

Antrag: Grüne Leitlinien der Augsburger Mobilitätspolitik

Die Stadt Augsburg hat im BlueCity-Klimaschutzprogramm ambitionierte Ziele für den Mobilitätsbereich beschlossen und stellt einen Mobilitätsplan auf, der als von der EU-geförderter „sustainable urban mobility plan“ ausdrücklich auf mehr Nachhaltigkeit zielt. Um die u. a. dort skizzierten Klimaziele zu erreichen, ist es notwendig, Mobilität anders zu organisieren. Vor Ort sind die Weichen für eine Mobilitätswende zu stellen, die viel mehr als eine Antriebswende vom Verbrennungs- zum Elektromotor ist. Augsburg hat hierzu in den vergangenen Jahren bereits einiges auf den Weg gebracht. So hat die Stadt – nicht zuletzt durch den Vertrag mit dem Aktionsbündnis „Fahrradstadt jetzt!“ – das Radwegenetz deutlich erweitert und die Stellen und Budget für den Rad- und Fußverkehr ausgebaut. Carsharing wächst und erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Bei Bus und Straßenbahn wurde hingegen der Takt zuletzt teils unter das Niveau der 1980er-Jahre ausgedünnt, und zusätzlich stockt der Ausbau des Straßennetzes. Ohne attraktive Alternativen zur Nutzung des eigenen Autos wird es aber nicht gelingen, Mobilität klimafreundlich, platzsparend und sicher zu organisieren. Wir wollen damit Augsburgs Beitrag zur Eindämmung der Klimakrise leisten.

Als Augsburger Grüne orientieren wir uns hierbei an diesen Eckpunkten für eine nachhaltige Mobilität:

- ▶ Hauptträger der Mobilität ist künftig der Umweltverbund (Bahn, Tram, Bus, Fahrrad- und Fußverkehr).
- ▶ Alltägliche Ziele (z. B. Einkaufs-, Betreuungs- und Erholungsmöglichkeiten) sind auch ohne eigenes Auto bequem und schnell zu erreichen (Stadt der kurzen Wege bzw. 10-Minuten-Stadt).
- ▶ Nachhaltige Mobilitätsformen sind für alle zugänglich und nutzbar. Sie entsprechen den Standards der Barrierearmut/-freiheit. Davon profitieren alle Generationen.
- ▶ Im Sinne der „Vision Zero“ werden Verkehrswege so gestaltet, dass es keine Toten und Schwerverletzten mehr gibt.

Öffentlicher Verkehr

Bus und Bahn sind integrale Teile der öffentlichen Daseinsvorsorge. Die Straßenbahn stellt seit 125 Jahren funktionierende Elektromobilität dar. Ein guter ÖPNV ermöglicht es allen Menschen, frei über die Form ihrer Fortbewegung zu entscheiden und sich autonom und sicher zu bewegen, unabhängig davon, ob sie einen Führerschein haben oder einen PKW besitzen. Er stellt so die Teilhabe am städtischen, gesellschaftlichen und kulturellen Leben sicher.

Wir fordern daher eine deutliche Ausweitung und Verbesserung des ÖPNV-Angebots. Das bedeutet für uns konkret:

- ▶ Ein schneller Ausbau des Straßennetzes (u. a. sofortigen Planungsbeginn für die Linie 5 entlang der Bgm.-Ackermann-Straße; Linie 1 a/b in Richtung Hammer-schmiede/Hochzoll Süd). Dass der Ausbau des Straßennetzes lange dauert, ist kein Grund, ihn nicht jetzt anzugehen.

- ▶ Neue Tangentialverbindungen für Bus und Straßenbahn für eine Entlastung des Zentrums (z. B. eine Ost-West-Achse) und die direkte Verbindung der Stadtteile („Vom Stern zum Netz“).
- ▶ Ein dichter Takt, insbesondere im Zentrum, und eine stärkere Priorisierung des ÖPNV in der Verkehrsführung und Signalschaltung. Der 5-Minutentakt bleibt dabei weiterhin das Ziel. Bei Aus- und Neubauten muss dafür Sorge getragen werden, dass diese Taktung erreicht werden kann.
- ▶ Ein S-Bahn-Netz für die Region Augsburg (Durchmesserlinien im dichten Takt mit zusätzlichen Haltepunkten, wie z. B. die Hirblinger Straße). Der Freistaat Bayern muss sich hier, wie in den Großräumen München und Nürnberg, engagieren.
- ▶ Attraktive und einfache Fahrpreise.
- ▶ Barrierefreier Ausbau aller Haltepunkte und Fahrzeuge.

Fußverkehr

Die Mehrheit der Bürger:innen geht täglich zu Fuß. Zufußgehen ist günstig, klimafreundlich und gesund. Durch die Stadt schlendernde Personen kurbeln zudem den lokalen Einzelhandel an. Wir GRÜNE wollen die Gehwege daher breit, sicher und barrierefrei gestalten.

Daher fordern wir:

- ▶ bei Um-/Neuplanung mehr Raum für den Fußverkehr,
- ▶ Fuß- und Radverkehr nach Möglichkeit getrennt voneinander zu führen,
- ▶ kein Gehwegparken, um ausreichend Platz (mindestens 2,5 m) und Sicherheit für den Fußverkehr zu schaffen,
- ▶ mehr vorrangig geschaltete Fußgängerampeln, Zebrastreifen und Verkehrsinseln bzw. Querungshilfen,
- ▶ einen barrierefreien Ausbau von Gehwegen: Leitsysteme für eingeschränkte Personen ausbauen und optimieren sowie differenzierte Bordsteinabsenkungen/ Nullabsenkungen,
- ▶ ein Ausbau von Fußgängerzonen, autofreien Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen,
- ▶ „Angsträume“ und „Verkehrswüsten“ menschengerecht umgestalten.

Radverkehr

Mit dem Fahrrad ist man in der Stadt schnell, kostengünstig, leise, klimaneutral und unabhängig von Fahrplänen unterwegs. Fahrradfahren unterstützt nicht nur die Gesundheit, sondern schont auch den Geldbeutel. Wir GRÜNE setzen uns deshalb für eine schnelle und sichere Radverkehrsführung im Sinne des Fahrradvertrags ein.

Das bedeutet für uns konkret:

- ▶ ein durchgängiges, sicheres und gut ausgebautes Radwegenetz mit klarer Radverkehrsführung,
- ▶ ein regionales Radschnellwegenetz vom Umland in die Stadt, wie es die Staatsregierung in den Großräumen München und Nürnberg bereits jetzt finanziell fördert,
- ▶ einen stopp-freien Radverkehr ermöglichen durch fahrradfreundliche Ampelschaltungen und Vorfahrtsregeln,
- ▶ mehr Fahrradstraßen für mehr Sicherheit und Komfort,
- ▶ das Bikesharing zur optimalen Ergänzung des ÖPNV ausbauen,
- ▶ den Lastenradverleih zu intensivieren und so auch größere Besorgungen einfach und flexibel zu ermöglichen.

Autoverkehr

Auch in Zukunft werden in unseren Städten Autos unterwegs sein. Mit Blick auf Emissionen, Lärm und Unfälle sollte das Auto aber nicht mehr als Hauptverkehrsmittel gesehen werden. Die Mobilitätswende muss mehr sein als nur eine Antriebswende. Dafür muss eine nachhaltige Mobilitätspolitik die Rahmenbedingungen setzen. Die Verlagerung des Verkehrs auf den Umweltverbund macht Augsburg sicherer und lebenswerter. So schaffen wir Platz und ein entspannteres Fahren für den nötigen Autoverkehr (Krankentransporte, Lieferverkehr, etc.).

- ▶ Mehr Tempo 30- bzw. Tempo 20-Zonen sorgen nicht nur für ein sicheres und konfliktfreieres Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsträger, sondern bieten auch die Möglichkeit, Straßen schmaler zu gestalten und damit mehr Grün und Lebensqualität in Stadtvierteln zu schaffen. Dazu tragen auch entsprechende Einbahnstraßenregelungen und Sperrungen für Durchgangsverkehr in Vierteln bei.
- ▶ Öffentliche Flächen vorrangig dem Umweltverbund oder Straßengrün zur Verfügung stellen und nicht dem ruhenden Verkehr/parkenden Autos. Insbesondere beim Neubau und der Nachverdichtung von Quartieren sorgen Quartiersgaragen für den nötigen Parkraum und weniger Parksuchverkehr bei besserer Übersichtlichkeit des Straßenraums.
- ▶ Zusätzlich bedarf es der Abschaffung des Parkgebühren-Deckels durch den Landesgesetzgeber.
- ▶ Gut öffentlich angebundene, aber außerhalb des Stadtzentrums gelegene Park&Ride-Plätze erübrigen den Bedarf für neue Straßen oder Straßentangenten. Dazu bedarf es einer koordinierten Abstimmung mit den Umlandgemeinden.
- ▶ Der Ausbau von Carsharing-Angeboten ermöglicht den Umstieg von privat genutzten PKWs zu gemeinschaftlich genutzten PKWs. Eine entsprechende Verknüpfung mit dem ÖPNV oder in Quartiersgaragen über Mobilitätsstationen ist dafür nötig.

Fazit

Ohne die oben genannten Punkte wird auf absehbare Zeit die Mobilitätswende in Augsburg nicht gelingen. Ein gutes Angebot im Mobilitätsbereich schafft eine höhere Nachfrage. Dazu bedarf es einer übergeordneten, ganzheitlichen Planung seitens der Stadt Augsburg, nicht nur in neuen Stadtquartieren, wie Haunstetten Südwest, wo von Anfang an der öffentliche Nahverkehr, das Fahrrad und Sharing-Angebote in den Mittelpunkt gestellt werden, sondern auch in bisherigen Stadtquartieren, auch wenn es dort naturgemäß schwieriger ist. Alle Neu- und Umbauten von Straßen haben Jahrzehnte Bestand und sollten künftigen Bedürfnissen entsprechen. Bei alledem sollte die Stadt Augsburg angesichts der Klimakrise alles in ihrer Macht Stehende tun, die genannten Maßnahmen zügig umzusetzen und auf passende Rahmenbedingungen durch Bund und Land hinzuwirken. Das betrifft u. a. die Finanzierung des Ausbaus und des Betriebs des öffentlichen Nahverkehrs sowie die Möglichkeit, durch eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes Tempolimits und Parkgebühren anzupassen.