

AUSWERTUNG

1. WORLDCAFÉ IM RAHMEN DER
MOBILITÄTSSTRATEGIE 2030



Inhalt

- 03 World Café – 1. Veranstaltung
- 05 Ruhender Verkehr
- 07 Fuß- und Radverkehr
- 09 Verkehrssicherheit
- 10 Verkehrsmanagement
- 13 Wirtschaftsverkehr
- 15 Pendlerströme/Stadt -Umland -Beziehungen
- 16 ÖPNV/SPNV

World Café – 1. Veranstaltung

Datum der Veranstaltung:

10. November, 15.00 – 20.00 Uhr.

Teilnehmer*innen:

29 Teilnehmende aus einer ausgewählten Fachöffentlichkeit (Vereine, Ortschaftsräte, Stadtbezirksbeiräte, Institutionen).

Ziele der Veranstaltung:

1. Das World Café ist ein Element der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Leipziger Mobilitätsstrategie 2030.
2. Die Zivilgesellschaft soll einen angemessenen Einfluss auf die Gestaltung des Prozesses (der Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030) bekommen. Im Ergebnis des World Café sollen Vorschläge zu spezifischen Fragen vorliegen, die für die Gestaltung des benannten Prozesses relevant sind.

Leitfragen:

1. Welche fachlichen (verkehrswissenschaftliche und umweltbezogene) Indikatoren braucht es, um die Maßnahmen aus dem Rahmenplan hinsichtlich ihrer Wirkung auf die Ziele des Nachhaltigkeits-szenarios regelmäßig zu evaluieren?
2. Welche Themen sollten mit Blick auf die Ziele des Nachhaltigkeits-Szenarios im Rahmenplan ggf. noch berücksichtigt werden?

World Café – 1. Veranstaltung

Sendungen Überprüfen Ansicht **Wörterbuch (deutsch)**

Standardmodus

Kopieren

Format übertragen

Zeichensatz

Stilformat

Formattierungen

Erweitern

Suchen

Erweitern

Markieren

Thomas Nörlich (SBB Mitte)

Dr. Stefan Fuchs (Modera...)

Cordula Weimann Omas ...

Sabine Francik, Verkehrs- un...

2 nicht zugeordneter Teilnehmer

16:43 03.11.2023

Mit welchen Indikatoren lässt sich das Handlungsfeld **Ruhender Verkehr** bzgl. seiner Zielstellung evaluieren? Ziele u.a.: keine Ausweitung des Parksuchverkehrs, Parkplatzzahl bleibt weitestgehend konstant, Schaffung langfristiger Lösungen für den ruhenden Verkehr

Kostenlose Parken im öffentlichen Raum – bezahltes Parken
Kosten für einen Bewohnersparkplatz

Anzahl (nur) bewirtschafteter Parkraumfläche im öffentlichen Raum
 Annäherung Parkraumgebühren an die realen Kosten der Flächenunterhaltung für privates Parken in Quartieren – Umstieg auf andere Mobilitätsangebote

Umfleiten von „gewonnenen Flächen“ zugunsten anderer, strahlen- und quartierwirksamer Angebote (Klima, Grün, alternativer Mobilitätsangebote) – Steigerung der Verweildauer und Anzahl des Wachstums an öffentlichen Kommunikations-/Aufenthaltsorten (Superblocks)

Reduzieren von Parkplätzen bei gleichzeitiger Schaffung von Angeboten (Verschiebungen im Modal split) im Zuge der SIV (repräsentative Befragung alle 4 Jahre) Quartiersgröße evaluieren bei Verkehrserhebungen)

Quartiersparken / **Infrastruktur**
Widmung von Flächen zugunsten von **Einwohnermobilität** – (Carsharing 1:8) wie hoch ist die **Quote für gewonnenen Flächen im Quartier**

Prämissen der Mobilitätsstrategie

- Ausrichtung im ÖPNV steigt
- Attraktivität des öffentlichen Raumes wird erhöht
- Quartiersmobilitätsangebote sind im ÖPNV und ÖPNV-Service integriert
- Entwicklung der Gesamtszene bei MV, sehr mehrdimensional, deutsche CO₂-Emissionen, sehr hohe Qualität
- Zielsetzungsaufhebung bei Realisierungsfortschritt im Kontext des Umweltschutzes
- Zeit für Arbeitswege bleibt konstant
- Keine Ausweitung des Parksuchverkehrs, Parkplatzanzahl bleibt weitestgehend konstant
- Wirtschaftswachstum / Beschäftigung auf hohem, nachhaltigen Niveau
- Hoher öffentlicher Dienstleistungsstandard im ÖPNV

Ruhender Verkehr

Indikatoren zur Evaluation der Zielstellung

1. Erhöhung des Anteils und der Kosten bewirtschafteter Parkraumflächen im öffentlichen Raum
2. Anzahl von Stellplatzflächen, die in einem definierten Bereich in Folge von alternativen Mobilitätsangeboten* ersetzt / "freigelenkt" werden
3. Transformation von Stellplatzflächen hin zu Flächen, die für andere öffentliche, gemeinwohlorientierte Funktionen zur Verfügung stehen

**Alternative Angebote müssen noch untersetzt werden, d.h. qualifizieren, was die anderen Angebote sind und nicht nur reduzieren (Gemeinschaftsmobilität 1:8, aktive Mobilität, Lade-/Lieferzonen, konkretisieren etc.)*

Ruhender Verkehr

1

Erhöhung des Anteils und der Kosten bewirtschafteter Parkraumbereiche im öffentlichen Raum

Messbarkeit:

m² / Euro / Bestandserhebung (vorher/nachher)

Dabei einstellen:

Trennen von öffentlicher/privater Bewirtschaftung

Bewirtschafteter/ nicht bewirtschafteter Flächen

Ermittlung der Auslastung der zur Verfügung stehenden Stellplatzflächen

Quartiersebene/Gesamtstadt

2

Anzahl von Stellplatzflächen, die in einem definierten Bereich in Folge von alternativen Mobilitätsangeboten ersetzt/„freigelenkt“ werden

Messbarkeit:

Zählen + Messen (m²)

Verschiebungen im Modal Split im Zuge der SrV (repräsentative Befragung alle 4 Jahre) Quartiersgröße evaluieren bei Verkehrserhebungen Messbarkeit PKW pro 1.000 EW, Anzahl Ladezonen, Anzahl Carsharing etc.

Anzahl mit erheben, wieviel Stellplätze umfunktioniert werden

Einstellen der Bilanz von neu geschaffenen / verlagerten Stellplätzen (Längs-/Querparker; Schleußig, straßenverkehrsbehördliche Anordnungen)

3

Transformation von Stellplatzflächen hin zu Flächen, die für andere öffentliche, gemeinwohlorientierte Funktionen zur Verfügung stehen

Messbarkeit:

Zählen, Flächenermittlung (m²), Kriterienkatalog

Umfrage/Befragung ausgewählter Kreis (u.a. Verweildauer, Anzahl der Aufenthaltsorte, Superblock, neue Funktionen, Zufriedenheit)

Verbalargumentative Beschreibung der Straßenraumqualität

Veränderungen Luft-/Lärmqualitäten, Regenwassermanagement (Schwammstadt), Wärme, Klima, Aufheizung, Grünflächen

Ziel ist die Feststellung von Straßenraumqualität i.V.m. der Steigerung der Qualitäten und Nutzungsmöglichkeiten von „freigewordenen“ Stellplatzflächen zugunsten der Allgemeinheit im Quartier

Fuß- und Radverkehr

Indikatoren zur Evaluation der Zielstellung

1. a) RVA- und FVA-Qualität
1. b) RVA- und FVA-Quantität
2. Mobilitätserleben für mobilitätseingeschränkte Personen

Fehlende Themen im Rahmenplan

Geschwindigkeitsreduzierung

Ruhender Verkehr (i.S.: Reduzierung zur Gewinnung von Flächen für den Umweltverbund)

Schulen → Absetzen der Schüler*innen in bestimmtem Radius unterbinden

Fuß- und Radverkehr

1

RVA- und FVA-Qualität

Was wird gemessen?

Qualität: ERA/EFA-Standards an IR-II und IR-III

Wie messbar bzw. einschätzbar?

(für FV fehlt die Ausgangslage)

Für RV über RVEP

FV-Qualitätschecks

EFA/ERA-Checkliste -> Punkte

Wie – leicht verständlich – formuliert?

Schulnote

2

RVA- und FVA-Quantität

Was wird gemessen?

Zunahme der Wegelänge

Wie messbar bzw. einschätzbar?

%-Veränderung zum Vorjahr

Wie – leicht verständlich – formuliert?

Km bei RVA

Länge / Breite Deckensanierung

3

Mobilitätserleben für mobilitätseingeschränkte Personen

Was wird gemessen?

Beseitigung von Hindernissen, Bordsteinabsenkungen, Blindenleitsystem (zus. Länge)

Wie messbar bzw. einschätzbar?

Status quo (alternativ vorerst repräsentativer Bereich, wie Stötteritz) – Veränderung für beide Ausprägungen. Im Umfeld von altersgerechtem Wohnen / Pflegeheimen / Kitas (Qualitätschecks). Barrierefreie Haltestellen; Neubau (vorher/nachher)

Wie – leicht verständlich – formuliert?

Schulnote (Große Zahl + Differenzierung nach Einzelkriterien)

Verkehrssicherheit

Indikatoren zur Evaluation der Zielstellung

1. Euro ausgegeben für Verkehrssicherheitskampagnen mit spezifischen Botschaften:
 - a) Ausrichtung nach Unfalltäter/Verkehrsoffer
 - b) Ausrichtung nach Nutzer*innen der Verkehrsmittel (Auto, Rad, Fuß, ggf. an Anlehnung an Unfallstatistiken)
 - c) Ausrichtung an Altersgruppen (Wohin soll sich die Kampagne richten? (Social Media, Plakate, Printmedien)
 - a) pro Einwohner b) gesamt pro Einwohner/gesamt
2. Euro ausgegeben für Verkehrssicherheitskampagne im Vergleich zu Mobilitätswende-Kampagne
 - a) pro Einwohner b) gesamt
3. Wie viele Personen wurden erreicht? (Wie viele Anzeige, Plakate etc. und Dauer)

Fehlende Themen im Rahmenplan

Viele Radfahrer*innen die die StVO nicht genau kennen/Aufklärung (Radfahrer*innen ohne Führerschein)

Vermeidung des gegeneinander Ausspielens (bauliche Trennung der einzelnen Verkehrsströme)

Was ist mit Touristen? Genügend Flächen zu Verfügung (Park&Ride)?

Fahrbahnüberquerungen (Zu Wenige? Sinnvolle Anordnungen)

Alternative Lösungen zu Ampeln (Kreisverkehr / Verkehrsinseln)

Unterirdische Lösungen (Bahnunterführungen)

Oberirdische Lösungen (Hochbahn)

Verkehrsmanagement

Indikatoren zur Evaluation der Zielstellung

1. Wie viele Menschen werden von den einzelnen Transportmitteln bewegt? → Durchlaufmessung
2. Mobilitätskosten und wahrgenommene Mobilitätskosten
3. Gesamtreisezeit für Bürgerinnen und Bürger

Fehlende Themen im Rahmenplan

Bisher starker ÖPNV-Fokus, andere Verkehrsträger ebenfalls stärker hervorheben

Thema Aufteilung von Räumen

Verkehrsvermeidung

Fokus stärker auch auf Multimodalität legen

Amtsübergreifender Themen / Verkehrsräume betrachten und Zuständigkeitskonflikte auflösen

Detailierungsgrad Maßnahmen stärker ausgestalten und kommunizieren

Sharing in verschiedenen HF zu knapp dargestellt und ausgestaltet

Keine klare Benennung der MIV-Reduktion, die aber notwendig ist um die verschiedensten Ziele zu erreichen

Verkehrsmanagement

Indikatoren zur Evaluation der Zielstellung

1. Wie viele Menschen werden von den einzelnen Transportmitteln bewegt? → Durchlaufmessung
2. Mobilitätskosten und wahrgenommene Mobilitätskosten
3. Gesamtreisezeit für Bürgerinnen und Bürger

Fehlende Themen im Rahmenplan

Durchsetzung der Verkehrsregeln in der Stadt sollte intensiviert werden

Sharing in verschiedenen HF zu knapp dargestellt und ausgestaltet

Keine klare Benennung der MIV-Reduktion, die aber notwendig ist um die verschiedensten Ziele zu erreichen

Bereitstellung von Daten und Wissen aus dem Verkehrsmanagement für weitere Dienstleister/Start-Ups aus dem Bereich Mobilität → Übersichtliche Bündelung Rohdaten auf Open-Data-Plattformen (z. B. opendataleipzig.de)

Ausgabenverteilung zwischen den Verkehrsträgern / Kostengerechtigkeit → Verschiebung/Blick mehr vom MIV auf Umweltverbund (ÖV, Rad, Fußverkehr) richten

Verkehrsmanagement

1

Wie viele Menschen werden von den einzelnen Transportmitteln bewegt? → Durchlaufmessung

Was wird gemessen?

Wie viele Menschen pro Verkehrsart werden in absoluten Zahlen in einem bestimmten Korridor in einer Spitzenstunde transportiert (Ist-Soll-Vergleich → Modal Split aktuell auf den Ziel-Modal Split hochgerechnet)

Ziel:

Erkenntnisse für Verkehrssteuerung und Veränderung Verkehrsfluss / Verkehrsinfrastruktur ableiten, Messung des Erfolgs / Umsetzung, Überprüfung von Verkehrsmaßnahmen

Messgrößen:

Modal Split aktuell auf absolute Zahlen aus Verkehrszählungen bezogen und auf den Ziel-Modal Split hochgerechnet

2

Mobilitätskosten und wahrgenommene Mobilitätskosten

Was wird gemessen?

Name Kostendeckungsgrad: Wie viele Ausgaben werden durch die einzelnen Verkehrsträger verursacht und welche Einnahmen können damit generiert werden

Ziel:

Darstellung Kosten, angemessene Kostenbeteiligung aller Verkehrsträger, vor allem MIV, Nutzung zur Umverteilung

Messgrößen:

Kostendeckungsfaktor, Einnahmen und Ausgaben z. B. mittels Tool der Uni Kassel (Hinweis: Dr. Sommer, Tool zur Ermittlung der Kostendeckung der Verkehrsarten)

3

Mobilitätserleben für mobilitätseingeschränkte Personen

Was wird gemessen?

Komplette Wegekette von Quelle zum Ziel für typische sich wiederholende Reisewege inklusive Warte- und Umstiegszeiten, Parksuchverkehr usw.

Ziel:

Kürzere Gesamt-Reisezeiten durch Umweltverbund/Verkehrsmix und somit Sicherstellung der Lebensqualität und Teilhabe

Messgrößen:

SRV-Daten für Überblick, ggf. Ergänzung durch Ortsteil/ Straßenspezifische Einzelerhebungen
VISUM-Modellierung?

Wirtschaftsverkehr

Indikatoren zur Evaluation der Zielstellung

1. Anteil Gewerbe mit konfliktfreier Anlieferung
2. CO2-Bilanz Wirtschaftsverkehr
3. Leistungsfähigkeit des Straßennetzes
4. *Digitales Parkraummanagement*

Fehlende Themen im Rahmenplan

- Preis für Parkraum
- Lastenräder-Abstellflächen
- Vermeidung von Verkehr (motorisiert)
- Digitalisierung Parkraummanagement (Spezieller Fokus / Preis / Verfügbarkeit)

Wirtschaftsverkehr

1

Anteil Gewerbe mit konfliktfreier Anlieferung

Wirkung:

Erhöhung der Anliefergeschwindigkeit;
Minimierung Staus;
Methode Befragung IHK/HWK

2

CO2-Bilanz Wirtschaftsverkehr

Eventuell über Flotten
(Firmenspezifische Aussagen z.B.
Antriebstechnologie, Art des
Fahrzeuges);
qualitative Schätzung

3

Leistungsfähigkeit des Straßennetzes

Modellierung der Durchschnitts-
geschwindigkeit auf dem Hauptstraßennetz

Pendlerströme/Stadt -Umland -Beziehungen

Indikatoren zur Evaluation der Zielstellung

1. Richtungsbezogen unterteilte Verkehrserhebung und -zählung für alle Verkehrsarten auf allen Wegen am Stadtrand (Modal Split), ggf. im Vergleich zum Park+Ride Angebot / zur P+R Auslastung in der jeweiligen Relation
2. Aus den geeigneten Apps ist ein Indikator zu entwickeln
→ Auswertung von multimodalen Angeboten in Gebieten mit schwachem ÖPNV und/oder starkem PKW-Anteil (nach Anzahl, Zeit, Wegelänge, Zweck)

Fehlende Themen im Rahmenplan

ÖPNV/SPNV

Indikatoren zur Evaluation der Zielstellung

1. Taktung S-Bahn/ Straßenbahn/ Bus
2. Netzerweiterung Straßenbahn in Stadtrandlagen/Umland
3. Preisgestaltung/ Preisniveau

Fehlende Themen im Rahmenplan

Prüfung von Bedarfen zur Netzerweiterung der Straßenbahn auf tangentialen Relationen im Außenbereich („Straßenbahnring“)

Nutzung der Straßenbahn als Transportmittel für Waren und Güter, speziell in verkehrsschwachen Zeiten, wenn ohnehin wenig Fahrer*innen/ Straßenbahnen gebraucht werden

Prüfung und Zulassung von privatwirtschaftlichen Angeboten andere Mobilitätsanbieter außerhalb der L-Gruppe (Aufbauwerk Leipzig nutzen, u. a. für Fördermittelbeschaffung)

Möglichkeit der kostenlosen Nutzung des ÖPNV für bestimmte Bevölkerungsgruppen

Betriebliches Mobilitätsmanagement einführen (Ansprache von Multiplikatoren bei Unternehmen); Unternehmen müssen animiert werden, ihre Mitarbeiter dazu zu bewegen, andere Verkehrsmittel zu nutzen, z. B. über Tarifangebote wie Jobticket und Kampagnen: Wie kann ich besser ÖPNV/Rad nutzen? Schaffung von Anreizen für die Mitarbeiter, um vom Kfz auf andere Verkehrsmittel umzusteigen

Von Betrieben organisierte Sammelverkehre für Mitarbeiter

ÖPNV/SPVN

1

Taktung S -Bahn/ Straßenbahn/ Bus

Mittlere Wartezeit auf das nächste Verkehrsmittel in Abhängigkeit der Taktzeit (z. B. halbe Taktzeit)

Abgleich der Wartezeit mit Zielgrößen möglich (definiert im Nahverkehrsplan)

2

Netzerweiterung Straßenbahn in Stadttrandlagen/Umland

Durchschnittliche Entfernung für Bewohner und Arbeitsstätten/ Arbeitsplätze in Stadttrandlagen (im Umland zur nächsten Straßenbahnhaltestelle (alternativ: zur nächsten Haltestelle des Schienenverkehrs; schließt S-Bahn mit ein)

Anzahl potenzielle Fahrgäste (Einwohner/Arbeitsplätze) pro Streckenlänge in km

*Alternativ:
Tür-zu-Tür-Reisezeit (im Verhältnis zur Luftlinienentfernung)*

*Alternativ:
Anteil der Fahrgäste mit einer bestimmten Entfernung zur Haltestelle*

3

Preisgestaltung/ Preisniveau

Fahrpreisniveau im Verhältnis zum motorisierten Individualverkehr (Opportunitätskosten)

Differenzierung des Tarifsortiments (Vorhandensein von Ermäßigungen für sozial Bedürftige)

*Alternativ:
Fahrpreisniveau im Verhältnis zur Kaufkraft*

Fehlende Themen im Rahmenplan

Quartiersgaragen

Kommunikation, dass Verknappung von öffentlichen Stellplatzflächen auch ein Gewinn für Lebensqualität darstellt

Kurzzeitstellplätze, die dem Wirtschaftsverkehr (Be- und Entladen, Servicedienste, Pflegedienste) vorbehalten bleiben

Parken an Ecken – Sperrflächenmarkierungen berücksichtigen

Tempo 30-Zonen mit Halteverbotszonen kombinieren

Strategische Überlegungen zu Alternativangeboten bei zu hohem Parkdruck

Superblocks

Illegales LKW-Parken