

Von der Infrastrukturplanung zur Mobilitätsstrategie

September 2007

Landeshauptstadt
Dresden

Hauptabteilung
Mobilität



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
- sprunghaftes Verkehrswachstum, das sich einseitig im Straßenverkehr ergab

➤ Verkehrskonzept 1994

- breite öffentliche Diskussion über ein verkehrspolitisches Leitbild
- Entwicklung eines ökologisch verträglichen Stadtverkehrs als Prämisse 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 verkehrsfremden Entwicklungen: kaum vorhersagbar sind wirtschaftliche Entwicklungen, Preise für endliche Rohstoffe (Öl).
- Die Lebensqualität in unseren Städten zeigt sich auch in ihren Mobilitätsmöglichkeiten.
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

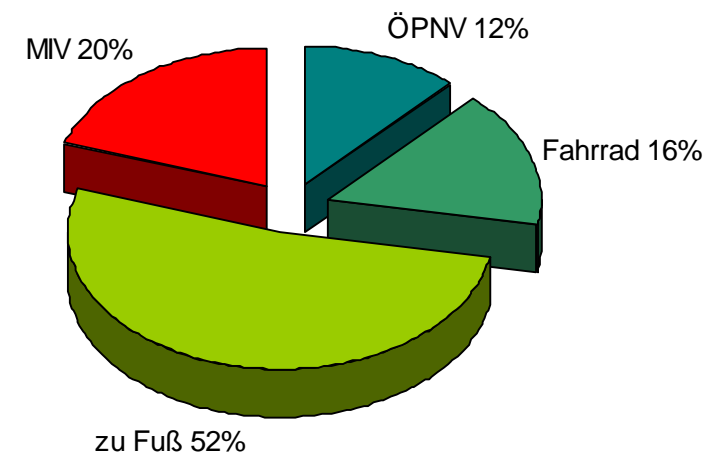
■ Maßnahmen:

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

■ kurzfristige Strategie

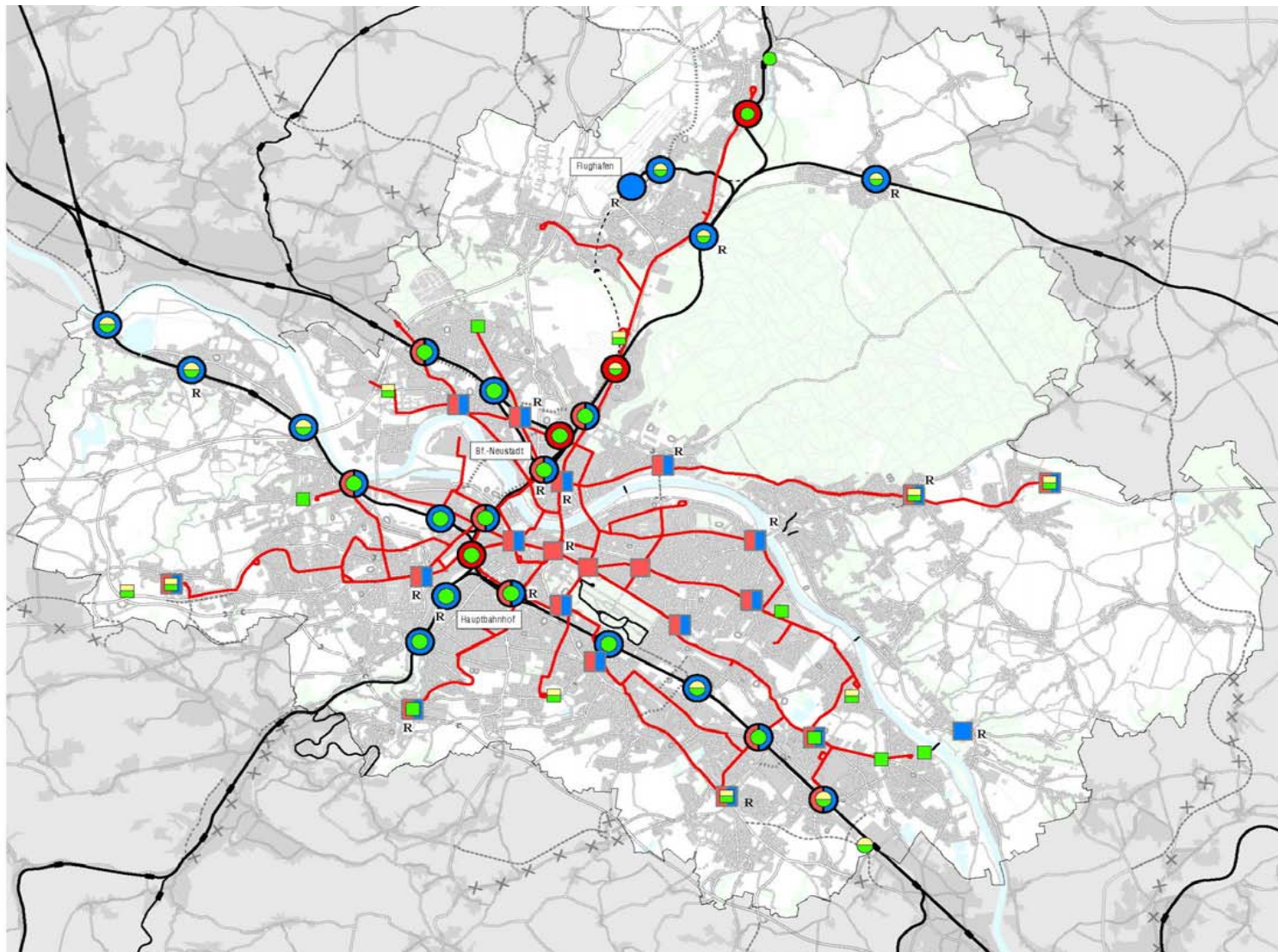
- Problemabbau und Engpassbeseitigung ÖNV, MIV, NMV
- Anti-Stau-Programm

■ 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
- Bus-Regionalverkehr

Intermodale
Verknüpfungspunkte,
geplantes ÖPNV-Netz

■ Ziele:

- Effektive Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur
- Aktuelle Verkehrsinformationen des MIV und ÖPNV
- Verstetigung 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, BMVBS und BBR
- UrBike, INTERREG IIIC
- Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung, BMVBS im Rahmen des NRVP

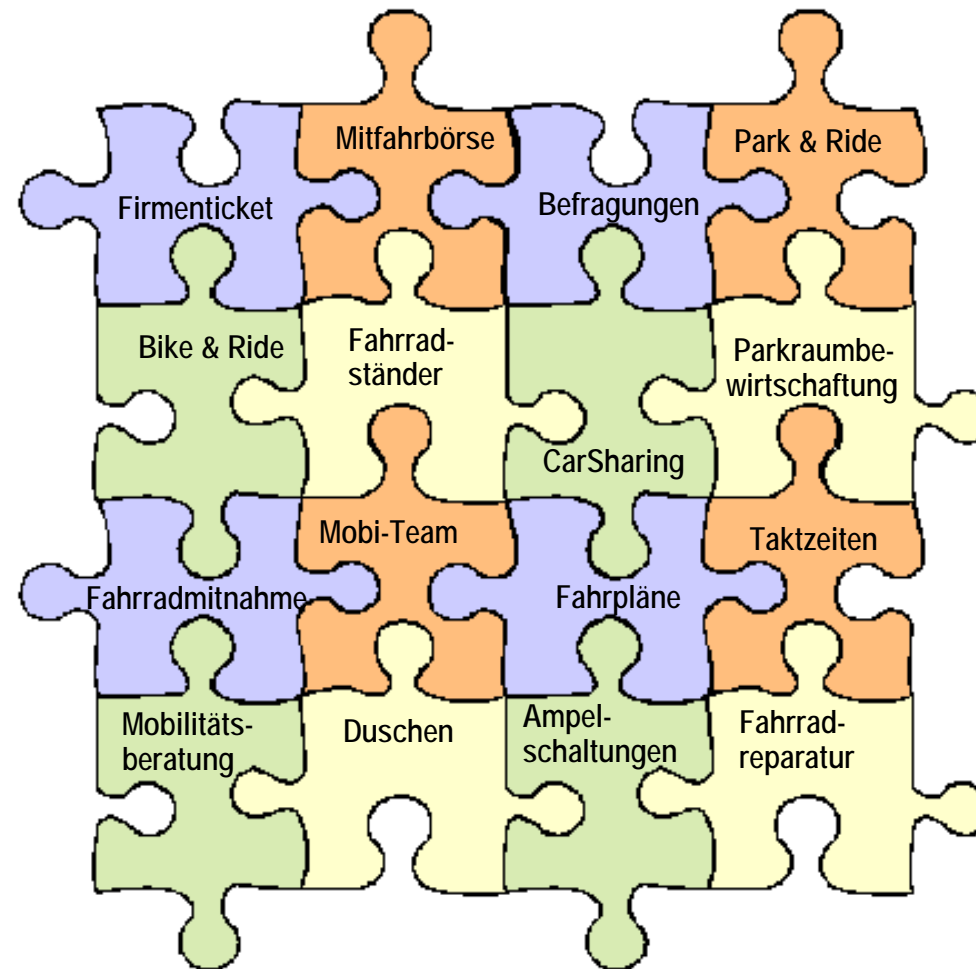
■ Der Einstieg:

- 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:



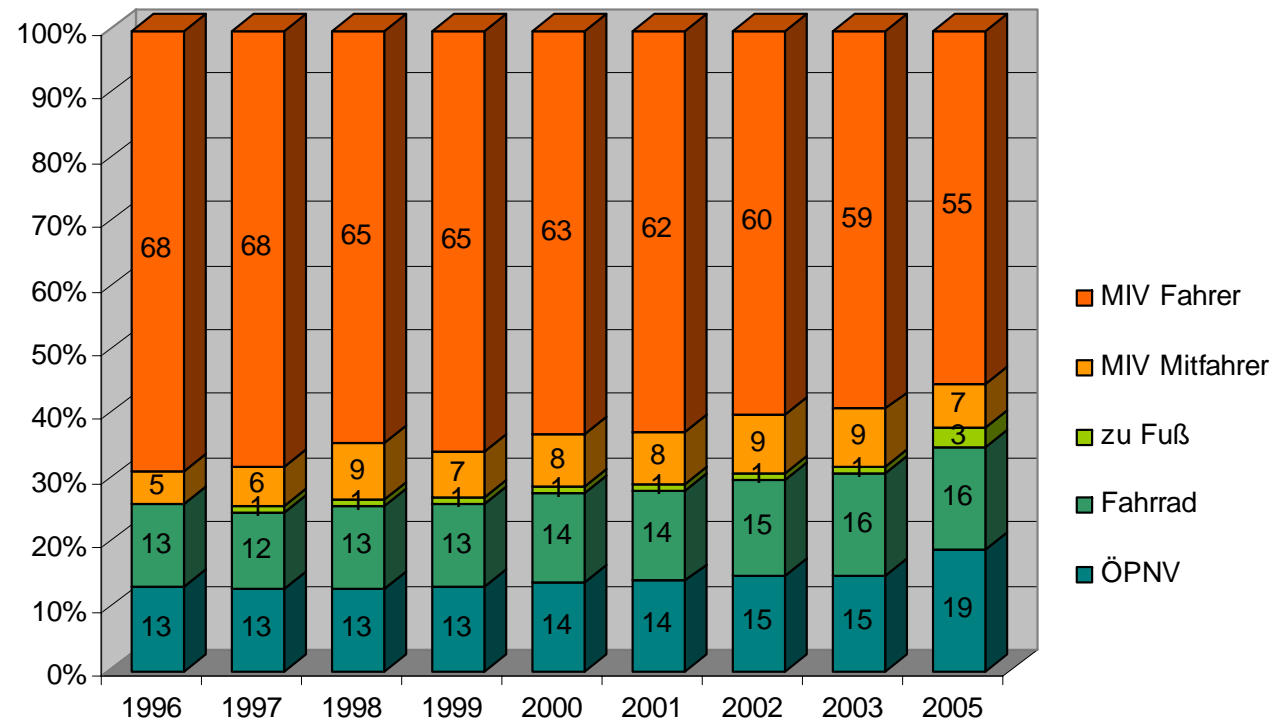
■ Beispiele:

- 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%)



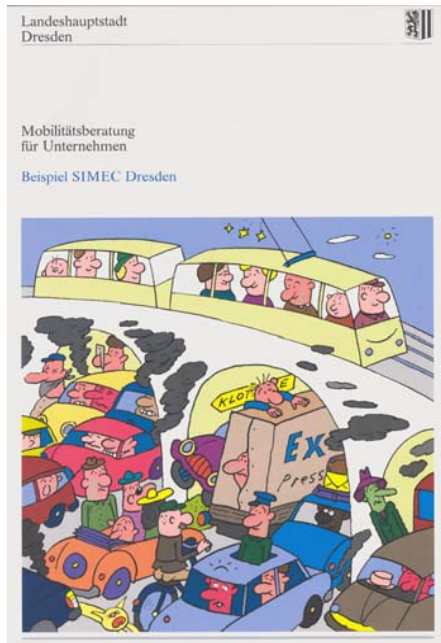
Daten für 2003, Quelle: Stat. Bundesamt

■ 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 CO₂-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!