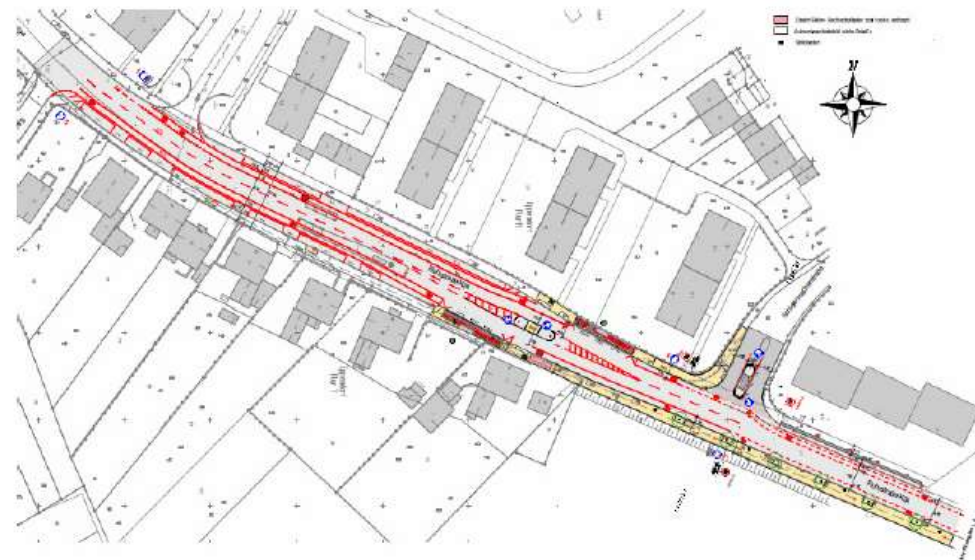
Umbau- und Erneuerungsstrategie für Stadtstraßen (nach Christoph Matten/ Tiefbauamt Bochum)

Bauen im Bestand

Übersicht der Kostenträger außerhalb des Vollausbaus

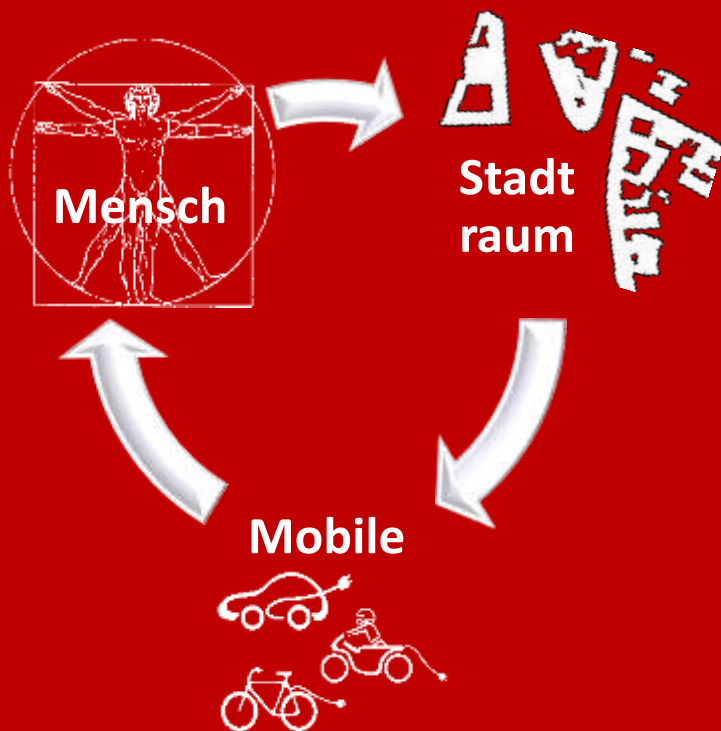


Grundhafte Erneuerung Ruhrstraße



Flächen umverteilen (Maastricht, Innenstadt)





... eine „attraktive“ postfossile Raum-
/Stadt-/Verkehrsstruktur
ist keine automatische Folge des
Strukturübergangs ...

„es geht darum den Übergang zu
gestalten!“ -> JETZT!

Wir müssen sie integriert und in neuen
Ansätzen gestalten, die an den
Bedürfnissen der Menschen und den
Zielen für die Gestaltung der Stadt der
Zukunft ansetzen!

**Ein wesentlicher Baustein ist die
Umverteilung der Straßenflächen und die
Umgestaltung der Verkehrsräume!**