

Dresdner Mobilitätsstrategie / Betriebliches Mobilitätsmanagement

Fachtagung Betriebliches und kommunales Mobilitätsmanagement
Dortmund, 10.12.2008

Gerhard Ritscher

Landeshauptstadt
Dresden

Hauptabteilung
Mobilität

Dresden.
DIEZIGER

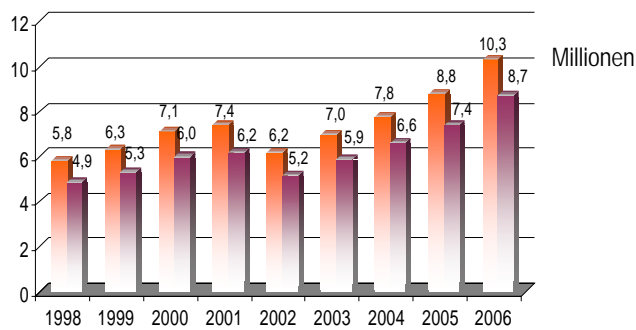


Dresden: Wirtschaft und Tourismus

stark vertretende Wirtschaftsbereiche:

- Mikroelektronik
- Biotechnologie
- Neue Werkstoffe / Nanotechnologie

Tourismus



— Touristen — Tagestourismus

Quelle: Amt für Wirtschaftsförderung

Landeshauptstadt
Dresden

Hauptabteilung
Mobilität

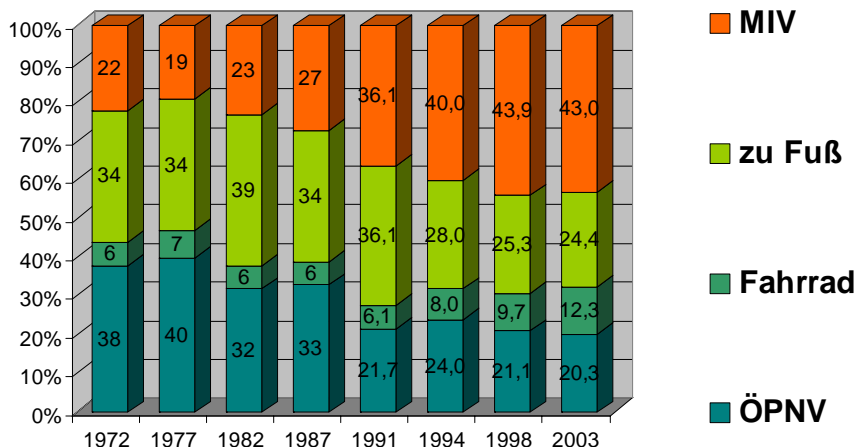


3

Mobilitätskennziffern

Verkehrsmittelnutzung in Dresden (alle Wege < 100 km)

Verkehrsmittelanteile nach Wegen (SrV-Zeitreihe 1972 - 2003)
(Tagesverkehr gesamt)



37 % der Dresdner Haushalte leben ohne Pkw!

Landeshauptstadt
Dresden

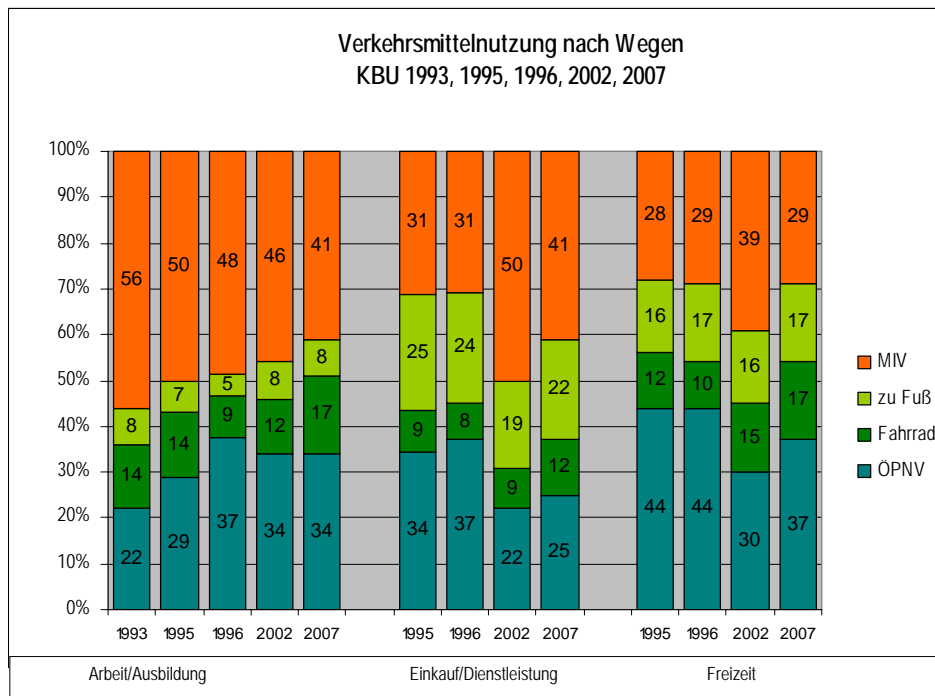
Hauptabteilung
Mobilität



4

Verkehrsmittelnutzung – aktuelle Daten

Kommunale Bürgerumfrage 2007



5

Landeshauptstadt
Dresden

Hauptabteilung
Mobilität



Dresdner Mobilitätsstrategie

Stadtentwicklung
und Verkehr

Verkehrs-
infrastruktur

Verkehrs-
management

Mobilitäts-
management

6

Landeshauptstadt
Dresden

Hauptabteilung
Mobilität



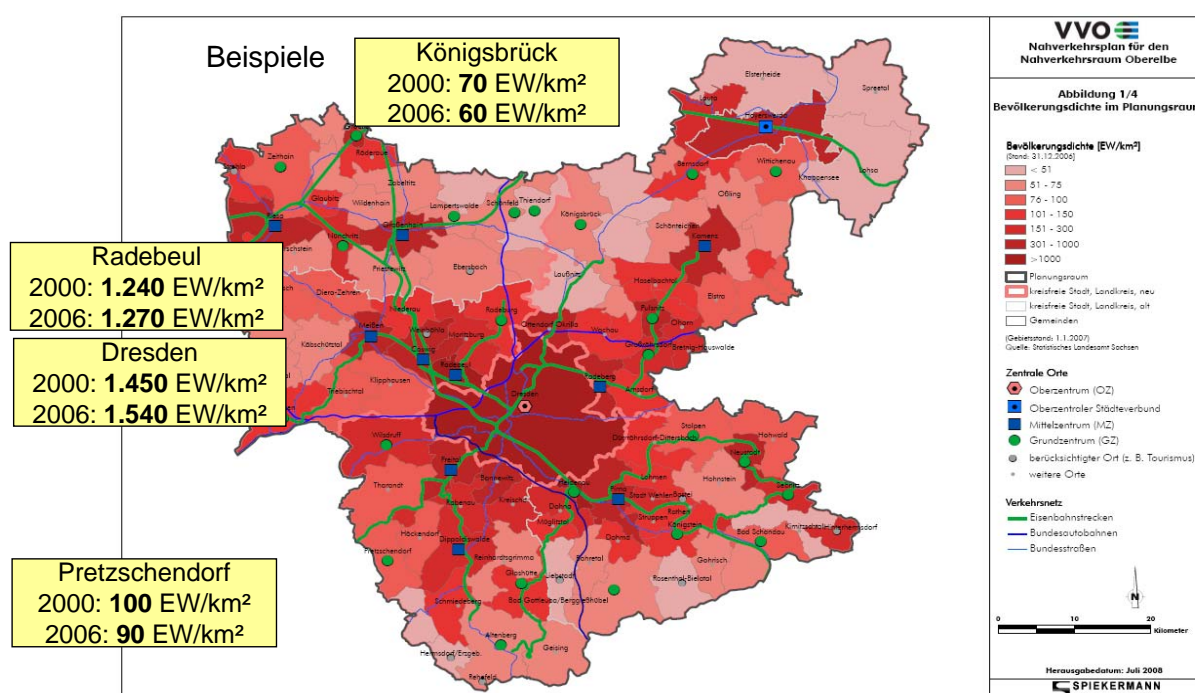
■ Ziele:

- Reduzierung von Infrastruktur- und Mobilitätskosten
- Wiederherstellung städtischer Lebensqualität
- Stadt der kurzen Wege

■ Maßnahmen:

- Standortentscheidungen im Kontext mit verkehrlichen Wirkungen
- Innenentwicklung vor Außenentwicklung
- Revitalisierung von Brachflächen
- Straßenraum für alle

■ Bevölkerungsdichte im Gebiet des VVO 2006 (Quelle: VVO, Fortschreibung Nahverkehrsplan 2010)

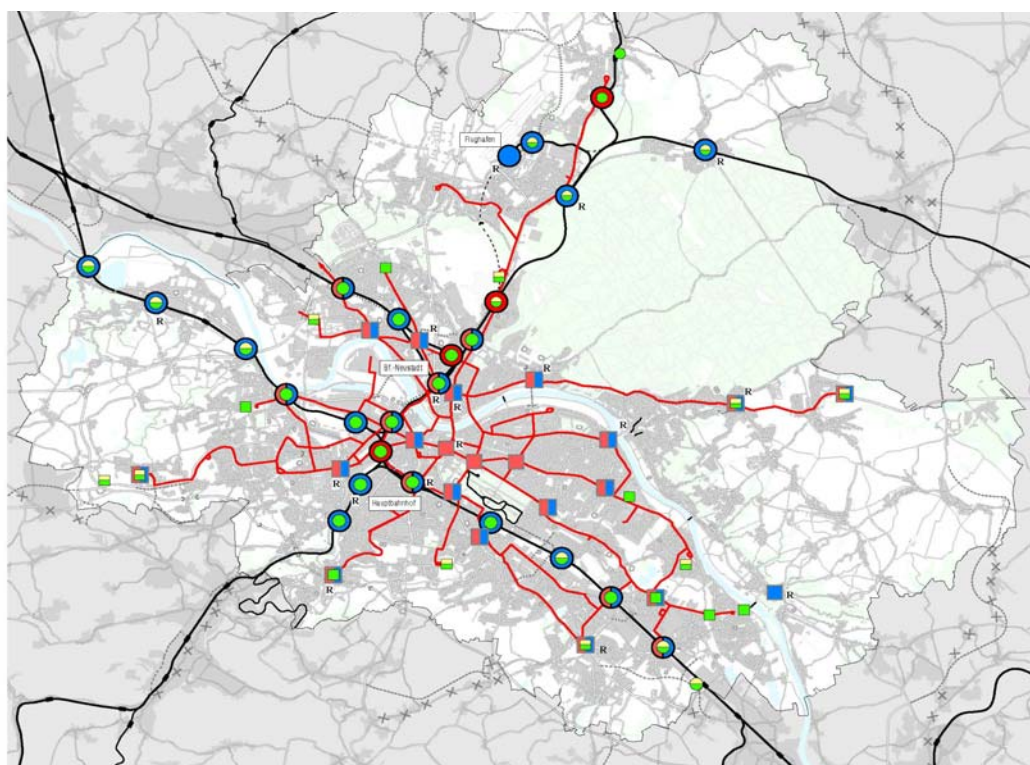


Ziele:

- Einschränkung des Straßenverkehrsinfrastruktur-Neubaus
- Entlastung der Wohngebiete von störenden Auswirkungen des Verkehrs
- Erreichbarkeit zentraler Bereiche des Wirtschaftsverkehrs optimieren
- Reduzierung der Infrastrukturkosten

Maßnahmen:

- Fokus auf Instandsetzung der vorhandenen Infrastrukturnetze
- Vernetzung der Verkehrsträger durch intermodale und multimodale Verknüpfungspunkte
- Kurz-, mittel- und langfristige Strategie zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur



Intermodale
Verknüpfungspunkte,
geplantes ÖPNV-Netz

■ Ziele:

- Effektive Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur
- Aktuelle Verkehrsinformationen des MIV und ÖPNV
- Verstärkung des MIV
- Bevorrechtigung des ÖPNV

■ Maßnahmen:

- Intelligente Verkehrssteuerung des fließenden und ruhenden Verkehrs
- Operative Verkehrsinformationen:
baustellenbedingte Behinderungen, Parkmöglichkeiten, Verkehrsmittelalternativen
- Verkehrsträgerübergreifende Informationen

■ Beispiele MIV:

- Dynamische Wegweiser
- Verkehrsinformationstafeln
- Live-Kameras



■ Beispiele ÖPNV:

- Multimediales Mobilitätsportal des VVO
- Unternehmensübergreifende Fahrgastinformation an Haltestellen (Echtzeit)
- Info-Terminals
- Aktueller Fahrplan aufs Handy
- Zukunft: VVO-Auskunft per Handynavigation

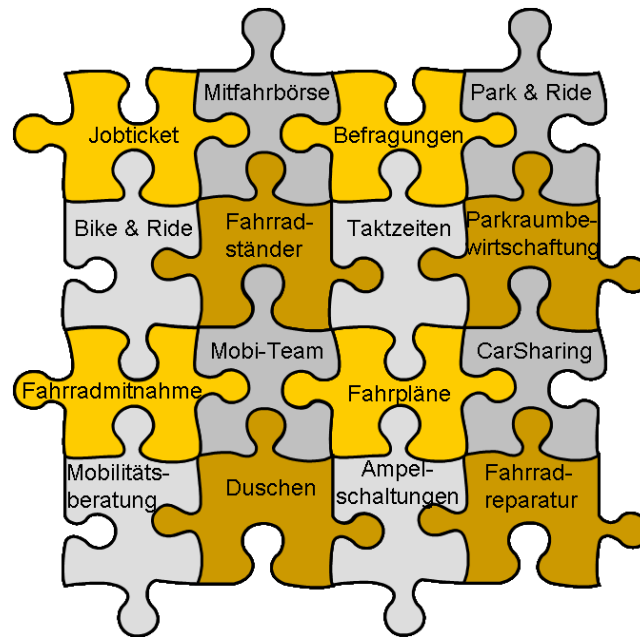


Abb. 1: Entwurf: Handy mit „VVO mobil“

■ Ziele:

- Mobilität gestalten, nicht Verkehr bewältigen
- Beteiligung der Verkehrserzeuger an der Problemlösung
- Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl zu gunsten des ÖPNV und Radverkehrs
- Kappung der Verkehrsspitzen
- Ressourcenschonung und Kostensenkung

■ Maßnahmen:



■ Wer macht mit?

- Dynamische Entwicklung des Standortes Klotzsche (Flughafen, Industrieansiedlungen) erzeugte perspektivischen Handlungsbedarf.
- Erfordernis einer Ausweitung der Mobilitätsberatung auf weitere Betriebe wurde schnell erkannt.
- Schaffung von Anreizen auf den ÖPNV umzusteigen: Dresdner Verkehrsbetriebe und Verkehrsverbund machen mit.
- IHK Dresden ist Kooperationspartner.
- ADFC ist mit im Boot bzw. auf dem Fahrrad.
- Berufsgenossenschaften und Krankenkassen erkennen Marketingfelder.

■ Beispiele:

- Gemeinsame Mobilitätserhebungen von Stadt und DVB AG als komplexe online-Erhebungen als Basis für maßgeschneiderte Mobilitätslösungen
- Mobilitätsmanager als Ansprechpartner / Mobi-Team bei Infineon/Qimonda
- Abstimmung der Fahrpläne auf die Schichtzeiten, Verlagerung von Bushaltestellen
- Optimierung Busnetz Nord
- Jobtickets
→ 16 Unternehmen mit etwa 6.000 Nutzer, Tendenz steigend



■ Beispiele:

- Neue, dezentrale Fahrrad-Abstellanlagen, Duschen für Fahrradfahrer, Trockenschränke für Radfahrerbekleidung
- Bike- und Ride-Anlagen an S-Bahnstationen seit 2004 505 Abstellanlagen in Dresden und 481 im Umland gebaut
- Nachrüstung von Bordabsenkungen für Fahrradfahrer
- Freigabe von Radwegen und Einbahnstraßen für Zweirichtungsverkehr



BMVBS-Projekt / Nationaler Radverkehrsplan
„Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung“

■ Beispiele:

- Fahrgemeinschaftsbörsen im betrieblichen Intranet / Car-Pooling
- CarSharing- und Fahrradnutzung für Dienstfahrten
- Optimierung LSA-Umlaufzeiten für Fußgänger und Kfz-Verkehr



CarSharing-Standort Hamburger Straße



■ Beispiele:

- Mobilitätsinformationen via Internet, Terminals, SMS, WAP, Fahrplanaushängen
- Mobilitätsberatung vor Ort mit der Kommune, DVB AG und VVO und weiteren Mobilitätspartnern wie ADFC, ADAC, Verkehrswacht etc.
- zielgruppenspezifische Informationen per Faltblatt

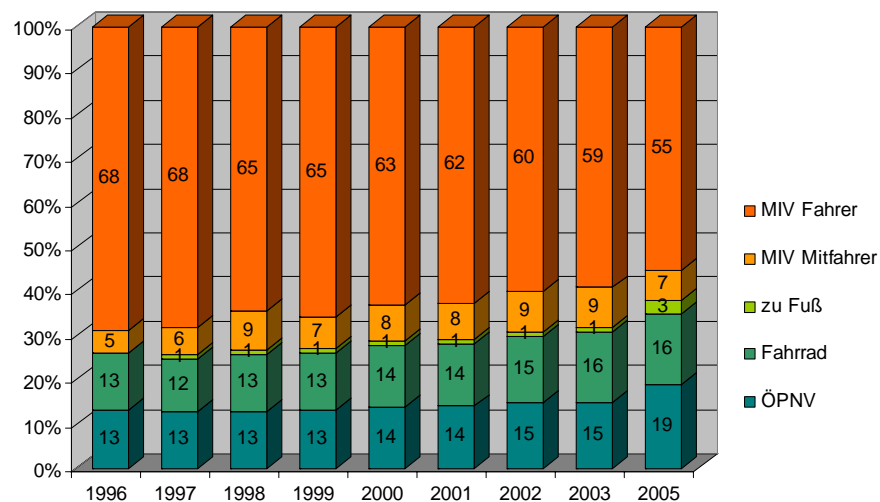


Das hat nur der Schillergarten – den weltweit ersten Elektro-Fahrplan im Biergarten. Foto: S. Füssel



■ Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg zur Arbeit

Modal Split der Infineon- und Qimonda-Beschäftigten im Zeitverlauf von 1996 bis 2005 in Prozent



■ Mobilitätskosten:

Mehr als jeden siebten Euro geben die Haushalte (Ost) für Mobilität aus

Im Monat 272 €
bzw. 15,2% der Konsumausgaben
(Haushalte West: 313 € bzw. 14,4%)



Daten für 2003, Quelle: Stat. Bundesamt

■ Umweltwirkungen

am Beispiel des Mobilitätsmanagements bei Infineon/Qimonda:

- Kfz-Anteil (Kfz-Fahrer) ging von 1996 bis 2005 von 68 % auf 55 % zurück;
12 Mio Pkw-Kilometer wurden pro Jahr eingespart
- **Wegekosten** für Beschäftigte wurden **um 325 EUR/Person/Jahr gesenkt**
- **vermiedene CO₂-Emissionen: 400 kg/Person/Jahr**,
bei 6.200 Mitarbeitern sind dies 2.500 Tonnen/Jahr!
- CO₂-Zertifikate

■ Handlungsbedarf:

- Fehlendes allgemeines Bewusstsein über die Möglichkeiten des MM bedingt
Information, Beratung, Wissenstransfer
- Herstellung der **Transparenz über Mobilitätskosten**
Kosten-Nutzen von MM für Unternehmen, Beschäftigte und Kommunen darstellen
- **MM in der Stadtentwicklung** durch Schaffung nachhaltiger Verkehrsinfrastruktur bei
Siedlungsentwicklung und Standortentscheidungen
- **MM im Bauordnungsrecht** durch die Verpflichtung für größere Unternehmen
Mobilitätspläne aufzustellen und dafür die Stellplatzverpflichtung abzuschaffen
- **Einführung einer kommunalen Mobilitätsabgabe:**
direkte Beteiligung der Verkehrserzeuger nach dem Verursacherprinzip an den
kommunalen Mobilitätskosten (Infrastruktur und Betrieb),
Wegfall der Verpflichtung zum Bau von Stellplätzen

Mobilität für alle ...

... wir managen das.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Vortrag abrufbar unter www.dresden.de/Mobilitaet

Mobilitaet@dresden.de

25

0351 / 488 32 71

Landeshauptstadt
Dresden

Hauptabteilung
Mobilität

Dresden
Dietrich

