

Die nächsten 30 Jahre: Stadtplanung über die Mobilität hinaus?



Luca Bertolini – University of Amsterdam

(<http://www.essen-fuer-das-ruhrgebiet.ruhr2010.de/en/home.html>)

Planung jenseits der Mobilität: Warum?

Planung jenseits der Mobilität: Was?

Planung jenseits der Mobilität: Wie?

Planung jenseits der Mobilität: Warum?

Planung jenseits der Mobilität: Was?

Planung jenseits der Mobilität: Wie?

**Eerschöpfung nicht erneuerbarer
Energiequellen, klimadestabilisierende
Kohlenstoffemissionen, Luft- und
Lärmverschmutzung, Verkehrsunfälle,
Stau, Bewegungsarmut, Zerrüttung
lokaler Gemeinschaften, Entwertung
des öffentlichen Raums, Landverbrauch,
Fragmentierung natürlicher
Ökosysteme, Ungleichheit ...**

**Eerschöpfung nicht erneuerbarer
Energiequellen, klimadestabilisierende
Kohlenstoffemissionen, Luft- und
Lärmverschmutzung, Verkehrsunfälle,
Stau, Bewegungsarmut, Zerrüttung
lokaler Gemeinschaften, Entwertung
des öffentlichen Raums, Landverbrauch,
Fragmentierung natürlicher
Ökosysteme, Ungleichheit ...**

Eerschöpfung nicht erneuerbarer
Energiequellen, klimadestabilisierende
Kohlenstoffemissionen, Luft- und
Lärmverschmutzung, Verkehrsunfälle,
Stau, Bewegungsarmut, Zerrüttung
lokaler Gemeinschaften, Entwertung
des öffentlichen Raums, Landverbrauch,
Fragmentierung natürlicher
Ökosysteme, Ungleichheit ...

Erschöpfung nicht erneuerbarer
Energiequellen, klimadestabilisierende
Kohlenstoffemissionen, Luft- und
Lärmverschmutzung, Verkehrsunfälle,
Stau, Bewegungsarmut, Zerrüttung
lokaler Gemeinschaften, Entwertung
des öffentlichen Raums, Landverbrauch,
Fragmentierung natürlicher
Ökosysteme, Ungleichheit ...

Planung jenseits der Mobilität: Warum?

Planung jenseits der Mobilität: Was?

Planung jenseits der Mobilität: Wie?

Baustein #1:
Strassen zum Leben
(«Strassen für Menschen, nicht für den Verkehr»)

Mulberry Street, NYC, 1900



Photo: Jacob Riis/Detroit Publishing Co/Library of Congress

Mulberry Street, NYC, 2007



Photo: Jeff Chien-Hsing Liao

'The ten dimensions of our streets' (Groningen)



OUR STREETS BELONG TO US ALL



OUR STREETS ARE SAFE



OUR STREETS OFFER CUSTOMISED MOBILITY



OUR STREETS ARE ECOSYSTEMS



OUR STREETS CREATE AN EXPERIENCE



OUR STREETS ARE CLIMATE-ADAPTIVE



OUR STREETS ARE HEALTHY ENVIRONMENTS



OUR STREETS CREATE VALUE



OUR STREETS ARE PUBLIC DOMAIN



10. OUR STREETS HAVE AN IDENTITY

Ein ganz normaler Tag



- + **Zu-Fuss-Gehen**
- + **Körperlich aktiv sein**
- + **Sicherheit**
- + **Keine Luftverschmutzung, kein Lärm**
- + **Lebensqualität**
- + **Soziales Miteinander**
- + **Gemeinschaftsgefühl**
- + **Körperliche und geistige Gesundheit**

<https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1761907>

‘Leefkade’ Hugo de Groot

(photo: Luca Bertolini)

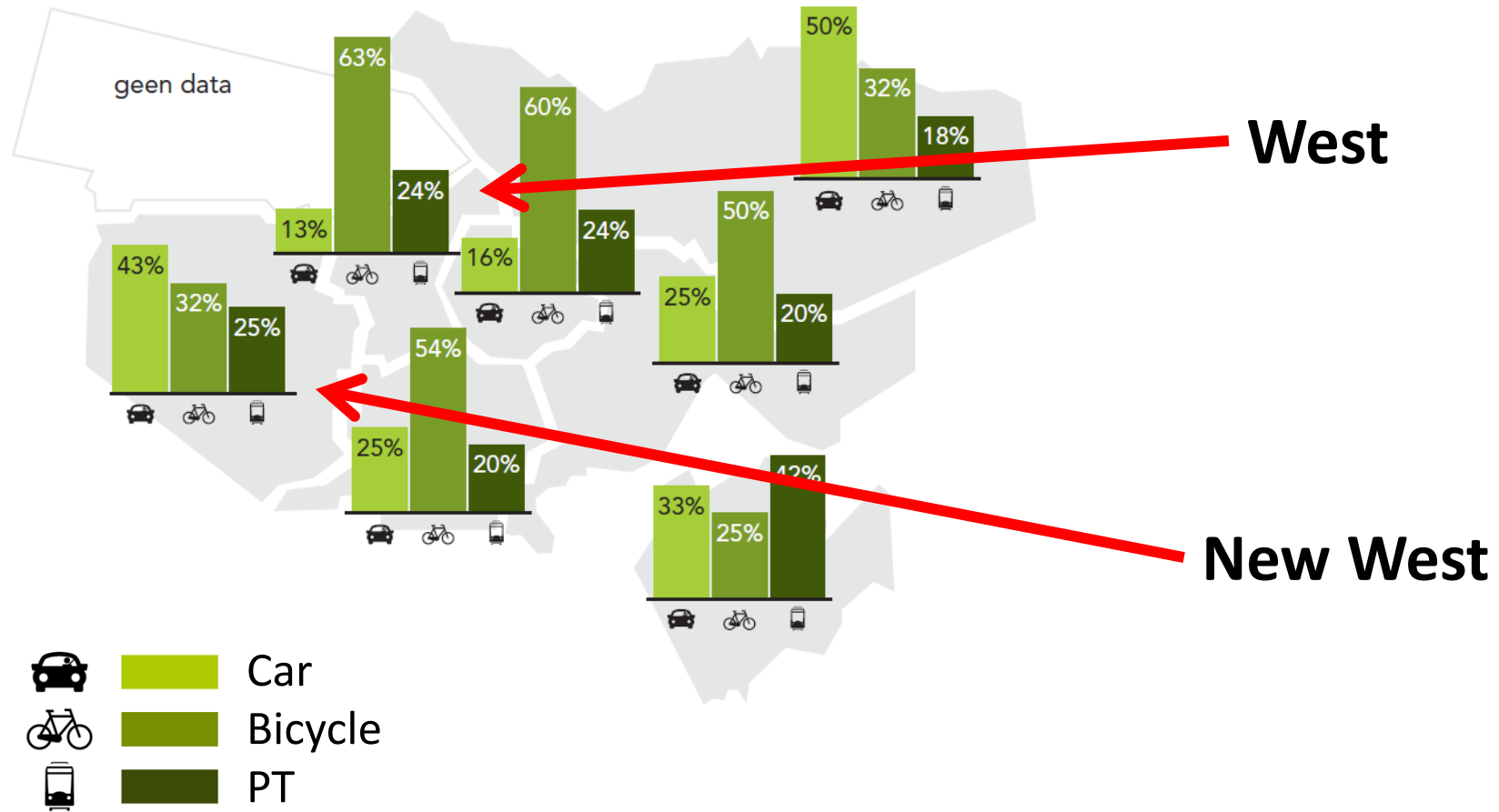


Baustein #2:
Erreichbarkeit durch Nähe
(Erreichbarkeit zu Fuss und per Velo)

15-Minuten-Stadt Paris (Paris als Gemeinde)

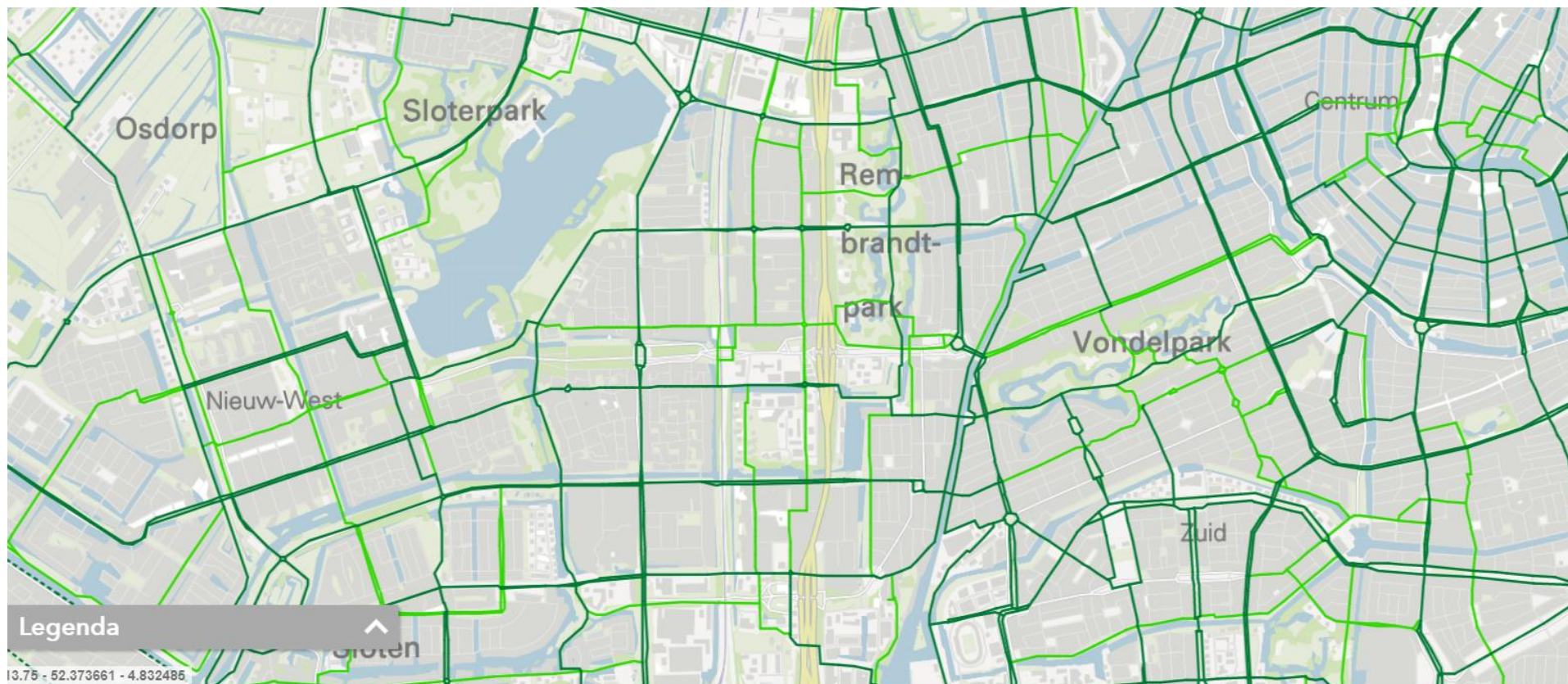


Anteil der von den Einwohnern benutzten Verkehrsträger in Amsterdam, 2016/2017



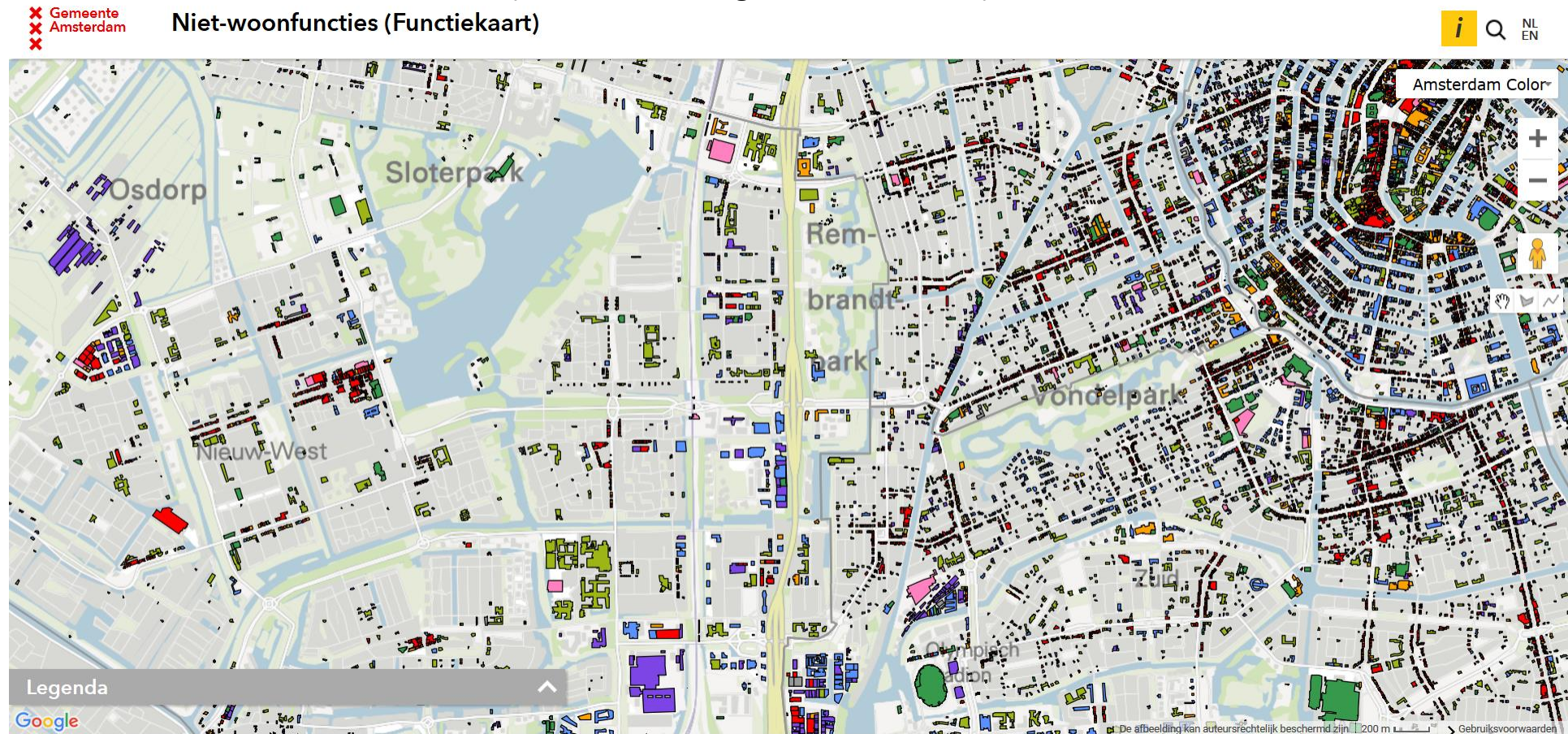
Velowege (oder Fussgängerwege), aber nicht nur...

New West vs. West: Velowege (Stadtverwaltung von Amsterdam)



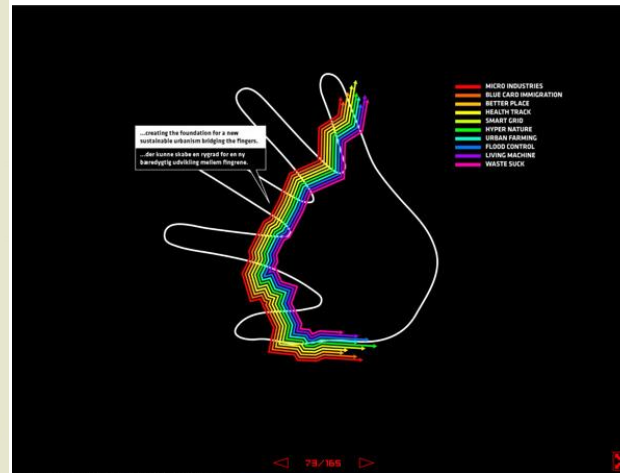
... es wird auch ein feinkörniger funktioneller Mix kultiviert

New West vs. West: Sämtliche Funktionen ausserhalb der Wohnbereiche
(Stadtverwaltung von Amsterdam)



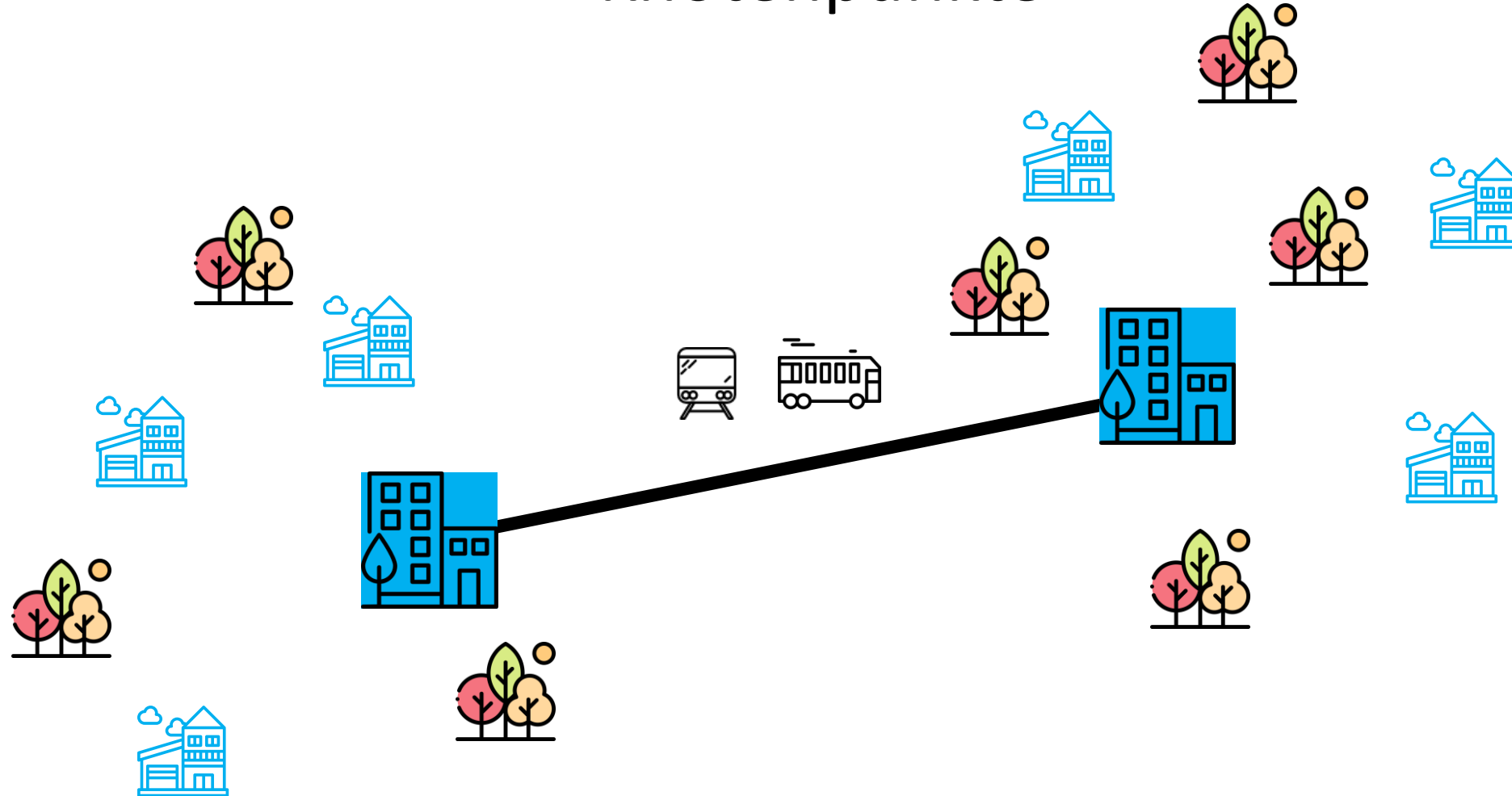
Baustein #3:
***Diffuse* transitorientierte Entwicklung (TOD)**

Copenhagen 1947-2078

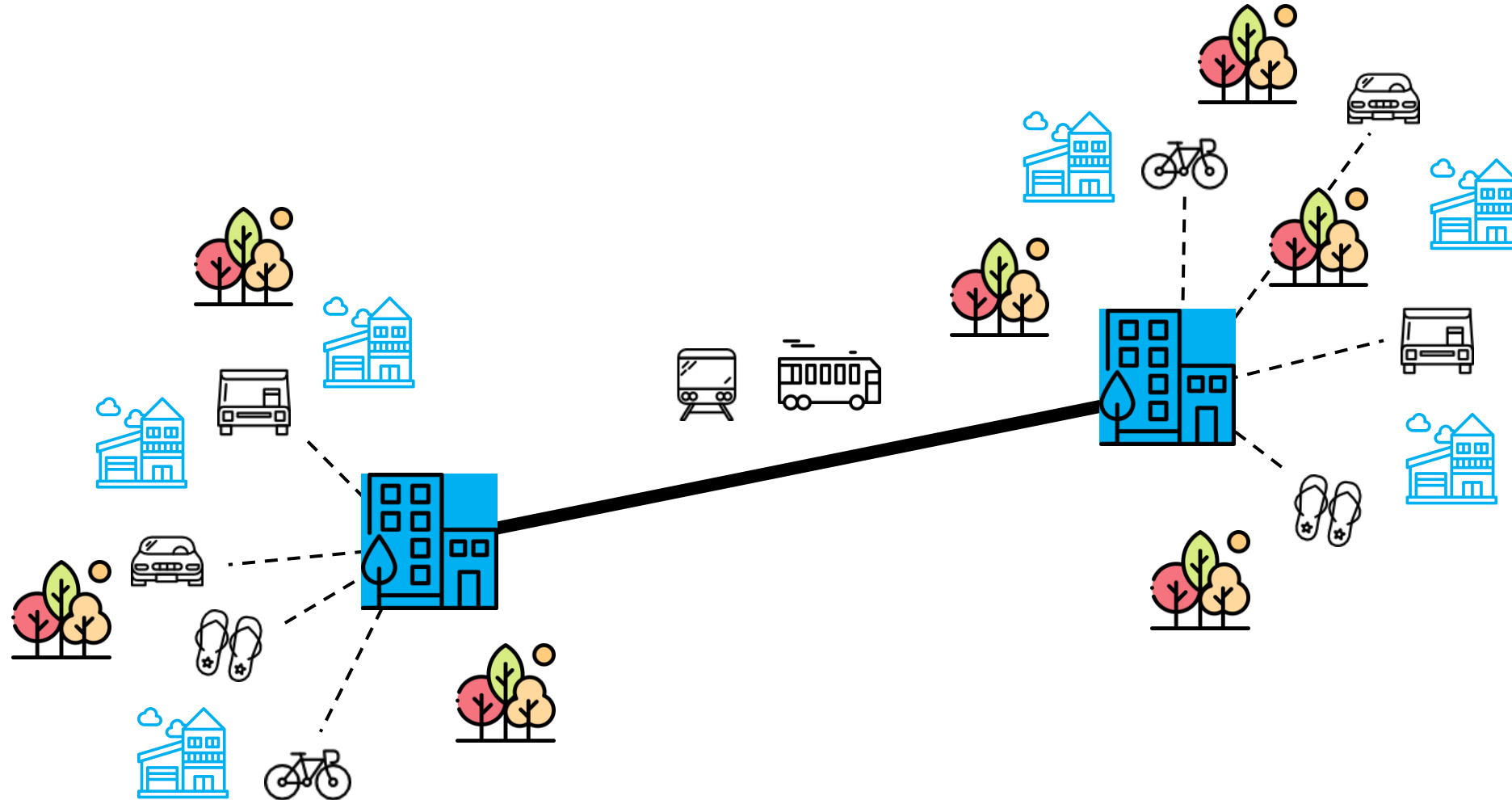


(Municipality of Copenhagen)

Erreichbarkeit herstellen – Entwicklung rund um Knotenpunkte



Erreichbarkeit herstellen – Verkettung von Fahrten



In den NL kommen 4 von 10 Personen
mit dem Velo zum Bahnhof



(www.ovbsp.nl)

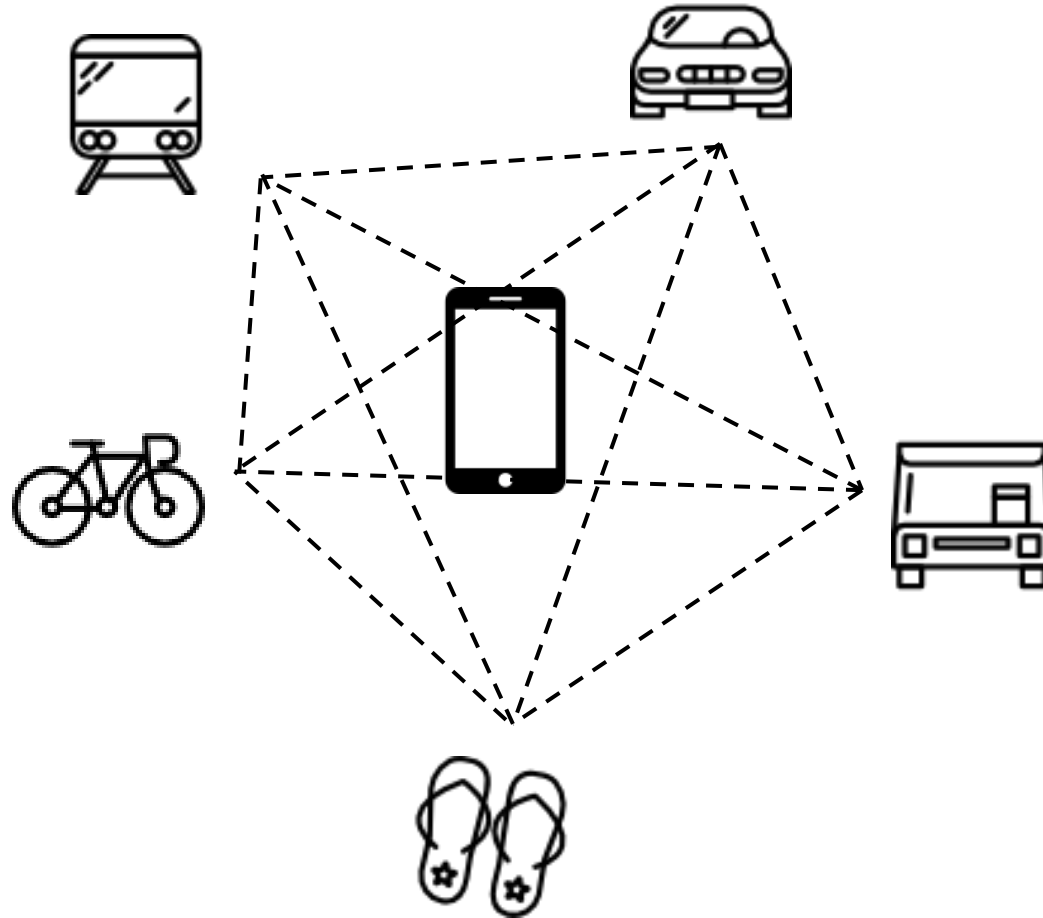
Baustein #4:
Das Auto als *ergänzende* Option

[auch das ist ein Auto]



(commons.wikimedia.org)

«Mobilität als Dienstleistung/Gemeinschaftsgut»: Das Auto als Option?



(icons by dariusdan and freepik on www.flaticon.com)

Auch die Nutzung des Autos einschränken (Mautgebühren, Stockholm)



LUGNT PÅ KLARASTRANDSLEDEN. Lugnt på Eastingeleden. Lugnt i kollektivtrafiken. Ingen visste i går med säkerhet vart stockholmarna tagit vägen.

(www.smartcitiesdive.com)

Baustein #5:

Warenverkehr = vermeiden, verlagern, optimieren
(in dieser Reihenfolge!)



**OPTIMIEREN
VERLAGERN
VERMEIDEN**

schlijper.nl
today



**VERMEIDEN
VERLAGERN
OPTIMIEREN**

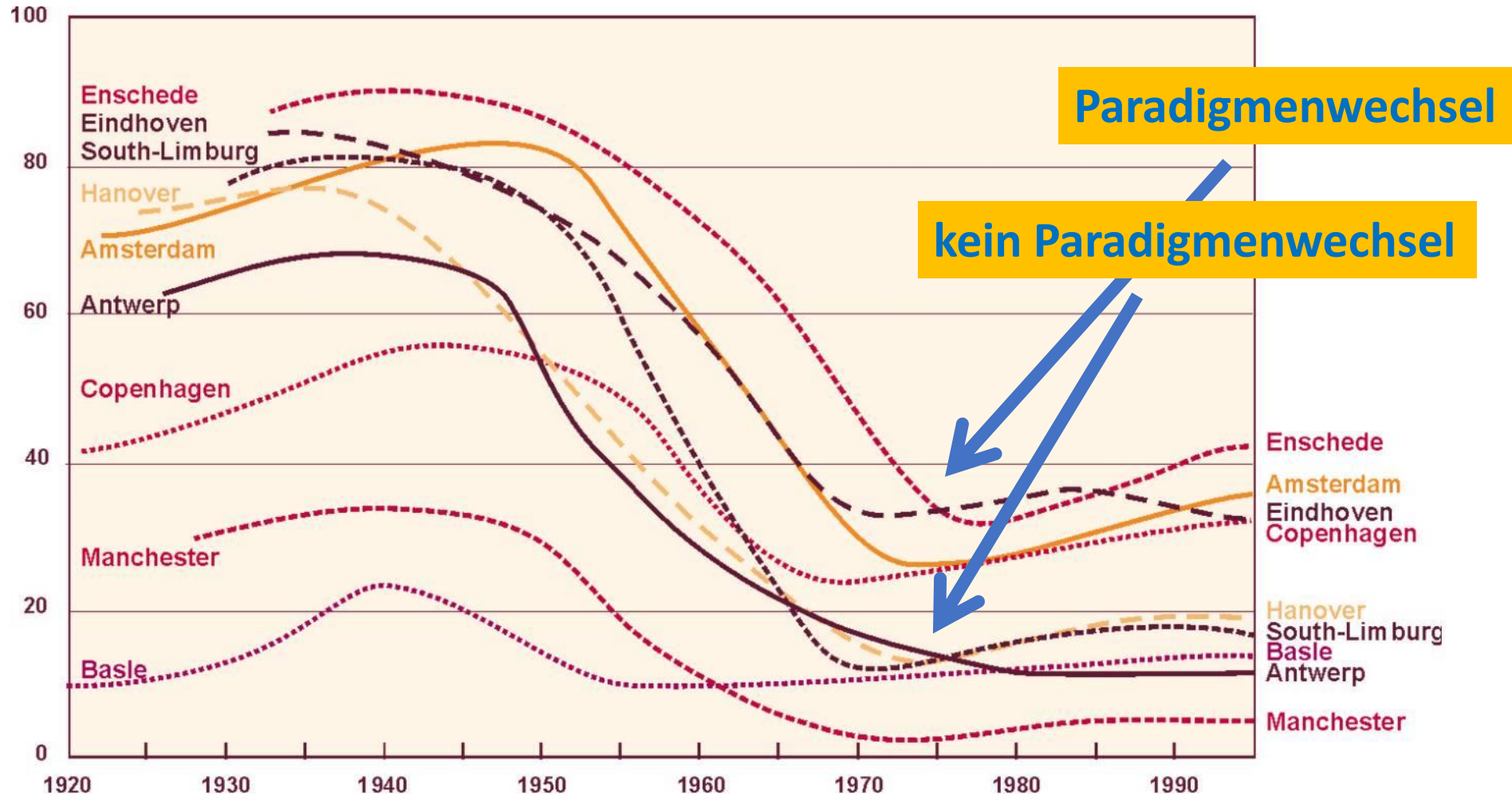
schlijper.nl
today

Planung jenseits der Mobilität: Warum?

Planung jenseits der Mobilität: Was?

Planung jenseits der Mobilität: Wie?

Paradigmenwechsel (oder nicht): z. B. Velofahren



Share of cycling in all trips in selected European cities, 1920-1995
(Bruheze & Veraart, 1999)

... dazwischen Proteste ...



... dazwischen Experimente ...



(domusweb.it)

*“Übergangsexperimente ... sind kurzzeitige Aktionen,
durch welche **alternative** Strukturen, Kulturen und
Praktiken geprüft werden”*

(Roorda et al., 2014)

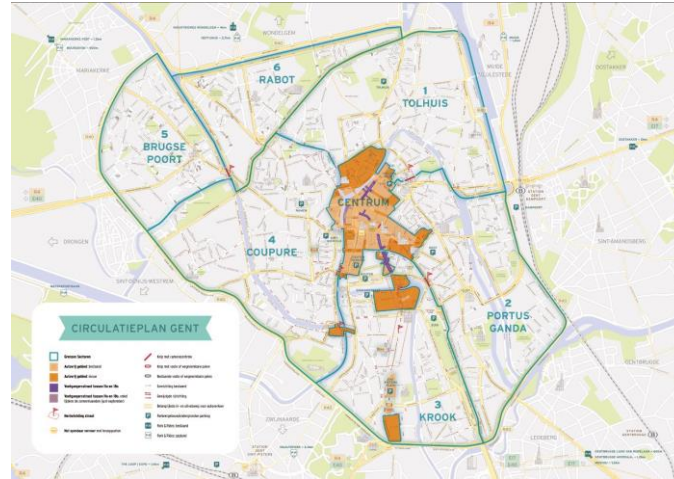
Ghent: «Lebende Strassen» (*Leefstraten*)



- Zeitlich befristete Schliessung (2–3 Monate) von Strassen in Wohnquartieren für den motorisierten Verkehr
- Experimente mit alternativen Mobilitätsoptionen und anderen Verwendungsarten des öffentlichen Raums
- Verwertung von Feedbacks in einer stadtweiten Debatte

Langfristige Visionen, Netzwerke, Institutionen, ...

anpassen



ermöglichen



Kurzfristige Experimente, Strassen, Praktiken, ...

Planung jenseits der Mobilität: Warum?

Planung jenseits der Mobilität: Was?

Planung jenseits der Mobilität: Wie?

Die nächsten 30 Jahre: Stadtplanung über die Mobilität hinaus?

Let's talk!

Luca Bertolini – University of Amsterdam

(<http://www.essen-fuer-das-ruhrgebiet.ruhr2010.de/en/home.html>)