

Stadtgrün

IN DIESER AUSGABE

NACHHALTIGE MOBILITÄT

Wie steht Augsburg eigentlich im Vergleich mit anderen Städten da?
Seite 2

FAHRRADSTADT 1

Was ist bisher passiert?
Seite 5

FAHRRADSTADT 2

GRÜNE Anträge und Initiativen
Seite 7

AUS DEM UMWELTREFERAT

Einfach mal aufs Rad umsteigen...
Seite 8

AUS DEM BUNDESTAG

Für eine aktive Radverkehrspolitik
Seite 10

AUS DEM LANDTAG

Umweltfreundliche Mobilität als Baustein eines umfassenden Klimaschutzes
Seite 12

AVV-TARIFREFORM

Warum die Tarifreform ein richtiger Schritt für Augsburg und die Region ist
Seite 14

ÖPNV

Bau der Linie 5 und Verlängerung der Linie 3 nach Königsbrunn
Seite 15

EDITORIAL

Mobilität zukunftsfähig gestalten

– von Martina Wild



Mobilität – Beweglichkeit - Fortbewegung

Drei Begriffe, die zu den wichtigsten Voraussetzungen für die Teilhabe an unserer modernen Gesellschaft gehören. Und: Mobilität ist viel mehr als Autofahren. Es gibt viele Möglichkeiten „mobil“ unterwegs zu sein: zu Fuß gehen, mit dem Rad, mit Bus, Tram oder Zug fahren oder eben mit dem Auto. Für die Aufenthalts-, Lebens- und Luftqualität, für weniger Staus, Lärm und Unfälle auch in unserer Stadt ist die Eindämmung des Autoverkehrs ganz maßgeblich.

Wichtige Bausteine auf dem Weg zu einer zukunftsfähigen Mobilität in Augsburg sind das Projekt Fahrradstadt 2020, die Stärkung des ÖPNV auch mit einer vereinfachten und

gerechteren Tarifstruktur, bessere Zusanbindungen, der Ausbau von Sharing-Angeboten und die Förderung von Elektromobilität (natürlich bei gleichzeitigem Ausbau der Stromgewinnung aus regenerativen Energien).

In diesem STADTGRÜN wollen wir die verschiedenen Aspekte des Themas „zukunftsfähige Mobilität“ betrachten: was ist in den letzten Jahren umgesetzt worden, was ist aktuell in der Planung und was sind unsere GRÜNEN Forderungen und Aktivitäten.

Viel Spaß beim Lesen!

Wie steht Augsburg eigentlich im Vergleich mit anderen Städten da?

– von *Stephanie Schuhknecht* und *Michael Rill*

In Augsburg wird viel getan, um Mobilität nachhaltiger zu gestalten, denn auch hier hat man inzwischen verstanden, was GRÜNE schon seit Jahrzehnten sagen: städtischer Raum ist viel zu kostbar, um einen Großteil



davon an einen ineffizienten Verkehrsträger wie das Auto zu verlieren. Das Umweltbundesamt hat schon 2014 festgestellt, dass vier von fünf Deutschen sich wünschen, Städte so umzugestalten, dass man kaum noch auf ein Auto angewiesen ist und die meisten Wege mit dem Rad, öffentlichen Verkehrsmitteln oder zu Fuß zurückgelegt werden können. Die Menschen wollen

also neue und nachhaltige Formen der Mobilität. Augsburg tut wie gesagt in den letzten Jahren viel, man denke nur an den neuen Kö, die Linie 6 und die Planungen für die Linie 5 oder das Projekt Fahrradstadt 2020. Aber wie steht Augsburg eigentlich im Vergleich zu anderen Städten da?

Städtischer Raum ist viel zu kostbar, um einen Großteil ans Auto zu verlieren

ist zwar mit seinen knapp 300.000 Einwohnern deutlich kleiner als beispielsweise die kleinste untersuchte Stadt (Nürnberg), aber dennoch ist es interessant die von Greenpeace ausgewählten Kriterien und Parameter

Greenpeace hat Anfang 2017 eine Broschüre herausgegeben und darin die 14 größten deutschen Städte in Bezug auf ihre nachhaltige Mobilität verglichen und ein Ranking erstellt. Augsburg

zu vergleichen und einen Eindruck davon zu bekommen, ob Augsburg bei den Bemühungen um eine nachhaltige Mobilität „mithalten“ kann. Greenpeace hat im Übrigen „außer Konkurrenz“ auch Freiburg (222.000 Einwohner) untersucht, weil es als Vorreiter beim Thema Nachhaltigkeit gilt und schon vor vielen Jahren andere Wege im Bereich Mobilität eingeschlagen hat.

Bike-Sharing Räder

In Augsburg betreiben die Stadtwerke ein Fahrrad-Verleihsystem und es gibt über eine private Initiative auch Lastenräder zu leihen. Insgesamt sind es 177 Räder. Damit kommt Augsburg auf eine Quote von 0,61 Leihrädern pro 1000 Einwohner. Der Spitzenreiter im Greenpeace-Ranking ist hier München mit 2,25 Rädern pro 1000 Einwohnern. Schlusslicht ist Bremen, das gar keine Leihräder anbietet. Der Durchschnitt in den Städten liegt bei 0,98 Rädern. Augsburg liegt hier also schon deutlich hinter der großen Mehrheit der Städte und muss noch einiges zulegen, um aufzuschließen.

Die Stadtwerke wollen das swa Rad demnächst intern umschichten und in der Carsharing GmbH mit bearbeiten. Auch eine Ausweitung des Angebots ist damit denkbar und wünschenswert.

Carsharing Autos

Neben Bei Anruf Auto e.V. gibt es in Augsburg vor allem in der relativ jungen Carsharing-Sparte der Stadtwerke Leihautos und auch noch einige über den Bahn-Anbieter Flinkster. Aktuell stehen damit 108 Autos zur Verfügung, was einer Quote von 0,38 Autos pro 1000 Einwohnern entspricht. Im Ranking gewinnt diese Kategorie Stuttgart mit 0,64 Autos pro 1000 Einwohnern. Verlierer ist hier Nürnberg mit nur 0,09 Leihautos pro 1000 Einwohnern. Freiburg hat hier (außer Konkurrenz) übrigens den Spitzenwert mit 1,1. Der Durchschnitt der Ranking-Städte liegt bei 0,39, womit Augsburg gerade den Durchschnitt erreicht.

Die Stadtwerke expandieren aktuell mit Ihren Fahrzeugen und Standorten und wollen schon 2018 um 18 Autos und 5 Stationen aufstocken. Augsburg läge dann mit 0,44 Leihautos pro 1000 Einwohnern im oberen Drittel des Rankings. Luft nach oben besteht also durchaus noch.



Modal Split

Der Modal Split beschreibt die Aufteilung der verschiedenen Mobilitätsarten: Fuß, Rad, ÖPNV und Auto bzw. andere motorisierte Fortbewegungsmittel. An ihm lässt sich ablesen, wie viele Wege in einer Stadt mit welchem Verkehrsmittel zurückgelegt wurden. Für das Ranking von Greenpeace wurde in den Städten jeweils der letzte verfügbare Wert herangezogen. In Augsburg stammt dieser aus dem Jahr 2013 und zeigt folgendes Bild: Fuß: 27%, Rad: 15%, ÖPNV: 16%, Auto: 42%. Den besten Fahrrad-Wert im Ranking erreicht hier Bremen mit 23,4%. Noch besser ist nur Freiburg mit satten 34%. Schlusslicht ist Essen mit gerade mal 5% Fahrradanteil. Beim MIV (motorisierter Individualverkehr) erreicht im Ranking Berlin den besten Wert mit nur 30%, noch deutlich besser ist hier erneut Freiburg mit sogar nur 21%. Den schlechtesten Wert beim MIV weist Stuttgart mit 55,5% auf. Beim ÖPNV ist erneut Berlin an der Spitze mit 27%. Schlusslicht ist hier wieder Stuttgart mit nur 15,1%. Die Durchschnittswerte aller 14 Städte: Rad: 13,3%; ÖPNV: 20,8%; MIV: 40,3%.

Augsburg hat mit seinen mageren 16% beim ÖPNV, sowohl was den schlechtesten Wert aus dem Ranking angeht, als auch den Durchschnittswert sehr viel aufzuholen. Wir wären aktuell auf dem vorletzten Platz. Die Realisierung der Linie 5, der Umbau des Hauptbahnhofs und die Verlängerung der Linie 3 sind aber gerade laufende Maßnahmen, die diesen Anteil steigern sollten.

Mit 42% MIV-Anteil liegt Augsburg ebenfalls im unteren Drittel und nur vier Städte weisen einen noch höheren Wert auf.

Beim Radverkehrsanteil liegt Augsburg mit 15% zwar über dem Durchschnitt, aber noch sehr weit entfernt von den Spitzenrei-

tern Bremen und Freiburg. Das politische Ziel heißt 25% Radverkehrsanteil bis 2020. 2018 wird der nächste Modal Split erhoben. Dann wird sich zeigen, ob die Maßnahmen, die seit 2013 ergriffen wurden (Carsharing, Radwege, usw.) sich auch in verbesserten Zahlen für Rad und ÖPNV niederschlagen werden. Wir sind gespannt!

Entwicklung der PKW-Dichte

Die Entwicklung der PKW-Dichte pro 1000 Einwohnern ist ein Indikator dafür, ob mehr Menschen dauerhaft bereit sind auf ein Auto zu verzichten oder nicht. Zunächst muss man feststellen, dass in ausnahmslos allen untersuchten Städten die PKW-Dichte seit 2009 gestiegen ist. Der Anstieg ist jedoch unterschiedlich stark und interessant ist gerade der Trend der letzten beiden Jahre.

2009 lag die PKW-Dichte in Augsburg bei 428,8. 2015 lag sie bei 448,6. Interessant ist dabei, dass seit 2013 ein leicht rückläufiger Trend erkennbar ist, denn von damals 449,5 sank die Quote 2014 auf 448,8 und schließlich auf 448,6. Augsburgs Bevölkerung wächst und offensichtlich sind mehr Menschen (vielleicht ja auch viele der Neu-Augsburger) bereit auf ein eigenes Auto zu verzichten.

Der Durchschnittswert der 14 Städte aus dem Ranking liegt bei 447 Autos, also ziemlich genau beim Augsburger Wert. Am wenigsten Autos gibt es in Berlin mit 341 pro 1000 Einwohnern, am meisten in Düsseldorf mit 492. Einen rückläufigen Trend in den letzten Jahren wie in Augsburg

gab es sonst nur in München, Frankfurt und Dresden und auch dort war der Rückgang eher gering.

Bei der Zahl der Autos liegt Augsburg also im Mittelfeld. Bei der Tendenz der abnehmenden PKW-Dichte aber sogar noch knapp im oberen Viertel. Wir hoffen auf eine Verfestigung dieses Trends, gerade durch mehr Carsharing und ein gutes ÖPNV-Angebot.

PKW-Dichte ist hoch, geht aber leicht zurück

NO₂- und PM₁₀- Jahresmittelwert 2016 und CO₂-Ausstoß pro Kopf

Die Luftschadstoffwerte und der CO₂-Ausstoß sind zwar kein direkter Indikator für nachhaltige Mobilität, aber indirekt spiegeln sie durchaus die Mobilitätsformen in einer Stadt wieder. Greenpeace gibt Jahresmittel-

werte für die 14 Städte an. Wissenschaftlich ist das fragwürdig, denn in jeder Stadt gibt es einzelne Messstationen, die jeweils an ganz unterschiedlich belasteten Stellen stehen.



Für die einzelnen Stationen gibt es Jahresmittelwerte, wie Greenpeace aber zu einem Mittelwert für die gesamte Stadt gekommen ist, konnte von uns nicht eindeutig geklärt werden. Die angegebenen Werte weichen aber jeweils nur geringfügig vom arithmetischen Mittel ab, also alle Werte addiert und geteilt durch die Anzahl der Messstationen. Um eine gewisse Vergleichbarkeit zu erreichen, sind wir für Augsburg dann auch so

vorgegangen.

Sowohl bei den NO_2 - als auch bei den Feinstaubwerten hat Bremen mit $21,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bzw. $18 \mu\text{g}/\text{m}^3$ einen absoluten Spitzenwert und damit die geringste Belastung der untersuchten Städte. Der Grenzwert für beide Schadstoffe liegt übrigens bei $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Erinnern wir uns kurz: Bremen hatte auch den höchsten Radverkehrsanteil aller Städte.

Schlusslichter im Ranking sind erwartungsgemäß Stuttgart und München. Hier liegen die Jahresmittelwerte mit $64,25$ bzw. $46 \mu\text{g}/\text{m}^3$ deutlich über den zulässigen Grenzwerten. Die Feinstaubwerte sind mit $27,5$ bzw. $21,25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ hoch, aber noch unter dem Grenzwert. Auch hier ein kurzer Blick

zurück: Stuttgart hatte sowohl beim MIV- als auch beim ÖPNV-Anteil jeweils den schlechtesten Wert.

Augsburg kommt beim NO_2 auf einen Jahresmittelwert von ca. $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und beim Feinstaub

auf ca. $18 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Das sind im Vergleich mit den anderen Städten durchaus gute Werte. Schaut man auf die einzelnen Messstationen in Augsburg, so ergibt sich bei NO_2 aber in der Karlstraße mit einem Jahresmittel von $46 \mu\text{g}/\text{m}^3$ eine deutliche Überschreitung des Grenzwerts. Zum Vergleich: Stuttgart und München kämpfen hier mit deutlich höheren

Werten: Am Neckartor liegt der Jahresmittelwert bei $82 \mu\text{g}$, an der Münchner Landshuter Allee bei $80 \mu\text{g}$.

Bei den CO_2 -Emissionen pro Einwohner hat Bremen mit nur $3,35\text{t}$ klar die Nase vorn. Schlusslicht ist hier Hamburg mit $11,4\text{t}$. Auch bei diesen Zahlen scheint es Greenpeace aber nicht so genau genommen zu haben mit der Vergleichbarkeit, denn es gibt sehr unterschiedliche Indikatoren, die für eine Berechnung verwendet werden können. Augsburg hat sich im Klimaschutzbericht 2013 entschieden auf einen neuen Indikator umzustellen, was allerdings dazu führte, dass beispielsweise 2006 plötzlich statt $7,6\text{t}$ pro Einwohner $11,07\text{t}$ in der Bilanz standen. Mit dem neuen Indikator gerechnet liegt Augsburg dann 2011 bei $10,18\text{t}$. Mit dem alten Indikator bei $6,71\text{t}$. Das bedeutet, dass jedenfalls eine deutlich sinkende Tendenz erkennbar ist. Mit $6,71\text{t}$ liegt Augsburg im direkten Vergleich im oberen Drittel. Mit $10,18\text{t}$ wären wir Vorletzter.

Fazit zur nachhaltigen Mobilität in Augsburg

Augsburg muss sich mit seinen Kennzahlen bei der nachhaltigen Mobilität nicht verstecken. Auch wenn bei Bike- und Carsharing noch deutlich Luft nach oben ist, erreichen wir schon durchschnittliche Werte und der Ausbau beider Angebote befindet sich in Planung. Beim Modal Split bleibt noch viel zu tun und wir alle können auf die nächste Erhebung im Jahr 2018 gespannt sein. Unser ÖPNV-Anteil ist vergleichsweise gering, auch wenn kleinere Städte allein schon aufgrund ihrer geringeren Distanzen hier nie Spitzenwerte erreichen. Der Radverkehrsanteil ist leicht überdurchschnittlich. 2018 wird sich zeigen, ob wir mit der Fahrradstadt 2020 wirklich auf dem Weg sind den Spitzenreiter Bremen zu überholen. Beim Autoanteil liegt Augsburg weit hinten. Aber immerhin zeigt die fallende Tendenz der PKW-Dichte, dass hier etwas voran geht. Bei den Luftschadstoffen und beim CO_2 -Ausstoß ist Augsburg im vorderen Drittel.

Insgesamt würde Augsburg im Ranking wohl einen der mittleren Plätze einnehmen. Die einzelnen Indikatoren haben positive Tendenzen und das zeigt: Augsburg ist auf dem Weg zu mehr nachhaltiger Mobilität und einer lebenswerteren Stadt.

Das ganze Ranking zum Nachlesen bei Greenpeace:

<http://gruenlink.de/1czh>

Rad- und ÖPNV-Anteil stehen im Zusammenhang zu Schadstoffwerten

Was ist bisher passiert?

– von Cemal Bozoğlu und Christian Moravcik

Fahrradfahren ist viel mehr als nur mit dem Rad fahren

.... es ist schnell, gesund, umweltfreundlich, klimaschonend, leise, günstig und stark im Verbund mit Ausleihsystemen und attraktiven Umsteigepunkten auf den ÖPNV.

Laut Aussage des Umweltbundesamtes schätzen Experten, dass sich in Ballungsgebieten bis zu 30% der Pkw-Fahrten auf den Radverkehr verlagern ließen. Dass dieses Ziel erreichbar ist, zeigt die Verkehrsmittelwahl in Städten wie Kopenhagen, Amsterdam oder auch in besonders fahrradfreundlichen deutschen Städten wie Münster, wo der Radverkehrsanteil mit 38 % bereits den MIV-Anteil (36%) überholt hat.

Um für Augsburg den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen, wurde das Projekt Fahrradstadt 2020 beschlossen mit dem Ziel, den Radverkehr in besonderem Maße zu fördern und den Anteil des Fahrradverkehrs am Modal-Split bis zum Jahr 2020 auf über 25% anzuheben.

Weniger Auto- mehr Fahrradverkehr. Wie das geht? Erfahrungen aus anderen Städten, wie etwa aus Kopenhagen zeigen deutlich: Man muss es den Menschen leicht machen umzusteigen – auf den ÖPNV – oder auf das Fahrrad. So nutzen etwa 63% der KopenhagenerInnen nun das Rad, weil es als Fortbewegungsmittel einfach, schnell und bequem ist.

Mit dem Projekt Fahrradstadt 2020 wollen wir auch in Augsburg Radfahren einfach, schnell, bequem und sicher machen.

Auf dem (langen) Weg zur Fahrradstadt 2020

Einige Projekte und Verbesserungsmaßnahmen wurden umgesetzt, weitere sind in der Planung. Die hier aufgeführten Projekte und Maßnahmen sind nur beispielhaft. Die komplette Liste ist einsehbar unter: <http://www.projekt-augsburg-city.de/fahrradstadt/fahrradstadt-im-detail/>

Umgesetzte Projekte 2014 – 2016:

- **Ost-West-Radwegachse:** Bauabschnitt Karlstraße
- **Neuburger Straße:** Zwischen Lechbrücke und Elisabethstraße stadtauswärts (wei-

tere Teilabschnitte sollen in den kommenden Jahren umgesetzt werden)

- **Anpassung von Radfahrstreifen an die gültige StVO**
- **Zugspitzstraße:** Markierung von Fahrrad-schutzstreifen
- **Markierungen Stadtbachstraße/ Berliner Allee**

Freigabe von Einbahnstraßen: flächendeckend, soweit rechtlich zulässig.

Freigabe von Fußgängerzonen: Unbeschränkt für den Radverkehr freigegeben sind der Königsplatz, Bgm.-Fischer-Straße, kurze Maxstraße.

Freigabe der zur Fußgängerzone gehörenden Straßen

Annastraße, Philippine-Welser-Straße, Steingasse und am Martin-Luther-Platz versuchsweise für 6 Monate morgens **bis 11.00 Uhr** analog der Anlieferzeit des Lieferverkehrs.

Zusätzliche Fahrradständer in der Innenstadt: u.a. beim Theater, Blaue Kappe, Hunoldsgraben, Pfladergasse, Ph.-Welser-Platz, Annastraße, Martin-Luther-Platz.

Erstellung und Herausgabe eines amtlichen Fahrradstadtplans in Papierform und digital.

2015: Zertifizierung als fahrradfreundliche Kommune in Bayern durch das bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr.

Aktuell sind folgende Projekte in der Planung:

- **Planung/Bau Neuburger Straße:** In der Neuburger Straße werden die Radwege zwischen Schlössle und Lechbrücke beidseitig neu geplant und der Straßenquerschnitt neu aufgeteilt.
- **Planung/Bau Langenmantelstraße:** Hier werden Radwege am Plärrergelände gebaut und die Fahrbahn auf eine Spur



verengt.

- **Planung Westpark:** hier soll eine durchgängige Radverkehrsverbindung durch das ganze Stadtgebiet entstehen.
- **Berliner Allee:** Planungen von Radverkehrsanlagen zwischen

Brückenstraße und Stadtbachstraße (Umsetzung ist für 2018/2019 vorgesehen)

- **Deutschenbaurstraße in Pfersee:**

Im Rahmen eines Verkehrsversuchs werden beidseitig Schutzstreifen markiert.

- **Holzbachstraße:** Planungen für einen Radweg entlang der Bahnunterführung.

- **Jakoberstraße/Jakobertor:** Schutzstreifen wurden

markiert. In Planung ist eine Fußgängerbrücke über den Stadtgraben, damit auf dem jetzigen Fußweg dann der künftige Radweg verlaufen kann.

- **Bürgermeister-Ulrich-Straße:** Hier werden Radwege auf der Südseite zwischen Allgäuer Straße und Bahnbrücke geplant.



Ausbau von Radstationen

Zu einer guten Radinfrastruktur gehören auch ausreichende und sichere Fahrradabstellanlagen. Dies betrifft insbesondere Verknüpfungs- und Umsteigepunkte zu den verschiedenen Verkehrsmitteln des ÖPNV, wie vom Rad zum Zug oder zur Tram. 2007 wurde deshalb das erste Radparkhaus in Augsburg in der Halderstraße am Augsburger Hauptbahnhof mit ca. 380 Fahrradparkplätzen und einer Servicestation eingerichtet.

Zweites Fahrradparkhaus öffnet im Juli

Ende Juli 2017 wird nun das zweite Fahrradparkhaus mit weiteren 500 Stellplätzen am Hauptbahnhof im Helio-Center eröffnet. Auch Plätze für Sonderfahrzeuge wie Lastenräder oder Anhänger sind vorgesehen.

Allerdings ist auch damit der Bedarf noch nicht gedeckt. Bei der letzten Erhebung des Tiefbauamtes der Stadt Augsburg waren am Bahnhofsvorplatz über 1000 Räder abgestellt, so dass klar ist, dass weitere für Räder notwendig sind. Ein drittes Fahrradparkhaus soll am Westportal des neuen Straßenbahntunnels entstehen. Im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbes für die beiden Bahnhofsvorplätze im Westen und Osten sind insgesamt 2000 Radstellplätze eingeplant, darunter 1200 in Radstationen.

Finanzmittel für die Fahrradstadt

Im Sinne einer nachhaltigen und lebenswerten Stadtentwicklung haben das Projekt Fahrradstadt 2020 und die Erhöhung des Radverkehrsanteils für die GRÜNE Stadtratsfraktion eine hohe Priorität. Diese Zielsetzung findet sich daher auch in der interfraktionellen Kooperationsvereinbarung von CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Trotz der aufgezeigten beabsichtigten Planungen für Verbesserungen im Radverkehr, müssen wir dafür sorgen, dass den Worten auch Taten folgen. Das heißt ganz konkret: Es muss auch das nötige Geld zur Finanzierung der Maßnahmen bereitgestellt werden.

Finanzmittel für Geh- und Radwegebau erhöht

Um die Ziele der Fahrradstadt 2020 zu erreichen, ist man in den bisherigen Diskussionen davon ausgegangen, dass jährlich mindestens 2,5 Millionen € Investitionsmittel zur Verfügung gestellt werden müssen, um

die nötigen und geplanten Maßnahmen auch tatsächlich umsetzen zu können. Tatsächlich wurde diese Summe in den Jahren 2014 und 2015 um 2 - bzw. 1.5 Millionen € unterschritten.

Trotz weiterhin angespannter Haushaltslage konnten wir erreichen, dass im Haushalt 2017/2018 mehr Geld als ursprünglich geplant, für den Ausbau von innerstädtischen Geh- und Radwege eingestellt wurde; zwar nicht die von uns gewünschte und als nötig berechnete Summe, aber doch eine wesentliche Erhöhung im Vergleich zu den zurückliegenden Jahren:

2013 waren es 100.000€

2014 dann 300.000€

2015 waren es dann „schon“ 500.000€

2016 rund 1 Million €

2017 und 2018 sind jeweils rund 1.700.000€ plus 300.000 € Planungsmittel für die Radwegführung an der Holzbachstraße im Haushalt verankert

GRÜNE Anträge und Initiativen

– von Cemal Bozoğlu und Christian Moravcik

Neben den wichtigen Baumaßnahmen von innerstädtischen Geh- und Radwegen und großen Fahrradabstellanlagen an Hauptumsteigepunkten, gibt es auch viele einfache und manchmal sogar kostengünstigere Maßnahmen, um eine bessere Infrastruktur bereitzustellen und so für mehr Sicherheit für RadfahrerInnen zu sorgen.

Hierzu beispielhaft einige Anträge der GRÜNEN Stadtratsfraktion:

GRÜNER Antrag zur dauerhaften Freigabe der Fußgängerzone mit Annastraße für den Radverkehr ohne zeitliche Beschränkung

Diese Maßnahme soll mit einer Öffentlichkeitskampagne für ein vernünftiges Miteinander der verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen begleitet werden.



Dieser Vorschlag orientiert sich an dem Beispiel der Stadt Regensburg. Die Stadt Regensburg hat nach einer einjährigen Testphase im April 2016 ihre Altstadt incl. der Fußgängerzone weitestgehend, ohne zeitliche Beschränkung und dauerhaft für den Radverkehr freigegeben. Diese Maßnahme wurde dort durch die Kampagne „Respekt bewegt – gemeinsam achtsam durch die Altstadt“ begleitet. Die nun beschlossene Freigabe bis 11 Uhr ist ein erster Schritt. Wir fordern weiterhin die komplette Freigabe und eine entsprechende Öffentlichkeitskampagne.

GRÜNER Antrag zur Optimierung des Winterdienstes auf Radwegen

Die MitarbeiterInnen des Winterdienstes wurden für die Anliegen der RadfahrerInnen sensibilisiert. Im zurückliegenden Winter ist der städtische Winterdienst mit dem GRÜNEN Umweltreferenten Reiner Erben die

Gefahrenstellen abgefahren, um besonders gefährliche Stellen zu erkennen und Verbesserungen einplanen zu können. Im Ausschuss wurden verschiedene Winterdienst-Varianten vorgestellt. Um öfter räumen zu können und nicht hauptsächlich nur Gefahrenstellen zu entschärfen, wird es aber mehr Personal, mehr Fahrzeuge und mehr Geld brauchen. Außerdem bietet die Stadt nun ein „städtisches Schneetelefon“ für WinterradlerInnen an. Hier können Gefahrenstellen sofort gemeldet werden.

GRÜNER Antrag für mehr Verkehrssicherheit beim Abbiegen

Die Grüne Stadtratsfraktion hat beantragt, an unübersichtlichen Kreuzungen Warnschilder aufzuhängen, damit RadfahrerInnen und Radfahrer beim Abbiegen nicht mehr übersehen werden. Nun soll eine Marketingkampagne für mehr Miteinander im Straßenverkehr erarbeitet werden.



GRÜNER Antrag zur Erstellung eines Fahrradabstellanlagenkonzeptes

Wir wollen mehr Fahrradabstellplätze auch für Fahrräder mit Kinderanhängern und Lastenfahrräder in der Innenstadt, sowie die Bereitstellung kleiner Service-Pump-Stationen. Ein entsprechendes Konzeptes zur Aufstellung weiterer Radabstellplätze ist derzeit in Bearbeitung.

GRÜNE Forderung nach Fahrradmitnahme in den öffentlichen Verkehrsmitteln

Nach einem Testversuch können inzwischen in Combino-, CityFlex-Straßenbahnen und Mercedes Citaro Bussen in den Zeiten von 9.00 Uhr bis 15.00 Uhr und ab 18.30 Uhr bis Betriebsende sowie an Wochenenden und Feiertagen Fahrräder mitgenommen werden. Dies ist ein weiterer wichtiger Schritt zu mehr Fahrradfreundlichkeit und vernetzter Mobilität.

Einfach mal aufs Rad umsteigen...

– von Reiner Erben



Fahrradstadt ausbauen ist die richtige Antwort auf Fahrverbote

Die Stadt Augsburg hat sich dafür entschieden, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr bis zum Jahr 2020 auf 25% zu erhöhen, derzeit liegen wir bei ungefähr 17%. Damit sind wir in Augsburg schon ganz gut, aber mit dem Projekt Fahrradstadt 2020 wollen wir noch besser werden – und wir müssen besser werden, denn auch in Augsburg sind die Grenzwerte für das gesundheitsgefährdende Stickstoffdioxid überschritten.

Einer Studie des Umweltbundesamtes „Potenziale

des Radverkehrs für den Klimaschutz“ aus dem Jahr 2013 zufolge, werden bundesweit rund elf Prozent der Wege mit dem Fahrrad erledigt. Das sind jedoch nur drei Prozent aller zurückgelegten Kilometer. Besonderes Potenzial des Radverkehrs liegt bei mittleren und großen Städten im Bereich der kurzen Wege (weniger als 5 Kilometer) sowie zunehmend auch bei längeren Wegen (bis zu 15 Kilometer) bei der Nutzung von Pedelecs und E-Bikes sowohl im privaten als auch im Wirtschaftsverkehr (z. B. in Form von Lastenrädern).

Radfahren ist gelebter Umweltschutz

Wenn man weiß, dass ca. zwei Drittel aller Wege im Alltag kürzer als 5 Kilometer sind, ist es sicher möglich, dass ein Teil dieser Wege zukünftig mit dem Rad zurückgelegt werden. Eine Verlagerung dieser kurzen Wege, die bisher mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) realisiert wurden, auf den Radverkehr würde die Umwelt entlasten

und die Emissionen des treibhausrelevanten Klimagases CO₂ und der gesundheitsgefährdenden Stickstoffoxide reduzieren. Der Umstieg auf den umweltfreundlichen Radverkehr ist damit ein wichtiger Beitrag, um die Luftqualität in der Stadt Augsburg zu verbessern (Stickstoffoxide stammen zu 70% aus dem Verkehr).

In der Stadt hat der Umstieg auf das Rad noch weitere Vorteile. So kann der Verkehrslärm vermindert und die Lebens- und Aufenthaltsqualität in unserer schönen alten Stadt verbessert werden.

Stadt fördert aktiv den Umstieg

Um den Umstieg auf das Rad zu fördern, wird die Stadt Augsburg in den nächsten Jahren die Infrastruktur für den Radverkehr ausbauen. Dies wird und muss dazu führen, dass der für den MIV zur Verfügung stehende Straßenraum reduziert wird. An einigen Stellen im Augsburger Stadtgebiet wurden und werden Fahrspuren und Parkplätze zugunsten von Radwegen reduziert. Mehr umweltfreundlicher Radverkehr wird deshalb die Dominanz des Autos im Straßenbild abbauen und die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, wie z.B. für Kinder oder ältere Menschen, verbessern.



Foto: Ruth Plössel, Stadt Augsburg

Elektromobilität sinnvoll ausbauen

Der Bereich „Mobilität und Verkehr“ ist für den Schutz unseres Klimas von zentraler Bedeutung. Ein Ansatzpunkt ist dabei die Elektromobilität. Elektrofahrzeuge sind leise, effizient und stoßen lokal keine Schadstoffe aus. Aber: Elektromobilität ist nur so gut wie der Strom, den sie verfährt. Nur wenn dieser aus Erneuerbaren Energien stammt, kann tatsächlich ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden. Dann können die Batterien von Elektrofahrzeugen auch möglicherweise das in Zukunft zeitweise noch größere Überangebot von Wind- und Solarstrom in den Netzen nutzen.

Städte und Gemeinden haben nicht nur eine Vorbildfunktion bei der Einführung der Elektromobilität, sondern ihnen kommt auch eine Schlüsselrolle zu, beispielsweise im Rahmen ihrer Aufgaben in der Bauleitplanung, bei der Bereitstellung von öffentlichen Personenverkehrssystemen, als Beschaffer oder Betreiber einer eigenen Flotte und auch als Genehmigungsbehörde für Ladeinfrastruktur und straßenrechtliche Privilegien sowie als Unterstützer und Impulsgeber.

Mit E-Mobilität Verkehr klimafreundlicher machen

Grundsätzlich sind Elektrofahrzeuge als Teil der Energiewende nur dann ökologisch sinnvoll, wenn der Strom dafür aus erneuerbaren Energien stammt und die Fahrzeuge eingebettet in eine Verkehrsstrategie sind, in der auch öffentlicher Nahverkehr und Verkehrsreduktion vorgesehen sind (Verkehrswende). Erneuerbare Elektromobilität darf nicht als Ersatz für Energieeffizienz und Energie sparen instrumentalisiert werden, sondern muss einhergehen mit der Verbreitung sparsamerer Fahrzeuge und einem Ausbau des Schienenverkehrs. Zusätzlich gilt: Fuß- und Radverkehr sind im innerörtlichen Verkehr die umweltschonendsten Verkehrsmittel. Elektromobilität soll also mithelfen, den motorisierten Verkehr klimafreundlicher zu machen und die notwendige Dekarbonisierung des Verkehrs zu erreichen.



Gesamtkonzept beauftragt

Die Stadt Augsburg greift die in jüngster Zeit beschlossenen neuen Fördermaßnahmen des Bundes und des Freistaats Bayern auf, mit der Absicht, den „Markthochlauf“ von Elektrofahrzeugen zu beschleunigen, um dem Ziel der Bundesregierung von einer Million Elektrofahrzeugen auf deutschen Straßen bis zum Jahr 2020 näher zu kommen.

Die Stadtverwaltung und die Stadtwerke Augsburg arbeiten gemeinsam an Konzepten zur Unterstützung der Elektromobilität im Stadtgebiet Augsburg.

Auf Initiative aus meinem Referat wurde eine städtische Arbeitsgruppe Elektromobilität wieder eingerichtet und mit Beschluss des Umweltausschusses wurde eine Studie für ein Gesamtkonzept E-Mobilität in Auftrag gegeben. Im Rahmen dieses Gesamtkonzeptes sollen Elektrofahrzeuge des Individualverkehrs und die dazugehörige Ladeinfrastruktur mit dem öffentlichen Personennahverkehr intelligent verknüpft werden. Der Grundgedanke hierbei ist, „ganzheitliche“ Mobilitätskonzepte zu fördern, schrittweise am Markt zu platzieren und die direkten und indirekten Umweltbelastungen deutlich zu reduzieren.

Für eine aktive Radverkehrspolitik

– von Claudia Roth



Deutschland braucht die Verkehrswende

Der Radverkehr erlebt eine Renaissance. Mehr als ein Drittel aller Menschen in Deutschland fahren täglich oder mehrmals pro Woche Rad. Dabei werden immer größere Distanzen zurückgelegt. Elektroräder erschließen neue Zielgruppen und machen das Radfahren auch für ältere Menschen zunehmend attraktiv. Insbesondere in Städten steht Radverkehr für hohe Lebensqualität. Mit Lastenrädern werden Kinder zur Kita gebracht, Einkäufe transportiert oder

Bestellungen zugestellt. Die Fahrradwirtschaft boomt, der Radtourismus verzeichnet Rekordumsätze.

Die Verkehrspolitik muss die positive Entwicklung des Radverkehrs aufgreifen statt sie sich selbst zu überlassen. Wir als Grüne Bundestagsfraktion wollen die Potenziale des Fahrrads für ein klima- und menschenfreundliches Mobilitätssystem ausschöpfen. Radfahren muss für alle leichter, bequemer und sicherer werden – vom Kindergartenkind bis zur Generation „Siebzig plus“. Dafür muss auch der Bund stärker als bisher Verantwortung übernehmen.

Schnell, preiswert, bequem und sicher ans Ziel kommen – das steht für viele bei der Wahl ihrer Verkehrsmittel im Vordergrund. Das Fahrrad spielt dabei vorne mit. Ohne Altersbeschränkung, Führerschein und hohe Kosten hat das Fahrrad kaum Zugangsbarrieren und fast alle Menschen können es nutzen. Städte wie Kopenhagen oder Portland im US-Bundesstaat Oregon haben vorgemacht, dass sich die Lebensqualität erhöht, wenn die Stadtentwicklung auf mehr Radverkehr setzt. An diesen Beispielen orientieren sich Städte aus aller Welt – mit dem Ziel, die Innenstädte vom Autoverkehr zu

entlasten. Die Niederlande bekämpfen Staus mit einem umfassenden Radschnellwegnetz. Die systematische und kontinuierliche Radförderung hat dazu geführt, dass dort mehr als ein Viertel aller Wege mit dem Rad zurückgelegt werden.

Radfahren muss sicherer werden

Im Unterschied zum Auto- und Fußverkehr geht die Zahl der verunglückten RadfahrerInnen nicht zurück. Seit der Wiedervereinigung ist der Radfahrendenanteil an den Verkehrstoten von acht auf elf Prozent gestiegen. 2015 waren ein Fünftel aller verletzten Verkehrsteilnehmer Radfahrende, was im Vergleich zu ihrem Verkehrsanteil überproportional ist. Kein Wunder, dass sich in Deutschland die Hälfte der RadfahrerInnen und Radfahrer im Straßenverkehr nicht sicher fühlt!

Für die hohe Zahl an Fahrradunfällen ist in erster Linie eine veraltete oder fehlende Radinfrastruktur verantwortlich. Radfahrende kommen auf dem Flickenteppich von Wegen und Führungsformen oft eher schlecht als recht voran. Viele Radwege sind zu schmal, mangels wirksamer Kontrollen zugeparkt oder enden völlig unvermittelt. Rund die Hälfte aller Fahrradunfälle sind Alleinunfälle (Unfälle ohne weitere Unfallbeteiligte), die oftmals auf schlechten Fahrbahnumtergrund zurückzuführen sind.

Der Bund soll Rad-Infrastruktur mitfinanzieren

Der Standard der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur genügt vielerorts nicht den heutigen Anforderungen. Beim Ausbau der Radwege wird der Bund seiner Verantwortung nicht gerecht.

Wir Grüne im Bundestag fordern deshalb:

Radwege an Bundesstraßen ausbauen und Qualitätsstandards setzen

Wir wollen ein zusammenhängendes Netz überregionaler Radwege. Dafür muss der Bund die Haushaltsmittel für Radwege an

Bundesfernstraßen schrittweise von bisher rund 100 auf 200 Millionen Euro pro Jahr erhöhen. Der Bund ist sowohl für unmittelbar an Bundesfernstraßen gelegene als auch für funktional einer Bundesstraße zugeordnete Radwege zuständig.

Radschnellwege fördern

Wir wollen überregionale Radverkehrsverbindungen im Rahmen einer bundesweiten Netzplanung fördern. Der Bund muss in Absprache mit den Ländern einheitliche Standards für Radschnellwege definieren und bedeutende Vorhaben mitfinanzieren. Die Grünen im Bundestag wollen dafür jährlich 100 Millionen Euro bereitstellen.

Verkehrssicherheit in Kommunen verbessern

Der Bund sollte sich stärker an der Gemeindeverkehrsfinanzierung beteiligen, den Umweltverbund stärker finanziell unterstützen und die Mittelzuweisung auf den Radverkehr ausdehnen. Bei der Radinfrastruktur in Städten und Ballungszentren herrscht der größte Handlungsdruck. An verkehrlichen Brennpunkten in Kommunen ereignen sich viele schlimme Unfälle zwischen Auto und Rad. Wir Grüne im Bundestag fordern den Bund dazu auf, in seiner Verantwortlichkeit für die Verkehrssicherheit und den Klimaschutz Kommunen dabei zu unterstützen, den Radverkehr auszubauen und gleichzeitig gefährliche Verkehrsführungen zu beheben.

Straßenverkehrsrecht modernisieren

Ein fahrradfreundliches Verkehrssystem braucht fahrradgerechte Verkehrsregeln. Das deutsche Straßenverkehrsrecht ist in einer Zeit entstanden, in der Vorfahrt für das Auto als fortschrittlich galt. Der Rechtsrahmen entspricht dem veränderten Mobilitätsverhalten der Menschen jedoch in vielfacher Hinsicht nicht mehr. Kinder unter acht Jahren und erwachsene Begleitpersonen sollen gemeinsam auf dem gleichen Weg Radfahren können. Dabei sollte freigestellt sein, ob sie gemeinsam auf dem Rad- oder dem Gehweg fahren. Tempo 30 erhöht die Verkehrssicherheit. Ab Tempo 30 steigt die Unfallschwere dramatisch an. Kommunen sollten deshalb das Recht erhalten, innerorts eigenständig und unbürokratisch über die Einführung von Tempo 30 zu entscheiden, auch wenn es sich um Bundesstraßen handelt.

Lastenräder stärker für Transporte einsetzen

Schon heute werden Lastenräder mancherorts erfolgreich eingesetzt, um zum Beispiel Pakete direkt an die Haustür zu liefern. Diese Entwicklung wollen wir als Grüne Bundestagsfraktion stärker fördern. Besonders interessant sind neue Sharing-Konzepte für diejenigen, die ein Lastenrad nur gelegentlich nutzen möchten - ähnlich wie beim seit Jahren boomenden Carsharing.

Fahrrad und öffentlichen Verkehr kombinieren

Die Grüne Bundestagsfraktion will Rad und öffentlichen Verkehr deutlich besser vernetzen. Gute Radwege und barrierefreie Zugänge zu Bahnhöfen und Haltestellen sowie sichere Abstellmöglichkeiten und Verleihangebote erhöhen die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und vergrößern seinen Radius. Eine gute Verknüpfung von Rad- und öffentlichem Verkehr hat gerade für ländliche Räume einen hohen Mehrwert und kann die Belastung, die tägliches Pendeln mit dem Pkw hervorruft, vermindern. Auch die Fahrradmitnahme in Zügen sollte vereinfacht und bequemer werden. Wir fordern den Bund auf, in seiner Rolle als Eigentümer die Deutsche Bahn zu verpflichten, in allen Zügen der DB die Fahrradmitnahme zu ermöglichen.



Wir wollen mehr Mobilität und weniger belastenden Verkehr. Deutschland braucht die Verkehrswende, um den Menschen nachhaltige, komfortable und bezahlbare Mobilität zu ermöglichen. Eine aktive Radverkehrspolitik und eine bessere Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger sind hierfür wichtige Bausteine.

Umweltfreundliche Mobilität als Baustein eines umfassenden Klimaschutzes

– von Christine Kamm



Verkehrsträger besser verknüpfen und Qualität verbessern!

Stressfrei – Ohne Stau! S-Bahn für die Region Augsburg

Seit langem fordern wir zusammen mit dem Fahrgastverband PRO BAHN den Ausbau der Regionalverbindungen im Bahnverkehr hin zu einem S-Bahn-Takt für die Region Augsburg. Die Regional-S-Bahn könnte mit wenig erforderlichen Investitionen einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung des öffentlichen Personenverkehrs im drittgrößten Bal-

lungsraum Schwabens leisten und die Zahl derjenigen, die umweltfreundlich in die Stadt pendeln, nahezu verdoppeln.

Für diese Umstellung fallen verhältnismäßig geringe Infrastrukturkosten an, da das vorhandene Bahnnetz nur optimiert werden muss. So ist eine Voraussetzung z.B. ein weiterer Bahnsteig am Augsburger Hauptbahnhof. Im Rahmen der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg und dem Umbau des Augsburger Hauptbahnhofes steht nun der Bau des neuen Bahnsteiges F an. Zusätzlich werden gelegentlich Überholgleise benötigt, jedoch keine neuen Strecken. Somit ließe sich mit wenig Geld eine große Verbesserung erreichen.

Die Regional-S-Bahn für Augsburg und Schwaben bedeutet eine massive Stärkung

des Wirtschaftsstandorts und macht den Nahverkehr in der Region deutlich attraktiver:

So könnten mit einer Durchbindung der Züge am Augsburger Hauptbahnhof und einem Viertelstundentakt wesentlich kürzere Reisezeiten erreicht werden. Durch eine optimale Verknüpfung von Bussen und Trams mit der Bahn an den Haltepunkten gäbe es schnelle Umsteigemöglichkeiten. Zudem fordern wir moderne, energiesparende und wirtschaftlichere Züge und mehr Haltepunkte. Denn unser Ziel sind wesentlich mehr umweltfreundlich fahrende Fahrgäste!

Fuggerexpress – noch Luft nach oben!

2016 gelang es dem Fuggerexpress, im Qualitätsranking der bayerischen Regionalbahnen sich immerhin von Platz 18 auf Platz 17 hochzuarbeiten (von 28). Agilis liegt wie auch in den Vorjahren weit darüber. Die genauen Platzierungen finden sich unter <https://beg.bahnland-bayern.de/de/qualitaetsicherung/qualitaetsranking>

Trotzdem erreichen mich in den letzten Monaten wieder vermehrt Mails von verärgerten Bahnkunden. Dies verwundert mich nicht, denn in dieses Qualitätsranking fließen nur Daten zur Sauberkeit, Fahrgastinformation im Regel- und Störfall, Funktionsfähigkeit der Ausstattung, die Serviceorientierung der Zugbegleiter und Kundenorientierung bei Beschwerden ein. Doch die Gründe für den Ärger liegen meist woanders: ausgefallene Klimaanlageanlagen, fehlende Zuggarnituren, Verspätungen und fehlende Kapazitäten sind hier häufig genannte Ärgernisse. So fährt z.B. der Fuggerexpress Treuchtlingen- Augsburg zu manchen Zeiten standardmäßig mit nur einer Garnitur, die Fahrgäste stehen dann auch „standardmäßig“ jeden Tag auf dieser relativ langen Strecke. Dazu kommt, dass oft

keine Zugbegleiter mitfahren und damit auch keine Fahrkartenkontrolle durchgeführt wird, z.B. wird auf der Strecke Augsburg – Ulm bei nur etwa einem Viertel der Fahrten der Fahrschein kontrolliert. Doch Zugbegleiter sind für die Fahrgäste ein wichtiger Schutz und geben wertvolle Informationen. Aber sie dienen auch der Sicherheit der Lokführer, die in Problemsituationen auf Unterstützung angewiesen sind und sich auch zunehmend tätlichen Angriffen ausgesetzt sehen. Ich werde in nächster Zeit, die Themen Verfügbarkeit, Pünktlichkeit, Klimaanlage und ausreichende Zahl bereitgestellter Garnituren bei einem Gespräch mit der DB Regio ansprechen und unseren verkehrspolitischen Sprecher Markus Ganserer auf die Problematik aufmerksam machen, um hier Druck zu machen und zeitnahe Lösungen zu schaffen. Zudem müssen bei der nächsten Ausschreibung dieser Strecke die zugrunde gelegten Standards verbessert werden.

Deutsche Bahn setzt künftig bei ihren regionalen Busgesellschaften auf Diesel-Busse statt auf Erdgas

Vor Kurzem verkündete die Bahn, dass sie bei ihren regionalen Busgesellschaften schon bis nächstes Jahr alle Erdgas-Busse durch Diesel Busse (Euro VI) ersetzen wird.

Der Umweltvorteil den die Erdgasbusse haben, so der Pressesprecher, sei nur noch gering, außerdem seien die Betriebskosten höher als bei Dieselfahrzeugen.

Hier zeigt sich deutlich, dass der zu günstige Dieseltreibstoff Anreize setzt, auf die nur vermeintlich umweltfreundlichen Diesel-Busse zu setzen. Nach den laufenden Diskussionen zu den gefälschten Abgastests, sind diese Werte mindestens zweifelhaft.

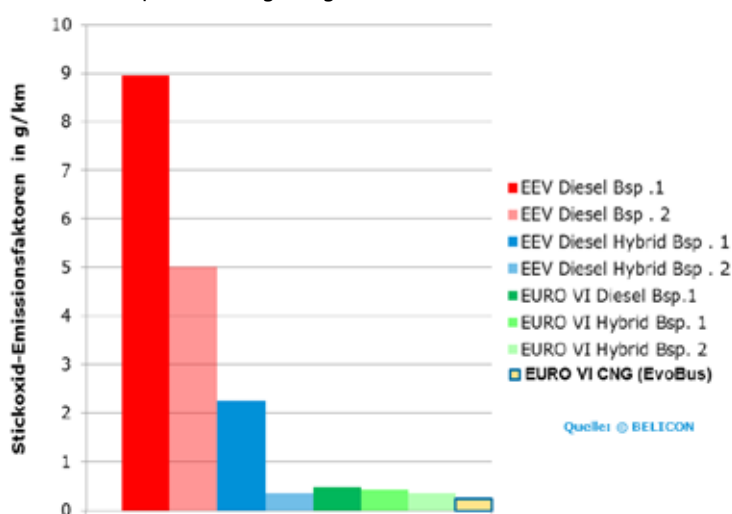
Augsburgs Biomethan-Busse sorgen für klimaneutralen Verkehr

Ganz anders argumentieren hier unsere Augsburger Stadtwerke. Diese setzen auch weiterhin auf die „umweltfreundlichste Busflotte Deutschlands“ und die Stadt Augsburg wurde daher auch zu Recht von der Agentur für Erneuerbare Energien (AEE) als Energie-Kommune ausgezeichnet. Erdgas-Busse

seien auch noch in den nächsten 10 Jahren technologisch führend durch einen technisch hohen Reifegrad, wirtschaftlich dem Dieselsbus ebenbürtig, und ökologisch klar das beste Antriebskonzept.



Die Entscheidung für eine reine Erdgas-Busflotte fiel bereits 1995. Die Umstellung der Busse auf Erdgas war 2010. Seit 2011 werden die Busse außerdem mit Biomethan aus agrarischen Abfällen betankt statt mit konventionellem Erdgas. Damit befördern alle 91 Busse die Augsburgerinnen und Augsburger nahezu klimaneutral. 2016 wurden dann noch einmal 23 neue Busse beschafft, welche dank eines neu entwickelten Motors im Vergleich zu den anderen Motortypen noch einmal deutlich bessere Abgaswerte aufweisen. Dies ist gerade in dichtbesiedelten Städten enorm wichtig für eine saubere und damit gesundheitsförderliche Luft. Damit leisten die Stadtwerke einen entscheidenden Beitrag zur Umsetzung des Luftreinhalteplans in Augsburg.



Die für die neuesten Citaro Busse gemessenen Werte sind folgende:

Stickstoffmonoxid (NO): 0,21 g/km

Stickstoffdioxid (NO₂): 0,023 g/km

somit Stickoxide (NO_x) gesamt: 0,233 g/km

Kohlendioxid (CO₂): 1.186,2 g/km => allerdings

aufgrund Biogas **bilanziert fast keine CO₂-Emission**

Bild und Grafik: Stadtwerke Augsburg

Warum die Tarifreform ein richtiger Schritt für Augsburg und die Region ist

– von Stephanie Schuhknecht und Antje Seubert

Die in zweijähriger Arbeit errungene Tarifreform unterlag zwei Bedingungen, die die Verhandlungen sehr erschwerten: Es sollten keine Mehrkosten für den AVV und die ihn tragenden Gebietskörperschaften entstehen und alle Entscheidungen mussten einstimmig getroffen werden.

Kostenneutralität und Einstimmigkeitsprinzip - beides Bremsklötze für eine innovative und attraktive Nahverkehrspolitik. Dennoch konnten aus unserer Sicht wichtige Ziele der Reform erreicht werden:

Vereinfachung sowohl der Tarifzonen- als auch der Preisstruktur, um mehr Menschen dauerhaft zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen.

Neustrukturierung der Tarifzonen

Aus einem komplizierten Geflecht von fast 40 Teilringen werden 7 geschlossene Ringe und 5 Erweiterungsringe im Norden. Innerhalb der Ringe 10+20 wird jenseits der Abos die Zonengrenze abgeschafft, sodass ein größerer „Innenraum“ entsteht. Im Gegenzug wird ein Kurzstreckenticket eingeführt, mit dem man bis zu 4 Haltestellen weit fahren kann.

Die Abschaffung der Zonenunterscheidung im Stadtgebiet war und ist im Übrigen eine Forderung, die auch im Grünen Wahlprogramm steht.

Neben der Vereinfachung hat dies auch einen ganz handfesten Grund: Durch den neuen Innenraum entfällt für Parkplatz-Suchende (egal ob PendlerInnen oder BesucherInnen) der

Anreiz, innerhalb der Zone 10 zu parken (wie beispielsweise häufig im Antonsviertel).

Preisgestaltung mit neuen Abostrukturen

Bei der Preisgestaltung gilt das Prinzip: Einzelfahrscheine werden teurer, Abos bleiben gleich oder werden billiger. Größte Neuerung sind dabei die vereinfachten Abostrukturen von nunmehr drei Kategorien: Sparabo – Basisabo und Premium-Abo. Das Sparabo kostet beispielsweise im Stadtgebiet Augsburg in Zukunft 30,-€ statt wie bisher 40,-€, und ist damit für 1€ am Tag erhältlich (365,-€ Jahresticket).

Das Basisabo bleibt in Augsburg gleich, im gesamten Tarifgebiet kommt es darauf an, welche konkrete Strecke man fährt. Grundsätzlich gilt aber: ab Zone 50 wird es für alle NutzerInnen



deutlich günstiger und wer nach der Reform mehr bezahlt als zuvor, bekommt im Gegenzug eine deutliche Ausweitung des Gültigkeitsbereichs seines Tickets.

Teurer wird es für Abokunden, die bisher nur kurze Strecken innerhalb der Zonen 20 bis 40 zurückgelegt haben. In diesen Fällen bringt die Preissteigerung aber ebenfalls ein deutlich größeres Gültigkeitsgebiet mit sich. Im Bezug auf die Zonen 10+20 gibt es bei den Gelegenheitsfahrern die größten Verlierer. Denn wer sich bisher nur innerhalb der Zone 10 bewegt hat, muss zukünftig trotzdem für den gesamten Innenraum bezahlen, also 2,90€ statt 1,45€. Zumindest ein bisschen sparen kann, wer zukünftig die Streifenkarte in der App kauft. Dort ist sie 0,50€ billiger als am Automaten. Laut AVV sind ca. 300 von insgesamt 10.000 AbonentInnen von Preissteigerungen bei den Abos betroffen und ca. 25% der Kunden allgemein. Für 74% wird es billiger oder der Preis bleibt gleich.

Fazit

Der neue AVV-Tarif ist ein Kompromiss, der viele Verbesserungen bringt, aber natürlich noch längst nicht alle unsere Forderungen erfüllt. Die Tarifreform bringt für Abonnenten deutliche Anreize auf den ÖPNV umzusteigen. Außerdem wird ein einfacheres System etabliert, bei dem zukünftig nur noch die Zeiteinschränkung (ab 9 Uhr) schrittweise entfallen muss, um ein „echtes“ 365€-Ticket zu bekommen. Eine ausführliche Stellungnahme der GRÜNEN Stadtratsfraktion findet sich unter:

<http://gruenlink.de/1cwm>

GRÜNE: Vorteile im gesamten AVV überwiegen

Bau der Linie 5 und Verlängerung der Linie 3 nach Königsbrunn

– von Stephanie Schuhknecht und Cemal Bozoğlu

Wir GRÜNE fordern seit Jahrzehnten den verstärkten Ausbau des ÖPNV und eine einfache und intelligente Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger. Dass Augsburg deutschlandweit mit 16% bisher einen eher geringen ÖPNV-Anteil aufweist, haben wir im Vergleich zu den anderen Städten auf Seite 3 ja schon gesehen. Hier ist also noch durchaus Potenzial vorhanden. Die Stadt und die Stadtwerke setzen daher auf einen Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur und auf eine bessere Vernetzung. Das unter der Regenbogenregierung angestoßene Projekt Mobilitätsdrehscheibe Augsburg (MDA) kommt nun mit dem Bahnhofsumbau und der Sperrung des Zugangs über die Haupthalle in seine heiße Phase. Die bisherigen Arbeiten liegen im Zeitplan und bis 2021 wird dann endlich der barrierefreie Zugang zu den Gleisen und das einfache Umsteigen von Zug zur Tram oder umgekehrt möglich sein. Der Bahnhof wird außerdem nach Westen geöffnet und verbindet damit das Bahnhofs- und Thelottviertel wieder direkt mit der Innenstadt.

Verlängerung der Linie 3

2016 konnte endlich ein Durchbruch bei den Verhandlungen über die Verlängerung der Linie 3 nach Königsbrunn vermeldet werden. Mit der Verlängerung wird eine



Forderung der GRÜNEN aus den 90er Jahren nun endlich Realität. Es ist nicht zuletzt den Königsbrunner GRÜNEN zu verdanken, dass sich die beiden Städte und die Stadtwerke nach Jahrzehnten nun auf eine Kostenteilung einigen konnten und der Planfeststellungsbeschluss noch im Juli im Stadtrat zur Abstimmung kommt. Mit der verlängerten Linie verbinden wir die größte Landkreiskommune und das zukünftige Stadtviertel Haunstet-

ten-Südwest staufrei mit der Augsburger Innenstadt und erschließen ein erhebliches Fahrgastpotenzial für den ÖPNV.

Linie 5 fährt über die Holzbachstraße

Bei der Linie 5 haben wir in unserem Wahlprogramm eine klare Priorität für die Führung über die Hörbrot- und die Holzbachstraße festgeschrieben. Es ist dem massiven Eingreifen der GRÜNEN zu verdanken, dass die zunächst von den Stadtwerken bevorzugte Hessenbachstraße nun wieder in den Hintergrund getreten ist und die Planungen in der Holzbachstraße vorangetrieben werden.



Knackpunkt bei dieser Frage war die Ackermannbrücke, über die die Tram im Falle der Holzbachstraße fahren muss. Bei der Hessenbachstraße trifft die Tram erst nach der Brücke auf die Ackermannstraße. Wir haben erreicht, dass die Ackermannbrücke nun so saniert wird, dass auch ein Gleiskörper auf ihr Platz hat und sie eine entsprechende Tragfähigkeit besitzt. Hätte die Stadt nur für die Nutzung durch PKW und LKW saniert, wäre die Holzbachstraße automatisch „aus dem Rennen“ gewesen. In der heutigen Diskussion spielen vor allem die Leistungsfähigkeit der B17-Kreuzung und die Lage der Gleise auf der Ackermannstraße die größte Rolle. Auch für diese Problemlagen braucht es schnelle Lösungen, um die Linie 5 insgesamt nicht zu gefährden. Die fertige Linie 5 wird die neue Uniklinik schnell mit dem Hauptbahnhof und der Innenstadt verbinden und gleichzeitig die bisherige Angebotslücke in Kriegshaber schließen. Langfristig wollen wir GRÜNE eine Verlängerung der Linien 2 oder 5 über das Uniklinikum hinaus nach Neusäß.

Regionale Verbindungen und Beteiligung

– von Cemal Bozoğlu und Silvia Daßler

CO₂-Emissionen, Staub, Lärm und Staus machen nicht an den Stadtgrenzen halt. Deshalb arbeiten wir auch eng mit den GRÜNEN aus dem Landkreis Augsburg und Aichach-Friedberg zusammen.

GRÜNER Antrag für ein regionales Radverkehrskonzept

So haben wir gemeinsam in unseren jeweiligen Gremien einen Antrag eingebracht, dass an einem regionalen Radverkehrskonzept entsprechend dem regionalen Klimaschutzkonzept weitergearbeitet werden soll zur Umsetzung des Projektes „Fahrradregion 2020“.

GRÜNER Antrag für die Errichtung eines Fahrradschnellwegs nach Königsbrunn

Im Rahmen des Projektes Fahrradstadt 2020 sollen nicht nur Netzlücken geschlossen und große innerstädtische Radwegachsen neu geplant werden, sondern auch die direkten Nachbar- und Umlandgemeinden mittels attraktiver Schnellradwegverbindungen an die Stadt angeschlossen werden. So hat z.B. der Landkreis Augsburg ebenso wie die Stadt Augsburg das Aachener Büro Kaulen mit einer Radwegeplanung beauftragt.

Die Stadt Königsbrunn plant aktuell eine schnelle Radwegverbindung nach Augsburg. Dies ist eine gute Möglichkeit über Gemarkungsgrenzen hinweg zusammenzuarbeiten, gemeinsam zu planen bzw. Planungen miteinander abzustimmen, um möglichst durchgängige Radverkehrsachsen zu erreichen.

Fahrradstadt 2020 als Beteiligungsprojekt

Nur wenn die Bürgerinnen und Bürger das Projekt Fahrradstadt 2020 mittragen, wird es ein Erfolg. Deshalb ist die Beteiligung der Augsburgerinnen und Augsburger am Projekt, am Diskussions- und Beratungsprozess sehr wichtig.

Die Bürgerworkshops- und -konferenzen und Umfragen, die hierzu 2014 durchgeführt wurden, sind richtig und wichtig. Genauso wichtig ist aber auch die Möglichkeit, sich mit Alltagserfahrung und –wissen jederzeit einbringen zu können. Dies ist zwar unter <http://www.projekt-augsburg-city.de/fahrradstadt/mitreden/> möglich, allerdings gibt es auf unseren Antrag hin neuerdings noch eine einfachere und schnellere Möglichkeit hierzu: die Meldeplattform RaDar!

GRÜNER Antrag auf Anmeldung der Stadt zur Meldeplattform RaDar!

Diese Meldeplattform ermöglicht es den interessierten Bürgerinnen und Bürgern ihre Erfahrungen, Kenntnisse und Vorschläge zur Radinfrastruktur an die Stadtverwaltung weiterzugeben. RADar! ermöglicht Kommunalverwaltungen das Wissen ihrer BürgerInnen zu nutzen, den Dialog mit Ihnen zu stärken und so gemeinschaftlich den Radverkehr vor Ort zu fördern und zu verbessern. RadlerInnen machen die Kommunalverwaltungen über die RADar!-App oder via Internet auf störende und gefährliche Stellen im Radwegeverlauf aufmerksam. Während des Stadtradelns wird eine entsprechende Testphase durchgeführt.

IMPRESSUM



Infobrief der Stadtratsfraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Augsburg
Rathausplatz 2, 86150 Augsburg
Tel: 0821/324-4369
stadtratsfraktion@gruene-augsburg.de

Redaktion: Michael Rill und Silvia Daßler
(Fraktionsgeschäftsführung)
V.i.S.d.P.: Martina Wild, Fraktionsvorsitzende
Produktion: SENSER-DRUCK GmbH, Augsburg



Klimaneutral gedruckt
mit Bio-Farben, Öko-Strom und
chemiereduziert auf
100 % Recyclingpapier.