



Gabriele Rauch
Assistenz Verkehrsplanung
1. OG, Zi. Nr. 125
Albrecht-Achilles-Straße 6/8
91126 Schwabach

Telefon 09122 860-647
Telefax 09122 860-503
gabriele.rauch@schwabach.de

19.05.2021

Mobilitätsplan Stadt Schwabach
Impulsvortrag Robert Follmer infas, 06.05.2021

- **Protokoll** -

Peter Reiß	Oberbürgermeister
Dr. Thomas Donhauser	Moderator
Robert Follmer	Infas, Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH
Knut Engelbrecht	Stadtrechtsrat
Ricus Kerckhoff	Stadtbaurat
Lydia Kartmann	Amtsleiterin Amt für Stadtplanung und Bauordnung
Stefanie Pauly	Verkehrsplanung

I. Begrüßung durch den Oberbürgermeister

- Herr Reiß begrüßt zur zweiten Veranstaltung im Rahmen der ersten Stufe der Bürgerbeteiligung zum Mobilitätsplan mit dem ersten Impulsvortrag Thema „Potenziale für ökologischere Mobilität“
- Er weist darauf hin, dass alle Teilnehmer sich einer vorab erfolgten Schnelltestung wegen Corona unterzogen haben und dass pandemiekonforme Verhaltens- und Hygienerichtlinien eingehalten werden.
- Die Veranstaltung dient der Informations- und Wissensvermittlung für die Bürger.
- Die Stadt Schwabach möchte den Mobilitätsplan gemeinsam mit den Bürgern erstellen, im Sinne eines Fahrplans für die städtische Mobilitätsentwicklung
- Im mehrstufigen Verfahren können alle Bürger sich frühzeitig einbringen. Er weist auf weitere Veranstaltungen hin (siehe spätere Folien).
- Es gibt keine Prämissen und keinen fertigen Plan; es bestehen immense Mitsprachemöglichkeiten der Bürger und Beteiligung unter hoher Verantwortung, da nicht die Stadtverwaltung und externe Planer Richtlinien festlegen.

- Begrüßung Verkehrsforscher Herr Robert Follmer
- Vorstellung Herr Dr. Thomas Donhauser

II. Vorstellung der Anwesenden durch Herrn Dr. Donhauser

III. Ablauf der Veranstaltung siehe Folien (Stadtbaurat Kerckhoff)

IV. Einleitung Herr Dr. Donhauser

- Vorstellung Herr Robert Follmer:

Diplomsoziologe und Erhebungsexperte für Themen rund um die Mobilität, Bereichsleiter Verkehrs- und Regionalforschung bei infas; verantwortlich für die Durchführung verschiedener Studien z. B. für das Bundesministerium für Verkehr, Continental AG, Bundesamt für Straßenwesen, Mobicor (Studie zur Mobilität in Zeiten von Corona) i. A. des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie

Die Stadt Schwabach beabsichtigt die Aufstellung eines Mobilitätsplanes u.a. um die Lebensqualität in der Stadt zu erhöhen und einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten;

Zwei der Ziele für den Mobilitätsplan sind:

1. Umweltfreundliche Verkehrsarten wie Fußgänger- und Radverkehr, ÖPNV und neue Mobilitätsformen attraktiv zu machen und besonders zu fördern.
 2. Motorisierten Individualverkehr (MIV) mit seinen umweltfeindlichen Auswirkungen, wie Lärm- und Abgasimmissionen zu senken.
- Herr Dr. Donhauser nimmt Bezug darauf, dass Herr Follmer die Stadt Schwabach auf Grund der ermittelten Daten und persönlicher Beobachtungen etwas kennengelernt hat. Er erfragt die Einschätzung von Herrn Follmer zum Stand der Planung anhand eines Vergleichs mit dem in Schwabach stattfindenden City-Lauf. Die längste Strecke, der Halbmarathon, also die Strecke von 21,1 km steht als Symbol für die Mobilitätsplanung. „Wo befindet sich die Stadt im Rennen bzw. wie viele km hat die Stadt bereits geschafft?“
 - Herr Follmer antwortet, die Stadt befinde sich noch „in der Umkleidekabine“.

V. Vortrag Herr Follmer

- Hr. Follmer verweist auf das Bild mit dem ‚Halbmarathon‘. Die Umkleidekabine ist ein Signal zur Bereitschaft ‚sich auf den Weg zu machen‘ auch gemeinsam in dieser Runde. Die Voraussetzungen um überhaupt an den Start gehen zu können wurden bereits geschaffen und entsprechende Impulse sind schon gesetzt worden. Im Vergleich mit anderen Städten hat noch keine die ganze Strecke geschafft.
- Inhalt des Vortrags siehe Folien

VI. Zusammenfassung Herr Dr. Donhauser

- Der Vortrag und die Zahlen von Herrn Follmer werden als gute Grundlage dienen um die Ziele für den Mobilitätsplan zu erreichen und die Stadt Schwabach ist fit für den START zum Halbmarathon und der entsprechende Siegeswille ist vorhanden. worauf Herr Follmer ergänzt, dass Schwabach bereits trainiert hat und dies eine wichtige Voraussetzung im Vorfeld ist
- Hr. Dr. Donhauser lädt zum Chat ein und erklärt dessen Ablauf, Kommunikationsregeln. Er bittet darum vorrangig Fragen an Herrn Follmer zu stellen.

VII. Chat

Fragen	Antwort	Antwortender
Ich hatte nicht den Eindruck, dass sich in den letzten 25 Jahren viel getan hat. Wo wurde in Richtung „Verkehrswende“ seitens der Stadt etwas umgebaut?	Vor 25 Jahren wurde tatsächlich vermehrt in den Autoverkehr investiert, aber in den letzten Jahren wurden dann verstärkt Rad- und Fußwege betrachtet. Außer dem Stadtgebiet wird auch das Umland nun mit einbezogen; der lange Prozess der Planung und Umsetzung hat bereits begonnen	Ricus Kerckhoff
Ist denn bekannt, wie viele Menschen sich von der Verkehrswende einen Gewinn an Lebensqualität versprechen?	Die Beeinflussung von Verkehrslärm auf das Befinden wurde bereits von vielen erkannt; Aktuelle Infas-Studie „Umweltbewusstseinsstudie“ i. A. Bundesumweltamt. Für ein Tempolimit von 130 h/km sind etwa 2/3 der Menschen. Sie sehen die Beeinträchtigung der Lebensqualität durch schlechtere Wohnverhältnisse bei erhöhtem Verkehrslärm.	Robert Follmer
Herr Follmer, was spielt Ihrer Ansicht nach die größere Rolle bei einer Mobilität "weg vom Auto"? Push- oder Pull-Faktoren? Hintergrund: Man kann sehr viel Geld mit wenig Wirkung in gute Alternativangebote investieren.	Beides ist notwendig, sowohl beim Bürger als auch bei den Kommunen. Es müssen die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen werden. Carsharing und Scooter sind eventuell Möglichkeiten für große Städte, aber vor allem muss der ÖPNV verbessert werden	Robert Follmer
Herr Follmer, verfügen Sie auch über Statistiken bzgl. Elektromobilität? Wo steht Schwabach hier im Vergleich?	E-Mobilität ist ein Baustein unter vielen für die Verkehrswende, aber auch ein zweischneidiges Schwert: Vorteil im Immissionsbereich andererseits die Frage, ob ein 2-Tonnen E-Auto mit 400 PS die Lösung für den Schwabacher Stadtverkehr ist.	Robert Follmer

	Für Schwabach keine konkreten Zahlen parat. Nachtrag: Der Anteil der Elektrofahrzeuge liegt in Schwabach bei 0,78 %.	
Herr Follmer, welchen Anteil des PKW Verkehrs kann ein optimierter Busverkehr (kürzere Taktung, längere zeitliche Verfügbarkeit, mehr Linien etc.) aus Ihrer Sicht übernehmen	Aktuell 60 - 65% Auto, 10% ÖPNV, ein ehrgeiziges Ziel wäre die Verdoppelung ÖPNV auf 20% und damit Reduzierung Auto auf etwa 55%; Für viele ist der Bus nicht das beste Verkehrsmittel, sondern Stadt- und S-Bahn sind wegen der Geschwindigkeit konkurrenzfähiger zum Auto, zudem muss der Bus „schneller“ gemacht werden i. S. von Durchgängigkeit und Attraktivität; Wirkliches Rückgrat in der Verkehrswende ist die Schiene nicht der Bus, wenn über Schwabach hinaus gedacht wird	Robert Follmer
Gibt es positive Beispiele in vergleichbarer Größe Schwabachs, hat Schwabach hier Kontakte und wird Hr. Follmer mit am Mobilitätsplan arbeiten?	Keine direkten Vergleichsstädte. Schwabach ist kompakt und hat gute Voraussetzungen für den Fahrradverkehr. Die Fahrradkultur ist verbesserungswürdig, man sieht es auch an den Fahrradaniern in Schwabach. Mitarbeit bislang nicht, heutige Veranstaltung ist aber ein Impuls dazu. Von der Größe her ist Schwabach mit Kempten vergleichbar, die ein schönes Mobilitätskonzept erstellt haben. Wir sind auch mit Freising im Austausch; bzgl. Impulsen für die Ausschreibung zum Mobilitätsplan.	Robert Follmer Stefanie Pauly
Warum sollten wir, eine Kleinstadt, mit einem sehr großen Anteil an Durchgangsverkehr uns überhaupt mit ökologischer Mobilität auseinandersetzen - Welche ökologischen Konzepte gibt es für Durchgangsverkehr?	Diese anspruchsvolle Frage ist schwer zu beantworten und es gibt kein Patentrezept. Deutschland ist weltweit nur für 2% der CO ² -Immission zuständig. „Warum also überhaupt was tun“, ist nicht zielführend. Die Stadt Freiburg ist erheblich mehr von Durchgangsverkehr belastet, hat jedoch auch keine Lösung dafür; dies ist auch eine Frage der Bundesverkehrswegeplanung.	Robert Follmer

<p>Frage Dr. Donhauser: Ist noch Spielraum für die Auseinandersetzung vorhanden? Stichwort 'Neudefinition' am 05.05.2021 der Klimaziele bis 2030'. Müssen sich die Kommunen damit beschäftigen?</p>	<p>Ja, Kommunen müssen sich damit beschäftigen, auch in Hinblick auf den Generationenkonflikt. 40 Millionen Autos vor der Pandemie, 50 Millionen Autos nach der Pandemie in Deutschland, somit muss auch die Parkplatzsituation betrachtet werden, um nicht am ruhenden Verkehr zu ersticken.</p>	
<p>Ihre Statistiken spiegeln die vorhandene Mobilität wieder. Wäre es nicht auch erstrebenswert, das die Schwabacher in Ihren Quartieren eine Infrastruktur für diverse Lebensbedürfnisse vorfinden, so dass sie gar keinen Bedarf an Fernmobilität haben. Dann könnte man sich die Investition in teure Infrastruktur sparen</p>	<p>Als Gedankenexperiment zu sehen; zum einen bessere Nahversorgung bis ins Quartier und nicht nur auf grüner Wiese. Zum anderen als ‚Mobilitätstiere‘ sind die Menschen aber auch unternehmungslustig und kontaktfreudig unterwegs.</p>	<p>Robert Follmer</p>
<p>Wie sind die Erfahrungen mit der Nutzung des ÖPNV, wenn dieser kostenlos angeboten wird?</p>	<p>Es gibt ein breites Expertenspektrum dazu, von kurzfristiges ‚Strohfeuer‘ bis ‚das ist die Lösung‘. Die Mitte ist wahrscheinlich; es gibt ein Plus im ÖPNV von etwa 20 bis 30%, was sehr viel ist, trotzdem kein Allheilmittel sondern nur ein Beitrag.</p>	<p>Robert Follmer</p>
<p>Der ÖPNV im Verkehrsverbund ist zu teuer. Wie könnte man hier eine Wende erreichen?</p>	<p>Stichwort 365 €/Ticket; Preis spielt sicherlich eine Rolle und stellt eine Hürde dar; Nicht nur der Preis ist entscheidend, sondern auch das Fahrerlebnis, es muss Spaß machen in der U-Bahn zu sitzen</p> <p>VGN ist Schwellenabbau angegangen in Form vom Preis und leichte Zugänglichkeit; 365 €/Ticket für Kinder und Jugendliche, E-Ticket, fahrestreckenabhängige Preise. Ende des Jahres soll es ein neues Fahrpreiskonzept geben. Billiger oder kostenloser Nachverkehr kostet aber Geld, das eventuell bei der Qualität fehlt. Widerspruch/Gegensatz von günstigen Preisen und gutem Angebot</p>	<p>Robert Follmer</p> <p>Knut Engelbrecht</p>

<p>Wann macht ÖPNV fahren Spaß, ist es die Ausstattung der Busse, der Takt, die Haltestellen mit Informationsangeboten usw.</p>	<p>Der Spaß beginnt damit, dass man traurig ist am Fahrziel, weil man sich so wohlgeföhlt hat und es nett war. Passender Komfort und Umgebung wichtig</p>	<p>Robert Follmer</p>
<p>Wie kann man Fläche für Verkehrsprojekte der Zukunft sichern? Wann macht es Sinn in Zeiten einer Mobilitätswende (Elektro-, Wasserstoff, Selbstfahrer) weitreichende Projekt umzusetzen?</p>	<p>Unter Beachtung der Planungszeiten ist es sinnvoll jetzt zu beginnen. Die E-Mobilität kann von verschiedenen Seiten beleuchtet werden und leidet unter der Technologieunsicherheit. Wasserstoffautos und autonomes Fahren wird noch geraume Zeit zur Umsetzung dauern. Vergessen wird oft die notwendige Infrastruktur und das ist u. U. der weiteste Weg</p>	<p>Robert Follmer</p>
<p>Die Innenstadt braucht starke Nutzerfrequenz. Wie kann vermieden werden, dass die Innenstadt durch die Mobilitätswende ausstirbt? Welche Erfahrungen gibt es mit der autofreien Innenstadt in anderen Städten?</p> <p><i>Frage Dr. Donhauser: Öffnung der Innenstädte für Autos, beispielsweise in der Nachbarstadt, zur Unterstützung des Einzelhandels. Ist das der richtige Weg?</i></p> <p>Frage Dr. Donhauser: Wird von Herrn Follmer wahrgenommen, dass diese Themen auch im Zusammenhang mit der Pandemie eine große Rolle spielen?</p>	<p>Die These „bei autofreier Innenstadt stirbt der Einzelhandel“ ist nicht belegt. Bsp. Hamburg 60er-Jahre, große Befürchtungen der toten Innenstadt, aber das Gegenteil ist passiert und die Menschen wertschätzen dies. Der Einzelhandel profitiert und Fußgänger samt Tourismus hat mehr Lebensqualität. Bonn plant ist die größte Fußgängerzone europaweit</p> <p>Der Einzelhandel wird nicht gerettet, wenn man bis vor die Tür fahren kann. Andere Konzepte müssen angedacht werden. Die Mobilitätswende soll eine Mischung und Belebung der Innenstädte bringen.</p> <p>Das wird emotional diskutiert, die Existenzängste müssen akzeptiert werden. Historische Erfahrungen zeigen, dass dies Ängste i. d. R. nicht berechtigt sind.</p>	<p>Robert Follmer</p>
<p>Welche Rolle spielt die geföhltte Sicherheit bei der Wahl des Verkehrsmittels und wie kann man sie seitens einer Kommune beeinflussen?</p>	<p>Wie bereits erwähnt, spielt der Wohlföhlfaktor im ÖPNV eine Rolle. Eine große Gruppe von Fahrradfahren föhlt sich im Straßenverkehr unsicher. Breitere Fuß- und Radwege</p>	<p>Robert Follmer</p>

	<p>sowie getrennte Spuren für den Fahrradverkehr sind notwendig. Die Fahrradschutzstreifen in Schwabach sind nicht ausreichend. Durch Pedelecs gibt es eine neue Dynamik hinsichtlich der Geschwindigkeit, Raumbedarf und sicherere Abstellmöglichkeiten für die teuren Räder.</p>	
<p>Wäre die Stärkung eines guten Sammeltaxiangebots ein zielgerichteter Ansatz?</p>	<p>In Hamburg Projekt ‚MOIA‘ von Volkswagen; wie vieles andere ein Mosaikstein in der Verkehrswende</p>	<p>Robert Follmer</p>
<p>Was halten Sie von Apps wie Citymapper für die Mobilitätswende?</p>	<p>Wenn sie gut gemacht sind, bringen digitale Angebote sicher Vorteile und bringen uns weiter. Module und Bausteine für die Mobilitätswende</p>	<p>Robert Follmer</p>
<p>Welche Möglichkeiten der Verkehrsminderung liegen für Schwabach auf der Hand bzw. wurden in anderen Städten? Wann macht ein multi-modaler Ansatz für eine Kleinstadt mit ökologischen Planungssatz Sinn? Was könnte Park&Ride in Schwabach und das Umland leisten?</p>	<p>Mobilität darf nicht verteufelt werden, ein gewisses Maß wird benötigt. Verkehrsminderung durch Vermeidung von Einkaufszentren auf der grünen Wiese und kürzere Wege in gut ausgestatteten Quartieren. Stadtbau um Wege zu verkürzen. Auch Liefermöglichkeiten berücksichtigen. Bestehende Einkaufszentren können selbstverständlich nicht abgerissen werden.</p>	<p>Robert Follmer</p>
<p>Welche Beispiele gibt es aus dem Ausland mit vergleichbaren Städten, eine Mobilitätswende positiv zu gestalten?</p>	<p>Es ist grundsätzlich besser nicht auf große Städte zu achten. Schwedische Städte in mittlerer Größe verfügen über beispielsweise Fahrradkreisel. In La Paz gibt es eine Seilbahn, die als Verkehrsmittel genutzt wird und ist auch in Bonn in der Diskussion</p>	<p>Robert Follmer</p>
<p>Verschlimmert der Verkehr die Aufheizung der Innenstadt - In wie weit spielen die Einschränkungen, welche sich aus Grünflächen ergeben für das Verkehrskonzept eine Rolle, z.B. Wärmestau. Lärmschutz?</p>	<p>Die Veränderung durch Klimawandel muss durch entsprechende Experten im Blick behalten werden</p> <p>Verkehrs- bzw. versiegelte Flächen und Aufheizung müssen im Zusammenhang gesehen werden. Es gibt Konzepte bspw. Parkplätze zu entsiegeln um Kühleffekte zu erzielen und kleine Inseln zu schaffen. Problematisch dabei</p>	<p>Robert Follmer</p> <p>Knut Engelbrecht</p>

	<p>sind Besitzstände und gewisse Befindlichkeiten.</p> <p>In Kürze wird das Stadtklima (Verkehr, dicht bebaute Innenstadt) mit professioneller Unterstützung betrachtet; es werden die Frischluftkorridore im Zusammenhang mit Lärm und Luftverschmutzung abgebildet.</p> <p>Dieses Konzept ergänzt den Mobilitätsplan um eine ganzheitliche Sicht auf die Problematik zu erhalten</p>	<p>Lydia Kartmann</p>
<p>Was kann der einzelne tun? Ich kann nicht alles mit dem Rad erledigen. Will man mich als Bürger „zwingen“? Reicht ein besser werden oder muss es die radikale Veränderung sein?</p>	<p>Wenn die Ziele ernst genommen werden geht es ein bisschen in Richtung zwingen, aber mit Überzeugung und dem Hintergrund des Wissens der besseren Lebensqualität. Unbestritten ist, dass nicht alles mit dem Rad erledigt werden kann (weite Wege, sonstige Anlässe), aber der Einzelne kann es hin und wieder tun und beginnen seine Routine zu überprüfen</p> <p>Motivationsgrundlage: Jeder kann an den Start (zum Halbmarathon) gehen und nach 21,1 km erwartet ihn Lebensqualität</p>	<p>Robert Follmer</p> <p>Thomas Donhauser</p>
<p>Wie könnte ein Fahrradwegenetz aussehen, damit die Menschen aus dem Umland motiviert werden können in die Stadt zu radeln? Radfahrer und Fußgänger haben es bisher schwer, oft sind die Wege schmal oder zugeparkt.</p>	<p>Als Vorbild könnte Kopenhagen mit einer Art Fahrradautobahn dienen; betrachtet man Pendlerachsen ist der Zeitaufwand Pedelec <-> Auto oft vergleichbar. Berücksichtigt werden muss auch die Ankunftssituation, z. B. Duschmöglichkeit am Arbeitsplatz</p> <p>Die Stadt ist im Kontakt mit der Städteachse, kleineren Gemeinden und Städten im Umland um das Radwegenetz bis hin zu Radschnellwegen auszubauen und die Attraktivität zu erhöhen.</p> <p>Die kommunale Parküberwachung tut ihr Bestes. Zum Teil ist die Problematik bei</p>	<p>Robert Follmer</p> <p>Ricus Kerckhoff</p> <p>Knut Engelbrecht</p>

	zugeparkten Radwegen, dass die Beschwerdeführer an anderen Tagen die Verursacher sind	
Lohnt es sich bei neuen Mobilitätskonzepten auch Nachbarkommunen mit einzubeziehen um erfolgreich zu sein? Mobilität macht ja nicht am Ortsschild halt. Wie kann man diese mit einbeziehen?	Das Denken erfolgt über die Stadtgrenzen hinaus und mit den Nachbarkommunen wird zusammengearbeitet um Strecken zu realisieren. Eines der erfolgreichsten Projekte interkommunaler Zusammenarbeit ist der ÖPNV (Mittel- und Oberfranken, Oberpfalz) mit einem großen Verkehrsnetz und einheitlichen Tarifen und Fahrplänen.	Lydia Kartmann Knut Engelbrecht
Wie hoch ist die Gefahr, dass es beim Bürger nur Lippenbekenntnisse à la: Wir möchten eine Verkehrswende - aber behalten trotzdem Auto & Co.? Zum Vergleich: Der Verbraucher möchte mehr Bio-Produkte, an der Supermarktkasse schaut die Entscheidung aber anders aus.	Die Gefahr der Lippenbekenntnisse besteht. Bezogen bspw. auf die Klimaziele, können die Maßnahmen schmerzhaft werden. Das Auto muss unbequemer werden (teurer, einschränken, Innenstadt sperren, Tempolimit einführen) und andere Verkehrsmittel bequemer	Robert Follmer
Sollte man bei Mobilitätskonzepten nicht groß, fast schon utopisch denken? Einschränkungen kommen doch von alleine.	Die Erstellung eines Masterplans, nicht klein-klein ist sinnvoll. Beispiel Bonn: zum einen eine Seilbahn und Fahrradbrücke(n) über den Rhein als Leuchtturmprojekte	Robert Follmer
Aufforderung Dr. Donhauser an die Podiumsteilnehmer Fragen an Hr. Follmer zu stellen		
Frage von Frau Pauly: Welche Zielgruppen sollen angesprochen werden, wo ist das größte Potenzial?	Zum einen sollte die ältere Personengruppe aufgefordert werden bestehende Automobilitäts-Routinen zu hinterfragen, auch vor dem Hintergrund des Wohlstandes (Besitzstand sichern). Zum anderen Erwerbstätige, die das Auto benötigen um den Alltag zu bewältigen. Außerdem die Kindersozialisation; nicht nur das Auto bereitstellen, mehr Fahrrad und Verkehrserziehung ins Bewusstsein rücken.	Robert Follmer
Wie wird die Verfügbarkeit autonomer Pkw unsere Mobilität verändern? Ich vermute, es wird weniger Autos geben, die aber	Diese Vermutung liegt nahe. Es kann jedoch auch das Gegenteil eintreten; mehr und leere Autos	Robert Follmer

mehr unterwegs sein werden, weil sie zwischen den Familienmitgliedern pendeln	sind unterwegs, um überall verfügbar zu sein. Eine komplexe Frage.	
Wie ist es möglich unter den bisherigen Gegebenheiten Wege zu vermeiden? Mir fehlt der Blick auf die Kinder. Wichtig der Hinweis der fehlenden Fahrradsozialisation der Kinder (langfristige Auswirkung)! Wie kann man dem entgegenwirken?	Alle Wege vermeiden wird nicht möglich sein, aber sie können anders gestaltet werden. Die Kinderperspektive erfolgt vom Autorücksitz (sie werden gefahren). Auch unter dem Sicherheitsgedanken sollten Kinder von den Eltern zum Fahrradfahren angeregt werden. In den Jahren 2002 (3 km) / 2008 (4 km) /2017 (5 km) haben sich die Wege zum Kindergarten fast verdoppelt. Somit haben Eltern oftmals keine Möglichkeit die Kitas anders als mit dem Auto zu erreichen. Trotzdem müssen den Kindern die Alternativen vermittelt werden (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV)	Robert Follmer

Bei der Veranstaltung nicht behandelte Fragen / Antworten im Nachtrag:

- Heißt Mobilität dann auch, Geschäfte anders zu verteilen um Wege zu verkürzen?
Hat hier die Stadt überhaupt eine Chance?
→ Im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung bestehen hier in einem gewissen Rahmen Steuerungsmöglichkeiten, z.B. bei der Bereitstellung von Flächen für Einzelhandel bei der Entwicklung neuer Stadtteile (Bauleitplanung).
- Ist ökologische Mobilität auch humanere Mobilität?
→ Eine fast philosophische Frage, die noch zu klären sein wird.
- Wie kann /soll man unnötige Wege vermeiden? Wir Wolkersdorfer/Dietersdorfer müssen z.B. viele, viele Kinder früh vor der Arbeit in Kindergärten überall in Schwabach oder in die Nachbarstädte bringen. Das geht weder zu Fuß, mit dem Rad noch dem ÖPNV.
→ Es gibt Untersuchungen zum Thema notwendiger Verkehr. Nicht jeder Weg ist vermeidbar oder auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagerbar. Aber wenn jede / jeder sich bei den im Laufe eines Tages zurückzulegenden Wegen fragt, „Muss das jetzt mit dem Auto sein? Gibt es Alternativen? Bin ich bereit etwas mehr Zeit einzuplanen und etwas für meine Gesundheit zu tun?“ können Verlagerungseffekte, die der Umwelt guttun, entstehen.

VIII. Ausblick auf weitere Termine Beteiligungsverfahren Frau Kartmann

- Siehe Folien
- Besonderer Hinweis auf die Bewerbung zur Teilnahme an den Veranstaltungen am 08. Juni und 12. Juli
- 17.06.2021 Impulsvortrag
- 12.07.2021 Zieldiskussion
- Im Herbst 2021 erfolgt die Ausschreibung für den Mobilitätsplan unter Einbeziehung der Bürgeranregungen.

IX. Fazit und Verabschiedung OB Reiß

- Dank an Podiumsteilnehmer und Technikmitarbeiter
- An den Fragen ist ersichtlich, dass es sich um ein spannendes Thema handelt. Zu dem Thema „Was bedeutet Mobilität?“ wurde die ganze Bandbreite von Außenwahrnehmung, empirische Feststellungen, Zahlen und eigenen Meinungen dargestellt.
- Der Termin heute war eine wichtige Grundlage für fachliches Wissen und Hintergrundwissen für die weiteren Veranstaltungen.
- Herr Reiß bedankt sich bei allen Teilnehmern und verweist auf die Instrumente der Bürgerbeteiligung und die immensen Mitsprachemöglichkeiten und die damit verbundene große Verantwortung.