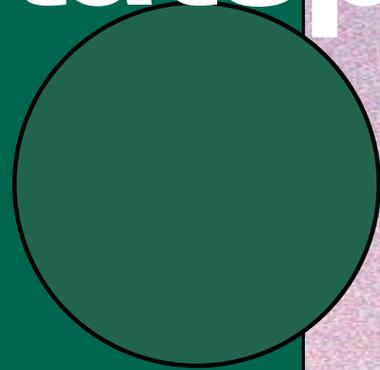


**AUGSBURGER
MOBILITÄTSPLAN**

Die Mobilitätsstrategie des Augsburger Mobilitätsplans



Was ist ein Mobilitätsplan und wie wird er gemacht?

Augsburger Mobilitätsplan als Sustainable Urban Mobility Plan

Der State-of-the-Art für die Erstellung urbaner Mobilitätspläne ist das SUMP-Prinzip. SUMP steht dabei für „Sustainable Urban Mobility Plan“, auf Deutsch „Nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan“. Ende 2019 wurden auf europäischer Ebene die überarbeiteten Leitlinien für die Erstellung von SUMP veröffentlicht. Gemäß den SUMP-Grundprinzipien stehen die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung, Wirtschaft, Erreichbarkeit und Lebensqualität im Mittelpunkt eines SUMP. Wesentliche Merkmale des Planungsprozesses sind Integration, Partizipation und Evaluation. Der neue Augsburger Mobilitätsplan wird als Sustainable Urban Mobility Plan ausgearbeitet.

Gemäß den SUMP-Leitlinien gliedert sich der Erarbeitungsprozess eines SUMP in vier Phasen:

1. Vorbereitung und Analyse – „Wo stehen wir jetzt?“
2. Strategieentwicklung – „Wo wollen wir hin?“
3. Maßnahmenplanung – „Wie kommen wir dahin?“
4. Umsetzung und Monitoring – „So setzen wir es in die Tat um!“

Die Erarbeitung des Augsburger Mobilitätsplans wurde in zwei Teile unterteilt. Teil I umfasst die oben dargestellten Phasen 1 (Vorbereitung und Analyse) und 2 (Strategieentwicklung). Ergebnis dieses ersten Teils ist die vorliegende Mobilitätsstrategie, welche die wesentlichen Ergebnisse zu den folgenden Arbeitsbausteinen präsentiert:

- Analysen von Mobilität, Erreichbarkeit und Verkehrsnetzen in Augsburg,
- Entwicklung von Zielen, Indikatoren und einem Leitbild der Mobilitätsentwicklung,
- Untersuchung von Zukunftsszenarien mithilfe des städtischen Verkehrsmodells,
- Erarbeitung von Handlungsstrategien und Pilotprojekten.

Im darauf folgenden Teil II des Augsburger Mobilitätsplans werden sukzessive Maßnahmenprogramme und Umsetzungskonzepte entsprechend der im Teil I erarbeiteten Handlungsstrategien entwickelt.

Grundlegend für die Erarbeitung des Mobilitätsplans ist die Öffentlichkeitsbeteiligung, um die Anliegen der Augsburger Bevölkerung schon frühzeitig in den Planungsprozess zu integrieren.

*„Ein nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan ist ein strategischer Plan, der die **Mobilitätsbedürfnisse** von Menschen und Unternehmen in Kommunen und deren Umgebung mit dem Ziel einer besseren **Lebensqualität** erfüllen soll. Er baut auf bewährten Planungsansätzen auf und berücksichtigt in besonderem Maße **Zusammenarbeits-, Beteiligungs- und Evaluationsprinzipien**“.*

SUMP Guidelines 2019

Quelle: Rupprecht Consult (Stand: 2021)

Abbildung 1: Nachhaltige städtische Mobilitätsplanung



Quelle: Rupprecht Consult (Stand: 2021)

Was ist ein Mobilitätsplan und wie wird er gemacht?

Beteiligung der Öffentlichkeit

Der Augsburger Mobilitätsplan (AMP) wurde unter intensiver Einbindung der Öffentlichkeit im Rahmen unterschiedlichster Beteiligungsformate erarbeitet. Folgende Beteiligungsformate wurden angeboten:

- Im Rahmen der **Dialogrunde Mobilität** wurden drei jeweils ca. dreistündige Sitzungen mit Vertretern von Interessenverbänden, Verkehrsunternehmen, Trägern öffentlicher Belange, Nachbarkommunen, etc. durchgeführt.
- Die breite Öffentlichkeit wurde am 13. Mai 2022 in den Kongress am Park zum **1. Mobilitätsforum** eingeladen. Die Teilnahme war in Präsenz sowie Online möglich; insgesamt konnten ca. 150 Teilnehmende begrüßt werden. Zwischenergebnisse der AMP-Bearbeitung wurden durch die beauftragten Gutachterinnen und Gutachter vorgestellt und im Plenum diskutiert. Zudem wurden fünf themenspezifische Vertiefungsworkshops (zielgruppenspezifisch, teilräumlich) angeboten.
- Im Rahmen einer **Online-Beteiligung** im Mai/Juni 2022 äußerten sich über 1.700 Menschen zur Mobilitätsentwicklung in Augsburg. Aufgrund dieser hohen Teilnehmereinzahl hat die Onlinebeteiligung ein hohes Gewicht; es handelte sich jedoch nicht um eine repräsentative Befragung.
- Mit dem **Mobilitätsforum on Tour** wurde im September 2022 ein aufsuchendes Beteiligungsformat durchgeführt. Um eine ausgewogene Beteiligung sicherzustellen, wurde ein Infozelt in Stadtteilen aufgestellt, die bei der Online-Beteiligung unterrepräsentiert waren (z.B. Göggingen, Hochzoll, Lechhausen). Neben offenen Gesprächs- und Feedbackmöglichkeiten wurden ausgewählte Fragestellungen der Online-Beteiligung wiederholt.
- Wichtige Inhalte der Mobilitätsstrategie (Analyseergebnisse, Ziele, Leitbild) wurden im Rahmen des **3. Mobilitätsforums** vom 16. – 22. September 2023 in Form eines Messestandes in der Augsburger City-Galerie präsentiert.

Zu allen durchgeführten Beteiligungsformaten wurden ausführliche Dokumentationen zu Ablauf und Ergebnissen erstellt. Diese stehen auf der Projekthomepage des Augsburger Mobilitätsplans (www.augsburg.de/mobilitaetsplan) zur Verfügung. Es wurde u.a. gefordert, eine große Vision statt vieler kleiner Maßnahmen zu entwickeln, Ziele zu quantifizieren und zu terminieren, nicht nur städtische, sondern v.a. auch regionale und überregionale Mobilität und Erreichbarkeit zu berücksichtigen. Außerdem ist der ÖPNV als Rückgrat einer klimafreundlichen Mobilität in Augsburg zu behandeln, dessen Förderung, bzw. multimodaler Verkehrsangebote vermehrt gefordert wurde. Die Stärkung der Nahmobilität („15-Minuten-Stadt“) sowie die Gestaltung von Straßenräumen zur Stärkung von Lebens- und Aufenthaltsqualität mit mehr Grün/Bäumen sowie die autorarme Innenstadt waren weitere wesentliche thematische Schwerpunkte. Als prioritäre Handlungsfelder für eine nachhaltige Erreichbarkeit in der Stadt Augsburg sowie zwischen Augsburg und der Region wurden bessere Radwege, regionale Radschnellverbindungen sowie ein besseres und kostengünstigeres ÖPNV-Angebot genannt.

Abbildung 2: Bürgerinnen und Bürger bei der Ideenfindung



Quelle: Stadt Augsburg (Stand: 2021)



Quelle: Stadt Augsburg (Stand: 2022)

Von der SUMP – Guideline zum Augsburger Mobilitätsplan

Der Aufbau der Mobilitätsstrategie

Die Mobilitätsstrategie ist der zentrale Baustein des Teil I des Augsburger Mobilitätsplans. In ihr sind alle zentralen Ergebnisse der 1. und 2. Phase zur Erarbeitung des Augsburger Mobilitätsplans gebündelt.

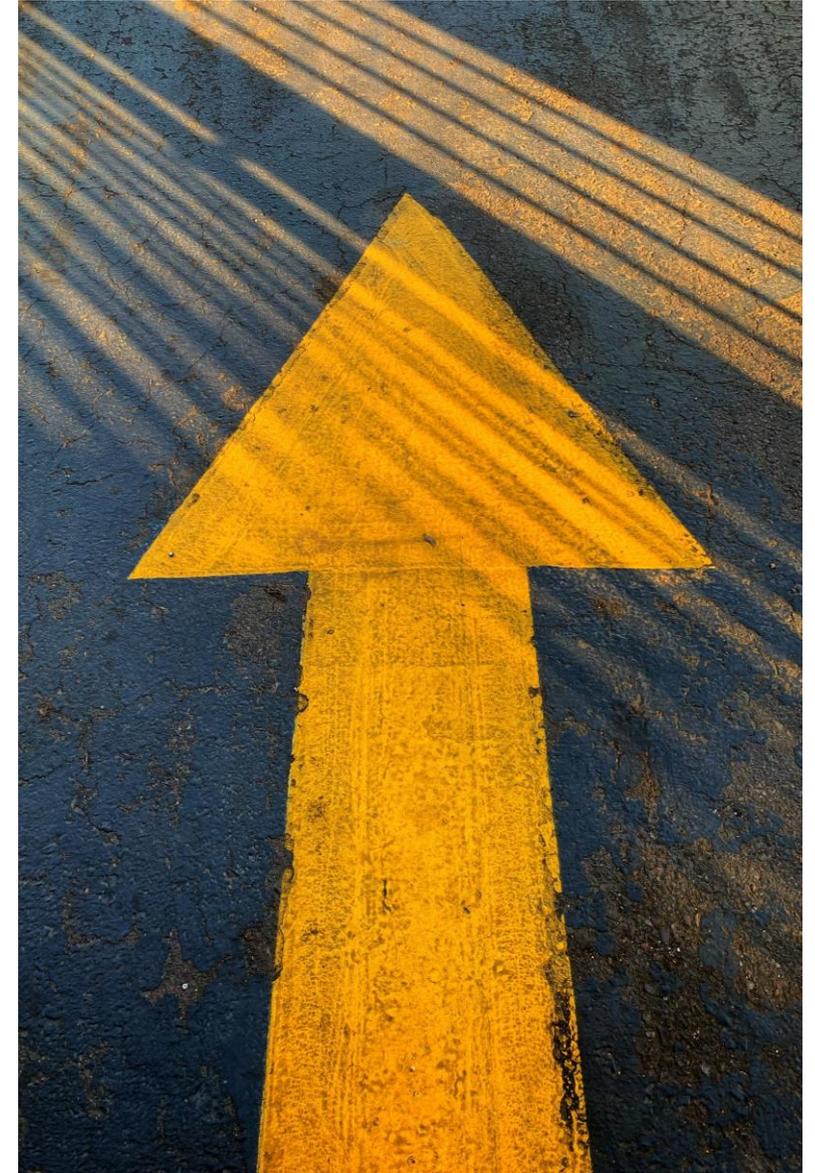
Jede Phase des Teil I des Augsburger Mobilitätsplans verfügt über eigene Berichtswerke, auf die in der Mobilitätsstrategie zum Teil verwiesen wird. Lesende, die einen tieferen Einblick in Ergebnisse und Herleitungen, aber auch zum Vorgehen und zu den Beteiligungsbausteinen erlangen wollen, sind daher herzlich eingeladen, einen Blick in die jeweiligen Ausarbeitungen zu werfen (weitere Informationen unter <https://www.augsburg.de/mobilitaetsplan>).

Die Mobilitätsstrategie beantwortet sechs zentrale Fragen (siehe S. 5), die sich aus den SUMP-Guidelines ergeben und die den Aufbau der Mobilitätsstrategie widerspiegeln. Beantwortet werden diese Fragen in drei Blöcken:

Block 1 gibt einen Überblick über den Zweck eines Mobilitätsplans und präsentiert eine Analyse des Status Quo der Mobilität in der Stadt Augsburg. Im Anschluss daran werden mit Hilfe von Szenarien mögliche Auswirkungen unterschiedlicher Annahmen zur Entwicklung der Mobilität untersucht. Die aus der Analyse und der Berechnung der Szenarien gewonnenen zentralen Erkenntnisse werden abschließend prägnant zusammengetragen und auf zentrale Ergebnisse reduziert.

In Block 2 werden diese Ergebnisse wie auch weitere Überlegungen der Stadt Augsburg, der beteiligten Akteure sowie der Gutachterbüros in Strategiebausteine und damit letztlich in Ziele sowie ein Leitbild zur zukünftigen Mobilitätsentwicklung überführt.

Block 3 wird schließlich einen Ausblick in die Zukunft wagen. Durch die Verwendung von Wirkungsindikatoren, die als Bindeglied zwischen den Teilen I und II des Mobilitätsplans dienen, sowie durch verschiedene Pilotprojekte der Stadt Augsburg wird hier aufgezeigt, wie eine Umsetzung des Mobilitätsplans aussehen könnte und wie die gesteckten Ziele erreicht werden sollen. Gleichzeitig stellt dies den Übergang in den Teil II des AMP dar, in dem weitergehenden Maßnahmen zur Erreichung der Ziele der Mobilitätsstrategie entwickelt werden.



Quelle: Danald Gianatti on unsplash (Stand: 2023)

Kapitelübersicht der Mobilitätsstrategie – 6 zentrale Fragen

1. Warum machen wir einen Mobilitätsplan?
2. Wo stehen wir?
3. Was wäre, wenn ...
4. Wo wollen wir hin?
5. Wie kommen wir dahin?
6. Wie setzen wir es um?

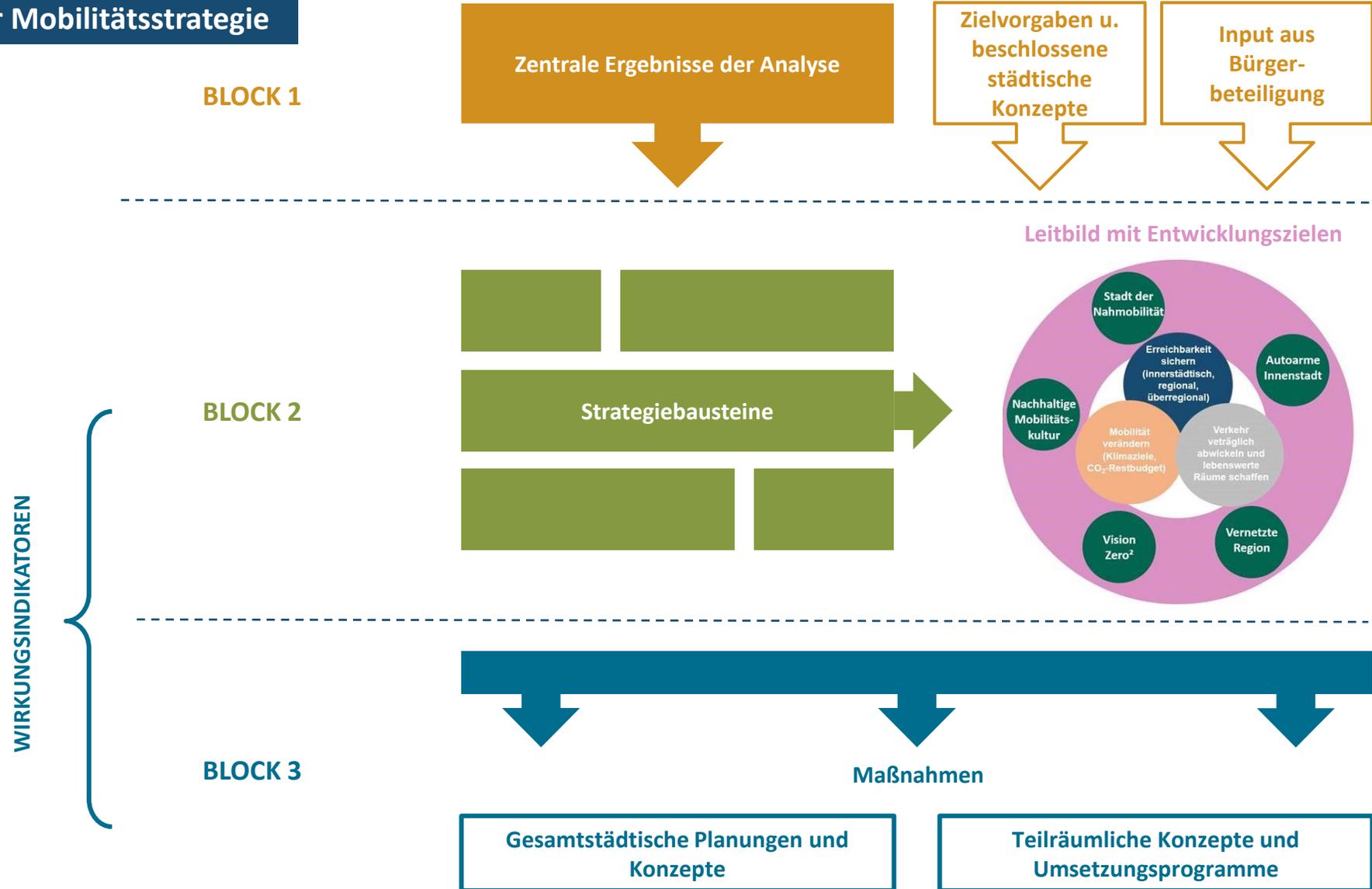
Anlagen



Quelle: Chiara F. on unsplash (Stand: 2023)

Von der SUMP – Guideline zum Augsburger Mobilitätsplan

Der Aufbau der Mobilitätsstrategie



Quelle: Planersocietät (Stand: 2023)

1. Warum machen wir einen Mobilitätsplan?

Die Welt ist im Wandel...

... darum müssen wir handeln.

Die zukünftige Entwicklung im Verkehrsbereich wird insbesondere von dem Hintergrund des demografischen Wandels, von den verkehrspolitischen Entwicklungsrichtungen sowie von weiteren gesellschaftlichen und räumlichen Veränderungen wie auch der weiter wachsenden Stadt gekennzeichnet sein. Zudem sind die erhöhten Anforderungen aus dem Umwelt- und Klimabereich zu beachten, welche auch durch Stadtratsbeschlüsse der Stadt Augsburg widergespiegelt werden (z.B. Beschluss eines CO₂-Restbudgets) und einen sehr hohen und kurzfristigen Handlungsbedarf begründen. Gerade in der Verkehrsplanung – einem Bereich mit langen Vorlaufzeiten und einer langfristig wirkenden Infrastruktur – sind die zukünftigen Auswirkungen der demografischen Entwicklung rechtzeitig einzubeziehen. Gleichzeitig sind weitere neue Entwicklungen und Herausforderungen (z.B. E-Mobilität, Digitalisierung, Herausbildung einer „neuen“ Mobilitätskultur, neue Informationsmedien und -angebote) frühzeitig zu integrieren. Dies umfasst nicht nur die Elektrifizierung von Fahrzeugflotten und die gesellschaftlichen Auswirkungen der Digitalisierung (z.B. veränderte oder ausbleibende Wege aufgrund von Homeoffice-Möglichkeiten) sondern auch die zunehmende Automatisierung von Fahrzeugen.

Das bis dato aktuelle strategische Planwerk der Stadt Augsburg für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr ist der Gesamtverkehrsplan von 1998 (GVP 98). Der GVP 98 enthielt viele auch aus heutiger Sicht wichtige und richtige Schwerpunktsetzungen und Maßnahmen. Aufgrund der umfangreichen vorangehend dargestellten Veränderungsprozesse und Herausforderungen ist jedoch eine grundlegende Überprüfung und Weiterentwicklung dringend erforderlich.

Diese Weiterentwicklung der Gesamtverkehrsplanung baut auf wichtigen bereits erarbeiteten und beschlossenen konzeptionellen Grundlagen der Stadt Augsburg auf. Aufgrund ihrer grundlegenden Bedeutung und den enthaltenen Aussagen zu Zielen der Mobilitätsentwicklung besonders hervorzuheben sind das Stadtentwicklungskonzept STEK, die Zukunftsleitlinien und das Blue City Klimaschutzprogramm.

Aus diesen Grundlagen geht der klare Auftrag an die zuständigen Stellen hervor, nicht mehr nur Infrastrukturen "bedarfsgerecht" auszubauen, sondern die Mobilitätsnachfrage zukünftig proaktiv zu gestalten um gesamtgesellschaftliche Ziele (z.B. lebenswerte und klimawandelangepasste Stadt, Klimaschutz, Reduzierung von Flächenverbrauch) erreichen zu können. Die neue Strategie der Stadt Augsburg für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr heißt deshalb "Augsburger Mobilitätsplan".



Quelle: Roger Bradshaw on unsplash (Stand:2023)

Viele Schritte sind bereits gegangen

Ziele aus STEK, Zukunftsleitlinien, Blue City

Grundlage STEK

Entwicklungsziele für die Mobilität in Augsburg

- Entlastung des städtischen Verkehrs
- Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger
- Ökologische, umweltbewusste Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen
- Erreichbarkeit stärken (innerstädtisch, regional, überregional)

Grundlage Zukunftsleitlinien

- Ö2 Ökologische Mobilität für alle ermöglichen
- Ö2.1 Stadt der kurzen Wege werden
- Ö2.2 Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr als vorrangige Verkehrsträger etablieren
- Ö2.3 motorisierten Verkehr effizienter und umweltschonender gestalten

Grundlage Blue City Klimaschutzprogramm

Die Ergebnisse der „Studie Klimaschutz 2030“, beinhalten die Ziele

- Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor reduzieren
- Fahrleistungen MIV reduzieren (halbieren)



Quelle: Stadt Augsburg (Stand: 2019)



Quelle: Stadt Augsburg (Stand: 2021)



Ein Blick zurück

Bilanz Gesamtverkehrsplan – Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Zum Zeitpunkt der Erarbeitung des GVP 98 waren mehrere Vorhaben zur Ertüchtigung bzw. zum Ausbau des Hauptstraßennetzes bereits in Planung (z.B. AIC25, Ausbau kleine Ostumgehung, höhenfreier Ausbau der B17-Anschlussstellen) oder Umsetzung (Schleifenstraße). Es wurden mehrere der vom GVP 98 vorgeschlagene Maßnahmen für städtebauliche Aufwertungsmaßnahmen im Zuge von (Haupt-)Verkehrsstraßen ganz oder teilweise umgesetzt (z.B. Nord-Süd-Verbindung Innenstadt, Donauwörther Straße Nord, Friedberger Straße, Neuburger Straße).

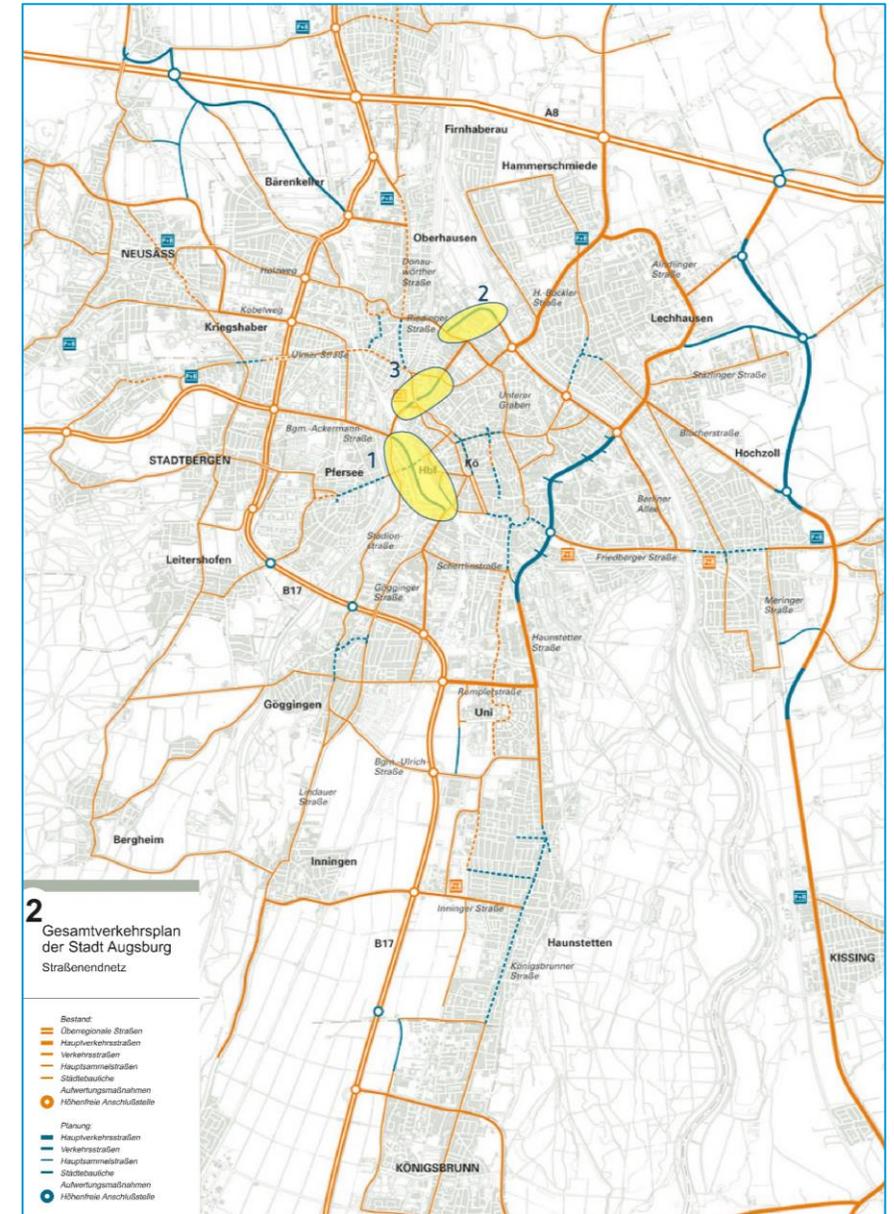
Darüber hinaus waren im GVP 98 drei innenstadtnahe Tangenten zur Entlastung der Innenstadt vorgesehen (dringender Bedarf: MAN-Spange und Straße durch den Rangierbahnhof; weiterer Bedarf: Nordtangente), die jedoch aus verschiedenen Gründen nicht umgesetzt bzw. planerisch vertieft wurden.

Die vorgesehenen Maßnahmen in der Innenstadt und entlang von Stadtteilachsen wurden teilweise umgesetzt. Die Umsetzung erfolgte in der Regel im Zusammenhang mit Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNV („Mobilitätsdrehscheibe“) oder zur Förderung des Radverkehrs.

Die im GVP vorgesehenen Maßnahmen bezüglich Verkehrsleitung und -steuerung wurden weitgehend umgesetzt, hierzu gehören:

- Überarbeitung der statischen Wegweisung
- Verkehrsleitreechner und verkehrabhängige Signalanlagen (ÖPNV-Bevorrechtigung und grüne Wellen)
- Neubau eines innerstädtischen Verkehrs- und Parkleitsystems als erste Ausbaustufe eines gesamtstädtischen integrierten Verkehrsleitsystems.

Abbildung 4: Nicht umgesetzte Maßnahmen MIV aus GVP 98



Quelle: Stadt Augsburg GVP 98 und Ergänzung Planersocietät

Ein Blick zurück

Bilanz Gesamtverkehrsplan – Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Königsplatz ist seit Ende 2013 das neue Herz des städtischen Nahverkehrs in Augsburg. Und auch darüber hinaus sind viele der Maßnahmen des GVP 98 im Bereich des öffentlichen Verkehrs umgesetzt worden. Gleichwohl arbeitet die Stadt Augsburg weiter an der Attraktivierung des öffentlichen Nahverkehrs und insbesondere der Umsetzung des Projekts Mobilitätsdrehscheibe Augsburg (MDA).

Zu den umgesetzten Maßnahmen gehören:

- abgeschlossene Umgestaltung des Königsplatzes.
- Neubau der Straßenbahnlinie 6 vom Hauptbahnhof nach Friedberg-West (in Betrieb seit Dezember 2010).
- Verlängerung Linie 4 (Oberhausen Nord) und Linie 2 (P&R West): Inbetriebnahme 2001.

In Planung bzw. Realisierung sind folgende Projekte:

- Der neue Hauptbahnhof (in Realisierung).
- Neubau der Straßenbahnlinie 5 vom Hauptbahnhof zum Klinikum (in Planung).

Bisher nicht umgesetzt sind folgende Maßnahmen:

- Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 bis Augsburg-Hochzoll (Teil des Projekts MDA).
- Verlängerung der Linie 2 nach Haunstetten

Insgesamt lässt sich feststellen, dass die Umsetzung von Straßenbahnausbauprojekten zunehmend schwieriger und langwieriger wird. Gründe hierfür sind z.B. zunehmende Flächenkonkurrenzen im Straßenraum (z.B. Begrünung, ruhender Verkehr, Fuß- und Radwege), hoher Widerstand bei der Anwohnerschaft, hohe Anforderungen des Naturschutzes und gestiegene Anforderungen hinsichtlich Technik und Verkehrssicherheit.

Neben den hier dargestellten Maßnahmen werden weitere Maßnahmen zur Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Nahverkehrsplan definiert und fortgeschrieben. Der aktuelle Nahverkehrsplan ist parallel zur Erstellung des AMP seit dem Jahr 2022 in Fortschreibung.

Abbildung 5: Königsplatz Augsburg



Quelle: Planersocietät (Stand: 2023)

Ein Blick zurück

Bilanz Gesamtverkehrsplan – Radverkehr

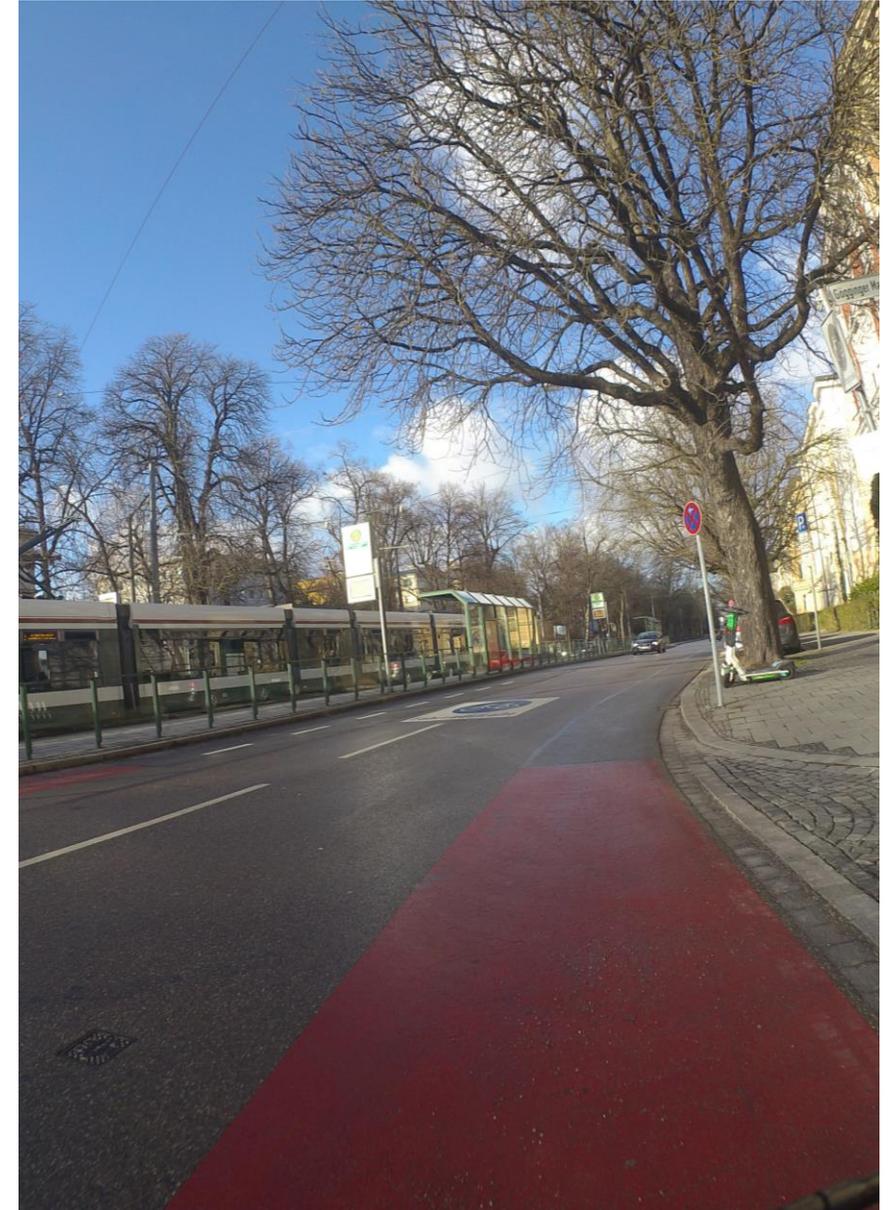
Mit dem Gesamtverkehrsplan, dem Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2015 liegen gute Grundlagen für die Verbesserung des Radverkehrs vor. Hierfür hat die Stadt in den vergangenen Jahren große Bemühungen gezeigt und viele Maßnahmen umsetzen können. Dabei setzt die Stadt Augsburg auf einen breiten Ansatz aus Maßnahmen der Infrastruktur, des Service und der Öffentlichkeitsarbeit. Bereits erreicht wurde dabei unter anderem:

- Eine Vielzahl von Radwegen werden und wurden optimiert oder neu gebaut.
- Ein Verleihsystem für Räder im Stadtgebiet (Stadtwerke Augsburg) wurde eingerichtet.
- Ein Lastenradverleihsystem (Lech-Elephant) wurde eingerichtet.
- Es gibt jetzt zwei bewachte Fahrradstationen am Hauptbahnhof.
- Einrichtung und Etablierung der Augsburger Radlwoche.
- 2015 und 2022 wurde die Stadt Augsburg durch das Bayerische Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr, als fahrradfreundliche Kommune zertifiziert.
- Eine digitale Fahrradkarte steht zur Verfügung.
- Mehrere Radzählstationen im Stadtgebiet messen die Anzahl der Fahrradfahrenden.
- Viele zusätzliche Fahrradstellplätze in der Innenstadt wurden errichtet.
- Zunahme des Radverkehrs am Binnenverkehr von 15,3 % auf 19,4 % im Zeitraum 2008-2018

Nichtsdestotrotz gibt es immer noch viele Netzlücken sowie Straßen und Kreuzungen, an denen die Radverkehrsführungen nicht den heutigen Anforderungen an Qualität und Sicherheit des Radverkehrs entsprechen.

Eine Weiterentwicklung der Netzkonzeption hinsichtlich der Entwicklung eines durchgängigen und leistungsfähigen Netzes von Rad-Vorrangrouten gemäß Vertrag mit dem Aktionsbündnis „Fahrradstadt jetzt“ ist bereits beschlossen.

Abbildung 6: auslaufender Radweg in Augsburg



Quelle: Planersocietät (Stand: 2021)

Ein Blick zurück

Bilanz Gesamtverkehrsplan – Fußverkehr

Hinsichtlich des Fußverkehrs wurden im Rahmen des GVP einige Maßnahmen erarbeitet, die in weiten Teilen auch bereits umgesetzt sind. Hierzu gehört unter anderem der Ausbau und die Verbesserung der Fußgängerzone in der Innenstadt sowie die Umgestaltung der Maximilianstraße.

Darüber hinaus wurde eine Maßnahmenliste zum Ausbau von Querungsmöglichkeiten aufgestellt. In diesem Zuge sind in den Stadtteilen und Wohngebieten der Stadt Augsburg eine Vielzahl (provisorischer) Querungshilfen entstanden, die jedoch an vielen Stellen nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der Barrierefreiheit der Fall.

Auch im STEK findet der Fußverkehr Berücksichtigung und wird stellenweise adressiert. In keinem bestehenden Planwerk jedoch wird in der Stadt Augsburg bis jetzt ein strategischer Ansatz zur Förderung des Fußverkehrs und Sicherstellung von Qualitäten für zu Fuß Gehende festgelegt.

Abbildung 7: Fußgängerzone in Augsburg



Quelle: Planersocietät (Stand: 2021)

Abbildung 8: mangelnde Fußverkehrsinfrastruktur



Quelle: Planersocietät (Stand: 2021)

2. Wo stehen wir?

Großer Aufwand – Kleine Wirkung

Wenig Bewegung beim Modal-Split

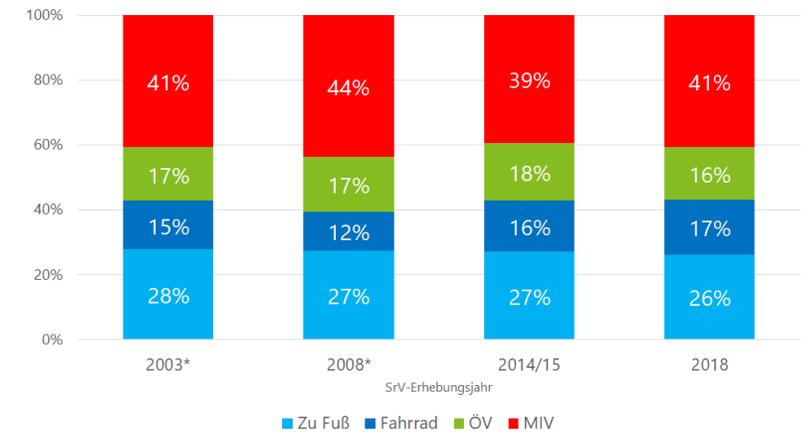
Um zu verstehen „wo genau wir stehen“ wurden nicht allein die derzeitige Situation und die Voraussetzungen für Mobilität in Augsburg betrachtet. Der Blick zurück und die Bilanzierung zur Umsetzung des GVP haben gezeigt, es gab große Investitionen in den Umweltverbund, wie z.B.: Mobilitätsdrehscheibe, Projekt Fahrradstadt, begonnener Umbau von Straßenräumen zugunsten von Fuß, Rad und ÖV, und dennoch:

- Der Anteil der ÖPNV-Nutzung an den zurück gelegten Wegen liegt seit 2003 relativ konstant zwischen 16 und 18 %; die Zahl der ÖPNV-Fahrten im AVV-Raum steigt näherungsweise proportional zur Bevölkerungszahl an (vgl. Bestandsaufnahme NVP). Ein Hinzugewinn von Marktanteilen für den ÖPNV ist jedoch nicht erkennbar.
- Auch der Anteil der Pkw-Nutzung liegt in 2018 mit 41 % auf dem gleichen Niveau wie im Jahr 2003.
- Beim Radverkehr ist vor allem der Blick auf den Binnenverkehr relevant. Die Radverkehrsmaßnahmen zeigen eine spürbare Wirkung: der Anteil der mit dem Rad zurückgelegten Wege am Binnenverkehr stieg in den letzten zehn Jahren kontinuierlich an, von gut 14 % in 2008 auf über 19 % in 2018; auch bezogen auf den Gesamtverkehr ist eine Zunahme festzustellen.
- Wenn es um die Vermeidung von CO₂-Emissionen geht, ist jedoch der Blick auf die Verkehrsleistung aussagekräftiger als der Blick auf die Wege. Hier muss festgestellt werden, dass sowohl der ÖV als auch der Radverkehr in den vergangenen Jahren Anteile verloren haben, der MIV hingegen deutlich hinzugewonnen hat. Hier dürfte sich der Trend einer Zunahme der durchschnittlichen Wegelängen bemerkbar machen.

Es bleibt festzuhalten, dass trotz erheblicher Anstrengungen und zahlreicher Maßnahmen kaum Veränderungen der Verkehrsmittelwahl erreicht wurden; in Bezug auf die zurück gelegten Kilometer pro Person und Tag hat der Anteil des MIV sogar hinzugewonnen.

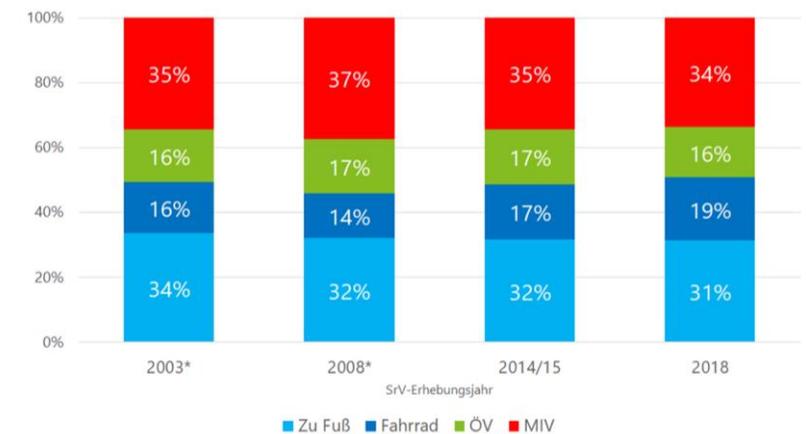
Der Mobilitätswandel ist also mehr als der reine Ausbau der Infrastruktur. Aus- und Umbaumaßnahmen bzgl. Infrastruktur und Verkehrsangebote sind erforderlich, aber nicht hinreichend, um den angestrebten Mobilitätswandel voranzubringen. Dieser erfordert komplexe Lösungen, welche an vielen Stellen nicht mit den üblichen Organisationsstrukturen erreichbar sind. Der angestrebte Mobilitätswandel ist eine interdisziplinäre und gesamtgesellschaftliche Aufgabe und ein gesellschaftliches Querschnittsthema. Ein Mobilitätswandel kann nur gelingen, wenn viele Akteure der Gesellschaft aktiv mitwirken, Verantwortung übernehmen und miteinander kooperieren. Im Folgenden wird näher darauf eingegangen, wie die Infrastrukturen der einzelnen Verkehrsmodi des Modal Split aktuell ausgeprägt sind, was die Verteilung der Verkehrsmittelnutzung nachvollziehbarer gestaltet.

Abbildung 9: Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) - alle Wege



Quelle: WVI GmbH nach Daten der SrV (Stand:2023)

Abbildung 10: Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) - Binnenwege



Quelle: WVI GmbH nach Daten der SrV (Stand:2023)

Mobilität ist auch eine Frage des Standortes

ÖPNV: stark vor allem im Zentrum

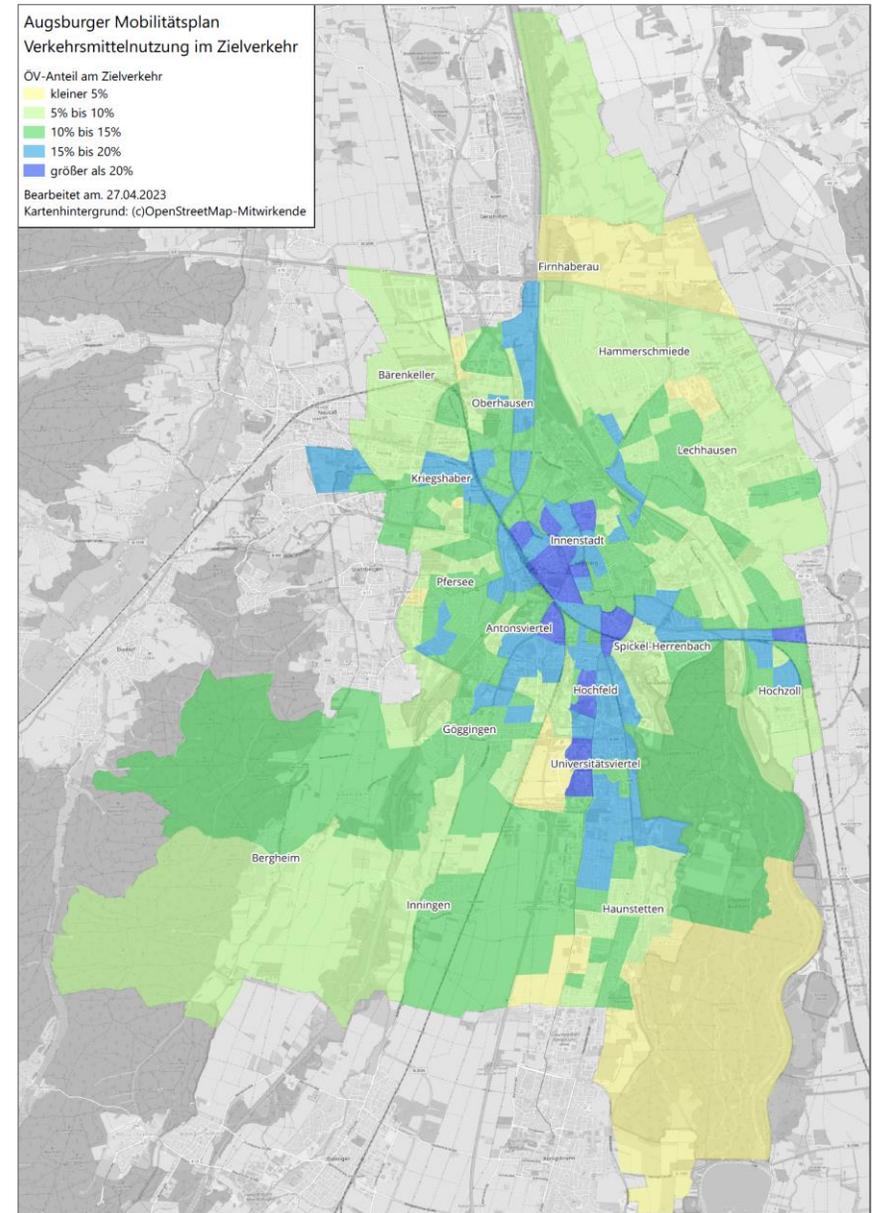
Neben der Bevölkerungszahl, die in Augsburg seit Beginn der 2000er Jahre stetig gewachsen ist, ist auch die Zahl der Fahrgäste im ÖV 2019 auf einen Höchstwert von über 60 Millionen beförderten Personen pro Jahr angestiegen. Um die Beförderung der Fahrgäste zu gewährleisten, werden in der Stadt fünf Straßenbahnlinien und 19 Stadtbuslinien unterhalten, die kumuliert ein Angebotsnetz von 196 km (ohne AST-Verkehre) umfassen. Ergänzt wird dieses Angebot durch weitere Linien der Regionalbusse, den SPNV und bedarfsgesteuerte Anrufsammeltaxis, die keine festgelegten Fahrpläne und -zeiten aufweisen.

Über das Verkehrsmodell der Stadt Augsburg wird das Stadtgebiet in kleinteilige Verkehrszellen eingeteilt, für die ÖV-Anteile im Zielverkehr berechnet werden. Die nebenstehende Darstellung veranschaulicht diesen Sachverhalt. Wie der Grafik zu entnehmen ist, befinden sich die Verkehrszellen mit den höchsten ÖV-Anteilen in und um die Innenstadt, sowie entlang der Straßenbahn- und SPNV-Haltestellen (blau eingefärbte Bereiche). In den äußeren Gebieten verringert sich der ÖV-Anteil auf teilweise unter 5 % (gelb eingefärbte Bereiche). Die überwiegenden Teile der Stadt weisen einen ÖV-Anteil von 5 - 15 % auf (grün eingefärbte Bereiche). Neben den Innenstadtbereichen sind insbesondere das Universitätsviertel und der Stadtteil Hochfeld im Sinne der ÖV-Nutzung hervorzuheben.

Wird der Fokus auf die Bedienungshäufigkeit in der morgendlichen Spitzenstunde von 7 bis 8 Uhr gelegt, stechen zwei Streckenabschnitte besonders hervor. Der Straßenbahnabschnitt der Konrad-Adenauer-Allee weist in diesem Zeitintervall 59 Fahrten auf, die sich auf rd. 30 Fahrten pro Richtung aufteilen. Den Busverkehr betreffend verlaufen 56 Servicefahrten über die Prinzregentenstraße.

Ein weiterer Indikator, der die ÖV-Angebotsqualität unmittelbar beeinflusst, ist die Haltestellenverfügbarkeit bzw. die Haltestelleneinzugsbereiche. Im Kontext des NVP 2015+ des AVV orientiert sich die Stadt Augsburg an den empfohlenen Leitlinien der Nahverkehrsplanung in Bayern. Für das Stadtgebiet Augsburg ergeben sich dementsprechend Luftlinienentfernungen von 350 – 500 m, die für 80 % der Bevölkerung eingehalten werden sollen. Im Fall des Augsburger Stadtgebiets weisen lediglich die äußersten Gebiete Haltestelleneinzugsbereiche von über 500 m fußläufiger Entfernung für die Einwohnerschaft auf. Dies betrifft ca. 880 Einwohnerinnen und Einwohner, folglich weniger als 1 % der Augsburger Bevölkerung. Dementsprechend werden die Vorgaben des NVP, dass 80 % der Bevölkerung innerhalb der Einzugsbereiche der Haltestellen wohnen, deutlich erfüllt.

Abbildung 11: Verkehrsmittelnutzung im Zielverkehr



Quelle: WVI GmbH nach Verkehrsmodell Augsburg, Analyse 2018, Fahrplanstand ÖV 2022

Mobilität ist auch eine Frage des Standortes

ÖPNV: stark vor allem im Zentrum

Mit dem **Erreichbarkeitsindex für den ÖV** werden verschiedene Bewertungskriterien zu einem Index zusammengefasst, der bezogen auf die Stadtbezirke kartiert werden kann. Die Kriterien sind: die **Luftliniengeschwindigkeit**, die **Umsteigehäufigkeit** und die **Fahrtenhäufigkeit**.

Der Erreichbarkeitsindex fällt in der Hauptverkehrszeit (HVZ, Abbildung links) insgesamt höher aus, als in der Nebenverkehrszeit (NVZ, Abbildung rechts).

Die beste Erreichbarkeit im ÖV wird für den Bereich Innenstadt und Hauptbahnhof festgestellt. Entlang der Straßenbahnachsen in Richtung Süd (Linien 2 und 3) sowie in Richtung Nord-West (Linien 4 und 6) und Nord-Ost (Linien 1 und 2) fällt die Bewertung nur um eine Klasse schlechter aus. Im weiteren innerstädtischen Verlauf der Straßenbahnachsen werden mittlere Punktzahlen erreicht (hellgrün oder gelb eingefärbt). Bezogen auf die HVZ landen im Norden die Stadtbezirke Bärenkeller, Firnhaberau, Hammerschmiede und Lechhausen sowie im Süden Inningen, Haunstetten-Ost und Siebenbrunn in der vorletzten Klasse. Der Stadtbezirk Bergheim weist die geringste Punktzahl auf.

Die Erreichbarkeiten der Stadtbezirke in der NVZ fällt durchgehend um mindestens eine Klasse schlechter aus, als in der HVZ. Lediglich die Innenstadt und die Straßenbahnachsen sind noch in mittlerer Qualität zu erreichen.

Verdichtete Strukturen im Kernbereich der Stadt können mit dem derzeit radial ausgerichteten ÖV-Angebot gut erschlossen werden. Die Qualität des ÖV-Angebots spiegelt sich dann in der Verkehrsmittelnutzung wider (vgl. Seiten 16 und 23).

Abbildung 12: Erreichbarkeitsindex ÖV - HVZ

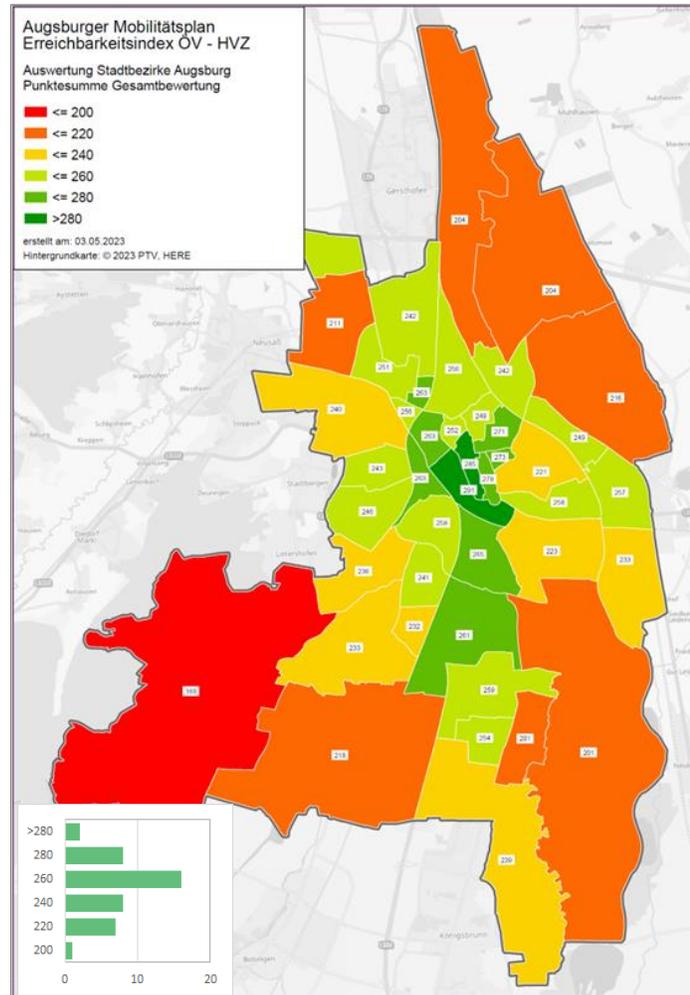
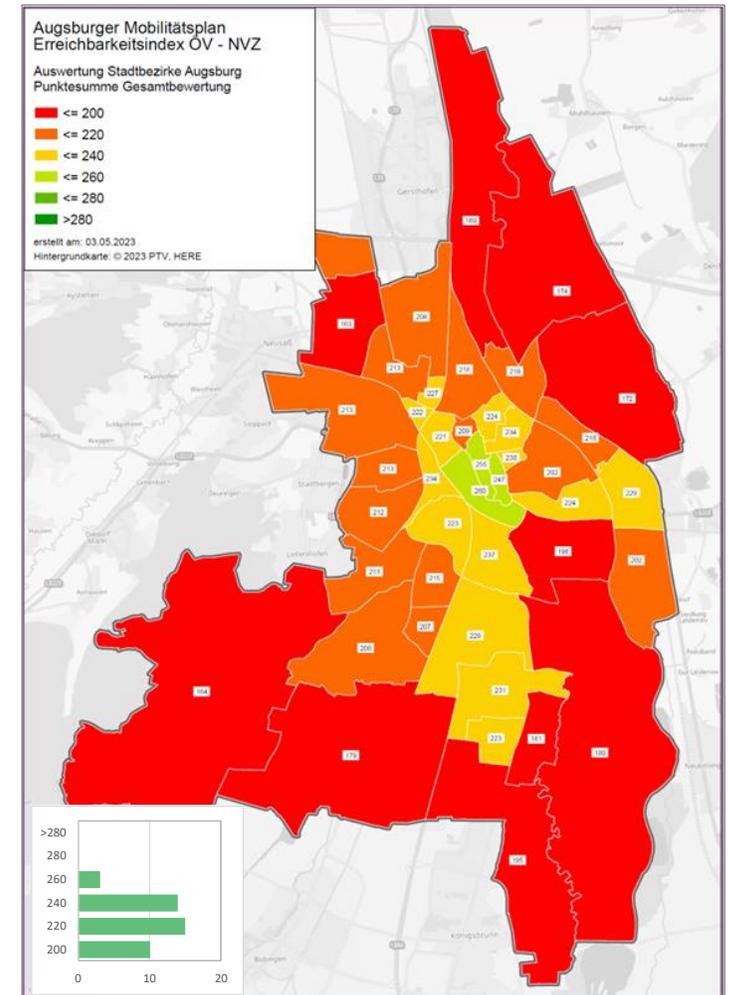


Abbildung 13: Erreichbarkeitsindex ÖV - NVZ



Quelle beide Abbildungen: WVI GmbH nach Verkehrsmodell Augsburg, Analyse 2018, Fahrplanstand ÖV 2022

Mobilität ist auch eine Frage des Standortes

Flächendeckend gute bis sehr gute Pkw-Erreichbarkeit

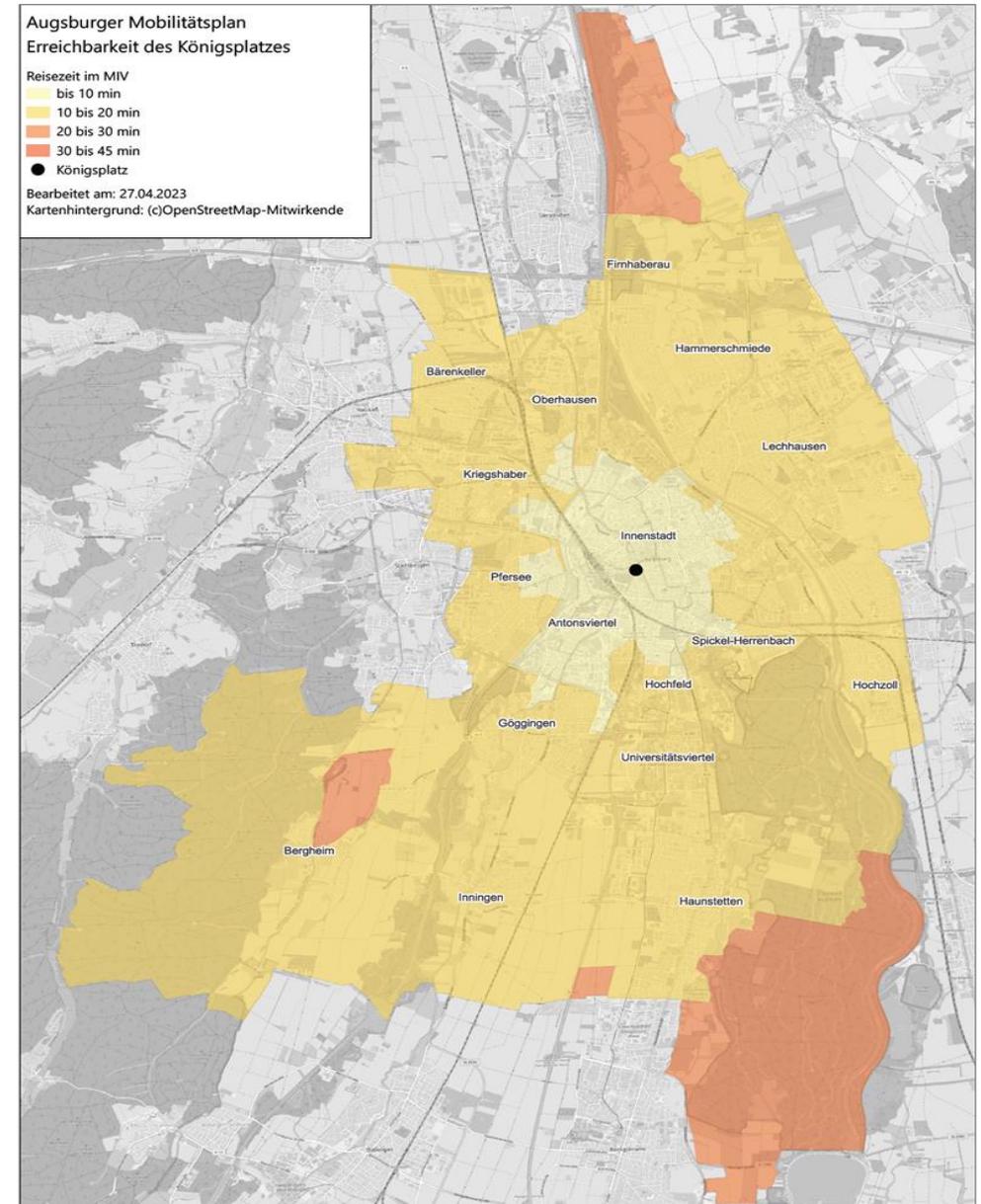
Mit einer Länge von rd. 750 km verfügt die Stadt Augsburg über ein leistungsfähiges Straßennetz, das anders als das ÖPNV-Netz weitreichend über das Zentrum hinausgeht. Darüber hinaus besteht eine gute überregionale Anbindung in die umliegende Region, sowie ein Anschluss an die Verbindungsachse der A8 zwischen München und Stuttgart. Mittels der autobahnähnlichen Bundesstraßen B2 und B17 kann der Stadtverkehr in Nord-Süd und Ost-West-Richtung abgewickelt werden.

Auch im Stadtkern verfügt die Stadt über ein engmaschiges Hauptstraßennetz, das die Innenstadt mit den umliegenden Stadtteilen verbindet. Die kleineren Erschließungsstraßen, die insbesondere im Zentrumsbereich mit Geschwindigkeitsbegrenzungen von 30 km/h versehen sind, machen über die Hälfte des Straßennetzes des gesamten Stadtgebietes aus.

Im Rahmen einer Erreichbarkeitsanalyse wurden die MIV-Reisezeiten mit unterschiedlichen Randbedingungen ermittelt. Zu Beginn wurden die Erreichbarkeiten der Innenstadt (Königsplatz) und des ebenfalls innenstadtnah gelegenen Hauptbahnhofes aus dem Stadtgebiet ermittelt. Die Tür-zu-Tür-Reisezeiten haben auch in den Randbezirken die 30-Minuten-Marke nicht überschritten, wodurch sich eine sehr gute Erreichbarkeit der Innenstadt für das Augsburger Stadtgebiet ergibt. Zu beachten ist, dass in der Berechnung ebenfalls die Parkplatzsuche und die Zu- und Abgangszeiten berücksichtigt wurden. Die Erreichbarkeiten dieses Szenarios sind der nebenstehenden Grafik zu entnehmen.

Alles in allem können die PKW-Erreichbarkeiten innerhalb Augsburgs als gut eingestuft werden. Über die eingangs thematisierten Verbindungen in das Umland, weist die Stadt sehr gute Erreichbarkeiten in alle Himmelsrichtungen und über die Stadtgrenzen hinaus auf. Über diese Verbindungen erfolgt der Anschluss Augsburgs an das übergeordnete Hauptverkehrsstraßennetz, das die PKW-Erreichbarkeit Münchens, Stuttgarts oder Nürnbergs gewährleistet.

Abbildung 14: Erreichbarkeit des Königsplatzes



Quelle: WVI GmbH nach Verkehrsmodell Augsburg, Analyse 2018

Mobilität ist auch eine Frage des Standortes

Flächendeckend gute Erreichbarkeit mit dem Rad

Die Stadtstruktur von Augsburg bietet **gute Voraussetzungen** für den Radverkehr. Eine **kompakte Innenstadt**, eine **günstige Topografie** sowie **zahlreiche Flussquerungen** und **Hauptachsen** ermöglichen es, **den Hauptbahnhof innerhalb von 30 Minuten aus fast dem gesamten Stadtgebiet** zu erreichen. Auch angrenzende Städte und Gemeinden wie Friedberg, Stadtbergen, Neusäß und Diedorf liegen innerhalb des 30-Minutigen Erreichbarkeitsradius von rd. 7,5 km.

Abbildung 15 zeigt die **Erreichbarkeit der SPNV-Zugangspunkte** mit dem Rad. In vielen dicht bebauten Bereichen wie der Innenstadt, Oberhausen, Kriegshaber, Hochzoll und dem Universitätsviertel sind SPNV-Zugangspunkte innerhalb von 10 Minuten erreichbar. Einschränkungen ergeben sich insbesondere aufgrund von räumlichen Barrieren wie in Pfersee durch die Wertach oder im Textilviertel durch den Lech.

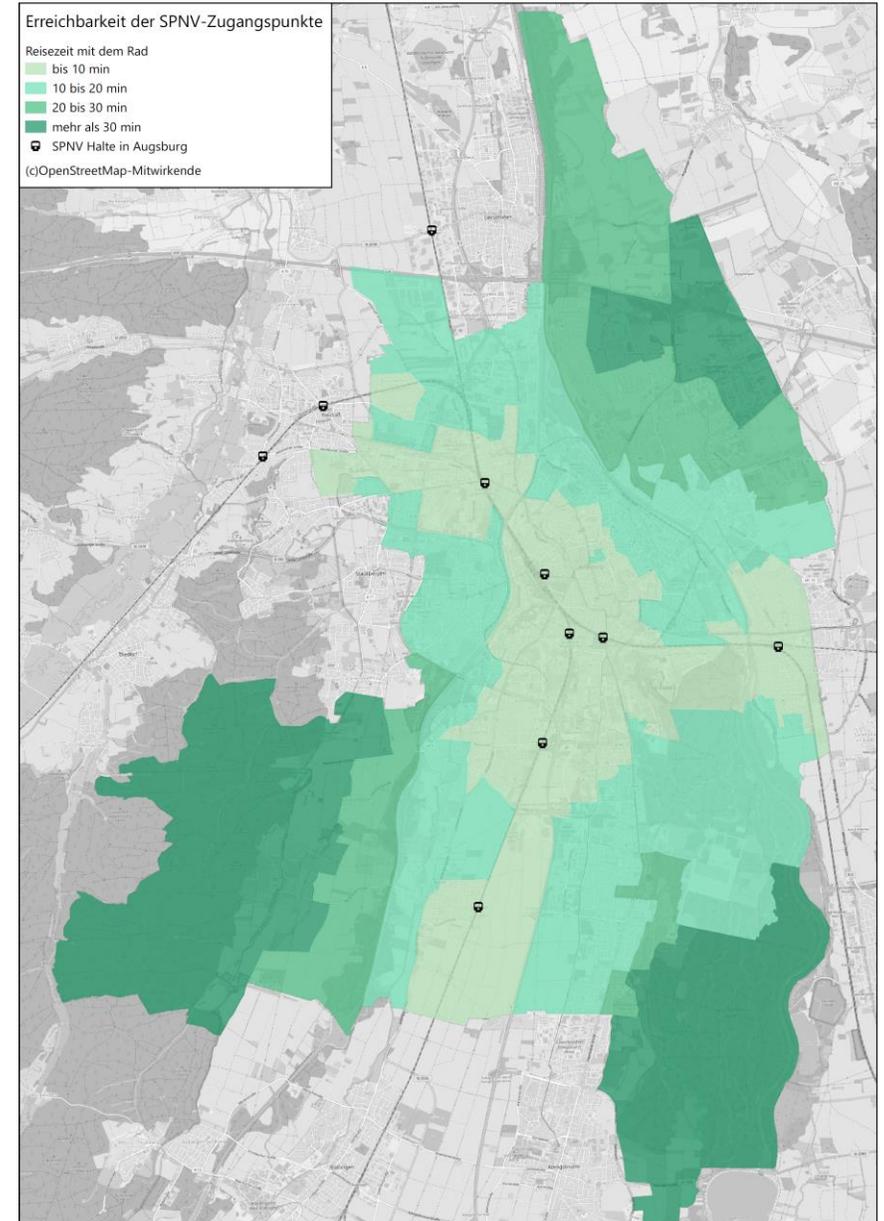
Insgesamt zeigt die Erreichbarkeitsanalyse, dass das **Fahrrad** auch als **Zubringer für regionale Pendlerströme** im ÖPNV genutzt werden kann.

Stärken und Schwächen:

Zentrales Ergebnis ist, dass das bestehende Radverkehrskonzept sowie die beschlossenen Standardanforderungen grundsätzlich dafür geeignet sind, die gesteckten Ziele zu erreichen. Das engmaschige Radnetz im Radverkehrskonzept „Fahrradstadt 2020“ und eine ausgereifte Radinfrastruktur an neuen Kreuzungen sind als positiv zu bewerten.

Dennoch ist das real existierende Radnetz in Augsburg vielerorts veraltet und nicht an die heutigen Bedarfe angepasst (z.B. Lastenrad, erhöhte Frequenz). Zudem ist eine weitere Ausarbeitung der Netzhierarchie anzustreben um z.B. Radvorrangrouten oder ein verkehrsaarmes Nebennetz (z.B. für Kinder/Familien und ältere Menschen) schlüssig in das Radverkehrsnetz zu integrieren. Dabei könnten Fahrradstraßen in der Umsetzung eine wichtige Rolle spielen.

Abbildung 15: Erreichbarkeit der SPNV-Zugangspunkte



Quelle: WVI GmbH nach Verkehrsmodell Augsburg, Analyse 2018

Lebenswerte Räume

Auch eine Frage der Aufenthaltsqualität

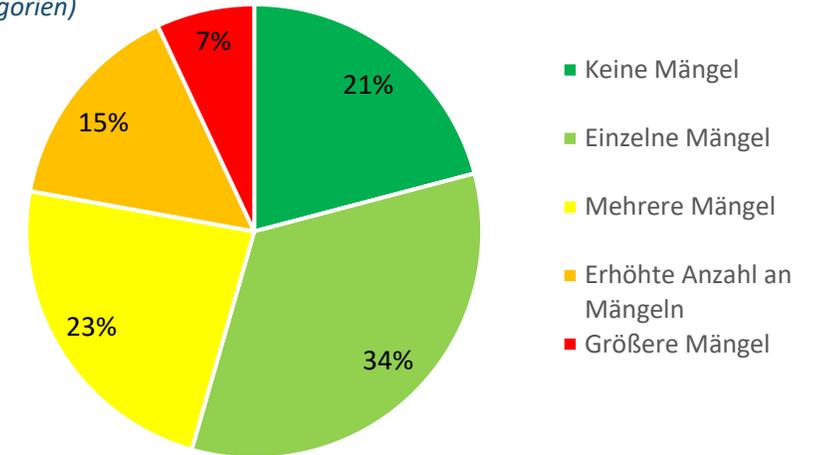
Innerstädtische Straßenräume müssen unterschiedlichen Anforderungen gerecht werden: soziale und funktionale Belange, wie z.B.: Unmittelbarer Lebensraum der Anwohnerinnen und Anwohner, Orte zum Verweilen, Einzelhandel und Gastronomie, Kinderspiel und Treffpunkt, allgemeiner Verkehrsraum für MIV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, Parkraum für Anwohnerschaft, Besucher, Lieferverkehr, Sharing-Fahrzeuge etc. Aber auch die Belange der Klimawandelfolgenanpassung (Begrünung, Verschattung und Flächen zur Regenwasserversickerung/-speicherung) müssen berücksichtigt werden.

Im Rahmen der Straßenraumanalyse werden verschiedenen Funktionen, die an den Straßenraum gestellt werden, systematisch und straßenabschnittsweise analysiert. Ziel der Analyse ist es, Flächenkonkurrenzen herausstellen und Mängel im Straßenraum zu identifizieren. Die Mängel werden unter Berücksichtigung von Flächenkriterien und nicht flächenbezogenen Kriterien (Verstärkerkriterien) identifiziert. Die Mängelbewertung erfolgt in Abhängigkeit zur Umfeldnutzung und zur Bebauung.

Auf über der Hälfte der betrachteten Straßenabschnitte in der Stadt Augsburg gibt es keine bzw. nur einzelne Mängel im Straßenraum (siehe Abbildung 17). Den kleinsten Anteil nimmt mit 7 % die schlechteste Kategorie „größere Mängel“ ein. Hier besteht hoher Handlungsbedarf. Mit 23 % „mehrere Mängel“ und 15 % „erhöhte Anzahl an Mängeln“ weisen viele weitere Straßenabschnitte einen erhöhten Handlungsbedarf auf. Das Gesamtergebnis der Straßenraumanalyse zeigt auf, dass etwas mehr als die Hälfte der Straßenabschnitte keine oder nur geringe Mängel aufweisen. Demgegenüber weisen jedoch die anderen 45% mehrere bzw. eine erhöhte Anzahl an Mängeln auf. Abbildung 18 zeigt darüber hinaus, dass Flächenkonkurrenz bei fast zwei Dritteln aller Straßen zum Tragen kommen und somit bestimmte Nutzungsansprüche nicht bedient werden können.

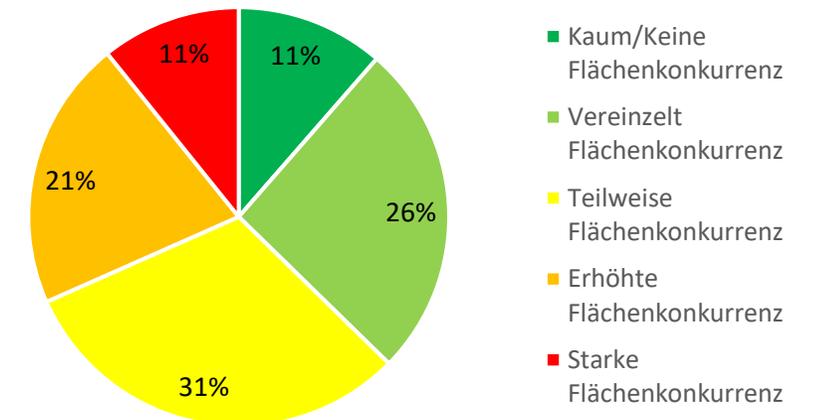
Bedeutend für die Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen ist das Gefühl der Sicherheit. Unsicherheiten im öffentlichen Raum, z.B. auf dem Fahrrad sind häufig Beweggrund aufs Auto umzusteigen, weshalb die Verkehrssicherheit in Augsburg im Folgenden näher beleuchtet wird.

Abbildung 17: Gesamtergebnis der Straßenraumanalyse in Augsburg (Verteilung nach Kategorien)



Quelle: Planersocietät (Stand: 2023)

Abbildung 18: Zwischenergebnis zur Flächenkonkurrenz (Verteilung nach Kategorien)



Quelle: Planersocietät (Stand: 2023)

Lebenswerte Räume

Auch eine Frage der Verkehrssicherheit

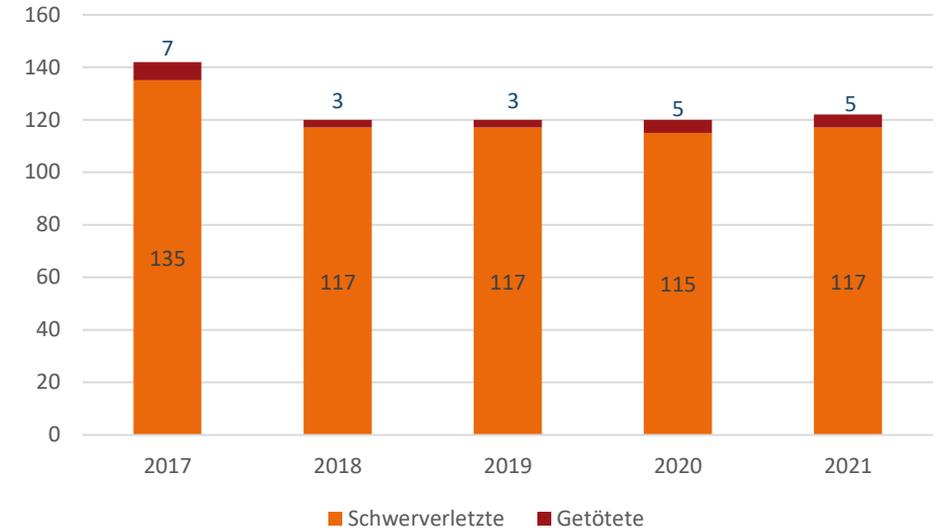
Insgesamt ist die **Anzahl der verletzten Personen im Straßenverkehr auf dem Stadtgebiet der Stadt Augsburg** von 2017 bis 2021 nach Zahlen des Unfallatlas Deutschland gesunken. Dabei ist die Anzahl der leichtverletzten Personen mit 22 % am stärksten gesunken. Die Anzahl der schwerverletzten Personen in der Stadt Augsburg ist im Vergleich zu 2017 um 13 % gesunken und lag im Jahr 2021 bei 117 schwerverletzten Personen pro Jahr. Auch die Anzahl der getöteten Personen im Jahr 2021 (fünf getötete Personen) ist im Vergleich zu sieben Personen im 2017 gesunken. Allerdings war die Anzahl der getöteten Personen in den Jahren 2018 und 2019 bereits niedriger (drei Personen). Insgesamt bleibt die Zahl an im Verkehr verunglückten Personen innerhalb der vergangenen fünf Jahre somit relativ konstant.

Mit Blick auf die **Entwicklung von Verkehrsunfällen nach Verkehrsmodus**, wird ersichtlich, dass sich die meisten Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit dem Pkw ereignen. Dies wird gefolgt von Unfällen mit dem Rad und mit zu Fuß gehenden. Im Jahr 2021 gab es die meisten Verkehrstoten bei Unfällen mit dem Pkw (drei Personen), dicht gefolgt von zwei Verkehrstoten bei Unfällen mit dem Rad. Auch bei den schwerverletzten Personen liegt die Anzahl bei Unfällen mit dem Rad und dem Pkw deutlich höher, als bei Unfällen mit zu Fuß gehenden.

In Bezug auf die **Kinderunfälle** schneidet die Stadt Augsburg vergleichsweise schlecht ab (Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen, 2022). Zwischen 2015 und 2019 gab es insgesamt 615 verunglückte Kinder (0 – 14 Jahre). Die meisten Verunglückten gibt es hier beim Radverkehr (Verunglücktenbelastung: 141,5 je 100.000 Kinder zwischen 2015 und 2019). Augsburg gehört zu den Großstädten mit der höchsten Verunglücktenbelastung und beim Radverkehr zum Städtetyp Regiopol. Beim Fußverkehr und beim Pkw-Verkehr nimmt die Stadt jeweils mittlere Rangplätze ein (Fußverkehr – Rangplatz 33, Pkw-Verkehr – Rangplatz 29). Insgesamt schneidet Augsburg allerdings mit dem Rangplatz 62 – von insgesamt 66 Rangplätzen - schlecht ab.

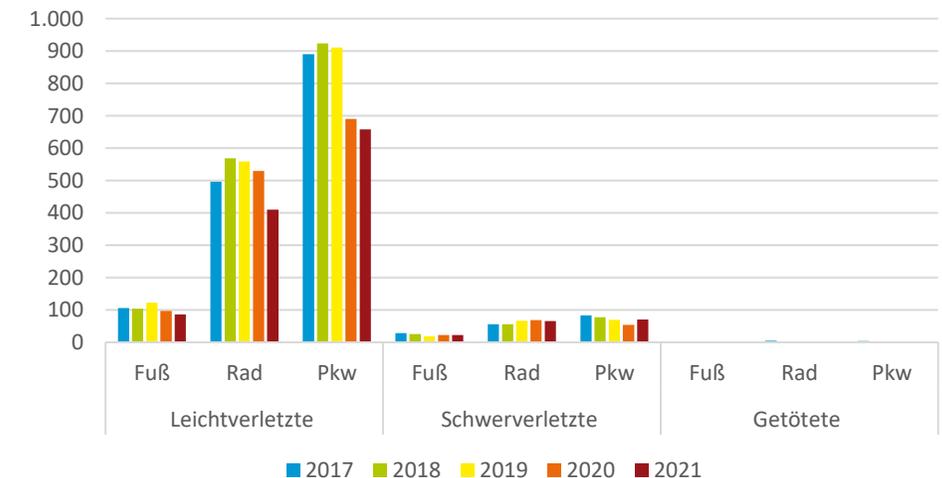
Im **Vergleich zu anderen Städten** ist die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden per 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner in der Stadt Augsburg etwas höher als in vergleichbaren Städten (Städtegruppe der SrV). So liegt der Wert in Augsburg bei 3,5, in Karlsruhe bei 3,1 und Mannheim bei 2,4.

Abbildung 19: Entwicklung der Verunglücktenzahl in Augsburg (hier Schwerverletzte und getötete Personen)



Quelle: Planersocietät nach Statistisches Bundesamt (2021): Unfallatlas Deutschland 2017-2021; Bundesanstalt für Straßenwesen (2022): Kinderunfallatlas 2015-2019

Abbildung 20: Entwicklung der Verunglücktenzahl in Augsburg (hier Verletzungsgrad und Verkehrsmodi)



Quelle: Planersocietät nach Statistisches Bundesamt (2021): Unfallatlas Deutschland 2017-2021; Bundesanstalt für Straßenwesen (2022): Kinderunfallatlas 2015-2019

(Über-) Regionale Anbindung

Intermodale Schnittstellen als Übergang zwischen Stadt und Region

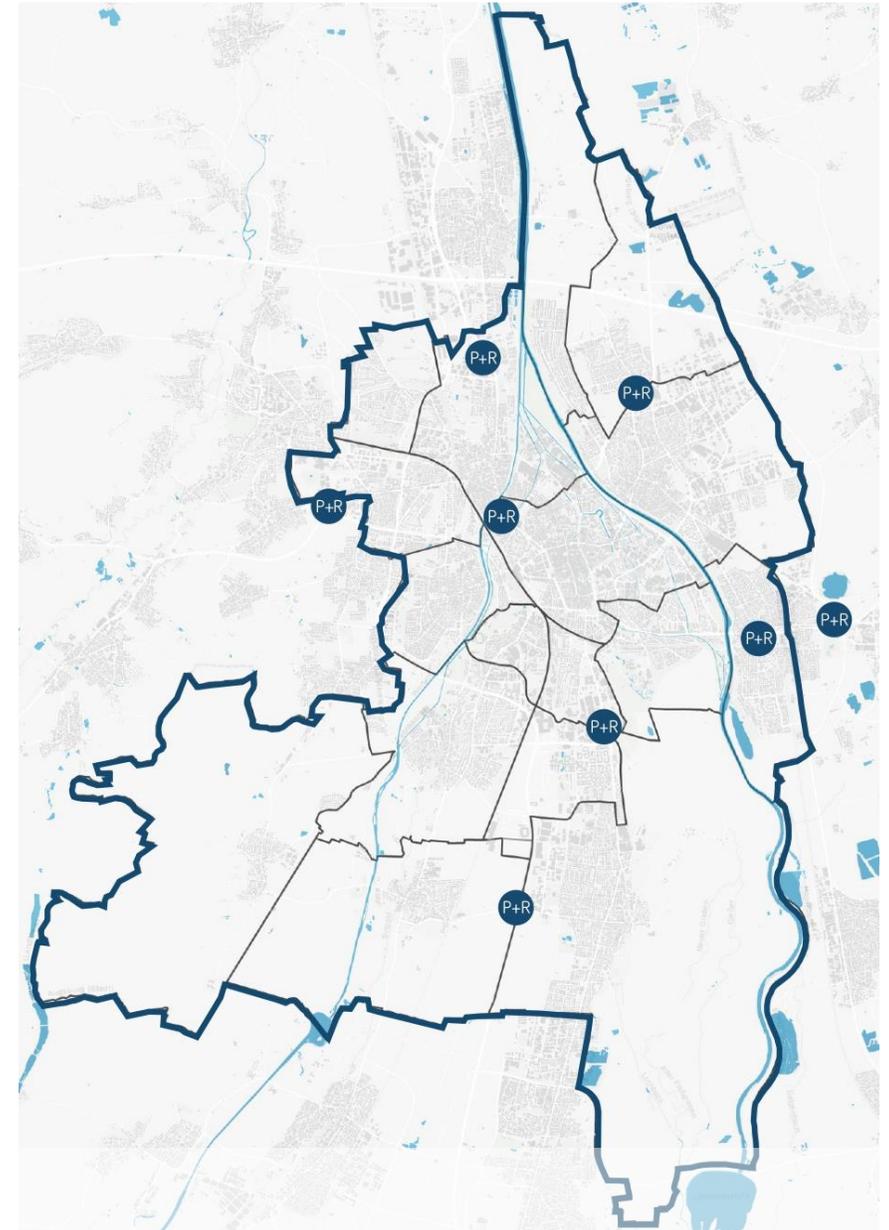
Damit auch die umstehenden Gemeinden vom eher zentrumsorientierten ÖPNV Gebrauch machen können, gibt es in Augsburg bereits viele intermodale Schnittstellen mit unterschiedlichen Charakteristika. Insgesamt sind an **acht ÖPNV-Haltestellen P+R Parkplätze** vorzufinden.

Diese werden teilweise als P+R Parkplatz genutzt, also, um auf den ÖPNV umzusteigen (z.B. Augsburg-Nord und Bahnhof-Hochzoll). Teilweise werden die Parkplätze aber nicht im Sinne eines P+R Parkplatzes genutzt, sondern um in der Nähe von anliegenden Zielen zu parken (z.B. Sportanlage Süd und Plärrer).

Die Ausstattung an den **intermodalen Schnittstellen** ist zum Teil um weitere Angebote erweitert, wie Carsharing, E-Ladestationen, Bikesharing und Fahrradabstellanlagen. Neue Formen der **Shared-Mobility**, wie E-Scooter und Lastenräder, werden an den Schnittstellen bisher nicht angeboten.

Im **STEK 2020** ist ein Zielnetz einer umweltfreundlichen und vernetzten Mobilität mit zentralen Umsteigeknoten definiert. Bestehende P+R-Anlagen werden bereits als wichtige Knotenpunkte definiert und das Zielnetz wird um weitere Knotenpunkte ergänzt, die es gilt, um weitere Angebote der Multi- und Intermodalität zu erweitern.

P+R-Plätze in der Region bieten die Chance, den Pkw-Verkehr bereits vor der Stadtgrenze aufzunehmen. Hierzu ist ein Verständnis auf regionaler Ebene für gemeinsame Ziele und Kooperation wichtig und erforderlich.



Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage der Bundesnetzagentur und Kartengrundlage von openstreetmap (Stand: 2023)

Mobilität: eine Frage der Lebensumstände

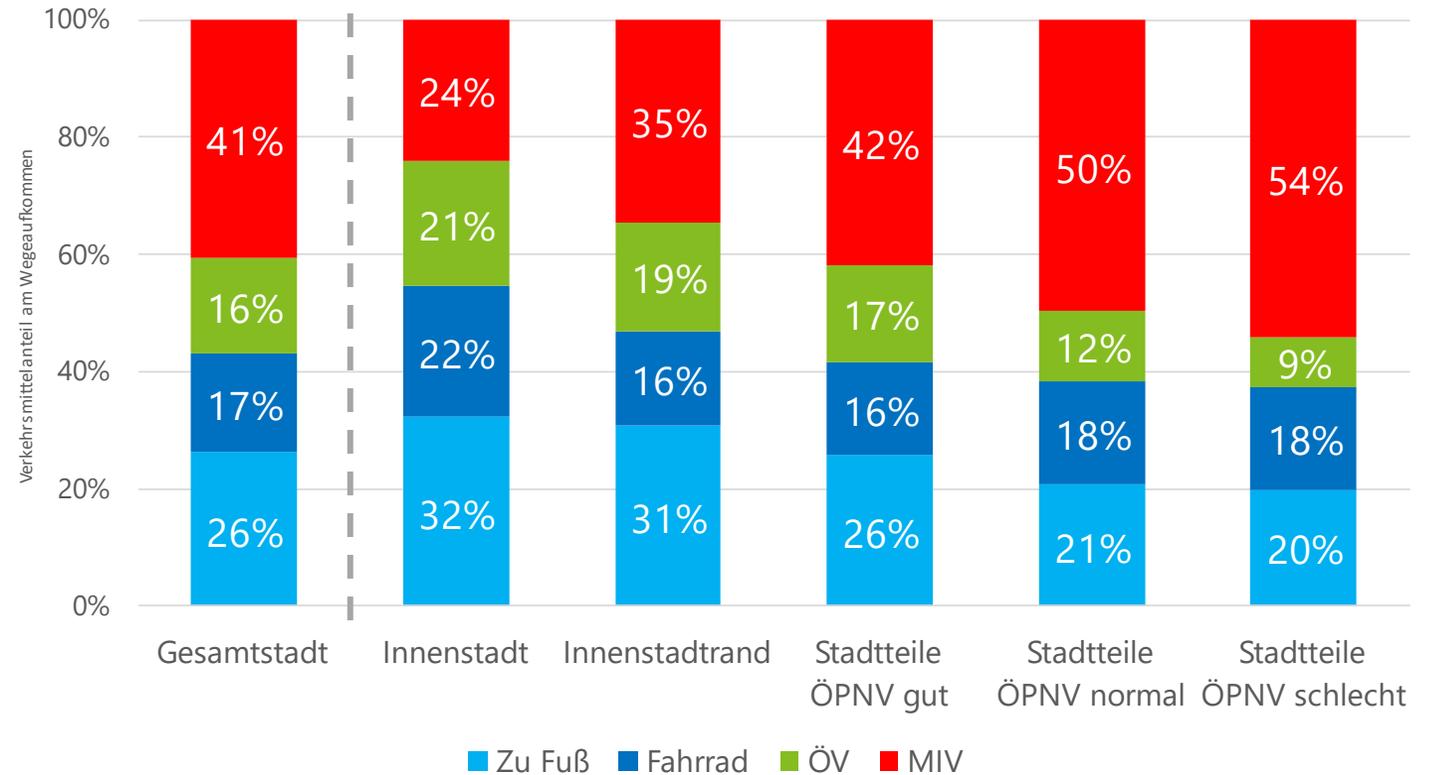
Starker Einfluss des räumlichen Umfelds

Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung sowie deren Nutzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel sind geprägt vom Wohnumfeld und den individuellen Lebensumständen. Wie bereits beschrieben, ergeben sich für die einzelnen Stadtbezirke aufgrund der jeweiligen Angebotsstrukturen der Verkehrsangebote auch unterschiedliche Mobilitätsoptionen. Die Abbildung zeigt den wegebezogenen Modal-Split, d. h. die Anteile der Verkehrsmittelnutzung am Wegeaufkommen der Bewohner in Augsburg, als Mittelwert über die Gesamtstadt sowie in den daneben stehenden Säulen die jeweilige Aufteilung für unterschiedliche Teilräume.

Die Innenstadt profitiert von dem überwiegend radial ausgerichteten ÖV-Angebot, den verdichteten Strukturen unterschiedlicher Nutzungen zum Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und zur Freizeit sowie den damit möglichen kurzen Wegen zum Aufsuchen entsprechender Gelegenheiten. Daraus resultieren hohe Anteile der Wege zu Fuß und mit dem Rad sowie mit dem ÖV. Der sog. Umweltverbund erreicht hier einen Anteil von 76 %. Mit zunehmender Entfernung von der Innenstadt bzw. abnehmender Qualität der ÖV-Anbindung (von „gut“ bis „schlecht“) geht der Anteil des Umweltverbunds zurück und der MIV-Anteil steigt entsprechend an.

In den eher suburban bis ländlich geprägten Stadträumen vorwiegend am Rande der Stadt erreicht der ÖV aufgrund der dispersen Siedlungsstrukturen (überwiegend Einfamilienhaussiedlungen), den damit verbundenen längeren Fahrzeiten und möglichen Umstiegsnotwendigkeiten und im Vergleich zum Kernbereich reduzierten Bedienungshäufigkeiten lediglich einen Anteil von 9 %. Bei höheren Entfernungen dominieren motorisierte Verkehrsmittel, wobei mehr als die Hälfte der Wege (54 %) mit dem MIV zurückgelegt werden (vgl. S.24).

Abbildung 22: SrV Stadt Augsburg – Wegebezogener Modal-Split nach Teilräumen



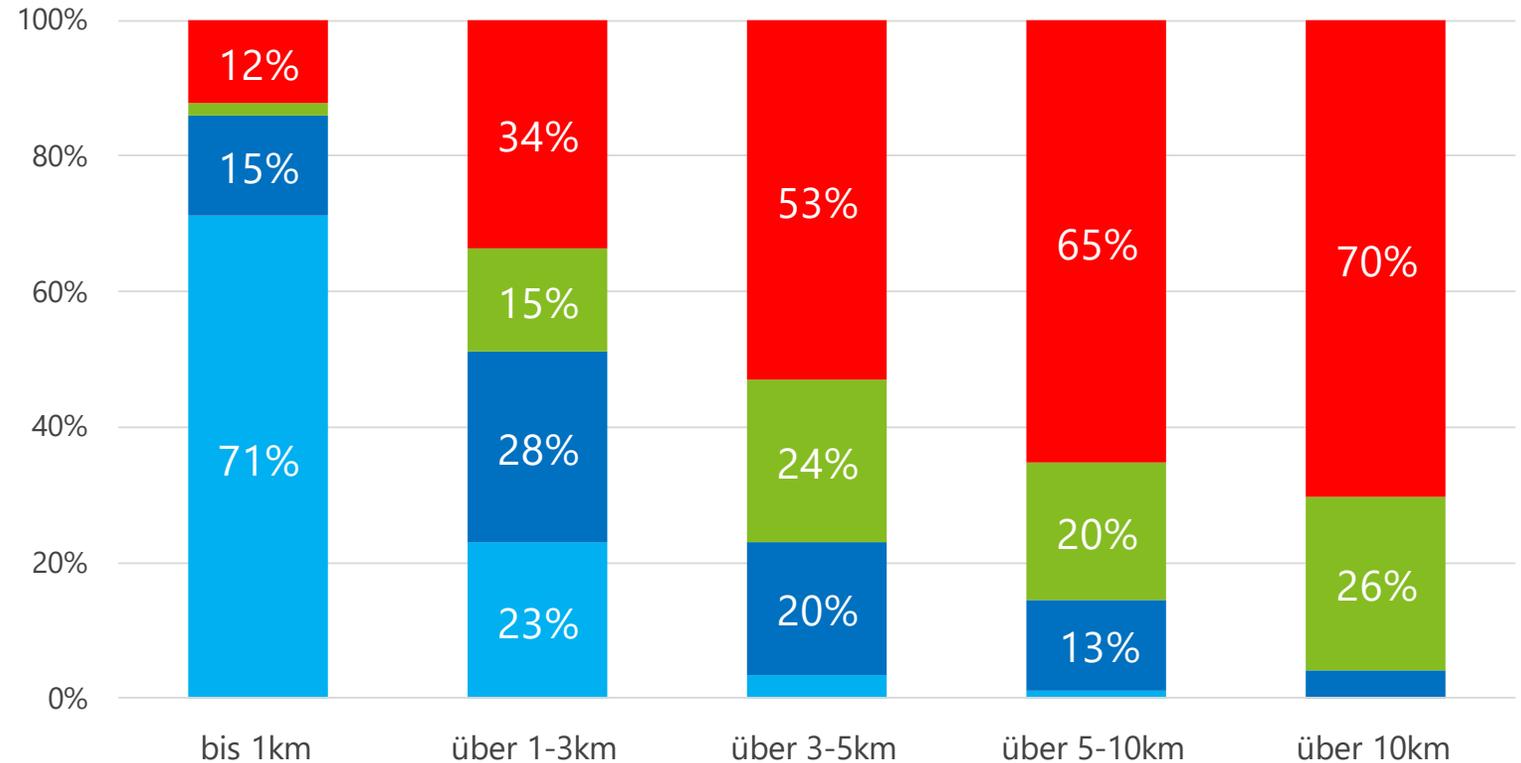
Quelle: WVI GmbH nach Daten der SrV (Stand: 2023)

Mobilität: eine Frage der Lebensumstände

Bei höheren Entfernungen dominieren motorisierte Verkehrsmittel

Weiterhin beeinflussen die variierenden Erreichbarkeiten der Verkehrsmittel die spezifische Auswahl des Nutzers. Diese werden im übertragenen Sinne über die Verkehrsmittelwahl nach Entfernung abgebildet. Die dargestellten Ergebnisse bilden vergleichbare Trends ab, wie die Verkehrsmittelnutzung nach Raumtypen. Während die aktiven Verkehrsmodi für kurze Distanzen äußerst häufig von der Augsburgener Bevölkerung genutzt werden, lässt sich eine gegenteilige Entwicklung der Anteile ab einer Entfernung von über 3 km und somit schlechteren Erreichbarkeit identifizieren. Der MIV steigert seine Anteile der Verkehrsmittelwahl signifikant, je größer die Entfernungen werden. Auch die ÖV-Anteile weisen grundsätzlich Anstiege auf, jedoch ist in einem Entfernungsrahmen von 5 – 10 km ein leichter Rückgang, im Vergleich zu den vor- und nachgelagerten Distanzen, zu verzeichnen. Der Anstieg in der ÖV-Nutzung ab Distanzen von 10 km ist zu weiten Teilen auf die Nutzung des SPNV zurückzuführen. Das Fahrrad nutzen die Augsburgener auch in Entfernungen von bis zu 10 km noch zu 20 % respektive 13 %. Bei Entfernungen von über 10 weisen die motorisierten Verkehrsangebote nahezu konkurrenzlose Anteile in der Verkehrsmittelwahl auf.

Abbildung 23: Verkehrsmittelnutzung (Modal-Split) nach Entfernungsklassen



Quelle: WVI GmbH nach Daten der SRV (Stand: 2023)

Mobilität: eine Frage der Lebensumstände

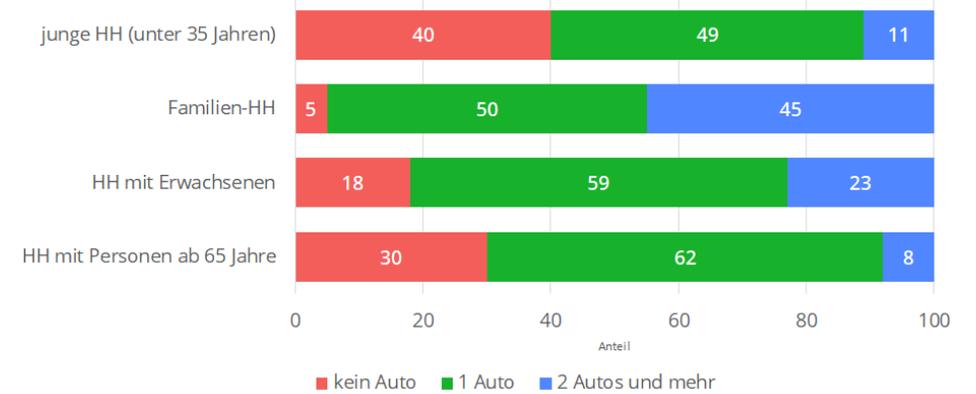
Verkehrsmittelzugang und der Einfluss von Lebensphasen

Die Möglichkeit zur Nutzung von Verkehrsmitteln hängt von bestimmten Voraussetzungen ab, welche als "Mobilitätswerkzeuge" bezeichnet werden. Für die Nutzung eines Pkw ist zum Beispiel der Besitz eines Führerscheins sowie i.d.R. eines Pkw erforderlich. Beim ÖPNV ist der Besitz einer Dauerkarte bzw. eines Abos nicht unbedingt erforderlich, verändert jedoch den Verkehrsmittelzugang ebenfalls erheblich.

In der oberen Abbildung 24 wird der Einfluss der jeweiligen Lebensumstände auf den PKW-Besitz dargestellt. Bemerkenswert sind hier die Familienhaushalte, die in Augsburg zur Hälfte exakt ein Auto und zu 45 % sogar zwei oder mehr Autos besitzen. D.h. 95 % der Familien-Haushalte verfügen über mindestens ein Auto. Das sind die mit Abstand höchsten PKW-Besitzquoten im Vergleich der Haushaltstypen und zeigt klar auf, dass sich die Mobilitätsbedürfnisse bei der Familiengründung stark ändern und für viele Familien der PKW-Besitz unabdingbar scheint. Demgegenüber weisen die Zahlen für junge Haushalte die geringsten PKW-Besitzzahlen auf. Mit einem Anteil von 40 % verzichten junge Haushalte auf den Besitz eines Autos. Die Gründe hierfür können unter anderem die fehlenden finanziellen Möglichkeiten, aber auch der Fakt sein, dass die Mobilitätsbedürfnisse sich eher auf die Einzelperson beschränken und die Mobilitätsbedürfnisse weiterer Personen (Bsp. Kinder bei Familien) eine eher untergeordnete Rolle spielen. Abschließend weisen die PKW-Besitzquoten für Haushalte mit Erwachsenen und Personen ab 65 Jahren vergleichbare Verteilungen auf. Auffällig ist in dieser Betrachtung, dass die Haushalte älterer Personengruppen zu etwa einem Drittel über keinen PKW verfügen, parallel jedoch mit 62 % den höchsten Anteil für den Besitz exakt eines PKWs aufweisen.

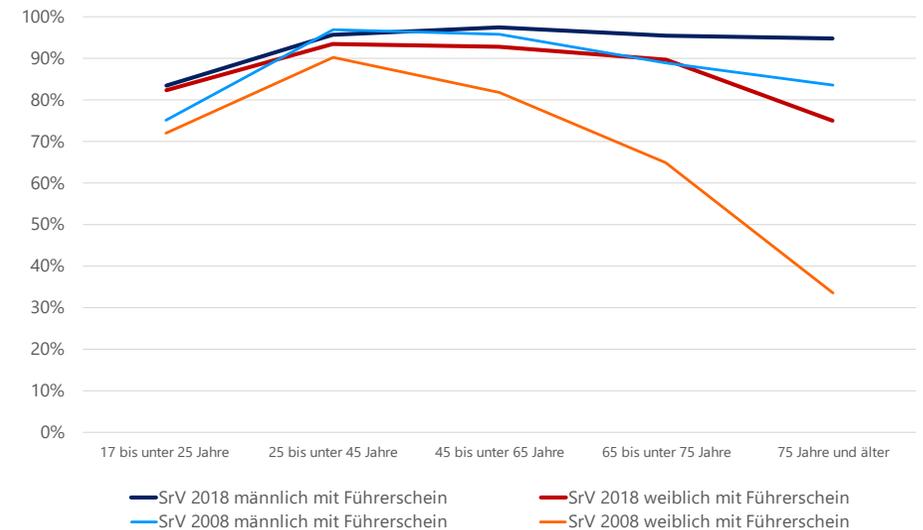
Als weiteres wichtiges Mobilitätswerkzeug ist in Abbildung 25 der Führerscheinbesitz abgebildet. In einem Vergleich der Erhebungsjahre 2008 und 2018 ist zu erkennen, dass in diesem Zeitraum ein starker Anstieg zu verzeichnen ist. Für die Altersgruppe zwischen 25 und 65 Jahre werden über 90 % der Bevölkerung mit Führerscheinbesitz angegeben. In den jüngeren und älteren Bevölkerungsgruppen fallen die Besitzanteile im Jahr 2018 nicht unter 70 %. Des Weiteren schwindet die 2008 noch zu erkennende Diskrepanz zwischen den Führerscheinbesitzanteilen der männlichen und weiblichen Bevölkerung. Unter Betrachtung des roten Graphen, der die Führerscheinbesitzquote der weiblichen Bevölkerung für 2018 angibt, fällt auf, dass insbesondere die jüngere weibliche Bevölkerung heutzutage identische Quoten aufweist, wie die männliche. Somit werden über die nächsten Jahre die heute bestehenden Differenzen im Erwachsenenalter sukzessive abgebaut und die Führerscheinbesitzquote zumindest in diesem Segment weiter ansteigen.

Abbildung 24: Pkw-Besitz nach Haushaltstyp in Augsburg



Quelle: WVI GmbH nach Daten der SrV (Stand: 2023)

Abbildung 25: Anteil der Personen mit Führerschein



Quelle: WVI GmbH nach Daten der SrV (Stand: 2023)

Mobilität: eine Frage der Lebensumstände

Pkw-Besitz als wichtige Determinante der Verkehrsmittelwahl

Auf Seite 24 wird die unterschiedliche Verkehrsmittelnutzung der Bewohner in Teilräumen der Stadt dargestellt. Um einen Pkw bzw. den MIV nutzen zu können, muss die Person oder der Haushalt über einen Pkw verfügen. Die SrV-Befragung 2018, aus der die Anteile der Verkehrsmittelnutzung nach Teilräumen stammen, gibt auch Auskunft über die Pkw-Ausstattung der Haushalte in den entsprechenden Teilräumen.

In der oberen Grafik ist die Pkw-Ausstattung gestaffelt nach „kein Pkw“, „ein Pkw“ oder „zwei und mehr Pkw“ je Haushalt dargestellt. Im Innenstadtbereich, in dem viele unterschiedliche Ziele in kurzer Entfernung erreichbar sind, leben 30 % der Haushalte ohne eigenen Pkw. Nur 11 % der Haushalte verfügen über mehrere Fahrzeuge.

Am Innenstadtrand bzw. in den Stadtteilen, die über eine gute ÖV-Anbindung und Bedienung verfügen, sind ebenfalls noch recht hohe Anteile an Haushalten ohne Pkw feststellbar. In diesen Bereichen ist häufig noch eine verdichtete Siedlungsstruktur vorzufinden, so dass auch von einem erhöhten Parkdruck auszugehen ist und dies die Entscheidung zum Pkw-Besitz mit beeinflusst. Trotzdem verfügen mehr als 70 % der Haushalte über mindestens einen Pkw.

In den Randbezirken der Stadt, in denen zum einen Flächen zum Abstellen des Pkw vorhanden sind und zum anderen die Qualität der ÖV-Anbindung aufgrund der flächenhaften Ausdehnung der Siedlungsgebiete schlechter wird (längere Zugangszeiten zur Haltestelle), ergeben sich deutlich höhere Anteile (> 90 %) an Haushalten mit einem oder mehreren Pkw. Nur 11 % der Haushalte verzichten auf den Pkw-Besitz.

Die untere Grafik zeigt eine Auswertung der SrV-Erhebung 2018 aus dem Städtevergleich mittlerer Großstädte. Die Stadt Augsburg (hier gelb markiert) liegt hier im Mittelfeld der betrachteten Städte bezüglich des Anteils der Haushalte mit Pkw (X-Achse) und dem Anteil der Pkw-Nutzung bei der Verkehrsmittelwahl (Y-Achse). In der Gesamtschau des Städtevergleichs zeigt sich mit zunehmendem Anteil der Haushalte ohne Pkw ein deutlicher Trend zu reduzierter Pkw-Nutzung bzw. einem geringen Anteil des MIV (Auto) bei der Verkehrsmittelwahl.

Warum der Pkw-Besitz ein so wichtiger Faktor für die Verkehrsmittelwahl erläutern die Ausführungen auf der folgenden Seite zu Kostenstrukturen und Kostenwahrnehmung bezüglich der Verkehrsmittel Auto und ÖV

Abbildung 26: Pkw-Ausstattung der Haushalte nach Teilräumen (SrV 2018)

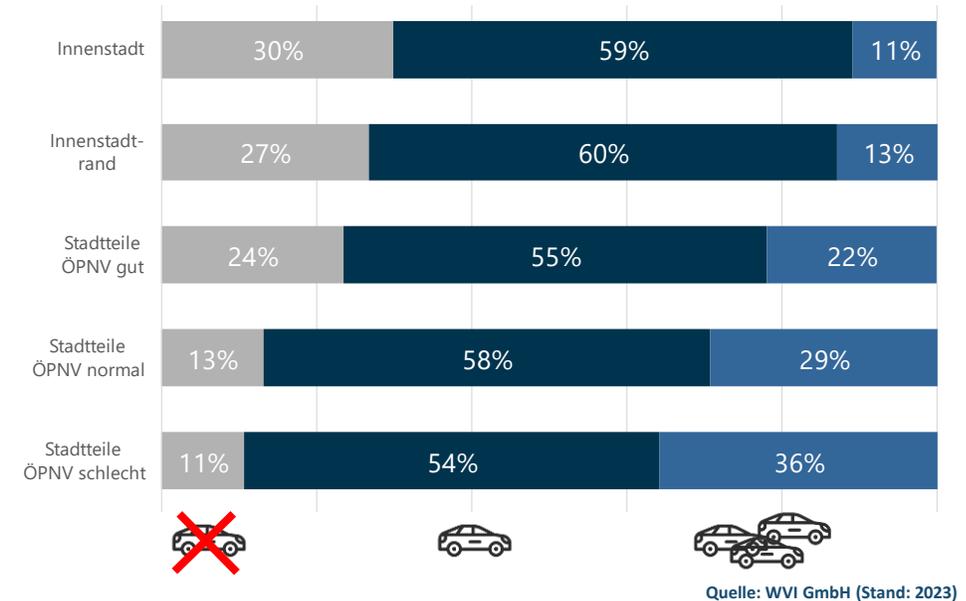
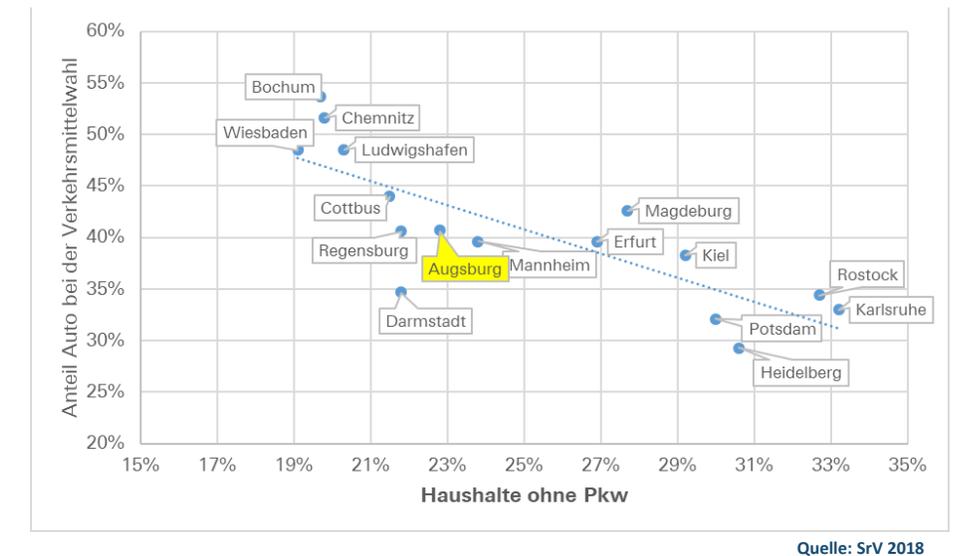


Abbildung 27: Pkw-Besitz und Verkehrsmittelwahl



Mobilität: eine Frage der Kosten

Einfluss von Kostenstrukturen auf die Kostenwahrnehmung

Aus den zentralen Ergebnissen der Untersuchungen zu Pkw-Besitz und Verkehrsmittelwahl lässt sich etwas salopp folgern: Wer ein Auto besitzt, der wird es sehr wahrscheinlich auch nutzen. Und das hat auch Kostengründe. Denn die Nutzung des Autos wird in der Regel gegenüber dem öffentlichen Verkehr als kostengünstiger wahrgenommen. Diese Wahrnehmung entsteht, da mit der Anschaffung ein Großteil der Kosten des Kfz bereits aufgetreten ist oder in Form von Leasingraten wiederkehrend auftritt. Die im direkten Zusammenhang mit der Kfz-Nutzung anfallenden Kosten (Kraftstoff, Parken) sind hingegen meist gering. Die tatsächlichen Kosten der Kfz-Nutzung sind vielen Menschen daher nicht bewusst. Laut ADAC liegen diese Vollkosten bei einem VW Golf, Baujahr 2019 mit 15.000 km Laufleistung pro Jahr bei rund 45 Cent pro km.

Diesen Wert angenommen und zu Vergleichszwecken davon ausgehend, dass 1 Liter Benzin 1,80 € kostet, sehen wir nebenstehenden Kostenvergleich. Es zeigt sich: werden bezüglich der Kfz-Nutzung nur Kraftstoffkosten betrachtet, so erscheint die Nutzung des Pkw fast immer am günstigsten. Werden hingegen die Vollkosten der Kfz-Nutzung betrachtet, so sind öffentliche Verkehrsmittel gerade bei längeren Strecken ggf. sogar kostengünstiger als das Auto. Geht man bei regelmäßiger Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel vom Besitz einer Dauerkarte bzw. eines Abos aus, so verbessert sich die Kostenbilanz noch einmal deutlich zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel.

Die Wahl des Verkehrsmittels ist somit in hohem Maße eine Frage von Kostenstrukturen und der damit verbundenen Kostenwahrnehmung. Auch während des Beteiligungsprozesses zum Augsburger Mobilitätsplan ist die hohe Bedeutung des Themas Preise und Kosten für die Verkehrsmittelwahl immer wieder zur Sprache gekommen. Insbesondere der ÖPNV wird von vielen Menschen als zu teuer empfunden. Allerdings werden Kosten im Vergleich zwischen Auto und dem ÖV, wie oben erläutert, häufig verzerrt wahrgenommen, was insbesondere am hohen Fixkostenanteil der Autonutzung liegt.

Abbildung 28: Kostenvergleich AVV-Tarif innerhalb der Stadt Augsburg

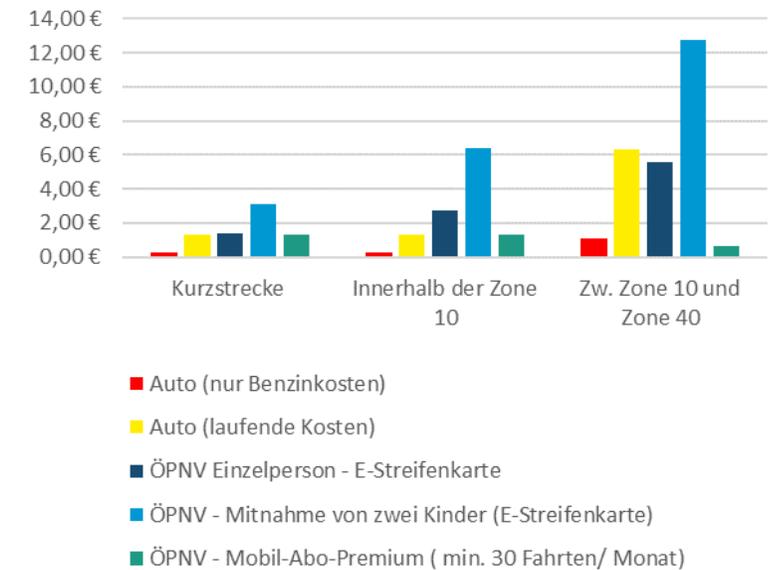
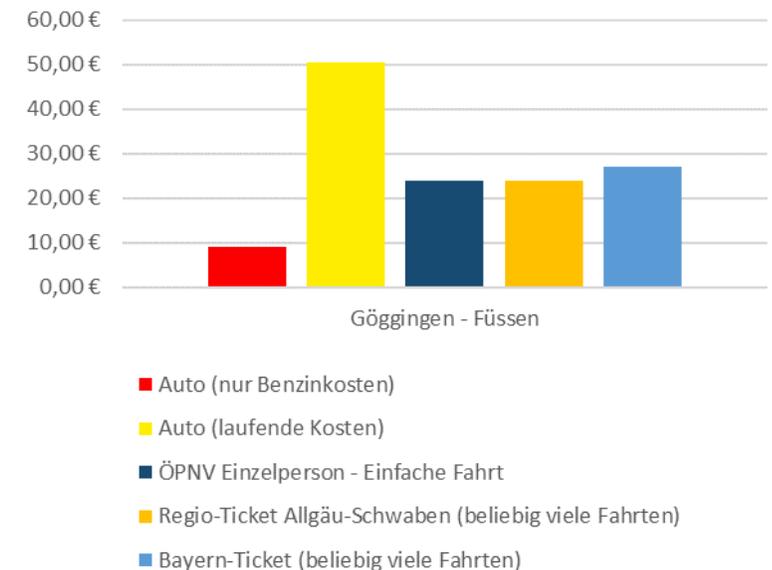


Abbildung 29: Kostenvergleich regional



Quelle beide Abbildungen: Planersocietät nach Daten des DB Navigator und des ADAC (Stand: 2023)

Wo stehen wir?

Verkehrsleistung – Schlüsselgröße für Klimaschutz im Verkehr

Die Kennzahlen Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung stellen wichtige Indikatoren im Verkehrsgeschehen dar. Das Verkehrsaufkommen bildet dabei die Anzahl an Fahrten und Wegen pro Tag ab, während die Verkehrsleistung die von den Benutzern mit den Verkehrsmitteln zurückgelegte Strecke in Kilometern wiedergibt.

Die obere Grafik zeigt die Gegenüberstellung der Verkehrsmittelanteile im Verkehrsaufkommen und in der Verkehrsleistung. Es ist erkennbar, dass mit den nicht-motorisierten Verkehrsmitteln Fuß und Rad zwar 43 % der Wege zurückgelegt werden, bezogen auf die Verkehrsleistung beträgt der Anteil aufgrund der geringen Fahrtweiten jedoch nur 10 %. D. h. der motorisierte Verkehr dominiert mit einem Anteil von 90 % der Verkehrsleistung das Verkehrsbild. Der größte Teil davon (fast 60 %) entfallen auf den MIV.

Den Befragungen zum Mobilitätsverhalten in Deutschland (MiD 2017) ist zu entnehmen, dass die Fahrten und Wege im Nahverkehr, d. h. bis zu einer Grenze von 10 km, bezogen auf das Verkehrsaufkommen einen Anteil von 63 % ausmachen. Im Regionalverkehr bis ca. 50 km werden fast ein Drittel aller Wege in Deutschland durchgeführt. Lediglich 7 % der Wege sind länger als 50 km. Bezogen auf die Verkehrsleistung beträgt der Anteil des Fernverkehrs dagegen 40 %. Die Verkehrsleistung im Nahverkehr nimmt hier lediglich einen Anteil von 17 % ein.

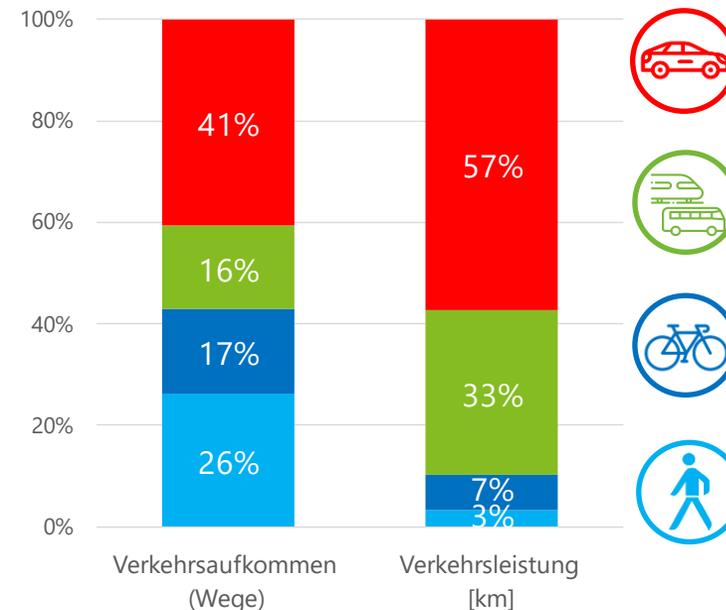
Regional- und Fernverkehre sind somit von entscheidender Bedeutung für die Reduktion von CO₂-Emissionen im Verkehr.



Abbildung 31: Anteile bezogen auf alle Wege

Quelle: WVI GmbH nach Daten der Mobilität in Deutschland (MiD), 2017

Abbildung 30: Modal-Split-Anteile nach Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung



Quelle: WVI GmbH nach Daten der SrV Augsburg 2018

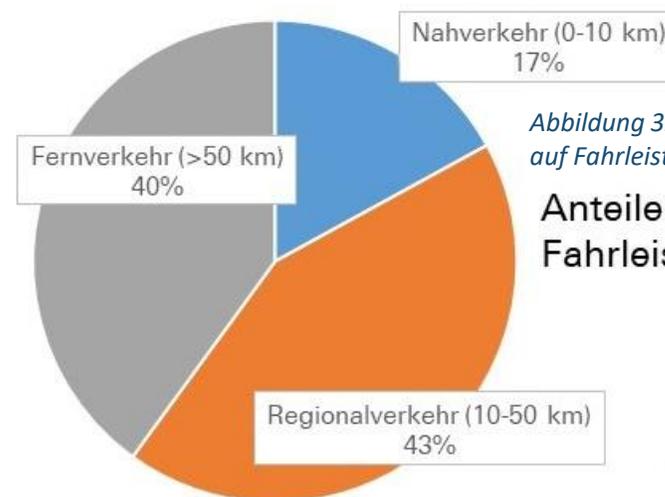


Abbildung 32: Anteile bezogen auf Fahrleistung

Anteile bezogen auf Fahrleistung

Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD), 2017

Wo stehen wir?

Das Verkehrsaufkommen bestimmen nicht nur die Bewohner!

Durch den zuvor beschriebenen Anstieg des Fernverkehrs, steigert sich auch das Verkehrsaufkommen in den Städten, da durch die individuelle Motorisierung Arbeitnehmer ihren Arbeitsstandort von immer weiteren Distanzen erreichen können. Daher stellen in urbanen Räumen Pendler eine Personengruppe dar, die für bedeutende Teile des Verkehrs innerhalb der Stadtgrenzen verantwortlich sind. Die Summe an Ein- und Auspendlern der Stadt Augsburg nimmt seit dem Jahr 2005 stetig zu. Wie die Grafik zur Pendlerentwicklung zeigt, erreicht die Pendlerentwicklung 2022 mit 133.176 Ein- und Auspendlern ihren bisherigen Höchststand.

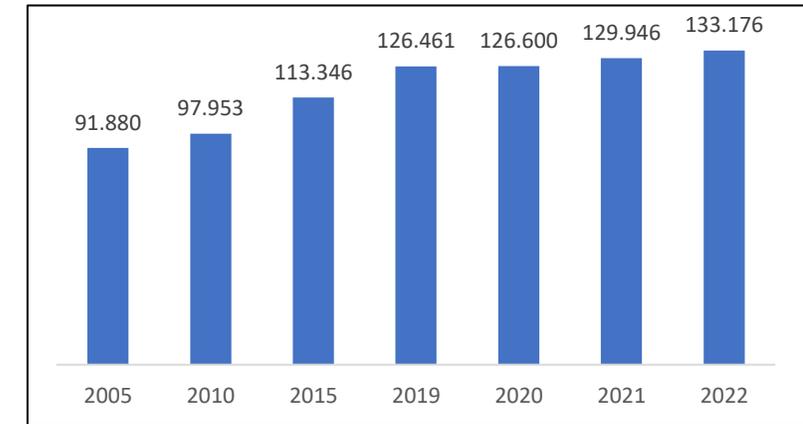
In diesem Kontext kommen die meisten Einpendler aus dem westlich an das Stadtgebiet angrenzenden Landkreis Augsburg und dem östlich angrenzenden Landkreis Aichach-Friedberg. Demgegenüber pendeln die Auspendler des Stadtgebietes vornehmlich in die zuvor genannten Landkreise und die südöstlich gelegene Landeshauptstadt München.

Der zweiten Darstellung ist zu entnehmen, dass Einpendler unter den insgesamt etwa 133.000 Pendlern die größte Gruppe ausmachen. Nichtsdestotrotz ist festzustellen, dass die Zahl der Auspendler seit dem Jahr 2005 erheblich gestiegen ist und dementsprechend das Pendlersaldo verringert wurde.

Neben den Ein- und Auspendlern erzeugen auch die Binnenpendler innerhalb des Stadtgebietes Verkehr. Ihre Zahl ist seit dem Jahr 2005 ebenso gestiegen, bewegt sich seit dem Jahr 2019 aber auf einem gleichbleibenden Niveau.

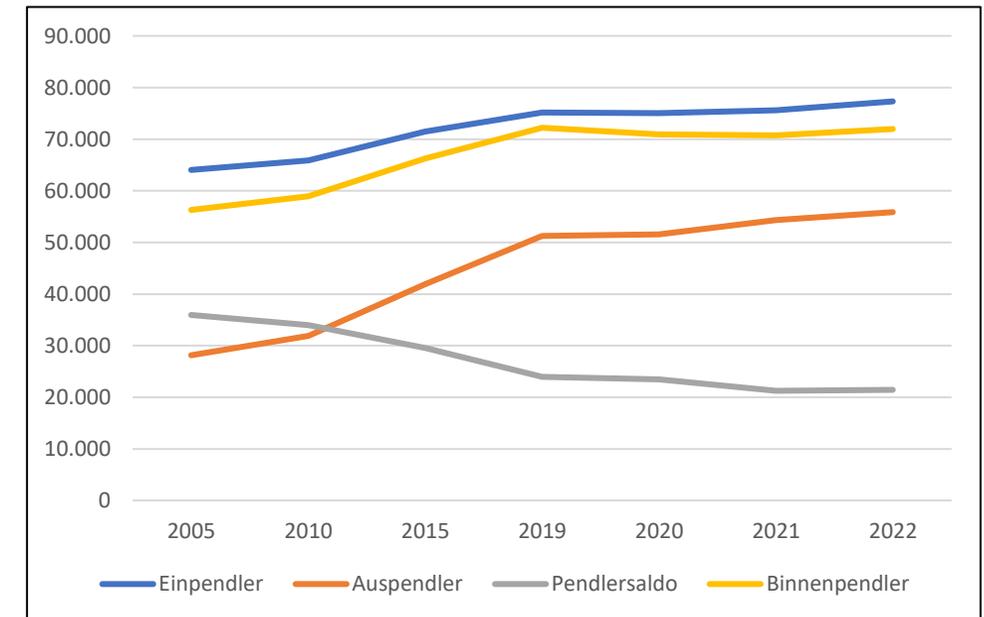
Aus dem hohen Pendleraufkommen ergeben sich Herausforderungen und Handlungsbedarfe, die vornehmlich innerhalb der Stadtgrenzen Augsburg vorzufinden sind. Neben der Beanspruchung der vorhandenen Infrastrukturen im fließenden Verkehr, werden in urbanen Räumen zunehmend die benötigten Flächen im ruhenden Verkehr knapp. Insbesondere der hohe MIV-Anteil im Pendlerverkehr und der damit einhergehende Stellplatzbedarf offenbart die Notwendigkeit stadtverträgliche Mobilitätslösungen zu implementieren.

Abbildung 33: Summe Ein- und Auspendler Augsburg



Quelle: Planersocietät nach Daten der Stadt Augsburg (Stand: 2023)

Abbildung 34: Pendlerentwicklung in Augsburg



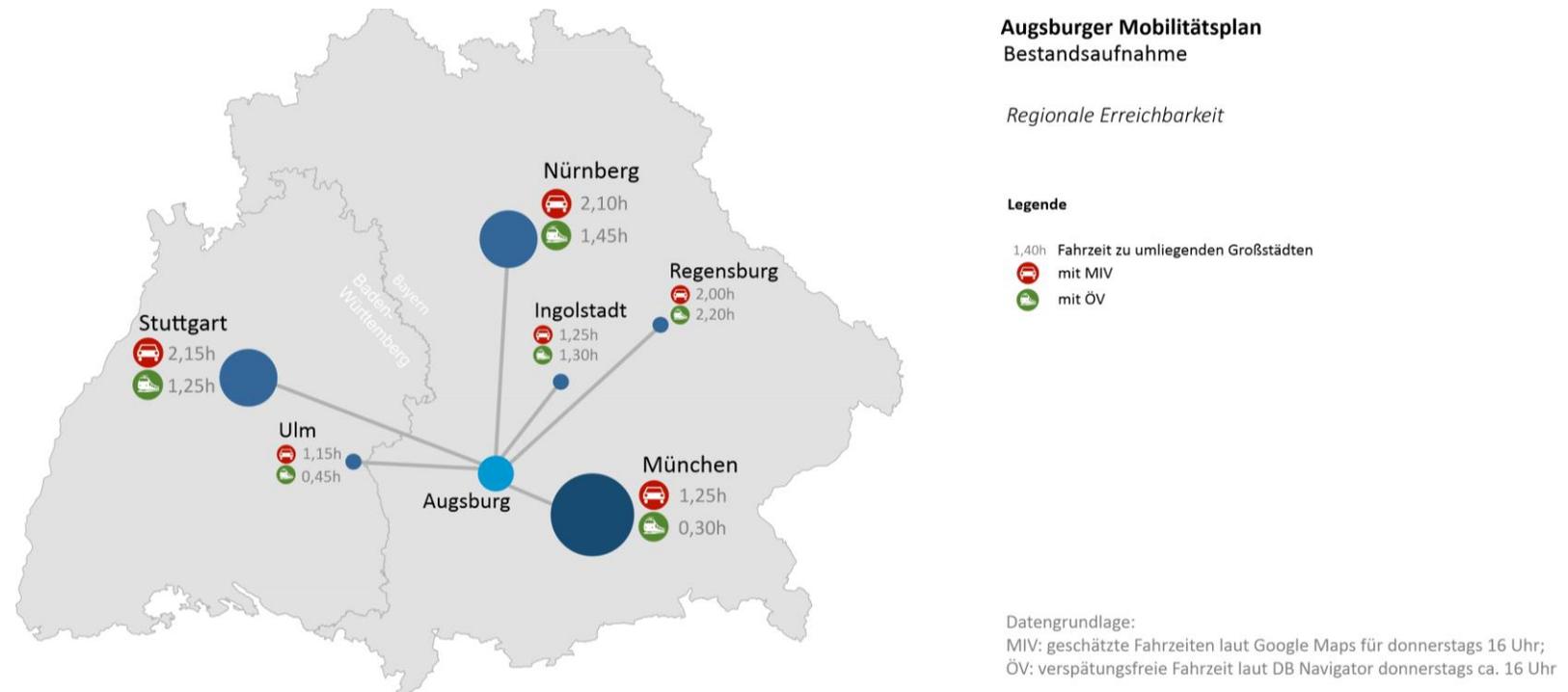
Quelle: Planersocietät nach Daten der Stadt Augsburg (Stand: 2023)

Wo stehen wir?

Regionale Erreichbarkeit

Die Stadt Augsburg liegt im Südwesten des Bundeslandes Bayern und verfügt über regionale Verbindungen in die umliegenden Großstädte in Baden-Württemberg und Bayern. Der beigefügte Kartenausschnitt zeigt die MIV und ÖV-Fahrzeiten in die Städte München, Stuttgart, Nürnberg, Regensburg, Ingolstadt und Ulm. In diesem Kontext ist zu beachten, dass die jeweiligen Fahrzeiten für einen „normalen“ Donnerstag um 16 Uhr angefragt wurden, um Vergleichbarkeit zu gewährleisten. Grundsätzlich kann der Übersicht entnommen werden, dass insbesondere die ÖV-Verbindungen in die Großstädte München, Stuttgart und Nürnberg im Vergleich geringere Fahrzeiten aufweisen. Darüber hinaus weist die Schienenverkehrsverbindung in die Stadt Ulm ebenfalls einen Zeitvorteil von 0,5 h zur PKW-Nutzung auf. Lediglich die Verbindungen nach Ingolstadt und Regensburg weisen mit der Nutzung des MIV bessere Erreichbarkeiten auf, auch wenn die Zeitersparnisse im Vergleich eher gering ausfallen. Die regionale Erreichbarkeit ist ein wichtiger Faktor sowohl für die Wirtschaft, pendelnde Arbeitskräfte als auch den Freizeitverkehr.

Abbildung 35: Bestandsaufnahme – regionale Erreichbarkeit



Auf dem Weg zum emissionsarmen motorisierten Verkehr

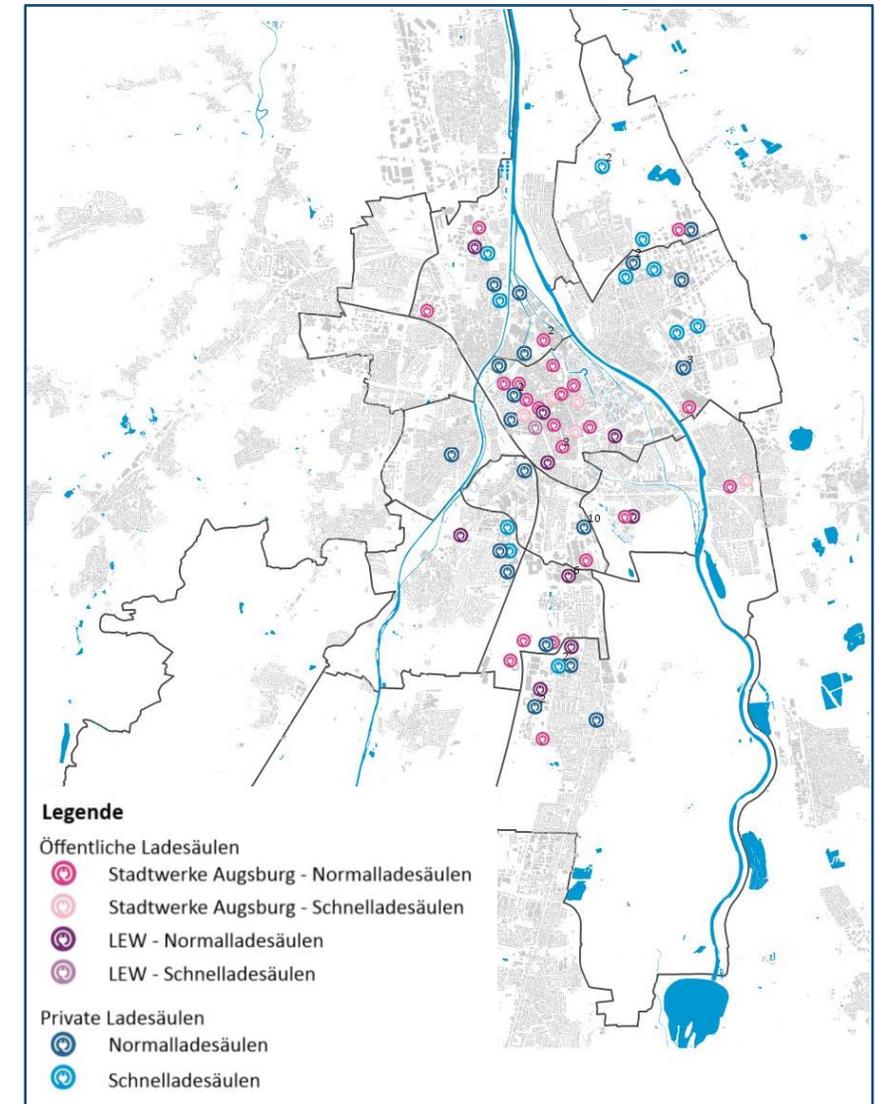
Entwicklung der E-Mobilität in Augsburg

Elektromobilität ist gegenwärtig national wie international ein intensiv diskutiertes Thema. Bereits im Jahr 2015 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einen Förderschwerpunkt auf Elektromobilität gesetzt. Allerdings ist das Thema auch durch ein hohes Maß an Technologiewandel gekennzeichnet. Veränderungen sind ständig zu beachten und machen es beteiligten Akteuren häufig schwer, folgerichtige und zukunftsweisende Entscheidungen zu treffen.

Oftmals wird mit der Förderung von Elektromobilität gezielt die Verbreitung von Elektroautos sowie Pedelecs und E-Bikes in Verbindung gebracht. Genauso wichtig jedoch ist es, die dafür notwendigen Voraussetzungen in Form der jeweils zugehörigen Ladeinfrastruktur bereitzustellen. Doch erscheint es evident, dass die Substitution von Pkw mit Verbrennungsmotor durch Pkw mit Elektroantrieb in gleicher Anzahl zwar die Problematik der lokalen Schadstoffemissionen minimiert, jedoch keine Lösung für andere Herausforderungen der Stadt- und Verkehrsentwicklung herbeiführt. Beispielhaft hierfür sei etwa der Flächenbedarf des ruhenden Verkehrs, Kapazitätsengpässe im Straßennetz und die eingeschränkte Lebensqualität in urbanen Räumen durch den fließenden Kfz-Verkehr zu nennen. Betrachtet man die Flächenkonkurrenz im öffentlichen Raum, stellt die Versorgung mit Ladeinfrastruktur eine weitere Anforderung an den knappen Raum dar und trägt je nach Standort zu Zielkonflikten bei.

In Bezug auf die Ladeinfrastruktur hat die Stadt Augsburg weiteres Entwicklungspotenzial. Aktuell ist die Anzahl an Ladepunkten ausreichend für die Anzahl der E-Fahrzeuge in der Stadt. Falls allerdings, wie zu erwarten, der Anteil von E-Fahrzeugen stark ansteigt, muss dies mit einem verhältnismäßigen Anstieg von Ladepunkten einhergehen. Weiterhin ist bei der Anpassung der Ladeinfrastruktur zu beachten, wie sehr der Anteil an privater Ladeinfrastruktur in Augsburg zunimmt. Insgesamt gibt es aktuell wenige Schnellladesäulen in Augsburg und die öffentliche Ladeinfrastruktur zentriert sich auf die Augsburger Innenstadt. Somit ist im restlichen Stadtgebiet ist eine Unterversorgung mit öffentlichen Ladesäulen zu verzeichnen.

Insgesamt ist laufend zu evaluieren, wie die Entwicklung von E-Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur voranschreitet und ob eine ausreichende Abdeckung an Ladeinfrastruktur für alle Fahrzeuge und Nutzungszwecke vorliegt.



Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage der Bundesnetzagentur und Kartengrundlage von openstreetmap (Stand: 2023)

Auf dem Weg zum emissionsarmen motorisierten Verkehr

Entwicklung der E-Mobilität in Augsburg

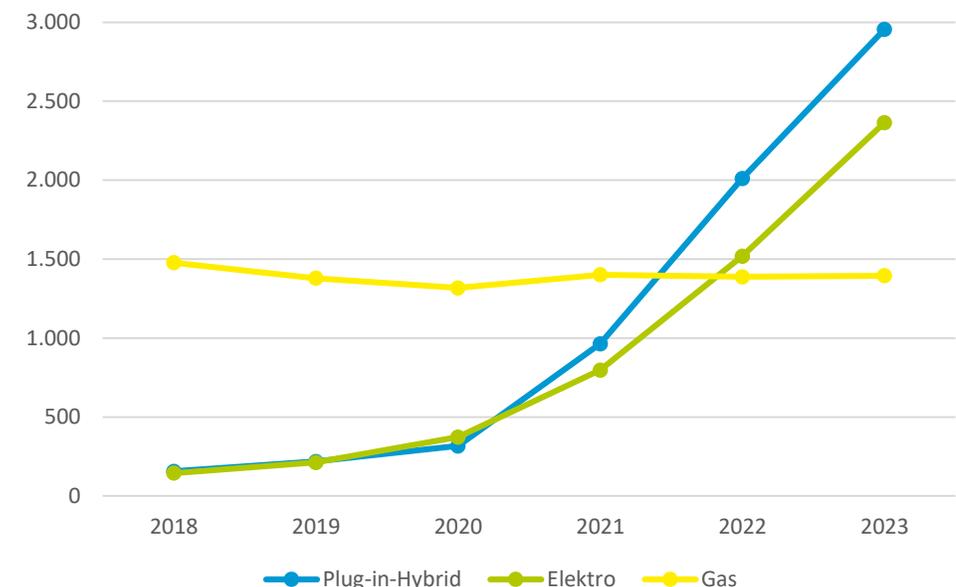
Entwicklung von Fahrzeugen mit E-Antrieben: In Augsburg nimmt die Anzahl von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben zu. Zwischen 2018 und 2023 hat sich die Anzahl von Fahrzeugen mit hybriden Antrieben mehr als verachtfacht, Plug-in-Hybride haben um das 19-fache zugenommen und Elektroautos um das 16-fache. Im Jahr 2023 beträgt der Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor nur 1,7 % (vgl. KBA 2023). Damit steht die Stadt Augsburg im Vergleich deutscher Städte gut dar, nur wenige Städte wie Wiesbaden mit 7,84 % weisen einen höheren Anteil an Elektroautos auf. Im europäischen Vergleich kann Augsburg mit Spitzenreitern wie Oslo mit 33,2 % jedoch nicht mithalten.

Abbildung 37: Zugelassene Pkws in Augsburg nach Kraftstoffart seit 2018

Kraftstoffart	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Benzin	88.430	89.940	91.300	90.654	89.794	88.070
Diesel	43.526	43.038	43.170	42.593	41.461	40.194
Gas (einschl. bivalenter Antrieb)	1.477	1.379	1.318	1.401	1.388	1.395
Hybrid (insgesamt)	1.095	1.528	2.208	3.881	6.247	8.482
Plug-in-Hybrid	156	218	317	964	2.011	2.956
Elektro	145	212	373	797	1.519	2.365
Sonstige	25	24	27	32	30	31

Quelle: Planersocietät nach Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes 2023

Abbildung 38: Alternative Antriebe der in Augsburg zugelassenen Pkw seit 2018



Quelle: Planersocietät nach Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes 2023

Wirtschaftsverkehr als zentraler Faktor

Hoher Anteil Wirtschaftsverkehr

Das motorisierte Verkehrsaufkommen in der Stadt ist nicht nur durch den bereits beschriebenen Individualverkehr angestiegen, sondern auch durch den immer steigenden Güterverkehr, der bereits $\frac{1}{4}$ der Verkehrsleistung der Stadt Augsburg ausmacht. Dabei ist Deutschland Europas Transitland Nr. 1 für Waren und Güter. Für das Bundesland Bayern wird ein weiterhin steigendes Transportvolumen prognostiziert. Dies liegt vor allem am Schwerlastverkehren aus Ost- und Südeuropa, sowie dem regionalen Ziel-Quellverkehr, die für Belastungen im Straßennetz verantwortlich sind. Da Schwerlastverkehre maßgeblich für die Dimensionierung und Lebensdauer von Straßenverbindungen sind, erfordert das hohe Transportvolumen hohe Ansprüche an die Infrastruktur und das Verkehrsmanagement. Aus städtebaulicher sowie verkehrs-, wirtschafts- und umweltpolitischer Sicht (Klimaschutz und Luftreinhaltung) ist es dringend geboten, die Routenwahl der Logistikverkehre durch die Bereitstellung aktueller Daten umfassend zu unterstützen. Explizite Maßnahmen zur Lenkung des Schwerlastverkehrs gibt es in der Stadt Augsburg noch nicht. Beispielhafte Maßnahmen der Region Frankfurt, RheinMain oder der Stadt Dortmund könnten als Vorbild dienen.

Zusätzlich zum weiter zunehmenden Schwerlastverkehr nimmt das Volumen im Online-Handel und den Paketzustellungen zu. Dies führt vornehmlich im Augsburger Zentrum zu Konflikten, da anhand enger Bebauung und unzureichender Lieferzonen Platzmangel herrscht. Zur Veranschaulichung dient in diesem Kontext die nebenstehende Aufnahme im Bereich der Frauentorstraße, die Gefahren für den Fuß- und Radverkehr offenbart. Der Handlungsbedarf wurde bereits erkannt und ist Bestandteil des Masterplans nachhaltige und emissionsfreie Mobilität. Zentrale Maßnahmen sind in dieser Hinsicht die Einrichtung von Logistikhubs am Stadtrand, während die Feinverteilung im innerstädtischen Bereich über Mikro-Hubs erfolgt.

Augsburg verfügt über die sogenannte Localbahn, die eine eigene Schieneninfrastruktur aufweist und die Gewerbegebiete der Stadt verbindet, um Teile des Wirtschaftsverkehres abzuwickeln. Derzeit beträgt das Transportvolumen rund 550.000 t pro Jahr. Dieses soll jedoch gesteigert werden, um den straßengebundenen Wirtschaftsverkehr zu entlasten. Hier trägt das DUSS-Terminal eine tragende Rolle in der Bewältigung des Wirtschaftsverkehres als Schnittstelle zwischen Schiene und Straße. In diesem Sinne stehen richtungsweisende Entscheidungen an, die den Erhalt und Ausbau der Localbahn-Infrastruktur und die Anbindung weiterer Gewerbegebiete beinhalten.

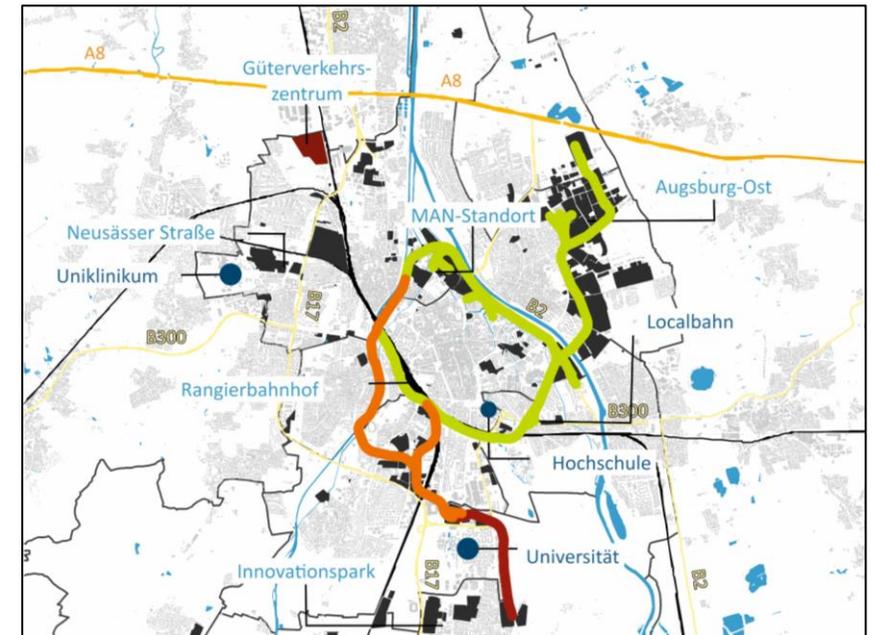
Die rechts dargestellte Karte zeigt das Streckennetz der Augsburger Localbahn. Eine regelmäßige findet vorrangig auf dem grün dargestellten und mit Einschränkungen auf dem orange dargestellten Teil des Netzes statt.

Abbildung 39: Wirtschaftsverkehr in Augsburg



Quelle: Planersocietät (Stand:2022)

Abbildung 40: Netz der Augsburger Localbahn



Quelle: Planersocietät auf Kartengrundlage von openstreetmap (Stand: 2023)

3. Was wäre, wenn...

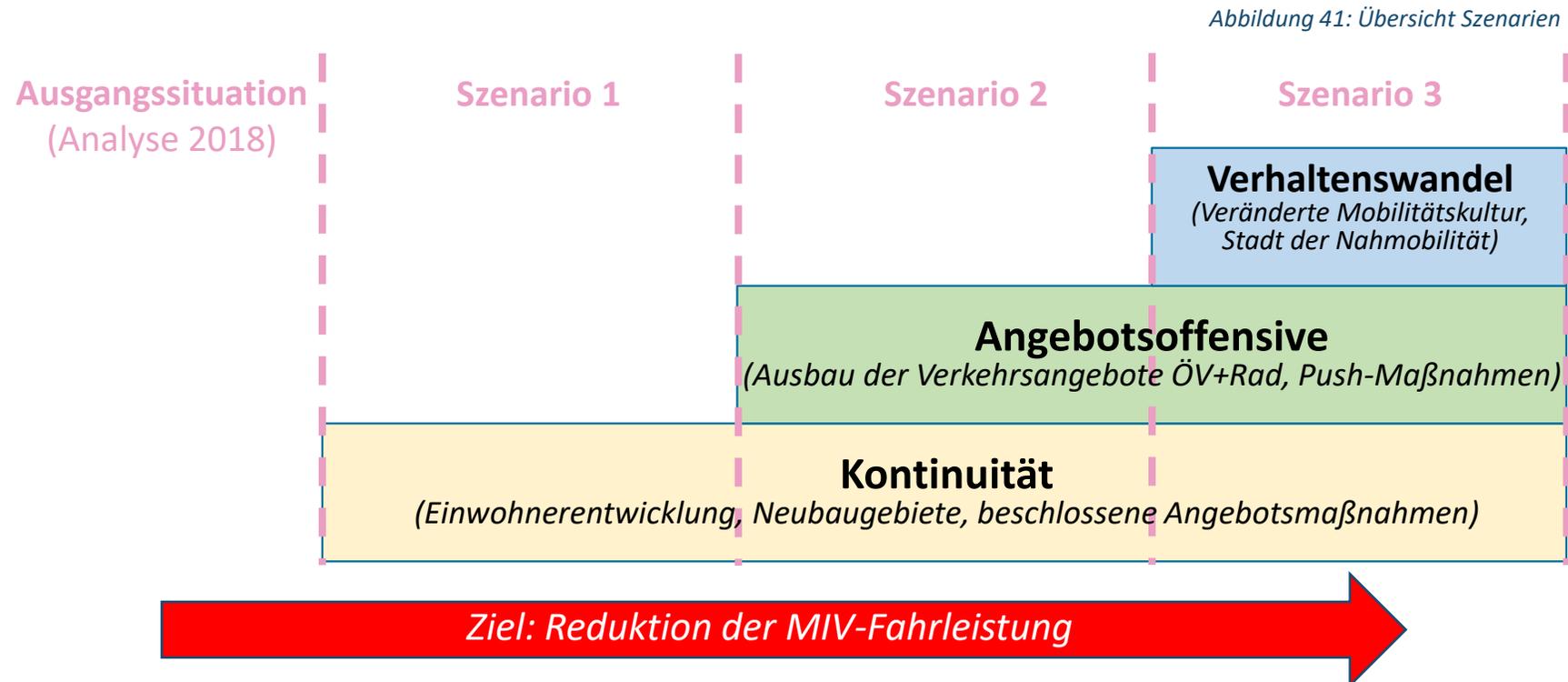
Was wäre, wenn ...

Die Szenarien: ein Blick in die Zukunft

Die Szenarien dienen dazu, die Möglichkeiten und Wege zur Erreichung der Ziele auszuloten.

- Die Grundlage bildet das Szenario 1: Kontinuität, in dem die erwartete Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung (Wohnbau und Gewerbeentwicklungen) bis 2038 sowie die Umsetzung aller beschlossenen Maßnahmen in den Verkehrsangeboten unterstellt wird.
- Darauf aufbauend wird im Szenario 2: Angebotsoffensive ein massiver Ausbau der Verkehrsangebote im ÖV unterstellt. Das Radnetz wird um Fahrradstraßen und die Einrichtung von Radfahrstreifen erweitert. Zusätzlich werden in einer zweiten Variante des Szenario 2 ergänzende Push-Maßnahmen im MIV angesetzt, um die Nutzung der Angebotserweiterungen zu fördern.
- Für das Szenario 3: Verhaltenswandel werden weitreichende Veränderungen im Verhalten der Verkehrsteilnehmer angenommen. Darüber hinaus ist eine veränderte Siedlungsstruktur hinterlegt, die die Stadt der kurzen Wege möglich machen soll. Das Szenario 3 basiert auf dem Szenario 2 und berücksichtigt demzufolge die entsprechenden Angebots-erweiterungen.

Die Szenarien wurden mit dem Verkehrsmodell der Stadt Augsburg berechnet und analysiert. Das Klimaschutzkonzept gibt die klare Zielvorgabe einer Reduktion der MIV-Fahrleistung. Anhand der vorgegebene Ziel erreicht werden kann.



Quelle: Stadt Augsburg

Was wäre, wenn ...

... wir weiter machen wie bisher?

Mit der geografischen Lage zwischen den süddeutschen Metropolenregionen München und Stuttgart, derzeit rd. 300.000 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie dem Status als Wirtschafts- und Universitätsstadt nimmt die Stadt und Region Augsburg eine bedeutende Rolle im Süden Deutschlands ein. Dies zeigt sich nicht zuletzt an dem prognostizierten Anstieg der Bevölkerungszahl, die bis zum Jahr 2038 auf rund 324.700 Einwohnerinnen und Einwohner anwachsen soll. Der Zuwachs beträgt rd. 26.500 Personen bzw. 9 %. Für das Umland der Stadt wird ein Bevölkerungswachstum um 12 % erwartet. Diese Entwicklungen bestätigen die Attraktivität des Standortes Augsburg, bergen jedoch auch notwendigen Handlungsbedarf in der Siedlungsentwicklung, der Infrastruktur und dem Verkehrsangebot inner- und außerhalb der Stadtgrenzen.

Mit dem **Szenario 1: „Kontinuität“** wird eine Vorausschau auf die Entwicklung des Verkehrsaufkommens in der Region Augsburg ohne gravierende Eingriffe in die Verkehrsangebote und ohne grundlegende Veränderungen des Mobilitätsverhaltens abgebildet. Berücksichtigt werden zum Horizont 2038 die Bevölkerungsentwicklung, geplante Siedlungsentwicklungen (Wohnbau und Gewerbe) und fest disponierte Maßnahmen in den Verkehrsangeboten. Außerdem werden aktuelle Erkenntnisse zu Verhaltensänderungen betrachtet, die in den letzten Jahren infolge der Pandemie-Situation stattgefunden haben und vermutlich auch zukünftig weiterhin Bestand haben werden (z.B. Nutzung von Home-Office, Trend zum Online-Shopping etc.). Die Berechnungen in den Szenarien erfolgen mit dem Verkehrsmodell der Stadt Augsburg und berücksichtigen das Verkehrsgeschehen in der Stadt und darüber hinaus auch die Verkehrsverflechtungen mit dem Umland.

Bezüglich der **Entwicklung der Verkehrsangebote** berücksichtigt das Szenario 1 den aktuellen Bestand sowie die verbindlich beschlossenen Maßnahmen bis zum Prognosehorizont 2038. Darin enthalten ist z.B. der Straßenbahntunnel unter dem Hauptbahnhof, mit dem eine enge Verknüpfung der beiden Schienenverkehrsmittel Straßenbahn und Eisenbahn (Nah- und Fernverkehr) erreicht wird. Darüber hinaus sind die realisierten Maßnahmen der letzten Jahre im Radverkehr (Einrichtung neuer Infrastrukturen, Freigabe von Einbahnstraßen etc.) sowie im ÖPNV (z. B. Straßenbahnverlängerung der Linie 3 nach Königsbrunn) enthalten. Im Kfz-Verkehr werden z.B. die in den letzten Jahren eingeführten Tempo 30-Maßnahmen berücksichtigt. Für das **Mobilitätsverhalten** werden die aktuellen Trends zur verstärkten Nutzung des Home-Office sowie zum Online-Shopping berücksichtigt. Beide Trends bewirken eine geringere Mobilität der Bevölkerung und zeigen damit Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen im Stadtverkehr. Zudem wird das im Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket berücksichtigt, mit dem insbesondere Pendler einen einfachen und z.T. kostengünstigeren Zugang zum ÖPNV erhalten. Für den **Wirtschaftsverkehr** wird aufgrund des verstärkten Onlineshoppings von einer weiteren Zunahme der Fahrten von Paketdiensten ausgegangen. Zur Entwicklung des Lkw-Verkehrs bis 2038 im Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr werden die Prognoseannahmen des Landes Bayern übernommen.

Tabelle 1: Bewertung Szenario 1

	Basis
	Szenario 1
Kosten Infrastruktur	++
Personaleinsatz	++
Verhaltensänderungen	+
Wirkungen Modal-Split	+
Wirkungen Verkehrsleistung MIV	0
Bewertung je Szenario	
0 = geringer Aufwand/geringe Wirkung	
++++ = sehr hoher Aufwand/sehr hohe Wirkung	

Quelle: WVI GmbH nach Verkehrsmodell Augsburg

Szenario 1

Kontinuität

Was wäre, wenn ...

... wir weiter machen wie bisher?

Im Ergebnis zeigt das Szenario 1: Kontinuität eine **Zunahme des Verkehrsaufkommens** der Bewohner Augsburgs um 3 %. Da im Umland der Stadt Augsburg ebenfalls von einer wachsenden Bevölkerungszahl ausgegangen wird, steigt auch das Verkehrsaufkommen im Umland an (+7 %). Aufgrund des zu berücksichtigenden demografischen Wandels in der Bevölkerungsentwicklung verläuft der Zuwachs nicht proportional zur Bevölkerungsentwicklung.

Die größten Zuwächse im Wegeaufkommen der Bewohner werden mit +15 % für den Radverkehr erwartet. D.h. ein ebenfalls während der Pandemie zu beobachtender Trend wird sich in der Prognose weiter fortsetzen. Darin berücksichtigt ist auch eine weitere Verbreitung und Nutzung von Pedelecs, mit denen ein erweiterter Aktionsradius und eine höhere Geschwindigkeit möglich wird. Mit einer Zunahme des Aufkommens um 9 % wird für den ÖPNV gerechnet. Ursachen hierfür liegen in den Maßnahmen sowie der Verbreitung des Deutschland-Ticket begründet. Für das Aufkommen an Fußwegen wird ein leichter Anstieg um 3 % erwartet. Die beschriebenen Zuwächse sorgen dagegen beim Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr (MIV) für einen leichten Rückgang um 4 %.

Die Nutzung des Pkw als fahrende oder mitfahrende Person wird trotzdem weiterhin für den größten Teil der Wege verantwortlich sein. Gegenüber heute reduziert sich der Anteil der Wege mit dem motorisierten Individualverkehr um fast 3 %-Punkte auf 37 %. Der Radverkehr kann seinen Anteil am Wegeaufkommen um 2 %-Punkte steigern.

Bezogen auf die Verkehrsleistung fallen die Veränderungen gegenüber heute z. T. noch deutlicher aus. Die Nutzung des Fahrrads gewinnt auch hier zunehmend an Bedeutung und kann um 17 % zulegen. Die Verkehrsleistung im MIV geht um 4 % zurück.

Die klare Zielvorgabe der Reduktion des MIV-Verkehrs wird hier nur geringfügig erreicht, weshalb im Folgenden darauf eingegangen wird, was passiert, wenn der Umweltverbund massiv gefördert wird.

Abbildung 44: Veränderungen der Verkehrsleistung gegenüber Analyse – Verkehr der Augsburger

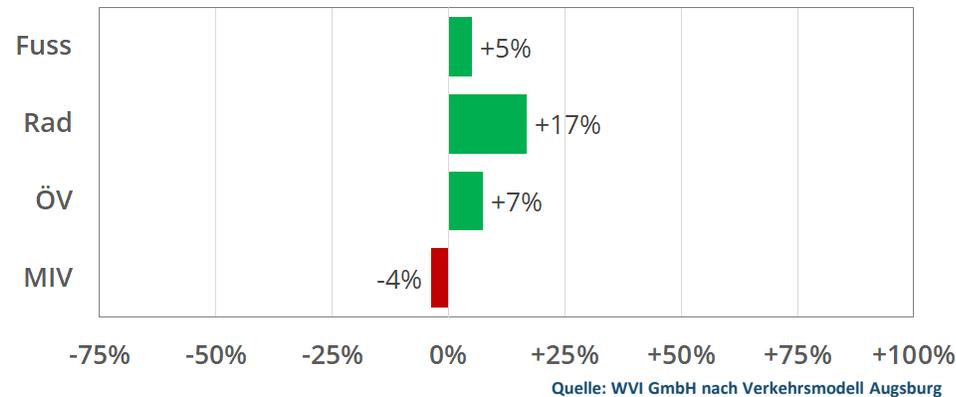
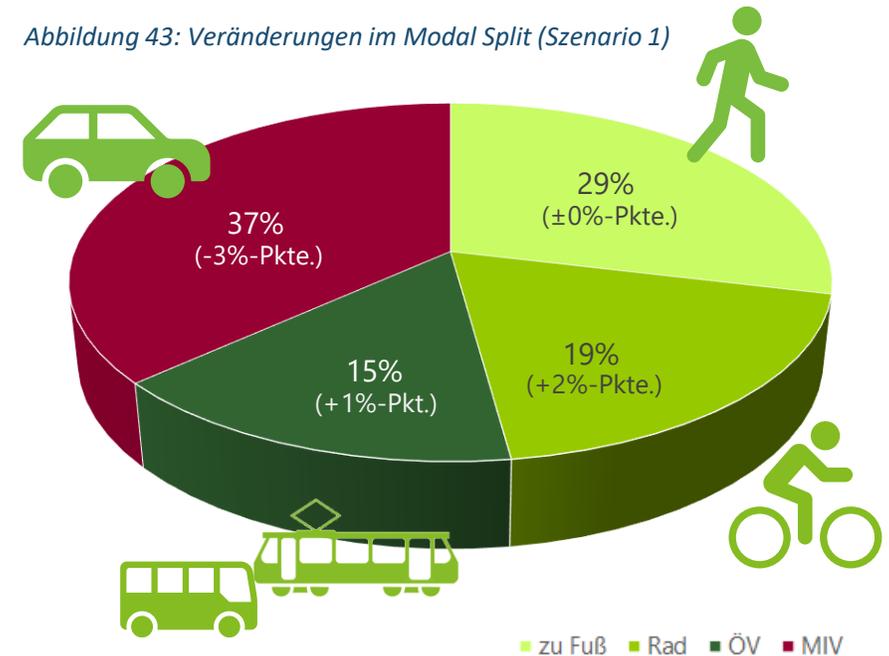


Abbildung 42: Veränderungen in Szenario 1

	Veränderungen gegenüber Analyse 2018 [Fahrten und Wege/Tag]		%
zu Fuß	+7.700	+3%	
Rad	+24.900	+15%	
ÖV	+11.900	+8%	
MIV	-14.900	-4%	
Summe	+29.500	+3%	

Quelle: WVI GmbH nach Verkehrsmodell Augsburg

Abbildung 43: Veränderungen im Modal Split (Szenario 1)



Was wäre, wenn ...

... wir den Umweltverbund massiv ausbauen und fördern? Und den Pkw-Verkehr einschränken?

Aufbauend auf dem Szenario 1 werden im **Szenario 2: Angebotsoffensive** umfangreiche Maßnahmen zum **Angebotsausbau** im ÖPNV sowie im Rad- und Fußverkehr unterstellt. Das Szenario trägt daher den Titel „Angebotsausbau“ und berücksichtigt neben den Pull- auch Push-Maßnahmen. Die Strukturdaten bleiben gegenüber dem Szenario 1 unverändert.

Im Szenario 2 sind umfangreiche Maßnahmen zur **Stärkung der Nahmobilität** unterstellt. Für alle Hauptverkehrsstraßen wird z. B. die Einrichtung von Radfahrstreifen vorgesehen. Zudem werden Maßnahmen zur Beschleunigung des Radverkehrs angenommen, die für eine Zeitersparnis auf Wegen mit dem Rad sorgen sollen. Weiterhin werden Fahrradstraßen eingerichtet, die dann auch Teil eines Radvorrangroutennetzes sind. Für den Fußgängerverkehr werden die Barrierewirkungen von Straßen abgebaut und der fußläufige Zugang zu den Haltestellen des ÖPNV verbessert.

Das Linienangebot im **ÖPNV** wird durch den **Ausbau** des Straßenbahnnetzes und die Einrichtung von Tangentiallinien im Busbereich zur Anbindung der Stadtteilzentren massiv erweitert. Darüber hinaus wird die Bedienung durch Taktverdichtungen umfangreich ausgeweitet. Dies betrifft sowohl die innerstädtischen Verkehre (ganztägiger 7,5min-Takt) als auch die Verbindungen ins Umland. Dort sind es insbesondere die Schienenverbindungen im SPNV und Regionalbuslinien. Im SPNV werden außerdem neue Haltepunkte im Raum Augsburg und eine S-Bahn-Verbindung nach München unterstellt. Begleitend dazu wird ein Ausbau der Kapazitäten und eine Neueinrichtung von P&R-Plätzen unterstellt. Im Straßenbahnbereich ist eine Streckenverlängerung des heutigen Netzes (Streckenlänge 49,7 km) um die Hälfte (25 km) vorgesehen. Durch die Bedienung dieser Strecken und die Taktverdichtungen ergibt sich insgesamt eine Ausweitung der Betriebsleistung um 60 %. Im Busbereich beträgt die unterstellte Zunahme der Bedienung 345 %. Aufgrund der umfangreichen Angebotserweiterungen wird auch von einem höheren Anteil an Neukunden im ÖV durch das Deutschland-Ticket ausgegangen.

Bezogen auf den MIV stehen Maßnahmen zur Schaffung einer **autoarmen Innenstadt** im Vordergrund. Hierzu gehört die Reduzierung der Belastung der Innenstadt durch den Durchgangsverkehr. Auch geplante Wohnbauentwicklungen sollen als autoarme Quartiere angelegt werden. Ein weiteres Instrument zur Vermeidung der MIV-Nutzung ist eine räumliche Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und eine Anhebung der Gebühren. Mit Ausnahme eines Vorrangnetzes für übergeordnete Verbindungen wird im Straßennetz **flächendeckend Tempo 30** eingeführt. Dies gilt auch für Abschnitte des Vorrangnetzes im Bereich von Stadtteilzentren. Da aufgrund der Angebotsausweitungen im ÖV und im Radverkehr ein Rückgang in der Nutzung des MIV erwartet wird, können Hauptverkehrsachsen im Innenstadtbereich in ihrer Kapazität reduziert werden.

Das Szenario 2 wurde in zwei Varianten untersucht: die Maßnahmen wurden in die Blöcke „Pull“ (Variante 2.1) und „Push“ (Variante 2.2) unterteilt. Die dargestellten Ergebnisse beziehen sich auf die Variante 2.2, in der beide Blöcke enthalten sind.

Tabelle 2: Bewertung Szenario 2

	Pull-Maßnahmen Szenario 2.1	Push-Maßnahmen Szenario 2.2
Kosten Infrastruktur	++++	++++
Personaleinsatz	++++	++++
Verhaltensänderungen	+	+
Wirkungen Modal-Split	++	++
Wirkungen Verkehrsleistung MIV	+	++
Bewertung je Szenario		
0 = geringer Aufwand/geringe Wirkung		
++++ = sehr hoher Aufwand/sehr hohe Wirkung		

Quelle: WVI GmbH nach Verkehrsmodell Augsburg

Szenario 2

Angebots-offensive

Was wäre, wenn ...

... wir den Umweltverbund massiv ausbauen und fördern? Und den Pkw-Verkehr einschränken?

Im Ergebnis verstärken sich die Trends des Basis-Szenario (Szenario 1). Im Verkehrsaufkommen können ÖV und Radverkehr gegenüber dem Basis-Szenario deutliche Zugewinne verzeichnen: Der ÖV legt um 28 % zu, beim Radverkehr sind es 21 %. Das Aufkommen im Fußverkehr geht leicht um 4% zurück. Den größten Effekt haben die Maßnahmen auf den MIV: das Verkehrsaufkommen geht um fast 20 % zurück.

Durch die starken Zuwächse bei ÖV wird ein ÖV-Anteil am Verkehrsaufkommen von fast 20 % erreicht. Der Anteil des Radverkehrs steigt auf über 23 %. Die Wege zu Fuß machen im Szenario 2 einen Anteil von fast 28 % aus. Dies entspricht einem leichten Rückgang um 1,2 %-Punkte gegenüber dem Szenario 1.

Bezogen auf den MIV-Anteil entfalten die unterstellten Maßnahmen und Annahmen ihre stärkste Wirkung: Der Anteil der Fahrten mit dem MIV sinkt um 7 %-Punkte auf unter 30 %.

Bei der Verkehrsleistung bewirkt die deutliche Zunahme der Verkehrsnachfrage im ÖV auch einen deutlichen Anstieg der Verkehrsleistung: +40 %. Der Zuwachs im Radverkehr sorgt für einen Aufwuchs der entsprechenden Verkehrsleistung um fast 30 %. D. h. die Belastungen im Radverkehr steigen ebenfalls um fast ein Drittel an. Da durch die Zunahmen im Radverkehr und im ÖV eher kürzere Wege vom MIV verlagert werden, reduziert sich die Verkehrsleistung im MIV nur um fast 14 %.

Die ermittelten Veränderungen sind jedoch nur mit einem erheblichen zusätzlichen Aufwand im ÖV-Angebot zu erreichen. Zudem ist die Realisierung von Straßenbahnverlängerungen mit einem langen Planungsvorlauf verbunden, sodass die Umsetzung der Projekte bis 2038 eine große finanzielle und personelle Herausforderung bedeuten.

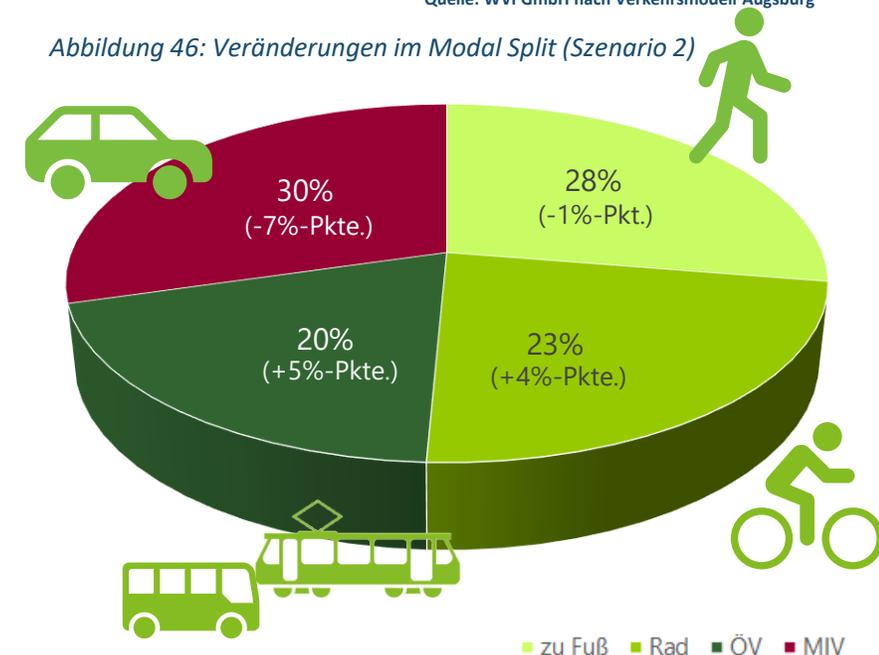
Das ausgeschriebene Ziel wird in diesem Szenario schon eher erreicht als im vorher beschriebenen Grundszenario. Um jedoch einen Weggang vom MIV-Verkehr zu forcieren, bedarf es einem grundlegenden Wandel der Verkehrskultur.

Abbildung 45: Veränderungen in Szenario 2

	Veränderungen gegenüber Szenario 1 [Fahrten und Wege/Tag]		%
zu Fuß		-11.600	-4%
Rad		+40.000	+21%
ÖV		+42.900	+28%
MIV		-70.800	-20%
Summe		+400	+0%

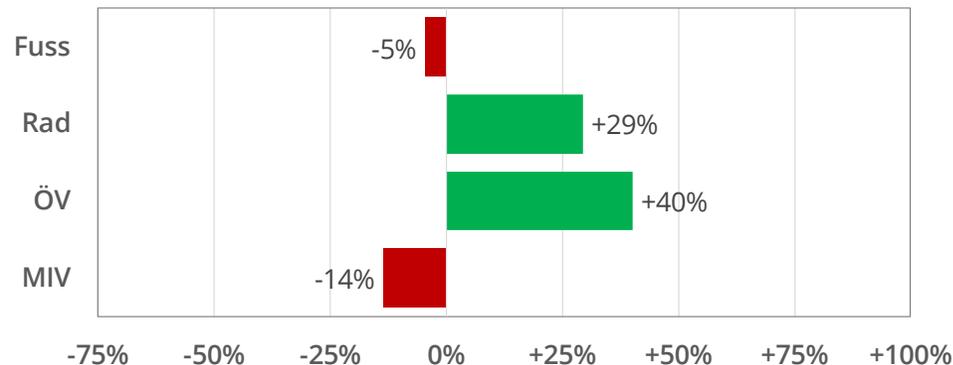
Quelle: WVI GmbH nach Verkehrsmodell Augsburg

Abbildung 46: Veränderungen im Modal Split (Szenario 2)



Quelle: WVI GmbH nach Verkehrsmodell Augsburg

Abbildung 47: Veränderungen der Verkehrsleistung gegenüber Szenario 1 – Verkehr der Augsburger (Szenario 2)



Quelle: WVI GmbH nach Verkehrsmodell Augsburg

Was wäre, wenn ...

... sich die Mobilitätskultur in Augsburg grundlegend wandelt?

Mit dem **Szenario 3: Verhaltenswandel** wird ausgelotet, welche zusätzlichen Verhaltensänderungen gegenüber dem Szenario 2 notwendig sind, um die übergeordneten Ziele zu erreichen. Die bedeutendste Zielmarke ist hier eine Halbierung der Verkehrsleistung im MIV, wie es im Klimaschutzkonzept der Stadt formuliert ist (vgl. Seite 9). Insofern unterscheidet sich hier die Vorgehensweise von den zuvor beschriebenen Szenarien darin, dass die Zielmarke vorgegeben ist und entsprechende Anpassungen an den Eingangsdaten gesucht werden, um das Ziel zu erreichen.

Das Szenario 3 unterstellt dabei einen weiteren Anstieg der Home-Office-Nutzung um 25 %. D.h. die Zahl der Wege zur Arbeit und zurück nimmt weiter ab. Damit reduziert sich auch das gesamte Verkehrsaufkommen der Bevölkerung.

Gesamtstädtisch wird eine veränderte Siedlungsentwicklung angenommen, die sich durch eine dezentrale und kleinräumige Versorgung der Bewohner mit Einkaufs- und Freizeitgelegenheiten auszeichnet. D. h. hiermit soll eine stärkere Nahmobilität ermöglicht werden, da Wegeaufwände zum Einkaufen und in der Freizeit reduziert werden können. Dies kann in der Folge auch zu einer veränderten Verkehrsmittelnutzung, sog. aktiver Verkehrsmittel (Fuß und Rad) führen. Damit einher sollte auch eine Verbesserung der Angebote für den Radverkehr gehen, sodass auch hier eine weiter steigende Nutzung ermöglicht wird.

Der angestrebte „Mobilitätswandel“ erfordert zusätzlich die Veränderung von bisherigen Verhaltensweisen. Zum einen wird unterstellt, dass bei Personen, die einen Pkw zur Verfügung haben, die regelmäßige Pkw-Nutzung nachlässt. D. h. die Bereitschaft dieser Personen auch andere Verkehrsmittel zur Nutzung in Betracht zu ziehen, steigt. Zum anderen wird nochmals ein deutlicher Anstieg der Verbreitung von ÖV-Zeitkarten einschl. des Deutschland-Tickets unterstellt.

Tabelle 3: Bewertung Szenario 3

	Mobilitätswandel
	Szenario 3
Kosten Infrastruktur	++++
Personaleinsatz	++++
Verhaltensänderungen	++++
Wirkungen Modal-Split	++++
Wirkungen Verkehrsleistung MIV	++++
Bewertung je Szenario	
0 = geringer Aufwand/geringe Wirkung	
++++ = sehr hoher Aufwand/sehr hohe Wirkung	

Quelle: WVI GmbH nach Verkehrsmodell Augsburg

Szenario 3

Verhaltenswandel

Was wäre, wenn ...

... sich die Mobilitätskultur in Augsburg grundlegend wandelt?

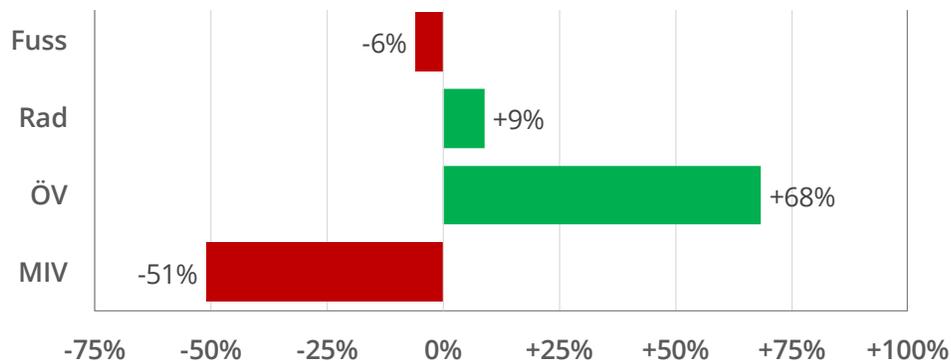
Der deutliche Anstieg der Home-Office-Nutzung führt insgesamt zu einem um rd. 11 % reduzierten Verkehrsaufkommen. Dies geht zu einem großen Teil zulasten des MIV, dessen Aufkommen um mehr als 50 % abnimmt. Das Verkehrsaufkommen im ÖV profitiert von der höheren Quote des Zeitkartenbesitzes und veränderten Verhaltensweisen der Personen mit Pkw-Verfügbarkeit und legt gegenüber dem Szenario 1 um mehr als 50 % zu. Die Wege im Radverkehr nehmen leicht um 4 % zu.

Bezogen auf den Modal-Split fallen die Veränderungen deutlich stärker aus. Der Anteil des MIV geht auf unter 20 % zurück und liegt nur noch bei 18 %. Gegenüber dem Szenario 2 hat sich der Anteil damit halbiert. Der ÖV-Anteil wächst um 11 %-Punkte an und erreicht fast 27 %. Der Anteil des Radverkehrs liegt bei 22 % (+3%-Punkte gegenüber Szenario 1), die Wege zu Fuß erreichen einen Anteil von 32,5 %.

Bezüglich der Verkehrsleistung wird das Ziel einer Halbierung im MIV erreicht: Die Abnahme liegt bei 51 %. Die Verkehrsleistung im ÖV steigt dagegen um 68 % an und nimmt große Teile der verlagerten Fahrten auf. Der Radverkehr hat einen Zugewinn von 9 % zu verzeichnen, die Verkehrsleistung bei den Wegen zu Fuß sinkt um 6 %. Dies liegt auch daran, dass die Ziele teilweise deutlich dezentraler verteilt sind und näher bei den Wohnorten der Bewohner liegen.

Nach der Analyse unterschiedlichster Szenarien wird im Folgenden auf die Erkenntnisse für die Stadt Augsburg eingegangen und dargestellt, welche Strategie zur Zielerreichung am geeignetsten ist.

Abbildung 50: Veränderungen der Verkehrsleistung gegenüber Szenario 1 – Verkehr der Augsburger (Szenario 3)



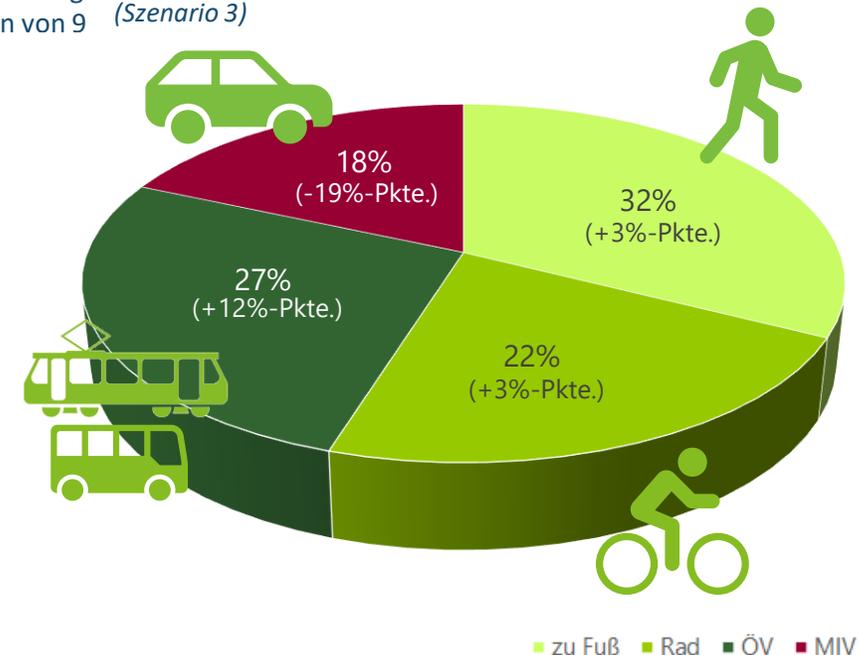
Quelle: WVI GmbH nach Verkehrsmodell Augsburg

Abbildung 48: Veränderungen in Szenario 3

	Veränderungen gegenüber Szenario 1 [Fahrten und Wege/Tag]	%
zu Fuß	+200	+0%
Rad	+7.100	+4%
ÖV	+8.800	+54%
MIV	-201.000	-56%
Summe	-111.900	-11%

Quelle: WVI GmbH nach Verkehrsmodell Augsburg

Abbildung 49: Veränderungen im Modal Split (Szenario 3)



Quelle: WVI GmbH nach Verkehrsmodell Augsburg

Was wäre, wenn ...

Welche Erkenntnisse sind aus den Szenarien zu ziehen?

Die Ergebnisse der Modellrechnungen zu den Szenarien zeigen, dass die angestrebten Veränderungen im Verkehr nur mit einem extrem hohen Aufwand zum Ausbau der Verkehrsangebote sowie massiven Verhaltensänderungen der Bevölkerung zu erreichen sind.

Die nebenstehende Grafik zeigt die in den jeweiligen Szenarien erzielten Modal-Split-Anteile im Wegeaufkommen. Betrachtet wird hier das Verhalten der Bewohner der Stadt Augsburg. Im Vergleich zur Analyse 2018 muss der Anteil des MIV mehr als halbiert werden, um die angestrebten Ziele zu erreichen. Der ÖV muss in diesem Fall mehr als ein Viertel der Fahrten übernehmen. Der Anteil der Wege zu Fuß und mit dem Rad beträgt dann mit 54 % mehr als die Hälfte der Wege.

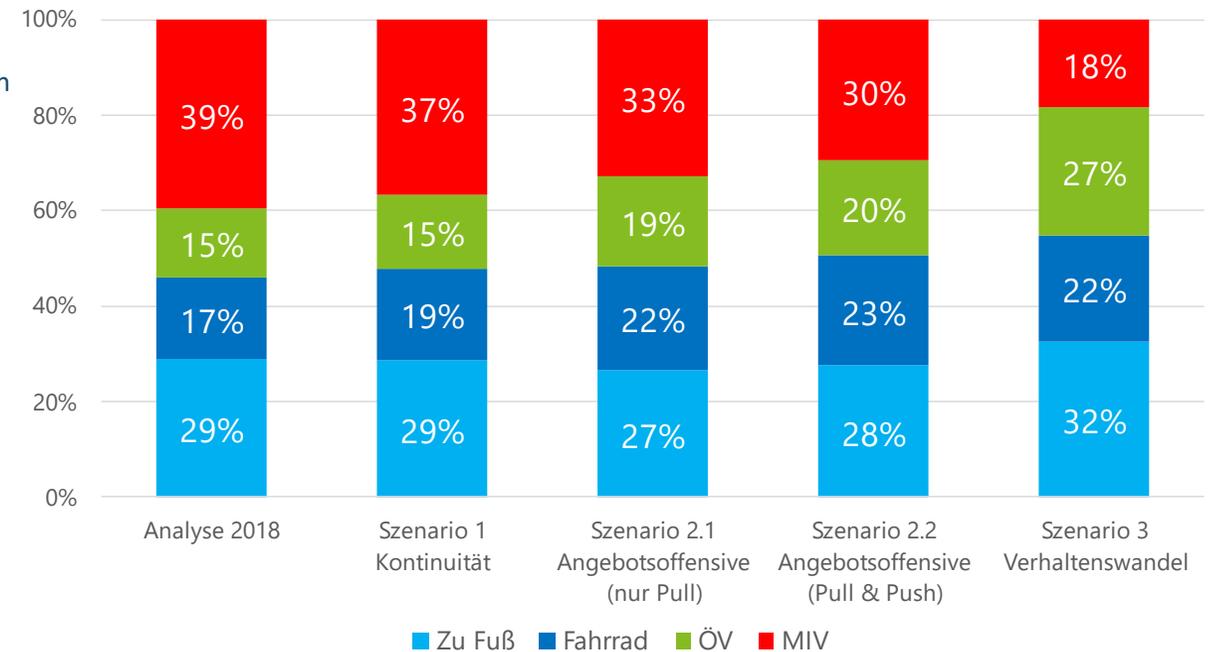
Bei der Betrachtung der Anteile des Umweltverbundes fällt auf, dass dieser von heute 61 % (Analyse 2018) auf 82 % im Szenario 3 ansteigen muss.

In der dargestellten Übersicht der Szenarien wird sehr klar ersichtlich, wie einschneidend die Entwicklung des Modal Splits bei den Augsburgern verändert werden müsste. Dazu sind neben den umfangreichen Maßnahmen zur Ausweitung der Verkehrsangebote auch gravierende Verhaltensänderungen in der Mobilität der Bevölkerung erforderlich.

Folgende Effekte zwischen dem Zustand 2018 und Szenario 3 werden erreicht:

- Wege zu Fuß: +3%-Punkte
- Wege mit dem Rad: +5%-Punkte
- Wege mit dem ÖV: +12%-Punkte
- Wege mit dem MIV: -21%-Punkte

Abbildung 51: Modal-Split der Augsburgener in den Szenarien (Anteil der Verkehrsmittel an den Wegen)



Quelle: WVI GmbH (Stand: 2023)

Was wäre, wenn ...

Welche Erkenntnisse sind aus den Szenarien zu ziehen?

Das Verkehrsgeschehen in Augsburg wird nicht nur durch den Verkehr der Bewohner bestimmt. Täglich kommen Bewohner aus dem Umland zum Arbeiten, zum Einkaufen, zur Ausbildung, zum Studium oder zur Freizeit in die Stadt. Insofern ist die verkehrliche Anbindung der Stadt an das Umland bzw. des Umlandes an die Stadt von großer Bedeutung.

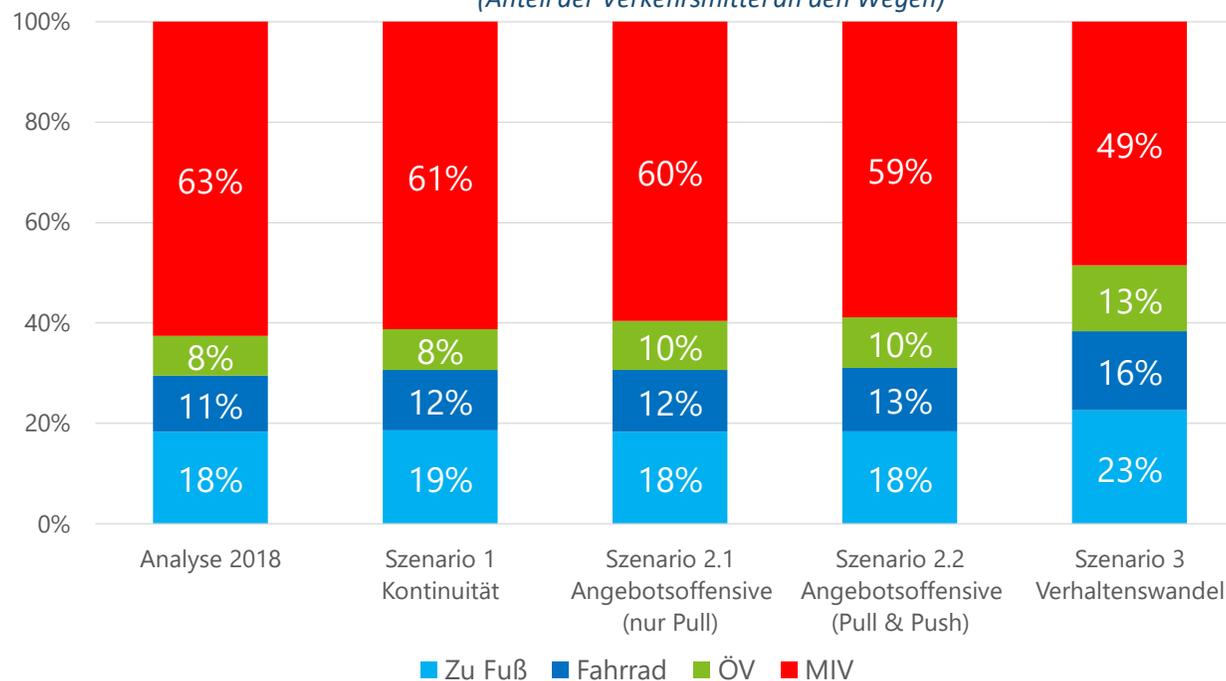
Auch für die Bewohner im Umland wirken daher die im Stadtgebiet geplanten Maßnahmen und werden das Verkehrsverhalten beeinflussen. Zudem sind auch für die Bewohner des Umlandes deutliche Veränderungen im Verkehrsverhalten zu erwarten. Genannt seien hier z. B. eine verstärkte Nutzung des Homeoffice sowie veränderte Einkaufsgewohnheiten (verstärktes „Online-Shopping“). Die Anbindung des Umlandes im ÖV erfolgt in der Regel über den SPNV oder Regionalbusse. Für die direkt an das Stadtgebiet angrenzenden Gemeinden Gersthofen, Friedberg, Königsbrunn, Stadtbergen und Neusäß ist sogar eine Einbindung in das Angebot des Stadtverkehrs möglich bzw. bereits realisiert (Straßenbahnverlängerungen Friedberg, Königsbrunn und Stadtbergen).

Aufgrund der nicht nur auf die Stadt Augsburg bezogenen Verkehre liegen die MIV-Anteile im Verkehr der Umlandbewohner deutlich über den Werten der Augsburger. Für den Analysefall 2018 wurde im Verkehrsmodell ein MIV-Anteil von 63 % errechnet. Diesem stehen demnach 37 % für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr gegenüber, bei dem die aktiven Verkehrsmodi (zu Fuß und Rad) häufiger genutzt werden als der ÖV. Ähnlich wie bei den Bewohnern der Stadt können im Vergleich der Analyse 2018 hin zum Szenario 1 nur geringe Veränderungen identifiziert werden. Die wegfallenden MIV-Anteile verteilen sich gleichmäßig auf die beiden aktiven Verkehrsmodi zu Fuß und Rad.

Die Umsetzung der Pull-Maßnahmen zugunsten des Umweltverbundes (Szenario 2.1) steigern zwar den ÖV-Anteil auf 10 % der Verkehrsmittelnutzung, bedeuten gleichzeitig aber Einbußen beim Anteil der Wege zu Fuß. Werden zusätzlich die Push-Maßnahmen unterstellt, kann abermals eine leichte Umverteilung zugunsten des Umweltverbundes erzielt werden.

Letztlich können auch hier erst mit dem Mobilitätswandel im Szenario 3 signifikante Entwicklungen bezüglich des Modal Splits erreicht werden. Der MIV-Anteil verringert sich um 24 % gegenüber heute. Der Umweltverbund belegt mit 51 % mehr als die Hälfte der Wege.

Abbildung 52: Modal-Split der Bewohner im Umland in den Szenarien (Anteil der Verkehrsmittel an den Wegen)



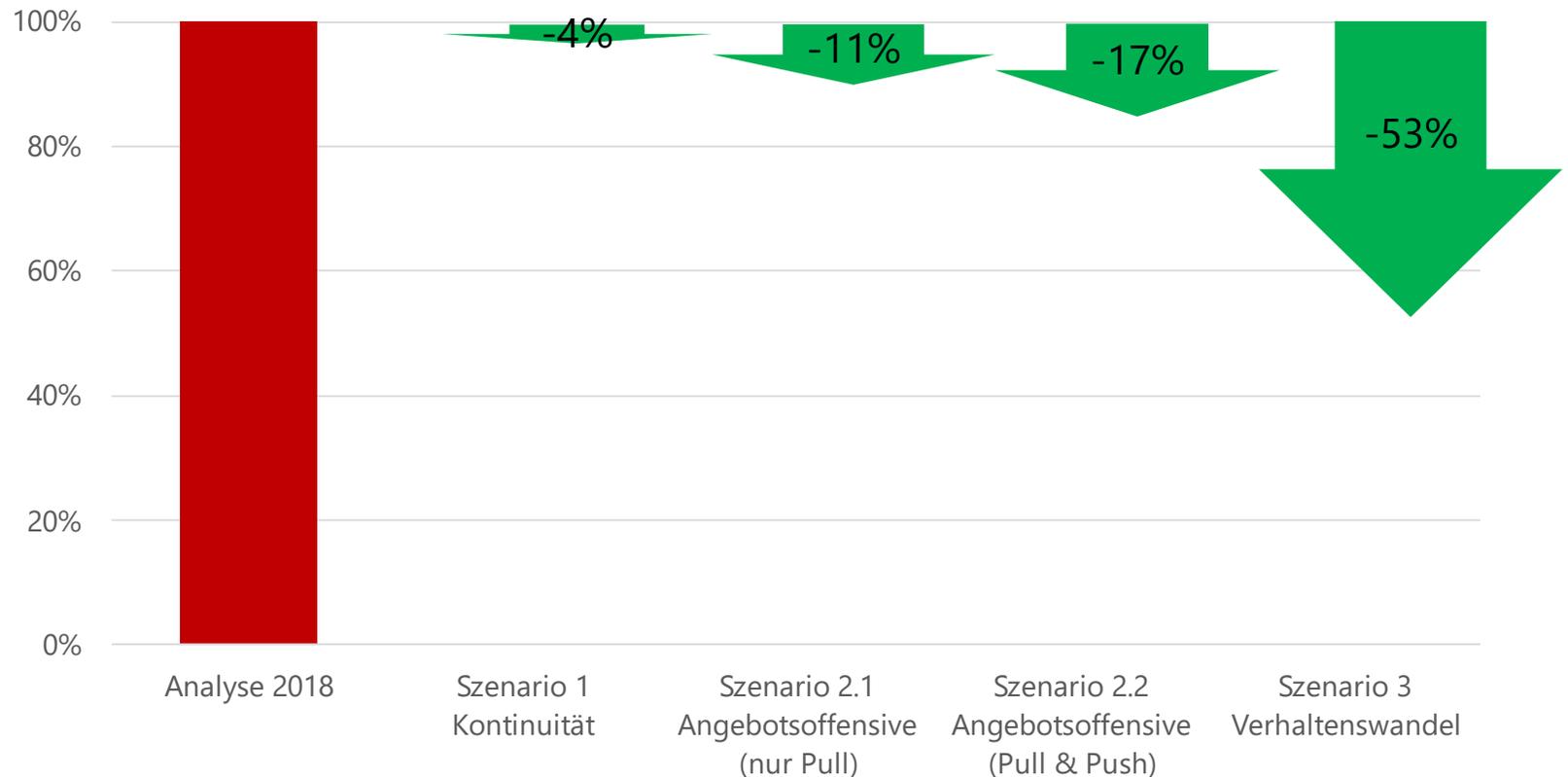
Quelle: WVI GmbH (Stand: 2023)

... sich die Mobilitätskultur in Augsburg grundlegend wandelt?

• Veränderung der Verkehrsleistung des MIV in den Szenarien – Verkehr der Augsburger

- Für das Szenario Kontinuität ist mit einer nahezu unveränderten MIV-Verkehrsleistung zu rechnen.
- Die Pull-Maßnahmen im Szenario 2.1 allein führen nur zu einer vergleichsweise geringen Reduzierung der MIV-Verkehrsleistung (-11 %).
- Der Rückgang kann durch die Push-Maßnahmen des Szenario 2.2 auf -17 % verstärkt werden.
- Eine maßgebliche Reduzierung der MIV-Verkehrsleistung kann nur mit einem gravierenden Mobilitätswandel im Verhalten der Bevölkerung erreicht werden (Szenario 3). Ob und wie diese Veränderungen realistisch erreicht werden können, ist derzeit nicht absehbar. Die unterstellten Veränderungen weichen erheblich von den in der Vergangenheit beobachteten und oben im Abschnitt zur Analyse beschriebenen Verhaltensweisen ab.

Abbildung 53: Verkehrsleistung MIV der Augsburger in den Szenarien



Quelle: WVI GmbH (Stand: 2023)



Zentrale Erkenntnisse

aus Block 1

Zentrale Erkenntnisse ...

... aus Block 1 – Analyse und Szenarien

- **Nahräumliche Erreichbarkeit wird am besten durch den Fuß- und Radverkehr gewährleistet.** Hinsichtlich einer weiteren Verbesserung der Angebotsqualität im Fuß- und Radverkehr müssen zum Teil schwierige Zielkonflikte gelöst (v.a. bezüglich Nutzungskonkurrenzen um begrenzte Flächen im öffentlichen Straßenraum) und gegensätzliche Anforderungen an die Fuß- und Radwegenetze (z.B. Direktheit von Verbindungen vs. verkehrsarme, attraktive Routen) gleichermaßen berücksichtigt werden.
- **Gute Verbindungsqualitäten im ÖV auf starken Achsen:** zwischen der Innenstadt Augsburgs und den Stadtteilzentren sowie Nachbarstädten – insbesondere entlang der Schienenkorridore – ist der ÖV trotz flächendeckend guter bis sehr guter Pkw-Erreichbarkeit meist konkurrenzfähig. Für eine weitere Stärkung dieser und die Entwicklung weiterer ÖV-affiner Achsen spielen sowohl verkehrs- als auch siedlungsplanerische Maßnahmen eine wichtige Rolle. Umsetzungszeiträume solcher Maßnahmen sind allerdings i.d.R. deutlich größer als die anvisierten Zeiträume für Emissionsminderungen.
- **Die meisten Wege sind kurz:** Veränderungen des Mobilitätsverhaltens innerhalb Augsburgs können den motorisierten Verkehr erheblich reduzieren und die Lebensqualität in Augsburg spürbar positiv beeinflussen.
- **Mobilität ist eine Frage individueller Lebensumstände:** in verschiedenen Lebensphasen lassen sich stark voneinander abweichende Verhaltensmuster bzgl. Mobilität feststellen. Grundlegende Veränderungen des Mobilitätsverhaltens sind häufig an Umbruchsituationen im Lebenslauf (z.B. Familiengründung, Umzug, Jobwechsel etc.) gekoppelt.



Quelle: ebd.

Zentrale Erkenntnisse ...

... aus Block 1 – Analyse und Szenarien

- **Mittlere und lange Wege im Regional- und Fernverkehr sind maßgeblich für den Klimaschutz:** Sie verursachen den größten Teil der Fahrleistungen und somit auch der CO₂-Emissionen. Zu beachten ist, dass die Wegstrecken überwiegend außerhalb der Stadt Augsburg liegen. Die Rahmenbedingungen für diese Wege können deshalb nicht allein in der Stadt Augsburg beeinflusst werden. Mobilitätsangebote für Augsburg und die Region sollten daher konsistent und soweit möglich kooperativ mit anderen zuständigen Akteuren (Region, Land, Bund, Verkehrsverbund) entwickelt werden.
- **Wichtige Teile des Kfz-Verkehrs sind nur begrenzt verlager- oder vermeidbar:** Vor allem bei der Flächenerschließung von Stadtrandgebieten und Region sowie beim Waren- und Gütertransport bleibt das Kfz zukünftig trotz großer Anstrengungen aller Akteure ein Hauptverkehrsmittel. Die Förderung von klimaneutralen Antrieben und der Ausbau von intermodalen Schnittstellen (z.B. Park+Ride, Bike+Ride, Mobilitätsstationen) und Warenumschlagpunkten sind deshalb wichtige Handlungsfelder.
- **Hohe Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs:** Rund ein Viertel des Verkehrsaufkommens in Augsburg ist Wirtschaftsverkehr. Praktikable und wirksame Lösungen für den Wirtschaftsverkehr sind daher unverzichtbar, um die Ziele der Mobilitätsentwicklung erreichen zu können. Dabei ist es unverzichtbar, dass auch die einzelnen Betriebe und Unternehmen eine aktive Rolle einnehmen.
- **Der angestrebte Mobilitätswandel ist nicht allein durch Aus- und Umbau von Infrastruktur und Verkehrsangeboten zu erreichen:** Mobilität ist das Ergebnis individueller Verhaltensentscheidungen und eingebettet in einen gesamtgesellschaftlichen und individuellen Kontext (vgl. nachfolgende Punkte). Der Mobilitätswandel ist deshalb ein interdisziplinäres Querschnittsthema und erfordert eine aktive Mitwirkung und vielfältige Kooperationen breiter Teile der Stadtgesellschaft sowie Verhaltensänderungen jedes Einzelnen.



Quelle: ebd.

Zentrale Erkenntnisse ...

... aus Block 1 – Analyse und Szenarien

- **Mobilität ist eine Frage des räumlichen Umfelds:** Erreichbarkeiten und multimodale Mobilitätsangebote sind in zentralen Bereichen der Stadt (Innenstadt, Stadtteilzentren) deutlich weiterentwickelt als in Stadtrandbereichen. Dies spiegelt sich auch im Mobilitätsverhalten wider: in der Innenstadt ist schon heute eine klare Tendenz zur Fortbewegung ohne (eigenen) Pkw erkennbar. Sowohl der private Pkw-Besitz als auch die Pkw-Nutzung liegen deutlich unter den entsprechenden Werten anderer Teile der Stadt.
- **Wer einen Pkw besitzt, wird ihn auch benutzen:** Steht in einem Haushalt ein Pkw permanent zur Verfügung, so hat dies in der Regel erheblichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten, da der Pkw-Besitz sowohl die Einfachheit als auch die Kosten der Nutzung im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln stark positiv zugunsten des Pkw beeinflusst. Umfangreiche Veränderungen der Verkehrsmittelwahl in Richtung von ÖV, Rad- und Fußverkehr sind deshalb nur zu erreichen, wenn sich der private Pkw-Besitz erheblich reduziert.
- **Mobilität ist eine Frage der Kostenwahrnehmung:** Ein zentraler Befund des Beteiligungsprozesses zum Augsburger Mobilitätsplan ist die hohe Bedeutung des Themas Preise und Kosten für die Verkehrsmittelwahl. Insbesondere der ÖV wird von vielen Menschen als zu teuer empfunden. Allerdings werden Kosten im Vergleich zwischen Auto und dem ÖV häufig verzerrt wahrgenommen, was primär am hohen Fixkostenanteil der Autonutzung liegt.
- **Mobilität ohne eigenes Auto stellt hohe Ansprüche:** mehrere Erfolgsfaktoren (v.a. Nahversorgung und Nahmobilität, gute ÖV-Erreichbarkeit und gut ausgebaute Mobilitätsangebote, z.B. Carsharing) müssen gleichzeitig und dauerhaft verlässlich sowie bezahlbar erfüllt sein, damit grundlegende Veränderungen der Mobilität bis hin zur Abschaffung des privaten Pkw für viele Menschen umsetzbar sind.



Quelle: ebd.

4. Wo wollen wir hin?

Die Entwicklungsziele der Stadt Augsburg

Wie sollen sich Mobilität und Verkehr in der Stadt Augsburg in Zukunft entwickeln?

Bei der Erarbeitung des Zielkonzepts für die Mobilitätsentwicklung in Augsburg geht es im Kern um die Beantwortung der Frage „Wo wollen wir hin?“. Mit dem Zielkonzept wird somit der Zielzustand beschrieben, welcher innerhalb des Planungszeitraums bis 2038 realisiert werden soll. Die SUMP-Leitlinien formulieren hierzu: „Ein gemeinsames Leitbild und Leitziele sind die Eckpfeiler eines jeden SUMP. Ein Leitbild ist eine qualitative Beschreibung der angestrebten Mobilitätszukunft für die Stadt, die dann durch konkrete Leitziele spezifiziert wird, welche die Art der angestrebten Änderung angeben.“¹

In Augsburg baut der Prozess der Leitbild- und Leitzielentwicklung auf bereits bestehende, vom Stadtrat beschlossenen konzeptionellen Grundlagen auf. Diese setzen sich vorrangig aus dem Stadtentwicklungskonzept STEK, den Augsburger Zukunftsleitlinien sowie weiteren wichtigen Konzepten, Zielen und Beschlüssen der Stadt (Blue City Klimaschutzprogramm) zusammen. Die Grundlagendokumente wurden im Rahmen des AMP-Prozesses hinsichtlich zentraler Aussagen zu Zielen und Strategien der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung ausgewertet, weiterentwickelt und spezifiziert. Als Ergebnis dieser Auswertung wurden drei Zielfelder identifiziert, die für den AMP als **Entwicklungsziele** definiert werden:

- **Erreichbarkeit sichern (innerstädtisch, regional, überregional)**
- **Mobilität verändern**
- **Verkehr verträglich abwickeln und lebenswerte Räume schaffen**

Diese Entwicklungsziele wurden im Rahmen des AMP-Prozesses als verbindliche Basis übernommen. Darauf aufbauend ist es die Aufgabe des AMP-Prozesses, diese Entwicklungsziele im Einklang mit den Aussagen aus STEK, Zukunftsleitlinien, Klimaschutzprogramm etc. zu überprüfen/validieren. Des Weiteren diese ggf. weiterentwickeln bzw. anzupassen, im Rahmen der **Wirkungsziele** zu konkretisieren und dadurch den für Augsburg angestrebten Zielzustand der Mobilitätsentwicklung zu beschreiben.



¹ **Quelle:** Rupprecht Consult (Herausgeber). Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung. Aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt von Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität (Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), Zweite Ausgabe). Köln, 2019. Und Frankfurt, 2021.

Die Wirkungsziele

Wie sollen die Entwicklungsziele erreicht werden?

Wirkungsziele beschreiben die jeweilige Wirkung, die durch dieses Ziel erreicht werden soll. Die Stadt kann die Wirkungsziele allerdings nur indirekt, durch die Schaffung von Rahmenbedingungen, beeinflussen.

Ergänzt werden müssen diese Wirkungsziele daher in der anschließenden zweiten Phase des AMP in dem Handlungsziele und entsprechende Maßnahmen erarbeitet werden müssen. Im Zusammenspiel ergibt sich dann das gesamte Zielkonzept der Stadt Augsburg.

Erreichbarkeit sichern (innerstädtisch, regional, überregional)

Erreichbarkeit der Stadt Augsburg als Oberzentrum der Region und darüber hinaus für alle Verkehrsmittel sicherstellen

Etablierung des ÖPNV als vollwertige Alternative zum MIV und Rückgrat bezahlbarer, nachhaltiger Mobilität durch eine hohe Angebotsqualität

Stadt der kurzen Wege werden

Teilhabe gewährleisten

Mobilität verändern

Kfz-Fahrleistung reduzieren

Fuß-, Rad- und öffentlichen (Nah-) Verkehr als vorrangige Verkehrsträger etablieren

Pkw-Besitz reduzieren

Effizienter und umweltschonender MIV

Wirtschaftsverkehr nachhaltig gestalten

Verkehr verträglich abwickeln und lebenswerte Räume schaffen

Lärmbelastung reduzieren

Luftqualität verbessern

Lebenswerte Räume schaffen

Sicherheitsgefühl im Verkehr verbessern

Verkehrssicherheit verbessern

Quelle: Planersocietät (Stand: 2023)

Wirkungsindikatoren

SMART-Ziele zur Messung der Zielerreichung

Die AMP-Wirkungsindikatoren ergänzen die verbal formulierten Wirkungsziele um quantitative Kenngrößen, mit denen die Entwicklungsziele messbar und die Zielerreichung überprüfbar gemacht werden soll. Mithilfe der Wirkungsindikatoren sollen gemäß den Empfehlungen der SUMP-Leitlinien sogenannte SMART-Ziele definiert werden, diese Ziele sind also Spezifisch, Messbar, Angemessen/erreichbar, Realistisch und Terminiert.

Die Anzahl der Wirkungsindikatoren wird in Übereinstimmung mit den Empfehlungen der SUMP-Leitlinien zahlenmäßig begrenzt; zudem wird auf gute Messbarkeit bzw. das Vorhandensein qualitativ hochwertiger Datenquellen geachtet. Besonders geeignet sind beispielsweise amtliche Statistiken sowie die Mobilitätshebung „Mobilität in Städten – SrV“ („System repräsentativer Verkehrserhebungen“) der TU Dresden, an der sich die Stadt Augsburg bereits seit 2003 regelmäßig beteiligt und die aufgrund der methodischen Standardisierung sowohl Vergleiche über die verschiedenen Erhebungsjahre als auch zwischen verschiedenen Städten („Benchmark“) ermöglicht. Es wird unterschieden in quantitativ messbare und qualitativ überprüfbare Teilziele. Zudem sind die Ziele terminiert, indem alle vier bis fünf Jahre zu erreichende Zielwerte festgelegt sind (2028, 2033 und 2038). Der zu erreichende Zielwert muss in einer zuvor definierten Wertespanne von einem zu erreichenden Minimalziel bis zu einem Maximalziel liegen. Je nachdem welcher Wert erreicht wurde, wurde entweder das Minimalziel (Ziel: Teilweise erreicht), das mittlere Ziel (Ziel: Überwiegend erreicht) und der Maximalwert (Ziel: Voll erreicht) erreicht.

Die Wirkungsindikatoren zum Entwicklungsziel „Erreichbarkeit sichern“ stellen eine Besonderheit dar. Sie können nicht unmittelbar aus den o.g. statistischen Grundlagen ausgelesen werden. Für ihre Ermittlung sind zunächst Berechnungen durchzuführen, welche unter Berücksichtigung des entsprechenden verkehrsplanerischen Regelwerks, den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), durchgeführt wurden. Als AMP-Wirkungsindikatoren wurden erarbeitet:

Erreichbarkeit sichern (innerstädtisch, regional, überregional)

- Anteil der Hauptverbindungen in Stadt und Region mit mindestens **ausreichender Verbindungsqualität** im MIV
- Anteil der Hauptverbindungen in Stadt und Region mit mindestens **guter/befriedigender Verbindungsqualität** im ÖPNV

Mobilität verändern

- Durchschnittliche tägliche **MIV-Fahrleistung (antriebsunabhängig)** pro Einwohnerin und Einwohner
- **Summe der Modal-Split-Anteile, Fuß-, Rad- und öff. Verkehr** am Binnenverkehr
- **Anteil der Fahrzeuge mit klimaneutralem Antrieb** an der Gesamtflotte in Augsburg

Verkehr verträglich abwickeln und lebenswerte Räume schaffen

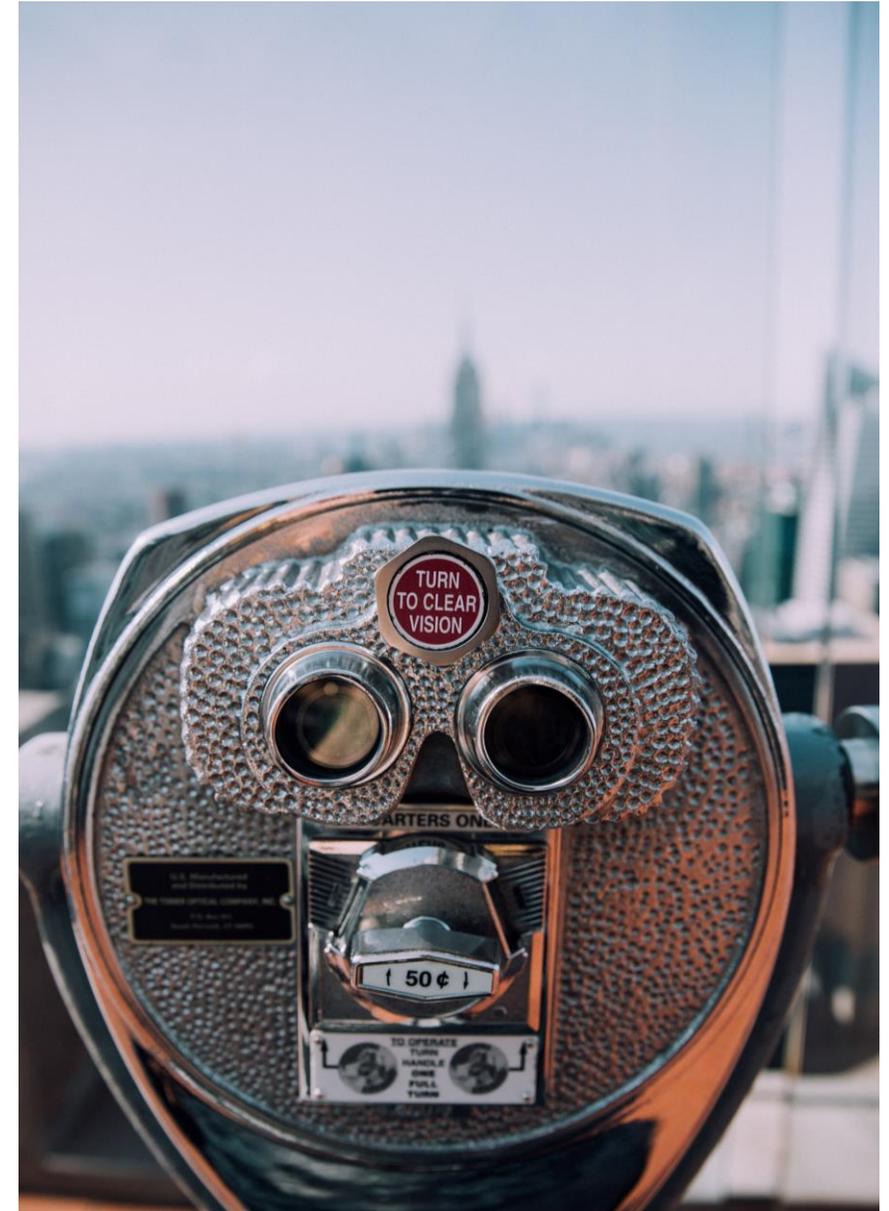
- **Betroffene Personen** von **Lärm-Grenzwertüberschreitungen**
- **Anzahl der Verunglückten** (Getötete (G) und Schwerverletzte (SV) im Verkehr)
- **Anteil der im öffentlichen Straßenraum geparkten Kfz**

Wirkungsindikatoren

Welche Zielwerte liegen hinter den Wirkungsindikatoren?

Bei der Definition einer begrenzten Anzahl von Wirkungsindikatoren muss zwangsläufig ein Kompromiss eingegangen werden zwischen der Übersichtlichkeit und Kommunizierbarkeit der Indikatoren einerseits und der angemessenen Abbildung einer komplexen und vielschichtigen Realität andererseits. Die Wirkungsindikatoren sind deshalb nicht das einzige Element der Wirkungskontrolle des AMP.

Im Rahmen der Erstellung der Mobilitätsstrategie wurden die Wirkungsindikatoren mit entsprechenden Zielwerten hinterlegt, die sich teilweise aus den Ergebnissen der Szenarienberechnungen ergeben und teilweise als realistische und erstrebenswerte Zielwerte oder quantitative Herleitung vorgenommen wurden. **Bei allen Zielwerten handelt es sich dabei um reine gutachterliche Vorschläge (vgl. Anlage).** Diese sind als Grundlage für die weitere politische wie auch fachliche Diskussion zu verstehen. Diese wird fortgehend Ende 2023 und bis ins Jahr 2024 geführt werden. Erst am Ende dieser Diskussionen sollen die entsprechenden Zielwerte mittels politischer Beschlussfassung die entsprechende demokratische Legitimation bekommen und konkreten Eingang in das Zielsystem des Augsburger Mobilitätsplans erhalten.



Quelle: Jenna Day on unsplash (Stand: 2023)

Das Leitbild der Stadt Augsburg

Von den Entwicklungs- & Wirkungszielen zu den Handlungszielen

Mit dem Leitbild wird eine Überleitung von den Entwicklungs-/Wirkungszielen hin zu den Handlungszielen hergestellt. Das Leitbild beschreibt nicht die angestrebten Wirkungen verkehrspolitischer /-planerischer Entscheidungen, sondern zeichnet das Bild einer veränderten städtischen Lebenswirklichkeit, von der angenommen wird, dass sie die Erreichung der Wirkungsziele begünstigt.

Während die Wirkungsziele und -indikatoren in erheblichem Maße durch wissenschaftliche Erkenntnisse und den fachplanerischen „State-of-the-Art“ sowie die Verfügbarkeit von Datengrundlagen begründbar sind, ist die Festlegung eines Leitbilds eine primär gesellschaftspolitische Aufgabe. Die Formulierung des AMP-Leitbilds orientiert sich deshalb stark an durch Stadtratsbeschlüsse hinterlegten Formulierungen des STEK und der Augsburger Zukunftsleitlinien sowie an den Ergebnissen der AMP-Öffentlichkeitsbeteiligung (siehe Seite 3).

Die fünf Leitbildthemen sind:

- **Nachhaltige Mobilitätskultur** – Inklusiv und kooperativ, die Ermöglichung des Prinzips „Teilen statt Besitzen“ und ein rücksichtsvolles Miteinander bilden die Grundlage für eine nachhaltige Mobilitätskultur in Augsburg.
- **Stadt der Nahmobilität** – Augsburg entwickelt sich als Stadt der Nahmobilität mit attraktiven, barrierefreien und sicheren Fuß- und Radwegenetzen, kurzen Wegen sowie klimagerechten Quartieren.
- **Autoarme Innenstadt** – Augsburg fördert die autoarme Innenstadt mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität, attraktiven und vielfältig nutzbaren öffentlichen Räumen, Vermeidung von Durchgangsverkehren und optimaler Erreichbarkeit, mit klarem Vorrang für ÖPNV, Fahrrad und zu Fuß Gehende.
- **Vernetzte Region** – Augsburg ist das Zentrum einer vernetzten Region mit leistungsfähigen, multimodal entwickelten Mobilitätsangeboten und nutzt die Chancen der Digitalisierung.
- **Vision Zero²** - Augsburg lebt die Vision Zero² mit null Emissionen und null Verkehrstoten durch umfassende Verkehrssicherheit, mehr E-Mobilität und komfortable Alternativen zum Pkw.

Abbildung 54: Leitbildthemen der Stadt Augsburg



Quelle: Planersocietät
(Stand: 2023)

Das teilräumliche Leitbild der Stadt Augsburg

Von den Entwicklungs- & Wirkungszielen zu den Handlungszielen

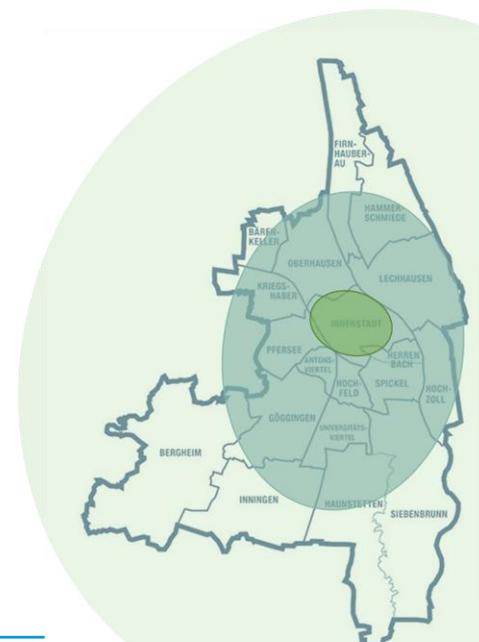
Wie die Analysen von Mobilitätskennzahlen, Mobilitätsangeboten und Erreichbarkeiten gezeigt haben, weichen die Voraussetzungen und Ausgangslagen für die Entwicklung der Mobilität in unterschiedlichen Teilen der Stadt stark voneinander ab:

Zentrale Bereiche der Stadtteile und insbesondere innenstadtnahe Lagen sind schon heute meist durch eine gute ÖPNV-Erreichbarkeit, kurze Wege zu Versorgungszentren und vielfältige multimodale Mobilitätsangebote gekennzeichnet und erfüllen somit bereits viele Voraussetzungen für einen Mobilitätswandel. Die vorliegenden Daten zum Mobilitätsverhalten zeigen, dass multimodale Mobilität in diesen Gebieten häufig schon gelebte Realität ist: gerade in der Innenstadt legen die dort lebenden Menschen schon heute die deutliche Mehrheit ihrer Wege ohne Auto zurück.

In den weniger zentralen Bereichen der Stadt und vorwiegend in den Stadtrandbereichen dreht sich das Bild um: deutlich eingeschränkte ÖPNV-Erreichbarkeit, weite Wege zu Versorgungsstandorten und bestenfalls eine Grundversorgung mit multimodalen Mobilitätsangeboten führen dazu, dass der private Pkw für viele der in diesen Gebieten lebenden Menschen für die Bewältigung des Alltags eine wesentliche Rolle spielt und dementsprechend häufig genutzt wird.

Diese unterschiedlichen Ausgangslagen bezüglich Mobilität, Erreichbarkeit und städtebaulichem Umfeld erfordern differenzierte Handlungsansätze der Mobilitätsentwicklung in den verschiedenen Teilräumen der Stadt. Dementsprechend wird für die Entwicklung der Mobilitätsstrategie ein teilräumlich differenziertes Leitbild zugrunde gelegt, welches unterschiedliche Schwerpunkt- und Prioritätensetzungen für die Innenstadt, die Stadtteile und die Stadtrandgebiete formuliert. In diesem Zusammenhang orientiert sich der Begriff „Innenstadt“ am Umgriff des Planungsraums I „Innenstadt“ abzüglich des Stadtbezirks 10 („Am Schäfflerbach“). Somit handelt es sich um ein Gebiet, welches in etwa 15 Minuten Gehzeit ab Rathausplatz/Königsplatz erreichbar ist. Die Übergänge zwischen den drei Gebietstypen (Innenstadt, Stadtteile, Stadtrand) sind dabei sowohl räumlich als auch inhaltlich fließend.

Abbildung 55: teilräumliches Leitbild der Stadt Augsburg



Teilräumliches Leitbild	Erreichbarkeit sichern	Mobilität verändern	Verträglicher Verkehr – lebenswerte Räume
Innenstadt	Vorrang ÖPNV, Rad- und Fußverkehr (emissionsfreier) Kfz-Verkehr als Ergänzung	Teilen statt besitzen multimodale Mobilität unabhängig vom eigenen Auto als Regelfall	Lebendiges Zentrum Priorität für Freiraumqualität und Aufenthalt
Stadtteile	Nahmobilität und Vernetzung der Verkehrsträger Nahversorgung und Mobilitätsknoten in starken Stadtteilzentren	Teilen oder besitzen multimodale Mobilität unabhängig vom eigenen Auto als gleichwertige Option	Klimagerechte Quartiere ermöglichen sichere, bedürfnisgerechte, emissionsfreie und multioptionale Mobilität für alle
Stadtrand	Leistungsfähige Infrastruktur multimodal, digital, elektrifiziert, für alle Verkehrsträger	Teilen ergänzt Besitzen bedürfnisgerechter Mobilitätsmix unter Einbeziehung aller Verkehrsträger	Teilhabe gewährleisten Autoabhängigkeiten werden durch integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung reduziert

Quelle: Stadt Augsburg 2023

5. Wie kommen wir dahin?

Wie kommen wir dahin?

Sechs Strategiebausteine

Die Erreichung des mit Leitbild und Wirkungszielen definierten Zielzustands der Mobilitätsentwicklung ist eine langfristige Aufgabe. Der entsprechende Umsetzungsprozess beginnt bereits während der Erarbeitung dieser Mobilitätsstrategie mit der Realisierung der Pilotprojekte (vgl. Steckbriefe) und der Konzipierung des Teil 2 des Augsburger Mobilitätsplans. Es wird in Zukunft zahlreiche Teilkonzepte, teilräumliche Handlungsprogramme und Einzelmaßnahmen benötigen, welche diese Strategie nach und nach mit Leben erfüllen und den gewünschten Zielzustand Stück für Stück Realität werden lassen.

Jedoch lässt sich dieser Prozess nicht heute schon bis zur vollständigen Zielerreichung vorausplanen, da viele Rahmenbedingungen (politisch, technologisch, rechtlich, finanziell) für diesen Prozess sich jederzeit verändern können. Zudem werden mit der konkreten Ausarbeitung von Handlungszielen und Maßnahmen Zielkonflikte sichtbar werden, welche schwierige Abwägungsentscheidungen und die Entwicklung komplexer Maßnahmenpakete erfordern.

Um trotz sich verändernder Rahmenbedingungen und Zielkonflikten über längere Zeiträume inhaltlich konsistent und mit klarem Kurs an der Erreichung der festgelegten Ziele arbeiten zu können, braucht der Prozess Orientierung. Der 1. Teil des Augsburger Mobilitätsplans soll dem anstehenden Umsetzungsprozess diese Orientierung durch die Formulierung von Strategiebausteinen geben. Diese Strategiebausteine bündeln die gewonnenen Erkenntnisse aus den durchgeführten Analysen und Szenarienberechnungen und können als grundlegende Planungsprinzipien verstanden werden. Es handelt sich bei den Strategiebausteinen also um Querschnittsthemen, die zukünftig bei der Erarbeitung mobilitätsrelevanter Konzepte und Maßnahmen in der Stadt Augsburg von allen verantwortlichen Akteuren berücksichtigt und aufgegriffen werden sollen. Jeder Strategiebaustein hat Verknüpfungen zu allen wichtigen Handlungsfeldern der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung: Infrastrukturplanung, Mobilitätsangebote, Verkehrssteuerung und -regulierung, Information und Kommunikation und Siedlungsentwicklung.

Die Strategiebausteine des Augsburger Mobilitätsplans leiten sich aus den folgenden grundlegenden Überlegungen ab:

- Mobilität ohne eigenes Auto stellt hohe Ansprüche. Erst, wenn viele unterschiedliche Voraussetzungen erfüllt werden, wird sie zur vollwertigen Alternative zum privaten Pkw. In einigen Teilen der Stadt Augsburg sind diese Voraussetzungen gut und schnell erfüllbar, in anderen Teilen der Stadt ist die Realisierung deutlich schwieriger. Strategiebaustein: **Fokusgebiete des Mobilitätswandels**
- Mobilitätslösungen müssen zu den Menschen passen, welche diese Lösungen im Alltag nutzen. Die unterschiedlichen Bedürfnisse und Anforderungen an Mobilitätslösungen, die sich in Abhängigkeit von Lebensphasen und -umständen ergeben, müssen berücksichtigt werden. Strategiebaustein: **Nachhaltige Mobilitätsbiografien.**
- Kosten haben großen Einfluss auf Mobilitätsentscheidungen. Dabei geht es nicht nur um Preise, sondern auch um Kostenstrukturen. Strategiebaustein: **Zielgerechte Kostenstrukturen.**
- Trotz Mobilitätswandel bleibt das Kfz auch zukünftig wichtiger Bestandteil unseres Mobilitätssystems. Strategiebaustein: **Emissionsfreier motorisierter Verkehr.**
- Erreichbarkeit und Mobilität in Stadt und Region sind Voraussetzung für wirtschaftliche, soziale und kulturelle Prosperität der Metropole Augsburg. Regionale Verkehrsströme tragen jedoch auch in erheblichem Maße zu den negativen Folgewirkungen der Mobilität bei. Strategiebaustein: **Stadt-regionale Mobilitätslösungen.**
- Der angestrebte Mobilitätswandel ist eine interdisziplinäre und gesamtgesellschaftliche Aufgabe, die von bestehenden Arbeits- und Organisationsstrukturen nicht immer ausreichend abgebildet wird. Strategiebaustein: **Organisation und Kooperation.**

Wie kommen wir dahin?

Fokusgebiete des Mobilitätswandels

Die Analyse hat ergeben, dass für eine Mobilität ohne eigenes Auto gewisse Anforderungen erfüllt sein müssen: gute Nahversorgung und Nahmobilität, gute ÖV-Erreichbarkeit und gut ausgebaute Mobilitätsangebote wie z.B. Carsharing. Diese hohen Ansprüche werden schon heute in einigen Teilen der Stadt sehr weitgehend erfüllt, insbesondere in der **Innenstadt**, aber teils auch in den **Stadtteilzentren**. In größeren **Neubaugebieten** kann im Rahmen der Flächennutzungs- und Bauleitplanung durch geeignete Festsetzungen und quartiersbezogene Mobilitätskonzepte auf entsprechend gute Voraussetzungen für eine Mobilität ohne eigenes Auto hingewirkt werden.

Die Gebiete rund um die Innenstadt und die Stadtteilzentren sowie auch Neubaugebiete sollten deshalb im Zuge der Entwicklung von Handlungsprogrammen und Maßnahmen als **Fokusgebiete des Mobilitätswandels** mit höchster Priorität in Angriff genommen werden. Angesichts guter Grundvoraussetzungen hinsichtlich ÖV-Erreichbarkeit und Nahversorgungsangeboten kann eine Mobilität ohne eigenes Auto durch eine konsequente und dauerhaft verlässliche Bereitstellung ergänzender Mobilitätsangebote (Sharing, On-Demand etc.) relativ einfach und schnell zu einer alltagstauglichen Option für viele Menschen in diesen Gebieten werden. Eine zunehmende Zahl von Menschen kann und wird ihren Alltag dann komfortabel ohne (eigenen) Pkw bewältigen; im Ergebnis reduziert sich die Zahl der privaten Pkw im Gebiet. Dadurch können diese Menschen ihre Mobilität deutlich kostengünstiger gestalten; die Gebiete profitieren durch reduzierten Parkdruck und weniger Verkehr. Somit entstehen in den Fokusgebieten Potenziale für eine veränderte Gestaltung der Straßenräume (mehr Grün, mehr Aufenthaltsflächen, mehr Platz für zu Fuß gehende und Radfahrende). Durch entsprechende Prioritätensetzungen bei der Straßen- und Freiraumplanung wird der öffentliche Raum sukzessive zugunsten von mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität sowie multimodalen Mobilitätsangeboten umgestaltet.

Diese Prioritätensetzung gilt auch für Gebiete mit hohem Parkdruck, wo jedoch gegebenenfalls ergänzende Maßnahmen wie Bewohnerpark-Regelungen, Quartiersgaragen und Lade-/Lieferzonen umgesetzt werden, um verlässliche Parkmöglichkeiten für Menschen vorzuhalten, die auch in Zukunft einen (eigenen) Pkw benötigen. Somit gilt: auch die Menschen in diesen Gebieten, für die eine Mobilität ohne eigenes Auto aufgrund ihrer persönlichen Lebensumstände keine geeignete Alternative darstellt, profitieren von den Veränderungen im Quartier: die gesteigerte Lebens- und Aufenthaltsqualität kommt allen zugute, weniger Parkdruck führt zu einer besseren Parkplatzverfügbarkeit, mehr multimodale Mobilitätsoptionen sichern die Mobilität der Menschen auch dann, wenn sich die persönlichen Lebensumstände einmal verändern.

Es wird erwartet, dass die positiven Veränderungen in diesen Fokusgebieten mit der Zeit auf umliegende Gebiete ausstrahlen, sodass sich der Mobilitätswandel zunehmend ausbreiten kann, sofern die o.g. Grundvoraussetzungen gegeben sind oder durch entsprechende Maßnahmen geschaffen werden können.



Quelle: Zachary Keimig on unsplash (Stand: 2023)

Wie kommen wir dahin?

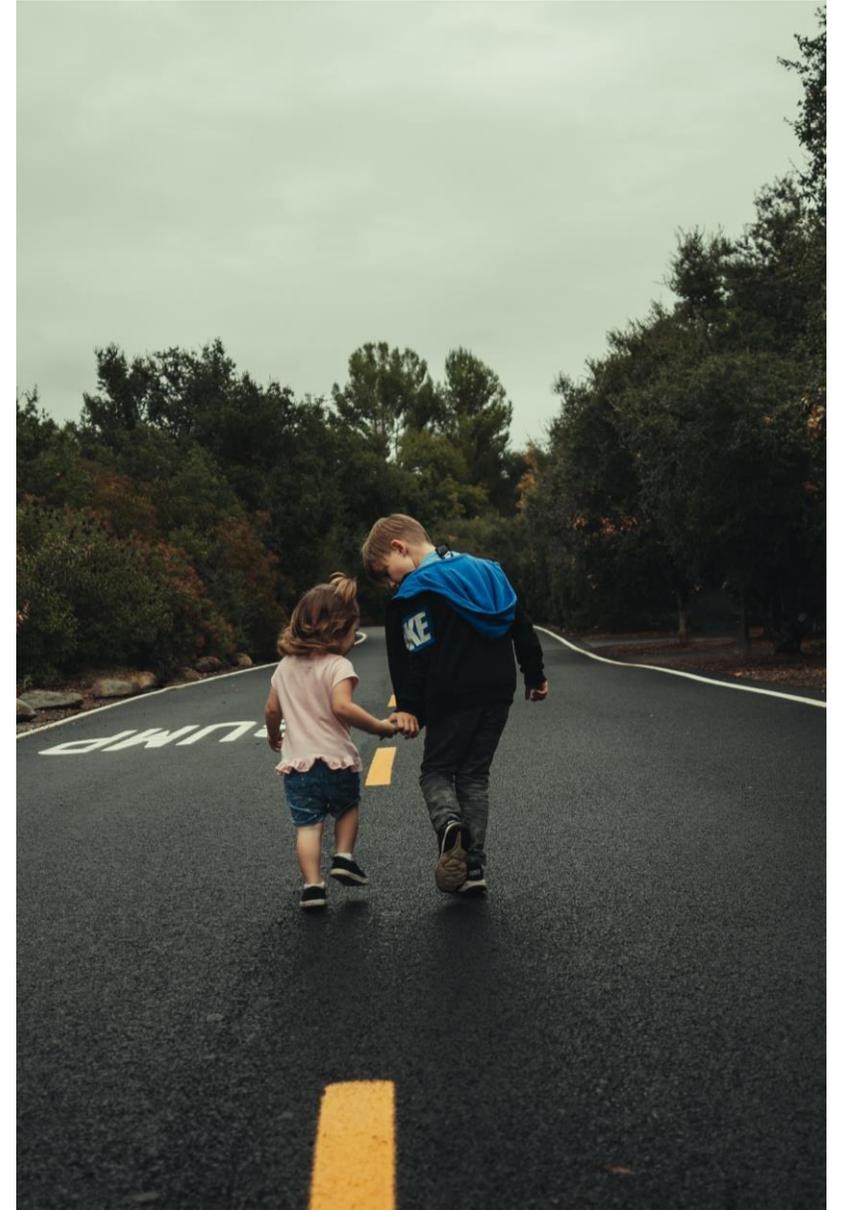
Nachhaltige Mobilitätsbiografien

Die Analyse hat ergeben: das individuelle Mobilitätsverhalten ist von einer Vielzahl persönlicher Faktoren und Voraussetzungen abhängig, die sich über verschiedene **Lebensphasen** hinweg stark verändern können. Die Wege von Familien mit Kindern unterscheiden sich beispielsweise von denen Berufstätiger ohne Kinder oder von den Wegen von Seniorinnen und Senioren. Auch gesundheitliche Aspekte, der Wohnort sowie das Haushaltseinkommen beeinflussen die Mobilität.

Der Grundstein für das Mobilitätsverhalten wird bereits in der Kindheit gelegt. Die Verkehrsmittelnutzung der Kinder hängt stark vom Verhalten in den Familien, maßgeblich der Eltern, ab. In der Kindheit gewohnheitsmäßig angenommene Verhaltensmuster und Präferenzen werden im Erwachsenenleben häufig beibehalten. Entsprechend kommt der Förderung einer autoarmen Mobilität bei Kindern, Jugendlichen und Familien eine hohe Bedeutung zu. Hingegen lassen sich Menschen, welche über einen längeren Zeitraum eine starke gewohnheitsmäßige und gegebenenfalls auch emotionale Bindung an den privaten Pkw entwickelt haben, häufig nur sehr schwer für eine Mobilität ohne (eigenen) Pkw gewinnen.

Grundlegende Veränderungen der Mobilitätsgewohnheiten finden in der Biografie eines Menschen vor allem gekoppelt an sogenannte **Umbruchsituationen** statt. Führerscheinwerb, der Einstieg ins Berufsleben, Familiengründung, Renteneintritt, berufliche Veränderungen, Umzüge: insbesondere im Zuge dieser Ereignisse orientieren sich Menschen neu, stellen Gewohnheiten in Frage und sind offen für Veränderungen. Gewohnheitsmäßige Pkw-Nutzer können dann evtl. für ein verändertes Mobilitätsverhalten gewonnen werden, wenn die neuen Lebensumstände es erlauben und die verfügbaren alternativen Mobilitätsangebote stimmen. Umgekehrt sollten aber auch bisherige Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel, des Rad- und des Fußverkehrs in ihrer Mobilität ohne eigenes Auto unterstützt werden, vor allem im Zuge von Umbruchsituationen mit erhöhter Wahrscheinlichkeit einer vermehrten Pkw-Nutzung (z.B. Führerscheinwerb, Berufseinstieg und Familiengründung). Für entsprechende Situationen sind attraktive, bedürfnisgerechte multimodale Angebote zu entwickeln, die die Bindung an die multimodale Mobilität stärken.

Ein Strategiebaustein des Augsburger Mobilitätsplans ist es deshalb, die unterschiedlichen Bedürfnisse von Menschen in verschiedenen Lebensphasen bei der Entwicklung von Mobilitätskonzepten und -maßnahmen zu berücksichtigen und insbesondere die beschriebenen Umbruchsituationen aufzugreifen, um Veränderungen von Mobilitätsgewohnheiten zugunsten einer Mobilität ohne eigenes Auto zu unterstützen, beispielsweise durch die Berücksichtigung zielgruppenspezifischer Belange bei der Infrastrukturplanung und Konzipierung von Mobilitätsangeboten sowie gezielter Kommunikationswerkzeuge.



Quelle: Marty O Neill on unsplash (Stand: 2023)

Wie kommen wir dahin?

Zielgerechte Kostenstrukturen

Ein zentraler Befund des Beteiligungsprozesses zum Augsburger Mobilitätsplan ist die hohe Bedeutung des Themas Preise und Kosten für eine Veränderung der Mobilität. Insbesondere der ÖV wird von vielen Menschen als zu teuer empfunden.

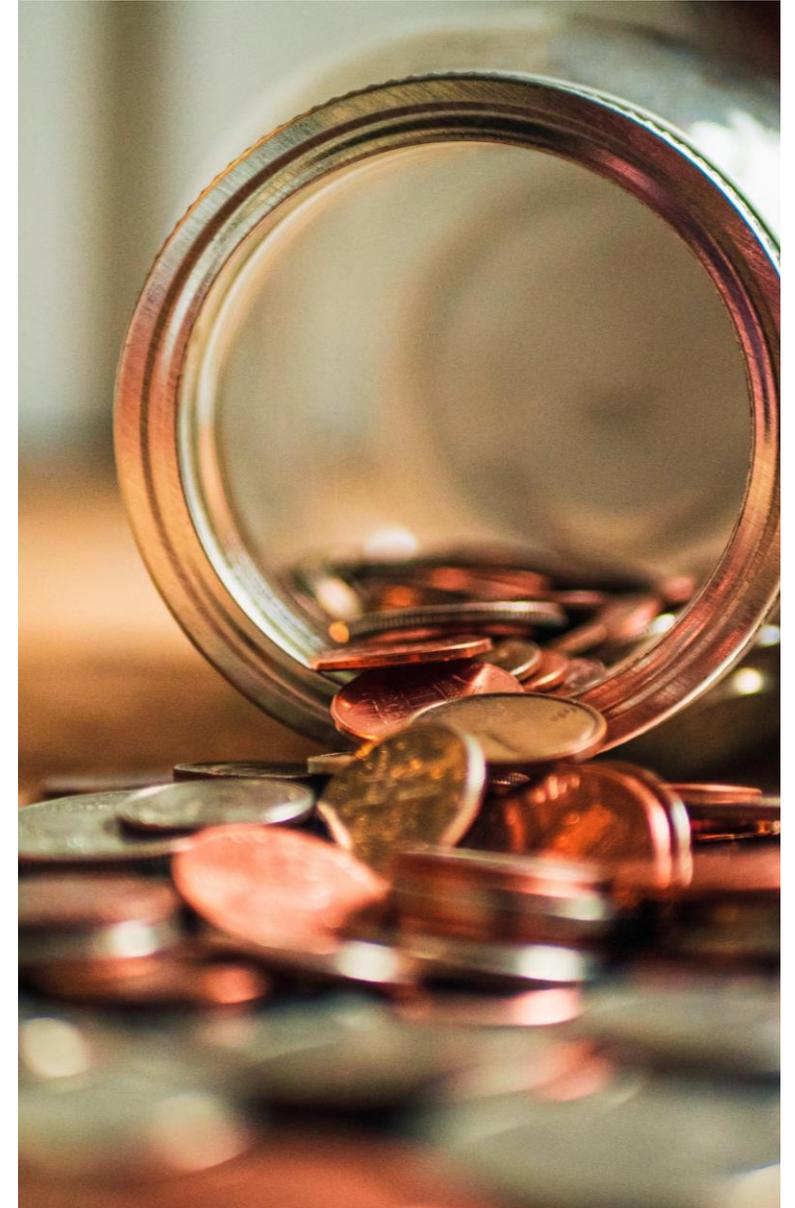
Im Fokus der Diskussion stehen dabei meistens spezifische Preise, z.B. für einen ÖV-Fahrschein oder ein Parkticket. Weniger Beachtung erhalten die hinter den Preisen liegenden Kostenstrukturen.

Aufgrund unterschiedlicher Kostenstrukturen zwischen (privat angeschafftem) Auto und ÖPNV gibt es im Vergleich der Verkehrsmittel Auto und ÖPNV eine strukturell stark **verzerrte Kostenwahrnehmung**. Insbesondere der **Fixkosteneffekt** trägt sehr stark zu dieser Verzerrung bei, da die Fixkosten der Autonutzung (Anschaffung, Versicherung, Steuer etc.) häufig bei 70-80% der Gesamtkosten liegen. Die Autonutzung erscheint dadurch sehr günstig zu sein obwohl das Auto tatsächlich in vielen Fällen das teuerste Verkehrsmittel ist. Ein vergleichbarer Effekt tritt beim ÖPNV mit der Anschaffung einer Zeitkarte ein: sobald diese vorliegt, ist die alltägliche Nutzung des ÖPNV scheinbar kostenlos.

Es ist davon auszugehen, dass Kostenstrukturen und insbesondere der Fixkosteneffekt das Mobilitätsverhalten von Menschen deutlich stärker beeinflussen als einzelne Preise, auch wenn letztere im Bewusstsein der Menschen oft deutlich präsenter sind. Für die strategische Mobilitätsentwicklung sind Kostenstrukturen deshalb von entscheidender Bedeutung.

Insbesondere Handlungskonzepten und Maßnahmen, welche für möglichst viele Menschen zu einer deutlichen **Reduzierung der Notwendigkeit des privaten Pkw-Besitzes** führen, kommt deshalb eine sehr hohe Bedeutung für die Zielerreichung des Augsburger Mobilitätsplans zu. Auch der individuelle Nutzen solcher Maßnahmen ist groß, da durch eine Reduzierung des Pkw-Besitzes erhebliche **private Kosteneinsparungen** realisiert werden können. Gleichzeitig profitieren alle Bürgerinnen und Bürger - also auch diejenigen, die auch in Zukunft weiterhin auf das eigene Auto angewiesen sind – von einer besseren städtischen Lebens- und Aufenthaltsqualität in Folge der Reduktion des Autoverkehrs und des reduzierten Parkraumbedarfs bzw. Parkdrucks.

Weitere wichtige Instrumente zur zielgerechten Veränderung von Kostenstrukturen im Mobilitätsbereich sind **ÖPNV-Dauerkarten und -Mitnahmeregelungen** sowie die **Parkraumbewirtschaftung**.



Quelle: Josh Appel on unsplash (Stand: 2023)

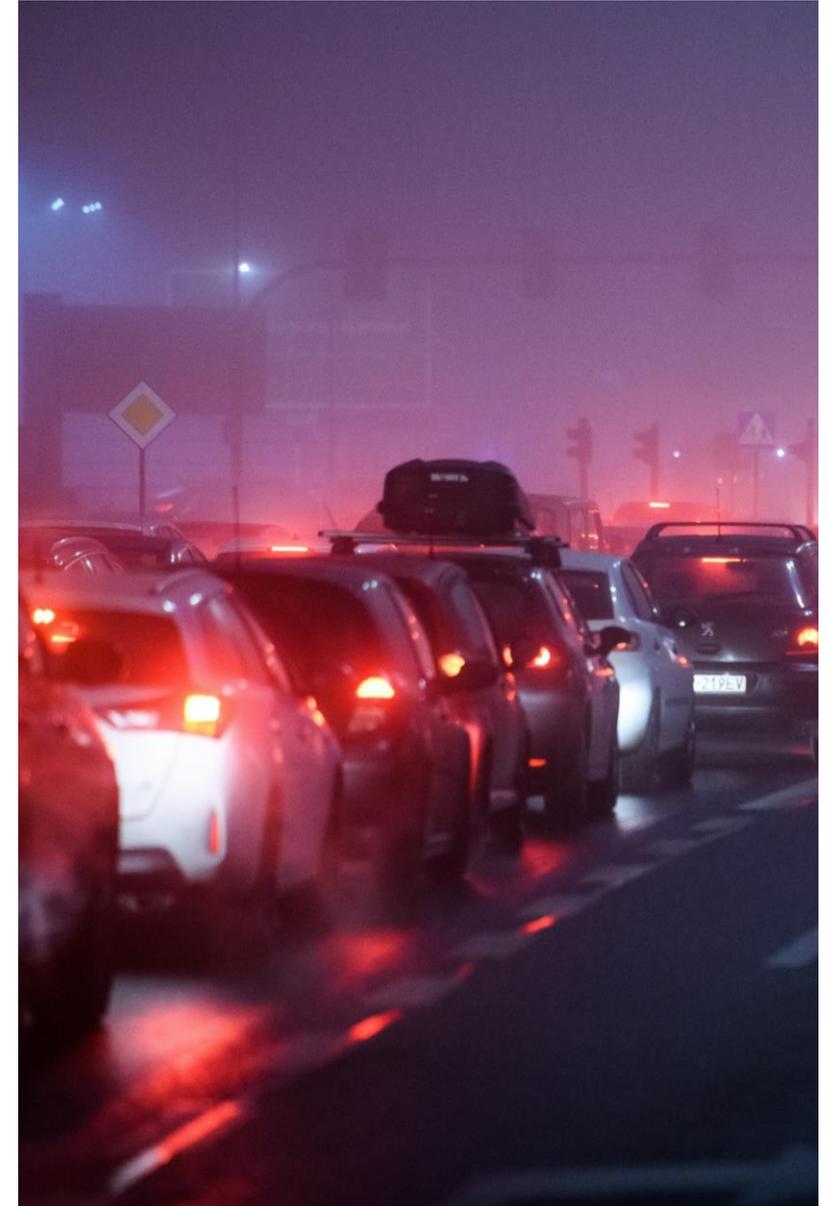
Wie kommen wir dahin?

Emissionsfreier motorisierter Verkehr

Die Analyse hat ergeben: Ein Mobilitätswandel hin zu einer Mobilität ohne eigenes Auto, die vor allem auf öffentliche Verkehrsmittel, den Rad- und den Fußverkehr setzt, hat in städtischen Kerngebieten für viele Teile der Bevölkerung gute Erfolgsaussichten. Dennoch wird dem Kfz-Verkehr auch bei sehr großen Anstrengungen aller verantwortlichen Akteure und hoher Veränderungsbereitschaft der Stadtgesellschaft auch in Zukunft eine wichtige Bedeutung zukommen. Insbesondere in den folgenden Bereichen werden auch auf längere Sicht weiterhin Kfz regelmäßig eingesetzt werden:

- Transport und Verteilung von Gütern und Waren.
- Einsatzfahrzeuge, Ver- und Entsorgungsfahrzeuge:
- Öffentlicher Verkehr, Taxen, Carsharing
- Privater motorisierter Verkehr
 - auf Relationen ohne ausreichendes ÖV-Angebot: speziell am Stadtrand oder außerhalb der Stadt ist die Bevölkerungsdichte oftmals nicht groß genug für ein umfangreiches ÖV-Angebot. Hier bleibt der (eigene) Pkw ein wichtiges Verkehrsmittel.
 - für Personen, die andere Verkehrsmittel nicht nutzen können (z.B. aus gesundheitlichen Gründen)
 - zu Tageszeiten geringer Nachfrage gerade in den Nachtstunden sind weniger Personen unterwegs. Ein umfangreicher Betrieb des ÖV ist dann nicht darstellbar.

Um die städtischen Klimaziele zu erreichen, müssen die zukünftig eingesetzten Fahrzeuge soweit wie möglich mit CO₂-neutralen Antrieben ausgestattet sein. Ziel der Stadt Augsburg ist es, die Rahmenbedingungen für den Betrieb dieser Fahrzeuge flächendeckend im gesamten Stadtgebiet herzustellen und zu verbessern.



Quelle: Jacek Dylag on unsplash (Stand: 2023)

Wie kommen wir dahin?

Stadt-regionale Mobilitätslösungen

Die Analyse hat ergeben: ein großer Teil aller Fahrleistungen im Kfz-Verkehr und somit auch der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen entsteht im Regional- und Fernverkehr. Auch von den Kfz-Fahrten in Augsburg hat rund die Hälfte ihren Start- oder Zielpunkt außerhalb der Stadt. Der Regionalverkehr ist somit ein ganz wesentliches Handlungsfeld um Mobilität zu verändern und lebenswerte Räume zu entwickeln. Die Analyse hat weiterhin gezeigt: auf starken Achsen zwischen der Augsburger Innenstadt und den Zentren des Umlands, insbesondere entlang der Schienenkorridore, ist die Verbindungsqualität im ÖV schon heute sehr gut. Abseits dieser Korridore ist die ÖV-Erreichbarkeit jedoch häufig gegenüber dem Kfz-Verkehr nicht konkurrenzfähig. Weitreichende Verbesserungen des ÖV sind in der Fläche nur begrenzt und über längere Zeiträume hinweg möglich.

Klar ist aber auch: Regionale Verflechtungen und Austauschbeziehungen sind unverzichtbare Voraussetzungen für die wirtschaftliche, soziale und kulturelle Prosperität und Lebensqualität in der Metropole Augsburg. Erreichbarkeit und Mobilität zwischen Stadt und Region müssen gewährleistet sein.

Die Eckpunkte der stadt-regionalen Mobilitätsentwicklung sind deshalb:

- **Leistungsfähige Infrastruktur - klare verkehrsmittelspezifische Prioritätensetzungen:**

Für die Sicherung und Weiterentwicklung der regionalen Erreichbarkeit zentraler Bereiche der Stadt Augsburg hat die Angebotsqualität des ÖV höchste Priorität: bestehende ÖV-Achsen sind zu stärken und soweit möglich und sinnvoll zu erweitern. Neben den radialen Achsen in Richtung der Augsburger Innenstadt sollen zukünftig auch Tangentialverbindungen zwischen Stadtteilzentren, Nachbarstädten und regionalen "Points-of-Interest" gestärkt werden. Für den Autoverkehr im Zentrum gilt: die Erreichbarkeit der Innenstadt (im Sinne einer flächendeckenden Erschließung) und insbesondere der innerstädtischen Parkhäuser muss zwar gewährleistet bleiben. Im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen Möglichkeiten ist die Leichtigkeit des Verkehrs jedoch in der Innenstadt als nachgeordnet gegenüber den Belangen von ÖV, Fuß- und Radverkehr sowie Sharingangebote und städtebaulichen Zielen (Aufenthalts- und Freiraumqualität, Begrünung) zu betrachten.

Für die Flächenerschließung in Stadt und Region und Verkehrsbeziehungen abseits der starken ÖV-Achsen ist zu erwarten, dass das Auto auch zukünftig eine sehr wichtige Rolle bei der Gewährleistung von Erreichbarkeit und Mobilität haben wird. Die ausreichende Leistungsfähigkeit der hierfür erforderlichen Straßeninfrastruktur bleibt auch in Zukunft ein wichtiges Ziel der Verkehrsplanung.

Der Radverkehr kann vor allem zwischen der Stadt Augsburg und ihren Nachbarkommunen durch den Ausbau von Radvorrangrouten sowie als Zu-/Abbringer zu öffentlichen Verkehrsmitteln eine wichtige Funktion im Stadt-Umland-Verkehr übernehmen.

Diese geschilderten Schwerpunktsetzungen bei ÖV, Auto und Rad erfordern attraktive und leistungsfähige intermodale Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern, um Verkehrsmittelübergänge im stadt-regionalen Verkehr komfortabel zu ermöglichen (z.B. Bike+Ride, Park+Ride). Prioritätensetzungen bei Infrastruktur-Ausbauentscheidungen sind unter Berücksichtigung dieser Schwerpunkte vorzunehmen.

- **Koordinierung von Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung**

Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung können nicht losgelöst voneinander betrachtet werden, sondern müssen koordiniert werden. Dies gilt insbesondere bei der Entwicklung starker Achsen im ÖPNV, welche nicht nur eine Frage von Infrastruktur- und Fahrtenangeboten ist, sondern auch eine Frage der Nutzungsdichte und des Nutzungsmixes im Umfeld von Bahnhöfen und Haltestellen, der städtebaulichen Attraktivität der Stationsumfelder (ÖV-Stationen als zu entwickelnde Standorte) sowie der Qualität der Zuwegungen im Fuß- und Radverkehr.

Wie kommen wir dahin?

Organisation und Kooperation

Die Analyse hat ergeben: Aus- und Umbaumaßnahmen bzgl. Infrastruktur und Verkehrsangeboten sind erforderlich aber nicht hinreichend, um den angestrebten Mobilitätswandel voran zu bringen. Die Mobilitätsentwicklung ist ein gesellschaftliches Querschnittsthema. Ein Mobilitätswandel kann nur gelingen, wenn viele Akteure der Gesellschaft aktiv mitwirken, Verantwortung übernehmen und miteinander kooperieren. Dabei müssen auch Verwaltungs- und Zuständigkeitsgrenzen überwunden werden (z.B. Stadt, Nachbarkommunen, Landkreise, Freistaat Bayern, Bund) um konsistente Strategien und aufeinander abgestimmte Lösungen zu entwickeln. Es ist zu überprüfen, inwiefern heute bestehende Organisations- und Kooperationsstrukturen in Stadt und Region Augsburg diesen Anforderungen bereits hinreichend gerecht werden und welche Erfordernisse und Potenziale für eine Weiterentwicklung dieser Strukturen bestehen. Dabei sind drei Ebenen vorrangig in den Blick zu nehmen:

Organisationsstrukturen und Ressourcen innerhalb der Stadtverwaltung

Der Fokus der Verkehrs- und Mobilitätsplanung hat sich in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten zunehmend verschoben: der klare Auftrag an die zuständigen Stellen der öffentlichen Verwaltung lautet heute nicht mehr nur Infrastrukturen und Verkehrsangebote „bedarfsgerecht“ zu entwickeln, sondern die Mobilitätsnachfrage proaktiv zu gestalten, um gesamtgesellschaftliche Ziele (z.B. lebenswerte und klimawandelangepasste Stadt, Klimaschutz, Reduzierung von Flächenverbrauch) zu erreichen. Daraus ergeben sich neue Aufgabenstellungen und Handlungsfelder (z.B. Mobilitätsmanagement, Beteiligung, Kommunikation) für die kommunale Verkehrs- und Mobilitätsplanung, welche durch die Organisationsstrukturen und Arbeitsprozesse aber auch die finanzielle und personelle Ausstattung der zuständigen Verwaltungseinheiten in angemessener Weise abgebildet werden müssen.

Zusammenarbeit in der Stadt Augsburg

Der Mobilitätswandel als gesamtgesellschaftliche Aufgabe kann nicht allein durch Maßnahmen der öffentlichen Verwaltung realisiert werden, sondern muss von weiten Teilen der Stadtgesellschaft (z.B. Bildungseinrichtungen, Arbeitgeber, Einzelhandel, Vereine) aktiv mitgetragen und mitgestaltet werden. Dafür braucht es ein hohes Maß an Zusammenarbeit und Koordination der Akteure. Dieses durch den Aufbau und die Pflege effektiver Beteiligungs- und Kooperationsstrukturen zu gewährleisten ist eine wichtige Aufgabe der Stadtverwaltung. Zudem ist bei allen beteiligten Akteuren ein partnerschaftliches Grundverständnis bezüglich der Zusammenarbeit und eine klare Orientierung an gemeinsamen Zielen erforderlich, bei gleichzeitiger Anerkennung und Berücksichtigung der Interessen und Anforderungen einzelner Akteure.

Zusammenarbeit in der Region

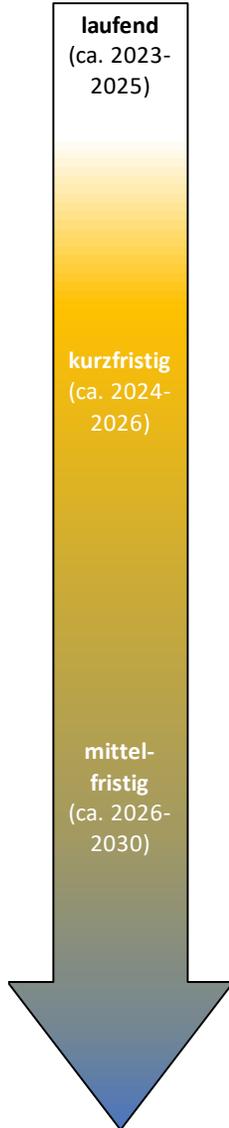
Lösungen für die stadt-regionale Mobilität sind unabdingbar für die Erreichung der Ziele des Mobilitätsplans. Diese Lösungen können nur auf regionaler Ebene gemeinsam mit Nachbarkommunen, Landkreisen und teilweise auch dem Freistaat Bayern entwickelt werden. Besonders herausfordernd auf stadt-regionaler Ebene sind häufig abweichende Problemwahrnehmungen und ein Auseinanderfallen von Kosten und Nutzen für einzelne Maßnahmen zwischen verschiedenen beteiligten Akteuren.

6. Wie setzen wir es um?

Wie setzen wir es um?

Ausblick: AMP Teil 2

zeitl. Perspektive



Folgeprojekte und Maßnahmen

Nahverkehrsplan
 Pilotprojekte aus AMP, Teil 1
 Konzept "fußgängerfreundliches Augsburg"

- Intermodaler Masterplan Hauptverkehrswege
- Handlungskonzept kommunales Mobilitätsmanagement
- Umsetzungskonzept Mobilitätspunkte und -stationen
- Elektromobilitätskonzept
- Runder Tisch Güterverkehr und Logistik
- Arbeitsgruppe Junge Mobilität
- "Mobilitäts-Testwochen für Unternehmen"

- Handlungsprogramm "Autoarme Innenstadt"
- Handlungsprogramme für Stadtteilzentren
- Netzplanung "Ruhige Routen"
- Localbahnstrategie

Umsetzungsphase

Beschreibung

mittelfristige ÖPNV-Planung, insbesondere Weiterentwicklung des Busnetzes, Tangentialen, Verknüpfungspunkte
 vgl. Steckbriefe Pilotprojekte
 Schwachstellenanalyse, Errichtung fußgängerfreundliche, barrierefreier Infrastruktur, neuer Verbindungen, etc.

- Verkehrsträgerübergreifende Netzplanung der Hauptverkehrswegenetze: integrierte Netzplanung für die Hauptverkehrsstraßen, ÖPNV-Hauptverbindungen, Radvorrang-/hauptrouten, Mobilitätsknoten/intermodale Schnittstellen, Verkehrssteuerung und -leiteinrichtungen
- Marketing, Kommunikation, Kostenstrukturen, Anreizsysteme: zielgruppenspezifisch und teilräumlich angepasste Konzepte und Maßnahmen
- Typisierung, Ausstattung, Standortbedingungen etc. von Mobilitätspunkten und -stationen; Spezifizierung von Umsetzungsprioritäten
- Bedarfe, Prioritäten und Förderung für Ladepunkte im öffentlichen und privaten Raum
- Partizipative Erarbeitung von Strategien und Maßnahmen für einen nachhaltigen, klimaneutralen Güter- und Wirtschaftsverkehr
- Partizipative Erarbeitung von Mobilitätsmaßnahmen mit Kindern und Jugendlichen
- Regionales Pilotprojekt zur betrieblichen Mobilität in Kooperation mit Landkreisen etc.

- Maßnahmen zur Entlastung der Innenstadt vom fließenden u. ruhenden Kfz-Verkehr; Stärkung ÖPNV, Rad-, Fußverkehr, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität; Mobilitätspunkte und -stationen; Lösungen für den Lieferverkehr
- Ausbau und Stärkung des ÖPNV (v.a. Tangentialen und regionale Vernetzung) sowie von Mobilitätsknoten und -stationen; Stärkung der Nahmobilität
- Fortschreibung des Radroutennetzes mit Schwerpunkt auf der Entwicklung familien- und seniorenfreundlicher (verkehrsarmer) Fahrradrouten
- Erarbeitung von Entwicklungsperspektive für die Localbahn und den Schienengüterverkehr in der Stadt Augsburg; Nutzungspotenziale, Infrastrukturentwicklung, Berücksichtigung der Schiene bei der Gewerbeflächenentwicklung

Umsetzung der Maßnahmen- und Handlungsprogramme gemäß AMP-Teil 2

AMP, Teil 2

Quelle: Stadt Augsburg (Stand: 2023)



Anlage

Zusammenfassung

Im Pilotprojekt sollen Mobilitätswandel, Klimawandelanpassung und Straßenraumgestaltung ganzheitlich gedacht und dafür geeignete Maßnahmen entwickelt, ausprobiert und umgesetzt werden.

Bausteine

- Neue Mobilitätslösungen
- Neue Lösungen für den Straßenraum
- Individuelle Mobilitätslösungen
- Gemeinschaftliche Mobilitätsangebote

Beschreibung

Der Stadtteil Rechts der Wertach ist Modellquartier der Stadt Augsburg für Klimawandelanpassung. Daran anknüpfend sollen im AMP-Pilotprojekt laufende Themen des Stadtumbaus mit Maßnahmen zur Veränderung der Mobilität im Stadtteil verbunden und pilothaft umgesetzt werden. Handlungsschwerpunkte sind:

- Ausbau und Weiterentwicklung von Mobilitätsangeboten im Quartier: erster Umsetzungsbaustein war die Eröffnung eines neuen Mobilitätspunktes in der Wolfgangstraße am 15.09.23 mit zwei Carsharing-Fahrzeugen der Stadtwerke Augsburg und einem LECH-ELEPHANT (E-Lastenrad-Verleih).
- Mobilitätsberatung, Testphasen, Anreize, smarte und individualisierte Mobilitätslösungen.
- Bürgerworkshops zur Mobilitätsentwicklung, Kooperation mit lokalen Akteuren und ggf. Forschungsinstituten.



Quelle: Stadt Augsburg, 2023

**Angestrebte Effekte**

- Mobilitätskultur der Nähe
- Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit
- Barrierefreiheit als Qualitätsstandard
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität, belebte Orte
- Kinderfreundlichkeit und Gesundheitsförderung
- regionale Wertschöpfung
- Sensibilisierung der Akteure
- neue Planungskultur und Aufbau von Knowhow

Akteure

Stadt Augsburg, swa,
Quartiersmanagement, Lech-Elephant

Weiterführende Informationen

<https://www.augsburg.de/buergerservice-rathaus/verkehr/augsburger-mobilitaetsplan;>
<https://www.rechts-der-wertach.de/klimaquartier/>

Zusammenfassung

Mit reduzierten Geschwindigkeiten gehen erhebliche positive Auswirkungen für die Verkehrssicherheit, den Schutz der Bevölkerung von Lärm und Luftschadstoffen, die Harmonisierung von Verkehrsregelungen (Vermeidung von „Flickenteppichen“) sowie die Aufwertung von Verkehrsstraßen zu multifunktionalen Orten verbunden sind.

Bausteine

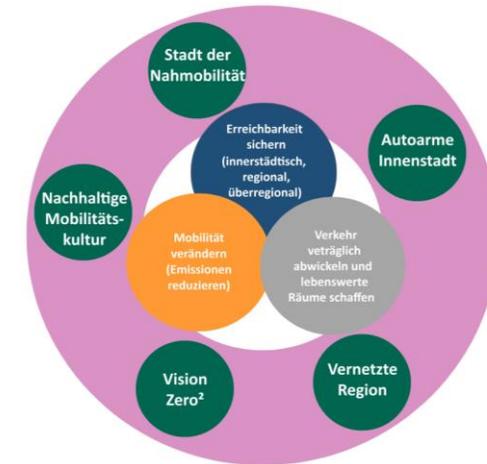
- Zollernstraße (Oberhausen)
- Reinöhlstraße (Kriegshaber)
- Wellenburger Straße (Göggingen)
- Von-Cobres-Straße (Göggingen)
- Ulmer Straße (Kriegshaber)
- Ost-West-Achse (Innenstadt)

Beschreibung

Die Bauverwaltung der Stadt Augsburg hat einen Vorschlag auf Basis der bisherigen Gesetzesgrundlage entwickelt, wie an mehreren Stellen im Stadtgebiet die Verkehrssituation durch den Einsatz des Instrumentes Tempo 30 verbessert werden könnte. Der Vorschlag setzt sich aus insgesamt sechs Maßnahmen zusammen. Dabei handelt es sich in vier Fällen um dauerhafte Tempo-30-Anordnungen in Fällen mit eindeutiger verkehrsplanerischer Beurteilung. In diesen vier Fällen ist eine unverzügliche und dauerhafte Tempo-30-Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde vorgesehen. In zwei Fällen handelt es sich hingegen um Verkehrsversuche, die laufend evaluiert werden.



Quelle: Planersocietät 2020

**Angestrebte Effekte**

- Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität, belebte Orte
- Kinderfreundlichkeit und Gesundheitsförderung
- Harmonisierung der Verkehrsregelungen

Akteure Stadt Augsburg

Weiterführende Informationen

<https://www.augsburg.de/buergerservice-rathaus/verkehr/augsburger-mobilitaetsplan;>
<https://www.lebenswerte-staedte.de/de/>

Zusammenfassung

Um Einstiegshemmnisse und Vorbehalte zu überwinden soll Augsburg Unternehmen eine städtisch geförderte Test-Möglichkeit für den Einsatz von E-Lastenrädern im Betriebsalltag über einen längeren Zeitraum (mehrere Wochen) angeboten werden.

Bausteine

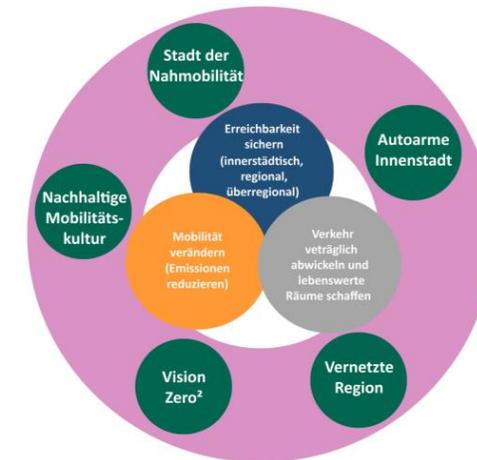
- Neue Mobilitätslösungen
- Neue Lösungen für den Straßenraum
- Individuelle Mobilitätslösungen
- Gemeinschaftliche Mobilitätsangebote

Beschreibung

Während E-Lastenräder für die private Mobilität inzwischen eine erhebliche Verbreitung erreicht haben und zum festen Bestandteil des Straßenbilds geworden sind, ist deren Einsatz im gewerblichen Bereich noch eine Ausnahme. Verschiedene Studien und Praxisbeispiele zeigen jedoch, dass auch im Gewerbe Potenziale für eine Dekarbonisierung des Verkehrs durch den Einsatz von E-Lastenrädern vorhanden sind. Um Einstiegshemmnisse und Vorbehalte zu überwinden soll Augsburg Unternehmen eine städtisch geförderte Test-Möglichkeit für den Einsatz von E-Lastenrädern im Betriebsalltag über einen längeren Zeitraum (mehrere Wochen) angeboten werden. Das Pilotprojekt soll evaluiert und die Ergebnisse und Erfahrungen im Rahmen einer begleitenden Öffentlichkeitsarbeit publiziert werden.



Quelle: Planersocietät, 2019



Angestrebte Effekte

- Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität, belebte Orte
- regionale Wertschöpfung
- Sensibilisierung der Akteure
- neue Planungskultur und Aufbau von Knowhow
- Dekarbonisierung des Verkehrs

Akteure Stadt Augsburg, HWK, IHK

Weiterführende Informationen <https://www.augsburg.de/buergerservice-rathaus/verkehr/augsburger-mobilitaetsplan>

Zusammenfassung

Entwicklung eines fahrradfreundlichen Stadtviertels mit unterschiedlichen Maßnahmen der Infrastruktur sowie des Mobilitätsmanagements und der Kommunikation.

Bausteine

- Einrichtung von Fahrradstraßen und -zonen
- Einrichtung sicherer und hochwertiger Abstellanlagen
- Kommunikation und Marketing zur Förderung des Radverkehrs

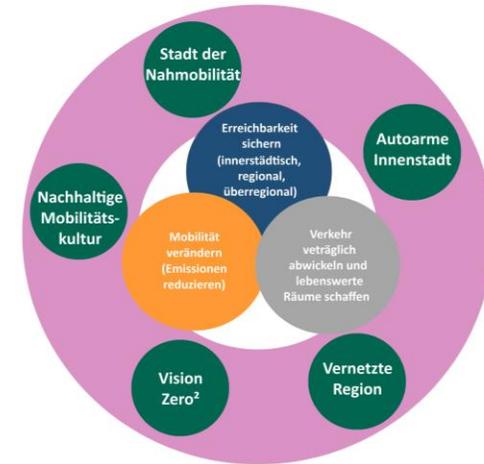
Beschreibung

Die Stadt Augsburg will pilothaft ein fahrradfreundliches Stadtviertel etablieren. Dabei sollen zur ganzheitlichen quartiersbezogenen Förderung der Fahrradnutzung Maßnahmen aus unterschiedlichen Bereichen kombiniert und kooperativ mit Partnerinnen und Partner im Quartier zusammengearbeitet werden.

Zur Förderung des Radverkehrs soll hierbei neben der Infrastruktur des fahrenden Radverkehrs in Form von Fahrradstraßen oder Fahrradzonen besonders auch der ruhenden Radverkehr mittels sicherer und hochwertiger Abstellanlagen adressiert werden. Flankiert werden die Maßnahmen durch zielgruppenspezifische Kommunikation und Marketing.



Quelle: Planersocietät, 2020



Angestrebte Effekte

- Mobilitätskultur der Nähe
- Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit
- Barrierefreiheit als Qualitätsstandard
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität, belebte Orte
- Kinderfreundlichkeit und Gesundheitsförderung
- regionale Wertschöpfung
- Sensibilisierung der Akteure
- neue Planungskultur und Aufbau von Knowhow

Akteure

Stadt Augsburg, Mitwirkende im Quartier (z.B. Schulen)

Weiterführende Informationen

<https://www.augsburg.de/buergerservice-rathaus/verkehr/augsburger-mobilitaetsplan>

Zusammenfassung

Etablierung kinder- und jugendgerechter Quartiersmobilität durch unterschiedliche Maßnahmen kommunikativer, organisatorischer und baulicher Art.

Bausteine

- Schulisches Mobilitätsmanagement
- Verkehrsberuhigung
- Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an Planungsprozessen
- Attraktive und sichere Infrastruktur (Fuß- und Radwege, Querungen)

Beschreibung

Im Pilotprojekt kinder- und jugendgerechte Quartiersmobilität sollen Maßnahmen der kind-/familiengerechten Straßenraumgestaltung (z.B. attraktive und sichere Fuß- und Radwege, Verkehrsberuhigung, Querungen) mit Maßnahmen der Mobilitätserziehung bzw. des schulischen Mobilitätsmanagements sowie auch der Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an Planungsprozessen verknüpft werden, um integrierte und bedürfnisgerechte Lösungen für eine sichere, selbstständige und nachhaltige Mobilität von Kindern, Jugendlichen und Familien zu entwickeln. Die hier gewonnenen Ergebnisse können auf weitere Quartiere und Stadtteile übertragen werden bzw. verbessern die Planungsprozesse für die und andere Projekte und Konzepte.



Quelle: Planersocietät 2006



Angestrebte Effekte

- Mobilitätskultur der Nähe
- Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit
- Barrierefreiheit als Qualitätsstandard
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität, belebte Orte
- Kinderfreundlichkeit und Gesundheitsförderung
- regionale Wertschöpfung
- Sensibilisierung der Akteure
- neue Planungskultur und Aufbau von Knowhow

Akteure

Stadt Augsburg, Schulen, Kinder- und Jugendeinrichtungen, Vereine

Weiterführende Informationen

<https://www.augsburg.de/buergerservice-rathaus/verkehr/augsburger-mobilitaetsplan>

Wirkungsindikatoren

Die Zielwerte der Stadt Augsburg (Stand 2023)

	Wirkungsindikator	Stand Analyse	Ziel 2028	Ziel 2033	Ziel 2038			Einwirkungsmöglichkeit der Stadt Augsburg
					Ziel: Teilweise erreicht	Ziel: Überwiegend erreicht	Ziel: Voll erreicht	
E1	Verbindungsqualität ÖV (mind. befriedigend)	32%	35%	40%	40-45 %	45-50 %	>50 %	Mittel
E2	Verbindungsqualität Kfz (mind. ausreichend)	100%	100%	100%	100 %	100 %	100 %	Mittel
M1	MIV-Fahrleistung pro EW	Index 100 (12,6 Fahrz.-km pro EW)	100	95	90-80	80-50	≤ 50	Gering
M2	Modal-Split Binnenverkehr (Anteil Fuß, Rad & ÖV)	66 %	69 %	72 %	73-77 %	77-82 %	> 82 %	Hoch
M3	Anteil klimaneutraler Antriebe	1,68% (KBA 2022)	5%	15%	40-50 %	50-60 %	> 60 %	Gering
V1	Betroffene Personen Lärm	Index 100	95	86	80-76	76-70	≤ 70	Mittel
V2	Anzahl Verunglückte ¹	5 G 117 SV	0 G 100 SV	0 G 75 SV	0 50-40	0 40-30	0 < 30	Mittel
V3	Anteil Straßenparker	24%	22%	20%	20-15 %	15-10 %	≤ 10 %	Hoch

¹ G = durch Verkehrsunfall getötet, SV = schwer verletzt

www.planersocietaet.de



Planersocietät

Gutenbergstr. 34, 44139 Dortmund
Dennis Jaquet (Gesamtprojektleiter)

Dr. Franziska Kirschner

Verena Wagner

Lisa Schmitz

Thomas Weber

Saskia Säuberlich

Lukas Schröder-Schilling

Yaren Beden

Luis Wahlers

Fon 02 31 / 58 96 96-0

info@planersocietaet.de

WVI GmbH

Nordstraße 11, 38106 Braunschweig

Florian Amme (Projektleiter)

Peter Schulz

André Koesling

Tara Schröder

Fon 05 31 / 38 737 - 0

info@wvigmbh.de

Stadt Augsburg

Annastraße 16, 86150 Augsburg

Johannes Keller (Projektleiter)

Dr. Robert Braun

Dr. Kathrin Keller

Thomas Hertha

Fon 08 21 / 3 24-79 74

mobiltaetsplan@augzburg.de

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

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.