A Straßenverkehr

Antragsteller*in:	Markus Schnitzler (AK Mobilität)
Status:	Modifiziert

Text

- Investitionen sollen nicht ins Straßennetz erfolgen, sondern in den Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs.
    - Nach wie vor werden in Neu- und Ausbau des Straßennetzes deutlich mehr öffentliche Mittel investiert als in den öffentlichen Personennahverkehr. Wir wollen den Nahverkehr deutlich aufwerten, um den motorisierten Individualverkehr zu verringern.
        - Anstelle der Osttangente fordern wir zur Entlastung der B17 eine bessere Anbindung der südlichen Region an den Bahnverkehr

        - Der Ausbau der Straßenbahnlinie 3 nach Königsbrunn in den Süden und der Ausbau der Linie 4 nach Gersthofen in den Norden soll mit höchster Priorität vorangetrieben werden

        - Wir befürworten zudem die Verlängerung der Linie 1 nach Hochzoll-Süd, der Linie 2 nach Haunstetten-Süd und einen zügigen Neubau der Linie 5 entlang der Bürgermeister-Ackermann-Straße.

- Der Nahverkehr soll einen attraktiveren Takt erhalten, um den motorisierten Individualverkehr im Stadtgebiet zu minimieren.
    - Aus dem Umland kommen täglich viele Berufspendler und andere Besucher nach Augsburg. Das Auto stellt hier primär aufgrund der langen Wartezeit auf den nächsten Bus oder die nächste Bahn eine bequemere Lösung dar.
        - Für ländliche Regionen sind innovative Projekte wie der Ecobus denkbar. Der Takt der LAndbusse im AVV-Gebiet darf nicht länger im Stundenbereich liegen.

        - Beim Ausbau der Bahnstrecke Richtung Ulm setzen wir uns für optimalen Fernverkehr und einen S-Bahn-ähnlichen Takt in Richtung Dinkelscherben ein.

        - Im Stadtgebiet könnte das Busnetz zeitlich und räumlich durch innovative Lösungen wie MOIA erwetiert werden (auch im Nachtverkehr).

- Der Bau wetierer Parkplätze nach dem Stelllatzschlüssel soll keine Priorität mehr genießen - stattdessen sollen Parks und öffentliche Plätze für Bewohner entstehen.
    - Der Autoverkehr nimmt in der Stadt viel Platz ein, der den Bürgern im Alltag spürbar fehlt. Die Anwendung des Stellplatzschlüssels ist nicht mehr zeitgemäß und hält zudem den Wohnungsbau auf.
        - Ehemaliges OBI-Gelände

        - Allgemeines Verringern der Anwohnerparkhausweise zur schrittweisen Reduzierung des Parkplatzbedarfs

        - Zufahrt nur noch für Anwohner, um Wildparken einzudämmen.

- 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 denkbares Modell für weitere Gebiete

- Die Ansiedlung von Logistikfirmen sol zukünftig wieder im Güterverkehrszentrum im Nordwesten der Stadt erfolgen, um den Güterverkehr zu nutzen.
    - Um den Verkehrsinfarkt zu vermeidne, 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.
    - Mit DHL, Hermes, DPD, Amazon Logistics und UPS entstehen viele FAhrten zum gleichen Ziel und Zweck. Diese sollen gebündelt erfolgen.

- Wo nötig soll der Individualverkehr möglichst problemlos per Elektrofahrzeug möglich sein.
    - Die Infrastruktur für den Ausbau von E-Mobilität ist aktuell noch nicht ausreichend.
        - Systematischer Ausbau der Ladeinfrastruktur

        - Carsharing zu SWA Mobility ausbauen - für Elektroller und E-Bikes als Alternative zu den Autos

        - Umstellung der städtischen Fahrzeugflotte auf Elektroantrieb mit Vorbildfunktion