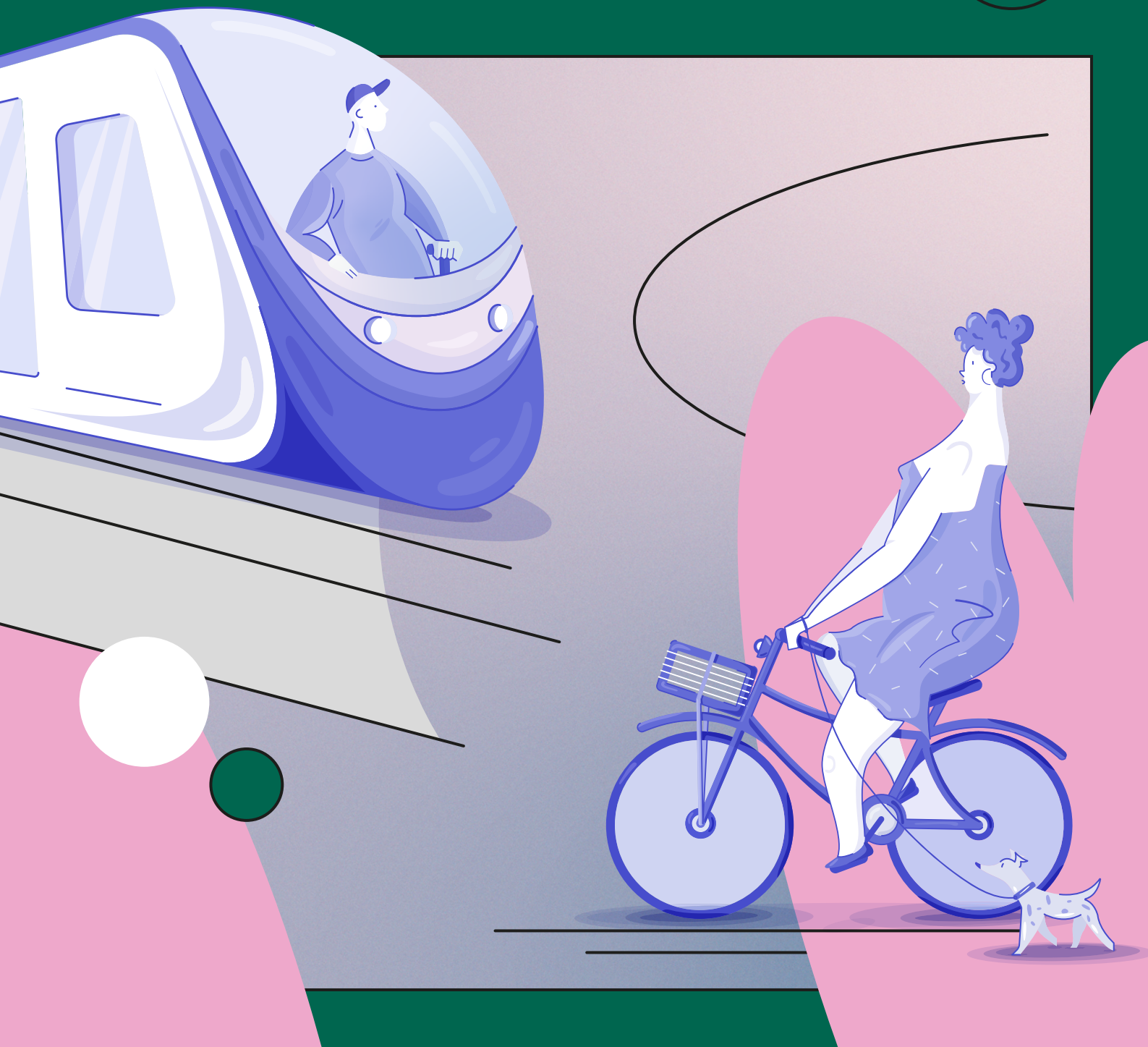


AUGSBURGER MOBILITÄTSPLAN

2. DIALOGRUNDE MOBILITÄT

ERGEBNISBERICHT



Herausgeber



Stadt Augsburg

Stadt Augsburg - Tiefbauamt
Abt. Verkehrsplanung
Annastraße 16
86150 Augsburg
mobilitaetsplan@augzburg.de

Inhalte / Textverantwortung



Planersocietät
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

Team Ewen GbR
Hügelstraße 19
64283 Darmstadt

WVI GmbH
Nordstraße 11
38106 Braunschweig

Alle Rechte vorbehalten. Stand: Juni 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.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Termin: 06. Mai 2022, von 14:00-17:00 Uhr

virtuelle Konferenz

1 Begrüßung

Herr Dr. Höhnberg, der Amtsleiter des Tiefbauamts, begrüßt die Teilnehmenden und entschuldigt Herrn Merkle, der leider an der Sitzung nicht teilnehmen kann.

Nachdem in der 1. Sitzung eine Analyse des Mobilitätsverhaltens in Augsburg vorgestellt und diskutiert wurde, soll nun über die Weiterentwicklung der *Ziele* („Wirkungsziele“) sowie über die konkreten *Wege* zu einer nachhaltigen Mobilität in Augsburg („Handlungsziele“) diskutiert werden.

Die verantwortlichen Planer und Planerinnen stellen in der Veranstaltung den Arbeitsstand bezüglich der Leitziele und deren Grundlagen vor. Aus den Leitzielen sollen sich schließlich mögliche Handlungspfade ergeben. Es wird betont, dass die vorgestellten Inhalte einen Zwischenstand darstellen. In die weitere Ausarbeitung fließen die Ergebnisse dieser Dialogrunde, des Mobilitätsforums am 13. Mai 2022 sowie der Online-Beteiligung mit ein.

2 Rolle und Arbeitsweise der Dialogrunde Mobilität

Im Nachgang zur ersten Sitzung gab es noch Rückfragen zur Rolle und Arbeitsweise des Gremiums. Daher werden Rolle und Arbeitsweise des Gremiums nochmals ausführlich vorgestellt. Es wird betont, dass es sich um ein Konsultationsgremium handelt, in welchem die teilnehmenden Personen ihre unterschiedlichen Anliegen, Interessen und Verbesserungsvorschläge einbringen können und diese zur weiteren Bearbeitung auch dokumentiert werden. Eingehende Vorschläge werden vom Planungsteam gruppiert und ggf. zusammengefasst, um eine effiziente Behandlung aller Vorschläge zu gewährleisten. Art und Weise der Berücksichtigung oder ggf. auch die Gründe für eine Nichtberücksichtigung von Hinweisen aus diesem Gremium und den weiteren Beteiligungsgremien werden vom Planungsteam dokumentiert. Die letztendliche Entscheidung über die Inhalte des Mobilitätsplans liegt beim Stadtrat, dem der Mobilitätsplan Augsburg zum Beschluss vorgelegt wird.

Eine gute Vorbereitung mit rechtzeitiger Bereitstellung von Sitzungsvorlagen ist den Teilnehmenden wichtig und wird vom Planungsteam zugesagt.

Auf Nachfrage der Moderation bekunden die Teilnehmenden Zustimmung zur vorgetragenen Rolle des Gremiums und der vereinbarten Arbeitsweise.

3 Leitziele für den Augsburger Mobilitätsplan

Im Anschluss präsentiert Herr Jaquet von der Planersocietät in seinem Vortrag die Leitziele des Augsburger Mobilitätsplans. Ziel im Rahmen der Erstellung des Augsburger Mobilitätsplans ist die Vertiefung, Konkretisierung und Vervollständigung der Zielaussagen und konzeptionellen Grundlagen aus den bestehenden städtischen Konzepten mit Mobilitätsbezug (insbesondere Stadtentwicklungskonzept STEK und weitere Konzepte) unter maßgeblicher Berücksichtigung der SUMP-Guidelines (Sustainable Urban Mobility Plan). Ein In-Frage-Stellen bzw. eine Neuverhandlung bereits bestehender und beschlossener Ziele und Schwerpunktsetzungen im Rahmen der Erstellung des Augsburger Mobilitätsplans ist nicht vorgesehen.

Aus den bestehenden Konzepten und den SUMP Guidelines wurden vor allem die folgenden Schwerpunkte für das Zielsystem identifiziert:

STEK (Stadtentwicklungskonzept):

- Gute Vernetzung
- Neue ökologische und umweltbewusste Formen der Mobilität
- Regionale und überregionale Erreichbarkeit

SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) - Guidelines

- Erreichbarkeit
- Nachhaltigkeit
- Lebensqualität

Weitere Konzepte:

- Digitalisierung
- Alternative Antriebe
- Multimodalität und Vernetzung

Aus diesen Zielen wurden durch Ableitung und Bündelung neue Oberziele („**Wirkungsziele**“) erstellt:

- Erreichbarkeit sichern
- Mobilität verändern (um Klima- und Umweltschutz zu verwirklichen)
- Verkehr verträglich abwickeln und lebenswerte Räume schaffen

Mit diesen Wirkungszielen wird beschrieben, welche Wirkungen für die Stadt Augsburg mit der Umsetzung des Augsburger Mobilitätsplans in den nächsten Jahren erzielt werden sollen. Die Wirkungsziele sind durch konkrete Maßnahmen der Stadt häufig nur indirekt beeinflussbar, indem Rahmenbedingungen verändert werden (z.B. Verkehrsnetze, Straßenräume, Mobilitätsmanagement).

Deshalb muss neben diesen Wirkungszielen auch über die **Handlungsziele** diskutiert werden. Hierfür wurde als erster Entwurf die folgende Themensammlung abgeleitet:

- Digitalisierung
- Alternative Antriebe
- Multimodalität und Vernetzung
- Verkehrsnetze / -infrastruktur
- Teilhabe & Barrierefreiheit
- Wirtschaftsverkehr
- Verkehrssicherheit
- Straßenraumgestaltung
- Verkehrsvermeidung
- Kommunikation, Mobilitätsmanagement und Marketing
- Regionale Verkehre

Die Handlungsziele müssen überprüft, weiterentwickelt und konkretisiert werden. Daher stellen die vorgestellten Ziele keinen Endstand dar und befinden sich in der Weiterentwicklung.

Im weiteren Erarbeitungsprozess sollen sowohl für die Wirkungs- als auch die Handlungsziele SMARTe Ziele festgelegt werden, welche in Zukunft eine kontinuierliche Überprüfung der Zielerreichung ermöglichen. SMART ist dabei die Abkürzung für ein Kriterienraster, in dem Ziele spezifisch, messbar, angemessen, realistisch und terminiert sein müssen.

Zudem muss eine Lösung für Zielkonflikte, die zwischen den einzelnen Zielen bestehen, gefunden werden. Es muss hinterfragt werden, ob es einen Lösungskorridor gibt oder ob einzelne Zielkonflikte möglicherweise nicht lösbar sind.

Nach der Vorstellung der Ziele werden Anmerkungen aus dem Teilnehmendenkreis aufgenommen:

- Es ist wichtig, dass definitiv festgelegt wird, welches konkrete Ziel, welche Verkehrsvision

verfolgt werden soll. Was hat Augsburg mit dem Verkehr vor? Hier sollten konkrete Maßnahmen benannt werden. Wichtig ist eine große Vision und nicht viele kleine Maßnahmen. Einzelziele sind teilweise widersprüchlich und finanziell nicht umsetzbar.

- Das Ziel ist, die Stadt Augsburg klimafreundlich zu gestalten. Das Rückgrat ist hier der ÖPNV; dieser muss im sog. Umweltverbund funktionieren. Bei den Handlungszielen fehlt die Steigerung der Förderung des ÖPNVs.
- Als Grundeinstieg fehlt, was Augsburg eigentlich ist: ein großes Dorf, eine Großstadt oder ein Mittelzentrum? An dieser Vision muss man sich ausrichten. Augsburg ist die drittgrößte Stadt Bayerns. Wichtig ist die Grundeinstellung der Stadt zu kennen.
- *Antwort (Herr Jaquet): Manche Ziele sind bereits durch die Stadt gesetzt. Hier war eine Schärfung in Hinblick auf die Mobilität in kleinen Schritten geplant. Aber natürlich ist auch der Wunsch einer Vision verständlich. Die Wirkungsziele müssen klar formuliert werden, damit ein großes Bild entstehen kann, wo Augsburg hinwill.*
- Der Begriff „Erreichbarkeit“ muss geklärt werden. Ist hier nur der Weg ins Innenstadtzentrum gemeint oder auch um die Stadt herum? Zudem muss auch die überregionale Erreichbarkeit der Stadt Augsburg (z.B. Deutsche Bahn, Flughafen etc.) berücksichtigt werden.
- *Antwort (Herr Jaquet): Dieser Punkt muss an späterer Stelle diskutiert werden. Hier müssen Szenarien erstellt, abgeglichen und errechnet werden.*
- Die Ziele sind nicht konkret und mit Zahlen hinterlegt (z.B. eine Zeitschiene bis wann die Emissionen wie weit gesenkt werden müssen). Dies ist momentan sehr abstrakt und die Ziele sind nicht zu erfassen.
- *Antwort (Herr Jaquet): Diesen Schritt müssen wir noch gehen. Momentan befinden wir uns auf einer globalen Ebene, ob wir die richtigen Ziele in Vollständigkeit erfasst haben. Anschließend müssen wir diese Ziele dann konkret mit Werten und überprüfbaren Indikatoren belegen. Wir haben viele Baustellen, die „abgearbeitet“ werden müssen.*

4 Gruppenarbeit

Im Anschluss findet eine Gruppenarbeit an digitalen Moderationswänden im Rahmen einer digitalen Werkstatt statt. Hier sollen die einzelnen Handlungsziele umschrieben und weiter ergänzt werden.

Dazu stehen drei Themenfelder zur Auswahl.

- Vernetzte Mobilität & Digitalisierung
- Verkehrsangebote
- Verkehrsräume (Aufenthaltsqualität)

Im ersten Durchgang werden die Teilnehmenden nach dem Zufallsprinzip in drei Gruppen aufgeteilt; im zweiten und dritten Durchgang können die Teilnehmenden selbst die Gruppen wechseln.

5 Ergebnisse der Zielüberarbeitungen

Im Anschluss an die Gruppenarbeit werden die Vorschläge / Ergebnisse der Zielüberarbeitungen vorgestellt.

Vernetzte Mobilität & Digitalisierung

Digitalisierung

- Eine Plattform für alle zur Vereinfachung der Tarifstruktur
- Einheitlicher, klarer Tarif
- Darstellung der Auslastung – Intelligente Verkehrsleitung
- Automatisierung des ÖPNV
- Barrierefreiheit beachten (2-Sinne-Prinzip, Lesefunktion)

Alternative Antriebe

- Schwebe-/Seilbahn
- Stadtbahn

Multimodalität und Vernetzung

- Attraktive Alternativen zum eigenen PKW
- Autoabhängigkeit senken

Kommunikation, Mobilitätsmanagement & Marketing

- Gemeinsame Marketingkampagne
- Umlandkommunikation
- Bepreisung von Parkflächen, Sondernutzungsgebühren
- Reduzierung des MIVs explizit ansprechen – Freiräume schaffen



Verkehrsangebote

Verkehrsnetze/-infrastruktur

- Leistungsfähigkeit auch auf Rad etc. anschauen (Förderungen beachten)
- Sensible Erweiterung mit gleichzeitiger Platznutzung für andere Verkehrsmittel
- Flächen reduzieren
- Zielkonflikt: begrenzter Straßenraum – Vorrangschaltungen für den ÖPNV
- Ausbau des ÖPNV fürs Einpendeln und zur Anbindung der Landkreise
- Berücksichtigung der Pendlerinnen und Pendler
- Erweiterung von Verkehrsflächen in die dritte Dimension
- Definition sog. Umweltverbund: Rad, Fuß, ÖPNV
- Aufbau einer Infrastruktur auch für private Ladestationen

Urbaner Wirtschaftsverkehr

- Bestehenden Regionalverkehr stärker einbeziehen
- Konzepte City-Logistik
- Bündelung von Warenströmen – Pakete an Stationen abholen
- Reglementierungen von Lieferfahrzeugen für den Innenstadtbereich
- Handwerkern Lasträder zur Verfügung stellen
- Kurzzeit-Stellplätze im Stadtraum – nicht nur für Lieferdienste sondern auch für Handwerker und Pflegedienste

Verkehrssicherheit

- Sichere Wegeführung für alle (Rad, Fuß etc.) – nicht alles auf einer Fläche
- Farbige Abgrenzung der Strecken für verschiedene Verkehrsmittel.
- Sicherheitstraining für Senioren
- Verkehrssicherheit durch weniger Verkehr auf Kosten des MIV
- Längere Grünphasen – besonders wichtig für mobilitätseingeschränkte Personen

Regionale Verkehre

- Größeren Einfluss auf regionalen den Schienenverkehr
- Verknüpfung von Stadt-Umlandverkehr durch Verlagerung auf den ÖPNV
- Radschnellwege

• Verknüpfung aller Verkehrsmittel



Verkehrsräume (Aufenthaltsqualität)

Teilhabe & Barrierefreiheit

- Barrierefreiheit, sensorische Einschränkungen beachten
- Seniorendienste (Fahrdienste)
- Bessere Anleitungen zum ÖPNV
- Kostenlose Tickets für Kinder und Schülerinnen und Schüler

Straßenraumgestaltung

- Konkurrenz ÖPNV und Einzelfahrmiteln (Zielkonflikte)
- Mehr Rücksicht auf Fußgänger
- Optimierung von Zubringern – Kombination von ÖPNV und Individualverkehr
- Barrieren zwischen Lebensräumen
- Nicht nur Aufteilung, sondern auch Nutzung beachten, z.B. durch temporäre Zuteilung von Flächen an unterschiedliche Nutzungen
- Mobilität bei Neubaugebieten frühzeitig einbeziehen

Stadt der kurzen Wege

- Wohnen, Arbeiten und Einkaufen zusammen denken
- Kürzere Wegzeiten innerhalb von Quartieren und Stadtteilen
- Stoßzeiten beachten
- Bündelung der verschiedenen Verkehrsarten an attraktiven Plätzen



Auch nach der Berichterstattung aus der Gruppenarbeit haben die Teilnehmenden die Möglichkeit weitere Anmerkungen zu geben. Folgende Hinweise wurden aufgenommen:

- Schaffen einer „Ampel“, welche Ziele kurz-, mittel- oder langfristig aufzunehmen sind
- Dringlichkeit beachten
- Wichtig ist die Erstellung von Szenarien bis zu welchem Zeitpunkt Umsetzungen erfolgen müssen.
- Bisher werden alle Forderungen gleichberechtigt behandelt; hier müssen Prioritäten gesetzt werden.
- Die jetzigen Maßnahmen sind allgemeiner Art. Welche Ziele sind speziell für die Stadt Augsburg wichtig?
- Wie passen vorhandene Planwerke wie die Klimaschutzstudie mit den neuen Konzepten zusammen? Hier müssen Szenarien unter Berücksichtigung verschiedener Planungsentscheidungen erstellt werden.

- Bei der Ladeinfrastruktur müssen die Gesetze beachtet werden.
- Es ist positiv zu bewerten, dass auch jüngere Gruppen, Verbände sowie Einrichtungen aus dem Bildungsbereich in die Entwicklung des Mobilitätsplans integriert werden.

6 Wie geht es weiter?

Von der Veranstaltung wird eine ausführliche Dokumentation erstellt, die allen Teilnehmenden zur Verfügung gestellt wird. Die Zieldiskussion wird im Rahmen des Mobilitätsforums am 13.05.2022 sowie der daran anschließenden Online-Beteiligung auch mit der allgemeinen Öffentlichkeit fortgesetzt.

Unter Berücksichtigung des bisherigen Arbeitsstandes sowie der Ergebnisse der genannten Beteiligungsformate wird seitens des Planungsteams ein Entwurf für ein Zielkonzept vorgestellt. Parallel zu diesem Bearbeitungsprozess werden Vorschläge für themenbezogene Vertiefungsgespräche und Ideen für Pilotprojekte entwickelt und präsentiert.

7 Verabschiedung

Herr Dr. Höhnberg bedankt sich bei den Teilnehmenden für die konstruktive Mitarbeit und die vielen Anregungen. Er betont, dass der Mobilitätsplan der Stadt Augsburg am Ende sicherlich anders aussehen werde als der bestehende Gesamtverkehrsplan von 1998.

Die Dialogrunde wird weiter mit in den Prozess eingebunden und die erarbeiteten Unterlagen werden den in der Dialogrunde Mobilität eingebundenen Personen zur Verfügung gestellt.