

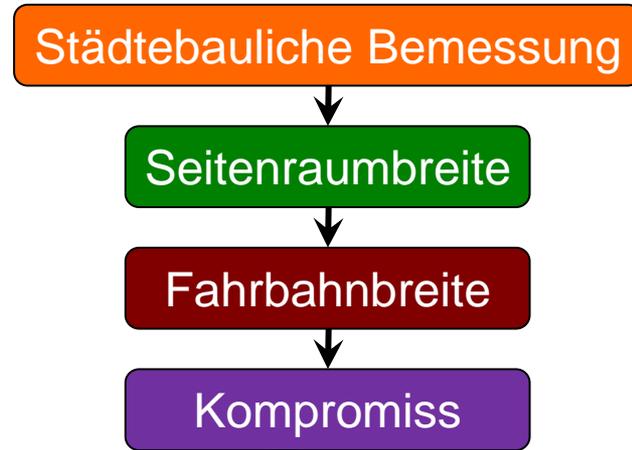
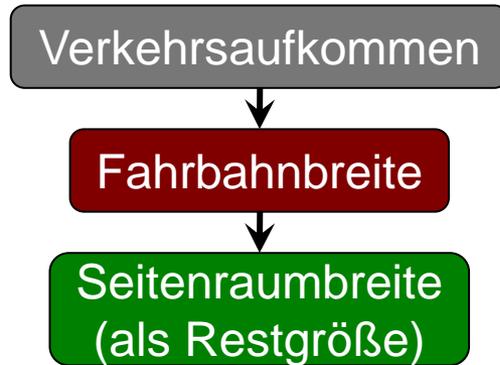


Flächen & Parken

Jörg Thiemann-Linden, DIFU
Jahrestagung Ökoinstitut
WS 5 Klimaschutz in Städten
Berlin 12.11.2014

Nachrang des „ruhenden Verkehrs“ im technischen Regelwerk (RASt 06)

traditionelles Entwurfsmodell der
Straßenraumgestaltung



Straßenraumwurf
nach RAS 06

Darstellung basierend auf:
Harald Heinz (2007):
Straßenraumgestaltung
mit den RAS 06.
In: Straßenverkehrstechnik 10/2007.
Erweiterung K.J. Beckmann.

Auseinandersetzung um Pkw-Stellplätze

- **Lenkungswirkung in Modal-Split-Politik der Städte, aber ...**
- **Dominantes Unfallrisiko** für Kinder (Sichthindernis)
- **Blockierte** Flächen für Face-to-Face-Kontakte, Begegnung, Portmonnaiedichte gering
- **„Billigparkland Deutschland“** (Bußgeldkatalog, Brötchentaste)
- **Parken = Verkehr = Gemeingebrauch im Straßenrecht** >> alt.: **Sondernutzung?**
- **Begegnungszone** (CH, BE, FR, BE) wie VB-Bereich in DE : Prinzip umgedreht - nur Parken wo explizit zugelassen



Strategie der Kommission; EU-Projekt

- **Zahlungsbereitschaft fürs Parken wegen der Enge im Stadtzentrum** (Citymaut oder Parkgebühren? Interessen der Parkhauswirtschaft...)
- **Umleiten der Einnahmen aus den Stellplatzgebühren (PUSH) in Mobilitätsmanagement und Radverkehrsförderung (PULL)**
- **Laufendes IEE-Projekt um dies in europäischen Städten bis 2015 zu erproben**
- **Good-Practice Guide des Difu mit internationalen Beispielen noch in 2014**
- **Difu-Seminar für Stakeholder und Städte in Deutschland in der 2. Jahreshälfte 2015**



Weiteres auf www.push-pull-parking.eu

Fotos Stadt Gent in push&pull

Pkws dort abstellen, wo es am wenigsten stört

Villach (AT)

Leeuwarden (NL), Horw (CH)



Planerische Herausforderung Fahrradparken

Reiseantrittswiderstand zuhause

diebstahlsichere Angebote im (halb-) öffentlichen Raum – Vermieteraufgabe oder öff. Interesse?

Quartiersfahrradgaragen nach ndl. Vorbild
(bewirtschaftet von der städtischen Parkhausgesellschaft)

Innovative Ansätze in Deutschland selten, aber steigender Druck in Zentren, an Bahnhöfen



In postfossiler Zukunft Fahrrad & ÖPNV

Rad zur ÖPNV-Entlastung wg. Kapazitätsengpässen zur Morgenspitze



Fotos: Jörg Thiemann-Linden

Pendler- Bahnhof

**Houten
bei Utrecht**
(50.000 EW)
Fahrradparkhaus
für 3200 Räder
als Bahnhofshalle



Utrecht 2014 – erste neue Fahrradstation für später insgesamt 22.000 Räder



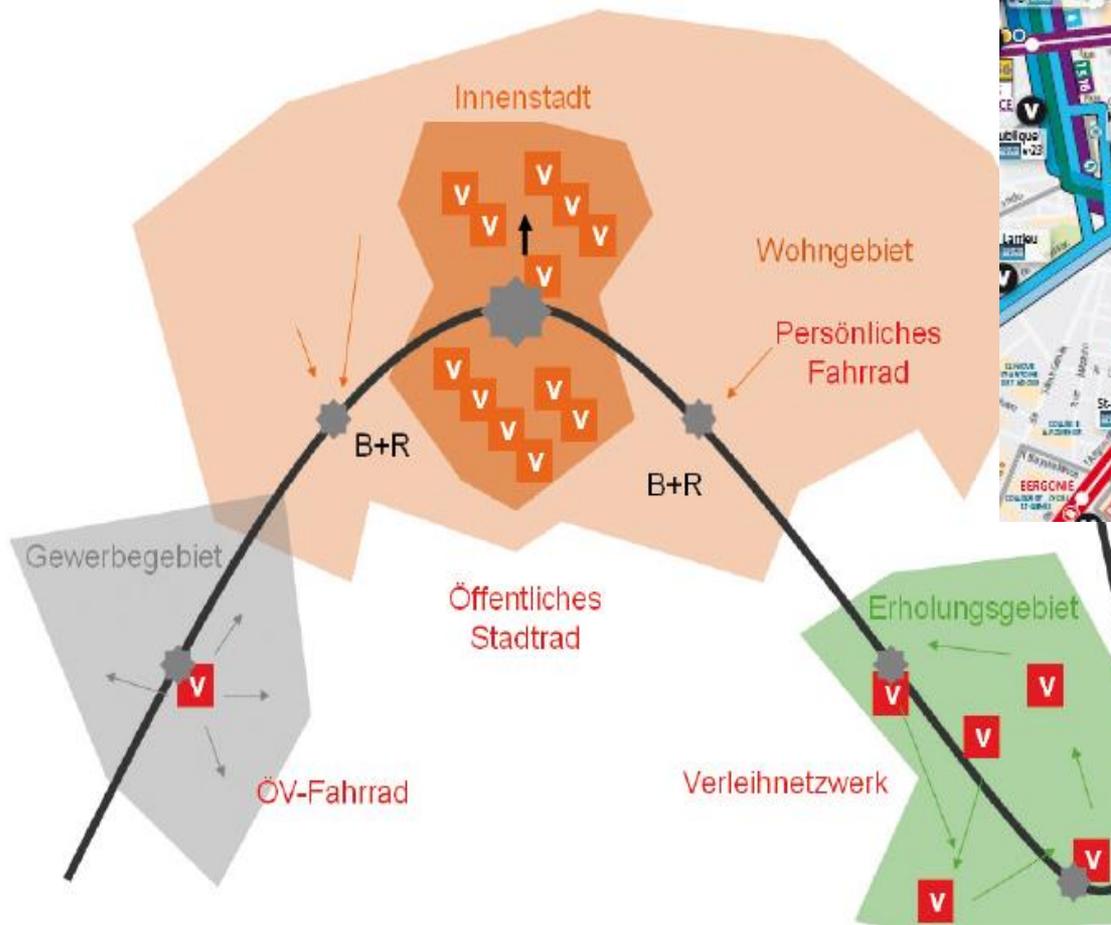
Rotterdam 2014



Gent 2014



Bike-Sharing statt „Zweirad-Stehzeuge“?



E-Bike-Award 2014: „Bycyklen“ in Kopenhagen

Pendeln mit Pedelec zur Substituierung mittellanger Pkw-Fahrten

Als Reaktion auf die
besonders störenden
Pkw-Einpendler in Städten
entwickelter Mobilitätskultur

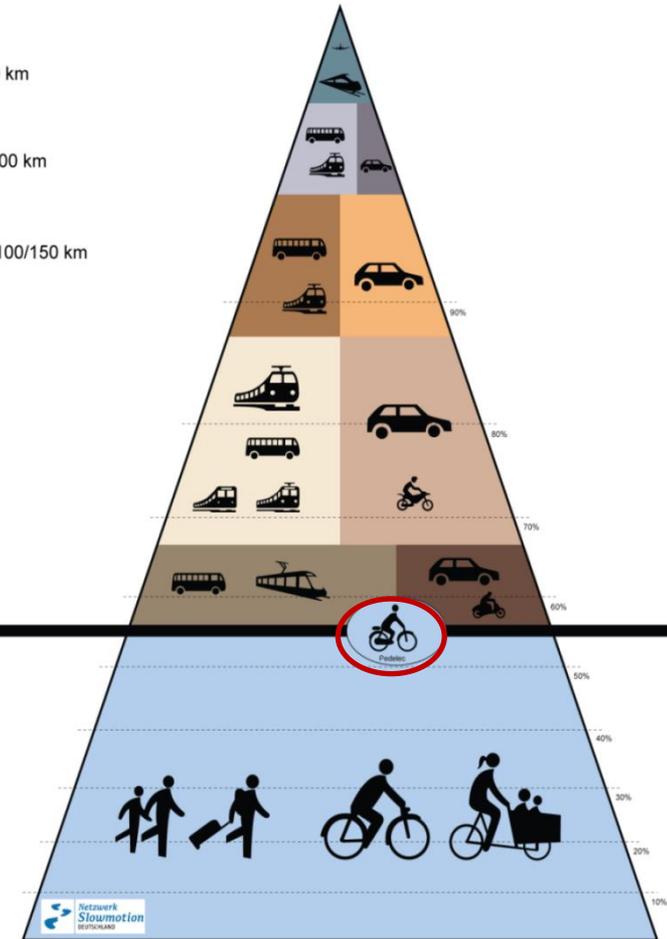
Mehr wissen zum Berlin-Brandenburger
Projekt im Schaufenster Elektromobilität:
www.nrvp.de/pedelec/Schaufensterprojekt

Passive Mobilität

5. Stock:
Weite Fernreisen >600/800 km
Anteil ca. 1%
4. Stock:
Fernreisen 100/150 - 600/800 km
Anteil ca. 3%
3. Stock:
Erweiterte Region 30/50 - 100/150 km
Anteil ca. 9%
2. Stock:
Region ca. 5 - 30/50 km
Anteil ca. 21%
1. Stock:
Nahbereich bis ca. 5 km
Anteil ca. 11%

Aktive Mobilität

- Basis/Erdgeschoss:
Alle Entfernungen
Anteil ca. 55%



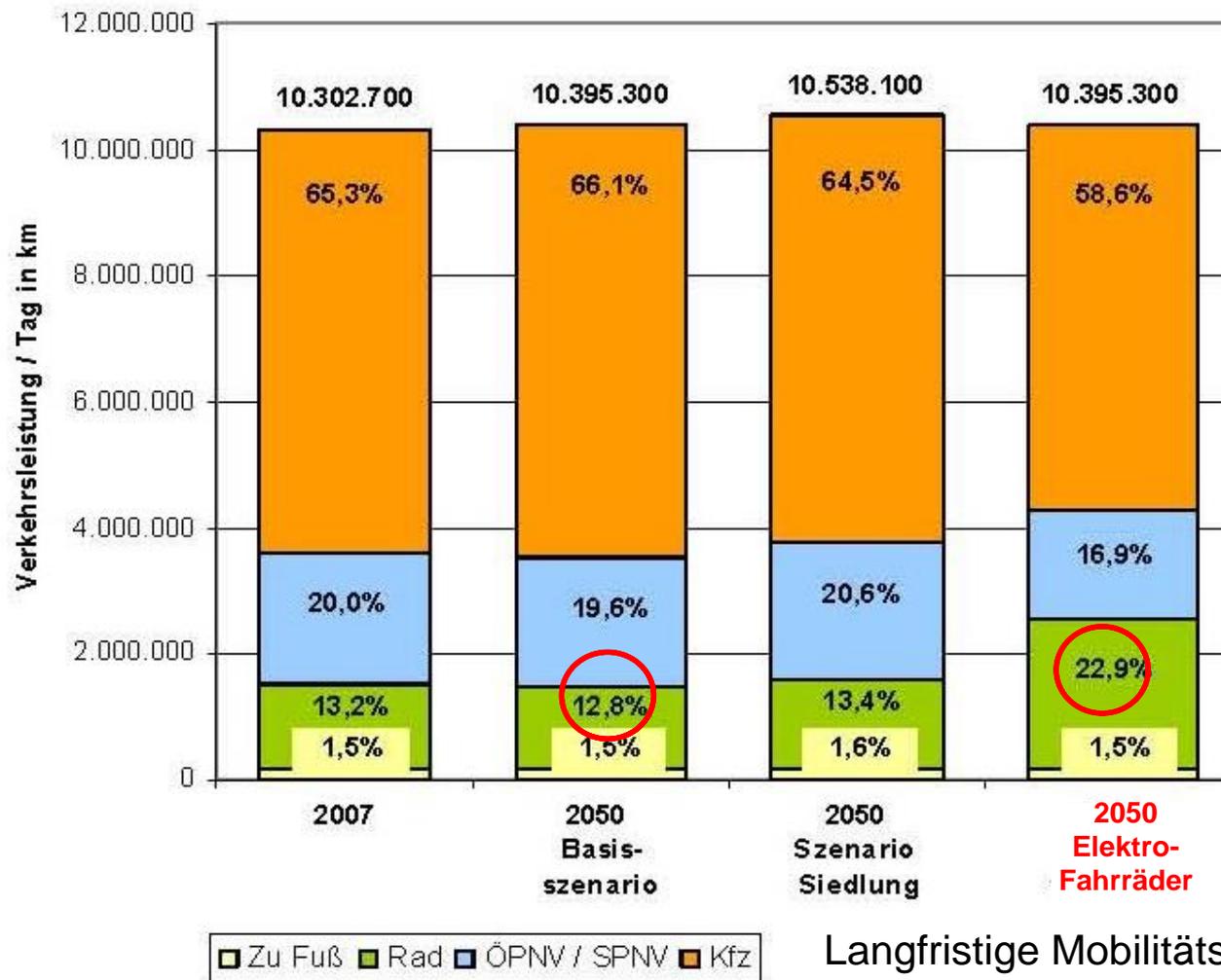
© Netzwerk Slowmotion, München 2011 / Gestaltung und Design: Ingrid Schorn, Tutzing

Quelle: Ev. Akad. Tutzing 2013



EBikePendeln

Entlastungsperspektive in P-km von Pkw-Einpendlern



Langfristige Mobilitäts-/Modal Split-Szenarien
Münster 2050 - Alle Kilometer in der Stadt



Projekt im Schaufenster Elektromobilität Berlin-Brandenburg:

„Pedelects ersetzen Pendler-Pkw“

Mehr zum Projekt auf www.nrvp.de/pedelect

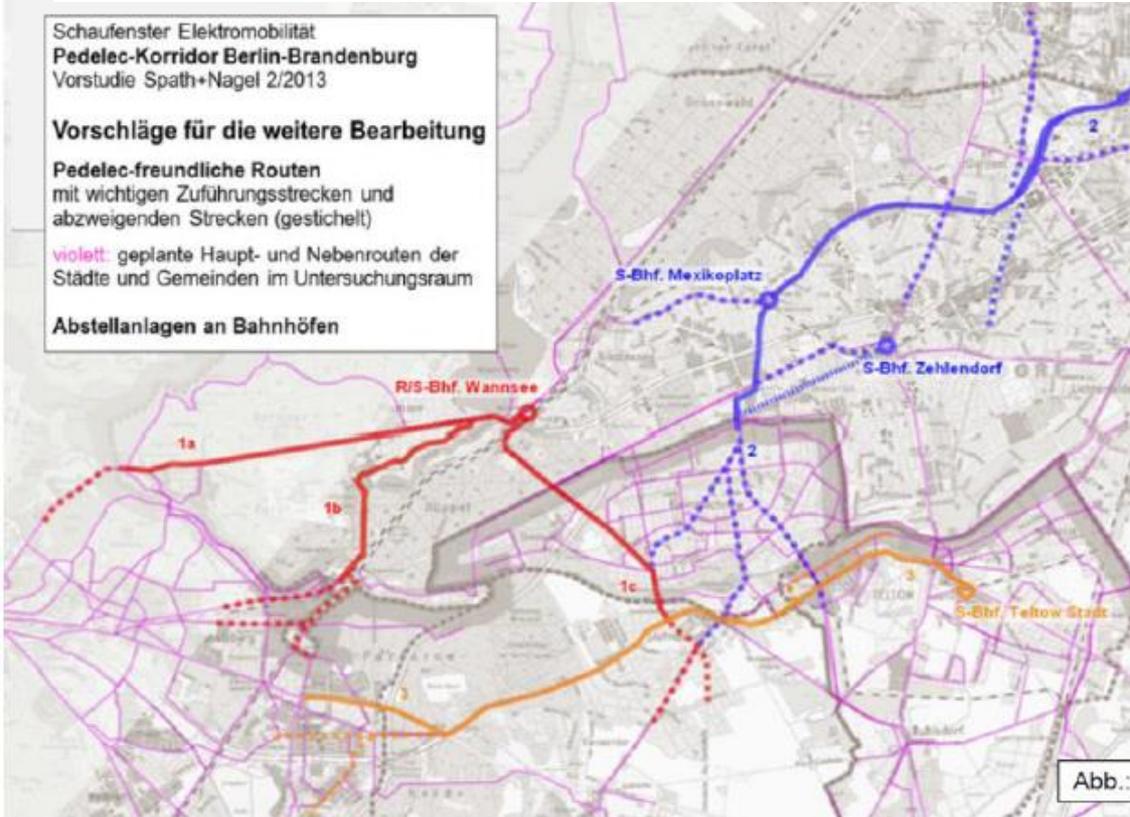
Schaufenster Elektromobilität
Pedelect-Korridor Berlin-Brandenburg
 Vorstudie Spath+Nagel 2/2013

Vorschläge für die weitere Bearbeitung

Pedelect-freundliche Routen
 mit wichtigen Zuführungstrecken und abzweigenden Strecken (gestrichelt)

violett: geplante Haupt- und Nebenrouten der Städte und Gemeinden im Untersuchungsraum

Abstellanlagen an Bahnhöfen



Grafik: Spath + Nagel

Öffentliches Interesse an Pedelec-Nutzung SenStadtUm Berlin

I. Handlungsbedarfe im Stadtverkehr und Potenziale von Elektrofahrzeugen

Handlungsbedarfe und Ziele	E-2-Rad	E-Pkw	E-Nutzfzg.
als Substitut von	Verbrennungsmotor-Pkw	Verbrennungsmotor-Pkw	Diesel-Nutzfzg.
1. Flächenbedarf ruhender Pkw-Verkehr reduzieren, andere Nutzungen ermöglichen	● ● ●	●	○
2. Luftschadstoffe reduzieren	●	●	● ● ●
3. Verkehrslärm reduzieren	● ● ●	● ●	● ● ●
4. Treibhausgase reduzieren	● ● ●	● ● ●	● ● ●
5. Verkehrssicherheit erhöhen	●	●	●
6. Abhängigkeit von Mineralöl reduzieren	● ● ●	● ● ●	● ● ●
7. Infrastrukturkosten reduzieren	● ● ●	● ●	○

● Vorteil

● Klärungsbedarf

● Nachteil

○ kein Effekt

Öffentliches Interesse an Pedelec-Nutzung

SenStadtUm Berlin

I.1 Handlungsbedarfe im Stadtverkehr und Potenziale von Elektrofahrzeugen

Handlungsrelevante Kriterien	E-2-Rad	E-Pkw	E-Nutzfzg.
als Substitut von	Verbr.-Pkw	Verbr.-Pkw	Diesel-Nutzfzg.
Potentialverfügbarkeit, zeitlich	● ● ●	● ●	●
Kosteneffizienz (Vermeidungsk.)	● ● ●	●	●
Regelungsbedarf Incentives	● ● ●	● ●	● ● ●
Verursachergerechtigkeit Verkehrskosten	● ● ●	●	●

● Vorteil

● Klärungsbedarf

● Nachteil

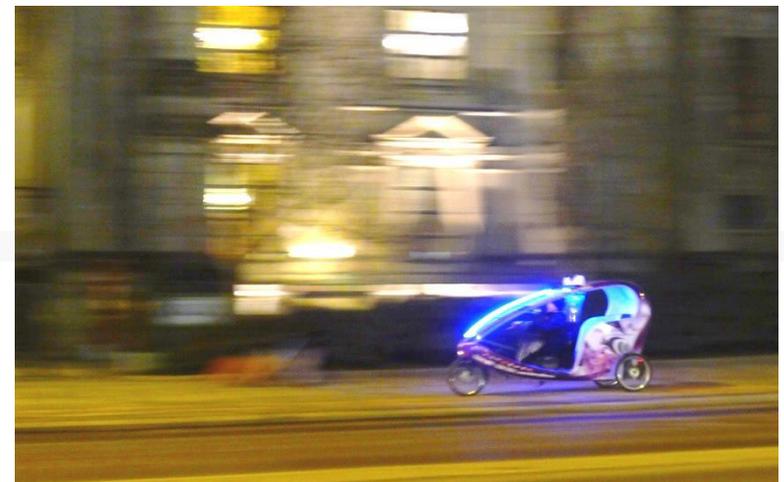
Danke für die
Aufmerksamkeit.

Fragen?
Eigene Erfahrungen?

Jörg Thiemann-Linden

Deutsches Institut für Urbanistik
Zimmerstraße 13-15, 10969 Berlin
030 – 39001-138

thiemann-linden@difu.de
www.nrvp.de; www-difu.de



Difu-Seminar „**Wie können Städte die Verkehrsmittelwahl beeinflussen?**“
Internationale Erfahrungen aus Projekten von ERA-NET „Stepping Stones“
am 20./21. April 2015 in Berlin