28.04.2025

Protokoll: Marij Duhra

E-Mail: buerger_innenbeteiligung@rostock.de

Telefon: 0381 381 1431

Zusatztermin mit Ramboll - Schwerpunkt: Szenarien

Stadtteilentwicklungskonzept Mobilität und Verkehr, „KTV auf dem Weg“

Teilnehmende:

Verwaltung:
Sebastian Hampf, Marij Duhra (Koordinierungsstelle Bürger*innenbeteiligung)
Ramboll: Anne-Susann Freimuth

Mobilitätsrat: 11 Personen anwesend

Agenda

1. Begrüßung und Hinweise zum heutigen Treffen
2. Präsentation „Einordnung der Szenarien für KTV auf dem Weg“
3. Fragen zur Einordnung von Szenarien
4. Rolle des Beirats im weiteren Prozess
5. Organisatorisches und nächste Termine

---

1. Begrüßung und Hinweise zum heutigen Treffen

- Ziel der Veranstaltung ist die Klärung der Begrifflichkeit und der Bedeutung von Szenarien
- Vorstellung der Agenda
- Begrüßung von Frau Freimuth (Ramboll)

2. Präsentation „Einordnung der Szenarien für KTV auf dem Weg“

- Prozesseinordnung:
    - Abgeschlossener Prozess: Prüfung vorliegender Unterlagen, vor allem Rahmenplan, Kfz-Parkraumanalyse, Zusammenfassung der SWOT-Analyse, 1. Online-Befragung
    - Gegenwärtiger Prozess: Entwicklung von Szenarien als komplexe Aufgabe
    - Zukünftiger Prozess: Maßnahmen der einzelnen Handlungsfelder („Parken neu Denken“, „Straßen als Lebensraum“, „Radverkehr fördern“, „Alternative Mobilitätsformen“); Diskussion der Szenarien im Akteursworkshop sowie in den Stadtteilwerkstätten im Juni/Juli; Untersetzen der Szenarien mit Maßnahmen; Maßnahmenplanung

Frage: Wer erarbeitet die Szenarien?
Antwort: Ramboll (mit 3 Kolleg*innen), das Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (Strategische Verkehrsplanung und Mobilität) sowie und weitere Fachämter.

Was sind Szenarien:

- zeigt mögliche Entwicklung in der Zukunft wie sich bestimmte Aspekte
- berücksichtigt, welche Herausforderungen oder Chancen es geben könnte
- zeigt was passieren müsste, damit diese Zukunft eintritt

- berücksichtigt Schwächen und Potenziale für die zukünftige Entwicklung und umfasst verschiedene Entwicklungsstufen
- Szenarien berücksichtigen den Rahmenplan, dessen Ergebnisse und andere erhobene Daten

Szenarien helfen:

- sich besser auf die Zukunft vorzubereiten
- verschiedene Optionen durchzuspielen, bevor man etwas entscheidet
- zu verstehen, was passiert, wenn man heute bestimmte Entscheidungen trifft
- mit verschiedensten Akteuren ins Gespräch zu kommen
- sie fördern gemeinsames Nachdenken und Mitgestalten
- Aus jedem Szenario leiten sich darauffolgend Maßnahmen ab, ohne die Richtung des Szenarios aus den Augen zu verlieren

- Szenarien lassen Konsequenzen für die verschiedenen Zielrichtungen ableiten

Welche Faktoren werden bei der Szenarioentwicklung berücksichtigt:

- Ergebnisse des Rahmenplanes
- Anregungen aus den Beteiligungsformaten
- SWOT-Analyse (Stärken, Schwächen, Risiken, Potentiale)
- Leitlinien und Ziele
- Gültige Rahmenbedingungen (z. B StVO, Regelwerke etc.)
- Verschiedene Interessen

Welche Zielrichtungen des Konzepts gibt es:

- Stärkung der Nutzmischung
- Höhere Aufenthaltsqualität
- Raum für soziale Kontakte schaffen
- Unterstützung der Verkehrssicherheit
- Reduzierung der Barrieren
- Entsieglung und Begrünung
- Reduzierung von Lärm, CO2, etc.
- Reduzierung des Kfz-Verkehrs
- Stärkung des Umweltverbundes

3. <u>Fragen zur Einordnung von Szenarien und</u>
4. <u>Rolle des Beirats im weiteren Prozess</u>

Frage: Die Zielrichtung „Reduzierung von Lärm“ wird oft nur auf den Verkehr bezogen, was ist mit anderen Lärmquellen, wie durch die Gastronomie verursachte?

Antwort: Aktuell geht es um Verkehrs- und Mobilitätsplanung, aber in den Szenarien können solche Punkte bei der Entwicklung von Maßnahmen mitgedacht werden.

Frage: Durch den generellen Platzmangel gibt es unlösbare Interessenskonflikte. Wie können diese gelöst werden, welche Mittel und Wege gibt es, wenn letztendlich alles von finanziellen Mitteln abhängt?

Antwort: Flächenknappheit hat das Potenzial der Verlagerung des ruhigen Verkehrs, des Ausbaus des Feierabendparkens (auf privaten Plätzen) oder der Errichtung von Quartiersgaragen. Wünschenswert wären generell weniger Autos, mehr Car-Sharing Optionen, mehr Aufklärungsarbeit, z.B. ab wann sich ein Auto finanziell rechnet.

Frage: Werden verschiedene Gewerbeformen berücksichtigt? Nicht für alle wirkt sich ein eingeschränkter Verkehr gleich aus.

Antwort: Ja, die verschiedenen Ansprüche der verschiedenen Gewerbeformen werden berücksichtig. Für den Außenbereich ließen sich Parkplätze ggf. auch alternativ umwandeln.

Frage: Durch dichte Besiedelung und unterschiedliche Nutzungen von der Partymeile bis hin zum ruhigen Wohnen ist kein einheitliches Konzept möglich. Sicherer und konfliktfreier Verkehr muss zusammengedacht werden, das meint besonders die Schwächsten, wie Fußgänger und Fahrradfahrer.

Antwort: Es wird nicht ein Konzept für alle Straßen geben, sondern es wird danach differenziert, welche Straßen welche Funktionen haben. Ziel ist die Radverkehrsförderung, und wenn dies im Konflikt mit anderen Zielen steht, dann werden wir auf die anderen Konflikte hinweisen. Das Konzept soll Einzellösungen für die unterschiedlichen Gebiete finden.

Frage: Auch Motorräder und Motorroller sollten mitgedacht werden, sie verstellen Gehwege und nicht in allen Bereichen kontrolliert das Ordnungsamt.

Antwort: Schwerpunktbereiche können gern an Ramboll weitergeleitet werden, zumal der Zeitraum der Verkehrsraumanalyse in der Winterzeit lag.

Frage: Wie können Lastenräder für die Anlieferungen dienen, wenn es schlechte Witterungsbedingungen gibt?

Antwort: Eine stärkere Nutzung von Lastenrädern in der Belieferung ist eine Option von mehreren, möglich wäre auch das Errichten von Zwischenparkstationen, aber das wäre eine detailreichere Diskussion, sie ist schwer pauschal zu beantworten.

Frage: Nicht jede Form der Gastronomie spricht sich für eine autofreie Zone aus. Auch nicht für alle Gastronomen Am Brink, auch hier gibt es einige, die den Lieferverkehr beibehalten wollen.

Antwort: Die Evaluation der Sommerstraße zeigt ein ambivalentes Bild dazu. Das Thema, wie mit den einzelnen konkreten Orten umgegangen werden sollte, wird dann in den Stadtteilwerkstätten ausgebreitet.

Frage: Wäre es eine Möglichkeit die Geschwindigkeit für alle PKWs auf Schritttempo zu reduzieren, damit sich der Verkehr auf die Ulmenstraße und Doberaner Straße umlenkt?

Antwort: Wir können Sachverhalte, den Status Quo und Verwaltungsvorschriften prüfen, angeordnet können solche Maßnahmen aber nur von der Straßenverkehrsbehörde werden. Der gesetzliche Rahmen für Geschwindigkeitsveränderungen ist sehr eng.

Frage: Gab es zu verschiedenen Geschwindigkeitsvarianten schon Berechnungen und Untersuchen?

Antwort: Wir können das analysieren, sobald es für ein Konzept erforderlich ist. Das Deutsche Institut für Urbanistik befürwortet Verkehrsberuhigungen für eine Steigerung der Aufenthaltsqualität und nennt positive Effekte für Gastronomie und Gewerbe. Mit diesen Tendenzen gibt es weitere Studien.

Frage: Wäre es möglich nicht nur Tempo 30 in der gesamten KTV zu empfehlen, sondern auch Instrumente und Handreichungen für die Verwaltung dazu bereitzustellen, wie eine Umsetzung gelingen kann? Eine reine Empfehlung ist zu wenig.

Antwort: Mit Hinblick auf die StVO prüfen wir, ob Tempo 30 überhaupt möglich ist.

Frage: Gibt es Beispiel aus anderen Städten als Referenz?

Antwort: Ja, diese können wir benennen.

Frage: Warum gibt es kein Anwohnerparken und ein Parken für Gewerbetreibende tagsüber?

Antwort: In Teilen gibt es das, einige Regularien müssten angepasst werden, überstützte Lösungen sind nicht zielführend. Eine Parkraumbewirtschaftung braucht einen Beschluss, Beschilderung, Automaten, etc. aber diese Frage bearbeiten wir im Weiteren tiefer.

Frage: Der Barnsdorfer Weg lässt sich nicht einfach für den Autoverkehr sperren, hier sind nicht nur Läden, sondern auch Wohnhäuser, außerdem wurden bereits vier Geschäfte verdrängt. Weitere Läden schließen, wenn der Barnsdorfer Weg autofrei wird.

Antwort: Es ist nicht der Plan Gebiete als komplett autofrei zu markieren. Alles wird im Speziellen betrachtet.

Frage: Bekommen wir heute Analysegrundlagen, die auf einer der ersten Folien aufgelistet waren insbesondere der Bestandsanalyse (Scancar) und die SWOT Analyse, bzw. kann man sie schon online einsehen?

Antwort: Die Ergebnisse werden auf Stadtgestalten zur Verfügung gestellt. *(Ergebnisse der Scancar-Parkraumerfassung nach dem Akteursworkshop am 6. Mai)*

Frage: Radfahrende Kinder müssen ab 10 Jahren die Fahrbahn nutzen, wenn kein Radweg vorhanden ist. Wird dies bei der Szenarienerstellung bzgl. der Geschwindigkeitsüberprüfung (insbesondere bei Tempo 50) berücksichtigt?

Antwort: Ja, die Regeln der StVO werden beachtet.

Frau Freimuth: Was brauchen Sie, um Szenarien besser zu verstehen?

Antwort: Allgemeines Verständnis von Szenarien ist vorhanden, interessante Vorstellung und Wunsch nach Zugang zu der PowerPoint Präsentation

Idee 1) Ein Treffen des Mobilitätsrats zum Thema „Autofreiheit“ zu Studien, Fragen, Anregungen und Befürchtungen?

Frage: Liegen in der Stadt Pläne vor, von denen wir keine Kenntnis haben? An welcher Stelle erhalten wir Informationen, die unserem Selbstverständnis als Mobilitätsrat gerecht werden?

Antwort: Wir sind im Austausch mit der Stadtplanung und im Akteursworkshop wird es die Möglichkeit geben über Szenarien und Maßnahmen zu sprechen, es gibt keine vorgefertigten Pläne für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr für die KTV.

Frage: Kann es ein Parkverbot für Campingautos geben?

Ergänzende Idee dazu: Parkgebühren gestaffelt nach Größe/Fläche des Fahrzeugs (Preissteigerung für Camper) und Anwohnerparkausweise

Antwort: Warten Sie bitte den Akteursworkshop und die Stadtteilwerkstätten ab, hier werden Sie eingebunden und ganze Quartiere und Bereiche können hier besprochen werden.

Idee 2) Können wir einen Zusatztermin mit Ramboll einrichten, in dem es nur um autofreie Ansätze geht?

Frage: Erhalten wir heute konkrete Szenarien, wie vorab angekündigt? Die Szenarien sollten im Juni abschließend erstellt werden.

Antwort: Leider können wir heute noch keine konkreten Szenarien vorstellen, weil die Arbeiten dazu noch nicht abschließend fertiggestellt werden konnten.

Idee 3) Sollten wir die Kollegen vom Projekt „nextlevel Parking“ einladen?

Idee 4) Mobilitätsrat entwickelt ein eigenes Szenario für die Stadtteilwerkstatt

- ➔ Interesse da, erste Zusammenkunft hierfür am 13.05. (voraussichtlich 18.00-21.00 Uhr, Adresse: Doberaner Straße 111 (matrix architektur gmbh))
- ➔ Folien/Präsentationen aus dem Akteursworkshop werden dem Mobilitätsrat im Nachgang zur Verfügung gestellt
- ➔ Ggf. Fertigstellung an einem Samstagstermin für 2-3h
- ➔ Die Koordinierungsstelle Bürgerbeteiligung kann die organisatorische Vorbereitung dieser Treffen unterstützen

Idee 5) Inhalte vom Akteursworkshop mit in den Mobilitätsrat nehmen

Idee 6) Ressourcen der Mobilitätsratsmitglieder mitbedenken, Zusatzprozesse können nicht alle leisten

Idee 7) Moderationsregeln für weitere Treffen inkl. Achten auf Redezeit, Protokollierung und Moderation. Optimalerweise findet sich die Tagesordnung vorab auf Stadtgestalten wieder. Zielstellung: offene Diskussionen ohne unterbrochen zu werden und eine angenehme Kommunikationsatmosphäre für alle.

5. <u>Organisatorisches und nächste Termine</u>

Weiterer Ausblick:

- Fragen an Ramboll können an Frau Freimuth gerichtet werden
- Bringen Sie sich gern weiter ein
- Nächster Termin: Akteursworkshop am 6. Mai 2025

- Zielstellung ist, dass der Mobilitätsrat eine Empfehlung für den politischen Raum (Bürgerschaft) ausspricht, inwieweit das Konsensszenario als Abschlussergebnis befürwortet wird oder nicht
- Die Stadtteilwerkstätten werden ggf. vom Juni in den Juli geschoben, sobald ein Termin bekannt ist, wird der Mobilitätsrat informiert
- Feststehende Termine werden von der Koordinierungsstelle im Kalender von Stadtgestalten eingetragen