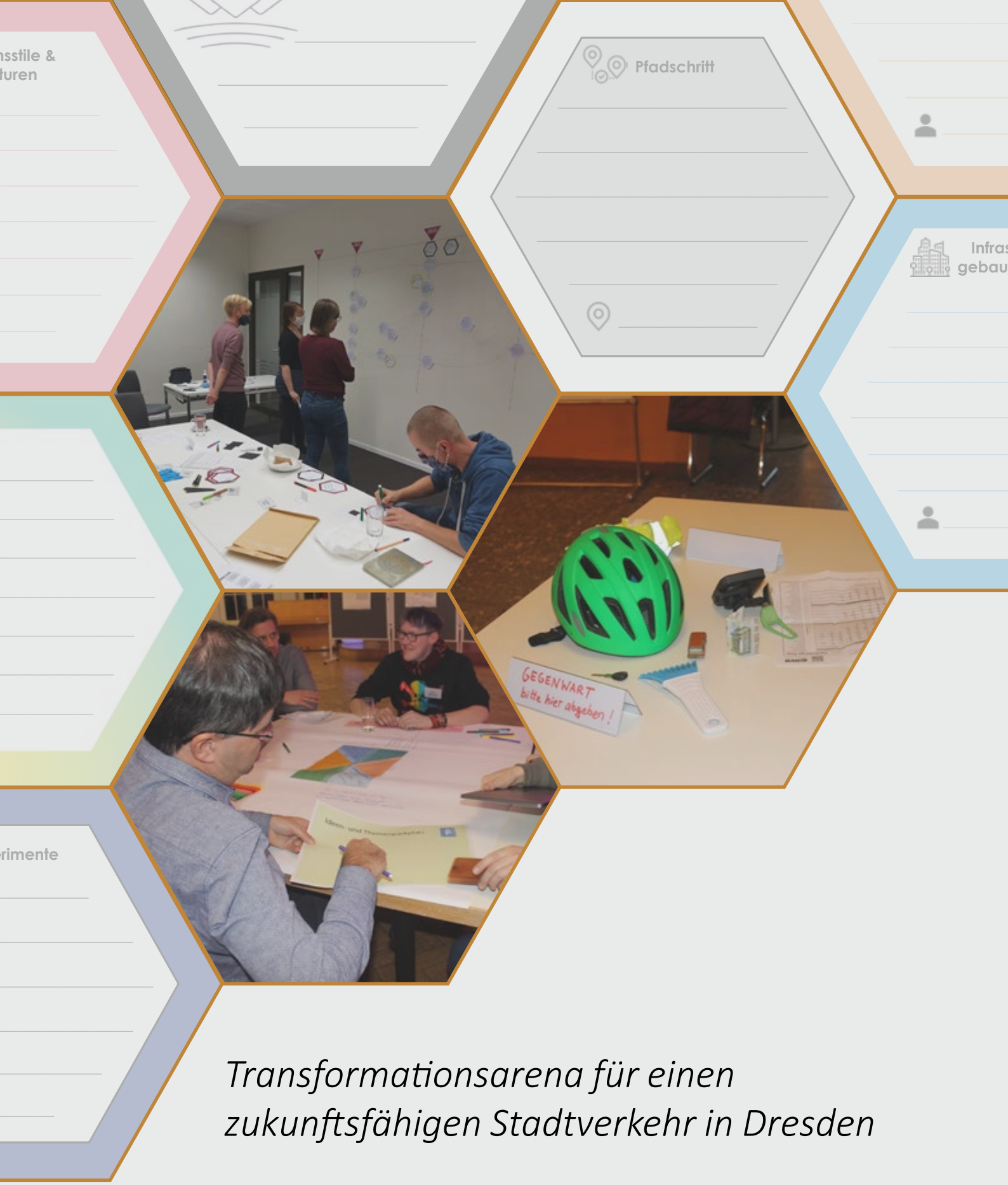

Transformationsarena für einen zukunftsfähigen Stadtverkehr in Dresden

Teil 3 - Backcasting Synthesepapier

Leibniz-Institut
für ökologische
Raumentwicklung

IMPRESSUM

Dieses Synthesepapier berichtet von den Veranstaltungen der Transformationsarena im Zeitraum von Oktober bis Dezember 2020 und stellt die wichtigste Ergebnisse zusammenfassend vor.

Redaktionelle Bearbeitung:
Philip Harms, Richard Hartl, Anna Baatz
Satz und Layout:
Mahsa Chaharbaghi Sichani

Weitergehende Informationen zum Projekt:

Projekttitel:
Transformation zu einem zukunftsfähigen Stadtverkehr in Dresden und St. Petersburg (TransVer-DD-SPB)
Förderung:
Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF)
10/2018 - 03/ 2021
Projektpartner:
Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung, Dresden (IöR)
Projektteam:
Univ.-Prof. Dr. Artem Korzhenevych, Dr. Markus Egermann, Philip Harms, Richard Hartl, Anna Baatz, Nicole Weibrecht, Mahsa Chaharbaghi Sichani

Ansprechpartner und Kontakt: p.harms@ioer.de
Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung
Projektleitung: Sandra Behnisch
Ansprechpartner und Kontakt: sbehnisch@dresden.de
Landeshauptstadt Dresden, Bürgermeisteramt

Abbildungen: Dieses Dokument ist lizenziert unter Creative Commons Attribution-NonCommercial-Share Alike 4.0 International License: CC BY-NC-SA 4.0
https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/

Fotos: Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung (IÖR)
Dresden im Dezember 2020

INHALT

Vorwort 1

Entwicklung von Transformationspfaden 3

Menschenfreundliche Stadt – grüne Räume und kurze Wege 4

Pfad 1: Aus Verkehrsräumen werden Aufenthaltsräume 4

Pfad 2: Viel Grün und kompakte Bebauung sorgen für ein angenehmes Klima 4

Pfad 3: Mit einem innovativen VEP 2050+ zur menschenfreundlichen Stadt 5

Multimodal mobil- intuitiv, attraktiv und flexibel 9

Pfad 1: Platz und Vorrang für den Mobilitätsverbund 9

Pfad 2: Ein starker Mobilitätsverbund und kurze Wege prägen ein attraktives Dresden 9

Pfad 3: Intuitiv nutzbare öffentliche Verkehrsmittel werden zum Rückgrat der Mobilität 9

Radverkehr – sicher und schnell unterwegs 12

Pfad 1: Straßen werden zu gleichberechtigten Räumen mit viel Platz für Austausch und Miteinander 12

Pfad 2: Neue Angebote lassen eine lebendige Radkultur gedeihen 12

Pfad 3: Mehr Platz und Sicherheit fürs Rad 12

Pfad 4: Räder lassen sich überall sicher abstellen 13

Autoverkehr im Einklang mit der menschenfreundliche Stadt 17

Pfad 1: Die Autonutzung spielt in der ganzen Stadt eine untergeordnete Rolle 17

Pfad 2: Viele Flächen des Autoverkehrs werden anders genutzt 17

Pfad 3: Immer mehr Menschen steigen vom Auto auf den Mobilitätsverbund um 17

Güter- und Warentransport im Einklang mit der menschenfreundlichen Stadt 20

Pfad 1: Gemeinsame, digitale Koordination führt zur gebündelten Verteilung von Gütern und Waren 20

Pfad 2: Emissionsarmer Transport und nachhaltige Automatisierung von Transport und Logistik 20

Pfad 3: Kostenwahre Preise, regionaler und nachhaltiger Konsum in einer gemeinwohlorientierten Gesellschaft 21

Integrierte Transformationspfade für die Gesamtvision 27

Ideen für Transformationsexperimente 33

Experimente auf der Startrampe 36

Ideen auf dem Weg zum Experiment 39

Weitere Ideen für Experimente 41

ABBILDUNGEN

Abbildung 1: Transformationspfade im Zukunftsbild menschenfreundliche Stadt 6-7

Abbildung 2: Transformationspfade im Zukunftsbild Multimodal mobil 10-11

Abbildung 3: Transformationspfade im Zukunftsbild Radverkehr 14-15

Abbildung 4: Transformationspfade im Zukunftsbild Autoverkehr 18-19

Abbildung 5: Transformationspfade im Zukunftsbild Güter- und Warentransport 22-23

Abbildung 6: Anzahl der Beiträge aus den Kleingruppen je integriertem Transformationspfad 26

Abbildung 7: Online Veranstaltung für Entwicklung von Transformationsexperimenten, 02.12.2020 33

VORWORT

Liebe Freunde der Transformationsarena,

genau ein Jahr liegt hinter uns, ein besonderes Jahr voller unerwarteter Herausforderungen und so manch unkonventioneller und zukunftsfähiger Lösung.
Am 08. Januar 2020 starteten wir die Transformationsarena für einen zukunftsfähigen Stadtverkehr mit einem gemeinsamen Blick auf die zentralen Herausforderungen im aktuellen Dresdner Verkehrssystem. Vor diesem Hintergrund entwickelten wir im Zeitraum von Februar bis Juli gemeinsam fünf Zukunftsbilder, die im Rahmen von Nachhaltigkeitsprinzipien zu einer transformativen Vision für die Dresdner Mobilität im Jahr 2050 verdichtet wurden.
In der letzten Phase unserer Transformationsarena haben wir uns mit der Frage beschäftigt, wie wir die wünschenswerte Zukunft über Transformationspfade mit der Gegenwart verknüpfen können.
Im Backcasting arbeiteten wir uns vom Jahr 2050 zurück in das Jahr 2020, um anschließend über Transformationsexperimente im Hier und Jetzt nachzudenken und die besten Ideen weiterzuentwickeln. Dabei wechselten wir pragmatisch und angepasst an die Rahmenbedingungen der Pandemie zwischen Off- und Online und zwischen Groß- und Kleingruppe.
Die spannenden Ergebnisse unserer Veranstaltungen im Zeitraum von Oktober bis Dezember sind im vorliegenden Synthesepapier zusammengefasst und für die weitere Verwendung aufbereitet.

Leibniz-Institut
für ökologische
Raumentwicklung

Entwicklung von Transformationspfaden

Entwicklung von Transformationspfaden

Das Backcasting der Transformationsarena organisierten wir in Kleingruppen. Zu jedem der 5 Zukunftsbilder (siehe Synthesepapier Visionierung) wurden verschiedene Transformationspfade als mögliche Wege in unsere anvisierte Zukunft erarbeitet. Den Ausgangspunkt hierfür bildeten drei Zielformulierungen für das Jahr 2050, die jeweils Kernaspekte der Zukunftsbilder abbildeten. Die Kleingruppen hatten den Auftrag Zwischenschritte (sog. Pfadschritte) für die Jahre 2045, 2035 und 2025 zu formulieren, um sich gedanklich aus der Zukunft in die Gegenwart zu bewegen.

Die Kleingruppen diskutierten ihre Ideen und hielten die Pfadschritte an einer magnetischen Wand fest. Dafür wurden vorbereitete Kartenmaterialien beschriftetet und geordnet. So entstanden nach und nach Pfadbilder und Erzählungen, die die gewünschte Transformation zu einem zukunftsfähigen Stadtverkehr mit Leben füllten. Im nächsten Abschnitt stellen wir die erarbeiteten Transformationspfade vor. Die Reihenfolge ergibt sich aus der Zusammenstellung der Zukunftsbilder in der Gesamtvision.

Transformationsarena am 27.10.2020

Transformationspfade im Zukunftsbild „Menschenfreundliche Stadt – grüne Räume und kurze Wege“

Teilnehmer*innen: Thomas Pieper, Björn Verse, Conny Kurbjuhn, Julia Gerlach
Moderator: Philip Harms

Pfad 1: Aus Verkehrsräumen werden Aufenthaltsräume

Bis 2025 erarbeitet die Landeshauptstadt ein stadtweites Umnutzungskonzept für öffentliche Räume, indem u.a. ein Schwerpunkt auf der Umwandlung von Parkplätzen in Freiräume gelegt wird. Bürger*innen bringen Ideen zur Gestaltung und Nutzung der neuen Freiräume z.B. als Parkletts oder Spielstraßen ein, die in einem erprobten Verfahren aufgenommen und umgesetzt werden. Veränderungsprozesse in der Stadtverwaltung werden strategisch geplant, gesteuert und stabilisiert. Besonders in Wohnquartieren werden nach und nach autofreie Zonen eingerichtet, als erfolgreiches Modellquartier entwickelt die Verwaltung das Gelände rund um die ehemalige Robotron-Kantine. Die Dresdner*innen nutzen immer stärker Leihautos und Leihräder, der Umstieg ist an den MOBIPunkten bequem und einfach möglich. Die DVB entwickelt sich z.B. durch Ridepooling-Angebote zu einem multimodalen Dienstleister, dabei werden auch die Kriterien für die Nahverkehrsplanung angepasst.Bis 2035 werden 50% des Umnutzungskonzepts umgesetzt: mind. drei ehemaligen Straßen pro Stadtviertel dienen nun dem Aufenthalt bis 2045 sind an allen Straßen Flächen entstanden, die zum Aufenthalt einladen.

Pfad 2: Viel Grün und kompakte Bebauung sorgen für ein angenehmes Klima

In den nächsten Jahren verabschiedet der Stadtrat Haushaltspläne mit einem deutlichen Schwerpunkt auf nachhaltige Mobilität, Klimaanpassung und Stadtgrün. Neues Grün entsteht, da sich der Stadtrat auf ein ambitioniertes Ziel bei der Grünraumversorgung verständigt und ein neues Liegenschaftskonzept den Kauf von Grün- und Freiflächen ermöglicht. Auch der langfristige Erhalt und die Pflege von Stadtgrün werden sichergestellt. Die Dresdner*innen unterstützen die Entwicklung, u.a. wird über eine Online-Plattform der Lokalen Agenda Patenschaften zur Pflege von Baumscheiben vergeben. 2025 werden auf Bundes- und Länderebene Änderungen im Baurecht verabschiedet, die den Anteil von Grün-gegenüber Bauflächen maximieren. Die Landeshauptstadt legt ein Klimaanpassungskonzept mit einem Fördertopf für Hausbegrünung vor, das bis 2035 zur Hälfte umgesetzt werden kann. In der Folge entstehen auf allen neugebauten Häusern und bei 10% der Bestandsgebäude begrünte Dächer und Fassaden. Für besonders dicht besiedelte Stadtteile werden Entwicklungskonzepte für mehr Grün und sozialen Zusammenhalt erstellt. Bis 2030 ist die Stadt barrierefrei und fußgängerfreundlich gestaltet. Immer mehr digitale Angebote werden genutzt, so dass insgesamt weniger Wege in der Stadt zurückgelegt werden müssen. Die grünen Stadtplätze werden rege genutzt, sie stehen stellvertretend für eine lebendige Stadtkultur. In Stadtteilen mit hohem Nachholbedarf sind jeweils kleine und größere Parkanlagen entstanden. Bei Neubauprojekten wird Wohnen und Arbeiten stets zusammen gedacht. Im Jahr 2045 finden die Dresdner*innen direkt vor der Haustür viele Möglichkeiten für Arbeit, Bildung und Freizeit. An allen Straßen gibt es Straßenbäume, von ihrer Wohnung laufen die Menschen höchstens 5 min bis zur nächsten Grünanlage.

Pfad 3: Mit einem innovativen VEP 2050+ zur menschenfreundlichen Stadt

Der neue Verkehrsentwicklungsplan 2050+ steht im Einklang mit der klima- und menschenfreundlichen Stadt. Ein Großteil des Dresdner Verkehrs soll auf den Mobilitätsverbund verlagert werden. Die ersten Maßnahmen umfassen Förder- und Belohnungsprogramme, die zum Umstieg auf den ÖPNV motivieren. Besonders für den Arbeitsweg werden attraktive Alternativen zum Auto geschaffen. Die Umgestaltung von Verkehrsflächen zu Gunsten des Mobilitätsverbunds wird bei Infrastrukturmaßnahmen mitgedacht. Die Landeshauptstadt führt nahezu flächendeckend Tempo 30 und eine Parkraumbewirtschaftung ein. Straßenparkplätze werden reduziert, es entstehen neue Quartiersgaragen. Bis 2030 entstehen ein Schnellbussystem mit separaten Fahrspuren in verdichteten Stadträumen und ein Radschnellwegsystem entlang der Hauptverkehrsstraßen. 2035 wird schließlich eine City-Maut mit emissionsabhängigen Tarifen eingeführt und das Straßenbahnnetz ist vollständig ausgebaut. Arbeitswege werden vorrangig mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurückgelegt (90%). Zeitgleich wird auf Bundesebene die Autowerbung gesetzlich stark eingeschränkt. Bis 2045 sind schließlich alle verbliebenen Kraftfahrzeuge vollständig emissionsarm mit regenerativen Energien unterwegs. Private Autos sind eine Ausnahme, das Parken in der Innenstadt ist nicht mehr möglich. Neue Technologien ermöglichen innovative Mobilitätsformen, die besonders mobilitätseingeschränkten Menschen helfen, die letzte Meile auch ohne Auto mühelos zu überwinden. Insbesondere die konsequente Verkehrsberuhigung führt dazu, dass „Vision Zero“ erreicht ist und fast niemand im Verkehr getötet oder schwer verletzt wird.

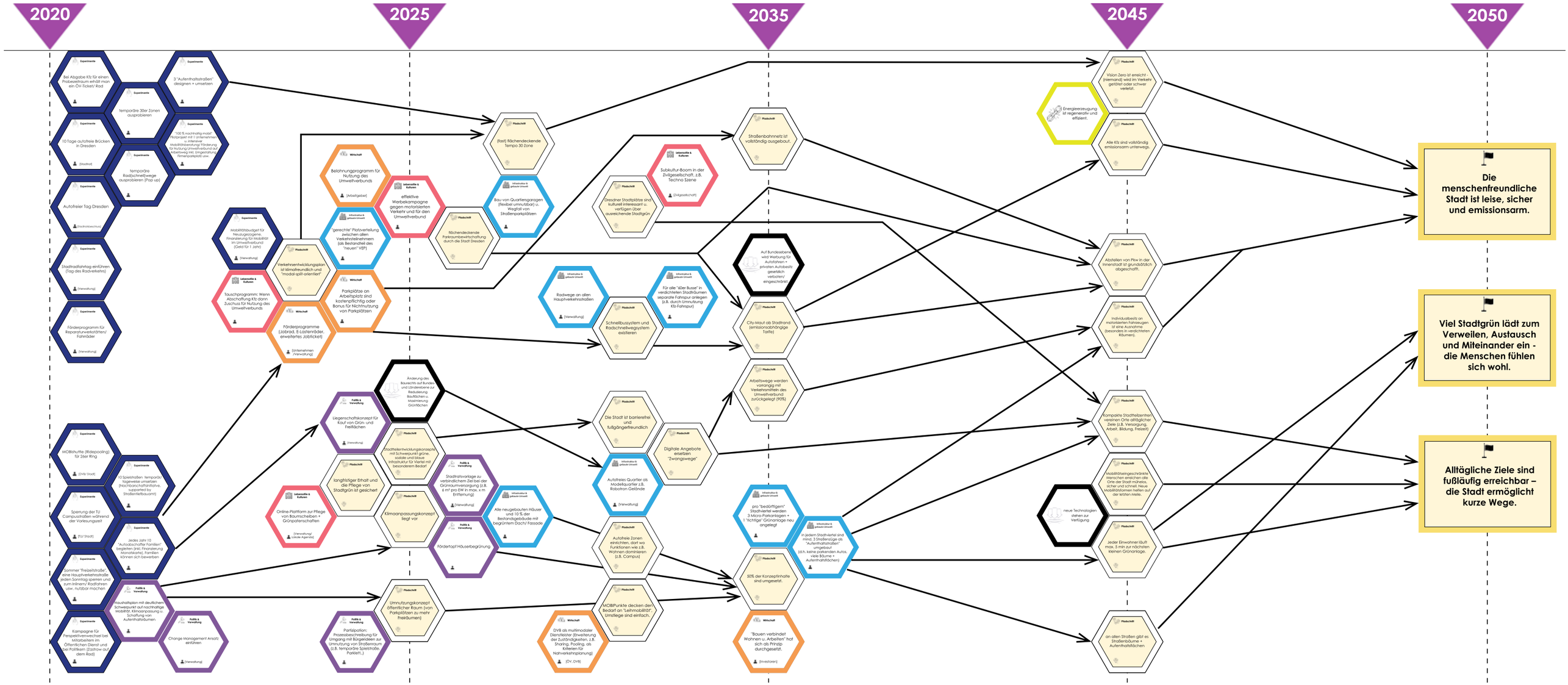

Abbildung 1: Transformationspfade im Zukunftsbild menschenfreundliche Stadt

Transformationsarena am 26.10.2020

Transformationspfade im Zukunftsbild „Multimodal mobil- intuitiv, attraktiv und flexibel“

Teilnehmer*innen: Gerhard Probst, Martin Gawalek, Anja Schmotz, Thomas Naumann
Moderator: Philip Harms

Pfad 1: Platz und Vorrang für den Mobilitätsverbund

Durch eine neue Stellplatz Satzung, die noch vor 2025 beschlossen wird, werden Parkplätze deutlich reduziert. Für Baugenehmigungen bedarf es nicht länger einem Nachweis von Stellplätzen, sondern Mieter*innen-Tickets. 2025 ist der Parkraum reduziert und bewirtschaftet. Die Einnahmen aus der Bewirtschaftung sorgen zusammen mit der vom Stadtrat beschlossenen City Maut für eine Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (Infrastruktur und Angebote). Während private Pkw 2035 aus der Neu- und Altstadt verschwunden sind, ist ein durchgängiges, dichtes Netz breiter Radwege realisiert.

Pfad 2: Ein starker Mobilitätsverbund und kurze Wege prägen ein attraktives Dresden

Zur Organisation des Mobilitäts- und Umweltverbundes besteht bereits vor 2025 ein verkehrspolitischer Konsens, der von der Stadtgesellschaft getragen wird. Mittlerweile spürbar gewordene Umwelt- und Klimaveränderungen tragen zur Konsensfindung bei. Öffentliche Freiräume werden besonders wertgeschätzt, die Stadtpolitik setzt sich für den ÖPNV, Rad- und Fußverkehr ein. Der Verkehr wird nach ökologischen Kriterien priorisiert. Der Oberbürgermeister hat zudem eine umfassende Visionierung zur Stadtentwicklung angestoßen. Große verkehrserzeugende Betriebe müssen ab 2030 Mobilitätskonzepte vorweisen. Die Verdichtung der Stadt führt zu einer Integration von Wohn- und Arbeitsbereichen. Bis 2045 sind viele attraktive Haltestellen und MOBIPunkte entstanden. Stadtteilzentren vereinen Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten und Freizeitangebote an zentralen, gut erreichbaren Orten.

Pfad 3: Intuitiv nutzbare öffentliche Verkehrsmittel werden zum Rückgrat der Mobilität

DDas private Auto hat bereits 2025 als Statussymbol an Bedeutung verloren, während gleichzeitig der ÖPNV aktiver und selbstverständlicher genutzt wird (auch von Kindern). Eine gemeinsame Buchungs- und Abrechnungs-Schnittstelle macht die ÖPNV Nutzung ab 2030 wirklich intuitiv. Entsprechend sind auch Haltestellen und Verkehrsmittel für intuitive Nutzung konzipiert. Das Vertriebssystem wird kommunal von der DVB koordiniert und von der Stadt finanziell und kooperativ unterstützt. Durch neue Arbeitsmodelle („new work“) nutzen die Menschen verstärkt den ÖPNV, Dienstwagen sind Vergangenheit. Klassische öffentliche Verkehrsmittel werden ab 2035 in einem leistungsstarken Verkehrsmanagement durch geteilt genutzte, autonome Fahrzeuge ergänzt, so dass auch das Problem der letzten Meile gelöst wird. Nicht nur in der Innenstadt, sondern in allen Stadtteilen und größeren Vororten besteht 2045 eine ÖPNV-Anbindung mir enger Taktung.

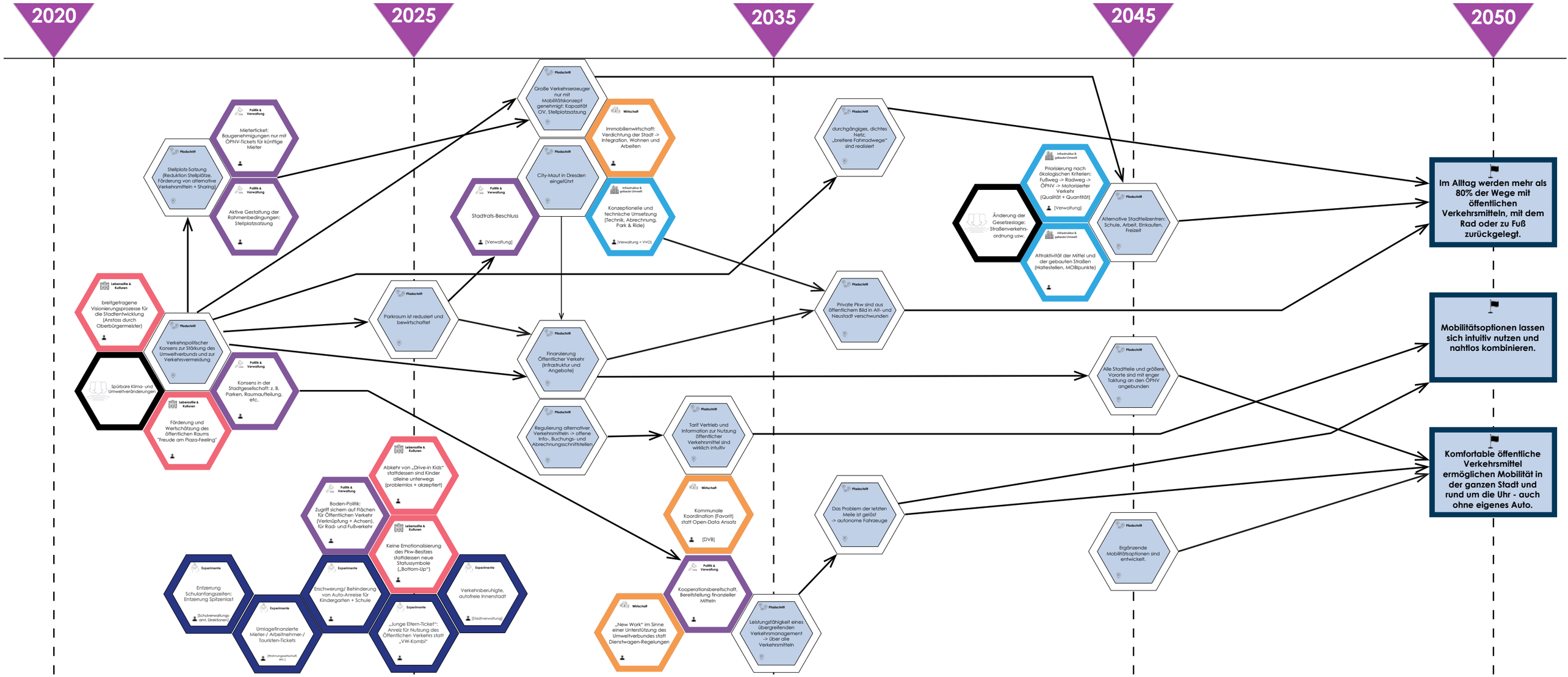

Abbildung 2: Transformationspfade im Zukunftsbild Multimodal mobil

Transformationsarena am 16.10.2020

Transformationspfade im Zukunftsbild „Radverkehr – sicher und schnell unterwegs“

Teilnehmer*innen: Gernot Loibnegger, Falk Schröter, Johann Breiter, Leonie Hübler
Moderator: Richard Hartl

Pfad 1: Straßen werden zu gleichberechtigten Räumen mit viel Platz für Austausch und Miteinander

Bis 2025 sind bereits fünf Straßen in dicht besiedelten Stadtteilen in einen Shared Space umgewandelt, erfolgreiche Beispiele aus anderen Städten wirken als Vorbild. Die Dresdner*innen sind überzeugt von der gleichberechtigten Nutzung des öffentlichen Raums, auch weil die Stadtverwaltung durch einzelne Leuchtturmprojekte erfolgreich die Akzeptanz steigert. Bis 2035 sind viele besonders urbane Bereiche als Shared Spaces organisiert (20% des Stadtraums) 2045 werden 60% der ehemaligen Verkehrsflächen des Autoverkehrs von den Menschen als Begegnungs- und Fußgängerzone genutzt. Einen besonderen Anteil hat dabei die Verlagerung parkender Autos aus dem öffentlichen Straßenraum in private Bereiche.

Pfad 2: Neue Angebote lassen eine lebendige Radkultur gedeihen

Der Stellenwert des Radverkehrs steigt stetig an. Dazu tragen erfolgreiche PR-Kampagnen der lokalen Presse, politische Aktionen z.B. Demos und von Bürger*innen veranstaltete Feste zur alternativen Nutzung des öffentlichen Raumes bei. Auch die private und öffentliche Wirtschaftsförderung erkennt diesen Trend und setzt sich unmittelbar für die Fahrradbranche ein. Bis 2025 sind einfach nutzbare Leihräder in der ganzen Stadt verfügbar, E-Räder werden für längere Distanzen und Lastentransporte genutzt und Radschnellwege mit einer Länge von 20 km wurden in Dresden eröffnet. 2030 sind Räder in ein umfassendes Mobilitätsangebot integriert, dass sich besonders durch die Attraktivität des ÖPNV auszeichnet (z.B. Investitionen u. Ausbau, 365 € Ticket). Die intensive Nutzung der Radschnellwege bestärkt den weiteren Ausbau, so dass 2035 bereits Radschnellwege auf 100 km Länge die Stadt durchqueren. Durch diese verbesserte Anbindung und die Integration in den Mobilitätsverbund haben sich bis 2045 viele Pendler aus dem Dresdner Speckgürtel dafür entschieden, im Alltag auf das Rad umzusteigen.

Pfad 3: Mehr Platz und Sicherheit fürs Rad

Bis 2025 sind eindeutig erkennbare und unbeschädigte Radwege vor allem im Umkreis der Stadtmitte vorhanden und Fahrradstraßen und -zonen in der Neustadt und vier weiteren Stadtteilen eingerichtet. Ab 2030 gilt im Dresdener Stadtgebiet Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit, der Deutsche Städtetag unterstützt diese Maßnahme. Viele wichtige Akteure (z.B. Verbände, Stadtverwaltung) beteiligen sich an einer Kampagne zur Aufklärungs- und Sensibilisierung „chill mal ein bisschen…‘‘. Gleichzeitig wir das Hauptverkehrsnetz konsequent fahrradfreundlich umgebaut, so dass 2035 mehrspurige und breite Radwege im gesamten Haupt- und Nebennetz verfügbar sind. So ist kurz vor dem Jahr 2050 tatsächlich die „Vision Zero“ erreicht und niemand wird im Verkehr getötet oder schwer verletzt.

Pfad 4: Räder lassen sich überall sicher abstellen

2025 gibt es Fahrradbügel an allen wesentlichen Zielen für alle Radtypen. Die Privatwirtschaft entdeckt Radfahrer*innen immer stärker als wichtige Zielgruppe. 2030 stellt die Stadtverwaltung in Kooperation mit privatwirtschaftlichen Akteuren mehr als 1000 Fahrradstellplätze in drei Parkhäusern zur Verfügung. Auch stehen an jeder Kreuzung und mindestens alle 200m zehn Fahrradbügel für verschiedene Radtypen bereit. Die benötigten Flächen und Investitionen werden sowohl durch die Stadtverwaltung als auch durch private Akteure bereitgestellt. Hochwertige Fahrräder werden häufig mit SIM-Karten und GPS ausgeliefert. So haben 2035 Fahrraddiebstähle Seltenheitswert. Ab 2045 gibt es schließlich an allen Gebäuden sichere und bequeme Radabstellanlagen.

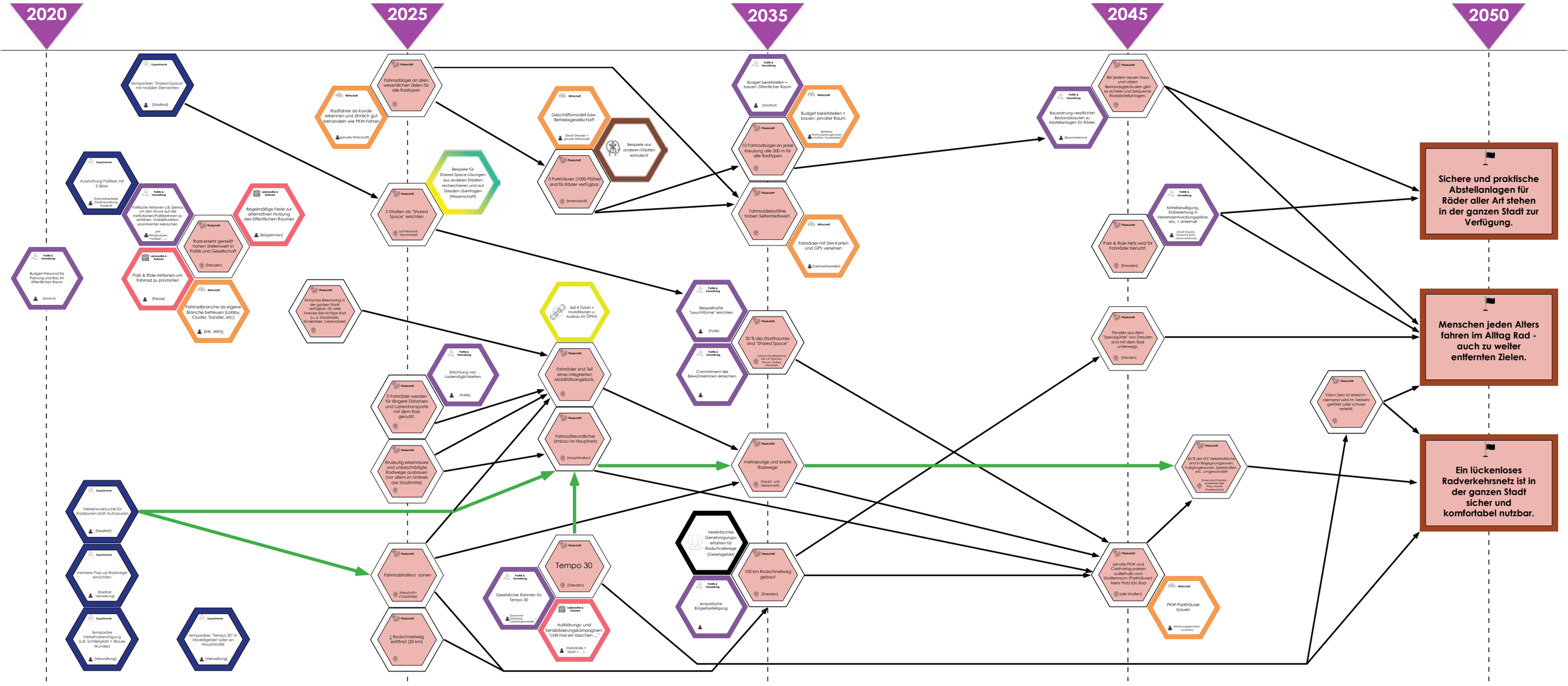

Abbildung 3: Transformationspfade im Zukunftsbild Radverkehr

Transformationsarena am 22.10.2020

Transformationspfade im Zukunftsbild „Autoverkehr im Einklang mit der menschenfreundlichen Stadt“

Teilnehmer*innen: Norbert Rost, Anna Baatz, Julia Thomas, Julia Keller
Moderator: Richard Hartl

Pfad 1: Die Autonutzung spielt in der ganzen Stadt eine untergeordnete Rolle

Motorisierter Individualverkehr (MIV) verliert bis 2050 drastisch an Bedeutung: Der Anteil der Wege, reduziert sich auf 30% in 2025 auf 15% in 2035 und auf 5% in 2045. MIV bleibt Personen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen (Ältere, Erkrankte) vorbehalten. Ebenso reduziert sich die Pkw-Flottengröße: Der Privatbesitz sinkt bei Anstieg von geteilt genutzten autoähnlichen Verkehrsmitteln stetig bis 2045. Autoähnlich werden die Verkehrsmittel deswegen bezeichnet, weil sich sowohl ihre technische Funktionsweise als auch ihr Aussehen (bspw. Größe) drastisch vom heutigen Automobil unterscheidet. Vorausgesetzt wird ein entsprechendes Konzept für einen Einzelhandel mit kurzen Wegen bzw. Einkaufsmöglichkeiten über zentrale Lagerstellen.

Pfad 2: Viele Flächen des Autoverkehrs werden anders genutzt

Flächen im Stadtraum werden umgenutzt: Straßen werden ab 2025 noch max. zweispurig geplant, und 75% der öffentlichen sowie privaten Parkplätze stehen 2040 anderer Nutzung zur Verfügung. So können Straßen bewusst zurückgebaut und für mehr Stadtgrün entsiegelt werden oder bieten Platz für Radwege neben jeder Straße. In ehemals für Autos genutzten Parkhäusern werden nun Fahrräder abgestellt. Die Absenkung der Standardgeschwindigkeit auf 30km/h ab 2025 führt zudem zu einer Beruhigung des Verkehrs.

Pfad 3: Immer mehr Menschen steigen vom Auto auf den Mobilitätsverbund um

Die Innenstadt ist bereits vor 2025 autofrei. Pendler*innen parken außerhalb und nutzen den ÖPNV. Dieser wird durch stationäre und flexibel nutzbare Carsharing-Angebote sowie bestellbare, KI-gesteuerte geteilte Fahrzeugsysteme erweitert. Die Reduktion des Autoverkehrs wird durch die Verteuerung von Parkplätzen und Einfahrten nach Dresden (City Maut) befördert. Genauso werden auch Anreize geschaffen: Der ÖPNV wird durch MOBIpunkte an Neubauwohnungen, günstige Einwohner*innen-Tickets und eine Bevorzugung im Straßenverkehr besonders attraktiv. Im Rahmen einer mit den Umlandgemeinden entwickelten Mobilitätsstrategie werden u.a. Parkplätze am Stadtrand geschaffen. Auch die Wahrnehmung der Mobilität hat sich verändert: Die Auto-Nutzung ist negativ besetzt, auch der OB fährt ÖPNV. Ausgehend von einem gesellschaftlichen Diskurs wurde eine kleine Personengruppe identifiziert, die aufgrund besonderer Mobilitätsbedürfnisse noch das Recht hat 2045 Auto zu fahren. Die Verwaltung hat in vielen Workshops zur Transformation des Verkehrssystems eine nachhaltige Planungskultur entwickelt.

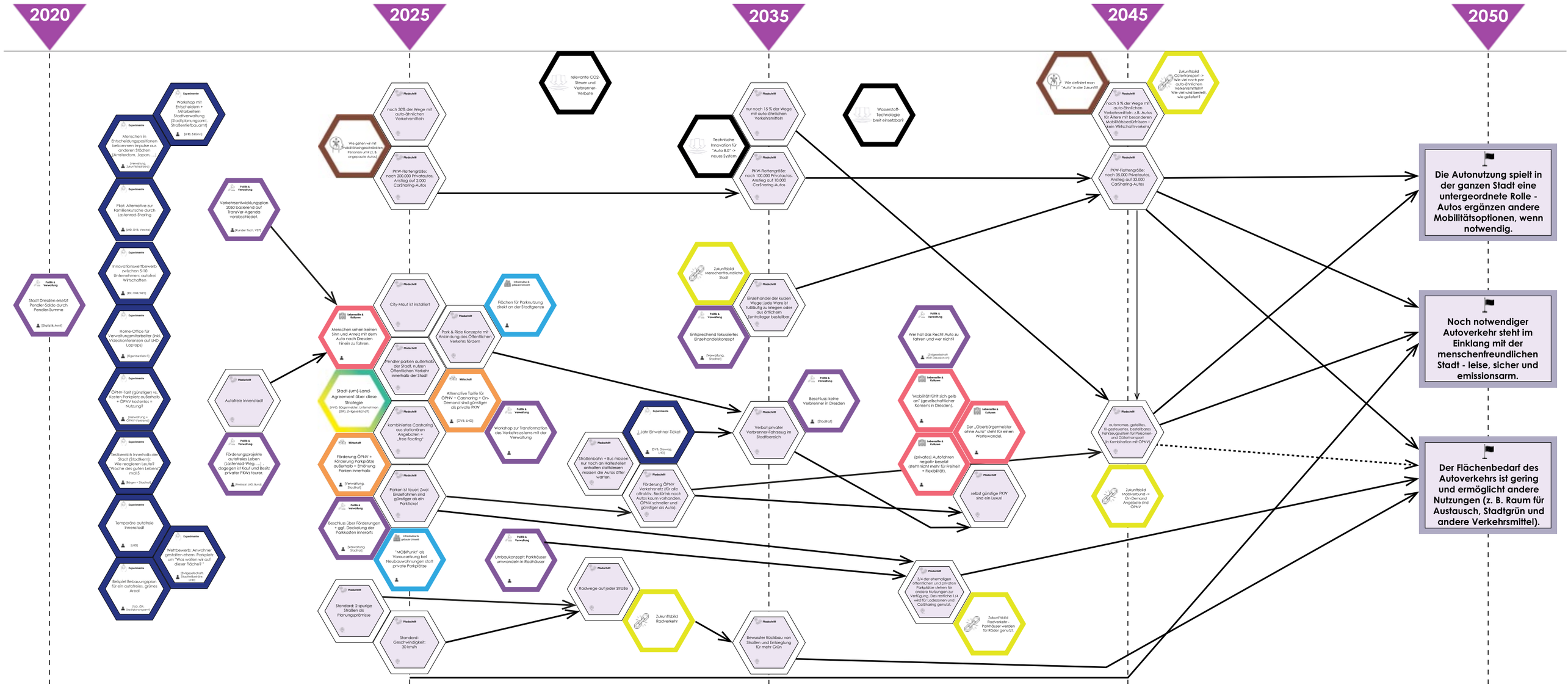

Abbildung 4: Transformationspfade im Zukunftsbild Autoverkehr

Transformationsarena am 05.11.2020

Transformationspfade im Zukunftsbild „Güter- und Warentransport im Einklang mit der menschenfreundlichen Stadt“

Teilnehmer*innen: Carsten Irmer, Frank Fiedler, Mathias Greuner, Sophia Wolter
Moderator: Philip Harms

Pfad 1: Gemeinsame, digitale Koordination führt zur gebündelten Verteilung von Gütern und Waren

Der Güter- und Warentransport wird in Dresden zunehmend als wichtiger Baustein einer ganzheitlichen Stadt- und Verkehrsplanung mitgedacht. So eröffnet die Stadt 2025 die ersten Verteilstationen in ausgewählten Stadtteilen, Die Wirtschaftsförderung begleitet die Entwicklung durch eine Erwerbsstrategie für geeignete Flächen und Standorte. Ab 2035 ist ein gesamtstädtisches Netz aus Verteilstationen und Mikrodepots entstanden. Durch die Einführung einer City-Maut für LKW und Verbrenner, werden alternative Transportlösungen immer attraktiver. Für Kurier-, Express- und Paketdienste richtet die Stadt flexibel auf- und abbaubare Mikrohubs ein, die der emissionsfreien Innenstadtlogistik per Lastenrad einen weiteren Aufschwung bringen. Viele Lieferdienste bewerben sich für die attraktiven Lizenzen der Stadt. Lieferzonen verhindern Gefahrenquellen durch Parken in zweiter Reihe. 2045 hat sich eine zentrale digitale Koordinationsstelle für Lieferfahrten etabliert, die von allen Anbietern kooperativ genutzt wird.

Pfad 2: Emissionsarmer Transport und nachhaltige Automatisierung von Transport und Logistik

Die Landeshauptstadt führt Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit ein. Es werden zusätzliche Halte- Parkmöglichkeiten für den Lieferverkehr inklusive Lastenräder und Carsharing eingerichtet. Auf den neuen Stellplätzen werden Falschparker konsequent geahndet. Der Stadtrat beschließt künftig keine Autos mit Verbrennungsmotor mehr anzuschaffen. Ab 2025 wird die Neuzulassung von Verbrennungsmotoren verboten. Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen erhalten weitere Vorteile z.B. durch geringere Parkgebühren. Ab 2035 sind Verbrenner kaum noch im Stadtbild vertreten, dafür hat die Bedeutung des Radverkehrs für Transport und Logistik weiter zugenommen. Ab 2040 sind die Energiepreise kostenwahr gestaltet, so dass energiearme Transportlösungen im Vorteil sind. Der Anteil von Lastenrädern im Lieferverkehr steigt stark an. Zunehmend werden die vorhandenen Straßen in Fahrradstraßen oder Halteflächen für den Lieferverkehr umgewidmet. Forschungsprojekte bringen innovative Fahrzeugtypen und -systeme hervor, die die schrittweise Automatisierung des Güter- und Warentransports ermöglichen. Im Jahr 2045 haben sich schließlich vollautomatische Eisenbahnsysteme im überregionalen Verkehr etabliert. In Dresden sind Infrastruktur für Strom, Wasserstoff und neue Antriebsformen verfügbar und über eine leistungsfähige flächendeckende Kommunikationsinfrastruktur können neuartige automatisierte Transportgefässe geteilt genutzt werden.

Pfad 3: Kostenwahre Preise, regionaler und nachhaltiger Konsum in einer gemeinwohlorientierten Gesellschaft

2025 finden Dresdener*innen in wenigen Klicks im „lokale Amazon“ heraus, wo sie welche Waren lokal kaufen können. Zusammen mit gestiegenen Preisen für CO2 Emissionen und dem Trend regional einzukaufen wird so der innerstädtische Lieferverkehr stark verringert. In Europa etabliert sich nach und nach das Gemeinwohl als Leitbild für die Wirtschaft. Ab 2030 verstärken kostenwahre Preise in der Energieversorgung die Vorteile von regionalen und lokalen Produkten, die an dezentralen Standorten mit kurzen Lieferwegen hergestellt werden. Kostenwahrheit wird in den Folgejahren auch in globalen Lieferketten durchgesetzt. Ab 2045 ist nachhaltiger Konsum (bio, lokal, fair) in Dresden Standard. Das Teilen und Reparieren von Gebrauchsgegenständen ist normal, langlebige Produkte sind erfolgreich und der Kampf gegen Verschwendung ist endgültig gewonnen.

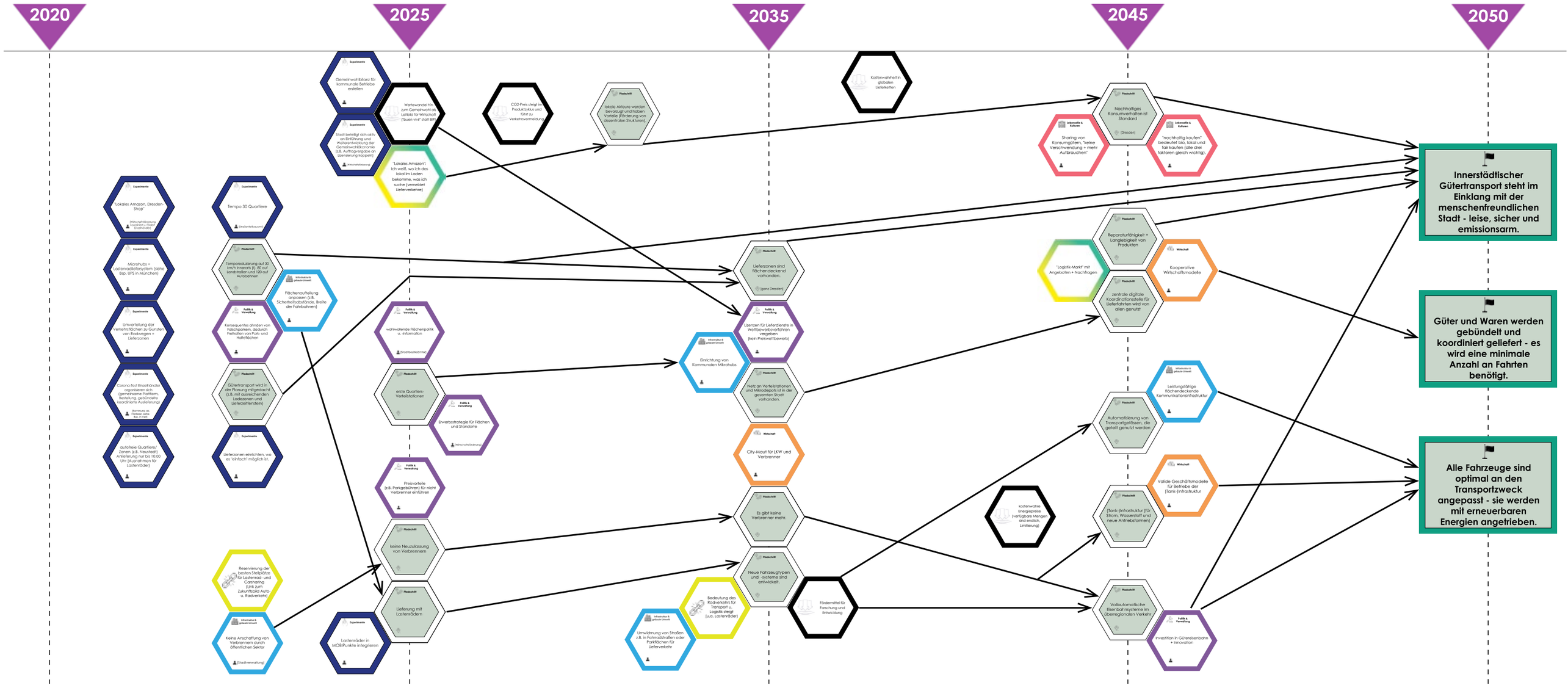

Abbildung 5: Transformationspfade im Zukunftsbild Güter- und Warentransport

Integrierte Transformationspfade für die Gesamtvision

Integrierte Transformationspfade für die Gesamtvision

In den Kleingruppen entwickelten wir im Backcasting eine große Bandbreite an Ideen für mögliche Transformationspfade zu einem zukunftsfähigen Stadtverkehr. Durch die große Anzahl an Pfadschritten und Handlungskarten, war es schwierig einzelne Pfade sichtbar zu machen. Als Konsequenz aus dieser Einsicht analysierte das Projektteam am IÖR die Ergebnisse mit Blick auf Gemeinsamkeiten und Unterschiede und ordnete die Vorschläge nach thematischer Nähe. Durch die Analyse konnten die Aussagen aus den fünf Veranstaltungen in 14 integrierten Transformationspfaden zusammengefasst werden.
In einem zweiten Schritt wurden die integrierten Transformationspfade in vier Kategorien unterteilt. Die Kategorien setzen unterschiedliche Schwerpunkte und blicken aus verschiedenen Perspektiven auf die Transformation zu einem zukunftsfähigen Stadtverkehr. Dabei beziehen sich die Pfade 1-3 auf Veränderungen in der Dresdner Mobilitätskultur und Verkehrspolitik, die eine wünschenswerte Transformation unterstützen. Die Stadt und ihre Raumbeziehungen werden in den Pfaden 4-6 thematisiert, während die Pfade 7-11 ihren Fokus auf die Ausgestaltung der Mobilitätsoptionen legen. Gesamtgesellschaftliche Entwicklungen, welche die lokale Transformation beeinflussen und im besten Falle unterstützen werden in den Pfaden 12-14 thematisiert.

Fokus auf Veränderung – Wie gelingt die gewünschte Transformation?

1. Dresdner Konsens für eine transformative Agenda
2. Eine neue Mobilitätskultur entsteht
3. Integriert Planen und Steuern

Fokus auf Stadtraum – Wie soll die Stadt gestaltet werden?

4. Stadtteile der kurzen Wege
5. Attraktiver und menschenfreundlicher Stadtraum
6. Weniger, sicherer und flächensparender Autoverkehr

Fokus auf Mobilitätsoptionen – Wie möchten wir Mobilität gestalten?

7. Mobilitätsverbund prägt und gewährleistet Mobilität
8. Ausbau Tram- und Busnetz
9. Sicherer und attraktiver Radverkehr
10. Effizienter und abgestimmter Gütertransport
11. Spezialisierte, effiziente und regenerativ angetriebene Fahrzeuge

Externe Entwicklungen – Welche gesamtgesellschaftlichen Entwicklungen unterstützen die Transformation?

12. Energiewende
13. Konsum und Produktion
14. Spürbare Klimaveränderungen

Leibniz-Institut
für ökologische
Raumentwicklung

Die folgende Grafik stellt für jeden der 14 integrierten Transformationspfade dar, wieviele Pfadschritte aus den einzelnen Veranstaltungen zugeordnet werden konnten. Beispielsweise wird sichtbar, dass die integrierten Pfade zur menschenfreundlicher Stadt, zum Mobilitätsverbund und zum Radverkehr am Häufigsten diskutiert wurden und dabei jeweils in mindestens vier verschiedenen Kleingruppen Beiträge geleistet wurden.

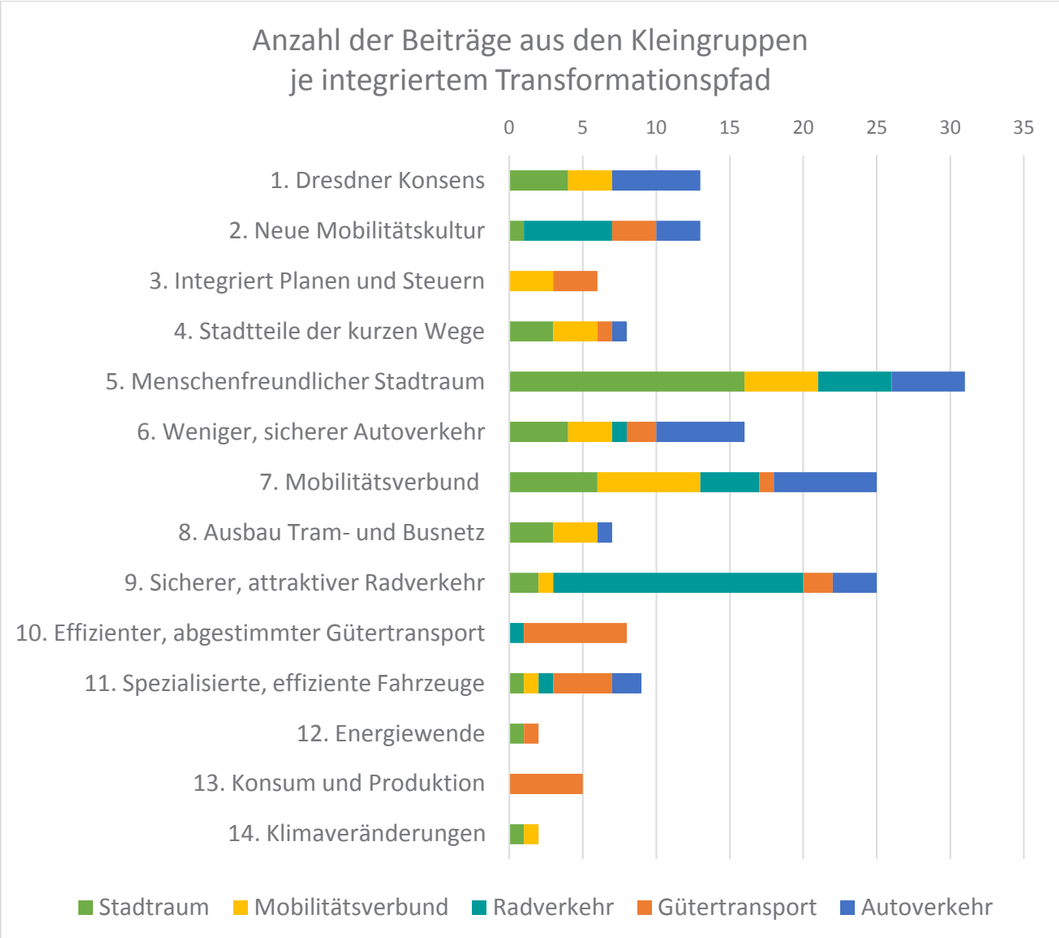

Abbildung 6: Anzahl der Beiträge aus den Kleingruppen je integriertem Transformationspfad

Die nachfolgende Tabelle stellt die einzelnen Pfadschritte der integrierten Transformationspfade im Detail vor. Die Schritte unterfüttern die Pfade mit konkreten Aussagen, die bis zu einem bestimmten Zeitpunkt erreicht werden sollen. In der letzten Spalte sind die Karten aufgelistet, die im jeweiligen Pfadschritt zusammengefasst wurden.

Fokus auf Veränderung – Wie gelingt die Transformation?		
1.1 Dresdner Konsens für eine transformative Agenda		
Kurzbeschreibung	**Zeitraum**	**Quellen**
Transformative Agenda für Verkehrs- und Stadtentwicklung: Priorität für nachhaltige Mobilität (Rangfolge: Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Verkehr, Carsharing, privater Autoverkehr), sicheren, attraktiven und klimaangepassten Stadtraum der kurzen Wege	bis 2025	Stadt26; Stadt31; Auto14; Mobi02; Stadt31; Auto57; Mobi33
Debatte um Zukunft der Mobilität und damit verbundenen Themen, z. B.: Was ist bedürfnis- und stadtgerechte Mobilität - für wen? Was ist ein sinnvoller Reduktionspfad für die Pkw-Flotte? Was ist das Auto der Zukunft?	bis 2025 gestarted	Auto59; Auto17; Auto50; Mobi22
1.2 Eine neue Mobilitätskultur entsteht		
Kultur einer multimodalen Mobilität ist in der Wirtschaft angekommen: Fahrräder werden zu einem Wirtschaftsfaktor und Kunden, die zu Fuß, mit dem Rad oder ÖV kommen, als wichtige Zielgruppe erkannt	bis 2025	Rad01; Rad08
Verwaltung der LH Dresden und kommunalen Unternehmen leben die neue Mobilitätskultur: z. B. keine Verbrennerfahrzeuge mehr, Dienstfahrräder, Kultur des Experimentierens	bis 2025	Rad22; Rad01; Auto14; Güter22; Güter17; Güter01
Eine neue Mobilitätskultur prägt die Stadtgesellschaft: „Mobilität fühlt sich gelb an“ - die Wahrnehmung von Mobilität und Statussymbolen ändert sich (u. a. durch Experimente, PR-Aktionen, zivilgesellschaftliches Engagement sowie neue Mobilitätsangebote)	bis 2030	Rad01; Auto50; Stadt50
Starke Städtenetzwerke für nachhaltige Mobilität geknüpft: nationale und regionale Koordination, internationaler und nationaler Austausch von Best Practice Beispielen	bis 2030	Rad14; Auto19
1.3 Integriert Planen und Steuern		
Integrierte Planung und Steuerung von Personenmobilität und Gütertransport: Flächenverteilung (z. B. für Radwege, Microhubs, Carsharing und Lieferzonen), Koordination und Regulierung	bis 2030	Güter17; Güter19; Mobi18; Güter50; Mobi29; Mobi22

Fokus auf Stadtraum – Wie soll die Stadt aussehen?		
2.1 Stadtteile der kurzen Wege		
Kurzbeschreibung	**Zeitraum**	**Quellen**
Kurze Wege zwischen Wohnen und Arbeit sind etabliert: integrierte Stadtplanung, Verdichtung der Stadt, verpflichtende Mobilitäts-konzepte	bis 2030	Mobi18; Stadt58
Digitale Angebote ersetzen früher notwendige Wege	bis 2030	Stadt43
Kurze Einkaufswege sind etabliert: z. B. durch Unterstützung des Einzelhandels u.a. mit „lokalem Amazon“ und Einzelhandelskonzept)	bis 2035	Güter06; Auto43
Lebendige Stadtteilzentren sind Realität: Wohnen, Arbeiten, Freizeit- und Einkaufsmöglichkeiten im Umfeld	bis 2045	Mobi33; Stadt63; Mobi18
2.2 Attraktiver und menschenfreundlicher Stadtraum		
Neue Priorität der Stadtgestaltung ist partizipativ ausgehandelt: Fokus auf Klimaanpassung, Aufenthaltsflächen, Umverteilung von Flächen	bis 2025	Stadt35; Stadt32
Erste „autofreie“ Quartiere sind entstanden: Experimentierphasen und Partizipation der Anwohnenden	bis 2025	Stadt42; Auto02
Grundsätze zur Verkehrsberuhigung festgelegt und erste Experimente umgesetzt: Einrichtung Begegnungszonen, Aufenthaltsstraßen, Straßen mit max. zwei Kfz-Fahrstreifen	bis 2025	Auto23; Auto46; Stadt31
Barrierefreier und fußgängerfreundlicher Stadtraum	bis 2030	Stadt44; Stadt62
Attraktive öffentliche Plätze und Räume: Platz für Austausch und Miteinander, ein „Piazza-Feeling“, umgesetzt mit Hilfe der Zivilgesellschaft (z. B. Anwohnende, Kulturakteure)	bis 2030	Mobi01; Stadt50
Stadtgrün prägt die Stadt: Bäume, Dächer, Fassaden sorgen für eine grüne Stadt, Parks sind schnell erreicht	bis 2045	Mobi33; Stadt39; Stadt60; Stadt61
Parkflächen sind umgenutzt: Autos parken außerhalb des Straßenraums (Schaffung „Quartiersgaragen“, alternative Nutzungen für ehemalige Parkplätze: z. B. Aufenthaltsräume oder Radwege)	bis 2045	Auto57; Mobi12; Mobi01; Rad26; Stadt35; Stadt67; Auto51
Neues (verkehrsberuhigtes) Stadtbild ist entstanden: mehr Räume für Miteinander, Austausch und Erholung (sicher, leise und emissionsarm) und weniger Raum für Verkehr	bis 2045	Rad09; Rad20; Rad27; Stadt31; Mobi31; Stadt35
2.3 Weniger, sicherer und flächensparender Autoverkehr		
Tempo 30 ist stadtweit eingeführt: Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen	bis 2025	Güter14; Auto24; Stadt22; Rad17
Parken ist kostenwahr und neu organisiert: flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, neue Stellplatzsatzung	bis 2025	Stadt23; Mobi01; Mobi12; Auto22
City Maut ist eingeführt	bis 2030	Güter43; Auto18, Mobi19; Stadt53
Verkleinerung der Pkw-Flotte in Dresden: der konkrete angestrebte Reduktionspfad ist noch offen, Ersatz durch Carsharing-Fahrzeuge - u.a. relevant für die Freigabe von Flächen in der Stadt	bis 2050 (kontinuierlich)	Auto16; Auto41; Auto58; Stadt64

Fokus auf Mobilitätsoptionen – Wie möchten wir mobil sein?		
3.1 Mobilitätsverbund prägt und gewährleistet Mobilität		
Kurzbeschreibung	**Zeitraum**	**Quellen**
Ausbau neuer Mobilitätsangebote in MOBI, z. B.: Erweiterung Bikesharing (u. a. Lastenräder), kombiniertes free floating/stationäres Carsharing und ein MOBI-Shuttle (Ridepooling)	bis 2025	Rad02; Auto21; Mobi22; Stadt26; Mobi35
Intuitiv nutzbares Angebot durch Koordination der MOBI-Angebote: DVB und LH Dresden organisieren und regulieren Mobilitätsangebote und koordinieren diese mit Fuß- und Radverkehr (Umstiegspunkte, Information, Buchung)	bis 2030	Mobi21; Mobi22; Stadt41; Rad15
Finanzierung der MOBI-Angebote ist gewährleistet: z. B. Einwohnerticket	bis 2030	Rad15; Mobi20; Auto36; Stadt00
MOBI deckt den Mobilitätsbedarf: in allen Stadtteilen und zunehmend für Pendler - barrierefrei, enge Taktung	bis 2035	Stadt62; Mobi34; Stadt41; Stadt54
Autonome Fahrzeuge werden im öffentlichen Verkehr genutzt und verbessern das MOBI-Angebot	bis 2045	Auto60; Mobi32; Güter31
Der MOBIlitätsverbund aus öffentlichen Verkehrsmitteln, Rad- und Fußverkehr wird für fast alle Alltagswege genutzt - auch für Pendelwege aus dem Umland	bis 2050 (kontinuierliche Steigerung)	Auto17; Auto 19; Auto42; Auto59; Rad25
3.2 Ausbau Tram- und Busnetz		
Ausbau des Angebots an Tram- und (Schnell)Buslinien	bis 2030	Stadt47; Mobi34
Ausbau und Gestaltung der Tram- und Businfrastruktur: Ausbau Tramnetz, attraktive Gestaltung öffentlicher Haltestellen und Verkehrsmittel	bis 2040	Mobi33; Mobi34; Auto36; Stadt47; Stadt51
3.3 Sicherer und attraktiver Radverkehr		
Radspuren im Hauptnetz und der Innenstadt: Umwandlung von Kfz-Fahrspuren, wo möglich	bis 2025	Rad16; Rad11
Radbügel an allen wesentlichen Zielen	bis 2025	Rad08
Komfortables, sicheres und durchgängiges Radverkehrsnetz: breite Wege und ein durchgängiges Netz in der gesamten Stadt	bis 2035	Auto37; Rad21; Mobi28; Rad13; Güter19
Radschnellwege ins Umland: Netz mit umliegenden Kommunen	bis 2035	Rad22; Rad12; Stadt47
Sichere Radabstellanlagen überall, wo benötigt: Radbügel an Wohnungen, Arbeitsplätzen, Geschäften (Stellplatzsatzung) und in Radparkhäusern - Raddiebstähle sind Vergangenheit (auch durch Fahrradortung unterstützt)	bis 2035	Rad23; Rad19; Rad18; Rad14; Auto57; Auto39
Radverkehr ist bedeutend für privaten und gewerblichen Gütertransport: (E-)Lastenräder	bis 2035	Güter42; Rad10
Radverkehr wird als Teil eines integrierten Mobilitätsangebots stark genutzt: sowohl für küruzere Weg als auch für Pendelwege ins und aus dem Umland	bis 2040	Rad24; Rad15; Rad25
Vision Zero ist erreicht, kein Mensch wird im Verkehr getötet oder schwer verletzt	bis 2045	Rad28; Stadt65

3.4 Effizienter und abgestimmter Gütertransport		
Kurzbeschreibung	**Zeitraum**	**Quellen**
Aufbau eines koordinierten Gütertransportsystems: kommunale Koordination (Flächenpolitik, Wettbewerbsstrategie), Aufbau von Mikrohubs und Verteilzentren (mit Lizensierung)	bis 2035	Güter47; Güter19
Vielfältige spezialisierte und effiziente Fahrzeuge werden für nachhaltigen Verkehr genutzt: (E-)Lastenräder mit hoher Bedeutung für Transporte, neue E- und Wasserstofffahrzeuge	bis 2035	Güter42; Güter23; Güter28; Güter30; Rad10; Rad02
Großteil der Güter wird über kommunales Gütertransportsystem transportiert und geliefert: Etablierung kooperativer Wirtschaftsmodelle und „Logistikmarkt“	bis 2045	Güter34
3.5 Spezialisierte, effiziente und regenerativ angetriebene Fahrzeuge		
„Tank“infrastruktur ist vorhanden und wirtschaftlich (Strom, Wasserstoff usw.)	bis 2035	Güter30; Rad10
Auslaufen von konventionellen „Verbrennerfahrzeugen“: Umstellung auf emissionsarme Fahrzeuge ist abgeschlossen (keine Neuzulassungen von konventionellen Verbrennern ab 2025)	bis 2040	Stadt66; Güter22; Auto44
Einsatz autonomer Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr und Gütertransport (z. B. im überregionalen Gütertransport)	bis 2045	Auto60; Güter31; Mobi32; Güter28

Externe Entwicklungen – Welche gesamtgesellschaftlichen Entwicklungen unterstützen die Transformation?		
4.1 Energiewende		
Kurzbeschreibung	**Zeitraum**	**Quellen**
Energiewende mit kostenwahren Energiepreisen (extern): Energiepreise steigen, Anteil erneuerbarer Energien nimmt zu	extern	Stadt66; Güter00
4.2 Konsum und Produktion		
Regionales Wirtschaften und nachhaltiges Konsumverhalten: Gesellschaftliche Veränderung, LH Dresden unterstützt Entwicklungen (z. B. Förderung der Gemeinwohlökonomie und regionalen Konsums)	extern	Güter00; Güter01; Güter06; Güter38; Güter36
4.3 Klimaveränderungen spürbar		
Klimaveränderungen werden spürbar und Anpassungen vor Ort notwendig	extern	Stadt31; Mobi02

Ideen für Transformationsexperimente

Ideen für Transformationsexperimente

Der Abschluss des Backcastings und der letzte Baustein im Gesamtprozess bildete die Entwicklung von Transformationsexperimenten. Nachdem erste Ideen in den Pfadbildern festgehalten wurden, griffen wir die Frage nach möglichen Experimenten in einer Online Veranstaltung auf. Die Gruppe entwickelte anhand von Leitfragen neue Ideen, mit denen die Transformationspfade angestoßen und neue Lösungswege erprobt werden können. Transformationsexperimente wurden dabei als zeitlich und/ oder räumlich begrenzte Interventionen aufgefasst, die wissenschaftlich begleitet und als „Herzensprojekte“ von der Begeisterung und Motivation der beteiligten Akteure getragen werden.
Im nächsten Abschnitt stellen wir die entwickelten Ideen für Transformationsexperimente vor. Die Ideen sind unterschiedlich weit ausgearbeitet und als Anstoss für weitere Aktivitäten gedacht.

Abbildung 7: Online Veranstaltung für Entwicklung von Transformationsexperimenten, 02.12.2020

Leibniz-Institut
für ökologische
Raumentwicklung

Übersicht über erste Ideen für Experimente, die in den 5 Kleingruppen bei der Erarbeitung der Transformationspfade entwickelt wurden. Die Reihenfolge ist thematisch geordnet.

Umnutzung/ Raumverteilung:

1. Pop-up Radwege // temporäre Rad(schnell) wege ausprobieren (Pop-up)

2. „Shared Space“ mit mobilen Elementen

3. Radspuren statt Autospuren // Umverteilung der Verkehrsflächen zu Gunsten von Radwegen und Lieferzonen

4. autofreie Quartiere/ Zonen (z.B. Neustadt) Anlieferung nur bis 10.00 Uhr // Temporäre autofreie Innenstadt

5. Beispiel Bebauungsplan für ein autofreies, grünes Areal

6. Anwohner gestalten ehem. Parkplatz um „Was wollen wir auf dieser Fläche?“

7. „Aufenthaltsstraßen“ designen + umsetzen // Spielstraßen temporär/ tageweise umsetzen

8. Sommer „Freizeitstraße“, eine Hauptverkehrsstraße jeden Sonntag sperren und zum Inlinern/ Radfahren usw. nutzbar machen.

Verkehrsberuhigung:

9. temporäres „Tempo 30“ in Modellgebiet // temporäre 30er Zonen // Tempo 30 Quartiere

10. temporäre Verkehrsberuhigung // Verkehrsberuhigte, autofreie Innenstadt

11. Sperrung der TU Campusstraßen während der Vorlesungszeit

Umstieg vom Auto auf Mobilitätsverbund:

12. Alternative zur Familienkutsche durch Lastenrad-Sharing

13. Erschwerung/ Behinderung von Auto-Anreise für Kindergarten + Schule

14. Mobilitätsbudget für Neuzugezogene, Finanzierung für Mobilität im Umweltverbund

15. Bei Abgabe Kfz für einen Probezeitraum erhält man ein ÖV-Ticket/ Rad

16. Autofreier Tag Dresden // Stadtradfahrtag einführen (Tag des Radverkehrs)

17. „100 % nachhaltig mobil“ Pilotprojekt mit 1 Unternehmen u. intensiver Mobilitätsberatung/ Förderung für Nutzung Umweltverbund auf Arbeitsweg inkl. Umgestaltung Firmenparkplatz

18. Jedes Jahr 10 „Autoabschaffer Familien“ begleiten (inkl. Finanzierung Monatskarte), Familien können sich bewerben

Attraktivierung des ÖPNV:

19. 1 Jahr Einwohner-Ticket

20. ÖPNV-Tarif (günstiger) oder Kosten Parkplatz außerhalb + ÖPNV kostenlos

21. „Junge Eltern-Ticket“: Anreiz für Nutzung des Öffentlichen Verkehrs statt „VW-Kombi“

22. Umlagefinanzierte Mieter-/ Arbeitnehmer-/ Touristen-Tickets

23. Entzerrung Schulanfangszeiten: Entzerrung Spitzenlast

24. MOBIshuttle (Ridepooling) für 26er Ring

25. Lastenräder in MOBIPunkte integrieren

Experimente auf der Startrampe

Wandergrün mit Pop-Up-Park:

Was soll gemacht werden?

Ein Set aus Wanderbäumen und Hochbeeten wird in unterschiedlichen Straßen aufgestellt. Initiativen aus Stadtteilen bewerben sich um das Wandergrün und betreuen dieses in diesem begrenzten Zeitraum. Dies kann auch jahreszeitlich gedacht werden, z.B. Frühlingsblüte der Obstbäume in Straße A, Sommerbäume in Straße B, Herbstfärbung in Straße C usw., das würde eine Wanderung durch den Stadtteil anregen. Die Bäume ersetzen Parkplätze. Ergänzt werden kann diese Idee mit einem Pop-Up-Park in einer zentralen Straße, bei der jeder 5. Parkplatz zu einem essbaren Hochbeet wird, das von dem jeweiligen Hauseingang gepflegt wird, der Asphalt wird zu Rollrasen und wenn die Straße sehr überhitzt ist, kann auch mit temporärer Fassadenbegrünung und Straßenbeschattung gearbeitet wird. Es wird während der Saison der Einfluss auf Hitze, Staub und Lärm in der Straße im Vergleich zu vorher gemessen und ausgewertet wie die Anwohner*innen das Experimente wahrnehmen.

Wann? 2022 in der Saison: März- November

Wo?

• Stadtteil, der „unterversorgt“ ist mit Grün oder besonders warm -> Hitzekarte
• Park in einer zentrale Straßen aber nicht die Hauptverkehrsader (?),
• Straße mit Funktion „Stadtteilzentrum“
• Weitere Straßen im Stadtteil bekommen temporäre Allee -> vielleicht über Bewerbung „wir möchten einen Wanderbaum“
• Mögliche Stadtteile: Neubauviertel an der Altmarktgalerie, Rund um die Bürgerstr. in Pieschen (im Moment schwierige Straße für Radfahrer*innen)

Beispiele	Akteure	Lernen	Veränderung	Pfadbezug (Seite 25)
https://www.greencity.de/projekt/wanderbaumallee	Lokale Initiativen	Grün mindert Hitze, Staub und Lärm	Mehr Grün, weniger Parkplätze	Pfad 5

Was braucht es dafür?

- Finanzen
- Pandemiefreies Dresden
- Umzugshilfe für die Bäume (Gute Erfahrung mit Unterstützung der LHD)
- Beschluss des Bezirksbeirats bzw. Stadtrats erleichtert die Genehmigung als Sondernutzung
- Gewerbetreibende machen Co-Finanzierung für Raum vor ihrer Tür am/im Pop-Up-Park
- Ressourcen, um Gewerbetreibende zu überzeugen: gute Bilder. um die Vorteile der neuen Lösung zeigen zu können (Landschaftsarchitekt); Ansprechen der Geschäfte, die profitieren (Cafés, Restaurants etc.)
- Planungskapazität Stadtverwaltung (Verkehrsplanung) damit bei Gestaltung auch notwendige Räume für Anlieferung/Verkehr usw. berücksichtigt werden (Straße muss trotzdem „funktionieren“.

Was können Akteure aus der Transformationsarena beitragen?

- TU Dresden: Landschaftsarchitektur/Raumplanung für Gestaltungsideen
- Kontakte zu Handelsverband Sachsen, City Management und Dresden Marketing GmbH
- Klimamessungen in der Straße vor und während des Pop-Up-Parks (Verkehrslärm, Feinstaub, Hitzebelastung)
- Wissenschaft befragt Anwohner*innen vorher und nachher zu ihrer Zufriedenheit mit Wanderallee und Pop-Up-Park
- LH Dresden: Klärung des Prozesses (Was muss gemacht werden, damit Projekt genehmigt wird? Wer ist für was verantwortlich?)

Wo braucht es Unterstützung und Kooperationen mit weiteren Akteuren?

- Finanzen für Anschaffung der Bäume usw.
- lokaler Verband der Gewerbetreibenden
- Zeit + Leute, die sich drum kümmern wollen
- evtl. Koordination durch Projekt Nachhaltige Johannstadt oder Pro Pieschen e. V.

Was sind die nächsten Schritte?

- Kapazitäten klären (alle)
- Recherche + Finanzplan, Anschubfinanzierung - Wie viel kostet das? -> Anfrage bei bestehenden Wanderbaumalleen in München zu Prozess und Kosten
- Kontakt zur Fakultät Landschaftsarchitektur, ob das ein Semester/ Jahres-Projekt sein könnte
- evtl. Koordination durch nachhaltige Johannstadt/ Pro Pieschen e. V. anfragen

Solidarisch finanzierte Einwohnertickets:

Was soll gemacht werden?

Ausprobieren eines solidarisch finanzierten Einwohnertickets in verschiedenen Stadtteil: Welche Wirkungen hat das auf die Mobilität der Menschen? Evaluierung vorher und nachher.

Wann? 2021/2022, ggf. 1 Jahr (verschiedene Jahreszeiten und Ferien), genauen Zeitraum gilt es zu klären

Wo? Stadtteil als Modellgebiet, verschiedene Stadtteile zur Auswertung statistisch relevante Stichprobe (5000 in 4 Stadtteilen?), genaue Größe gilt es zu klären (siehe kommunale Bürgerumfrage oder SrV).

Beispiele	Akteure	Lernen	Veränderung	Pfadbezug (Seite 25)
zu recherchieren	„Geldgeber“, VVO,DVB, LHD, Bewohner (Auswahl nach Los)	Wie ändert sich die Mobilität, wenn ich ihnen ein solidarisch finanziertes Abo für den Mobilitätsverbund anbiete?	Kurzfristig: Änderung Mobilitätsverhalten, Langfristig: Verbesserung des Mobilitätsverbunds durch Finanzierung	Pfad 7

Was braucht es dafür?
- Vorstudie: Welche Überlegungen gibt es schon dazu?
- Konsens auf OB-Ebene, weil die grundsätzliche Finanzierungen in der Stadt hinterfragt wird
- Erhebungskonzept (Ziele, Benchmarks)
- Wissenschaftliche Begleitung (Vorher und Nachher-Untersuchung)
- Bedingungen fürs Mitmachen definieren, um geeignete Gruppen zu finden (z.B. Abokarte ja/nein, Auto ja/nein, Familien/ Single usw.
- Bewerbungsphase für MitmacherInnen oder eher ungefragtes Anbieten (um Zielgruppe nicht vorher festzulegen) = KEIN Mitnahme-Effekt
- Finanzierung der kostengünstigeren Tickets (EU Mittel? andere Fördermöglichkeiten? Stellplatzablösegebühr?)

Was können Akteure aus der Transformationsarena beitragen?
Fortschreibung VEP - konzeptionell -> Voraussetzung dafür, dass es passiert; aber keine Garantie

Wo braucht es Unterstützung und Kooperationen mit weiteren Akteuren?
- TU Dresden zur Berechnung
- Beratungsinstitut zur ökonomischen Bewertung

Was sind die nächsten Schritte?
- Thema in VEP platzieren, Beteiligungsforen des VEPs nutzen
- Thema beim OB platzieren

MOBI-Woche goes Quartier:

Was soll gemacht werden?
Die bereits erprobte „Europäische Mobilitätswoche“ wandert von Stadtteil zu Stadtteil: In jedem Jahr wird eine der Hauptstraßen in diesem Stadtteil eine Woche komplett autofrei. Im jeweiligen Gebiet/ Quartier (bzw. im ganzen Stadtteil) gelten in dieser einer Woche andere Tempolimits von z. B. 30 km/h. Die Anwohner*innen und Geschäfte werden dafür gewonnen. Lokale Cafés, Bäckereien, Restaurants und Co. werden für die gesamte Saison Parklets bereitgestellt. Höhepunkt dieser Woche ist der „Autofreie Tag“ zum Abschluss, bei dem die Themen Mobilität, Nachhaltigkeit, und stadtteilspezifische Stände/ Initiativen/ Produzent*innen sich zeigen und ihre Produkte verkaufen können.
Wann? Einmal oder mehrmals jährlich, jeweils für 1 Woche
Wo? Abwechselnd in verschiedenen Stadtteilen, evtl. bevor groß gebaut wird und Straße sowieso gesperrt wird, mit temporären Spielstraßen „antesten“, Straße muss Stadtteilzentrumcharakter haben (Raumabgrenzung aus Nutzerperspektive)

Beispiele	Akteure	Lernen	Veränderung	Pfadbezug (Seite 25)
Woche des guten Lebens, Europäische Mobilitätswoche	Anwohner, Geschäfte	noch offen	Alternative Nutzung von Straßenräumen	Pfad 2

Was braucht es dafür?
- Straßen- und Tiefbauamt muss mitmachen
- Bevölkerung muss mitgenommen werden - bestmögliche Orte und Zeiten finden

Was können Akteure aus der Transformationsarena beitragen?
- Aus der Woche des guten Lebens lernen (zu groß geplant).
- Aus anderen Städten gute positive Beispiele nehmen.

Wo braucht es Unterstützung und Kooperationen mit weiteren Akteuren?
- In Stadtbezirken Unterstützung suchen.
- Netzwerk aus Akteuren in Bezirken aufbauen; Fokus auf Leute, die die Idee gut finden.

Was sind die nächsten Schritte?
- Ansprache direkt bei Bezirksämtern, dort Unterstützer*in finden, praxiserfahrene Verwaltungsakteure, die hinter der Idee stehen.
- Stadtteilvereine zur Unterstützung der Umsetzung (ggf. Bewerbung um Aktionen)

Ideen auf dem Weg zum Experiment

Lokales Mobilitätsbudget:

Was soll gemacht werden?
Wir machen Werbung für Ziele im Viertel, motivieren zum temporären Verzicht aufs Auto und bieten stattdessen ein Budget zum Ausprobieren des Mobilitätsverbunds und der Nahmobilitätsziele (mit Gutscheinheft!).
Wann? noch offen
Wo? Ausgewählte Quartiere?

Beispiele	Akteure	Lernen	Veränderung	Pfadbezug (Seite 25)
„Kiez erfahren“ (Berlin Schöneberg) Sommerflottenprojekt (München)	lokaler Einzelhandel, Kultur, Sport, Quartiers-management	noch offen	Wege verkürzen, Verkehrsverlagerung auf Mobiverbund	Pfad 4, Pfad 6

Lastenräder im MOBIbike-System:

Was soll gemacht werden?
JedeR kann Lastenräder stationär mieten (z.B. an Baumärkten und Supermärkten).
Wann? noch offen
Wo? stadtweit

Beispiele	Akteure	Lernen	Veränderung	Pfadbezug (Seite 25)
zu recherchieren	DVB, Nextbike, Frida+Friedrich, Super- / Baumärkte	noch offen	Größeres Angebot von Lastenrädern	Pfad 7, Pfad 9

Autofreie Schule:

Was soll gemacht werden?
Autofreie Schulen sollen erprobt werden. Da dies über die Eltern schwierig zu lösen ist, soll es einen Schulwettbewerb geben. Die Schulen sollen Anreize setzen und einen Wettbewerbsgedanken bei den Kindern verbreiten. Mit Beweisfoto wird dann in der Klasse ausgewertet. Der Wettbewerb kann zwischen Klassen sowie zwischen Schulen geführt werden. Er wird mit einem Gewinnspiel verbunden: Eine Klasse sammelt Tage, an denen wenige oder keine Schüler*innen mit dem Auto gekommen sind und nehmen dann am Gewinnspiel um eine Klassenfahrt teil.
Wann? noch offen
Wo? noch offen

Beispiele	Akteure	Lernen	Veränderung	Pfadbezug (Seite 25)
zu recherchieren	Schulen, LHD Mobilitätsteam, DVB, ADAC, AOK	noch offen	Weniger Autos vor Schulen	Pfad 2, Pfad 6

Weitere Ideen für Experimente

Kernideen für mögliche Experimente	mögliche Weiterführung
Temporäre Spielstraßen - als gut vermittelbare Variante einer autofreien Straße oder eines verkehrsberuhigten Stadtteils	teilweise in das Experiment „Mobi-Woche goes Quartier“ integriert.
Tempolimits - auf Viertel, Quartiere und/ oder zeitlich begrenzt	teilweise in das Experiment „Mobi-Woche goes Quartier“ integriert.
Parklets - Parkplätze in der Saison anders nutzen http://www.parklet-stuttgart.de/	teilweise in das Experiment „Pop up Park und Wanderbäume“ integriert.
Kostenwahre Preise fürs Anwohnerparken, Wirkungen lokal ausprobieren, wenn die Rechtslage es der LHD möglich macht	
Digitalisierung des Werkstatttickets für die MOBI-App	Julia Keller nimmt den Impuls mit zur DVB.
Sommerflottenprojekt (Bsp. München): Menschen können Auto für 2-3 Monate im Sommer abgeben und bekommen Gutscheinheft für Mobilität im Umweltverbund	
„MOBIshuttle“: Ridepooling on demand für den 26er Ring (ähnlich wie ALITA+ das Sammelruftaxi der DVB) - Fragestellung: Wie kann ich das so in den ÖPNV integrieren, dass es nur für Wege genutzt wird, für die sonst nicht der ÖPNV genutzt wird?	Ein ähnliches Projekt zeichnet sich bereits ab.
Stadt-Umland-Verkehre und Arbeitswege mit dem Auto reduzieren: z. B. durch Gutscheinheft für Pendler - Problem in den Strukturen des ländlichen Raums -> Pedelec? - Lösungen für sicheres Abstellen? Bike and Ride? - z. B. mit konkreten Unternehmen, die viele Arbeitnehmer von außerhalb/ Pendler haben	
Quartiersgarage im Bestand: Im Bereich mit geschlossener Bebauung einzelnen Straßenzug bestimmen. Für alle Fahrzeuge der Anwohner wird eine alternative Fläche (Quartiergarage) bereitgestellt, so dass die Straße temporär umgestaltet werden kann (2-3 Monate).	