



Jessica Zeidler  
Assistenz Verkehrsplanung  
Albrecht-Achilles-Straße 6-8  
91126 Schwabach  
1. OG, Zi. Nr. 1.25

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

01.07.2021

**Mobilitätsplan Stadt Schwabach  
Impulsvortrag 2 Wolfgang Aichinger, 17.06.2021**

Protokoll

**Teilnehmer:**

Name	Amt/Funktion
Peter Reiß	Oberbürgermeister
Dr. Thomas Donhauser	Moderator
Wolfgang Aichinger	Berater für nachhaltige Mobilität
Knut Engelbrecht	Stadtrechtsrat
Lydia Kartmann	Amtsleiterin Amt für Stadtplanung und Bauordnung
Stefanie Pauly	Verkehrsplanung

**I. Begrüßung durch den Oberbürgermeister**

Herr Reiß begrüßt zum zweiten Impulsvortrag. Herr Wolfgang Aichinger referiert im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Mobilitätsplan zum Thema „Öffentliche Räume als Ressource in der Stadt und Verkehrsplanung, Umgang mit Flächenkonkurrenz.“

Mit dem Mobilitätsplan soll aufgezeigt werden, nach welchen Zielen und Prioritäten sich der Verkehr bis 2040 entwickeln soll. Er ist ein Fahrplan für die städtische Mobilität. Hierfür ist ein mehrstufiges Verfahren vorgesehen, mit einer frühzeitigen Bürgerbeteiligung. Es wurde bewusst kein Plan vorgefertigt, sondern die Bürger/innen sollen sich einbinden und ihre Ideen und Anregungen vorbringen. Die Stimmen aus der Bürgerschaft werden somit eingefangen. Erst dann beginnt die Feinplanung.

Das heutige Thema ist eines, welches Schwabach prägt. Schwabach ist eine Stadt auf kleinem Raum. Rund 41.000 Einwohner leben auf knapp 41 km<sup>2</sup>. Dies ist ein dichtbesiedelter Raum mit zum Teil sehr engen Straßenräumen, um die verschiedene Verkehrsarten konkurrieren. Jede Planung und Veränderung ist Resultat eines Abwägungsprozesses.

Umso wichtiger ist hierfür ein fachlicher Input.

Herr Reiß begrüßt den Raumplaner Herrn Wolfgang Aichinger von Agora Verkehrswende. Er übergibt die Moderation an Herrn Dr. Thomas Donhauser.

**II. Vorstellung des Podiums durch Herrn Dr. Donhauser**

### **III. Ablauf der Veranstaltung durch Frau Kartmann**

Siehe Folie

### **IV. Vorstellung Herr Aichinger durch Herrn Donhauser**

Herr Aichinger ist von Berlin angereist um diesen Vortrag zu halten. Er ist studierter Raumplaner und seit 2017 bei Agora Verkehrswende als tätig.

Agora kommt aus dem altgriechischen und bezeichnet einen zentralen Marktplatz.

Ziel ist, zusammen mit zentralen Akteuren aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft die Grundlagen zu legen, den Verkehrssektor bis 2050 vollständig zu dekarbonisieren (kein Kohlenstoff mehr bis 2050).

Herr Aichinger korrigiert, er könne uns fünf Jahre schenken, da der Beschluss der Klimaneutralität von der Bundesregierung bereits für 2045 festgesetzt sei.

Diese Themen werden kontrovers auch in Schwabach diskutiert. Herr Aichinger ist zuständig, diese Projekte zur Verkehrswende erfolgreich zu kommunizieren.

Von 2011 bis 2014 war er als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Deutschen Institut für Urbanistik tätig. Unter anderem in Mitwirkung am Nationalen Radverkehrsplan. Er konzipierte Fortbildungen zur Radverkehrsförderung und forschte zu Wirtschaftsverkehr und Elektromobilität. Ebenso war er Referent im Verkehrsclub Deutschland VCD. Neben seiner Tätigkeit für Agora Verkehrswende ist er selbstständiger Berater für Auftraggeber wie das Bundesumweltamt, das Land Baden-Württemberg oder die Deutsche Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit GIZ.

Auf die Frage von Herrn Dr. Donhauser nach dem ersten Eindruck von Schwabach, antwortet Herr Aichinger, er empfinde es sehr lebendig. Das Leben sei wieder auf die Straße zurückgekehrt.

### **V. Vortrag Herr Aichinger: „Öffentliche Räume als Ressource in der Stadt und Verkehrsplanung, Umgang mit Flächenkonkurrenz.“**

Inhalt des Vortrags siehe Folien.

### **VI. Interview Herr Dr. Donhauser, Herr Aichinger**

Herr Dr. Donhauser bedankt sich für den spannenden Vortrag. Er schließt aus dem Vortrag, dass Autos die meiste Zeit stehen und dadurch Verkehrsraum in Anspruch nehmen, den man aktiv anders nutzen könne. Er ist begeistert davon, was durch Veränderungen alles möglich ist. Jedoch stehen viele Bürger/innen Veränderungen reserviert gegenüber. Hierzu fällt ihm ein Zitat von Gustav Heinemann ein. Dieses besagt „wer nichts ändern will, wird auch das verlieren, das er bewahren möchte.“

Darauf antwortet Herr Aichinger, dass Menschen Veränderungen nicht mögen, da sie glauben der Verlust sei größer als der Gewinn. Deshalb muss die Gewinnseite sehr deutlich kommuniziert werden. Es gibt jedoch viel zu verlieren, nicht nur der Parkplatz. Wir stehen mitten in der Klimakrise. Ein Ziel vieler ist einen lebenswerten Planeten zu hinterlassen. Die Bevölkerung hat verstanden, dass der öffentliche Raum etwas wert ist. Das betrifft das Ortsleben, welches hinter den Mauern stattfindet, da vor der Straße nichts möglich ist. Das ist kein lebenswertes Bild. Es muss bewusstwerden, dass wir das Gemeinschaftsleben in öffentlichen Räumen brauchen, um einiges zu gewinnen.

Herr Dr. Donhauser sagt, es benötige Mut Veränderungen anzugehen. Die dargestellten Veränderungen in öffentlichen Räumen sind nicht nur eine optische Verbesserung, sondern ein

Gewinn an Lebens- und Wohnqualität, sowie Sicherheit für Fahrradfahrer und Fußgänger. Zu dem wird das Mikroklima und der Verkehr verbessert. Wenn die Möglichkeit bestehe, den Autoverkehr und den Radweg zu trennen, würden sicher viel mehr Schwabacher/innen auf das Fahrrad umsteigen. Er fragt Herrn Aichinger, wie es in anderen Städten gelungen sei, die Bürger zu motivieren in der Mobilität umzudenken.

Herr Aichinger antwortet, es sei ab der dritten Straße ein Selbstläufer, wenn die Bürger/innen in den Maßnahmen ein Prinzip erkennen und sich auch diese Umgestaltung in ein Radverkehrsnetz einfüge. Er kenne kein Beispiel, bei dem sich die Menschen den ursprünglichen Zustand zurückwünschten. Der erste Schritt, sei es, die Veränderung zuzulassen. Es benötige gute Gründe und Kreativität es die Menschen erfahren zu lassen. Angefangen damit, die Bürger/innen nach ihrer Meinung zu fragen. Sowohl junge als auch ältere Menschen. Der Status Quo sei sehr mächtig.

Herr Dr. Donhauser fasst zusammen, der erste Schritt sei schwierig, doch wenn die ersten Projekte umgesetzt seien und gut laufen, wäre es einfacher. Wenn Experten hierbei tätig sind, bringen diese ganz andere Ideen ein. Das spiele sicher eine große Rolle.

## VII. Chat

Herr Dr. Donhauser lädt zum Chat ein und erklärt dessen Ablauf.

Frage	Antwort	Beantworter
Kennen Sie Beispielkommunen in Deutschland, die sich getraut haben, Ihre Innenstadt / Altstadt autofrei zu gestalten?	Es sollte auf Wohngebiete und Wohnviertel erweitert werden. Das Thema breitet sich rasant aus. Die Menge der Autos nimmt jedes Jahr zu. Zusätzlich schlägt Google Maps bei Stau, neue Routen durch Wohngebiete vor. Lindau hat eine sehr begehrte Altstadt. Die Autos werden davor abgefangen. In Hannover hat der Oberbürgermeister den Wahlkampf mit einer autofreien Innenstadt gewonnen. In Aachen und Bonn sieht es ähnlich aus. Meistens wird es nicht ganz autofrei werden, auf Grund der Notwendigkeit, dass sich die Anwohner versorgen müssen. Aber diese Städte machen genau diesen Schritt, um die Innenstadt wieder attraktiver zu machen.	Wolfgang Aichinger
Wie sind im Beispiel Freising die Gewerbetreibenden mit der reduzierten MIV-Erreichbarkeit umgegangen? Gab es Umsatzeinbußen?	Grundsätzlich gibt es einige Faktoren die zu beachten sind. Der Umsatz ist hierbei der erste. Wie kommt der Umsatz zustande und wie viele Kunden kommen mit dem MIV? Das wird häufig überschätzt. Wie viel Geld hinterlässt diese Kundschaft und wie ist die Aufenthaltszeit? Je länger die Aufenthaltszeit, umso attraktiver für das Gewerbe. Das Ziel ist, sich so wohl zu fühlen, dass man die Stadt gar nicht mehr verlassen will. Daraus ergibt sich Umsatz in der ganzen Altstadt.  Die Attraktivität spielt eine große Rolle, damit Menschen aus dem Umland zum Ein-	Wolfgang Aichinger  Dr. Thomas Donhauser

	<p>kaufen auch in die Stadt kommen. Schwabach hat einen reizvollen Markplatz. Diesen kann man bestimmt noch verbessern.</p>	
<p>Wie schaffe ich besonders für die ersten Schritte zu "Push und Pull" Akzeptanz? In Schwabach gibt es schon bei winzigen Schritten erheblichen Widerstand!</p>	<p>Man kann nur sicher Fahrradfahren, wenn es hierfür einen sicheren Fahrradweg gibt. Diese Fläche gibt es nur einmal und kann nicht gleichzeitig mit Parkplätzen oder einer Fahrspur belegt werden. Es muss als Gesamtpaket dargestellt werden. Es wird etwas weggenommen aber gleichzeitig gibt es etwas dazu. Es braucht anfangs viel Zuhören, Erläutern, Verstehen und Nachbessern. Trotz allem wird Push und Pull nicht von Anfang an akzeptiert, da der Veränderungswunsch nicht bei jedem sofort vorhanden ist. Aber das kommt mit der Zeit. Man muss nur den ersten Schritt gehen.</p> <p>Die Frage ist, wie man den Verkehrsraum gerecht aufteilt. Am Anfang der Präsentation wurde ein Bild gezeigt, welches den Autofahrer allein in seinem Auto zeigt, im Bus die Menschen enganeinander, die Fahrradfahrer zwischendrin und am Rand der Fußgänger. Damit muss man sich auseinandersetzen.</p>	<p>Wolfgang Aichinger</p> <p>Dr. Thomas Donhauser</p>
<p>Gibt es gegenüber der kompletten Umgestaltung nach dem Beispiel Wien auch moderatere Modelle, die funktionieren, oder muss man zwingend einen harten Schnitt machen - auch mit den damit verbundenen Konflikten - wenn man erfolgreich umgestalten will?</p>	<p>Man darf Wien nicht überschätzen. Auch hier gibt es Probleme und noch Veränderungsbedarf. Es ist eine Transformation und diese fällt nicht einfach vom Himmel. Wenn nicht über einen Parkplatz gesprochen werden darf, kommt man keinen Meter voran. Der harte Schnitt könnte auch eine emissionsfreie Innenstadt bis 2030 sein. Das klingt wie ein harter Schnitt, jedoch ist genug Zeit sich darauf vorzubereiten. z. B bei der Fahrzeuganschaffung. Es müssen jedoch Entscheidungen getroffen werden.</p> <p>Wir brauchen Einigkeit über die Prioritäten und wie wir diese erreichen. Der Weg muss vom Stadtrat beschlossen werden. Das geht nicht von heute auf morgen.</p> <p>In Schwabach ist Konsens vorhanden. Es fehlt nur noch die Veränderung.</p>	<p>Wolfgang Aichinger</p> <p>Dr. Thomas Donhauser</p> <p>Wolfgang Aichinger</p>
<p>Ist Hohenems ein Beispiel für Shared space oder gibt es noch eine "saubere" Trennung bei der Nutzung des öffentlichen Raums?</p>	<p>Der Gehweg und die Fahrbahn sind auf einer Ebene. Das erfordert gewisse Voraussetzungen. Das Verkehrsverhalten muss angemessen sein. Wenn alles zugeparkt ist, ist eine Lösung die keine Gehwege kennt, schlechter, als eine Lösung die Gehwege</p>	<p>Wolfgang Aichinger</p>

	<p>kennt, bei der sich Fußgänger zwischen Auto und Hauswand vorbeidrücken müssen. Es ist eine Möglichkeit, wenn der großzügige Raum respektiert wird. Wird er vom Auto dominiert, hat er auch Nachteile.</p>	
<p>Bauleitplanung und Art und Weise der Mobilität hängen eng zusammen. Was sollte bei einer Aufstellung des Bebauungsplanes unbedingt für eine nachhaltige, klimagerechte Mobilität festgelegt bzw. geplant sein?</p>	<p>Spannend ist eine Erschließungsform anzulegen die auf Autoreduktion aus ist. Vor der Wohnungstür parken oder der Quartiersgarage? Spannend ist auch der Lieferverkehr. Wie wird in einem neuen Quartier der Lieferverkehr geregelt? Es ist eine möglichst frühe Planung der Elektromobilität im Bebauungsplan nötig.</p> <p>Diese Punkte sind richtig und es gilt diese auch umzusetzen. z. B das Wohngebiet Herderstraße – Wiesenstraße. Hier entsteht eine Haupterschließungsstraße. Auf der einen Seite soll eine Baumreihe entstehen, auf der anderen Seite die Versorgungsleitungen. Das Oberflächenwasser wird gespeichert. Zusätzlich gibt es für den klimafreundlichen Verkehr (Fußgänger und Radfahrer) in der Grünzone zwischen Wohnbauung und Gewerbegebiet einen eigenen Weg. Auch Parkzonen sind geplant.</p> <p>Es wurden verschiedene Erschließungsvarianten betrachtet. Wichtig ist, dass der Bus durch das Wohngebiet hindurch fahren kann. Im Wohngebiet Herderstraße – Wiesenstraße gibt es verschiedene Entwicklungsabschnitte. Wenn diese voll bebaut sind, entstehen zwei Sackgassen, die der Bus über den Quartiersplatz als einziger durchfahren darf. Es gilt in diesem Wohngebiet auch die Nähe zum Bahnhof zu nutzen. Ein wichtiger Aspekt ist der klimagerechte Städtebau bei dem Mobilitätsfragen einhergehen. z. B das Projekt Forsthof Süd. Ein sehr einvernehmliches und konsensgetragenes Unterfangen im Stadtrat. Gut, dass die Themen da sind und auch politisch eingefordert werden.</p> <p>Der heutige Zustand ist nicht gottgegeben. Dieser hat sich seit den 50er Jahren entwickelt. Die autogerechte Stadt ist mit wenig Widerstand durchgesetzt worden. Das Bewusstsein der Menschen hin zu einer gerecht verteilten Mobilität, muss wiederkommen. Hierzu gehört der Individualverkehr, Radfahrer, Fußgänger, ÖPNV. Man muss wieder ein Gleichgewicht finden. Das ist der Weg in die Zukunft.</p>	<p>Wolfgang Aichinger</p> <p>Lydia Kartmann</p> <p>Stefanie Pauly</p> <p>Peter Reiß</p> <p>Knut Engelbrecht</p>

	<p>Die Möglichkeit diesem Thema einen ganz besonderen Schub zu geben, liegt bei den Bürgern/innen der Stadt Schwabach durch die Bürgerbeteiligung.</p> <p>Gut, dass es schon konkrete Pläne gibt, wie die Erschließung von einem neuen Quartier aussehen soll und das aktive Vorteile für die Mobilität geschaffen werden. Wer mit dem Lift vom Haus in die Tiefgarage fährt, nutzt selten etwas Anderes. Durch Quartiersgaragen, sind die Menschen wieder zu Fuß unterwegs.</p>	<p>Dr. Thomas Donhauser</p> <p>Wolfgang Aichinger</p>
<p>Sie haben über ununterbrochene Fahrradnetze gesprochen. Welche Maßnahmen könnte oder sollte man darüber hinaus nutzen, um Fahrradfahren attraktiv zu machen? Ist das Thema Fahrrad abstellen/parken entscheidend? Oder ein erleichterter Umstieg auf andere Verkehrsmittel (z.B. Bahn)? Oder Bike-sharing?</p>	<p>Das Thema Fahrradfahren ist ein komplexes Thema. Man muss das gewünschte Verhalten im Bebauungsplan so einfach und bequem wie möglich planen. Wichtige Stichpunkte sind das Parken der Fahrräder. Viele Städte machen gute Erfahrungen mit Fahrradstationen. Man sollte das Fahrrad auch als Dienstfahrrad etablieren. Es muss kommuniziert werden, wenn neue Fahrradwege gebaut werden.</p> <p>Gut, dass die Verwaltung und die Politik auf einem guten Weg sind. Laut Herrn Follmer, befänden wir uns bei der Planung noch in der Umkleidekabine. Das macht Mut.</p>	<p>Wolfgang Aichinger</p> <p>Dr. Thomas Donhauser</p>
<p>Fahren nach der Umgestaltung auf verkehrsberuhigten Straßen bzw. auf Begegnungsflächen gleich häufige und gleich große Omnibusse wie vorher? In Schwabach werden die Haltestellen innerhalb der Altstadt derzeit nicht von Linienbussen angefahren.</p>	<p>Die Beschreibung fällt schwer. Die Altstadt trägt wenig klassisch große Linienbusse. Hierzu planen auch die Verkehrsbetriebe, wie ein angenehmer ÖPNV in Zukunft aussieht.</p> <p>In Schwabach sind die Busse groß und scheinen oft leer. Die Personalkosten haben jedoch den größten Anteil. Demnach ist die Größe der Busse für die Kostenfrage nicht bestimmend.</p> <p>Die Haltestellen in der Altstadt werden auf Grund der Baustellen nicht angefahren, da diese zu Unterbrechungen im Linienverkehr führte. Derzeit wird ein Konzept erarbeitet, um die Altstadt wieder mit Bussen bedienen zu können. Ein Problem hierbei ist das Durchfahren der Fußgängerzone, da es für sehr gefährlich gehalten wird. Die Idee ist eine Linienverkehrsanbindung, welche die Fußgängerzone nicht durchfährt. Die ersten Schritte beginnen im Herbst. Sobald die Hördlertorstraße fertig ist, fährt auch wieder die Linie 661 vom Bahnhof, über die Altstadt</p>	<p>Wolfgang Aichinger</p> <p>Dr. Thomas Donhauser</p> <p>Knut Engelbrecht</p>

	<p>nach Eichwasen. Allerdings auf einem anderen Linienweg als früher.</p> <p>Der jetzige Zustand ist nicht endgültig. Es gibt weitere Überlegungen. Auch das ist eine Frage der Priorisierung. Die Außenbestuhlung am Marktplatz hat sich deutlich erweitert. Das trägt auch zur Lebensqualität und Attraktivität bei. Die Gefahr des Durchfahrens mit dem Bus ist daher nachvollziehbar.</p>	<p>Dr. Thomas Donhauser</p>
<p>Wir sprechen sehr oft und ausführlich über Innenstädte. Was tun wir in den Stadtteilen, in denen viele Autos stehen, teilweise auch noch Firmenautos, die mit nach Hause genommen werden?</p>	<p>Das ist der Lebensraum der Menschen. Es benötigt eine sichere Straßennutzung, auf der Kinder spielen können. Wenn immer mehr Autos im Straßenraum stehen, bis hin zu eingeparkten Einmündungen, ist das Anwohnerparken ein gutes Instrument. Die Kosten hierfür beliefen sich bisher auf 30 Euro im Jahr. Hier ist eine Erhöhung nötig, gemessen an den Kosten privater Parkplätze in Tiefgaragen. Dann wird man sich überlegen für das Zweitauto, den Firmenwagen oder das Wohnmobil ebenfalls einen Parkausweis zu beantragen. Die Preiserhöhung ist ein gutes Steuerungsmodell um den Nutzungsdruck zu senken. Laut Messungen stehen 13% der Fahrzeuge im absoluten Halteverbot. Der Anwohnerparkausweis berechtigt vorrangig die Anwohner, jedoch regt die Preiserhöhung zum Nachdenken an.</p> <p>Es gibt in der Schwabacher Innenstadt das Altstadt-Parken. Die Anwohner haben mit entsprechendem Ausweis die Möglichkeit in der Altstadt zu parken. Wie sind Städte mit autofreien Innenstädten, mit dem Anwohnerparken umgegangen?</p> <p>Öffentlicher Raum gehört allen. Wenn eine Person parkt, steht dieser Raum niemand anderem zur Verfügung. Das hat einen Wert, der finanziell ausgedrückt werden soll. Ein Beispiel hierfür ist Radolfzell. Die Anwohner zahlen 40 Euro im Monat für eine öffentliche Sammelgaragen oder Parkplätze am Rand der Altstadt.</p>	<p>Wolfgang Aichinger</p> <p>Dr. Thomas Donhauser</p> <p>Wolfgang Aichinger</p>
<p>Sollte man Ihrer Meinung nach die Fahrradwegnetze und Fußgänger-netze völlig separat zu den MIV-Fahrbahnen führen, um attraktiv zu werden,</p>	<p>Menschen, die mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs sind, wollen sich sicher fühlen. Um das zu erreichen, muss nicht alles separiert werden. Es ist abhängig vom Autoverkehr in diesem Bereich. Bei einem Tempo 20, ohne zugeparkten Kreuzungen und guten Sichtbeziehungen, können sich</p>	<p>Wolfgang Aichinger</p>

<p>oder genügen Maßnahmen wie die von Ihnen gezeigten baulichen Trennungen von MIV-/Rad- und Fußwegen, die parallel laufen?</p>	<p>Auto- Rad- und Fußverkehr miteinander vertragen.</p> <p>In der Präsentation wurde die gefühlte Sicherheit aufgezeigt. Bei getrenntem Rad- und Fußgängerverkehr vom Autoverkehr, lag das Sicherheitsgefühl bei 98%. Bei Schutzstreifen, lag die Sicherheit nur noch bei 70%. Die eingeführten 1,5 m Sicherheitsabstände werden nicht eingehalten. Deshalb macht es Sinn zu überlegen, wie die Fahrbahnen voneinander getrennt werden können.</p> <p>Der Schutzstreifen hat aus planerischer Sicht auch Vorteile, da weniger Platz benötigt wird. Diese werden oft zugeparkt ohne Konsequenzen und es wird zu eng überholt. Es sind Planungsfehler entstanden wie z.B. Kombination von Mindestbreiten und ein fehlender Abstandsstreifen zu Parkplätzen. Daher ist der Radschutzstreifen in Verruf geraten. Hätte man alle Aspekte in der Planung berücksichtigt, wäre dieser besser akzeptiert worden. Wird die Planung nicht gut durchgeführt, spart das keine Konflikte, sie verschieben sich nur.</p> <p>Um Planungen durchzusetzen, müssen diese auch kontrolliert werden. Wie z. B. Parken auf Fahrradschutzstreifen.</p>	<p>Dr. Thomas Donhauser</p> <p>Wolfgang Aichinger</p> <p>Dr. Thomas Donhauser</p>
<p>Wichtig wäre für mich, Mobilität zusammen zu denken und nicht nach einzelnen Mobilitätsarten zu unterscheiden. Wie kann denn vernetztes Denken und Planen für einen "Modal Split" gefördert werden?</p>	<p>Man hat es bisher nicht geschafft den Radverkehr so zu planen wie es notwendig wäre. Diese Planung wird aktuell nachgeholt. Dafür gibt es Radverkehrsprofessuren, (oder Fußverkehrskonzepte), welche sehr speziell sind. Diese sind notwendig um das Bewusstsein für die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmer, in der Bevölkerung, Politik und Medien wiederherzustellen. Erst dann, kann wieder alles zusammen geplant werden.</p> <p>Manche Themen müssen erst sensibilisiert werden und in das Bewusstsein zurückkehren.</p>	<p>Wolfgang Aichinger</p> <p>Dr. Thomas Donhauser</p>
<p>Die Mobilitätsplanung wird bisher überwiegend von Männern geplant - wie können besondere Bedürfnisse von Frauen und Kindern - die sich vielleicht auch stark von den Mobilitätsbedürfnissen von Männern unter-</p>	<p>Die Wegekette von Männern und Frauen unterscheiden sich. Es heißt, Frauen wären die geborenen Autofahrerinnen. Sie nutzen das Auto flexibel für Einkäufe, Kinder und Arbeitsweg. Häufig jedoch ist das Auto in Händen der Männer. Diese nutzen das Auto für schnelle direkte Wege zur Arbeit. Diesen Geschwindigkeitsmodus auf den Straßen haben wir ihnen zu verdanken. Die Verän-</p>	<p>Wolfgang Aichinger</p>





	<p>kann eine Einbahnstraße ausreichen. Die Ausdehnung der Preise kann ein weiterer Weg sein, oder Parkplätze in der Altstadt gestalterisch herausnehmen.</p> <p>Würde mehr Verkehrsraum zur Verfügung stehen, wenn man Oberflächenparkplätze abschafft?</p> <p>Wenn man den Verkehr anders verteilen will und Platz für Radwege, Busspuren und Lieferverkehr schaffen will, sind es Parkplätze oder Fahrspuren die weichen müssen. Momentan ist fast alles dem Auto zugeteilt.</p>	<p>Wolfgang Aichinger</p> <p>Dr. Thomas Donhauser</p> <p>Wolfgang Aichinger</p>
<p>Sind Shuttlebusse von Großparkplätzen in die Innenstadt eine praktikable Lösung?</p>	<p>In der Regel gibt es Großparkplätze in der Innenstadt. Darum braucht man keinen Shuttlebus, wenn das Parkhaus wie im Beispiel Siegen nah ist und der Fußweg vorm Parkhaus so attraktiv ist, dass man sich gerne dort bewegt. In Konstanz sind die Großparkplätze am Rand und es werden Shuttlebussen eingesetzt, auch auf Grund des Einkaufsverkehrs aus der Schweiz. Man erhält ein Kombiticket für das Parken, inklusiv der Fahrt mit dem Shuttlebus. Bevor Parkhäuser errichten werden, sollte man die Auslastung bestehender prüfen. In der geplanten autofreien Innenstadt von Stuttgart gibt es 12.000 Parkplätze in Parkhäusern. 300 Oberflächenparkplätze sollen abgeschafft werden. Die Hälfte der Parkplätze in Tiefgaragen sind frei. Deshalb braucht man keine weiteren Parkhäuser bauen.</p> <p>Diese Situation ist auch so in der Schwabacher Tiefgarage am Marktplatz. Tagsüber sind viele Parkplätze frei, da lieber die Oberflächenparkplätze genutzt werden.</p>	<p>Wolfgang Aichinger</p> <p>Dr. Thomas Donhauser</p>
<p>Inwieweit können Vorrang-/Vorfahrtsregelungen für Radfahrer auch eine Möglichkeit sein?</p>	<p>Die Fahrradstraße entwickelt sich positiv. Es wird viel entwickelt. Fahrradfahrer werden dadurch kanalisiert. Vorfahrtsregelungen für Radfahrende sind eine Möglichkeit, müssen jedoch sicher gestaltet sein. Durch Sperrungen können die Autos ausgesperrt werden.</p> <p>Die Fahrradstraße in Schwabach ist ein Pilotprojekt und ein paar Hundert Meter lang. Man wollte über einen Zeitraum lang sehen, wie Fahrradfahrer und Anwohner damit zurechtkommen. Es ist eine autofreie Straße, mit Ausnahme für Anwohner. Jedoch gibt es trotzdem viel Kritik, da dort viel Parksuch-</p>	<p>Wolfgang Aichinger</p> <p>Dr. Thomas Donhauser</p>

	<p>verkehr besteht und sie in einer stark befahrenen Straße endet, und Radfahrenden dort keine sichere Quermöglichkeit finden. Es ist ein Projekt und wird in der Mobilitätsplanung sicher eine Rolle spielen.</p> <p>Hierbei ist Bremen sehr interessant. Diese testen ein Anlieger-frei-Schild. Laut Messung hat sich der Kfz-Verkehr nicht verändert. Die nächste Stufe ist das Einsetzen eines Pollers. Führt das zu keinem Erfolg, ist eine dritte Stufe geplant.</p>	Wolfgang Aichinger
Bei Verkehrsbeschränkungen wird oft das Argument der Verkehrsverlagerung gebracht. Das kann man im Voraus nicht ausräumen. Was könnte helfen?	<p>Während der Veranstaltung nicht mehr besprochen</p> <p><u>Nachtrag:</u> Mit Verkehrsverlagerung sind im Zusammenhang mit der Mobilitätsplanung in der Regel Verlagerungen vom MIV auf umweltfreundliche Verkehrsmittel gemeint. es können aber auch Verlagerungen innerhalb des MIV von einer Straße auf eine andere gemeint sein. Lösungen bei denen Verkehr nur von einer Straße auf eine andere verlagert werden können notwendig sein, um an den zu entlastenden Stellen Platz für umweltfreundliche Verkehrsmittel zu schaffen.</p>	

### VIII. Weitere Ausblick durch Frau Kartmann, Herr Dr. Donhauser

Siehe Folien.

Frau Kartmann weist auf die nächste Veranstaltung hin, die am 12.07.2021, um 19 Uhr stattfindet. Diese bildet den Abschluss der Bürgerbeteiligung.

Thema: Zieldiskussion „Wo wollen wir hin?“

Einlass ist Corona-bedingt nur mit Anmeldung und Einladung möglich.

Alle Anregungen hierfür werden bis zum 27.06.2021 aufgenommen.

Weitere Anregungen im Nachgang werden bis 18.07.2021 bearbeitet.

Alle Veranstaltungen werden auf [www.schwabach.de/mobilitaetsplan.de](http://www.schwabach.de/mobilitaetsplan.de) zur Verfügung gestellt.

Im nächsten Jahr werden die ersten Planungsansätze zum Mobilitätsplan vorhanden sein. Es wird hierzu eine weitere Bürgerbeteiligung (Phase 2) geben.

Herr Dr. Donhauser betone ausdrücklich, bei der nächsten Veranstaltung zur Zieldiskussion gehe es um Bedürfnisse, keine Lösungen. Die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer seien hier gefragt. Das sei die Grundlage, die anschließend im Stadtrat diskutiert werde.

### IX. Fazit und Verabschiedung durch Herr OB Reiß

Die Bürgerbeteiligung ist für die Verwaltung und Politik wichtig, um Meinungsbilder zu erfahren und welche Ziele verfolgt werden sollen.

Er empfand die heutige Veranstaltung sehr spannend. Er stelle sich die Frage, ob alles immer so sein sollte wie es bisher geplant wurde, oder ob auch einmal unkonventionelle Wege nötig seien. Trotz allem muss auch Rücksicht auf Menschen genommen werden, die auf das Auto angewiesen sind. Wegeketten müssen betrachtet werden. Manche Dinge könne man auch einmal anders machen, so der Oberbürgermeister. Das gelte auch bei der Mobilitätsentwicklung.

Er bedankt sich bei allen Zuschauern und der Technik. Jeder solle einmal darüber nachdenken, wohin die Reise gehen soll. Dieser Abend sei ein wichtiger Stein, der weiter ins Rollen käme. Er lädt zum 12.07.2021 ein und erhofft sich eine rege Beteiligung.