

Leitbild 1: Ganzheitlicher Mobilitätsansatz

„Intensivierung eines ganzheitlichen Mobilitätsansatzes zur nachhaltigen Steuerung und Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs insbesondere durch Umstieg auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel.“

wichtig Kategorien	Erwähnungen
Umwelteinflüsse	28
Verkehrsentlastung	20
Lebensqualität	10
Förderung umweltfreundlicher VM	6
Stärkung Radverkehr; Stärkung Fußverkehr	4
Stärkung Radverkehr	3
Stärkung ÖPNV	2
Stärkung Fußverkehr	2
Push-Faktoren	2
Gesundheit	2
Ganzheitlicher Ansatz	2
Verkehrssicherheit	0
Verkehrssicherheit	2
Einfachheit	1

unwichtige Kategorien	Erwähnungen
Umsetzung	8
Vorteile PKW	6
Durchgangsverkehr	5
Ganzheitlicher Ansatz	4
Alternative Antriebe	3
Topographie	2
Familientauglichkeit	2
Vereinbarkeit Alltag	2
Alternativlosigkeit	1
Ausbau ÖPNV; Vorteile PKW	1
Berücksichtigung aller Wege	1
Bürgerbeteiligung	1
Erreichbarkeit	1
Innenstadt	1
Keine Alternative	1
Ladeinfrastruktur	1
Maßnahmenbündel	1
Nachteile für PKW	1
Nachteile für Wirtschaft	1
ÖPNV Ausbau	1
Verbote	1
Verkehrsentlastung	1
Wege minimieren	1

Positiv	Kategorie
Reduzierung des Verkehrsaufkommens, des Lärms und der Schadstoffe	Umwelteinflüsse
Umwelt, Zukunftsfähigkeit	Umwelteinflüsse
Jetzt müssen die Voraussetzungen für ein neues Mobilitätsverhalten geschaffen werden, das ressourcenschonend und umweltgerecht ist. Dabei soll der hohe Mobilitätsgrad erhalten bleiben.	Umwelteinflüsse
Lärm wird reduziert!	Umwelteinflüsse
Es wird dadurch leiser und die Luft ist weniger belastet. Weiterhin macht Radfahren so mehr Spaß und ist sicherer, vor allem für Kinder.	Umwelteinflüsse
Aufgrund der Klimasituation wichtig	Umwelteinflüsse
Unsere Kinder wollen auch mal frische Luft	Umwelteinflüsse
Klimaschutz, Feinstaubreduzierung	Umwelteinflüsse
Lärm- und Abgasbelastung teilweise unerträglich, chaotisches Parken mit Gefährdung der Fußgänger ohne erkennbare Kontrollen oder Sanktionen durch die Ordnungsbehörde.	Umwelteinflüsse
Erreichen der europäischen Klimaziele und verantwortungsbewusste Verringerung des Ressourcenverbrauch durch weniger Individualverkehr - hauptsächlich des innerörtlichen Verbrenner-Pkw-Verkehrss	Umwelteinflüsse
Ich befürworte den verstärkten Einsatz auf umweltfreundliche Verkehrsmittel	Umwelteinflüsse
weniger Abgase	Umwelteinflüsse
Aus Umweltschutzgründen.	Umwelteinflüsse
ökologisch finde ich es sehr wichtig, CO2 zu reduzieren ...	Umwelteinflüsse
Wichtig, da Möglichkeit zur Verbesserung der Luftqualität, Lärminderung	Umwelteinflüsse
Jedes emissionsarme Verkehrsmittel ist zu bevorzugen!	Umwelteinflüsse
umweltfreundlicher Verkehr wird im Hinblick auf die globale Entwicklung des Klimas immer wichtiger und darf v.a. auf Gemeindeebene nicht ausgeklammert werden	Umwelteinflüsse
Wichtig für Klimaschutz, allerdings gibt es ökonomische Zwänge	Umwelteinflüsse
Angenehmerer Lebensraum bei weniger Verkehrsaufkommen und Schonung der Umwelt.	Umwelteinflüsse
Sehr richtig und wichtig. Nicht nur wird so das Stadtbild und die Lebensqualität gesteigert, auch ist es für das Erreichen der Klimaziele ein entscheidender Beitrag der Kommunen, die Verkehrswende anzupacken.	Umwelteinflüsse
Ökologisch dringend notwendig	Umwelteinflüsse
weniger Lärm und weniger Abgase in der Stadt, weniger Autos auf der Schorndorfer Straße	Umwelteinflüsse
weniger Lärm und weniger Abgase in der Stadt, weniger Autos auf der Schorndorfer Straße	Umwelteinflüsse
Reduzierung Individualverkehr und Umweltschutz	Umwelteinflüsse
Luftverbesserung, Klimawandel, Verringerung Lärmbelästigung	Umwelteinflüsse
Parkplatznot in der Stadtmitte, CO2-Ausstoss	Umwelteinflüsse
Bin Bewohnerin der Schorndorferstr. und durch das hohe Verkehrsaufkommen im Sommer etwas Lärmgeplagt.	Umwelteinflüsse
sehr wichtig, zuviel Verkehr, schlecht für die Umwelt	Umwelteinflüsse
zu viel PKW auf den Strassen, Parkraum in den Wohngebieten ist heute schon zu knapp.	Verkehrsentlastung
Zuviele PKW in und um Plochingen	Verkehrsentlastung
Das Verkehrsaufkommen in Plochingen erhöht sich von Jahr zu Jahr	Verkehrsentlastung

Auswertungsergebnisse Online-Beteiligung – Zusammenstellung der Kommentare

Um das Verkehrsaufkommen nachhaltig zu reduzieren, ist es wichtig, die berechtigten Interessen aller Verkehrsteilnehmer im Blick zu haben. Nur so werden notwendige Maßnahmen auch von den Bürger/innen akzeptiert	Verkehrsentlastung
Das Verkehrsaufkommen ist insbesondere in Bahnhofsnähe sehr hoch, vor allem zur Rushhour ist das nervenaufreibend. Sowieso wenn mal wieder auf der B10 Stau ist.	Verkehrsentlastung
Der tägliche Verkehrsstau auf den Zufahrtsstrassen zu den Schulen ist ein völliger Irrsinn! Alle Strassen der Wohngebiete rund um die Schulen müssen vom Verkehr entlastet werden.	Verkehrsentlastung
Eine Reduktion des Individualverkehrs ist sinnvoll.	Verkehrsentlastung
Wir haben zu viel PKW-Verkehr	Verkehrsentlastung
Die Straßen in Plochingen sind auch außerhalb der Stoßzeiten durch den motorisierten Individualverkehr zu stark belastet. Es sollen Anreize geschaffen werden, auf das Auto zu verzichten. Das entlastet dann auch die Parkplatzsituation.	Verkehrsentlastung
Durch immer mehr Neubaugebiete in Plochingen und Nachbargemeinden und die Nutzung des ehemaligen Krankenhauses für das Landratsamt nimmt der Verkehr immer mehr zu	Verkehrsentlastung
dass der Autoverkehr aus der Stadt kommt	Verkehrsentlastung
Es ist kaum noch Platz im Stadtgebiet für das große Verkehrsaufkommen, jetzt schon fehlen Privatparkplätze, sowie Parkplätze um mit dem PKW Einkäufe und andere Erledigungen in der Innenstadt zu erledigen	Verkehrsentlastung
Es geht nicht mehr anders. Wir sind am Limit mit den Parkplätzen und der Verkehrsbelastung.	Verkehrsentlastung
Die Antwort wird schon in der Einleitung wiedergegeben: Vehemente Reduzierung des Verkehrsaufkommen.	Verkehrsentlastung
zu hohes KFZ Aufkommen im Stadtgebiet, Radverkehr im Bereich Esslinger Straße teilweise gefährlich	Verkehrsentlastung
Plochingens verkehrslage ist zentral. Die Verkehrszunahme ist unerträglich aber durchaus absehbar gewesen.	Verkehrsentlastung
Momentan ist das Verkehrsaufkommen viel groß. Insbesondere LKWs!	Verkehrsentlastung
wichtig, da zuviel Verkehr, schlecht für die Umwelt, aber auch in der Region wichtig Arbeitsplätze zu erhalten	Verkehrsentlastung
Reduzierung des Verkehrsaufkommens und der Abgasbelastung, gesteigerte Attraktivität und womöglich Ausweitung der Fußgängerzone auf Teile der Esslinger Straße	Verkehrsentlastung
zu hohes Verkehrsaufkommen durch Kraftfahrzeuge	Verkehrsentlastung
Wichtig um die Lebensqualität in Plochingen aufrecht zu erhalten oder zu verbessern aber auch den Einzelhandel zu stärken	Lebensqualität
umweltfreundliche Verkehrsmittel kommen den Menschen zugute, Luftverbesserung, körperliche Fitness, weniger Lärm und Stress. Auch die Wirtschaft profitiert von Fußgängerfreundlicher Infrastruktur; das Stadtleben wird belebter und sozialer.	Lebensqualität
Das Stadtbild von Plochingen wird bisher durch Staus, Autos und die beiden großen Schrotthaufen der Fa. Katsch dominiert. Ein Umstieg und die Reduzierung des Individualverkehrs ist unumgänglich.	Lebensqualität
Weniger Autos sind gut für die Umwelt und reduzieren außerdem die Lärmbelastung, was wiederum zur psychischen Gesundheit beiträgt.	Lebensqualität
Lärminderung, verbesserte Lebensqualität	Lebensqualität
Mehr Lebensqualität durch Reduzierung des Individualverkehrs (hier: PKW/LKW) / Treibhausgasreduktion / Global Warming	Lebensqualität

Autos und Straßen benötigen viel zu viel Platz im Stadtbild. Fußgänger und Radfahrer werden auf kleine, schlechte Wege gedrängt. Diese Entwicklung muss gestoppt bzw. umgekehrt werden.	Lebensqualität
weg vom Auto - gerechtere Verteilung des öffentlichen Raums - mehr Lebensqualität im nahen Umfeld	Lebensqualität
Weniger Verkehr = Weniger Lärm = Mehr Lebensqualität	Lebensqualität
Autoarme/Verkehrsarme Stadt für mehr Lebensqualität, Sicherheit auf Schul-/Arbeitswegen	Lebensqualität
Fahrradfahren macht Spaß und Zufußgehen ist wichtig für die Gesundheit	Stärkung Radverkehr; Stärkung Fußverkehr
+ umweltfreundlichere Verkehrsmittel wie Fahrräder oder der ÖPNV sollten mehr gefördert werden, aber - man sollte hier den PKW-Verkehr stärker ausbremsen und nicht noch fördern (-> "ganzheitlich"), gezielt eingrenzen, dass mehr Raum, der bisher für Autos vorgesehen war, für Fahrradwege, eine Busspur... genutzt wird	Stärkung Radverkehr; Stärkung Fußverkehr
Die Ziele des Pariser Klimaabkommens sind ohne nachhaltigen Mobilitätswandel nicht zu erreichen. Eine Verlagerung von Verkehren auf den Umweltverbund ist hierzu unerlässlich. Das setzt aber auch einen attraktives Angebot des Umweltverbundes voraus	Stärkung Radverkehr; Stärkung Fußverkehr
Bin selbst immer zu Fuß oder mit dem Bus unterwegs. Mein Mann fährt in der Regel immer mit dem Rad.	Stärkung Radverkehr; Stärkung Fußverkehr
Gerade für das Fahrrad sehe ich viel Potential in Plochingen. Z.B mietbare Fahrradboxen am Bahnhof	Stärkung Radverkehr
Die Haupt Herausforderung der großen topographischen difference zwischen stumpfenhof und Bahnhof muss adressiert werden. Zur Reduktion des Verkehrsaufkommens innerstädtisch könnte beitragen, wenn die Versorgung am teckplatz gestärkt wird. Außerdem sollten Möglichkeiten geschaffen werden, das der Weg ins Tal mit dem fahrrad durch eine Aufstiegshilfe bei dem Rückweg auf den Berg ermöglicht wird. (z.b. kostenfreie Mitnahme von Fahrrädern auf Fahrradständer an den Bussen vergleiche dazu auch die Zacke in Stuttgart, ein statt Aufzug vergleiche dazu Marburg oder Lissabon, ein Fahrradlift...)	Stärkung Radverkehr
Ich sehe das Fahrrad als wichtiges Verkehrsmittel der Zukunft an. Wir alle sollten es mehr nutzen, das funktioniert NUR, wenn die Infrastruktur auch dazu einlädt.	Stärkung Radverkehr
ÖPNV ist die Zukunft. Andere Verkehrsmittel müssen im Zuge des Klimawandels reduziert werden!	Stärkung ÖPNV
Der Individualverkehr sollte durch einen besseren ÖPNV weiter ergänzt 3.	Stärkung ÖPNV
Als Innenstadtbewohner liegt mir Schwerpunktmässig das Zufußgehn im Fokus.	Stärkung Fußverkehr
Zufußgehen finde ich gut, so groß ist das Plochinger Stadtgebiet ja nicht.	Stärkung Fußverkehr
Ohne Vorbild und ev. Druck wird es nicht weniger Verkehr geben.	Push-Faktoren
Verkehr wird weiterhin zentral sein. Ziel: PKW- und LKW-Verkehr schwächen.	Push-Faktoren
Weniger Stress im Straßenverkehr, es ist gesünder, Angebote müssen aber ausgebaut werden	Gesundheit
Grundsätzlich ist ein umweltfreundlicher und ganzheitlicher Ansatz für alle Plochinger*innen sinnvoll und ausschlaggebend in Bezug auf Mobilität, Gesundheit, Sicherheit und Klimaschutz.	Gesundheit
Intensivierung ist notwendig, ganzheitlich ist gut, nachhaltige Reduzierung ist auch notwendig	Ganzheitlicher Ansatz

Ganzheitlich ist für mich auch, wenn ältere, gebrechliche Menschen ohne Führerschein unabhängig sind und sein können!	Ganzheitlicher Ansatz
Weniger Individualverkehr, Verkehrsentlastung der Straßen (vor allem Bahnhofsvorplatz) gefährlich für Schüler	Verkehrssicherheit
Luftqualität verbessern, weniger Gefährdung von Fussgängern durch PKW	Verkehrssicherheit
Innerstädtisch ist ein Umstieg relativ problemlos möglich und erstrebenswert	Einfachheit
Fahrradwege sind aktuell unterrepräsentiert oder in der Form von teils hochgefährlichen Farbstrichen auf der Fahrbahn realisiert. Busse sind gerade morgens überfüllt. Daher wäre es wirklich anzustreben diese Verkehrsmittel zu fördern.	Förderung umweltfreundlicher VM
Umweltfreundliche Mobilität muss dringend gefördert werden	Förderung umweltfreundlicher VM
Bisherige Planung und Gestaltung war einseitig auf den individuellen Autoverkehr ausgerichtet.	Förderung umweltfreundlicher VM
Nachhaltige Verkehrsplanung ist nur mit Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel möglich.	Förderung umweltfreundlicher VM
Das 100 Jahre alte Verkehrskonzept - immer mehr Autos - ist nicht mehr akzeptabel.	Förderung umweltfreundlicher VM
Ziel: Umstieg auf ÖPNV, Fahrrad und Fußweg	Förderung umweltfreundlicher VM
eines geht nicht ohne das andere	
Das Leitbild sagt eigentlich alles aus	
Es beinhaltet alles, was meiner Meinung nach wichtig für künftige Verkehrslenkung ist.	

Kritik / Kommentare	Kategorie
Individuelle Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis. M.E. ist es Unsinn, das Gesamte Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Eher muss die Art und Weise verändert werden. Warum sehen Sie ein Automobil mit eFuels oder Brennstoffzelle als nicht umweltfreundlich an?	Alternative Antriebe
Emissionsarme E-Mobilität fördern zB durch kostenlose Parkplätze für 3-5 Jahre	Alternative Antriebe
Voraussetzung hierfür ist ein gut funktionierender ÖPNV. Allerdings darf das private Kfz. nicht außen vor gelassen werden, da es für viele Anlässe unerlässlich ist.	Ausbau ÖPNV; Vorteile PKW
Grundsätzlich ist müssen die unterschiedlichen Gründe, aus denen man im öffentlichen Raum unterwegs ist, unterschieden werden: Weg zur Arbeit/Schule -- Einkaufen -- Freizeitgestaltung. Umstieg auf Bus / Fahrrad / zu Fuß wird in Plochingen durch folgendes erschwert: 1. Hanglage (steil und mit langen, schmalen Straßen, die sich den Hang entlang ziehen) -- 2. Konzentration von Einzelhandel, Supermärkten, ... im unteren Stadtgebiet	Berücksichtigung aller Wege
direkte und umfassende Bürgerbeteiligung unverzichtbar und hilfreich	Bürgerbeteiligung
Wichtiges Ziel für den lokalen Verkehr. Wie kann der Durchgangsverkehr einbezogen werden?	Durchgangsverkehr
Plochinger müssen die Stadt ja oft verlassen - es sollte eher der Durchgangsverkehr reduziert werden.	Durchgangsverkehr

Auswertungsergebnisse Online-Beteiligung – Zusammenstellung der Kommentare

In Plochingen herrscht zuviel Durchgangsverkehr (Schurwald, Anfahrten zur Schule, etc.), dies wird sicherlich nicht durch umweltfreundlichere Verkehrsmittel ersetzt	Durchgangsverkehr
den Verkehr kann man nur verringern, indem man ihn mit Umgehungen aus der Stadt hinaussteuert. (Aufstiegsstrasse,...)	Durchgangsverkehr
prinzipiell richtig, aber die Fahrt zum preisgünstigen Einkaufen wird bleiben - wam nicht mit einem E-Auto	E-Mobilität
Basis für die Reduzierung des Autoverkehrs. Ohne einen ganzheitlichen Ansatz, auch mit der Verknüpfung der Verkehrsarten ist das nicht möglich.	Ganzheitlicher Ansatz
Nur ein ganzheitlich abgestimmter Ansatz kann zu Verhaltensänderungen führen, die angestrebt sind.	Ganzheitlicher Ansatz
ein einheitliches und vor allem zukunftsorientiertes Verkehrskonzept ist wichtig für die Entwicklung der Stadt!	Ganzheitlicher Ansatz
Neben dem Umweltaspekt sollte auch eine durchdachte Planung im Vordergrund stehen (Effizienz, sinnvolle Wegplanung). Zu viele abstrakte Begriffe, was ist z.B. mit "Intensivierung" in diesem Zusammenhang gemeint?	Ganzheitlicher Ansatz
Topografie erfordert eBikes. Also Lademöglichkeiten in der Stadt anbieten. Möglichkeit, Räder im Bus (nur) mit nach oben zu nehmen schaffen? Hinten drauf? Winter unattraktiv. Und wo parken die vielen Räder in der Stadt? Müsste sehr nah sein, sonst wird's nicht angenommen.	Ladeinfrastruktur
Mir ist wichtig, dass nicht nur punktuell etwas passiert, sondern aufeinander abgestimmte Maßnahmen entwickelt werden	Maßnahmenbündel
Da der ÖPNV auf Fahrtrichtung Stuttgart ausgerichtet ist und ich nach Wendlingen fahre, ist der ÖPNV aktuell irrelevant. Beispiel: Fahrzeug Wendlingen Industriegebiet Wert mit öffentlichen 45-90 Minuten und Auto 15 Minuten vom Lettenäcker aus. Bevor der ÖPNV genutzt wird kann ich mit dem Fahrrad fahren und sogar noch duschen und bin immer noch schneller als der ÖPNV.	ÖPNV Ausbau
Alles prima, es fehlt die Konkretisierung (z.B.: Reduzierung um ... bis....)	Umsetzung
Guter Grundsatz, allerdings darf dies nicht zu einer Diskriminierung des PKW Verkehrs führen, bspw. durch übertriebene Tempolimit wie in Stuttgart	Umsetzung
In Plochingen ist es aufgrund der Topographie nicht einfach auf antriebslose Verkehrsmittel/Arten umzusteigen	Umsetzung
Um dem Leitbild 1 gerecht zu werden, müssen die Voraussetzungen für den Umstieg und die Randbedingungen entsprechend priorisiert und angepasst werden.werden	Umsetzung
Die Reduzierung muß durch attraktive Fuß- und Rawege sowie ÖPNV erfolgen und nicht durch Gängelung des Pkw-Verkehres. Übrigends auch Linienbusse benötigen Platz. Ein Lkw muß auch eine Baustelle bedienen können und die Müllabfuhr an jedem Haus vorbei kommen.	Umsetzung
Aus umweltgesichtspunkten Autos reduzieren, Busse ausbauen, um älteren Menschen, die nicht mehr Auto fahren, besseren Zugang zur Stadt zu ermöglichen, trotzdem Möglichkeit für Auswärtige gute und günstige Parkmöglichkeiten bieten	Umsetzung
Mir fehlt noch die Reduktion auf die notwendige Mobilität (zum Bäcker nebenan kann ich laufen... ; welche Fahrten - ob öffentlich oder individuell - kann ich zu einer kombinieren?)	Wege minimieren
Das Leitbild ist für mich nichtssagend. Blabla	
Guter Ansatz jedoch müssen alle mit genommen werden nicht nur die BürgerInnen aus dem Tal	

Negativ	Kategorie
Innerstädtischen Verkehr kann man in Plochingen nur reduzieren in dem man die Wege verkürzt. Leider ist der „Tante Emma“ Laden an der Ecke aus der Mode gekommen..	Alternativlosigkeit
Reduzierung lässt sich nicht durch Anstreben eines Umstieg des Verkehrsmittels erreichen, sondern in dem sinnvolle Umfahrungen des Stadtgebietes geschaffen werden.	Durchgangsverkehr
Es gibt Gebiete ausserhalb des Stadtkerns ohne ÖNPV und zu weit Zeus für Ältere und bei schlechter Witterung.	Erreichbarkeit
Ich gehe zu Fuß und nehme das Fahrrad, wenn es mir möglich ist, aber ich kann keine Familieneinkäufe mit dem Rad machen und mein Kind gebe ich auf dem Weg zur Arbeit mit dem PKW ab. Alles andere ist nicht alltagstauglich	Familientauglichkeit
Kann für mich und Familie nicht infrage kommen	Familientauglichkeit
Wichtig ist, dass der Verkehr fließt und nicht, dass das Auto komplett verdrängt wird, wie in Esslingen und die Innenstadt dann verödet.	Innenstadt
Fahrrad /Gehen ist schwierig aufgrund der geographischen Gegebenheiten - insbes. für Ältere, Bus nutze ich persönlich nicht	Keine Alternative
Grundsätzlich ok, aber nicht auf Kosten von Individualverkehr	Nachteile für PKW
Leider ist vieles mit alternativen Verkehrsmitteln nicht erreichbar. Wir leben außerdem in einer Region in der die größten Arbeitgeber Automobilhersteller Oder -Zulieferer sind. Wir graben mit so einem Leitbild den wirtschaftlichen Boden selbst ab!	Nachteile für Wirtschaft
Plochingen ist eine Stadt mit Hanglage, daher bleibt der Pkw unverzichtbar. Das Zufußgehen wird zunehmend durch Radfahrer erschwert.	Topographie
Macht Sinn für LKW Verkehr. Weitgehend illusorisch für PKW Verkehr, u.a. wg Hanglage	Topographie
entscheidend sind stets konkrete Maßnahmen	Umsetzung
Nachhaltige Steuerung des Verkehrs funktioniert nicht durch umweltfreundliche Verkehrsmittel	Umsetzung
Richtung zu sehr vorgegeben und daher zu starke Bevormundung der Bürger	Verbote
Mit der Genehmigung des Bau des Landratsamtes wurde das konterkariert. Wer an einem Orten arbeitet, der nicht an einem Bahnhof liegt, kann auf das Auto nicht verzichten. Ist ein E-Auto umweltfreundlich? Die Frage ist schwer verständlich, da sie etliche Fehler beinhaltet: MÖbilitätsses, vor durch Umstieg.	Vereinbarkeit Alltag
Aufgrund der topographischen Lage ist die Nutzung des Fahrrads sehr eingeschränkt auch lassen die engen Anwohnerstrassen keinen öffentlichen Nahverkehr zu. Insbesondere ist jedoch der Durchgangsverkehr für das hohe Verkehrsaufkommen in Plochingen verantwortlich. Dieser kann nur mit großzügigen Umgehungsstrassen eingeschränkt werden.	Vereinbarkeit Alltag
Die Vorteile des mot. Individualverkehrs sind überzeugend und sollten nicht künstlich aufgehoben werden	Vorteile PKW
Auch ein PKW kann umweltfreundlich sein. Mobilität ist auch altersabhängig und gerade im Alter ist die Möglichkeit der Mobilität sehr wichtig und gerade im Alter sind Bus, Fahrrad oder die eigenen Füße nicht immer die geeigneten Mittel.	Vorteile PKW
Eine Reduzierung des PKW-Verkehrs von Plochinger Bürgern ist nicht wünschenswert.	Vorteile PKW
Es ist unrealistisch zu glauben, dass die Einwohner auf die Bequemlichkeit des Individualverkehrs verzichten möchten und werden	Vorteile PKW
Auf das Auto wird nicht verzichtet werden.	Vorteile PKW

Leitbild 2: Öffentlicher Personennahverkehr

„Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs und Erhöhung der Attraktivität (u. a. Verbesserung der Taktfrequenzen, Schaffung von Ergänzungsangeboten, Erhöhung der Kapazitäten sowie Erhöhung der Anzahl an Haltestellen).“

wichtig Kategorien	Erwähnungen
Attraktivität ÖPNV	33
Verringerung KFZ Verkehr	8
Umwelteinflüsse	7
Eigenständigkeit Kinder / Senioren	7
Sonstiges	5
Förderung Ausbau ÖPNV	2
Verbesserung zu Ist-Zustand	2
neue Alternativen	1
Komfort	1
Lebensqualität	1
Alternative schaffen	1

unwichtige Kategorien	Erwähnungen
Anbindung aller Wohngebiete	14
Angebot ausreichend	8
Kosten	5
Berücksichtigung Tageszeiten	4
Vereinbarkeit Alltag	3
Kapazitäten der Busse	2
Sonstiges	2
Vorteile PKW	0
Bus ist nicht attraktiv	1
Wirtschaftlichkeit ÖPNV	1
Lärm	1
Platzmangel für Busbetrieb	1
Fahrten mit geringer Auslastung	1
konkrete Maßnahmen	1
Wirtschaftlichkeit ÖPNV	1
nicht relevant	1
Kapazität ÖPNV	1
Kosten	1
Bürgerbeteiligung	1
nicht flexibel genug	1
Für Alltag nicht relevant	1
Anpassung an Stoßzeiten	1
Intermodalität: Ergänzung zu MIV	1
Einzelmaßnahme	1

Positiv	Kategorie
Wichtig zur Schaffung von Alternativen zum motorisierte Individualverkehr	Alternative schaffen
Durch eine Takterhöhung würde es viel attraktiver werden den Bus zu nutzen	Attraktivität ÖPNV
Meine Frau fährt mit den Öffentlichen nach Stuttgart hat aber immer das Problem nicht mit dem Bus zum Bahnhof zu kommen. Entweder die Taktung ist sehr eng, so dass der Umstieg "stressig" ist oder sehr lang, das ich sie lieber kurz mit dem Auto abhole.	Attraktivität ÖPNV
wäre wünschenswert um Menschen ohne Auto die Bewegung innerhalb der Stadt(teile) zu verbessern sowie den Verzicht auf Individualverkehr attraktiver zu gestalten	Attraktivität ÖPNV
ÖPNV ist ein wichtiger Teil der Mobilität, aber eben nicht für jeden. Trotzdem ist ein attraktiver ÖPNV unverzichtbar, nur mal zum Nachdenken, ein ÖPNV ist dann attraktiv, wenn ich keinen Fahrplan brauche. Sobald ich in einem Fahrplan suchen muss und beim Umsteigen auf Pünktlichkeit angewiesen bin, ist der ÖPNV nicht attraktiv.	Attraktivität ÖPNV
Dadurch wird der Individualverkehr mit dem Auto unattraktiv, das ist erstrebenswert... Auch ein mögliches neues Angebot: so genannte Wartebänkchen: Dort sitzende Personen können von allen Verkehrsteilnehmer*innen mitgenommen werden....	Attraktivität ÖPNV
1	Attraktivität ÖPNV
Steigert die Attraktivität der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel	Attraktivität ÖPNV
Ohne einen attraktiven ÖPNV sind die Menschen nicht zum Umsteigen zu bewegen. Wichtig ist aber auch ein preislich attraktiver ÖPNV.	Attraktivität ÖPNV
Aufgrund der topologische Lage ist eine Alternative zum PKW notwendig, diese sollte sich durch Attraktivität auszeichnen	Attraktivität ÖPNV
essenziell, damit mehr Menschen den ÖPNV nutzen (->praktikabel)	Attraktivität ÖPNV
ÖPNV in Plochingen ist bereits sehr attraktiv - das Niveau sollte gehalten oder gesteigert werden	Attraktivität ÖPNV
Verbesserung der Taktfrequenzen = Erhöhung der Kapazitäten und der Attraktivität ! Schaffung von Ergänzungsangeboten soweit möglich.	Attraktivität ÖPNV
nur wenn die Frequenz der Öffentlichen steigt, steigt auch die Bereitschaft, diese zu nutzen	Attraktivität ÖPNV
Nur wenn die Taktzeiten erhöht werden und die Flexibilität für die Verkehrsteilnehmer erhöht wird der öffentliche Nahverkehr in Anspruch genommen.	Attraktivität ÖPNV
hier steht die Verringerung des Individualverkehrs im Vordergrund, d.h. Nahverkehr muss attraktiver werden, um einen höheren Stellenwert einzunehmen	Attraktivität ÖPNV
Eine der größten Stärken von Plochingen ist die gute Verkehrsanbindung. Dieses Leitbild sollte unbedingt gestärkt werden.	Attraktivität ÖPNV
Als Plochinger wäre man mit einer besseren ÖPNV Taktung nicht auf das Auto angewiesen! Die Nähe zu Stuttgart und die S-Bahn Anbindung privilegieren die Stadt geradezu für mehr ÖPNV!	Attraktivität ÖPNV
Auch diese Idee unterstütze ich sehr. Ein dichter Takt ist die Voraussetzung dafür, dass mehr Menschen ihr Privatauto stehen lassen oder sich garnicht erst eines zulegen müssen. Das spart Parkplätze und Verkehrsaufkommen.	Attraktivität ÖPNV
alle sollen die Möglichkeit erhalten, eine Bushaltestelle schnell zu erreichen und somit zum Umstieg auf den ÖPNV bereit zu sein	Attraktivität ÖPNV

alle sollen die Möglichkeit erhalten, eine Bushaltestelle schnell zu erreichen und somit zum Umstieg auf den ÖPNV bereit zu sein	Attraktivität ÖPNV
Taktung ist wichtig für Nutzung ohne große Planung / Fahrplan	Attraktivität ÖPNV
Ein Umdenken hin zu Nachhaltigkeit muß mit dem Angebot einhergehen.	Attraktivität ÖPNV
Die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV ist Voraussetzung für den Umstieg.	Attraktivität ÖPNV
Nur so werden die Bürger im Wesentlichen zum Umstieg auf umweltfreundliche Mobilität und damit auch in Zukunft mögliche Mobilität bewogen.	Attraktivität ÖPNV
Stärkung des ÖPNV und ein benutzerfreundliches Angebot.	Attraktivität ÖPNV
Weniger Autos gibt es nur, wenn der öffentliche Nahverkehr attraktiver wird.	Attraktivität ÖPNV
Attraktivierung des öffentlichen Nahverkehrs muss erfolgen, um vom privaten PKW umzusteigen.	Attraktivität ÖPNV
Nur durch ein gutes Angebot im ÖPNV kann man Menschen zum Umstieg animieren.	Attraktivität ÖPNV
Es müssen genügend attraktive Alternativen zur Verfügung stehen, damit es auch eine Änderung im Modal-Split gibt und der Mensch Gewohnheiten überdenkt.	Attraktivität ÖPNV
Da Plochingen am Hang liegt nehmen viele lieber das Auto, weil keine Bushaltestelle in der Nähe ist	Attraktivität ÖPNV
Mehr Leute würden Bus fahren, wenn er öfters fährt	Attraktivität ÖPNV
Gehört eigentlich zu Leitbild1 dazu, da ohne ÖPNV der private Verkehr nicht reduziert werden kann	Attraktivität ÖPNV
Nur durch ein gutes Angebot im ÖPNV kann man Menschen zum Umstieg animieren.	Attraktivität ÖPNV
Senioren und Kinder sind davon abhängig	Eigenständigkeit Kinder / Senioren
Erhöht die Mobilität von Personen ohne Führerschein und/oder Auto wie beispielsweise ältere Menschen, Kranke und Kinder/Jugendliche. Diese erhalten so eine Unabhängigkeit und müssen nicht immer gefahren werden.	Eigenständigkeit Kinder / Senioren
bin auf nutzung des ÖPNV angewiesen	Eigenständigkeit Kinder / Senioren
Besonders für die ältere Generation wichtig, die nicht mehr so gut zu Fuß ist. Eine höhere Frequenz und kürzere Laufwege schaffen bessere Akzeptanz und sind ein Anreiz, auf das Auto zu verzichten. Die Anbindung des Musikerviertels muss verbessert werden.	Eigenständigkeit Kinder / Senioren
Gut für Menschen am Rande der Stadt und für Ältere und Behinderte.	Eigenständigkeit Kinder / Senioren
Sehe in den Bussen immer viele ältere Leute die schwer zu Fuß unterwegs sind. Sind die Taktungen enger ist es nicht so schlimm einen Bus mal zu verpassen, gerade bei den kalten Temperaturen.	Eigenständigkeit Kinder / Senioren
Es sollte möglichst alles auch ohne Auto erreichbar sein. Kein Nachteil bei Autoverzicht.	Eigenständigkeit Kinder / Senioren
Ausbau des ÖPNV ist sehr wichtig. Bessere Vertaktung und Anbindung an die Schurwaldgemeinden Aichwald und Baltmannsweiler.	Förderung Ausbau ÖPNV
siehe Begründung Leitbild 1	Förderung Ausbau ÖPNV
Fahrten werden für manche komfortabler	Komfort
wie vor	Lebensqualität
Eine Taktverdichtung des Busverkehrs auf 10 minuten eliminiert das Gefühl des Wartemüssen. Dadurch wird der Bus Zorro immer verfügbaren Alternative.	neue Alternativen

Das ist immer richtig und steht schon im "Verkehrskonzept 1971"	Sonstiges
Haltestellen finde ich sind genug vorhanden, aber die Taktung sollte deutlich erhöht werden.	Sonstiges
Ist wichtig	Sonstiges
mehr Haltestellen, kürzere Taktzeiten ca. alle 15 Min. mit kleinere Busen, eventuel eine Seilbahn zum Stumpenhof	Sonstiges
Guter Ansatz	Sonstiges
siehe Leitbild 1	Umwelteinflüsse
Lärm, blabla	Umwelteinflüsse
s.o.	Umwelteinflüsse
Bus und Bahnen schonen die Umwelt	Umwelteinflüsse
s.o., vor allem eine höhere Frequenz wäre wichtig	Umwelteinflüsse
Reduzierung des Verkehrsaufkommens und der Abgasbelastung	Umwelteinflüsse
siehe oben	Umwelteinflüsse
Fehlen eines durchgängigen 15 min Takt bei Linie 141 ist schade	Verbesserung zu Ist-Zustand
ÖPNV und Individualverkehr müssen beidermaßen möglich sein	Verbesserung zu Ist-Zustand
Bin nicht auf Busse angewiesen. Trotzdem verringern sie den Anteil des MIV ein wenig	Verringerung KFZ Verkehr
Den ÖPNV zu stärken ist immer gut, dadurch kann die Verkehrsbelastung gesenkt werden	Verringerung KFZ Verkehr
Autos können stehen bleiben.	Verringerung KFZ Verkehr
Innerörtliche Mobilität jedes einzelnen kann dadurch gewährleistet werden. Stärkt die Gemeinschaft, vermeidet lästigen und schädlichen Parksuchverkehr.	Verringerung KFZ Verkehr
Eine Reduktion des Individualverkehrs ist sinnvoll.	Verringerung KFZ Verkehr
Parkplatznot in der Stadtmitte, CO2-Ausstoss	Verringerung KFZ Verkehr
wichtig wegen Reduzierung Verkehrsaufkommen, aber wenig Erfahrung damit.	Verringerung KFZ Verkehr
weniger Vekeht in der Stadt	Verringerung KFZ Verkehr

Kritik / Kommentare	Kategorie
Ausbau Buslinien und Haltestellen in Industriegebieten	Anbindung aller Ortsteile
Es muss eine Erweiterung des Netzes stattfinden, damit auch Wohngebiete ausserhalb der 300m Zonen erreicht werden können. Bürger dieser Bereiche fahren ansonsten nach wie vor mit dem eigenen PKW. Besondere Angebote für ältere Mitbürger/Rentner mit einbinden.	Anbindung aller Wohngebiete
Busse auch durch "alten" Stadtkern, Hindenburgstr., Bergstr. etc	Anbindung aller Wohngebiete
Einsatz auch kleinerer Busse auf weniger attraktiven Strecken (z.B. Anruf-Sammeltaxi mit Erhöhung der Anzahl an Bushaltestellen). Bessere Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger.	Anbindung aller Wohngebiete
abseits der aktuellen Busrouten ist ein Großteil des Stadtgebietes durch den ÖPNV schlecht erschlossen.	Anbindung aller Wohngebiete
Höhere Frequenz der Buslinie 141; Anbindung des Musikerviertels	Anbindung aller Wohngebiete
Plochingen hat eine gut getackete Stadtbuslinie. Die Verbindungen in Nachbargemeinden und in Radbereiche ist ausbaufähig. Neue Arten des ÖPNV (Seilbahn) um unabhängig von der Straße zu werden.	Anbindung aller Wohngebiete

Auswertungsergebnisse Online-Beteiligung – Zusammenstellung der Kommentare

im Musikerviertel fehlen Haltestellen	Anbindung aller Wohngebiete
Bürgerbusse für die Wohngebiete abseits der Hauptverkehrssteassen sind zwingend notwendig.	Anbindung aller Wohngebiete
Wichtig für die oberen Stadtteile (Stumpfenhof & Lettenäcker), nicht für mich.....	Anbindung aller Wohngebiete
Busanbindung aus Richtung Stuttgart o.k. Anbindung aus Richtung Werau sollte verbessert werden	Anbindung aller Wohngebiete
Um die Akzeptanz zu steigern müssen die Taktzeiten erhöht und die Tarife gesenkt werden. Jedoch wird sich dies nur auf die Hauptstrecken in Plochingen konzentrieren, da ein Busverkehr in den Anwohnerstrassen nur begrenzt möglich ist.	Anbindung aller Wohngebiete
Die Buslinie 141 ist schon sehr gut. 15-Minutentakt durchgängig analog S-Bahn aber in Zuständigkeit Landkreis VVS.	Angebot ausreichend
Gute Formulierung. Flexible Anpassung ist notwendig (z.B. Stoßzeiten neu auswerten)	Anpassung an Stoßzeiten
innerhalb der Hauptverkehrszeiten bisher ok. Außerhalb wird es sich nicht rechnen.	Berücksichtigung Tageszeiten
Die Taktfrequenz auch ausserhalb der Stosszeiten sowie an Wochenede ist absolut miserabel, sollte dringend angepasst werden !!!	Berücksichtigung Tageszeiten
Abstimmung Bahn /Bus, mehr Busse zu Stosszeiten vor allem Schulanfang bzw. -ende, Erreichbarkeit von Hanglagen bzw. Randgebieten mit öffentlichen Verkehrsmitteln	Berücksichtigung Tageszeiten
Zur Rush-Hour Taktzeiten verbessern	Berücksichtigung Tageszeiten
bessere Anbindung für die Schüler und Berufspendler	Bessere Anbindung
Bessere Taktung Bahn/ Bus	Bessere Anbindung
s. o.	Bürgerbeteiligung
Bessere Anbindung der Fahrtzeiten der Buslinie 141 an die Zugverbindungen (v. a. Plochingen – Bietigheim und zurück)	Einzelmaßnahme
Die Herausforderung bleibt, volle Busse durch Zusatzangebote / größere Busse zu kompensieren/ Fahrten mit geringerer Auslastung mit kleineren Fahrzeugen zu absolvieren. Fahrrad ist Gesundheitspolitisch auch ein wichtiges Thema!	Fahrten mit geringer Auslastung
Nutze täglich die Bahn	Für Alltag nicht relevant
siehe Leitbild 1	Intermodalität: Ergänzung zu MIV
Mehr Kapazität ist wichtig für Umstieg auf ÖNVP	Kapazität ÖPNV
Umstieg auf Bus wird in Plochingen durch Hanglage erschwert. + Wer als Ziel eine der Umlandgemeinden hat, wird wohl im Normalfall nicht den Bus nutzen. Größere Busse vielleicht auf der Hauptstrecke Schorndorfer Straße möglich, aber in den schmalen Nebenstraßen wären vielleicht eher kleinere Busse als die üblichen eine Lösung.	Kapazitäten der Busse
Kann beim Schülerverkehr helfen. Größere Busse im Berufsverkehr nötig, oft überfüllt, daher unattraktiv	Kapazitäten der Busse
entscheidend sind stets konkrete Maßnahmen	konkrete Maßnahmen
Taktfrequenz erhöhen und Preise senken (365€ - Ticket)	Kosten
Die Flexibilität des ÖPNV bleibt hinter der des Fahrrades zurück.	nicht flexibel genug

Klingt nachvollziehbar. Da ich selbst ein Geschäftswagen fahre ist es für mich weniger relevant ob der Personennahverkehr ausgebaut wird.	nicht relevant
Für mich wenig relevant, da ich in Nähe Bahnhof wohne	sonstiges
Eine Takung von 10 Minuten wäre ein schöner Luxus	Sonstiges
Der nahtlose Übergang der unterschiedlichen Teilnehmer im ÖPNV ist wichtig. Jedoch müssen die Kosten berücksichtigt werden. Auch ein ÖPNV muss in gewisser Weise wirtschaftlich sein.	Wirtschaftlichkeit ÖPNV

Negativ	Kategorie
Der Bus ist schon als Verkehrsmittel gut in Plochingen und im Umland etabliert	Angebot ausreichend
Mir ist nicht klar, wo ein konkreter Bedarf nach mehr Haltestellen besteht. ME ist das innerstädtische Angebot bereits ausreichend	Angebot ausreichend
neue Buslinien werden kaum genutzt (Linie 107), weitere Haltestellen lassen sich aus Platzmangel kaum einrichten.	Angebot ausreichend
Das bestehende Angebot von Bahn und Bus mit entsprechenden Haltestellen halte ich für ausreichend, m. Ansicht nach fehlt es an weiteren Lösungen	Angebot ausreichend
Bus fährt aus meiner Sicht häufig genug, Teile von Pl. sind mit dem Bus so nicht erreichbar.	Angebot ausreichend
Der Status quo ist ausreichend. Noch mehr Angebot würde nicht noch mehr Personen zum ÖPNV bewegen. .	Angebot ausreichend
ÖPNV ist bereits ausreichend gut	Angebot ausreichend
Bus nein, Bahn ja.	Bus ist nicht attraktiv
Kosten stehen meistens in keinem Verhältnis zu dem Nutzen. Mit verstärktem Aufkommen von Elektrofahrzeugen gelingt eine Energiewende bei größtmöglicher Freiheit für die Bürger	Kosten
Preissenkungen wären praktischer und zielführender, Haltestellen gibt es genug	Kosten
Nicht die Anzahl, sondern die Ticketpreise sehe ich als relevantes Kriterium an	Kosten
Meiner Meinung nach sind ausreichend Haltestellen vorhanden, die von überall im Stadtgebiet fußläufig erreichbar sind. Evtl. könnten die Taktzeiten etwas erhöht werden und die Ticketpreise gesenkt.	Kosten
Attraktivität durch niedrigeren Preis im Vergleich zu Auto erreichen	Kosten
Und in den Ferien fahren die Busse ohne Fahrgäste (sehr umweltfreundlich). Bus und Bahn sind größtenteils nicht aufeinander abgestimmt. Mehr Haltestellen bedeutet den Lärm der Busse auf die ganze Stadt zu verteilen.	Lärm
Die ERhöhung der Taktzeiten macht nur Sinn, wenn es mehr Bushaltestellen in den Wohngebieten gibt, dies geben aber die engen Straßen gar nicht her.	Platzmangel für Busbetrieb
Individualverkehr ist mir wichtig	Vereinbarkeit Alltag
ÖPNV wird nicht benutzt. Ich bin in Plochingen zu Fuß unterwegs.	Vereinbarkeit Alltag
Ich bewerte dieses Leitbild nicht allzu stark, weil größere Einkäufe doch mit dem Auto erledigt werden müssen, dazu braucht es Parkplätze	Vereinbarkeit Alltag
Schöner Gedanke, wie soll das in der Realität ohne steigenden Kosten umgesetzt werden?	Wirtschaftlichkeit ÖPNV

Leitbild 3: Nahmobilität / Radverkehr

„Förderung der Nahmobilität, insbesondere deutliche Verbesserung der Angebotsqualität im Radverkehr für ein sicheres und durchgängiges Radwegenetz im Stadtgebiet.“

wichtig Kategorien	Erwähnungen
Ausbau Radwege	17
Verkehrssicherheit im Radverkehr	15
Neues Radnetz	14
Attraktivität Radverkehr	10
Umwelteinflüsse	6
Erstellung Radkonzept	5
Hilfestellung für Schülerradverkehre	5
Gewohnheit	3
Zukunftsweisend	3
Verringerung des KFZ Verkehrs	2
Gute Voraussetzungen	2
E-Bikes	1

unwichtige Kategorien	Erwähnungen
Trennung der Verkehrsteilnehmer	20
Topographie	7
Bestand ausreichend	6
Verhaltensänderung	5
Verkehrssicherheit erhöhen	2
Ausbau Radinfrastruktur	2
konkrete Maßnahmen	1
Behinderung KFZ-Verkehr	1
Umsetzung nicht möglich	1
Verkehrsregeln	1
Fahrradinfrastruktur (Parkhäuser,...)	1
Intermodalität	1
Vorteile für alle Bürger	1
konkrete Maßnahmen	1
Abhängig von Jahreszeiten	1
andere Mobilitätsformen	1

Positiv	Kategorie
Wer Strassen baut wird verkehr ernten. Bei Verfügbarkeit eines guten Radwegenetzes ist davon auszugehen, das das (e)Fahrrad auch mir genutzt wird. Die problematische Höhendifferenz in Plochingen schläft sicherlich viele von der Fahrradnutzung zumindest teilweise aus. E-Bikes können daher in Plochingen eine Sonderrolle einnehmen.	Attraktivität Radverkehr
Sichere Radwege erhöhen die Attraktivität. In Plochingen ist das Radwegekonzept m. E. noch nicht gut. Auf den Radwegen, die nur durch einen Streifen von der Straße abgegrenzt sind, wie z.B. beim Bahnhof, sind lebensgefährlich, vor allem für Kinder	Attraktivität Radverkehr
Sichere und klar erkennbare Radwege befördern den Umstieg aufs Fahrrad, hierzu gehören auch sichere Abstellplätze	Attraktivität Radverkehr
Sichere Radwege sind wichtig, um das Radfahren attraktiver zu gestalten und möglichst viele Menschen zum Umstieg auf das Rad zu animieren.	Attraktivität Radverkehr
Schönes Leitbild, aber momentan nicht attraktiv. Ertüchtigung der VERkehrswege für Radler ist erforderlich und deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit.	Attraktivität Radverkehr
Durchgängiges und sicheres Radwegenetz erleichtert den Umstieg auf das Fahrrad	Attraktivität Radverkehr
Nur, wenn die Infrastruktur/Radwegenetz das Radfahren attraktiv macht, gibt es überhaupt einen Anreiz, das Rad zu nutzen. (Die Karte lädt nicht, ich kann keine Schwachstellen markieren)	Attraktivität Radverkehr
Attraktive Radstrecken mit guter Beschilderung machen mehr Lust aufs Radfahren!	Attraktivität Radverkehr
Bessere Akzeptanz durch Sicherheit und Attraktivität	Attraktivität Radverkehr
Erleichterung für das Umsteigen	Attraktivität Radverkehr
Viel zu wenige Radwege	Ausbau Radwege
Sichere Rad- und Fußwege sind wichtig, das Gegenteil kann man im Moment in Plochingen bewundern. Die vorhandenen Radwege, die diesen Namen kaum verdienen, sind eine Katastrophe.	Ausbau Radwege
bis jetzt kein "gscheiter" Radweg in/um/durch Plochingen	Ausbau Radwege
Hier ist viel aufzuholen. Außer alibiradwegen gibt es wenig. Zudem ist es jeden Morgen ein Graus zu Fuß an der Burgschule vorbei zu gehen. Die Straße zwischen Burg und Realschule gehört zumindest zu stosszeiten für Autos gesperrt.	Ausbau Radwege
Viele Radwege in Plochingen sind aktuell sehr unübersichtlich, zu schmal, mit schlechtem Belag versehen und dadurch gefährlich. Dem Radverkehr sollte mehr Raum gegeben werden, um ihn sicherer und attraktiver zu machen.	Ausbau Radwege
Benutze selbst täglich das Rad, bin mit der Radwegsituation nicht zufrieden, Radwege müssen breiter und sicherer werden, stärker vom PKW-Verkehr getrennt werden	Ausbau Radwege
Radschnellweg konsequent umsetzen - auch auf den Stumpenhof und Schurwald	Ausbau Radwege
Durch Pedelecs kann auch Plochingen als Fahrradstadt ausgebaut werden. Dazu braucht es aber eine deutlich bessere Infrastruktur und sichere Radwegtrassen. Die gibt es heute nur bedingt.	Ausbau Radwege
Radwege in Plochingen sind sehr schlecht/nicht vorhanden.	Ausbau Radwege
Vom Stumpenhof nach Plochingen und in Plochingen mit dem Rad: eine Zumutung bisher	Ausbau Radwege

Es fahren immer mehr Leute Rad gerade auch wegen Corona. Der Radweg auf der Schorndorferstraße ist zwar der schnellste und angenehmste von der Steigung, allerdings blockiert er stark den Verkehr, weil man auf der kurvigen Strecke kaum die Möglichkeit hat zu überholen. Meine Sicht als "Busfahrer". Da ich selbst kein Rad fahre, kann ich auch nichts markieren.	Ausbau Radwege
Radwege sind bis jetzt schlecht zu nutzen und teils gefährlich. Gerade für mich als Rollstuhlfahrer im Handbike	Ausbau Radwege
Plochingen ist Verkehrsknotenpunkt; Infrastruktur für Rad- und Fussverkehr muss dem Auto gleichgestellt bzw. verbessert werden	Ausbau Radwege
Die Radwege in Plochingen sind mangelhaft. Der Abstand zu Radfahrenden kann und wird von den Kfz nicht eingehalten. Die Anfahrt in die Stadt (v. Altbach her) ist direkter mit einem Auto/LKW zu erreichen als mit dem Fahrrad.	Ausbau Radwege
Radverkehr ausbauen, verbessern; Radweg an Schorndorf Straße ist gefährlich und mit Kindern oder älteren Menschen nicht zu befahren,	Ausbau Radwege
Plochingen ist im Bezug auf Fahrradwege und Fahrradsicherheit beinahe vorsinflutlich unterwegs. Wegen der Hanglage ist das historisch verständlich, aber für sportliche Fahrer und E-Bike-Besitzer ist das Fahrradfahren in Plochingen aktuell eine Zumutung.	Ausbau Radwege
Mit Ebikes können auch die Hanglagen von Plochingen leicht erreicht werden. Die Radwegeführung muss verbessert werden, damit die Sicherheit erhöht wird.	Ausbau Radwege
Es sind zwei Aspekte . Mit den Durchgangsverkehr habe ich als Fussgänger im Stadtgebiet kein Problem. In der Maktstrasse nützt das Schild wenig. Auch wird vermehrt an den Einbahnstrassen wie Berg oder Brühlstrasse runtergefahren. Ein weiteres Tehma sind die E- Bikes.	E-Bikes
Es gibt bisher kein schlüssiges Radkonzept. Das Rad wird das Verkehrsmittel der Zukunft	Erstellung Radkonzept
es wir mehr ebikes und weniger Autos geben. darauf muss man sich vorbereiten.	Erstellung Radkonzept
Keine Radwegeführung auf Hauptstrassen!!!! Nebenstrassen/Wohnstrassen bevorzugen. Dabei auf lückenlose, eindeutige Beschilderung wie teilweise schon erfolgt, achten. Diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten (Einzelboxen) z.B. am Bahnhof (auch für extrem teure Fahrräder/E-bikes). Radweg Esslinger Strasse ab Hotel A2 GASTwerk in Richtung Altbach: Radweg rechts von parkenden Autos ist extrem gefährlich. Da werden Seitentüren (rechts) aufgerissen, ohne auf den Radverkehr zu achten.	Erstellung Radkonzept
Durch die Erfindung der eBikes haben Höhenunterschiede und weite Entfernungen Ihren Schrecken verloren. Daher müssen Radwege heute vollständig in einem Mobilitätsmix berücksichtigt werden.	Erstellung Radkonzept
Fahrräder werden zunehmend als sinnvolle Alternative im Individualverkehr des Nahbereichs wahrgenommen. Durch durch die zunehmen Zahl der E-Fahrräder werden sich zukünftig auch die topografischen Gegebenheiten in Plochingen nicht mehr so nachteilig auswirken. Allerdings ist das verkorkste aktuelle Radwegekonzept der Stadt Plochingen für den zukünftigen Bedarf vollkommen ungeeignet.	Erstellung Radkonzept
Trotz der schwierigen geografischen Lage (Höhenmeter) ist in Plochingen das Rad erste Wahl	Gewohnheit
Bin gerne mit dem Fahrrad unterwegs.	Gewohnheit
wichtig da selbst Radfahrer	Gewohnheit
viele Gebiete der Stadt eignen sich sehr gut für die Radnutzung	Gute Voraussetzungen

Innerstädtisches Radnetz kaum vorhanden, nur regionaler Radweg einigermaßen gut durch die Stadt geführt. Wichtig aber nicht einfach umzusetzen in dieser Stadt	Gute Voraussetzungen
Viele Kinder nutzen den Straßenverkehr auch Einbahnstraßen. Z.B. Fahrten über die Silberstraße (als Gegenverkehr) zu den Schulbildungsstätten	Hilfestellung für Schülerradverkehre
Reduktion des Verkehrs auf Kurzstrecken durch sichere Radwege, z.B. auch für Schüler	Hilfestellung für Schülerradverkehre
Insbesondere den vielen Schülern muss die Benutzung von Fahrrädern erheblich erleichtert werden, aber auch den Erwachsenen und den Radtouristen.	Hilfestellung für Schülerradverkehre
Kein Radweg zw. Panoramastr., Schulen u. Bahnhof	Hilfestellung für Schülerradverkehre
E-bikes können im Sommer eine Alternative sein. Gut für Schüler	Hilfestellung für Schülerradverkehre
als Radfahrer hat man über kurze Strecken schöne Radwege. leider sind noch immer üble Lücken im Netz und auch viele Radwege sind durch z.Bsp Wurzeln nur unleidlich zu befahren	Neues Radnetz
Fahre selbst viel Rad und kämpfe mit dem komischen Radnetz in Plochingen	Neues Radnetz
Bisher besteht kein durchgängiges und u. sicheres Radwegnetz	Neues Radnetz
sicher Radfahren ohne Autoverkehr und ohne Unterbrechung der Radwege durch Gehwege, Überwege, Ampeln usw.	Neues Radnetz
sicher Radfahren ohne Autoverkehr und ohne Unterbrechung der Radwege durch Gehwege, Überwege, Ampeln usw.	Neues Radnetz
Kein durchgängiges Radnetz	Neues Radnetz
bisher kein durchgängiges Radwegnetz, Streckenführung teilweise sehr gefährlich z.B. Schorndorferstrasse, manchmal enden Fahrradwege abrupt, schlechte Qualität der Radwege	Neues Radnetz
Radwege sind Flickenteppich und tw. nicht sicher: Schorndorfer Str. / Esslinger Str.	Neues Radnetz
Als täglich pendelnder Radfahrer merkt man in Plochingen, dass es hier kein durchgängiges Konzept gibt.	Neues Radnetz
siehe Pkt 3, unnötige Halte für Radfahrer vermeiden, Parkplätze sehr nahe!, Busmitnahmemöglichkeit bis Stumpenhof schaffen! In Ö gibt es in der Radsaison Busse mit Radträgern und Anhängern. Mitnahme z.B. nur Bhf-Stumpenhof one way und nur diese Einstiege.	Neues Radnetz
Da das aktuelle Radwegnetz eine Katastrophe ist sehe ich hier den größten Handlungsbedarf	Neues Radnetz
Ein durchgängiges Radwegnetz ist sicherlich sinnvoll. Allerdings sollte man sich aber wegen der Hanglage der Stadt bezügl. des täglichen Berufsverkehrs keine Illusionen machen.	Neues Radnetz
Um auf das Auto verzichten zu können, muss ein engeres Fußwegenetz als auch Radwegenetz gebaut werden. Gutes Beispiel: Die Fuß- und Radwegeverbindung von LII zum Stumpenhof	Neues Radnetz
Radwege teilweise nicht praxisingerecht bzw. fehlende Durchgängigkeit	Neues Radnetz
Radverkehr ist wichtig, schneller als zu Fuß, nachhaltig	Umwelteinflüsse
Fahrräder brauchen weniger Platz und produzieren weniger Abgase, einschließlich CO2.	Umwelteinflüsse
Sehr wichtig, hinsichtlich Umwelt und Lärm. Genau so schwierig, da topographisch herausfordernd...	Umwelteinflüsse
Radfahren ist einfach Umweltfreundlich!	Umwelteinflüsse
Reduzierung des Verkehrsaufkommens und der Abgasbelastung	Umwelteinflüsse

Umweltfreundlichkeit	Umwelteinflüsse
Ich bin selbst Vielradfahrer und wünsche sichere und gut ausgebaute Fahrradwege	Verkehrssicherheit im Radverkehr
auf eigenen Radwegen fühlt man sich sicherer und stört den motorisierten Verkehr nicht so	Verkehrssicherheit im Radverkehr
Sichere einsichtige Radwege OHNE Umwege (s. Umbau Esslingerstrasse über das Schulzentrum) wären absolut erstrebenswert.	Verkehrssicherheit im Radverkehr
Es kommt im Verkehr oft zu gefährlichen Situationen, die vermieden werden könnten, wenn Radfahrer eine eigene, gut ausgebaute Fahrspur hätten. Das zeichnen in der Karte auf meinem mobilen Gerät hat nicht funktioniert.	Verkehrssicherheit im Radverkehr
Topograohisch ist Plochingen für den Radverkehr herausforderungsvoll. Die jetztige Lösung mit einfach markierten Radstreifen an Hauptverkehrsstraßen bietet keine ausreichende Sicherheit. Insbesondere bergaufwärts entlang der Schorndorfer Straßen ist keine ausreichende Sicherheit für Radfahrer gegeben.	Verkehrssicherheit im Radverkehr
Sicherheit für Radfahrer auf Radwegen höher	Verkehrssicherheit im Radverkehr
Es wäre zu begrüßen, wenn man in Zukunft durch die ganze Stadt mit dem Rad fahren könnte, ohne immer das Gefühl zu haben von den Autos tuschiert zu werden oder angehupt zu werden!	Verkehrssicherheit im Radverkehr
Fühle mich als Radfahrer im Stadtbereich stark gefährdet !	Verkehrssicherheit im Radverkehr
Rad- und Fußverkehr sind besonders im Nahbereich die umweltfreundlichsten Verkehrsmittel. Gleichzeitig benötigen sie die größtmögliche Sicherheitsplanung.	Verkehrssicherheit im Radverkehr
Kein sicherer Radweg vom Stadtzentrum bis zum Stumpenhof vorhanden. Radspur auf der Schorndorfer Straße für Radfahrer gefährlich aufgrund hohem Verkehrsaufkommen.	Verkehrssicherheit im Radverkehr
Radfahren muss sicher sein	Verkehrssicherheit im Radverkehr
Radfahren muss sicherer werden	Verkehrssicherheit im Radverkehr
Um mehr Radfahrer zu mobilisieren muss deren Sicherheit und ein schnelles Vorankommen gewährleistet sein.	Verkehrssicherheit im Radverkehr
Sichere Radweg würden den Umstieg aufs Rad erhöhen.	Verkehrssicherheit im Radverkehr
Momentan sehr gefährliche Situation in der Esslinger Straße.	Verkehrssicherheit im Radverkehr
Mehr Fahrradverkehr entlastet den Individualverkehr mit dem Auto; weniger Staus. Sichere Streckenführung, ein Vorranggebot für Radfahrer statt für Autos an Kreuzungen und deutliche (roter Belag und Beschilderung) Kennzeichnung der Radwege erleichtern den Umstieg auf's Rad.	Verringerung des KFZ Verkehrs
Als Alternative zum ÖPNV bietet sich die Nahmobilität an, und kann so helfen den Individualverkehr zu mindern	Verringerung des KFZ Verkehrs
Für die Zukunft wichtig!	Zukunftsweisend
Das muss die Zukunft sein	Zukunftsweisend
Radverkehr ist Mobilität der Zukunft	Zukunftsweisend

Kritik / Kommentare	Kategorie
Ist in der warmen Jahreszeit gut, im Winter wird das Rad weniger genutzt	Abhängig von Jahreszeiten
1. Meines Erachtens liegt die Zukunft der individuellen Mobilität bei kürzeren Strecken weder beim "normalen" Auto noch beim Fahrrad, sondern bei einem Fahrzeugkonzept, das irgendwo zwischen Auto und Fahrrad liegt: mit Elektroantrieb, einem Schutz vor Wind, Wetter und Unfällen ("Fahrgastzelle") und einer (flexiblen?) Ladefläche. 2. Die Hanglagen Plochingens bleiben problematisch.	andere Mobilitätsformen
die meisten täglichen Wege der Nahversorgung gehen mit dem Rad - dazu gehören aber auch Radstellplätze -auch die Nachrüstung in Bestandshäusern	Ausbau Radinfrastruktur
Fahrradständer fehlen	Ausbau Radinfrastruktur
Alles richtig, aber es fehlt der Rest der fahrradfreundlichen Infrastruktur z.B Parkhäuser...	Fahrradinfrastruktur (Parkhäuser,...)
Kombination aus Fahrrad und öffentlichem Nahverkehr kann die topografischen Randbedingungen in Wichtigkeit reduzieren.	Intermodalität
Ausbaufähig z.b. an der Schorndorferstr zwischen Bushaltestelle Beethovenstr und der Brücke (Fußgängerweg)	konkrete Maßnahmen
Größte Herausforderung ist die Topographie, die sich mit neuen Radwegen auch nicht lösen lässt	Topographie
Aufgrund der Topographie ist da in Plochingen sehr schwierig	Topographie
Ich finde das Leitbild zwar wichtig, jedoch sollten die Topografischen Gegebenheiten der Stadt berücksichtigt werden und auch die Tatsache, dass ohne spezielle Fahrräder nicht alle Wege des alltäglichen Lebens zum Fahrradfahren geeignet sind..	Topographie
Radfahren durch die Topographie bedingt nicht überall möglich	Topographie
grundsätzlich sehr wichtig; wegen Berglage in Plochingen nur eingeschränkt	Topographie
Das Radwegenetz kann sich aufgrund der topografischen Lage nur auf den Innenstadtbereich fokussieren. Radwege werden von Rennrad Freizeitsportlern größtenteils nicht genutzt	Topographie
Nur durchführbar, wenn eine strikte Trennung der einzelnen Verkehrsströme/-teilnehmer gewährleistet wird. Keine Fahrräder im Fussgängerbereich, keine PKW im Fahrradbereich.	Trennung der Verkehrsteilnehmer
Fußgänger und Radverkehr müssen besser getrennt werden. In der Fußgängerzone sollte das Radfahren verboten werden. Deshalb braucht es alternativer Strecken. Nach einer Verkehrsverlagerung in die Eisenbahnstraße sollte die Esslinger Straße für den Radverkehr ausgebaut werden.	Trennung der Verkehrsteilnehmer
Radwegenetz ist aktuell stark durch Fußgänger beansprucht - zu gefährlich.	Trennung der Verkehrsteilnehmer
Radverkehr behindert Fußgänger und KFZ Verkehr an Einfahrten da keine Rücksicht genommen wird bzw. sich nicht richtig verhalten wird.	Trennung der Verkehrsteilnehmer
Trifft für ältere Mitbürger nicht zu. Radfahrer behindern Fußgänger	Trennung der Verkehrsteilnehmer
Bitte darauf achten, dass Radfahrer und Fußgänger möglichst nicht die gleichen Wege nutzen müssen. Außerdem scheint die Beschilderung des Neckartalradwegs vom Bahnhof nur schwer zu finden zu sein. Ich treffe immer wieder Radler, die nach dem Weg Rtg. Esslingen fragen und schon in die falsche Richtung gefahren sind.	Trennung der Verkehrsteilnehmer

Wenn der Verkehr in die Eisenbahnstr. verlegt wird könnte ein toller Rad-u. Fußgängerweg in die Esslingerstr. gebaut werden	Trennung der Verkehrsteilnehmer
Radfahrer müssen wissen, wo sie fahren können. Und das möglichst getrennt vom Autoverkehr	Trennung der Verkehrsteilnehmer
Fast täglich kommt es auf dem Brückenwasen und in der Fußgängerzone zu kritischen Situation durch rücksichtlose Fahrradfahrer. Brauchen wir noch mehr Rennstrecken für Fahrradfahrer? Fußgänger muss man schützen!	Trennung der Verkehrsteilnehmer
Der Radverkehr in der Stadt muss nicht ausgebaut sondern vernünftig gesteuert werden um eine Gefährdung aller Verkehrsteilnehmer zu vermeiden	Trennung der Verkehrsteilnehmer
Die Sicherheit der Fussgänger sollte dabei beachtet werden	Trennung der Verkehrsteilnehmer
Kurze Wege sollten zu Fuß zurückgelegt werden. Fahrradfahrer haben in der Fußgängerzone nichts zu suchen. Sie stellen eine zu große Gefahr dar.	Trennung der Verkehrsteilnehmer
Die Fußgänger werden zunehmend durch Radfahrer genötigt, die sich an keine Regeln halten.	Trennung der Verkehrsteilnehmer
Eher unwichtig aufgrund der Topographie. Außerdem sollten Radwege getrennt von den Hauptverkehrsstraßen in Plochingen verlaufen, also beispielsweise in Parallelstraßen, die innerhalb eines Wohngebietes liegen.	Trennung der Verkehrsteilnehmer
Radverkehr genießt nur Duldungsrecht. Keine zusammenhängenden vom Autoverkehr getrennte Durchfahrt egal in welche Richtung möglich. Teils sehr schlechte Belagsqualität, Auto hat immer Vorrechte.	Trennung der Verkehrsteilnehmer
Stärkung des Radverkehrs ist zu einseitig. Radfahrer nehmen auf Fußgänger viel zu wenig Rücksicht! Hier sollte auch die Altersstruktur der Einwohner Plochingens und die Hanglage der Stadt berücksichtigt werden.	Trennung der Verkehrsteilnehmer
Radwege nie auf Hauptstraßen	Trennung der Verkehrsteilnehmer
Der Umstieg aufs Fahrrad setzt schnell zu befahrende Radwege voraus. Der Mischverkehr mit Fußgängern macht dies unmöglich: strikte Trennung von Radwegen und Fußwegen. Die Fußgänger sind für die Radfahrer gefährlicher als die PKW.	Trennung der Verkehrsteilnehmer
Wenn das Ziel mit unsinnigen Radwegen wie dem auf der Schorndorferstr. erreicht werden soll, ist dies höchstens für alle Verkehrsteilnehmer gefährlich (Fahrrad: Gefährdung klar, Auto: Höhere Unfallgefahr, ggf verb. mit Frontalzusammenstößen. Zudem wird die bergige Lage grundsätzlich den Willen zum Umstieg aufs Fahrrad entgegenwirken. Auch Elektrofahrräder werden hirkichtcalle Probkeme lösen	Trennung der Verkehrsteilnehmer
LKW/PKW Verkehr von Radverkehr trennen (Schornd-Str)	Trennung der Verkehrsteilnehmer
die verbotene Nutzung des Radwegs an der Esslingerstr. ist extrem gefährlich für alle Verkehrsteilnehmer, daher sollten hier bessere Alternativen geschaffen werden, die diese Situation entschärfen	Verkehrssicherheit erhöhen
Wichtig, aber bitte verkehrssichere Radwege schaffen. Der Radweg and der Esslinger Str. (Fahrbahn) ist nicht sicher	Verkehrssicherheit erhöhen
für Kurzstrecke sinnvoll. Jedoch für Stumpenhof und ältere Mitbürger nicht die Lösung. Der Vorteil des Rades ist die kürzeste Verbindung nutzen zu können. Derzeit ist der Radverkehr in der Essl- Str. in einer Richtung sogar untersagt.	Vorteile für alle Bürger

Negativ	Kategorie
Grundsätzlich ok, aber nicht für 5% Radfahrer 95% Autofahrer behindern	Behinderung KFZ-Verkehr
Radwegnetz ist ausreichend; Fahrrad ist nur selten brauchbare PKW-Alternative	Bestand ausreichend
Schon heute kann man - wer will - mit dem Rad durch Plochingen fahren. Der Fußverkehr ist schon heute nicht eingeschränkt.	Bestand ausreichend
Es gibt schon genügend nervende Radfahrer, die keine Regeln befolgen.	Bestand ausreichend
>90% der Stadt ist eine 30er Zone. Ich muss mit dem Fahrrad nicht auf der Schorndorfer Straße fahren .	Bestand ausreichend
Sollte das Verkehrsaufkommen durch Leitbild 1 Reduziert werden, können alle Fahrzeuge die selben Strecken nutzen.	Bestand ausreichend
ausreichend vorhanden	Bestand ausreichend
entscheidend sind stets konkrete Maßnahmen	konkrete Maßnahmen
Fahrradfahren in den Hanglagen von Plochingen macht absolut keinen Sinn. Das ist eine Verschwendung von Steuergeldern, getrieben von linksgrüner Ideologie.	Topographie
aus topographischen Gründen ist Plochingen als Fahrradstadt ungeeignet	Topographie
Aufgrund topologischer Lage nicht so wichtig	Topographie
Hanglage für Radfahren ungeeignet Pedelec ist kein Fahrrad	Topographie
Radverkehr auf Stumpfenhof wird sich wegen Topologie nicht durchsetzen	Topographie
Nicht viele Radfahrer wegen Hanglage	Topographie
wenn man auf der Höhe wohnt, ist das Leitbild ohne E-Bike wenig wert	Topographie
Für mich persönlich ist das Rad in Plochingen aufgrund der Höhenmeter keine wirkliche Alternative. Daher stufe ich dieses Leitbild als weniger wichtig ein als die Förderung des ÖPNVs.	Topographie
Radverkehr kann nur in unmittelbarer Umgebung (ca 5 km) andere Verkehrsmittel ersetzen. ME falsch investiertes Geld	Umsetzung nicht möglich
ich fahre kein Rad	Verhaltensänderung
Besitze kein Fahrrad	Verhaltensänderung
Wir fahren nicht Fahrrad, daher keine Erfahrungen hierzu.	Verhaltensänderung
ich bin keine Radfahrerin	Verhaltensänderung
Überwiegend Freizeitradler - Kaum Berufstätige	Verhaltensänderung
Ich finde eine Priorisierung des Radverkehrs gefährlich, da die Vorfahrtsregelungen häufig unklar sind	Verkehrsregeln

Leitbild 4: Nahmobilität/Fußverkehr

„Verbesserung der Sicherheit, Barrierefreiheit und Angebotsqualität im Fußverkehr.“

wichtig Kategorien	Erwähnungen
Verkehrssicherheit Fußverkehr	7
Ausbau Fußwege	7
Attraktivität Fußverkehr	6
Gewohnheit	5
Inklusion	4
Stadt der kurzen Wege	4
Umwelteinflüsse	3
Attraktivität Innenstadt	3
Gut umsetzbar	3
Hilfestellung Schülerverkehr	2
Barrierefreiheit fördern	2
Zukunftsweisend	1
neues Fußwegekonzept	1
Verringerung KFZ-Verkehr	1
Eigenständigkeit Schüler /Senioren	1
Anpassung wichtig	1

unwichtige Kategorien	Erwähnungen
Bestand ausreichend	24
Fußgängerüberwege	7
Trennung Verkehrsteilnehmer	7
Bordsteinkanten beachten	3
Wegebelag barrierefrei	3
Konzept Schulwege	2
Einzelmaßnahme	2
konkrete Maßnahmen	1
Keine Benachteiligung des MIV	1
Anpassung wichtig	1
Bestand ausreichend	1
Durchgangsverkehr verringern	1
Bedürfnisse KFZ Verkehr	1
Treppen beachten	1
Gebotswidriges Parken ahnden	1
Wegweisung	1
Beachtung Belag	1
Beleuchtung	1
Gutes Parkangebot	1
Toilettenanlagen	1
gesicherte Fußgängerüberwege	1
Kontrolle Geschwindigkeit	1

Positiv	Kategorie
Wichtig	
Es ist alles zu Fuß zu erreichen, wenig Parkmöglichkeiten->zu Fuß	Attraktivität Fußverkehr
Akzeptanz steigern durch einen vorrangigen Fußverkehr	Attraktivität Fußverkehr
ebenso wichtig wie Radwege, als Ergänzung zum ÖPNV unabdingbar	Attraktivität Fußverkehr
Fußgängerverkehr als wichtiges Verkehrsmittel für kurze Wege	Attraktivität Fußverkehr
es ist wichtig den Weg zur und die Innenstadt selbst attraktiv für Fußgänger zu machen um die Menschen in die Innenstadt zu bringen - auch im Vorrang zu Radfahrern	Attraktivität Fußverkehr
Barrierefreiheit ein sehr wichtiges Thema. Attraktivität kann verbessert werden aber im allgemeinen ist der Fussverkehr ganz ok	Attraktivität Fußverkehr
Wichtig, um insbesondere die Attraktivität der Innenstadt zu erhöhen.	Attraktivität Innenstadt
Fußgängerfreundliche Wege, Plätze und Stadtgestaltung mit Grünflächen, Sitzgelegenheiten, Wasserspielen, Schatten und von Autolärm abgeschirmt, erhöht die Aufenthaltsdauer in der Stadt und belebt	Attraktivität Innenstadt
wenn kein Fußgängerverkehr möglich ist, ist kein Einkauf möglich	Attraktivität Innenstadt
Plochingen ist Verkehrsknotenpunkt; Infrastruktur für Rad- und Fussverkehr muss dem Auto gleichgestellt bzw. verbessert werden	Ausbau Fußwege
Plochingen ist gut zu Fuß zu erkunden. Leider hat der Autoverkehr zu viel Vorrang! Vor allem am Bahnhof	Ausbau Fußwege
Die Situation für Fußgänger sieht in Plochingen m. E. besser aus als für Radfahrer, allerdings immer noch mit Spielraum nach oben	Ausbau Fußwege
Die Gehwege sind schon sehr schmal, überall wird bzw. wurde dem Auto möglichst viel Platz geschaffen. Wenn man mit Kinderwagen vom Stumpenhof oder Musikerviertel in die Stadt runter läuft, wird es teilweise sehr eng. Gut wäre, einige Straßen nur für Anwohnerfahrzeuge frei zu geben, denn teilweise gibt es auch Durchgangsverkehr, der sich durch die schmalen Gassen schlängelt.	Ausbau Fußwege
Wichtig wäre es, Fußgängern UND Radfahrern genug Platz zu bieten. Diese beiden Gruppen müssen immer um das bisschen Platz konkurrieren, dass man ihnen zusteht.	Ausbau Fußwege
Sehr wichtig. In vielen Straßen werden Fußgänger aktuell in den übriggebliebenen Seitenraum verdrängt.	Ausbau Fußwege
Durch Hanglage sind Fußwege wichtig	Ausbau Fußwege
Weg zwischen Bahnhof und Stadt sollte leicht für alle Fußgänger zu meistern sein. Streifen für Rollator und Rollstuhl in der Fußgängerzone ist eine super Idee	Barrierefreiheit fördern
Vor allem an die Bedürfnisse behinderter Menschen oder auch Fußgänger mit Kinderwagen ist hier zu denken.	Barrierefreiheit fördern
Kinder und alte Menschen sollen sich sicher fühlen und laufen anstatt mit dem Auto zu fahren / gefahren werden	Eigenständigkeit Schüler /Senioren
In der Regel bin ich zu Fuß unterwegs.	Gewohnheit
Der gehfähige Bürger kann - wenn er will - in Plochingen viele Wege zu Fuß zurücklegen.	Gewohnheit
Zu Fuß gehen ist elementar.	Gewohnheit
Sehr gut - ich persönlich erledige im Innenstadtbereich alles zu Fuß	Gewohnheit
Fußverkehr ist die natürlichste und unkomplizierteste Fortbewegungsart.	Gewohnheit
Die Distanzen in der Stadt sind nicht so groß. Da kann vieles erlaufen werden.	Gut umsetzbar
Aufgrund der geringen Ausdehnung ist Plochingen fußläufig möglich	Gut umsetzbar

viele Wege in der Innenstadt sind zu Fuß schneller machbar als mit dem PKW inkl. Parkplatzsuche	Gut umsetzbar
Sichere Schulwege, vor allem für Grundschüler (Stoßzeiten beim Bringen und Abholen sorgen für unübersichtliche Verkehrssituation)	Hilfestellung Schülerverkehr
Insbesondere für Schüler ist sicheres Vorankommen wichtig. (Karte lädt nicht)	Hilfestellung Schülerverkehr
Die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben von Menschen mit Handikap ist essentiell für eine moderne Gesellschaft und wird durch Barrierefreiheit erst möglich	Inklusion
Fußgängerzonen sind für Fußgänger! Zu Fußgängern gehören auch Rollstuhlfahrer und Rollatornutzer.	Inklusion
Menschen mit Einschränkungen können am öffentlichen Leben nicht teilnehmen.	Inklusion
alle Gehweg sind "schief" (enormer Kraftaufwand, wenn man einen Rollstuhl schieben muss), kaum abgesenkte Bordsteine, Kopfsteinpflaster in der Fuzo ist zwar schön, aber für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer eine Zumutung, Zugang zu Geschäften oft nicht barrierefrei möglich, Zugang zu allen Gleisen mit Rollstuhl nicht möglich, keine autofreien Fusswege, allgemein gibt es keine sicheren Schulwege (Zebrastreifen bzw. Spielstrassen vor allen Schulen und Kindergärten),	Inklusion
Die Fußgängerwege sollten neu definiert werden, vor allem in der Marktstraße beim Fischerbrunnen. Wieso dürfen dort Autos durchfahren? Bei Dienstfahrzeugen wie Müllabfuhr ist es nachvollziehbar, aber da fährt jeder durch und gefährdet Fußgänger.	neues Fußwegekonzept
Ziel muss ein: "Kurze" Wege innerhalb der (Innen-)Stadt sollten zu Fuß zurück gelegt werden	Stadt der kurzen Wege
Stadt der kurzen Wege	Stadt der kurzen Wege
Kurze Wege sind zu Fuß möglich. Fußgänger sollten in der Fußgängerzone besser geschützt werden, z.B. mit Einfahrbeschränkungen für den Lieferverkehr und mit einem Verbot für Fahrräder. Ein Neubaugebiet "Schafhausäcker" bietet die Chance auf einen ausgebauten Nahversorgungsstandort, der fußläufig aus den Lettenäcker erreicht werden kann und damit Autofahrten reduziert.	Stadt der kurzen Wege
Mehr Fußverkehr auf kurzen Wegen reduziert möglicherweise den innerstädtischen PKW Verkehr	Stadt der kurzen Wege
Bei nachhaltiger Mobilität ist Zu-Fuß-Gehen die ökologischste Art der Fortbewegung. Diese sollte unbedingt gestärkt werden.	Umwelteinflüsse
Viel zu viele Autos. (Lärm, Gestank, Unfallgefahr)	Umwelteinflüsse
Fußverkehr ist die umweltfreundlichste und gesündeste Form der Nahmobilität. Als Fußgänger fühle ich mich aktuell in Plochingen sicher, es stört nur das hohe Verkehrsaufkommen insgesamt. Möglicherweise gibt es Handlungsbedarf bezüglich Barrierefreiheit.	Umwelteinflüsse
Im Stadtgebiet gibt es einen regen Autoverkehr und es wird oft keine Rücksicht auf Fussgänger genommen	Verkehrssicherheit Fußverkehr
Fußgänger werden oft durch Autos und Fahrradfahrer bedrängt. Zuparken des Zebrastreifens, kein Anhalten von Autos und Fahrradfahrern beim Zebrastreifen, Fahrradfahren und Rücksichtslosigkeit auf dem Gehweg.	Verkehrssicherheit Fußverkehr
Kinder und Senioren sollen sich ohne Gefahr bewegen können	Verkehrssicherheit Fußverkehr
Durch zugeparkte Straßen bzw. Gehwege, auch in Spielstraßen, stark erhöhtes Unfallrisiko für Kinder, Eltern mit Kinderwagen oder ältere Menschen mit Rollator oder Rollstuhl	Verkehrssicherheit Fußverkehr

Es kommt bei den bezeichneten Stellen immer wieder zu Konflikten mit KFZ Verkehr!	Verkehrssicherheit Fußverkehr
Mehr Sicherheit für Kinder / Fussgänger	Verkehrssicherheit Fußverkehr
Weil vor allem kurze Strecken zu Fuß zurück gelegt werden, muss die Sicherheit in Anwohnerstraßen erhöht werden. Zum Beispiel deutlich mehr "Spielstraßen".	Verkehrssicherheit Fußverkehr
keine Autos durch die Fußgängerzone/Fischbrunnen	Verringerung KFZ-Verkehr
Aufgrund der Topographie in Plochingen, wird der Fußverkehr immer einen hohen Stellenwert haben.	Zukunftsweisend
dem stimme ich zu	

Kritik / Kommentare	Kategorie
sicher wichtig, aber nicht um jeden Preis, wenn 6 % nicht machbar sind können auch 12% Gefälle schon eine große Hilfe sein.	Anpassung wichtig
Überwiegend unkomfortabler Belag in der Fußgängerzone	Beachtung Belag
Dabei sollten aber auch die Bedürfnisse der Autofahrer berücksichtigt werden	Bedürfnisse KFZ Verkehr
Fußwege müssen mMn überall vorhanden und sicher sein. Beleuchtung sollte über Sensoren gesteuert werden (Lichtvermutzung).	Beleuchtung
Thema wichtig aber weniger Handlungsbedarf	Bestand ausreichend
der Bereich Am Fischbrunnen, Esslinger Straße ist für Rollstuhlfahrer, Gehbehinderte schwer zu nutzen durch den Straßenbelag und zu Hohen Kanten	Bordsteinkanten beachten
Sicherheit und Barrierefreiheit ist Grundvoraussetzung für den Fußverkehr. Neben genügend breiten Gehwegen ist grundsätzlich eine Absenkung an allen Kreuzungen auf Straßenniveau erforderlich.	Bordsteinkanten beachten
Hindernisse in Form immer noch vorhandener nicht abgesenkter Bürgersteige (auch bei Neubauten/Was denkt sich da ein Tiefbauingenieur der Stadt bei der Erledigung seiner Aufgaben?) bzw. Errichtung von Sperren am Beginn oder Ende eines Rad- oder Fußgängerweges - Kinderwagen für Zwillinge oder gar Drillingen.	Bordsteinkanten beachten
Der Durchgangsverkehr in der Esslingerstr. ab Neckarstr. muß zugunsten der Fußgänger umgeleitet bzw beruhigt werden.	Durchgangsverkehr verringern
Bahnofstrasse sollte in eine Verkehrsberuhigte Zone umgestaltet werden	Einzelmaßnahme
ansprechenderes Gesamtbild der Marktstrasse	Einzelmaßnahme
es fehlen Fussgängerüberwege	Fußgängerüberwege
Mehr Zebrastreifen.	Fußgängerüberwege
Inbesondere auf Schulwegen sollten Fußgänger deutlich priorisiert werden. Kritische Übergänge sollten bestmöglich abgesichert werden (Ampeln, Bremsschwellen für Pkw, ggf. Sperrungen für Pkw)	Fußgängerüberwege
Z.B. ist von der Innenstadt kommend die Aldi-Filiale sehr schlecht zu Fuß zu erreichen, da die Ampel an der Avia weit entfernt ist. Hier sollte am Kreisverkehr ein Zebrastreifen o.ä. eingerichtet werden. In der Esslinger Straße sollte ab der Kreuzung zur Neckar- bzw. Eisenbahnstraße bis zur Kreuzung mit der Brühlstraße Tempo 30 gelten und auch regelmäßig kontrolliert werden, da hier auch viele Schulkinder unterwegs sind. Auch Nachts wären regelmäßige Kontrollen angebracht, da hier mit heulenden Motoren und quietschenden Reifen regelmäßig gerast wird.	Fußgängerüberwege

Man geht nur zu Fuß, wenn es nicht gefährlich ist. Aber wenn man von oben kommt, gibt es keine Zebrastreifen	Fußgängerüberwege
zur Markierung: fehlender Übergang bei DIREKTEM Weg von Busbahnhof in Hermanstraße (speziell Schulverkehr)	Fußgängerüberwege
Bitte mehr Zebrastreifen! Besonders bei Kindergarten- und Schulwegen	Fußgängerüberwege
Stolperstellen in der FuZo (v.a. beim Rewe). Verbotenes Parken und Durchfahren am Fischbrunnen / REWE	Gebotswidriges Parken ahnden
Fußgängerampeln nicht vor 21.00 Uhr ausschalten	gesicherte Fußgängerüberwege
Gemeinsam mit einem guten Angebot von Parkplätzen kann jeder individuell sich in Plochingen bewegen. Es braucht keine parteipolitischen Vorgaben.	Gutes Parkangebot
Busse sind für die Bahnhofstraße nicht ausgelegt fahren oft schneller als angeordnet	Kontrolle Geschwindigkeit
Im Innenstadtbereich ist Plochingen hier schon jetzt ordentlich aufgestellt. Deutlich Luft nach oben haben wir für Schüler auf dem Schulweg und rund um den Bahnhof.	Konzept Schulwege
Vor allem auf den Schulwegen wird trotz Zone 30 gerast, komplett Plochingen zu Zone 30 umgestalten	Konzept Schulwege
Hierzu gehört für mich auch eine öffentliche Toilettenanlage, nicht so eine Witzanlage, wie aktuell vorhanden., die nicht	Toilettenanlagen
Auf Fusswegen nur Fussgänger. In Fussgängerzone nur Fussgänger keine Autos und Räder	Trennung Verkehrsteilnehmer
Radfahrer besser von Fußgängern trennen	Trennung Verkehrsteilnehmer
Wie im Leitbild 3	Trennung Verkehrsteilnehmer
Fuß und Radweg trennen	Trennung Verkehrsteilnehmer
Hauptproblem sind die Radfahrer in der Marktstrasse	Trennung Verkehrsteilnehmer
Der derzeitige Stand an Fusswegen ist als gut anzusehen. Dennoch muss es auch hier wenn möglich eine Abgrenzung zwischen Fussgänger und Radfahrer geben.	Trennung Verkehrsteilnehmer
Überschneidung mkit Leitbild 3.	Trennung Verkehrsteilnehmer
Treppen mit Hilfen für Kinderwagen u. Fahrräder	Treppen beachten
ausreichend, abgesehen von schlechter Straßenqualität für Rollstuhl und Rollator.	Wegebelag barrierefrei
Stolperfallen und "kopfsteinpflaster" sollten endlich der Vergangenheit angehören	Wegebelag barrierefrei
Wege und Querungen sind ausreichend, aber die Wegequalität ist z.B. in der Marktstraße schlecht.	Wegebelag barrierefrei
Es fehlen intuitive Direktverbindungen durch die Stadt, die gut ausgeschildert sind. Z.b. vom Bahnhof in verschiedene Richtungen aber auch in weiteren Dimensionen. Dabei denke ich auch an gute Fuß Verbindungen vom Bahnhof auf den stumpenhof und anderen Plochinger Stadtteilen auf dem stumpenhof.	Wegweisung

Negativ	Kategorie
Fußwege ok	Bestand ausreichend
Ich bin zufrieden mit dem öffentlichen Straßenraum den Fußgänger nutzen	Bestand ausreichend
Bin mobil. Mir fallen gerade keine Schwachstellen ein. Vieles ist gut auch mit Rampen erreichbar	Bestand ausreichend
Ich finde es in der Stadt schon angenehm zu Fuß zu gehen	Bestand ausreichend
Ich kann mich in Plochingen eigentlich überall sicher zu Fuß bewegen. Auf Grund der Topographie ist es für manche aber nicht so einfach und denen sollte auf jeden Fall die Möglichkeit gegeben bleiben, überall auch mit dem PKW hinzukommen.	Bestand ausreichend
Momentan schon ausreichend gewährleistet.	Bestand ausreichend
Keine mir bekannten Probleme bisher	Bestand ausreichend
sehe keine Probleme als Fußgänger ohne Handicap etc.	Bestand ausreichend
Das Leitbild ist richtig, aber ich sehe im Fussverkehr derzeit keine wirklichen Schwächen. Es gibt fast überall Gehwege.	Bestand ausreichend
Die Sicherheit dürfte weitestgehend garantiert sein. Die Barrierefreiheit sollte insgesamt überprüft und ggf. angepasst werden.	Bestand ausreichend
Ich finde, dass grundsätzlich gute Bedingungen für Fußgänger bestehen	Bestand ausreichend
Natürlich sehr wichtig, jedoch im Vergleich zu anderen Leitbildern kein besonders großer Handlungsbedarf - tagesaktuelle Einzelfälle asugenommen	Bestand ausreichend
Schon einiges erreicht. Attraktiver Fußweg vom Bahnhof in die Marktstraße	Bestand ausreichend
Sehr wichtig in der City Lage sprich Fussgängerzone (Einkaufsbereich). Ansonsten in der Wichtigkeit abnehmend.....	Bestand ausreichend
30er Zonen.. als Fußgänger habe ich dort keine Probleme, Ausschilderung könnte evtl. aktualisiert werden (Viele laufen entlang den Fahrstrassen und kennen die eigentlichen Fußwege nicht..).	Bestand ausreichend
die Qualität empfinde ich als nicht so schlecht	Bestand ausreichend
ist schon ausreichend vorhanden	Bestand ausreichend
Sehe hier wenig Handlungsbedarf	Bestand ausreichend
Schon gute Ansätze vorhanden hier muss auch weiter gemacht werden	Bestand ausreichend
Die Bedürfnisse der Fußgänger werden bereits recht gut berücksichtigt	Bestand ausreichend
Habe keine Probleme als Fußgänger in Plochingen	Bestand ausreichend
Als Fußgänger fühle ich mich in Plochingen sicher. Barrierefreiheit kann ich nicht beurteilen, ist aber natürlich für die Betroffenen wichtig	Bestand ausreichend
sehe ich nicht als Schwachpunkt	Bestand ausreichend
Ja, aber nicht immer nur zu Lasten der Automobile. Verkehrsmix bed. dass alle Rechte und Pflichten haben!	Keine Benachteiligung des MIV
entscheidend sind stets konkrete Maßnahmen	konkrete Maßnahmen

Leitbild 5: Aufwertung von Straßenräumen

„Aufwertung von Straßenräumen durch Reduzierung der Verkehrsbelastungen (Menge und Geschwindigkeit), gestalterische Maßnahmen und Verkehrsberuhigung.“

wichtig Kategorien	Erwähnungen
Aufenthaltsqualität	16
Lebensqualität	11
Verringerung KFZ Verkehr	7
Verkehrssicherheit	7
Umwelteinflüsse	6
Stärkung Umweltverbund	6
Zukunftsweisend	2
Hilfestellung für Schülerverkehre	1
Raum für Kinder	1
Unterstützung Innenstadt	1

unwichtige Kategorien	Erwähnungen
Kontrolle der Geschwindigkeit	10
Bestand ausreichend	6
Keine Beschränkung für PKW	6
Bedarfsorientierung	5
Keine Reduzierung von Parkflächen	5
Spielstraßen	4
Tempo 30 Zonen	4
Bahnhofstraße	3
Durchgangsverkehr	3
Fahrradstraßen	2
Umlagerung auf andere Bereiche	2
nicht umsetzbar	2
Aufenthaltsbereiche Bahnhof verbessern	1
Aufwertung durch Reduktion des Verkehrsaufkommens ausreichend	1
Einzelmaßnahme	1
Gleichrangige Verkehrsteilnehmer	1
Keine Geschwindigkeitsreduzierung	1
keine Priorität	1
konkrete Maßnahmen	1
Negative Umwelteinflüsse	1
Pflege bisheriger Infrastruktur	1
Schmale Straßen für Radfahrer sperren	1
Trennung der Verkehrsteilnehmer	1
Überprüfung Bestand	1
Verkehrsfluss erhalten	1
Verkehrsleitung	1
Wirtschaft	1

Positiv	Kategorie
Siehe auch Frage 4	Attraktivität Innenstadt
Halte ich für sehr wichtig, da dadurch auch die Aufenthaltsqualität im Straßenraum steigt. Im Innenstadtbereich sind bereits viele "Spielstraßen" ausgewiesen, die aber oftmals nicht als solche wahrgenommen werden, bzw. wird von den Autofahrern sich nicht daran gehalten.	Aufenthaltsqualität
nur wo ich mich wohl fühle gehe ich auch gern zu fuß - und fahre nicht nur einfach durch - auch die Bahnhofstrasse hätte ein "facelifting" verdient - und zwar jetzt - nicht erst 2035	Aufenthaltsqualität
Marktstraße als attraktiver Lebensraum für alle, auch für Kinder	Aufenthaltsqualität
Die Städte werden immer voller und ebenso die Straßen. Oft sieht man nur grau in grau. Deshalb wären mehr Grünflächen sehr wünschenswert, da es (für mich) eine beruhigende Wirkung hat.	Aufenthaltsqualität
Plochingen ist in vielen Bereichen als autogerechte Stadt gestaltet. Wir brauchen Raum für Menschen, nicht für Autos!	Aufenthaltsqualität
Dafür, ein paar Bäume und vielleicht blühende Hecken ist ok.	Aufenthaltsqualität
Es gibt in Plochingen viele hässliche Straßenabschnitte, die wenig attraktiv sind, insb. zwischen Bahnhof und Innenstadt.	Aufenthaltsqualität
Den Autoverkehr zurück schieben und den Mensch im Mittelpunkt stellen.	Aufenthaltsqualität
Autoverkehr nur auf wenige Strassen begrenzen, Stichstrassen als Sackgassen zum Parken, Tempo 20, Fahrradstrassen ausweisen, viel mehr Grün im Stadtbild, Entwicklung weg vom Auto hin zu Fahrrad, Fußgänger und öffentlicher Verkehr	Aufenthaltsqualität
Esslinger Str. als Fahrradstr., dort auch mehr Bäume und Sträucher	Aufenthaltsqualität
Mehr Grünflächen finde ich enorm wichtig.	Aufenthaltsqualität
Wo ich mich wohl fühle, halte ich mich lieber und öfter auf, bzw nutze es häufiger	Aufenthaltsqualität
alles was dazu anregt Auto stehen zu lassen ist hilfreich	Aufenthaltsqualität
Eine bessere Aufenthaltsqualität fördert sowohl die Attraktivität des Einzelhandels als auch das gesellschaftliche Miteinander.	Aufenthaltsqualität
Schafft Attraktivität für Besucher	Aufenthaltsqualität
Sehr viel Fußverkehr findet zum Bahnhof statt. Deshalb sollte unbedingt im Bahnhofsbereich der gegenüber dem Bahnhofshaupteingang liegende Gebäudebestand zumindest in seiner Außenwirkung in eine ansprechendere Form gebracht werden, um diesen Aufenthaltsbereich zu verbessern.	Aufenthaltsqualität
Sehr Wichtig! An Schulen / Kindergärten etc. wie in allen anderen Städten!	Hilfestellung für Schülerverkehre
viel mehr Grünflächen, um die Luftqualität zu verbessern, Schatten spendende Baumalleen laden zum Verweilen auf... Straßencafés an verkehrsberuhigten Stellen ebenso..	Lebensqualität
Das dient der Sicherheit, verschönert zudem das Stadtbild und steigert die Attraktivität, in Plochingen zu wohnen	Lebensqualität
Verbesserung und Stärkung der GEMEINSchaft im GEMEINwesen durch attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum - ohne störenden Verkehrslärm	Lebensqualität
Die Umgebung soll attraktiv sein, nur so behält sie dauerhaft ihren Anspruch auf Funktionalität und Lebensqualität	Lebensqualität
Mehr Wohlbefinden der Anwohner und Stadtbesucher, Anreiz zum Besuch der Stadt auch von Auswärtigen	Lebensqualität

Mehr Spielstrassen mit Grünflächen und 30er Zonen in Wohngebieten sind Pflicht!	Lebensqualität
Mehr Grünflächen, Spielstraßen und Fahrradstraßen.	Lebensqualität
Wohlfühleffekt wird gesteigert!	Lebensqualität
Erhöht den Lebenskomfort und minimiert Stress durch Lärmbelastung	Lebensqualität
Aufwertungen von Straßenräumen führen zu einer Verschönerung des Ortes und somit zu einer höheren Lebensqualität. Durch mehr Spielstraßen wird der Ort familienfreundlicher und sicherer.	Lebensqualität
Durch solche Maßnahmen wird aus meiner Sicht die Lebensqualität verbessert. Man hält sich lieber auf den Straßen auf und trifft so auf Menschen	Lebensqualität
Spielstraßen :-) super wichtig. Kinder sollten draußen sein, so oft es geht	Raum für Kinder
Dies ist die Basis für mehr radverkehr	Stärkung Umweltverbund
Das Auto ist zu dominant im Stadtbild. Es sind zu viele Flächen für (Kraftfahr-)Straßen und Parkplätze verschwendet und der Fußgänger muss auf schmalen oder nicht vorhandenen Wegen schauen wo er bleibt. Mehr Grünflächen und verkehrsberuhigte Bereiche oder Fahrradstraßen würden sicher allen guttun und das Stadtbild aufwerten.	Stärkung Umweltverbund
Insbesondere eine Begrünung mit schattenspendenden Pflanzen würde es im Sommer angenehmer machen, durch die Straßen zu gehen und zu Fuß gehen fördern	Stärkung Umweltverbund
zu wenig Fußgängerzonen	Stärkung Umweltverbund
Fußgänger und Radfahrer sollten Vorrang haben	Stärkung Umweltverbund
Fußgänger und Radfahrer sollten Vorrang haben	Stärkung Umweltverbund
Je mehr verkehrsberuhigter Raum, desto besser für die Anwohner. Dies kann nur das Ziel sein	Umwelteinflüsse
KFZ Geschwindigkeit sollte insgesamt beruhigt werden um Lärmimmissionen zu reduzieren. Einen Beitrag könnten auch "schlafende Polizisten", wie sie in den USA in Wohngebieten sehr häufig anzutreffen sind, leisten. Die Fußwege zum Bahnhof sind durchweg sehr unattraktiv Punkt auch die Verbindung vom Bahnhof in unserer sehr schöne Altstadt ist sehr unattraktiv. Der Altstadtbereich ist durch die sehr stark befahrene und dadurch laute Schorndorfer Straße stark beeinträchtigt. Durch eine Reduktion der Geschwindigkeit auf der Schorndorfer Straße könnte dieser Effekt gemeldet werden und die Leben sind Aufenthaltsqualität im Altstadtbereich erhöht werden.	Umwelteinflüsse
Umgestaltung z.B. von Verkehrsinseln in blühende Landschaften (als Beispiel benenne ich hier die Rosenanpflanzung an der Einmündung Wiesbrunnenstrasse/Hindenburgstrasse im Zuge der Neugestaltung der Wiesbrunnenstrasse). Blühende Osterglocken entlang der Hauptstrasse auf dem Stumpenhof.	Umwelteinflüsse
Weniger Staubbelastung, höhere Lebensqualität im Stadtgebiet	Umwelteinflüsse
es sollte unbedingt mehr Grün geben, vor allem Bäume zur Verbesserung des Klimas.	Umwelteinflüsse
Durch Verlagerung des Durchgangsverkehres in die Eisenbahnstraße Raum für Radfahrer, Fußgänger und Lärmreduzierung für Anwohner	Umwelteinflüsse
Für die Lebensqualität aber auch für den Einzelhandel unerlässlich!	Unterstützung Innenstadt
Das sollte unser Ziel sein! Durch Geschwindigkeitsbegrenzungen wird die Sicherheit erhöht	Verkehrssicherheit
An Stellen an denen eine Beruhigung notwendig ist, MUSS diese auch umgesetzt werden. Dabei ist eher eine zu drastische Maßnahme zu	Verkehrssicherheit

ergreifen, da die gefahrverursachenden Verkehrsteilnehmer dann sowieso nur dezent reagieren werden.	
Weniger Verkehr sorgt für mehr Sicherheit und Wohlbefinden	Verkehrssicherheit
Verkehrssicherheit erhöhen, Lärmbelastung und Unfallgefahr reduzieren	Verkehrssicherheit
Ruhender Verkehr - nicht nur Falschparker - schränken für die Fußgänger die Sichtachse ein. Viele Garagen werden zweckentfremdet. Sprinter ragen beim Parken auf Gehwege hinein.	Verkehrssicherheit
Stärkung des schwächsten Verkehrsteilnehmers wichtig	Verkehrssicherheit
Autofahren sollte nicht mehr dominant in der Stadt sein, sondern gleichberechtigt mit Fussgängern und Radfahrer sein.	Verkehrssicherheit
Verkehrsberuhigung reduziert die Zahl der PKW-Fahrten	Verringerung KFZ Verkehr
Verkehrsberuhigung - ok. Ansonsten das Geld lieber in Fußweg- und Fahrradinfrastruktur investieren.	Verringerung KFZ Verkehr
Kann in Wohngebieten zur Verkehrsberuhigung führen	Verringerung KFZ Verkehr
Aufwertung durch Reduzierung des Verkehrs, weniger Autos. Nicht die Straße auf beiden Seiten zu parken in den Wohngebieten	Verringerung KFZ Verkehr
Reduzierung der Verkehrsbelastung ist wichtiges Ziel.	Verringerung KFZ Verkehr
Postive Effekte durch Reduzierung des DTVs. --> weniger Lärm, saubere Luft. NO2-Belastung muss im Zuge des MOVE-Projekts betrachtet werden. Verkehrszahlen und die sehr niedrigen mittleren Windgeschwindigkeiten legen eine Grenzwertüberschreitung nahe.	Verringerung KFZ Verkehr
Reduzierung des innerstädtischen Autoverkehrs richtige Maßnahme	Verringerung KFZ Verkehr
Abkehr vom Dogma der Autogrerechten Stadt der letzten 80 Jahre dringend erforderlich	Zukunftsweisend
Autos die in der Innenstadt den Vorrang zu Fussgängern haben ist nicht mehr zeitgemäß. Zudem sollte der Hauptfluss der Autos der derzeit durch die Esslingerstraße geführt wird dringend umgeleitet werden.	Zukunftsweisend

Kritik / Kommentare	Kategorie
Bahnhofsvorplatz und Bahnhofstrasse schlechter Gesamteindruck schlechter Fahrbahnbelag	Aufenthaltsbereiche Bahnhof verbessern
Eine allgemeine Reduktion des Verkehrsaufkommens würde die meisten Straßen ausreichend aufwerten.	Aufwertung durch Reduktion des Verkehrsaufkommens ausreichend
Die Bahnhoftstrasse in Plochingen sollte in eine Verkehrsberuhigte Zone umgestaltet werden wichtig ist das die Strasse bzw Fusswege mit Grünflächen sowie Sitzmöglichkeiten geschaffen werden sollten vor allem ist dieser Bereich für Personen die vom Bahnhof kommen der erste Eindruck der Stadt weil die meisten durch die Bahnhofstrasse laufen zur Stadt, eine Modernisierung ist dringend notwendig.	Bahnhofstraße
Bahnhofstraße sehr schlechter Zustand keine Grünflächen schlechtes Gesamtbild	Bahnhofstraße
Bahnhofsvorplatz und Bahnhofstrasse schlechter Gesamteindruck schlechter Fahrbahnbelag	Bahnhofstraße
Wichtigkeit sehr unterschiedlich, in Wohngebieten höher als im Bereich des Durchgangverkehrs...	Bedarfsorientierung
Verkehrsberuhigung sollte sinnvoll bedarfsorientiert erfolgen	Bedarfsorientierung
Gezielte Ausweitung von Spielstrassen sinnvoll	Bedarfsorientierung

Straßen nehmen viel Flächenraum in der Stadt ein. Diese Flächen für alle Bürger aufwerten durch sinnvolle Mehrfachnutzung wie Grünflächen, Spielstraßen, Fahrradstraßen oder durch Sackgassen an geeigneten Stellen.	Bedarfsorientierung
Ja, dort wo wirtschaftlich vertretbar; darf auch nicht zu Belastung anderer Verkehrsabschnitte führen	Bedarfsorientierung
Reduzierung der Verkehrsbelastung! Strikte Trennung des Durchgangsverkehr von innerörtlichen Verkehr. Diese Reduzierung schafft Freiräume für gestalterische Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Eine Maßnahme könnte z.B. sein, eine direkte Anbindung der Spange zw. Reichenbach und Plochingen an den Kreisverkehr Talweg.	Durchgangsverkehr
Die Menge betrifft in erster Linie den Durchgangsverkehr (z.B. LKW zum Weißen Stein). Aus Platzgründen sind z.B. in der L1201 Maßnahmen zwischen Neckarstraße und Beethovenstraße kaum umzusetzen. So stellt bereits der von der Fahrbahn abgetrennte Radweg insbesondere in der engen Kurve auf Höhe Panoramastraße ein erhöhtes Risiko dar. Es ist ein Wunder, daß dort nichts passiert ist.abgetrennte	Durchgangsverkehr
Insbesondere wünschen wir uns,dass die geplante Entlastung der Esslinger Strasse zeitnah ermöglicht wird.	Einzelmaßnahme
Fahrradstraße in der Johanniterstr und Urbanstraße einrichten	Fahrradstraßen
In Plochingen fehlen vor allen Dingen Fahrradstraßen	Fahrradstraßen
PKW-Verkehr ist nicht untergeordnet; alle Verkehrs-TN sind gleichrangig	Gleichrangige Verkehrsteilnehmer
Evtl. Mehr Geschwindigkeitskontrollen in den Hanggebieten	Kontrolle der Geschwindigkeit
Wir haben hier in der Nachbarschaft viele Kinder, die sehr glücklich sind, dass wir eine Spielstraße haben. Allerdings interessiert das nicht jeden Autofahrer, sodass doch immer mal wieder ein Auto außerhalb der Flächen viel zu nah an der Kreuzung geparkt wird. Die verkehrsberuhigten Zonen sollten dann auch kontrolliert werden.	Kontrolle der Geschwindigkeit
Sehr wichtig, aber genauso wichtig ist dessen Kontrolle der Einhaltung	Kontrolle der Geschwindigkeit
Macht nur Sinn, wenn z.B. in Spielstraßen auch konsequent Geschwindigkeitskontrollen erfolgen oder z.B. Speedbreaker eingesetzt werden (siehe Altbach). Die derzeitigen Ausweisungen erscheinen eher eine Alibi-Funktion zu erfüllen..	Kontrolle der Geschwindigkeit
Spielstrassen sind aktuell ein Witz, da Tempovorgabe nicht beachtet wird. So was muss kontrolliert werden und zwar stetig. Dafür fehlt dann wieder das Geld.	Kontrolle der Geschwindigkeit
in den Spielstraßen halten sich sehr wenige an die Geschwindigkeit. Besser wäre ein Tempolimit mit 20 km/h	Kontrolle der Geschwindigkeit
1. Es hängt davon ab, wo diese Maßnahmen ergriffen werden. 2. Spielstraßen wären grundsätzlich zu begrüßen (Plochingen bietet Kindern derzeit viel zu wenig echte (!) Spielmöglichkeiten im öffentlichen Raum), aber Spielstraßen nützen nur dann etwas, wenn die Einhaltung der Regeln auch regelmäßig überwacht wird und wenn sich alle Verkehrsteilnehmer (auch Radfahrer...) daran halten. 3. Vorhandene Grünflächen werden aktuell (!) zunehmend bebaut: Bauliche Nachverdichtung (Schließung von "Baulücken") und Schaffung von wohnungsnahen innerörtlichen Grünflächen werden gegeneinander ausgespielt! Ergebnis: Es wird in der Stadt UND am Stadtrand gebaut:	Kontrolle der Geschwindigkeit

In Wohngebieten wird zu schnell gefahren - hier sollte mehr kontrolliert werden	Kontrolle der Geschwindigkeit
Für langsam fahrende Autos in Wohn-Neubaugebieten sorgen (30er Zonen / Spielstraßen) inkl. regelmäßig wiederkehrender Geschwindigkeitskontrollen.	Kontrolle der Geschwindigkeit
Viel zu hohe Geschwindigkeiten im täglichen Verkehr	Kontrolle der Geschwindigkeit
Schorndorferstraße für Radfahrer sperren zu schmal	Schmale Straßen für Radfahrer sperren
Spielstrassen vor allem in den Neubaugebieten.	Spielstraßen
Spielstraßen in allen Anwohnerstraßen!!	Spielstraßen
Mehr Verkehrsberuhigte Zonen/Spielstraßen um die Stadtmitte (Moltkestraße, Brühlstraße, Marquardstraße, Bergstraße, Burgstraße) und die um Schulen - die Brühlstraße mutiert in letzter Zeit zur Duchgangstraße auch von Schwerlastverkehr über 3,5 t - sowie Transporter auch Kleintransporter, die im Bereich der Moltkestraße, Bergstraße überall und auch mit 2 Reifen auf den Gehwegen parken	Spielstraßen
Bahnhofstraße in Verkehrsberuhigte Straße und für Anwohner Bewohner Parkplätze	Spielstraßen
Tempo 30 Zonen einrichten	Tempo 30 Zonen
Eine Zone 30 rund ums Kino wäre wünschenswert und die Aufwertung der Brühlstraße von der Esslinger Str. Rtg. Bahnhof würde der Stadt gut zu Gesicht stehen	Tempo 30 Zonen
Schorndorfer Straße Tempo 30	Tempo 30 Zonen
Mehr Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten. Hauptstraße bei 50 km/h belassen!	Tempo 30 Zonen
Es sollten auch schon die bereits bestehenden, verkehrsreduzierten Bereiche überprüft werden (z.B. vor dem Johanniterstift wird zu schnell und ohne Rücksicht auf Fussgänger gefahren, das Gleiche gilt für die Urbanstraße vor der Volksbank - zu hohes Verkehrsaufkommen dort)	Überprüfung Bestand
Einseitige Verkehrsberuhigung führt zu Mehrbelastung in anderen Bereichen	Umlagerung auf andere Bereiche
Grundsätzlich schön, wenn aus Straßen Grünfläche wird. Aber nur Einbremsen des Autoverkehrs ohne Alternativen (Methode Winfried Herrmann) ist keine Lösung.	Umlagerung auf andere Bereiche
Ich glaube, dass die Verkehrsführung und-Leitung wichtiger ist als das beschränken von Geschwindigkeiten oder Ä.	Verkehrsleitung
es ist dennoch wichtig einen vernünftigen Verkehrsfluss zu erhalten, z.B Verkehrsabfluss aus Wohngebieten	Verkehrsleitung
Keine Meinung	

Negativ	Kategorie
Menge der Verkehrsbelastung zu reduzieren ist unrealistisch, Geschwindigkeit halte ich für ausreichend geregelt, beispielsweise vor Schulen und Kindergärten wird die gestalterische Maßnahme nicht ausreichend ausgeschöpft	Bestand ausreichend
Bisher ok: Tempo 50 Durchgangsstraßen, Tempo 30 alles andere.	Bestand ausreichend
Ich bin der Meinung, dass hier keine Auwertung erforderlich ist, mit Ausnahme der teils desolaten Beläge	Bestand ausreichend
Ich kenne wenige die zum Spass umher fahren. Als scheint Bedarf an Strassen vorhanden zu sein	Bestand ausreichend
In Ordnung	Bestand ausreichend
ausreichend vorhanden	Bestand ausreichend
Ist schon zur Genüge erfolgt bzw. Z.T. Schon viel zu viel!	Bestand ausreichend
Ich bin selbst Autofahrer und bin für ein gutes Miteinander statt einer Beschränkung	Keine Beschränkung für PKW
Marktplatz ist autofrei. Das reicht.	Keine Beschränkung für PKW
PKW-Verkehr ist nicht untergeordnet; alle Verkehrs-TN sind gleichrangig	Keine Beschränkung für PKW
Tempobegrenzungen alleine führen nicht zum Ziel	Keine Beschränkung für PKW
Wenn der PKW-Fahrer den PKW braucht, weil es im Zielbereich (Arbeitsplatz) keine Alternative gibt, so nützt es nichts, die Menschen hier vor Ort vorsätzlich zu behindern.	Keine Beschränkung für PKW
Grünflächen wären schön, aber der Verkehr sollte fließen können	Keine Beschränkung für PKW
Gestalterische Aufwertung durch Grünes positiv, allerdings Geschwindigkeitsreduktion nicht wünschenswert	Keine Geschwindigkeitsreduzierung
Nicht so wichtig wie ÖPNV/Rad/Fußverkehr, da es zu einer Verlagerung des PKW Verkehrs kommen könnte wenn Straßen verändert werden	keine Priorität
Grünflächen/Spielplätze sollten an exponierten Lagen ausgewiesen, schön gestaltet und auch laufend unterhalten werden. Weniger Parkplätze für PKWs lehne ich ab, schon heute ist zu wenig Parkraum vorhanden!!	Keine Reduzierung von Parkflächen
Ein guter Vorsatz, wo sollen die Anwohner Ihre Autos parken wenn Parkplätze dafür weniger werden, bis jetzt ist man noch abhängig vom Pkw um den Alltag zu bewältigen, Arbeit, Einkauf, Arzt usw	Keine Reduzierung von Parkflächen
Geschwindigkeitsreduzierung ja. Aber bauliche Maßnahmen sind nur im absoluten Einzelfall hilfreich. Bauliche Maßnahmen bedeuten fast immer auch gleich Parkplatzreduzierung. Da muss der Bürger mitgenommen werden!	Keine Reduzierung von Parkflächen
Leider entfallen bei der Aufwertung der Straßenräume meistens Parkmöglichkeiten, die in Plochingen derzeit schon sehr begrenzt sind	Keine Reduzierung von Parkflächen
Hört sich schön an, nimmt aber Parkplätze. Es gibt heute einfach mind. 2 Autos/Haushalt + erwachsene Kinder+Besuch. Dafür gibt es in Plochingen zu wenig Parkmöglichkeiten, v.a. in den Wohngebieten	Keine Reduzierung von Parkflächen
entscheidend sind stets konkrete Maßnahmen	konkrete Maßnahmen
Das ist situativ zu betrachten. Verkehrsberuhigung, bei der der Verkehr nicht mehr fließt und durch häufiges anfahren und abbremsen mehr Abgas und Lärm erzeugt wird möchte auch niemand haben. Radfahrstraßen sind ganz schlecht (siehe Esslingen). Hier haben die Radfahrer alle Rechte, sie sind aber zu schnell um ohne Rücksicht und ohne Verkehrsregeln "frei" fahren zu können. Vgl. STGVO §1. Das muss bei jeder Regelung als oberstes Gebot gelten.	Negative Umwelteinflüsse

Dies ist in der Vergangenheit schon viel getan worden. Wenn man Straßen zu Spielplätzen umwidmen will ist dies sicher ein ideologischer Ansatz, aber kein praktischer.	nicht umsetzbar
Unrealistisch	nicht umsetzbar
Wichtig ist die gute Pflege der vorhanden Spielplätze. Die sind zum großen Teil vergammelt. Es braucht keine neuen Schikanen für Autofahrer.	Pflege bisheriger Infrastruktur
Verkehr jeglicher Art sollte sinnvoll fließen. Wo es geht würde ich klar trennen.	Trennung der Verkehrsteilnehmer
für Neubaugebiete und Nachverdichtungszone Spielstraßen ja - wenn davon auszugehen ist, dass Kinder die Flächen nützen. Nicht für Hauptverkehrsadern! Hier sollte der Verkehr möglichst zügig durch können. Gestalterische "Verkehrsbehinderung" und Verursachung von "Stau" vermeiden. Außerdem verursacht Bremsen/Anfahren Lärmbelastung für Anwohner, ebenso Straßenbeläge, wie Kopfsteinpflaster.	Verkehrsfluss erhalten
Ich plädiere eher dafür den Durchgangsverkehr um die Stadt herumzuleiten. Weshalb die Umgehungsstraße von der Reichenbacher Spinne zur Schorndorfer Straße begraben wurde ist für mich unverständlich. Ich hätte eher versucht auch noch den Stumpenhof zu umgehen.	Verringerung Durchgangsverkehr
Die Region Stuttgart lebt vom Auto.	Wirtschaft

Leitbild 6: Konzentration auf verkehrsreiche Straßenabschnitte

„Konzentration der verkehrstechnischen Maßnahmen auf Bereiche, die unter hohen Verkehrsbelastungen leiden.“

wichtig Kategorien	Erwähnungen
Verkehrsbelastung reduzieren	8
Trennung Durchgangsverkehr	7
Beruhigung für Anwohner	2
Einzelmaßnahme	4
Schwerpunkte setzen	3
Umwelteinflüsse	3
Verkehrssicherheit	2
Verkehrsfluss	2
Lebensqualität	1

unwichtige Kategorien	Erwähnungen
Betrachtung aller Bereiche	16
Umgehungsstraße	8
alle Straßenabschnitte betrachten	3
Bedarfsorientierung	3
Kein Bedarf vorhanden	2
Alternativrouten	2
Konzentration auf schnelle Maßnahmen	2
Verkehrsfluss	2
Tempo 30 Zone	2
nicht umsetzbar	1
Reduzierung des KFZ-Verkehrs	1
Verkehrsführung	1
Andere Maßnahmen wichtiger	1
unkonkret	1
Spielstraßen	1

Positiv	Kategorie
Zum Erreichen der anderen Leitbilder muss der verbleibende Verkehr natürlich auf eh verkehrsreiche Straßen konzentriert werden. Im Interesse der Anwohner müssen Beruhigungskonzepte erarbeitet und umgesetzt werden (Tempolimit 30 oder 40, Ausschluss von besonders lauten Fahrzeugen)	Beruhigung für Anwohner
Anwohner von stark betroffenen Straßen/Gebieten entlasten	Beruhigung für Anwohner
Verkehr auf Durchgangsstrassen beschränken, um Wohnqualität in den anderen Bereichen zu erhöhen, keine weiteren Durchgangsstrassen im Stadtgebiet,Tempolimit zur Lärmreduzierung auf Hauptstrassen, Ortsumfahrung z.B. Aufstiegsstrasse von der Querspange	Beruhigung für Anwohner
sehr hohe Verkehrsdichte und schmale Strasse für Busse und LKW besser in eine Verkehrsberuhigte Zone ändern	Beruhigung für Anwohner
BahnhofEcke KSK ist schon Arbeit = gut. Umfahrung über die Straße parallel zur B10 bewerben. Kreisverkehr an der Ausfahrt der B10 wäre auch schön.	Einzelmaßnahme
Schorndorferstr. entlasten, L1192 durch Verlängerung der L1201 zum Stumpenhof -Landratsamt anschließen	Einzelmaßnahme
mit Tempo 30	Einzelmaßnahme
Ökonomisch sinnvoll. Zu verkehrsreichen Straßen zählt aber zB neben der Schorndorfer Str auch die enge Panoramastraße	Einzelmaßnahme
Damit das Wohnen wieder menschlich wird	Lebensqualität
Sehr viel Lärm und Staub, höhere Wohnqualität	Lebensqualität
An sich macht es Sinn, bei ganzheitlicher Beteachtung, Schwerpunkte zu legen	Schwerpunkte setzen
Ausbau von belasteten Straßen sinnvoll	Schwerpunkte setzen
Die kritischsten Punkte sollten zuerst angegangen werden. Nicht "verzetteln".	Schwerpunkte setzen
Entlastung der Schorndorfer Straße, der Ulmerstr., des innenstadtbereiches und der Esslingerstr. durch Trennung des Durchgangsverkehrs vom Innerortsverkehr.	Trennung Durchgangsverkehr
Reduzierung der Belastungen durch günstige Führung und flüssigen Verkehr,Z. B. Durchgangsverkehr parallel zu Eisenbahn	Trennung Durchgangsverkehr
Macht Sinn. Vor allem was den Durchgangsverkehr betrifft.	Trennung Durchgangsverkehr
Der Verkehr hat enorm zugenommen (Durchgangsverkehr und die zusätzlichen Wohngebiete).	Trennung Durchgangsverkehr
Gerade die Schorndorfer Straße ist hoch frequentiert. Hier sollte der Durchfahrtsverkehr von Schorndorf/Winterbach/Aichwald/Weinstadt vermindert werden. Außerdem sollte der Umfahrungsverkehr von der B10 in der Ulmer Straße unterbunden werden	Trennung Durchgangsverkehr
Esslinger Straße als Fahrradstraße oder 4m breiter Radweg ohne Durchgangsverkehr; ggf. ab Schillersraße bis Ortsausgang Einbahnstraße für den Autoverkehr	Trennung Durchgangsverkehr
Der Durchgangsverkehr muss raus aus der Stadt.	Trennung Durchgangsverkehr
Stark frequentierte Straßen müssen entlastet werden. Nicht nur der Umwelt zu liebe auch um die tägliche Fahrzeit für Pendler angenehmer zu machen.	Umwelteinflüsse
Der Lärm ist unerträglich!	Umwelteinflüsse
Wie bei Nr.5: Erhöht den Lebenskomfort und minimiert Stress durch Lärmbelastung	Umwelteinflüsse

Guter Vorsatz...setzt aber weniger Verkehrsaufkommen voraus	Verkehrsbelastung reduzieren
Das immense erhöhte Verkehrsaufkommen durch das Landratsamt hätte unterbunden werden müssen. Jetzt gibt es Rückstaus von der Schorndorferstraße bis hinauf in den Schurwald. Blick in die Zukunft: Mit der unsinnigen Bauerei in Plochingen wird sich der Trend noch verschlimmern.	Verkehrsbelastung reduzieren
Die Schorndorfer Straße ist eine Katastrophe	Verkehrsbelastung reduzieren
Die Esslingerstraße leidet sehr unter der hohen Belastung an PKWs. Vor Allem wenn die B10 morgens oder abends durch das hohe Verkehrsaufkommen verstopft ist umfahren diese viele. Außerdem fahren sehr viele deutlich zu schnell und überholen angemessen fahrende PKWs was eine Überquerung der Esslingerstraße zum Roulette-Spiel werden lässt.	Verkehrsbelastung reduzieren
In oberen Wohngebieten wird ständig neuer Wohnraum produziert, aber die Kapazität der Straßen ist unverändert. Bei Baustelle/Unfall sofort Kollaps.	Verkehrsbelastung reduzieren
Entlastung der unteren Schorndorfer Straße zwischen Beethovenstraße und Neckarstraße	Verkehrsbelastung reduzieren
Immer höheres Verkehrsaufkommen durch Neubaugebiete und Arbeitsplätze sowie Publikumsverkehr des Landratsamtes.	Verkehrsbelastung reduzieren
Sehr gut, siehe Leitbild 5. Die Esslinger Str. ist im gesamten Innenstadtbereich immer sehr stark belastet	Verkehrsbelastung reduzieren
Flüssigerer Autoverkehr ohne Behinderungen wäre wünschenswert.	Verkehrsfluss
Höchsten Unfall, Lärm und Schadstoffpotential haben die abschnitte mit viel Verkehr. Aufwertung des Straßenraums mit hoher Verkehrsfrequenz ist Möglicherweise der falsche Ansatz. Frage ist doch eher, wie können wir Verkehre auf einzelne Abschnitte konzentrieren und hier für möglichst reibungslosen Fluss sorgen, so dass Verkehre auch möglichst schnell wieder weg sind.	Verkehrsfluss
Esslingerstrasse als Rennstrecke, nicht für Fußgänger geeignet: keine Möglichkeit die Strasse sicher zu überqueren zw. Tankstelle und Pfofenberg, überhöhte Geschwindigkeit an der Tagesordnung, Unfälle leider auch.	Verkehrssicherheit
Verkehrssicherheit erhöhen, Lärmbelastung und Unfallgefahr reduzieren	Verkehrssicherheit

Kritik / Kommentare	Kategorie
im Rahmen von verkehrstechnischen Maßnahmen müssen Alternativrouten angeboten werden	Alternativrouten
Keine Änderungen derzeit möglich. Sonst kommt der Verkehr zum Erliegen. Mit der Folge von Schleichverkehr in Anwohnerstraßen	Alternativrouten
s. o. (Karte lädt nicht)	Andere Maßnahmen wichtiger
Massnahmen dort wo sie auch nützen	Bedarfsorientierung
Sinnvolle Maßnahmen und keine Verhinderungsmaßnahmen wie rote Wellen, Straßenverengungen sinnlose, ideologisch motiviert 30er-Zonene	Bedarfsorientierung
Maßnahmen sollten ausgewogen sein.	Bedarfsorientierung
Diese Maßnahme scheint er ein No-Brainer zu sein und damit selbstverständlicher Bestandteil eines integrierten Konzeptes. Allein gestellt greift dieser Ansatz aber zu kurz.	Betrachtung aller Bereiche

Auswertungsergebnisse Online-Beteiligung – Zusammenstellung der Kommentare

Priorisierung auf derartige Straßenabschnitte: Ja, ausschließliche Konzentration: nein	Betrachtung aller Bereiche
Nicht nur auf stark frequentierten straßenabschnitten notwendig	Betrachtung aller Bereiche
"Nebenstraßen" müssen ebenfalls gleichwertig mit einbezogen werden, da ansonsten durch Verlagerung des Verkehrs, z.B. Durchgangsverkehr in beruhigten Zonen, die Effekte verpuffen.	Betrachtung aller Bereiche
Wir benötigen verkehrstechnische Maßnahmen auf Basis von Netzkonzepten, nicht nur für Bereiche mit hoher Verkehrsbelastung.	Betrachtung aller Bereiche
ganzheitliche Betrachtung ist erforderlich. Ohne Vermeidung der Quellverkehre abseits der Hauptverkehrsstraßen ist auch eine Entlastung der Hauptverkehrsstraßen undenkbar	Betrachtung aller Bereiche
alle Bereiche sind wichtig	Betrachtung aller Bereiche
Eine Konzentration auf stark frequentierte Abschnitte bringt kurzfristig sicherlich den größten Mehrwert. Dennoch dürfen aber Nebenabschnitte nicht vernachlässigt werden, da diese so gestaltet werden müssen, dass es überhaupt zu einer Entlastung kommen kann.	Betrachtung aller Bereiche
Auch den Nebenstraßen sollte Beachtung geschenkt werden, da auch hier an einigen Stellen sehr abenteuerlich gefahren wird.	Betrachtung aller Bereiche
Man sollte die Schleichwege auch betrachten!	Betrachtung aller Bereiche
Unter einer Höherbewertung würde die Ganzheitlichkeit der Verkehrsplanung leiden, das sollte nicht Ziel des Ansatzes sein	Betrachtung aller Bereiche
Bin hin- und hergerissen. Es gibt Schneisen mit hohem Verkehrsaufkommen, die auch wichtig sind (Esslinger/Schorndorfer/Ulmer Str.)	Betrachtung aller Bereiche
Eine ganzheitliche Bewertung der Verkehrssituation ist wichtig. Unverhältnismäßige Verlagerungen sind zu vermeiden.	Betrachtung aller Bereiche
Es sollte das Gesamtkonzept betrachtet werden und nicht im Vorfeld Bereiche ausgeschlossen werden	Betrachtung aller Bereiche
Differenzierte und gestreute Maßnahmen finde ich sinnvoller	Betrachtung aller Bereiche
Maßnahmen sollten überall vorgenommen werden, vorwiegend in Wohngebieten.	Betrachtung aller Bereiche
Zunächst Konzentration auf Maßnahmen, die schnell und einfach umgesetzt werden können.	Konzentration auf schnelle Maßnahmen
Das, was machbar ist, machen! Temporeduzierung 40 auf der Schorndorfer Strasse, 30-40 auf der Esslinger Strasse.	Konzentration auf schnelle Maßnahmen
Man braucht Achsen, auf denen der Verkehr geleitet wird. Der Rest muss entlastet werden. Die Esslinger Straße muss entlastet werden. Ebenso die Schorndorfer Straße - hier sehe ich allerdings kaum eine Möglichkeit, wenn auf dem Stumpenhof weiter gebaut wird. Schön wäre ein Tunnel ;-) Vielleicht wäre auch eine Straße Richtung Reichenbach vom Kreisverkehr sinnvoll und gleichzeitiges Schließen der Schurwaldstraße	nicht umsetzbar
Weniger Verkehr wäre eigentlich überall wünschenswert.	Reduzierung des KFZ-Verkehrs
Brühlstraße = Durchgangsstraße /Mehr Verkehrsberuhigte Zonen/Spielstraßen um die Stadtmitte und die Schulen	Spielstraßen
Empfehlung einer 30-er Zone Schorndorfer Strasse. Alternativ: zeitliche Einschränkung nachts.	Tempo 30 Zone
alle Durchgangsstraßen au 30KM/h setzen	Tempo 30 Zone

Leitbild zu unkonkret: Es hängt von der Art der Maßnahmen ab.	unkonkret
Dass sowohl der persönliche als auch der Sowohl der persönliche Verkehr als auch der ÖPNV sollte auf den stark frequentierten Straßen möglichst staufrei fließen können, jedoch auch hinsichtlich der Anwohner betrachtet werden. chtlich der Anwhst staufrei, aber auch im Hinblick auf die Anwohner	Verkehrsfluss
Hauptverkehrsstraßen müssen fahrbar bleiben, damit man zügig zum Ziel kommt	Verkehrsfluss
Verkehrsführung am Bahnhof und in der Esslinger Straße katastrophal	Verkehrsführung

Negativ	Kategorie
auf allen Straßenabschnitten, nicht nur die stark frequentierten.	alle Straßenabschnitte betrachten
Fokus auf das eine finde ich im Gesamten Wandel nicht ausreichend.	alle Straßenabschnitte betrachten
Ganzheitlicher Blick erforderlich	alle Straßenabschnitte betrachten
Man muss auch das gesamte Straßennetz im Blick haben.	alle Straßenabschnitte betrachten
Durch solche Maßnahmen wird der Verkehr nur länger in solchen straßenabschnitten gehalten	alle Straßenabschnitte betrachten
Die persönliche Freiheit der Menschen ist ein wichtiges Gut und dies sollten auch respektiert werden. Wir brauchen keine Verkehrssozialismus.	Beteiligung aller Bürger
In Plochingen konzentriert sich schon jetzt der Verkehr auf einige wenige Straßen (Durchgangsverkehr). Der Rest der Stadt ist verkehrstechnisch doch eher beschaulich.	Kein Bedarf vorhanden
Ist m. Ansicht nach gegeben, ein "Mehr" scheitert an baulichen Voraussetzungen. Komme mit der Markierung nicht klar, es ist die Esslinger Str. und die Schorndorfer Straße	Kein Bedarf vorhanden
Wo sollen die Autos dann fahren!	Keine Beschränkungen für PKW
entscheidend sind stets konkrete Maßnahmen	konkrete Maßnahmen
Siehe oben	Mehr Belastung in anderen Bereichen
Autogerechte Stadt. Warum wurde keine Umgehungsstraße gebaut	Umgehungsstraße
Aufstiegsstraße Querspange Reichenbach - Schurwald bauen	Umgehungsstraße
Als Bürger Plochingens ist das unwichtig, im Gegensatz zum Durchgangsverkehr.....	Umgehungsstraße
Durchgangsverkehr auf L1192 und L1201 durch Umgehung stark reduzieren	Umgehungsstraße
Umgehungsstraße?	Umgehungsstraße
Der ausserstädtische Berufsverkehr sollte entzerrt werden und mittels Umfahrungen, Aufstiegsstrassen oder dem Ausbau des Plochinger Dreiecks entlastet werden	Umgehungsstraße
Rückbau von Hauptdurchgangsstraßen führt zum Verkehrschaos im Berufsverkehr. Lieber Umgehungsstraßen bauen!	Umgehungsstraße
Verkehr durch die Schorndorferstrasse ist am Limit / Ortsumgehung von der B10	Umgehungsstraße

Leitbild 7: Innerstädtisches Parkraumkonzept

„Ausbau des innerstädtischen Parkraumkonzeptes zur Entlastung des öffentlichen Verkehrsraumes.“

wichtig Kategorien	Erwähnungen
Notwendig	11
Unterstützt Einzelhandel	11
Suchverkehr vermeiden	10
Parkbewirtschaftungskonzept	4
Zukunftsweisend	2
Parkleitsystem	2
Parkraum für Lehrkräfte	2
Kosten reduzieren	1
Entlastung durch Bündelung des Parkraums	1
private Abstellflächen nutzen	1
Parkraumbewirtschaftungskonzept	1
sichere Parkplätze an Schulen und Kitas	1

unwichtige Kategorien	Erwähnungen
Erreichbarkeit durch andere Verkehrsmittel (kein MIV)erreichen	10
Bestand ausreichend	7
Mindert Aufenthaltsqualität	7
Parken in Ortsteilen, statt in der Innenstadt	4
Attraktivere Gestaltung der vorhandenen Parkmöglichkeiten	3
Anwohnerparken	3
PKW Anzahl reduzieren	2
Kein Anreiz für PKW schaffen	1
konkrete Maßnahmen	1
Ahnden von Gehwegparken	1
Fahrradstellplätze	1
Kosten fraglich	1
nicht umsetzbar	1
Erkennbarkeit von freien Parkplätzen	1

Positiv	Kategorie
Zu viele parkende Autos auf der Straße, die das Stadtbild, Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit beeinträchtigen.	Entlastung durch Bündelung des Parkraums
Bezahlbaren Parkraum schaffen	Kosten reduzieren
In Plochingen gibt es zu wenige Parkplätze	Notwendig
Parkplätze sind sehr knapp, besonders kostenlose.	Notwendig
Wichtig (s. auch Ihre Analyse) - Lösung keine Parkgebühren oder z.B. erst nach 2h (s. auch Ihre Analyse)	Notwendig
da ja doch viele ihr Auto brauchen, sollte diese Frage natürlich auch behandelt werden	Notwendig
Gut! Parkplätze rund um den Innenstadtbereich sind Mangelware in Plochingen	Notwendig
Sinnvoll ist es und wenn der Weg zu Fuß dann auch noch Spass macht - optimal.	Notwendig
Derzeit ist zu wenig Parkraum vorhanden	Notwendig
Innerstädtische Parkplätze sind dauerhaft nötig um ein Personen mit eingeschränkter Mobilität den Zugang zur Innenstadt zu ermöglichen. Zudem sollten weiterhin kurze Einkäufe mit dem Auto möglich sein	Notwendig
Aus meiner Sicht besonders betroffen der Lettenäcker II. Hier hat man in den Abendstunden keine Chance auf einen legalen Parkplatz.	Notwendig
Es werden viel mehr Parkmöglichkeiten und -flächen benötigt, z. B. freitags während des Wochenmarkts.	Notwendig
In den "Stosszeiten" in der Innenstadt keine ausreichende, auch kostenfreie, Parkplätze vorhanden.	Notwendig
Mehr Parkraum schaffen eventuell kostenlos und nur Parkscheibe da somit Plätze früher frei werden für Einwohner welche auf den PKW angewiesen sind.	Parkbewirtschaftungskonzept
Freies Parken reduziert Standdauer 'Parkscheibe -	Parkbewirtschaftungskonzept
Die Auslastung der Parkhäuser für tägliche Dauerparker sollte verbilligt werden. Gleichzeitig sollten die Parkplätze der gesamten Innenstadt kostenpflichtig werden, da die Parksituation der Anwohner dieser bisher noch kostenfreien Parkplätze tagtäglich durch Dauerparker wie Berufstätige, meist von außerhalb, sowie Lastwagen Gewerbetreibender oder dauerabgestellte Wohnmobile für die Anwohner nicht mehr ertragbar ist. Vorschlag: Diese Parkplätze sollten kostenpflichtig und zeitlich begrenzt werden. Die Anwohner sollten gegen einen Jahresbeitrag einen Parkausweis für ihren Straßenabschnitt erhalten, mit dem Recht Falschparker anzuzeigen. Dieses Prinzip wird durchaus in anderen Städten schon erfolgreich angewandt.	Parkbewirtschaftungskonzept
30 min kostenlos parken...& Parkchip von den Plochinger Läden (wie in Schorndorf)	Parkbewirtschaftungskonzept
Aktive Lenkung des Verkehrs zu den verschiedenen Parkmöglichkeiten je nach Anforderung/Interessen. Einkaufen in Richtung Fußgängerzone und angrenzende Parkmöglichkeiten, Schule in Richtung Schulzentrum. Schaffung der entsprechenden Parkmöglichkeiten. Schüler, Käufer Innenstadt durch attraktive Angebote ködern.	Parkleitsystem
Ordnen und Lenken ist sinnvoll. Aber nicht den Parkraum durch die Hintertür reduzieren!	Parkleitsystem
Es sollte auch an genügend Parkraum für die vielen Lehrkräfte berücksichtigt sein	Parkraum für Lehrkräfte

Stadthalle, Schule für Lehrer und Einkaufsmöglichkeiten haben wenig Parkplätze, keine kostenfreie Kurzparkplätze für schnellen Einkauf. Gehen in Deizisau und Reichenbach einkaufen. 45min kostenfrei reicht für 5köpfige Familie nicht. Versuchen zu Fuß einzukaufen.	Parkraum für Lehrkräfte
ja, durch ein smartes Parkraummanagement ist allen geholfen, aber leider ist das sehr teuer, kann sich Plochingen nicht leisten.	Parkraumbewirtschaftungskonzept
es sollten die Garagen überprüft werden ob auch wirklich ein Pkw noch Platz darin hat. Einen Zuschuss den Hausbesitzer geben, wenn sie aus den Vorgärten die Steine/Unkraut entfernen und einen Pkw-Abstellplatz machen.	private Abstellflächen nutzen
Sicherlich sehr sinnvoll. Dafür müssen aber vor Kindergärten und Schulen viel mehr öffentliche Parkplätze zur Verfügung stehen. Die Annahme, dass berufstätige Eltern ihre Kinder zu Fuß oder mit dem Fahrrad in die Kita bringen ist definitiv falsch! Siehe die komplette Fehlplanung der Parkplätze für das neue Kinderhaus Am Johanniterstift, welches ganz neu geplant wurde. Genauso chaotisch, aber alt Kiga Carl-Orff- Weg und auch Lehrerparkplätze für die Schulen fehlen. Wenn wir jetzt auch bald noch ein paar mehr öffentliche Parkplätze zu E-Strom-Ladestellen Umbauen gehen bald alle anderen Plochinger, und das ist eine große Mehrheit, in andere Ortschaften oder Einkaufszentren, da sie dort wenigstens einen kostenlosen bzw. z.T. wenigstens einen Parkplatz bekommen. Damit sind noch mehr Autos weiter unterwegs... Ziel also gleich gar nicht erreicht!	sichere Parkplätze an Schulen und Kitas
Suchfahrten sollten vermieden werden	Suchverkehr vermeiden
Parksuchverkehr aus meiner Sicht nicht das größte Verkehrsproblem in der Stadt	Suchverkehr vermeiden
Ein Parkplatzkonzept, das die Parkplatzsuche nahe der Innenstadt minimiert, könnte eine gewisse Entlastung im Straßenverkehr mit sich führen.	Suchverkehr vermeiden
Der Parksuchverkehr trägt erheblich zu einer schlechten Ökobilanz bei. Selbst bei einer Zunahme des elektromobilen Individualverkehrs sind genügend attraktive Parkplätze, dann mit Lademöglichkeit notwendig. Das darf nicht eine Frage der Wirtschaftlichkeit werden	Suchverkehr vermeiden
Parksuchverkehr ist grundsätzlich unnötiges Herumfahren. Das zu reduzieren ist ein guter Ansatz.	Suchverkehr vermeiden
Aufwändige Parkplatzsuche und zugeparkte Straßen und Gehwege vermeiden	Suchverkehr vermeiden
Noch wichtiger finde ich, dass die Autos gar nicht erst in die Stadt kommen, aber wenn, dann ist es ein gutes Ziel, den Parksuchverkehr zu reduzieren	Suchverkehr vermeiden
Den Parksuchverkehr zu reduzieren erfordern auch ausreichende Parkmöglichkeiten. Vermeidbar wären unnötige Parkraumsuche bzw. unnötige Fahrten mit dem Auto durch z.B. weitestgehend kostenfreie Parkmöglichkeiten im Stadtgebiet (REWE usw.) für die Zeit eines größeren Einkaufes auch mit alten Menschen. Dies trägt im Übrigen auch zur Ansiedlung von Ladengeschäften bei.	Suchverkehr vermeiden
Der Parksuchverkehr ist ein großes Ärgernis in Plochingen. Da sollte dringend was getan werden.	Suchverkehr vermeiden
Parksuchverkehr zu vermeiden ist sehr sinnvoll.	Suchverkehr vermeiden
Großes Angebot an kostenfreien Parkplätzen; auch zum Vorteil des Einzelhandels	Unterstützt Einzelhandel
Da wäre dringend was zu tun. Parken und kaufen stehen in einem unmittelbaren Zusammenhang. Warum soll ich in Plochingen kaufen, wenn ich überall fürs Parken bezahlen muss, in Deizisau aber nicht?	Unterstützt Einzelhandel

Bei guter Parkraumplanung kann Einzelhandel im Innenstadtbereich gut unterstützt werden.	Unterstützt Einzelhandel
Es sollten mehr Parkplätze im öffentlichen Raum geschaffen werden, v.a. Kurzzeitparkplätze. Das könnte auch helfen, den Geschäfte in der Innenstadt zu helfen.	Unterstützt Einzelhandel
es kauft nur in Plochingen ein, wer dort auch irgendwo parken kann (größere Teile transportiert niemand mit dem Bus)	Unterstützt Einzelhandel
Wenn ich mein Fahrzeug nicht abstellen kann, erledige ich meine Einkäufe in den Nachbargemeinden	Unterstützt Einzelhandel
Attraktive Innenstadt lebt vom Einzelhandel. Einzelhandel lebt vom Kunden und Kunde muss parken! Parksuchverkehr ist lästig, aber (günstiges) Parken muss möglich sein! Niemand kauft heute eine Wasserkiste und trägt diese durch die Stadt ins Musikerviertel!muss	Unterstützt Einzelhandel
Sehr sehr wichtig um Die Stadt als Einkaufsziel und auch zum Wohnen attraktiv zu machen	Unterstützt Einzelhandel
Das Einkaufen in Plochingen macht keinen Spass weil man keinen Parkplatz findet	Unterstützt Einzelhandel
Ausreichend Parkplätze notwendig für Belebung Innenstadt	Unterstützt Einzelhandel
Ohne ausreichende Parkplätze wird Plochingen komplett unattraktiv	Unterstützt Einzelhandel
Parkraum wird immer wichtiger, da immer mehr Menschen mehr als ein Auto besitzen	Zukunftsweisend
Unabhängig vom Antrieb wird es auch in Zukunft Autos und damit Parkplatzbedarf geben. Hier sind insbesondere die Eigentümer der Gebäude gefordert, privaten Parkraum zu schaffen.	Zukunftsweisend
Das Thema wurde bereits vergeigt durch den GR	

Kritik / Kommentare	Kategorie
Wildparken auf Gehwegen wird nicht konsequent geahndet	Ahnden von Gehwegparken
zu viele Pendler im Innenstadtbereich, Anwohner finden schwer Parkplätze.	Anwohnerparken
Freien Parkraum zur Verfügung stellen Für Anwohner und Geschäfte Vorteilhaft	Anwohnerparken
Es werden z.T. zu viele Anwohnerausweise zugeteilt - es ist trotz Ausweis schwer, einen Parkplatz zu finden (Innenstadtbereich). Kreuzungen und Garagen werden zugeparkt. (vor allem im Bereich des Schulzentrums und der Johanniterstraße) Es würde helfen, Parkplätze auf der Straße anzuzeichnen.	Anwohnerparken
Besser erreichbare Parkplätze auch für ungeübte Autofahrer wären wünschenswert, Plochingen verliert viel Kaufkraft, weil es in den Umlandgemeinden leichter ist zu parken	Attraktivere Gestaltung der vorhandenen Parkmöglichkeiten
Laut Bestandsaufnahme sind die Parkplätze nicht voll ausgelastet, also müssen keine neuen Parkmöglichkeiten geschaffen werden, sondern die bestehenden attraktiver gestaltet werden.	Attraktivere Gestaltung der vorhandenen Parkmöglichkeiten
Anbieten von Parkplätzen, die mit dem Auto leicht erreichbar sind. Für große Akzeptenz muß von dort aus die Innenstadt zu Fuß einfacher und schneller erreichbar sein als mit dem Auto.	Attraktivere Gestaltung der vorhandenen Parkmöglichkeiten
Super sind Leuchtpunkte, um zu sehen, wo Parplätze frei sind und zwar nicht digital per App, sondern auch einfach durch Licht	Erkennbarkeit von freien Parkplätzen
Es werden mehr Parkräume und Abschließmöglichkeiten für Fahrräder gebraucht, um dieses Verkehrsmittel attraktiver zu machen. Eventuell sogar	Fahrradstellplätze

ein Parkhaus für E-Fahrräder nach holländischem Vorbild. Parkplätze für Autos sollten besser organisiert sein, aber grundsätzlich eher großzügigere Flächenparkplätze mit guter Fußweganbindung an die Innenstadt anstelle von Einzelparkplätzen am Straßenrand.	
entscheidend sind stets konkrete Maßnahmen	konkrete Maßnahmen
Hier kommt es auf die Konkretisierung des Leitbilds an: Einfach Parkgebühren zu erhöhen wäre m.E. kein zielführender Weg, dann fahren noch mehr Plochinger zum Einkaufen in die Umlandgemeinden (dies tun sowieso schon zu viele).	Kosten fraglich
Guter Ansatz ob klappt ist fraglich	nicht umsetzbar
Parkmöglichkeiten gehören mMn nicht in die Stadt. Es sollten Möglichkeiten zu P&R eingerichtet werden mit kostenlosen Shuttles.	Parken in Ortsteilen, statt in der Innenstadt
weniger Parkflächen in der Altstadt, mehr außerhalb	Parken in Ortsteilen, statt in der Innenstadt
Park and Ride wichtig	Parken in Ortsteilen, statt in der Innenstadt
Es wäre auch schön, wenn nicht jede Nebenstraße von Autos gesäumt wäre. Bei Neubau TG vorsehen.	Parken in Ortsteilen, statt in der Innenstadt
Ziel sollte sein, dass nicht jede Familie mehrere Autos hat durch Aufwertung alternativer Verkehrsmöglichkeiten, dann müssen nicht so viele einen Parkplatz suchen	PKW Anzahl reduzieren
Parken ordnen und lenken, ja. Anzahl der PKW verringern durch Attraktivität des ÖPNV. Vorhandene Parkmöglichkeiten attraktiver gestalten, da laut Studie nicht alle verfügbaren Parkplätze genutzt werden.	PKW Anzahl reduzieren

Negativ	Kategorie
Es gibt genügend Parkraum!	Bestand ausreichend
Bin mit der Parksituation in Plochingen noch zufrieden. Wenn das nicht mehr so ist (Verkehr durch Baustelle am Landratsamt) würde ich die Gewichtung verschieben.	Bestand ausreichend
Es gibt nicht zuviele Parkplätze.	Bestand ausreichend
Das Leitbild ist wichtig, aber meiner Meinung nach bereits recht gut umgesetzt, da bereits viele Parkhäuser vorhanden sind.	Bestand ausreichend
keine Parkplatz Probleme genug vorhanden	Bestand ausreichend
Brauchen keinen Parkraum. Alles ist zu Fuß bzw. mit dem Rad erreichbar.	Bestand ausreichend
Insgesamt sollte die Stadt auch mit anderen Alternativen außer dem Auto gut und bequem erreichbar sein. Durch schöne Radwege und einen tollen Bustakt. Mehr Parkplätze sind keine Lösung. Zumal das viele Leute nicht interessiert. Statt 30 Cent für das Parkhaus zu zahlen, parken viele "wild" in der Burgstraße, weil sie ja nur gschwind zum Markt wollen. Mehr Parkplätze bringen da leider nichts. Eher attraktivere Radwege und Kontrollen. Gefühlt kann man ja eh Parken wie und so man will	Erreichbarkeit durch andere Verkehrsmittel (kein MIV)erreichen
Wenn man die innerstädtischen Parkräume weiter ausbaut, setzt man keine Reize dafür, den ÖPNV, Radfahrer oder Fußgänger zu stärken, parken wird attraktiver	Erreichbarkeit durch andere Verkehrsmittel (kein MIV)erreichen
Autos müssen aus dem Innenstadtbereich heraus. Die aktuellen Parkmöglichkeiten sind optimal nutzen, z.B. Parkhäuser. Verknappung der Parkplätze an den Straßenrändern durch Ausgabe von Parkausweise an gemeldete Anwohner erforderlich (siehe Esslingen). In vielen	Erreichbarkeit durch andere Verkehrsmittel (kein MIV)erreichen

Innenstadtbereichen werden Kreuzungen zugesperrt und z.B. Lieferautos auf PKW-Parkplätzen abgestellt, so dass sich die Straßenbreite reduziert.	
Parkraumkonzept am Stadtrand und öffentlicher Pendelverkehr ins Zentrum ist zu bevorzugen.	Erreichbarkeit durch andere Verkehrsmittel (kein MIV) erreichen
Lieber Parkplätze reduzieren und Alternativen (z. B. besseren ÖPNV) fördern, damit Pkw-Verkehr insgesamt reduziert wird	Erreichbarkeit durch andere Verkehrsmittel (kein MIV) erreichen
wichtiger wäre es, den PKW-Verkehr stark zu reduzieren	Erreichbarkeit durch andere Verkehrsmittel (kein MIV) erreichen
Besser wären weniger Autos. Dann gäbe es auch weniger Parksuchverkehr.	Erreichbarkeit durch andere Verkehrsmittel (kein MIV) erreichen
Lieber Parkplätze reduzieren und Alternativen (z. B. besseren ÖPNV) fördern, damit Pkw-Verkehr insgesamt reduziert wird	Erreichbarkeit durch andere Verkehrsmittel (kein MIV) erreichen
wenn alle mit Rad, Bus oder zu Fuß unterwegs sind, weniger Parksuchverkehr	Erreichbarkeit durch andere Verkehrsmittel (kein MIV) erreichen
wenn alle mit Rad, Bus oder zu Fuß unterwegs sind, weniger Parksuchverkehr	Erreichbarkeit durch andere Verkehrsmittel (kein MIV) erreichen
Mehr Parkraum erhöht die Attraktivität, mit dem Auto zu fahren. Daher: weniger Parkraum, dafür bessere Busanbindung!	Kein Anreiz für PKW schaffen
gehe meist zu Fuß in die Stadt	Kein Bedarf vorhanden
Zum Parken gehört die Attraktivität der Innenstadt /Einkaufsangebot) und kostengeringes/kostenloses Parken. Beim Parken anzufangen ist sinnlos:	Mindert Aufenthaltsqualität
Parkräume stark zurückbauen, so dass auf ÖPNV umgestiegen wird. Parkraum für Menschen umnutzen; Spielplätze, Radwege, breitere Gehwege für Kinderwagen, Rollstuhlfahrer*innen...	mindert Aufenthaltsqualität
Parkplätze nehmen viel Platz in Anspruch	Mindert Aufenthaltsqualität
Praktraum nimmt Lebensraum.	Mindert Aufenthaltsqualität
Parkplätze sollten nicht zu weniger grün oder weniger Fußgängerzonen führen!	Verminderung der Aufenthaltsqualität
Es wäre auch schön, wenn nicht jede Nebenstraße von Autos gesäumt wäre. Bei Neubau TG vorsehen.	Verminderung der Aufenthaltsqualität
Erhöhte Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer, verringerte Lärm- und Abgasbelastung (Laut Ergebnisse der Stadtbegehung sind Parkplätze in den Parkhäusern ungenutzt weil kostenpflichtig - möglicherweise wären höhere Gebühren für vereinzelte, oberirdische Parkplätze als Stellplätze in den Parkhäusern hilfreich)	Verminderung der Aufenthaltsqualität

Leitbild 8: „City-Logistik“-Konzept

„Aufbau eines innerstädtischen „City-Logistik“-Konzepts zur Reduzierung des Lieferverkehrs im Rahmen der Paket-Logistik (durch DHL, UPS etc.).“

wichtig Kategorien	Erwähnungen
Reduzierung Verkehrsaufkommen	12
Umwelteinflüsse	6
Zukunftsweisend	6
Notwendig	5
Gute Erfahrungen	2
Verkehrssicherheit	2
Leicht umsetzbar	1
Derzeitige Situation unzureichend	1
Verkehrsfluss	1

unwichtige Kategorien	Erwähnungen
Nicht umsetzbar	16
Bedarf nicht vorhanden	12
Verhaltensänderung	3
Einzelhandel stärken	2
Lieferzeit soll nicht leiden	2
Lösung für Ortsteile	2
Entstehung von mehr Verkehr durch abholung	1
Wirtschaftlichkeit	1
Topographie	1
Bündelung über Zeit	1
Parkplätze für Abholer wichtig	1
Einzemaßnahme	1
Kooperation mit Logistikunternehmen	1
Vorteile für alle Bürger	1
Bündelung aber ohne Lastenräder	1

Positiv	Kategorie
Lage der POst derzeit bescheiden. Geschäftsleuet können weder anliefern noch abholen aufgrund mangelnder Kurzparkplätze.	Derzeitige Situation unzureichend
Finde ich spitze! Ich nutze dies bereits bei DHL (Packstation) Und Hermes (Shell Tankstelle)	Gute Erfahrungen
Die Idee klingt nachvollziehbar und gut. Ich nutze meistens eine Packstation, was sicherlich auch eine gute Lösung ist. Es sollten mehr Packstationen geben, um nur noch gezielt diese anzufahren (DHL und co.) und als Abholer selbst einen geringeren Weg zu haben.	Gute Erfahrungen
Innovativer Ideen Ansatz, scheint relativ einfach und wirtschaftlich umsetzbar. Machen!	Leicht umsetzbar
In den aktuellen Zeiten wird es deutlich: Paketdienste verteilen bis zu 5 mal am Tag Pakete. Parken auf den Straßen, etc.	Notwendig
sonst zu viel Lieferverkehr	Notwendig
Der „letzte-Meile“ Postzustellverkehr nimmt völlig überhand. Teilweise kommen Postzustellfahrzeuge von unterschiedlichen Dienstleistern im Minutentakt und mehrfach pro Tag.	Notwendig
Zunehmender Internethandel macht diese Maßnahme notwendig.	Notwendig
Zu viel Lieferverkehr durch DHL, UPS usw. direkt an die Haustüren.	Notwendig
alles, was den Auto- und LKW-Verkehr reduziert, ist wichtig.	Reduzierung Verkehrsaufkommen
Weniger Sprinter im Stadtgebiet wären eine spürbare Entlastung.	Reduzierung Verkehrsaufkommen
gute Möglichkeit, in sowieso schon engen Straßen mit parkenden Autos rechts und links sieht man mit Postfahrzeugen noch weniger die Straßen und den Verkehr ein	Reduzierung Verkehrsaufkommen
Vorgelegte Vorschläge reduzieren (oder besser noch: vermeiden) den Verkehr großer Lieferwagen in den großenteils eng bebauten und gut beparkten schmalen Sträßchen in den Plochinger Wohngebieten.	Reduzierung Verkehrsaufkommen
In unserer Straße sehe z. T. pro Tag 5 Lieferdienste. Gem. Vorbild Dänemark könnten diese Verkehre massiv reduziert werden	Reduzierung Verkehrsaufkommen
Da regelmäßig mehrere Paketdienste am Tag bei uns (Mehrfamilienhaus) klingeln, scheint das sinnvoll. Ggf. würde auch eine Paketstation in der Innenstadt helfen. Die Paketstation auf dem Aldi-Parkplatz ist dafür zu weit entfernt und nur per Auto sinnvoll zu erreichen, wobei genau dieser Individualverkehr ja reduziert werden soll.	Reduzierung Verkehrsaufkommen
Dadurch würde nur einmal am Tag ein Bote (für die Nachbarn) klingeln, statt von jedem Dienst einzeln.	Reduzierung Verkehrsaufkommen
Eine sehr gute Idee. Der Lieferverkehr in Plochingen ist enorm. Geführt an jeder Ecke stehen und fahren DHL (etc.) Fahrzeuge.	Reduzierung Verkehrsaufkommen
Wenn möglich, wäre das einen Entlastung	Reduzierung Verkehrsaufkommen
keine UPS, DPD, DHL, Hermes- Fahrzeuge mehr, die mehrmals täglich die Straßen versperren	Reduzierung Verkehrsaufkommen
keine UPS, DPD, DHL, Hermes- Fahrzeuge mehr, die mehrmals täglich die Straßen versperren	Reduzierung Verkehrsaufkommen
Klassischer Lieferverkehr beeinträchtigt Verkehr und Parkplätze/Wege. Weitere Packstationen in anderen Stadtteilen reduzieren auch den Lieferverkehr.	Reduzierung Verkehrsaufkommen
Super Idee! Das reduziert viel Lärm, da imer mehr Menschen online bestellen.	Umwelteinflüsse

Aktuell sind in unserem Gebiet drei DHL Fahrzeuge pro Tag unterwegs, Klimaschutz	Umwelteinflüsse
es gibt in der Tt Belästigungen im Innenstadtbereich durch - auch nächtlichen - Lieferverkehr. Mit der Einhaltung - und Überwachung (!) - bestehender Regelungen wäre schon viel gewonnen	Umwelteinflüsse
Sehr nachhaltig!	Umwelteinflüsse
Halte das nur dann für wirklich relevant, wenn Pakete auch wirklich von der Sammelstelle mit Lastenrädern ausgeliefert werden!!!	Umwelteinflüsse
Nachhaltigkeit des Konzepts	Umwelteinflüsse
macht Sinn, denn die Paketdienste zum Beispiel behindern oft den Verkehrsfluss	Verkehrsfluss
wildes Parken und Behinderung durch Lieferwagen behindern Fußgänger und Rollstuhlfahrer sowie Kinderwagen und ältere Menschen	Verkehrssicherheit
In Plochingen gibt es sehr viele enge Einbahnstraßen ohne Parkmöglichkeiten für Paketlieferdienste oder Handwerker. Diese Autos parken dann verkehrsgefährdend meistens auf dem gegenüberliegenden Gehweg und behindern Fußgänger, v.a. Mütter mit Kinderwägen.s	Verkehrssicherheit
Bei Zunahme des Lieferservices recht sinnvoll!	Zukunftsweisend
Paketlogistik wird immer wichtiger. Im Kleinen sind Elemente vorhanden. Umfassendes Konzept für die Zukunft notwendig.	Zukunftsweisend
Der Lieferverkehr nimmt immer mehr zu. Eine zentrale Sammelstelle fände ich super. Ob die Feinverteilung dann über ein Lastenfahrrad od. über ein anders Fahrzeug geschieht ist mir nicht so wichtig. sofern am Tag nur noch ein Lieferfahrzeug in die Straße kommt.	Zukunftsweisend
Das ist die Zukunft.	Zukunftsweisend
Onlineshopping wird auch für die Zukunft immer mehr zunehmen	Zukunftsweisend
Gute Idee. Könnte funktionieren. Lastenräder hätten Vorbildfunktion	Zukunftsweisend

Kritik / Kommentare	Kategorie
Steuerung, Bündelung ja! Lastenräder halte ich für einen Witz angesichts der zunehmenden Mengen und des Zeitdrucks. Und im Winter?? Eher Chancen durch Preisgestaltung bei Amazon & Co (vergünstigte Lieferung bei Zusammenfassung, oder teurer für Prime)	Bündelung aber ohne Lastenräder
Zeitkorridore für Logistikaktivitäten einführen und kontrollieren. Elektro- oder andere Fahrzeuge mit grüner Antriebstechnik einsetzen.	Bündelung über Zeit
Lieferung Per Drohne	Einzemaßnahme
Eine interessante Idee, es kommt halt auf die Gestaltung an und darauf, wie gut die Logistikdienstleister kooperieren. Ein solches Lieferkonzept könnte z.B. beinhalten, dass man Einkäufe, die man in der Stadt tätigt über die Sammelstelle nach Hause liefern lassen kann. Dann könnte man zur Erledigung der Einkäufe auch öfter auf das Auto verzichten.	Kooperation mit Logistikunternehmen
Die Zulieferungsgeschwindigkeit sollte allerdings nicht darunter leiden.	Lieferzeit soll nicht leiden
Zweifel, dass das schneller geht	Lieferzeit soll nicht leiden
dann dürftediese "zentrale Stelle" aber nicht zentral in Plochingen liegen. Außerdem wird damit vorausgesetzt, dass die Leute mind. einen Tag länger auf ihre Besellungen warten. Wer bezahlt den "Zusatzlieferanten"?	Lösung für Ortsteile
gute Idee, in Aussenbezirken eventuell Abholung in einem Laden, der so mehr Kunden hätte	Lösung für Ortsteile
hier spielt die Hanglage in Plochingen eine Rolle, wenn man Pakete abholen will, braucht man einen Parkplatz	Parkplätze für Abholer wichtig

Wenn es möglich ist so auch ältere Bewohner zu beliefern	Vorteile für alle Bürger
Kann ich nicht beurteilen	
kann ich nicht bewerten	

Negativ	Kategorie
Ist kein Problem, das mit auffällt.	Bedarf nicht vorhanden
Ich fühle mich durch den Lieferverkehr nicht belästigt	Bedarf nicht vorhanden
Durch die Paketdienste fühle ich mich nicht belästigt.	Bedarf nicht vorhanden
Für Plochingen nicht notwendig, benötigt Sammelplätze die Kosten verursachen	Bedarf nicht vorhanden
ist aus meiner Sicht "nice to have" aber sicher nicht elementar wichtig	Bedarf nicht vorhanden
Paketdienste motivieren vom lokalen Verteilzentrum aus umweltfreundlich zuzustellen. Weitere Umladepunkte sind hier kontraproduktiv!	Bedarf nicht vorhanden
In Zukunft wichtiger, aktuell nicht das dringlichste Vorhaben	Bedarf nicht vorhanden
Paketdienste stören nicht, sondern leisten einen Mehrwert, vor allem in Zeiten von Corona.	Bedarf nicht vorhanden
der Lieferverkehr ist nur ein Bruchteil des Gesamtverkehrs	Bedarf nicht vorhanden
Die paar Lieferwagen sind meiner Meinung nach nicht relevant bezogen auf den gesamten Verkehr.	Bedarf nicht vorhanden
Plochingen muss hier nicht Vorreiter sein, spaeter ja	Bedarf nicht vorhanden
Keine größeren Schwierigkeiten aufgefallen	Bedarf nicht vorhanden
Die Plochinger Händler sollen sich überlegen wie man die Plochinger dazu bewegt vor Ort einzukaufen.	Einzelhandel stärken
Nervige Transporter, aber spezielles Konzept weniger wichtig. Versuchen lokal einzukaufen. ggf. unterstützt per Internet. Keine Auftritte lokaler Händler. Online bestellen, bei lokalen Händler kaufen und abholen.	Einzelhandel stärken
Es besteht die große Gefahr, Konzentrierten Lieferverkehr nun durch unkoordinierten individualen Abholverkehr zu ersetzen. Wenn jetzt nicht mehr 10 Pakete mit einem Auto ausgefahren werden, sondern 10 Autos an eine Stelle fahren zu Abholung, dann hat der Verkehr faktisch zugenommen. Online-Handel-Reduktion benötigt attraktives Innenstadt-konzept. Wird aber schwer umsetzbar sein.	Entstehung von mehr Verkehr durch abholung
Das ist doch völliger Blödsinn. In den Hanglagen Pakete mit Lastenrädern auszuliefern. Da werde ich nie mitmachen.	Nicht umsetzbar
Finde ich gut. Aber, wer betreibt Lastenräder? Und wenn jeder HH sein Paket irgendwo abholen muss, ist der Sache nicht gedient, im Gegenteil.	Nicht umsetzbar
die Paketboten sind doch sowieso am Limit	Nicht umsetzbar
Interessante Idee. Wer wäre für die Feinverteilung verantwortliche, die Paketdienstleister? Die Umsetzung würde ein entsprechendes Radwegekonzept erfordern.	Nicht umsetzbar
finanziell nicht umsetzbar, Prioritäten setzen auf Radfahrer / Fußgänger	Nicht umsetzbar
Das machen die Paketdienste gar nicht mit	Nicht umsetzbar
zu teuer, das keiner bezahlen möchte	Nicht umsetzbar
Ich halte es für schwierig, insbesondere bei großen Paketen.	Nicht umsetzbar
unrealistisch	Nicht umsetzbar
Wenn DHL, DPD UPS jetzt so ein großes Verkehrsaufkommen haben, dass sie in einer solchen Studie Platz finden, dann weiß ich auch nicht mehr wer unsere Stadt regiert bzw. Für uns entscheidet...Wie sollen denn die ganzen Pakete in den z.T. Riesen Größen und Gewichten mit einem Lastenfahrzeug sinnvoll verteilt werden. Sind sie einem DHL Fahrzeug - besonders jetzt in	Nicht umsetzbar

der Vorweihnachtszeit - mal gefolgt und haben nachvollzogen wie oft er in einer Straße anhält und wieviele Päckchen er verteilt... ich weiß nicht wie das mit einem Lastenfahrzeug gehen soll??? Und die Briefpost, bei der es funktionieren könnte, wird schon mit E-Bikes verteilt.	
Dies ist ein völlig unrealistisches Leitbild, da die großen Paketdienstleister ihr globales Geschäftsmodell nicht auf die Kleinstadt Plochingen anpassen werden	Nicht umsetzbar
Kann nicht funktionieren, da die Paketdienstleister Ihr eigenes Konzept haben, das sie wohl nicht für Plochingen umstellen werden.	nicht umsetzbar
Lastenräder vs. Topographie. In Corona Zeiten ist man auf Lieferungen angewiesen.	Nicht umsetzbar
Nicht praktikabel	Nicht umsetzbar
Schnapsidee	Nicht umsetzbar
Durch die topographischen Gegebenheiten in unserer Stadt ist die hier geäußerte Maßnahme nur begrenzt realisierbar.	Nicht umsetzbar
Problematisch angesichts der Hanglagen. Wer haftet, wenn das Paket nicht ankommt oder beschädigt ist??	Topographie
bekomme ich nicht mit	Verhaltensänderung
Wahrscheinlich ist es am Ende dann so, dass sich jeder selbst sein Paket abholen muss, oder ist es dann so, dass der ohne Autos überflüssige Dorfsheriff die Pakete ausradelt?	Verhaltensänderung
Man sollte auch selbst abholen doch dann fehlen Parkmöglichkeiten - möchte mein Paket nicht umladen.	Verhaltensänderung
Monopolstellung des Feinverteilers befürchtet.	Wirtschaftlichkeit

Leitbild 9: Inter- und Multimodalität

„Verbesserung der Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten und insbesondere Entwicklung des Bahnhofsareals zum multimodalen Verkehrsknoten.“

wichtig Kategorien	Erwähnungen
Steigerung Attraktivität ÖPNV	12
Zukunftsweisend	3
Nachhaltigkeit	3
Förderung Rad	2
Image Plochingen	2
Attraktivität ÖPNV	1
Inklusion	1
Entlastung Anwohner	1

unwichtige Kategorien	Erwähnungen
Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)	33
kein Bedarf	7
Attraktivität Bahnhof verbessern	7
Rad-Verleih	3
Verhaltensänderung	2
nicht umsetzbar	2
Radweganbindung	2
Erreichbarkeit im Bahnhof	2
Seilbahn	1
Kosten	1
Stellplätze(PKW)	1
Förderung E-Bike	1
Transportmöglichkeiten Fahrrad im ÖPNV	1
Kurzparken am Bahnhof	1

Positiv	Kategorie
Durch die Topographie in Plochingen scheint auch sinnvoll den "Weg zurück" auf den Berg durch einen integrierten Ansatz zu unterstützen. Davon sind viele Plochinger betroffen. Als Berufs Pendler ist es besonders wichtig die Wartezeiten am Bahnhof so kurz wie möglich zu halten, ansonsten verliert der ÖPNV schnell an Attraktivität.	Attraktivität ÖPNV
weniger Umweltbelastung, keine Zeitverschwendung Parkplatzsuche, Anwohner entlasten	Entlastung Anwohner
Vor allem die Anreise mit dem Rad muss besser werden! Das Auto sollte entfernt vom Bahnhof geparkt werden, um den Bahnhof Verkehrsberuhigt zu gestalten	Förderung Rad
Im Sommer ist das Fahrrad gefragt. Ziel sollte es sein die Eisenbahnstrasse vom Lamm als Landesstrasse statt Esslingerstrasse zweispurig auszubauen , so könnte der Fahrradverkehr über die Esslingerstrasse zur Bahnhofstrasse an den Bahnhof geleitet werden	Förderung Rad
Das muss der ATTRAKTIVE Knotenpunkt der Stadt Plochingen werden und als Eingang in die Stadt Plochingen gesehen und gestaltet werden (Visitenkarte / erster Eindruck)	Image Plochingen
Schaffung von zentralen, multimodalen Verkehrsknoten/ Plätzen erhöht Attraktivität von Stadt und Umstieg von PKW auf Rad/Busse	Image Plochingen
Sehr gut auch für Menschen, die schlecht zu Fuß sind!	Inklusion
Nachhaltige Mobilität bedeutet Nutzung verschiedener Verkehrsmittel. Dazu braucht es gute Knotenpunkte.	Nachhaltigkeit
Sehr sinnvoll, da das eine durchgängige umweltfreundliche Mobilität erlaubt.	Nachhaltigkeit
Der Verkehr in der Stadt wird weniger	Nachhaltigkeit
Habe ich bereits mehrere Jahre genauso umgesetzt. Nachverkehr MUSS bequem sein, um Automobile abzulösen.	Steigerung Attraktivität ÖPNV
Auch eine super Idee. Gute Alternative zur Nutzung des eigenen Autos, um z.B. in die Arbeit zu fahren	Steigerung Attraktivität ÖPNV
Den Bahnhofsbereich als Verkehrsknoten auszubauen ist die absolut richtige Entscheidung! Gleichzeitig sollte der innerstädtische Verkehr meiner Ansicht nach neu aufgestellt werden - mit deutlich mehr Haltestellen im gesamten Stadtgebiet - dafür aber mit deutlich kleineren Verkehrsmitteln - bis max. 20 Personen um auch entlegene Straßen zu erreichen - Stichworte Bürgerbus, Zermatt / innerstädtisch mit E- Autos... Für mich stellt sich auch die Frage: wer kommt von auswärts und muss eigentlich wohin... 1. Auswärtige Schüler - Verkehrsknoten am Bahnhof - passt! 2. Plochinger Schüler - die wenigsten kommen mit dem Rad/ zu Fuß.. werden von Eltern gefahren oder fahren ab 18 selbst und parken den gesamten Innenstadtbereich zu!!! und die Lehrer? .. die sparen sich die Gebühren für den angebotenen Parkplatz und parken im Wohngebiet....dasselbe gilt für die mittlerweile vielen Kinderhäuser im gesamten Stadtgebiet	Steigerung Attraktivität ÖPNV
Eine Verknüpfung trägt zur höheren Akzeptanz bei	Steigerung Attraktivität ÖPNV
Verknüpfung der Verkehrsarten als Schlüssel für die Verkehrswende. Steigert die Attraktivität für Alternativen zum Auto.	Steigerung Attraktivität ÖPNV
Wenn es hier keine Verknüpfung gibt, wird es auch nicht gelingen mehr Leute von ihrem PKW wegzubringen	Steigerung Attraktivität ÖPNV

sehr wichtig, dass Berufspendler die volle Auswahl an einem Punkt haben	Steigerung Attraktivität ÖPNV
Erhöht die Bereitschaft auf das Auto zu verzichten.	Steigerung Attraktivität ÖPNV
Der Schlüssel zu moderner Mobilität im Ballungsraum. Auch im Hinblick auf die Verkehrssituation in Stuttgart sicher unerlässlich.	Steigerung Attraktivität ÖPNV
Entlastung von PKW Verkehr	Steigerung Attraktivität ÖPNV
Möglichkeit der Vermeidung des Autoverkehrs in der Innenstadt	Steigerung Attraktivität ÖPNV
Weniger Verkehr	Steigerung Attraktivität ÖPNV
der Bahnhof wird bei stärkerer Nutzung des ÖPNV noch deutlich mehr Bedeutung als Verkehrsdrehscheibe bekommen, Hier sind abgestimmte Massnahmen unabdingbar	Zukunftsweisend
ÖPNV ist die Zukunft. Dieser muss bequem und komfortabel sein damit ein guten Umstieg vom PKW auf ÖPNV gelingt.	Zukunftsweisend
Ohne Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof werden wir Mobilitätseinbußen erleiden. Dies ist die Zukunft.	Zukunftsweisend

Kritik / Kommentare	Kategorie
Bahnhof ist sehr uneinladend	Attraktivität Bahnhof verbessern
Bahnhof bündelt alle Verkehrsarten, genügend Abstellplätze für Auto und Rad, ÖPNV gut erreichbar, Barrierefrei, modernes Erscheinungsbild, gute dynamische Fahrgastanzeigen, Ladestationen, sauber insbesondere WC's	Attraktivität Bahnhof verbessern
Aktuell ist das Bahnhofsareal eher schmutzig. Dringende Verbesserung notwendig	Attraktivität Bahnhof verbessern
Anreize den ÖPNV zu nutzen sind wichtig. Z.B. sichere Fahrradabstellplätze und ein einladendes und sicheres Bahnhofsumfeld.	Attraktivität Bahnhof verbessern
Sehr gut, das Bahnhofsareal kann jede Entwicklung brauchen:-).	Attraktivität Bahnhof verbessern
Ausbau und Verschönerung des Areals wären notwendig	Attraktivität Bahnhof verbessern
Grundsätzlich richtig. Solange der Bahnhof aber in diesem abgewirtschafteten Zustand bleibt, ist er für mich kein Ort, an dem ich mich öfter aufhalte als ich muss	Attraktivität Bahnhof verbessern
Dafür ist es unbedingt notwendig, dass die Bahnsteige bequem mit dem Fahrrad erreicht werden! Z.B. Gleis 3 und 4!	Erreichbarkeit im Bahnhof
Siehe vorher: sichere Abstellplätze für Fahrräder sind dazu nötig UND ein Aufzug in dem ein Fahrrad auch wirklich auch herein passt und / oder Treppen auf denen ich mein Rad die Treppen hinunter und wieder hinauf zum Bahngleis schieben kann	Erreichbarkeit im Bahnhof
Sehe ich als schwierig an, da viele Menschen in Plochingen am Berg leben und so Rad fahren für viele schwierig ist. Ggf. könnten EBikes gefördert werden	Förderung E-Bike
Attraktivität der Inter- und Multimodalität steigern. Geeignete Voraussetzungen schaffen. Kostenvorteile generieren.	Kosten
Wie kommen Besucher von Bahn zum Gast? Abholung und kostenfreies Kurzparken muß möglich sein.	Kurzparken am Bahnhof

Interessant wäre hier vielleicht ein E-Bike-Verleih, mit dem man die Auffahrt in die höheren Stadtbereiche erleichtern kann. Runter laufen ist oftmals leichter als mit dem Fahrrad ständig zu bremsen und Querverkehr zu beachten	Rad-Verleih
mehr Leihfahräder; auch E-Bikes, evtl. auch Lastenräder in den höher gelegenen Stadtgebieten anbieten; damit Wege ins Zentrum zum Einkaufen und Wege an den Bahnhof leichter werden.	Rad-Verleih
Reicht der Platz am Bahnhof für Parkplatz von Leihautos / Leihfahrädern / ...?	Rad-Verleih
Ja, aber dafür müsste die Radweganbindung verbessert werden und es muss attraktive, sichere und ideale kostenfreie Abstellmöglichkeiten am Bahnhof geben.	Radweganbindung
Den zentralen Verkehrsknotenpunkt am Bahnhof gibt es ja bereits (Bus, Bahn, Fahrrad, Carsharing). Man könnte das Angebot verbessern, z.B. durch bessere Abstimmung von Bus- und Bahnverbindungen. Auch durch Verbesserung der Radweganbindung (sichere und möglichst direkte Radwege zum Bahnhof). Verbesserung der Radstellplätze (Sichere, überdachte und ausreichend Fahrradparkplätze DIREKT am Bahnhof).	Radweganbindung
zusätzlich eine Seilbahn	Seilbahn
Sehr ansprechend für Pendler und Schüler. Sichere Abstellplätze für Fahrräder dürfen nicht fehlen	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)
Alte Hüte bekommen einen neuen Namen. Natürlich ist es sinnvoll Möglichkeiten zu schaffen, das Fahrrad am Bahnhof so abzustellen, dass hinterher nicht zwei Fahrräder dort stehen. Genauso wichtig ist ein Parkhaus das man betreten kann ohne 5 Minuten die Luft anzuhalten.	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)
Fahrradstellplätze an Gleis 1 gruselig, Wie kommt man von sTadthalle per Fahrrad zum Bahnhof?	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)
Häufige Randalen am Bahnhof macht das Fahrradabstellen sowieso unattraktiv	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)
Fahrrad aufgrund Topografie nur für Bewohner unten geeignet. Wichtig wäre pünktliches Eintreffen der Busse zu VVS-Abfahrtszeiten ... Wenn Fahrräder genutzt werden sollen, braucht es Ladestationen am Bahnhof und Parkmöglichkeiten (siehe z.B. Bahnhof Pasing/München)	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)
bisher kannman nur "Schrotträder" am Bhf abstellen. (unsicher) Parkplätze für Umsteiger Mangelware oder teuer.	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)
Ein Ansatz, der auch praktikabel ist. Allerdings ist dafür Sorge zu tragen, dass der Umstieg auch gelingen kann, z.B. durch sichere Fahrradboxen/-Parkhäuser.	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)
dann hätte ich dort gerne einen sicheren Abstellort für mein E-Bike und eine saubere Toilette! Außerdem fehlt m. Ansicht nach ein zweites attraktives Parkhaus	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)
Die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten erfordern auch diebstahlsichere Boxen für (teure) Fahrräder und E-bikes. Gleichzeitig müssen die Wege vom Bus zum Zug oder zum Fahrrad (auch umgekehrt) so kurz wie möglich sein.	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)
Dazu muss natürlich auch die Infrastruktur für ein sicheres Abstellen der inzwischen recht teuren E-Bikes gewährleistet sein, z.B. durch ein sicheres	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)

Auswertungsergebnisse Online-Beteiligung – Zusammenstellung der Kommentare

Fahrradparkhaus, wie es sie in den Niederlanden oder auch teilweise hier zu Lande gibt. Das würde auch die Attraktivität dieser Verkehrsarten erhöhen.	
ein sauberer und modernerer Bahnhof wäre wünschenswert. DEUTLICH mehr Fahrradstellplätze unabdingbar!	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)
Dazu müsste es genug Abstellplätze sowie verschließbare Radboxen am Bahnhof geben. Der Radständer ist vor 7 Uhr auch im Winter schon komplett unter Rädern begraben. Die Räder werden in der Folge an Bänke, Geländer un Pfosten gebunden. Das stört wieder die Fußgänger und sieht scheiße aus. Gerade E-Bikes (in Plochingen ist es steil) sind nicht billig, dieses recht unsicher am Bahnhof stehen zu lassen, ist zu gefährlich.	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)
Das Fahrrad muss dann vor Vandalismus geschützt werden können	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)
sehr wichtig, man sollte so ebenfalls ein Fahrradparkhaus am Bahnhof einführen, damit auch solche Verknüpfungen attraktiver werden (Fahrradständer am Bahnhof=:()	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)
Dienststahlsicheres Abstellen der Räder (v.a. teure E-Bikes) wäre z.B. für Pendler, die auf dem Stumpenhof wohnen, wichtig	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)
teigert die Akzeptanz des ÖnPv - aber auch hier: sichere und wettergeschützte Fahrradabstellplätze erforderlich	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)
Wäre super, wenn Fahrrad sicher abgestellt werden kann	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)
Gute Idee wenn genügend Fahrradboxen bzw. Fahrradständer zur Verfügung gestellt werden	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)
Dazu braucht es neben sicheren und genügend Abstellplätzen für die Räder auch Schließfächer für Helme usw. bzw, für die Dinge, die beim PKW für den Einkauf oder das Fitnessstudio auf dem Heimweg im Kofferraum liegen würden.	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)
gute Idee, dann braucht man aber mehr Überdachte Fahrradabstellplätze	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)
Momentan würde ich mein Fahrrad nicht am Bahnhof abstellen. Ordentliche und sichere Abstellplätze für Fahrräder sind quasi nicht vorhanden.	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)
Das Abstellen von Fahrräder, in ausreichender, sicherer und überwachter Umgebung muss gewährleistet werden.	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)
schönes Beispiel zur Fahrradsicherung am Bahnhof gibt es in Stuttgart-Vaihingen https://neuearbeit.de/index.php/angebote-fuer-kunden/konsum-und-service/fahrrad-service-stationen	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)
es sollte eine Möglichkeit geben Fahrräder kostenlos und sicher am Bahnhof ab zu stellen.	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)
Sichere Fahrradstellplätze am Bahnhof	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)

dazu gehören dann aber auch sichere Fahrradunterstellmöglichkeiten, Bus und Bahnverkehr muss exakt in alle Richtungen aufeinander abgestimmt werden	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)
Infrastruktur aktuell nicht vorhanden (Parkstände, ggf. Ladestationen)	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)
Dazu fehlen sichere Abstellmöglichkeiten und eine ausreichende Beleuchtung. Fahrradreparaturstellen (mit Ersatzteilen gibt es nicht ausreichend). Ist bei Regen oder Schnee sicherlich nicht zielführend.	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)
Schön wäre es, wenn das Fahrrad auf dem Rückweg noch da steht	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)
Mehr und bessere Fahrradabstellplätze, evtl. Fahrradgaragen (wie in Amsterdam)	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)
Nur wenn sich ÖPNV und Fahrradfahren ergänzen (ausreichend Abstellplätze mit Möglichkeiten zum Anschließen, eventuell auch Ladestationen für eBikes) werden sie eine attraktive Alternative zum Auto.	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)
Es gibt noch zu wenig Abstellplätze für Fahrräder	Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Rad)
Parkmöglichkeiten zum Ein/Umstieg in die Bahn muss Preisgünstig zur Verfügung gestellt werden	Stellplätze(PKW)
Hier würde wahrscheinlich deutlich helfen, die Busse mit Fahrradtransportmöglichkeiten auszustatten. Zum Bahnhof kommen sie alle, auf den Stumpenhof die wenigsten. Hier Hürden abbauen!	Transportmöglichkeiten Fahrrad im ÖPNV

Negativ	Kategorie
funktioniert doch jetzt schon	kein Bedarf
Verknüpfung Rad, Bus und Bahn ist bereits vorhanden	kein Bedarf
Das geht doch heute schon problemlos. Warum sollen hierfür Steuergelder verschwendet werden ?	kein Bedarf
Ist bereits heute schon so	kein Bedarf
Das ist meiner Meinung nach am Bahnhof bereits weitgehend umgesetzt.	kein Bedarf
Ist heute schon so	kein Bedarf
Das passiert doch schon	kein Bedarf
Radfahren vom Bahnhof in Höhenlagen problematisch	nicht umsetzbar
Dieses Leitbild wird nicht umsetzbar und realisierbar sein, da viele Nutzer des Bahnverkehrs nicht aus Plochingen kommen und somit auch nicht z.B. mit dem Fahrrad zum Bahnhof fahren	nicht umsetzbar
Für mich nicht sehr wichtig, aber für Personen die kein Fahrzeug haben bzw. auf solche verzichten wollen, ein wichtiger Punkt.	Verhaltensänderung
Ich nutze zum Pendeln sowieso den Bus.	Verhaltensänderung

Leitbild 10: Stadt der kurzen Wege

Förderung einer „Stadt der kurzen Wege“ durch funktional durchmischte Siedlungsstrukturen
(Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten)

wichtig Kategorien	Erwähnungen
Lebensqualität	3
Zukunftsfähigkeit	3
Engeres Netz von Dienstleistungsbetrieben	1
Reduzierung des Verkehrsaufkommens	1
Unterstützung Einzelhandel	1
Ressourcenschonung	1
Hilfe insbesondere für Senioren	1
Animiert zu Fuß zu gehen	1
Attraktivität PKW verringern	1
Einzelmaßnahme	1
Bestehende Eigenschaften fördern	1
Aufenthaltsqualität	1
Unterstützung Senioren	1

unwichtige Kategorien	Erwähnungen
schwierig umsetzbar	20
Arbeitsplätze in Wohngegenden	11
Zu viele Pendler	6
Lohnt sich für Läden nicht	4
kein Bedarf	4
nicht wirtschaftlich	3
Wenig Arbeitsplätze in der Stadt	2
Teckplatz	2
Änderungen in der Stadt im Nachhinein nicht möglich	2
Einzelmaßnahme	2
Lärmbeeinträchtigungen	1
Individuelle Vorlieben können nicht berücksichtigt werden	1
Innenstadt reicht aus	1
konkrete Maßnahmen	1
Einzelhandel in Wohngegenden	1
Arbeitgeber zu weit weg	1
Topographie	1
wird nicht genutzt	1
Verträglichkeit Wohnen und Arbeiten	1
Mietbüros für Arbeitgeber zur Verfügung stellen	1
Bei Neubau umsetzen	1
Berücksichtigung Industriegebiete	1
mehr Fahrradstellplätze	1
Nähe zu Gewerbe schwierig	1
Leerstände erfassen und vergeben	1
Ergänzung durch mobile Verkäufer	1

Positiv	Kategorie
Reduziert den notwendigen Verkehr, animiert auch dazu zu Fuß zu gehen	Animiert zu Fuß zu gehen
D.h. die Wegenutzung mit PKW muß unattraktiver werden durch längere Wege, schlechtere Parkmöglichkeiten etc.	Attraktivität PKW verringern
Wohnumfeld attraktiver machen, Lärm reduzieren und Fußgängerzone mit entsprechenden Läden attraktiver machen	Aufenthaltsqualität
Plochingen ist im Grunde schon eine Stadt der kurzen Wege, es ist von ausserordentlicher Wichtigkeit diese positive Eigenschaft zu fördern und zu erhalten	Bestehende Eigenschaften fördern
Mehr Einkaufsmöglichkeiten in Lettenäcker	Einzelmaßnahme
insbesondere in den höher gelegenen Stadtgebieten eine verbesserte Infrastruktur durch Dienstleistungsbetriebe anstreben.	Engeres Netz von Dienstleistungsbetrieben
st auch insbesondere für ältere Leut wichtig.	Hilfe insbesondere für Senioren
hohe Lebensqualität in der Fußgängerzone, eventuell Fußgängerzone ausweiten bis Einmündung Bergtraße bei Wegfall Durchgangsverkehr in der Esslinger Straße	Lebensqualität
Stadtplanerisch wurden in den 50ern und 60ern leider die Strukturen getrennt und reine "Schlaf-Wohnviertel" angelegt aus denen man dann mit dem Auto zur Arbeit pendelt. Diese städteplanerische Sünde sollte nach Möglichkeit korrigiert werden. Z.B. im Erdgeschoß Verkaufs-/Gewerbefläche ggf. im ersten Stock noch Arztpraxen o.ä. und darüber Wohnraum.	Lebensqualität
Außer der umweltfreundlichen Mobilität werden so auch soziale Kontakte im Quartier gefördert	Lebensqualität
Hier würde es helfen, den Teckplatz am Stumpenhof wieder besser zu gestalten. Hier könnte durch eine bessere Ladenstrktur und einen Markt (zB samstags) viel Verkehr vom Stumpenhof in die Stadt gespart werden. Auch in anderen Teilen des Stumpenhofes wären mehr Nahversorger wichtig. Gerade für mobilitätseingeschränkte Menschen	Reduzierung des Verkehrsaufkommens
Kurze Wege, um Schule, Bildungs- und Sportstätten und innerörtliche Arbeitsplätze zu Fuß oder per Rad zu erreichen ersparen jedermann/-frau Zeit und Geld, schonen Platz- und Ressourcenverbrauch und sorgen für gemeinschaftsfördernde Kommunikationsmöglichkeiten.	Ressourcenschonung
Gut gedacht. Derzeit stirbt der Einzelhandel in Plochingen langsam aber sicher aus und wird durch Internet-Einkäufe mit entsprechend hohem Transportaufkommen ersetzt. Die Stadt Plochingen hat bislang weder personell noch inhaltlich ein erfolgsversprechendes bzw. langfristiges Konzept vorgelegt.	Unterstützung Einzelhandel
sehr wichtig vor allem im Alter	Unterstützung Senioren
Einkaufsmöglichkeiten im Neubaugebiet "Schafhausäcker" reduzieren Wege. Angebote für Homeoffice außerhalb der Wohnung, z.B. im Cafe ums Eck werden immer gefragter.	Zukunftsfähigkeit
Aktuell zeigt sich, dass das Arbeiten von zuhause aus einer der wichtigsten Trends wird und die Reduzierung des Pendlerverkehrs zu einer großen Entlastung des Verkehrsaufkommens führen kann. Darauf muss sich die Stadt einstellen und die notwendige Infrastruktur bereitstellen, z.B. Schnelles Internet und ein Angebot an Coworking-Spaces.	Zukunftsfähigkeit
Sicher nicht schlecht seit Corona auch Homeoffice hoffähig geworden ist.	Zukunftsfähigkeit

Kritik / Kommentare	Kategorie
finde ich gut! Ist aber schwer zu realisieren	schwierig umsetzbar
Klingt nach Fiktion! Wäre sehr schön!!	schwierig umsetzbar
Eine tolle Vision, allerdings sind bestehende Strukturen zu beachten oder zu verändern. Schwierig!	schwierig umsetzbar
Wo sind die vielen Arbeitsplätze? Oder Arztpraxen?	schwierig umsetzbar
Funktionalität fraglich. Mittel wie Fahrräder häufig unpraktisch.	schwierig umsetzbar
funktioniert nicht - wäre schön, aber PLochingen steht bereits	schwierig umsetzbar
Zu schwer umzusetzen!	schwierig umsetzbar
Umsetzbarkeit sehe ich nicht gegeben	schwierig umsetzbar
Die Stadt der kurzen Wege ist heutzutage hinsichtlich der Arbeitsplätze und der ausgeprägten Jagd nach Billigangeboten (Geiz ist geil) kaum mehr zu realisieren. Um Plochinger Bürger auch zum Einkaufen in Plochingen zu ermutigen, ist ein kostenfreies Parkraumkonzept für die Innenstadt unumgänglich (Rewe). Ich fahre zum Einkaufen im Rahmen anderer Besorgungen z.B. nach Deizisau zum Rewe. Dort kostet mich das Parken nichts. Außerdem kann ich, ohne in Zeitdruck zu geraten, einkaufen. Auch für ältere Menschen mit eingeschränkter Bewegungsfähigkeit ist das Einkaufen ohne Zeitdruck angenehmer.	schwierig umsetzbar
Sofern möglich, sinnvoll. Es gibt aber viele Pendler!	schwierig umsetzbar
Infrastruktur ist grundsätzlich gut. Durch die Digitalisierung der Arbeitsplätze ist dieses Konzept altertümlich.	schwierig umsetzbar
Schwerpunkt Teckplatz stärken;	Teckplatz
Es sollte überlegt werden auch HomeOfficeSpaces anzubieten die Arbeitgeber mieten können	Mietbüros für Arbeitgeber zur Verfügung stellen
Grundsätzlich ok, aber eher bei Gebietssanierungen und Neubaugebieten sinnvoll. Dem französischen Viertel in Tübingen vergleichbare Chancen sehe ich in Plochingen nicht, das hätte z. B. bei der Planung von Stumpehof-Süd berücksichtigt werden müssen, aber der Zug ist abgefahren und wurde verschlafen	Bei Neubau umsetzen
Die Plochinger Innenstadt erfüllt m.E. diese Kriterien. Lediglich Stumpfenhof und Lettenäcker sind reine Wohngebiete	Änderungen in der Stadt im Nachhinein nicht möglich
Bauen wir die Stadt neu? nein	Änderungen in der Stadt im Nachhinein nicht möglich
Im Prinzip gut. Aber wohl sehr schwer zu realisieren.	schwierig umsetzbar
im Prinzip ja; realistisch ?	schwierig umsetzbar
Gegebenheiten wie Lage der Industriegebiete berücksichtigen	Berücksichtigung Industriegebiete
die Idee an sich ist sehr gut, jedoch ist dieses Konzept schon durch den bisherigen Städtebau hinfällig, da die Kitas bereits dort sind, wo keine Kinder wohnen und die Sportplätze überall verstreut und durch die topografische Lage schwer erreichbar sind. Das funktioniert nur bei einer neuen Stadt auf der grünen Wiese.	schwierig umsetzbar
Leider müsste man hierzu die gesamte Stadt umgestalten	schwierig umsetzbar
man braucht dazu mehr Fahrradstellplätze in der Innenstadt. Da gibt es bis jetzt nicht's	mehr Fahrradstellplätze
Mehr Einkaufsmöglichkeiten in Lettenäcker	Einzelmaßnahme

Auswertungsergebnisse Online-Beteiligung – Zusammenstellung der Kommentare

Ausbau der Einkaufsmöglichkeiten am Stumpfenhof wäre toll. Familieneinkauf im ums Eck kann kein Mensch bezahlen.	Einzelmaßnahme
Wäre schön, aber sehe ich nicht als "low hanging fruit"	schwierig umsetzbar
Relevante Fragen: Wo ist der Arbeitsplatz? Wo wohne ich (am Ende einer Straße im Musikerviertel)? Ist das Freizeitangebot in Plochingen vorhanden (Hallenbad)? Krankenhaus weg, Hallenbad weg, Läden machen zu. Diese Leitbild ist für die Katze	schwierig umsetzbar
Gut, sofern sehr laute und stark durch LKWs angefahrene Gewerbe außerhalb der Wohngebiete und möglichst der Innenstadt bleiben	Nähe zu Gewerbe schwierig
Eine Verknüpfung von "Wohnen und Arbeiten" halte ich für unrealistisch (ausgenommen Homeoffice). Eine bessere Verknüpfung "Wohnen und Einkaufen" wäre m.E. realistischer und daher anzustreben.	schwierig umsetzbar
Dazu brauchen wir neuen Wohnraum bzw müssen Leerstände erfasst werden und die Besitzer mobilisiert werden ihre leerstehenden Wohnungen zu vermieten	Leerstände erfassen und vergeben
schwer umsetzbar	schwierig umsetzbar
Das ist reines Wunschenken in einer Stadt mit gewachsenen Strukturen. Da müssten zunächst mal die Sportgelände fußläufig erreichbar sein und nicht auf 2 Berge verteilt.	schwierig umsetzbar
Aufwertung des Teckplatzes zum Vollversorger, wie früher mit Metzger und Gemüsehandel. Leider wohl für immer vorbei	Teckplatz
wichtig sind gute Einkaufsmöglichkeiten vor Ort, vielleicht ergänzt durch mobile Verkäufer	Ergänzung durch mobile Verkäufer

Negativ	Kategorie
Ich möchte im Wohngebiet Ruhe und keine Gewerbe und Industrieflächen angrenzend haben.	Lärmbetrüchtigungen
mir fehlt hier die Fantasie wie Arbeitsplätze in der überwiegend zu Wohnzwecken genutzten Bereichen geschaffen werden sollen	Arbeitsplätze in Wohngebieten
Wo sind die vielen Arbeitsplätze? Oder Arztpraxen?	Arbeitsplätze in Wohngebieten
jeder hat seinen bevorzugten Lebensmittelmarkt, deshalb weniger sinnvoll dass vor Ort nur ein bestimmter Lebensmittelmarkt angeboten wird.	Individuelle Vorlieben können nicht berücksichtigt werden
Z. T. bereits vorhanden. Ansiedlung weiterer Industrie (Arbeitsplätze) im citynahen Bereich ist problematisch	Arbeitsplätze in Wohngebieten
Eine Mischung aus Gewerbe- und Wohngebiet? Dann muss man zuteilen, wer wo wohnen darf, nur in der Nähe des Arbeitsplatzes, sobald einer den Arbeitsplatz wechselt, muss er auch die Wohnung räumen oder wie ist das gemeint?	Arbeitsplätze in Wohngebieten
Für dezentrale urbane Räume scheint mir Plochingen zu klein. Allerdings könnte das Angebot um bspw. Bio-Produkte erweitert werden (Marktstände, Bioläden), um so das Einkaufspendeln nach Esslingen oder Kirchheim zu reduzieren.	Lohnt sich für Läden nicht
Sicherlich erstrebenswert. Die Innenstadt wenn sie gut zu erreichen ist bietet diese Möglichkeit	Innenstadt reicht aus
Umsetzung sicher nicht einfach, da große Firmen zentral bleiben werden.	Arbeitsplätze in Wohngebieten
Nähe zum Arbeitsplatz ist für Plochingen illusorisch. Wieviel Arbeitsplätze gibt es denn in Plochingen und für welche Berufe? Wie sollen	Arbeitsplätze in Wohngebieten

Einkaufsmöglichkeiten für die Hanglagen geschaffen werden, die sich dann angesichts der geringen Kundenzahlen auch rechnen?	
Das ist doch utopischen Träumerei ! Wer soll denn in Plochingen das ermöglichen ? Plochingen ist eine Kleinstadt.	Lohnt sich für Läden nicht
in der heutigen Zeit ist eine Stadt der kurzen Wege unrealistisch, Arbeitsplätze sind meist nicht am Ort, Einkaufsmöglichkeiten können nicht einfach platziert werden, sondern folgen dem Gesetz des Handels	Lohnt sich für Läden nicht
Nicht umsetzbar. Zudem funktioniert der Handel in Kleinstädten wie Plochingen schon heute nicht mehr zufriedenstellend (siehe Leerstände). Bäckereien gibt es fast überall fußläufig.	Lohnt sich für Läden nicht
entscheidend sind stets konkrete Maßnahmen	konkrete Maßnahmen
utopisch. ich denke wir brauchen eher die Möglichkeit vernünftig zu den Jobs zu kommen.	Arbeitsplätze in Wohngegenden
Nur sehr schwer wirtschaftlich umzusetzen, Beispiel: Entwicklung des Einkaufs am Stumpenhof	nicht wirtschaftlich
Freie Arbeitsplatzwahl muss möglich sein. Wo sind die notwendigen Arztpraxen zur Versorgung	Arbeitsplätze in Wohngegenden
Für eine Stadt wie Plochingen utopisch, dass für einen großen Teil der Bevölkerung Arbeiten neben Wohnen stattfindet.	Arbeitsplätze in Wohngegenden
Schöne Idee. Wo werden wir die großen Fabriken von Daimler, Bosch, Festo, Balluff etc. ansiedeln, die heute das Rückgrat unserer Wirtschaft und unseres Wohlstandes sind? Dazu benötigen wir eine intensive Gewerbeförderung, dass attraktive Firmen mit vielen Arbeitsplätzen nach Plochingen kommen.	Arbeitsplätze in Wohngegenden
Ich finde, das wichtigste ist in der Innenstadt bereits sehr nahe gelegen und sehr gut fußläufig erreichbar.	kein Bedarf
Plochingen bereits als kompakte Stadt aufgestellt. Kurze Wege zw. Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Freizeit zur Verkehrsvermeidung sinnvoll.	kein Bedarf
dann müßten attraktivere Geschäfte angesiedelt werden, nicht lauter Dönerbuden, Wettbüros, Shishabars	Einzelhandel in Wohngegenden
Mein Arbeitsplatz befindet sich nicht in der Nähe meines Wohnortes, sondern ist weit weg.	Arbeitgeber zu weit weg
Wird wenn dann nur mit kleinen Läden wirtschaftlich sein. Wird aber nicht genutzt, siehe Lettenäcker / stumpenhof 2002	nicht wirtschaftlich
Eher unwichtig für Plochingen, da vermutlich viele Berufstätige Pendeln! Das ist ein Vor-Corona Aussage von mir (home-office) Wer aktuell weis, wo die Entwicklung diesbezüglich hingehen wird, der teilt mir bitte die zukünftigen Lottozahlen mit..... ??	Zu viele Pendler
Ist schon der Fall	kein Bedarf
Da Plochingen eigentlich nicht so groß ist, finde ich, liegt eigentlich schon alles beeinander	kein Bedarf
Das ganze Mobilitätsproblem liegt an den weiten Wegen zwischen Arbeitsplatz und Wohnort. Dies hat sich seit 60 Jahren immer mehr verstärkt und kann nicht per Verordnung zurückgenommen werden.	Zu viele Pendler
Gut und schön. Problem: die Höhenmeter. Wenn der Weg kurz und steil ist, ist die Motivation das Rad zu nehmen oder zu Fuß zu gehen wahrscheinlich trotzdem nicht gestiegen.	Topographie
Arbeit 80% nicht zentral, Freizeit ebenso, Einkauf nur teilweise möglich E-KFZ freies parken fehlt	Zu viele Pendler

Dies muss auch von der Bevölkerung angenommen werden. Dies gelingt leider nicht gut wie man z.B. in den Lettenäcker 2 -Zentrum oder am Stumpenhof (immer weniger Geschäfte können dort überleben) sieht.	wird nicht genutzt
Die meisten Betriebe sind halt um Stuttgart!	Zu viele Pendler
Es wird wohl immer schwieriger Arbeitsplätze zu finden die nah am Wohnort sich befinden	Arbeitsplätze in Wohngegenden
natürlich sind kurze Wege wichtig, aber deshalb Gewerbe und Wohnen zusammenzuführen sehe ich kritisch	Verträglichkeit Wohnen und Arbeiten
Im Prinzip gut, aber ich glaube, in Plochingen gibt es als Pendlerstadt viel Verkehr, der davon nicht betroffen ist.	Zu viele Pendler
Das entspricht voll und ganz meiner Meinung. Dazu müssten aber entsprechende Arbeitsplätze in Plochingen vorhanden sein.	Wenig Arbeitsplätze in der Stadt
Ein schönes Ziel. Ich fände es auch super, wenn mein Arbeitsplatz in Plochingen wäre. Da würde ich auch sofort auf das Auto verzichten.	Wenig Arbeitsplätze in der Stadt
Das Leitbild ist prinzipiell nicht verkehrt, jedoch nicht umsetzbar, da dafür immens hohe Investitionen in städtebauliche Maßnahmen erfolgen müssen. Zudem müssten bestehende Gebäude von Privatpersonen erworben werden, um die Immobilienstruktur dahingehend zu verändern.	nicht wirtschaftlich
Umsetzung bzgl. Arbeit in Plochingen nicht machbar, da fast niemand in Plochingen arbeitet. Bäcker/Metzger/Lebensmittel im Stadtgebiet gibt es fast nicht. Busrundkurs für Ältere (von überall in 10-15min in der Stadt)	Zu viele Pendler

Leitbild 11: Neue Mobilitätskonzepte und –angebote

„Förderung neuer Mobilitätskonzepte und Schaffung neuer Mobilitätsangebote.“

wichtig Kategorien	Erwähnungen
Zukunftsweisend	14
Umstieg von PKW erleichtern	5
Flexibilität	5
Verringerung PKW-Verkehr	2
neue Mobilitätsformen	1
Tourismus	1
Topographie	1
Alternative zum PKW	1
Nachhaltigkeit	1
Realisierbar	1
Unabhängig von PKW Besitz	1
Anbindung Ortsteile	1
Nutzen für Senioren	1
Lebensqualität	1

unwichtige Kategorien	Erwähnungen
Beteiligung aller Bürger	9
kein Bedarf	8
Wirtschaftlichkeit fraglich	8
nicht umsetzbar	7
Verhaltensänderung	5
Parkplätze werden blockiert	3
Nutzerfreundlichkeit	3
Schlechte Erfahrungen	2
Ordnung im straßenraum erhalten	2
Keine Aufgabe der Öffentlichkeit	2
Bedarfsorientierung	2
Feste Stellplätze	1
unflexibel	1
Mehr Angebot	1
keine Nachfrage	1
Verkehrssicherheit fraglich	1
nicht barrierefrei	1
Verkehrssicherheit fraglich	1
Andere Zuständigkeiten	1
Nutzung fraglich	1
Hohe Kosten	1
Neigt zu Komplexität	1
Organisation	1
Enges Netz von Stationen möglich?	1

Positiv	Kategorie
Wichtige Alternativen zum PKW	Alternative zum PKW
Den autonomen Shuttle finde ich spannend und würde ich gerne mal sehen	Anbindung Ortsteile
Prinzipell gute Ideen. Der nächste Schritt könnte das Bike-Sharing sein, das ansatzweise durch die Fahrräder am Bahnhof schon besteht. Bisher fehlt dem Modell noch die Flexibilität (abends mit dem Zug ankommen und mit einem geliehenen E-Bike nach Hause fahren, ist derzeit nicht möglich).	Flexibilität
On-Demand-Systeme erscheinen praktikabel, evtl. auch ein autonomer Shuttle.	Flexibilität
gerade diese Formen müssen weiter ausgebaut werden, damit es einfacher ist, bspw. auf Car Sharing umzusteigen, momentan ist ein Auto in der Nähe des Bahnhofs noch für viele unpraktisch, zu weit vom Wohnort entfernt, zu wenig Angebot bezüglich freier Zeiten und Wahl des Autos	Flexibilität
Größere Auswahlmöglichkeit hilft Bürgern und Umwelt.	Flexibilität
Hiermit wird die differenzierte persönliche und umweltfreundliche Mobilität ermöglicht.	Flexibilität
Wenn es dann nach dem Grundsatz des Für und Miteinanders geht und nicht nach dem wo ist am meisten zu verdienen.	Lebensqualität
U.a. von mir durchgeführte Studien zu alternativen Mobilitätsangeboten zeigen eindeutig die nachhaltigen Wirkungen entsprechender Maßnahmen	Nachhaltigkeit
Plochingen böte darüber hinaus vielleicht auch die Möglichkeit Mobilitätskonzepte aufzunehmen, die noch gar nicht auf dieser Liste stehen. Ganz ernsthaft: Seilbahn auf den Stumpfenhof (ggf. mit Zwischenstation), OBus Linie wie in Esslingen	neue Mobilitätsformen
mir scheint das On-Demand -Systeme am geeignetsten. Das könnten auch ältere Bürger nutzen	Nutzen für Senioren
ist vom Aufwand eher realisierbar	Realisierbar
für die Plochinger Hanglagen wäre ein Zubringerservice sinnvoll	Topographie
Wichtig wegen der sehr vielen Besucher in der Stadt	Tourismus
Vermehrter Umstieg vom Auto, wenn mehr andere Möglichkeiten vorhanden sind	Umstieg von PKW erleichtern
Sehr wichtig gerade für die Personen, die am Hang wohnen und sich mit dem Einkauf abmühen. Wenn gute Alternativen geboten werden, wird durchaus vom Auto abgewichen und auf Alternativen wie ein Lastenrad gegriffen. Wichtig wäre hier viele Abstellplätze in ganz Plochingen verteilt nicht nur in der Innenstadt auch in Wohngebieten	Umstieg von PKW erleichtern
Alternativen zum Auto müssen leicht zugänglich und vielfältig sein	Umstieg von PKW erleichtern
Sehr gut in Hinsicht auf ein attraktives Verkehrskonzept, um das Auto stehen zu lassen.	Umstieg von PKW erleichtern
Wichtige Schritte um auf eine Auto komplett verzichten zu können. E-Scooter usw. sollten jedoch nicht Fußgänger usw. gefährden.	Umstieg von PKW erleichtern
Die Idee gefällt mir, nicht selbst Besitzer eines Autos etc sein zu müssen, gerade wenn ich dieses Fahrzeug nicht jeden Tag brauche	Unabhängig von PKW Besitz
dadurch wird der Strassenverkehr geringer	Verringerung PKW-Verkehr
Reduziert individualverkehr, wobei E-Roller, Bike-Sharing weniger geeignet sind. Besser wären Autonome Verkehrsmittel, bzw. On-Demand Systeme, wobei eine ausschließliche Nutzung per App für ältere oft nicht praktikabel ist	Verringerung PKW-Verkehr
Dies muss in der heutigen Zeit selbstverständlich sein	Zukunftsweisend

Auswertungsergebnisse Online-Beteiligung – Zusammenstellung der Kommentare

lastenräder, autonome Shuttle, on demand Systemen und apps werden wichtiger werden	Zukunftsweisend
Hört sich nach Zukunft an!	Zukunftsweisend
Halte ich einen sehr wichtigen Bestandteil für unsere Mobilität der Zukunft	Zukunftsweisend
Vor allem die jüngere Generation möchte flexibel und schnell Mobilitätsangebote nutzen, die "on demand" gebucht und bezahlt wird. Das Interesse an platzverbrauchenden, teuren und schweren Individualfahrzeuge für kurze Strecken ist bereits gesunken und wird weiterhin abnehmen.	Zukunftsweisend
das ist die Mobilität von morgen. Nur damit ist der provate PKW überwindbar	Zukunftsweisend
Das wird künftg sehr wichtig werden.	Zukunftsweisend
Zukunftsfähige Ideen	Zukunftsweisend
Wir benötigen neue Ansätze in der Mobilität um die Verkehrswende zu schaffen. Mentalität des eigenen Autos ist überholt.	Zukunftsweisend
Gehört zu einer modernen / attraktiven Stadt - siehe Punkt 9	Zukunftsweisend
Nur so kann es langfristig gehen. Aber in Plochingen muss das langsam Schritt für Schritt umgesetzt werden!	Zukunftsweisend
Verkehr muß für mich auch völlig neu gedacht werden - weg vom Auto, egal ob elektrisch oder geteilt - Verkehr zur Arbeit,zum Einkaufen sollte zukunftstauglich sein. Dazu gehört für mich auch, der Automobilindustrie nicht jedes Mal Milliarden in den Rachen zu schieben, den billigsten Busanbieter wählen, der aber schlechtere Löhne bezahlt und erst Diesel durch niedrige Preise fördern und dann die Autobestitzer kalt enteignen, in dem man ihnen kurz danach die Einfahrt in die Stadt verbietet!	Zukunftsweisend
Die Mobilität von morgen braucht andere Formen	Zukunftsweisend
Es ist richtig und sinnvoll sich mit neuen Mobilitätsformen auseinander zu setzen und diese anzubieten, insbesondere vor dem Hintergrund der Möglichkeiten durch die Digitalisierung.	Zukunftsweisend

Kritik / Kommentare	Kategorie
Dies müssted auf Landesebene durchgeführt werden.	Andere Zuständigkeiten
Bedarfsorientiert anwenden	Bedarfsorientierung
Bedarfe sollten genau analysiert werden, da manche Mobilitätsformen konkurrieren	Bedarfsorientierung
Die Einführung von neuen Mobilitätskonzepten und -angeboten ist sicherlich vorteilhaft, allerdings sollten alle Bevölkerungsschichten eingebunden werden, nicht nur Junge und körperlich trainierte Personen.	Beteiligung aller Bürger
Muss vor allem auch für einkommensschwächere Schichten (u. a. Rentner) bezahlbar bleiben.	Beteiligung aller Bürger
Bitte beachten Sie bei Nutzung von Apps, dass damit viele Senioren "abgehängt werden", es muss also auch Alternativen geben.	Beteiligung aller Bürger
Sharing-Angbeote werden in Großstädten schon nicht angenommen. Warum in Plochingen? Die Bevölkerung wird immer älter und manche Angebote überlasten diese bzw. birgen große Verletzungsgefahren (siehe aktuell e-Bikes). Ansonsten: Was kosten die Angebote bzw. wie können diese subventioniert werden, damit diese ausreichend nachgefragt werden?	Beteiligung aller Bürger
Mit allzu exotischen Möglichkeiten wird nur ein kleiner Nutzerkreis erreicht	Beteiligung aller Bürger
Empfinde ich als sehr wichtig um weniger Verkehr zu haben. Allerdings ist dies vor allem für ältere Leute wohl schwer umsetzbar (z.B. kein Internet/Smartphone).	Beteiligung aller Bürger

Auswertungsergebnisse Online-Beteiligung – Zusammenstellung der Kommentare

Für ältere Mitbürger sehr verwirrend u. kompliziert.	Beteiligung aller Bürger
Modeerscheinung. Mag für manche jüngere Menschen Gewohnheit sein, ältere Menschen sind damit sicherlich überfordert.	Beteiligung aller Bürger
Eher was für die junge Generation	Beteiligung aller Bürger
Grundsätzlich gut. Aber: kann ich das E-Lastenrad am Stumpfenhof anmieten und auch dort wieder abstellen? Ich muss doch mit den Einkäufen den Berg hoch... Wie weit ist also der Weg zur nächsten Leihstation? Damit steht und fällt das Konzept. Gleiches für Car-Sharing	Enges Netz von Stationen möglich?
Ein wichtiges Thema, da solche Alternativen oft günstiger sind um von einem Punkt zum anderen zu gelangen.	Hohe Kosten
Das sollte der Markt regeln und nicht öffentlich in eine Richtung gelenkt werden	Keine Aufgabe der Öffentlichkeit
Für mich kein Thema für die Stadt	Keine Aufgabe der Öffentlichkeit
Interessant, aber je differenzierter die Systeme, desto unübersichtlicher und komplizierter wird es	Neigt zu Komplexität
Ich bin dafür offen, aber eher skeptisch. Oftmals sind die Dienste nur bei regelmäßiger Nutzung finanziell interessant. Gelegenheitsnutzer werden "abgezockt"	Nutzerfreundlichkeit
Fördern und anbieten kann ja nicht schaden, wichtig ist die Akzeptanz.	Nutzerfreundlichkeit
Wäre schon gut, muss aber so unkompliziert sein, dass es leicht nutzbar ist. Wenn ich für jeden der oben genannten Services einen eigenen Account und ein Ligin, Username, Passwort brauchen und von 10 Unternehmen je eine Rechnung über 2,5 Euro bekomme und jedesmal lange nachdenken muss, wo genau ich meine Fahrt/mein Rad jetzt buchen muss, habe ich schnell keine Lust mehr. Hier bräuchte es eine App "Plochingen mobil" die alle Services vereint und die Abrechnung zentral übernimmt.	Nutzerfreundlichkeit
klingt super. Ich aber glaube ich noch zu weit weg.	Nutzung fraglich
Wie kommt den ein Lastenrad wieder zurück?	Organisation
hier wäre eine umfassende Umfrage notwendig. Grundsätzlich finde ich es sehr gut! Aber es muss auch genutzt werden - Wirtschaftlichkeit	Wirtschaftlichkeit fraglich
Sollte eigenwirtschaftlich erfolgen, nicht durch Steuergelder	Wirtschaftlichkeit fraglich
Bike Sharing und Car Sharing sind überaus interessant, ich denke jedoch dass Plochingen für ein größeres Angebot zu wenig Nachfrage aufbringen wird um dsa wirtschaftlich zu betreiben	Wirtschaftlichkeit fraglich
Nicht marktwirtschaftlich attraktiv.	Wirtschaftlichkeit fraglich
Ich sehe diese Angebote eher skeptisch. Car-Sharing ist über den ersten Hype-Cycle hinaus, es muss sich erst noch zeigen, inwiefern die verbliebenen Anbieter es schaffen, nachhaltige und attraktive Geschäftsmodelle zu entwickeln. Bike-Sharing: Über kurz oder lang wird so ziemlich jeder Haushalt über eigene E-Bikes verfügen, das Sharing wird damit nur zu einer Nische. E-Scooter sind bei den topografischen Gegebenheiten zu gefährlich. Autonome und "on Demand" Systeme werden kommen, wenn die Technologie und der Markt reif ist.	Wirtschaftlichkeit fraglich
Ist hier Rentabilität möglich bei ca.14000 Einwohnern ?	Wirtschaftlichkeit fraglich
Das sind Konzepte, die selbst in Großstädten nicht richtig funktionieren. Plochingen ist zu klein, um dieses Angebot rentabel zu gestalten.	Wirtschaftlichkeit fraglich
Alle Systeme werden in Plochingen nicht wirtschaftlich sein - man benötigt 5 - 6 Stationen	Wirtschaftlichkeit fraglich

Negativ	Kategorie
Bitte keine Roller etc die überall rum stehen	Feste Stellplätze
ausreichend vorhanden	kein Bedarf
Brauche ich nicht: bin zu Fuß (Kurstrecke), eigenem PKW (Mittelstrecke) und ggf. Bahn oder Flugzeug (Langstrecke) gut versorgt. I	kein Bedarf
Das ist doch völliger Blödsinn in Plochingen. Plochingen ist so klein, da kann ich überall zu Fuss hingehen.	kein Bedarf
Individualverkehr ist wichtig ohne Einschränkung	kein Bedarf
braucht kein Mensch	kein Bedarf
Scheint bereits weitgehend umgesetzt zu sein.	kein Bedarf
für mich nicht wichtig, da ich in der Stadt wohne und arbeite	kein Bedarf
kein Bedarf	kein Bedarf
Ich halte die Nachfrage in Plochingen dafür deutlich zu gering	keine Nachfrage
Sharing mE nicht massentauglich da zu wenig Angebot	Mehr Angebot
kommt für mich als Rollstuhlfahrer nicht in Frage	nicht barrierefrei
Teilen funktioniert nur selten.	nicht umsetzbar
Aus meiner Sicht überbewertet. Der Schwabe kauft und besitzt, er leiht nicht! Plochingen ist schon zu weit weg vom Ballungsraum Stuttgart, wo ein eigenes Fzg. auf Grund des ÖPNV keinen Sinn mehr macht. Konsequentes Car-Sharing erzeugt eine Vielzahl von stehenden Autos, da für die Urlaubszeit entsprechende Vorhalte gemacht werden müssten. Das Model wird erst mit dem autonomen Fahren wirklich attraktiv, da dann Fzge. selbstständig zum nächsten Nutzer fahren und nicht an einer bestimmten Stelle abgestellt werden müssen.	nicht umsetzbar
nicht überall machbar (z. B. Radfahren)	nicht umsetzbar
Funktioniert nicht einmal in großen Städten	nicht umsetzbar
Dafür ist Plochingen wohl zu klein..	nicht umsetzbar
Es ist fraglich, ob dieses Konzept in einer kleineren Stadt wie Plochingen Sinn macht - eventuell einige der Maßnahmen.	nicht umsetzbar
Da diese Konzepte selbst in Großstädten nicht wirtschaftlich funktionieren, wird dies in Plochingen erst recht nicht zur Umsetzung kommen. Denn die Auslastung dieser Angebote bei einer Einwohnerzahl in der Größenordnung der Stadt Plochingen ist für die Anbieter geringen nicht wirtschaftlich.	nicht umsetzbar
Problematisch ist, dass die E-Roller oder Bikes irgendwo am Straßenrand hin"geschmissen" werden	Ordnung im straßenraum erhalten
E-Roller nerven.	Ordnung im straßenraum erhalten
Car-Sharing-Stationen blockieren Straßen/Parkplätze, E-Roller müllen den Gehweg voll, da sie wahllos abgestellt werden können.	Parkplätze werden blockiert
Funktioniert nicht richtig in kleinen Städten. Parkplätze sollten lieber für Privatfahrzeuge freigehalten werden.	Parkplätze werden blockiert
On demand ja, Carsharing frisst nur noch mehr Parkplätze. Wenn dann ab Bahnhof als hub.	Parkplätze werden blockiert
Das Mitfahrbänkle hat auch nicht funktioniert	Schlechte Erfahrungen
für Menschen ohne Auto ist Carsharing so toll, um mal größere Einkäufe zu tätigen. Leider ist Plochingen ja kein Share-Now(ehemals Car2Go)-Gebiet	schlechte Erfahrungen
Carsharing uninteressant, wegen Flexibilität	unflexibel
hab lieber eigene Verkehrsmittel	Verhaltensänderung
Individualverkehr sollte eine Grundrecht bleiben.	Verhaltensänderung

Auswertungsergebnisse Online-Beteiligung – Zusammenstellung der Kommentare

Als Folge einer Darm-OP bin ich auf die Privatsphäre im eigenen PKW angewiesen und der eigene PKW ist der einzige Weg, im Fall der Fälle sicher nach Hause zu kommen.	Verhaltensänderung
Ist für mich nur ergänzend zum eigenen Auto / Fahrrad denkbar.	Verhaltensänderung
Zukunftsmusik. Wenn der Benzinpreis 5 € / Liter wäre, dann ...	Verhaltensänderung
Am öffentlichen Straßenraum muss sich viel ändern um diese verschiedenen Mobilitätsformen nebeneinander gefahrenfrei nutzen zu können, schon jetzt ist es schwierig und gefährlich dass Kfz und E-Roller nicht kollidieren	Verkehrssicherheit fraglich
Vorher muß der Autoverkehr vom Fahrrad/Scooterverkehr und Fußgängerverkehr getrennt werden	Verkehrssicherheit fraglich

Sonstige Anmerkungen Radverkehr

Nr.	Anmerkung	Kategorie	Knotenpunkt	
			Straße 1	Straße 2 / sonstiger örtlicher Bezug
1	Mindestabstand Autofahrer wird beim Überholen nicht eingehalten	Gefahr Überholen	Schorndorferstraße	
2	Radspur unsicher und hört am Kreisel Stumpenhof Süd auf	keine Weiterführung des Radwegs	Schorndorferstraße	
3	Keine Radwege auf vielbefahrener Straße	fehlender Radweg	Schorndorferstraße	
4	einen Strich auf die Straße zu malen macht keinen Radweg das ist nur gefährlich	umwegige/unkomfortable Führung	Schorndorferstraße	
5	Radfahrer begehen Rotlichtverstoß bei Querung der Straße	Regelverstoß	Neckarstraße	Schorndorferstraße
6	Es ist nicht zu erkennen wo der Radweg weitergeht	Markierung	Neckarstraße	Schorndorferstraße
7	Am Ende des Abschnitts endet der Radweg plötzlich	keine Weiterführung des Radwegs	Eisenbahnstraße	Esslinger Straße
8	Radweg hört plötzlich auf	keine Weiterführung des Radwegs	Eisenbahnstraße	Esslinger Straße
9	schlechte Sichtbarkeit über die Weiterführung des Radwegs	Markierung	Eisenbahnstraße	Esslinger Straße
10	offiziell nur in eine Richtung erlaubt wird aber in beide Richtungen befahren	fehlender Radweg	Esslinger Straße	
11	Fehlender Radweg in Richtung Stadtmitte	fehlender Radweg	Esslinger Straße	
12	Fehlender Radweg in Richtung Stadtmitte	fehlender Radweg	Esslinger Straße	
13	Schild mitten auf dem Radweg	Hindernis auf Radweg	Esslinger Straße	Brühlstraße
14	Fahrradfahrer halten sich nicht an "Durchfahrtsverbot"	Regelverstoß	Esslinger Straße	
15	Am Bahnhof fehlen Möglichkeiten das Rad sicher zu Parken	fehlende Radabstellanlagen	Bahnhof	
16	Für wertvolle Fahrräder gibt es keine Abstellanlagen am Bahnhof	fehlende Radabstellanlagen	Bahnhof	
17	hier muss in der Freidrichsstraße deutlich werden, dass der Radweg hier weitergeht	Markierung	Esslinger Straße	Friedrichsstraße
18	Der Radweg führt über Parkplatz der Garp. Manchmal durch Schranke geschlossen	umwegige/unkomfortable Führung	Karl-Orff-Weg	Wendeschleife

Auswertungsergebnisse Online-Beteiligung – Zusammenstellung der Kommentare

19	Fehlende Radabstellanlagen	fehlende Radabstellanlagen	Schorndorferstraße	gegenüber Lidl
20	ausgeschilderte Führung zu steil für einen Radweg	umwegige/unkomfortable Führung	Stumpenhof	Am Stumpenhof
21	Fehlender Radweg Schulwege	fehlender Radweg	Stumpenhof	Weg von Lisztstraße
22	Radweg hört auf	keine Weiterführung des Radwegs	Schorndorferstraße	Panoramaplatz
23	Zu viel Autos während Schulbeginn und Ende	Konflikte PKW-Verkehr	Marquardstraße	an Grundschule
24	Schorndorferstraße zu eng und in Gegenrichtung genutzt	Regelverstoß	Schorndorferstraße	
25	Zu viele Autos auf Schorndorferstraße	Konflikte PKW-Verkehr	Schorndorferstraße	
26	Keine Radwege auf vielbefahrener Straße	Konflikte PKW-Verkehr	Schorndorferstraße	Lettenackerstraße
27	Radstreifen auf Schorndorfer Straße bergauf behindern PKW	Konflikte PKW-Verkehr	Schorndorferstraße	Lettenackerstraße
28	Keine Radwege auf vielbefahrener Straße	Konflikte PKW-Verkehr	Schorndorferstraße	Lettenackerstraße
29	Konflikte mit fließendem Verkehr	Konflikte PKW-Verkehr	Schorndorferstraße	
30	Radfahrer verfahren sich	Markierung	Schorndorferstraße	Panoramaplatz

Sonstige Anmerkungen Fußverkehr

Nr.	Anmerkung	Kategorie	Knotenpunkt	
			Straße 1	Straße 2 / sonstiger örtlicher Bezug
1	Fußgängerüberweg gewünscht	unsichere/fehlende Quermöglichkeit für Fußgänger	Neckarstraße	Am Bruckenbach
2	Ampelphasen zu kurz	Ampelphase	Schorndorferstraße	Neckarstraße
3	Fußgänger laufen einfach über die Straße, anstatt die Unterführung zu nutzen	unsichere/fehlende Quermöglichkeit für Fußgänger	Schorndorferstraße	gegenüber von Lidl
4	Im Bereich der Tannenstraße ist der Fußweg für Rollifahrer zu eng und dadurch gefährlich angelegt	zu schmaler Gehweg	Tannenstraße	Schulstraße
5	zu schneller Auto- und Radverkehr in der Fußgängerzone / Fischbrunnenplatz	Konflikte Radverkehr	Marktstraße	Fischbrunnenplatz
6	Im Bereich der Fußgängerzone zwischen Volksbank und Rewe gibt es immer wieder PKW die durch widerrechtliche Durchfahrt oder Parken den Fußgängerbereich stören	Konflikte PKW	Marktstraße	Am Fischbrunnen
7	Gesamte Fußgängerzone wird sehr oft von KFZ und Radverkehr zu schnell befahren ein echtes Sicherheitsrisiko	Konflikte Radverkehr	Marktstraße	Fußgängerzone
8	Die Autofahrer sind hier sehr oft zu schnell und rücksichtslos unterwegs. Besonders Nachts wird hier mit quietschenden Reifen um die Ecke gebogen	Konflikte PKW	Esslinger Straße	Am Fischbrunnen
9	Teilweise wird Zebrastreifen missachtet	Konflikte PKW	Esslinger Straße	Bergstraße
10	Kopfsteinpflaster in der Fußgängerzone, bei älter werdender Gesellschaft	schlechter Oberflächenbelag	Esslinger Straße	Bergstraße
11	Bereich zwischen Kino und Optik Frommann ist zu eng für Auto, Fahrrad und Fußgänger. Bereich wird von Auto gerne zu schnell befahren, zu eng beim Zanetti	Konflikte PKW	Esslinger Straße	Bergstraße
12	Warum nicht verkehrsberuhigter Bereich? Schule?	Verkehrsberuhigung	Marquardstraße	zw. Real- und Grundschule
13	Warum nicht verkehrsberuhigt KINDER?	Verkehrsberuhigung	Marquardstraße	zw. Real- und Grundschule

Auswertungsergebnisse Online-Beteiligung – Zusammenstellung der Kommentare

	Gefährlicher Überweg! Viele Schüler und viel zu viel Verkehr auf der Eisenbahnstraße	unsichere/fehlende Querungsmöglichkeit für Fußgänger	Eisenbahnstraße	zw. Wilhelm- und Hermannstraße
15	Sehr starker Verkehr! Sehr laut durch Autoverkehr	Verkehrsberuhigung	Eisenbahnstraße	zw. Wilhelm- und Hermannstraße
16	Schülerströme ignorieren Querungshilfen	unsichere/fehlende Querungsmöglichkeit für Fußgänger	Eisenbahnstraße	zw. Wilhelm- und Hermannstraße
17	Verbindung Kulturpark mit Stadthalle ergänzen	unsichere/fehlende Querungsmöglichkeit für Fußgänger	Hermannstraße	zw. Kulturpark und Stadthalle
18	Keine Absenkungen für Rollifahrer	Barrierefreiheit	Bahnhof Plochingen Eisenbahnstraße	
19	Nur mal kurz haltende Autos machen die Fußgängerüberwege unübersichtlich und verleiten andere Autos zum Überholen innerhalb des Bereichs des Überwegs	unsichere/fehlende Querungsmöglichkeit für Fußgänger	Raunerweg	Tannenstraße
20	Autos fahren zu schnell über den Gehweg in der Esslinger Straße	Konflikte PKW	Esslinger Straße	Wilhelmstraße
21	Rot-Weiße Absperrung	umwegige/unkomfortable Führung	Amselweg	Ende
22	Fehlende Fußwegverbindung	umwegige/unkomfortable Führung	Parallelweg zu Randweg	Ende
23	Zebrastreifen schlecht beleuchtet	unsichere/fehlende Querungsmöglichkeit für Fußgänger	Lettenäckerstraße	Käthe-Kollwitz-Weg
24	Fühle mich bei der Querung auf dem Zebrastreifen durch zu schnell fahrende KFZ gefährdet	unsichere/fehlende Querungsmöglichkeit für Fußgänger	Lettenäckerstraße	Käthe-Kollwitz-Weg
25	Geschwindigkeitsüberschreitungen, unvorsichtige Fahrweisen	Konflikte PKW	Obere Dickne	Geschwister-Scholl-Straße
26	Besonders zu Stoßzeiten zu viel Verkehr und zu schnelles Fahren	Konflikte PKW	Beethovenstraße	Carl-Orff-Weg
27	Besonders morgens zu Kindergartenablieferzeiten wird hier geparkt. Trotz verkehrsberuhigtem Bereich wird schnell gefahren. Fußgänger müssen aus allen Richtungen aufpassen, eher chaotische Situation	Konflikte PKW	Bismarckstraße	zw. Tannen- und Moltkestraße
28	Treppe mit Kinderwagenschienen, die nicht von allen Arten von Kinderwagen genutzt werden können	Barrierefreiheit	Hagenäckerweg	Ende Ost
29	Obwohl nicht erlaubt parken hier Fahrzeuge auf dem Gehweg	Konflikte PKW	Moltkestraße	zw. Brühl- und Bergstraße

Auswertungsergebnisse Online-Beteiligung – Zusammenstellung der Kommentare

30	Gehweg fehlt	umwegige/unkomfortable Führung	Talweg	Kornbergweg
31	Hier ist es trotz Fußgängerampel zu Unfällen gekommen	unsichere/fehlende Querungsmöglichkeit für Fußgänger	Schorndorferstraße	Teckplatz
32	fehlender Gehweg und keine Sichere Querungsmöglichkeit	unsichere/fehlende Querungsmöglichkeit für Fußgänger	Beethovenstraße	Obere Kurve

Sonstige Anmerkungen Verkehrsberuhigung

Nr.	Anmerkung	Kategorie	Knotenpunkt	
			Straße 1	Straße 2 / sonstiger örtlicher Bezug
1	Rückstaus vor allem bei Schulbeginn, weil viele Ampeln unkoordiniert rot sind, keine grüne Welle	Ampelphasen	Schorndorfer Straße	zw. Lettenäcker und Kornbergweg
2	Tempo 30 Zone zeigt nicht die gewünscht Wirkung keiner hält sich daran	Kontrolle Verkehrsregeln	Moltkestraße	zw. Schorndorfer Straße und Bergstraße
3	Unangemessen hohes Verkehrsaufkommen, das mit dem Bau Wahn noch erhöht wird	Hohes Verkehrsaufkommen	zw. Innenstadt und Stumpfenhof	
4	Starker Verkehr zum Gymnasium in einem Wohnbereich beidseits zugeparkte Straßen	Beruhigung in Wohnstraßen	Hindenburgstraße	
5	Viele Autofahrer nutzen die Lisztstraße als Zugang zu ihren Kleingartenanlagen. Das Tempo ist oft nicht angepasst. Vor allem, da auf der Wendeplatte häufig Kinder spielen. Eine verkehrsberuhigte Zone oder ein Hinweisschild auf spielende Kinder wäre hier sinnvoll	Beruhigung in Wohnstraßen	Lisztstraße	bis nördliches Ende
6	Eine Zu- bzw. Ausfahrt von den Lettenäckern ist etwas zu wenig	neue Straße	Lettenäckerstraße	Schorndorfer Straße
7	Hier wird sehr wild geparkt, so dass man gerade abends schlecht fahren kann und Fußgänger hinter Autos auftauchen. Verstärkt wird dieser Effekt durch viele große Transporter, die auf der einen Seite in den Fußweg ragen und auf der anderen Seite einen Überhang auf die Straße haben	Parken	Geschwister-Scholl-Straße	Käthe-Kollwitz-Weg
8	Nur eine Aus- und Einfahrt für das Wohngebiet Lettenäcker. Ein Unfall um Kreuzungsbereich Schorndorfer & Lettenäckerstraße und es ist auf legalem Wege nicht mehr möglich das Gebiet mittels KFZ zu verlassen. Wieder eine zweite Ein- & Ausfahrt schaffen	neue Straße	Lettenäckerstraße	Schorndorfer Straße

Auswertungsergebnisse Online-Beteiligung – Zusammenstellung der Kommentare

9	Starke Belastung, unzureichender Lärmschutz, überhöhte Geschwindigkeit der Fahrzeuge	Lärmimmissionen	Schorndorfer Straße	bis Lettenäcker
10	Hier ist das Verkehrsaufkommen recht hoch und durch den außerortschaftlichen Charakter lassen sich viele zum Rasen verleiten. Gerade in den Abend- und Nachtstunden fahren viele Autos zu schnell	Kontrolle Verkehrsregeln	Schorndorfer Straße	rund um Lettenäcker
11	komplette Schorndorferstraße. Zu den Stoßzeiten kann man die Straße als Fußgänger nicht nutzen. Man hat keine Luft zum atmen	Immissionen	Schorndorfer Straße	
12	Hier suchen LKWs immer wieder die Adresse ihrer Spedition. Auf dieser Suche fahren sie tiefer in das Wohngebiet bis sie im Anne-Frank-Weg feststellen, dass sie die Adresse auch von hinten nicht anfahren können. Zu diesem Zeitpunkt sind aber teilweise größere LKW mit Auflieger so tief in die (für sie) Sackgasse gefahren, dass sie ohne fremde Hilfe nicht mehr herauskommen	Spezifisches Problem	Geschwister-Scholl-Straße	
13	Berufsverkehr: Vor allem als alternative, falls es auf der Bundesstraße wieder staut oder zähfließt (fast täglich)	Hohes Verkehrsaufkommen	Ulmer Straße	von Bahnhof bis Kreuz
14	Gerade morgens, wenn auf der Überleitung B10 B313 Stau ist, kommt es hier zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen. Das setzt sich dann bis Wernau fort, wo an der Ampel Höhe Edeka ein Rückstau bis zum Kreisverkehr entstehen kann	Hohes Verkehrsaufkommen	Ulmer Straße	von Bahnhof bis Kreuz
15	Geschwindigkeitsreduzierung Ulmer Straße für KFZ	Geschwindigkeit	Ulmer Straße	von Bahnhof bis Kreuz
16	störend für Anlieger	Beruhigung in Wohnstraßen	Unterer Haldenweg	
17	Berufsverkehr	Hohes Verkehrsaufkommen	Ulmer Straße	Kreisverkehr
18	zu viele parkende Autos abends obwohl da keine Häuser sind	Parken	Mühlhaldenweg	Bei Friedhof
19	hohe Auslastung	Hohes Verkehrsaufkommen	Ulmer Straße	Kreisverkehr
20	Schorndorfer Straße ist nunmal die meistbefahrenste Straße	Hohes Verkehrsaufkommen	Schorndorfer Straße	

Auswertungsergebnisse Online-Beteiligung – Zusammenstellung der Kommentare

21	Im Berufsverkehr Rückstau wegen Bushaltestelle KSK / Kreisverkehr alte Neckarbrücke	Hohes Verkehrsaufkommen	Schorndorfer Straße	bis Bushaltestelle (siehe Spalte B)
22	Zu hohe Verkehrsbelastung, Steigungstrecke, 50 km/h, Betroffene Anwohner direkt an der Straße, Mögliches Problem der NO2-Grenzwertüberschreitung, zu hoher Verkehrslärm	Hohes Verkehrsaufkommen	Schorndorfer Straße	westlicher Teil
23	Durchgangsverkehr	Durchgangsverkehr	Schorndorfer Straße	
24	Hohe Fahrzeugfrequenz, viele Kreuzungen; man muss langsam und gleichmäßig fahren, das reduziert auch die Belastung	Verkehrsfluss	Schorndorfer Straße	westlicher Teil
25	Geschwindigkeitsreduzierung auf der unteren Schorndorfer Straße wg Verkehssicherheit; Aufenthalts und Wohnqualität	Geschwindigkeit	Schorndorfer Straße	westlicher Teil
26	Hoher Verkehr (inkl. Durchgangsverkehr). Attraktivität des Straßenraums unwichtig, aber der Verkehr muss schnell abfließen können und darf nicht z.B. durch 30 er Zone auch noch gebremst werden	Hohes Verkehrsaufkommen	Schorndorfer Straße	
27	Im Berufsverkehr höhere Belastung	Hohes Verkehrsaufkommen	Ulmer Straße	
28	hohe Auslastung im Berufsverkehr	Hohes Verkehrsaufkommen	Esslinger Straße	Ulmer Straße
29	Besonders zu Stoßzeiten gibt es Stau/stockenden Verkehr im Gebiet um den Kreisverkehr beim Aldi und wegen der schlechten Ein- und Ausfahrt beim Aldiparkplatz	Stau	Ulmer Straße	westlicher Teil
30	Abschnitt vom Last-/Schwerlastverkehr entlasten	Schwerverkehr	Neckarstraße	Schorndorfer Straße
31	Nadelöhr für den Aufstieg Richtung Schurwald	Stau	Neckarstraße	Schorndorfer Straße
32	In RushHour morgens häufig Stau	Stau	Schorndorfer Straße	
33	Sehr viel Verkehr! Von der Brücke kommend über den Bahnhof bis hin zur Schorndorfer Straße! Für die Anwohner und den Bahnhof somit eine enorme Belastung durch Abgase Lärm und Gefährdung für die Sicherheit	Immissionen	Bahnhof	Schorndorfer Straße
34	Starker Durchgangsverkehr an einem zentralen Ort	Durchgangsverkehr	Esslinger Straße	

Auswertungsergebnisse Online-Beteiligung – Zusammenstellung der Kommentare

35	Feierabendverkehr	Hohes Verkehrsaufkommen	Esslinger Straße	
36	Schulbusse blockieren morgens häufig den Verkehr. Dadurch Rückstau bis weit in die Schorndorferstraße ohne Überholmöglichkeit	Schulverkehre	Esslinger Straße	Schorndorfer Straße
37	Sehr hohes Verkehrsaufkommen. Insbesondere durch viele schwere LKWs	Schwerverkehr	Schorndorfer Straße	
38	Durchgangsverkehr anhand Kennzeichen anderer Landkreise (viel WN und GP)	Durchgangsverkehr	Schorndorfer Straße	
39	große Kreuzung: teilweise Verzögerungen wegen Auslastung	Leistungsfähigkeit Knotenpunkt	Schorndorfer Straße	Neckarstraße
40	Kreuzungsbereich besser lösen (Berufsverkehr)	Leistungsfähigkeit Knotenpunkt	Schorndorfer Straße	Neckarstraße
41	Hauptverkehrsachse durch Plochingen	Hohes Verkehrsaufkommen	Schorndorfer Straße	Esslinger Straße
42	Extrem viel PKW- und Lastwagen-Verkehr	Schwerverkehr	Schorndorfer Straße	westlicher Teil
43	Viel Autoverkehr. Der unattraktivste Abschnitt für Fußgänger und Radfahrer in Plochingen	Konflikte PKW	Eisenbahnstraße	
44	sehr viel Durchgangsverkehr	Durchgangsverkehr	Neckarstraße	Ulmer Straße
45	Hohes Aufkommen rund um Bahnhof und B10	Hohes Verkehrsaufkommen	Bahnhof	B10
46	Schulbereich mit hoher Belastung durch Elterntaxis! Schulverkehr benötigt direkte Anbindung an die Hauptachsen (schnell hin/schnell weg) ohne die restlichen Verkehre zu behindern	Schulverkehre	Marquardstraße	Brühlstraße
47	Das ist unmittelbar vor dem Schulzentrum. Das ist morgens zwischen 7:35 und 7:55 Uhr am völligen Verkehrskollaps durch: Schüler, die mit dem Zug kommen. Das sind Ströme von Schülern, die sich da vom Bahnhof zum Schulzentrum ziehen. Abkürzungsrouten vom Verkehr über den Schurwald zur B10	Schulverkehre	Urbahnstraße	vor Schulzentrum
48	Parkdruck sehr hoch	Parken	nördlicher Teil Stumpenhof	
49	Zusatz: ein Großteil des Verkehrs auf der Schorndorfer Straße entsteht innerörtlich, das sehe ich bereits daran, wie oft ich selbst von oben nach unten und zurück	Durchgangsverkehr	Schorndorfer Straße	nördlicher Teil

Auswertungsergebnisse Online-Beteiligung – Zusammenstellung der Kommentare

	fahre manchmal mehrmals täglich			
50	Dieses ganze Gebiet ist je nach Tageszeit sehr stark belastet (Schule Musikschule)	Schulverkehre	Schulzentrum	
51	Verkehrsberuhigung auf Schulwegachsen	Schulverkehre	Schulzentrum	
52	Viel Durchgangsverkehr im eigentlich beruhigten Bereich. Viele fahren zu schnell	Durchgangsverkehr	Bereich um Bergstraße und Brühlstraße	
53	Durchgangsverkehr vom Neckartal ins Remstal sowie LKW Verkehr zur Deponie	Durchgangsverkehr	Schorndorfer Straße	
54	Verkehr zur Schule	Schulverkehre	Hindenburgstraße	
55	Sehr viel Parksuch-Verkehr zu manchen Zeiten	Parken	Urbahnstraße	Brühlstraße
56	Zu viel Autoverkehr für einen verkehrsberuhigten Bereich	Hohes Verkehrsaufkommen	Urbahnstraße	Brühlstraße
57	Widumstraße, da zweispurig und Parkplätze zu eng wildes Parken auf dem Gehweg wegen Läden	Parken	Widdumstraße	
58	Menschenfreundliche Gestaltung des öffentlichen Raumes. Umbau des Straßenraums	Lebensqualität	Bahnhofsstraße	Brühlstraße
59	Umständliche Kreuzung. Durch den leichten Versatz der Fahrspuren kommt es hier immer wieder zu Schwierigkeiten beim tangentialen Abbiegen. Natürlich vergessen auch viele die Verwendung des Blinkers	Knotenpunktdesign	Esslinger Straße	Karlstraße
60	So viel Autoverkehr wegen dem Schulzentrum	Schulverkehre	Schulzentrum	
61	Einbahnstraße und parkende Autos	Parken	Hindenburgstraße	nördlicher Teil
62	Verkehrsaufkommen durch Stadt und zum Bahnhof besser Umleitung der Straße über Neckarstraße und direkt über Eisenbahnstraße	Hohes Verkehrsaufkommen	Esslinger Straße	zw. Neckarstraße und Bahnhofsstraße
63	Viel Durchgangsverkehr, gleichzeitig sind hier viele Fußgänger und Radfahrer unterwegs	Durchgangsverkehr	Esslinger Straße	zw. Neckarstraße und Bahnhofsstraße
64	Anwohner und häufig genutzte Straße da Hauptverbindung zur Innenstadt/Einkaufsmöglichkeiten	Hohes Verkehrsaufkommen	Esslinger Straße	zw. Neckarstraße und Bahnhofsstraße
65	Hohe Auslastung im Berufsverkehr trotz Zebrastreifen, engen Kurven und den weiteren Verlauf zur Brühlstraße	Geschwindigkeit	Esslinger Straße	Marktstraße

	parkenden Autos wird hier regelmäßig gerast			
66	Dieser Schleichweg wird gerne genutzt um den hohen Verkehr an der Kreuzung Esslingerstraße Schorndorfer Straße zu umgehen	Hohes Verkehrsaufkommen	Brühlstraße	Hindenburgstraße
67	Sehr hohe Verkehrsdichte durch die Stadt und zum Bahnhof Bahnhofsstraße besser in eine verkehrsberuhigte Zone umwandeln mit Sitzmöglichkeiten und Erneuerung der Fahrbahn sowie bessere Beleuchtung. Die Bahnhofsstraße sollte besser gestaltet werden, weil sehr viele über diese Straße in die Stadt laufen ein gutes Erscheinungsbild wäre gut	Lebensqualität	Esslinger Straße	zw. Neckarstraße und Bahnhofsstraße
68	Weil es dort Tag und Nacht laut ist, der Lärm geht echt auf die Nerven	Lärmimmissionen	Esslinger Straße	Wilhelmstraße
69	Viel Durchgangsverkehr. Heute Hauptachse nach/von Altbach mitten durch bewohntes Gebiet. Reduktion der Verkehre hier auf Anwohner ist zielführend	Durchgangsverkehr	Esslinger Straße	nördlicher Teil
70	Ich wohne da. Besonders zu den Stoßzeiten bzw. wenn auf der B10 Stau ist stehen die Autos oft Stoßstange an Stoßstange. Wird von LKW als Alternative zur B10 genutzt, v.a. wenn diese auf die Erddeponie wollen. Siehe auch Verkehrszählung die durchgeführt wurde	Stau	Esslinger Straße	nördlicher Teil
71	viel Durchgangsverkehr auch Busse	Durchgangsverkehr	Eisenbahnstraße	
72	Verkehrsberuhigung auf Fußwegachsen, Fußgängerfreundliche Gestaltung der Hermannstraße	Fußwegachsen	Hermannstraße	westlicher Teil
73	Geschwindigkeitsreduzierung Esslinger Straße für mehr Wohn- und Aufenthaltsqualität	Geschwindigkeit	Esslinger Straße	
74	Durchgangsverkehr	Durchgangsverkehr	Eisenbahnstraße	Esslinger Straße
75	Überweg nach Deizisau als Fußgänger oder Radfahrer ist gefährlich. Auf diesem Weg würde ich mein Kind nicht alleine in die Schule fahren lassen	Verkehrssicherheit	Otto-Konz-Brücke	