

Anlagen

Anlage 1
Gebühren Parkieranlagen

Übersicht Gebühren Parkieranlagen

Altstadt

bis 2 Stunden	1,00 €
je weitere angefangene Stunde	1,00 €
Tagesmaximum	15,00 €

1 Stunde	1,00 €
2 Stunden	1,00 €

City

erste 30 Minuten	0,50 €
1. Stunde	1,50 €
jede weitere Stunde	1,50 €
Tagesmaximum	6,00 €

1 Stunde	1,50 €
2 Stunden	3,00 €

Central

erste halbe Stunde	0,50 €
zweite halbe Stunde	1,30 €
jede weitere Stunde	1,80 €
Tagesmaximum	18,00 €
Nachtmaximum (20.30 – 07.30 Uhr)	5,00 €

1 Stunde	1,80 €
2 Stunden	3,60 €

K in Lautern

1. angefangene Stunde	0,80 €
2. angefangene Stunde	1,00 €
ab der 3. angefangenen Stunde	1,50 €
Tagesmaximum	23,00 €

1 Stunde	0,80 €
2 Stunden	1,80 €

Kreissparkasse (Preise mit SparkassenCard)

erste halbe Stunde	1,00 € (0,30 €)
zweite halbe Stunde	1,00 € (0,70 €)
jede weitere Stunde	2,00 € (1,30 €)
Mondscheintarif (19.00 – 06.00 Uhr)	2,00 € (2,00 €)
Tagesmaximum	20,00 € (15, 00 €)

1 Stunde	2,00 € (1,00 €)
2 Stunden	4,00 € (2,30 €)

Lutrinastraße

erste Stunde	1,50 €
je weitere Stunde	2,00 €
Tagesmaximum	8,00 €

1 Stunde	1,50 €
2 Stunden	3,50 €

Pfalztheater

je angefangene Stunde (Mo – Sa)	
08.00 – 20.00 Uhr	1,80 €
20.00 – 08.00 Uhr	1,50 €
Tagesmaximum	15,00 €
Parkpauschale Theatertarif (max. 6 Std)	4,00 €
Sonn- und Feiertags je Stunde	1,50 €

1 Stunde	1,80 €
2 Stunden	3,60 €

Stiftsplatz

je angefangene Stunde (Mo – Sa)	
08.00 – 20.00 Uhr	1,80 €
20.00 – 08.00 Uhr	1,50 €
Tagesmaximum	15,00 €
Kino / Abendtarif (max. 4 Std.)	4,00 €
Sonn- und Feiertags je Stunde	1,50 €

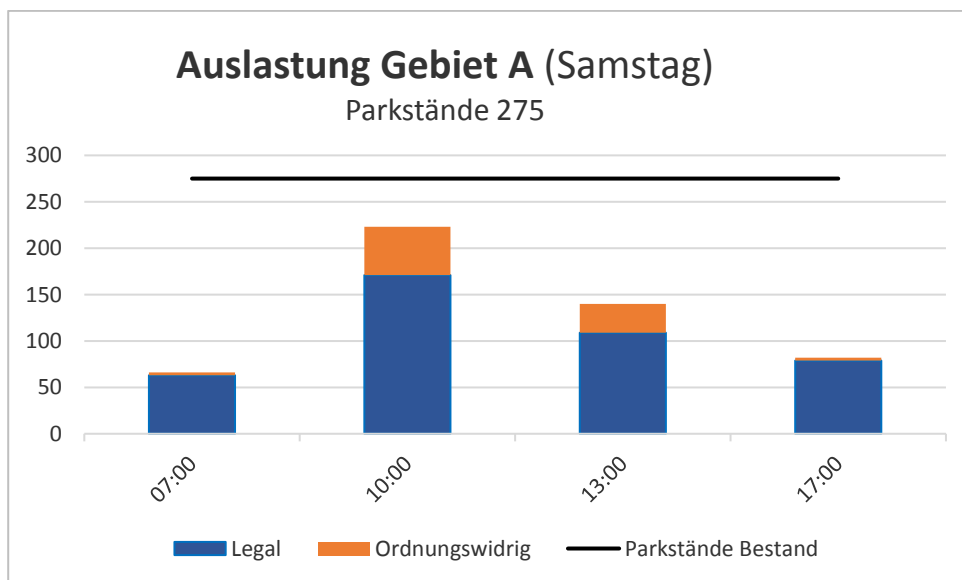
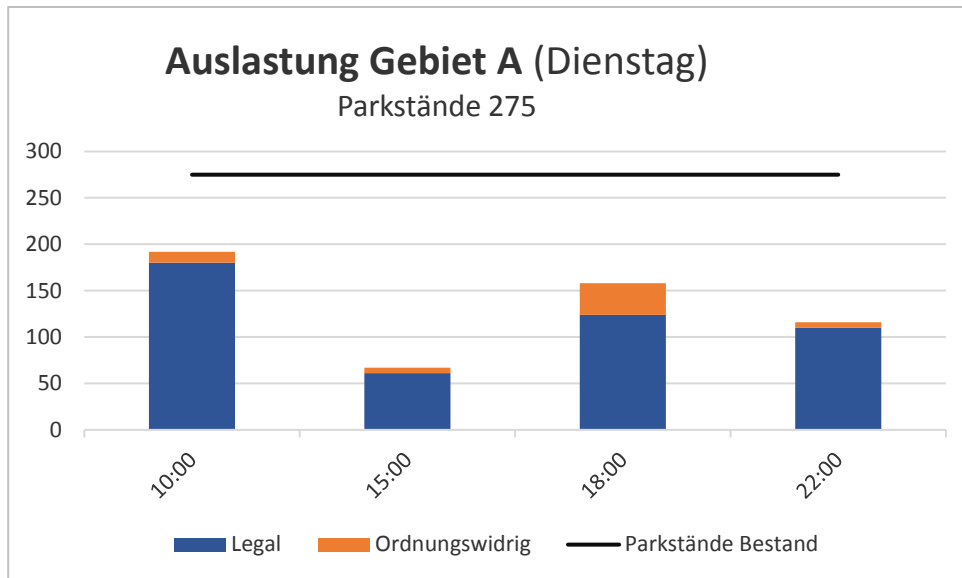
1 Stunde	1,80 €
2 Stunden	3,60 €

Anlage 2
Auslastung Parkzone I

Auslastung Parkzone 1

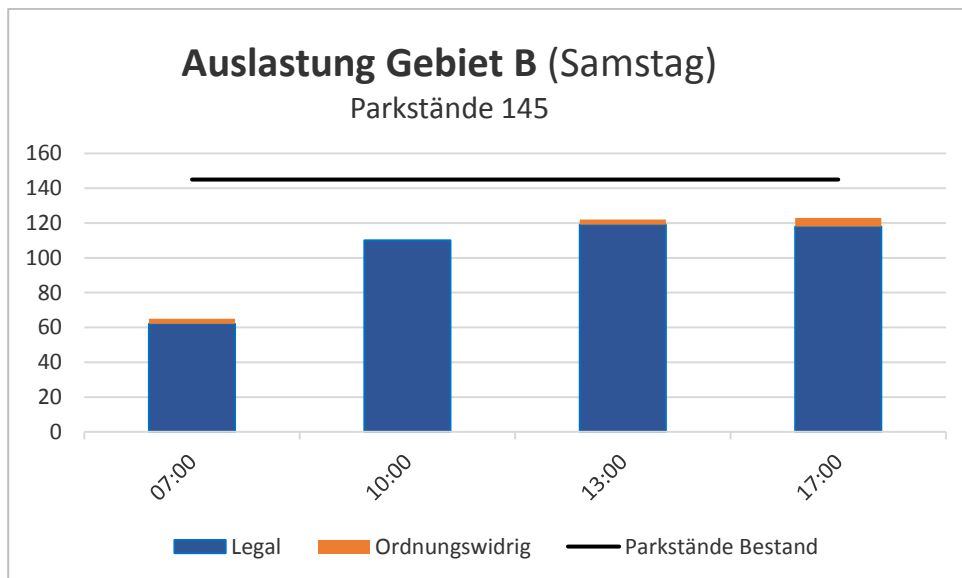
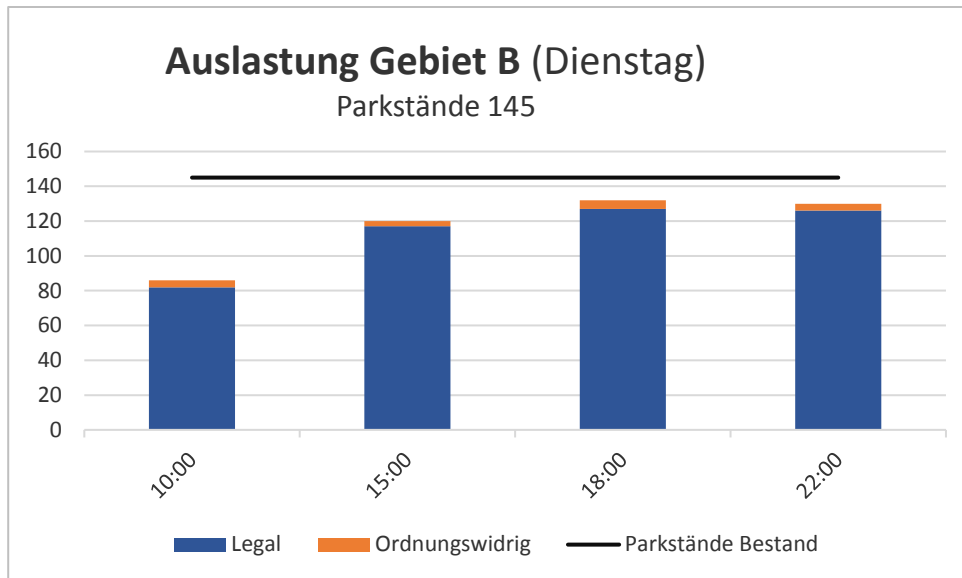
Auslastung Gebiet A

Dienstag, 08.11.2016 & Samstag 12.11.2016



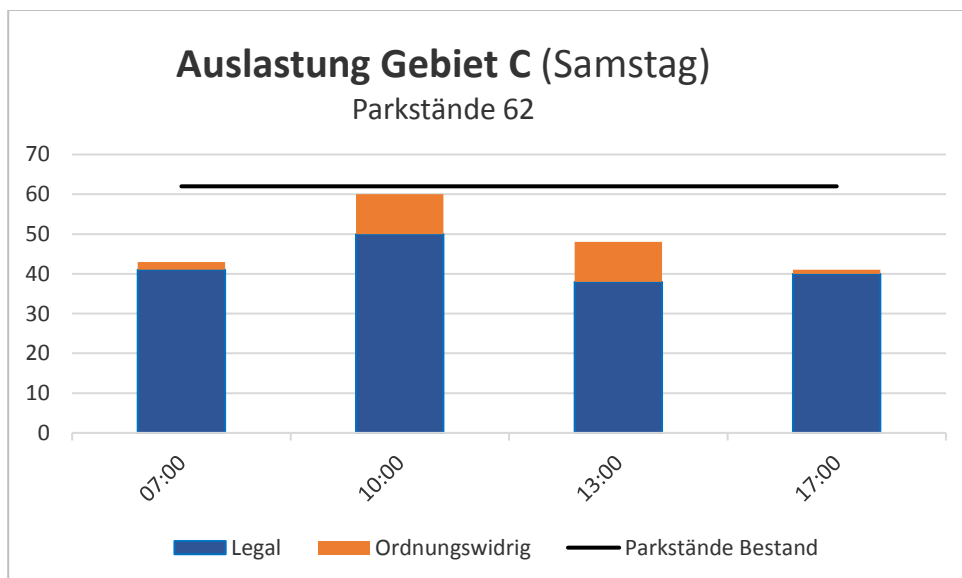
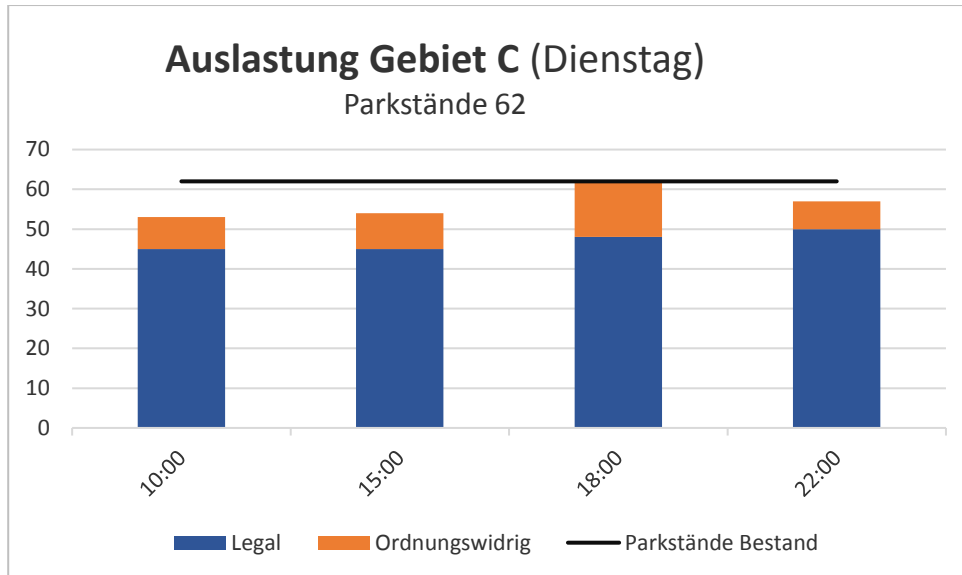
Auslastung Gebiet B

Dienstag, 08.11.2016 & Samstag 12.11.2016



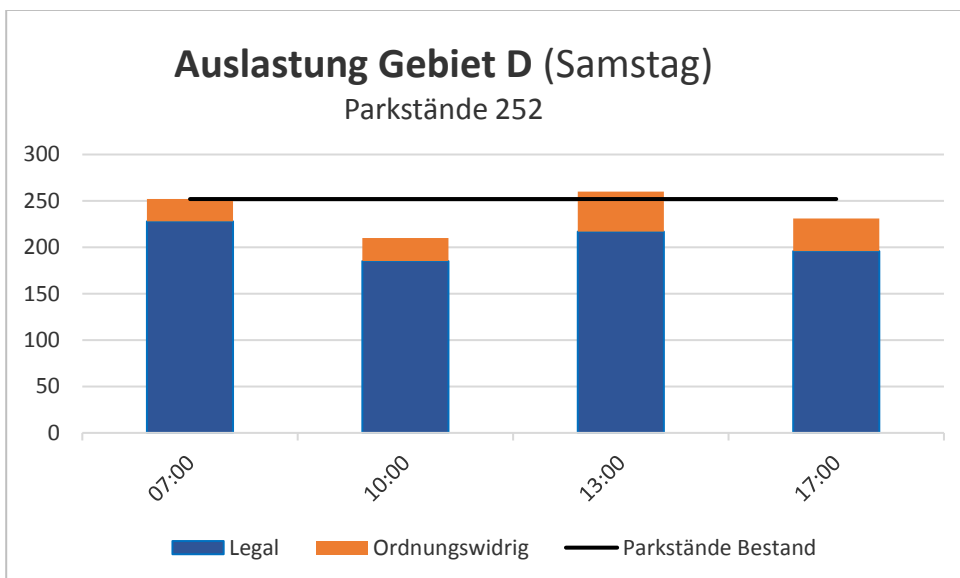
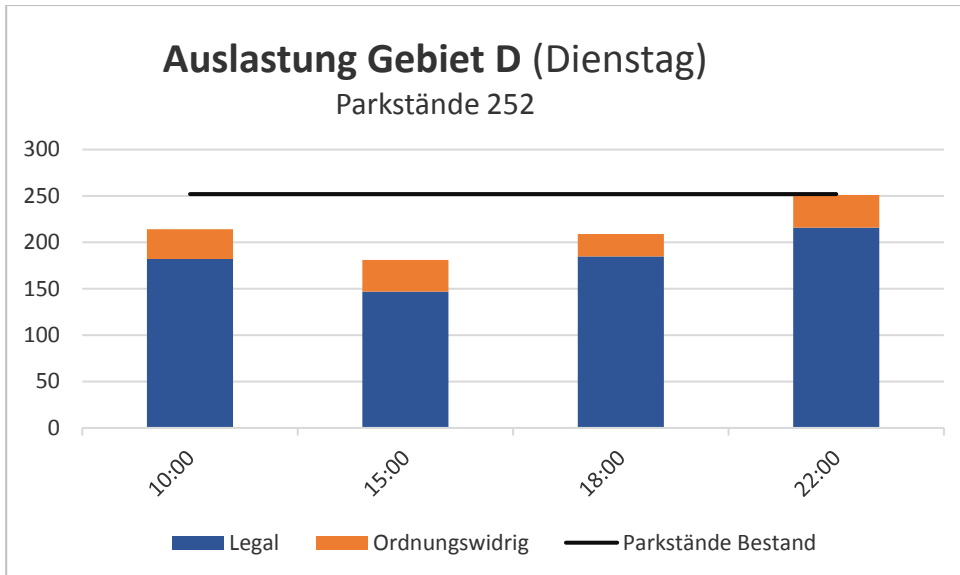
Auslastung Gebiet C

Dienstag, 08.11.2016 & Samstag 12.11.2016



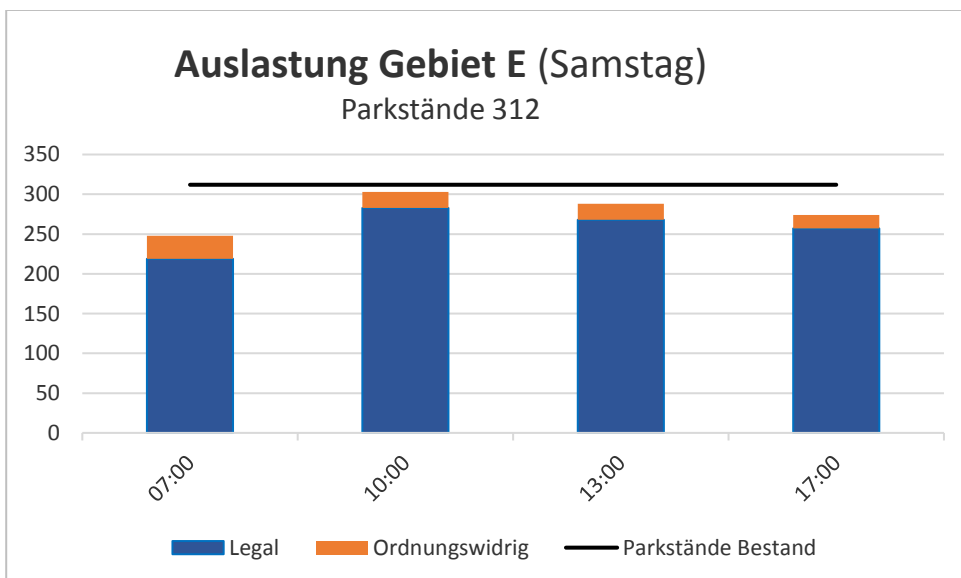
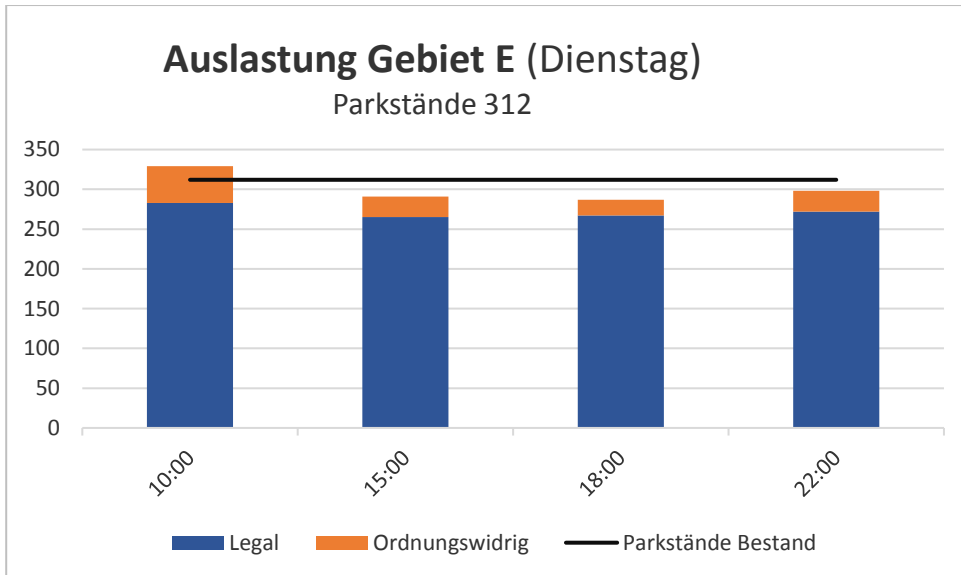
Auslastung Gebiet D

Dienstag, 08.11.2016 & Samstag 12.11.2016



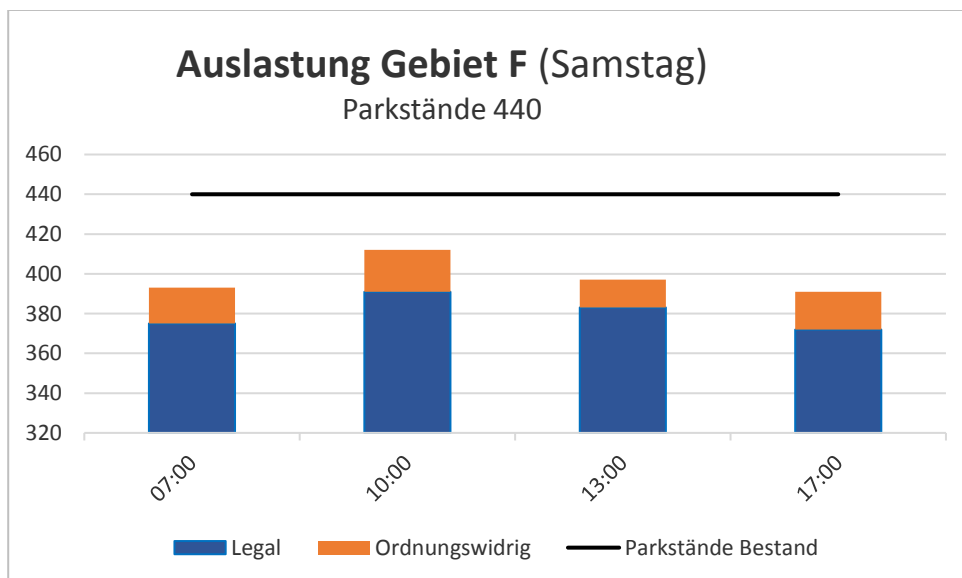
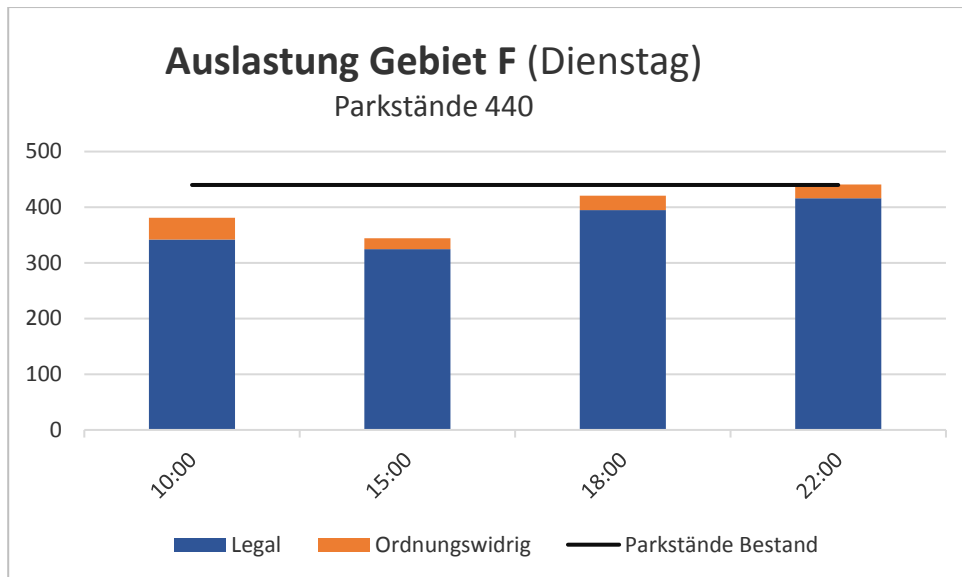
Auslastung Gebiet E

Dienstag, 08.11.2016 & Samstag 12.11.2016



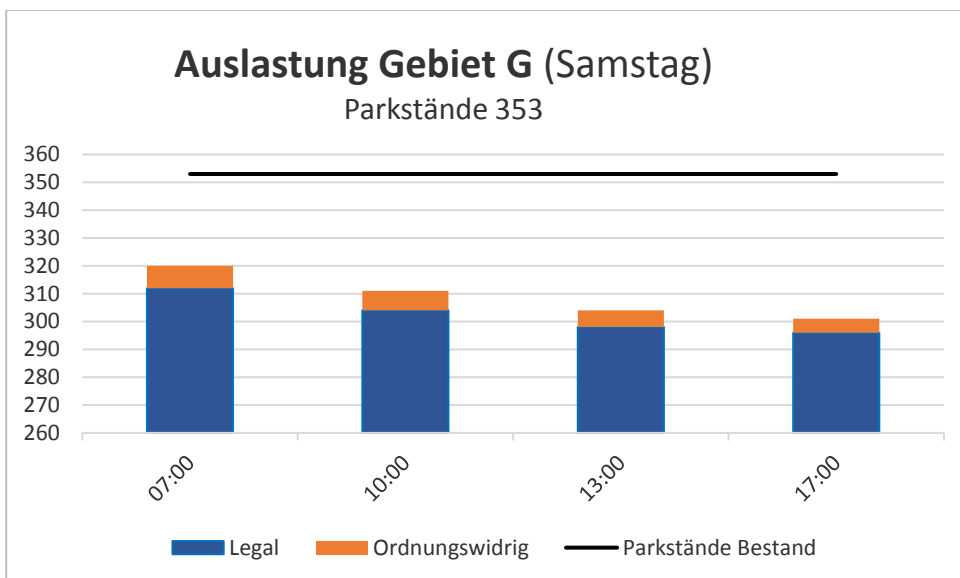
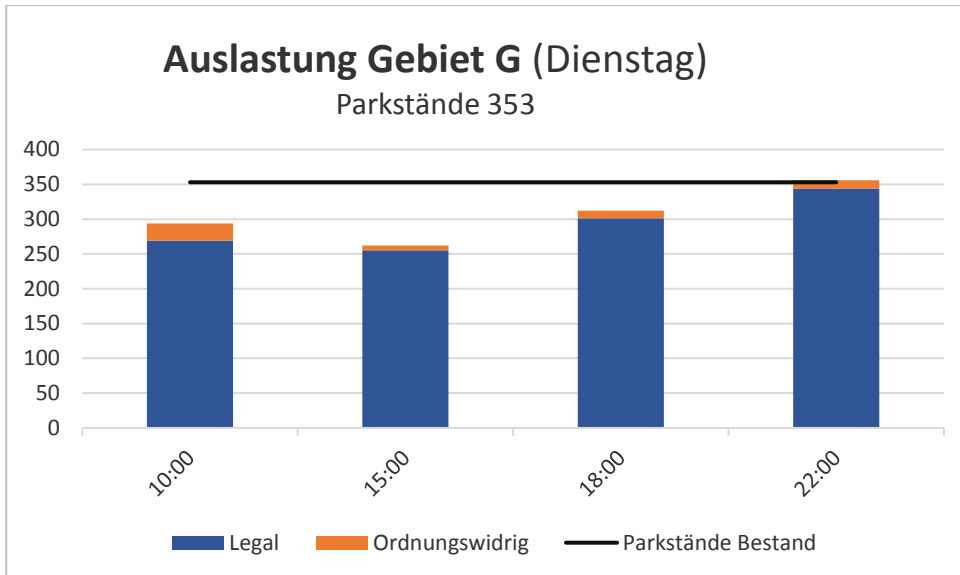
Auslastung Gebiet F

Dienstag, 08.11.2016 & Samstag 12.11.2016



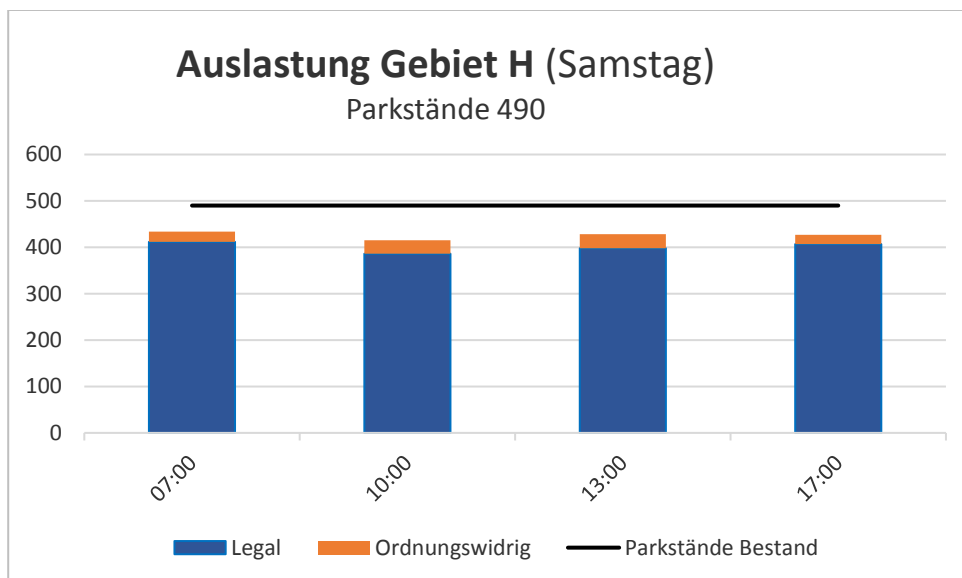
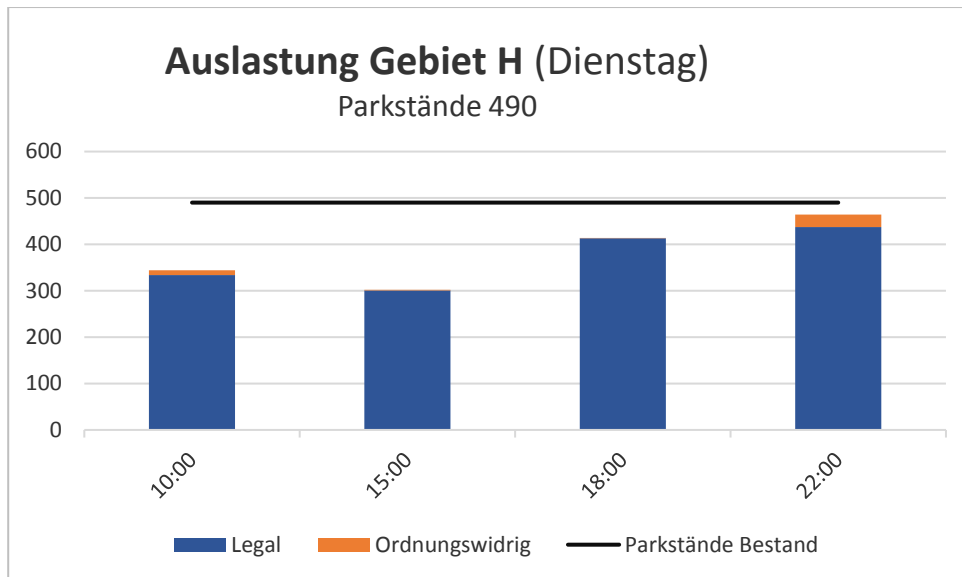
Auslastung Gebiet G

Dienstag, 08.11.2016 & Samstag 12.11.2016



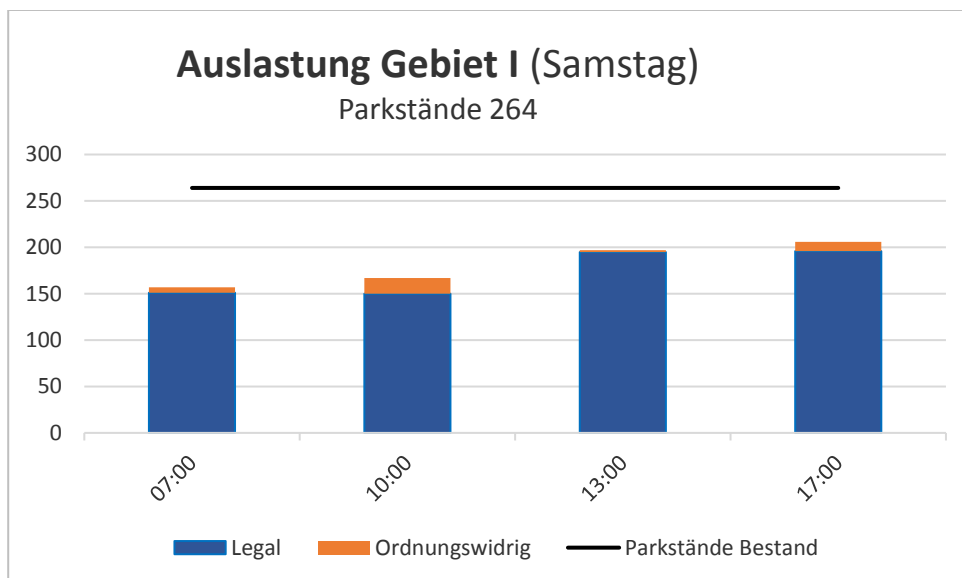
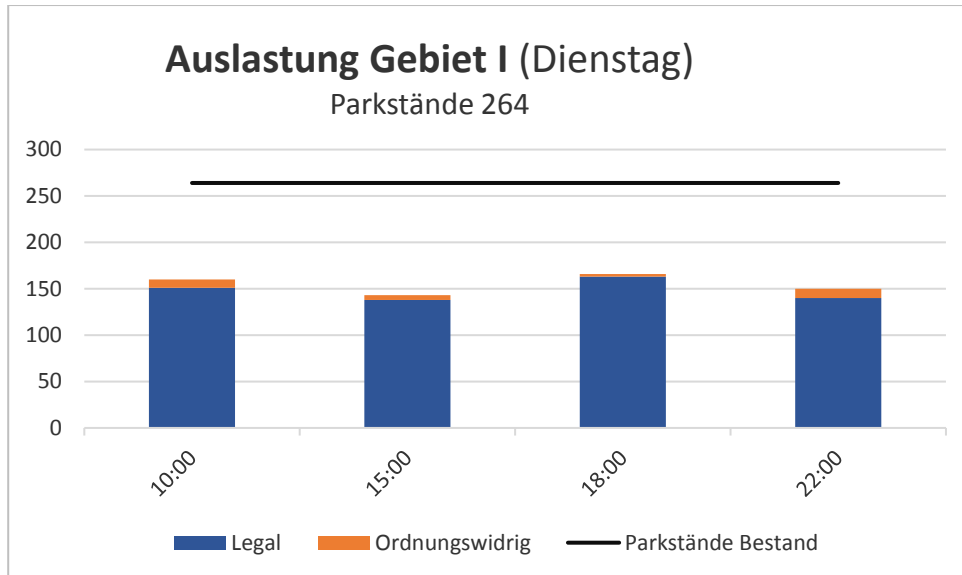
Auslastung Gebiet H

Dienstag, 08.11.2016 & Samstag 12.11.2016



Auslastung Gebiet I

Dienstag, 08.11.2016 & Samstag 12.11.2016

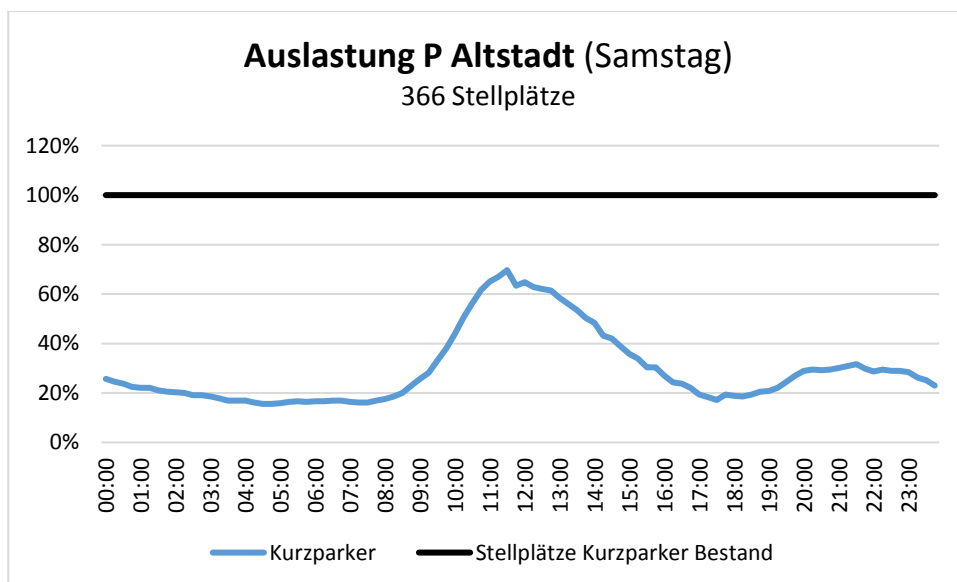
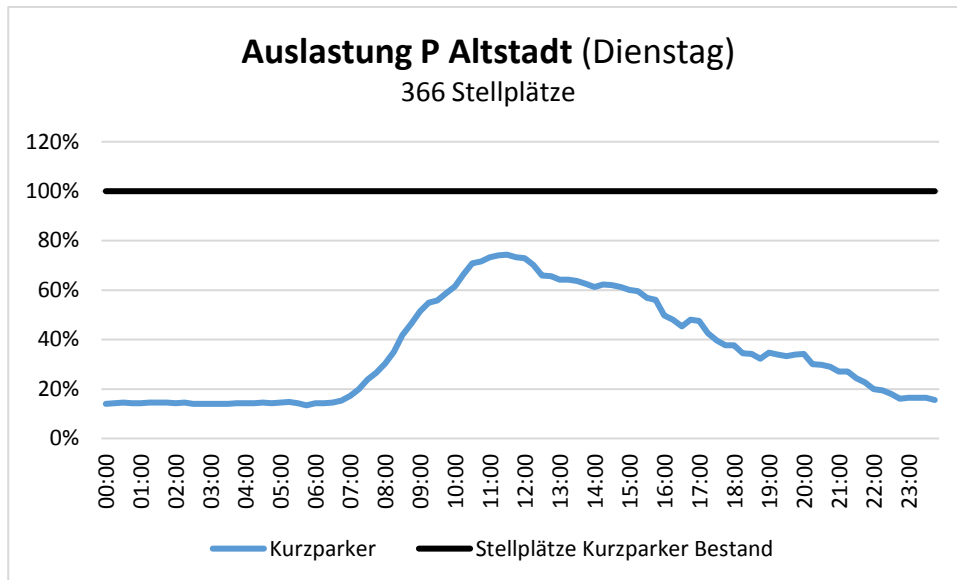


Anlage 3
Auslastung Parkieranlagen

Auslastung Parkierungsanlagen

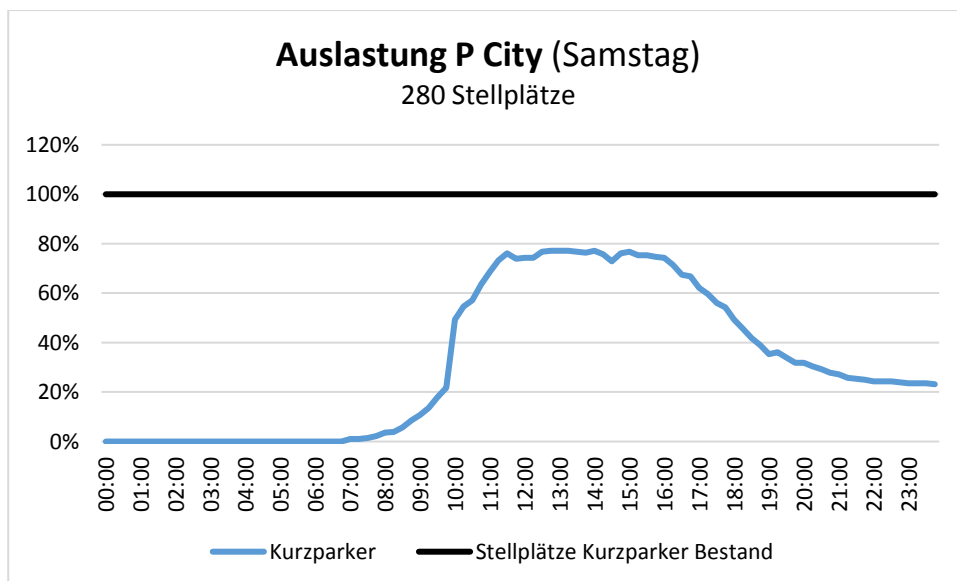
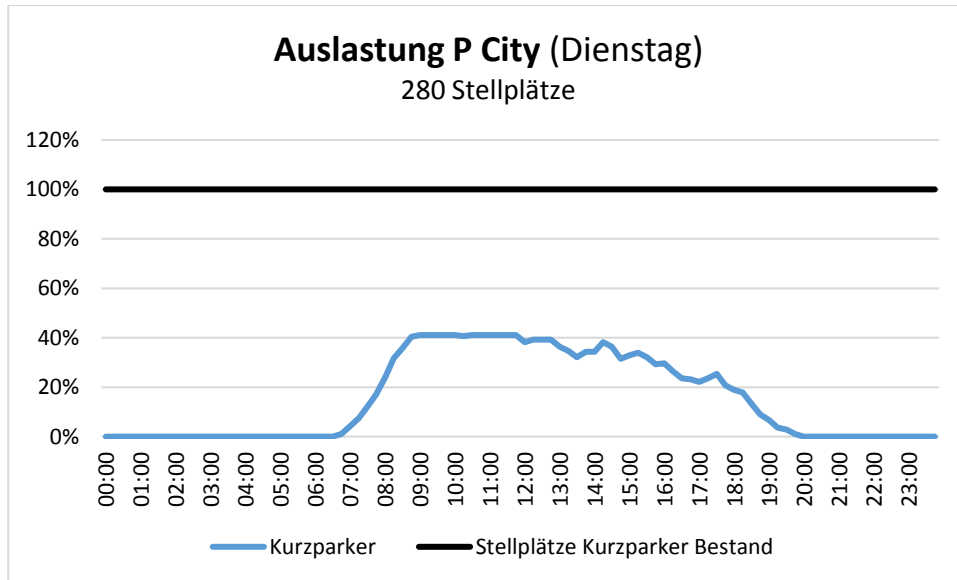
Auslastung Parkhaus „Altstadt“

Dienstag, 08.11.2016 & Samstag 12.11.2016



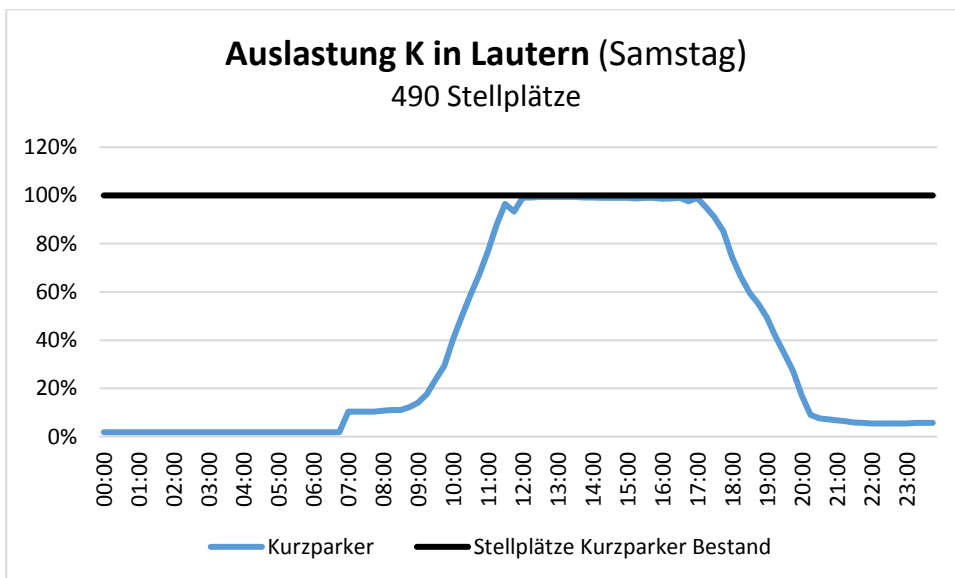
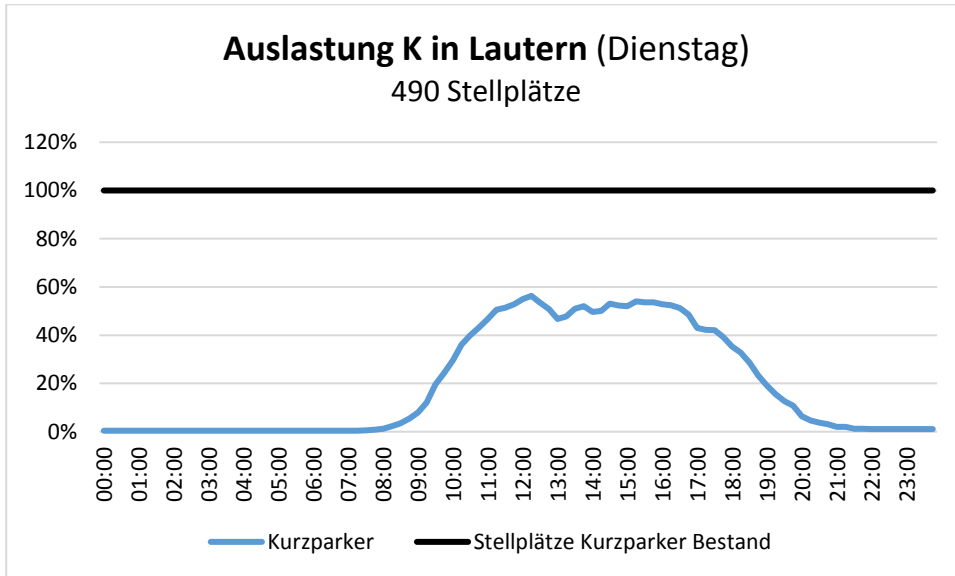
Auslastung Parkhaus „City“

Dienstag, 08.11.2016 & Samstag 12.11.2016



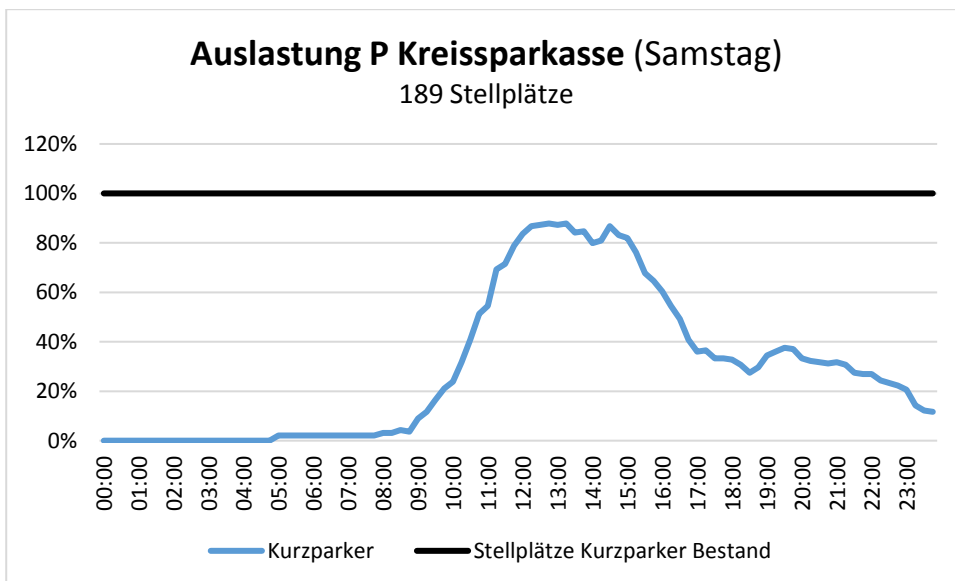
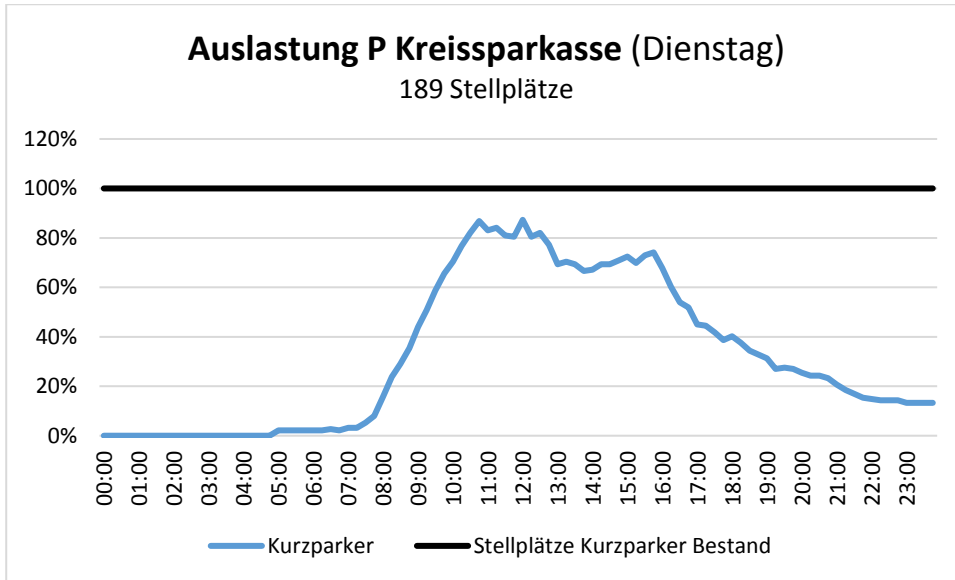
Auslastung Parkhaus „K in Lautern“

Dienstag, 08.11.2016 & Samstag 12.11.2016



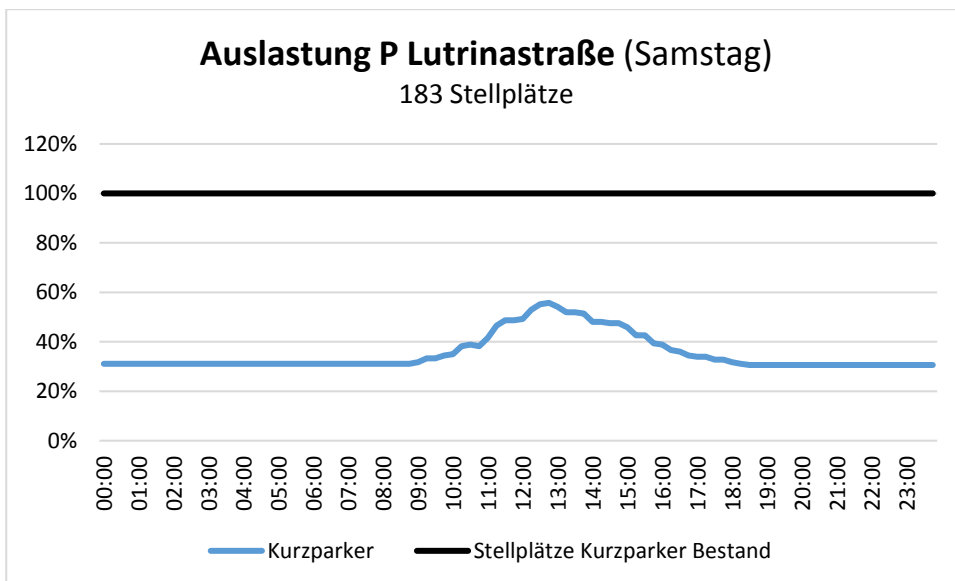
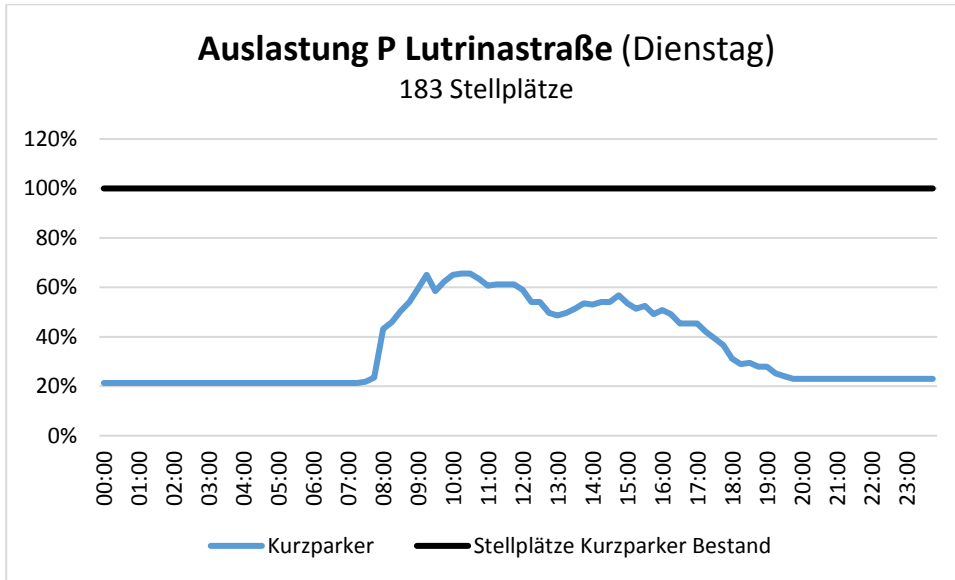
Auslastung Parkhaus „Kreissparkasse“

Dienstag, 08.11.2016 & Samstag 12.11.2016



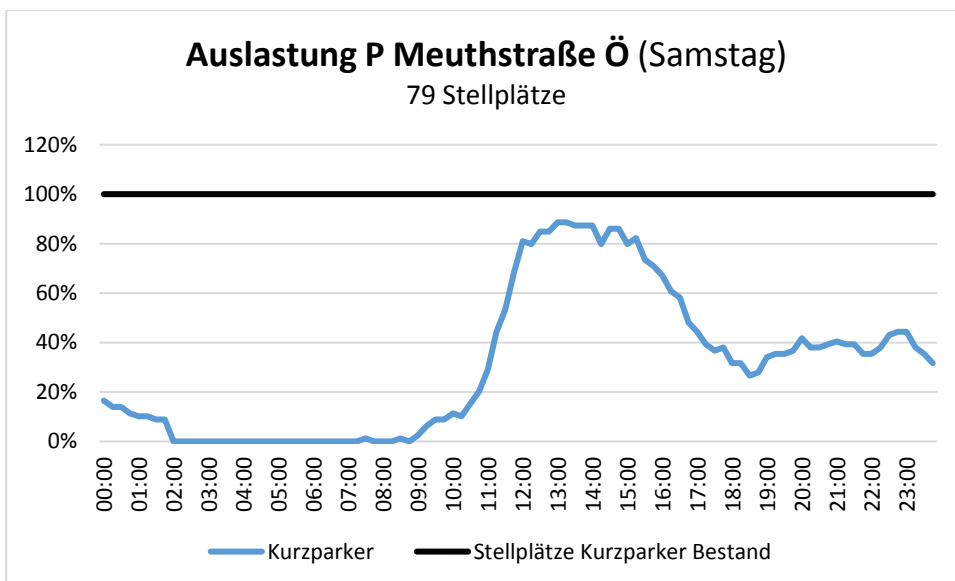
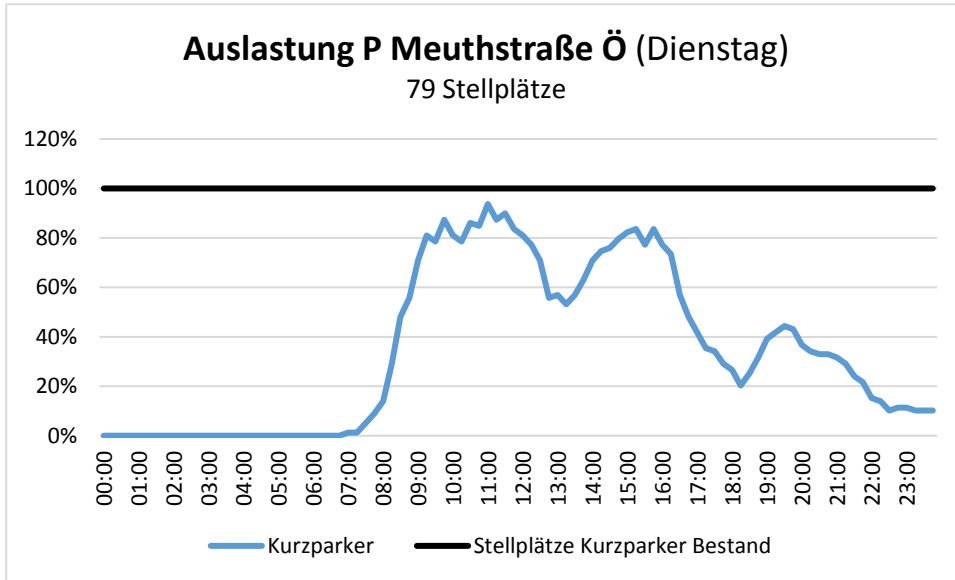
Auslastung Parkhaus „Lutrinastraße“

Dienstag, 08.11.2016 & Samstag 12.11.2016



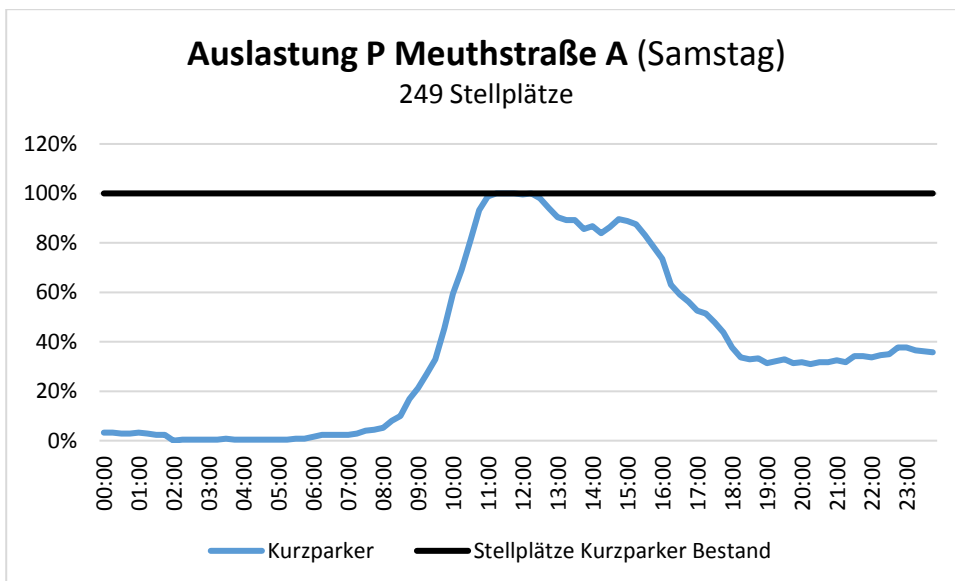
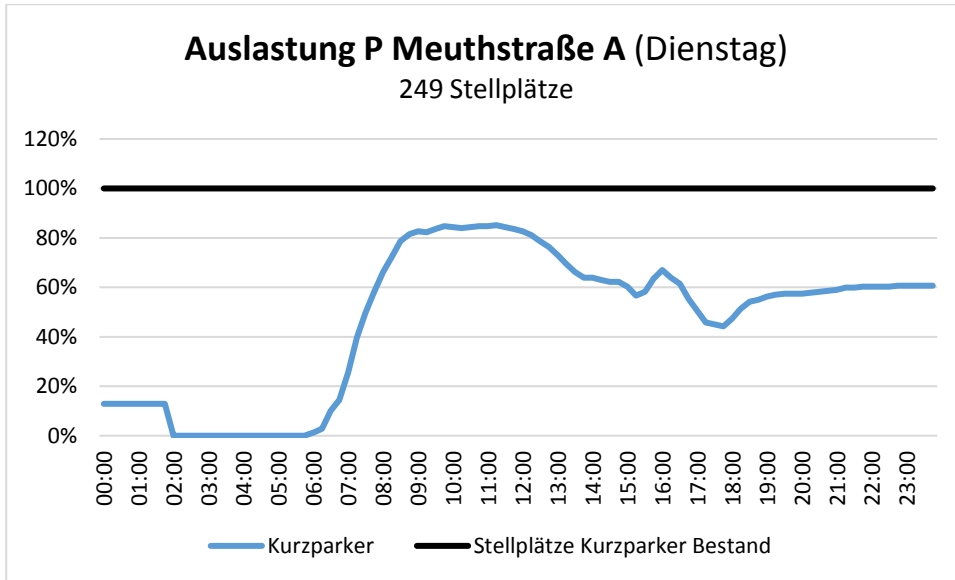
Auslastung Parkplatz „Meuthstraße“ (ganztäglich öffentlich nutzbar)

Dienstag, 08.11.2016 & Samstag 12.11.2016



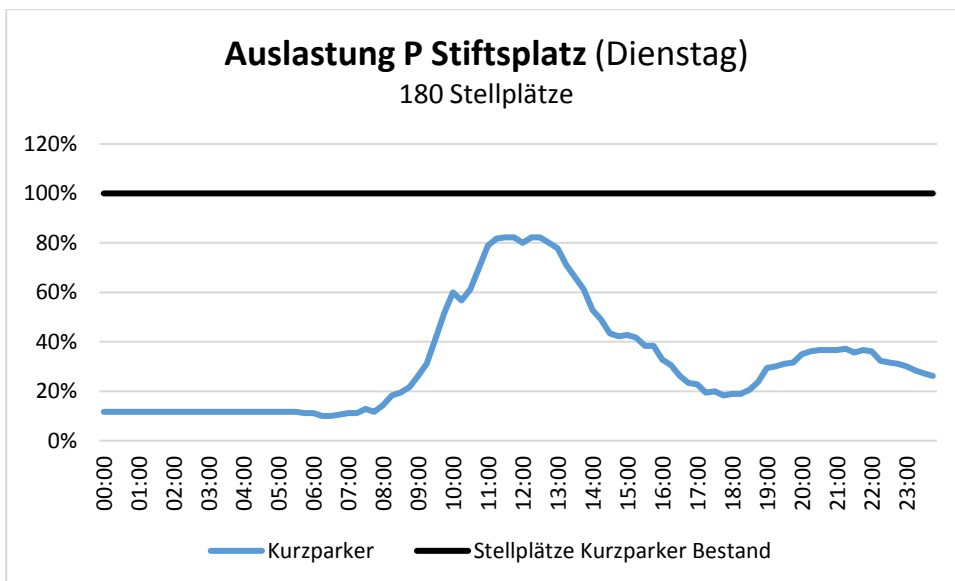
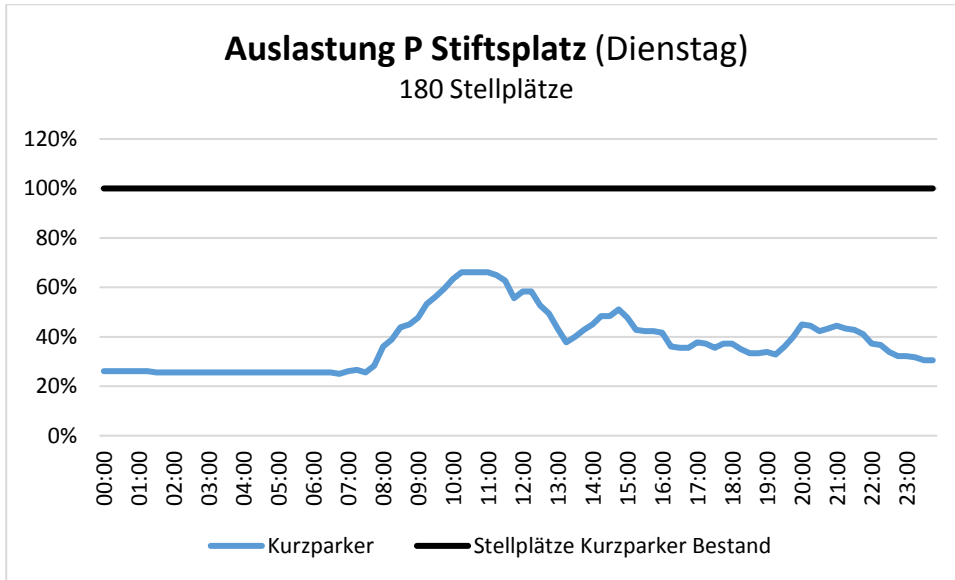
Auslastung Parkplatz „Meuthstraße“ (nur zeitweise öffentlich nutzbar)

Dienstag, 08.11.2016 & Samstag 12.11.2016



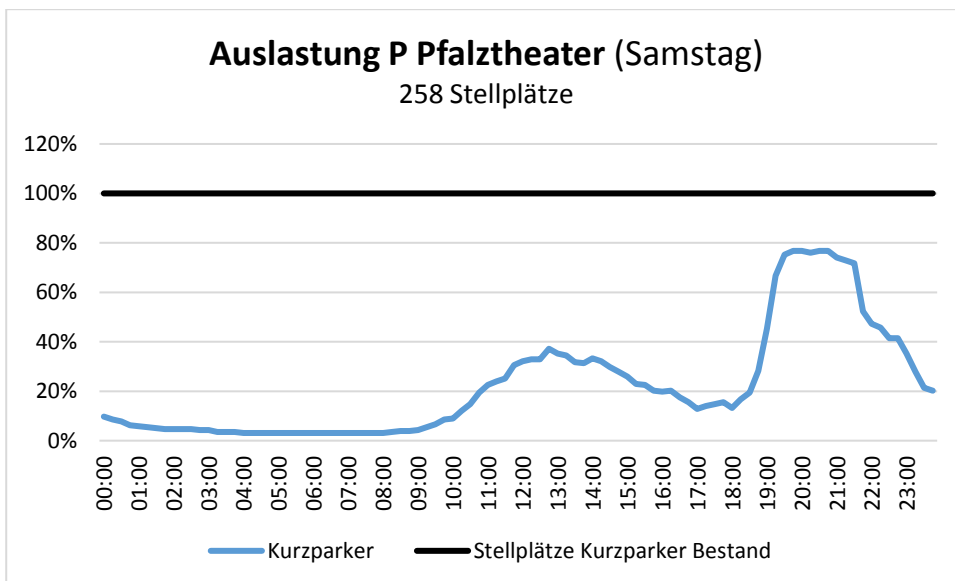
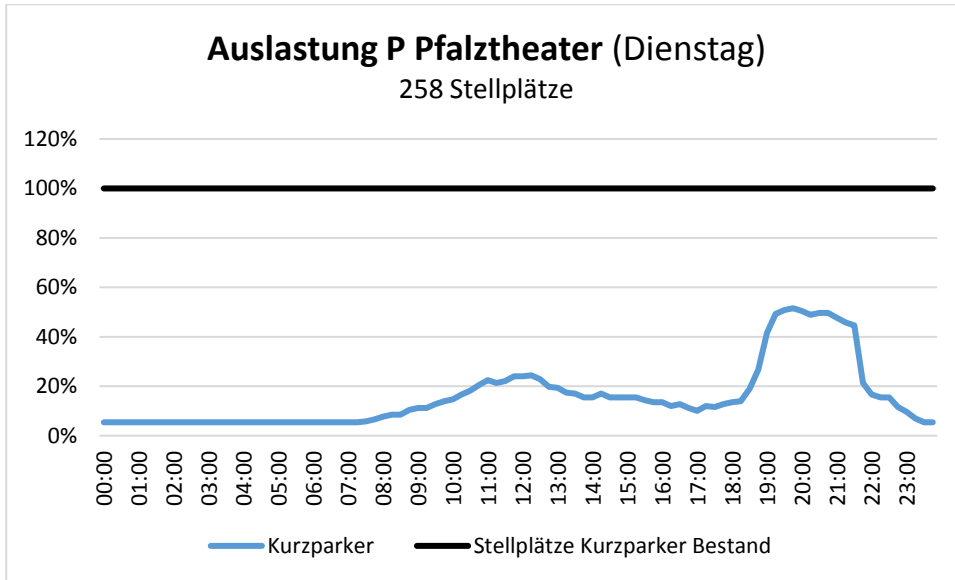
Auslastung Parkhaus „Stiftsplatz“

Dienstag, 08.11.2016 & Samstag 12.11.2016



Auslastung Parkhaus „Pfalztheater“

Dienstag, 08.11.2016 & Samstag 12.11.2016



Anlage 4
Leitbild 2020
(Auszug zum Thema Verkehr)



Zukunftsinitiative Kaiserslautern 2020

Leitbild

vorrangig. In der Stadt der Wooge wird die Güte aller stehenden und fließenden Gewässer weiter verbessert.

Die Umweltberatung der Stadt wird fortgeführt und bei aktuellen Themen ausgebaut. Im Bereich Natur und Umwelt erstellen und pflegen wir eine aktuelle Übersicht der touristischen Angebote. Das Instrument der Naturhaushaltswirtschaft werden wir fortführen und ausbauen.

Wir fördern die regionale Wertschöpfung (Landwirtschaft, regenerative Energieerzeugung, usw.). Bei der Forstwirtschaft muss die Nachhaltigkeit den Vorrang vor ökonomischen Interessen haben.

Verkehr

Es gibt tausend Möglichkeiten, seiner Umgebung Gutes zu tun. Ich lasse das Auto stehen.

Die für die Attraktivität der Stadt bedeutsame Schienenschnellbahnverbindung zwischen Frankfurt und Paris wird durch geeignete Marketingmaßnahmen bei der Bevölkerung der Stadt und der Region bewusster gemacht und intensiver genutzt. Auch die Schienenverbindungen zu anderen Oberzentren (nach Mainz und eine S-Bahn nach Saarbrücken) werden verbessert.

Kaiserslautern wird zur Stadt der kurzen Wege weiter entwickelt.

Auf eine sozialverträgliche Mobilität in der Stadt Kaiserslautern legen wir Wert, denn alle Bevölkerungsgruppen sollen die gleichen Mobilitätschancen erhalten.

Die Mobilität in der Stadt wird auch stadtverträglich sein und den nicht motorisierten individuellen Verkehr und die öffentlichen Verkehrsmittel bevorzugen. Angesichts des zunehmenden Anteils von älteren und weniger mobilen Menschen an der Bevölkerung ist ein gut funktionierender, flächendeckender öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) für die Grundversorgung von besonderer Bedeutung.

Die vom Verkehr erzeugten Umweltbelastungen werden, soweit als möglich und wirtschaftlich vertretbar reduziert, sodass umweltfreundliche Mobilität entsteht. Der Durchgangsverkehr in den Wohngebieten wird durch die weitere Verwirklichung des Tangentenkonzeptes und mit Hilfe intelligenter Strategien zur Optimierung der Verkehrsmengen verringert.

Das Rad- und Fußwegenetz wird durch eine langfristig angelegte Strategie optimiert und ergänzt. In der Innenstadt wird der Konkurrenzkampf der Anwohner, Pendler und Kunden um Parkplätze durch neue Konzepte entschärft.

Wirtschaft

Kaiserslautern in Form - wir nutzen Chancen

Wir machen den Standort Kaiserslautern durch die Stabilisierung von Wirtschaftsunternehmen zum

Anlage 5
Aalborg Commitments Kaiserslautern
(Auszug zum Thema Verkehr)

5 STADTPLANUNG UND STADTENTWICKLUNG

Wir verpflichten uns, eine strategische Rolle bei der Stadtplanung und Stadtentwicklung im Hinblick auf ökologische, soziale, wirtschaftliche, gesundheitliche und kulturelle Aspekte, und zum Nutzen aller zu übernehmen.

Wir werden daran arbeiten,

1. heruntergekommene oder benachteiligte Gebiete neu zu nutzen und umzugestalten.
2. eine Zersiedelung zu vermeiden, indem wir eine angemessene städtische Verdichtung erreichen und die Umnutzung von Industriebrachen gegenüber Entwicklungen auf der grünen Wiese den Vorzug geben.
3. einen gesunden Mix aus Gebäuden und Entwicklungen sicherzustellen, mit einem ausgewogenen Verhältnis an Arbeitsplätzen, Wohnungen und Dienstleistungen, wobei dem Wohnen in Stadtzentren Priorität eingeräumt wird.
4. eine angemessene Erhaltung, Renovierung und Nutzung/Wiedernutzung unseres städtischen kulturellen Erbes zu gewährleisten.
5. Nachhaltigkeitsvorgaben bei Planung, Entwurf und Konstruktion festzusetzen und qualitativ hochwertige Architektur und Bautechnologien zu fördern.

6 VERBESSERTE MOBILITÄT, WENIGER VERKEHR

Wir anerkennen die Wechselbeziehungen zwischen Verkehr, Gesundheit und Umwelt und verpflichten uns, zukunftsbeständige Mobilitätsalternativen zu fördern.

Wir werden daran arbeiten,

1. die Notwendigkeit für privaten motorisierten Verkehr zu verringern, und für alle zugängliche attraktive Alternativen zu fördern.
2. den Anteil der Wege, die mit öffentlichem Nahverkehr, zu Fuß oder per Fahrrad zurückgelegt werden, zu erhöhen.
3. den Wechsel zu schadstoffarmen Fahrzeugen zu fördern.
4. einen integrierten und zukunftsbeständigen lokalen Mobilitätsplan zu entwickeln.
5. die Einwirkungen des Verkehr auf die Umwelt und die Gesundheit der Bevölkerung zu verringern.

7 KOMMUNALE GESUNDHEITSFÖRDERNDE MAßNAHMEN

Wir verpflichten uns zum Schutz und zur Förderung von Gesundheit und Wohlbefinden unserer Bürgerinnen und Bürger.

Wir werden daran arbeiten,

1. ein Bewusstsein für die breiteren, meist außerhalb des eigentlichen Gesundheitssektors zu findenden Gesundheitsfaktoren zu schaffen und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.
2. Gesundheitsprogramme der Städte zu fördern, die unseren Städten ein Instrument an die Hand geben, strategische Partnerschaften zur Förderung der Gesundheit einzugehen und zu pflegen.
3. Benachteiligungen im Gesundheitsbereich und Armut entgegenzuwirken, und regelmäßig über die Fortschritte, die bei der Verringerung bestehender Diskrepanzen erreicht werden, zu berichten.
4. Gesundheitsvertäglichkeitsprüfungen als Instrument für alle Bereiche zu fördern, um die Arbeit auf Fragen der Gesundheit und Lebensqualität zu lenken.
5. Stadtplaner zu mobilisieren, gesundheitliche Fragestellungen in ihre Planungsstrategien und Initiativen einzubeziehen.

8 DYNAMISCHE UND ZUKUNFTSBESTÄNDIGE LOKALE WIRTSCHAFT

Wir verpflichten uns zur Entwicklung und Sicherung einer dynamischen lokalen Wirtschaft, die Arbeitsplätze schafft, ohne dabei die Umwelt zu beeinträchtigen.

Wir werden daran arbeiten,

1. Maßnahmen zu verabschieden, die Arbeitsplätze und Existenzgründungen vor Ort anregen und unterstützen.
2. mit Unternehmen vor Ort zu kooperieren, um „Good Corporate Practice“ zu fördern und umzusetzen.
3. Nachhaltigkeitskriterien für die Ansiedlung von Unternehmen zu entwickeln und umzusetzen.
4. die Märkte darin zu bestärken, lokal und regional qualitativ hochwertige Produkte zu produzieren.
5. zukunftsbeständigen Tourismus vor Ort zu fördern.

Anlage 6
Beteiligungs-, Kommunikations- und Verstetigungsstrategie

Anlage 6 Beteiligungs-, Kommunikations- und Verstetigungsstrategie¹

1. Hintergrund und Vorgaben

Nicht nur aus Sicht des Fördermittelgebers, sondern auch aufgrund eines inhärenten Interesses des Antragstellers wurde dem Beteiligungs- und Kommunikationsprozess während der Projektlaufzeit des Mobilitätsplans Klima+ 2030 eine hohe Bedeutung beigemessen. Im Unterschied zur traditionellen Verkehrsplanung wird die aktive Einbeziehung von Akteuren („Stakeholdern“) als Erfolgsgarantie bei der Erarbeitung von Stadtmobilitätsplänen aktueller Prägung gesehen. Bei geförderten Klimaschutzteilkonzepten umfasst der vorgegebene Prozess drei Ebenen:

- **Akteursbeteiligung** (Partizipation) als eine Beteiligungsform besteht aus Sicht der Zuwendungsstelle in einem direkten Austausch zwischen den Akteuren, insbesondere denen, die an der Umsetzung beteiligt sein werden.
- **Bürgerbeteiligungsveranstaltungen** sowie **Online-Foren** bilden weitere Beteiligungsformen. Hier sollten seitens der Bevölkerung Hemmnisse identifiziert und Maßnahmen entwickelt werden.
- **Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit** sollten der Bekanntmachung erarbeiteter Inhalte während und nach deren Erstellung dienen. Im Rahmen einer Kommunikationsstrategie sollte ein auf den lokalen Kontext zugeschnittenes Vorgehen erarbeitet werden, das zweierlei aufzeigt: Einerseits wie die Inhalte des Mobilitätsplans in der Bevölkerung sowie bei weiteren relevanten Akteuren verbreitet werden können und andererseits wie für die Umsetzung der dort entwickelten Maßnahmen ein breiter Konsens und eine aktive Mitarbeit erreicht werden kann.

Um eine möglichst hohe Neutralität zwischen Öffentlichkeit und Bearbeitungsteam/ Verwaltung im Moderations- und Kommunikationsprozess zu gewährleisten wurde diese Aufgabe von der Auftraggeberin gesondert beauftragt.

¹ Verfasser dieser Anlage ist der als Moderator für den Beteiligungsprozess beauftragte Dr.-Ing. Jürgen Brunsing, Schrift-Verkehr - Büro für Publizistik, Seminarorganisation und Planung.

2. Beteiligungsformen

Im Rahmen der **Akteursbeteiligung** mit etwa 15 eingeladenen Vereinen und Verbänden fanden zwischen September 2016 und Januar 2018 vier Fachforen statt. Hierzu lud stets der Beigeordnete der Stadt ein und verdeutlichte damit die Relevanz dieser Foren für die Auftraggeberin Stadt Kaiserslautern.



Abbildung 1: Impression vom Auftaktforum am 26. September 2016

Ziel dieser Foren bildete einerseits der Wunsch einer fachkundigen Kommentierung bisheriger und folgender Arbeitsschritte und andererseits die Weitergabe der Informationen in die Gremien der teilnehmenden Akteure. Denn neben dem zu erarbeitenden Konzept ist die Wendung hin zu klimafreundlicher Mobilität eine nicht zu unterschätzende Stoßrichtung. In den jeweils etwa dreistündigen Veranstaltungen kamen neben Kurzvorträgen, moderierte Plenardiskussionen, Abstimmungen als Meinungsbildner, schriftliche und mündliche Statements der Akteure sowie Votings an Metaplanwänden zum Einsatz. Eine Pause und das offene Ende boten zudem die Option individueller Beratungs- und Kommunikationsmöglichkeiten an den ausgehängten Plänen. Alle Foren wurden in Bild und Text dokumentiert und können von der entsprechenden Homepage heruntergeladen werden. Zwischenzeitliche Rückmeldungen aus diesem Beratergremium sowie die kontinuierlich gute Teilnahme an Terminen

außerhalb der regulären Arbeitszeiten lassen darauf schließen, dass die zwischen Moderator, Auftraggeberin und Ingenieurbüro abgestimmte Herangehensweise angemessen war.

Zum ersten **Bürgerworkshop** nach Abschluss der verkehrlichen Bestandsaufnahme und vor Festlegung von Leitbild und Planungszielen konnte der Beigeordnete am 7. Februar 2017 etwa 25 Bürgerinnen und Bürger begrüßen. Nach einer kurzen fachlichen Einführung skizzierten die Anwesenden ihre Vorstellungen an vier moderatorenbesetzten Thementischen.



Abbildung 2: Erster Bürgerworkshop am 7. Februar 2017, Thementische

Nach etwa 15 Minuten erfolgte ein Wechsel, sodass alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu jeder Verkehrsart und zu Umwelt und Stadtentwicklung Stellung nehmen konnten. Alle Ansätze wurden geclustert und konnten im zweiten Teil der Veranstaltung von den Anwesenden mit Votingpunkten bewertet werden. Diese Ergebnisse und die z.T. sehr detaillierten Zielanregungen flossen in den Bearbeitungsprozess ein.

Nachdem die verkehrlichen Umsetzungsstrategien zur Erreichung des Emissionsminderungsziels von 20% bis 2030 im dritten Fachforum am 25. September 2017 in Maßnahmenkonzepten konkretisiert wurden, fand einen Tag

später die zweite Bürgerbeteiligungsveranstaltung statt. Auch bei diesem Termin machte das Ingenieurbüro deutlich, dass keine fertigen Umsetzungskonzepte vorliegen, sondern Vorschläge von Forumsteilnehmern und Bürgerinnen und Bürgern, die erneut in Kleingruppen an Thementischen diskutiert wurden, einfließen können.

In der Einladung zur Veranstaltung, während des ersten Bürgerworkshops und über verschiedene Medien wurde die Bevölkerung auf das im Februar 2017 freigeschaltete **Online-Portal** aufmerksam gemacht. In einem Zeitraum von zwei Wochen konnten alle Interessierten auf einer Onlinekarte der Stadt Kaiserslautern Punkte im Verkehrsnetz markieren und Wünsche, Ideen, Mängel und Gefahren eintragen bzw. andere Stellungnahmen kommentieren. Zudem nahm die Verwaltung unter der Mailadresse mobilitaetsplan@kaiserslautern.de Stellungnahmen entgegen.

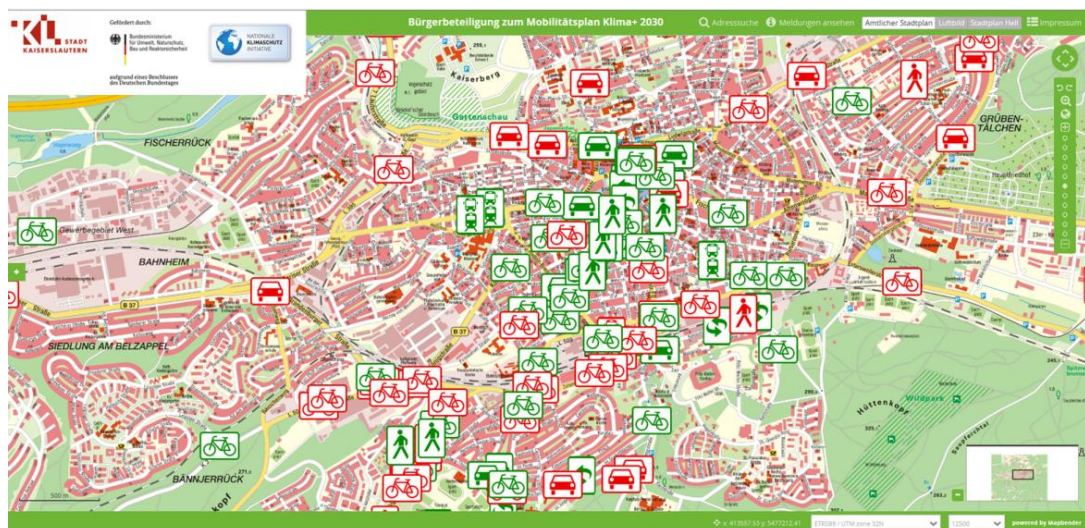


Abbildung 3: Screenshot des Online-Portals

Immer wenn es nach Auffassung des Bearbeiterteams etwas zu berichten gab fand **Öffentlichkeitsarbeit** statt. Von einem Pressetermin zum Projektstart über die Einladungen zu den Bürgerworkshops in den Amtlichen Bekanntmachungen der Stadt, dem Lokalradio und der Rheinpfalz als einziger lokaler Tageszeitung bis hin zu Nachberichten mit Hinweisen auf die Homepage konnten die klassischen Kanäle bedient werden. Darüber hinaus berichteten die Medien aus den Sitzungen des Bauausschusses und des Rates, in denen der Mobilitätsplan Thema war.

Potenzial beim Radwegnetz

AUF DEM WEG ZUM MASTERPLAN: Verkehrsplaner sammeln Daten, wie sich Kohlendioxid einsparen lässt

Mobilitätsplan Klima+ 2030: So heißt ein Konzept, das sich mit Mobilität und Verkehr in der Stadt in der näheren Zukunft befasst. Der Plan, an dem die Verkehrsplaner Kaiserslauterns mit externer Unterstützung arbeiten, wird in den Masterplan zum Klimaschutz integriert werden.

„Der Mobilitätsplan verfolgt zwei Ziele: Wie kann Kohlendioxid eingespart werden und wie stellt man sich den Verkehr in der Stadt im Jahr 2030 vor“, umreißt Christian Ruhland, Verkehrsplaner im städtischen Referat Stadtentwicklung, das Projekt. Neben den Experten der Stadt arbeiten auch Ralf Huber-Erlar vom in Darmstadt ansässigen Planungsbüro R+T sowie der Stadtplaner Jürgen Brunsing, der auch an der hiesigen Technischen Universität (TU) im Fachbereich Bauingenieurwesen tätig ist, mit.

Die Ziele beim Masterplan – grob gesagt bis 2050 den CO₂-Ausstoß um rund 90 Prozent zu verringern – sind laut Huber-Erlar sehr ambitioniert. Allerdings könne in Verkehrsdingen so weit gar nicht geplant werden, weshalb der Mobilitätsplan den Horizont 20 Jahre früher einzieht, bei 2030. „13 Jahre sind ein Prognosehorizont, der realistisch ist.“ Die Stichworte öffentlicher Verkehr und Elektrofahrzeuge seien da interessante Themen. Zuwächse in den beiden Feldern würden mit Sicherheit gleichzeitig den Ausstoß von Klimagasen verringern, sagt Huber-Erlar. Brunsing pflichtet dem bei. „Sicher sind die Ziele ambitioniert. Aber Kohlendioxid muss schon deutlich eingespart werden, um diese Welt zu erhalten“, sagt er.

Im Vorfeld wurden viele Daten gesammelt. So wurde beispielsweise untersucht, welche Strecken die Kaiserslauterner mit welchem Verkehrsmittel zurücklegen. Etwa 50 Prozent der Bürger nutzt für Strecken zwischen einem und drei Kilometer das Auto. „Das ist also Potenzial, das ein-



Das Radwegnetz ließe sich in Kaiserslautern noch ausbauen: Christian Ruhland (vorne) und Jürgen Brunsing radeln über die Königstraße.

FOTO: VIEW

gespart werden kann“, sagt Ruhland. Ein Ansatzpunkt ist das Verhalten der Bürger in Sachen Mobilität. Ein anderer sind aus Sicht von Huber-Erlar die Verkehrsnetze. Der Verkehrsplaner sieht Potenzial beim Radwegnetz. „Da ist in den vergangenen 20 Jahren schon einiges erreicht worden, aber da ist noch einiges drin.“

Allerdings wollen die Planer nicht nur mit Experten-Gremien diskutieren, es sollen auch die Bürger ihre

Meinung dazu sagen können. Deshalb wird am 7. Februar ein allen Interessierten offen stehender Workshop angeboten (siehe „Zur Sache“). Dort sollen die Bürger zu Wort kommen.

Zur Vorbereitung der Veranstaltung hat das Büro R+T viele Daten ausgewertet, sich unter anderem die 66 Kilometer Radnetz angeschaut, aber auch die Fußwege in der Innenstadt ausgewertet, berichtet Huber-Erlar.

Auch der Auto-Verkehr wurde unter die Lupe genommen, dabei war für Huber-Erlar und sein Büro nicht nur der fließende, sondern auch der ruhende Verkehr von Interesse. „Wir haben uns auch den Parkraum in der Innenstadt angeschaut, einmal an einem Werktag und einmal an einem Samstag.“ Die Ergebnisse sind schon in einem Arbeitskreis mit Vertretern aus Politik und Gesellschaft vorgestellt worden, berichtet Brunsing. |bld

Zur Sache: Workshop zum Mobilitätskonzept

Am 7. Februar, 18 Uhr, findet in der Berufsbildenden Schule (BBS) II, Martin-Luther-Straße, ein Workshop zum Thema Mobilitätskonzept statt. An vier Tischen geht es um vier Themenschwerpunkte, über die die Teilnehmer diskutieren sollen: Fußgänger und Radfahrer, Öffentlicher Personennahverkehr, Autoverkehr sowie die allgemeine Entwicklung Kaiserslauterns mit Blick auf Verkehr und Umwelt. Den Workshop eröffnen wird der städtische Beigeordnete Peter Kiefer.

Eine der zentralen Fragen ist es, wie der mobile Mensch in Zukunft den

Ausstoß von schädlichen Klimagasen verringern kann. „Es gibt zum Pkw Alternativen“, sagt Jürgen Brunsing, Verkehrsplaner, der an dem Mobilitätskonzept mitarbeitet. Er wird den Workshop moderieren.

Im Vorfeld wurden viele Daten rund um den Verkehr in der Stadt erhoben, die beim Workshop auch vorgestellt werden sollen. So führen die Mitarbeiter von dem Verkehrsplanungsbüro R+T etwa das Radwegnetz in der Stadt ab, berichtet der Inhaber des Büros, Ralf Huber-Erlar.

An dem Abend sollen die Teilnehmer nicht nur zu einem Themen-

schwerpunkt diskutieren, vorgesehen ist, dass nach einer gewissen Zeit auch die Tische gewechselt werden, berichtet Christian Ruhland, im städtischen Referat Stadtentwicklung mit der Verkehrsplanung betraut. Anfang Februar werden Ideen gesammelt, die Ergebnisse werden laut Ruhland im Frühjahr bei einem zweiten Termin präsentiert.

Der Workshop – vorgesehen sind drei Stunden – steht allen Bürgern offen, allerdings sollte man sich vorher anmelden unter Telefon 0631/1610 oder per E-Mail an stadtplanung@kaiserslautern.de. |bld

DIE SERIE

In unserer Serie „Auf dem Weg zum Masterplan“ begleiten wir die Stadtverwaltung und ihre Partner beim Zusammenstellen eines Klimaschutzplans, der vor der Sommerpause 2017 Thema im Stadtrat sein wird und festschreiben wird, was bis 2050 in Sachen Klimaschutz in der Stadt passieren soll. In loser Reihenfolge greift die RHEINPFALZ verschiedene Aspekte rund um das Vorhaben auf.

Abbildung 4: Beitrag in der Rheinpfalz vom 27. Januar 2017, Lokalteil Kaiserslautern

Alle Aktivitäten im Rahmen der Beteiligungs- und Kommunikationsstrategie wie Einladungen, Protokolle, Pressemitteilungen und Artikel wurden auf der Homepage der Stadt Kaiserslautern unter https://www.kaiserslautern.de/sozial_leben_wohnen/verkehr_parken/plan_mobilitaet/index.html.de eingestellt. Auch der Abschlussbericht kann von dieser Seite heruntergeladen werden.

3. Information der politischen Gremien

Am 30. November 2015 wurde dem Bauausschuss als zuständigem Fachausschuss des Rates der Stadt Kaiserslautern über die Absicht der Verwaltung berichtet, die Förderung eines Klimaschutzteilkonzepts Mobilität zu beantragen. Knapp ein Jahr später, am 5. September 2016, wurde der Rat der Stadt Kaiserslautern hinsichtlich der Vergabe und des Fördermittelbescheids in Kenntnis gesetzt und hinsichtlich der Vorgehensweise sowie der vorgesehenen Beteiligungsformate informiert. Die letztgenannten Aspekte konnten die Planungsteam während der Projektlaufzeit zweimal im Bauausschuss präsentieren:

Am 6. März 2017 stellte das Bearbeiterteam Analyseergebnisse, Ziele und Szenarien sowie die Ergebnisse der ersten Fachbeteiligungen vor. Die inhaltliche Resonanz insbesondere aus der Bevölkerung führte zu zahlreichen Anregungen, welche dem Bauausschuss erläutert und von diesem positiv gewürdigt wurde. Rückfragen zu den Beteiligungsformen bezogen sich auf die Repräsentativität der anwesenden Bürgerinnen und Bürger und damit auf die Relevanz der Ergebnisse.

Am 27. November 2017 wurde das Bearbeiterteam erneut in dieses Gremium eingeladen, um einerseits die inhaltlichen Ergebnisse einschließlich daraus abgeleiteter Maßnahmen und andererseits Qualität und Anforderungserfüllung hinsichtlich der Beteiligungsformate darzustellen. Orientiert an den Vorgaben hinsichtlich Akteursbeteiligung und Kommunikationsstrategie konnte den Vertreterinnen und Vertretern von Politik und Verwaltung in der gebotenen Kürze nachvollziehbar vermittelt werden, dass die genutzten Formate sowohl von Fachleuten als auch von Bürgerinnen und Bürgern als erfolgreich eingeschätzt wurden.

Der Rat der Stadt beschloss am 5. Februar 2018 nach kontroverser Debatte den Mobilitätsplan Klima+ 2030 als Leitlinie zur Erreichung der Klimaschutzziele im Bereich der Mobilität bis 2030. Zuvor hatte der Bauausschuss der Stadt umfassend über den Plan debattiert. Die Verwaltung der Stadt wurde vom Rat beauftragt, Fördermittel zur Umsetzung einzelner Maßnahmen zu beantragen und in regelmäßigen Abständen über den Stand der Umsetzung zu berichten.

Kiefer: Eine Angebotsplanung

Stadtrat beschließt Mobilitätsplan bis zum Jahr 2030 – Maßnahmen werden einzeln entschieden

Der Stadtrat hat gestern gegen die Stimmen von CDU und FDP den Mobilitätsplan der Stadt beschlossen, der die Entwicklung des Verkehrs in Kaiserslautern bis zum Jahr 2030 absteckt.

Der Mobilitätsplan wird als Leitlinie angesehen, um die Klimaschutzziele der Stadt im Bereich des Verkehrs zu erreichen. Vorgabe dafür ist der Masterplan 100 Prozent Klimaschutz, den der Stadtrat im November vergangenen Jahres abgesegnet hat.

Der Beigeordnete und Umweltdezernent Peter Kiefer (FWG) betonte bei der Vorstellung des Masterplans, dass der Plan nicht nur den Individualverkehr im Blick habe, sondern auch den Umweltverbund, wie Fußgänger, Radfahrer, öffentliche Verkehrsmittel.

Kiefer betonte, dass der Masterplan eine Angebotsplanung, eine Zielvorgabe, ein Rahmen darstelle. Er erklärte, dass für die Umsetzung eines jeden einzelnen Punktes ein Beschluss erforderlich sei, auch aus haushalterischen Gründen.

Der Mobilitätsplan geht auf eine Initiative der Grünen im Stadtrat zurück. Der Sprecher der Fraktion, Tobias Wiesemann, erklärte, es sei ein ausgewogenes Konzept. Rund 500 Bürger hätten sich mit ihren Vorstellungen darin eingebracht.

Kritik am Mobilitätsplan kam aus den Reihen der CDU-Fraktion. Die Kritik machte der stellvertretende CDU-Fraktionsvorsitzende Nico Welsch an mehreren Punkten fest, wie einer geplanten zeitlich begrenzten Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr oder der an-

gedachten Sperrung der Eisenbahnstraße zwischen Markt- und Karl-Marx-Straße für den Individualverkehr oder einer Parkraumbewirtschaftung auf dem Campus der TU. Anträge der CDU-Fraktion, die Punkte zu streichen, wurden mehrheitlich im Stadtrat abgelehnt.

Der stellvertretende SPD-Fraktionsvorsitzende Harald Brandstädter verteidigte den Mobilitätsplan gegen die Kritik. Wenn man keinen Plan habe, werde man sein Ziel nicht erreichen. Es gelte, den Plan stückweise umzusetzen. |rd

Abbildung 5: Artikel aus Rheinpfalz vom 6. Februar 2018, Lokalteil Kaiserslautern

4. Verstetigungsstrategie

Dieser Prozess sollte mit Abschluss des Mobilitätsplans nicht enden, sondern in einer **Verstetigungsstrategie** münden. Die im Prozess der Teilkonzepterstellung ins Leben gerufenen Aktivitäten und Gremien rund um das Thema Nachhaltige Mobilität sollen dauerhaft in der Kommune verankert werden. Nachhaltige Mobilität bildet keinen Aktionsbereich, der innerhalb eines bestimmten Zeitraums konzipiert und unmittelbar umgesetzt werden kann, sondern eine stadtentwicklungspolitische Daueraufgabe. Gesellschaftliche und technische Entwicklungen erfordern eine stetige Evolution der verkehrlichen Infrastruktur, auch vor dem Hintergrund umweltrelevanter Aspekte. Insofern erscheint es nachvollziehbar, dass nach Abschluss der konzeptionellen Arbeit am Mobilitätsplan Klima+ 2030 die Umsetzung nicht linear-planmäßig erfolgen kann, sondern von künftigen Prioritätensetzungen sowie förderrechtlichen Rahmenbedingungen abhängig sein wird.

Um die aktualisierte Zeit- und Arbeitsplanung sowie ggfs. geänderte Prioritätensetzungen zu vermitteln und über Umsetzungen zu berichten empfiehlt sich ein regelmäßiger Austausch zwischen den zuvor eingebundenen Akteuren aus Verwaltung, Dienstleistern, Politik und Mobilitätsinteressierten aus Vereinen und Verbänden. Vereinzelt Rückmeldungen aus diesem Kreis wünschten bereits in einer frühen Phase der Erarbeitung eine Institutionalisierung, um die zielgerichtete Umsetzung des Mobilitätsplans durch dessen dauerhafte Verankerung in der Stadtgesellschaft zu begleiten. Daher wurde ein derartiger Ansatz als eigener Tagesordnungspunkt beim Abschlussforum am 15. Januar 2018 diskutiert. Die zu den Foren eingeladenen Fachmultiplikatoren könnten der Nucleus für eine Verstetigung im Sinne einer „informellen Pflichtaufgabe“ sein. Aus dem Kreis der Teilnehmenden wurde ein entsprechendes Interesse deutlich artikuliert und im Rahmen einer Meinungsbildung

auch quantitativ bestätigt. Diese Ansätze zur dauerhaften Verankerung des Kernthemas Nachhaltige Mobilität sollten aus den nachfolgend beschriebenen Teilen bestehen, die in Kombination ihre größte Wirkung entfalten, aber auch unabhängig voneinander fortgeführt werden könnten:

- Weiterführung des Expertenforums: Die Mitarbeit in den bisherigen Foren sowie die erwähnten Rückmeldungen lassen auch für die Zukunft auf konstruktive Arbeitstreffen schließen, von denen alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer profitieren. Vorgeschlagen wird bis 2030 ein jährliches Treffen etwa im Frühjahr, um eine Bilanz des Vorjahres zu ziehen und einen Ausblick auf das folgende Jahr zu geben.
- Verwaltungsinterne Kommunikation: Vor den Terminen des Expertenforums sollte eine Verwaltungsrunde tagen, in der die notwendigen Informationen (ex post / ex ante) zusammengetragen werden.
- Regelmäßige Aktualisierung der Homepage: Die Homepage wird auch nach dem Projektende zur Verfügung stehen. Es wäre wünschenswert, wenn halbjährlich im Frühjahr / Herbst neue Informationen gebündelt eingestellt werden und die Öffentlichkeit darüber informiert wird.
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit: Bei Veranstaltungen wie Stadtradeln, Autofreies Lautertal u.ä. sollten stets Querbezüge zum Mobilitätsplan und dessen Realisierung eingestreut werden

Günstigenfalls werden alle vier Bestandteile einer umfassenden Beteiligungskultur verzahnt verstetigt und deren Ansätze den politischen Gremien übermittelt. Idealerweise erhält die Verwaltung die Möglichkeit einer Umsetzungsförderung und kann über dieses Budget ihre Arbeit kofinanzieren.

5. Monitoring

Da die Beauftragung des externen Gutachterbüros mit der Erstellung des Mobilitätsplans sowie der letzten Beteiligungsveranstaltung endet, müssen die Verstetigungsansätze mit den personellen Ressourcen der städtischen Verwaltung in Einklang gebracht werden. Das gilt auch für die Festlegung und Durchführung eines Monitorings, was durchaus als Teil einer Verstetigungsstrategie angesehen werden kann. Hierbei wird in der Fachwelt unterschieden in:

- Emissionsmonitoring: Erhebung und Analyse verkehrsrelevanter indikativer Luftschadstoffe, Auswertung und Dokumentation der gesammelten Messwerte, Erarbeitung von Zeitreihen.
- Wirkungsmonitoring: Darstellung der Wirkungen verkehrlicher Maßnahmen auf Immissionsfaktoren.

- Maßnahmen- oder Implementierungsmonitoring: Überprüfung des Umsetzungsstands der Maßnahmen und Kontrolle hinsichtlich der zuvor kalkulierten Wirkungen.

Ein fachwissenschaftliches Monitoring zur systematischen Erfassung dieser drei Elemente erfordert hohen fachlichen aber auch finanziellen Aufwand. Doch nur so kann prozessual untersucht werden, ob die Umsetzung sach- und zielgerecht erfolgt. Den politischen Gremien, der Stadtverwaltung und dem Expertenforum könnte dabei turnusmäßig Bericht erstattet werden. Ziel sollte zunächst sein, zu prüfen, inwieweit ein solches Monitoring mit entsprechender finanzieller Zuwendung extern vergeben werden kann. Ansonsten besteht die Gefahr, dass sich das Monitoring allein auf die interpretatorische Auswertung von Modal-Split Vergleichen wie der alle fünf Jahre durchzuführenden Erhebung „Mobilität in Städten – SRV“ beschränkt.

6. Fazit und Ausblick

Die Vorgaben des Fördermittelgebers hinsichtlich einer mehrstufigen Beteiligungs- und Kommunikationsstrategie im vorliegenden Klimaschutzteilkonzept Verkehr wurden erfüllt. Sowohl die Vertreter der Verwaltung als Auftraggeber als auch das den Mobilitätsplan Klima+ 2030 bearbeitende Ingenieurbüro empfanden die angewandten Methoden, die Öffentlichkeitsarbeit und die internen wie externen Kommunikationsstrukturen als wirkungsvolle Unterstützung ihrer Arbeit. Dasselbe gilt im umgekehrten Sinne für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Veranstaltungen: Sie fühlten sich ernst genommen und honorierten dies mit ihrer aktiven Teilnahme. Seitens der politischen Vertreter gab es zwar Diskussionen über Inhalte und Umsetzbarkeit, nicht jedoch über die durchgeführten Arbeitsschritte.

Innerhalb des zuständigen Referats ist der Wille vorhanden, die Aktivitäten zu verstetigen. Aufgrund der positiven Erfahrungen mit der Beteiligung ist davon auszugehen, dass dies der Fall sein wird.



Referat Stadtentwicklung
Abteilung Verkehrsplanung
Rathaus, Willy-Brandt-Platz 1
67657 Kaiserslautern
www.kaiserslautern.de