

Protokoll

Aktive Mobilität in der Region Anhalt

3.12.2013

Arbeitsgruppen

1. Regionales Mobilitätsmanagement
2. Pendelverkehre
3. Marketing / Öffentlichkeit / Wahrnehmung / Tradition
4. Stadtgestalt / öffentlicher Raum
5. Umsetzung Strategien



1. Regionales Mobilitätsmanagement

1. Problemlage

- Entsiedelung der Fläche führt zu einem Abbau des ÖPNV
- Ständige Verkehrszunahme (Warum? – Ursachenanalyse ist dazu nötig)
- Mobilitätsbedarfe vs. Mobilitätsidol (d.h. die notwendige Mobilität ist weitaus geringer als die praktizierte Mobilität, z.Bsp. werden Wege, die fußläufig zu bewältigen sind, mit dem Auto zurückgelegt)

- Zunehmende Ressourcenknappheit – erfordert CO2 Reduktion
- Führt dazu, dass die Kosten der Einzelhaushalte im Bereich Mobilität steigen und Mobilitätsbedarfe nicht mehr gedeckt werden können.
- Bewegungsmangel und Gesundheitsprobleme



2. Zu entwickelnde Lösungsansätze

- Schnittstellen zwischen Verkehrsträgern und Gebietskörperschaften sind zu verbessern
- Qualitätsstandards der Infrastruktur
- Sicherheit der Infrastruktur
- Angebotsvernetzung
- Anbieter-Präsentation

Erforderlich: Auswertung wissenschaftlicher und praktischer Erfahrungen in anderen Regionen

3. Einzubindende Akteure:

- Die regionalen Verkehrsdienstleister
- Die regionalen Verkehrsplaner
- Vereine und Verbände

2. Pendelverkehre

Mobilitätsangebote, die für eine Zielgruppe geschaffen werden (z.B. Touristen) können dann von anderen (z.B. Schüler, Senioren oder Arbeitspendler) genutzt werden.

Durch die Mehrfachnutzung können knappe finanzielle Ressourcen gebündelt werden. (Beispiel Bus mit Fahrradmitnahme)

Der Schülerverkehr leistet den größten Beitrag zur Finanzierung des ÖPNV-Angebotes, daher kann man hier anknüpfen. Ab 2km werden die Fahrtkosten für Grundschüler übernommen ab 5 km für Oberstufenschüler. Einige Grundschulen verbieten es den Schülern den Schulweg mit dem Rad zurückzulegen. Hier könnten im Rahmen des Labors gute Beispiele (mögl. aus der Region) vorgestellt werden. Eine Idee ist: Schüler werden zu kleinen Gruppen zusammengefasst und auf dem Schulweg mit dem Rad von Erwachsenen begleitet.

In schrumpfenden Regionen müssen besonders die Anforderungen von Menschen, die nicht oder nicht mehr im Erwerbsleben teilnehmen (Senioren, Schüler) berücksichtigt werden, da diese häufig auf den PKW zurückgreifen, da keine Angebote vorhanden sind (evtl. auch nicht bekannt sind)

Pendeln über längere Distanzen wird bei schrumpfender Bevölkerungszahl zunehmen. Umweltverträgliches Pendeln braucht verbesserte Bedingungen:

- Kombination der Verkehrsmittel: Fuß, Rad, ÖPNV, SPNV, evtl. PKW
- Umstiegs-knotenpunkte: Sichere Bike+Ride, Park+Ride, Fahrradstationen, attraktive Aufenthaltsräume/Bahnhöfe
- Leichte Übergangsmöglichkeiten an Umstiegs-knotenpunkten: Bikesharing, Car-Sharing, Bus, Bahn (Hinweise: in Wolfen steigen viele Pendler aus, die dann zum Werk müssen und es pendeln Menschen aus Wolfen nach Leipzig etc. hier könnte Car-Sharing helfen)
- Sichere Radverbindungen sind nötig und nicht ausreichend vorhanden: zwischen kleinen Orten, von kleinen Orten zu Übergangsknoten oder direkt zu Oberzentren

Wie könnten mögliche Modellvorhaben aussehen:

- Schnellbuslinien mit Zubringern (Vorbild Inmod)
- Schüler zu Fuß und mit dem Rad zur Schule
- Radschnellwege im ländlichen Raum? Direkte schnelle Radverbindungen in Kombi mit Pedelec
- Bike-Sharing an Verknüpfungspunkten
- Vorher-Nachher Bilder zur besseren Information der Bürgerinnen und Bürger entwerfen

Für das Arbeitspendeln ist das Mobilitätsmanagement in Betrieben ein Ansatzpunkt, Förderung der Benutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel durch die Mitarbeiter („Teilnahme mit dem Rad zur Arbeit“, UBA als Vorbild). Flexible Arbeitszeiten entzerren Berufsverkehr, Anpassung Fuhrpark, Diensträder, Dienstfahrten, Dienstreisen, Informationen an die Mitarbeiter.

3. Marketing / Öffentlichkeit/ Wahrnehmung

Leihradsystem „Nextbike“

Analyse zum Aufbau eines Fahrradverleihsystems in der Stadt und Region / Machbarkeitsstudie wird beauftragt

- Neues Tourismuskonzept ab März 2014

- Eventbike d.h. Angebot von nextbike zu Veranstaltungen

Radtourismus Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg

Vorarbeiten sind da (ADFC-Konzept für Radreiseregion Anhalt Bitterfeld Wittenberg), Neuauflage wird empfohlen.

Radfahren aus Tradition

Wie kann daran angeknüpft werden?

Geschichte ist ein Potential, um ein aktives Marketing für Alltagsradverkehre zu betreiben.

Beauftragung eines Radverkehrskonzepts durch die Stadt Dessau

Die Ergebnisse daraus können in das Mobilitätslabor einfließen

4. Stadtgestalt und öffentlicher Raum

Konzept: Spaßfaktor Mobilität fördern, Modelle auf gesamtstädtischer Ebene, Integration von Fortbewegung und Aufenthaltsraum, Verkehrssystem soll Teilhabe für alle sichern

Raum: Stadt, Land und Orte als Erlebnisraum gestalten

Bahnhof als Servicestation

Haltepunkte sind neu zu definieren hinsichtlich ihrer Erlebnis- und Servicequalität, eines integrierten Konzepts von Mobilität (Fortbewegung und Aufenthalt) und aufgrund des demografischen Wandels (Beispiel dazu Wittenberg Altstadt)

Freiräume entstehen im demographischen Wandel, die als Mobilitätskorridore nutzbar sein können.

Im Zielgebiet der Wege müssen attraktive Anschlüsse gewährleistet sein.

Die Schnittstellen des Umsteigens sind attraktiv zu gestalten.

Technik: Elektromobilität kann Teilhabe für Ältere besser sichern

5. Strategien Umsetzung

Leitplanken:

Integrative Verwaltung, fachübergreifende Kooperation

Einbindung von Bürgerinteressen

Entscheidungsdelegation an Bürger und Bürgerinnen (?)

Umsetzung:

Durch Information + Motivation + Partizipation

Vorher + Nachher Modelle aufzeigen

Mehr Einsatz neuer Medien und deren Rückkopplungsmodus nutzen, z. Bsp. Applikation für Vorschläge von Verbesserungen + Wichtig sind Antworten darauf

„Beschwerde- und Vorschlagswesen Management“

Wie Argumenten „fehlende Finanzierung“ begegnen?

Externalisierung von Kosten bzw. Nichteinbeziehung von Folgekosten überprüfen.

Monitoring; d.i. kontinuierliche Evaluation von Modellvorhaben und der Umsetzung von neuen Konzepten

