

Von der Infrastrukturplanung zur Mobilitätsstrategie

Expert-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
- 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



3. 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.

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

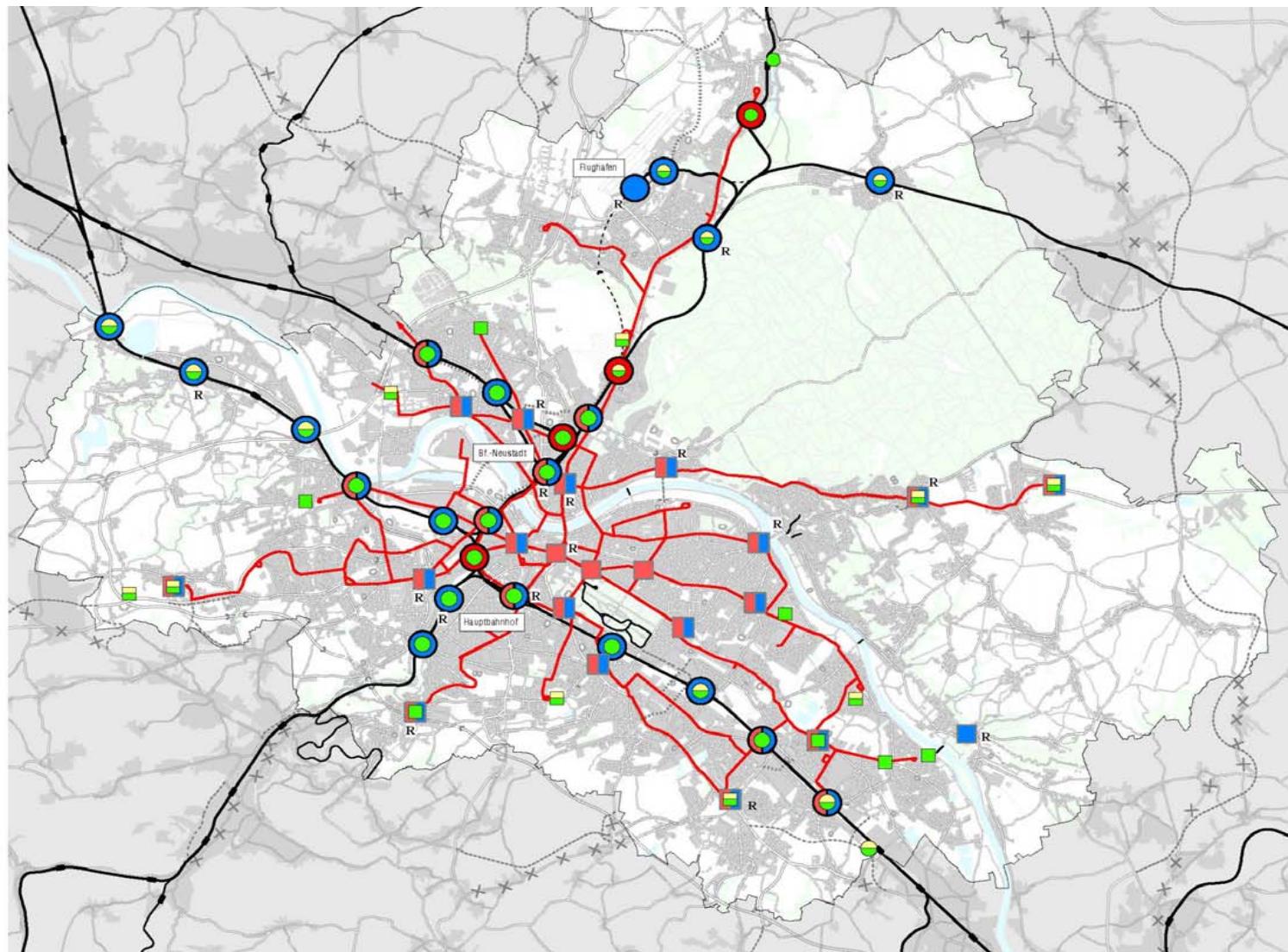
Dresdner Mobilitätsstrategie

Stadtentwicklung und Verkehr

Verkehrsinfrastruktur

Verkehrsmanagement

Mobilitätsmanagement



Intermodale Verknüpfungspunkte

geplantes ÖPNV-Netz

Wichtige Verknüpfungspunkte

Verknüpfungspunkte an Eisenbahnstationen

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



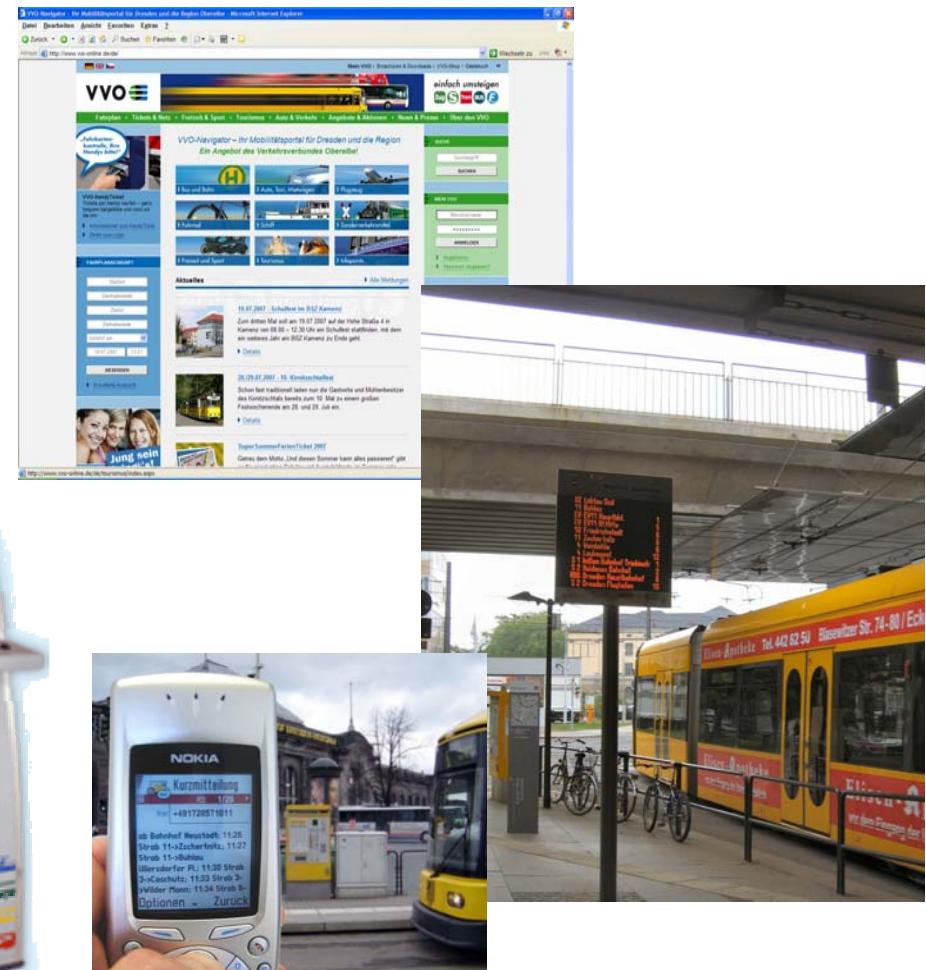
■ Beispiele:

- Dynamische Wegweiser
- Verkehrsinformationstafeln
- Live-Kameras



Beispiele:

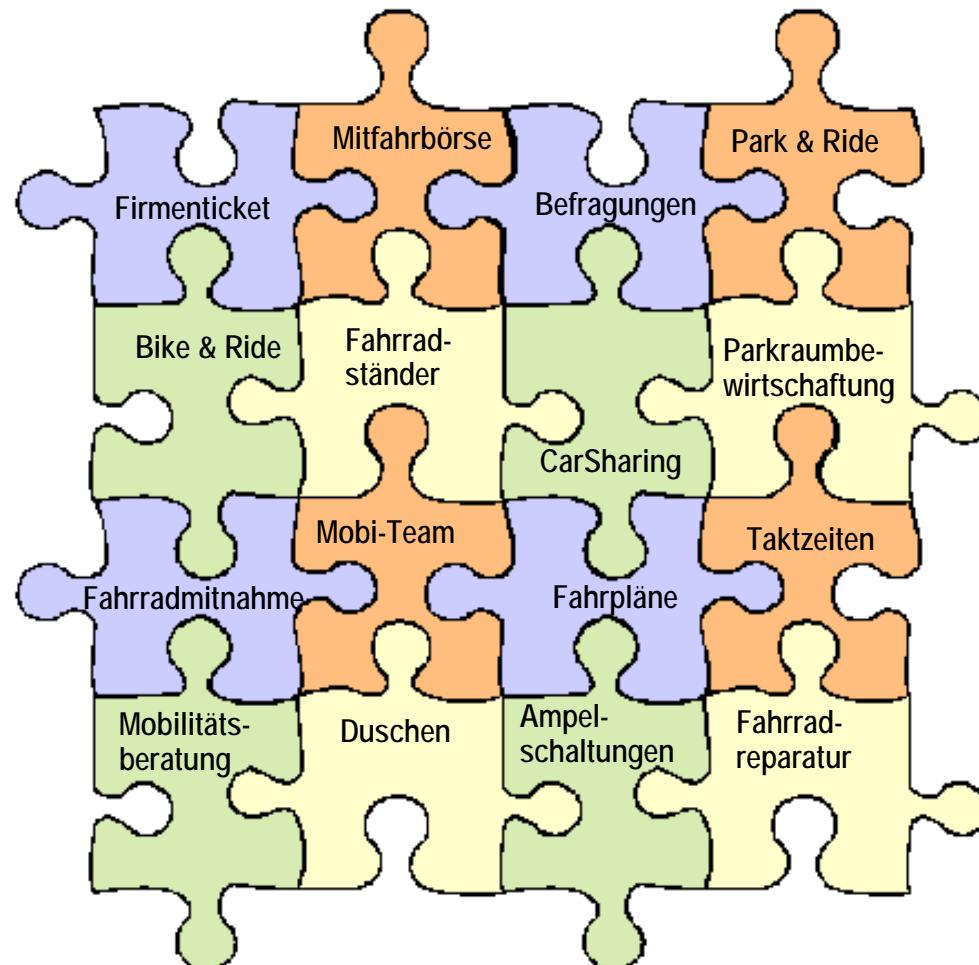
- Multimediales Mobilitätsportal des VVO
- Unternehmensübergreifende Fahrgastinformation an Haltestellen (Echtzeit)
- Info-Terminals
- Aktueller Fahrplan aufs Handy



■ 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

■ 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

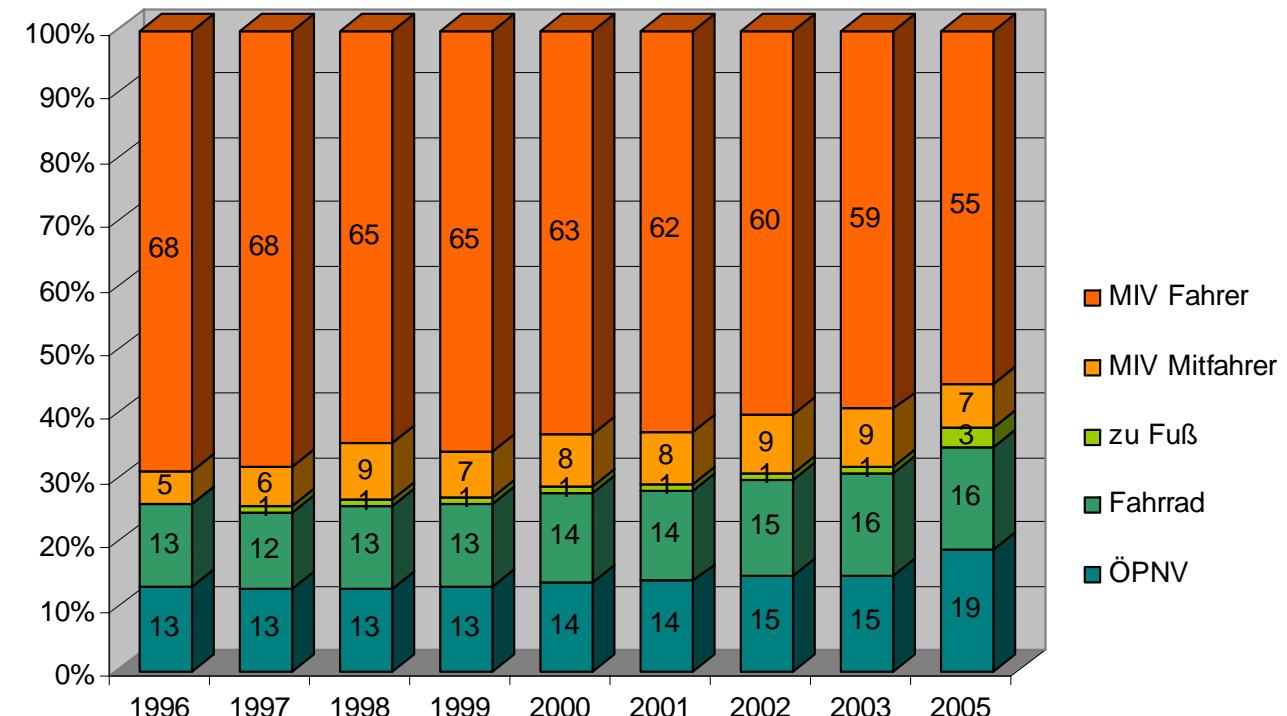
■ Beispiele:

- Mobilitätsinformationen via Internet, Terminals, SMS, WAP, Fahrplanaushängen
- Mobilitätsberatung vor Ort mit der Kommune, DVB AG und VVO und weiteren Mobilitäts-partnern 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/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!
- 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

■ 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

The background image is an aerial photograph of the city of Dresden, Germany. It shows the river Elbe flowing through the city, with several bridges crossing it. The city is densely built with a mix of historic and modern architecture, including numerous church towers and green spaces. The sky is clear and blue.

MOBILITÄT

A nfangen

N eues wagen

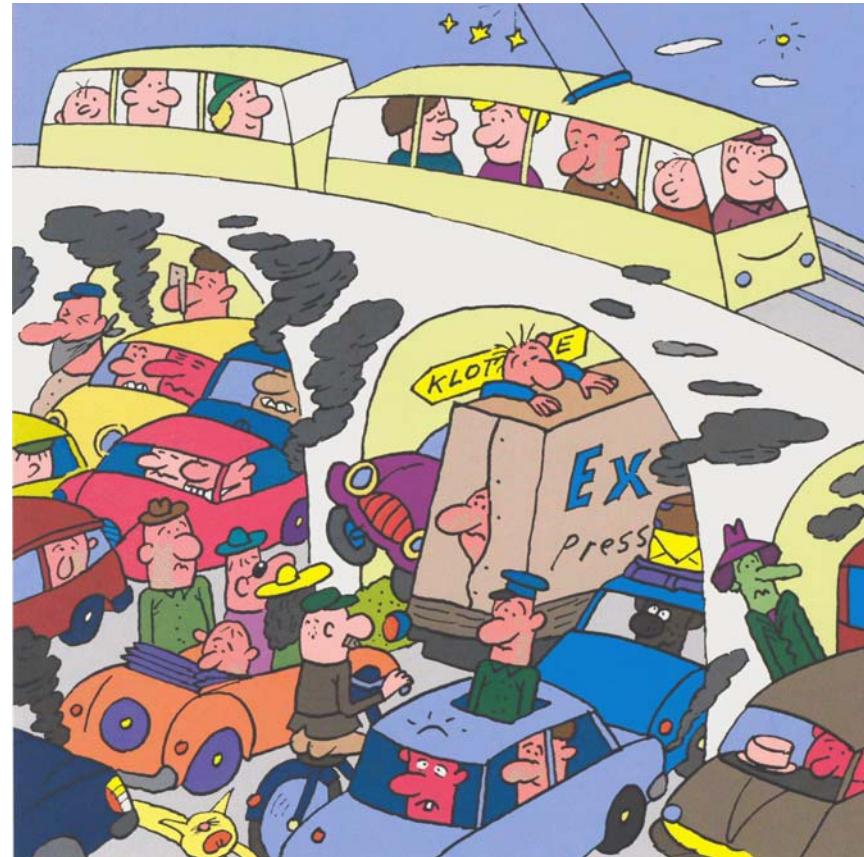
A kteure zusammenführen

G eduld

E nthusiasmus

N achahmer

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



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Mobilitaet@dresden.de

29

0351 / 488 32 71

Landeshauptstadt
Dresden

Hauptabteilung
Mobilität

