



BETEILIGUNGSVERFAHREN ZUM MOBILITÄTSPLAN ZUKUNFT

ERGEBNISBERICHT ZUR ZWEITEN PHASE DES ONLINE-DIALOGS

WWW.ROSTOCK-BEWEGEN.DE

Erstellt im Auftrag:

Hansestadt Rostock, Tief- und Hafenbauamt

The logo for zebra log, featuring the word "zebralog" in a white, lowercase, sans-serif font. The "z" and "b" are bolded. The logo is set against a solid yellow rectangular background.

Maria Brückner

Kira Möller

Zebralog GmbH & Co KG

Chausseestraße 8, Aufgang E

10115 Berlin

Telefon: 030 / 200 540 26 0 | Fax: 030 / 200 540 26 99

Email: info@zebralog.de | www.zebralog.de

Im Auftrag der

Hansestadt Rostock

Tief- und Hafenbauamt

Abteilung Verkehrsplanung, Verkehrsausrüstung, ÖPNV

Sachgebiet Verkehrsplanung, ÖPNV

Holbeinplatz 14

18069 Rostock

Telefon: 0381/ 381 6683

E-Mail: tief-hafenbau@rostock.de

Oktober 2014

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
2	Teilnehmende am Online-Dialog: Soziodemographische Angaben.....	5
3	Beteiligung zu den Szenarien und Oberzielen in Zahlen	7
4	Ausblick.....	10

1 Einleitung

Mit dem „Mobilitätsplan Zukunft 2030 (MOPZ)“ erarbeitet die Hansestadt Rostock von Herbst 2013 bis zum Herbst 2015 ein neues, integriertes Verkehrskonzept. Das bisher gültige Integrierte Gesamtverkehrskonzept aus dem Jahr 1998 wird fortgeschrieben.

Die Erstellung des MOPZ wird mit einem Beteiligungsverfahren „Rostock gemeinsam bewegen“ begleitet. Auf der Internetplattform www.rostock-bewegen.de können sich interessierte Bürgerinnen und Bürger über den laufenden Prozess informieren und sich in bestimmten Zeiträumen aktiv mit ihrer Meinung und ihren Ideen in das Verfahren einbringen.

*Beteiligungsverfahren
„Rostock gemeinsam
bewegen“*

Die **zweite aktive Dialogphase** fand vom 9. September 2014 bis 30. September 2014 statt¹. Diese stand unter der zentralen Fragestellung: Wie soll sich der Verkehr in Rostock zukünftig entwickeln? Im Mittelpunkt stand dabei der fachliche Entwurf zu fünf Oberzielen und zwei Szenarien zur verkehrlichen Entwicklung Rostocks. Diese Phase diente dazu, den Bürgerinnen und Bürgern Handlungsspielräume und mögliche Konsequenzen für die Verkehrspolitik in Form verschiedener Szenarien darzustellen. Die Ergebnisse der Diskussion dienen als Hinweise für die Überarbeitung der wichtigsten Ziele und Szenarien für die Verkehrsplanung in Rostock.

*Zweite Dialogphase: Wie soll
sich der Verkehr in Rostock
zukünftig entwickeln?*

Während der dreiwöchigen aktiven Phase des Online-Dialogs konnten die Bürgerinnen und Bürger den Entwurf der fünf Oberziele des Mobilitätsplans Zukunft bewerten sowie diese um weitere Ziele ergänzen. Zudem konnten die Teilnehmenden Beiträge zu zwei Szenarien verfassen. Die Beiträge konnten wiederum von anderen Nutzerinnen und Nutzern kommentiert werden. In Form einer kurzen Umfrage konnte auch bewertet werden, welches Szenario die Teilnehmenden eher befürworten. Zusätzlich zum Online-Dialog konnten sich Interessierte auch beim zweiten öffentlichen Forum am 23. September 2014 im Rostocker Rathaus über den Zwischenstand informieren und an der weiteren Erarbeitung des MOPZ beteiligen.

*Beteiligungsmöglichkeiten
während der zweiten Dia-
logphase*

In der zweiten aktiven Phase wurden 79 Bürgervorschläge und 111 Kommentare verfasst, sowie acht Ziele ergänzt. Es kam zu 80 neuen Registrierungen, wobei 18 Personen, die sich bereits in der ersten Phase registriert haben, auch im September weiterhin aktiv waren.

Der vorliegende Bericht fasst die **quantitativen Daten** aus dieser Phase in kompakter Form zusammen. Er gibt damit Auskunft darüber, welche Zielgruppen sich am Online Dialog „Rostock ge-

¹ Die erste Dialogphase fand vom 27. Februar 2014 bis 21. März 2014 statt. Eine dritte Dialogphase ist für das Frühjahr 2015 geplant.

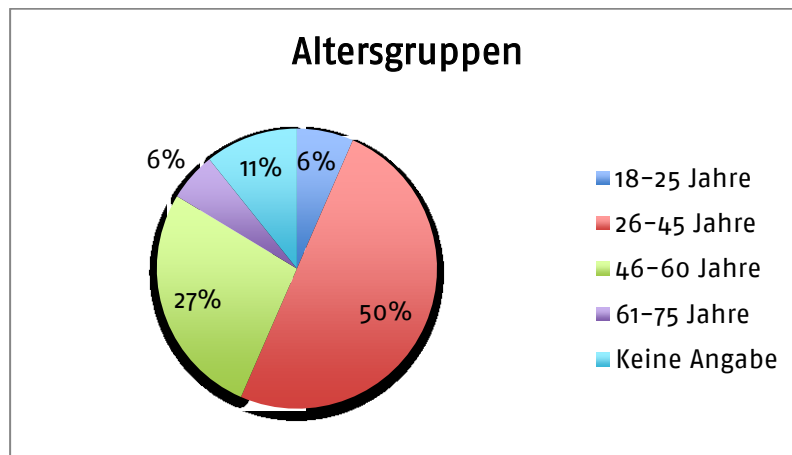
meinsam bewegen“ beteiligt haben und welche Themen den Teilnehmenden als besonders wichtig erschienen.

Eine detaillierte inhaltliche Prüfung aller Beiträge erfolgt durch die Fachexperten im weiteren Prozess der Erarbeitung des MOPZ.

2 Teilnehmende am Online-Dialog: Soziodemographische Angaben

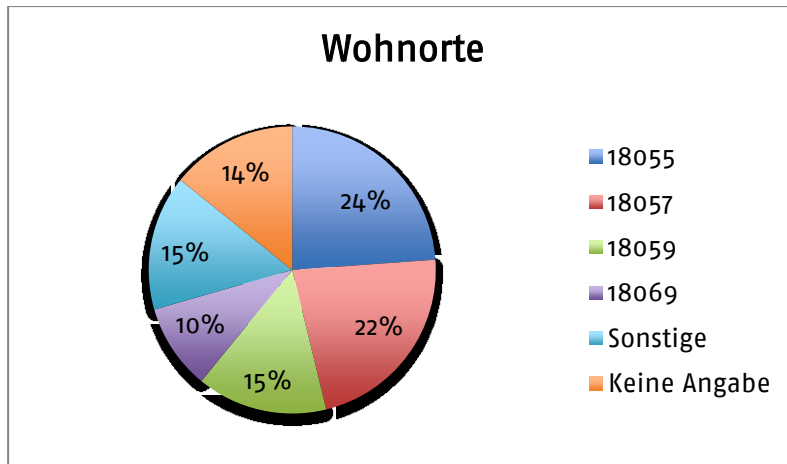
Bei der Anmeldung auf der Plattform konnten die Teilnehmenden freiwillige Angaben zu ihrer Person machen, die im Folgenden zusammenfassend dargestellt werden.

Von den registrierten Nutzerinnen und Nutzern waren 55 Prozent männlichen und 33 Prozent weiblichen Geschlechts. 12 Prozent der Nutzer/innen machten diesbezüglich keine Angaben.



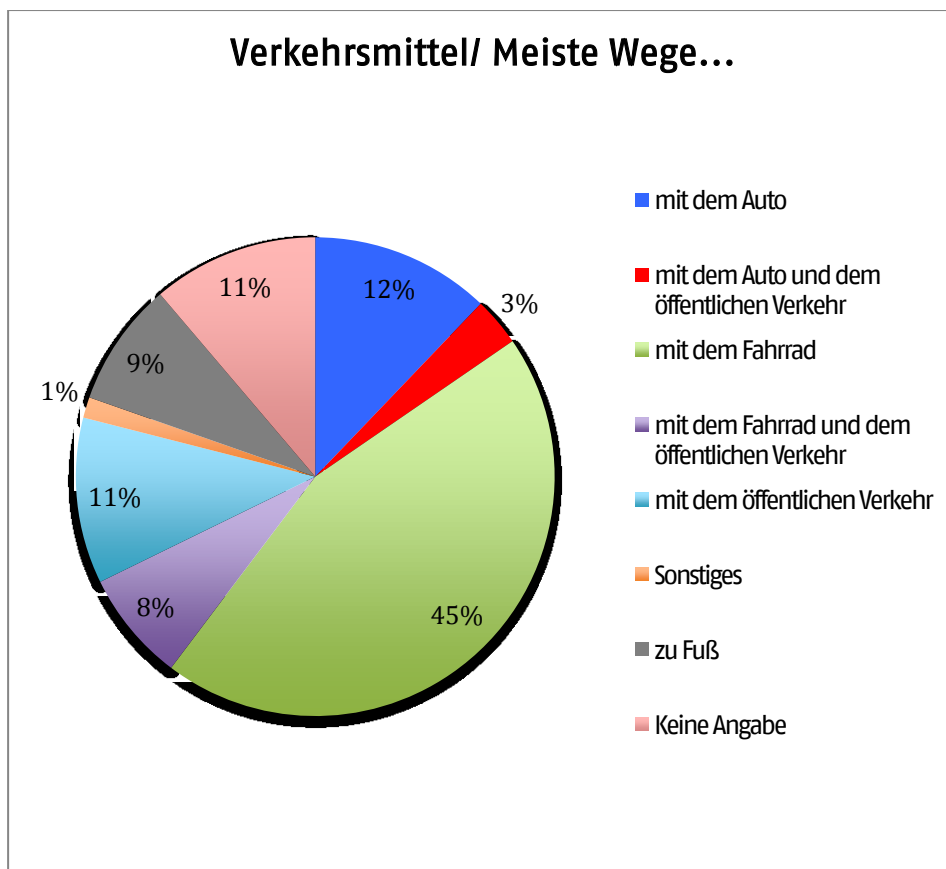
Altersstruktur der registrierten Nutzer/innen (N=214)

Die Altersgruppe „26 bis 45 Jahre“ war mit 50 Prozent der registrierten Nutzerinnen und Nutzer am stärksten vertreten. Weitere 33 Prozent der registrierten Teilnehmenden gaben an, zwischen 46 und 60 Jahren alt zu sein. Ältere Personen (ab 61 Jahre und älter) sowie auch Jüngere (bis 25 Jahre) waren dagegen eher unterdurchschnittlich im Online-Dialog präsent. Elf Prozent der Bürgerinnen und Bürger machten keine Angaben zu ihrem Alter.



Wohnorte der registrierten Nutzer/innen (N=214)

Die Mehrzahl der teilnehmenden Personen kommt aus den Postleitzahl-Gebieten 18055 (24%) und 18057 (22%). Weitere 15% gaben bei der Frage nach ihrem Wohnort die Postleitzahl 18059 an. Die Beteiligung ging somit vor allem aus den Stadtteilen Kröpeliner Tor Vorstadt und dem Hansaviertel sowie von der Stadtmitte aus. 14% machten keine Angabe zu ihrem Wohnort.

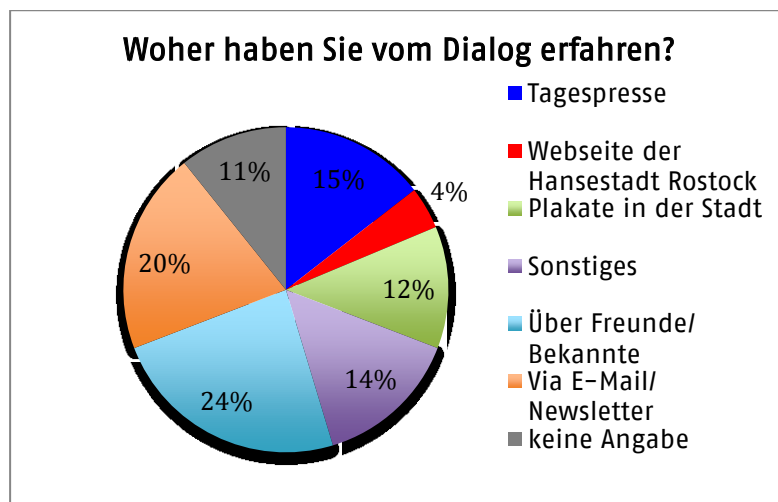


Angaben zur Verkehrsmittelwahl der Nutzer/innen (N=214)

Die meisten Wege legen die registrierten Teilnehmenden im Alltag mit dem Fahrrad zurück. Weitere sieben Prozent kombinieren bei ihren Alltagswegen das Fahrrad mit den Angeboten des öf-

fentlichen Personenverkehrs. Knapp 12 Prozent der registrierten Nutzerinnen und Nutzer gaben an, das Auto für die meisten Wege im Alltag zu nutzen. Drei Prozent kombinieren Selbiges mit dem öffentlichen Personenverkehr. Jeweils elf Prozent der Bürgerinnen und Bürger legen ihre Alltagswege zu Fuß und mit dem öffentlichen Personenverkehr zurück. Weitere elf Prozent machten diesbezüglich keine Angabe. Die dargestellten Ergebnisse sind nahezu deckungsgleich mit den Angaben aus der ersten Dialogphase. Ein nennenswerter Unterschied besteht lediglich bei der Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs, der in der vorherigen Phase von 17 Prozent der Teilnehmenden genannt wurde.

Diese Verteilung lässt vermuten, dass ein Großteil der Teilnehmenden ihr Interesse am Fahrradverkehr in den Dialog mit eingebracht haben. Autofahrer/innen waren dagegen im Dialog eher unterrepräsentiert, was sich auch an den inhaltlichen Schwerpunkten der Diskussion widerspiegelt.



*Angaben darüber, woher die registrierten Nutzer/innen vom Dialog erfahren haben:
(N=214)*

Fast die Hälfte der registrierten Nutzerinnen und Nutzer haben durch eine direkte Ansprache per E-Mail/ Newsletter oder durch Freunde oder Bekannte vom Online Dialog erfahren. Zirka ein Viertel der Teilnehmenden erfuhren aus der Tagespresse oder über Plakate in der Stadt vom Beteiligungsangebot.

3 Beteiligung zu den Szenarien und Oberzielen in Zahlen

Hinweise zu den Szenarien

Zu den zwei Szenarien wurden insgesamt 79 Beiträge von den Bürgerinnen und Bürgern verfasst. Diese wurden insgesamt 111 mal kommentiert.

Hinweise zu den Szenarien

In **Szenario A** wurde eine intensive Infrastrukturentwicklung der Straßen und des ÖPNV thematisiert. Hierzu wurden 19 Beiträge mit insgesamt 17 Kommentaren der Teilnehmenden online gestellt. Besonders häufig wurde der Ausbau des Stadtbahnnetzes angesprochen.

In **Szenario B** wurde sich mit dem Mobilitätsmanagement und der effektiven Nutzung der vorhandenen Infrastruktur auseinander gesetzt. Zu diesem Thema verfassten die Bürgerinnen und Bürger 60 Beiträge, die 94 mal kommentiert wurden. Am Häufigsten wurde hierbei die Radwegnutzung sowie die Netzdichte und die Organisation des ÖPNVs thematisiert.

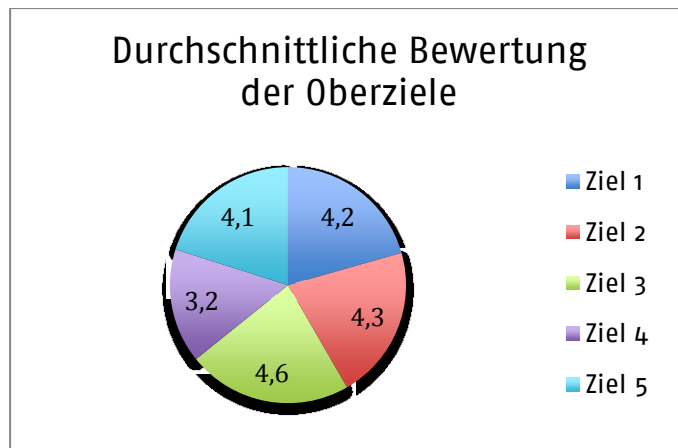
Das Ergebnis der Kurzumfrage auf der Online-Plattform zeigt, dass das Szenario B von 55 Prozent (30 Stimmen) der Teilnehmenden unterstützt wird. Für eine Mischung der beiden Szenarien stimmten 33 Prozent (18 Stimmen). Das Szenario A fand mit 11 Prozent (6 Stimmen) verhältnismäßig den geringsten Zuspruch.

Es wird somit deutlich, dass Szenario B von den Teilnehmenden präferiert und deutlich stärker diskutiert wurde, und dass insbesondere die Themen **Radverkehr** und **ÖPNV** thematisiert wurden. Beiträge zum Autoverkehr oder anderen Verkehrsarten waren dagegen wenig vertreten.

Hinweise zu den Oberzielen

Folgende **fünf Oberziele** standen während der Online-Beteiligung zur Diskussion:

- **Ziel 1:** Sicherstellung der (über)regionalen Erreichbarkeit der Hansestadt Rostock sowie Anbindung aller Stadtareale/ Gewährleistung der Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen und der Wirtschaft an Mobilität und Verkehr
- **Ziel 2:** Effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen und wirtschaftlicher Einsatz finanzieller Ressourcen unter Beachtung langfristiger Effekte
- **Ziel 3:** Erhöhung der Stadt- und Umweltverträglichkeit des Verkehrssystems und Reduktion der negativen Wirkungen
- **Ziel 4:** Berücksichtigung der Chancen und Risiken zukünftiger Entwicklungen/ besondere Förderung innovativer Mobilität (e-mobility, CarSharing etc.)
- **Ziel 5:** Weitere Stärkung einer durch Mitwirkung und Partizipation geprägten Rostocker Planungskultur



*Durchschnittliche Bewertung der Oberziele
(N=ca.20 Stimmen je Ziel)*

Jedes Oberziel wurde ca. 20mal bewertet. Dabei konnten ein bis fünf Sterne vergeben werden. Bei der Bewertung der Oberziele erhielt Ziel 3 mit 4,6 die höchste durchschnittliche Bewertung, Ziel 4 mit 3,2 den niedrigsten.

Zusätzlich ergänzt wurden insgesamt acht neue Ziele von vier verschiedenen Nutzerinnen und Nutzern. Sechs von den Beiträgen beziehen sich hierbei auf die ersten beiden Oberziele der Stadt Rostock. Thematisiert wurden eine verbesserte regionale und überregionale Einbindung Rostocks durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes, eine Überprüfung der städtischen Angebote zur effizienten Nutzung der bestehenden Infrastruktur sowie die Einführung einer Mobilitätskarte nach dem Vorbild der Oyster Card in London. Auf die Einhaltung von baulichen Mindeststandards für Radwege wurde mehrmals verwiesen. Weiter wurde ein Abbau von nicht genutzten Straße und zur Einsparung von Unterhaltskosten vorgeschlagen.

4 Ausblick

Die quantitative Auswertung der zweiten Phase bietet einen Überblick darüber, welche Zielgruppen sich am Online Dialog „Rostock gemeinsam bewegen“ beteiligt haben und welche Themen den Teilnehmenden als besonders wichtig erschienen.

Auch wenn die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens nicht repräsentativ sind, verdeutlichen die eingegangenen Beiträge und Kommentare, welche Aspekte bei der Planung der Verkehrsentwicklung in Rostock Beachtung finden sollten. Die detaillierte inhaltliche Auswertung aller Beiträge und die Einbeziehung der Hinweise in die weiteren Arbeiten zum MoPZ erfolgt durch die fachliche Planung.

Die Diskussion der verschiedenen Szenarien bildet die Grundlage für die Ausarbeitung der Planungsvorhaben und Zielsetzungen des Mobilitätsplans Zukunft. Auch die Ziele und Leitbilder der Stadtentwicklungs- und Umweltplanung werden diesbezüglich weiterhin berücksichtigt.

In der nächsten Phase des Beteiligungsverfahrens soll geprüft werden, welche Zielkonflikte zwischen den einzelnen Fachplanungen durch mögliche Wechselwirkungen entstehen könnten. Weiter soll ein langfristig orientierter Handlungsrahmen festgelegt werden, in dem die Schwerpunkte für die zukünftige Entwicklung des Rostocker Verkehrssystems definiert sind.