

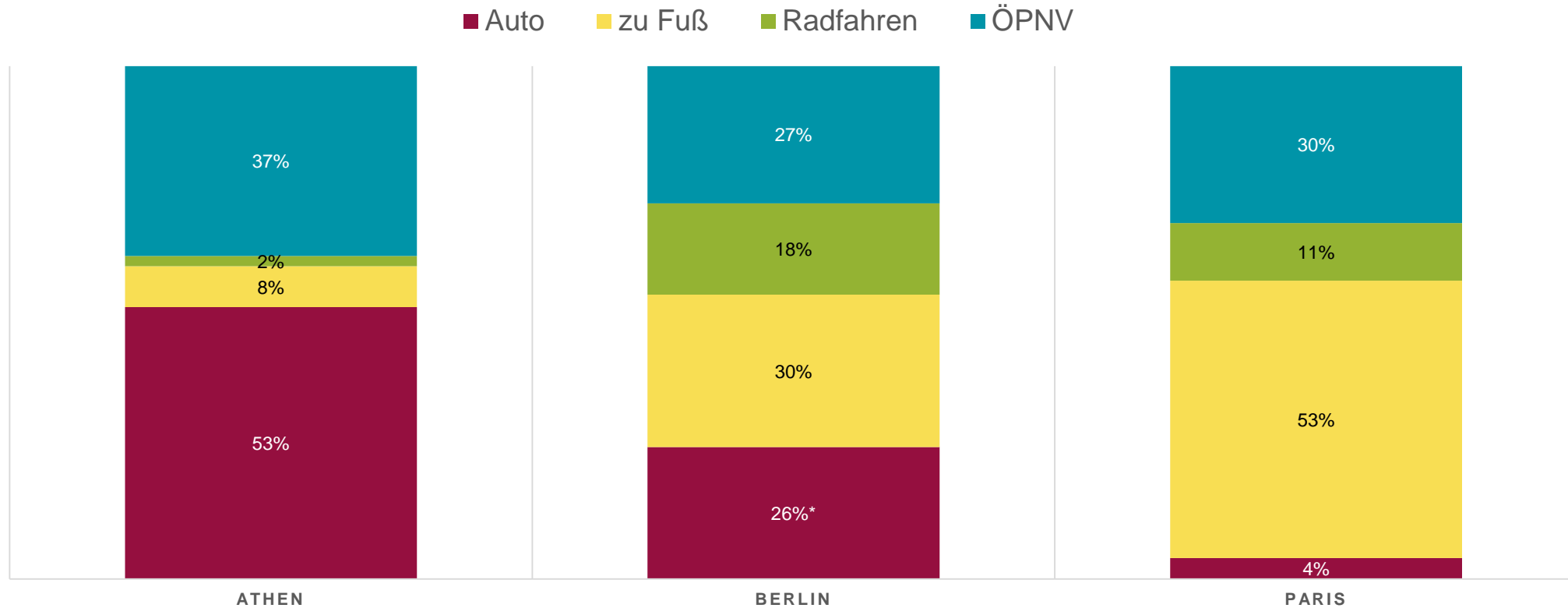
MEHR RAUM FÜR AKTIVE MOBILITÄT – ERFAHRUNGEN AUS BERLIN, ATHEN UND PARIS

Dr. Julia Jarass

Institut für Verkehrsforschung, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt



Mobilitätsprofile in Athen, Berlin und Paris



- Athen (2006), Daten: Bakogiannis/Siti (http://uest.ntua.gr/adapttoclimate/proceedings/full_paper/Bakogiannis_Siti.pdf)
- Berlin (2018), Daten: SrV (<https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2018/>)
- Paris (2023), Daten: Enquête Mobilité par GNSS (EMG) (https://cdn.paris.fr/paris/2024/06/14/paris_ra2023-les-deplacements-en-2023-2-pages-mVvy.pdf)

* MIV-Verkehr

Athen

Fußverkehr

- Wenig Platz für Fußverkehr
- Schlechte Oberflächen
- Ausweichen auf Straße nötig
- Fußgängerzonen fügen sich ein











Radverkehr

- Topographie
- Gefährdung durch Autoverkehr
- Kaum Radinfrastruktur vorhanden, aber z.T. entstehen Pop-up Bikelanes







- U-Bahnausbau schwierig wegen Ausgrabungen
- Gentrifizierungsdebatten
- Einhaltung der Regularien für ÖPNV







Paris

Radverkehr

Push- und Pullmaßnahmen:

- Ausbau Radwege und verschiedene Typen von Radwegen (1.507 km in 2024)
 - Velib-Fahrradverleihsystem (Anstieg der Nutzung)
 - Sicherheit erhöht durch Tempo 30
 - Parkflächen deutlich reduziert und Akzeptanz durch Baumpflanzen geschaffen; Autonutzung halbiert (2002-2022)
- Anstieg der Radnutzung (seit Covid)









Fußverkehr

- Aufenthaltsqualität durch Begrünung
- Verkehrsberuhigung
- z.T. Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr



300 Fußgängerzonen – das Konzept der Schulzonen

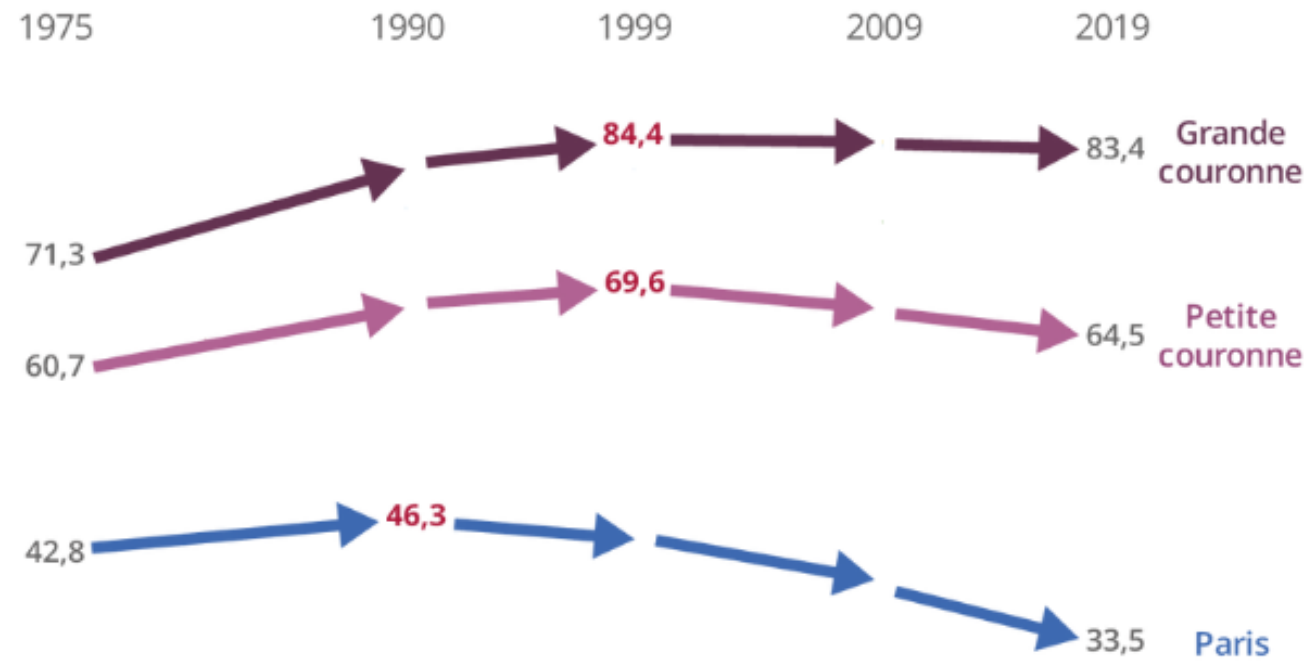
- Begrünungselemente und Versickerung von Regenwasser
- Markierung auf der Straße und Spiele
- Top-down Herangehensweise



Autobesitz ist zurückgegangen von 46% (1990) auf 34% (2019)



Évolution du taux d'équipement automobile en Île-de-France de 1975 à 2019 et son pic durant la période



Taux d'équipement automobile des ménages en Île-de-France, entre 1975 et 2019, en %

Berlin

Wie kann der Raum konkret umgestaltet werden?
Erfahrungen von drei Realexperimenten

Realexperimente in Berlin – Was beeinflusst die Akzeptanz?



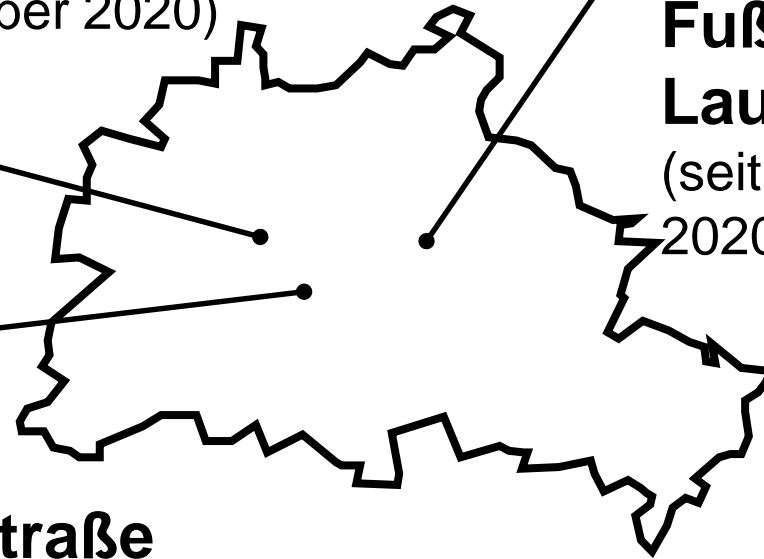
**Stadtplatz
Klausener Platz**
(Oktober 2020)



**Fußgängerzone
Lausitzer Platz**
(seit Dezember
2020)



**Sommerstraße
Barbarossa**
(August 2021)



Straßenkreuzung in Berlin Charlottenburg



Kreuzung wird zum Stadtplatz für 1 Monat

- StVO § 45 (1)
6
- Kooperation
mit Bezirk
Charlottenburg
-Wilmerdorf
- 26 Parkplätze
entfallen



Nutzungsmöglichkeiten aufzeigen – wofür kann die Straße noch genutzt werden?



Gestaltung

- „Schwarzes Brett“ für Meinungen
- Baumscheibenbegrünung
- Bau von Sitzgelegenheiten
- ...

Veranstaltungen

- Nachbarschafts-Feste
- Flohmarkt
- Offene Diskussionen
- Dialogveranstaltung mit Stadtrat
- ...

Forschung

- Verkehrszählungen
- Haushaltsbefragungen
- Passantenbefragung
- Interviews mit Gewerbetreibenden
- ...

Begrünung der Baumscheiben



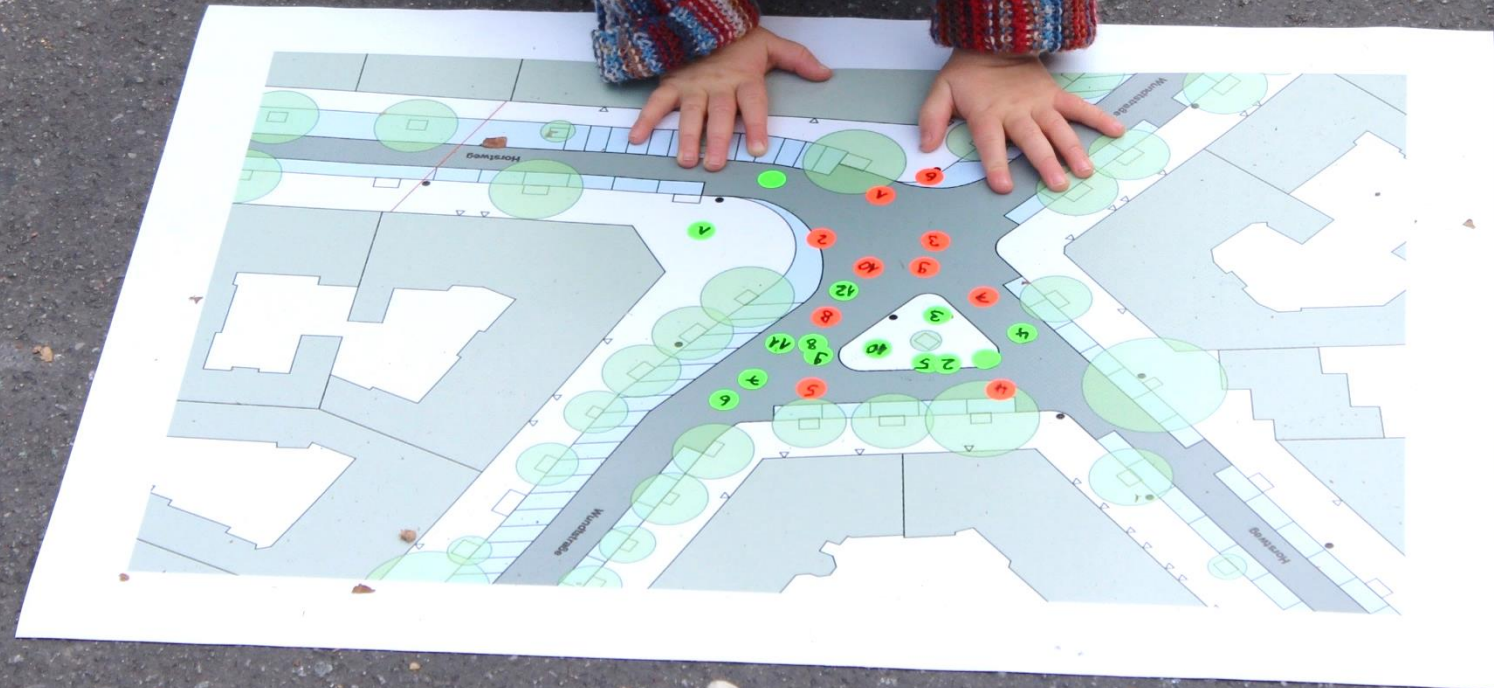
„Schöne Fläche“ mit
schwarzem Brett



Kultur-Samstag mit Musik aus dem Kiez

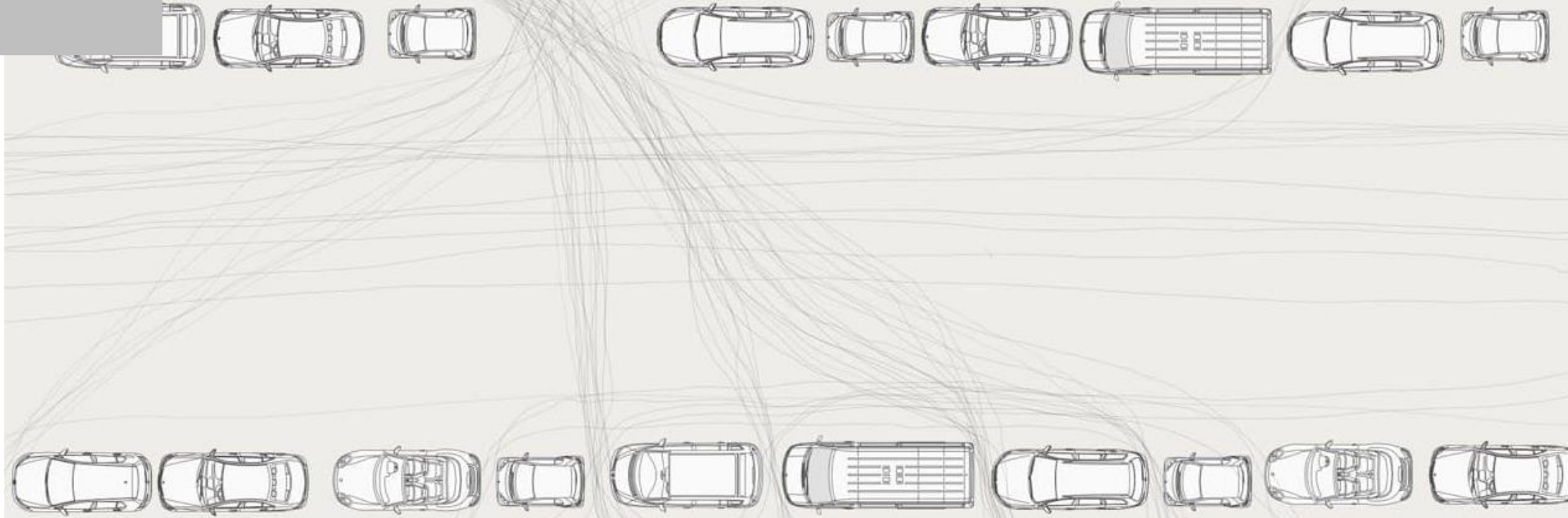


Partizipative Formate

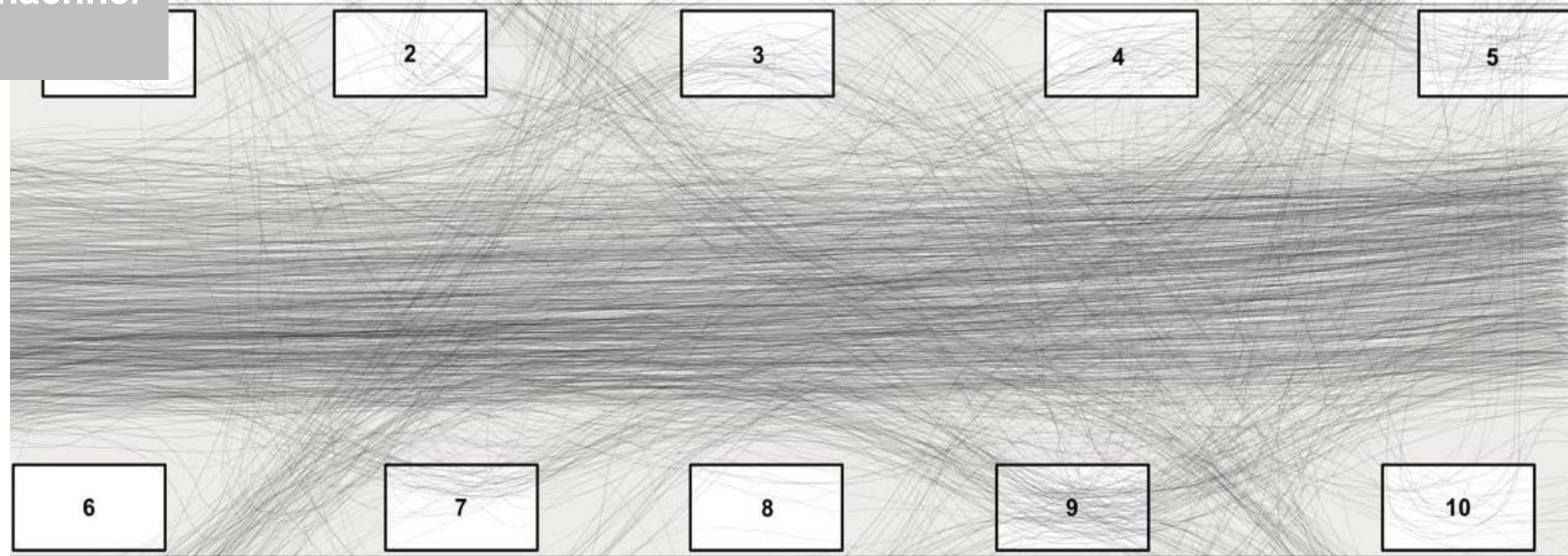


Beobachtungen im Raum

Erhebungsmethode:
Wegverläufe vorher

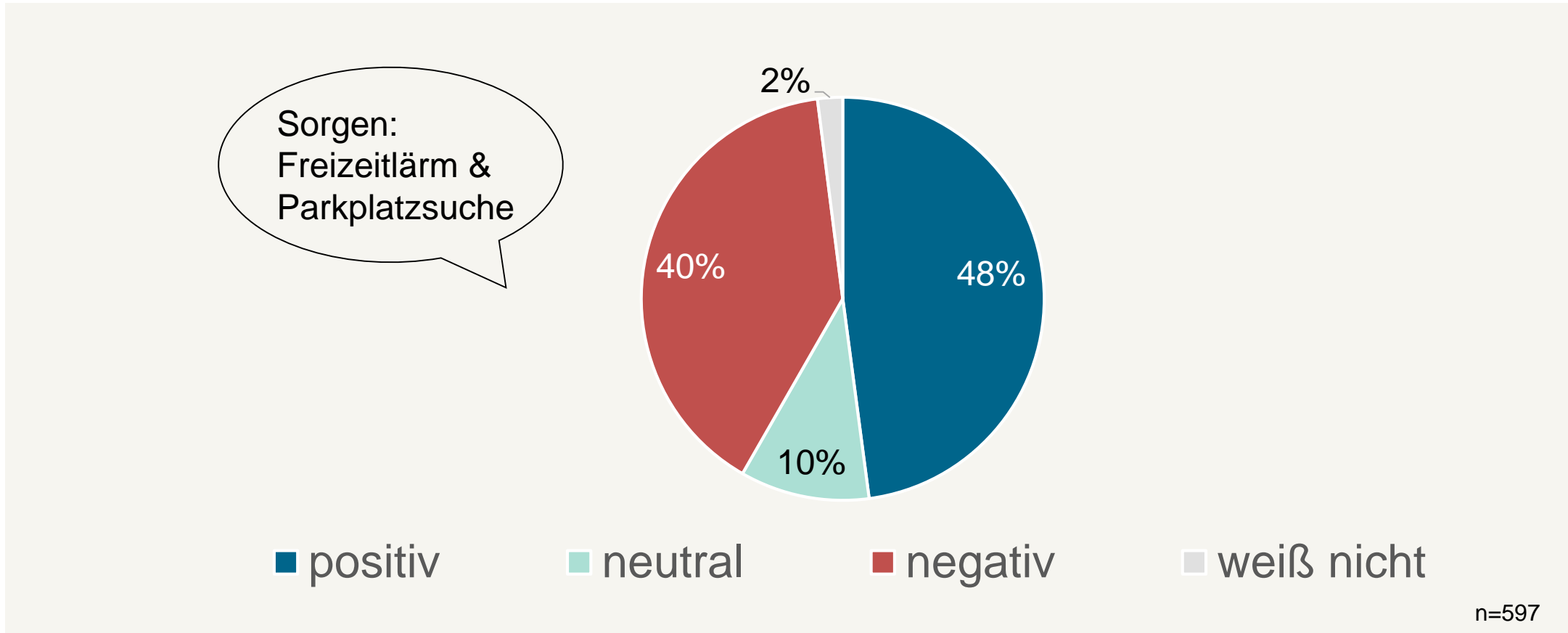


Erhebungsmethode:
Wegverläufe nachher



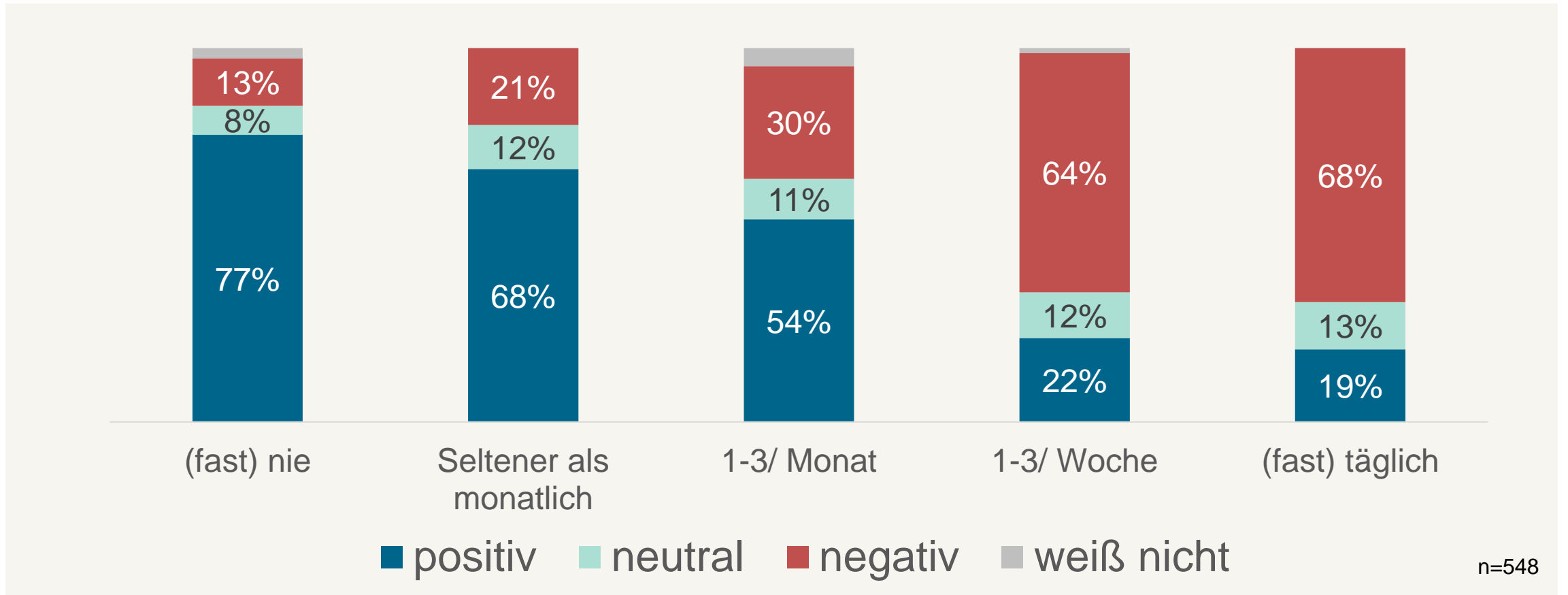
Haushaltsbefragung

Einstellung zur Umgestaltung ist kontrovers...



Daten: DLR 2020-2021, eigene Darstellung

Pkw-Nutzung beeinflusst die Akzeptanz



Daten: DLR 2020, eigene Darstellung

Es gibt nicht „die eine“ Verkehrswende



- ✓ Historische und kulturelle Gegebenheiten spielen eine Rolle: z.B. Ausgrabungen in Athen; Ästhetik in Paris → kaum tactical urbanism
- ✓ Konsequente politische Ausrichtung gibt Planungssicherheit für Verwaltung und Bevölkerung (Paris)
- ✓ Regelwerke in Deutschland sind noch auf den Pkw ausgerichtet und erschweren die Transformation
- ✓ Realexperimente ermöglichen es, Prozesse der Verkehrswende und Flächenumverteilung zu verstehen + anzustoßen
- ✓ Transformation des öffentlichen Raums ist kontrovers: Hauptsorgen sind Freizeitlärm & fehlende Parkplätze; es können Alternativen angeboten werden (Beispiel: Baumpflanzungen in Paris)
- ✓ Die Stadt wird unterschiedlich erlebt im Auto/auf dem Fahrrad/ zu Fuß → Mobilitätsverhalten hat großen Einfluss auf die Sichtweise der Verkehrswende



Temporärer Stadtplatz

www.dlr.de/vf/klausener-stadtplatz

Forschungsgruppe EXPERI

www.experi-mobilitaet.de

Dr. Julia Jarass

Institut für Verkehrsforschung

Deutsches Zentrum für Luft-
und Raumfahrt e.V.

julia.jarass@dlr.de





Temporärer Stadtplatz

www.dlr.de/vf/klausener-stadtplatz

Forschungsgruppe EXPERI

www.experi-mobilitaet.de

Dr. Julia Jarass

Institut für Verkehrsforschung

Deutsches Zentrum für Luft-
und Raumfahrt e.V.

julia.jarass@dlr.de

