

Beschlussvorlage

Drucksache BSV/13/00460

Federführend: Referat 6 (006)
Berichtersteller: Gerd Merkle, berufsmäßiger Stadtrat
Datum: 19.04.2013

Beratungsfolge		Status
02.05.2013	Bau- und Konversionsausschuss	Öffentlich

Hinweis auf einschlägige Vorgänge

Drucksachen-Nr.	Vorgang
------------------------	----------------

Stadtumbau Textilviertel - Herrenbach
Entwicklung eines Konzeptes zum Mobilitätsmanagement
- Grundsatzbeschluss -
(Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 25.09.2012))

Gesamtkosten: ca. 60.000 € Siehe finanzielle Auswirkungen (Anlage 1)



Beschlussvorschlag

1. Die Verwaltung wird beauftragt, Handlungsfelder eines Mobilitätsmanagements zu untersuchen.
2. Die Ergebnisse sollen in der Fortschreibung des Gesamtverkehrsplans berücksichtigt werden.
3. Anwendungsmöglichkeiten des Verkehrsmanagements sind stadtweit zu überprüfen.
4. Geeignete Konzepte im Bereich der Nahmobilität sollen als Pilotprojekt in den Innenstadtnahem Stadtteilen Textilviertel und Herrenbach zur Anwendung kommen.

Begründung

Der derzeit gültige Gesamtverkehrsplan aus dem Jahr 1998 ist die Grundlage für die verkehrspolitischen Entscheidungen der Stadt Augsburg. Wesentliche darin genannte Ziele sind die Stärkung des sog. Umweltverbundes und die Entlastung der Innenstadt von Durchgangsverkehren. Erreicht werden soll dies durch einen Ausbau des Entlastungsstraßensystems und den Ausbau des ÖPNV wie auch des Fußgänger und Radverkehrs. Darauf basierend wurde in den vergangenen 15 Jahren das Tangentensystem der Stadt Augsburg mit dem Bau der Schleifenstraße, dem teilweisen Ausbau der kleinen Ostumgehung als deren nördlicher Fortsetzung sowie der Großen Ostumgehung weiter ausgebaut. Die Kapazitätseinschränkungen auf der B17 wurden mit dem höhenfreien Ausbau der Knotenpunkte Eichleitnerstraße, Gabelsberger Straße und Leitershofer Straße beseitigt.

Bereits im Jahr 2006 hat der Stadtrat die Fortschreibung des derzeit gültigen Gesamtverkehrsplans aus dem Jahr 1998 beschlossen.

Im Rahmen des in den Jahren 2008 bzw. 2009 durchgeführten Ideenwettbewerbs erfolgte für den zentralen Bereich der Innenstadt zunächst gewissermaßen eine Teil-Fortschreibung des Gesamtverkehrsplans.

Mit der Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 6 nach Friedberg West Ende 2010, des neuen Haltestelendreiecks am Königsplatz sowie des Theodor-Heuß-Platzes Ende diesen Jahres sind



bereits einige wesentliche Maßnahmen zur Ertüchtigung des ÖPNV umgesetzt. Weitere Projekte wie der Umbau des Hauptbahnhofs oder die Straßenbahnlinie 5 sind in Umsetzung bzw. in Planung.

Auch ein weiterer Ausbau der Fahrradinfrastruktur ist in den vergangenen Jahren mit dem Bau von neuen Radwegachsen und Abstellanlagen (z.B. Fahrradstation am Hauptbahnhof) vorangetrieben worden. Das im November 2012 beschlossene Projekt Fahrradstadt 2020 soll zu einer Stärkung des Fahrrades im Alltag und zu einer Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split führen.

Neben Maßnahmen, die den Ausbau bzw. die Umgestaltung der Infrastruktur betreffen, kann auch durch organisatorische Maßnahmen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl genommen werden. Im weiteren Sinne wird hier von Maßnahmen des Erreichbarkeitsmarketings und des Mobilitätsmanagements gesprochen. Einige Maßnahmen des Mobilitätsmanagements werden in Augsburg bereits angewendet. Hierzu zählen beispielsweise Konzepte wie ein Fahrradverleihsystem, Car-Sharing-Angebote, oder diverse Marketing-Maßnahmen.

Die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen hat mit Antrag vom 25.09.2012 die Aufstellung eines Mobilitätskonzeptes für das Textilviertel/Herrenbach beantragt. Dabei sollen Modellprojekte wie autofreies Wohnen, Carsharing in ein Mobilitätsmanagement mit einfließen.

Für ein Mobilitätsmanagement gibt es unterschiedliche Begriffsdefinitionen. Die Transferstelle Mobilitätsmanagement, die eine Übersicht über verschiedene Forschungsprojekte zu dieser Thematik bietet, beschreibt für das Mobilitätsmanagement die folgende Begriffsdefinition

Mobilitätsmanagement ist ein Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage mit dem Ziel, den Personenverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten. Mobilitätsmanagement bietet den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern durch „weiche“ Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service Optionen, ihr Mobilitätsverhalten und ihre Einstellungen zur Mobilität zu verändern. Dabei übernehmen Akteure, wie z. B. Betriebe, Verantwortung für den von ihnen verursachten

Verkehr und kooperieren mit Kommunen, Verkehrsbetrieben und -anbietern.

(Definition im Rahmen des „Aktionsprogramms effizient mobil“ der DENA)

und bezieht sich auf verschiedene Handlungsfelder:

- Stadtplanung
- Betriebe
- Wohnen
- Schulen
- Mobilitätszentralen
- Infothek

In einem ersten Schritt soll zunächst eine Untersuchung durchgeführt werden, welche Werkzeuge des Mobilitätsmanagements in anderen Kommunen zur Anwendung kommen und welche Wirkungen diese gezeigt haben. Im Rahmen einer ersten Analyse kann zudem eine Einschätzung erfolgen, welche Anätze eines Verkehrsmanagements in einer Stadt der Größe und der Struktur Augsburgs erfolgreich zur Anwendung gebracht werden können. Außerdem sollen die in Augsburg bereits angewendeten Maßnahmen erfasst und beschrieben werden.

Mit der Durchführung einer solchen Analyse soll ein geeignetes Planungsbüro bzw. ein Lehrstuhl einer Universität beauftragt werden.

Die Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements können dann als künftiger Bestandteil des Gesamtverkehrsplans Eingang in die Verkehrspolitik der Stadt finden.

Eine Veränderung hin zur stadt- und umweltverträglichen Mobilität ist bereits heute erklärtes Ziel der Stadt, allerdings muss dieser Wunsch auch von den Augsburgerinnen und Augsburgern gewollt und gelebt werden. Ein Wandel der diesbezüglichen Lebensgewohnheiten ist bisher nur bei einem kleinen Teil der Bevölkerung feststellbar. Gerade im Bezug auf die Stellplätze in privaten Garagen oder im öffentlichen Straßenraum ist festzuhalten, dass auch bei anderweitigen Antriebskonzepten für die Kraftfahrzeuge (z.B. Elektromobilität) der Stellplatzbedarf unverändert bleibt. So ergibt sich beispielsweise eine Reduzierung des Flächenbedarfs für Parkierungseinrichtungen nur dann, wenn tatsächlich auch der private Pkw-Besitz reduziert wird und



dauerhaft auf Mobilitätskonzepte wie Car-Sharing umgestiegen wird.

Die Ansätze für ein nachhaltiges Erreichbarkeitsmarketing und ein Mobilitätsmanagements beziehen sich zunächst auf das gesamte Stadtgebiet bzw. den Ballungsraum. Konzepte der Nahmobilität können aber auch in einem kleinteiligeren Maßstab betrachtet werden.

Vorgeschlagen wird insofern eine zweistufige Vorgehensweise. Zum einen sollen aufbauend auf den Möglichkeiten der Maßnahmen in Verbindung mit dem Projekt Mobilitätsdrehscheibe Handlungsfelder für ein Erreichbarkeitsmarketing und Mobilitätsmanagement für das gesamte Stadtgebiet untersucht werden. Zum Anderen sollen Möglichkeiten für die Steuerung der Nahmobilität aufgezeigt werden. Dabei stellen sich insbesondere auch Fragen ob und wie die Anzahl der Stellplätze in einem Viertel generell verringert werden kann (z.B. durch gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen, Carsharing, Möglichkeiten der E-Mobilität, Förderung des Radverkehrs, Parkraummanagement) und der notwendige verbleibende Verkehr beruhigt werden kann.

Bei den Stadtteilen Textilviertel und Herrenbach handelt es sich um innenstadtnahe Viertel, die grundsätzlich eine hohe Akzeptanz für eine stadt- und umweltverträgliche Mobilität bieten sollten. Im Rahmen einer späteren Umsetzung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements ist eine Untersuchung der Akzeptanzbereitschaft und die langfristige Nutzung der Konzepte abzuschätzen.

Für die Erarbeitung eines Konzeptes über Erreichbarkeitsmarketing und Mobilitätsmanagement mit einer Vertiefung in einem innenstadtnahen Untersuchungsraum ist mit einem Kostenaufwand von ca. 50.000 bis 60.000 Euro zu rechnen. Für die ersten Arbeitsschritte stehen im Haushalt 2013 bereits 20.000 Euro zur Verfügung. Für Planungsleistungen müssten Angebote eingeholt werden und der weitergehende Mittelbedarf im Haushalt verankert werden.



Anlagen

- (1) Finanzielle Auswirkungen
- (2) Antrag Bündnis 90/Die Grünen vom 25.09.2012

Datum	Referat	Referatsleiter	Unterschrift
19.04.2013	Referat 6	Gerd Merkle, berufsmäßiger Stadtrat	
