

Mobilitätsplan Klima+ 2030 - 1. Bürgerworkshop

Als Bestandteil des Beteiligungsverfahrens fand am 7. Februar 2017 der erste von zwei Bürgerworkshops im Rahmen der Erstellung des Mobilitätsplans Klima+ 2030 statt. Der Mobilitätsplan wird als Klimaschutzteilkonzept Verkehr gefördert durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, welches innerhalb dieses Ansatzes großen Wert auf Partizipation legt. Insofern initiierte die Stadt Kaiserslautern einen regelmäßig zusammenkommenden Expertenarbeitskreis auf der Arbeitsebene und parallel hierzu Bürgerbeteiligungen in Workshopform.

Zum 1. Bürgerworkshop wurde neben einem Hinweis auf der städtischen Homepage (https://www.kaiserslautern.de/sozial_leben_wohnen/verkehr_parken/plan_mobilitaet/index.html.de) mit einem Bericht in der Tageszeitung „Rheinpfalz“ vom 27. Januar als Ergebnis eines Pressegesprächs sowie einer Mitteilung im Amtsblatt im „Wochenblatt“ vom 2. Februar eingeladen.

Um 18 Uhr eröffnete der städtische Beigeordnete Peter Kiefer in der Kantine der Berufsbildenden Schulen II den dreistündigen Workshop und wies auf die zahlreichen Klimaschutzaktivitäten der Stadt hin, bevor Dr. Jürgen Brunsing als Veranstaltungsmoderator den Ablauf erläuterte und die 25 anwesenden Bürgerinnen und Bürger auf einen spannenden Abend einstimmte.

Dr. Ralf Huber-Erler stellte als erster Referent des Bearbeiters R+T Verkehrsplanung die Ergebnisse der Bestandsaufnahme zum motorisierten Verkehr vor, dem Sabrina Weisz (R+T Verkehrsplanung) zum Fuß- und Radverkehr sowie Sebastian Hofherr (R+T Verkehrsplanung) zum öffentlichen Verkehr und zu besonderen Mobilitätsformen folgten. Die jeweiligen Netzstrukturen und die differenzierten Führungsformen verdeutlichten gut, wodurch Konflikte insbesondere zwischen den Verkehrsarten entstehen.

Nach einer Stunde startete die aktive Mitwirkung der Anwesenden an vier Thementischen (Öffentlicher Verkehr, Fuß- und Radverkehr, motorisierter Verkehr einschließlich ruhendem Pkw-Verkehr, Stadtentwicklung einschließlich Umwelt).



Abb. 1: Diskussion am Thementisch Kfz-Verkehr



Abb. 2: Diskussion am Thementisch Öffentlicher Verkehr

An jedem Thementisch saßen neben 6-7 Bürgerinnen und Bürgern FachmoderatorInnen, die die Diskussion unter Zuhilfenahme eines Stadtplans sowie diverser Bestandspläne von R+T Verkehrsplanung unterstützten. Dabei hielten sie die wesentlichen Ergebnisse der Leitbild-/ Strategie-/ Zieldiskussionen auf farbigen Karten fest und skizzierten Ideen.



Abb. 3: Diskussion am Thementisch Fuß-/Radverkehr

Die Debatten wurden engagiert-intensiv, aber jederzeit sachlich geführt, sodass diesem Tagesordnungspunkt mehr Zeit als ursprünglich vorgesehen eingeräumt wurde.



Abb. 4: Diskussion am Thementisch Stadtentwicklung und Umwelt

In der folgenden Erfrischungspause strukturierten die Tischteams die Moderationskarten und bildete mit Dr. Brunsing jeweils 6-7 Verkehrsartencluster. Diese konnten anschließend von den Anwesenden mit je fünf grünen „Votingpunkten“ positiv-zustimmend und fünf roten Punkten kritisch-ablehnend bewertet werden. Hierfür gab es keine Vorgaben – von gar keiner Bepunktung bis zu 10 rot-grünen Punkten in einer einzigen Kategorie waren alle Variationen möglich. Auch beim Voting gingen die Diskussionen weiter, sodass Dr. Brunsing diesen Tagesordnungspunkt nach freundlicher Ankündigung beendete und mit der Analyse begann.

Bewusst nicht bewertet wurden die Erkenntnisse zu Stadtentwicklung und Umwelt, da die diskutierten Ansätze entweder verkehrlich schwerlich beeinflussbar sind oder eine Folge von Verkehr darstellen. So sollte der Umnutzung vorhandener Brachflächen Vorrang vor weiterer Flächenversiegelung eingeräumt werden. Die Stadtteile sollen in ihrer Struktur gestärkt werden durch eine verbesserte Anbindung für Fuß-/Radverkehr und öffentlichem Verkehr ans Zentrum sowie durch eine bessere Nahversorgung. Durch eine stärkere Be- und Durchgrünung der Stadt sollen Lebensqualität und Attraktivität gesteigert und CO₂ gebunden werden, was sich positiv auf das Stadtklima im Zentrum auswirken würde.

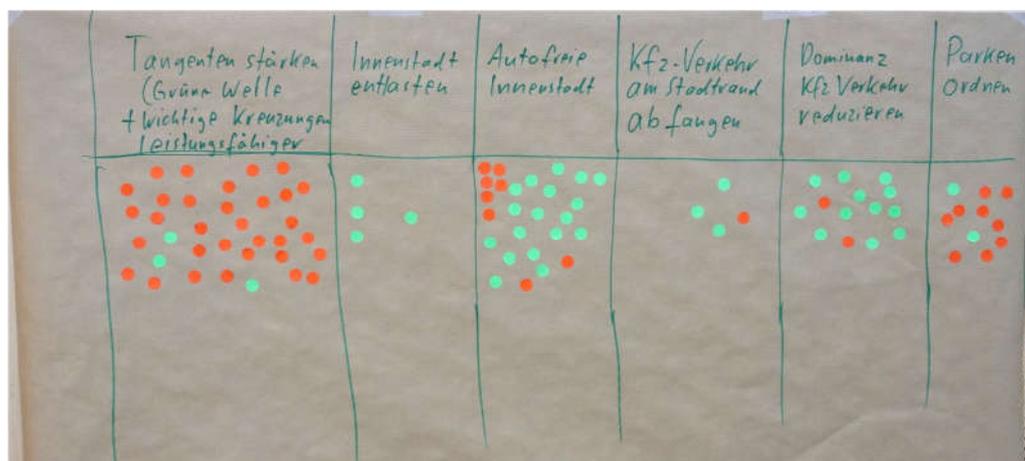


Abb. 5: Votingkategorien und Punktevergabe Kfz-Verkehr

Die Anwesenden votierten mehrheitlich gegen eine weitere Bündelung und Stärkung des Kfz-Verkehrs sowie gegen eine (implizierte) Nicht-Reduzierung von Stellflächen. Stattdessen bildeten sich positive Bewertungskuster bei der Reduzierung der Dominanz des Kfz-Verkehrs insbesondere in der Innenstadt.



Abb. 6: Votingkategorien und Punktevergabe Öffentlicher Verkehr

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs erhielt die Forderung einer besseren Abstimmung zwischen lokalem Busverkehr der SWK und dem Regionalverkehr auf Schiene und Straße mit Abstand die meiste Zustimmung. Die übrigen sechs Zielkategorien wurden mit zwei bis sechs grünen Punkten als weniger relevant (aber nicht als unbedeutend) bewertet.



Abb. 7: Votingkategorien und Punktevergabe Fuß-/Radverkehr

Die Forderung nach durchgehenden lückenlosen Radverkehrsnetzen erhielt im Bereich Fuß-/Radverkehr die meiste Zustimmung. Dazu zählen - obwohl nicht explizit formuliert - auch unterbrechungsfreie Fußgängerbereiche. Mit Ausnahme sicherer Fahrradabstellanlagen wurden die übrigen fünf Zielkategorien mit vier bis sechs grünen Punkten etwa gleichrangig bewertet.

Optisch auffallend war, dass der Öffentliche Verkehr keinen einzigen roten Punkt und der Fuß-/Radverkehr mit einer Ausnahme lediglich in der Kategorie „Imagekampagnen“ rote Punkte erhielt. Alle übrigen roten Punkte fanden sich beim Kfz-Verkehr.

Die weitere Diskussion fand im Stehen - mit Blick auf die Votingergebnisse - statt. Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit kommentierte Dr. Brunsing sie in der gebotenen Kürze. Dabei wies Dr. Huber-Erler darauf hin, dass die nicht geclusterten, zum Teil sehr detaillierten Zielanregungen der Thementische von R+T Verkehrsplanung im folgenden Bearbeitungsprozess berücksichtigt würden.

Am Ende bedankte sich Herr Kiefer herzlich bei den Anwesenden und wies bereits auf den 2. Bürgerworkshop vor den Sommerferien 2017 hin, zu dem die Anwesenden rechtzeitig per Mail eingeladen würden. Dr. Brunsing ermunterte nochmals, das vom fachlich zuständigen Mitarbeiter Christian Ruhland, Referat Stadtentwicklung, initiierte und durch die Stadt Kaiserslautern umgesetzte Online-Portal rege zu nutzen sowie die Möglichkeit der Online-Beteiligung entsprechend zu verbreiten.

Resümierend bleibt festzuhalten, dass die Terminierung des Workshops nach Abschluss der Bestandsaufnahme und vor Festlegung von Leitbild und Planungszielen richtig gewählt wurde. Die anwesenden Bürgerinnen und Bürger zeigten großes Interesse an einer Partizipation, bei der keine Vorgaben die Zukunftsdiskussionen vorbestimmten und sie sich zu verschiedenen Themenfeldern intensiv austauschen konnten. Auch der inhaltliche Input von ca. 40 Min. in Relation zu den „Tischzeiten“ (75 Min.) erschien dem Anspruch der Veranstaltung angemessen. Nicht zuletzt trug ein kleines Catering dazu bei, dass nahezu alle Bürgerinnen und Bürger die vollen drei Stunden blieben und selbst nach dem offiziellen Ende ihren Diskurs fortsetzten.



Abb. 8: Veranstaltungsimpersion nach dem offiziellen Ende

Zwei Tage später, am 9. Februar, berichtete die „Rheinpfalz“ in einem Artikel über den Bürgerworkshop. Darin wurde besonders auf die intensiven Diskussionen an den Thementischen sowie auf die bestehende Eingabemöglichkeit über das Online-Portal hingewiesen, das zum Zeitpunkt der Veröffentlichung noch 10 Tage lang genutzt werden könnte. Die Verbreitung dieser ergänzenden Beteiligungsoption unabhängig vom Bürgerworkshop brachte eine Vielzahl an Anregungen, die in den nächsten Monaten ausgewertet und weitergeleitet werden.