Bürgerin I	Sehr geehrte Damen und Herren, ich habe mir das Stadtentwicklungskonzept durchgelesen. Aus meiner Sicht beeinträchtigt der Straßenverkehr durch PKWs in der Innenstadt die Aufenthaltsqualität immens, weshalb ich mich dort nicht gerne aufhalte und lieber in eine Stadt wie Lörrach gehe. Für Schopfheim wäre es der größte Gewinn, wenn die Hauptstraße zwischen Villringer und Goldenem Löwen für PKWs gesperrt würde. Die Stadt ist so klein, dass man innerhalb von fünf Minuten von sämtlichen Parkplätzen im Zentrum sein kann. Ich verstehe deshalb die Argumentation in Bezug auf notwendige Parkplätze in der Hauptstraße nicht.	Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) betracht die zukünftige Entwicklung Schopfheims auf der gesamtstädtischen Ebene und formuliert Leitsätze und Entwicklungsziele. Detailfragen zur Erreichung der Ziele, sollten in ergebnisoffenen Prüfungen untersucht werden. <u>Abwägungsvorschlag:</u> Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, eine Aufnahme ins Konzept erfolgt nicht.
Schopfheim Aktiv	Ausgangslage: im Rahmen der Offenlegung der Unterlagen zu ISEK und GISEK vom 05.06.2025 bis einschließlich 06.07.2025 wurde Schopfheim Aktiv zur Stellungnahme eingeladen SCHOPFHEIM Aktiv versteht sich als Schnittstelle zwischen öffentlicher Hand, privatem Engagement sowie privatem Unternehmertum. Unser Ziel: eine starke Innenstadt mit einem vielfältigen Handels-, Gastronomie- und Dienstleistungsangebot, ein lebenswerter Wohnstandort und ein attraktives wirtschaftliches Umfeld für Unternehmen jeder Größe Die vorliegende Stellungnahme wurde von der Geschäftsführung von Schopfheim Aktiv in Abstimmung mit dem Vorstand erstellt. Zu Thema 4.2 „Handel Gewerbe, Dienstleistung“ und zu Thema 4.4 „Mobilität und Verkehr“ Handel, Gastronomie und Gewerbe sind auf eine gut erreichbare, lebendige Innenstadt angewiesen. Innenstädte leben davon, dass Menschen kommen – regelmäßig, bequem und mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Deshalb ist es wichtig, die Innenstadt weiterhin gut erreichbar zu halten. Wenn die genannten „Stärkung der Erreichbarkeit der Innenstadt“ tatsächlich gewährleistet werden soll und Zielverkehr in der Innenstadt weiterhin möglich und gewünscht ist, dann braucht es dazu auch Maßnahmen, die dies unterstützen. Die vorgeschlagene Maßnahme einer Bündelung des Parkierens lehnen wir nicht grundsätzlich ab. Allerdings darf dies nicht zu Lasten der Parkplätze auf dem Marktplatz und entlang der Hauptstraße gehen. Der Handel braucht diese Kurzzeitparkplätze, die den Kunden kurze Wege ermöglichen. Schopfheim braucht diese Mischung an Parkraum, um alle Kundengruppen erreichen zu	Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) betracht die zukünftige Entwicklung Schopfheims auf der gesamtstädtischen Ebene. Das Konzept zeigt die notwendige Offenheit um die in der Stellungnahme aufgeworfenen Widersprüche zu vereinen und sowohl Mobilität und Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln zu ermöglichen, als auch die für die Unterstützung der gesetzlich vorgegebenen Klimaschutzziele des Landes Baden-Württemberg notwendige Verkehrswende in Schopfheim umzusetzen. Den Wunsch die individuelle Mobilität mit Klimaschutz, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu vereinen, zeigte sich auch in der umfangreichen Bürgerbeteiligung zum ISEK. Die einseitige Verengung auf die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs konnte nicht beobachtet werden. Die vorgetragene Berechnung des Kundenpotenzials durch einen Kurzzeitparkplatz, auf dem 30 Minuten kostenlos geparkt werden kann erscheint als ein theoretisches Rechenexempel, welches von einer Vollbelegung des Parkraums und einer unmittelbaren

	können. Hierzu muss man sich verdeutlichen, dass ein einziger Kurzzeitparkplatz, auf dem 30 Minuten kostenlos geparkt werden kann, für ein Kundenpotenzial von rund 80-100 Kunden/Besuchern pro Woche steht. Schopfheim kann es sich nicht leisten, diesen unmittelbaren Frequenz-Impuls an Hauptstraße und Marktplatz zu verlieren. Dazu gehört auch, dass das Parken und die Erreichbarkeit der Parkplätze nicht unnötig erschwert werden. Ein Parkplatz, der so geschickt von Stadtmöblierung eingerahmt ist, dass er nur mit größeren Rangiermanövern genutzt werden kann, hat eher den Charakter eines Feigenblatts und ist für Kunden ein unmittelbares Ärgernis, das negativ auf Schopfheim als Einkaufsstadt zurückfällt. Deshalb sehen wir Maßnahmen wie eine erneute „Testphase Möblierungskonzept / Begrünungskonzept Innenstadt zur Verkehrsberuhigung und Entschleunigung“ kritisch. Der Versuch einer Möblierung ist bereits erfolgt und gescheitert und wurde deshalb durch den Gemeinderatsbeschluss vom 22. Januar 2024 in großen Teilen wieder rückgängig gemacht. Insgesamt darf Schopfheims Lage im ländlichen Raum mit rund der Hälfte der Einwohner außerhalb der Kernstadt nicht ignoriert werden. Dazu beispielhaft drei Zitate aus „Difu1 Policy Papers, 2025 Verkehrsberuhigung und Einzelhandel: Dann wird’s laut“: - "Die repräsentative Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ etwa stellt fest: Je größer die Kommune ist, umso höher ist der Anteil derjenigen, die mit dem Umweltverbund unterwegs sind. Das spricht für eine gute Erreichbarkeit mit ÖV, Rad und zu Fuß. Umgekehrt gilt, in ländlichen Räumen werden rund 70 % aller Wege mit dem Pkw zurückgelegt (Nobis & Kuhnimhof, 2018, S. 4), hier ist offenbar die Erreichbarkeit mit dem Pkw gewährleistet, weniger jedoch mit dem Umweltverbund. Dazu passt auch der Befund, dass Bewohner*innen großer Städte etwa halb so viel mit dem Auto unterwegs sind wie Bewohner*innen ländlicher Räume". - "Richtig ist, die Erreichbarkeit der Innenstädte mit dem Pkw hat insbesondere in ländlichen Räumen für Besucher*innen aus dem Umland eine große Bedeutung." - "Was Kommunen tun können: Erreichbarkeit gewährleisten. Alternativen zum Pkw stärken." In Hinblick darauf, dass weite Teile des Einzugsgebietes von Schopfheim im ländlichen Raum liegen und in Hinblick auf die für Handel und Gastronomie erforderlichen Frequenzen werden Maßnahmen, die Kunden das Erreichen und Parken verkomplizieren wie z. B. „Prüfung alternativer	Neubelegung nach freiwerden des Parkplatzes ausgeht. Die Parkraumerhebungen im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzepts zeigen andere Daten. Ein Kurzzeitparkplatz hat einen Platzbedarf von ca. 12,5 m². Auf dieser Fläche ist die Unterbringung von ca. 5 Fahrradbügeln mit jeweils 2 Fahrradabstellplätzen möglich. Das verlorene Kundenpotenzial durch die nicht realisierten Fahrradabstellanlagen wird in der Rechnung nicht zum Ansatz gebracht. Festlegungen in dieser kleinräumigen Betrachtungsweise entsprechen nicht der Maßstäblichkeit des Konzepts. Das Maßnahmenpotenzial „Testphase Stadtmöblierung“ ist zwischenzeitlich umgesetzt und kann aus dem Konzept gestrichen werden. Abwägungsvorschlag: Maßnahmenpotenzial „Weiterentwicklung Möblierungskonzept“ unter Entwicklungsziel C2.1 wird gestrichen. Das Maßnahmenpotenzial „Prüfung alternativer Verkehrsführungen, z.B. Einbahnstraßen“ unter Entwicklungsziel C2.3 bezieht sich auf den gesamten Innenbereich in der Abgrenzung zum Außenbereich und damit auf alle Gemeindestraßen in allen Ortsteilen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit oder des Verkehrsflusses. Die Formulierung ist ausreichend offen und ermöglicht die demokratische Entscheidung politischer Gremien nach erfolgter Prüfung. Abwägungsvorschlag: Maßnahmenpotenzial „Prüfung alternativer Verkehrsführungen, z.B. Einbahnstraßen“ unter Entwicklungsziel C2.3 bleibt unverändert.

	Verkehrsführungen, z. B. Einbahnstraßen“ als nicht hilfreich für die Entwicklung der Innenstadt als Standort für Handel und Dienstleistung angesehen und abgelehnt. Das Konzept „Stärkung der innerstädtischen Mobilität“ darf nicht verkennen, dass Schopfheims Innenstadt kein urbanes Quartier mit hoher Bevölkerungsdichte ist, das in sich geschlossen funktionieren kann. Schopfheim ist ein Mittelzentrum im ländlichen Raum. Es versorgt ein ländliches Einzugsgebiet. Dieses Einzugsgebiet ist zu klein, um auf eine Gruppe von Verkehrsteilnehmern verzichten zu können. Schopfheim braucht alle Kunden und sollte alle Kunden willkommen heißen. Hierzu müssen auch vermeintliche Erkenntnisse thematisiert werden, dass Radfahrer mehr Geld in Innenstädten ausgeben als Autofahrer. Hier wird gerne das Papier „Clevere Städte Umweltverbund und Umsatz“ von Agentur für Clevere Städte zitiert, auf welches auch Frau Katja Diehl, Mobilitätsinfluencerin und Speakerin gerne verweist. Die Aussage „Am Ende des Monats entstammen 80% der Umsätze der Ladenkasse den Kunden des Umweltverbunds; nur 20% kommen von den Pkw-Kunden“ gründet (ohne überprüfbare Nennung von Zahlen) auf den Städten Graz, Bristol, Berlin, New York, Oregon, Dublin, Kopenhagen sowie „6 französische Städte“. Die Zusammenstellung zitiert u.a. das US Department of Transportation (DOT). Es fehlt in einer solchen Zusammenstellung vollständig die Übertragbarkeit auf kleine und mittlere Städte im ländlichen Raum. Es fehlt eine Information, um welche Art von Einzelhandel es sich handelt, wie viele Mitarbeiter die Geschäfte haben, wie lange sie bereits am Markt bestehen etc…. (Natürlich ist davon auszugehen, dass ein 24 Stunden geöffneter kleiner Lebensmittelmarkt in einem dicht bebauten urbanen Umfeld sogar zu 100% von Einwohnern aus dem Umfeld leben kann, die ausschließlich zu Fuß oder Rad in den Markt kommen. Ebenso in einem Business District von Arbeitnehmern, die ihre Büros zu Fuß verlassen.) Anders sieht es in Schopfheim aus: das Einzugsgebiet der Stadt ist nicht beliebig erweiterbar. Die Händler und Gastronomen müssen sich auf dieses relativ fest definierte Einzugsgebiet stützen. Das heißt ALLE Einwohner mit ALLEN Verkehrsmitteln müssen Schopfheims Innenstadt bequem erreichen und hier parken können. Wenn für bestimmte Einwohnergruppen bzw. Verkehrsmittel die Erreichbarkeit bzw. das	Diverse weitere Aspekte der Stellungnahme sind allgemeiner Natur, übersteigen den Detaillierungsgrad des Konzepts oder haben keinen direkten Bezug zum Konzept oder betreffen das GISEK. Die Priorisierung der Entwicklungsziele erfolgte im Rahmen einer Gemeinderatsklausur. Viele Aspekte wurden bereits im Rahmen der politischen Debatte um das Gesamtverkehrskonzept diskutiert und abgewogen. <u>Abwägungsvorschlag:</u> Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

	Parken erschwert wird, so kommen diese Einwohnergruppen seltener oder gar nicht mehr nach Schopfheim. Händler und Gastronomen spüren einen solchen Rückgang unmittelbar, da diese „Lücken“ aufgrund des definierten Einzugsgebietes nicht durch andere Kundengruppen kompensiert werden können. Die Kunden, die als Verkehrsmittel den Umweltverbund wählen, reichen im ländlich strukturierten Schopfheim und seinem Einzugsgebiet für ein Überleben der Händler und einen Erhalt der Arbeitsplätze nicht aus! Das Konzept verfolgt die falsche Reihenfolge: ZUERST sollten die alternativen Mobilitätsformen stehen UND von den Bürgern akzeptiert und genutzt werden – DANN erst kann ggf. über eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs gesprochen werden. Solange dies nicht der Fall ist, müssen Parkplätze auch direkt im Zentrum eingeplant werden Bei den Maßnahmen zur Stärkung der innerörtlichen Mobilität sind solche Parkplätze im Zentrum jedoch nicht erwähnt. Zwar soll der Marktplatz als Parkplatz erhalten bleiben allerdings finden Parkplätze entlang der Hauptstraße keine Erwähnung. Auch eine Berücksichtigung einer innerstädtische Ladeinfrastruktur für E-Autos (auf dem Marktplatz oder an der Hauptstraße bzw. Hebelstraße) fehlt. Bei allen begrüßenswerten Maßnahmen zur Verbesserung der Situation, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer, darf nicht ignoriert werden, dass ein Überleben des Schopfheimer Handels nicht möglich ist, wenn Kunden, die außerhalb der Innenstadt leben, Schopfheim meiden! Zusammenfassung: Das GISEK hebt in seiner Bestandsaufnahme auf Seite 17 die lebhaft gestaltete Hauptstraße positiv hervor. Zur Sicherung dieser positiv wahrgenommenen Qualität vermissen wir jedoch konkrete Maßnahmen, die den Zielverkehr ins Zentrum tatsächlich unterstützen. Einbahnregelungen und andere alternative Verkehrsführungen sehen wir nicht als hilfreich an. Es ist die Mischung der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer sowie der diversen Geschäfte und Angebote, die die gewünschte und aktuell noch vorhandene Lebendigkeit erzeugt. Wir vermissen eindeutige Maßnahmen, die diesen Charakter unterstützen und erhalten. Hierzu gehören unserer Ansicht nach auch „kurze Wege“ innerhalb der Innenstadt, das heißt (auch) vom PKW zu den Geschäften. Daher würden wir eine klare Aussage, dass das Parken an der Hauptstraße, Hebelstraße und am Marktplatz erhalten bleiben soll, sehr begrüßen.	

	Es wäre wünschenswert, wenn sowohl ISEK als auch GISEK bei allen unterstützenswerten Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Innenstadt die Lebensrealität im ländlichen Einzugsgebiet stärker berücksichtigen würden. So könnte Schopfheim seinem Leitbild „Schopfheim ist Mittelzentrum und Einkaufsstadt im Wiesental“ aus Sicht von Schopfheim Aktiv besser gerecht werden.	
Gewerbeverein	Sehr geehrte Damen und Herren, im Rahmen der Offenlegung der Unterlagen zu ISEK und GISEK vom 05.06.2025 bis einschließlich 06.07.2025 wurde der Gewerbeverein Schopfheim zur Stellungnahme eingeladen, gerne nehmen wir zu den genannten Projekten wie folgt Stellung. Dem GISEK-Titel ,,Lebenswerte lnnenstadt Schopfheim" können wir voll zustimmen, die Aussage beschreibt mit wenigen Worten unser Bestreben der vergangenen Jahre. Der Gewerbeverein engagiert dafür, indem er Handel, Gewerbe sowie Gastronomie unterstützt und regelmäßig kleinere, aber auch drei Großveranstaltungen pro Jahr in der Schopfheimer Innenstadt durchführt. Von diesen Veranstaltungen profitiert das lmage der Stadt als Einkaufs- und Genießer- Stadt aber auch als attraktiver Arbeits- und Wohnstandort insgesamt. Vor diesem Hintergrund ist der Gewerbeverein äußerst besorgt, dass in einem zunehmend schwierigen Marktumfeld der Erhalt der erarbeiteten Attraktivität der Stadt und ihrer Gewerbetreibenden durch Maßnahmen gefährdet wird, die die Überlebensfähigkeit insb. der innerstädtischen Händler gefährden. Diese Sorge betrifft vor allem die im GISEK genannten Ziele und Maßnahmen der Kapitel 4.2 und 4.4 (Ähnlich dazu das ISEK) Diese stehen z.T. in Widerspruch zueinander. Zu Thema 4.2 Handel, Gewerbe, Dienstleistung ,,Schopfheim unterstützt das vielfältige Einzelhandelsangebot der Stadt, um die Einkaufsmöglichkeiten vor Ort langfristig sicherzustellen." - das klingt zunächst gut und ist an sich zu begrüßen. Allein: Das derzeitige bestehende Einzelhandelsangebot ist kein Selbstläufer, der von der Stadt Schopfheim mit der Maßnahme ,,Standortsicherung" mal so eben ,,unterstützt" werden könnte. Auf Seite 10 wird richtigerweise auf das Ergebnis der IHK-Studie hingewiesen: erhebliche Teile der Kaufkraft fließen bereits heute aus Schopfheim ab. Kapitel 4.2. lässt aber konkrete Maßnahmen vermissen, die diesen Kaufkraftabfluss zumindest stoppen oder besser	Mobilität Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept betracht die zukünftige Entwicklung Schopfheims auf der gesamtstädtischen Ebene. Das Konzept zeigt die notwendige Offenheit um die in der Stellungnahme aufgeworfenen Widersprüche zu vereinen und sowohl Mobilität und Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln zu ermöglichen, als auch die für die Unterstützung der gesetzlich vorgegebenen Klimaschutzziele des Landes Baden-Württemberg notwendige Verkehrswende in Schopfheim umzusetzen. Den Wunsch Klimaschutz und Mobilität zu vereinen zeigte sich auch in der umfangreichen Bürgerbeteiligung zum ISEK. Die einseitige Verengung auf die Bedeutung des motorisierten Individualverkehr konnte nicht beobachtet werden. Die geforderte Förderung des ÖPNV ist als Maßnahmenpotenzial im Konzept enthalten und entspricht in der Konkretisierung der Maßstäblichkeit des Konzepts. Der bereits installierte On-Demand Ortsbus "LöGo", dessen Bedienzeiten in der Stellungnahme kritisiert werden, erreicht mittlerweile alle Ortsteile und hat das Abdeckungsgebiet des Ortsbusses deutlich erhöht. Die Festlegung der Bedienzeiten erfolgte nach intensiver, politischer Beratung aufgrund einer notwendigen Begrenzung der eingesetzten finanziellen Mittel.

	umkehren könnten. Die wirksamste Unterstützung durch die Stadt würde darin liegen, Handel und Gastronomie nicht zu behindern. Diese Behinderung findet jedoch statt, indem die im Kapitel 4.4, Mobilität und Verkehr, genannten Ziele und Maßnahmen das in Hinblick auf Handel, Gewerbe und Dienstleistung an gestrebte Ziel einer ,,Verbesserung der Erreichbarkeit" konterkarieren. Wie soll ,,Standortsicherung bestehender Angebote" gelingen, wenn die Standorte gleichzeitig durch aktiv betriebene frequenzreduzierende Maßnahmen gefährdet werden? Was soll ein ,,frühzeitiger Dialog" bringen, wenn die im Diatog angeführten Argumente kein Gehör finden (Stichwort Parkraumbewirtschaftung, Stichwort Parkdauer SBG-Parkplatz; Stichwort Hebelstraße; etc.)? Das Kapitel Handel Gewerbe, Diensttelstung enthält leider vieles, das zunächst gut klingt bzw. nicht schadet - aber bei genauem Hinschauen dann eben doch nichts ist, auf das der Handel sich verlässlich stützen könnte. Während das GISEK eine attraktive lnnenstadt lediglich ,,unterstützt", wird das Thema Erreichbarkeit und Parken in der lnnenstadt durch konkrete Maßnahmenpotenziale (Kapitel 4.4 des GISEK, Maßnahmen C3.1 des lSEK; beide basierend auf dem Gesamtverkehrskonzept) sehr unmittelbar negativ tangiert. Dem Verkehrs-Umbau, der ,,Mobilitätswende" werden Themen untergeordnet - und dies ist nicht zum Besten der Händler und Gastronomen und damit nicht zum Besten der eigentlich gewünschten ,,Attraktiven lnnenstadt". Zu Thema 4.4 Mobilität und Verkehr: Der Gewerbeverein vermisst die klare Aussage, dass die Erreichbarkeit der lnnenstadt mit MIV nicht nur nicht gefährdet wird, sondern nicht mehr weiter erschwert wird! Die Verbesserung der Erreichbarkeit von Schopfheim und seiner Ortsteile, insbesondere mit dem ÖPNV, ist ein unterstützenswertes Ziel. Dieses darf jedoch nicht zulasten des MIV gehen. lnsbesondere muss dabei die Reihenfolge eingehalten werden: ERST muss ein belastbares ÖPNV Netz für das Schopfheimer Einzugsgebiet bestehen, dann können ggf. weitere Schritte folgen, ein Radwegenetz kann keinen flächendeckenden ÖPNV ersetzen, da nicht alle Bevölkerungsgruppen Rad fahren wollen oder können. Es ist darüber hinaus nicht hilfreich, die einzelnen Verkehrsteilnehmer gegeneinander auszuspielen. In der Regel ist jeder Mensch je nach Lebenssituation mal das eine, maI das andere:	Abwägungsvorschlag: Die Stellungnahme zum Entwicklungsziel C3.1 wird zur Kenntnis genommen. Die Formulierung wird beibehalten. Tourismus: Unter Entwicklungsziel D3.1 wird der Übernachtungstourismus adressiert und soll unterschiedliche Zielgruppen ansprechen. Die geforderte Erweiterung der Betrachtung vom Tagestourismus auf den Übernachtungstourismus erscheint daher erfüllt. Abwägungsvorschlag: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, Formulierung D3.1 wird beibehalten. Diverse weitere Aspekte der Stellungnahme sind allgemeiner Natur, übersteigen den Detaillierungsgrad des Konzepts oder betreffen das GISEK oder Verkehrskonzept, sowie die bereits im Rahmen der politischen Debatte um das Verkehrskonzept erfolgten Abwägung. Abwägungsvorschlag: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

	Autofahrer, Fußgänger, Busfahrer, Radfahrer... Es ist positiv, dass die im Verkehrskonzept vernachlässigte Komponente des ÖPNV im GlSEK zumindest Erwähnung findet. Maßnahmen dazu bleiben aber sowohl das Gesamtverkehrskonzept als folglich auch das GISEK schuldig. Die im ISEK getroffene Feststellung ,,zu vieI Verkehr insgesamt" ist pauschal und undifferenziert, willkürlich und verkennt insbesondere die Stadtgliederung Schopfheims. Das grundsätzlich Ausspielen der Verkehrsteilnehmer und der Verkehrsmittel gegeneinander ist nicht förderlich für eine funktionierende Stadtgesellschaft. Viele der Maßnahmenpotenziale zielen vorrangig auf die Behinderung des motorisierten lndividualverkehrs (MIV) zugunsten des Radverkehrs ab. In diesem Zusammenhang erscheint es sinnvoll, nochmals auf die bewegte topografische Lage Schopfheims und des ländlich geprägten Einzugsgebiets der lnnenstadt hinzuweisen. Wir verweisen hier auf eine von der Wirtschaftsförderung Schopfhelm lm Rahmen der Anhörung zum Gesamtverkehrskonzept (integrierte Betrachtung) am 12.03.2025 gemachte Gegenüberstellung des Modal Split aus der Haushaltsbefragung im Rahmen des Verkehrskonzeptes, der IHK-Befragung und der Zielsetzung (Szenario 2) des Gesamtverkehrskonzeptes. Die Tatsache, dass die beiden ,,lST-Situationen" gar nicht so weit weg sind vom ,,Soll-Zustand" ist bemerkenswert und lässt Schopfheim bzw. seine Einwohner aus Sicht des Gewerbevereines gar nicht so schlecht dastehen. Die Frage, ob die Maßnahmen des Gesamtverkehrskonzeptes nicht vielmehr die Stärkung des ÖPNV priorisieren sollten und nicht primär die weitere Verdrängung des MIV erscheint angesichts dieser Zahlen berechtigt. Der Gedanke wurde im GISEK aufgenommen, aber leider nichtweiterverfolgt bzw. konkretisiert. Auch das Gesamtverkehrskonzept bleibt hier konkrete Maßnahmenpotenziale schuldig. Das bestehende On-Demand-Konzept,,LöGo" hat zeitliche Lücken, sodass es keinen vollwertigen Ersatz im Sinne eines Leistungsstarken und bedarfsgerechten ÖPNV darstellt. Der VolIständigkeithalber sei erwähnt, dass: - Die o.g. Ergebnisse nicht 1:1 vergleichbar sind, da sich die Befragten in sehr unterschiedlichen Kontexten befunden haben: - Die lHK-Befragung fand an einem Markttag in der Innenstadt statt, die Haushaltsbefragung konnte vorm Rechner von zu Hause zu einem vom Befragten gewählten Zeitpunkt erfolgen. - Der Vorteil der IHK-Befragung	

	darin besteht, dass die Abfrage des Verkehrsmittels, die tatsächliche Situation am Tag der Befragung erfasst, während die Haushaltsbefragung auf Verhaltensfragen abzielt (,,Wie häufig nutzen Sie folgende Verkehrsmittel?",,..in der Regel..."). Hier schätzen Befragte ihr Verhalten oftmals nicht korrekt ein. - Weder die IHK-Befragung noch die Haushaltsbefragung sind repräsentativ.- Damit die Stichprobe einer Befragung (also eine ausgewählte Gruppe von Befragten oder untersuchten Fällen) die Merkmale der gesamten Grundgesamtheit möglichst genau abbildet und von den Befragten auf die Gesamtmenge geschlossen werden kann, muss sie repräsentativ sein. Die Größe einer Stichprobe sagt nichts über die Repräsentativität aus!- Bei der IHK-Befragung wurde an einem Markttag in der Nähe des befragt. Es darf unterstellt werden, dass vor allem Marktbesucher befragt wurden. lm Falle der Haushaltsbefragung für das Gesamtverkehrskonzept wurden insgesamt 379 Personen mit 535 Nennungen erfasst. Die Teilnehmenden an der Befragung haben sich selbsttätig über Link oder QR-Code an einer nur online zur Verfügung gestellten Befragung beteiligt. D.h. keine Zufallsauswahl. Damit ist das Kriterium der Repräsentativität auch bei der Befragung für das Gesamtverkehrskonzept nicht erfüllt und es kann als Stimmungsbild interpretiert, aber nicht auf alle Schopfheimer Einwohner übertragen werden. Zu Thema 4.5 Freizeit, Kultur Tourismus: Aus Sicht des Gewerbevereins ist es positiv zu bewerten, dass das touristische Potenzial weiter ausgebaut werden soll. Unverständlich ist aber, dass unter den aufgeführten Maßnahmen lediglich der Tagestourismus ausgebaut und gestärkt werden soll. Für HoteIbetriebe, Restaurants und Anbieter von Kulturveranstaltungen aber auch für den innerstädtischen EinzelhandeI ist die Förderung von Übernachtungstourismus von großer Bedeutung. Hier bleibt die Stadt Maßnahmen leider schuldig. Zusammenfassung: Der Einkauf in Schopfheim muss für die Kunden eine selbstverständliche Sache sein und bleiben bzw. angesichts der Baustellen in der Stadt wieder werden. Daher lehnt der Gewerbeverein Maßnahmen ab, die die Erreichbarkeit der lnnenstadt und der Parkplatzsituation in der Innenstadt weiter verkomplizieren und erschweren und die damit die Kunden und Besucherinnen von ihrem Besuch abhalten bzw. die Anzahl der Besuche reduzieren. Zu solchen Maßnahmen zählen explizit: -Der Entfall des Parkplatzes	

	auf dem Marktplatz -Die Reduzierung von Stellplätzen entlang der Hauptstraße - Möblierungsmaßnahmen, die Fußgänger behindern - Die Sperrung des Bahnübergangs Wehrer Straße - Die Gleichsetzung von ,,Verbesserung der Aufenthaltsqualität" bzw. ,,Ausbaus von fußgängerfreundlichen Bereichen" mit Einbahnregelungen oder Sperrung der Hauptstraße.	