

Anpassung der Widmung des öffentlichen Verkehrsraums hin zu einer nachhaltigeren Nutzung

Eingebracht vom Fachforum Verkehr in der 88. Sitzung des Nachhaltigkeitsbeirats der Stadt Augsburg am 5.5.2021

Empfehlung des Nachhaltigkeitsbeirates

Der Nachhaltigkeitsbeirat empfiehlt der Stadt Augsburg, die aktuelle Fehlentwicklung im öffentlichen Verkehrsraum Richtung einer nicht-nachhaltigen Nutzung umgehend zu korrigieren und mit einer nachhaltigen Neuorientierung zu beginnen.

Die nachfolgenden Maßnahmen sollen zeitnah in einem oder mehreren möglichst innenstadtnahen Stadtvierteln als Pilotprojekt umgesetzt werden:

1. Umwandlung bisher unspezifischer öffentlicher Autoabstellflächen zu Elektro- (auch mit Ladesäulen), Carsharing- bzw. Rad- und Scooter-Sharing-Abstellflächen und anderer gemeinschaftlicher Nutzung
2. Bewerbung dieser Maßnahme
3. Soweit möglich Begrünung
4. Überprüfung bestehender Werbemaßnahmen im Bereich Verkehr
5. Nachweis zu Nachhaltigkeitszielen bei Mobilitätskonzepten in Ausschreibungen
6. Parkgebührenanpassung
7. Stärkung von Mitverantwortung und Mitwirkung
8. Etablierung einer Kultur des kooperativen Miteinanders

Erläuterung:

Öffentlicher Raum ist ein wertvolles Gut. Grundsätzlich bestehen seitens der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer verschiedene Nutzungsinteressen. Dabei gilt es, Notwendigkeiten und Verpflichtungen wie die Ziele der Augsburger Zukunftsleitlinien, das Vorhaben „Fahrradstadt“ und die internationalen Klimaschutzziele, abgeleitet aus dem Übereinkommen von Paris, einzuhalten.

Besorgniserregend ist vor diesem Hintergrund die zu beobachtende Entwicklung im Bereich der Mobilität, insbesondere des motorisierten Individualverkehrs (MiV), dass nicht nur die Nachhaltigkeitsziele der Stadt (Zukunftsleitlinien Ö5.1, Ö5.2 und W5.2) nicht erreicht wurden, sondern die Entwicklung sogar gegenläufig verläuft: statt weniger MiV ist mehr MiV zu beobachten (vgl. SrV 2013-2018, siehe unten).

Die folgenden Maßnahmen sind sicher nicht vollständig, aber einfach, kostengünstig und umgehend umsetzbar und umzusetzen:

1. Umwandlung bisher unspezifischer öffentlicher Autoabstellflächen zu Elektro- (auch mit Ladesäulen), Carsharing- bzw. Rad- und Scooter-Sharing-Abstellflächen (mit Ladesäulen) und anderer gemeinschaftlicher Nutzung.

Damit Alternativen zum eigenen Auto wahrgenommen werden, müssen diese auch sichtbar und verfügbar sein. Solange öffentlicher Raum primär als allgemeiner Parkplatz gesehen wird, ist eine Veränderung nicht zu erwarten.

Als Indikator für die Umsetzung ist das Verhältnis der Nutzungsarten zu dokumentieren. Kurzfristig sollte eine 1:50-Umwidmung von Pkw-Parkplätzen innerhalb eines Jahres erfolgen, mittelfristig (innerhalb von 3 bzw. 5 Jahren) 1:10. Die Verteilung der Sharing-Plätze sollte im Sinne kurzer Wege gleichmäßig sein, d.h. jeder Augsburger und jede Augsburgerin sollte zunächst einen Sharing-Platz in weniger als 250m erreichen können groß; grob geschätzt wären dies 400 Sharing-Plätze. Sharing-Nutzende könnten so bevorzugt Parkplätze erhalten.

2. Bewerbung dieser Maßnahme, die gleichzeitig von Anfang an die positiven Effekte der Umwidmung erlebbar macht.

Hier wären z.B. Nachbarschaftsfeste u.ä. vor der Umwidmung genau an den Orten der Umwidmung möglich.

3. Soweit möglich sollte die Umwidmung mittels einer Begrünung gestaltet werden. Dies wäre dann ein zusätzlicher Beitrag zur Klimaanpassung.

4. Überprüfung bestehender Werbemaßnahmen im Bereich Verkehr, hinsichtlich deren Verträglichkeit mit den hier verfolgten Zielen und insbesondere den Zukunftsleitlinien.

5. Bei Ausschreibungen, insbesondere Konzeptvergaben, sollten die darin geforderten Mobilitätskonzepte nachweisen, inwieweit sie die Nachhaltigkeitsziele fördern. Dieses Kriterium sollte prioritär dargestellt werden müssen. Stellplatzschlüssel werden dann zu Indikatoren. Im besten Fall konkurrieren die Konzepte um den niedrigsten Stellplatzschlüssel, anstatt wie bisher die Vorgaben auszuschöpfen.

6. Parkgebührenanpassung: Zum einen sollten die innerhalb der bestehenden Vorschriften bestehenden Erhöhungsmöglichkeiten ausgeschöpft werden, zum anderen auf Landes- und Bundesebene dahingehend dafür geworben werden, dass z.B. höhere Tarife bzw. noch besser Kopplungen der ÖPNV-Tarife mit den Parkgebühren geschehen. Ziel wäre: Eine Fahrt in die Stadt mit der Familie muss im ÖPNV billiger sein als mit dem MiV.

7. Mitverantwortung und Mitwirkung stärken: Verkehrsinfrastruktur wird abgenutzt. Schäden zu erfassen gelingt im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern einfacher. Die verantwortungsvolle Berücksichtigung der Anregungen der Bürgerinnen und Bürger ist als ein großes Potential zu erkennen, die Stadt zu verbessern. Selbst das Angebot, dass kleine Reparaturen in Bürgerhand gegeben werden, ist nicht unmöglich – so werden Schlaglöcher in Rom z.T. durch Bürgerinnen und Bürger ausgebessert.

8. Eine Kultur des kooperativen Miteinanders etablieren, sowohl zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern, z.B. durch geeignete Kampagnen, als auch zwischen Verwaltung und Bürgerinnen und Bürgern durch Workshops auf Augenhöhe und aktive Transparenz.

Hintergrund

Die Verkehrswissenschaft an der Technischen Universität Dresden analysiert seit mehr als vierzig Jahren die Entwicklung des Einwohnerverkehrs in Städten durch regelmäßige Haushaltsbefragungen. Das als „System repräsentativer Verkehrs-

befragungen“ wissenschaftlich begründete Erhebungsinstrument erfasst städteübergreifende Tendenzen der Verkehrsentwicklung und stellt gleichzeitig stadtspezifische Kennziffern für die Verkehrsplanung bereit.

(<https://tudresden.de/bu/verkehr/ivs/srv> und die weiterführenden Links dort)

Für Augsburg gibt es eine Erhebung aus dem Jahr 2013 mit Auswertung aus ca. 2015 sowie eine Erhebung 2018 mit darauf aufbauenden Berechnungen aus 2020.

Auszüge der SrV-Ergebnisse für Augsburg:

	2013	2018
<i>Dauer pro Weg [min]</i>	19,7	21,3
<i>Entfernung pro Weg [km]</i>	6	7,8
<i>Geschwindigkeit pro Weg [km/h]</i>	18,4	22
<i>Zeit im Verkehr [min/d]:</i>		
<i>alle</i>	68,3	73,5
<i>mobile Personen</i>	73,8	79,5
Verfügbarkeit im Haushalt (m)		
<i>Pkw</i>	72,90 %	77,20 %
<i>Fahrrad</i>	79,10 %	82,70 %
<i>E-Bike</i>	1,90 %	6,50 %
<i>ÖV-Zeitkarte</i>	35,30 %	34,80 %
Verfügbarkeit im Haushalt (w)		
<i>Pkw</i>	66,60 %	70,60 %
<i>Fahrrad</i>	76,40 %	77,20 %
<i>E-Bike</i>	1,90 %	5,70 %
<i>ÖV-Zeitkarte</i>	39,60 %	38,60 %
Ort und Stellplatznutzung		
<i>Garage / Stellplatz</i>	74,50 %	73,10 %
<i>Öffentlicher Raum</i>	20,10 %	24,00 %
<i>unterschiedlich</i>	5,40 %	2,80 %
PKW-Nutzung		
<i>mittlere Dauer pro Fahrt [min]</i>	18	21,3
<i>mittlere Entfernung pro Fahrt [km]</i>	8,5	11,3
<i>Zeit pro Tag [min]</i>	58,1	67,6
<i>Besetzung [Personen pro Fahrt]</i>	1,3	1,3
<i>Fahrten pro P und Tag</i>	3	2,9
Motorisierungsgruppen		
<i>0 PKW 0 mot. Zweirad</i>	22,60 %	22,10 %
<i>0 PKW 1 mot. Zweirad</i>	1,90 %	0,70 %
<i>1 PKW 0 mot. Zweirad</i>	48,30 %	51,10 %
<i>1 PKW 1 mot. Zweirad</i>	8,60 %	5,70 %
<i>2 PKW</i>	17,00 %	17,60 %
<i>>2 PKW</i>	1,60 %	2,80 %
<i>alle Wege, d.h. nicht nur Binnenverkehr</i>		
Spez. Verkehrsleistung [km / P,d pro Person und Tag]		
<i>zu Fuß</i>	1,1	0,9
<i>Fahrrad</i>	1,5	2,1

	MiV	11,8	15,3
	ÖV	6,4	8,3
Spez. Verkehrsleistung relativ			
	zu Fuß	5,30 %	3,30 %
	Fahrrad	7,20 %	7,90 %
	MiV	56,70 %	57,60 %
	ÖV	30,80 %	31,20 %

Wegehäufigkeit [Wege / P,d]

	zu Fuß	0,9	0,92
	Fahrrad	0,5	0,59
	MiV	1,5	1,42
	ÖV	0,6	0,57

Wegehäufigkeit relativ

	zu Fuß	26,60 %	26,20 %
	Fahrrad	14,70 %	16,80 %
	MiV	42,40 %	40,70 %
	ÖV	16,40 %	16,30 %

Binnenverkehr**Spez. Verkehrsleistung [km / P,d]**

	zu Fuß	1,1	0,8
	Fahrrad	1,4	1,6
	MiV	4,1	4,5
	ÖV	2,2	1,8

Spez. Verkehrsleistung relativ

	zu Fuß	12,50 %	9,50 %
	Fahrrad	15,90 %	18,20 %
	MiV	46,70 %	51,50 %
	ÖV	25,00 %	20,70 %

Wegehäufigkeit [Wege / P,d]

	zu Fuß	0,9	0,86
	Fahrrad	0,5	0,53
	MiV	1,1	0,92
	ÖV	0,5	0,42

Wegehäufigkeit relativ

	zu Fuß	30,70 %	31,30 %
	Fahrrad	17,20 %	19,40 %
	MiV	35,80 %	33,70 %
	ÖV	16,40 %	15,50 %

Auffällig ist:

- Augsburggerinnen und Augsburgger sind insgesamt mehr unterwegs sind. Die Wege werden länger und erfolgen mit höherer Geschwindigkeit.
- Lediglich die Verfügbarkeit des ÖV (ausgedrückt als Anteil der Haushalte mit Zeitkarten) sinkt. Den Augsburggerinnen und Augsburggern stehen dagegen im Haushalt PKW, E-Bike und Rad verstärkt zur Verfügung.
- Als Stellplatz für KfZ wird verstärkt der öffentliche Raum genutzt.
- Insbesondere bei der Verkehrsleistung im Binnenverkehr (zurückgelegte km bei Wegen innerhalb Augsburgs) steigt der MiV-Anteil deutlich, das Rad nimmt etwas zu, zu Fuß bzw. ÖV nehmen dagegen ab.

- Immer mehr Haushalte besitzen mindestens einen PKW.

Dies steht im Gegensatz zu den angestrebten Zielen der Zukunftsleitlinien bzw. dem Beschluss zur Fahrradstadt.

- Zukunftsleitlinie „Ö5.1 kurze Wege“: Die beobachtete Zunahme der Weglänge bei der SrV korrespondiert zum Indikator „Anzahl der Lebensmitteleinzelhandelsbetriebe pro 1000 Einwohnerinnen“. Das Ziel „W4.3 lokalen Handel stärken“ korrespondiert dazu. Offensichtlich fahren die Augsburgers und Augsburgersinnen verstärkt auch raus aus der Stadt.
- Zukunftsleitlinie „W5.2 nachhaltige Flächennutzung“: Die Ressource Raum ist in der Stadt knapp. Es ist ineffizient, diese verstärkt für Parkplätze zu nutzen.
- Zukunftsleitlinien „Ö5.2 Anteil umweltfreundlicher Mobilität (zu Fuß, mit dem Rad, mit ÖPNV) erhöhen“ und „Ö5.3 Motorisierten Individualverkehr soweit wie möglich reduzieren und effizienter und umweltschonender gestalten“: Diese sind nicht erreicht. Die Augsburgers Nachhaltigkeitsindikatoren „Modal split“ und „Motorisierter Individualverkehr“ u.a. im Nachhaltigkeitsbericht 2018 bestätigen dies ebenfalls.

Beschluss:

Empfehlung einstimmig angenommen mit 18 Stimmen (alle anwesenden Stimmberechtigten)