

Ziel sei für diese Gruppe die Verbesserung der Barrierefreiheit, das heiße, die Benutzbarkeit öffentlicher Wege und Einrichtungen ohne fremde Hilfe. Defizite bestnden auch in der Kontrolle zugesparkter Behindertenparkplätze auf privaten Parkplätzen durch die Handelseinrichtungen. Weiterhin wäre die Einrichtung von speziellen Fahrdiensten sehr sinnvoll.

Für **Seniorinnen und Senioren** bedeute Mobilität zugleich Sozialität, schilderte der Seniorenbeauftragte. Die rstigen Damen und Herren würden sehr ungern auf ihr Fahrzeug verzichten. Jede/r vierte Autofahrerin bzw. Autofahrer sei über 60 Jahre alt. Von ihnen werde die Kontrolle der Einhaltung der Verkehrsregeln besonders gefordert. Dies erhöhe das persönliche Sicherheitsgefühl. Das sei die eine Seite des Themas Mobilität. Die andere bestehe im Problem des Verkehrslärms, der störend nicht nur auf ältere Personen wirke. Weiterhin werde durch ältere Mitbürgerinnen und Mitbürger bemängelt, dass die Ampelschaltungen zu kurz für Fußgängerinnen und Fußgänger seien. Von Frauen im hohen Alter werde der Straßenverkehr als Bedrohung wahrgenommen. Sie würden sich den Anforderungen der motorisierten Zeit nicht gewachsen fühlen, verließen oft nur noch selten die Wohnung. Dies trage ebenfalls zur Vereinsamung im Alter bei.

Die Vertreterin des Kinderschutzbundes erläuterte, dass **Kinder** eine ganz andere Sichtweise im Straßenverkehr als Erwachsene hätten und so nicht immer richtig auf die Situation reagieren würden. Auf Grund ihrer geringeren Größe könnten sie nicht über Autos am Straßenrand hinwegsehen und sie besäßen zudem einen eingeschränkten Sichtwinkel. Eine Verkehrserziehung als wichtiger Bestandteil der Bildung könne die Sicherheit der Kinder im Straßenverkehr erhöhen. Eltern führen ihre Kinder in die Schule, statt mit ihnen den Schulweg zu üben. Dabei würden jedoch die meisten Unfälle mit Kindern in der Freizeit und nicht auf dem Schulweg passieren. Um die Unfallgefahr zu verringern seien z.B. sichere Spielplätze und Straenbergnge sowie kurze Wege erforderlich. Für ältere Kinder sei eine preiswerte Nutzung des ÖPNV sehr wichtig, um ihren Aktionsradius auf die ganze Stadt ausweiten zu können.

Andererseits schilderten die Vertreter der **Tourismus GmbH**, wie wichtig eine gute Infrastruktur und eine „Stadt der kurzen Wege“ für eine Vermarktung der Stadt sei. So werbe die Magdeburg Marketing Kongress und Tourismus GmbH mit der gut ausgebildeten Infrastruktur (Bahnanbindung, gute Fulufigkeit der Stadt). Einen Schwerpunkt bilde der Fahrradtourismus, der sich aufgrund des Elberadweges stark entwickle. 350 **Händlerinnen und Händler der Innenstadt** seien in der IG Innenstadt organisiert. Am Beispiel des Alleecenters schilderte der Vertreter des Center-Managements die Verkehrssituation in der Innenstadt. 21 % der Besucherinnen und Besucher des Alleecenters kämen mittels ÖPNV. Magdeburgerinnen und Magdeburger würden in Annoncen und Plakaten auf die ÖPNV-Anbindung hingewiesen. Allerdings würden 79 % der Kunden mit dem Auto anreisen, davon 46 % aus dem sogenannten Ferneinzugsgebiet, davon seien 40 % der PKW-Fahrerinnen und -Fahrer unter 29 Jahre alt. Samstags würden in der Regel 4500 bis 4700 Fahrzeuge das Center besuchen. Geplant sei der Bau von 750 zusätzlichen Parkplätzen durch das Center-Management.

In den Fachvorträgen zu **Verkehrskonzeptionen der Landeshauptstadt** wurden durch die Referentin und die Referenten verschiedene Ansätze einer Verkehrsvermeidung bzw. Verkehrsverlagerung vorgestellt und anschließend diskutiert. Dazu gehöre der Ausbau des ÖPNV ebenso wie die Entwicklung des Stadt-Umland-Verkehrs mit Bussen, S-Bahnen und Nahverkehrszügen. Im innerstädtischen Verkehr stehe einerseits die beabsichtigte flächendeckende Bewirtschaftung von Parkplätzen, Ausbau des Park and Ride Systems im Mittelpunkt des Konzeptes. Andererseits bilde die Schaffung und Sanierung von Radwegen - auch zu touristischen Zwecken - einen Schwerpunkt bei der Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zu anderen Verkehrsträgern. Dabei sei ein erschwerender Aspekt die Kürzung der Zuschüsse an die MVB, die zu einer Verringerung des Angebotes führe. In der Stadt existiere kein

Gesamtkonzept, um den motorisierten Individualverkehr zu verringern. Allein die Maßnahme, alle Parkplätze in der Innenstadt kostenpflichtig zu gestalten, werde nicht dazu führen, dass das Auto stehen gelassen werde. Die Anreize auf umweltfreundlichere Verkehrsträger umzusteigen seien noch zu gering. Dies gelte es in der Zukunft stärker zu berücksichtigen.

In einem „**umweltfreundlichen**“ **Verkehrskonzept** seien daher insbesondere Maßnahmen zur:

- Verkehrsreduzierung (stadtverträglich und umweltfreundlich)
 - Verkehrsberuhigung
 - Stärkung des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr
 - Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs und
 - nutzerfreundliche und verkehrssichere Netze für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer
- zu berücksichtigen.

III. Ergebnis und Ausblick

Die Konferenz fand in einer sehr konstruktiv geprägten Atmosphäre statt. Vertreterinnen und Vertreter von Vereinen und ehrenamtlich Engagierte aus Betroffenenengruppen boten ihre Mitwirkung an der weiteren Planung und Umsetzung einer fußgängerfreundlichen und barrierefreien Stadt an.

Die Verwaltung wurde von den vom jetzigen Zustand der Verkehrssituation Betroffenen gebeten, Konzepte mit dem Ziel der Verschiebung des Modalsplit zugunsten des ÖPNV zu erarbeiten. Die Magdeburger Verkehrsbetriebe sind in diesen Prozess unbedingt mit einzubeziehen.

Als erster Arbeitsschritt nehmen die Kinderbeauftragte, der Seniorenbeauftragte, der Behindertenbeauftragte sowie eine Vertreterin des Kinderschutzbundes an den Treffen des Arbeitskreises Umwelt im Rahmen des Gesunde-Städte-Netzwerkes teil. Hier wird langfristig auch am Leitbild der Mobilität in der Landeshauptstadt Magdeburg gearbeitet.

Parallel dazu wird im Jahr 2004 das Thema „Kinder und Mobilität“ vertieft werden. Höhepunkt werden dann Aktivitäten anlässlich der Europäischen Woche der Mobilität vom 16.-22.09.2004 sein.

Holger Platz