

A2 Straßenverkehr

Antragsteller*in: Markus Schnitzler (AK Mobilität)

Text

- 1 • Investitionen sollen nachhaltige und aktive Mobilität priorisieren. Der
2 öffentliche Nahverkehr, Fahrradverkehr und Fußgänger*innen werden dadurch
3 gefördert [die Maßnahmen hier betreffen hauptsächlich den ÖPNV]
 - 4 ◦ Nach wie vor werden in Neu- und Ausbau des Straßennetzes deutlich
5 mehr öffentliche Mittel investiert als in den öffentlichen
6 Personennahverkehr. Wir wollen den Nahverkehr deutlich aufwerten, um
7 den motorisierten Individualverkehr zu verringern.
 - 8 ■ Anstelle der Osttangente fordern wir zur Entlastung der B17
9 eine bessere Anbindung der südlichen Region an den Bahnverkehr
 - 10 ■ Der Ausbau der Straßenbahnlinie 3 nach Königsbrunn in den
11 Süden und der Ausbau der Linie 4 nach Gersthofen in den Norden
12 soll mit höchster Priorität vorangetrieben werden
 - 13 ■ Wir befürworten zudem die Verlängerung der Linie 1 nach
14 Hochzoll-Süd, der Linie 2 nach Haunstetten-Süd und einen
15 zügigen Neubau der Linie 5 entlang der Bürgermeister-
16 Ackermann-Straße.
- 17 • Der Nahverkehr soll einen attraktiveren Takt erhalten, um den
18 motorisierten Individualverkehr im Stadtgebiet zu minimieren. [die
19 Maßnahmen hier betreffen den ÖPNV]
 - 20 ◦ Aus dem Umland kommen täglich viele Berufspendler und andere
21 Besucher nach Augsburg. Das Auto stellt hier primär aufgrund der
22 langen Wartezeit auf den nächsten Bus oder die nächste Bahn eine
23 bequemere Lösung dar.
 - 24 ■ Für ländliche Regionen sind innovative Projekte wie der Ecobus
25 denkbar. Der Takt der Landbusse im AVV-Gebiet darf nicht
26 länger im Stundenbereich liegen.
 - 27 ■ Beim Ausbau der Bahnstrecke Richtung Ulm setzen wir uns für
28 optimalen Fernverkehr und einen S-Bahn-ähnlichen Takt in
29 Richtung Dinkelscherben ein.
 - 30 ■ Im Stadtgebiet könnte das Busnetz zeitlich und räumlich durch
31 innovative Lösungen wie MOIA erweitert werden (auch im
32 Nachtverkehr).
- 33 • Der Bau weiterer Parkplätze nach dem Stellplatzschlüssel soll keine
34 Priorität mehr genießen - stattdessen sollen Parks und öffentliche Plätze
35 für Bewohner entstehen.
 - 36 ◦ Der Autoverkehr nimmt in der Stadt viel Platz ein, der den Bürgern
37 im Alltag spürbar fehlt. Die Anwendung des Stellplatzschlüssels ist
38 nicht mehr zeitgemäß und hält zudem den Wohnungsbau auf.
 - 39 ■ Ehemaliges OBI-Gelände

- 40 ■ Allgemeines Verringern der Anwohnerparkhausweise zur
41 schrittweisen Reduzierung des Parkplatzbedarfs
- 42 ■ Zufahrt nur noch für Anwohner, um Wildparken einzudämmen.
- 43 ■ Aktives Parkraummanagement (analog Wien, München).
44 Signifikante Erhöhung der Parkgebühren für Besucher &
45 Kurzzeitparker. Schrittweise Reduktion der
46 Anwohnerparkhausweise. Umwandlung der Parkflächen z.B. in
47 Grünflächen für Erholung und Reduktion von innerstädtischem
48 Hitzestress.
- 49 • Eine autofreie Innenstadt soll die ansässigen Händler und Restaurants
50 wieder attraktiver machen.
- 51 ◦ Der autofreie Königsplatz zeigt das Potential Augsburgs als
52 Einkaufs- und Flanierstadt.
- 53 ■ Shared Space zwischen Radfahrern und Fußgängern wie auf der
54 Ostseite des Königsplatzes als denkbare Modell für weitere
55 Gebiete
- 56 ■ Schrittweises Ausweisen von autofreien Straßen in der
57 Innenstadt mit Beteiligung von Anwohnern und Gewerbetreibenden
58 um Freiräume positiv zu gestalten.
- 59 • Die Ansiedlung von Logistikfirmen soll zukünftig wieder im
60 Güterverkehrszentrum im Nordwesten der Stadt erfolgen, um den Güterverkehr
61 zu nutzen.
- 62 ◦ Um den Verkehrsinfarkt zu vermeiden, müssen Güter bevorzugt auf der
63 Schiene transportiert werden. Die Ansiedlung von Unternehmen im
64 Süden Augsburgs untergräbt diese Strategie, da diese allein dem
65 Straßengütertransport dienen.
- 66 ■ Logistik auf die Schiene statt Ausbau der Osttangente
- 67 • Wir setzen uns für das Modellprojekt einer City-Logistik ein, um die Flut
68 der Paketdienste einzudämmen.
- 69 ◦ Mit DHL, Hermes, DPD, Amazon Logistics und UPS entstehen viele
70 Fahrten zum gleichen Ziel und Zweck. Diese sollen gebündelt
71 erfolgen.
- 72 • Wo nötig soll der Individualverkehr möglichst problemlos per
73 Elektrofahrzeug möglich sein.
- 74 ◦ Die Infrastruktur für den Ausbau von E-Mobilität ist aktuell noch
75 nicht ausreichend.
- 76 ■ Systematischer Ausbau der Ladeinfrastruktur
- 77 ■ SWA-Carsharing zu SWA-Mobility ausbauen - mit Elektroautos,
78 Elektrollern und E-Bikes als Alternative zum privaten Auto
- 79 ■ Umstellung der städtischen Fahrzeugflotte auf Elektroantrieb
80 mit Vorbildfunktion