

AUGSBURGER MOBILITÄTSPLAN

# 1. MOBILITÄTS- FORUM

BERICHT



## Herausgeber



Stadt Augsburg

**Stadt Augsburg - Tiefbauamt**  
Abt. Verkehrsplanung  
Annastraße 16  
86150 Augsburg  
[mobilitaetsplan@augzburg.de](mailto:mobilitaetsplan@augzburg.de)

## Inhalte / Textverantwortung



Mobilität. Stadt. Dialog.

**Planersocietät**  
Gutenbergstraße 34  
44139 Dortmund

**team ewen**

| Konflikt- und Prozessmanagement

**Team Ewen GbR**  
Hügelstraße 19  
64283 Darmstadt

Alle Rechte vorbehalten. Stand: Juli 2022

## Projektförderung

Die Erstellung des Augsburger Mobilitätsplans wird durch die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) im Rahmen des Programms Nr. 439 „Förderung von nachhaltigen Mobilitätskonzepten“ mit einem Zuschussbetrag von maximal 300.000 Euro gefördert.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



Ca 90 Personen vor Ort und 60 Teilnehmende online verfolgten am 13. Mai 2022 das erste Mobilitätsforum im Kongress am Park in Augsburg. Die Veranstaltung markierte den Auftakt einer breiten Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Ausarbeitung des neuen Mobilitätsplans Augsburg, der in Zukunft den bestehenden Gesamtverkehrsplan ersetzen und fortführen soll.

Im Folgenden finden Sie die zentralen Diskussionspunkte und die Zusammenfassung jener Hinweise aus der Bürgerschaft, die im Rahmen des ersten Augsburger Mobilitätsforums eingebracht und diskutiert wurden.

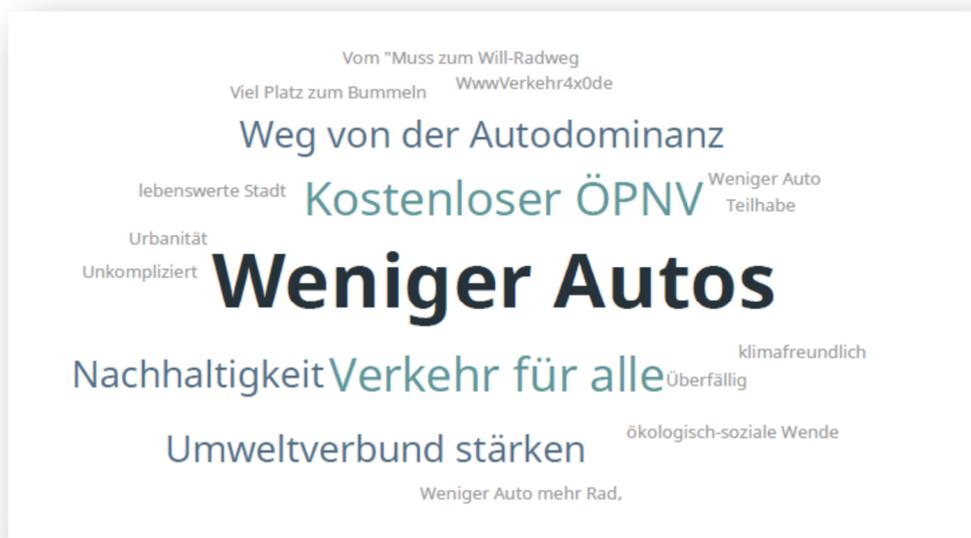
Die Hybridveranstaltung wurde live im Internet übertragen. Die komplette Veranstaltung können Sie unter diesem [Link](#) einsehen.

### Grußwort der Oberbürgermeisterin

In ihrem per Video übermittelten Grußwort unterstrich die Oberbürgermeisterin die Herausforderungen, vor denen sich die Bürgerinnen und Bürger Augsburgs in Zeiten des Wandels gegenüberstehen. Es gelte Nachhaltigkeit und Erreichbarkeit für unterschiedliche Verkehrsnutzerinnen und Nutzer in Einklang zu bringen. Deshalb soll der neue Augsburger Mobilitätsplan unter maßgeblicher Mitwirkung der Öffentlichkeit entwickelt werden, um alle unterschiedlichen Interessen in der Stadtgesellschaft berücksichtigen zu können.

Zu Beginn der Veranstaltung wurden die anwesenden Bürgerinnen und Bürger gebeten, an einer Saalabfrage teilzunehmen. Die Personen sollten angeben, was sie mit dem Begriff der „Mobilitätswende“ verbinden.

Abbildung: Ergebnis der Wortwolken-Saalabfrage – „Was verbinden Sie mit dem Begriff Mobilitätswende?“ auf dem ersten Mobilitätsforum am 13.05.2022.



Herr Baureferent Gerd Merkle ging in seiner Begrüßung auf das Ergebnis der Saalabfrage ein. „Der Verkehr ist einer jener Bereiche mit den höchsten CO2 Emissionen. Ein „Weiter so“ kann es nicht geben. Augsburg wird im Zieljahr des Plans - 2040 - lebenswerter und mit stärkerem Umweltverbund versehen sein müssen. Der motorisierte individuelle Verkehr (ob heutige PKWs oder E-Mobile)

wird einen geringeren Anteil am Gesamtverkehr haben müssen, wie es auch in der Abfrage deutlich zum Ausdruck kommt. Sonst erreiche man die Klimaziele nicht. Dafür brauche es den Mobilitätsplan, der eine „Richtschnur“ für die Mobilität der Stadt vorgeben muss“, so der Gerd Merkle. Und dieser Plan wird in Zukunft auch immer wieder evaluiert werden und gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern entwickelt.

### **Augsburg und die umliegenden Landkreise werden bedacht**

75.000 Einpendler und 50.000 Auspendler hat Augsburg täglich, und deshalb muss der Plan auch unter Mitwirkung der umliegenden Landkreise entwickelt werden. Die derzeitige Fortentwicklung des Nahverkehrsplans berücksichtigt ebenfalls die regionalen Verkehrsströme. Diese müssen in Zukunft wesentlich stärker mit einem leistungsfähigen ÖPNV und SPNV abgewickelt werden. 2030 muss der fossile PKW-Verkehr „mindestens halbiert“ sein, 2040 insgesamt der motorisierte individuelle Verkehr um die Hälfte reduziert sein. Das ist auch eine große Chance für die Stadtgestaltung. Wenn wesentlich weniger Parkplätze gebraucht werden, kann der öffentliche Raum auch mit neuen Qualitäten genutzt werden, so der Baureferent der Stadt Augsburg.

Herr Dr. Höhnberg, Amtsleitung des Tiefbauamts, unter dessen Ägide der Mobilitätsplan ausgearbeitet wird, erläuterte welche unterschiedlichen Interessen im zukünftigen Konzept berücksichtigt werden müssen. Zuvorderst müsse die Erreichbarkeit gewährleistet werden, damit Augsburgerinnen und Augsburg am gesellschaftlichen Leben weiterhin teilnehmen können. Allerdings könne man im Plan jene „Stellschrauben“ bewegen, die dafür sorgen, dass die Erreichbarkeit nachhaltig erfolgt. Also mit nachhaltigen Verkehrsmitteln die Erreichbarkeit sichern. Und, sofern in Zukunft auch Wege reduziert werden können, – neue Formen des Arbeitens und des Konsumierens – dann werde sich auch die Lebensqualität verbessern. Durch Verkehrsberuhigung und, damit einhergehend, weniger Lärm und gesundheitsschädlicher Abgase.

### **Fragen aus der Bürgerschaft:**

#### ***Aus dem Netz: Gibt es eine Vision für die Mobilität der Zukunft in Augsburg?***

Herr Merkle: Es wird ein Blumenstrauß an unterschiedlichen Veränderungen geben, die diese Vision ausmachen. Wir werden in Zukunft z.B. den Wirtschaftsverkehr in der Stadt anders abwickeln. In Zukunft werden Umschlagsplätze in den Randbezirken dafür sorgen, dass der stauverursachende Logistikverkehr wesentlich geregelter und besser abläuft. Auch den Durchgangsverkehr, der keinen Mehrwert für die Stadt bietet, wird nicht mehr so wie heute ablaufen. Und die Innenstadt muss autoärmer, nicht autofrei sein, um Innenstädte weiterhin für Anwohnerinnen und Anwohner und für das Gewerbe attraktiv zu erhalten.

#### ***Soll der ÖPNV lediglich erhalten bleiben oder ausgebaut werden? Und werden Schnellbussysteme ergänzend zum Straßenbahnnetz kommen?***

Herr Merkle: Aussagen, dass das bestehende Netz mit der Fortentwicklung des Nahverkehrsplans lediglich erhalten bleiben soll, entspricht nicht den Anforderungen, die sich hinsichtlich eine Mobilitätswende ergeben. Das ÖPNV-Netz muss weiter ausgebaut und in seiner Attraktivität gesteigert werden. Dazu gehört die Straßenbahn als leistungsfähiges, attraktives öffentliches Verkehrssystem. Deren Ausbau ist jedoch aufgrund komplizierter Planungsverfahren sehr langwierig. Um schon kurz-

und mittelfristig Verbesserungen im ÖPNV zu erreichen, wird man auch auf Bussysteme setzen müssen; z.B. Schnellbussysteme, die ergänzend und nicht bestehende Straßenbahnlinien doppelnd, entwickelt werden; oder evtl. auch Kleinbussysteme für die bessere Erschließung von Stadtquartieren.

### ***Was sind die größten Bremsklötze im Bereich der Mobilität - Warum ist in den letzten 10 Jahren in Sachen Mobilität so wenig passiert?***

In den letzten Jahren ist in Teilkonzepten viel geschehen, so Herr Dr. Höhnberg. Die Radinfrastruktur und der Ausbau des ÖPNVs wie die Umgestaltung des Königsplatzes, Ausbau der Linienführung und der Umbau des Hauptbahnhofes sind Beispiele für Mobilitätsprojekte, die auch bereits Veränderungen mit sich gebracht haben. Und der Mobilitätsplan soll die Stärken dieser Projekte aufgreifen und fortführen.

### ***Aus dem Netz: Wann gibt es neue Zebrastreifen? Wann kommt das 365 Euro Ticket? Wann mehr Abstellplätze für Fahrräder?***

Herr Dr. Höhnberg: Zebrastreifen sind nicht immer sicherheitsfördernd, auch wenn sie in der Öffentlichkeit manchmal so gesehen werden. Unfallstatistiken weisen auf, dass Unfälle gerade an auch Zebrastreifen auftreten können. Deshalb überlegt die Stadt stets, ob nicht andere Querungsmöglichkeiten besser wären.

Hr. Merkle: Das 365 Euro Ticket ist zwar in aller Munde, aber ohne eine Unterstützung des Landes oder des Bundes ist es nicht möglich, dass Kommunen ein derartiges Jahresticket einführen. Die neue Bundesregierung hat Förderungen des ÖPNVs in Aussicht gestellt, demnach gilt es abzuwarten, welche Förderungen kommen. Trotz diverser, paralleler Krisen ist die Förderung des ÖPNVs mit Sicherheit eine sinnvolle Förderung und sie müsse kommen, um die Mobilitätswende zu schaffen.

Derzeit werden im Bauausschuss regelmäßig Beschlüsse verabschiedet, die den Ausbau von Fahrradstellplätzen vorsehen. Demnach werden in Zukunft wesentlich mehr Fahrradabstellplätze zur Verfügung stehen.

### **Wo steht die Mobilität in Augsburg heute? Welche Trends sind absehbar?**

Im weiteren Verlauf der Veranstaltung präsentierten Herr Dr. Frehn, Geschäftsführer vom Büro Planersocietät, aktuelle Entwicklung und Trends zu Fragen urbaner Mobilität. Im Anschluss daran zeigte Herr Amme, vom Büro wvi, anhand von Zahlen, wie sich das heutige Mobilitätsverhalten in Augsburg darstellt (beide Präsentationen auf den Seiten der Stadt abrufbar).

### ***Rückfragen aus der Bürgerschaft***

Wann ist mit einer kompletten Durchgängigkeit der Fahrradstraßenverbindung von Königsbrunn in die Innenstadt zu rechnen?

- Ein Teilstück – in der Postillionstrasse – besteht bereits. Mit der Entwicklung des Quartiers Haunstetten Südwest soll der Kfz-Verkehr komplett herausgenommen werden. Und die Planungsüberlegungen gehen in Richtung Innenstadt weiter, allerdings bestehen heute noch an manchen Stellen bauliche Hürden, so Herr Dr. Höhnberg vom Tiefbauamt.

Mit Fridays for Future und Corona haben sich Einstellungen in den letzten Jahren massiv verändert. Werden diese Entwicklungen auch in den Analysen bedacht?

- Herr Amme (wvi): Einige Trends sind bereits in den Zahlen abgebildet. In jungen Haushalten ist der PKW-Besitz bspw. wesentlich geringer als bei Haushalten mit älteren Personen. Und bei der Entwicklung der Szenarien, die dem Plan zugrunde gelegt werden sollen, werden die gewandelten Mobilitätsformen eine Berücksichtigung erfahren.

Die Auswirkungen des Straßenverkehrs mit der einhergehenden Versiegelung sollte wesentlich stärker in der Analyse berücksichtigt werden. Wo sind Räume klimatisch hochbelastet, so dass hier Handeln erforderlich wird?

- Dr. Höhnberg (Tiefbauamt): Im Rahmen weiterer, derzeit in Ausarbeitung befindlicher Konzepte, wie dem Klimaschutzkonzept der Stadt, werden solche Fragestellungen mitbedacht. Es wird demnach einen Austausch bei der Mobilitätsplan-Entwicklung mit anderen Konzeptentwicklungen geben.

Und, mithilfe von kleinen sogenannten „Nudges“, also „Stupser“, könnten Verkehrsnutzerinnen und Nutzer zu anderem Mobilitätsverhalten animiert werden.

- Dennis Jaquet (Planersocietät): Im Rahmen des Vorhabens sollen Pilotprojekte gemeinsam mit den Bürgern entwickelt werden, die gewandeltes Mobilitätsverhalten anregen und erfahrbar machen sollen. Damit wird sich das zweite Mobilitätsforum befassen.

Wann lohnt sich auch monetär der Umstieg auf die Tram?

- Dennis Jaquet (Planersocietät): Das hängt einerseits von der Tarifstruktur im ÖPNV ab und andererseits von der Kostenentwicklung bei den fossilen Energieträgern. Aber, wenn mit dem Mobilitätsplan eine Mobilitätswende einhergehen soll, dann wird man durch sogenannte Pull-Faktoren den ÖPNV attraktiver gestalten und durch sogenannte Push-Faktoren die Nutzung des MIVs weniger attraktiv gestalten.

Welche Chancen bietet das autonome Fahren?

- Dennis Jaquet (Planersocietät): Einerseits kann es das Angebot im ÖPNV steigern, durch bessere Anbindung, höheren Takt etc., und dies bei geringerem Personaleinsatz. Andererseits muss darauf geachtet werden, dass nicht wiederum die Fahrzeugdichte zunimmt und das Verkehrsaufkommen damit steigt. Das wäre kontraproduktiv.

### Workshop-Phase zur Sammlung von Bedarfen aus der Bürgerschaft

Im Zweiten Teil der Veranstaltung wurden Hinweise seitens der Bürgerschaft in insgesamt fünf 45minütige Workshop-Sequenzen gesammelt. Zu folgenden Themen konnten Besucherinnen und Besucher Anliegen und Vorschläge einbringen:

1. Klimaneutrale Mobilität in Augsburg für Jugendliche, junge Erwachsene & Familien
2. Klimaneutrale Mobilität in Augsburg für ältere Erwachsene, Seniorinnen und Senioren & Mobilitätseingeschränkte
3. Lebenswertes Augsburg – „autoarme Innenstadt“
4. Lebenswertes Augsburg – Stadtteile und Anschluss an die Region

Der fünfte Workshop – für die Online-Teilnehmenden – befasste sich anhand von Online- Abfragen mit Themen aus den vier Themenbereichen. Im Anhang finden Sie eine kurze Zusammenfassung der prägenden Diskussionsthemen, die an den jeweiligen Ständen diskutiert wurden. Zudem können Sie im Anhang die Fotodokumentation der Stände einsehen.

### Weitere Schritte in der Ausarbeitung des Augsburger Mobilitätsplans

Nach der Fülle an Hinweisen, die auf der Veranstaltung gesammelt wurden, werden die Hinweise seitens der Fachplanerinnen und Fachplaner im weiteren Verlauf gesichtet und systematisiert. Im weiteren Erstellprozess wird Bezug zu den Hinweisen genommen werden, so dass ersichtlich werden soll, welche Punkte des Augsburger Mobilitätsplans auf Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zurückzuführen sind, so Dennis Jaquet von der Planersocietät. Die nächsten Arbeitsschritte in der Mobilitätsplan-Entwicklung sehen nun die Entwicklung von Szenarien vor, die beschreiben sollen, wie man konkret die postulierten Ziele einer autoärmeren Innenstadt und einer nachhaltigen Mobilität für Augsburg erreichen kann. Im nächsten Mobilitätsforum - vorgesehen für den Herbst 2022 – sollen dann konkrete Pilotprojekte mit der Bürgerschaft diskutiert werden.

Zum Ende der Veranstaltung bedankte sich der Baureferent Merkle für den diskussionsfreudigen und dennoch sachlichen Austausch auf der Veranstaltung.

Für die Stadt Augsburg, team ewen, 01.06.2022

## **Stand 1: Was brauchen Sie für eine...**

### **klimaneutrale Mobilität in Ihrem Alltag? (Zielgruppe: Jugendliche, junge Erwachsene & Familien)**

Die Diskutierenden betonten die Bedeutung einer sicheren, durchgängigen Radwegeinfrastruktur. So müssten Radwege verschiedene Stadtteile Augsburgs verbinden und so ausgelegt sein, dass sie auch für jüngere Kinder gut nutzbar sind (z.B. abgesenkte Bordsteine, ausreichend breit, gut markiert). Fuß- und Radwege sollten freigehalten werden von Infrastruktur für den MIV (wie etwa Haltezonen). In diesem Zusammenhang wurde auch die Umwidmung von Parkflächen zu Radwegen diskutiert. Auch die generelle Parksituation war Gegenstand der Diskussion an diesem Stand – hier sei in der Preisgestaltung und Ausweisung (etwa nur für Anliegerinnen und Anlieger) Verbesserungsbedarf. Um den ÖPNV attraktiver zu machen, wurde eine bessere Anbindung und höhere Taktung sowie die Einrichtung einer Ringbahn vorgeschlagen. Wichtig war den Gesprächsteilnehmern darüber hinaus eine frühzeitige, auf klimaneutrale Fortbewegungsmittel ausgelegte Verkehrserziehung sowie generell eine verstärkte Kommunikation, um für Mobilitätsthemen zu sensibilisieren und Verhaltensveränderungen anzustoßen bzw. zu verstärken.

## **Stand 2: Was brauchen Sie für eine ...**

### **... klimaneutrale Mobilität in Ihrem Alltag (Zielgruppe: ältere Erwachsene, Seniorinnen & Senioren, Mobilitätseingeschränkte)?**

Besonders das Thema Fußverkehr stand im Fokus des Standes. Die Teilnehmenden betonten die Wichtigkeit der Nahmobilität (Stichwort: 15-Minuten-Stadt, Stadt der kurzen Wege) und des entsprechenden Angebots an Geschäften und weiteren Angeboten des täglichen Bedarfs. Ebenso wurden Designaspekte, wie ausreichend breite Gehwege und die Kontrolle der Oberflächenqualität, diskutiert. Ein Neudenken des Designs wurde angesprochen, indem zuerst Fußwege geplant und anschließend die Straßenräume für den Kfz-Verkehr aufgeteilt werden.

Als weiteren Punkt wurden Sicherheitsaspekte angesprochen. Hier kamen zum einen die unterschiedlichen Geschwindigkeiten zu e-Scootern und e-Rädern zur Sprache sowie zum anderen Falschparker und deren fehlende Kontrolle.

Um den hohen Anteil der Kfz-Verkehrs am MIV zu reduzieren, wurde vorgeschlagen, Anrufsammeltaxen in den öffentlichen Nahverkehr zu integrieren, um eine Durchgängigkeit des öffentlichen Verkehrs herzustellen (Letzte Meile).

Beim Thema öffentlicher Verkehr wurde stark über das Thema Kosten und Finanzierung diskutiert. Hier merkten Teilnehmende an, dass der Umstieg vom Pkw auf den öffentlichen Verkehr eine Kostenfrage sei und letzterer deshalb aus den Einnahmen des Kfz-Verkehrs querfinanziert werden sollte. Darüber hinaus wurde angesprochen, dass die unterschiedlichen Tarifstrukturen unübersichtlich seien, weshalb diese vereinheitlicht bzw. durchgängig gestaltet werden sollten, um die Attraktivität zu erhöhen.

Zum Thema Barrierefreiheit war den Teilnehmenden wichtig, dass nicht nur die Infrastruktur hergestellt wird, sondern ebenso miteinander geplant wird und die betroffenen Gruppen einbezogen werden.

Schließlich haben die Teilnehmenden zum Thema Radverkehr darüber diskutiert, dass die Infrastruktur auszubauen sei. Genannt wurden hier Aspekte wie ein durchgängiges Radwegenetz und breitere Radwege. Sicherheitsaspekte für Radfahrende kamen ebenso zur Sprache. Hier wurde vorgeschlagen die Kontrollen zu erhöhen, wenn Pkw zu nah überholen oder die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht eingehalten wird. In diesem Zusammenhang wurde abschließend auch eine generelle Tempo-30-Zone diskutiert, die ebenso Zufußgehenden zu Gute kommen würde.

Stand 3:

### **Welche Chancen und Herausforderungen sehen Sie für...**

#### **...eine autoarme Innenstadt – Lebenswertes Augsburg**

Am Stand wurde über die Aufteilung des Straßenraums in der Innenstadt gesprochen. Auch wenn bereits viele Bereiche der Innenstadt mit Rad und ÖPNV angefahren werden, prägen weiterhin parkende Autos in vielen Bereichen den Straßenraum. Deshalb wurden Vorschläge einer stärkeren Parkraumbewirtschaftung eingebracht, um das Parken im Innenstadtbereich unattraktiver zu machen. Freiwerdende Flächen könnten dann auch anders genutzt werden (Bspw. Gastronomieflächen u.a.).

Zudem wurde über konkretisierte Reduktionsziele von Parkraum am Stand gesprochen. Die Reduzierung sollte sukzessive durch Umgestaltung der Flächen zur Klimaanpassung und für Fahrradabstell-Plätze begleitet werden.

Schließlich wurde am Stand auch über Ansätze diskutiert, um die Sicherheit und Verkehrsberuhigung für alle Verkehrsteilnehmer – bspw. Angleichung von Geschwindigkeiten – im Innenstadtbereich zu erhöhen. Sogenannte „Shared Space“- Bereiche, also Straßenräume, die für alle Verkehrsträger gemeinsam genutzt werden, wurden vorgeschlagen, oder auch eine „Verkehrsberuhigung per Design“, bei dem die Straßenraumgestaltung die Geschwindigkeit reguliert, wurden als Ideen eingebracht.

Auf Rückfrage zum Ende der Veranstaltung erläuterte Herr Merkle, dass im Rahmen der vertraglichen Abstimmungen – Eckpunktepapier zwischen Fahrrad-Bürgerbegehren und Stadt - festgehalten ist, dass im Innenstadtbereich in den nächsten vier Jahren 550 Parkplätze anderen Nutzungen zugeführt werden sollen. Damit wird mehr Stadtgrün entstehen und Sharing-Angebote für qualitatives Bikeshaaring bspw. sollen auf diesen freiwerdenden Flächen ihren Platz finden.

### **Welche Chancen und Herausforderungen sehen Sie für...**

#### **Stand 4: „Stadtteile & Anschluss an Region“**

Der Stand 4 hatte die Verbindungen zwischen den Stadtteilen in Augsburg sowie die Anbindung der Stadt an die Region zum Thema. Besonders intensiv wurde hierbei über eine Verbesserung der Verkehrsangebote im ÖPNV diskutiert. Neben den bereits in der Öffentlichkeit präsentierten Ideen zum „Verkehr 4.0 für den Ballungsraum Augsburg“ mit der Einführung von Schnellbuslinien aus dem Umland wurden hierzu u. a. die Ausweitung der P+R-Angebote, die Verbesserung von Anschlüssen, die Entlastung des ÖPNV-Knotens Königsplatzes durch Ringbuslinien, mehr Querverbindungen im ÖPNV, Einrichtung zusätzlicher SPNV-Haltepunkte sowie die Einrichtung von weiteren Busspuren angeregt.

Bezogen auf den MIV im Straßenverkehr wurde als sinnvolle Strategie eine flächenhafte Parkraumbewirtschaftung sowie Einschränkungen für den Autoverkehr genannt. Für zukünftige Quartiersentwicklungen sollte auf möglichst verkehrsarme Strukturentwicklungen geachtet werden, um eine hohe Nahmobilität zu erreichen und weniger motorisierten Verkehr in das Quartier zu ziehen.

Wichtig war den Teilnehmern, dass auch schnell gehandelt wird, d. h., dass kurzfristig umsetzbare Maßnahmen auch zeitnah umgesetzt werden.

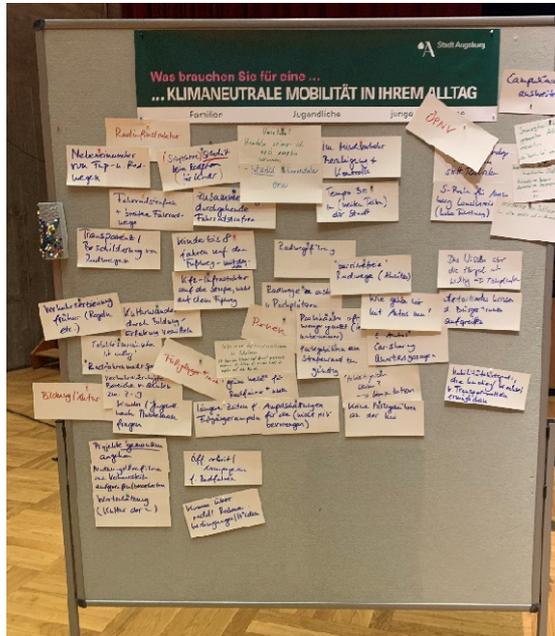
### **Stand 5: Online-Werkstatt**

Inhalt der Online-Werkstatt war eine Diskussion über die Themen der Stände. Diese wurden durch verschiedene Umfragen erweitert. Für eine klimaneutrale Mobilität in Augsburg sehen die Teilnehmenden die Stärkung des Radverkehrs als wichtigsten Faktor an. Insbesondere für junge Familien mit Kindern liegt hierbei der Fokus auf sicheren Fahrradwegen. Als weiterer bedeutsamer Faktor wird die Stärkung des öffentlichen Verkehrs genannt. Durch ein gut vernetztes, multimodales Mobilitätsangebot (Bahn, Bus, Fahrrad, Carsharing, ...) kann sich die Mehrheit der Teilnehmenden dieses Onlinestandes vorstellen, keinen PKW zu benötigen. Zudem wurde der Themenbereich einer autoarmen Innenstadt diskutiert. Die Teilnehmenden schätzen hierbei insbesondere einen Zuwachs an Lebensqualität (mehr Grün, mehr Platz, weniger Lärm und Abgase) und eine bessere Erreichbarkeit des Zentrums. Eine schlechtere Erreichbarkeit durch einen ruhenden Kfz-Verkehr wird in dieser Diskussionsrunde lediglich von wenigen Teilnehmenden gesehen. Als weiterer Gedankenanstoß für eine klimaneutrale Mobilität in Augsburg ist das 15-Minuten Konzept diskutiert worden.

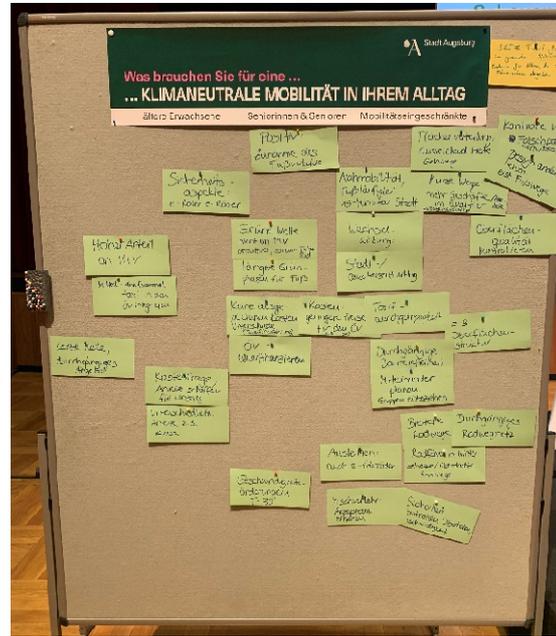
### Fotodokumentation der Mitschriften an den Wänden:

(Alle Hinweise wurden dem Planungsteam übermittelt)

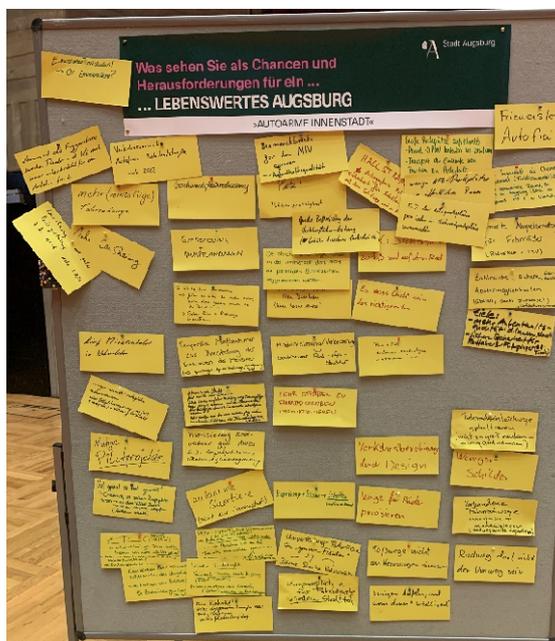
Stand 1



Stand 2



Stand 3



Stand 4

