

# Von der Infrastrukturplanung zur Mobilitätsstrategie

Experten-Workshop

(Betriebliches) Mobilitätsmanagement – ein Beitrag zum  
energie- und kosteneffizienten Verkehr in Deutschland

20. September 2007, Berlin

Gerhard Ritscher

Landeshauptstadt  
Dresden

Hauptabteilung  
Mobilität



# Gliederung

1. Entwicklungen in den 90er Jahren
2. Verkehrspolitische Handlungsansätze 90er Jahre
3. Neue Herausforderungen
4. Dresdner Mobilitätsstrategie
5. Schwerpunkt Mobilitätsmanagement

# 1. 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

## 2. 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







### 3. 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.

# 4. 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

## ■ kurzfristige Strategie

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

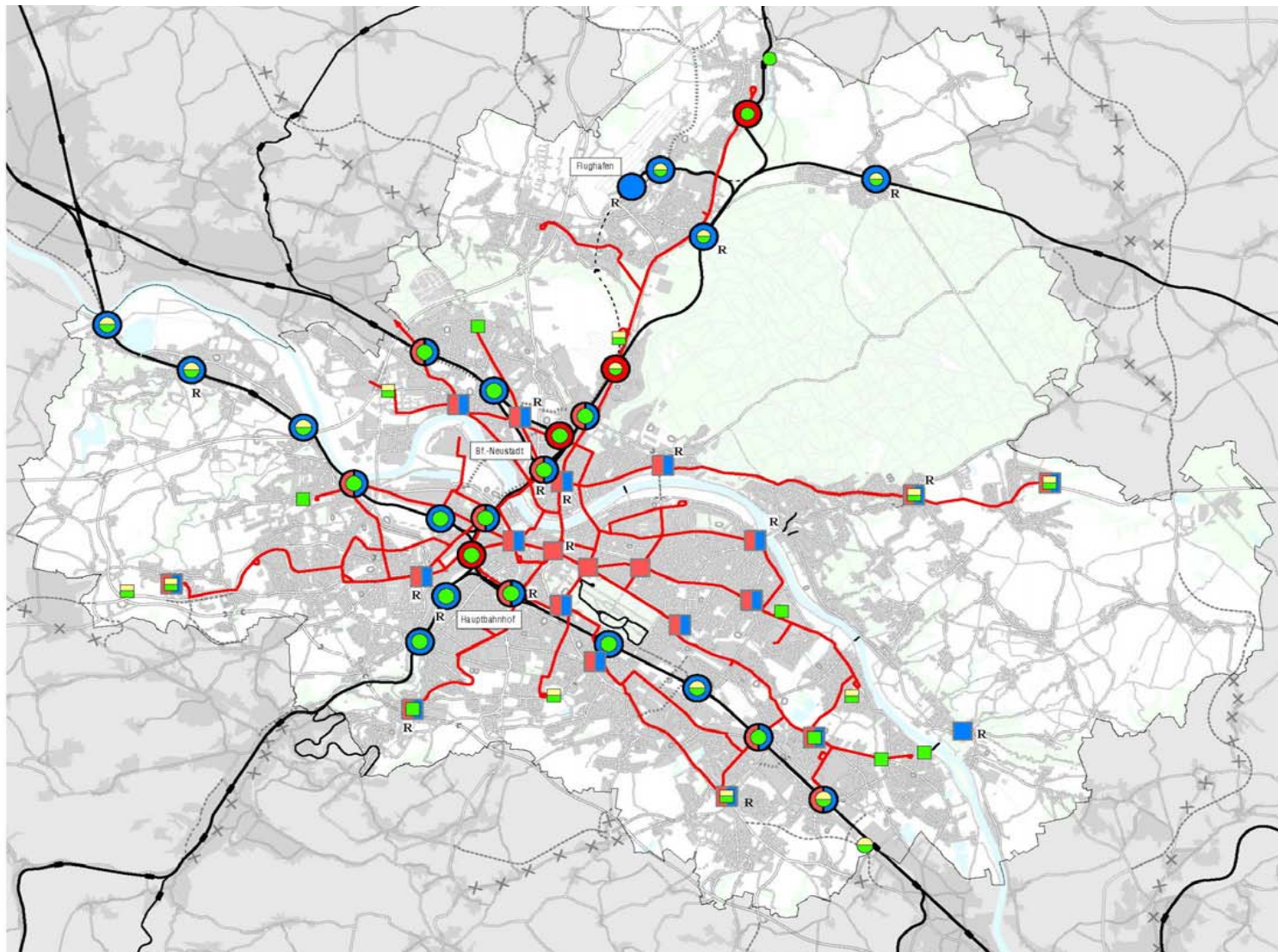
## ■ mittelfristige Strategie

- 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:

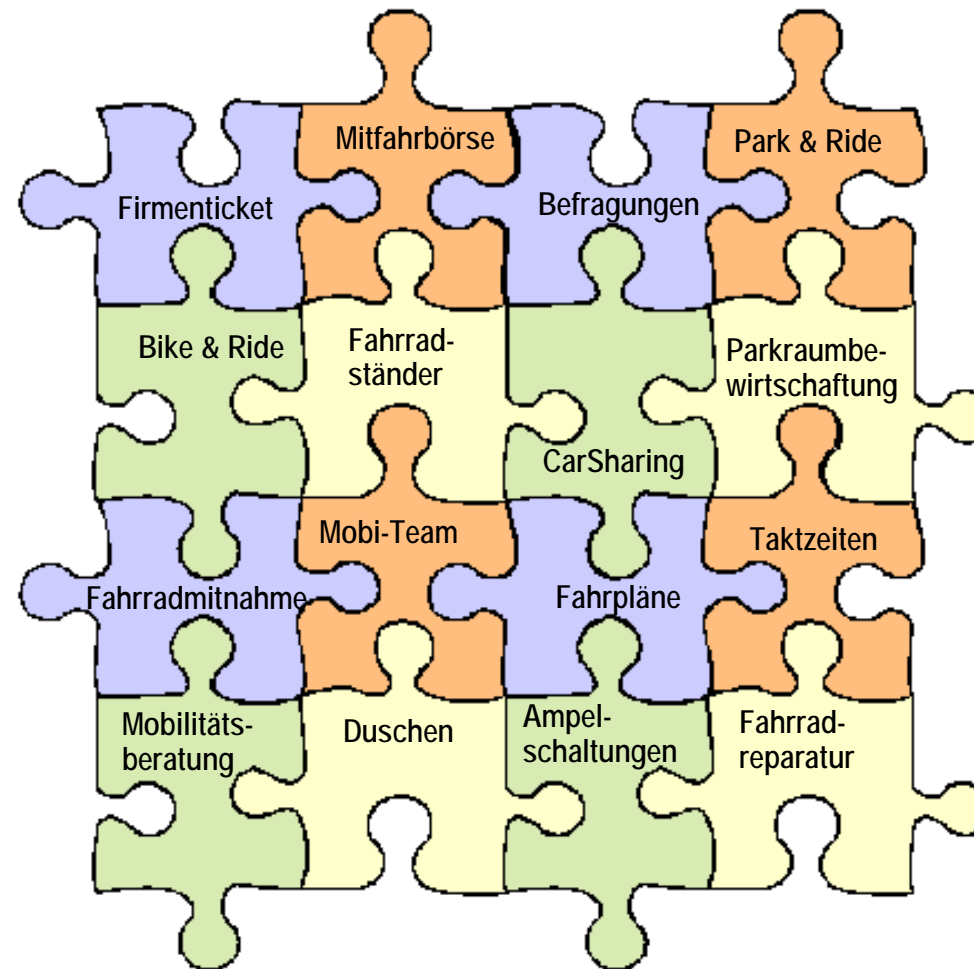
- Multimediales Mobilitätsportal des VVO
- Unternehmensübergreifende Fahrgastinformation an Haltestellen (Echtzeit)
- Info-Terminals
- Aktueller Fahrplan aufs Handy



## ■ 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

## ■ Maßnahmen:



## ■ 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
- 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



## ■ Beispiele:

- CarSharing- und Fahrradnutzung für Dienstfahrten
- Optimierung LSA-Umlaufzeiten für Fußgänger und Kfz-Verkehr
- Nachrüstung von Bordabsenkungen für Fahrradfahrer, Freigabe von Radwegen für Zweirichtungsverkehr
- Bike- und Ride-Anlagen an S-Bahnstationen
- Verbesserter Winterdienst auf Radwegen
- Optimierung Busnetz Nord
- 1000 Fahrradbügel für die Innenstadt



S-Bahn Haltepunkt Strehlen

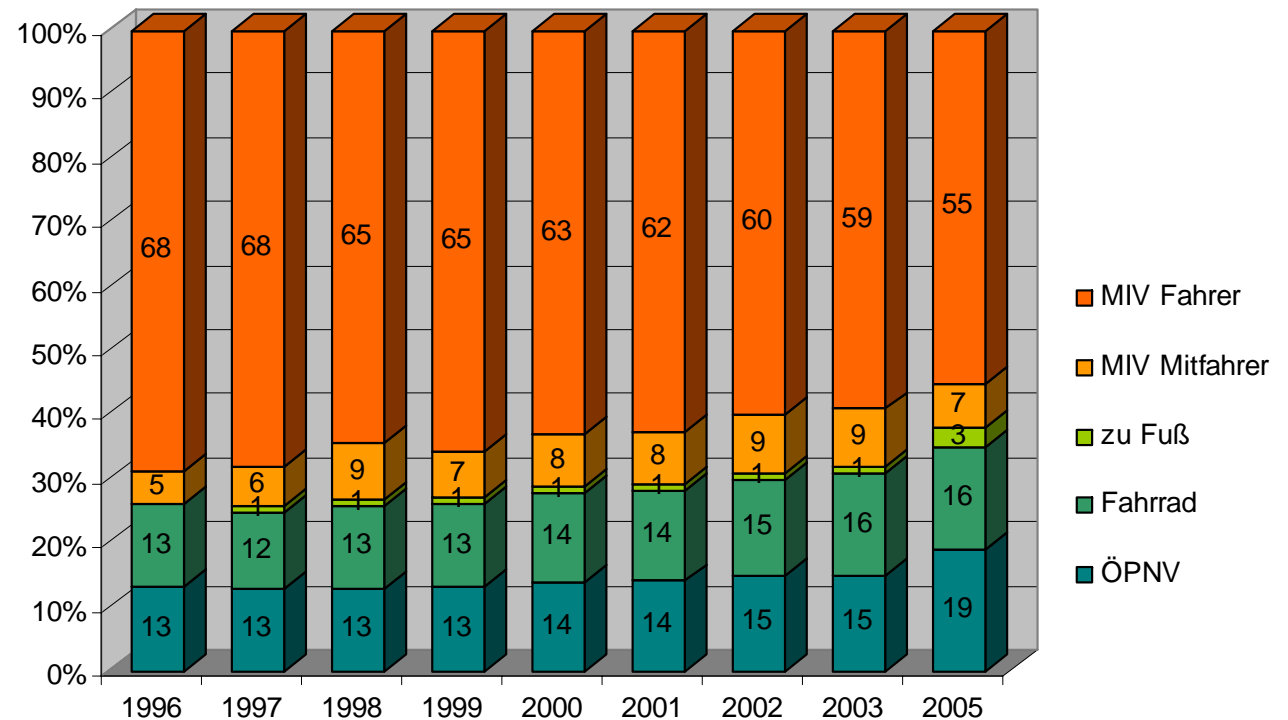
## ■ Beispiele:

- 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



## ■ Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg zur Arbeit

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





## ■ 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen: 400 kg/Person/Jahr**,  
bei 6.200 Mitarbeitern sind dies 2.500 Tonnen/Jahr!
- bei 920 EUR Einsparung pro nicht emittierter Tonne CO<sub>2</sub>  
ergibt dies für das Unternehmen und seine Beschäftigten  
eine rechnerische Einsparung bzw. „Gewinn“ von 2,3 Mio. EUR

## ■ Aktivitäten der Stadt:

- Ansprache der Arbeitnehmervertreter (DGB) ergänzt den top-down-Ansatz: Mobilitätskosten sind aktuelles Thema.

Beantwortung von offenen Fragen durch Forschungsvorhaben zum Themenfeld:

- Mobilität in Ballungsräumen - intermobil Region Dresden 1998 – 2004
  - Betriebliches Mobilitätsmanagement und Stadtentwicklung Dresden, ExWoSt 2002 – 03
  - UrBike, INTERREG IIIC-Projekt der EU zur Förderung des Fahrradverkehrs, 2004 – 06
  - Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung, BMVBS-Projekt im Rahmen des NRVP mit der TU Dresden, 2007 - 09
- Ausweitung des klassischen MM
    - Uniklinikum Universitätsklinikum „Carl Gustav Carus“
    - Berufliches Schulzentrum für Gesundheit und Sozialwesen
    - Biergarten Fährgarten Johannstadt
    - Aktivitäten mit der Einzelhandels- und Tourismusbranche: 1000 neue Fahrradbügel für Dresden
  - Mobilitätsmanagement ist wichtiger Bestandteil des Luftreinhalteplanes

## Wie weiter?

- Ausbau des kommunalen Engagements, um die Potenziale von MM, einer vergleichsweise preiswerten Strategie, auszuschöpfen
- 50 x 50 – Modell:  
50 % aller in DD Beschäftigten arbeiten in Unternehmen mit mehr als 100 Mitarbeitern, von denen wir 50 % durch BMM-Maßnahmen erreichen wollen
- Weitere große Verkehrserzeuger gewinnen:  
Polizeipräsidium, städtische Kliniken, TUD, Behörden des Freistaates, Stadtverwaltung selbst, Veranstaltungsschwerpunkte ...
- Verstärkte Implementierung „weicher“ Maßnahmen in das Tagesgeschäft der HA Mobilität
- Akteure und Institutionen weiter vernetzen

## ■ 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

A nfangen

N eues wagen

A kteure zusammenführen

G eduld

E nthusiasmus

N achahmer



Mobilität für alle ...

... wir managen das.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!