

A-Final Straßenverkehr

Antragsteller*in: Markus Schnitzler (AK Mobilität)

Text

- 1 • Die öffentliche Hand sollte vorrangig in nachhaltige Verkehrsarten
2 investieren. Der öffentliche Nahverkehr, Fahrradverkehr und
3 Fußgänger*innen werden dadurch gefördert [die Maßnahmen hier betreffen
4 hauptsächlich den ÖPNV]
 - 5 ◦ Nach wie vor werden in Neu- und Ausbau des Straßennetzes deutlich
6 mehr öffentliche Mittel investiert als in den öffentlichen
7 Personennahverkehr. Wir wollen den öffentlichen Nahverkehr deutlich
8 aufwerten, um den motorisierten Individualverkehr zu verringern.
 - 9 ■ Anstelle der Osttangente fordern wir zur Entlastung der B17
10 eine bessere Anbindung der betroffenen Orte an den Bahnverkehr
11 durch einen dichteren Takt
 - 12 ■ Zur weiteren Entlastung fordern wir Tangentialverbindungen
13 durch den Busverkehr: Bobingen, Königsbrunn, Mering
- 14 • Der Nahverkehr soll einen dichteren Takt erhalten, um den motorisierten
15 Individualverkehr im Stadtgebiet zu minimieren. [die Maßnahmen hier
16 betreffen den ÖPNV]
 - 17 ◦ Aus dem Umland kommen täglich viele Berufspendler und andere
18 Besucher nach Augsburg. Das Auto stellt hier primär aufgrund der
19 langen Wartezeiten und unkomfortablen Umsteigemöglichkeiten eine
20 bequemere Lösung dar.
 - 21 ■ Für ländliche Regionen sind innovative Projekte wie der Ecobus
22 denkbar. Der Takt der Regionalbusse in ländlichen Regionen des
23 AVV-Gebiets darf nicht länger im Stundenbereich liegen.
 - 24 ■ Beim Ausbau der Bahnstrecke Richtung Ulm setzen wir uns für
25 eine Lösung ein, die eine optimale Fernverkehrsanbindung und
26 einen S-Bahn-Takt in Richtung Dinkelscherben ermöglicht.
 - 27 ■ Im Stadtgebiet könnte das Busnetz zeitlich und räumlich durch
28 innovative Lösungen wie MOIA erweitert werden (auch im
29 Nachtverkehr).
- 30 • Der Bau weiterer Parkplätze nach dem Stellplatzschlüssel soll keine
31 Priorität mehr genießen - stattdessen sollen Parks und öffentliche Plätze
32 für Bewohner entstehen und neue Wohngebiete vor allem durch
33 umweltfreundliche Verkehrsarten angebunden werden.
 - 34 ◦ Der Autoverkehr nimmt in der Stadt viel Platz ein, der den
35 Bürger*innen im Alltag spürbar fehlt. Die Anwendung des
36 Stellplatzschlüssels ist nicht mehr zeitgemäß und hält zudem den
37 Wohnungsbau auf.
 - 38 ■ Ehemaliges OBI-Gelände

- 39
- 40
- 41
- 42
- 43
- 44
- 45
- 46
- 47
- 48
- 49
- 50
- 51
- 52
- 53
- 54
- 55
- 56
- 57
- 58
- 59
- 60
- 61
- 62
- 63
- 64
- 65
- 66
- 67
- 68
- 69
- 70
- 71
- 72
- 73
- 74
- 75
- 76
- 77
- 78
- 79
- Verringerung der Anzahl der Bewohnerparkausweise und Erhöhung der Gebühren zur schrittweisen Reduzierung des Parkplatzbedarfs
 - Beschränkung der Zufahrt auf Bewohner in der historischen Altstadt
 - Aktives Parkraummanagement (analog Wien, München). Signifikante Erhöhung der Parkgebühren für Besucher & Kurzzeitparker und schrittweise Umwandlung der Parkflächen z.B. in Grünflächen und Fahrradabstellplätze
 - Eine autofreie Innenstadt soll die ansässigen Händler und Restaurants wieder attraktiver machen.
 - Der autofreie Königsplatz zeigt das Potential Augsburgs als Einkaufs- und Flanierstadt.
 - Shared Space zwischen Radfahrern und Fußgängern wie auf der Ostseite des Königsplatzes als denkbare Modell für weitere Gebiete, wo keine Autos verkehren
 - Schrittweises Ausweisen neuer autofreier Gebiete in der Innenstadt mit Beteiligung von Bewohner*innen und Gewerbetreibenden an der Neugestaltung der frei werdenden Flächen
 - Die Ansiedlung von Logistikfirmen soll vorrangig im Güterverkehrszentrum im Nordwesten der Stadt erfolgen
 - Um den Verkehrsinfarkt zu vermeiden, müssen Güter bevorzugt auf der Schiene transportiert werden. Die Ansiedlung von Unternehmen im Süden Augsburgs untergräbt diese Strategie, da diese allein dem Straßengütertransport dienen.
 - Logistik auf die Schiene statt Ausbau der Osttangente
 - Wir setzen uns für das Modellprojekt einer City-Logistik ein, um die Flut der Paketdienste einzudämmen.
 - ■ Zurzeit liefern mehrere Lieferdienste parallel in der Innenstadt aus, was für überflüssige Fahrten und vermeidbare Emissionen sorgt. Diese Fahrten sollten gebündelt erfolgen.
 - Für eine Übergangszeit können Elektroautos sinnvoller Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrspolitik sein.
 - Die Infrastruktur für den Ausbau von E-Mobilität ist aktuell noch nicht ausreichend.
 - Systematischer Ausbau der Ladeinfrastruktur
 - SWA-Carsharing zu SWA-Mobility ausbauen - mit Elektroautos, Elektrorollern und E-Bikes als Alternative zum privaten Auto
 - Umstellung der städtischen Fahrzeugflotte auf Elektroantrieb mit Vorbildfunktion