

Konsequente Umsetzung der Zukunftsleitlinie Ö2 Ziel 2 „Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehr als vorrangige Verkehrsträger etablieren“

Eingebracht von Fridays for Future Augsburg in die 102. Sitzung des Nachhaltigkeitsbeirats der Stadt Augsburg am 24. Juni 2024.

Empfehlung des Nachhaltigkeitsbeirates

Der Nachhaltigkeitsbeirat empfiehlt der Stadt Augsburg, bereits 2024 und 2025 weitreichende Maßnahmen zur Umsetzung der Zukunftsleitlinie Ö2 Ziel 2 „Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehr als vorrangige Verkehrsträger etablieren“ zu beschließen. Dabei gilt es einen Ausgleich zwischen Push-Faktoren (Autofahren unattraktiver machen) und Pull-Faktoren (ÖPNV und Fuß- und Radinfrastruktur sowohl in Qualität als auch Quantität auszubauen) zu finden. Das bedeutet die konsequente Umsetzung aller Push-Maßnahmen, die relativ zu den bereits durchgeführten Pull-Maßnahmen mit Blick auf die Sicherstellung der Mobilitätsgrundversorgung angemessen sind. Bei der Kommunikation der Maßnahmen sollten deren Vorteile für die Menschen in der Stadt in den Vordergrund gestellt werden, nicht deren klimapolitische Notwendigkeit.

Als konkrete zeitnah umsetzbare Maßnahmen empfiehlt der Nachhaltigkeitsbeirat:

1. Da Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehr in verschiedene Zuständigkeiten fallen, wird empfohlen, einen praktikablen und rechtssicheren Plan zur Erreichung der Zukunftsleitlinie durch Baureferat, Wirtschaftsreferat und die Stadtwerke Augsburg gemeinsam ausarbeiten zu lassen.
 - a. Es wird empfohlen, die von der KlimaKom-Studie empfohlene Halbierung der Fahrleistung des MIV bis 2040 ausgehend von der Fahrleistung 2019 zu einem Ziel dieses Planes zu machen.
 - b. Es wird empfohlen, in dem Plan konkrete Zwischenzielvorgaben für die zu erreichende Fahrleistung des MIV für die Jahre 2028 und 2033 zu formulieren.
 - c. Während aktuell vorgesehen ist, konkrete Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätsplans bis 2026 zu erarbeiten, empfiehlt der Nachhaltigkeitsbeirat bereits 2024 und 2025 konkrete Sofortmaßnahmen zu beschließen, auf denen der Mobilitätsplan aufbauen kann.
2. Es wird empfohlen, die Maßnahmen des Mobilitätsplans darauf zu prüfen, ob er bereits den Ansprüchen von Zukunftsleitlinie Ö2 Ziel 2 genügt, und ihn gegebenenfalls nachzubessern. Die Begründung der Konformität des Mobilitätsplans mit der Zukunftsleitlinie Ö2 Ziel 2 sollte veröffentlicht werden.
3. Weiter wird empfohlen, die Referate aufzufordern, die Zukunftsleitlinie Ö2 Ziel 2 bei der Erstellung aller Beschlussvorlagen konsequent zu beachten.
4. Es wird empfohlen, Pläne und Vorhaben basierend auf der derzeitigen Gesetzeslage aufzubauen, aber nachzuschärfen, sobald Änderungen der Bundes- oder Landesgesetzgebung dies erlauben – beispielsweise neue straßenverkehrsrechtliche Anordnungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

5. Der Nachhaltigkeitsbeirat empfiehlt der Stadt, den Vorrang von Fuß-, Rad- und öffentlichem Nahverkehr gegenüber dem MIV auch im Haushalt abzubilden. Insbesondere muss sichergestellt werden, dass genügend Mittel für den Ausbau von Fuß-, Rad- und öffentlichem Nahverkehr zur Verfügung gestellt werden, so dass das unter (1) erwähnte Ziel erreichbar ist.
6. Als zeitnah umzusetzende Maßnahmen empfiehlt der Nachhaltigkeitsbeirat der Stadt in Gebieten mit einer ausreichenden Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr und einem ausreichenden Angebot an öffentlichem Nahverkehr
 - a. eine Verkehrsberuhigung und
 - b. eine Reduzierung der Anzahl und stärkere Bepreisung von Parkplätzen.
7. Die Vorrangigkeit von Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehr sollte sich in allen Aspekten der Verkehrsplanung niederschlagen, insbesondere auch der Ampelschaltung und der Abstimmung der Höchstgeschwindigkeiten.

Pläne der Stadt sollten darauf abzielen, ein Radwegenetz und ÖPNV-Angebot zu erstellen, welches in der Lage ist, eine Verlagerung der Hälfte des MIV-Verkehrsaufkommens auf Rad und ÖPNV bei guter Qualität zu stemmen.

Erläuterung:

Während die Zukunftsleitlinie als klares Ziel die Etablierung von Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehr als vorrangige Verkehrsträger vorsieht, zielen aktuell vom Stadtrat gefasste Beschlüsse noch zu kurz. So gibt es beispielsweise Beschlüsse zu Gehwegparken, die augenscheinlich im Widerspruch zur Zukunftsleitlinie Ö2.2 stehen.

Entgegen der Empfehlung der Studie „Klimaschutz 2030: Studie für ein Augsburger Klimaschutzprogramm“ (umgangssprachlich KlimaKom-Studie), die Fahrleistung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf dem Stadtgebiet bis 2040 zu halbieren, konnte eine Senkung des durch PKW verursachten Verkehrsaufkommens durch bisherige Maßnahmen bislang nicht erreicht werden.

Stand März 2024 hat der ÖPNV immer noch nicht die Qualität von vor der Pandemie zurückerlangt. Besser bestellt ist es um Beschlüsse des Stadtrates zum Radverkehr sowie neuere Bebauungspläne. Doch auch nach deren Umsetzung kann bestenfalls von einer Gleichstellung des Radverkehrs mit dem MIV gesprochen werden, nicht von einer Etablierung als vorrangigem Verkehrsträger.

Allerdings gibt es Grund zur Hoffnung. Beispiele aus anderen Städten (Kopenhagen, Paris usw.) zeigen, dass autoarme Innenstädte durchaus möglich sind und sich merkliche Fortschritte bereits innerhalb von Monaten erreichen lassen.

Bedeutung der Zukunftsleitlinie Ö2 Ziel 2

Durch eine Umsetzung der Zukunftsleitlinie ließe sich viel an Lebensqualität gewinnen. Denn Zukunftsleitlinie Ö2 Ziel 2 fällt auch eine Schlüsselposition beim Erreichen anderer Zukunftsleitlinien zu.

Eine konsequente Umsetzung der Zukunftsleitlinie Ö2 Ziel 2 ...

- ... leistet einen Beitrag zur Reduzierung von Augsburgs CO₂-Emissionen. Dies fördert Zukunftsleitlinie Ö1 Ziel1 „*Treibhausgasemissionen reduzieren und klimaneutral werden*“.
- ... trägt zu einer Verbesserung der Luftqualität und damit auch Gesundheit bei. Dies fördert Zukunftsleitlinie S1 Ziel 1 „*gesundes Umfeld schaffen*“.
- ... führt zu einer Reduzierung des Verkehrslärms. Dies fördert Zukunftsleitlinie S1 Ziel 1 „*gesundes Umfeld schaffen*“.
- ... reduziert die Häufigkeit schwerer Unfälle im Straßenverkehr. Dies fördert Zukunftsleitlinie S3 Ziel 4 „*Sicherheit und Sicherheitsgefühl stärken*“.
- ... erhöht die Mobilität von Kindern und Seniorinnen und Senioren. Dies fördert Zukunftsleitlinien S4 Ziel 1 „*Diskriminierung und Barrieren nicht zulassen*“, S4 Ziel 2 „*Chancengerechtigkeit herstellen*“ und S4 Ziel 3 „*Kinder und Jugendliche einbeziehen*“.
- ... trägt zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Stadt bei. Dies fördert Zukunftsleitlinie K5 Ziel1 „*Heimat und Identität ermöglichen*“.
- ... erlaubt es, Straßenraum in Grün- und Aufenthaltsflächen umzuwandeln. Dies fördert Zukunftsleitlinie W5 Ziel 2 „*Flächenverbrauch reduzieren und Entsiegelung fördern*“.

Der Stadt wird empfohlen, diese und andere Vorteile bei der Kommunikation von Maßnahmen zur Umsetzung der Zukunftsleitlinie Ö2 Ziel 2 hervorzuheben und dabei den Fokus auf die Vorteile für die Menschen vor Ort zu legen.

Qualitätsmerkmale für Fußverkehr

Kurze Wege sind ein essenzielles Qualitätsmerkmal für den Fußverkehr. Diesen stehen mangelhafte Querungsmöglichkeiten im Weg.

In Augsburg kann die Querung einer Straße einen Umweg von deutlich über 300 Metern bedeuten (z.B. Lechhauser Straße) und in Ausnahmen auch einen Umweg von über 700 Metern erfordern (z.B. Haunstetter Straße).

Ampelschaltungen mit langen Wartezeiten können für zu Fuß Gehende das Äquivalent zu 200 bis 300 Metern Fußweg an Verzögerung bedeuten. Das macht große Straßen effektiv zu Trennern, die Stadtteile zerschneiden. So behindert die Straßenachse Grottenau-Karlstraße die Bemühungen der Stadt für eine Belebung des südlichen Domviertels (sogenanntes Theaterviertel).

Aus diesen Gründen ist bei der Platzierung und Anzahl von Querungsmöglichkeiten auf die Bedürfnisse von Fußgängerinnen und Fußgänger zu achten. Schaltzeiten von Ampeln können besser an die Bedürfnisse von Fußgängerinnen und Fußgängern angepasst werden. Eine Rundumgrünphase an Ampeln erlaubt es Menschen, eine Kreuzung diagonal zu überqueren und sich somit eine von zwei Wartezeiten zu sparen.

Wichtig für Fußwege ist auch eine ausreichende Breite, so dass Kinderwägen und Rollstühle einander passieren können.

Angesichts der Zunahme von Hitzetagen ist auch der Schutz von direkter Sonneneinstrahlung ein Qualitätsmerkmal von Fußwegen. Zu bevorzugen ist eine Beschattung durch Bäume.

Qualitätsmerkmale für Radverkehr

Das Rad hat beste Voraussetzungen dafür, eine bessere Alternative zum Auto im Individualverkehr darzustellen. Schon heute sind auf vielen innenstadtnahen Routen mit dem Fahrrad kürzere Fahrzeiten als mit dem Auto erreichbar. Dabei lassen die Radverbindungen in Augsburg noch immer viel zu wünschen übrig.

Damit das Fahrrad dem Auto auch auf Strecken über 5 km den Rang ablaufen kann, sind Fahrradstraßen und Radschnellwege notwendig. Diese sollten es erlauben, dass Radfahrende einander überholen können, auch wenn Lastenräder am Überholmanöver beteiligt sind. Unterbrechungen und Ampeln gilt es entlang von Radschnellwegachsen zu vermeiden.

Ampelschaltungen sind an übliche Fahrgeschwindigkeiten von Rad Fahrenden anzupassen, um rote Wellen zu vermeiden, wie sie Radfahrende derzeit häufig, beispielsweise entlang der Haunstetter Straße, erleben. Die Vorrangigkeit sollte sich auch in der Ampelschaltung wiederfinden.

Zur Sicherheit von Radfahrenden wie auch zu Fuß Gehenden ist es wünschenswert, dass Fußwege und Radwege baulich voneinander und von vielbefahrenen Straßen abgetrennt werden. Das gilt insbesondere für Radschnellwege, um Radfahrenden das Fahren mit Geschwindigkeiten deutlich über 20 km/h zu ermöglichen, ohne dabei andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu gefährden oder selbst gefährdet zu werden.

Für Radfahrende gilt wie auch für zu Fuß Gehende, dass mangelnde Querungsmöglichkeiten großer Straßen und schlechte Ampelschaltungen zu Verzögerungen führen.

Bezüglich Beschattung gilt für Radverkehr gleiches wie für Fußverkehr.

Qualitätsmerkmale für ÖPNV

Qualität sollte eine hohe Taktung, direkte Verbindungen benachbarter Stadtteile ohne Umweg über die Innenstadt und eine Erschließung aller größeren Stadtteile (z.B. Hammerschmiede) durch Bahn oder Straßenbahn beinhalten. Der Neubau der Straßenbahnlinie 5, eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 in die Hammerschmiede und ein Lückenschluss zwischen den Haltestellen Neuer Ostfriedhof und Hochzoll sind auch drei Empfehlungen der KlimaKom-Studie. Direktverbindungen reduzieren die Reisezeiten.

Einen Verlust an Qualität – beispielsweise eine langfristige Reduzierung der Taktung der Straßenbahnen – gilt es zu vermeiden, da hierdurch der Umsetzung der Zukunftsleitlinie Ö2 Ziel 2 bedroht wird. Denn damit Menschen bereit sind ihr Auto aufzugeben, bedarf es einer langfristigen Verlässlichkeit des ÖPNV. Die Menschen müssen sich darauf verlassen können, dass ein noch zu etablierendes gutes Angebot nicht nach kurzer Zeit wieder Einsparungen zum Opfer fällt. Der Stadt wird empfohlen, hier als Garant aufzutreten, der die Qualität des ÖPNV unabhängig von der momentanen wirtschaftlichen Situation der Stadtwerke sicherstellt.

Ein nicht zu vernachlässigendes Qualitätsmerkmal im ÖPNV ist das Wohlbefinden der Kundinnen und Kunden, was beispielsweise die Sauberkeit und Platzangebot in Verkehrsmitteln und Haltestellen beinhaltet.

Auch Preisgestaltung und Bezahlbarkeit sind ein Qualitätsmerkmal im ÖPNV. Während das Deutschlandticket hier bei Singles erhebliche Verbesserungen gebracht hat, ist der ÖPNV für Familien in vielen Fällen preislich momentan nicht attraktiv.

Qualitätsmerkmale für Einzelhandel

Für den Einzelhandel ist die Erreichbarkeit, sowohl für Kundinnen und Kunden als auch für den Lieferverkehr, von höchster Bedeutung. Innerstädtischer Lieferverkehr wird zunehmend auch mit Lastenrädern abgewickelt.

Darüber hinaus ist die Aufenthaltsqualität des Straßenzuges vor den Geschäften für Fußgängerinnen und Fußgänger wichtig. Aufenthaltsqualität wird durch abgestellte Autos negativ beeinflusst. Daher finden sich mit die attraktivsten Gewerbeflächen in den gut mit ÖPNV erreichbaren autoarmen Teilen der Innenstadt wie beispielsweise der Annastraße.

Finanzierung des ÖPNV

Für zuverlässigen, qualitativ hochwertigen ÖPNV ist eine zuverlässige Finanzierung notwendige Voraussetzung. Insbesondere muss der ÖPNV so sozialverträglich finanziert sein, dass er die wichtige Daseinsvorsorge im Bereich Mobilität erfüllen kann, und die verlässliche, langjährige Verfügbarkeit des ÖPNV garantieren können.

Die Finanzierung des ÖPNV kann aus dem Haushalt der Stadt unterstützt werden. Zusätzlich möchte der Nachhaltigkeitsbeirat darauf hinweisen, dass weitere Konzepte zur finanziellen Unterstützung des ÖPNV existieren, ohne zum jetzigen Zeitpunkt eine konkrete Empfehlung für ein Bestimmtes davon abzugeben. Siehe auch:

- <https://www.kcw-online.de/en/veroeffentlichungen/finanzierung-des-oepnv>
- https://www.kcw-online.de/media/pages/veroeffentlichungen/finanzierung-des-oepnv/6066a41265-1579615122/2019_finanzierung_des_oepnv_fin.pdf

Zwischenziele

„Mobilität in Städten – SrV“ (System of Representative Travel Surveys) der Technischen Universität Dresden bezeichnet ein Forschungsprojekt zur Beobachtung

der Verkehrsleistung aufgeschlüsselt nach Hauptverkehrsträgern in verschiedenen deutschen Städten. Sofern es bei der derzeitigen Frequenz bleibt, werden 2028 und 2033 die nächsten Analysen im Rahmen dieser Zeitreihe stattfinden. Dies erlaubt es der Stadt die Zwischenziele bezüglich der Fahrleistung des MIV ohne eigenen Aufwand zu evaluieren.

Siehe: <https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv>

Links zu Seiten der Stadt

Zukunftsleitlinien der Stadt Augsburg:

- https://www.nachhaltigkeit.augsburg.de/fileadmin/nachhaltigkeit/data/Zukunftsleitlinien_2021/Zukunftsleitlinien_f%C3%BCr_Augsburg_2021.pdf

Zwischenstand zum **Mobilitätsplan**:

- <https://www.augsburg.de/buergerservice-rathaus/verkehr/augsburger-mobilitaetsplan>
- <https://ratsinfo.augsburg.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=17283>

Klimaschutz 2030: Studie für ein Augsburger Klimaschutzprogramm (KlimaKom-Studie):

- https://www.augsburg.de/fileadmin/user_upload/umwelt_soziales/umwelt/klima%20und%20energie/Studie_Klimaschutz_2030_Version_03_02_2022.pdf

Für die Empfehlung der Halbierung der gesamten Fahrleistung des MIV bis 2040 siehe Seiten 47, 52 und 58.

- Seite 47: *„Deshalb empfehlen wir zur Substitution des fossilen MIV (MIV_{fossil}) eine Strategie, die nicht nur auf Elektrifizierung setzt, sondern durch einen breiten Strategieansatz die Fahrleistungen des gesamten MIV bis 2040 um 50% reduziert und schon vor 2030 durch Verkehrsverlagerung zum Umweltverbund und der Vermeidung von Fahrten im MIV_{fossil} zu wirken beginnt. Dabei müssen die ein- und ausbrechenden Verkehre besonders berücksichtigt werden, weil auf den längeren Fahrtstrecken der Anteil des MIV besonders groß ist.“*
- Seiten 51/52: *„Folgende Ziele sollten angestrebt werden:
1) Kontinuierliche Reduktion der Fahrleistung des MIV um 50% bis 2040 durch Stadtumbaumaßnahmen, die Platz für den Umweltverbund und eine hohe Aufenthaltsqualität schaffen.“*
- Seite 52: *„Insgesamt haben diese Maßnahmen ein Potential von 876.500 t CO_2 (kumuliert bis 2030), wenn sie sehr bald und sehr ambitioniert angegangen werden. Eine sehr deutliche Reduzierung des MIV (-50% bis 2040) ist dabei unverzichtbar (siehe Abb. 24).“*
- Seite 58: *„Für die Vorbereitung und Umsetzung des skizzierten Vorgehens empfehlen wir folgende politischen Weichenstellungen:
1) Die Stadt Augsburg strebt eine klimaneutrale Mobilität bis 2040 an. Hierzu ist eine Reduktion des Anteils der Fahrleistungen im MIV um 50% bis 2040 sowie eine Erhöhung des Anteils der Elektromobilität am verbleibenden MIV um 10% pro Jahr anzustreben. Die Verwaltung wird beauftragt, diese Ziele im Rahmen der Neuaufstellung des Gesamtverkehrsplans (GVP) und des*

Nahverkehrsplans (NVP) u.a. auch durch verstärkte Maßnahmen des Stadumbaues zu berücksichtigen.“

Für die Empfehlung zum Ausbau der Straßenbahnlinien siehe Seite 196:

- Seite 58: *„Überprüfung/Fortschreibung sowie beschleunigte Planung und Umsetzung des bestehenden Ausführungsnetzes der Straßenbahn (z.B. Neubau Linie 5; Verlängerung Linie 1 von der Haltestelle Lechhausen Neuer Ostfriedhof bis Hochzoll; Verlängerung der Linie 1 zur Hammerschmiede)“*
- Seite 196: *„Es wird empfohlen, die geplanten Linien aus dem Durchführungsnetz des aktuellen Nahverkehrsplans verstärkt umzusetzen (z.B. Neubau Linie 5; Verlängerung der Linie 1 zur Hammerschmiede).“*
- Seiten 198, 207 und 284: *„Überprüfung/Fortschreibung sowie beschleunigte Planung und Umsetzung des bestehenden Ausführungsnetzes (z.B. Neubau Linie 5; Verlängerung Linie 1 von der Haltestelle Lechhausen Neuer Ostfriedhof bis Hochzoll; Verlängerung der Linie 1 zur Hammerschmiede)“*

Beschluss:

Einstimmig (14 von 14 der anwesenden stimmberechtigten Mitgliedern)

gez.
Reiner Erben,
Referent für Nachhaltigkeit,
Umwelt, Klima und Gesundheit
Stadt Augsburg,
Vorsitzender des Nachhaltigkeitsbeirats

gez.
Dr. Norbert Stamm,
Büro für Nachhaltigkeit /
Geschäftsstelle Lokale Agenda 21
Stadt Augsburg,
Geschäftsführer Nachhaltigkeitsbeirat