

Input von Parents For Future für den Verkehrsausschuss - Handout

Von partiellen Initiativen zu systemischer Verankerung: Klimaschutz als Leitprinzip auch im Verkehrssektor

Einerseits positive Entwicklungen:

- Einführung von 30 km/h im ganzen Gemeindegebiet mit Ausnahme von Landesstraßen;
- Viel bessere Taktung im öffentlichen Verkehr und besseres Öffi-Angebot auch zu Randzeiten (Bus & Bahn)
- Radwege wurden gebaut (leider viel zu langsam und zögerlich)

Andererseits Stagnation bei der Intensität des Autoverkehrs, daher unsere Kernfrage:

Laut STEK2030+ soll der Anteil des Umweltverbunds 2030 55 Prozent betragen. Soweit wir feststellen konnten, lag der Anteil 2018 bei 37% im Binnenverkehr, das bedeutet eine zusätzliche Verlagerung von 18 Prozent. Laut Bürgermeister Kaufmann ist der Autoverkehr in den letzten zehn Jahren gleich geblieben. Wie will die Gemeinde die angestrebte Änderung im Modal Split in den verbleibenden Jahren erreichen? Gibt es ein Zwischenziel, bei dessen Verfehlung stärkere Maßnahmen zum Einsatz kommen?

Unser Ansatz:

Für Klosterneuburg soll ein Konzept entwickelt werden, das es tatsächlich ermöglicht, den privaten Autoverkehr systematisch zu reduzieren, um den Weg zur Klimaneutralität bis 2040 zu unterstützen. Um das zu erreichen, müssten neben Pull-Faktoren auch selbstbewusste Push-Maßnahmen gesetzt werden.

Ideen und Vorschläge von PFF, wie die Gemeinde ihr selbst gestecktes Ziel erreichen könnte:

Öffentlichen Verkehr weiter stärken: Verbesserte Kommunikation des Mobilitäts-Angebots und Verbesserung der Anbindung, besonders am späteren Abend, in der Nacht und an Wochenenden.

Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs:

- Alle (Bus)Haltestellen mit effektivem Regen- und Hitzeschutz und ausreichend dimensionierten Bänken ausgestalten, damit das Warten nicht zu einer großen Belastung wird. Gegen Hitze mit extensiven Gründächern und/oder Kletterpflanzen bewachsen lassen (wirkt auch Urban-Heat-Islands in der Stadt entgegen)
- Zeitliche Abstimmung von Bus und Bahn, so dass Anschlüsse ohne Stress und Zeitverlust erreicht werden.
- Express-Optionen. Option 1: Ausweitung des ISTA-Shuttles auf die allgemeine Bevölkerung. Option 2: Express-Spur für Busse und Fahrgemeinschaften. Andere Optionen?

Mikro-ÖV: als Ergänzung zum öffentlichen Linienverkehrs Einrichtung eines Mikro-ÖVs. Vorbild könnte Tulln mit LISA (leicht, intelligent, sauber, attraktiv) sein. Zum Einsatz kommen e-Shuttles.

Mobilitätsberatungen: Viele Bürger:innen wissen nicht einmal, welche Alternativen es zum privaten Auto gibt und wie diese genutzt werden können (Information über Amtsblatt, Kurse, individuelles Beratungsangebot ...)

Bürgerbeteiligung: Entwicklung eines Konzeptes zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs gemeinsam mit den Bürger:innen z.B. durch Einberufung eines Bürger:innenrates. Damit soll verhindert werden, dass Konzepte entwickelt werden, die von der Bevölkerung dann nicht angenommen werden.

Autofreie Siedlungen fördern: Soweit gesetzlich möglich Verzicht auf Stellplätze/Tiefgaragen bei öffentlich sehr gut erreichbaren Neubauten, beginnend mit einem Pilotprojekt. Rathausplatz zur **Begegnungszone** machen. **Ausweitung der Kurzparkzone:** Generell sollten Parkplätze im öffentlichen Raum kostenpflichtig sein. Eine Ausweitung der Kurzparkzone bringt der Stadt zusätzliche Einnahmen und macht den Umstieg auf Öffis vergleichsweise attraktiver. Parkgebühren sollten erhöht werden, 15-Minuten-Gratisparken sollte abgeschafft werden. Auch eine Entsiegelung von Parkplätzen wäre wünschenswert, sie könnten beispielsweise durch Sickermulden mit vielfältiger Bepflanzung ersetzt werden, wo der freiwerdende Platz nicht für Rad- oder Fußwege benötigt wird.

Zu-Fuß-Gehen und Radfahren weiter attraktivieren:

- Alle Schulen sollen sicher zu Fuß und mit dem Rad erschlossen werden. Beispielsweise soll das Gymnasium über die Burggasse und Gadesgasse auch per Rad erreichbar sein. Die Gemeinde soll Maßnahmen identifizieren, um zu erreichen, dass die Mehrzahl der Kinder mit Öffis oder zu Fuß in die Schule kommt (z.B. Schulstraßen).
- Die Sicherheit der Fuß- und Radwege soll verbessert und der sanften Mobilität mehr Vorrang eingeräumt werden (zB durch Reduzierung der vielen Stoptafeln auf Radwegen und der sehr langen Rotphasen für Fußgänger, zB am Niedermarkt/Kierlinger Bahnhof)
- Lastenräder fördern, Verleih städtischer Lastenräder

Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs durch Fahrgemeinschaften, wie z.B. durch Einführung einer Fahrspur auf der B14, die zu Stoßzeiten in der Früh und am Nachmittag ausschließlich von Bussen und PKWs mit einer Besetzung von mindestens 2 Personen befahren werden dürfen. Gemeinsame Shopping-Fahrten für Pensionist:innen oder einen "Kirchenbus" (holt Menschen ab für die Sonntagsmesse) organisieren. Elterntaxis reduzieren durch Fahrgemeinschaften.

Allgemeine Verkehrsberuhigung durch:

- Einrichtung von Schulstraßen
- Vermehrte Einrichtung von Wohnstraßen
- Wesentliche Reduzierung von Parkplätzen zugunsten anderer Nutzungsformen des öffentlichen Raums (Bäume, Rad- und Fußwege, etc.)
- Verstärkte Geschwindigkeitskontrollen und Anhaltebereitschaft auf der B14. Kontrollen von Durchfahrtsverboten und Schrittgeschwindigkeit in Wohnstraßen.