CASE STUDY

Szenario-basierte Mobilitätsstrategie für Leipzig 2030

Die Zukunftsgestaltung urbaner Mobilitätssysteme ist eine zentrale und zugleich hochkomplexe Aufgabe der Stadtentwicklung. Unter der Berücksichtigung volatiler Rahmenbedingungen sind Lösungen zu schaffen, welche den Bedürfnissen von Bürgern und Wirtschaft ebenso gerecht werden wie dem kommunalen Finanzhaushalt. Vor diesem Hintergrund haben die LVV, die Stadtverwaltung und die ScMI AG gemeinsam eine Zukunfts-Landkarte alternativer Mobilitätsstrategien entwickelt. Die systematische Darstellung, Quantifizierung und Bewertung von sechs denkbaren Strategieszenarien ermöglichte einen offenen, transparenten und lösungsorientierten Diskurs im politischen und öffentlichen Raum. Dieser mündete in einen Ratsbeschluss zur Festlegungen der zukünftigen Mobilitätsstrategie der Stadt Leipzig.

Leipziger

Die Leipziger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH übernimmt im Auftrag der Stadt Leipzig die Verantwortung für die Versorgung und Entwicklung der Stadt und zum Teil auch der Region. Im Mittelpunkt steht die Versorgung der Menschen mit Strom, Wasser und öffentlicher Mobilität. Dabei folgt das Unternehmen stets seiner Mission, Leipzig jeden Tag lebens- und liebenswerter zu machen.

Das operative Geschäft der L-Gruppe teilt sich in die Geschäftsfelder Energie (Leipziger Stadtwerke), Mobilität (Leipziger Verkehrsbetriebe) und Wasser (Leipziger Wasserwerke, Leipziger Sportbäder). In diesen Geschäftsbereichen arbeiteten 2017 insgesamt fast 5.000 Beschäftigte.



Anfang 2016 erhielt der Oberbürgermeister durch einen Ratsbeschluss den Auftrag zur Entwicklung alternativer Mobilitätsszenarien. Diese Szenarien sollten denkbare Handlungsstrategien zur Gestaltung der Mobilität innerhalb des Stadtgebietes aufzeigen und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die zukünftige Verkehrsentwicklung untersuchen. Zentrales Ziel war die sachliche Systematisierung von Möglichkeiten als Grundlage eines politischen und öffentlichen Diskurses in einem kontrovers und leidenschaftlich diskutierten Themenfeld. Wesentlich hierfür war die Verfolgung eines systematischen, fachlich-wissenschaftlichen Ansatzes zur Wahrung der Nachvollziehbarkeit der Ergebnisse. Gleichzeitig sollte ein kreativer und offener Prozess gewählt werden, welcher die Einbindung divergenter Ideen und Sichtweisen ermöglicht. Das Szenario-Management der ScMI AG bot hierfür eine geeignete Methodik.

Zur Entwicklung und Bewertung der Strategien erfolgte die Bildung eines interdisziplinären Arbeitskreises. In diesen wurden Vertreter aus verschiedenen Resorts der Stadtverwaltung ebenso einbezogen wie Mitarbeiter der Verkehrsbetriebe. Runde Tische ermöglichten zusätzlich die Diskussion von Zwischenergebnissen mit der Bürgerschaft. Die Arbeiten innerhalb des Projektes gliederten sich in vier Phasen.

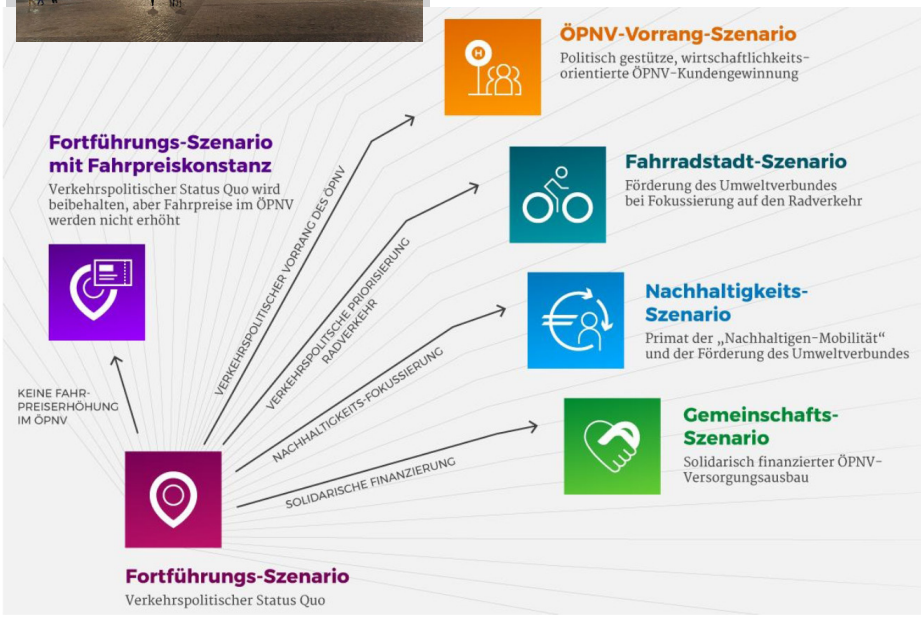

Bild 1: Landkarte der erarbeiteten Mobilitätsstrategien

Systemanalyse (Phase1)

Mobilitätsentwicklungen erfolgen in hochkomplexen Systemen. Einerseits ist das Mobilitätssystem in sich ein Gebilde aus einer Vielzahl vernetzter Größen. Anderseits wirken zahlreiche externe Umfeld-Faktoren aus Technologie, Politik und Ökologie auf dieses System ein. Um Klarheit über die wesentlichen Aspekte und Wirkzusammenhänge in der Verkehrsentwicklung zu erhalten, wurde zunächst eine Einflussanalyse durchgeführt. In einem ersten Schritt wurden mögliche externe Einflussfaktoren auf die Mobilität in Leipzig gesammelt (Umfeldfaktoren). Anschließend wurden die wesentlichen Stellhebel der Verkehrspolitik für die Stadt Leipzig identifiziert (Strategieelemente). Darauf aufbauend

wurden die Wechselwirkungen dieser Größen untersucht und die wesentlichen Schlüsselthemen für das Umfeld und die Strategiediskussion bestimmt.

Trend-Scanning (Phase 2)

Die Analyse der zukünftigen Rahmenbedingungen für die Mobilität in Leipzig stand im Mittelpunkt der zweiten Projektphase. Hierfür wurden die wesentlichen Umfeldfaktoren aus den Bereichen Ökonomie, Ökologie, Technologie, Gesellschaft sowie der Bundes- und Landespolitik betrachtet. Durch die Identifikation und Beschreibung erkennbarer Trendentwicklungen entstand ein erwartetes Zukunftsbild des Umfelds. Dies ermöglichte zum Einen das Erkennen von Chancen und Gefahren für die Verkehrsentwicklung, die als Impulse für die Festlegung von Antwortstrategien in Phase 3 genutzt werden konnten. Zum Anderen unterstützte das Trendbild die spätere Bewertung und Quantifizierung der möglichen Strategien.

Mobilitätsstrategien (Phase 3)

Die dritte Phase richtete den Blick nach innen auf die eigenen Handlungsmöglichkeiten der Stadt zur Gestaltung der zukünftigen Mobilitätsentwicklung. Ausgangspunkt hierfür waren die in Phase 1 ermittelten strategischen Stellhebel. Jeder dieser Hebel wurde innerhalb der Arbeitsgruppe intensiv diskutiert und alternative Gestaltungsmöglichkeiten, sogenannte Zukunftsoptionen, beschrieben. Als Ergebnis lagen bis zu fünf mögliche Handlungsalternativen für alle strategischen Fragen wie z.B. die Modalsplitziele, die Parkraumbewirtschaftung oder die Radinfrastruktur vor. Die so gewonnenen Strategiebausteine wurden bezüglich ihrer gegenseitigen Kompatibilität bewertet und eine Landkarte in sich geschlossener Gesamtstrategien berechnet. Während die Landkarte eine generelle Orientierung über die Alternativstrategien ermöglichte, enthielt jedes einzelne Szenario eine detaillierte Auflistung aller Einzelmaßnahmen. Auf dieser Grundlage erfolgte die qualitative Ausformulierung und Benennung der sechs Mobilitätsstrategien (vgl. Bild 1).

Strategiebewertung (Phase 4)

Die Verfolgung der skizzierten Mobilitätsstrategien wird zu jeweils unterschiedlichen Konsequenzen für die Verkehrsentwicklung in Leipzig bis

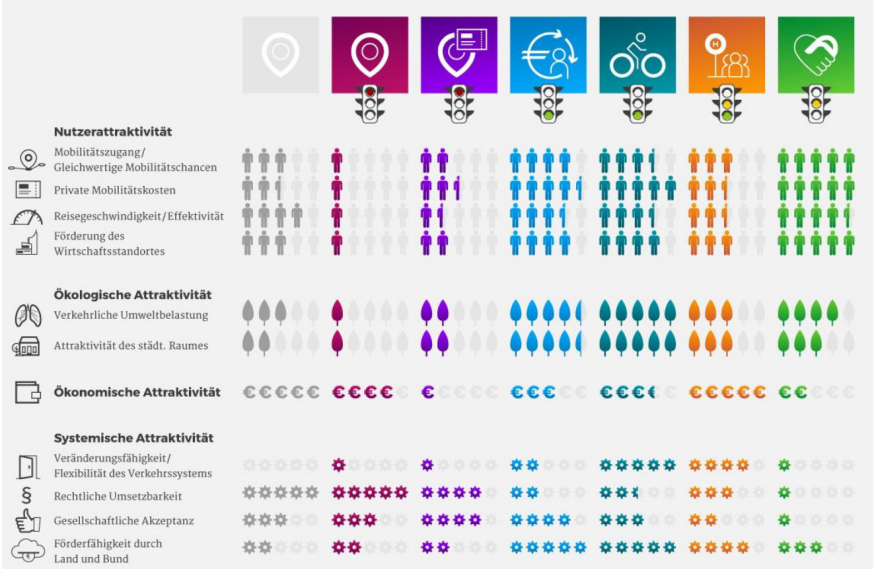

Bild 2: Leistungsportfolio der Mobilitätsstrategien

2030 führen. Die Beschreibung dieser Konsequenzen war Gegenstand der abschließenden Projektphase. In einem ersten Schritt wurden hierfür wesentliche quantifizierbare und qualitative Indikatoren zur Bewertung der Strategien festgelegt. Diese umfassten z.B. die Umweltqualität, die Einwohnerzufriedenheit, die ÖPNV-Leistungsfähigkeit und nicht zuletzt den Finanzbedarf im Stadthaushalt. Anschließend wurden die Indikatorwerte auf Basis eines Rechenmodells für jedes Szenario in Abhängigkeit der enthaltenen Maßnahmen sowie der in Phase 1 beschriebenen Umfeldbedingungen ermittelt. Als Ergebnis lagen Leistungsprofile und Kosten der Strategien zur Unterstützung der Entscheidungsfindung vor (vgl. Bild 2).

Die Landkarte alternativer Mobilitätsstrategien einschließlich ihrer Bewertungen wurde 2017 als Ergebnis des Szenario-Projektes präsentiert. Ziel war es, der Debatte um die Mobilität der Zukunft und die Rolle des öffentlichen Personenverkehrs in einer wachsenden Stadt einen neuen Impuls zu geben.

Basierend auf den Modellen der Zukunftslandkarte hat sich der zeitweilige Ausschuss Verkehr und Mobilität auf ein Szenario verständigt, dass im September 2018 vom Stadtrat als Basis für das verkehrspolitische Handeln in Leipzig beschlossen wurde. Das präferierte Nachhaltigkeits-Szenario zielt im Kern auf eine Abbildung der mit dem Bevölkerungswachstum entstehenden zusätzlichen Wege im Umweltverbund (Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Rad- und Fußverkehr), um sowohl die Verkehrs- als auch die Aufenthaltsqualität in Leipzig zu erhalten. Die Umsetzung dieses Beschlusses basiert auf einem notwendigen, bisher aber noch nicht finanziertem Investitionsvolumen von einer Milliarde Euro bis zum Jahr 2030 .

Als einen „guten Beitrag kommunaler Gestaltungskraft“, lobte Baubürgermeisterin Dorothee Dubrau (parteilos) die geleistete Arbeit. Diese wird nun im Auftrag des Stadtrates weiter untersetzt, indem durch Verwaltung und Verkehrsbetriebe im nächsten Schritt konkrete Maßnahmen abgeleitet und zur Umsetzung vorgeschlagen werden.

Ansprechpartner:

Jens-Peter Kuhle
Jens-Peter Kuhle ist Mitglied der Geschäftsführung der ScMI AG aus Paderborn. Die ScMI AG unterstützt als einer der Marktführer für die Entwicklung und Anwendung von Zukunftsszenarien Unternehmen und Organisationen bei der Erstellung visionärer Strategien.

Annett Frödisch
Annett Födisch ist Strategieentwicklerin auf Konzernebene. Ihr oblag die inhaltliche Projektleitung seitens der Leipziger Gruppe.

Stephan Rausch
Stephan Rausch ist Sachgebietsleiter ÖPNV für generelle Planung im Verkehrs- und Tiefbauamt. Er war Projektleiter seitens des Verkehrs- und Tiefbauamtes.