

Von der Infrastrukturplanung zur Mobilitätsstrategie

Gerhard Ritscher

Landeshauptstadt
Dresden

Geschäftsbereich
Stadtentwicklung



Gliederung

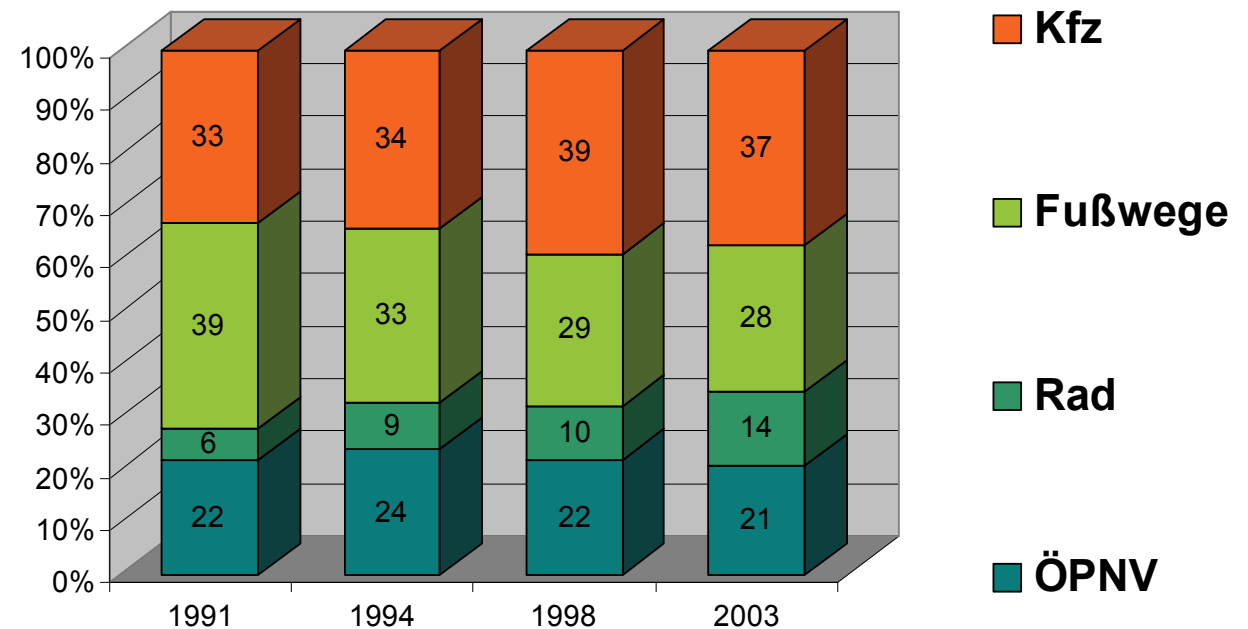
1. Neue Herausforderungen
2. Dresdner Mobilitätsstrategie
3. Schwerpunkt Mobilitätsmanagement

1. 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.

■ Verkehrsmittelnutzung in Dresden

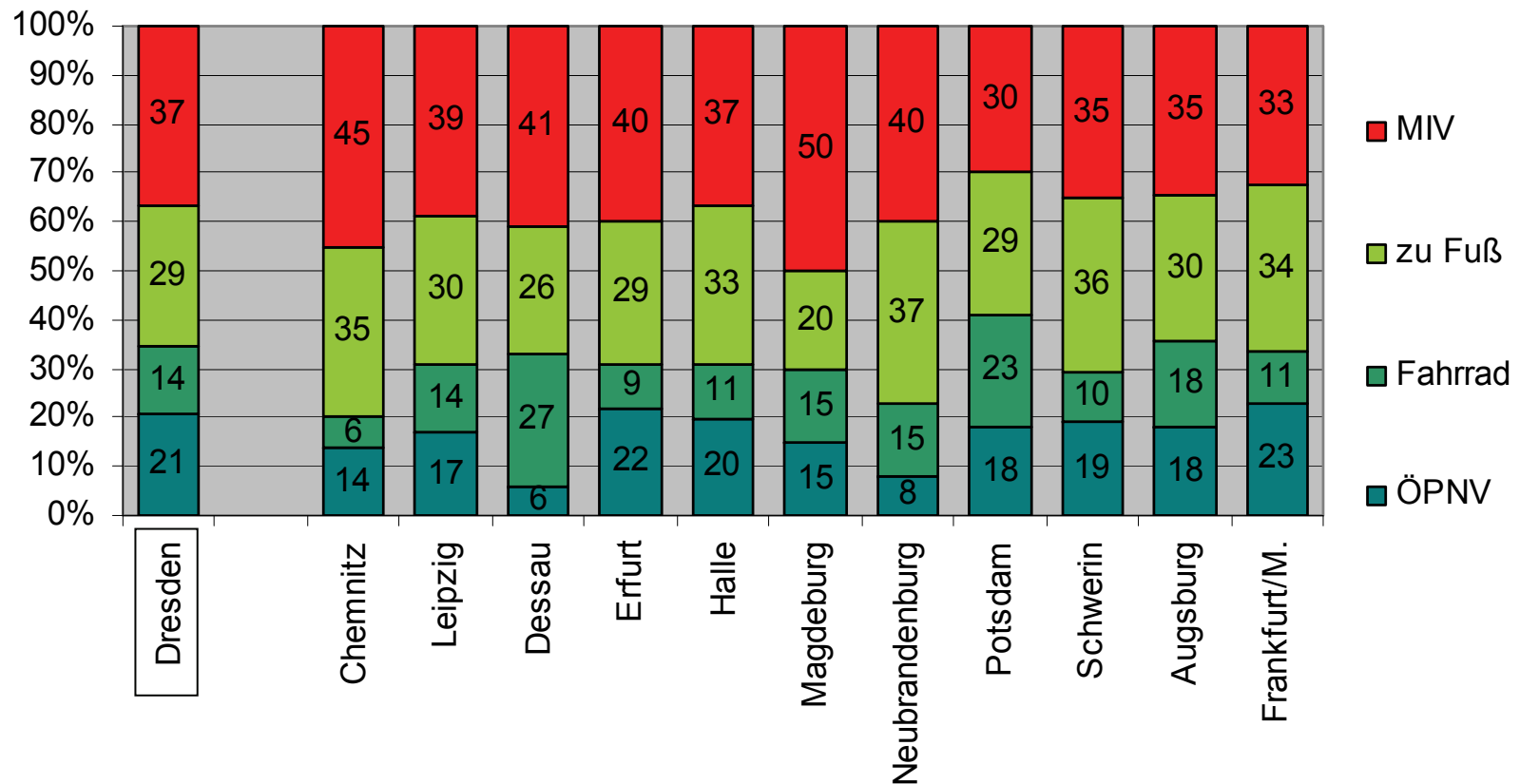
Verkehrsmittelanteile im Binnenverkehr nach Wegen
(SrV-Zeitreihe 1991 - 2003)



■ 37 % der Dresdner Haushalte leben ohne Pkw!

Verkehrsmittelnutzung – Dresden im Städtevergleich

SrV 2003, Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr



Landeshauptstadt
Dresden

Geschäftsbereich
Stadtentwicklung



2. 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

■ 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

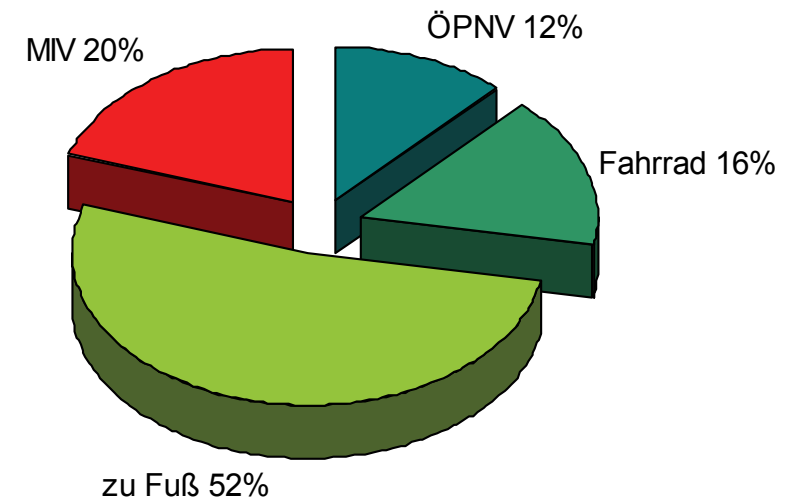
■ Maßnahmen:

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

■ Förderung der Nahmobilität als Leitmotiv „Stadt der kurzen Wege“

- Verstärkte Ausprägung von Ortsteilzentren mit hohem städtischen Wohn- und Freizeitwert, kinder-, senioren- und familienfreundlicher Atmosphäre
- gegenwärtig sind 46 % aller Wege in Dresden nicht länger als 3 km.

Modal split für Wege bis 3 km (SrV 2003)



■ Verkehrssicherheit als dauerhafte Aufgabe

Verkehrssicherheitskonzept

im Verlauf der nächsten 3 Jahre sollen:

- die Anzahl der jährlich verunglückten Personen um 500 gesenkt werden
- die Anzahl der getöteten Personen auf die Hälfte vermindert werden



■ **kurzfristige Strategie**

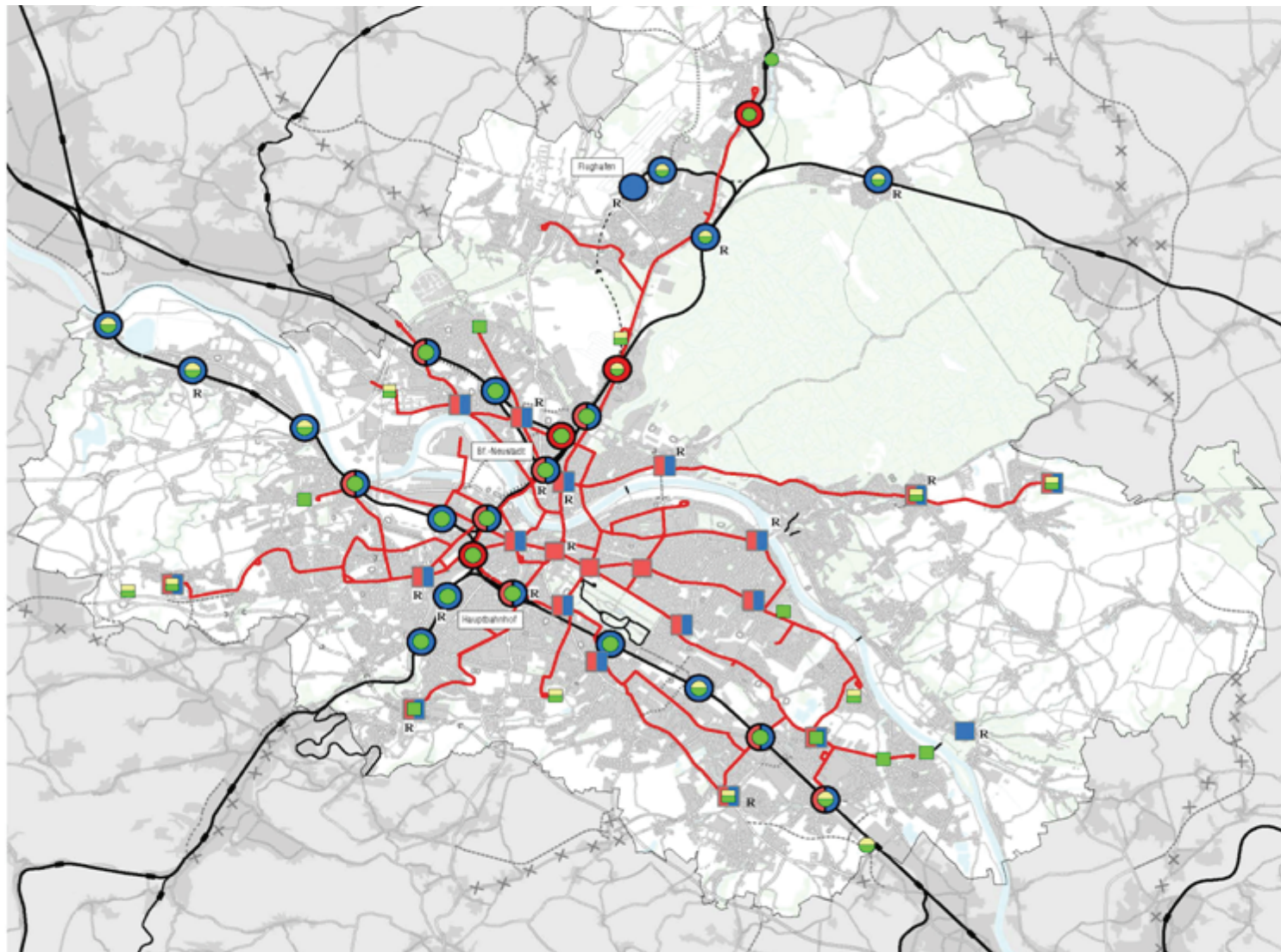
- Problemabbau und Engpassbeseitigung ÖNV, MIV, NMV
- Anti-Stau-Programm

■ **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

Verknüpfungspunkt 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, Fährseil
- Eisenbahn mit Station
- Eisenbahn Netzerweiterung, 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:

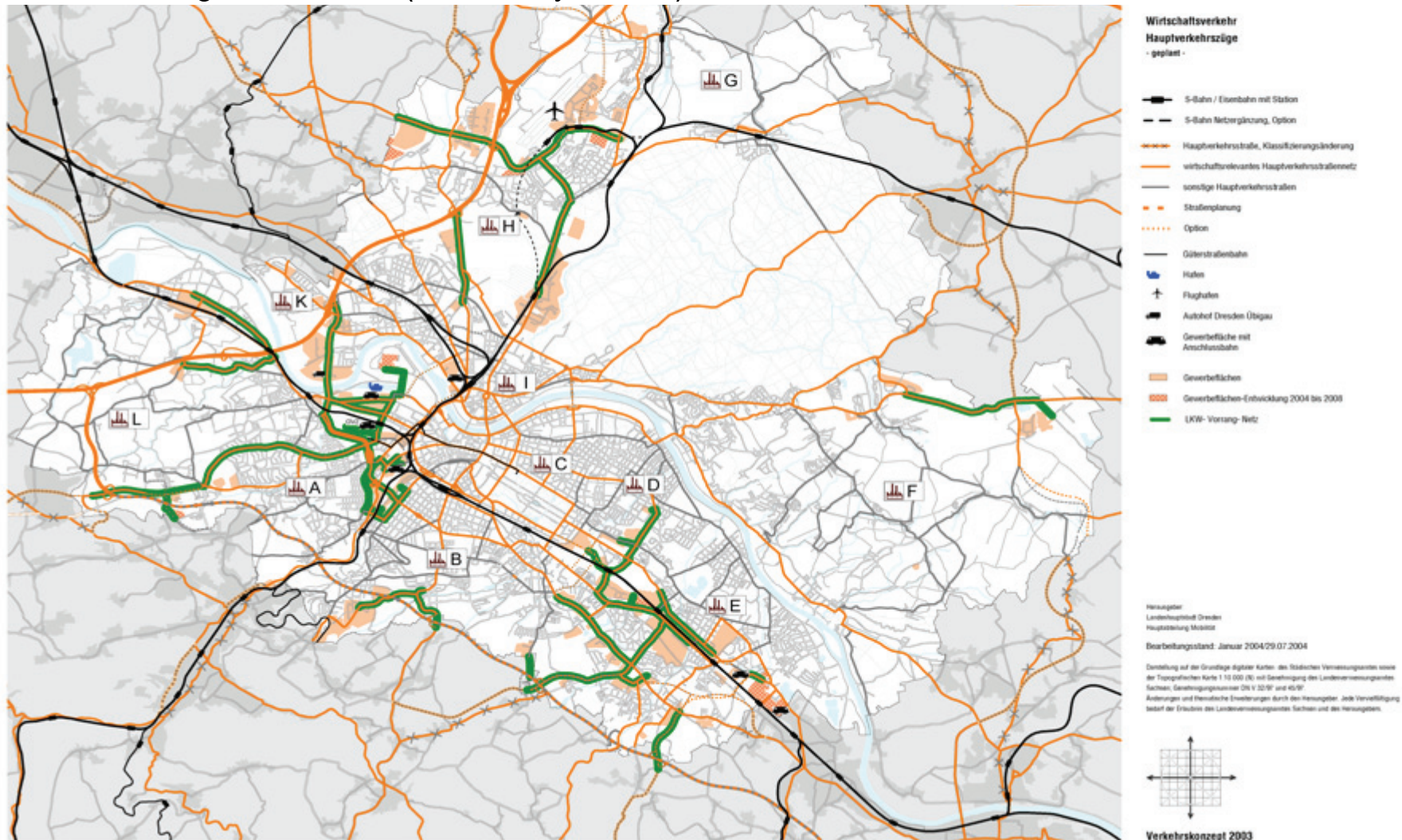
- Intelligente Verkehrssteuerung des fließenden und ruhenden Verkehrs
- Operative Verkehrsinformationen:
baustellenbedingte Behinderungen, Parkmöglichkeiten, Verkehrsmittelalternativen
- Verkehrsträgerübergreifende Informationen

■ Beispiele:

- Dynamische Wegweiser
- Verkehrsinformationstafeln
- Live-Kameras



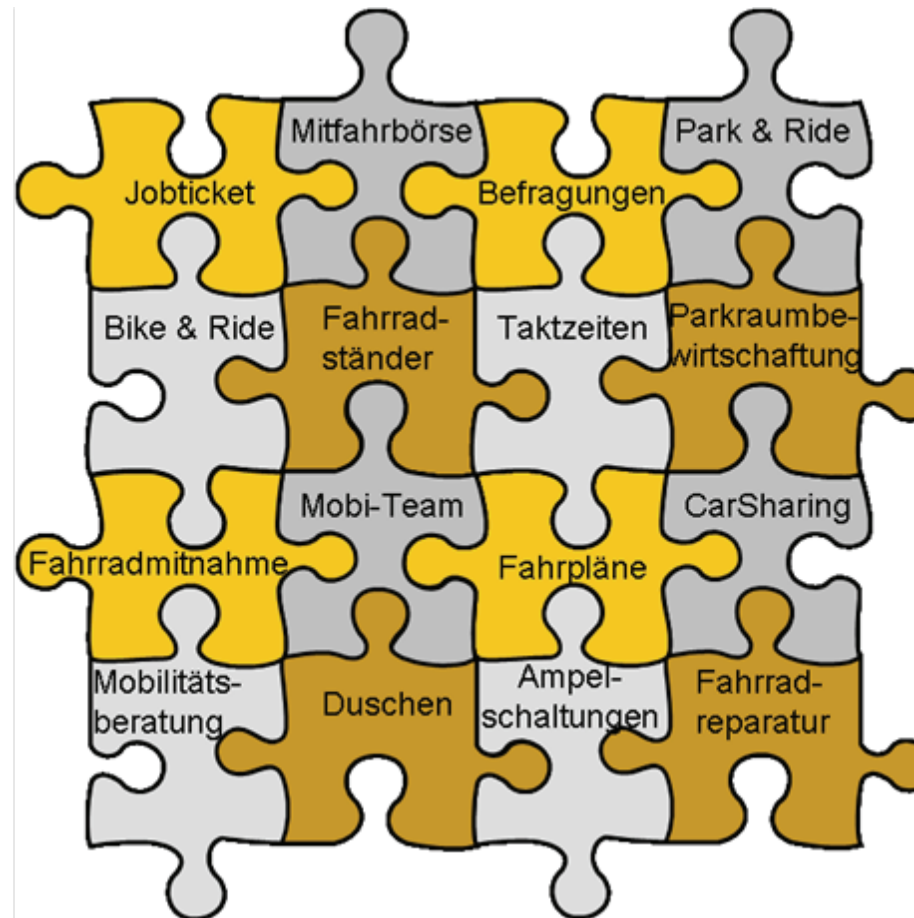
Lkw-Führung in Dresden (Gesamtsystem II)



■ 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:



3. Schwerpunkt Mobilitätsmanagement

■ 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.

■ 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



■ Beispiele:

■ Jobticket-Verträge in Dresden

- ADP
- AMD
- DIS AG
- DREWAG
- Herzzentrum
- Infineon
- Job in Time
- LH Dresden
- Qimonda
- Serumwerk gsk
- Solarwatt
- T-Systems
- TLG-Immobilien
- Uni-Klinikum
- Gagfah (ehem. WOBA)
- ZAOE

→ etwa 4.500 Nutzer, Tendenz steigend



LH Dresden:

- seit Februar 2008
- bereits 1.825 Jobtickets mit 435 Neukunden

■ Beispiele:

- Neue, häufig dezentrale Fahrrad-Abstellanlagen, Duschen für Fahrradfahrer, Trockenschränke für Radfahrerbekleidung



■ Beispiele:

- Bike- und Ride-Anlagen an S-Bahnstationen
seit 2004 wurden 505 Abstellanlagen in Dresden und 481 im Umland gebaut



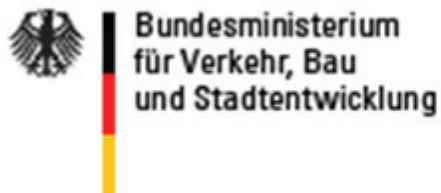
S-Bahn Haltepunkt Strehlen



S-Bahn Haltepunkt Ottendorf-Okrilla

■ Beispiele:

- 1.000 neue Fahrradbügel für die Innenstadt
- EU-Projekt „UrBike“
- BMVBS-Forschungsprojekt
„Interdependenzen zwischen Fahrrad-
und ÖPNV-Nutzung“



Nationaler Radverkehrsplan



■ 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



■ Beispiele:

■ Infotafel Schillergarten



Damit mehr Zeit fürs Bierchen bleibt

Langes Warten an der Haltestelle muss nun nicht mehr sein – im Schillergarten gibt es seit gestern einen elektronischen Fahrplan, den weltweit ersten in einem Biergarten.

■ Doreen Häbeler

Die Linie 6 nach Niedersedlitz ist gestern Montag, neben Müssen nach von zwölf, die erste über die neue Anzeigetafel der Haltestelle Schillerplatz gemackert. Gleich danach fuhr Straßenbahn Nummer 12 in Richtung Striesen, dicht gefolgt von Buslinie 61 – Momentaufnahme eines elektronischen Fahrplans. Der steht mittlerweile an fast jeder Haltestelle im Dresdner Stadtgebiet, als verlässliche Informationsquelle zwischen Mülleimer und Wartebusch. Der Standort zwischen Geschirrrückgabe und Bierischgarritur dagegen ist neu. Eine Weltpremiere im Restaurant Schillergarten. Dessen Betreiber sind vor etwa einem Jahr auf die Idee gekommen, dass die Anzeige nicht zwangsläufig nur zu einer Haltestelle gehören



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

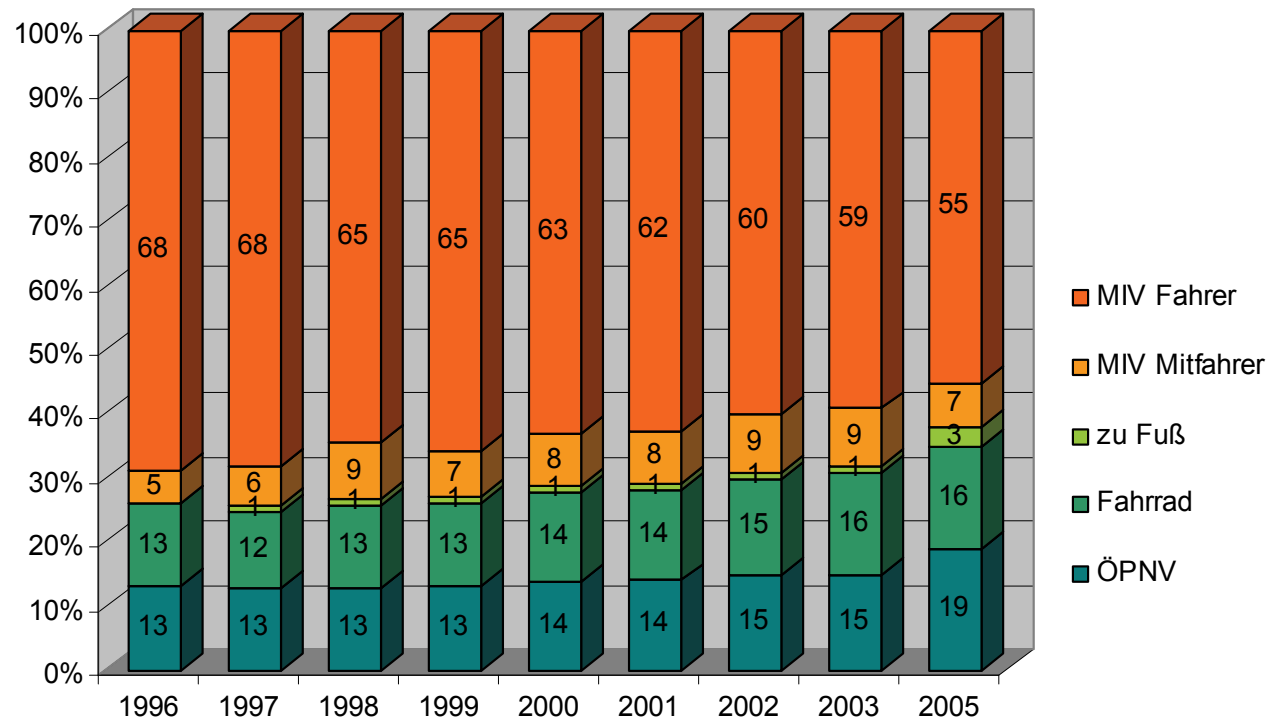
mus, sondern eigentlich auch in einem Biergarten gut aufgehoben wäre. Damit der Gast keine Zeit verschwendet, sich nicht am Glas die Beine in den Busch stellt, sondern genau terminieren kann. Ein Blick auf die dynamische Fahrgastinformationstafel, so der Fachausdruck, genügt, um zu entscheiden: Bleibt noch Zeit für's nächste Bierchen? Eine Auskunft, die von Tausen oft

verlangt wurde. Aber unser Personal wusste auch nicht immer über jede Linie Bescheid, sagt Thomas Jacob, einer der Geschäftsführer des Restaurants. „Und die Nachfahrpläne waren meist schnell vergriffen.“ Auf die gewünschte Stunde, die man im Open-Air-Gelände des Etablissements steht, ist er stolz. Weil sie ein Erfindung, „eine echte Initialzündung“ ist. An der technischen Umsetzung wurde in Zusammenarbeit mit dem Dresdner Verkehrsbetrieben (DVB) und dem Hersteller Eprovi bis zuletzt getüftelt. Erste Idee: Die wenige Meter entfernte Haltestelle sollte mit dem Garten verknüpft werden. Eine komplizierte Lösung, man entschied sich schließlich für ein anderes Modell, man wendete die Daten per UMTS-Verbindung übertragen.

Etwas 25.000 Euro kostet die Spezialanfertigung. DVB-Sprecher Falk Lösch kann sich durchaus vorstellen, dass dieses Modell Schule macht. „Das wäre doch auch für Einkaufszentren eine gute Lösung“, sagt er. Die Schillergarten-Wirte dagegen hoffen, dass die Gäste länger verweilen. Zwar ist der Termin für die Einweisung nicht ganz optimal. Im Biergarten riecht bereits baises Herbstlaub auf den Boden. Aber schließlich soll man auch im Schankraum gute Aussichten auf Anisbrot und Abfahrt haben.

■ Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg zur Arbeit

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

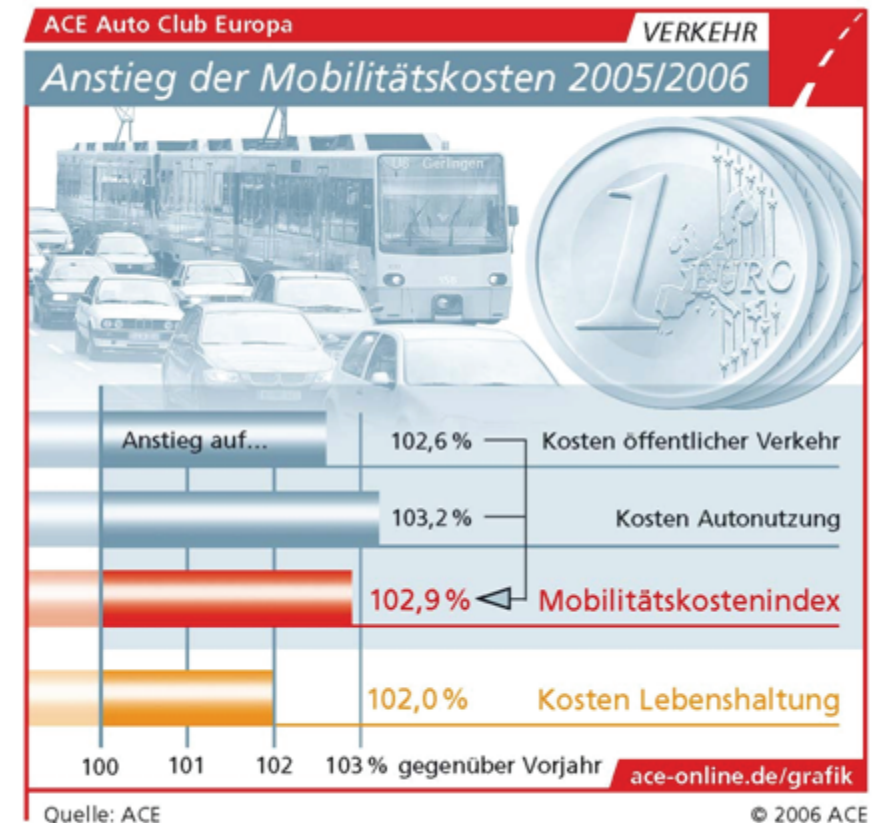


■ Mobilitätskosten:

Fast jeden siebten Euro
geben die Haushalte (Ost)
für Mobilität aus.

Das sind im Monat 338 €
bzw. 15 % des Nettoeinkommens
(Haushalte West: 382 € bzw. 13 %).

Daten für 2005, Quelle: Destatis Sozialbericht für die Bundesrepublik Deutschland



■ Umweltwirkungen

am Beispiel des Mobilitätsmanagements bei Infineon/Quimonda:

- 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!
- bei 920 EUR Einsparung pro nicht emittierter Tonne CO₂
ergibt dies für das Unternehmen und seine Beschäftigten
eine rechnerische Einsparung bzw. „Gewinn“ von 2,3 Mio. EUR

■ Wie weiter?

- Ausbau des kommunalen Engagements, um die Potenziale von MM, einer vergleichsweise preiswerten Strategie, auszuschöpfen

→ dena „Aktionsprogramm Mobilitätsmanagement“



Die 15 Regionen von „effizient mobil“



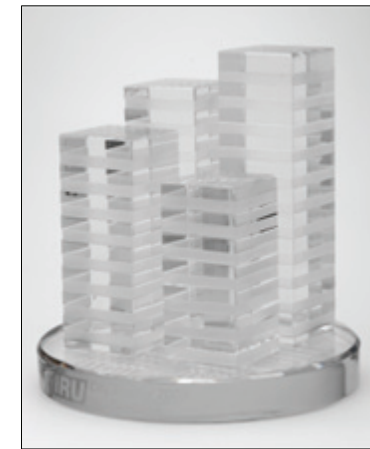
■ Resonanz mit Besuch aus

- Olomouc/Tschechische Republik
- Barcelona/Katalonien, Spanien
- Entwicklungsländer UNEP
- Moskau/Russland
- Lviv/Ukraine
- Japan
- Bulgarien



Auszeichnungen

- ADAC-Städtewettbewerb 2001
Güterstraßenbahn/Citylogistik
- IRU City Trophy 2005
Dresdner Reisebuspark-/leitsystem
- CIVITAS-Award 2005
Nachhaltige Verkehrspolitik
- ADAC-Städtewettbewerb 2005
Betriebliches Mobilitätsmanagement
- ExWoSt-Handbuch „Best Practices zur Verbesserung von städtischen Quartieren“
mit 2 guten Beispielen aus Dresden, 2008



■ 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!

weitere Informationen unter www.dresden.de/mobilitaet