

# Von der Infrastrukturplanung zur Mobilitätsstrategie

September 2007

Landeshauptstadt  
Dresden

Hauptabteilung  
Mobilität



Dresden.  
Dresdner

# Entwicklungen in den 90er Jahren

- Verkehrspolitik in den 90er Jahren war vorrangig Infrastrukturpolitik
- Wie in der Stadtentwicklungspolitik allgemein ging auch die Verkehrspolitik von erheblichen Wachstumsannahmen aus
- Gegen Ende der 90er Jahre zeigten sich alle Wachstumsprognosen als überhöht
- Trotz umfangreicher Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr war das Wachstum vom Autoverkehr getragen
- Folge des Autoverkehrs waren Belastungen des städtischen Lebensraumes und der Umwelt

# Verkehrspolitische Handlungsansätze 90er Jahre

## ➤ Herausforderungen 1990

- Integration des Ballungsraumes Dresden in das europäische Verkehrsnetz
- neue Mobilität, die sich aus dem vereinigten Deutschland und des europäischen Binnenmarktes ergab
- sprunghafte Verkehrswachstum, das sich einseitig im Straßenverkehr ergab

## ➤ Verkehrskonzept 1994

- breite öffentliche Diskussion über ein verkehrspolitisches Leitbild
- Entwicklung eines ökologisch verträglichen Stadtverkehrs als Prämissen der Verkehrspolitik
- Erhalt der Stadt als qualitativ hochwertiger Lebensraum hat Priorität  
vor den Belangen des motorisierten Individualverkehrs
- Inhalte des Verkehrskonzeptes
  - Rahmenbedingungen der städtischen Entwicklung
  - Grobanalyse des Zustandes des Verkehrssystems
  - Ziele und Prioritäten der Verkehrspolitik
  - Leitsätze für die Entwicklung des Dresdner Verkehrssystems
  - Rahmenprogramme für einzelne Verkehrsarten

# Neue Herausforderungen

- Die Zukunft des Verkehrs ist abhängig von verkehrsforeignen Entwicklungen:  
kaum vorhersagbar sind wirtschaftliche Entwicklungen, Preise für endliche Rohstoffe (Öl).
- Die Lebensqualität in unseren Städten zeigt sich auch in ihren Mobilitäts-möglichkeiten.  
Negative Folgen des Autoverkehrs: Luftverschmutzung, Lärmbelastung,  
Unfallgefährdung haben kritische Werte überschritten.
- Durch den demografischen Wandel der westeuropäischen Länder werden wir  
weniger Leute, werden älter und bunter (individueller)!
- Der hohe Bedarf an Erhaltungsinvestitionen wird zu einer Änderung der  
derzeitigen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung führen.



# Dresdner Mobilitätsstrategie

Stadtentwicklung  
und Verkehr

Verkehrs-  
infrastruktur

Verkehrs-  
management

Mobilitäts-  
management

### ■ Ziele:

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

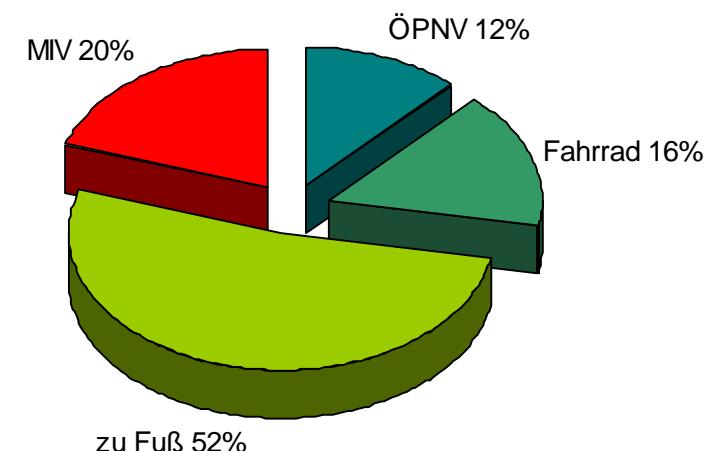
### ■ Maßnahmen:

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

### ■ Förderung der Nahmobilität „Stadt der kurzen Wege“

- Verstärkte Ausprägung von Ortsteilzentren mit hohem städtischen Wohn- und Freizeitwert, kinder-, senioren- und familienfreundlicher Atmosphäre, guter Erreichbarkeit, hoher Verkehrssicherheit
- Investition in städtische Lebensqualität – ressourcenschonend und haushaltentlastend
- gegenwärtig sind 46 % aller Wege in Dresden nicht länger als 3 km

**Modal split für Wege bis 3 km (SrV 2003)**



### ■ Straßenraumsanierung



Königstraße  
Foto: Stadtplanungsamt

## ■ 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 Infrastruktornetze
- Vernetzung der Verkehrsträger durch intermodale und multimodale Verknüpfungspunkte
- Kurz-, mittel- und langfristige Strategie zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur

## ■ kurzfristige Strategie

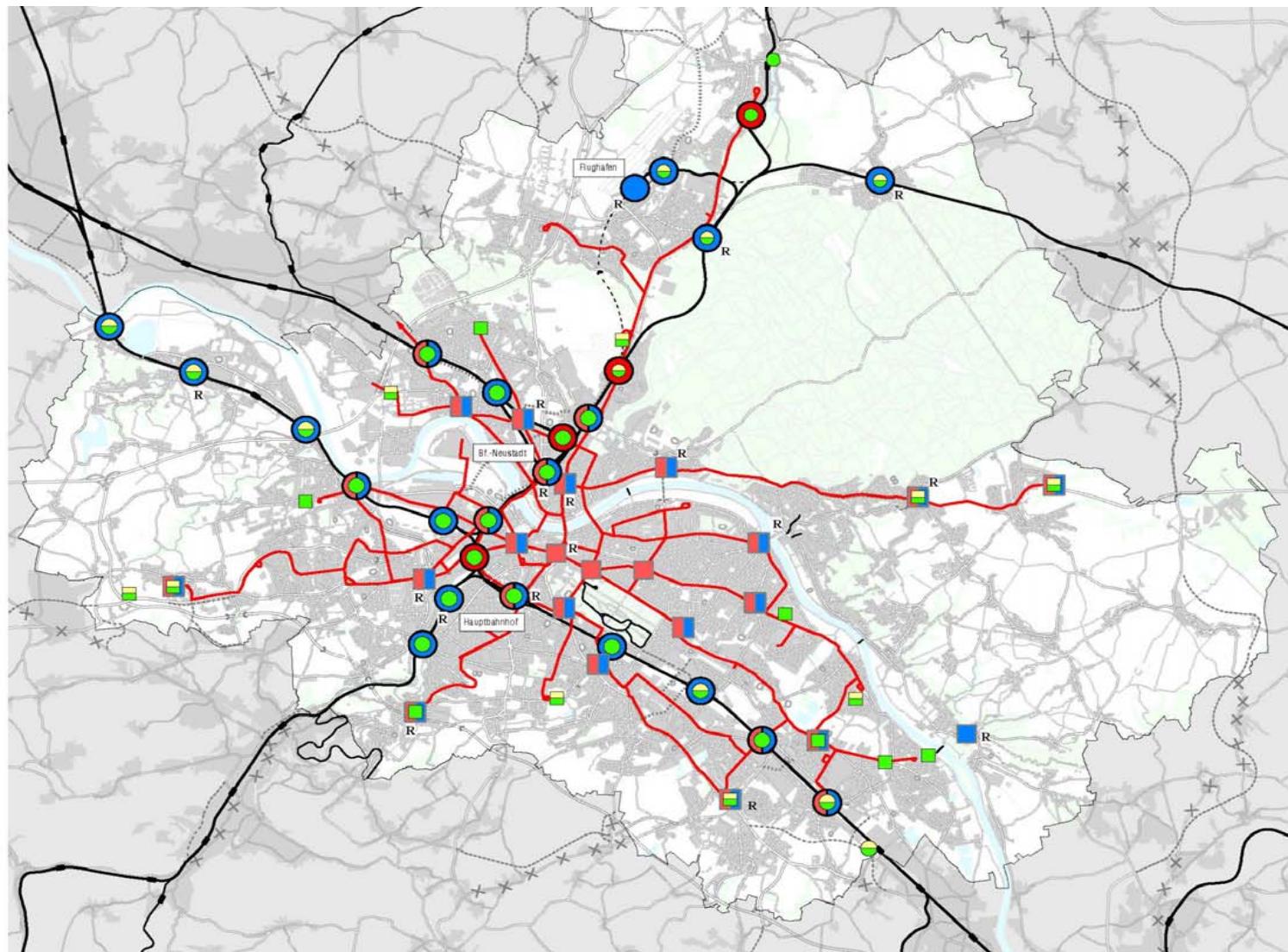
- Problemabbau und Engpassbeseitigung ÖNV, MIV, NMV
- Anti-Stau-Programm

## ■ mittelfristige Strategie

- Aufbau eines funktionsfähigen und nachhaltigen Verkehrssystems
- Schwerpunkt ist die Erhaltung und Erneuerung der vorhandenen Infrastruktur
- Projekte zur Verbesserung der städtebaulichen Qualität
- Projekte zur Attraktivität des ÖPNV, zu Verkehrssicherheit, Lärmschutz und Schadstoffminderung

## ■ langfristige Strategie

- Anpassung an den Strukturwandel und sich verändernde Leitbilder
- Schaffung von Standortvorteilen im internationalen Wettbewerb



Intermodale Verknüpfungspunkte

geplantes ÖPNV-Netz

### Wichtige Verknüpfungspunkte

Verknüpfungspunkte an Eisenbahnstationen

Verknüpfungspunkte im sonstigen ÖPNV-Netz

- Verknüpfungen mit bzw. innerhalb Straßenbahnnetz
- Verknüpfung mit bzw. zwischen Straßenbahn- und Busnetz
- Verknüpfung mit bzw. innerhalb Busnetz
- P + R-Anlage (Realisierung bis 2015)
- kombinierte B + R / P + R-Anlage (Realisierung bis 2015)
- B + R-Anlage (Realisierung bis 2015)

— Straßenbahn (geplantes Netz 2015)

— Bergbahn, Fähre

— Eisenbahn mit Station

- - Eisenbahn Netzergänzung, Option

R Bus-Regionalverkehr

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



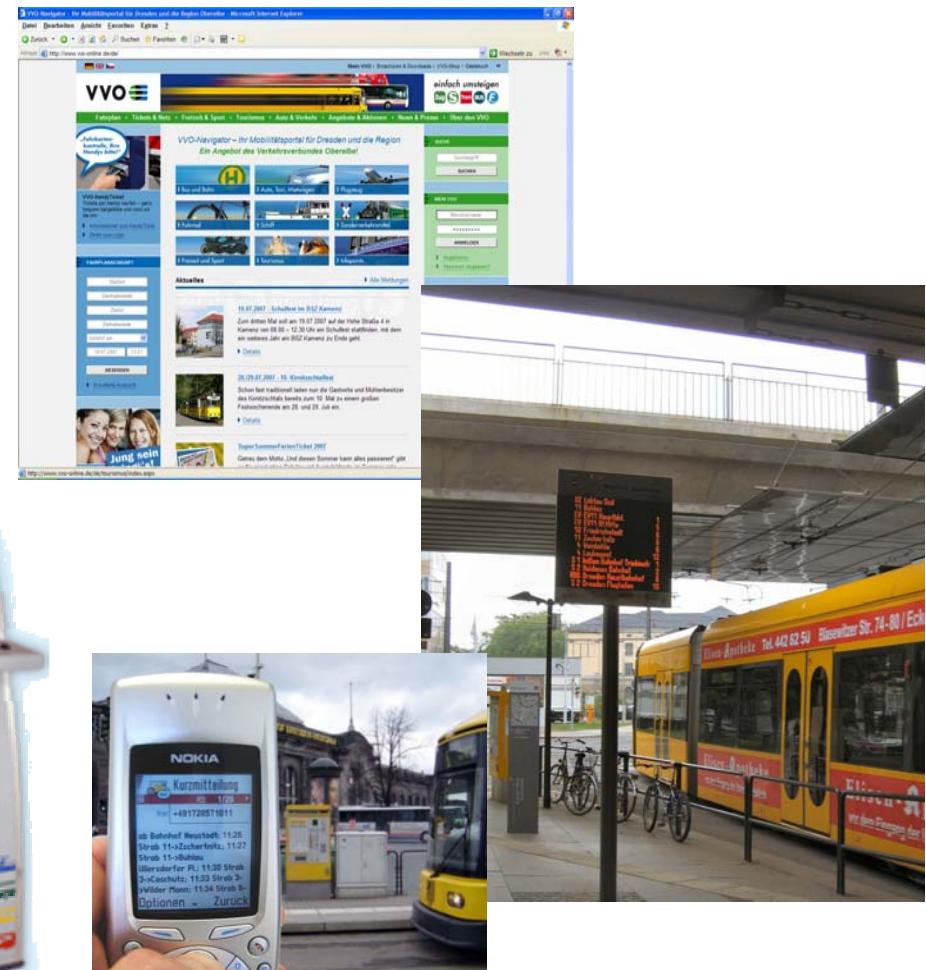
## ■ Beispiele:

- Dynamische Wegweiser
- Verkehrsinformationstafeln
- Live-Kameras



### Beispiele:

- Multimediales Mobilitätsportal des VVO
- Unternehmensübergreifende Fahrgastinformation an Haltestellen (Echtzeit)
- Info-Terminals
- Aktueller Fahrplan aufs Handy



## ■ 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
- 
- Förderung durch Forschungsprojekte
    - intermobil Region Dresden, BMBF
    - ExWoSt, BMVBW und BBR
    - UrBike, INTERREG IIIC
    - Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung, BMVBS im Rahmen des NRVP

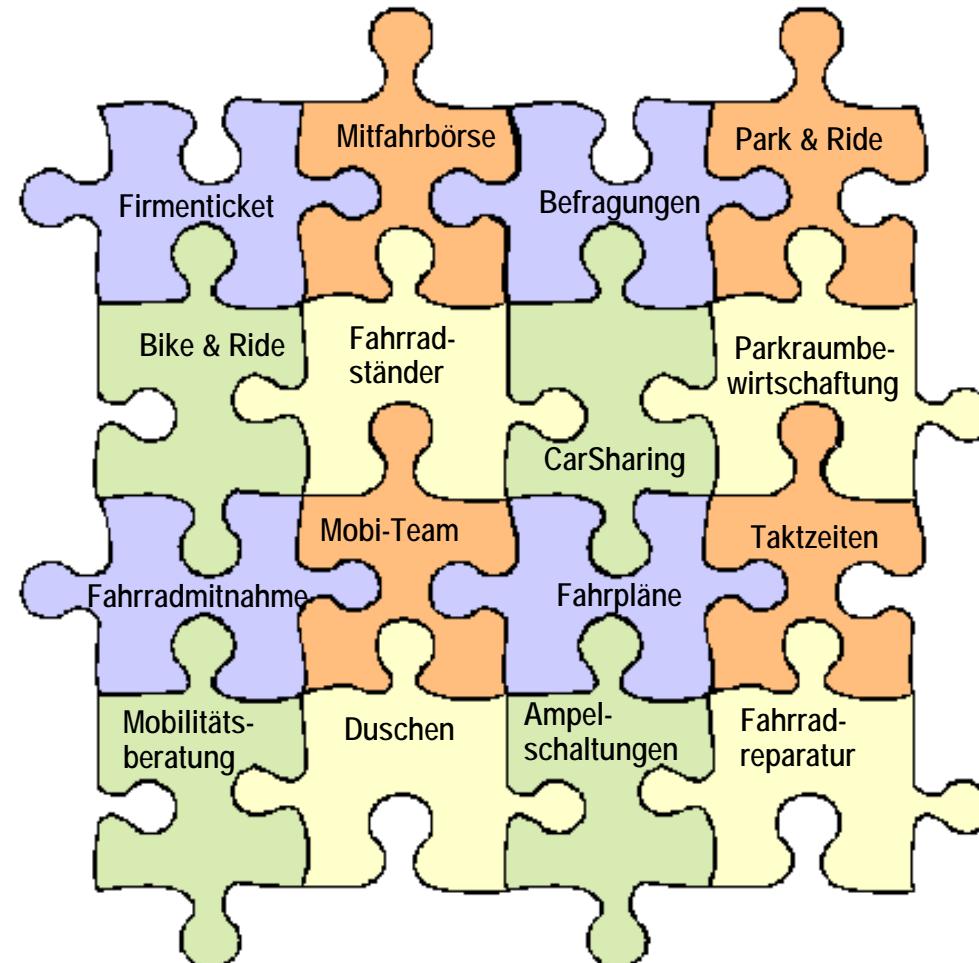
## ■ Der Einstieg:

- Verkehrskonzept 1994: große Verkehrserzeuger sollen sich planerisch und kooperativ an der Lösung von Verkehrsproblemen innovativ beteiligen.
  - Projekt „Mobilitätsberatung für Unternehmen“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrates Dr. Peschke & Partner, Bad Homburg, 1996
    - Erhöhung der Verkehrssicherheit auf dem Arbeitsweg durch Reduzierung der MIV-Nutzung;
    - Verhaltensbeeinflussung der Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten zugunsten des ÖPNV;
    - Ansprache von SIMEC/Infineon als Projektpartner
- „Never stop thinking“ – Herstellen innovativer Produkte und innovative Problemlösungen in der Verkehrsplanung

## ■ 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.

## ■ Maßnahmen:



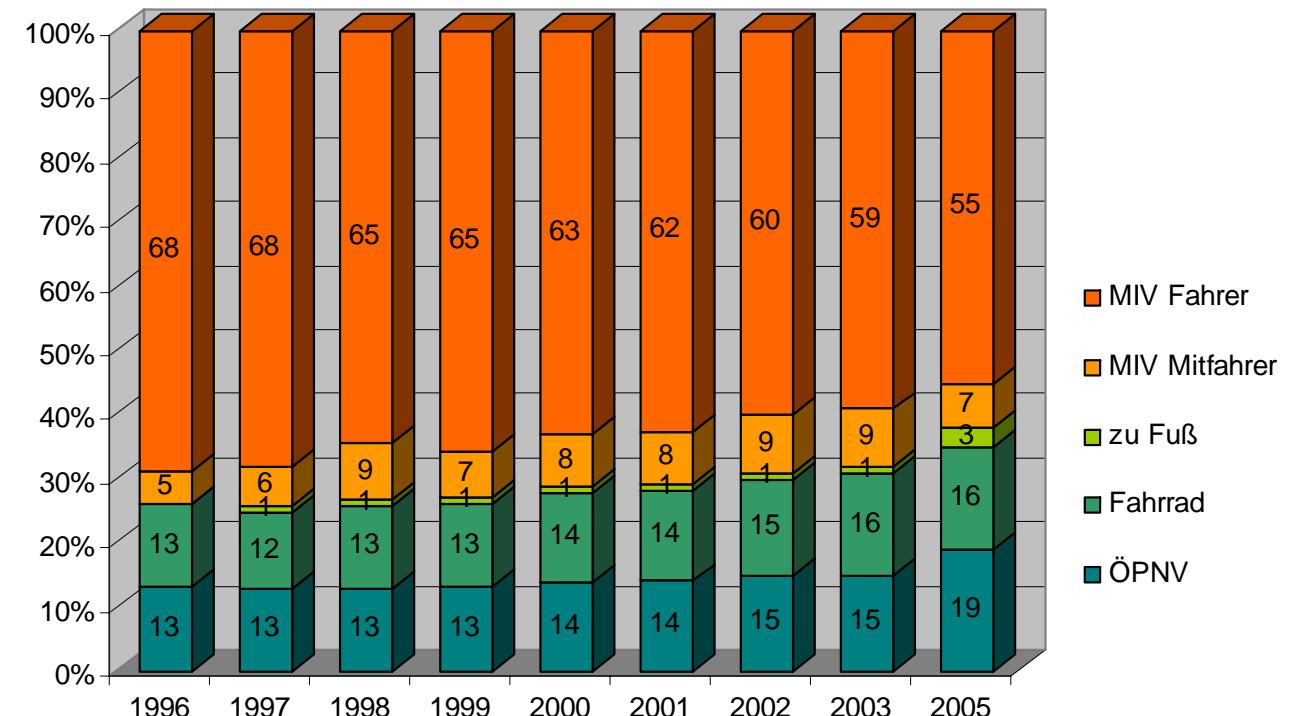
## ■ Beispiele:

- Gemeinsame Mobilitätserhebungen von Stadt und DVB AG als komplexe online-Erhebungen
- Firmentickets, Abstimmung der Fahrpläne auf die Schichtzeiten, Verlagerung von Bushaltestellen
- Neue, häufig dezentrale Fahrrad-Abstellanlagen, Duschen für Fahrradfahrer, Trockenschränke für Radfahrerbekleidung
- Fahrgemeinschaftsbörsen im betrieblichen Intranet / Car-Pooling
- Mobilitätsteam bei Infineon/Qimonda



## ■ 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%)



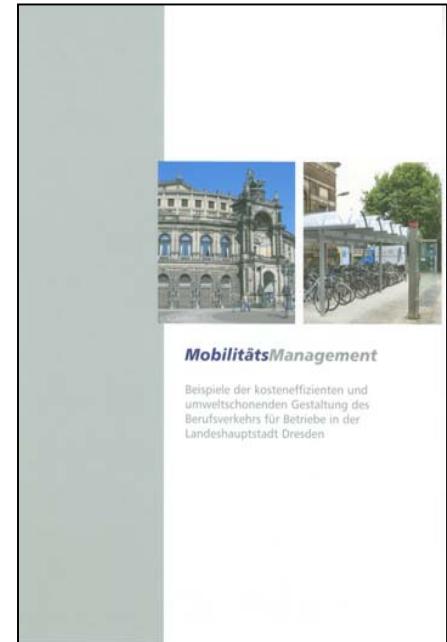
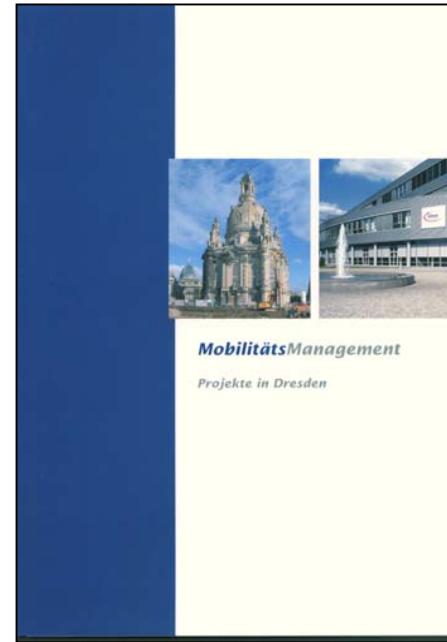
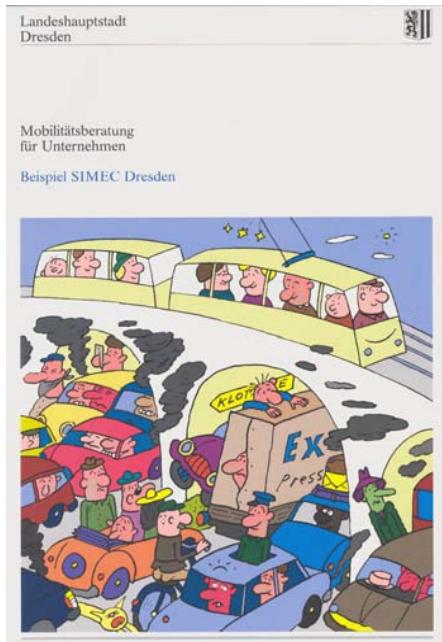
Daten für 2003, Quelle: Stat. Bundesamt

## ■ 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen: 400 kg/Person/Jahr,**  
bei 6.200 Mitarbeitern sind dies 2.500 Tonnen/Jahr!

## ■ Publikationen



1996

2003

2005

2006

Mobilität für alle ...  
... wir managen das.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

[Mobilitaet@dresden.de](mailto:Mobilitaet@dresden.de)

25

0351 / 488 32 71

Landeshauptstadt  
Dresden

Hauptabteilung  
Mobilität

