

Mobilität der Kinder als Maßstab und Herausforderung

Prof. Hermann Knoflacher
Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik
Technische Universität Wien
www.ivv.tuwien.ac.at

Mobilität – was ist das?

Freiwillige Mobilität oder Zwangsmobilität?

Kinder in der herkömmlichen Verkehrsplanung

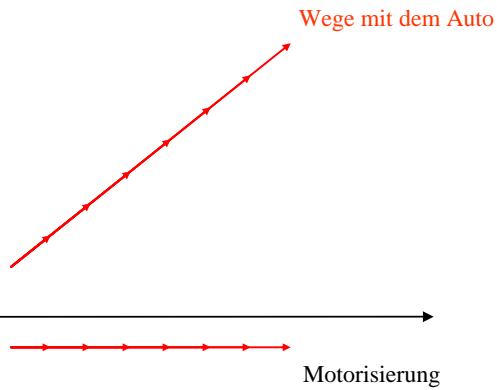
Maßstab = Maß nehmen wo? Wofür?

Der Maßstab und seine Folgen für das Wertesystem

Herausforderung annehmen oder nicht

Zahl der Wege pro
Person und
Tag

**Mehr Motorisierung
mehr Mobilität**

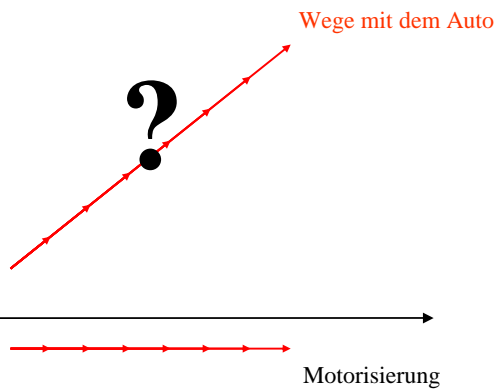


09.04.2007 **Beobachtet werden die Autofahrten. Ist das die Mobilität?**

H. Knoflacher

Zahl der Wege pro
Person und
Tag

**Mehr Motorisierung
mehr Mobilität**



09.04.2007

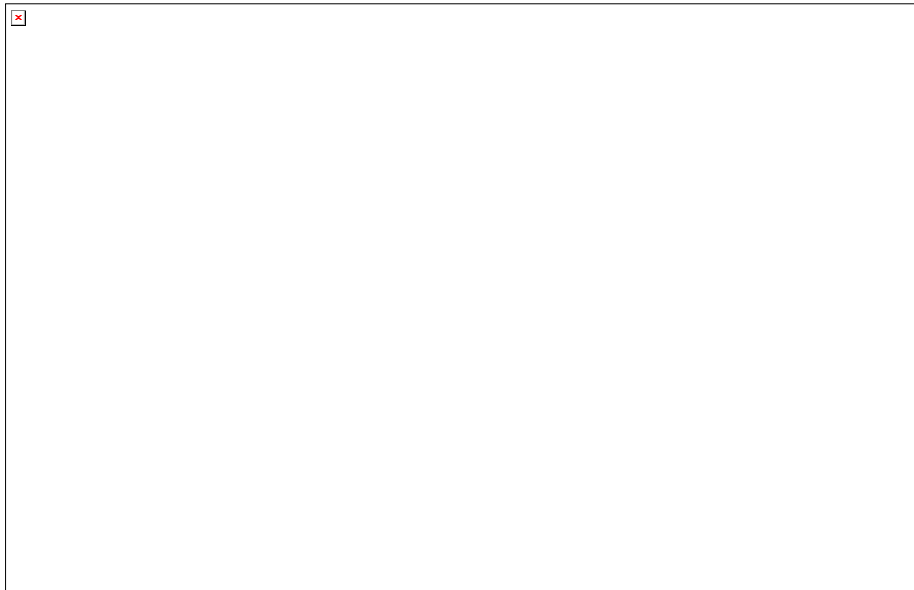
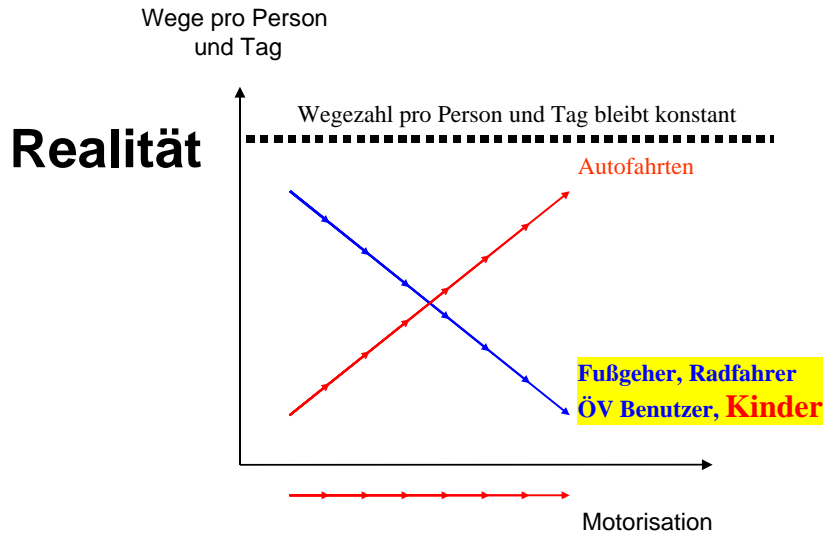
4

H. Knoflacher

Zwecklose Mobilität ist die Grundlage des vorherrschenden Verkehrswesens

- **jeder Weg dient einem Zweck**
- **Mangel am Ort ist die Ursache**
- **Ursache bei den Kindern:**
 - **Hunger, Durst, fehlende Reize, Neugier, Kommunikation,**
 - **Angst, usw.**
- **Erwartung**

- **Mobilität ändert sich nur, wenn sich die Zahl der Zwecke ändert**
- **Mobilität ist daher nicht abhängig vom Verkehrsmittel**
- **Mobilität ist daher immer auf den Menschen bezogen, will man sie sinnvoll definieren**








Donaupark



LEGENDE:

- ▶ Eingänge
- Standort
- Gewässer
- Kleingarten
- Kleinbahn
- Wege
- Wiesen
- Sträucher-Wälder
- Öffentliche Gebäude
- Spielplätze
- Sommerblumen
- Heidegarten
- Stauden
- Rosen



09.04.2007
9



Karmeliterviertel



Legende:

- Fußgängerbereich
- Halböffentlich
- Parkplatz
- Klassischer Spielplatz
- Untersuchungsgebiet






09.04.2007
10
H. Knoflacher

Daten/Probleme**Verhalten****Strukturen**

Die Ursache für das Problem sind Strukturen
daher gibt es nur die Lösung über Strukturänderungen

Die Pkw-Einheit



09.04.2007

13

H. Knoflacher



09.04.2007

14

H. Knoflacher

Die Vielfalt der Nutzungen vernichtet



09.04.2007

15

H. Knoflacher

Freiwillige oder Zwangsmobilität



09.04.2007

16

H. Knoflacher

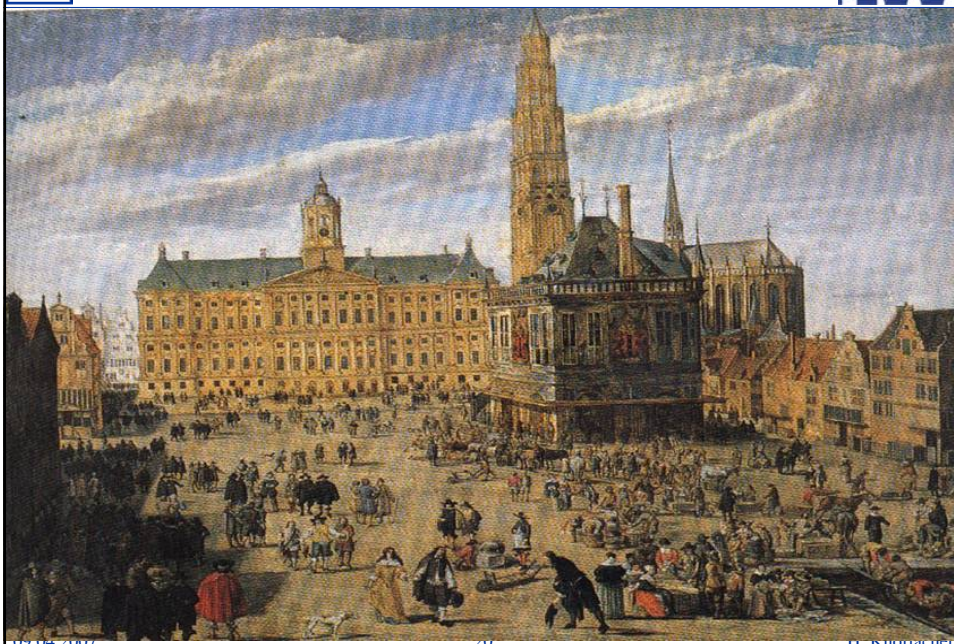


Geschwindigkeit im öffentlichen Raum

09.04.2007

19

H. Knoflacher



09.04.2007

20

H. Knoflacher

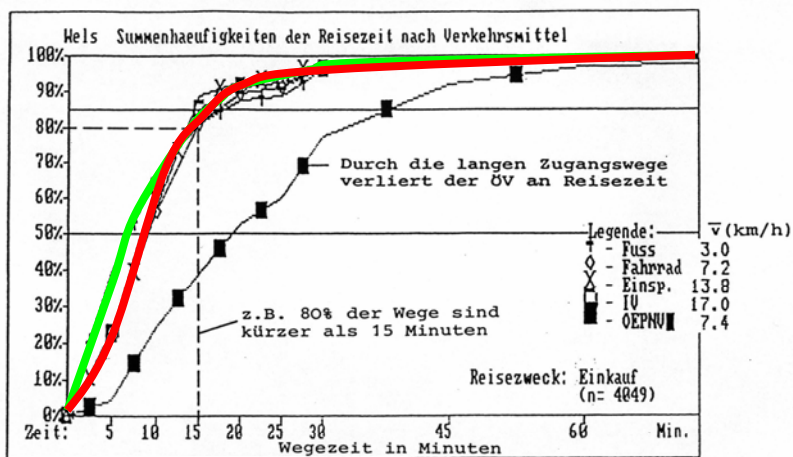
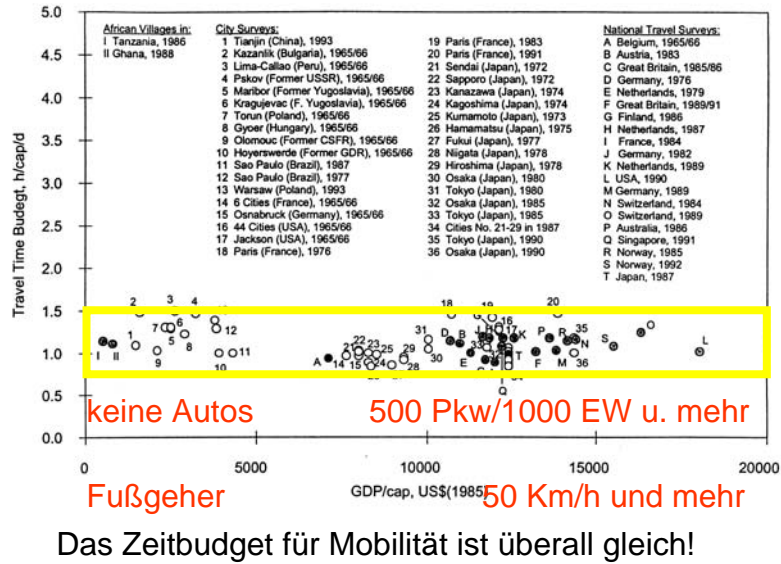


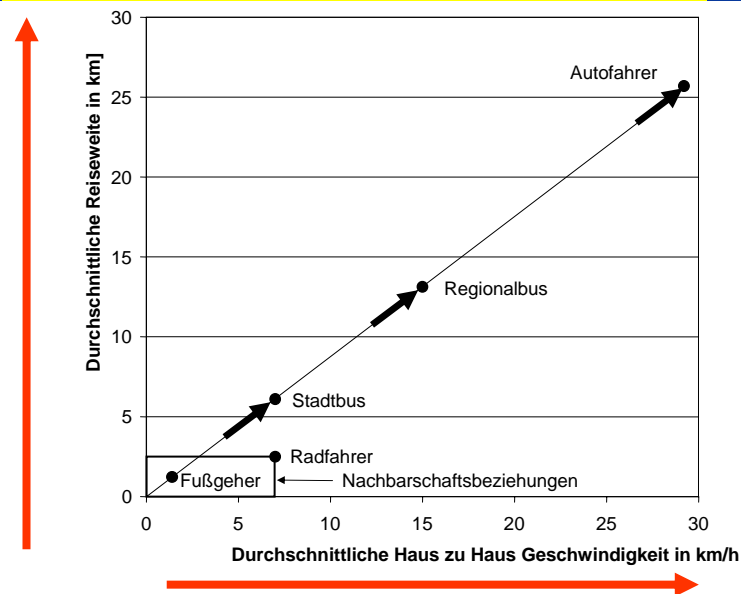
Abb. 13: Wels – Reisezeitverteilungen von Wegen mit verschiedenen Verkehrsmitteln (aus KNOFLACHER, H., 1989)

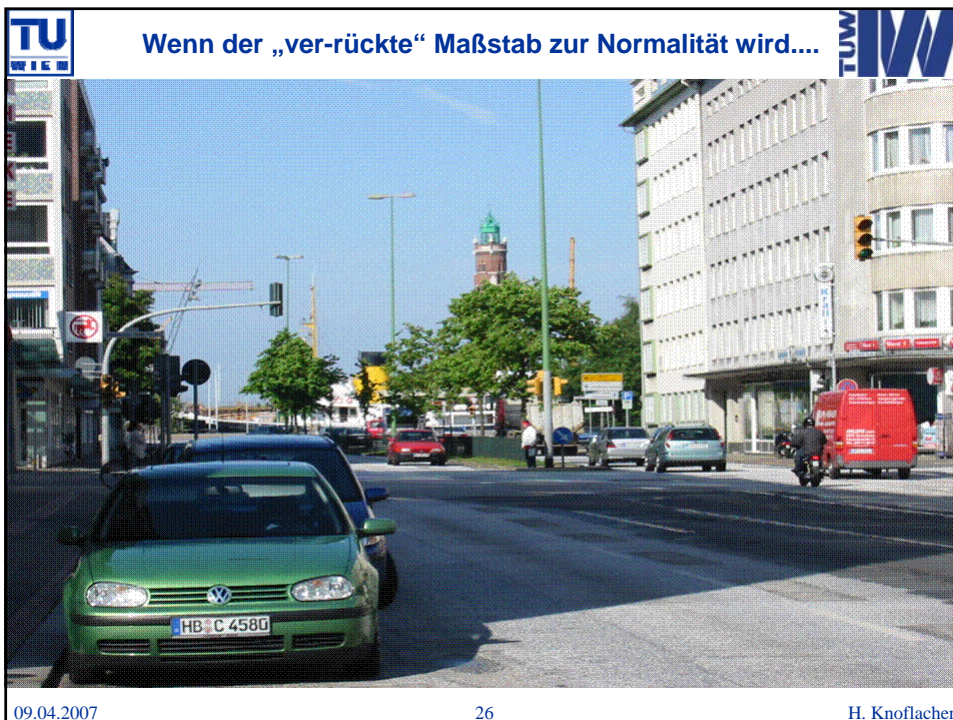
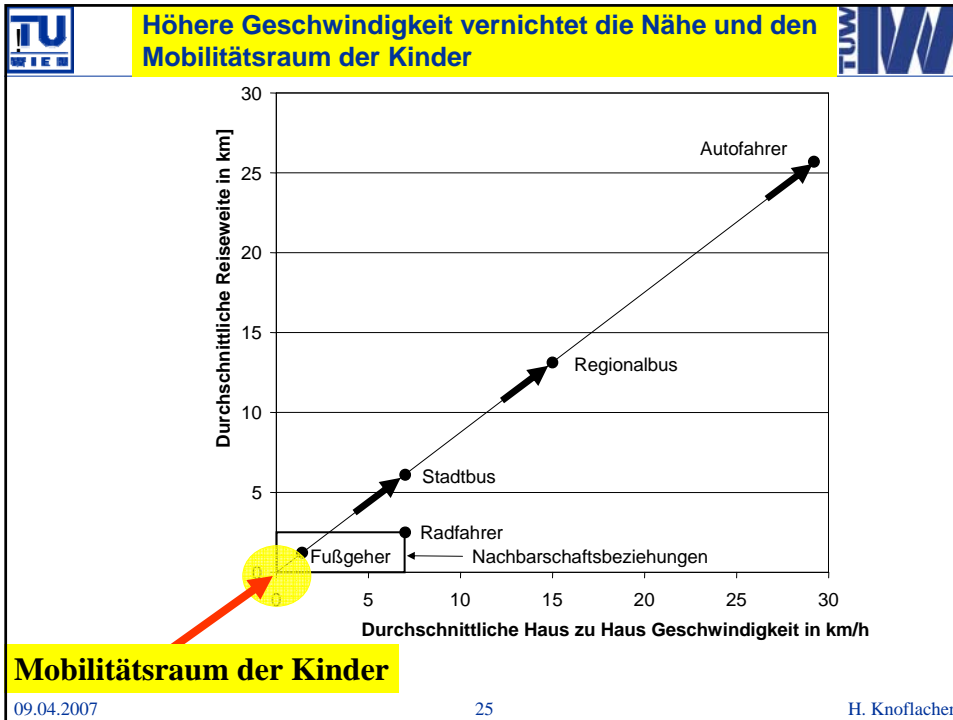
Da die Zahl der Wege konstant bleibt, interessiert der Zeitaufwand. Die Abbildung zeigt, daß alle Verkehrsteilnehmer, die sich individuell bewegen, die gleiche Verteilung der Reisezeiten zeigen. Zeiteinsparung ist daher nicht möglich. Zeit „verlieren“ die Benutzer des öffentlichen Verkehrs.

Nirgends auf der Welt wurde bisher eine Zeiteinsprg. durch Geschwindigkeitserhöhung beobachtet



Höhere Geschwindigkeit führt nur zu längeren Wegen und zu höherem Verkehrsaufwand = -wachstum (d. Verrückt.)







09.04.2007

27

H. Knoflacher



TU Der einzige Maßstab mit evolutionärer Erfahrung **TUM**

sechs Millionen Jahren ...

Neue Funde in Kenia bringen der Paläontologie eine wichtige Erkenntnis: Erste Vorfahren des Menschen existierten schon 1,5 Millionen Jahre früher als bisher angenommen. Sie waren etwa so groß wie Schimpansen, konnten gut klettern, gingen aber aufrecht. Dreizehn Knochen erzählen eine neue Menschheitsgeschichte . . .

Text: Brigitte Egger,
Fotos: Deville/Gamma/Contrast



09.04.2007 29 H. Knoflacher

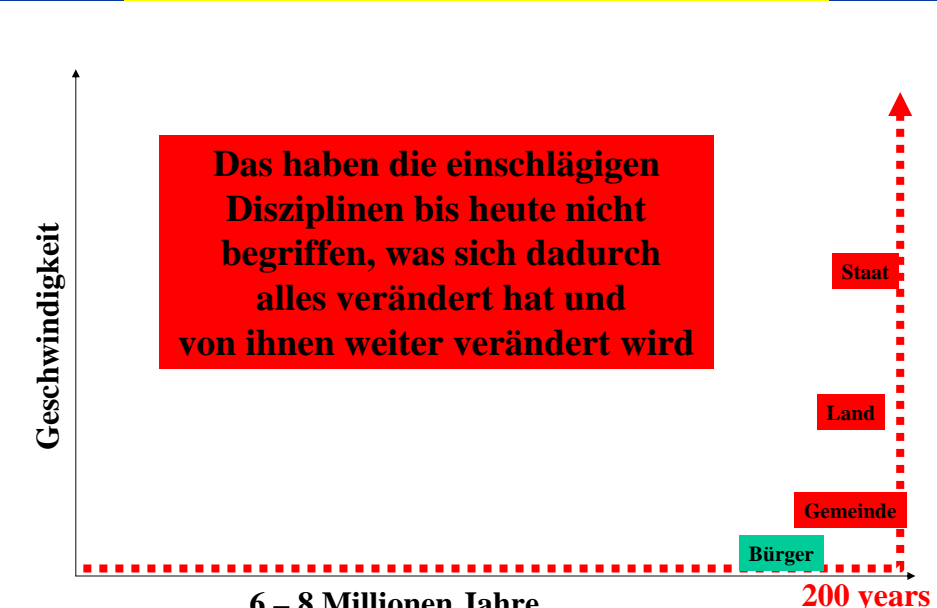
TU Räumlicher Maßstabsverlust auf der Zeitachse **TUM**

Geschwindigkeit

Das haben die einschlägigen Disziplinen bis heute nicht begriffen, was sich dadurch alles verändert hat und von ihnen weiter verändert wird

6 – 8 Millionen Jahre **200 years**

Bürger **Gemeinde** **Land** **Staat**



09.04.2007 30 H. Knoflacher

Werte

..das wird
als normal
empfunden



...das gilt
als verrückt



..das wäre aber
das adäquate
Verhalten



Ineffizienz:

Nur ca 8% der Muskelenergie in Bewegungsenergie umsetzbar.



Hoher Aufwand zur Erhaltung des Gleichgewichtes

V ca 2 – 3 km/h; Vmax 36 km/h

Sinnesleistungen für 2 – 4 km/h ausgelegt

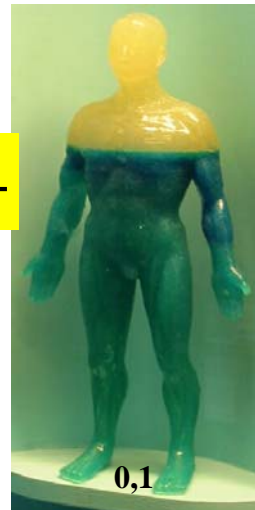
Langsam und physisch ineffizient



140 PS

AUTO
MOT.at

+



0,1

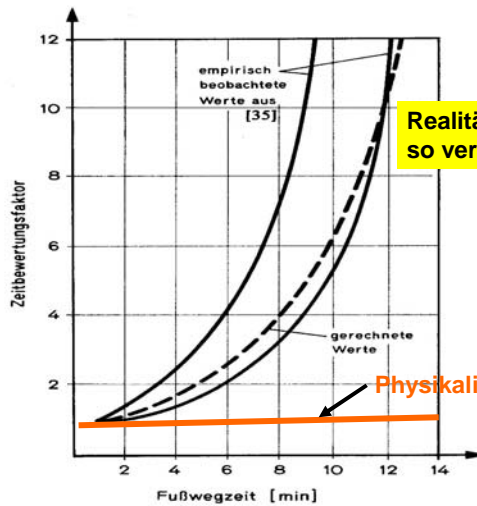
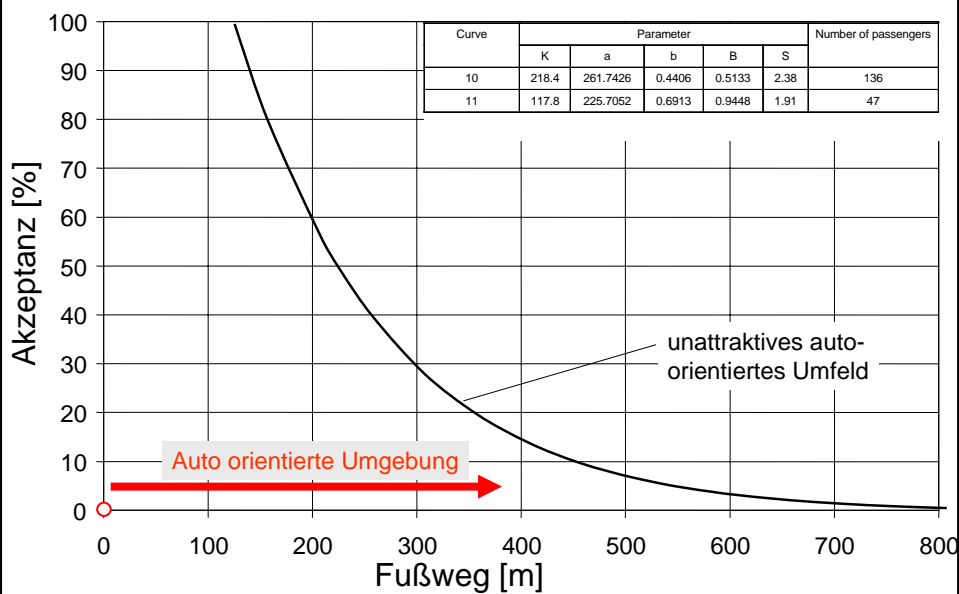
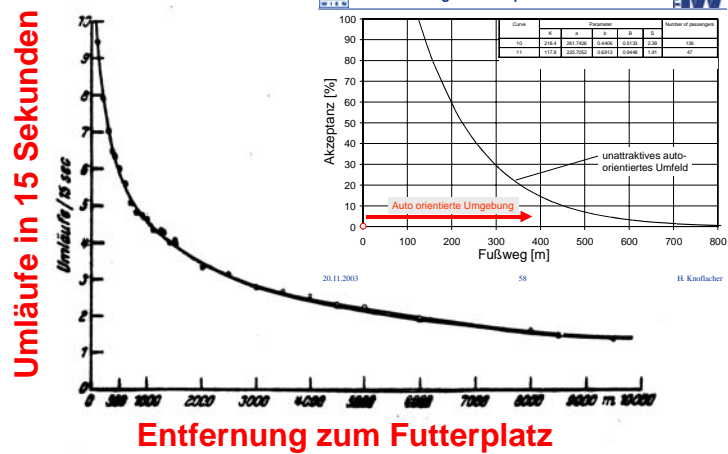


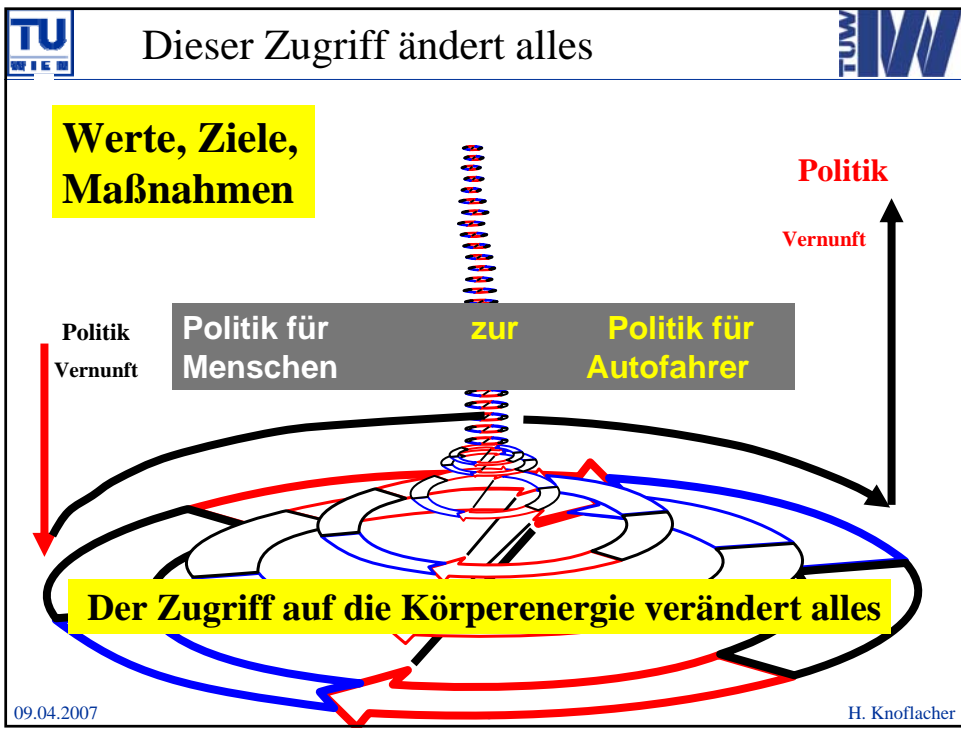
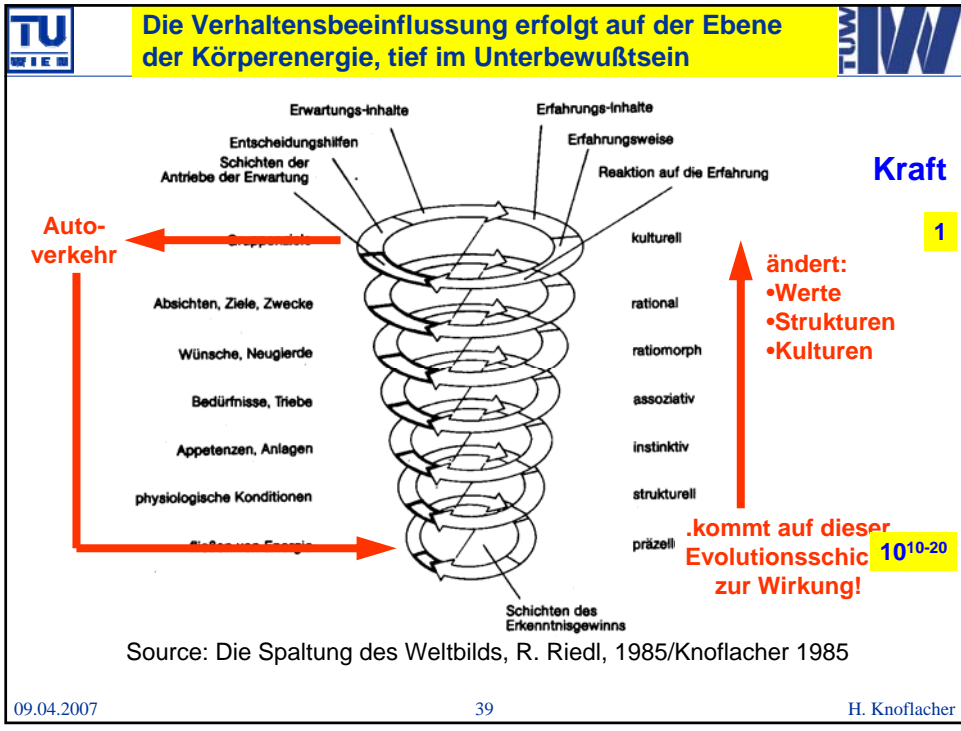
Abb. 44: Fahrzeitäquivalente Bewertung der Fußwegzeit (empirische Beobachtungen — gerechnete Werte) [38]

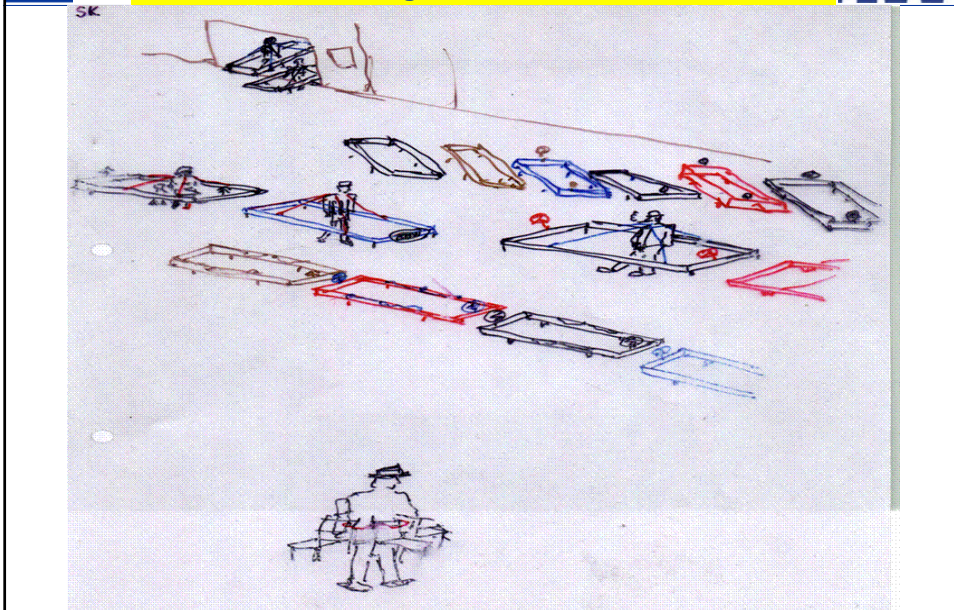




Die Ursache für dieses Verhalten









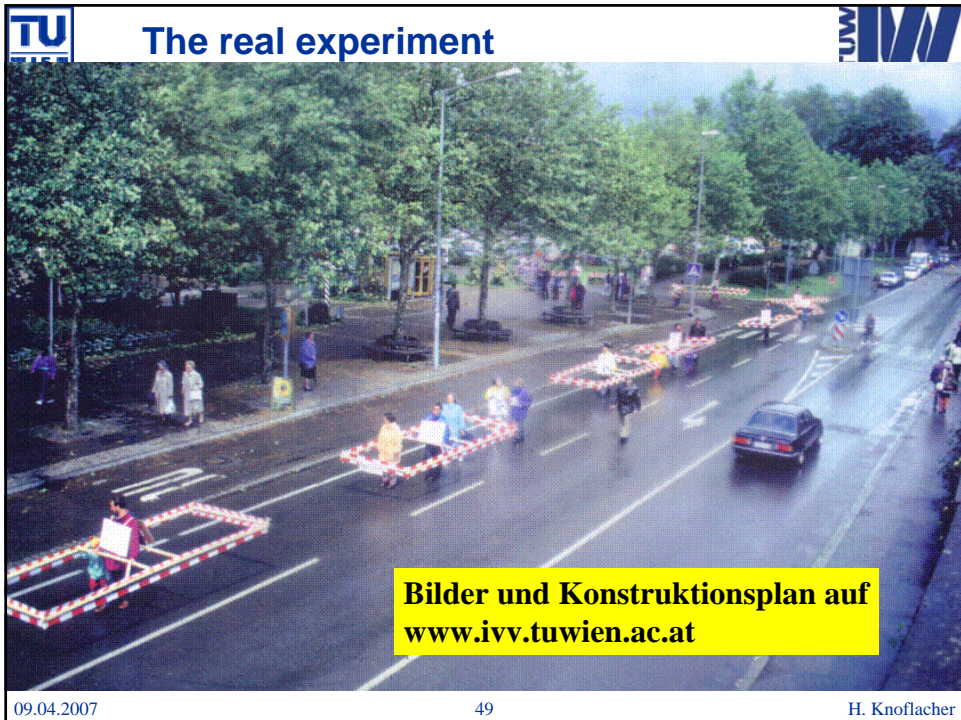
Damit „steht“ man wirklich im Stau



Selbst die Parkplatzsuche fällt ins Auge







Die Reichsgaragenordnung

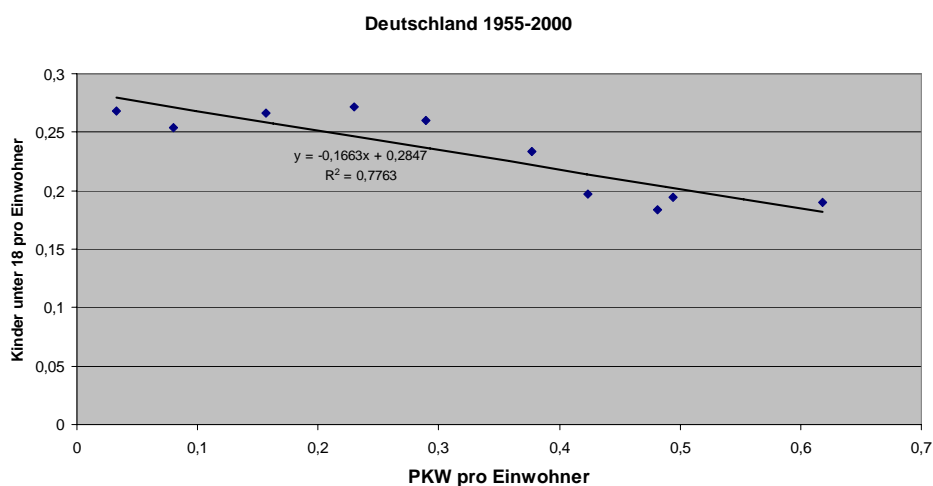
Präambel

„Die Förderung der Motorisierung ist das vom Führer und Reichskanzler gewiesene Ziel“

*„Wer Wohnstätten, Betriebsstätten.... baut,
hat für die vorhandenen und zu erwartenden
Kraftfahrzeuge.... Einstellplatz....
auf dem Baugrundstück oder in der Nähe
zu schaffen“*

17. 2.1939 Wirksamkeitsbeginn 1. April 1939

...und dabei ist es seit diesem Zeitpunkt geblieben!



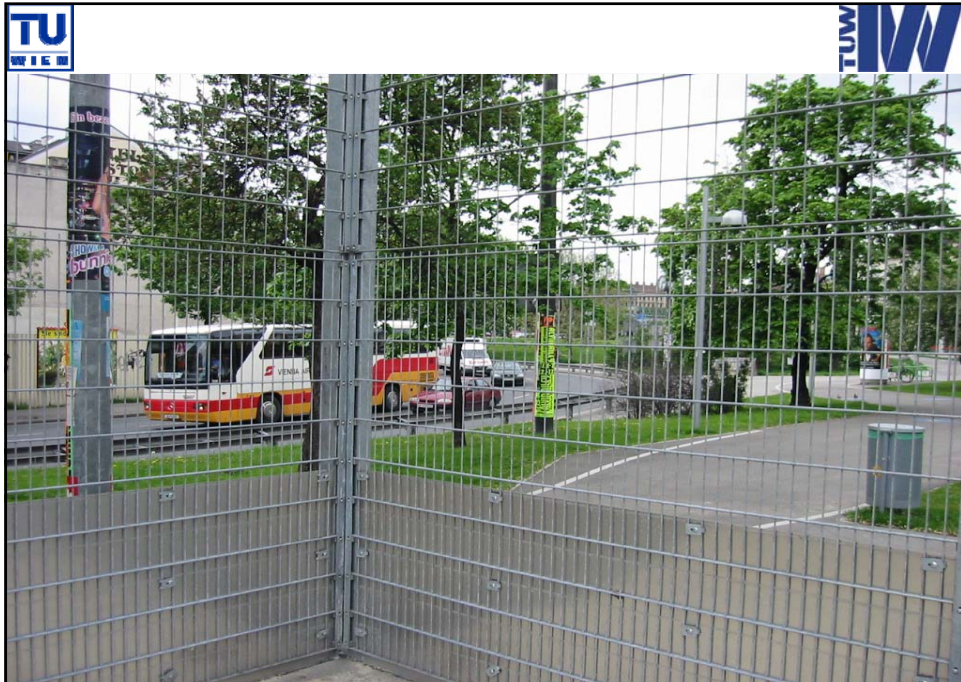


09.04.2007

54

H. Knoflacher





09.04.2007

58

H. Knoflacher

Der informelle Raum ist für die Entwicklung der Kinder entscheidend

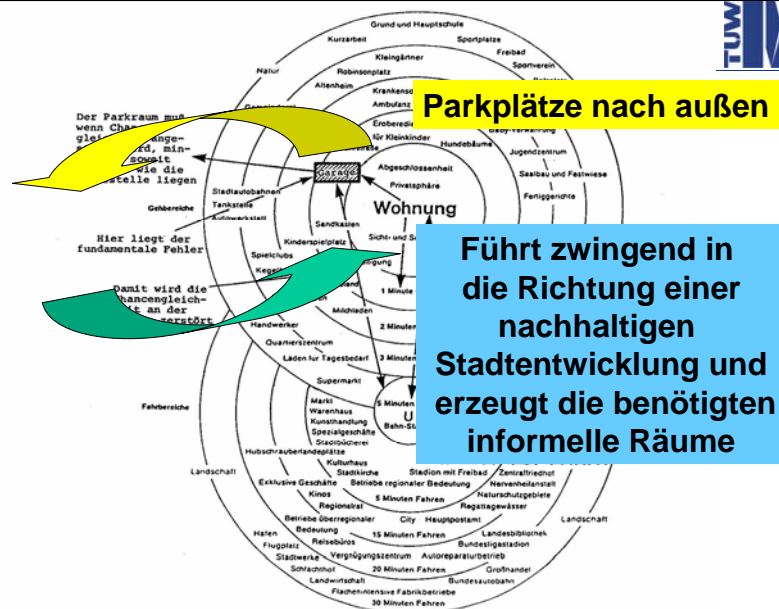
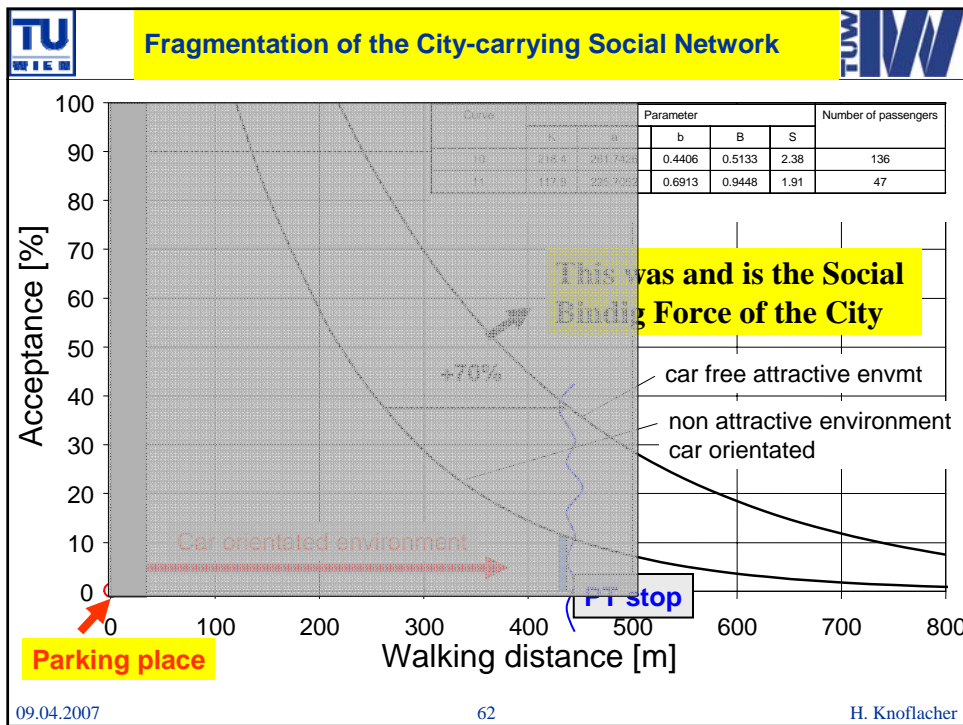
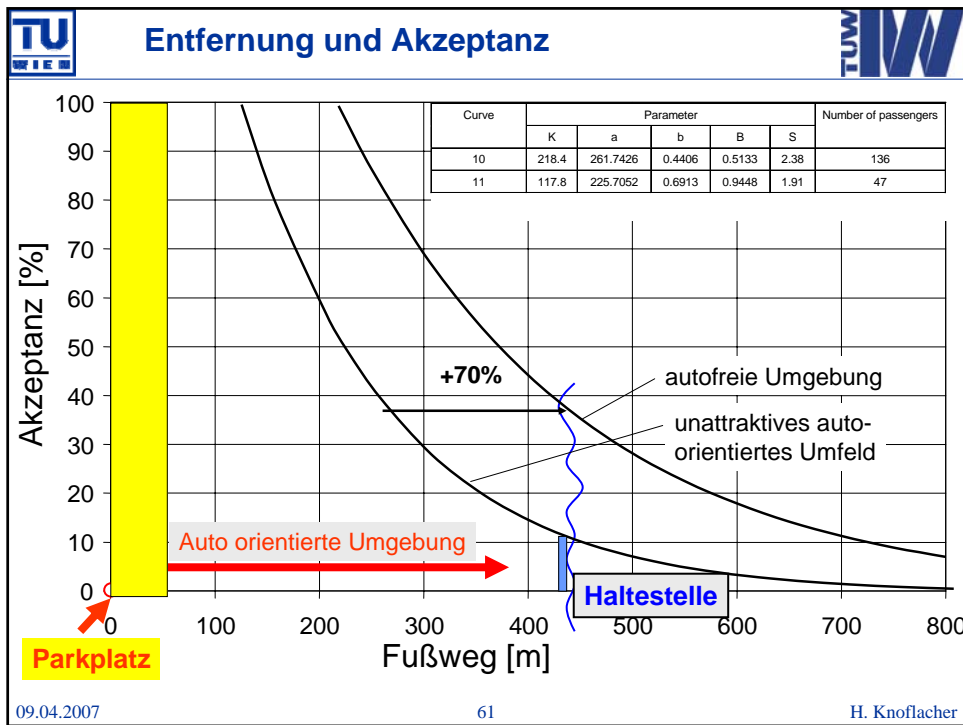
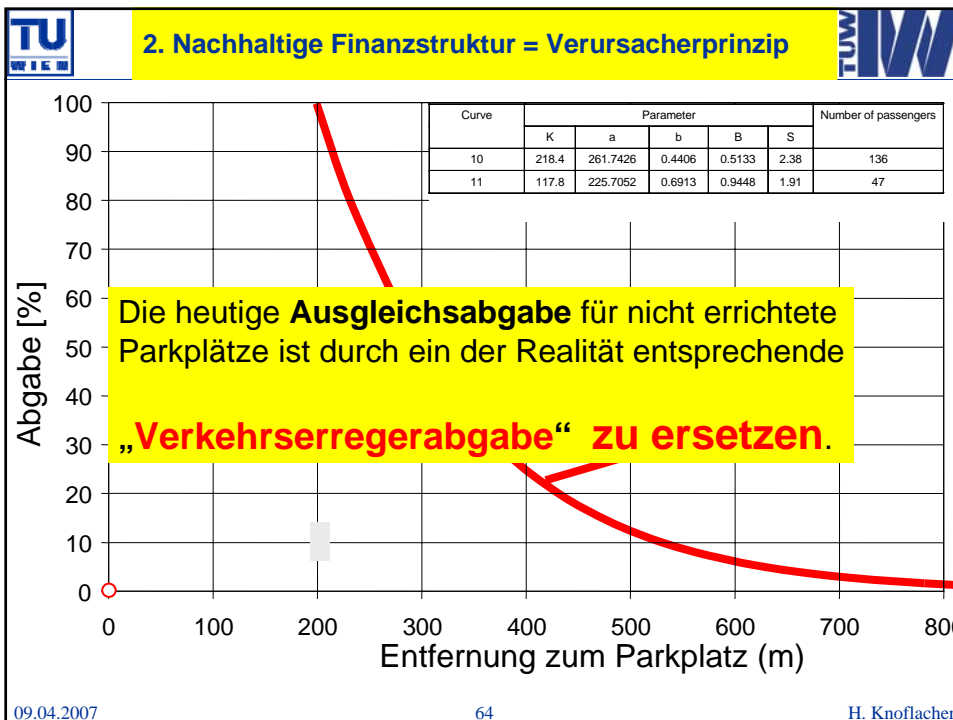
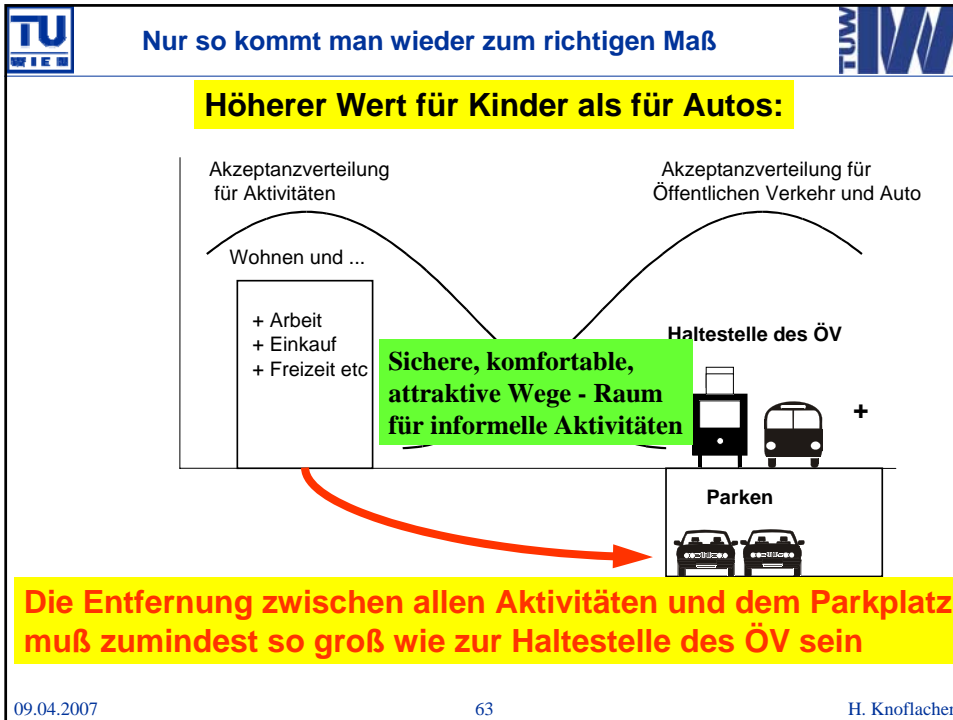


Abb. 37: Bei formalen Prinzipien kann man leicht fundamentale Fehler begehen (aus LEHMBROCK, J., und FISCHER, W., 1979)





Vorschlag:

Wer in der entsprechenden Entfernung parkt **bezahlt eine Parkgebühr in Höhe der Jahreskarte des ÖV die er auch erhält.**

Wer **zu Hause** oder vor dem Haus parkt **bezahlt** entsprechend der Verhaltensfunktion das **$x > 1$ fache der Jahreskarte – und erhält dafür aber nur eine.**

Das **gleiche Prinzip** gilt auch für die Ziele der Fahrt, also für die **Parkplätze bei der Arbeit, beim Einkauf, den Geschäften, der Freizeit etc.**

Der Verkehr wurde nicht als System organisiert
In der Realität zusammenhängende Teile wurden unabhängig voneinander optimiert, ohne die Wirkungen auf das Gesamtsystem zu berücksichtigen

Der Hauptfehler war und ist:
Optimierung der Parkraumes auf das Individuum.
Wenn das passiert, gibt es kein Optimum für das Gesamtsystem mehr!

Mobilität für Menschenkinder oder Kinder der Autoindustrie

Hermann Knoflacher

Zur Harmonie von Stadt und Verkehr

Freiheit vom Zwang zum Autofahren

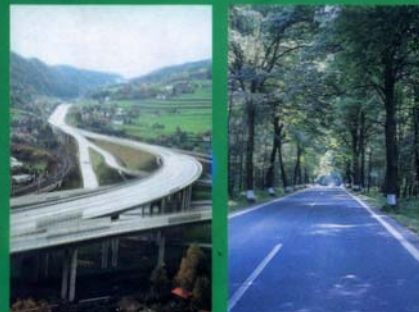


böhlau Wien

Hermann Knoflacher

Landschaft ohne Autobahnen

Für eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung



böhlau Wien

Lehrbuch

Verkehrsplanung für den Menschen

Band 1
Grundstrukturen

Orac Verlag

09.04.2007



69

H. Knoflacher

Freuen sich die Kinder ist es auch eine
Freude für die Erwachsenen



Danke für Ihre Aufmerksamkeit

09.04.2007

70

H. Knoflacher