

→ **Intro**

Herzlichen Glückwunsch

IBA
Berlin

Zeitgeist

1970/80

IBA
Emscherpark

Zeitgeist

1980/90

IBA
Hamburg

Zeitgeist

2010

IBA
München

Zeitgeist

2020

Die IBA München trifft den **Zeitgeist** und könnte zu einer wichtigen Ausstellung werden.

Mobile Räume

So geht eine regional clever durchdachte Mobilitätswende.

Inspirierende Antworten auf die Kernfrage*

→ Wie gelingt
eine **wirklich**
gute Mobilitäts-
wende?

* Oder fragen sich die Menschen viel mehr:
Was sind denn mobile Räume??

→ Als Verkehrsplanerin frage ich mich:

01

**Wie ernst meinen
Sie das mit der
Mobilitätswende?**

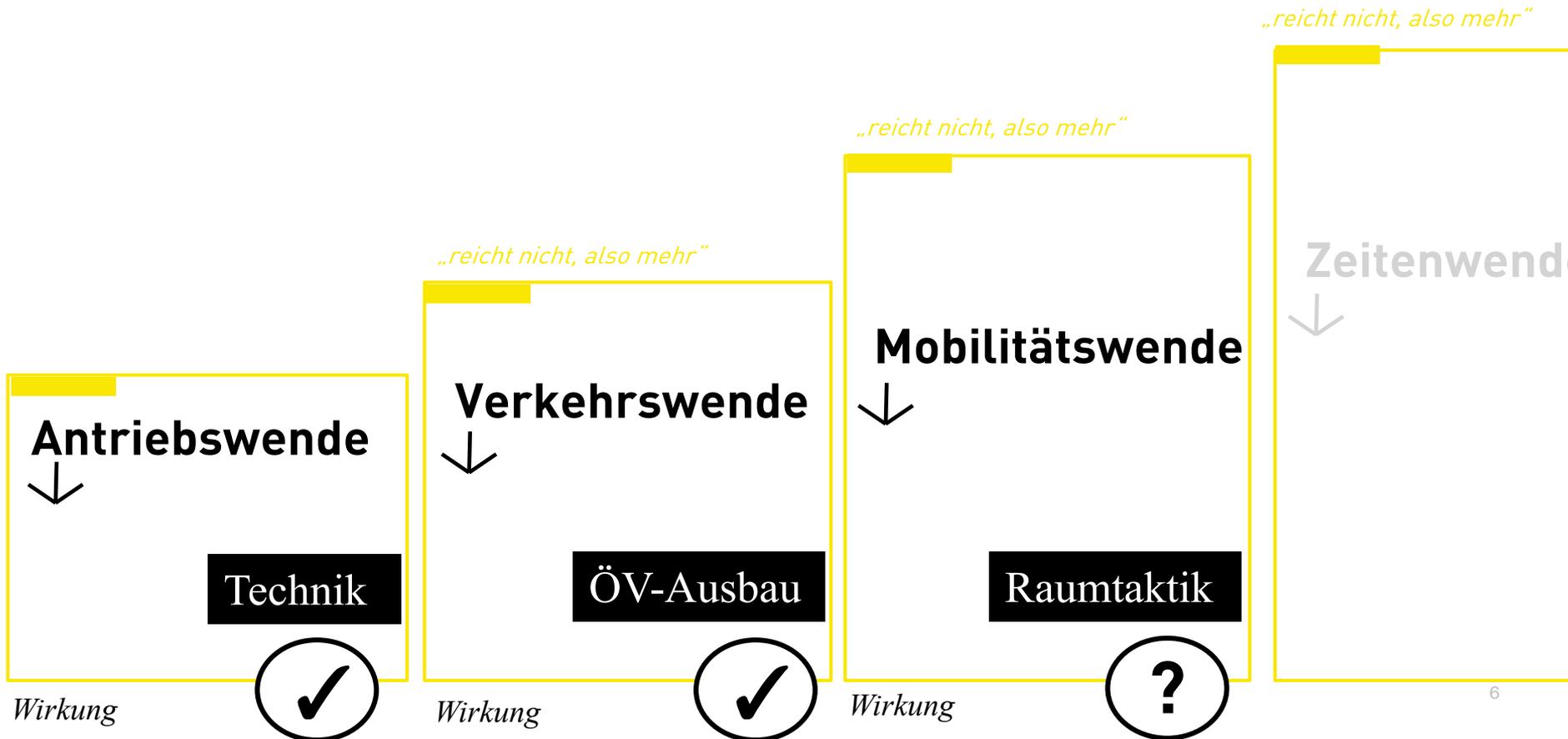
Heute gibt es viele „Wende“-Begriffe.
Dabei ist nicht immer klar, was genau gemeint ist.

„Schnelldefinition“

„reicht nicht, also mehr“



Bisheriges Wissen über die Wirkung



Was genau soll die IBA beitragen?

„Die“ Forschung empfiehlt

raumdifferenziertes Vorgehen



Nahmobil-affiner Ort



Mobilitätswende

In hochverdichteten durchmischten Stadtquartieren mit großen Arbeitsgebern vor Ort (Uni, Krankenhaus, Oper, Verwaltung) kann eine Strategie der Vermeidung/ Verkürzung von Raumüberwindungsaufwand gelingen. Der Weg zur Arbeit innerhalb urbaner Gebiete (siehe BauGB) ist eher kurz, so dass man Nahmobilität auf diesen kurzen Wegen fördern kann. Auch Schulen, Einkaufsmöglichkeiten und Kulturangebote sind nah dran. Schon jetzt lässt sich eine große Anzahl an Wegezwecken nahmobil organisieren. Lieferdienste decken weitere Transportbedarfe teilweise ab. Es sind oft die alten Gründerzeitquartiere oder die Altstädte, die gute Grundvoraussetzungen für so eine Mobilitätswende mitbringen.

Was genau soll die IBA beitragen?

„Die“ Forschung empfiehlt raumdifferenziertes Vorgehen



Bahn-affiner Ort

Achtung: Mindestsiedlungsdichte nötig!

➔ Verkehrswende

Großwohnsiedlung, Wiederaufbauquartier, städtische Arbeitersiedlung: In solchen Gebieten (Prinzip der gegliederten Stadt) gibt es oft nur wenig Arbeitsplätze. Für den Weg zur Arbeit müssen die Bewohnerinnen Strecken und Fahrtzeit in Kauf nehmen, weil sie in ein anderes Stadtgebiet oder gar eine andere Stadt (= Pendeln) fahren müssen. Studien zeigen, dass Menschen grundsätzlich eigentlich gerne Bus- oder Bahnlinien nutzen / nutzen würden, wenn diese zuverlässig, bezahlbar und nicht zu überfüllt sind. Umsteigevorgänge sind nicht beliebt. Um hier ein ÖV Angebot rentabel anbieten zu können, muss eine gewisse Mindestsiedlungsdichte vorhanden sein und der Zu- und Abgang muss verbessert werden. Auch lassen sich nicht alle Beförderungsbedürfnisse (Transport Waren, Güter) durch den ÖV abdecken.

Was genau soll die IBA beitragen?

„Die“ Forschung empfiehlt raumdifferenziertes Vorgehen

ORT DER ARBEIT



Auto-affiner Ort



Antriebswende

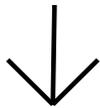
Suburbane Wohngebiete, Streusiedlungen oder Dörfer* sind fast immer autoaffin. Sie liegen meist am Rand der Stadt und erzeugen lange Wege in die Stadt oder zur Arbeit. Die geringe Siedlungsdichte und die hier oft dispersen Wegebeziehungen machen es bisher schwer, solche Gebiete mit einem rentablen ÖV-Angebot nachzurüsten. Die Häuser sind auf die Lebensphase Familie ausgerichtet. Menschen entscheidet sich in dieser Phase oft für ein Auto (+ Mikromobilitätsfuhrpark), weil sich die umfangreichen Beförderungsbedürfnisse in einer Familie durch ein Auto besser/einfacher abdecken lassen.

Auch diese Gebiete können einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Dazu ist eine Antriebswende im Bestand nötig.

* Dörfer sind ein Sonderfall. Denn hier leben Menschen, die nicht täglich in ein MK-GE oder GI Gebiet pendeln müssen. Das Land ist der Arbeitsplatz.



Von der Raumstruktur
grundsätzlich **Auto-affine** Orte



Antriebswende



Von der Raumstruktur
grundsätzlich **Bahn-affine** Ort



Verkehrswende



Von der Raumstruktur
grundsätzlich **fuß/rad-affine** Orte



Mobilitätswende

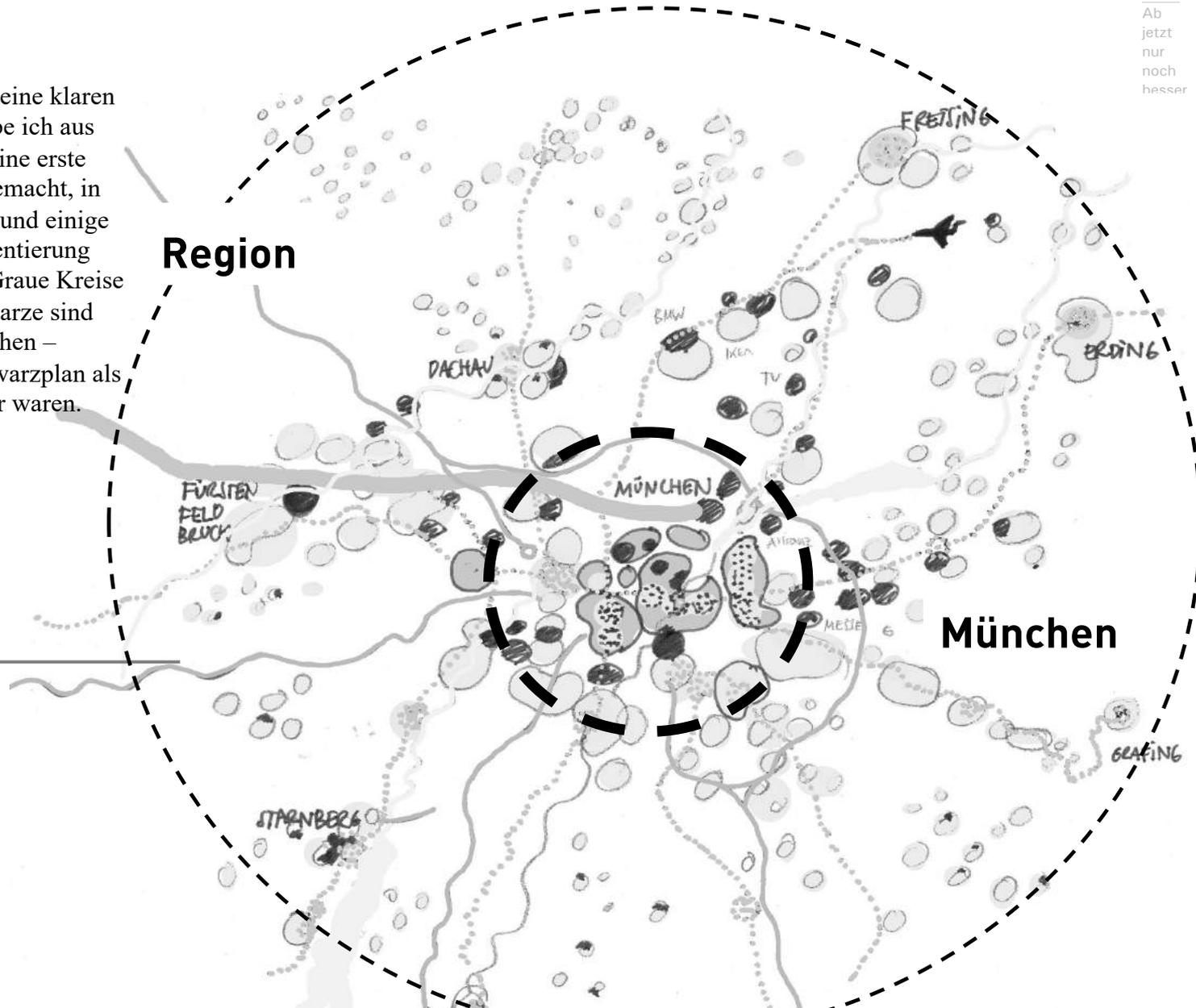
Wir müssten uns also gar nicht grundsätzlich darüber streiten, welche Taktik nun per se besser ist, sondern diese drei Taktiken einfach auf die passenden Orte aufteilen*. **So kämen wir schneller voran.**

* Natürlich gibt es auch andere nicht raumdeterminierte Faktoren bei der Verkehrsmittelwahl und auch Mischformen, so dass diese Aussage nur als grober Richtwert, verstanden werden sollte.

Randnotiz

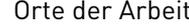
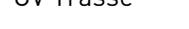
Weil ich dazu im Netz keine klaren Plan gefunden habe, habe ich aus Luftbildern und Daten eine erste einfache Hand-skizze gemacht, in der die Siedlungsräume und einige Verkehrsachsen zur Orientierung grob eingetragen sind. Graue Kreise sind Wohngebiete, schwarze sind Orte der Arbeit in München – soweit die auf dem Schwarzplan als GE/GI-Gebiet erkennbar waren.

Region



München

Legende

-  Orte der Arbeit
-  Autoaffine Orte
-  Nahmobil-affine Orte
-  Bahnaffine Orte
-  Autobahn
-  Fernbahn
-  ÖV Trasse
-  Wasser

So erkennt man: München hat ein sehr starkes Umland! Heute liegen mehr Arbeitsplätze in der Region als in der Stadt.

Doch das ÖV Netz passt nicht zu dieser regionalen Dimension. Beispielsweise sind die S-Bahnen (gepunktete Linien) alle auf die Innenstadt ausgerichtet. Für Menschen, die in der Region leben und in die Innenstadt zur Arbeit fahren, ist das ein gutes Angebot. Aber was ist mit einer Person, die beispielsweise in Erding lebt und am Flughafen arbeitet? Der Arbeitsweg wäre mit dem Auto in 20 min, mit der Bahn 1,30 h und mit dem Rad in 1 Stunde erreichbar.

Region

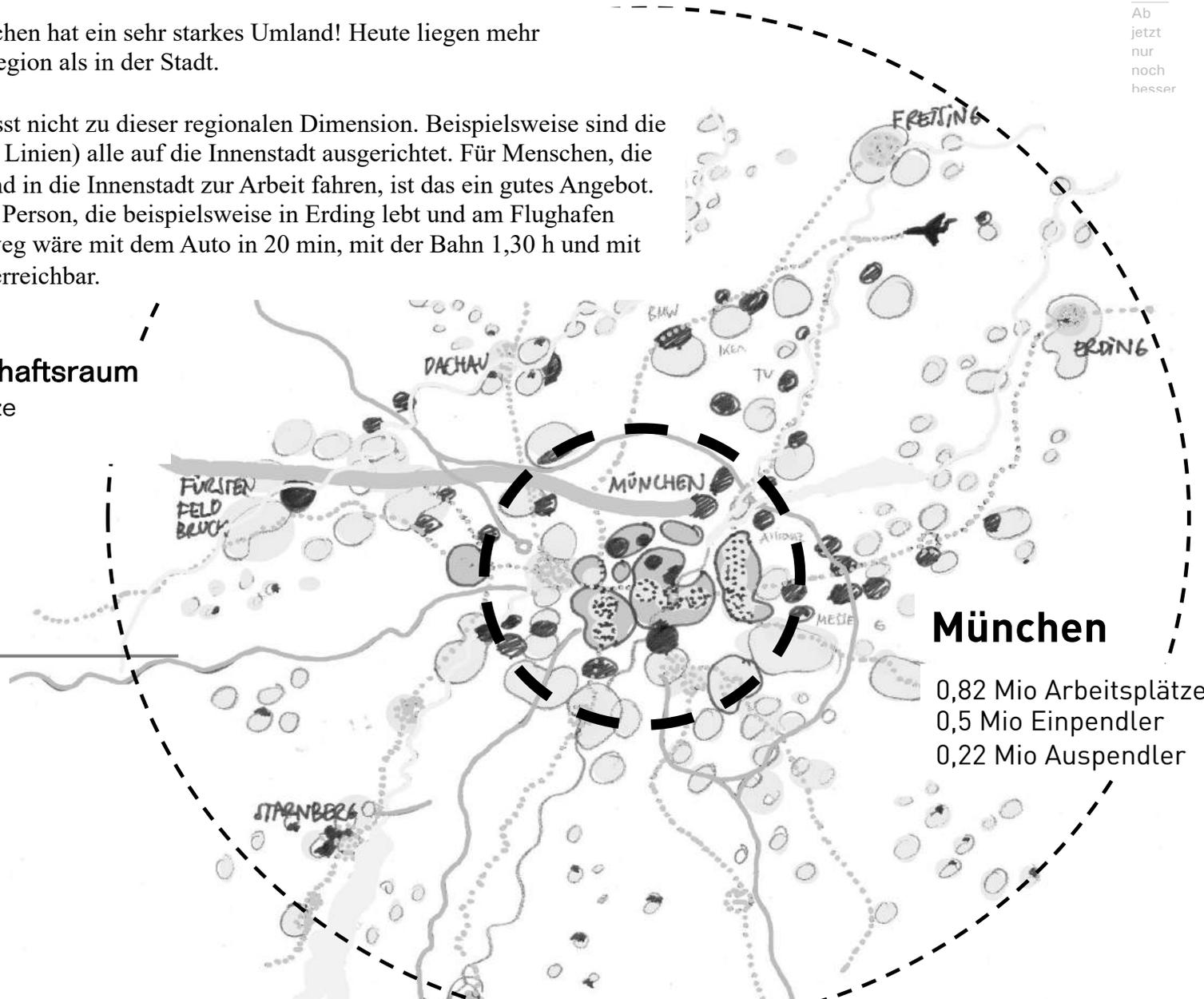
Äußerer Wirtschaftsraum

1,5 Mio Arbeitsplätze

1,0 Mio Pendler

Legende

- Orte der Arbeit
- Autoaffine Orte
- Nahmobilaaffine Orte
- Bahnaaffine Orte
- Autobahn
- Fernbahn
- ÖV Trasse
- Wasser



Ab
jetzt
nur
noch
besser

München

0,82 Mio Arbeitsplätze

0,5 Mio Einpendler

0,22 Mio Auspendler

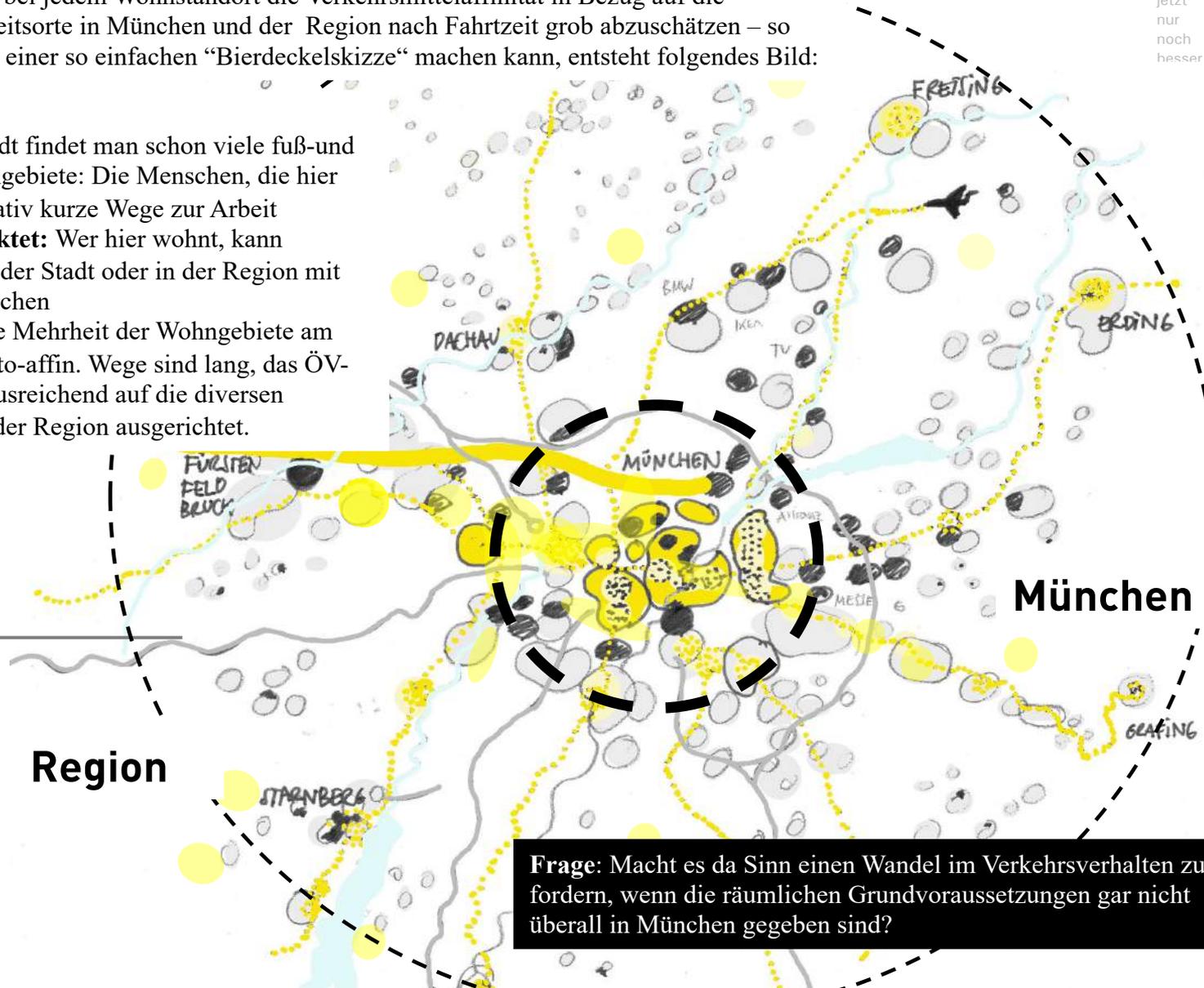
Wenn ich nun versuche, bei jedem Wohnstandort die Verkehrsmittellaffinität in Bezug auf die Erreichbarkeit aller Arbeitsorte in München und der Region nach Fahrtzeit grob abzuschätzen – so gut wie man das anhand einer so einfachen “Bierdeckelskizze“ machen kann, entsteht folgendes Bild:

Ab
jetzt
nur
noch
hesser

-  **Gelb:** In der Stadt findet man schon viele fuß- und radläufige Wohngebiete: Die Menschen, die hier leben, haben relativ kurze Wege zur Arbeit
-  **Hellgelb/gepunktet:** Wer hier wohnt, kann Arbeitsplätze in der Stadt oder in der Region mit der S-Bahn erreichen
-  **Grau:** Die große Mehrheit der Wohngebiete am Rand ist eher auto-affin. Wege sind lang, das ÖV-Angebot nicht ausreichend auf die diversen Arbeitswege in der Region ausgerichtet.

Legende

-  Orte der Arbeit
-  Autoaffine Orte
-  Nahmobilaffine Orte
-  Bahnaffine Orte
-  Autobahn
-  Fernbahn
-  ÖV Trasse
-  Wasser



Frage: Macht es da Sinn einen Wandel im Verkehrsverhalten zu fordern, wenn die räumlichen Grundvoraussetzungen gar nicht überall in München gegeben sind?

Wenn also der Raum (Siedlungsraum- und Verkehrsraum) in München und Umgebung im Kern so bleibt, wie er ist, dann muss die IBA die Taktiken raumdifferenziert anbieten:

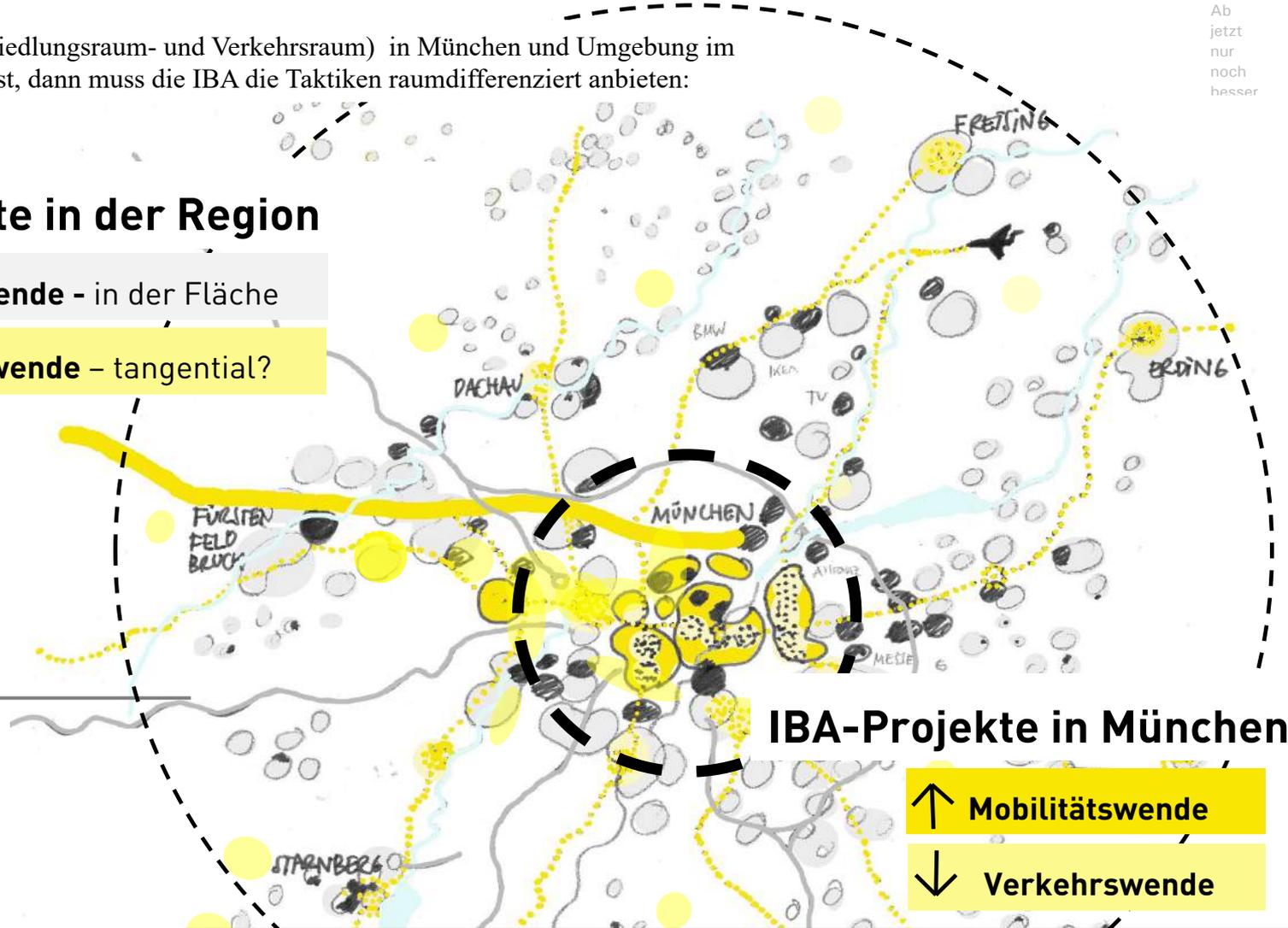
IBA Projekte in der Region

→ **Antriebswende** - in der Fläche

→ **Verkehrswende** - tangential?

Legende

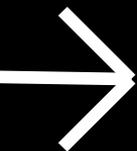
- Orte der Arbeit
- Autoaffine Orte
- Nahmobilaffine Orte
- Bahnaffine Orte
- Autobahn
- Fernbahn
- ÖV Trasse
- Wasser



IBA-Projekte in München

- ↑ **Mobilitätswende**
- ↓ **Verkehrswende**

Oder traut sich die IBA zu, den Siedlungsraum und das Verkehrsnetz radikal zu verändern = Schneller und massiver ÖV-Ausbau, neue Tangentialverbindungen, neue ÖV Angebote für z.B. dünn besiedelte Gebiete, Nachverdichtungsstrategien, die in der Masse wirken



Wenn Sie das also ernst meinen mit der „Mobilitätswende“?

01

IBA Projekte in der Region

→ Antriebswende

→ Verkehrswende

Dann brauchen Sie für die Region andere Leitprojekte als für die Stadt München. Dann sollten Sie Ideen aus der Stadt nicht einfach an den Rand „gießen“.

Das bringt nix.

IBA-Projekte in München

→ Mobilitätswende

→ Verkehrswende

02

→ Als Gestalterin frage ich mich

**Welche Rolle spielt
die Baukultur bei
der IBA?**

→ Rolle IBA

„Lust“ machen auf

Lust ist das falsche Wort. Es geht um mehr. *„make it worth living.“*

→ → Antriebswende

- „Lust“ auf Sonne und Wind im Tank
- „Lust“ auf Daheim

→ → Verkehrswende

- „Lust“ auf Park+Ride / Cycle+Ride
- „Lust“ auf schwarmintelligentes Pendeln

→ → Mobilitätswende

- „Lust“ auf urbane Micromobilität
- „Lust“ auf kurze Wege
- „Lust“ auf bestellen und liefern lassen

Leitprojekt Mobile Räume

Die IBA beginnt mit einem Geschenk.
Sie gibt den Menschen im Alltag Zeit
zurück – also das wertvollste, was wir
auf Erden haben.



A Die Bahn als Check-In
Arbeitsplatz

Verkehrswende ✓

Mobilitätswende ✓

Leitprojekt Mikromobilität abfeiern

B Micro Days

Neue und alte Kathedralen

A Flow Design

Mobilitätswende

Antriebswende

Verkehrswende

„make it worth living.“



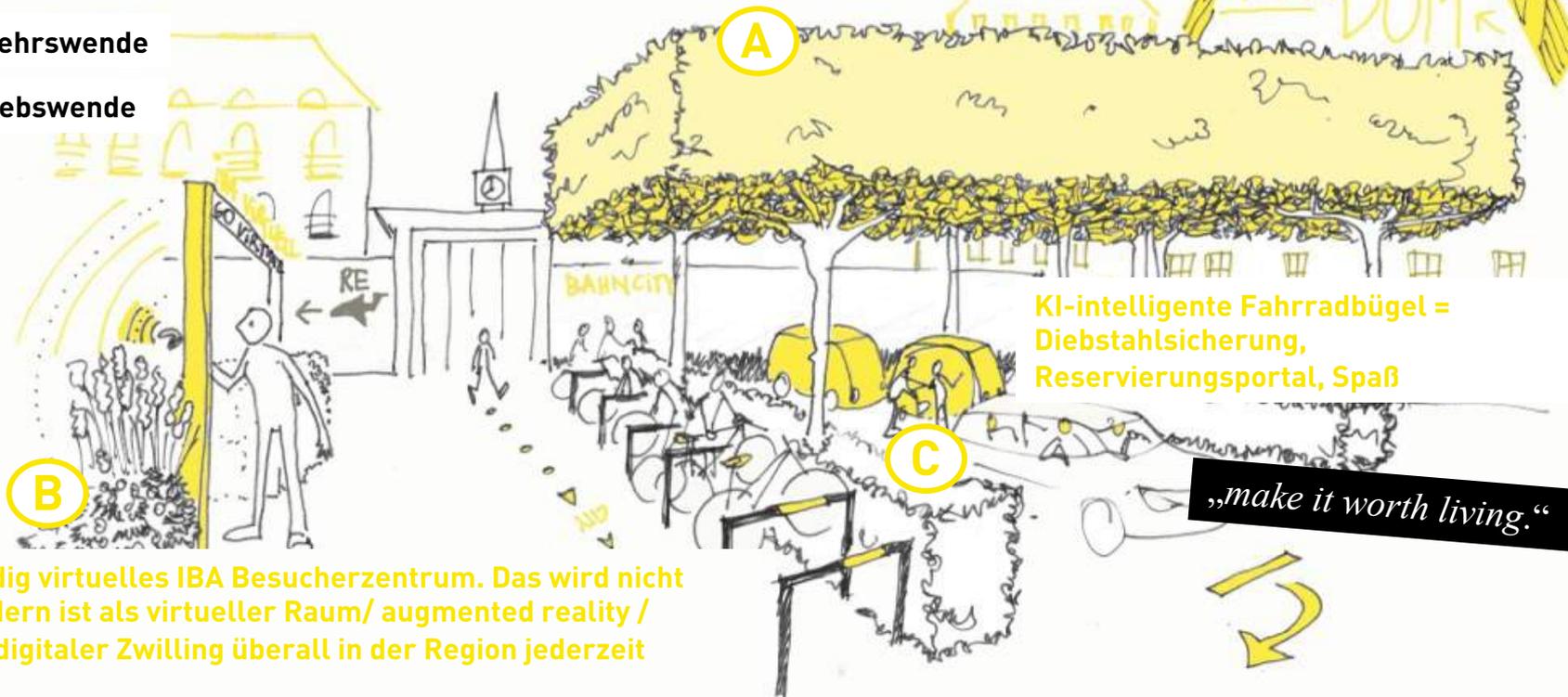
Leitprojekt Einstiegsorte

Ein auf neue Mobilität ausge- richtetes Zukunftsquartier **(D)**

Solar Isetta City - Bahnquartier- Bike Town

**Park+Ride Plätze, bei denen verkehrsmittel-
wechselnden Menschen zu Königen im Alltag
werden** - sich so wertvoll fühlen, weil dieser Platz
wie ein barocker „Lustgarten“ o.Ä. gestaltet ist.

-  Verkehrswende
-  Antriebswende



**KI-intelligente Fahrradbügel =
Diebstahlsicherung,
Reservierungsportal, Spaß**

„make it worth living.“

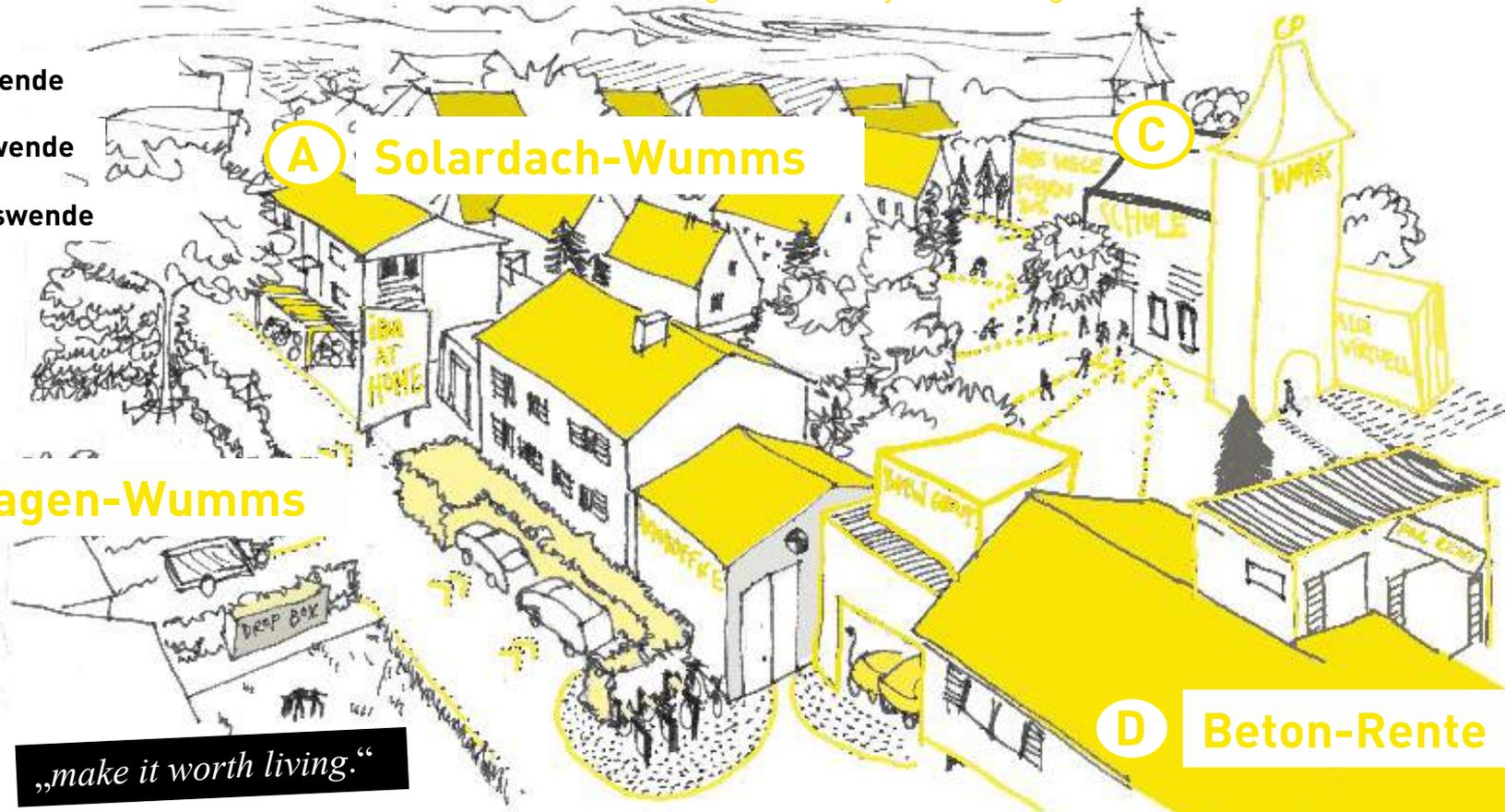
Ein vollständig virtuelles IBA Besucherzentrum. Das wird nicht gebaut, sondern ist als virtueller Raum/ augmented reality / Metaverse/ digitaler Zwilling überall in der Region jederzeit erlebbar

Leitprojekt

Richtig gut daheim

Die Schule als „urban terminal“ mit Raddirektwegen für Kinder (ultrasicher!), Co-Working Spaces für Eltern, Gesundheitskiosken und lebenslangen Lernangeboten, die jedermann glücklich machen

- ✓ Energiewende
- ✓ Antriebswende
- ✓ Mobilitätswende



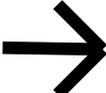
Weitere Leitprojekte?

Dafür ist bei
15 Minuten
Redezeit
keine Zeit
mehr.

Schlussnotiz

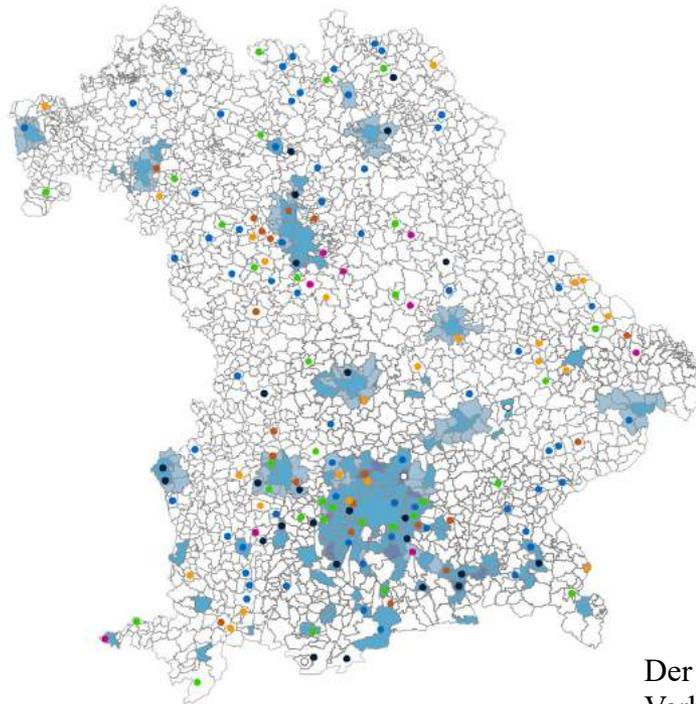
Mein IBA Lieblingsprojekte wären

- **Neubau einer großen Trasse Tangential (?)**
- **Digitaler Flughafen/ HUB Aus-/Umbau**
- **Ein auf ein Verkehrsmittel klug ausgerichteter Stadtteil**
Bike-Bus-Train-: Isetta-Town
- **Umgestaltung Straßen und 14.400 Garagendächer**

Ich mach jetzt  **Schluss.**

Anhang

Park+ Ride and live



Nachverdichtungspotenzial

Gesamtes Bauland (m²): ca. 28.000

Potenzielles Bauland für Wohnungsbau (m²): ca. 17.500

Nachverdichtungspotenzial (WE): ca. 600

Stellplatzanforderung

Bestehende Stellplätze (St. I.): ca. 750

Einschätzung der notwendigen Stellplätze (St. I.): ca. 900

Anzahl der zusätzlichen Stellplätze für Wohnungsbau (nach Stellplatzsetzung): ca. 300

Einfügbareit in das Ortsbild

★★★★★

Die Wirkung

Das Plangebiet bietet das Potenzial, einen Bahnhofsplatz mit angrenzender Wohnfläche zu realisieren. Im Westen sind Flächen verfügbar, die bei Bedarf als Stellplätze genutzt werden können.

Aufträge:

- Stärke: Straßen/Knoten
- Potenzial bei der Wegeanzahl durch gruppenorientierte Nachverdichtung
- Maßnahmen

Die Wirkung

Es ist so organisiert, dass an lärmempfindlichen Wohnnutzungen vorgesehene Erschließungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln versehen, um das Quartier zu den Wohnhäusern in ein Mehrgeze zu gliedern. Der derzeitige unterirdische Fußweg soll durch einen neuen, lang mit Bahnhofsplatz angemessen werden. Ein städtebaulicher Wettbewerb ist empfohlen.

Aufträge:

- Realisierungswettbewerb
- Städtebau
- Städtebau
- Städtebau

Prognose:

- Städtebauliche Verträge
- Städtebauliche Verträge
- Städtebauliche Verträge

Bahnhofsplatz mit Fernbahnhof für Busse

Einwohner am Platz

Wohnen und Büro

Wohnen soziale Infrastruktur

Gewerbepark

Einkehr ins OG des Parkhauses

Park & Ride als Lärmschutz

Wohnen soziale Infrastruktur

Verknüpfung zum Bahnhof und den Grünanlagen

Parkplätze als Puffer mit Verknüpfung zu den Grünanlagen

Wohnungsbau
 Gewerbe
 Mobilstationen
 Eisenbahn
 Parkhaus
 Dachbegrünung
 Raumkante
 Erschließung F&R
 Verkehrserschließung

Abb. 11. Kategorisierung der Bahnhöfe entsprechend der Lage der Parkplatzflächen im städtebaulichen Kontext (eigene Darstellung)

- Typ 1 Urbane Reparatur, Fill-in
- Typ 2 Neues urbanes Bahnquartier
- Typ 3 Suburbanes Wohnquartier
- Typ 4 Stadterweiterung
- Typ 5 Suburbanes Mischgebiet
- Typ 6 Brückengebiet
- Typ 7 Neuer Knoten

Der Umbau von Park and Ride Anlagen im Umfeld von Bahnhöfen könnte ein Verbundprojekt der IBA werden. Die Studie „Park+Ride + live“ des Bayerischen Bauministeriums zeigt, dass sich rund um München viele geeignete Potenzialflächen befinden. Diese haben sehr unterschiedliche Qualitäten und städtebaulichen Aufgaben.