



Gabriele Rauch  
Assistenz Verkehrsplanung  
Albrecht-Achilles-Straße 6-8  
1. OG, Zi. Nr. 1.25

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

16.08.2021

**Mobilitätsplan Stadt Schwabach  
Bürgerbeteiligung Phase 1  
Zieldiskussion „Wo wollen wir hin“, 12.07.2021**

Protokoll

**Teilnehmer:**

<b>Name</b>	<b>Amt/Funktion</b>
Peter Reiß	Oberbürgermeister
Dr. Thomas Donhauser	Moderator
Knut Engelbrecht	Stadtrechtsrat
Ricus Kerckhoff	Stadtbaurat
Lydia Kartmann	Amtsleiterin Amt für Stadtplanung und Bauordnung
Stefanie Pauly	Verkehrsplanung

**Inhalt:**

**I. Begrüßung**

Oberbürgermeister Peter Reiß begrüßt zur Abschlussveranstaltung der vorgeklappten Bürgerbeteiligung zum Mobilitätsplan.

Die Veranstaltung findet als Präsentveranstaltung im Marktgrafensaal und digital statt.

Heute geht es um die Diskussion welche Ziele mit dem Mobilitätsplan verfolgt werden sollen.

Er erläutert, dass die Stadtverwaltung mit der Bevölkerung klären möchte, wohin sich der Verkehr in den nächsten knapp zwanzig Jahren entwickeln soll, welche Ziele und Prioritäten als sogenannter Fahrplan für eine städtische Mobilitätsentwicklung bis zum Jahr 2040 entstehen. Das vorgesehene mehrstufige Verfahren soll 2023 mit einem Beschluss über das gesamte Planwerk enden. Das Gelingen des gesamten Projektes ist abhängig von der Mitnahme aller, die sich zu den Themen Verkehr und Mobilität einbringen möchten. Daher gibt die Verwaltung keine fertigen Prämissen vor. Es wird allen Bürger\*innen, Vereinen und Verbänden, sowie Interessengruppen ein immenses Mitspracherecht eingeräumt. Dies bedeutet gleichzeitig eine große Verantwortung für die Grundsteinlegung dieses Planes und erfordert Engagement, wofür er ausdrücklich dankt.

Er verweist auf die bisherigen Veranstaltungen mit Wissens- und Hintergrundvermittlung.

Er stellt den Moderator Herrn Dr. Thomas Donhauser vor.

## II. Vorstellung der Anwesenden am Podium durch Herrn Dr. Donhauser

### III. Ablauf der Veranstaltung (siehe Folie)

Herr Kerckhoff erklärt den Ablauf der Veranstaltung und zeigt zunächst den Stand des Verfahrens im Planungsablauf und Beteiligungsprozess auf. Dieser befindet sich aktuell in der Zieldiskussion zur Grundlagenermittlung. Er macht darauf aufmerksam, dass der Mobilitätsplan bis zum Zielhorizont 2040 ein mit wachsendes Planwerk ist, das im Laufe der Zeit entsprechend ergänzt wird.

### IV. Impulse für die Zieldiskussion (siehe Folien)

Frau Kartmann führt verkürzt die vom Stadtrat beschlossenen Grundsatzziele zum Mobilitätsplan aus. Sie gibt Hinweise zum Thema Zieldiskussion. Anhand von Beispielen, wie eine Grafik mit Ideen zu möglichen Zielen, Pläne aus der Lärmkartierung des Landesamtes für Umwelt, zu der Leistungsfähigkeit an Knotenpunkten und CO<sup>2</sup>-Emission privater Haushalte sowie der Einschätzung von Hr. Follmer zu einem möglichen zukünftigen Modal-Split sollen mögliche Zielsetzungen verdeutlichen und als Impulse zur Diskussion dienen. Sie weist darauf hin, dass kein ‚Konkurrenzkampf‘ zwischen den verschiedenen Interessen entstehen sollte, wenn sich konträre Ziele gegenüberstehen unter der Maßgabe des Machbaren

### V. Anregungen aus dem Saal / dem Chat

Zunächst stellt Herr Dr. Donhauser Frau Meier und Frau Grimm vom Vorzimmer des Oberbürgermeisters vor, die die Erfassung der Saal- und Chatbeiträge unterstützen. Er erklärt den Sinn und Zweck der heutigen Veranstaltung an Hand einer Einladung zu einer Zeitreise in das Jahr 2040. Es ist bereits heute wichtig zu wissen, wie Mobilität in der Zukunft aussehen muss, damit die verschiedenen Bedürfnisse erfüllt werden können. Die Reise wurde bisher unter anderem von den Fachleuten Herr Follmer und Herr Aichinger begleitet, die aufgezeigt haben, wie Mobilität in der Zukunft aussehen kann. Herr Dr. Donhauser fordert die ‚Reisegäste‘ auf zu schildern, welche gewünschten Ziele sie im Jahr 2040 realisiert sehen und welche Veränderungen dadurch eingetreten sind. Beispielsweise im Sinne der Sicherheit oder Lebensqualität. Die Wünsche und Bedürfnisse werden ungefiltert aufgenommen und nicht bewertet.

#### Aus dem Saal:

	<u>Wortmeldung</u>	<u>Moderationskarten</u>
1.	Jede Generation soll entsprechend ihren Möglichkeiten und Bedürfnissen die gewünschten Ziele sicher zu Fuß, mit dem Rad oder Bus erreichen können. Dafür müssen Funktionen innerhalb der Stadt gebündelt werden, um Distanzen zu verkürzen, was wiederum den Autoverkehr reduziert. Es geht darum ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten zu entwickeln und eine radikale Umkehr von dem bisherigen Verhalten.	Autoverkehr reduzieren=> mehr Lebensqualität
2.	Es soll vernünftige Umgehungsstraßen geben, um bestimmte Wohngebiete zu entlasten. Viele fahren nur durch	Verkehr => Umgehungsstraßen;

	<u>Wortmeldung</u>	<u>Moderationskarten</u>
	Schwabach durch, ohne beispielsweise einzukaufen und belasten die Straßen. Es entsteht mehr Wohnqualität und mehr Parkplätze stehen zur Verfügung	Entlastung von Wohngebieten/Innenstadt; Wohnqualität verbessern
3.	Durch den Klimawandel besteht eine besondere Verantwortung für nachfolgende Generationen. Durch mehr Solidarität, weniger Egoismus und die Bereitschaft auf das eigene Auto zu verzichten, mehr zu Fuß zu gehen oder Car-Sharing zu nutzen, entstehen weniger Lärm sowie Platz zum Verweilen auf gemütlichen und sicheren Plätzen. Bei gewerblichen Neubauten sind keine großen Parkflächen für Beschäftigte notwendig, da ein gut ausgebauter ÖPNV genutzt werden kann.	Verkehr verlagern und reduzieren; Car-Sharing; verschiedene Mobilitätsarten verknüpfen; mehr Fußgänger; Aufenthaltsqualität verbessern
4.	Die Auseinandersetzung verschiedener Gruppen in der Stadtgesellschaft mit dem Thema Mobilität in einem konstruktiven, partnerschaftlichen Dialog, ohne ideologische Grabenkämpfe, ist wichtig um die vorhandenen Qualitäten der Stadt zu erhalten und auszubauen. Der Verkehr muss neu organisiert werden um mehr Lebensqualität zu bekommen und gleichzeitig die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit zu erhalten	Vitale, multifunktionale Stadt; nicht auf Kosten der Wirtschaft
5.	In Schwabach können im Zentrum viele Wege zu Fuß erledigt werden. Das Mobilitätskonzept soll zusammen mit anderen Konzepten betrachtet werden, um im Sinne von Klimaschutz und für die nachfolgenden Generationen den starken Schwerlast- und Baufahrzeugverkehr zu reduzieren. Das ganze System zu ändern ist für eine Kommune schwierig, wenn generell nicht mehr auf die Schiene verlagert wird.	Weniger Schwerlast- und Individualverkehr; Stadt der kurzen Wege
6.	Es soll für 2040 und gerne auch früher im gesamten Stadtgebiet, mit einer autofreien Innenstadt, 30 km/h vorgeschrieben werden. Die äußeren Bezirke können zum einen mittels Car-Sharing oder auf gut beleuchteten Fuß- und Radwegen ins Zentrum gelangen. Damit wird die Lebensqualität und die Sicherheit gesteigert.	Autofreie Innenstadt; Gute Beleuchtung für Rad-/Fußwege; Mehr 30-Zonen als Regel

Herr Dr. Donhauser weist auf ein Pilotprojekt in Deutschland hin, bei dem in verschiedenen Städten Tempo 30 generell in den Innenstädten vorgeschrieben werden soll. Bei der Umkehrung der bestehenden Regelung (grundsätzlich 50 km/h und nur ausnahmsweise 30 km/h) ist jedoch in erster Linie die Bundesgesetzgebung gefragt. Die Kommunen können nur versuchen Druck auszuüben.

7.	Der Zeithorizont von 2040 ist speziell für die ältere Generation zu lange, es muss schneller etwas geschehen. Auch im Vortrag von Herrn Follmer war die Verteilung der Verkehrsmittel mit 2030 überschrieben	ohne
----	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------

Herr Dr. Donhauser erwidert, dass der Zeitraum bis 2040 für die Planung gelten soll. Analog dem Flächennutzungsplan, der ebenfalls für eine Zeitspanne von 15 bis 20 Jahren aufgestellt wird. Ziel der Verwaltung ist sofort nach dem Beschluss des Mobilitätsplanes mit der Umsetzung anzufangen. In den nächsten Jahren, voraussichtlich 2023 wird der Mobilitätsplan verabschiedet, dann müssen die einzelnen Maßnahmen umgesetzt werden.

Frau Pauly erläutert, dass im Verkehrsmodell die Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, Schulplätze usw.) in die Zukunft hochgerechnet werden müssen, damit die Infrastruktur auch

auf die zukünftig zu erwartende Verkehrsnachfrage ausgelegt werden kann. Hier sind 20 Jahre als Prognosezeitraum üblich. So kommt das Jahr 2040 als Prognosehorizont ins Spiel. Das schließt nicht aus, dass Maßnahmen aus dem Mobilitätsplan deutlich früher umgesetzt werden. Hierzu wird der Gutachter einen Vorschlag für die zeitliche Reihung der Umsetzung von Maßnahmen (Prioritäten) machen

8.	Trotz umweltfreundlicher oder abgasfreier Autos bis 2040 wird der individuelle Mensch nicht auf sein Auto verzichten. Auf die Annahme, dass sich die Anzahl der Fahrzeuge bis dahin eventuell noch erhöht muss man bei den Planungen vorbereitet sein.	Abgasärmerer Verkehr
9.	Nach Abschaffung von Benzin- und Dieselaautos werden umweltfreundliche Kraftfahrzeuge entsprechende Lademöglichkeiten brauchen. Auf Umgehungsstraßen kann verzichtet werden, wenn der Individualverkehr gesenkt wurde, der zugleich leiser ist. Dies kann durch Car-Sharing und Verbesserung der Verkehrslenkung erreicht werden. Die Einflussnahme von außen auf die Stadt ist groß und ob es mehr Freiraum geben wird, ist fraglich.	Benzin- und Dieselaautos „abgeschafft“; „Smart-Citys -> Apps für Car-Sharing; Reduzierter Lärm
10.	2040 hat Schwabach breite, sichere, vom Autoverkehr getrennte Radwege, mit schnellen Verbindungen zwischen A und B. Die Sicherheit wurde erhöht, da die Sichtverhältnisse durch weniger parkenden Autos erhöht wurde. Zugleich wurde die Gefahr durch ‚dooring‘ reduziert. Es wird eine Öffentlichkeitskampagne durchgeführt, um in einem Dialog jeden mitzunehmen auf das Umwelt- und Sicherheitsbewusstsein zu achten und dadurch die Lebensqualität zu erhöhen.	Öffentliche Parkplätze anders nutzen; Mehr Sicherheit für Fahrradfahrer; Umweltbewusstsein mehr stärken; Attraktive Parkmöglichkeit

#### Aus dem Chat:

11.	Ich würde mir wünschen, dass es E-Bikes als "Sharing-Bikes" gibt, ähnlich wie E-Scooter in Großstädten. Allerdings sollten diese auch einen Gepäckträger bzw. einen Korb haben, damit man auch etwas transportieren kann (Einkäufe etc).
12.	Ich sehe attraktive Parkmöglichkeiten im Außenrand der Stadt - die Innenstadt möglichst frei von parkenden Autos (außer natürlich Anwohner). So wird der kurze Laufweg in die Innenstadt angenehm und sicher.
13.	Die Verkehrsflächen in der erweiterten Innenstadt werden neu aufgeteilt, damit Fußgänger und Radfahrer mehr Platz haben. Ebenso Haupttrouten aus den Randbereichen in die Innenstadt hinein.
14.	Durchgangsverkehr sollte es nicht mehr geben. Bundes- und Staatsstraßen umfahren Schwabach und damit auch der Umleitungsverkehr der Autobahn.
15.	Smarte Konzepte für On Demand Busverkehr und effizientes Car Sharing
16.	Ein weiterer Wunsch wäre, kostenlosen ÖPNV. Wünschen darf man sich ja alles... Aber es muss auf jeden Fall etwas an den Preisen gemacht werden, wenn es mich z. B. pro Tag einen Euro kosten würde, würde ich sicher öfter Bus fahren.

Herr Engelbrecht macht darauf aufmerksam, dass der ÖPNV generell unterfinanziert ist. In Schwabach besteht bereits aktuell die Möglichkeit für 1 Euro zu fahren, bei Nutzung eines Abos und außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Das sogenannte 365 Euroticket wird auf Ebene des VGN geprüft und ist einer der Punkte, die mittelfristig durchaus Aussicht auf Erfolg haben

17.	Die Innenstadt ist komplett autofrei, geparkt wird in der Tiefgarage, oberirdische Parkplätze gibt es nur mit Sondergenehmigung. Alles ist gut durch sichere Rad- und Fußwege erreichbar.
18.	Parkhäuser bzw. Parkpaletten an den Randbereichen der Innenstadt mit Dachbegrünung und/oder PV-Anlagen
19.	Die zumindest innerstädtisch gefahrenen Geschwindigkeiten sind geringer geworden.
20.	Digitale Parkleitsysteme um den Suchverkehr nach freien Parkplätzen zu vermeiden (Smart-Citys)
21.	Radwege zur Schule, die so sicher sind, dass Eltern ihre Kinder mit dem Rad fahren lassen.
22.	Aktionswochen, in denen die Bürger mit Spaß und spezieller Anregung erleben können wie gut man in Schwabach alles zu Fuß erreicht.
23.	Auch in Wohngebieten wird eher auf zentralen Parkplätzen geparkt, statt überall am Straßenrand. Gewerbefahrzeuge parken nicht in den Wohngebieten, sondern ebenfalls auf extra ausgewiesenen Parkplätzen.

**Aus dem Saal:**

	<u>Wortmeldung</u>	<u>Moderationskarten</u>
24.	Menschen ohne Auto, ob gewollt oder ungewollt, benötigen einen attraktiven ÖPNV mit kurzen Takten bis mindestens 18:30 Uhr. Nicht kostenlos, das ist auch das Auto nicht. Durch die geringere Geschwindigkeit Tempo 30 werden die Straßen weniger beansprucht und die Unterhaltskosten sinken; Milliarden vom Autobahnausbau den Kommunen zukommen lassen. Mit diesen Geldern und Parkgebühren in der Innenstadt lässt sich der ÖPNV finanzieren und verbessern	ÖPNV kostengünstiger nutzen; Kurze Wege zur Haltestelle; Kürzere Taktung der Busse / mehr Busse
25.	Die bereits vorhandene Zufriedenheit in Schwabach weiter steigern, indem Verbindungswege zwischen bestehenden Fußgängerbereichen geschaffen werden. Und die Fahrpreise für finanziell schlechter gestellte Personen reduzieren, damit diese den ÖPNV nutzen können um Ziele in Schwabach zu erreichen. Das bindet wiederum die Wirtschaftskraft an Schwabach	Mehr Flächen / verbindungsstrecken für Fußgänger; Fahrpreise an die Wirtschaftlichkeit anpassen
26.	Die Verbesserung des ÖPNV ist kostspielig und muss u.a. aus der Wirtschaft finanziert werden. Der städtische Haushalt kann ebenfalls nicht in den nächsten 2-3 Jahren die Kosten aufbringen. Es ist somit wichtig mit einzelnen guten Beispielen zu beginnen. Die lebendige Innenstadt lebt auch vom Umland und kann nicht nur zu Fuß und Fahrrad erreichbar sein. Ebenso müssen die Betriebe gut erschlossen sein.	Einbeziehung der Betriebe / Innenstadt

Herr Kerckhoff erläutert, dass im nächsten Jahr Arbeitsgruppen gebildet werden. An diesen sollen auch Vertreter der verschiedenen Gruppen und Verbänden beteiligt werden.

**Aus dem Saal:**

	<u>Wortmeldung</u>	<u>Moderationskarten</u>
27.	Das Auto und Parkplätze nicht verteufeln, aber drastisch reduzieren. Die frei gewordenen Flächen entsiegeln und beispielsweise als Sickerflächen nutzen. Aktuell sind etwa 25.000 Privat-KFZ in Schwabach zugelassen, diese sind das Problem, nicht die Gäste und sollten auf die Hälfte reduziert werden. Besucher sind zur Stärkung der Wirtschaft erwünscht.	Reduzierung der PKWs
28.	Bei Tempo 30 in der ganzen Stadt gibt es weniger gefährliche Situationen sowie Lärm und der Durchgangsverkehr wird reduziert. Dies als erste Maßnahme ist kostengünstig und schnell umzusetzen, als zweite Maßnahme die Verteuerung von Parkplätzen und das Geld in den ÖPNV zu investieren. Dies als Anreiz für mehrfach Autobesitzer auf eines zu verzichten.	Reduzierung der PKWs
29.	Eine kurzfristig umzusetzende Maßnahme wäre, Besucherparkplätze außerhalb der Stadtmauer zu errichten und für den Altstadtbereich nur Anwohnerparkplätzen. Diese deutliche Entlastung der Innenstadt kostet der Stadt nichts.	Mehr ‚Anliegerparken‘ für Anwohner; Besucher sollen außerhalb der Stadt parken

Herr Dr. Donhauser bittet das Zwischenergebnis für die online-Umfrage zu präsentieren. Bis zu diesem Zeitpunkt der Veranstaltung haben 125 Personen teilgenommen und die neun Fragen beantwortet.

*Anmerkung: Das Endergebnis der online-Umfrage kann im Internet eingesehen und heruntergeladen werden*

	<u>Wortmeldung</u>	<u>Moderationskarten</u>
30.	Viele wünschen eine Verbesserung der Lebensqualität. Dies ist vielleicht ein Gegensatz zur Mobilität und soll demokratisch gelöst werden. Es muss eine gleichmäßige Verteilung des Verkehrs erfolgen.	Reduzierung des Lärms -> Penzendorfer Straße
31.	Den Durchgangsverkehr mittels Umgehungsring entlasten. Die einerseits gute, zweifache Anbindung an die Autobahn, bringt andererseits zusätzliche Belastung als Umleitung bei Staus.	ohne
32.	Um einen gleichberechtigten Verkehr in 2030/40 zu erhalten, müssen bereits jetzt die Jüngeren in den verschiedenen Institutionen beteiligt werden, hierzu sollte eine niederschwellige Möglichkeit eingerichtet werden.	Gleichberechtigter Verkehr; Einbeziehung von Kindern und Jugendlichen

Herr Oberbürgermeister Reiß verweist auf die bisherigen, vielfältigen Beteiligungsmöglichkeiten und auch weiterhin werden die Bürger in jeder Prozessphase mitgenommen. Ebenso wird die Online-Umfrage einfließen.

Herr Dr. Donhauser ergänzt, dass im Mobilitätsplan der bisherige Planungsweg umgekehrt wird; nicht: Stadtrat -> Planer => Bürgerinfo. Sondern: Sammlung der Anregungen -> Planung <=> Interessen und Wünsche werden berücksichtigt

	<u>Wortmeldung</u>	<u>Moderationskarten</u>
33.	Bekannte Probleme bereits jetzt angehen und über den langen Planungshorizont nicht zerreden. Es ist zu befürchten, dass mehr geplant als umgesetzt wird.	ohne

Frau Kartmann erläutert, dass bereits aktuell kleinere Maßnahmen umgesetzt werden. Wichtig ist jedoch die komplexen Verkehrsthemen genau zu untersuchen und die Verkehrsströme in ihrer Gesamtheit zu sehen.

	<u>Wortmeldung</u>	<u>Moderationskarten</u>
34.	Gibt es einen Austausch mit anderen Kommunen?	ohne

Frau Kartmann erklärt, dass sich die Fachplaner in ständigem Austausch mit anderen Kommunen befinden, auch im Hinblick auf die Stadtentwicklung. Es wird bei größenvergleichbaren Städten beobachtet, was bereits umgesetzt wurde und die Beispiele aus den Fachvorträgen werden betrachtet.

	<u>Wortmeldung</u>	<u>Moderationskarten</u>
35.	In der Vision von 2040 ist die Umsetzung von „modal-split“ gemäß Herrn Follmer gelungen. Die Infrastruktur für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV ist gut ausgebaut um sicher von „A“ nach „B“ zu kommen. Die Lebensqualität in der autofreien Innenstadt ist erhöht.	Gut ausgebaute Infrastruktur
36.	Sehr schnell umsetzbar wäre den Straßenraum gerechter aufzuteilen. Durch deutlichere Kennzeichnungen für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer kann die gegenseitigen Akzeptanz gefördert werden. Der schwächere Verkehrsteilnehmer soll im Auge behalten werden.	Gerechte Aufteilung des Straßenverkehrs / Radverkehrs
37.	Drei Wünsche für Handeln statt Planen. 1) wie in Berlin möglich, z. B. für die Penzendorfer Straße Tempo 30 zwischen 22 und 6 Uhr. 2) mindestens 5 PKW-Parkplätze in der Innenstadt in Fahrradparkplätze umwandeln. 3) Ludwigstraße für Autoverkehr sperren für mehr Aufenthaltsqualität.	Mehr Fahrradparkplätze
38.	Die Umwandlung von PKW- in Fahrrad-Stellplätze wäre sofort möglich, ebenso wie das Verfüllen der Fugen im Kopfsteinpflaster zum bequemeren Radfahren. Außerdem sollen mehr Lademöglichkeiten für E-Autos entstehen, sowie eine Verbesserung des ÖPNV in den Abendstunden und am Wochenende. Eine bessere Nahversorgung in den Ortsteilen reduziert den Autoverkehr.	Ortsteile gut an ÖPNV anbinden

**Aus dem Chat:**

39.	In 2040 kann ich mir per App/Telefon einen Bus / autonomes Fahrzeug zu dem Ort und zu der Zeit bestellen wann ich es brauche.
40.	Die Durchgangsstraßen in den Wohngebieten werden mit Hilfen von Metallpollern in der Straße in Sackgassen umgewandelt so wird der Durchgangsverkehr verhindert.

41.	Eine lustige Vision: für den PKW Verkehr (z. B. aus dem Umland) gibt es einen günstigen Parkplatz von dem aus eine lustige Bimmelbahn (dauerhaft oder am Wochenende) mitten in die Altstadt fährt und mit der jeder unbedingt fahren möchte.
42.	Ich hätte gern wieder Alleen z.B. für Radwege
43.	Eine schnelle kostengünstige Maßnahme wäre zum Beispiel die Einrichtung von Fahrradstraßen und Fahrradabstellanlagen am Rathaus mit Videoüberwachung.

**Aus dem Saal:**

	<u>Wortmeldung</u>	<u>Moderationskarten</u>
44.	Mit einem Realitätscheck die Umsetzung der Maßnahmen prüfen und gegebenenfalls korrigieren. Ein wichtiges Grundprinzip ist, keine Verbots-, sondern eine Angebotsstrategie zu verfolgen.	ohne
45.	Es liegt am politischen Willen, welche Maßnahmen befürwortet oder abgelehnt werde. Es muss alles Mögliche getan werden um die positiven Visionen einer Stadtgesellschaft umzusetzen.	ohne
46.	Die Stadtverwaltung ist bereits tätig; beispielsweise der sehr schön sanierte Weg über die Fleischbrücke Richtung Friedrichstraße; er kann Vorbild sein für den Ausbau weiterer Innenstadtwege, um als Angebot für Radfahrer zu dienen.	ohne

Frau Pauly sagt, dass im Jahr 2020 vom Tiefbauamt bereits eine Kostenschätzung für den Ausbau der Mauerstraße durchgeführt wurde. Grundsätzlich soll jedoch der Mobilitätsplan klären, ob bzw. wo Bedarf für eine Fahrradringstraße (also eine Runde fahren) und / oder diagonale Verbindungen besteht.

**Aus dem Saal:**

	<u>Wortmeldung</u>	<u>Moderationskarten</u>
47.	2040 sollen die Ortsteile mit günstigen Tickets und kurzen Takten gut angeschlossen sein. In Kooperation mit dem Landkreis kommen die Käufer auch aus dem Umland. Und auf den Firmenparkplätzen stehen dann Fahrräder, e-bikes und Jobräder	ohne
48.	2040 gilt eine gleichberechtigte Teilhabe aller Altersstufen im schönen Schwabach	ohne
49.	Skeptisch ist die Vorstellung zu sehen, dass es 2040 mehr Fahrradfahrer geben wird, wenn die Stadt nicht sofort etwas für das Mobilitätsverhalten der Kinder unternommen wird. Die Wege müssen sicherer gemacht und die Perspektive der Kinder eingenommen werden. Zudem muss der ÖPNV wesentlich verbessert werden.	ohne

**Weitere Meinungen/Anregungen aus dem Chat, welche nicht vorgelesen wurden**

50.	Autofreie Straßen oder "Umweltspuren" sehe ich kritisch... in meiner Vorstellung darf man auch mit dem Auto fahren, nur muss für einen besseren Fluss gesorgt werden. Wenn man Autos ausschließt, wird niemand zum Shoppen in die schöne Innenstadt kommen, denn dann gibt es dort keine Geschäfte mehr. Wenn ich mich so Sorgen muss, wo ich parken kann, bestelle ich doch lieber im Internet...
51.	Vorstellung: Schwabach ist im Radschnellweg der Metropolregion integriert und verbindet Nord mit Süd, West und Ost.
52.	In 2040 sehe ich eine autofreie Innenstadt. Durch Wohngebiete darf kein Durchgangsverkehr mehr geführt werden. Der Fußgänger ist der wichtigste Verkehrsteilnehmer, die Autos müssen sich nach dem Fußgänger richten und nicht umgekehrt. Die KFZ dürfen maximal 30 km/h fahren. Geschwindigkeiten werden automatisch in jeder Straße erfasst und kontrolliert. Verkehrssünder werden automatisiert zur Kasse gebeten.
53.	Ich stelle mir vor, der Radverkehr ist attraktiver auf Grund von mehr Sicherheit und mehr Motivation zum Radfahren.
54.	Löcher in den Radwegen werden nicht mehr mit Schotter gefüllt, keine gefährlichen tiefen Schotterstellen mehr.
55.	ÖPNV kommt für mich aus gesundheitlichen Gründen nicht in Frage, ich werde auch 2040 auf meinen PKW angewiesen sein und wünsche mir daher die Möglichkeit einer PKW Nutzung ohne sich die Straßen mit Radfahrern teilen zu müssen. Sondern getrennte Radwege und keine Fahrradschutzstreifen, da diese eine zu große Unfallgefahr im Überholvorgang bergen, außerdem bremsen Fahrradschutzstreifen den PKW-Verkehr aus.
56.	2040 haben wir die Prioritäten in der Mobilität verschoben: Die erste Priorität haben Fußgänger, dann Fahrradfahrer und zuletzt kommen PKWs und LKWs
57.	PKW gefährdet den Radfahrer. Das Ausbremsen des Verkehrs übernehmen die Knotenpunkte. Meist fährt man als Radfahrer an allen PKW an den Ampeln vorbei.
58.	Sowohl als PKW als auch Radfahrer finde ich es besser, wenn der Radweg getrennt von der Straße ist.
59.	2040 werden die meisten - kurzen - Wege im Stadtgebiet zu Fuß oder mit dem Rad mit Freude und Gewinn für die Gesundheit gemacht, weil die Wege sicher und lebenswert ausgebaut sind. Der Lieferverkehr, notwendige Taxifahrten usw. werden durch kleine emissionsarme Fahrzeuge in die und durch die Stadt geleitet. Der ÖPNV verbindet Stadt und Land und ist in der Taktung enger, preislich günstiger als ein PKW und damit attraktiver als heute und wird von vielen Menschen genutzt.
60.	Ich persönlich brauche den ÖPNV nicht aber stelle mir trotzdem vor dass es günstige und attraktive Angebote für Einwohner gibt, mit dementsprechend ausgebautem Fahrplan.
61.	Für Einkäufer aus Spalt, Abendberg etc. gibt es in 2040 Parkplätze außerhalb der Altstadt (wie auch jetzt schon) die aber kostenlos sind. (Übrigens machen das viele Städte am Main bereits so. Ich war tatsächlich dort, es geht jetzt schon)

62.	Mich würde interessieren, warum so viele das Auto nutzen (laut Umfrage), aber es auch gleichzeitig so viele "schlecht" finden. Es braucht doch nicht erst ein Verbot von Autos, damit Menschen kein Auto mehr fahren? Aus welchen Gründen hat man heute z. B. das Auto für den Arbeitsweg genommen und nicht das Fahrrad/ ÖPNV/ zu Fuß?
63.	Ziel: Radfahren und zu Fuß gehen so attraktiv machen wie z. B wie in den Niederlanden oder Kopenhagen. Abschauen, wie die Probleme lösen (z. B. Handwerker, Logistikzone, Anwohnerparken).
64.	Simulieren und berechnen soll vor blindem Aktionismus kommen, keine Verkehrsversuche auf Kosten der Anwohner.
65.	Kommt in meine Heimatstadt Bensheim, seit 1972 autofrei !!!
66.	Ich mache meine Beobachtungen zu den Kennzeichen in ganz Schwabach, überwiegend an Kreuzungen, an denen ich mit dem Rad warte (bin fast täglich unterwegs), und in den meisten Autos sitzt eine einzige Person drin. Hätten die zumindest bei Kurzstrecken nicht eine Alternative zum Auto?
67.	Die Schülerwege/Straßen zu den Schulen hin und zurück zu Fahrradstraßen machen
68.	Vielleicht gibt es ja in der Zukunft 2040 die selbstfahrenden Minibusse, die den shuttleverkehr zwischen den Stadtteilen übernehmen und mehr Menschen befördern als eine Person im PKW.
69.	In einer autofreien Innenstadt gehe ich gerne shoppen ... meine Heimatstadt Bensheim zeigt' s seit 1972.
70.	Ich bestell dann lieber im Internet wenn ich mit dem Auto nicht erwünscht bin... und viele meiner Generation ticken da vermutlich ähnlich...
71.	Wenn alle Veränderung wieder mit "aber die Wirtschaft" torpediert wird, ist diese ganze Mobilitätsplanung vergebene Energie.
72.	Aber ohne Handelsgeschäfte oder Gaststätten braucht man ja auch nicht mehr in die Innenstadt gehen, spazieren gehen kann man auch im Wald.
73.	Beim notwendigen Umbau der Mauerstraße, kann sich gerne, auch in finanzieller Hinsicht, bis 2040 Zeit gelassen werden. Zumindest hügelige Teile müssten allerdings zeitnah ausgebessert werden.
74.	Jede Veränderung wird auch Widerstände hervorbringen und der Mobilitätsplan wird nicht in einer Nacht umgesetzt und funktionieren können, da brauchen wir alle viel Geduld, Mut und Nachsicht, bis sich ein neues Miteinander hoffentlich als lebenswert für alle herauskristallisiert.

## VI. Fazit und Verabschiedung OB Reiß

Als Fazit kann mitgenommen werden, dass viele verschiedene Punkte zu berücksichtigen sind. Die Sorge wurde erkannt, dass die Umsetzung des Mobilitätsplans bis 2040 dauern soll. Es werden jedoch bereits jetzt Schnellmaßnahmen umgesetzt um eine gute und leistungsfähige Mobilität bis zum Planungshorizont 2040 zu ermöglichen.

Er bittet um weitere Bürgerbeteiligung im Internet, mittels e-mail und Umfrage bis 18.07.2021.

Abschließend bedankt er sich bei Herrn Dr. Donhauser, beim Podium, den Mitarbeiter\*innen, der Technik und den Teilnehmer\*innen im Saal sowie online.