

KW 03 Kapitel 03 - Verkehr - Magdeburg bewegt sich ökologisch

Gremium: Kreisvorstand
Beschlussdatum: 17.01.2019
Status: Modifiziert

Text

1 Alle Menschen in unserer Stadt sollen ihre Ziele sicher, zügig, umweltschonend,
2 barrierefrei und sozialverträglich erreichen können. Zur Verbesserung der
3 Lebensqualität und zur Erreichung der Klimaschutzziele muss auch in Magdeburg
4 eine Verkehrswende eingeleitet werden. Wir streben eine
5 „Autoarme Innenstadt“ an, indem wir den ‚Umweltverbund‘ aus Fußverkehr,
6 Radverkehr und Öffentlicher Nahverkehr fördern. Alle vier Verkehrsträger sollen
7 mit einem Anteil von jeweils 25 % aller Wege gleichberechtigt
8 nebeneinanderstehen.

9 Die im Verkehrsentwicklungsplan 2030Plus vorgeschlagenen Maßnahmen zur Stärkung
10 des Umweltverbundes sind umzusetzen.

11 Fußverkehr und Barrierefreiheit

12 Viele Wege lassen sich zu Fuß sehr gut bewältigen. Ein Fünftel aller mit dem
13 Auto zurückgelegten Wege ist kürzer als zwei Kilometer. Die meisten dieser Wege
14 könnten problemlos zu Fuß zurückgelegt werden.

15 Luftverschmutzung, Lärmbelastung, städtebauliche Defizite und Unfallgefahren
16 machen jedoch das Zu-Fuß-Gehen unattraktiv. Deshalb braucht die Stadt mehr
17 Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Bereiche, um die Aufenthaltsqualität zu
18 erhöhen, womit auch der Einzelhandel gestärkt wird. Die Auswirkungen und
19 Akzeptanz der Bürger*innen und Geschäftsleute kann durch Testphasen geprüft
20 werden.

21 Der barrierefreie Ausbau von Verkehrsanlagen, insbesondere von bestehenden
22 Straßenbahnhaltstellen ist seit Jahren vernachlässigt. Dass es auch anders
23 gehen kann, zeigt das Stadtbahnprogramm von Halle (Saale).

24 Wir wollen:

- 25 • das Zu-Fuß-Gehen stadtweit im Hinblick auf Sicherheit, Barrierefreiheit
26 und Durchlässigkeit prüfen
- 27 • ein Schulwegsicherungsprogramm, um Unfallschwerpunkte zu beseitigen, damit
28 alle Kinder sicher und allein zu ihren Schulen und Sportstätten kommen
- 29 • die Mittel für Instandsetzungsmaßnahmen von Fußwegen erhöhen und den
30 Haushaltstitel für Bordsteinabsenkungen wieder einführen
- 31 • die konsequente Einrichtung flächendeckender Tempo 30-Zonen, Anordnung von
32 Tempo 30 im Bereich von Schulen, Kindertagesstätten und Altenpflegeheimen

- 33 sowie Temporeduzierungen auf ausgewählten Erschließungsstraßen wie z.B.
34 auf dem Klusdamm
- 35 • im Südabschnitt des Breiten Weges verkehrsberuhigte Bereiche zwischen
36 Hasselbachplatz und Keplerstraße und zwischen Bärstraße und Ernst-Reuter-
37 Allee ausweisen
 - 38 • den Durchgangsverkehr in der Innenstadt reduzieren und verkehrsberuhigende
39 Maßnahmen in der Ernst-Reuter-Allee und im Breiten Weg vornehmen („Ein
40 Herz für Magdeburg“) sowie den Rückbau der Reuter-Allee zwischen Otto-von-
41 Guericke- und Jakobstraße. Die Maßnahmen sind in enger Abstimmung mit den
42 Bürger*innen und Geschäftsleuten zunächst auszuprobieren.
 - 43 • dass zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität, der Sicherheit und aus
44 Lärmschutzgründen die Große Diesdorfer Straße und die ‚Hauptstraße‘
45 zwischen Buckau und Westerhüsen umweltgerecht und barrierefrei umgebaut
46 werden
 - 47 • mehr sichere Überquerungsmöglichkeiten an großen Straßen (z.B.
48 Mittelinseln) und mehr Zebrastreifen entstehen
 - 49 • dass Fußgänger*innen an Ampelanlagen nicht länger als 60 Sekunden warten
50 müssen
 - 51 • bauliche und organisatorische Maßnahmen gegen Falschparker*innen an
52 Kreuzungsbereichen und auf Geh- und Radwegen

53 Radverkehr

54 Wenn wir das Klima retten wollen, dann müssen mehr Menschen öfter vom Auto auf
55 das Rad umsteigen. Doch nur, wer sich sicher fühlt, steigt um. Dafür muss noch
56 viel in Magdeburg getan werden. Der Radverkehr braucht vor allem mehr Fläche und
57 es muss deutlich mehr Geld in die Infrastruktur investiert werden.

58 Wir wollen:

- 59 • eine verlässliche Bereitstellung von 11,00 € je Einwohner*in und Jahr für
60 den Radverkehr im Haushalt unserer Stadt entsprechend der Empfehlung des
61 Nationalen Radverkehrsplans (NRVP 2020) und die Nutzung entsprechender
62 Förderprogramme
- 63 • eine(n) Radverkehrsbeauftragte(n), der die Geschäfte der Arbeitsgruppe
64 Radverkehr führt, die Planungen zum Fahrradverkehr koordiniert, bei allen
65 Straßenbauten die Belange des Radverkehrs überprüft und Kampagnen zur
66 Förderung des Radverkehrs organisiert
- 67 • ein lückenloses Radverkehrsnetz zwischen allen Stadtteilen
- 68 • dass die noch immer ausstehenden Investitionsmaßnahmen der
69 Radverkehrskonzeption 2004-2012 endlich realisiert werden
- 70 • innerstädtische Radschnellverbindungen und Radschnellwege in das Umland
71 u.a. nach Osterweddingen, Schönebeck, entlang der 2. Nord-Süd-Verbindung

72 bis nach Barleben und Wolmirstedt und mit Umnutzung der denkmalgeschützten
73 Kanonenbahnbrücke bis nach Biederitz

74 • Ausweisung von Fahrradstraßen - wie in der Goethestraße geplant - und die
75 Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in beide Richtungen

76 • die Projektierung von Radverkehrsanlagen an großen Straßen zukünftig
77 vorzugsweise als geschützte Radfahrstreifen („Protected Bike Lane“). Wenn
78 hierfür die Straßenbreite nicht ausreicht, sind Radfahrstreifen und
79 Schutzstreifen entsprechend den Empfehlungen zur Anlage von
80 Radverkehrsanlagen (ERA 2010) abzumarkieren.

81 • dass Radverkehrsanlagen zukünftig grundsätzlich mit Asphaltoberflächen
82 angelegt werden und auf Kopfsteinpflasterstraßen Teil-Asphaltierungen
83 vorgenommen werden (z.B. beschlossenes Pilotprojekt Wilhelm-Külz-Straße).

84 • dass bei Grundstückszufahrten künftig die vorfahrtberechtigten Radwege
85 grundsätzlich gemäß der ERA 2010 asphaltiert oder glatt gepflastert
86 ausgeführt werden. Mit Natursteinpflaster ausgestattete Zufahrten sind
87 nach und nach umzubauen (entsprechende Mittel stehen für die Jahre 2019-
88 2021 zur Verfügung).

89 • eine Schaffung weiterer sicherer Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum
90 – ggf. auch durch Umwidmung von Autostellflächen, wenn keine anderen
91 Flächen zur Verfügung stehen

92 • die baldige Realisierung des Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof

93 • die zügige Inkraftsetzung der beschlossenen Fahrradabstellsatzung

94 • die konsequente Ahndung unberechtigten Parkens auf Behindertenparkplätzen,
95 auf Rad- und Fußwegen durch den Ausbau der Fahrradstaffel des
96 Ordnungsamtes und verstärkte Kontrollen. Die MVB und der
97 Abfallwirtschaftsbetrieb müssen das Recht bekommen, selbst abzuschleppen.
98 Eine Vergabe von Kontrolle und Abschleppen an Unternehmen auf
99 Provisionsbasis ist zu prüfen.

100 • eine ausreichende Beleuchtung von Radwegen. Dabei sollten intelligente
101 Beleuchtungssysteme zum Einsatz kommen (Dimmen per Bewegungsmelder).

102 • die Aufstellung moderner elektronisch gesteuerter Fahrradboxen auch mit
103 Lademöglichkeiten für Pedelecs an touristischen Highlights (z.B. Dom,
104 Museum, Marktplatz, Petriförder, Schiffshebewerk)

105 • die Schaffung eines Bike-Sharing Angebots mit flächendeckenden
106 Rückgabemöglichkeiten insbesondere auch für Pendler*innen und für den
107 Fahrradtourismus

108 • eine deutlich bessere Radverkehrsführung in der Ernst-Reuter-
109 Allee/Bahnhofsbereich gegenüber der planfestgestellten Variante der
110 Tunnelplanung

111 Öffentlicher Nahverkehr

112 Ein attraktiver öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) bildet das Rückgrat des
113 städtischen Verkehrs. Der Nahverkehrsplan 2018 (NVP) stellt für uns das
114 Minimalprogramm für die Entwicklung des ÖPNV dar. Unsere Forderungen zum Ausbau
115 des öffentlichen Nahverkehrs gehen über die konsequente Umsetzung des NVP 2018
116 hinaus.

117 Wir wollen:

- 118 • zur Behebung des Instandhaltungsrückstaus an Gleisanlagen die Zuweisungen
119 der Landeshauptstadt erhöhen
- 120 • statt der regelmäßigen Fahrpreiserhöhungen ein Moratorium und Prüfung
121 neuer Finanzierungsmöglichkeiten
- 122 • die Einführung eines verbilligten Sozialtickets für Hartz IV-
123 Empfänger*innen
- 124 • allen Schüler*innen den ÖPNV an allen Tagen rund um die Uhr kostenfrei zur
125 Verfügung stellen
- 126 • die zügige Fertigstellung der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn mit
127 weitest gehendem Erhalt der Straßenbäume
- 128 • die Schaffung einer Buslinie vom Hauptbahnhof über die Jakobstraße zum
129 Wissenschaftshafen/Werner-Heisenberg-Straße und die Beibehaltung der
130 Busverbindung vom Neustädter Feld über Mittagstraße zur Neuen Neustadt und
131 deren Verlängerung in die Alte Neustadt
- 132 • die Erweiterung des Straßenbahnnetzes nach Ottersleben, über die
133 Jakobstraße sowie von der Brückstraße über die Berliner Chaussee, um die
134 Angersiedlung und die Sportarenen anzuschließen
- 135 • den zügigen vollständigen barrierefreien Ausbau aller ÖPNV-Haltestellen
136 (10 Stück/Jahr)
- 137 • die konsequente ÖPNV-Bevorrechtigung an allen Ampelanlagen und die
138 Ausweisung von mehr ÖPNV-Spuren
- 139 • nach und nach alle Busse und Straßenbahnen mit Klimaanlage, WLAN und USB-
140 Anschlüssen ausstatten
- 141 • die Weiterentwicklung der ‚EasyGo‘-App auch zum Kauf aller Kartenangebote
142 und die Nutzung elektronischer Zahlungsmittel (EC-Karte, Kredit-Karte,
143 Kontaktloses Zahlen) an den Fahrscheinautomaten ohne Vernachlässigung des
144 Vorverkaufs von Blockfahrscheinen
- 145 • zur Bekämpfung fahrzeugbedingter Ausfälle im Straßenbahn- und Busverkehr
146 ist eine mindestens 20%ige barrierefreie Reserve vorzuhalten
- 147 • finanzielle Anreize zur Ausweitung der flexiblen Dienste und Einstellung
148 von mindestens 10 % mehr Personal mit Fahrdiensteignung, damit es zu
149 deutlich weniger Fahrtausfällen kommt

150 Sonstiger Verkehr

151 Obwohl das Konzept der autogerechten Stadt längst überholt ist, fördert
152 Magdeburgs Stadtverwaltung nach wie vor hauptsächlich den motorisierten
153 Individualverkehr (MIV). Umfragen zeigen deutlich, dass viele Menschen anders
154 mobil sein wollen. Wir setzen auf eine „Autoarme Innenstadt“ mit
155 Verkehrsberuhigung und Tempobegrenzungen nicht nur auf Wohnstraßen. Der
156 Autoverkehr darf angesichts der Klimaziele nicht länger bevorzugt werden.

157 Wir wollen:

- 158 • die baldige Realisierung der neuen Strombrücke und die denkmalgerechte
159 Sanierung der Anna-Ebert-Brücke. Eine weitere Straßenbrücke halten wir für
160 entbehrlich und auch nicht finanzierbar.
- 161 • die zügige Freigabe der Tunnelbaustelle für Fuß- und Radverkehr und ÖPNV
162 sowie die baldige Fertigstellung des von uns nicht gewollten
163 Tunnelprojekts mit der Umsetzung der stadtgestalterischen Elemente
164 (Tunneleingänge, Lichtkonzept usw.) entsprechend den Ergebnissen des
165 Gestaltungswettbewerbs von 2012 und mit der Nachbesserung der
166 Treppenaufgänge am Kölner Platz durch Rolltreppen oder Aufzüge
- 167 • den Aufbau eines Netzes von mehr als 120 Stromtankstellen insbesondere in
168 Wohnquartieren mit Mehrfamilienhäusern
- 169 • die Unterstützung des Carsharings durch Bereitstellung von Standplätzen im
170 öffentlichen Raum, Verknüpfung mit ÖPNV- und Radabstellanlagen und dessen
171 stärkere Nutzung durch die Stadtverwaltung und ihre Unternehmen