

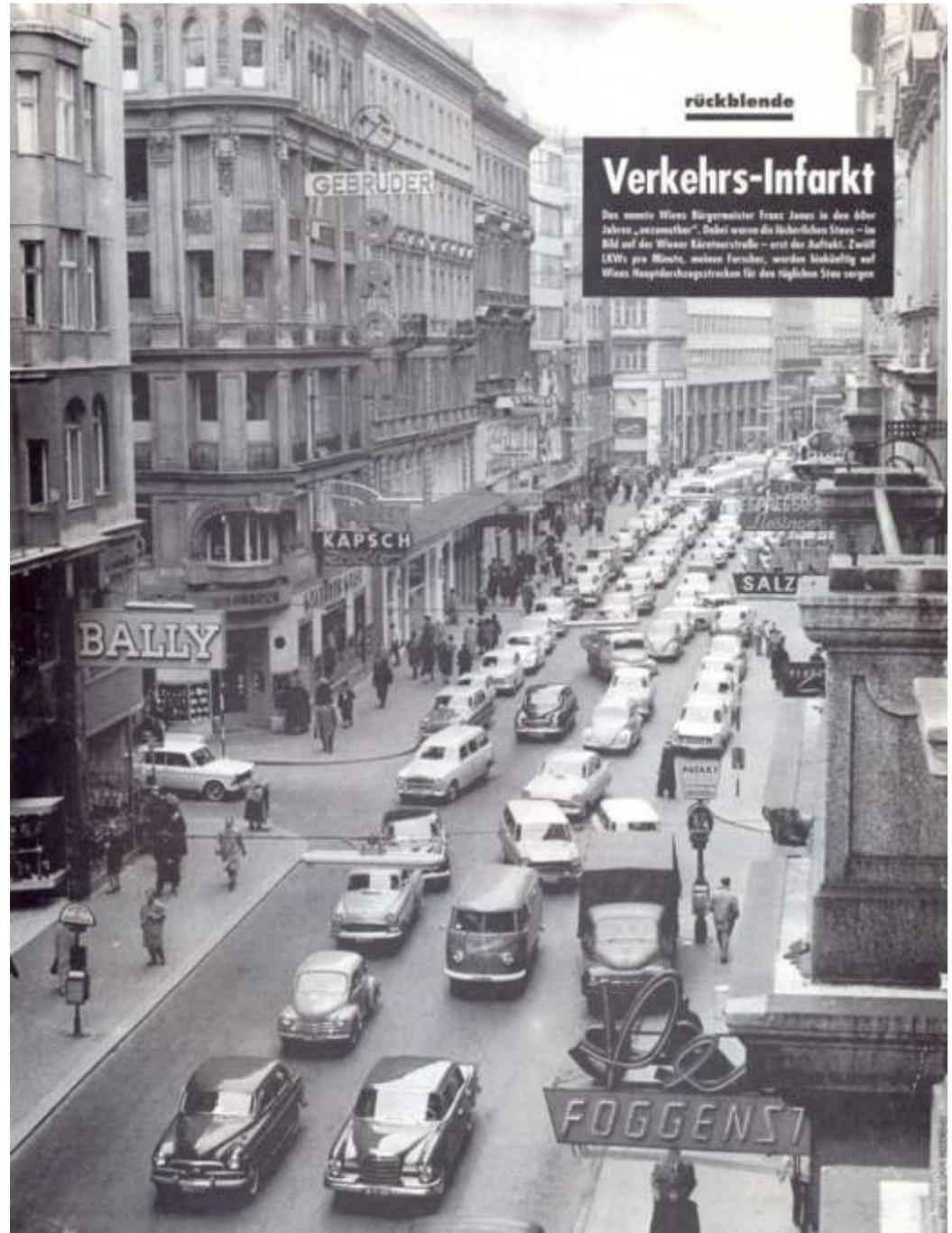
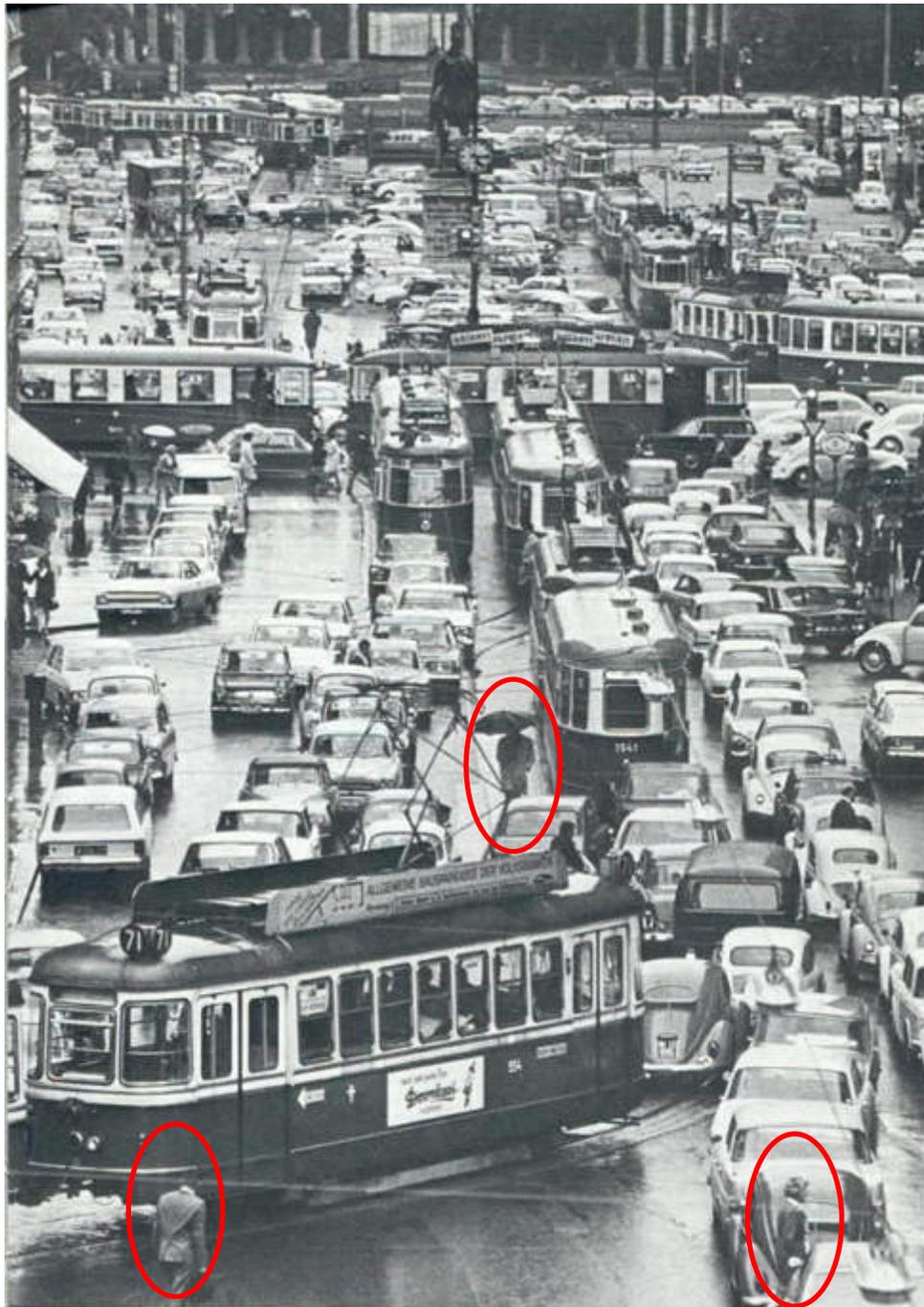
# Zukunft der urbanen Mobilität

Stakeholder-Dialog „Mobilitätsplan Graz 2040“

Dipl.-Ing. Dr. techn. Harald FREY

Institut für Verkehrswissenschaften  
Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik  
TU Wien

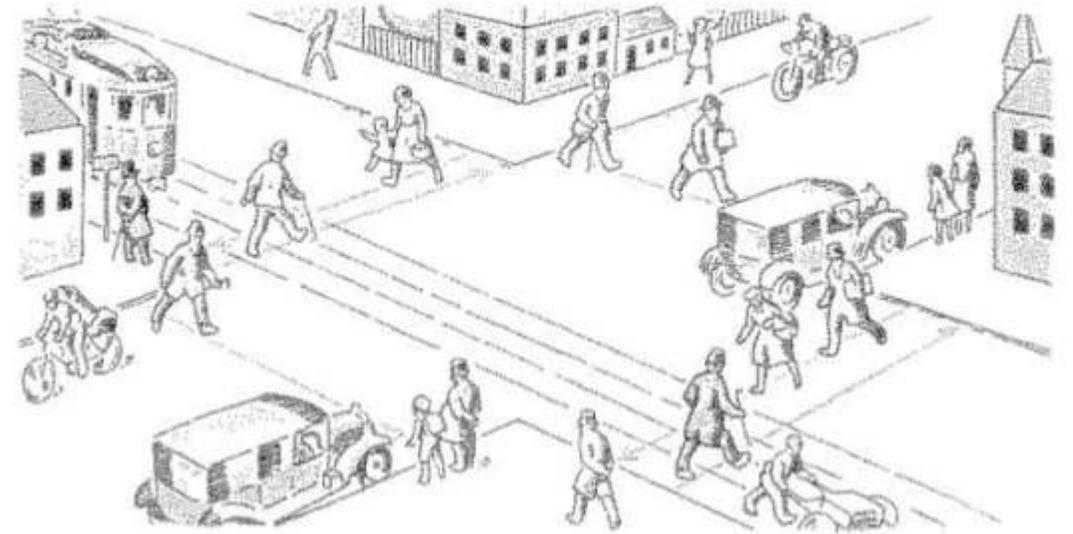






FALSCH

So überschreitet man die Strassenkreuzung nicht!



RICHTIG

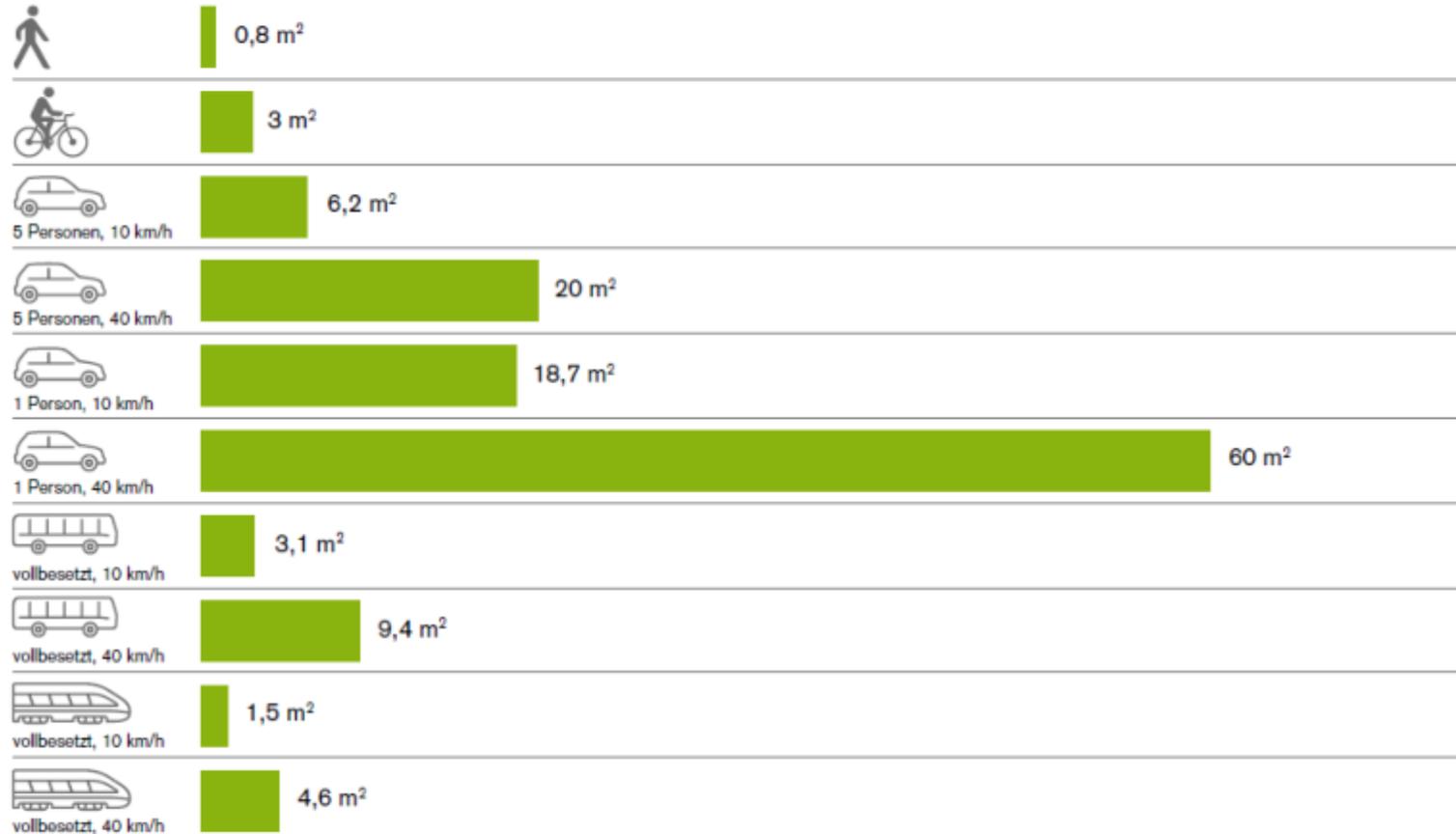
So verhütet man Unfälle!

---

Verkehrserziehung. Die Definition der Strasse als Fahrbahn zwingt den Fussgängerinnen und Fussgängern ein rationalisiertes Verhalten auf. Abbildung aus der *Zürcher Verkehrsfibel*, die 1927 an alle Schulkinder verteilt wurde. (Stadtarchiv Zürich)

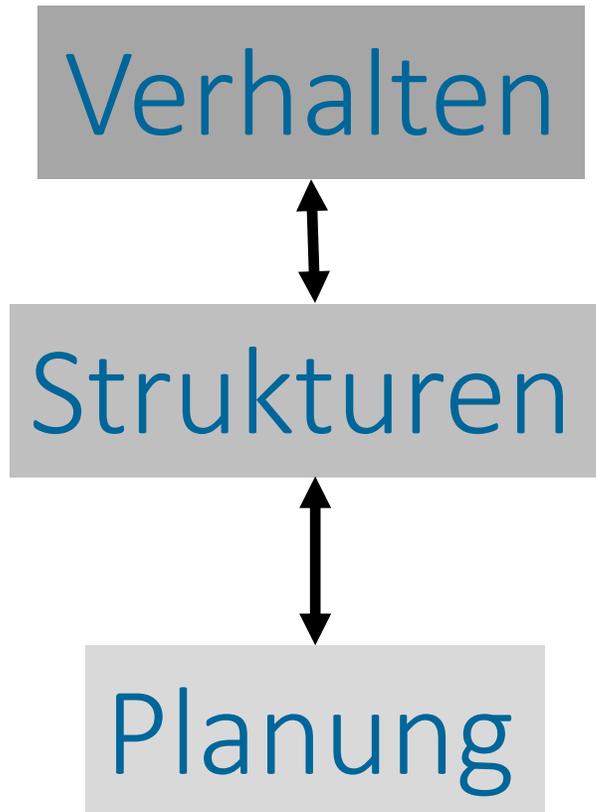
# Flächenverbrauch und öffentlicher Raum als zentrale Themen (STEP 2025)

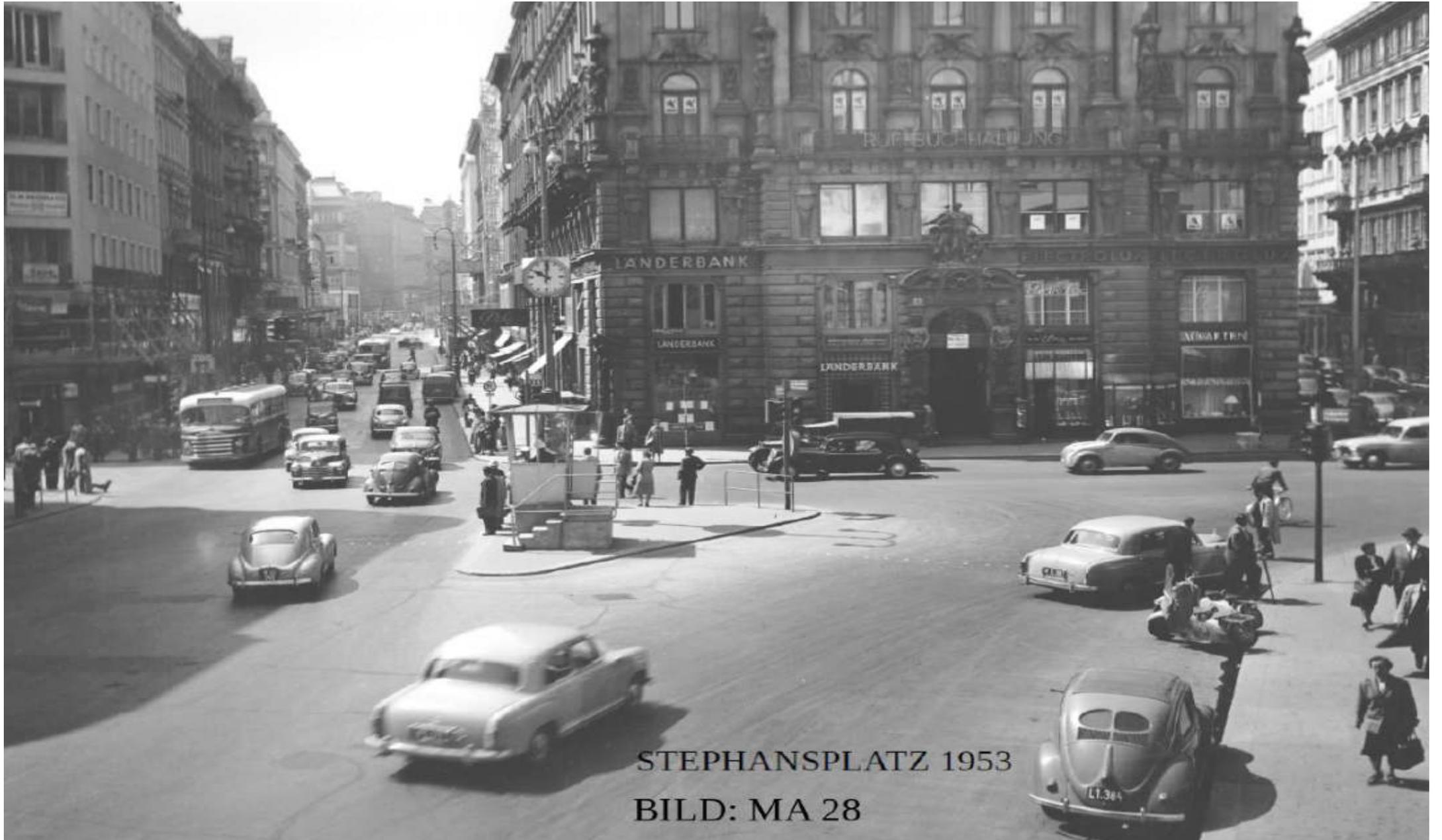
Raumverbrauch pro Person nach Verkehrsmittel



Die Infrastruktur der wachsenden Stadt ist tendenziell überlastet, daher muss der vorhandene Raum bestmöglich ausgenutzt werden. Die Grafik zeigt wie viel Raum das jeweilige Verkehrsmittel verbraucht.

# Die Rolle der Planenden und Ingenieure





STEPHANSPLATZ 1953  
BILD: MA 28



# The city life equation



City life

=



Pedestrian  
activity

+



People staying  
& time spent

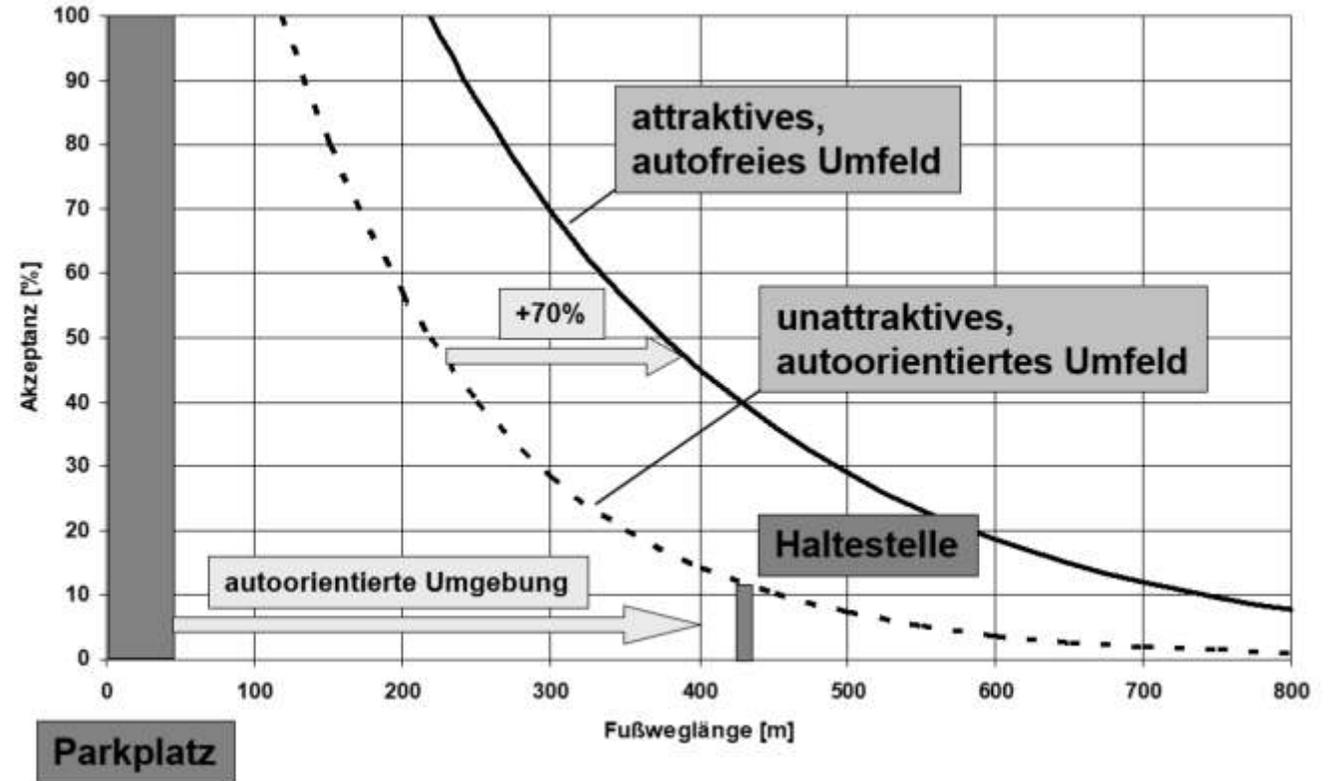
Früher



Heute



# Bedeutung = Funktion (Strukturen, Anbot, Qualität, etc.)



Achtung! Mehr als technische Kriterien (!)



# Mobility Points



© 2016

The content of this document is the intellectual property of MO.Point.  
Any use or dissemination to third parties requires the express written consent of MO.Point.



# Straßenquerschnitt & Qualitäten (menschlicher Maßstab)







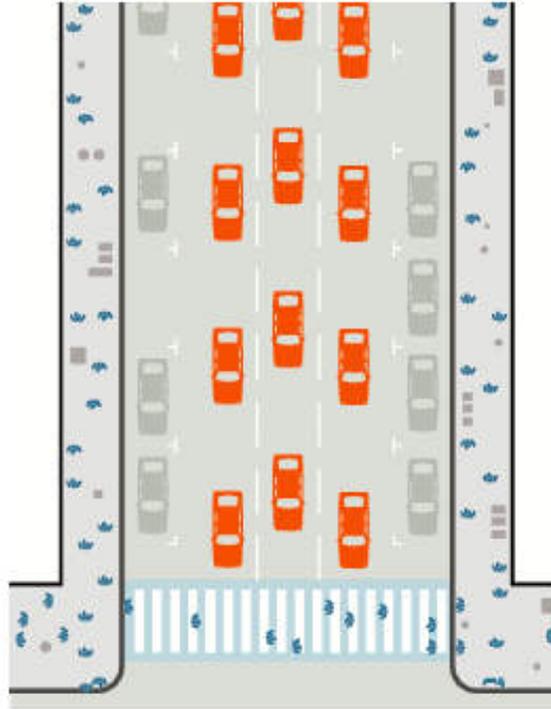
Düsseldorf



Kopenhagen

Quelle: Krasser (SIR)

### Car-Oriented Street



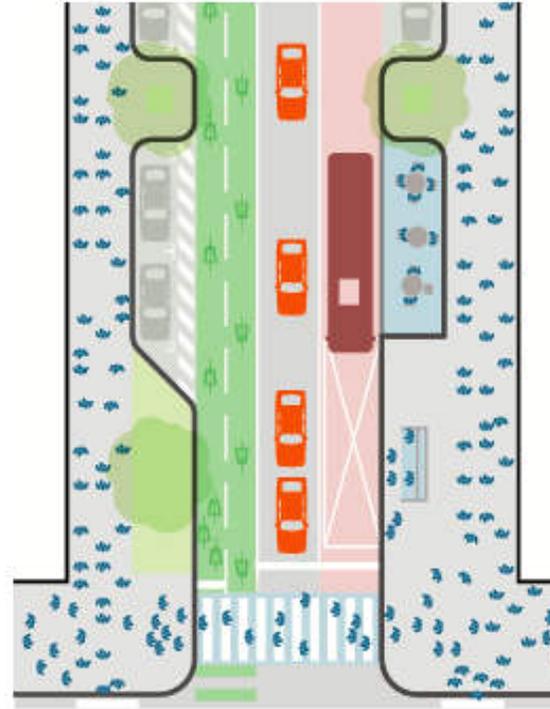
#### Hourly Capacity of a Car-Oriented Street

|   |         |    |                |
|---|---------|----|----------------|
|    | 4,500/h | x2 | 9,000 people/h |
|  | 1,100/h | x3 | 3,300 people/h |
|  | 0       | x2 | 0 people/h     |



Total capacity: 12,300 people/h

### Multimodal Street



#### Hourly Capacity of a Multimodal Street

|   |         |    |                 |
|---|---------|----|-----------------|
|    | 8,000/h | x2 | 16,000 people/h |
|   | 7,000/h | x1 | 7,000 people/h  |
|  | 6,000/h | x1 | 6,000 people/h  |
|  | 1,100/h | x1 | 1,100 people/h  |
|  | 0       | x1 | 0 people        |

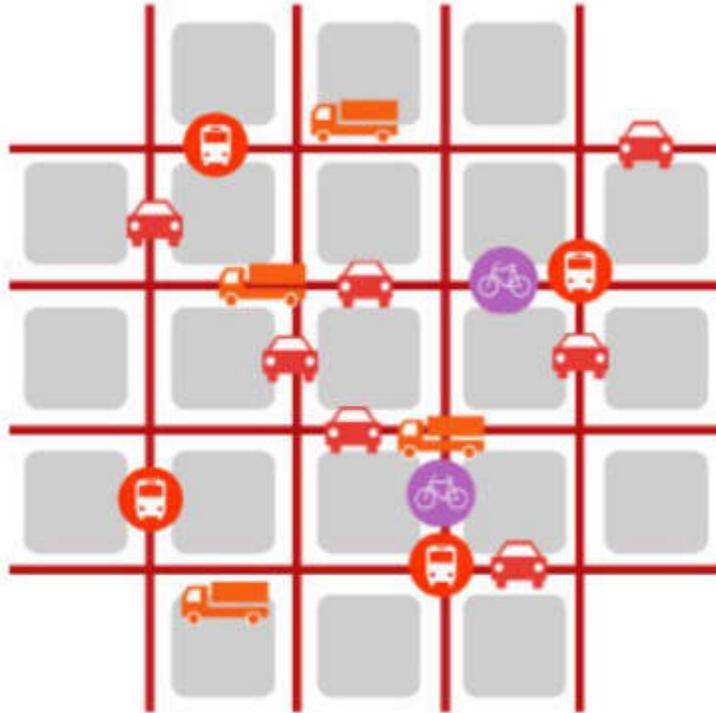


Total capacity: 30,100 people/h\*



# Superblocks als Lösungsansatz - Urban Mobility Plan of Barcelona 2013-2018

## Current Model



## Superblocks Model



- PUBLIC TRANSPORT NETWORK
- BICYCLES MAIN NETWORK (BIKE LANE)
- BICYCLES SIGNPOSTS (REVERSE DIRECTION)
- FREE PASSAGE OF BICYCLES

- PRIVATE VEHICLE PASSING
- RESIDENTS VEHICLES
- URBAN SERVICES AND EMERGENCY
- DUM CARRIERS

- DUM PROXIMITY AREA
- ACCESS CONTROL
- BASIC TRAFFIC NETWORK
- SINGLE PLATFORM (PEDESTRIANS PRIORITY)





# Vom Superblock

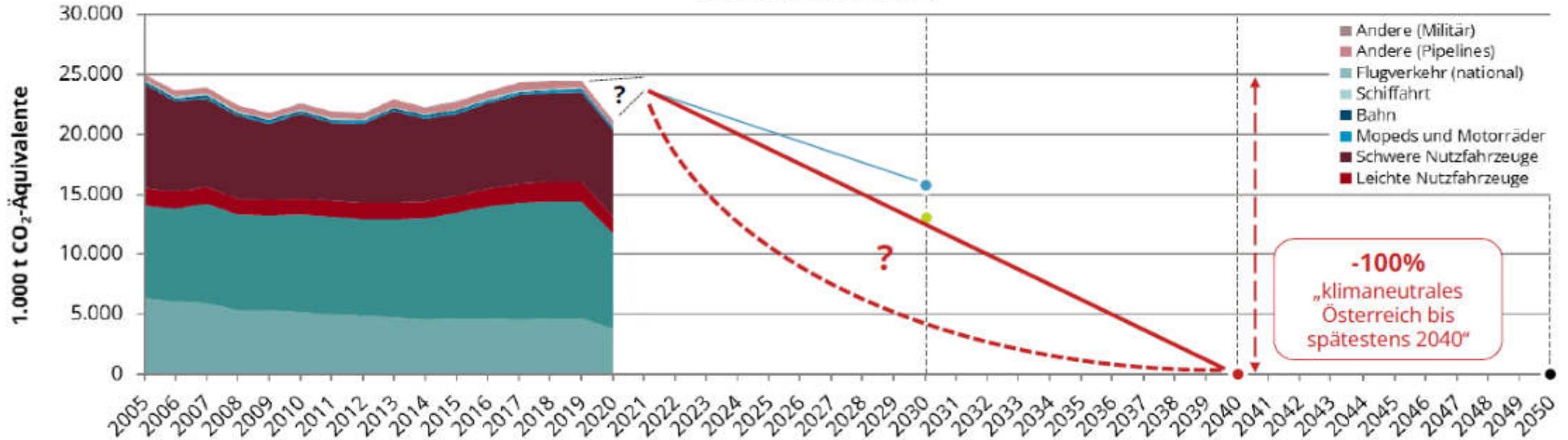
**LES GLÒRIES**  
Cartagena



**CONSELL DE CENT**  
Enric Granados



## THG-Emissionen des Verkehrssektors 2005–2020 (inkl. Kraftstoffexport)



Anmerkung: Nicht dem Transportsektor zugerechnet sind Emissionen aus mobilen Geräten und Maschinen (Traktoren, Baumaschinen) sowie der internationale Flugverkehr.  
Quelle: Ergebnisse der Österreichischen Luftschadstoffinventur 2021  
Einteilung entsprechend CRF-Format des Kyoto-Protokolls















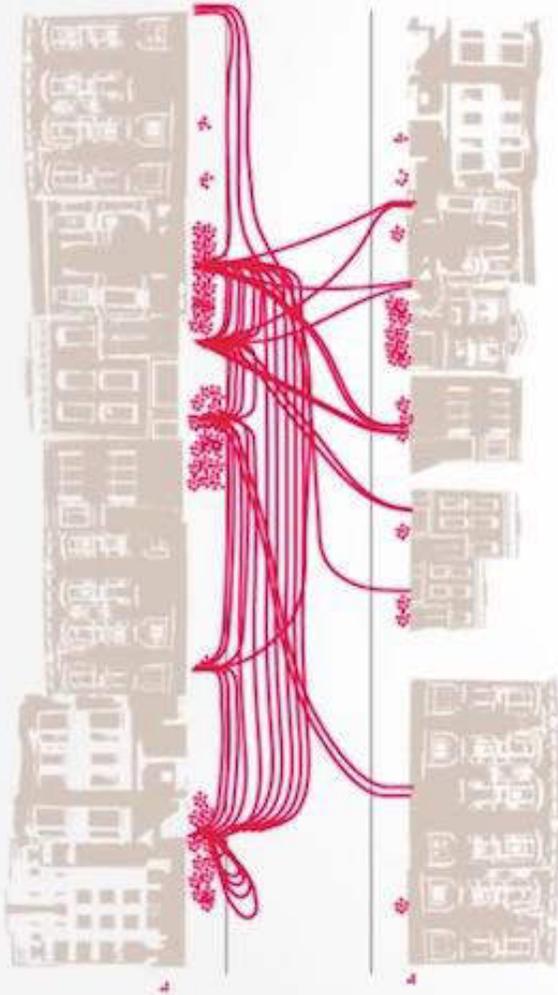


**RAINER**  
**KRITERIEN**  
**DER**  
**WOHNLICHEN**  
**STADT**

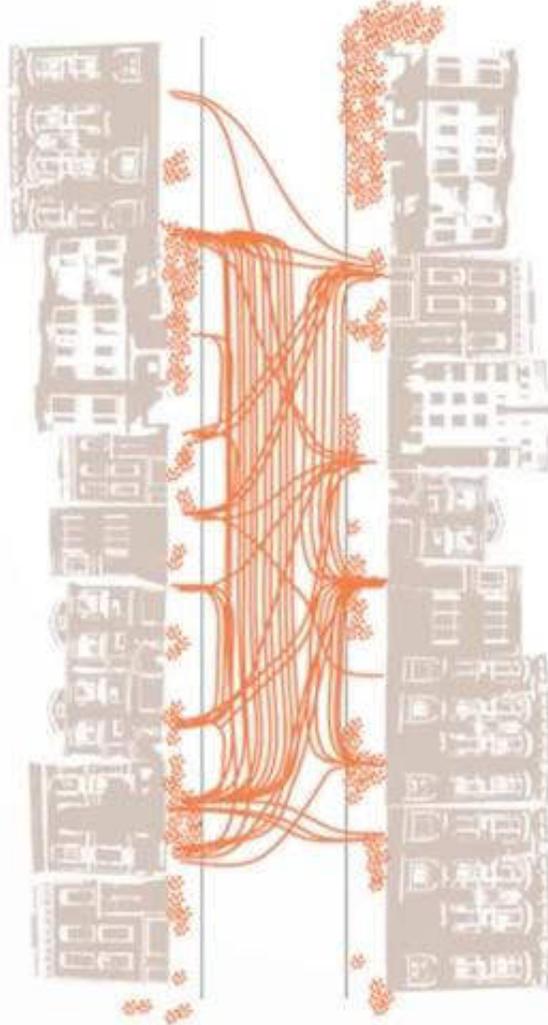


# Social Interactions on Three Streets - Neighboring and Visiting

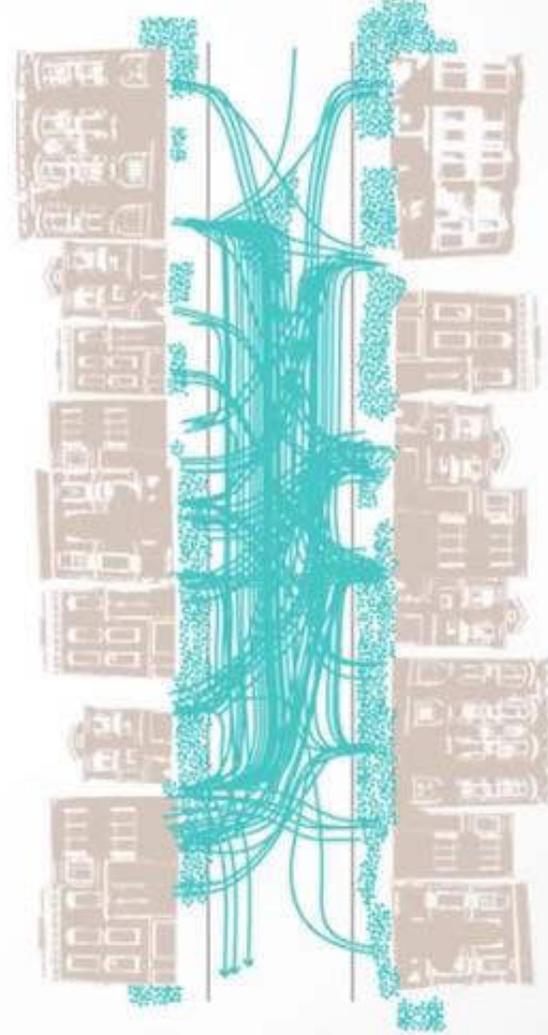
HEAVY TRAFFIC

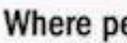


MODERATE TRAFFIC



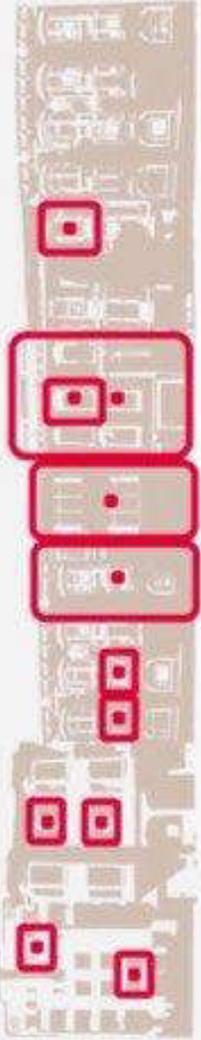
LIGHT TRAFFIC



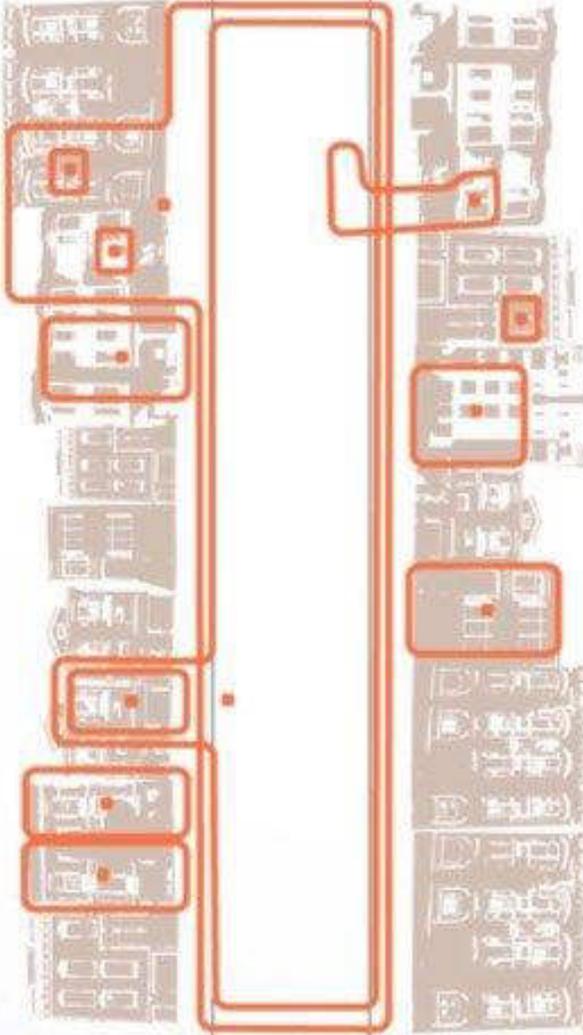
 Where people have friends  
 Where people gather

# Home Territory on Three Streets

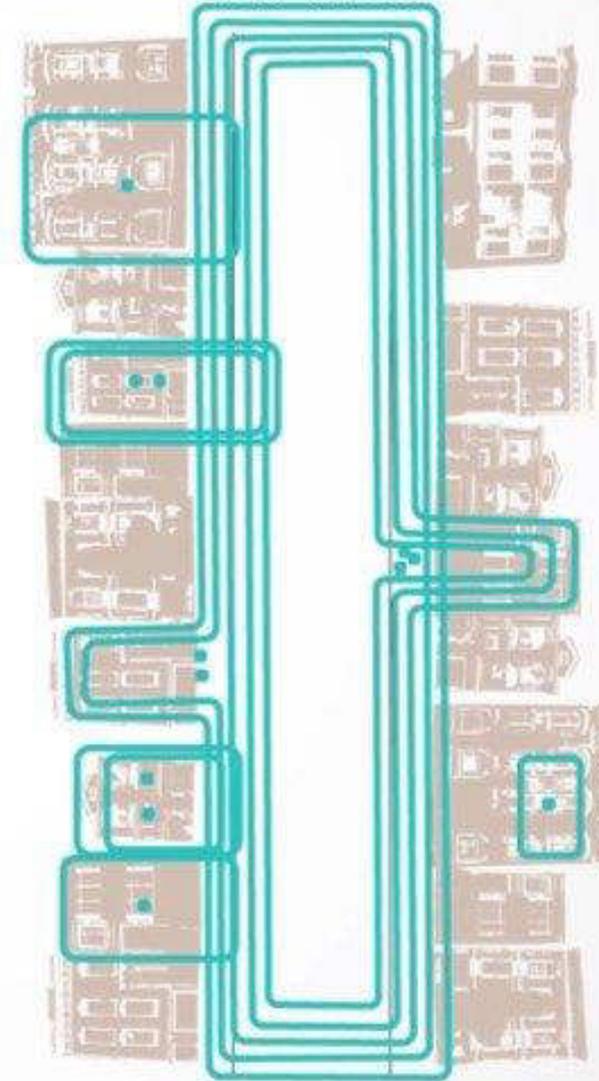
HEAVY TRAFFIC



MODERATE TRAFFIC



LIGHT TRAFFIC



  
  
  
Areas people  
indicated as their  
"home territory"







Seoul  
Cheonggyecheon  
motorway





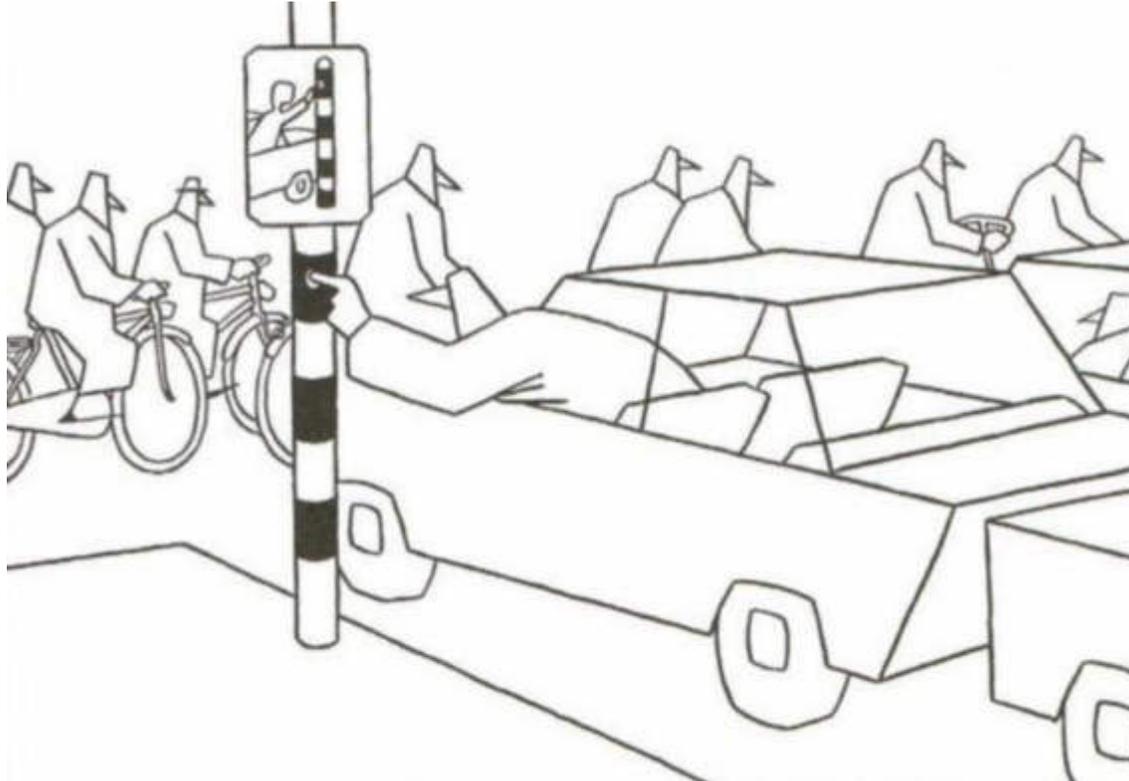




# Mobilität neu denken bedeutet...

- wie/wo können die Menschen ihre Grundbedürfnisse erfüllen?
- In der Nähe, in weiter Entfernung? -> Erreichbarkeit
- Strukturen bestimmen die Verkehrsmittelwahl
- Reparatur von autoaffinen Strukturen langsam und schwierig (Pfadabhängigkeit (!)), aber notwendig
- muss Mobilität immer billig und einfach sein?

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



Kontakt:

[harald.frey@tuwien.ac.at](mailto:harald.frey@tuwien.ac.at)