

München, 14.Juli 2021

energiewerk Stiftung Kaulbachstr. 89b 80802München

Bemerkungen zum „Straßenraum“ Mobilitätswende und Klimaschutz in der Europäischen Stadt

Seite 1

energiewerk Stiftung

Kaulbachstr. 89b * 80802 München
Tel. 0177 3163317

Email: stiftung@energiewerk.org * Internet: www.energiewerk.org

Konto : GLS Gemeinschaftsbank, Nr. 7012 663 700, BLZ: 43060967

Stiftungs-Vorstand: Ekkehard Pascoe

Stiftungsrat: Dr. Axel Berg (Vorsitz), Dr. Herrmann Scheer MdB (verstorben), Ludwig Hartmann MdL,
Prof. Dr. Ernst Ulrich von Weizsäcker, Josef Göppel MdB

Im Rahmen ihrer Beratungstätigkeit hat sich die energiewerk Stiftung vertieft mit den Anforderungen der Mobilitätswende an den Städtebau befasst. Die Stiftung sieht dringenden Handlungs- und Entscheidungsbedarf bei der Planung der Straßenräume in der Stadt. Sie orientieren sich an der Idee der „Europäischen Stadt“.

Die Bemühungen der energiewerk Stiftung um Umweltschutz werden neuerdings durch die Entscheidung des BVerfG (Beschluss vom 24. März 2021) bestärkt. In seiner Entscheidung bezog sich das Gericht auf Artikel 20a des Grundgesetzes. Darin heißt es:

"Der Staat schützt auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung."

Die Richter erklärten, es dürfe nicht einer Generation zugestanden werden, *"unter vergleichsweise milder Reduktionslast große Teile des CO₂-Budgets zu verbrauchen, wenn damit zugleich den nachfolgenden Generationen eine radikale Reduktionslast überlassen und deren Leben umfassenden Freiheitseinbußen ausgesetzt würde"*.

Daraus folgt als Maßgabe für den Städtebau: Die Gestaltung des ehem. „Straßenraums“ muss als öffentlicher Raum neu gedacht werden. In der Politik firmiert der Wandel unter der Überschrift „Verkehrs- oder Mobilitätswende“ als (theoretisch) vielversprechender Zukunftsentwurf, dem es an inhaltlicher Konkretisierung fehlt und sich leider oft auf die Forderung „Autos weg“ verdünnt. Vorliegende Arbeit sieht sich, vor dem Hintergrund eigener Erfahrung als Politiker, als Versuch einen Beitrag zu leisten, der aus theoretischen Überlungen heraus praktische Vorschläge entwickelt.

1. Verteilungsgerechtigkeit

Der Mobilitäts-Wende stehen derzeit die Ansprüche des motorisierten Individualverkehrs (IV) mit seinem enormen Ressourcenverbrauch (Luft, Raum, Geld) entgegen. Bis heute prägt er die öffentlichen Räume unserer Gemeinden. Der IV schränkt in der gebauten, engen Stadt, betrachtet man nur ihren „Bestand“, die Nutzungsmöglichkeiten für alternative Mobilitätsformen erheblich ein, zugleich auch Räume für Begegnung, Aufenthalt und Spiel.

energiewerk Stiftung

Kaulbachstr. 89b * 80802 München
Tel. 0177 3163317

Email: stiftung@energiewerk.org * Internet: www.energiewerk.org
Konto : GLS Gemeinschaftsbank, Nr. 7012 663 700, BLZ: 43060967

Stiftungs-Vorstand: Ekkehard Pascoe

Stiftungsrat: Dr. Axel Berg (Vorsitz), Dr. Herrmann Scheer MdB (verstorben), Ludwig Hartmann MdL,
Prof. Dr. Ernst Ulrich von Weizsäcker, Josef Göppel MdB

Und der IV verursacht die Versiegelung und Verödung des Straßenraums, was in Zeiten des Klimawandels – der sich zur Katastrophe entwickeln wird, nicht mehr hinzunehmen ist. Die Mobilitätswende wird und muss die Dominanz des IV im Stadtbild beenden, wird dabei auf Verlust(ängste) der Autofahrer Rücksicht nehmen müssen und politisch motivierte Kompensationsangebote machen.

Teilhabe

Fakt ist: Der Anspruch der Bürgerschaft auf Teilhabe am öffentlichen Raum ist mit den Bedarfen des ruhenden wie auch fahrenden Verkehrs (IV) in Konflikt geraten und prägt die politische Diskussion in der Stadt.

Der Forderungskatalog

- Die Aufenthaltsqualität muss verbessert werden.
- Die Gastronomie erweitert sich ins Freie.
- Aufenthalte in Straßen und Plätzen werden attraktiver.
- Steigende Temperaturen und der Mangel an alternativen Gdelgenheiten wecken die Bedürfnisse nach Anwesenheit

auf dem „Marktplatz der Meinungen“ und motivieren das Bewegungs- und Feierbedürfnis junger Menschen.

Konfliktmanagement

In der sich verdichtenden Stadt (Hochhäuser, Nachverdichtung) heizen sich zusehends Konflikte auf, und zwar als Resultate aus den widerstreitenden Bedarfen und Ansprüchen an die öffentlichen Räume. Es ist Aufgabe von Politik und Planung, für Gerechtigkeit zu sorgen, um den Nutzungsdruck auf die verfügbaren – knappen – Räume zu regeln und die Interessen auszugleichen.

Hinzu kommt: Eine alternde, sich ausdifferenzierende, aktive Gesellschaft mit verschiedenen Lebensstilen und Verhaltensweisen entwickelt je eigene Ansprüche an die Raumnutzung. Die barrierefreie Nutzung des verfügbaren Stadtraumes und sichere Mobilität sind die Voraussetzung für die Teilhabe **aller** Generationen und Bevölkerungsteile am städtischen Leben. Zur Teilhabe gehören insbesondere attraktive und angepasste Angebote - für Ruhende, Spielende, Fußgehende, Radfahrende und den IV. Ihm werden - allerdings knappe - Alternativen zur Abstelle im Straßenraum eingeräumt.

energiewerk Stiftung

Kaulbachstr. 89b * 80802 München
Tel. 0177 3163317

Email: stiftung@energiewerk.org * Internet: www.energiewerk.org
Konto : GLS Gemeinschaftsbank, Nr. 7012 663 700, BLZ: 43060967

Stiftungs-Vorstand: Ekkehard Pascoe

Stiftungsrat: Dr. Axel Berg (Vorsitz), Dr. Herrmann Scheer MdB (verstorben), Ludwig Hartmann MdL,
Prof. Dr. Ernst Ulrich von Weizsäcker, Josef Göppel MdB

2. Klimawandel

Starkregenereignisse und heiße, trockene Sommer nehmen im Klimawandel zu. Das führt zu lokalen, urbanen Hitze-Inseln und veränderten Standortbedingungen für Bäume und Pflanzen. In versiegelten Umgebungen sterben die Straßenbäume. Es sind neue Konzepte zur Gestaltung natürlicher Straßen- und Freiräume gefragt, bei denen die Wasserspeicherung in Regen- und Bewässerung in Trockenperioden mitgedacht wird. Sie müssen dabei Ansprüchen der kommenden Mobilität nach der Verkehrswende genügen, wie sie in der versiegelten Stadt nicht gegeben sind.

Mobilität muss Klimaschutz bewirken. Die Straßenplanung in der Stadt muss künftig vom Nachhaltigkeitsgedanken geprägt sein.

Es kann und darf also nicht dabei bleiben, dass Straßenräume in Neubaugebieten unter denselben Vorzeichen geplant werden „wie immer“. Die Raumannsprüche des Autoverkehrs, für die Städte *vor* der Klimakrise und *vor* der Mobilitätswende gebaut wurden, gelten nicht mehr. Es besteht die Befürchtung, dass es genau dann zu einem Stillstand in der Stadtentwicklung kommen wird, wenn wieder dieselben Straßenbau-Pläne aus der Schublade der Baubehörden gezogen werden. Einem „Weiter so“ darf es nicht geben. Im Jahre

energiewerk Stiftung

Kaulbachstr. 89b * 80802 München
Tel. 0177 3163317

Email: stiftung@energiewerk.org * Internet: www.energiewerk.org
Konto : GLS Gemeinschaftsbank, Nr. 7012 663 700, BLZ: 43060967

Stiftungs-Vorstand: Ekkehard Pascoe

Stiftungsrat: Dr. Axel Berg (Vorsitz), Dr. Herrmann Scheer MdB (verstorben), Ludwig Hartmann MdL,
Prof. Dr. Ernst Ulrich von Weizsäcker, Josef Göppel MdB

2030 muss und wird es eine neue Mobilität geben. Die Klimakrise darf nicht einher gehen mit einer bewussten Benachteiligung der kommenden Generationen, die in diesen Städten leben müssen.

3. Mobilitätswende im Städtebau

Leonardo da Vinci und die Straße

Die Geschichte der Stadt kann als eine Geschichte des Straßenbaus verstanden werden (L. Mumford). Städte wurden an Kreuzungen oder entlang von Magistralen gegründet, von denen ausgehend die Quartiere aus vielen Gründen nur fußläufig zu erreichen waren. Die Dimensionierung der innerörtlichen Straßen bestimmte die Funktion der randständigen Gebäude, vor allem im Erdgeschoß: „Hauptstraßen“ wurden zu Geschäftsstraßen und bekamen, vornehmlich in ihren Ausweitungen zu Plätzen, ebenerdige Nutzungen. „Nebenstraßen“ erschließen in der Regel fußläufig (seit alters) die Wohnquartiere. Notwendige Erschließungs-Verkehre wurden über angemessen dimensionierte Straßenprofile abgewickelt. Dieses einfache Prinzip lässt sich bis heute an den Grundrissen alter Städte ablesen.

Erst beim Übergang vom Zug- und Reittier-Verkehr zur Motorisierung und schließlich zur Dominanz des Autos im Städtebau hat sich an dieser Straßen-Profilierung Grundlegendes geändert. Erst seit dem ausgehenden Mittelalter sind Fahrstraße und Fußwege überhaupt erst getrennt gehalten worden, übrigens einem Vorschlag von Leonardo da Vinci folgend. Römische Straßen kannten diese Trennung nicht, erst der zunehmende Wirtschaftsverkehr drückte die (lästigen) Fußgänger buchstäblich an die Wand – mit der wie selbstverständlichen Konsequenz, dass Fahrwege stets die Mitte des Straßenraums beanspruchen. Bis zum Exzess folgte seit Mitte des 20. Jhd.

Die Gestaltung des Straßenraums folgte den Nutzungsanforderungen des Auto- Verkehrs, was sogar innerstädtische Highways und Autobahnen, mit Betretungsverbot für Fußgänger und Radfahrer, erforderlich machte.

Gewachsene Stadtbilder wurden geopfert und zerstört, vom Leitbild der „autogerechten Stadt“ zerschnitten. Der Höhe- und auch Kipp-Punkt einer Entwicklung war damit erreicht, sie brach mit der Jahrtausendwende ab („Mobil ohne Auto“, Stadtratsbeschluss

München, 2000) und wird bis heute abgelöst von mühevollen Reparaturen, die die Fehler der Vergangenheit kaum noch ungeschehen machen können. Der Befund ist eindeutig: Es gibt immer noch keine Pläne für eine fußgängergerechte Stadt, keineswegs im Bestand, und leider noch nicht in der Stadtplanung.

Die autogerechte Stadt und ihr Ende

Den Ansprüchen der immer schneller werdenden Autos folgend, hat sich die charakteristische europäische Stadt innerhalb von hundert Jahren in ein austauschbares Netz von Autostraßen verwandelt. Sie wurde „autogerecht“ verplant, dadurch in Deutschland, nach dem Zweiten Weltkrieg, ein zweites Mal zerstört und muss nun im Bestand mühsam und aufwändig „repariert“ werden, beginnend mit den Fußgängerzonen in den 70ern, den „verkehrsberuhigten Zonen“ und Fahrradwegen heute. Im Neubau sollten nun Politik und Verwaltung die Lehren aus der Vergangenheit ziehen. Es gibt alternative Mobilitätsangebote, die dem Auto sein Quasi-Monopol für individuelle Mobilität nehmen.

energiewerk Stiftung

Kaulbachstr. 89b * 80802 München
Tel. 0177 3163317

Email: stiftung@energiewerk.org * Internet: www.energiewerk.org
Konto : GLS Gemeinschaftsbank, Nr. 7012 663 700, BLZ: 43060967
Stiftungs-Vorstand: Ekkehard Pascoe

Stiftungsrat: Dr. Axel Berg (Vorsitz), Dr. Herrmann Scheer MdB (verstorben), Ludwig Hartmann MdL,
Prof. Dr. Ernst Ulrich von Weizsäcker, Josef Göppel MdB

Nach dem historischen Rückblick wird es interessant sein zu beobachten, ob und wie die Trennung von langsamen (Fuß-) und fahrenden Verkehren in Wohngebieten endlich obsolet wird und sich ein völlig neues Bild der Stadt ergäbe. Die Aufgabe der Stadtpolitik ist damit bestimmt: Sie muss nun dafür sorgen, dass die urbanen Straßenräume „umprogrammiert“ werden. Sie muss Anreize entstehen, die Straße als Raum entsprechend der Bedarfe neu zu verteilen und überhaupt erlebbar zu machen. Sie muss diese großen Räume neu zu definieren, indem die Raum-Ansprüche des IV reduziert werden. Dafür steigen wir auf ein variantenreiches, attraktives **Angebot** an Formen der Mobilität um. Ziel ist eine Mobilität, die umweltschonend, emissionsfrei und gesundheitsfördernd ist und zugleich die Stadt als Erlebnisraum gestaltet.

4. Grundsätzliche Anforderungen

energiewerk Stiftung

Kaulbachstr. 89b * 80802 München
Tel. 0177 3163317

Email: stiftung@energiewerk.org * Internet: www.energiewerk.org

Konto : GLS Gemeinschaftsbank, Nr. 7012 663 700, BLZ: 43060967

Stiftungs-Vorstand: Ekkehard Pascoe

Stiftungsrat: Dr. Axel Berg (Vorsitz), Dr. Herrmann Scheer MdB (verstorben), Ludwig Hartmann MdL,
Prof. Dr. Ernst Ulrich von Weizsäcker, Josef Göppel MdB

- 1. Die Gestalt des Straßenraums richtet sich nach der Maßgabe seiner Funktionen.**
- 2. Schutzmaßnahmen für Verkehrsteilnehmer (Verkehrssicherheit) müssen so gestaltet sein, dass der am wenigsten robuste Teil der Bewohner geschützt wird.**

Zu 1. Verteilung des Straßenraums

Die Nutzung des Straßenraums durch die Funktion Mobilität ist definiert durch das jeweils im Bebauungsplan gesetzte Konzept.

Mobilitäts-Faktor

Dieser erfordert einen hohen Mobilitäts-Anteil an Fußgängern und Radfahrern. Ein Mobilitäts-Faktor von mind. 0,5 reduziert Stellplätze für Automobile insgesamt um die Hälfte. Entsprechend wenige (bis keine) Fahrzeuge werden an der Oberfläche abgestellt, abhängig vom Angebot an Quartiers- und Tiefgaragen. Der Straßenraum wird für emissionsfreie Verkehre (Fußgänger, Radfahrer, Kinder und Müßiggänger) freigeräumt. Evident ist, dass der öffentliche Nahverkehr sowie der Verkehr für Ver- und Entsorgung ebenfalls Raum beanspruchen. Die althergebrachte

Aufteilung der Straßen in Gehwege, Parkstreifen, Baumgräben und Fahrbahnen, die vornehmlich für die Bedürfnisse des motorisierten Individual-Verkehrs ausgelegt sind, wird obsolet.

Städtebauliche Bemessung

Ein Entwurfsgedanke für innerstädtische Straßen lautet bereits seit 2006 „städtebauliche Bemessung“: Demnach ist Straßengestaltung vom Rand aus zu sehen – zum Beispiel der Gebäudekante – hin zur Straßenmitte. Bei der Entwurfsplanung werden dann zuerst die erforderlichen Räume für den Fuß- und Radverkehr sowie für Randnutzungen (z. B. Aufenthaltsbereiche oder Cafés) ermittelt und dann der verbleibende Straßenraum mit der verkehrlich notwendigen Straßenbreite für den Autoverkehr abgeglichen. (UBA, 2017) Die umfangreichen Flächen im „Bemessungsraum“, dessen Anblick heute von parkenden Autos dominiert ist, sind eine zentrale Ressource für die Neugestaltung von Straßen und Plätzen.

Resourcenschonung

Der vom Auto befreite Raum muss für mehr städtisches Grün, für Spiel- und Aufenthaltsflächen, Platzgestaltungen genutzt werden. Damit wird die Straße zum Erlebnisraum der Bürgerschaft.

Entsiegelung ist Klimaschutz. Für urbane Räume wird ein nachhaltiger Umgang mit der Ressource Wasser gefordert. Wasserverschwendung soll vermieden, die Ressource soll geschont werden („Wassermanagement“). Hierfür wird Regen-Wasser von Gebäuden und im öffentlichen Raum gesammelt und oberflächennah verteilt. („Schwammstadt“). Es kann so für eine attraktive Flächengestaltungen genutzt werden. Zu denken ist an straßenbegleitende Rinnen und Gräben, Teiche in Grünanlagen, Wasserspiele und Aquifere (Zisternen). Wasser wird zu einem Gestaltungsmerkmal der Quartiere, die es durchläuft. In Zusammenarbeit mit Landschaftsarchitekten muss auf eine differenzierte Strategie des Wassermanagements erarbeitet werden. Das Stadtklima wird positiv beeinflusst, das Bewusstsein für den achtsamen und sparsamen Umgang mit der lebenswichtigen Ressource gefördert.

Grüne Infrastruktur

Eine nachhaltiges Wassermanagement hilft der grünen Infrastruktur in den urbanen Räumen. Diese stellt die Gesamtheit und Vernetzung aller städtischen Grünflächen dar, die in der heißen Stadt wertvolle Binnenklimate schafft. Die Ausstattung der Städte mit gesundem, kräftigem Grün ist neben der gebauten Infrastruktur, Verkehrs- sowie Ver- und Entsorgungsinfrastruktur für die Stadtbewohner Teil kommunaler Grundversorgung. Städte haben und brauchen grüne Infrastruktur. Die Sicherung und Entwicklung grüner Infrastruktur ist eine inzwischen selbstverständliche gestalterische, stadt- und landschaftsplanerische, (garten)bauliche und architektonische Aufgabe mit vielen Facetten, die von der funktionalen und technischen Anlage „Grüner Infrastruktur“ über die visuell wirkende Strukturierung des Raumes bis zur Bauwerksbegrünung reicht. Grüne Infrastruktur ist ein Beitrag zur Verbesserung der Resilienz der Städte, insbesondere gegenüber Umwelt-, Klima- und Gesundheitsrisiken. Und sie braucht das Wasser.

energiewerk Stiftung

Kaulbachstr. 89b * 80802 München
Tel. 0177 3163317

Email: stiftung@energiewerk.org * Internet: www.energiewerk.org
Konto : GLS Gemeinschaftsbank, Nr. 7012 663 700, BLZ: 43060967

Stiftungs-Vorstand: Ekkehard Pascoe

Stiftungsrat: Dr. Axel Berg (Vorsitz), Dr. Herrmann Scheer MdB (verstorben), Ludwig Hartmann MdL,
Prof. Dr. Ernst Ulrich von Weizsäcker, Josef Göppel MdB

Qualitätsmerkmale einer Stadt auf Augenhöhe

12 Ansprüche an einladende Straßen und Plätze – definiert vom dänischen Architekten und Stadtplaner Jan Gehl

SCHUTZ	<p>Schutz vor Verkehr und Unfällen – Sicherheitsgefühl</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Schutz für Fußgänger ▶ die Angst vor dem Verkehr nehmen 		<p>Schutz vor Verbrechen – Sicherheitsgefühl</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ belebter öffentlicher Raum ▶ Augen zur Straße ▶ überlappende Funktionen zwischen Tag und Nacht ▶ gute Beleuchtung 		<p>Schutz vor unangenehmen Sinneswahrnehmungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Wind ▶ Regen / Schnee ▶ Kälte / Hitze ▶ Luftverschmutzung ▶ Staub, Lärm, blendendes Licht 		
	KOMFORT	<p>Angebote für den Fußverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ genug Platz zum Gehen ▶ keine Hindernisse ▶ gute Bodenbeläge ▶ für alle zugänglich ▶ interessante Fassaden 		<p>Aufenthaltsgelegenheiten</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Randeffect/attractive Wartezonen ▶ Stützelemente 		<p>Sitzgelegenheiten</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ spezielle Sitzbereiche ▶ Vorteile nutzen: Aussicht, Sonne, Menschen ▶ gute Sitzplätze ▶ Ruhebänke 	
		<p>Sehenswürdiges</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ vernünftige Betrachtungsabstände ▶ freie Sichtachsen ▶ interessante Ausblicke ▶ gute Beleuchtung bei Dunkelheit 		<p>Orte für Kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ niedrige Lärmpegel ▶ Straßenmöbel als „gesprächsfördernde Sitzlandschaften“ 		<p>Orte für Spiel und Sport</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ bauliche Einladungen für kreative Aktivitäten, Bewegung, Sport und Spiel ▶ bei Tag und bei Nacht ▶ im Sommer wie im Winter 	
BEGLÜCKENDES	<p>Maßstäblichkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Bauten und Räume nach menschlichem Maß 		<p>Angenehme klimatische Verhältnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Sonne / Schatten ▶ Wärme / Kühlung ▶ leichte Brise 		<p>Positive Sinneseindrücke</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ gutes Design, gute Details ▶ gute Materialien ▶ schöne Aussichten ▶ Bäume, Grünanlagen, Wasser 		

Quelle: Eigene Darstellung nach Jan Gehl. 2015

Grafik: UBA 2017

Seite 15

Zu 2. Schutzmaßnahmen

Die strikte Trennung der Verkehre (Geh-, Auto-, Radwege) ist aufzuheben, dies unter Einhaltung von klaren Regelungen. Die Trennung ist nur möglich, wenn in öffentlichen Räumen neben der Barrierefreiheit auch die Verkehrssicherheit eine wichtige Rolle spielt. Die neuzeitliche Notwendigkeit, langsame von schnellen bzw. schweren Verkehren zu trennen, entsprang, wie da Vinci erkannte, einer ökonomischen Notwendigkeit. Nur der fließende Verkehr ist nützlich. Seitdem allerdings beanspruchen die Anstrengungen aller Städte der Welt, Verkehrs-Staus zu vermeiden, einen unfassbaren Aufwand an Zeit und Geld. Alles vergeblich: Ein vergleichsweise gut verwaltete und finanziell gepamperte Stadt wie München ist eine „Stauhauptstadt Deutschlands“ (ADAC). Sie wird es bleiben, wenn stadtweit, aber zunächst in den Neubau-Quartieren (Europaviertel), wo sie eine „niedrig hängende Frucht“ sind, Mobilitätskonzepte realisiert werden.

Eine neue Mobilität im Rahmen eines Mobilitäts-Konzepts („Verkehrswende“) impliziert, dass Autoverkehre und damit Staus vermieden und die Trennung der Verkehre nach Spuren aufgehoben

werden kann. In der Konsequenz heißt das: Öffentliche Verkehrs-Räume müssen in Erschließungsstraßen grundsätzlich, in Verbindungsstraßen nach Möglichkeit als shared places geplant und gestaltet werden. Darin bewegen sich Fußgänger, Radfahrer, Autos und Versorgungsfahrzeuge in einem „Miteinander“. Die ist möglich, wenn es nach Regeln funktioniert.

Entschleunigung

Zum Schutz der „Schwachen“, also nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer, muss zunächst die Geschwindigkeit aller Teilnehmer strikt reduziert werden:

Es gilt Tempo 20 für alle Teilnehmer in den shared spaces.

Hierfür ist das Vorbild Spanien; Tempo 20 gilt dort, wo Fuß- und Fahrverkehr auf einer Plattform unterwegs sind.

Die Straße verläuft kurvig, denn gerade Strecken laden zum Schnellfahren ein. Kurvige Wege sind attraktiv für Fußgänger. Grundsätzlich gilt: Alle Wege müssen für Fußgänger attraktiv sein. Im „Straßenraum“ werden in buntem Wechsel Baum- und Gebüschpflanzungen, Aufenthaltsorte, Freischankflächen, kleine

Spielplätze und Gelegenheiten zum public gardening angeboten, um den Straßenraum grün, abwechslungsreich und attraktiv zu machen.

Die gemeinsame Fortbewegung erfordert gegenseitige Rücksicht.

Es herrscht Rechtsverkehr. Langsame Teilnehmer gehen rechts.

Das Straßenprofil ist barrierefrei.

„Bürgersteige“ etc sind überflüssig.

Kreuzende Wege (Einfahrten zu Tiefgaragen, Zuwegungen) sind möglichst zu vermeiden, um Staus zu vermeiden.

Verkehrsmanagement

Eingänge zu Tiefgaragen sollen nahe einem Quartierseingang zusammengelegt werden.

Einzelne Wohnungsbau-Gesellschaften in Neubaugebieten koordinieren ihre Zugänge und legen sie möglichst in eine Zu-/Ausfahrt zusammen, um überflüssige Querungen zu vermeiden.

Nach Maßgabe des Mobilitätskonzeptes sind Tiefgaragenplätze gering zu halten.

Stellplätze sollten nach Möglichkeit in Quartiersgaragen ausgewiesen werden, um Auto-Verkehre überflüssig zu machen.

Denselben Effekt werden umfassende, attraktive Sharing-Angebote erreichen, die ebenfalls im Rahmen des Mobilitätskonzepts organisiert werden.

Das Aufkommen an „starken“ Verkehrsteilnehmern – motorisierten Autos - ist über ein Verkehrsmanagement mit Sensorik und Steuerungs-kompetenzen geregelt.

Der Raumbedarf für ÖPNV ist in Wohngebieten gering zu halten.

Die Ringbahn

Um eine attraktive Anbindung von Wohnungen, Veranstaltungsorten und Konsumangeboten an die leistungsfähigen Massenverkehrsmittel (Bus, Tram, Bahnen) zu gewährleisten, sollte in Neubaugebieten eine **automatisierte, schmalspurige kleine Ringbahn** als **wohnungsnahes** Angebot vorgesehen werden.

Durch die Automatisierung des Fahrbetriebs auf einer festen Trasse entfällt der Personalaufwand für kleine, bedarfsorientiert dimensionierte Fahrzeuge. Die Bahn stellt mithilfe moderner, im Automobilbau selbstverständlicher Sensorik, ein niederschwelliges

Angebot dar, das flexible nutzbar ist, gerade für Menschen mit Lasten und Bewegungseinschränkungen.

5. Das Spartenproblem

Schließlich sind raumfordernde Nutzungsangebote im Straßenraum gering zu halten oder unter die Erde zu legen¹. Die neue Mobilität stellt immer neue Anforderungen an die Spartenplanung im Straßenraum. Merkmal einer modernen Stadt, der Europäischen Stadt, ist die Verfügbarkeit aller möglichen technischen Infrastrukturen. Beginnend mit der Kanalisation, gefolgt von den Gas-, und Stromleitungen, den Kommunikationstrassen und der Glasfaser, künftig den Leitungstrassen für die E-Mobilität und selbstfahrende Systeme mit ihrem Sensoriknetz für das Mobilitätsmanagement, oder, warum nicht: die Abfallentsorgung: ALLE Leitungen liegen unter der Erde. Sie wurden bisher, der technischen Entwicklung folgend permanent nachgerüstet und führten zum altbekannten Straßenbild der permanenten Baustelle. Daher ist an eine unterirdische „Supersparte“ zu denken, die,

¹ https://www.3d-stadtmodelle.org/3d-stadtmodelle-download/16_Mueller_unterirdischer_Bauraum.pdf

energiewerk Stiftung

Kaulbachstr. 89b * 80802 München
Tel. 0177 3163317

Email: stiftung@energiewerk.org * Internet: www.energiewerk.org

Konto : GLS Gemeinschaftsbank, Nr. 7012 663 700, BLZ: 43060967

Stiftungs-Vorstand: Ekkehard Pascoe

Stiftungsrat: Dr. Axel Berg (Vorsitz), Dr. Herrmann Scheer MdB (verstorben), Ludwig Hartmann MdL,
Prof. Dr. Ernst Ulrich von Weizsäcker, Josef Göppel MdB

möglichst als Tunnel begehbar, alle genannten und zukünftigen Nutzungen bedien-, ausbaufreundlich und sicher enthält.

6. Keine Fehler wiederholen!

Bisher haben die Planungsbehörden keine Vorstellung einer „Gestaltung der Straßenräume“. Es gibt keine Planungen von TG-Zufahrten, der Lage der TG´s, der Containerstandorte, der Stromtankstellen, der Sparten, von Aufstellflächen, Haltestellen ÖPNV, der Bepflanzungen und von Einrichtungen für die Aufenthaltsqualität. Stattdessen sind die Straßen-, Baumgraben- und Gehwegbreiten „aus der Schublade“ vorgesehen. Sie stammen aus der Zeit vor der Klimakrise, vor der Verkehrswende, vor den Maßgaben der EU und des Bundes zum Städtebau. Und aus einer Zeit vor der Einsicht, dass der Straßenraum ein „Bemessungsraum“ ist, in dem jede Fläche nach wechselnden Bedarfen vergeben wird. Sie kennt keine Einschränkung der Fußgänger-Mobilität durch eine planlose Abfolge von Nutzungen auf und unter den Gehwegen, sie schafft Raum für Baumpflanzungen durch Sparten, für

Aufenthaltsqualität im Raum der Straße, für Grünflächen im Straßenraum, einen Erlebnisraum.

Vorausschau ist nun gefordert. Wir brauchen Planungen für den öffentlichen Raum“, die sich offen für die aktuellen und künftigen Nutzungsanforderungen zeigt. Die Mobilität der Zukunft braucht keine „Straße“ – im Sinne einer IV-Trasse - mehr.

Bleibt diese Forderung nach Umkehr und permanenter Innovation unbeachtet, werden von Baugebiet zu Baugebiet die Fehler der Vergangenheit wiederholt, während neue Mobilitätsformen und -ansprüche aufkommen, die sich immer wieder in Nutzungskonflikten um öffentliche Räume artikulieren. Man denke nur an die Revolution des „Straßenraums“ durch die gerechten Ansprüche des Radverkehrs.

7. Die Europäische Stadt

Das Straßenprofil der Zukunft, wie der öffentliche Raum „Straße“ insgesamt, ist dem Begriff der Europäischen Stadt folgend als „*Ort andauernder Transformationen*“ zu verstehen (Peter Zlonicky). Diese ist ein „*Ort urbaner Lebensweisen, der Kommunikation und der*

Erfahrung von Differenz, auch der Unterscheidung der öffentlichen Sphäre vom geschützten privaten Raum".² In ihren „öffentlichen Infrastrukturen, privaten Einrichtungen des Handels und der Dienstleistungen, der Kultur, der ökonomischen Strukturen und Veränderungen zeigt sie ihre innere Stärke. Sie ist Motor gesellschaftlicher Entwicklungen". (BMI, 2015)

Absehbar ist, dass der Stellenwert öffentlicher Räume sich wandelt, da viele Interaktionen privater und geschäftlicher Natur zunehmend digital erledigt werden. Shopping-Center und der Onlinehandel begünstigen dieses „Aussterben der Innenstädte“. Die Innenstädte wiederum versuchen, mit einer Aufwertung des öffentlichen Raums und Straßen-Aktionen (vgl die Kulturveranstaltung „Corso Leopold“ in München, Leopoldstraße) dieser Tendenz entgegenzutreten.

Auch steht die europäische Stadt inmitten tiefgreifender **sozialer Veränderungen**. Dazu zählt die Herausforderung durch die Integration von Zuwanderern. Die Gefahr der „Ghettobildung“ besteht, ihr kann aber begegnet werden, in dem Orte der

² Walter Siebel (Hrsg.), „Die europäische Stadt“, Frankfurt/Main 2004

Begegnung angeboten werden – und dazu gehört zunehmend der öffentliche Raum. Europa findet auch auf der Straße statt!

Schluss: Kein Ende in Sicht

Keinesfalls also entsteht die Europäische Stadt mit den Planungsinstrumenten der Vergangenheit. Indem der Straßenraum als „Bemessungsraum“ verstanden wird, dem „urbane Lebensweisen“ eingeschrieben werden, muss die Reglementierung des IV auf der Oberfläche als Chance verstanden werden, die urbane Lebensweise der Europäischen Stadt im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zu ermöglichen.

Der öffentliche Raum multipliziert seine Funktionen.

Die Verkehrs-Infrastruktur wird diversifiziert.

Urbane Mobilität findet neue Lebensadern.

Wir denken und planen die Stadt von ihren Räumen her.

München, im Juli 2021

Ekkehard A. Pascoe