

Aufenthalt oder Mobilität?

Zentrale These: Die Mobilität (Verkehr) hat dem Aufenthalt zu viel Raum entzogen.

I. Ist die Frage, ob man den Straßen für einige Zeit den Verkehr entzieht, eine Frage der Mentalität der Gesellschaft?

- These1: Wohlstandsgesellschaften haben es nicht „nötig“, sich aus den eigenen goldenen Wänden heraus zu begeben.
⇒ Coocooning als eine Erscheinungsform von Gesellschaften, die aufgrund ihrer luxuriösen Wohnung, dieselbe nicht verlassen müssen. Der Zwang, für eine gewisse Zeit pro Tag, die Wohnung zu verlassen, ist nicht gegeben.
- These2: Nur der Zwang, die Wohnung zu verlassen, bewegt die Menschen in den öffentlichen Raum
⇒ Zunehmende Angst vor dem Unbekannten
⇒ Nur Crowding in der Wohnung führt zu Flucht nach draussen

Gegenthese: Plätze, wie der Gärtnerplatz werden v.a. im Sommer durchaus von Menschen besucht, die keinen „Zwang“ verspüren, ihre Wohnung zu verlieren.

⇒ Latte-Macchiato-Hype

Anpassung an mediterrane Lebensweisen ist chic geworden

Ver-spüren des Wunsches nach Begegnung und Kontakt

➔ Push-Pull-Modell des Hinaustreibens und Hineinlockens

II. Möglichkeiten, dem Verkehr den öffentlichen Raum zu entziehen:

- Straßenfeste
- Events
⇒ Schaffung eines Anreizes, an den Orten zu feiern, wo „normalerweise“ Aufenthalt unmöglich ist (Reiz der Einmaligkeit)
Gegenthese: Zu häufige Straßenfeste verwässern den Reiz des Ausnahmezustands
⇒ Zunehmende Festivalisierung von Straßenfesten führt dazu, dass der Reiz des Spontanen und Improvisierten verloren geht.
Gegenthese: Die Besucher erwarten immer größere, immer besser organisierte Feste
⇒ Ölkrise in den 70er Jahren, Autofreie Sonntage

➔ Strassenfeste und Festivals als Möglichkeit, dem Aufenthalt zumindest temporär mehr Raum zu geben

III. Möglichkeiten des Umgangs mit Aufenthalt und Mobilität

Trennung von Aufenthalt und Mobilität:

Schaffung von Fußgängerzonen: Aber Verlagerung des MIV auf angrenzende Bereiche ⇒ Verlagerung des Problems auf Kosten erhöhter Verkehrsbelastungen im Umfeld ⇒ Schaffung neuer Belastungsorte

Verbindung von Aufenthalt und Mobilität:

Bsp. aus der Schweiz: Stark reduzierte Fahrgeschwindigkeiten des MIV, um Nebeneinander von MIV und Fußgänger in der Innenstadt zu ermöglichen.

➔ Planerische Lösungen; Bauen von Öffentlichkeit

Zurück zur zentralen These:

Der Verkehr greift aggressiv nach mehr Raum, jedoch muss die Gesellschaft selbst die Notwendigkeit sehen und den Wunsch verspüren, dem Aufenthalt mehr Raum zu gewähren.