

A3 Straßenverkehr

Antragsteller*in: Markus Schnitzler (AK Mobilität)

Text

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

- 40 ■ Zufahrt nur noch für Anwohner, um Wildparken einzudämmen.
- 41 • Eine autofreie Innenstadt soll die ansässigen Händler und Restaurants
42 wieder attraktiver machen.
 - 43 ◦ Der autofreie Königsplatz zeigt das Potential Augsburgs als
44 Einkaufs- und Flanierstadt.
 - 45 ■ Shared Space zwischen Radfahrern und Fußgängern wie auf der
46 Ostseite des Königsplatzes als denkbare Modell für weitere
47 Gebiete
 - 48 ■ Stadtfest mit autofreier Innenstadt (ggf. im Zuge von La-
49 Strada / Festival der Kulturen / Lange Kunstnacht / ...) um
50 die attraktive Utopie einer autofreien Innenstadt erlebbar zu
51 machen.
 - 52 ◦ Die Ansiedlung von Logistikfirmen soll zukünftig wieder im
53 Güterverkehrszentrum im Nordwesten der Stadt erfolgen, um den Güterverkehr
54 zu nutzen.
 - 55 ◦ Um den Verkehrsinfarkt zu vermeiden, müssen Güter bevorzugt auf der
56 Schiene transportiert werden. Die Ansiedlung von Unternehmen im
57 Süden Augsburgs untergräbt diese Strategie, da diese allein dem
58 Straßengütertransport dienen.
 - 59 ■ Logistik auf die Schiene statt Ausbau der Osttangente
 - 60 ◦ Wir setzen uns für das Modellprojekt einer City-Logistik ein, um die Flut
61 der Paketdienste einzudämmen.
 - 62 ◦ Mit DHL, Hermes, DPD, Amazon Logistics und UPS entstehen viele
63 Fahrten zum gleichen Ziel und Zweck. Diese sollen gebündelt
64 erfolgen.
- 65 • Wo nötig soll der Individualverkehr möglichst problemlos per
66 Elektrofahrzeug möglich sein.
 - 67 ◦ Die Infrastruktur für den Ausbau von E-Mobilität ist aktuell noch
68 nicht ausreichend.
 - 69 ■ Systematischer Ausbau der Ladeinfrastruktur
 - 70 ■ Carsharing zu SWA Mobility ausbauen - für Elektroroller und E-
71 Bikes als Alternative zu den Autos
 - 72 ■ Umstellung der städtischen Fahrzeugflotte auf Elektroantrieb
73 mit Vorbildfunktion
- 74 • Entgegen des Trends in anderen Sektoren ist der Ausstoss von
75 Treibhausgasen zwischen 2011 und 2016 gestiegen. Der Bestand der PKW
76 sowohl absolut als auch pro Einwohner nimmt Jahr für Jahr zu. Um die
77 selbstgesteckten Ziele von 55%-Reduktion bis 2030 zu erreichen, wollen wir
78 einen Entwicklungskorridor mit verbindlichen Zielen bis 2030 für den
79 Verkehrssektor definieren.