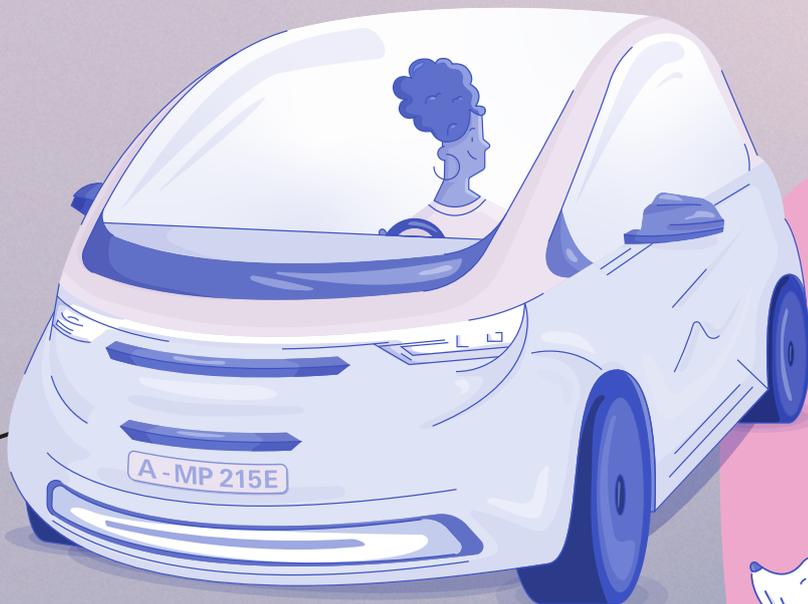
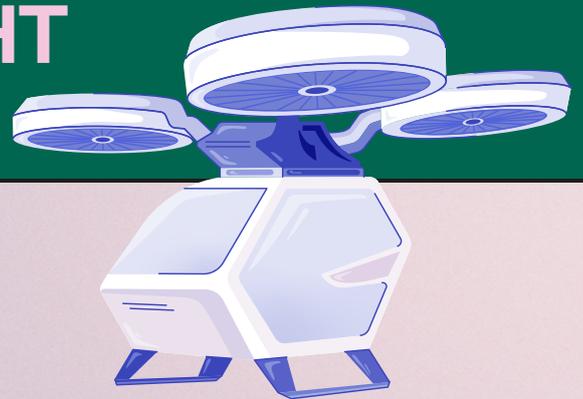


# AUGSBURGER MOBILITÄTSPLAN

# 1. DIALOGRUNDE MOBILITÄT

## ERGEBNISBERICHT



## Herausgeber



Stadt Augsburg

### Stadt Augsburg - Tiefbauamt

Abt. Verkehrsplanung

Annastraße 16

86150 Augsburg

[mobilitaetsplan@augzburg.de](mailto:mobilitaetsplan@augzburg.de)

## Inhalte / Textverantwortung



Mobilität. Stadt. Dialog.

### Planersocietät

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

**team ewen**

| Konflikt- und Prozessmanagement

### Team Ewen GbR

Hügelstraße 19

64283 Darmstadt



Verkehr  
Infrastruktur

Mobilität. Mit uns.

### WVI GmbH

Nordstraße 11

38106 Braunschweig

Alle Rechte vorbehalten. Stand: April 2022

## Projektförderung

Die Erstellung des Augsburger Mobilitätsplans wird durch die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) im Rahmen des Programms Nr. 439 „Förderung von nachhaltigen Mobilitätskonzepten“ mit einem Zuschussbetrag von maximal 300.000 Euro gefördert.



Termin: 25. März 2022, von 14:00-17:00 Uhr

virtuelle Konferenz

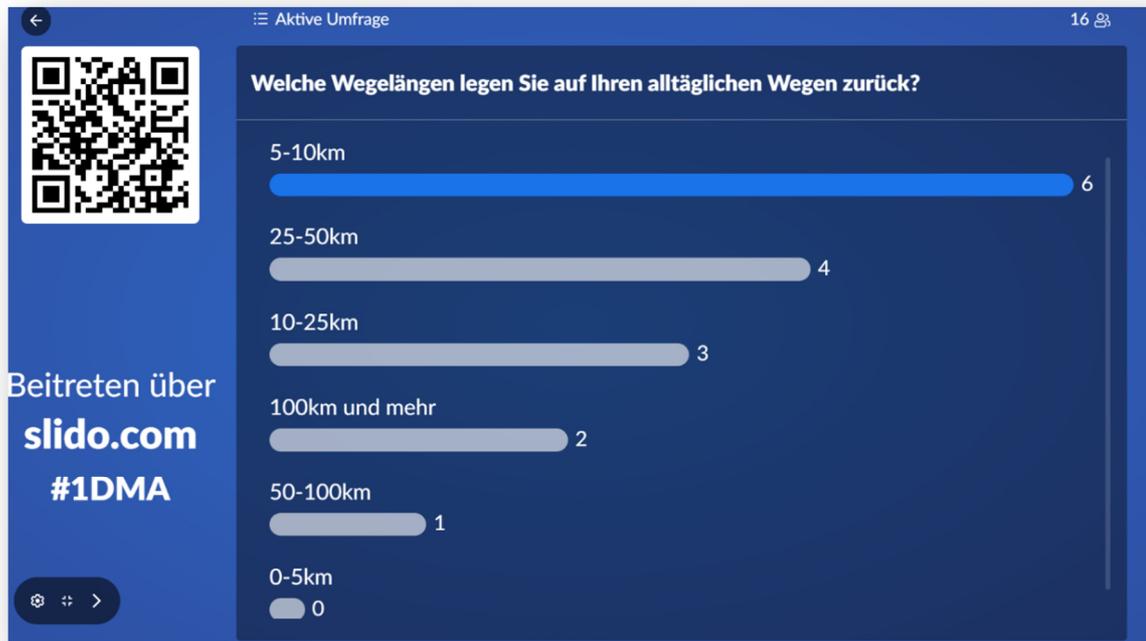
# 1 Begrüßung

Nach Begrüßung durch die Moderation stellen Herr Merkle, Baureferent der Stadt Augsburg, und Herr Dr. Höhenberg, Leiter des Tiefbauamts der Stadt Augsburg, die Beweggründe der Stadt Augsburg zur Erstellung eines neuen Augsburger Mobilitätsplans vor und die grundsätzlichen Ziele, die damit verbunden sind.

Herr Merkle erklärt in seiner Eröffnung, dass der bestehende Gesamtverkehrsplan aus den 90er Jahren den heutigen sowie den zukünftigen Herausforderungen nicht mehr gerecht wird und deshalb erneuert werden muss. Der 2019 verabschiedete Stadtentwicklungsplan sowie die Klimabschlüsse des letzten Jahres erzwingen eine Neubetrachtung und Umsteuerung im Bereich der Mobilität, um die von der Stadt gesetzten Ziele zu erreichen. Dazu soll jetzt ein neuer Mobilitätsplan erstellt werden. Man habe dieses Gremium – die Dialogrunde Mobilität einberufen – um die Entwicklung des neuen Mobilitätsplans im Dialog mit der Stadtgesellschaft und mit fachkundigen Mobilitätsexpertinnen und -experten zu entwickeln. Deshalb freut sich Herr Merkle nicht nur über das zahlreiche Erscheinen von Augsburger Akteuren, sondern auch über die rege Teilnahme von Akteuren aus dem Augsburger Umland, da die drängenden Mobilitätsfragen nur in Abstimmung mit den umliegenden Gemeinden und Körperschaften angegangen werden können.

Herr Dr. Höhenberg, der das für die Konzepterstellung zuständige Tiefbauamt leitet, erläutert, dass man sich am Anfang der Konzeptentwicklung befindet und dass sich die Ausarbeitung des Konzepts an den auf der europäischen Ebene entwickelten *Sustainable Urban Mobility Plans Guidelines* orientieren wird. Ein gesamthafter, verkehrsmittelübergreifender Plan ist dabei das Ziel. Mit dieser neuen Herangehensweise soll ein Konzept entwickelt werden, das den Fokus nicht nur auf die Infrastrukturentwicklung legt, sondern vielmehr auch weitergehende und ganzheitlichere (bspw. Mobilitätsdienstleistungen, Vernetzung und Bewusstseinsbildung) Impulse für eine gewandelte Mobilität in der Stadt setzt. Deshalb ist es auch wichtig, die Einbeziehung verschiedener Blickwinkel in die Konzeptentwicklung vorzunehmen. Genau dies wünscht sich die Stadt von diesem Gremium, um ein möglichst breit getragenes, wirksames Konzept zu erarbeiten.

Abbildung 1: Abfrage zu den alltäglichen Wegelängen der Teilnehmenden.



## 2 Prozess und Beteiligung im Rahmen des Augsburger Mobilitätsplans

Nach einer Vorstellungsrunde der insgesamt 21 anwesenden Teilnehmenden anhand der Frage, welche Wegelängen die Teilnehmenden pro Tag zurücklegen und mit welchen Verkehrsmitteln (siehe Abbildung 1) sie unterwegs sind, präsentiert Herr Keller in einem kurzen Vortrag konzeptionelle Grundlagen zu zentralen Fragen der Mobilität in Augsburg.

### Grundlagen und Rahmenbedingungen

Mobilität leitet sich aus menschlichen Bedürfnissen und daraus resultierenden Aktivitäten (z.B. soziale Kontakte, wirtschaftliches Handeln) ab. Entsteht aus einer Aktivität die Notwendigkeit für Ortsveränderungen, so resultieren daraus Wege und schließlich Verkehr. Der entstehende Verkehr, gemessen in Fahrzeugkilometern, ergibt sich als Produkt folgender Größen: Einwohneranzahl, Wegeanzahl pro Einwohner, Modal-Split-Anteil der unterschiedlichen Verkehrsträger (wie groß ist der jeweilige Anteil unterschiedlicher Verkehrsmittel am Gesamtverkehr) und Wegelängen. Ergänzt man dieses Produkt durch einen verkehrsmittelspezifischen Emissionsfaktor, lässt sich so auch der CO<sub>2</sub>-Ausstoß ermitteln. Die Zukunftsleitlinien für eine nachhaltige Entwicklung der Stadt Augsburg nehmen diese Stellgrößen in den Blick:

- „Stadt der kurzen Wege“ zielt darauf ab, den Faktor Wegelänge zu beeinflussen.
- „Fuß- und Radverkehr und ÖPNV als vorrangige Verkehrsträger“ richtet sich auf den Modal-Split Anteil des MIV (Motorisierter Individualverkehr) und dessen Verkleinerung.
- „Motorisierten Verkehr effizienter und umweltschonender gestalten“ soll zu einer Reduzierung der fahrzeugspezifischen Emissionen führen.

Während Klimaneutralität im Verkehr rechnerisch durch rein technische Maßnahmen erreichbar wäre (d.h. Emissionsfaktor wird 0, z.B. durch vollständigen Umstieg auf Elektromobilität), bedeutet dieser Ansatz tatsächlich nur eine Verschiebung des Problems in den Elektrizitätssektor. Deshalb wird in der Augsburger Klimaschutzstudie das Ziel einer vollständigen Umstellung auf Elektromobilität ergänzt um das Ziel, die Fahrleistungen (Fahrzeugkilometer) des MIV zu halbieren. Dieses Ziel einer Halbierung der MIV-Fahrleistungen bedeutet konkret, dass Wegezahlen (z.B. Home Office) und Wegelängen reduziert werden sowie eine weitere starke Verlagerung von Fahrten vom MIV auf ÖPNV, Rad und Fußverkehr herbeigeführt werden müssen.

Dabei wird es nach Herrn Keller jedoch drei zentrale Herausforderungen geben:

- während 2/3 der Wege in Augsburg im Nahverkehr (< 10 km) liegen, machen diese Wege jedoch nur einen Anteil von 17% der Verkehrsleistung aus. Das bedeutet, dass relativ wenige lange Wege im Regional- und Fernverkehr einen Großteil der Verkehrsleistung verursachen. Diese langen Wege können von der Stadt Augsburg nur sehr begrenzt beeinflusst werden. Strategien und Maßnahmen der Stadt Augsburg müssen deshalb im Kontext der Aktivitäten in der ganzen Region sowie auf Bundes- und Landesebene entwickelt und bewertet werden. Zudem ist eine gute Zusammenarbeit aller Akteure sehr wichtig.

- viele Wege sind nicht flexibel veränderbar. Unsere Arbeits- und auch viele Freizeitwege (z.B. der Besuch von Verwandten) sind durch unsere Wohnorte determiniert und nur begrenzt veränderbar.
- Pkw-Besitz und Pkw-Nutzung hängen eng miteinander zusammen. Menschen, die einen eigenen Pkw besitzen, haben kaum Anreize zur Nutzung des ÖPNV, da das eigene Auto komfortabler und nach Abzug der Anschaffungs- und sonstigen Fixkosten meist auch günstiger ist als der ÖPNV. Dieser Zusammenhang wird von Hr. Keller auch statistisch aufgezeigt. Die Reduzierung des Pkw-Besitzes ist somit eine sehr wichtige weitere Stellgröße zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor.

Dies führt zur einer der zentralen Fragen, die mit dem Augsburger Mobilitätsplan beantwortet werden soll: Wie müsste die Welt aussehen, sodass wir uns ohne eigenes Auto gut fortbewegen können? Ziel ist es, der Beantwortung dieser Frage durch die verschiedenen Blickwinkel der unterschiedlichen Akteure dieser Dialogrunde näher zu kommen, sodass man mit anderen bereits bestehenden Ideen und Ausarbeitungen einen sinnvollen Mobilitätsplan erstellen und vorlegen kann.

### Beteiligung im Rahmen der Entwicklung des Mobilitätsplans

Anschließend erklärt Herr Jaquet, Projektleitung beim beauftragten Büro Planersocietät, welche Gremien an der Ausarbeitung des Augsburger Mobilitätsplans mitwirken sollen. Es sind unterschiedliche Abstimmungskreise und Gespräche vorgesehen, so dass Politik, Verwaltung und die Dialogrunde Mobilität aufeinander abgestimmte und aufbauende transparente Informationen zum Prozess erhalten sowie Rückmeldungen zu den Entwicklungsständen kontinuierlich erfolgen können. Die tagenden Gremien zur Konzeptentwicklung sind:

- der **Arbeitskreis Mobilität**, der aus der Verwaltung und den Ämtern besteht,
- eine **Lenkungsgruppe**, die die Stadtratsfraktionen in den Prozess einbindet,
- der **Arbeitskreis Nahverkehr** und
- das öffentlich tagende **Mobilitätsforum**, in dem die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit zur interaktiven Beteiligung bekommen sollen,
- die **Dialogrunde Mobilität**, mit Einbindung der Fachverbände und Umlandgemeinden sowie
- Akteursgespräche bei einzelnen Fachfragen.

### Rückfragen der Teilnehmenden

Es wird angemerkt, dass es nicht mehr nur um eine Veränderung der Verkehrsinfrastruktur gehen sollte, sondern vor allem um eine Attraktivitätssteigerung anderer Verkehrsmöglichkeiten, um in den Köpfen der Bürgerinnen und Bürger etwas zu ändern. Die Bevölkerung sei in Teilen bereits wesentlich weiter, so ein Teilnehmer.

Der Ansatz, verstärkt auf ein gewandeltes Bewusstsein hinzuwirken, wurde von Herrn Dr. Höhnberg und der Stadt ausdrücklich bejaht.

Darüber hinaus wird vonseiten eines Teilnehmers angemerkt, dass seit Jahren die Stadtplanung keine entsprechenden Impulse für nachhaltige Mobilität gesetzt habe. Zudem müsse der Dialog zur Mobilität mit der Stadtgesellschaft durch Zukunftswerkstätten und co-kreative Formate ergänzt werden.

Die Stadt merkt dazu an, dass man im Bereich der Stadtplanung durchaus neue Mobilitätskonzepte – bspw. „Stadt der kurzen Wege“ - bei Stadtteilentwicklungen und Quartiersentwicklungen beherzigt hat. Hinsichtlich der Beteiligung bezeugt der gestartete Prozess, dass man im intensiven Austausch mit der Stadtbevölkerung Lösungsansätze erarbeiten wolle.

Positiv wird von den Teilnehmenden aufgenommen, dass jüngere Gruppen und auch Verbände sowie Einrichtungen aus dem Bildungsbereich in den Prozess integriert werden.

Schließlich kommt die Frage auf, was als eigentliches Reduktionsziel gesetzt werden solle und wie es gemessen werden könne.

Die Stadt erklärt, dass das Ziel auf jeden Fall eine Reduktion der MIV-Fahrleistungen auf 50% bis 2030 sein soll, um die selbstgesteckten Klimaziele einzuhalten. Man sei sich zwar bewusst, dass es immer Menschen geben werde, die auf das Auto angewiesen sein werden, jedoch soll das Ziel sein, andere Verkehrsmöglichkeiten so attraktiv zu gestalten, dass ein Umstieg in möglichst vielen Fällen erfolgen kann.

## 3 Bestandsanalyse zur Mobilität in Augsburg

Herr Amme, vom beauftragten Gutachterbüro WVI aus Braunschweig, präsentiert grundlegende Kennzahlen zur Mobilität und zum Mobilitätsverhalten in Augsburg. Ergänzt werden diese Ergebnisse mit Erhebungen und Umfragen auf bundesweiter Ebene. Vergleicht man Augsburg mit anderen deutschen Städten mit ähnlichen Rahmenbedingungen, sind keine großen Unterschiede hinsichtlich des Anteils des MIVs am Modal Split auszumachen.

Für die zukünftige Planung müsse man verschiedene Personengruppen aber auch verschiedene Teilräume innerhalb der Stadt unterscheiden und jeweils gezielte Strategien entwickeln. Während der Pkw-Besitz bei jüngeren Menschen zurück gehe, steigt diese Kennzahl bei älteren Menschen stark an. Auch zwischen Stadtteilen, die ein gut erschlossenes und angebundenes ÖPNV-Netz besitzen und weniger gut erschlossenen Stadtteilen zeigen sich starke Unterschiede.

Zudem ist etwa die Hälfte der Autofahrten in Augsburg nicht dem Binnenverkehr, sondern dem Stadt-Umland-Verkehr zuzurechnen, d.h. Start- oder Zielort liegen außerhalb der Stadtgrenze. (Siehe Präsentation)

### Rückfragen

Anschließend wurden in einer offenen Diskussionsrunde verschiedene Fragen besprochen, wobei Fragen zum ÖPNV die Diskussion hauptsächlich prägten.

Ein Thema der Diskussion waren die Beobachtungen hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens in Zeiten der Covid-19 Pandemie. Zum einen zeigen Erhebungen, dass der ÖPNV pandemiebedingt starke Einbußen im Vergleich zum Rad und zum MIV in den vergangenen Jahren hatte. Allerdings steige das Fahrgastaufkommen im ÖPNV wieder und es sei daher auch wichtig den ÖPNV zu stärken und attraktiver zu gestalten, insbesondere, da viele Menschen auf den guten ÖPNV angewiesen sind. Die derzeitige Auslastung der Straßenbahn in Phasen hoher Inzidenz bezeugt das. Dies werde mit steigenden Energiekosten für sozial schwächere Personen wahrscheinlich noch zunehmen.

Eine attraktive **Preisgestaltung** des ÖPNVs stand im Fokus der Diskussion. Teilnehmende merkten an, dass der Wegfall von Seniorentickets und andere Angebote der Attraktivität des ÖPNV geschadet habe – bei allen Verbesserungen hinsichtlich Erschließungen durch neue Verbindungen. Hier sollte man nochmals umdenken. Auch wurde angemerkt, dass durch die vermehrte Praxis von Home-Office (positive Entwicklung hinsichtlich CO2 Reduktion) sich die Preisgestaltung von Monatstickets auf die gewandelte Nachfrage der Nutzerinnen und Nutzer einrichten sollte. Für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer werden Monatstickets ggf. unattraktiver.

Vonseiten der Stadtwerke Augsburg wurde unterstrichen, dass Hoffnung bestehe, dass durch den aktuellen Beschluss vom Bund (3 Monate lang Monatstickets für den Preis von 9 Euro) eine Diskussion zur Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs stattfinden werde. Die Kommunen sind allerdings darauf angewiesen, dass vom Land und vom Bund mehr Finanzierungshilfen zur Verfügung gestellt werden, damit das Angebot ausgebaut werden kann. Auch Herr Merkle vom Baureferat betonte, dass man für den ÖPNV-Ausbau weitere Finanzierungshilfen vom Bund und

vom Land mobilisieren werde müssen, um noch attraktivere Angebote in Zukunft anbieten zu können.

**Thema ÖPNV- Netz, Anbindungen und Taktungen:** Eine weitere Anmerkung einer Teilnehmerin war, dass momentan zu betriebswirtschaftlich gearbeitet werde und dadurch der ÖPNV in Teilen unattraktiver werde. Beispielsweise werden abends Busverbindungen nur noch eingeschränkt in die Außenbezirke angeboten. Auch wenn gesehen werde, dass sich auf den großen Achsen (Straßenbahn) die Fahrgastzahlen erhöht habe. Das Angebot müsse aber für alle verbessert werden. Auch müssten bestehende Fahrtzeiten durch etwaige Expressverbindungen (Anschluss von Friedberg in das Stadtzentrum wurde benannt) in Geschwindigkeit und damit in Attraktivität erhöht werden. Zu letzterem wurde von anderen Teilnehmenden angemerkt, dass die Haltestelle Friedberg über die Regionalzuganbindung bereits heute ein attraktives Angebot besitzt, dennoch müsse das Zubringen zum Bahnhof Friedberg, P&R und andere multimodale Angebote verbessert werden, um den Umstieg zu erleichtern.

- Die Hinweise wurden dankend angenommen. Herr Merkle machte darauf aufmerksam, dass sich die Stadt Augsburg im Rahmen der Internationalen Bauausstellung IBA innerhalb der Europäischen Metropolregion München (EMM) dafür stark machen wird, weitere Förderungen für den Ausbau des Regionalverkehrs zu gewinnen. Dieses Ansinnen wurde insbesondere vom Landkreis Augsburg positiv bewertet.
- Herr Merkle betonte, dass viel stärker vom Ende her gedacht werden sollte, also ausgehend von einem „Idealnetz“ für den ÖPNV in Augsburg, als nur von einem stufenweisen Ausbau des bestehenden Netzes. Hier müsse man im Netzausbau großräumiger und langfristiger denken. Dafür werde er sich auch im Stadtrat einsetzen.

## 4 Schluss und Ausblick

Die nächste Sitzung findet in digitaler Form am 06.05 statt. Dort werde man weiter über die Leitziele diskutieren. Weitere Themen, die im folgenden Projektverlauf ebenfalls behandelt werden sollen, sind der Ausbau des Radverkehrs und die Verbesserung hinsichtlich des Logistikverkehrs. Auf der Homepage der Stadt Augsburg wird es dazu aktuelle Informationen geben, sowie bald einen Newsletter. Auch die Vorträge werden dort veröffentlicht.

Herr Merkle bedankt sich zum Ende für die intensive und konstruktive Diskussion.