

Bürgergutachten „Klimaneutraler Verkehr in Lemgo 2035“

Erstellt von Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Lemgo



Moderiert und zusammengestellt vom
Instituts für Demokratie- und Partizipationsforschung (IDPF)

Ansprechperson: Prof. Dr. Detlef Sack
detlef.sack@uni-wuppertal.de

Im Auftrag von

Alte Hansestadt Lemgo
Stadtwerke Lemgo

Inhalt

| | |
|--|----|
| Vorwort | 2 |
| 1. Die Ergebnisse im Überblick | 3 |
| 2. Bürgergutachten durch Planungszellen | 6 |
| 3. Mitwirkende am Gutachten | 8 |
| 4. Ablauf des Bürgerforums | 9 |
| Runder Tisch | 9 |
| Arbeitsprogramm des Bürgerforums..... | 9 |
| Die Arbeitseinheiten im Einzelnen | 10 |
| Planungszelle 1 (PZ1) | 15 |
| Planungszelle 2 (PZ2) | 15 |
| 5. Ergebnisse der Planungszellen | 16 |
| Anmerkung zu Bepunktung und Auswertung | 16 |
| 6. Empfehlungen des Bürgerforums „Klimaneutraler Verkehr in Lemgo 2035“ | 30 |
| Leitgedanke | 30 |
| ÖPNV optimieren..... | 32 |
| Bessere Radfahrwege | 32 |
| Parksituation verbessern | 32 |
| E-Mobilität ausbauen | 33 |
| Verkehr in der Innenstadt | 33 |
| Anhang I Statistik der Mitwirkenden | 34 |
| Anhang II Verfahrensbewertung | 36 |
| Anschlussfähigkeit: Nachtrag zum Mobilitätskonzept der Stadt Lemgo | 47 |

Vorwort

Die Organisation von Verkehr gehört zu den zentralen Zukunftsfragen von Städten, Kreisen und Gemeinden. Hier gilt es, Bedarfe nach Dekarbonisierung der Mobilität angesichts des Klimawandels mit Notwendigkeiten, Bedarfen und Wünschen der Bürger:innen zu vermitteln. Diese sind damit befasst, vor Ort ihren Berufs-, Familien- und Freizeitverkehr im Alltag bewältigen müssen. Bürger:innen nutzen unterschiedliche Verkehrsträger (Auto, Bahn, Rad), teilweise weil sie aufgrund der räumlichen Situation nur so ihren Alltag gut bewältigen können, teilweise weil bestimmte Verkehrsträger auch mit Lebensstilen verbunden sind. Entscheidend ist aber auch, dass Bürgerinnen und Bürger über viel Wissen verfügen, wie sie ihre Alltagsmobilität organisieren und welche Möglichkeiten es vor Ort gibt. Sie sind Experten ihrer Alltagsmobilität.

Vor diesem Hintergrund haben die Stadt und die Stadtwerke Lemgo unter Mitarbeit der Fraktionen der Stadt und Fridays for Future 2022 eine Studie „Klimaneutralität und nicht-fossile Daseinsvorsorge für die Alte Hansestadt Lemgo“ beauftragt. Zudem wurde das Institut für Demokratie- und Partizipationsforschung (IDPF) mit einer Planungszelle „Klimaneutraler Verkehr in Lemgo 2035“ beauftragt, die vom 19. bis zum 22. September 2022 in Lemgo stattfand. Die Durchführung der Planungszelle ist von den Beteiligten insgesamt als produktiv und gewinnbringend wahrgenommen worden. Die zeitlich angemessene Erstellung des Bürgergutachten konnte das IDPF jedoch aufgrund von langfristigem, nicht kalkulierbarem Krankenstand nicht leisten. Für die damit verbundenen Enttäuschungen bei den Bürgerinnen und Bürgern wie auch der Stadt bitten wir um Entschuldigung. Die Verzögerungen sind umso bedauerlicher, als das Bürgergutachten der Planungszelle „Klimaneutraler Verkehr in Lemgo 2035“ klare Empfehlungen enthält, die eine intensive Beratung in der Stadt verdienen. Wir hoffen, dass dazu nun Gelegenheit sein wird.

Prof. Dr. Detlef Sack

Leiter des Instituts für Demokratie- und Partizipationsforschung (IDPF)

Bergische Universität Wuppertal



1. Die Ergebnisse im Überblick

Die folgenden Aspekte sind die zusammengeführten und verdichteten Ergebnisse (Maßnahmen und Bürgerempfehlungen) des Bürgerforums „Klimaneutraler Verkehr in Lemgo 2035“. Die einzelnen Empfehlungen der Bürgerinnen und Bürger wurden thematisch gruppiert (geclustert). Dadurch ergibt sich eine übersichtliche Zusammenfassung der im Bürgerforum erarbeiteten Inhalte. Die Methode erlaubt es, die arbeitsgruppenübergreifenden Ergebnisse der vier Tage in kompakter Form zu veranschaulichen. Pro Fragestellung konnten die Teilnehmenden mit einem Abstimmungstool bis zu fünf Punkte auf die verschiedenen Antworten und Vorschläge verteilen. Die wörtlichen Ergebnisse sind im Einzelnen an späterer Stelle in diesem Gutachten aufgeführt.

ÖPNV optimieren

Das erste Cluster ist die Optimierung des ÖPNV, wobei es hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung viele Ideen gibt, denen eine unterschiedliche Priorität beigemessen wird.

Der größte Handlungsbedarf im Bereich der Optimierung des ÖPNV wird hinsichtlich des Ausbaus gesehen, welcher sowohl eine Erhöhung der Taktung in Zeiten hoher Frequentierung als auch die Schaffung und Ausweitung von On-Demand-Angeboten in Zeiten geringer Frequentierung betrifft. Weiterhin wird Bedarf hinsichtlich des Anschlusses weiterer Gebiete an das Streckennetz, sowie der erneuten Berücksichtigung von Gebieten, die in der Vergangenheit aus dem Streckennetz herausgenommen wurden, gesehen. (54 Punkte).

Der zweitgrößte Handlungsbedarf besteht nach Einschätzung der Teilnehmenden in der preislichen Gestaltung der ÖPNV-Nutzung (53 Punkte), welche grundsätzlich günstiger und dadurch attraktiver werden sollte. Hierbei gehen allerdings die Meinungen darüber auseinander, für welche Personengruppe/n dies vorrangig umzusetzen sei: Der Vorschlag eines kostenlosen Tickets für Kinder und Schülerinnen und Schüler, welches unabhängig von der Distanz zwischen Wohnort und Schule zu erhalten sein sollte, fand die größte Unterstützung. Danach folgte der Wunsch nach einem Sozialticket, für Menschen mit geringem Einkommen und einem kostenlosen Ticket für Seniorinnen und Senioren, welches optional an die Abgabe des Führerscheins gebunden sein könnte (insgesamt: 107 Punkte).

Bessere Radfahrwege

Als zweites Cluster kristallisierte sich die Verbesserung der Rahmenbedingungen für Radfahrende heraus, wobei der Ausbau der Radwege – sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Hinsicht – deutlich im Vordergrund steht (50 Punkte).

Darüber hinaus scheint keine einzelne Maßnahme auszureichen, sondern ein ganzes Bündel an Maßnahmen, um den Umstieg auf das Fahrrad zu fördern und zu erleichtern. Hier sind sowohl der Ausbau diebstahlsicherer Abstellmöglichkeiten (23 Befürwortende), als auch eine Verbesserung der Beleuchtung von Fahrradwegen, um die Sicherheit und das Sicherheitsgefühl nach Einbruch der Dunkelheit zu erhöhen (15 Punkte), gefordert. Auch die bauliche Trennung von Radwegen und Straßen (13 Punkte) wird dazu als sinnvoll erachtet (insgesamt 101 Punkte).

Parksituation verbessern

Das dritte Cluster bildet die Einschätzungen der Teilnehmenden zu der Parkraumsituation in Lemgo ab: Vor dem Hintergrund des Wunsches nach Entzerrung des Innenstadtverkehrs wird die Schaffung weiterer Parkmöglichkeiten am Stadtrand als wünschenswert erachtet – allerdings unter der Prämisse, dass der ÖPNV von dort aus in Richtung Innenstadt gestärkt wird (24 Punkte). Um die Wirkung dieser Maßnahme zu verstärken, sollten gleichzeitig die Parkgebühren innerhalb der Stadt (deutlich) angehoben werden (21 Punkte), wobei keine Einigung darüber erzielt werden konnte, ob dies nur für den Kern der Innenstadt oder die ganze Innenstadt mitsamt Ausläufern umzusetzen sei. Es wurde jedoch betont, dass die Anwohnenden von dieser Regelung ausgenommen werden sollen. Die Erhöhung der Parkgebühren sollte ferner von einer Reduktion der Gesamtzahl an verfügbaren Parkplätzen in der Innenstadt begleitet werden, um zum Umstieg auf den ÖPNV bzw. den nicht-motorisierten Individualverkehr zu motivieren (15 Punkte).

Weiterhin sollten die Angebote im Bereich Park&Ride ausgebaut (wo es bereits Angebote gibt) und ausgeweitet (wo es noch keine entsprechenden Möglichkeiten gibt) werden (16 Punkte), um den ÖPNV sowohl in Richtung der Innenstadt Lemgos als auch aus Lemgo heraus sinnvoll miteinander zu verknüpfen. Auch das sogenannte „Eltern-taxi“ wird im Sinne des Zieles Klimaneutralität kritisch gesehen. Eine Verringerung der Parkmöglichkeiten vor Kindertagesstätten und Schulen wird als ratsam erachtet, um die Anreize für Eltern zu senken, ihren Nachwuchs bis vor das Schulgebäude zu fahren oder dort nach Unterrichtsende abzuholen (8 Punkte, insgesamt: 84 Punkte).

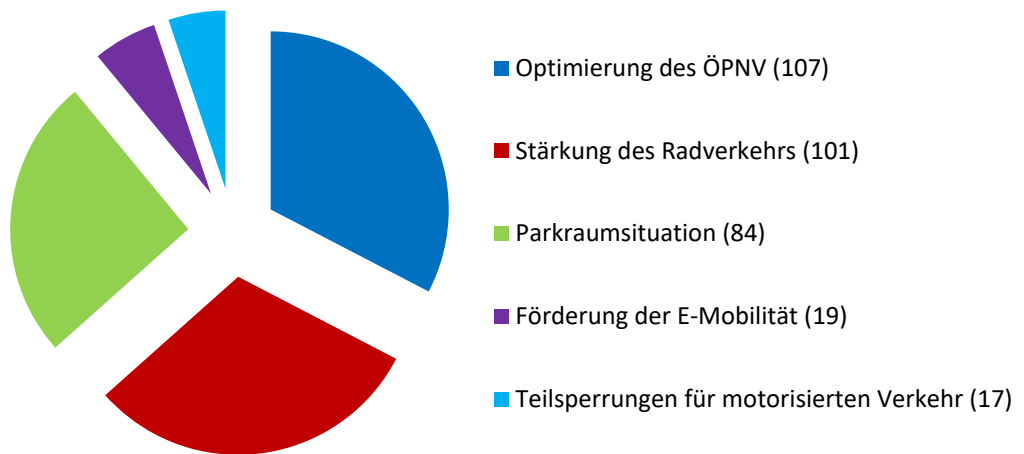
E-Mobilität ausbauen

Unter dem Schlagwort „Ausweitung der E-Mobilität“ bildet das vierte Cluster den Wunsch nach einem verstärkten Ausbau von Ladesäulen für elektrisch betriebene Fahrzeuge ab (19 Punkte), wobei im Diskussionsverlauf sowie in der Abstimmung nicht zwischen E-Bikes und E-Autos differenziert wurde. Diese Ladesäulen sollten vorrangig dort gebaut werden, wo es eine Möglichkeit zur Weiterfahrt mit dem ÖPNV gibt, also in der Nähe von Bahnhöfen mit Park&Ride-Plätzen oder an den Parkplätzen am Stadtrand, welche mindestens an den Stadtbus gut angeschlossen sein sollten.

Verkehr in der Innenstadt

Die letzte Maßnahme betrifft die Überlegungen bezüglich Teilsperren der Lemgoer Innenstadt für den motorisierten Individualverkehr mit Ausnahme der Anwohnenden (17 Punkte). Darüber hinaus fand eine generelle Geschwindigkeitsregelung auf Tempo 30 für den Innenstadtbereich mehrfach Erwähnung. Diese Maßnahmen werden als wirksam angesehen, wenn die Förderung des Radverkehrs bzw. die Erreichung des Ziels der Klimaneutralität in den Fokus genommen wird und die Handlungsspielräume der Stadt Lemgo hierbei Berücksichtigung finden.

Empfehlungen des Bürgerforums



2. Bürgergutachten durch Planungszellen

Das Beteiligungsverfahren Planungszelle wurde Anfang der 1970er Jahre an der Bergischen Universität Wuppertal entwickelt. Professor Peter C. Dienel konzipierte es so, dass es die Bürgerrolle optimal verwirklichen sollte. Was ist das Besondere an diesem Bürgerbeteiligungsverfahren?

In dem Bestreben, Bürgerinnen und Bürger in wichtige Entscheidungsprozesse beratend einzubinden und dazu auf ihre Meinung, Erfahrung und Kompetenz zurückzugreifen, ist der Leitgedanke der Planungszelle wohl am besten ausgedrückt. Informiertheit, Gemeinwohlorientierung und gründliche Beratung prägen das Verfahren und ermöglichen die Einbindung von unterschiedlichen Bevölkerungsschichten mit ihren jeweiligen Perspektiven. Die mehrtägige Dauer und Diskussion in Kleingruppen unterscheidet das Verfahren von einfachen Meinungsabfragen.

Wesentliche Eigenschaften des Verfahrens sind:

Zufallsauswahl

Die Teilnehmenden werden im Zufallsverfahren ausgewählt. Dies ist ein essenzieller Bestandteil des Konzepts. Durch eine Zufallsziehung aus dem Einwohnermelderegister auf Grundlage des § 34 BMG haben prinzipiell alle Bürgerinnen und Bürger die gleiche Chance ausgelost zu werden, Verantwortung zu übernehmen und ihrer Rolle als Souverän innerhalb der Demokratie gerecht zu werden. So soll sichergestellt werden, dass ein breites Spektrum an persönlichen Hintergründen, Interessen und Perspektiven in den Prozess miteinfließen kann. Expertenvorträge zu verschiedenen Detailfragen des Themas am Beginn jeder Arbeitseinheit sorgen für das nötige Sachverständnis. Dadurch werden Menschen angesprochen und eingeladen, die sich sonst vermutlich nicht an einem solchen Verfahren beteiligt hätten. Für das Bürgerforum Lemgo wurden die Teilnehmenden für die Planungszellen aus dem Einwohnermelderegister der Stadt Lemgo nach dem Zufallsprinzip ausgewählt.

Diejenigen, die teilnehmen möchten, werden dabei unterstützt. Dazu erhalten sie auch entweder eine Aufwandsentschädigung oder Bildungsurlaub, da es sich um ernsthafte Arbeit im Dienst des Gemeinwesens handelt.

Gruppenarbeit

Die Teilnehmenden arbeiten in sogenannten Planungszellen. Planungszellen sind Gruppen von jeweils ca. 15-25 Personen, die vier Tage zusammenbleiben und ihr Arbeitsprogramm absolvieren. Um eine höhere Repräsentanz der Ergebnisse zu erzielen, finden mehrere Planungszellen statt, die unabhängig voneinander das gleiche Arbeitsprogramm durchlaufen und die gleichen Themen bearbeiten. Dadurch können zufällige Einflüsse und Verzerrungen in den Ergebnissen minimiert werden.

Die Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter werden von Fachleuten und Interessenvertretungen möglichst vielseitig bis kontrovers informiert, damit die Bandbreite von Sichtweisen, Erkenntnissen und Interessen spürbar wird.

Der Austausch der Teilnehmenden untereinander ist eines der wichtigsten Elemente; so können Wissen, Meinungen und Lebenserfahrungen miteinander geteilt werden –

ein Unterschied zu bloßen Meinungsabfragen. In dieser wertvollen Diskussionszeit lernen die Teilnehmenden sich und die Motive und Werte der anderen besser kennen. Die Bürgergutachterinnen und -gutachter finden sich über vier Tage in einem Arbeitsraum ein und behandeln auf Grundlage der Fachvorträge eine Reihe von Fragestellungen. Dazu werden für jede Arbeitseinheit zufällig ausgeloste Kleingruppen von fünf Personen gebildet, in denen sich die Teilnehmenden untereinander beratschlagen und gemeinsam Lösungen entwickeln. In dieser Phase arbeiten die Teilnehmenden unter sich, unmoderiert und ohne Einflüsse durch andere. Durch die wechselnden Kleingruppen wird einer eventuellen Meinungsführerschaft Einzelner entgegengewirkt und zudem gewährleistet, dass sich im Verlauf der Planungszelle alle Teilnehmenden über ihre Ansichten austauschen können.

Technische Assistenz und Moderation

Das Arbeitsprogramm ist so vorbereitet und aufgebaut, dass möglichst effizient und verdichtet gearbeitet werden kann. Es enthält die Themen, genaue Zeitpläne, die Referentinnen und Referenten, die Fragen und Aufgaben für die Kleingruppen und Leitfäden für die Prozessbegleitung und Tagungsassistenzen.

Nach den Arbeiten in den Kleingruppen werden die Ergebnisse zusammengetragen und über das Onlinetool PollUnit mit Punkten bewertet. Die Darstellung erfolgte in Balkendiagrammen, die es den Teilnehmenden ermöglichte, auf einen Blick die Relevanz einzelner Punkte zu erkennen. Die Vorbereitung des Arbeitsprogramms, Verantwortung für die Auswahl der Referentinnen und Referenten, Prozessbegleitung und Tagungsassistenz, Auswertung, Verdichtung der Ergebnisse sowie das Schreiben des Bürgergutachtens liegen in den Händen des unabhängigen Durchführungsträgers, hier dem Institut für Demokratie- und Partizipationsforschung an der Bergischen Universität Wuppertal.

Veröffentlichung und Diskussion des Gutachtens

Die in den Verfahren entwickelten und gewichteten Empfehlungen münden in ein, durch die Verfahrensbegleitung verschriftlichtes Gutachten. Bevor das Gutachten in Druck gegeben wird, erhalten freiwillige Prüflerinnen und -ler die Dateien zu Prüfung, um sicherzustellen, dass keine Fehlinterpretation der Ergebnisse oder nachträgliche Manipulation anderer Bestandteile des Verfahrens durch die Verfasser und Verfasserinnen stattfindet. Das Bürgergutachten hat einen empfehlenden Charakter und wird der Stadtverordnetenversammlung und dem Bürgermeister übergeben, die als gewählte Vertreter der Bürgerschaft das Recht und die Pflicht zu Entscheidungen haben. Jedes Bürgergutachten wird veröffentlicht.

3. Mitwirkende am Gutachten

Das Gutachten "Klimaneutraler Verkehr in Lemgo 2035" wurde von insgesamt 29 Lemgoerinnen und Lemgoern erarbeitet. Es ist das Ergebnis eines viertägigen Beteiligungsverfahrens, das im Oktober 2022 als Präsenzveranstaltung durchgeführt wurde. Die knapp 30 Personen arbeiteten in zwei parallel stattfindenden Planungszellen zu identischen Inhalten und Detailfragen der Umsetzung von Maßnahmen zur Erreichung des Ziels des klimaneutralen Verkehrs im Lemgo im Jahr 2035.

Die Teilnehmenden des Bürgerforums wurden durch ein zweistufiges elektronisches Zufallsverfahren aus dem Einwohnermelderegister der Stadt Lemgo ausgelost. Die Voraussetzung, um ausgewählt zu werden, sind lediglich ein gemeldeter Erstwohnsitz in Lemgo sowie Volljährigkeit. Ziel war es, etwa 40 Teilnehmende zu gewinnen. Dazu wurden im ersten Schritt 1.000 Personen per Post persönlich eingeladen am Bürgerforum mitzuwirken, die Rückmeldung erfolgte über die beigefügte Antwortpostkarte. Diese konnte portofrei an das IDPF gesendet werden. Alternativ war eine Rückmeldung auch telefonisch oder per Mail möglich.

Die Rückmeldungsquote war deutlich niedriger als erhofft und junge Menschen unter 40 waren außergewöhnlich wenig vertreten. Diesem Umstand zufolge fand ein zweiter Einladungsprozess statt. Diesmal wurden, auch nach demselben Prinzip, 300 zufällig ausgeloste Personen zur Mitwirkung eingeladen. Zusätzliches Kriterium für die Zufallsauswahl war in diesem Durchlauf das Alter: es wurden explizit Personen zwischen 18 und 40 Jahren eingeladen. Der zweite Durchlauf konnte noch einige Anmeldungen generieren, wodurch trotz spontaner Absagen schließlich insgesamt 29 Bürgergutachterinnen und -gutachter zusammenkamen. Diese sind nachfolgend, soweit eingewilligt, namentlich genannt. Weitere Angaben zu den Mitwirkenden sind im Anhang enthalten.

Mitwirkende des Bürgerforums "Klimaneutraler Verkehr in Lemgo 2035"

| | | | |
|-----------|------------|--------------|------------|
| Gertrud | Behrend | Dieter | Oertel |
| Peter | Bertram | Anke | Pethig |
| Alexander | Bober | Peter | Pomplun |
| Vitali | Bohr | Masoume | Pourtalebi |
| Edith | Buschmeier | Uwe | Prüßmeier |
| Larissa | Dück | Jobst-Ludwig | Ruthe |
| Klaus | Fricke | Anke | Schlufte |
| Eva | Hafenstein | Miriam | Schütze |
| Berthold | Jauch-Held | Dr. Anke | Seidel |
| Horst | Kays | Fatime | Siekmann |
| Anke | Kugelmann | Johanna | Tigges |
| Eva | Mandrisch | Gerhard | Wehleit |
| Ursula | Morjeu | Dietmar | Weidemann |

4. Ablauf des Bürgerforums

Runder Tisch

Im Vorfeld zum eigentlichen Bürgerforum fand am 07. September 2022 ein Runder Tisch im Sitzungssaal des Rathauses Lemgo statt. Eingeladen waren Stakeholder des Bereiches Verkehrspolitik im Raum Lemgo; Fraktionsvertreter der im Stadtrat vertretenen Parteien, Bürgermeister Markus Baier, Vertreter der Polizei, Fridays for Future sowie der Kämmerer der Stadt. Ziel war es, das Themenspektrum und lokale Besonderheiten zu erfassen. Zunächst wurde nochmal das Verfahren im Detail vorgestellt, sowie die Besonderheiten in Abgrenzung zu anderen Beteiligungsformaten diskutiert. Es wurde auch dargelegt, wie sich das Bürgerforum mit dem bestehenden Lemgoer Klimaschutzkonzept ergänzt.

Anschließend hatten die Anwesenden die Möglichkeit, ihre inhaltlichen Anliegen einzubringen. Was ist in Lemgo vielleicht anders als in anderen Städten? Welche Verkehrsknotenpunkte sind als umstritten bekannt? Diese und andere Impulse wurden schriftlich festgehalten und für die Vorbereitung des Bürgerforums genutzt.

Arbeitsprogramm des Bürgerforums

Das Arbeitsprogramm war in beiden Planungszellen identisch und bestand aus jeweils 16 Arbeitseinheiten. Diese werden im Folgenden genauer beschrieben.

Zu Beginn jeder Arbeitseinheit hielt ein Experte einen Impulsvortrag zur Umsetzbarkeit der Verkehrswende in Lemgo und Umland und brachte so eine entsprechende Perspektive und Expertise ein. Die Vorträge wurden nahezu ausnahmslos von einer vorbereiteten PowerPoint-Präsentation mit Zahlen, Daten und Fakten zu dem jeweiligen Thema ergänzt. Diese Impulsvorträge dauerten zwischen 15 und 30 Minuten und wurden direkt gefolgt von Nachfragen der Bürgerinnen und Bürger.

Experten des Bürgerforums “Klimaneutraler Verkehr in Lemgo 2035“

| | | |
|-------------------|------------|---------------------------------------|
| Marc | Schelewsky | infas |
| Andreas | Becker | Stadtwerke Lemgo |
| Gerhard | Reineke | Radverkehrsbeauftragter Stadt Lemgo |
| Prof. Dr. Detlef | Sack | Bergische Universität Wuppertal |
| Dipl. Ing. Rainer | Joswig | Strategischer Berater Verkehrsplanung |
| Dominik | Fette | Verkehrsclub Deutschland e.V. |

Im Anschluss hieran wurden Kleingruppen zu je ungefähr fünf Personen ausgelost, in denen die vorgestellten Sachverhalte unter Berücksichtigung einer durch das Moderationsteam offen gestellten Diskussionsfrage erörtert wurden. Die Ergebnisse wurden schriftlich festgehalten und dem Plenum nach dem Abschluss der ca. 20- bis 30-minütigen Arbeitsphase vorgestellt. Gleichzeitig wurden sie von den Moderatoren und Moderatorinnen mit dem Online-Tool PollUnit schriftlich festgehalten. Dopplungen wurden

zusammengeführt und ähnliche Punkte auf Wunsch der Teilnehmenden hin zu einem Punkt zusammengefasst. Auf diese Weise ergänzte sich die Arbeit in den Kleingruppen, die konstant per Zufallsauswahl neu zusammengesetzt waren, mit der Arbeit im Plenum; die Ergebnisse der Arbeitseinheiten der Gruppenarbeitsphasen sind somit eine Synthese aus der Kleingruppenarbeit und der anschließenden Arbeitsphase im Plenum.

Arbeitseinheit beim Bürgerforum "Klimaneutraler Verkehr in Lemgo 2035"

| | | |
|---------|--------------|----------------------------------|
| 5 Min. | Moderation | Einführung in die Arbeitseinheit |
| 15 Min. | Referent | Impulsvortrag |
| 5 Min. | Plenum | sachliche Rückfragen |
| 30 Min. | Kleingruppen | Diskussion der Arbeitsaufgaben |
| 15 Min. | Plenum | Vorstellung der Ergebnisse |
| 10 Min. | Teilnehmende | Bewertung der Ergebnisse |

Die Arbeitseinheiten im Einzelnen

Übersicht: Arbeitseinheiten (AE) des Bürgerforums "Klimaneutraler Verkehr in Lemgo 2035"

| Montag 17.10.2022 | Dienstag 18.10.2022 | Mittwoch 19.10.2022 | Donnerstag 20.10.2022 |
|--|--|---|---|
| | AE 05 | | |
| AE 01 Begrüßung & Einführung | Was kann lokale Politik erreichen? Detlef Sack (Bergische Universität Wuppertal) | AE 09 Open Space / Input | AE 13 Simulation / Kreativeinheit |
| | AE 06 | | |
| AE 02 Problemaufriss Klimaneutralität Marc Schelewsky (Infas) | Reduktion des CO2-Ausstoßes Berufsverkehr / Berufliche Mobilität Rainer Joswig | AE 10 Anwenden der Maßnahmen (Verkehrsplanung) Rainer Joswig | AE 14 Ausarbeitung des Gutachtens |

| | | | |
|--|---|---|---|
| <p>AE 03 ÖPNV im Rahmen der CO2 Ziele Andreas Becker (Stadtwerke Lemgo)</p> | <p>AE 07 CO2-Neutralität aus Nutzerperspektive</p> | <p>AE 11 Exkursion / Begehung</p> | <p>AE 15 Verabschiedung & Ausklang</p> |
| <p>AE 04 Radverkehr in der Lemgoer Klimaplanung Gerhard Reineke (Stadt Lemgo)</p> | <p>AE 08 Reduktion des CO2- Ausstoßes Bildung / Soziales / Leben Dominik Fette (VCD)</p> | <p>AE 12 Politikerhearing</p> | <p>AE 16 Teilnehmendenbefra- gung / Abschluss</p> |

AE 01 Begrüßung & Einführung

Die erste Arbeitseinheit diente dazu, die Teilnehmenden im Namen der Stadt Lemgo und des IDPF zu begrüßen. Dr. Volker Mittendorf hieß die Teilnehmenden herzlich willkommen, dankte ihnen für ihre Bereitschaft und berichtete über die Hintergründe und das Zustandekommen des Bürgerforums als Auftrag der Stadt Lemgo. Weiterhin führte er die Teilnehmenden in das Konzept und die Vorgehensweise einer Planungs- zelle ein. Anschließend wurden über ein sogenanntes „Stilles Schreibgespräch“ erste Überlegungen gesammelt, was die Teilnehmenden von dem Verfahren erwarteten und worin sie das größte Problem auf dem Weg zur CO2-Freiheit bis zum Jahr 2035 in Lemgo sahen. Diese wurden im Plenum besprochen und darauffolgend in das Arbeits- programm der nächsten Tage eingebunden.

AE 02 Problemaufriss Klimaneutralität

In der zweiten Arbeitseinheit erfolgte der konkrete inhaltliche Einstieg. Marc Sche- lewsky vom infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft hielt einen Vortrag über die grundsätzliche Herausforderung eines klimaneutralen Verkehrskonzepts. Dazu nahm Herr Schelewsky Bezug auf eine Studie seines Instituts, die im Auftrag des Um- weltbundesamtes erstellt wurde; „CO2-Fußabdrücke im Alltagsverkehr“. In dieser wird unter anderem dargelegt, wo genau im Alltag Kohlendioxid entsteht und welchen Ein- fluss die Mobilität darauf hat. Darauf aufbauend folgte für die Teilnehmenden die erste Arbeitsphase in Kleingruppen zu der Frage, wo Lemgo ihrer Ansicht nach ansetzen sollte, um den verkehrsbedingten CO2-Ausstoß zu verringern.

AE 03 ÖPNV im Rahmen der CO2-Ziele

Zum Thema ÖPNV war in dieser Arbeitseinheit Andreas Becker von den Stadtwerken Lemgo zu Gast und informierte über das bestehende Stadtbus-System. Als zuständi- ger Bereichsleiter konnte er statistische Angaben zu Angebot und Nutzung des Stadt- busses machen und über Stärken und Schwächen des Bussystems sprechen. Darüber hinaus stellte er vor, welche Möglichkeiten bestehen, um den Lemgoer ÖPNV per- spektivisch stärker darauf auszurichten, einen klimaneutralen Verkehr zu erreichen. Die folgende Fragestellung für die Teilnehmenden war, wie die Stadt den ÖPNV at- traktiver und zukunftsweisender gestalten kann.

AE 04 Radverkehr in der Lemgoer Klimaplanung

In dieser Arbeitseinheit stellte der Radverkehrsbeauftragte der Stadt Lemgo Gerhard Reineke vor, wie der Fahrradverkehr in Lemgo gestaltet ist. Dazu zeigte er das bestehende Radverkehrsnetz inner- und außerhalb der Stadt auf, klärte über die Beschaffenheit der einzelnen Strecken auf und setzte das Klimaschutzkonzept Lemgos damit in Verbindung. Er sprach auch darüber, wie hoch die Anteile des Fahrrads im täglichen Verkehr seien und zog eine lokale Verbindung im Vergleich mit den lippischen Nachbarkommunen. Außerdem wies er auf Abhängigkeiten zu den verschiedenen Baulastträgern hin. Die Fragestellung für die Kleingruppen war in diesem Fall zweigeteilt und zielte zum einen auf die Gestaltung des Straßenraums ab und zum anderen auf die größten Hindernisse für den Umstieg auf das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel.

AE 05 Was kann lokale Politik erreichen?

Über die Möglichkeiten und Spielräume, aber auch die Limitationen lokaler Verkehrspolitik hielt in dieser Arbeitseinheit Prof. Dr. Detlef Sack vom Institut für Demokratie- und Partizipationsforschung einen Vortrag. Er zeigte auf, wie in unterschiedlichen Gemeindetypen Veränderungen erwirkt werden. Zentraler Aspekt des Vortrags war es darzustellen, welche verkehrspolitischen Kompetenzen auf kommunaler Ebene liegen, wie beispielsweise die Einrichtung von Fußgängerzonen, Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Umweltzonen. Dabei wies er darauf hin, dass Maßnahmen nicht nur „von oben“ kommen können, sondern auch durch bürgerschaftliches Engagement Veränderungen erreicht werden. In den Kleingruppen beratschlagten schließlich die Gutachterinnen und Gutachter welche Handlungsspielräume besondere Beachtung auf dem Weg zu Klimaneutralität finden sollten.

AE 06 Reduktion des CO₂-Ausstoßes Berufsverkehr / Berufliche Mobilität

Die Arbeitseinheit 06 befasst sich mit dem Thema der CO₂-Reduktion im Berufsverkehr. Dazu hielt Diplom-Ingenieur Rainer Joswig einen Impulsvortrag. Als strategischer Berater hat er sich auf Klimaschutzfragen in verschiedenen Bereichen spezialisiert. Zudem ist er als engagierter Bürger Lemgos mit lokalen Besonderheiten vertraut. Sein Vortrag lieferte Zahlen und Daten zur berufsbedingten Mobilität und den unterschiedlichen Aufteilungen im sogenannten Modal Split, der Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel. Die Fragestellung, mit der sich die Bürgerinnen und Bürger anschließend beschäftigt haben, war zweigeteilt und bezog sich zum einen auf Maßnahmen, die speziell für diesen Verkehrsbereich sinnvoll erscheinen. Zum anderen ging es darum, welche Begleitmaßnahmen nötig sind, um die eigentlichen Ideen optimal einzubetten.

AE 07 CO₂-Neutralität aus Nutzerperspektive

In Arbeitseinheit 07 kam die Persona-Methode zum Einsatz. Dabei handelt es sich um einen rollenspielähnlichen Prozess, bei dem die Teilnehmenden ihren persönlichen Standpunkt verlassen und einen neuen vertreten müssen. Verschiedene Lebensperspektiven und Situationen tragen unterschiedlich zum CO₂ Ausstoß bei; Maßnahmen, die diese Perspektiven nicht berücksichtigen, laufen schnell ins Leere. Um den Blick für vielfältige Lebenssituationen zu schärfen, ging es in dieser Sitzung darum, eine Simulation dieser Perspektiven vorzunehmen. Die Teilnehmenden arbeiteten in Kleingruppen zusammen und nahmen eine ihnen zugeteilte Rolle ein. Die Rollen waren jeweils mit beispielhaften Interessen aus dem Verkehrsbereich verknüpft, die sich teilweise gegenseitig ausschließen. Anschließend ging es darum, die Schnittmengen und mögliche Kompromisse gemeinsam auszuloten.

AE 08 Reduktion des CO2-Ausstoßes Bildung / Soziales / Leben

Diese Arbeitseinheit schloss inhaltlich eng an die vorige an. Auch hier wurden die Unterschiede in den Bedürfnissen im Straßenverkehr behandelt. Dazu hielt Dominik Fette vom Verkehrsclub Deutschland e.V. einen Vortrag. Der VCD hat durch eine offenere Perspektive auf Verkehrsmittel, als auch auf die sozialen Belange der verschiedenen gesellschaftlichen Schichten und Gruppen eine große Expertise auf dem Gebiet von sozialen Fragen im Bereich Verkehr erworben. Herr Fette thematisierte als Sprecher für klima- und sozialverträgliche Mobilität die unterschiedliche Betroffenheit der Geschlechter, Menschen mit und ohne Führerschein sowie Menschen mit unterschiedlichen Einkommen. Im Anschluss beschäftigten sich die Teilnehmenden damit, wer von konsequent klimaneutraler Verkehrspolitik am meisten profitiert und wie die Stadt klimaneutralen Verkehr fair gestalten könne.

AE 09 Open Space / Input

Der Open Space am dritten Tag des Forums dient dazu, dass die Teilnehmenden selbst den Input kreieren, indem sie zusammentragen, was aus ihrer Sicht bisher zu kurz kam. Auf Plakaten konnten die Teilnehmenden ihre Aspekte aufschreiben und gegenseitig ergänzen. Danach wurden die einzelnen Punkte im Plenum vorgestellt und diskutiert. Die Vorschläge reichten von „Mehr Fokus auf Technologien“ über „Aufklärungsarbeit stärker thematisieren“ bis hin zu ganz konkreten Ideen, wie z.B. eine kritische Auseinandersetzung mit dem Bau der Lemgoer Nordumgehung. Die Sammlung an Punkten diente vor allem dazu, das Blickfeld für die Verkehrsgestaltung durch inhaltliche Beiträge der Menschen aus Lemgo selbst zu erweitern.

AE 10 Anwenden der Maßnahmen (Verkehrsplanung)

In dieser Arbeitseinheit stand das Anwenden der Maßnahmen im Mittelpunkt. Hierzu hielt Rainer Joswig, der den Teilnehmenden bereits aus AE 06 bekannt war, den Impulsvortrag. Diesmal ging es ganz konkret darum, Maßnahmen und Möglichkeiten für die einzelnen Arten der Fortbewegung zu finden. Ob Stadtbus, Fahrrad, Auto oder zu Fuß: Über jedes Verkehrsmittel wurde gesprochen und erörtert, welche Mittel welchen Effekt haben. Im Anschluss sollten die Gutachterinnen und Gutachter selbst festlegen, welche verkehrsplanerischen Maßnahmen am wirksamsten erscheinen und wie man die Gewinne durch ergänzende Maßnahmen am besten verdeutlichen könnte.

AE 11 Exkursion

Die Exkursion am dritten Tag des Bürgerforums war auf die konkrete Benennung von Problemen sowie daraus resultierenden Veränderungs- und Verbesserungsbedarfen ausgelegt. Hierzu sollten zunächst Orte gesammelt werden, an denen die Teilnehmenden solche Bedarfe konkret erkennen und Lösungsmöglichkeiten aufzeigen können. Es wurden Kleingruppen gebildet, die die jeweiligen Orte aufsuchten und Fotos machten, mit denen im weiteren Verlauf (AE 13) weitergearbeitet wurde.

AE 12 Politikerhearing

Die zwölfte Arbeitseinheit bot den Teilnehmenden die Gelegenheit eines Austauschs mit den Verkehrspolitikern Lemgos: Bürgermeister Markus Baier (parteilos), Carsten Steinmeier (CDU), Dr. Burkhard Pohl (B90/Grüne), Andreas Becker (Stadtwerke Lemgo) und Friedhelm Jasper (SPD). Im Vorfeld des Politikerhearings erarbeiteten die Teilnehmenden daher in Kleingruppenarbeit jeweils eine Frage, um sie im Plenum zu stellen. Nach einer kurzen Einführung durch Dr. Volker Mittendorf und einer Vorstel-

lungsrunde der Politiker, entwickelte sich in der Folge rasch ein lebhaftes Diskussionsforum. Zu Themen wie einer Umgehungsstraße für das Lemgoer Zentrum, einer aktiveren Einbindung außerhalb liegender Stadtteile in ein gemeinsames Fahrradnetz und auch zu den von Rainer Joswig in AE 06 eingebrachten Impulsen, konnten die Verkehrsexperten ihre Ansichten teilen und Teilnehmende hatten die Möglichkeit tiefergehende Fragen zu stellen. Innerhalb einer konstruktiven Gesprächsatmosphäre demonstrierten die Teilnehmenden wechselseitig und einander ergänzend ihr Engagement für die verkehrspolitischen Anliegen ihrer Stadt, wobei sie den Politikern erfolgreich das in den vorherigen Tagen gewonnene Fachwissen präsentierten.

AE 13 Simulation / Kreativität

Im Rahmen der Kreativität sollten die Teilnehmenden die Fotos aus der AE 11 bearbeiten und ihre Veränderungs- und Verbesserungsvorschläge konkret benennen. Hierfür wurden Bastelmaterialien ausgeteilt: somit konnten die Fotos aufgeklebt und beschriftet werden, die Idealvorstellung nach einer möglichen Veränderung oder Verbesserung eingezeichnet und erläutert werden. Die Ergebnisse wurden abschließend im Plenum erläutert und besprochen.

AE 14 Ausarbeitung des Gutachtens

In dieser letzten inhaltlichen Arbeitseinheit stand nicht der Erwerb neuen Wissens durch Experteninput im Vordergrund, sondern der Überblick und die Sammlung der in der Planungszelle erarbeiteten Ergebnisse. Dabei wurden entlang der Fragen „An welchen grundlegenden sachlichen Prinzipien sollte sich die Stadt bei der Erreichung des Klimaziels 2035 orientieren?“ und „Wie kann die Stadt Lemgo den aktuellen Stand und den Fortschritt auf dem Weg zur Klimaneutralität den Bürgerinnen und Bürgern kommunizieren?“ die von den Bürgern artikulierten Anliegen mittels des gewohnten Abstimmungsverfahrens zu einer die Arbeitsphase zum Abschluss bringenden Willensbekundung verdichtet.

AE 15 Verabschiedung & Ausklang

Der Abschluss der Planungszelle bot sowohl den Teilnehmenden als auch den Ausrichtenden eine Gelegenheit des gemeinsamen Austauschs und der Reflexion über das in den vorangegangenen Tagen Erlebte und Erreichte. Zusammenfassende und ausblickende Worte richtete dabei Prof. Dr. Detlef Sack an die Teilnehmenden, wobei er seine Hoffnung zum Ausdruck kommen ließ, dass die Teilnehmenden über die gemeinsamen Arbeitsverfahren auch ihre eigene politische Wirksamkeit erfahren konnten und an sie appellierte, von dieser auch in Zukunft Gebrauch zu machen.

AE 16 Teilnehmendenbefragung / Abschluss

Am Ende des viertägigen Verfahrens hatten die Gutachterinnen und Gutachter die Möglichkeit, einen statistischen Fragebogen und einen Feedbackbogen auszufüllen. Die statistische Erhebung gibt Aufschluss über die Zusammensetzung der Planungszellen und dient dem verbesserten Verständnis des erarbeiteten Gutachtens. Beide Fragebögen konnten auf freiwilliger Basis auf der bekannten Onlineplattform PollUnit ausgefüllt werden. Im Anschluss daran gaben die Teilnehmenden noch eine kurze persönliche Rückmeldung in die Runde, wie sie die vergangenen Tage erlebt hatten, wie und ob sich ihre anfänglichen Erwartungen erfüllt hatten und was sie sich vom weiteren Verlauf des Gutachtens erhofften. Abschließend wurde wahlweise mit Sekt oder Orangensaft angestoßen und die Gutachterinnen und Gutachter verabschiedeten sich nach und nach voneinander und aus der Runde.

Planungszelle 1 (PZ1)



Planungszelle 2 (PZ2)



5. Ergebnisse der Planungszellen

Anmerkung zu Bepunktung und Auswertung

Beide Planungszellen des Bürgerforums „Klimaneutraler Verkehr in Lemgo 2035“ durchliefen dasselbe viertägige Arbeitsprogramm. Auch die jeweiligen Fachvorträge zu Beginn der Arbeitseinheiten sind in beiden Zellen (PZ1, PZ2) gleich. Die Arbeit der Kleingruppen hat ihre jeweils wichtigsten Antworten zum Ergebnis. Die Anzahl der Antworten ist teils auf drei, teils auf fünf beschränkt. Diese Antworten werden im Plenum gesammelt und bei Ähnlichkeit in Absprache mit den Gruppen zusammengeführt. So ergibt es sich, dass zu manchen Fragen mehr Antworten/Vorschläge stehen, als zu anderen.

Anschließend konnten die Antworten mithilfe des Online-Tools PollUnit durch die Teilnehmenden bewertet werden. Pro Person konnten für eine Frage bis zu fünf Punkte verteilt werden. Dabei konnten die Teilnehmenden frei entscheiden, ob sie mit allen fünf Punkten für eine Empfehlung stimmen, oder diese gleichmäßig verteilen wollten. In dieser Darstellung abgedruckt sind jeweils die Top 3 Empfehlungen pro Fragestellung und Planungszelle. Vereinzelt kommt es vor, dass aufgrund gleicher Punktzahl bis zu vier Empfehlungen abgedruckt sind. Auch zur finalen Arbeitseinheit AE 14 sind mehr Antworten abgebildet.

Die folgenden Ergebnistabellen wurden durch uns einzig hinsichtlich Groß- und Kleinschreibung, fehlender Kommata, mehrfach gesetzter Satzzeichen sowie offensichtlichen Tippfehlern korrigiert. Unverändert abgedruckt sind Länge der Antworten, Satzbau und Wortwahl.

AE 02

Die erste Arbeitseinheit nach der Begrüßung und Einführung behandelte die grundsätzliche Herausforderung der Klimaneutralität im Straßenverkehr. Es wurde dargestellt, wo überall CO₂ im Straßenverkehr entsteht und welche Akteure in welchem Umfang zu den Emissionen beitragen. Die Teilnehmenden sollten daraufhin beratschlagen, welche Einsparungen den CO₂ Ausstoß besonders effektiv reduzieren. Die erste Planungszelle setzte ihren Fokus auf Erleichterungen für Radfahrende, um den Wechsel vom Auto aufs Rad attraktiver zu gestalten. Dies umfasst nicht nur den Abbau genereller Barrieren, sondern auch Maßnahmen wie zum Beispiel die Einrichtung grüner Ampelwellen, um sich auch unmotorisiert zügig fortbewegen zu können. Ein weiterer Aspekt war der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, sowie eine zugänglichere Organisation in Form einer App. Auch als sinnvoll erachtet wurden öffentliche Parkplätze am Stadtrand, sodass man von dort den Stadtbus nehmen oder Fahrgemeinschaften nutzen kann.

Auch die zweite Planungszelle nannte als wichtigsten Punkt die Stärkung der Fußgängerwege und des Radwegenetzes. Vordringlich sollte die Sicherheit gegenüber dem Straßenverkehr gewährleistet werden, idealerweise laufen Fahrradwege getrennt vom fließenden Verkehr. An Hauptverkehrsstraßen soll eine Kennzeichnung die Aufmerksamkeit erhöhen. Deutlich weniger Punkte, aber dennoch auf dem zweiten Platz in der Bewertung landete, ähnlich wie in der Planungszelle 1, der Ausbau des ÖPNVs. Explizit genannt wurden hier die Wiedereröffnung der Bahnlinien und eine Takterhöhung

der bestehenden Verbindungen. Weiterhin genannt wurden Park&Ride-Anlagen und eine Bedarfsermittlung des Stadtbusses.

AE 02

| Wo sollte die Stadt vordringlich ansetzen, um den Ausstoß von CO2 durch den Verkehr besonders effektiv zu reduzieren? | Punkte |
|--|--------|
| PZ 1 | |
| Radwege ausbauen (z.B. grüne Ampelwelle für Fahrräder, Abbau von Barrieren, auch für SuS) | 17 |
| ÖPNV-Ausbau, Umbau und bessere Organisation z.B. durch eine App | 12 |
| Öffentliche Parkplätze am Stadtrand (für Fahrgemeinschaften oder Stadtbus-Einstieg) | 6 |
| PZ 2 | |
| Radwegnetz und Fußgängerwege ausbauen. Sicherheit beim Radwegnetz gewährleisten - vom fließenden Verkehr trennen. An Hauptverkehrsstraßen: Ausbau und Kennzeichnung. | 20 |
| Den ganzen ÖPNV verstärken. Bahnlinien ausbauen/ wiedereröffnen; Park & Ride-Anlagen einrichten; Taktung erhöhen. Datenerhebung für Buslinien (Bedarfsermittlung) neu durchführen. Preise günstig gestalten. | 10 |
| Parkplatzsuchverkehr reduzieren. Vor allem im Inneren Ring Richtung Echternstr. und Rampendal; Parkleitsystem einrichten. | 9 |
| LKW-Durchgangsverkehr reduzieren: Umgehung. | 9 |

AE 03

Das Themenfeld der Öffentlichen Verkehrsmittel wurde in Arbeitseinheit 03 noch einmal schärfer umrissen. Im Vordergrund stand das System Stadtbus, das seit fast 30 Jahren existiert und stetig erweitert wird. Nach dem Input durch den Ressortleiter des Lemgoer Stadtbus diskutierten die Teilnehmenden welche Probleme konkret in den Blick genommen werden sollten, um einen klimaneutralen und zukunftsorientierten ÖPNV zu entwickeln.

In der Planungszelle 1 wurde dazu vorgeschlagen, innerstädtische Parkplätze zu reduzieren und für anderweitige Nutzung freizugeben. Für die bestehenden Parkplätze soll eine Erhöhung der Parkgebühren erfolgen, wichtig sei dabei aber eine transparente Kommunikation. Noch einmal angeschnitten wurden die Park&Ride-Systeme. Konkret solle die Stadt dafür Sorge tragen, dass öffentliche, kostenlose Parkplätze am Stadtrand in Nähe zu Bushaltestellen zur Verfügung stehen.

In Planungszelle 2 kamen gleich drei Vorschläge auf die gleiche Punktzahl; so wurden auch hier kostengünstige Konzepte für ein Park&Ride-System vorgeschlagen, um die Innenstadtbereiche von motorisiertem Individualverkehr freizuhalten. Darüber hinaus wurde befürwortet das Streckennetz des Stadtbusses so zu erweitern, dass auch weiter entfernt gelegene Teile der Stadt daran angeschlossen sind. Zudem sollte sich die Umweltfreundlichkeit nicht nur auf die Antriebsart der Fahrzeuge beschränken, sondern auch die Auswirkungen der Produktion von beispielsweise elektrisch betriebenen Fahrzeugen miteinbeziehen.

AE 03

| An welchen Problemen sollte die Stadt und die Stadtwerke vordringlich ansetzen, um den Umstieg auf den ÖPNV in Richtung Klimaneutralität zu bringen? | Punkte |
|--|--------|
| PZ 1 | |
| Parkplätze im Innenstadtbereich reduzieren → entsprechende Nutzungsräume für andere Verkehrsteilnehmer | 8 |
| Parkgebühren in der Kernstadt erhöhen und dies kommunizieren | 7 |
| Öffentliche kostenlose Parkplätze am Stadtrand nah an den Stadtbushaltestellen (mit La-destination) | 6 |
| PZ 2 | |
| Kostengünstige Konzepte wie Park&Ride, auch außerhalb ausbauen, so dass die Bürger ohne Auto ihr Ziel erreichen können. | 8 |
| Strecken- oder Linienenerweiterung, um weitere Teile des Stadtgebiets an das Streckennetz anzuschließen. | 8 |
| Echte Umweltverträglichkeit prüfen: Inblicknahme der ganzen Produktionskette. | 8 |

AE 04

In dieser Arbeitseinheit ging es speziell um den Fahrradverkehr in und um Lemgo. Ähnlich wie in der vorigen AE lag auch hier der Fokus explizit auf einem Verkehrsmittel. Der Fahrradbeauftragte der Stadt Lemgo Gerhard Reineke präsentierte das kreisweite Radverkehrsnetz und informierte über die Unterschiede der Radwege in der Kernstadt und im Umland. Die Fragestellung dieser Arbeitseinheit war zweigeteilt: "Wie sollte der Straßenraum gestaltet sein, um die Klimaneutralität durch Förderung des Radverkehrs zu erreichen?" Und: „Welche Probleme bestehen grundsätzlich für den Wechsel auf das Verkehrsmittel Fahrrad?“

Der Planungszelle 1 waren gute Sichtbarkeit und Beleuchtung der Strecken wichtig, beispielsweise durch Reflektoren am Fahrbahnrand. Auch genannt wurden bauliche Trennungen von Radwegen und Straßen sowie die Verbesserung überörtlicher Rad-schnellwege. Darüber hinaus kam die Idee eines Verkehrsversuchs auf: Wenn der Innenstadtring für den Autoverkehr gesperrt wäre, mit Ausnahme von Bus- und Anlie-gerverkehr, könnte man den Fahrradverkehr besonders für diesen Bereich attraktiver gestalten.

Als Antwort auf die zweite Frage wurde neben schlechtem Wetter das limitierte Trans- portvolumen des Fahrrads genannt. So ist es mit dem Auto deutlich einfacher größere Einkäufe zu erledigen. Zwar bieten Lastenfahräder mehr Möglichkeiten als üblich, dennoch sind auch hier die Kapazitäten begrenzt. Schlussendlich wurde auch die ei- gene Bequemlichkeit als hinderlicher Faktor genannt.

Die Planungszelle 2 nannte ebenso bauliche Trennungen der Verkehrsmittel als wich- tigsten Punkt in Bezug auf die Gestaltung des Straßenraums. Doch auch die ordnungs- gemäße Instandsetzung von Radwegen, zum Beispiel Winterdienst oder Reinigung von Laub und anderen Gefahren, war den Teilnehmenden wichtig. Außerdem habe bei der baulichen Trennung von Verkehrsspuren zwar der Sicherheitsaspekt die höchste Priorität, doch Übersichtlichkeit der angedachten Räume sei auch wichtig. So sei es dem Radverkehr sehr dienlich, wenn eine deutliche Kennzeichnung erkennbar macht, welche Spuren für wen nutzbar / befahrbar sind.

Die Frage nach Sicherheit ist auch in der Beantwortung der zweiten Frage ausschlaggebend; die Besorgnis um die eigene Sicherheit und fehlende Knautschzone wird von der PZ 2 als Haupthindernis beim Umstieg auf das Fahrrad genannt. Der Bequemlichkeitsaspekt kommt dabei auf gleich viele Punkte, gerade auf längeren Strecken ist das Fahrrad klar im Nachteil.

AE 04a

| Wie sollte der Straßenraum gestaltet sein, um die Klimaneutralität durch Förderung des Radverkehrs zu erreichen? | Punkte |
|--|--------|
| PZ 1 | |
| Gute Beleuchtung, z.B. auch passiv durch Reflektoren | 8 |
| Verkehrsversuch: Innenstadt Ring sperren (Außer für Bus & Anlieger) | 4 |
| Bauliche Trennung von Radwegen und Straßen | 4 |
| PZ 2 | |
| Sicherheit: bauliche Trennung von Fahrrad, PKW und Fußgängern. Eindeutige Markierung | 9 |
| Regelmäßige Pflege der Radwege, vor allem in Herbst und Winter | 8 |
| Übersichtlichkeit für Radfahrer gewährleisten, u.A. durch Deutlichmachung des ihm zustehenden Raumes (bspw. Busspur) | 6 |

AE 04b

| Welche Haupthindernisse bestehen beim Umstieg aufs Rad? | Punkte |
|---|--------|
| PZ 1 | |
| Schlechtes Wetter | 6 |
| Limitiertes Transportvolumen des Fahrrads (z.B. kein großer Einkauf möglich) | 5 |
| Eigene Bequemlichkeit | 5 |
| PZ 2 | |
| Besorgnis um die eigene Sicherheit (Verkehrsunsicherheit / körperliche Einschränkung / fehlende Knautschzone) | 9 |
| Bequemlichkeit (Zeitaspekt u.a.) | 9 |
| Wetter: Dunkelheit, Regen, Kälte, Eis; nicht geräumte Wege | 7 |

AE 05

Die erste Arbeitseinheit des zweiten Tages drehte sich rund um die Handlungsmöglichkeiten kommunaler Verwaltung. Zu Beginn schuf Prof. Detlef Sack als Experte für Verkehrspolitik eine ausführliche Wissensgrundlage über Spielräume einer Stadtverwaltung in der Gestaltung ihrer Verkehrspolitik. Was können Städte selbst bestimmen? Wo liegen die Grenzen? Diese Arbeitseinheit diente dazu, einen groben Rahmen zu schaffen, an dem sich die Teilnehmenden orientieren können, wenn es darum geht neue Ideen für den Lemgoer Verkehr zu konzipieren. Die darauffolgende Fragestellung zielte genau darauf ab: Die Gutachterinnen und Gutachter sollten festlegen welche Handlungsspielräume besonders beachtet werden müssen, um die selbstgesteckten Ziele der Klimaneutralität im Verkehr zu erreichen.

Die erste Planungszelle hatte ihre meisten Punkte an den Vorschlag vergeben sämtliche innerstädtischen Straßen auf Tempo 30 zu begrenzen. Durch das Stadtzentrum

zu fahren sei damit automatisch weniger attraktiv für den Autoverkehr und zeitgleich sicherer für Fahrräder. Gleich an zweiter Stelle kam die Idee des regionalen Caterings für Schulen: Dadurch ließe sich leicht zu ersetzender LKW-Verkehr vermeiden. Darüber hinaus sollten alle, die nach Lemgo ziehen, ein sogenanntes Mobilitätspaket erhalten. Darin soll beispielsweise ein Monatsticket für den Stadtbus enthalten sein oder ein individuelles Paket mit Informationen rund das Gebiet, in dem man gemeldet ist.

Die zweite Planungszelle empfahl generell weniger Privatautos im Innenstadtbereich. Parallelstraßen der Mittelstraße sollten für Durchgangsverkehr gesperrt werden, nur Anwohnerinnen und Anwohner, Feuerwehr und ähnlicher Verkehr sollen gestattet sein. Um schon an den Grenzen der Innenstadt auf andere Verkehrsmittel umsteigen zu können, forderten die Teilnehmenden die entsprechenden Parkhäuser attraktiv zu gestalten, mit Parkleitsystemen und Preisen, die im Vergleich zur Innenstadt deutlich günstiger sind. Zudem machten sie den Vorschlag auch den ÖPNV an das erdachte Konzept anzupassen, etwa durch Linienverlängerungen, Park&Ride-Systeme und On-Demand-Angebote.

AE 05

| Welche kommunalen Handlungsspielräume hat die Stadt Lemgo, die besonders beachtet werden müssen, um das CO2-Ziel im Verkehr zu erreichen? | Punkte |
|--|--------|
| PZ 1 | |
| Alle Straßen in der Innenstadt mit Tempo 30 | 7 |
| Förderung von emissionsärmerem Schul-Catering (z.B. regional/saisonal) | 5 |
| Mobilitätspaket bei Anmeldung im Einwohnermeldeamt (z.B. kostenloses Monatsticket für den Stadtbus, siedlungsspezifisches Begrüßungspaket) | 5 |
| PZ 2 | |
| Reduzierung des Innenstadtverkehrs: Parallelstraßen der Mittelstraße für Durchgangsverkehr sperren (Ausnahme Anwohner, Rettungsdienst etc.) | 8 |
| Parkhäuser attraktiver gestalten, um den Innenstadtverkehr zu reduzieren: Parkleitsystem, Preise attraktiver gestalten (relativ zu den Parkplätzen in der Innenstadt), Sicherheit gewährleisten. | 6 |
| Den ÖPNV-Busverkehr attraktiver gestalten: Preise, Taktung, Linienverlängerung, im Zusammenspiel mit P&R und On-Demand (Anschlussangebote). | 5 |

AE 06

Im nächsten Themenblock wurden die CO2 Emissionen von Berufs- und Freizeitverkehr behandelt. Diplom-Ingenieur Rainer Joswig gab als langjähriger Strategieberater und Spezialist für Klimaschutzfragen einen Input. Neben Zahlen und Fakten zu den Klimazielen der Bundesregierung, wurde diskutiert warum für einen klimaneutralen Verkehr überhaupt besondere Maßnahmen erforderlich sind und warum der simple Wechsel von Verbrenner- zu Elektromotoren nicht die zielführende Lösung ist. Im Anschluss beschäftigten sich die beiden Planungszellen mit jeweils drei Fragen: „Welche Maßnahmen hinsichtlich CO2-Reduktion sind für den Freizeitbereich wirksam?“, Welche für den Berufsverkehr?“ Und: „Welche flankierenden Maßnahmen können hierbei unterstützen?“

Für den Bereich Einkaufen und Freizeit empfahlen die Gutachterinnen und Gutachter der Planungszelle 1 mit deutlichem Punktabstand ein kostenloses ÖPNV-Ticket für

Schülerinnen und Schüler. Dadurch könnte man den „Eltern-Taxis“ etwas entgegenzusetzen und zeitgleich allen Jugendlichen unabhängige Mobilität ermöglichen. Des Weiteren wurde vorgeschlagen, dass ein sogenanntes City Hub mit Liefershuttle dafür sorgen könnte, dass man nicht für jeden Einkauf in das eigene Auto steigt. So würde, neben einer Entspannung des Innenstadtverkehrs, der lokale Einzelhandel gestärkt. Eine weitere Idee war es, bestimmte Tage als autofrei zu deklarieren. Gerade bei gutem Wetter könne man auf andere Möglichkeiten ausweichen und die Innenstadt ganz neu erleben.

Für den Berufsverkehr einigte sich die die Planungszelle 1 auf Reduktion und Umgestaltung der betrieblichen Parkflächen. Außerdem solle die Höhe der Kostenerstattung von PKW- und Fahrradfahrten angeglichen werden, sodass bei der täglichen Fahrt zur Arbeit keine Mehrkosten entstünden. Die Planungszelle 2 setzte sich für bessere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ein. Ferner soll ein dauerhaft angelegter Runder Tisch die Verkehrssituation langfristig betreuen und die verschiedenen Interessen in Einklang bringen.

Als flankierende Maßnahme brachte die Planungszelle 1 einen möglichen Rabatt beim Strompreis ein, z.B. falls eine Person nachweislich viel Fahrrad fährt. Darüber hinaus sollen Arbeitgeber finanziell unterstützt werden, Ladesäulen für Autos und E-Bikes zu errichten.

Die Planungszelle 2 empfiehlt ein Ticketsystem für den ÖPNV, welches besonders für Arbeitnehmende attraktiv gestaltet sein soll. Das System eine Abstimmung unter Unternehmen begünstigen, Sammelbusse zu bestimmten Zeiten zu organisieren. Eine ähnliche Idee hatte auch die erste Planungszelle, bepunktete diese jedoch nicht ganz so hoch.

AE 06a

| Welche Maßnahmen sind im a) Bereich Einkaufen / Freizeit besonders wirksam? | Punkte |
|---|--------|
| PZ 1 | |
| Kostenfreier ÖPNV für SuS und Jugendliche | 9 |
| City Hub mit Liefershuttle für Geschäfte in der Innenstadt | 4 |
| Autofreie Tage (als Eventtag) oder autofreie Stadt | 4 |
| PZ 2 | |
| Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Lastenräder, Fahrräder mit Anhänger erweitern | 7 |
| Verbund- und Anslusstickets einrichten für Verbund übergreifenden Verkehr | 6 |
| Abstellmöglichkeiten / Schließfächer für Einkäufe schaffen | 5 |

AE 06b

| Welche Maßnahmen im b) Berufsverkehr besonders wirksam? | Punkte |
|--|--------|
| PZ 1 | |
| Parkplätzen bei Betrieben sollten reduziert werden, kostenpflichtig werden und naturnah gestaltet sein | 8 |
| Angleichung von Erstattung von PKW-Fahrten und Fahrradfahrten | 4 |
| Arbeitgeber muss ÖPNV mittragen | 4 |
| PZ 1 | |
| Gesicherte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder anbieten. | 8 |
| Einrichtung eines Runden Tisches von Verantwortlichen für Maßnahmen im Verkehr aus Verwaltung und Wirtschaft mit regelmäßigen Berichten. | 7 |
| Bewusstsein für die Notwendigkeit eigenen Umdenkens schaffen. | 6 |

AE 06c

| Welche flankierenden Maßnahmen sind hier nötig, um die Bevölkerung und die Wirtschaftsakteure dazu zu bringen, die Maßnahmen zu unterstützen? | Punkte |
|---|--------|
| PZ 1 | |
| Rabatt beim Strompreis, wenn man nachweist, dass man viel Fahrrad fährt | 7 |
| Zuschuss für Arbeitgeber zur Erbauung von Ladesäulen für E-Bikes & E-Autos | 6 |
| Arbeitsgruppe ins Leben rufen, um Firmen im Industriegebiet Lieme/Lemgo-West zusammenzubringen (Shuttle-Service-Möglichkeit) | 5 |
| Kostenloser Fahrrad-Check in der Innenstadt | 5 |
| PZ 2 | |
| Arbeitnehmendenfreundliches Ticketsystem, z.B. Verbundtickets, Jobtickets etc. | 9 |
| Kontakte zu Unternehmen intensivieren, z.B. Sammelbusse zu Schichtbeginn und -ende | 8 |
| Weniger Parkplätze als es Mitarbeiter gibt bereitstellen, Überprüfung der Notwendigkeit großer Parkplätze | 7 |

AE 07

Diese Arbeitseinheit unterschied sich sowohl in Methodik, als auch in Zielsetzung von den anderen, da an dieser Stelle für Unterschiede in Alltagsperspektiven sensibilisiert werden sollte. Anders als bisher ging es für die Teilnehmenden nicht darum, sich auf Grundlage von Experteninputs zu beratschlagen, sondern mit der sogenannten Persona-Methode, einer Art Planspiel, eine andere Perspektive zu einzunehmen. Die Teilnehmenden kamen in den gewohnten, zufällig ausgelosten Kleingruppen zusammen und übernahmen eine von fünf möglichen Rollen, jeweils gekoppelt mit spezifischen Interessen und Fragestellungen:

Kommunalpolitikerin Bernadette (35 J.): möchte Klimaschutz in ihrer Kommune voranbringen (durch eine geeignete Verkehrspolitik), steht innerpolitisch und bei den Handlungsmöglichkeiten der Gemeinde vor Schwierigkeiten (Stichwort Verwaltungspyramide). Worin bestehen mögliche Ansatzpunkte? Was ist hier eine Handlungsoption? Vor welchen Schwierigkeiten steht die Kommunalpolitik?

Oma Erna (81 J.): traut sich mit ihrem Kleinwagen nicht mehr durch den dichten Stadtverkehr, Klimaschutz ist ihr wichtig, aber sie weiß nicht, wie der konkret aussehen kann. Wie könnten alternative Beförderungsmethoden aussehen? Was kann die Stadt und die Gesellschaft tun, um ihr den Umstieg zu erleichtern?

Student Pascal (21 J.): studiert Naturwissenschaften und hat Interesse an der technischen Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen, ÖPNV o.Ä. muss bezahlbar und praktisch sein. Wie können Studierende leichter klimaneutral leben und handeln?

Mama Heike (40 J.): bringt ihre Kinder aus Zeitgründen gerne mit dem SUV zur Schule, hat sich noch nicht so intensiv mit dem Thema Umwelt/Klima/Abgase beschäftigt, ihre Kinder bringen das Thema Umwelt aus der Schule mit. Was braucht es in der Stadt, damit eine klimaneutralere Verkehrsmittelwahl funktioniert?

Autonarr Rudi (50 J.): kein Interesse an einer Verkehrswende, begeistert von der Technik und den Möglichkeiten des Verbrennungsmotors, möchte nicht auf Komfort verzichten. Was braucht es, um Skeptiker wie Rudi zu einem Umstieg zu überzeugen?

Ein Ziel dieser Methode war es mögliche Interessenkonflikte zwischen den privaten Lebensentwürfen der Menschen in Lemgo herauszufinden und zu verdeutlichen, dass das Bürgerforum stellvertretend und im Sinne aller Lemgoerinnen und Lemgoer arbeitet. Häufige Konfliktlinien waren zum einen die Inflexibilität des ÖPNV im Vergleich zum privaten PKW, zum anderen wurde auch die eigene Bequemlichkeit genannt, die einem ambitionierten Gewohnheitswechsel im Wege steht. Auch unterschiedliche Bedürfnisse und Eigenschaften von ÖPNV-Fahrgästen stellen eine große Bandbreite an Anforderungen an den Öffentlichen Nahverkehr. Beispielsweise wird dieser von jungen Leuten anders genutzt, als von älteren Leuten.

Am Ende der Arbeitseinheit stellten die Kleingruppen ihre verschiedenen Ideen, wie die unterschiedlichen Interessen in Einklang gebracht werden könnten und auf welche Schwierigkeiten die Kleingruppen dabei gestoßen sind, vor. Als mögliche Kompromisse ergaben sich unter anderem die Nutzung von Sammeltaxen und Bildung von Fahrgemeinschaften. Auch ein kostenloses ÖPNV-Ticket für Schülerinnen und Schüler wurde diskutiert. Diese Vorschläge beruhten auf persönlichen Eindrücken und wurden von den Teilnehmenden in loser Form im Plenum vorgetragen und wurden nicht als Teil der Empfehlungen des Gutachtens erfasst.

AE 08

Die achte Arbeitseinheit sollte sinnstiftend an die vorige anbinden: Nachdem der Blick für unterschiedliche persönliche Präferenzen geschärft wurde, hielt Dominik Fette vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) einen Vortrag über die Schnittstellen sozialer Fragen und des Verkehrsraums. Hier erhielten die Teilnehmenden Informationen über die Möglichkeiten, soziale und umwelttechnische Aspekte in Überlegungen zu Verkehr mitzudenken. Die hieran anschließende Frage lautete: Welche Personengruppen können bei konsequent klimaneutraler Politik besonders profitieren?

Die erste Planungszelle stellte klar, dass aus ihrer Sicht zunächst einmal alle von so einer Politik profitieren, da Klimapolitik ein globales Problem darstellt und alle Personengruppen betrifft. Nachfolgend wurde die junge Generation genannt. Kinder und Jugendliche sind mit 5 Punkten gleichauf mit Menschen mit Einschränkungen, die bei konsequent klimaneutraler Politik besonders profitieren.

Die zweite Planungszelle hatte ihre Top 3 Personengruppen als gleichermaßen profitierend gewertet: durch Reduktion von Lärm und anderen Emissionen könnten besonders kranke Menschen, „schwächere“ Verkehrsteilnehmer durch mehr Sicherheit im öffentlichen Verkehrsraum und nachfolgende Generationen profitieren. Die Planungszellen waren ich in dieser Arbeitseinheit recht einig wem eine konsequent klimaneutrale Politik zugutekommt.

AE 08a

| Welche Personengruppen können bei konsequent klimaneutraler Politik besonders profitieren? | Punkte |
|--|--------|
| PZ 1 | |
| Alle | 11 |
| Kinder und Jugendliche | 5 |
| Menschen mit Einschränkungen | 5 |
| PZ 2 | |
| Die Menschen, speziell kranke Menschen; durch Reduktion von Lärm und anderen Emissionen | 7 |
| „Schwächere“ Verkehrsteilnehmer; durch mehr Sicherheit im öffentlichen Verkehrsraum | 7 |
| Nachfolgende Generationen von nun Tätigwerdenden | 7 |

AE 08b

| Welche Maßnahmen sollte die Stadt vordringlich ins Auge fassen, um Klimaneutralen Verkehr fair zu gestalten? | Punkte |
|--|--------|
| PZ 1 | |
| Mehr verkehrsberuhigte Bereiche und Radstraßen | 9 |
| Sozial & günstige Tickets | 5 |
| Kostenlose Tickets für Schüler | 4 |

Aufgrund des Diskussionsverlaufs und dem darin begründetem Zeitmangel liegen aus der PZ 2 leider keine Empfehlungen zu AE08b vor.

AE 09

Die erste Arbeitseinheit am Morgen des dritten Tages bot Freiraum für die Teilnehmenden in offener Runde untereinander zu diskutieren, welche Inhalte im Bürgerforum bisher ausreichend thematisiert wurden und welche zu wenig. Dazu wurden in den Arbeitsräumen Plakate aufgehängt und Stifte bereitgestellt, sodass die Teilnehmenden ihre Impulse festhalten und gegenseitig ergänzen konnten.

AE 10

Die zehnte Arbeitseinheit hatte die praktische Umsetzung von bisher konzipierten Ideen im Fokus. Diplom-Ingenieur Rainer Joswig konnte mit seiner jahrelangen Erfahrung in diesem Bereich die Teilnehmenden über verkehrsplanerische Maßnahmen aufklären. Die besprochenen Informationen reichten vom Modal Split in Lemgo, über veröffentlichte Konzepte und tatsächliche Verkehrsnetze des Stadtbusses, bis hin zu Jahresemissionsmengen von CO₂ im Zusammenhang mit dem aktuellen Klimaschutzgesetz der Bundesregierung. Nach Klärung von Rückfragen wurden im bekannten Verfahren Kleingruppen ausgelost, um folgende Fragen zu behandeln: „Welche verkehrsplanerischen Maßnahmen sind die wirksamsten, um Klimaneutralität umzusetzen?“ „Welche flankierenden Maßnahmen können die Gewinne durch diese Änderungen verdeutlichen?“

Die Planungszelle 1 sprach sich als Antwort auf die erste Frage für einen Ausbau von Rad- und Fußwegen aus, sowie für einen Verzicht auf die Nordumgehung zugunsten der vorhandenen Grünflächen. Darüber hinaus befürwortete sie generelle verkehrsberuhigende Maßnahmen, wie die Sperrung einzelner Straßen und ein „generelles Tempo 30“.

Flankierend dazu sollen Informationsveranstaltungen und Aktionstage, zum Beispiel Straßenfeste und Flohmärkte, die Effekte dieser Maßnahmen zum Ausdruck bringen. Wegfallende Parkflächen sollen durch eine Umnutzung als Aufenthaltsräume die Wahrnehmung als Gewinn ebenfalls verstärken.

Die Planungszelle 2 empfahl den vorangegangenen Impulsvortrag von Rainer Joswig der Stadt zu präsentieren. Als konkrete Maßnahmen empfehlen die Gutachterinnen und Gutachter eine Einschränkung des PKW-Verkehrs im Innenstadtbereich und der Schaffung von entsprechenden Ausweichmöglichkeiten. Ganz generell soll der nicht-motorisierte Individualverkehr gefördert werden, um Anreize zu schaffen sich ohne Auto in der Stadt zu bewegen.

Als flankierende Maßnahmen wurde empfohlen jüngere Generationen stärker miteinzubeziehen. Junge Menschen seien oft sehr problembewusst, aber nicht ausreichend in Entscheidungsprozesse eingebunden. Außerdem soll Transparenz hinsichtlich der tatsächlichen Kosten von Verkehrsaspekten geschaffen werden. Beispielsweise müssten bei Verbrennerfahrzeugen die entstehenden Kosten des CO₂-Ausstoßes und bei Elektrofahrzeugen die Kosten für die Umwelt beim Herstellungsprozess mitgedacht werden.

AE 10a

| Welche verkehrsplanerischen Maßnahmen sind die wirksamsten, um Klimaneutralität umzusetzen? | Punkte |
|--|--------|
| PZ 1 | |
| Radweg & Fußweg & Straßenquerungen Ausbau (breiter, indirekte/direkte Beleuchtung etc.) → inklusive Aufenthaltsmöglichkeiten | 7 |
| Verzicht auf die Nordumgehung zu Gunsten großer CO ₂ Einsparungen → Erhaltung von Grünflächen | 7 |
| Verkehrsberuhigende Maßnahmen, generelles Tempo 30, Straßendurchgang sperren, bauliche Hemmnisse (grün) | 6 |
| PZ 2 | |
| Herr Joswig soll den Vortrag vom 19.10.22 der Stadt präsentieren, diesem soll gefolgt werden | 13 |
| Einschränkung des PKW-Verkehrs mit attraktiven Alternativangeboten. | 7 |
| Förderung von nicht-motorisiertem Individualverkehr (Räder, auch E-Bikes, ÖPNV, P&R, On-Demand etc.) | 7 |

AE 10b

| Welche flankierenden Maßnahmen können die Gewinne durch diese Änderungen verdeutlichen? | Punkte |
|---|--------|
| PZ 1 | |
| Informationsveranstaltung mit Experten und Offiziellen zur Aufklärung zu Verkehrsmaßnahmen (z.B. Wofür sind diese gut?) | 9 |
| Aktionstage mit Straßensperrung, z.B. Straßenfest, Flohmarkt oder Fahrrad Rally | 7 |
| Parkräume für die Menschen umnutzen (Aufenthaltsräume, Gastronomie) | 4 |
| PZ 2 | |
| Stärkere Einbindung der problembewussten jungen Menschen | 9 |
| Transparenz: echte Kosten verdeutlichen | 7 |
| Bewusstsein für finanziellen Nutzen vermeintlich unpopulärer Entscheidungen unter Politikern schaffen | 6 |

AE 11

Am Nachmittag des dritten Arbeitstages der Planungszelle wurden die Teilnehmenden zunächst gebeten, im Rahmen eines Brainstormings Orte in Lemgo zusammenzutragen, an denen aus ihrer Sicht akuter Handlungs- bzw. Nachbesserungsbedarf besteht. Hierbei wurden ihnen keinerlei Vorgaben hinsichtlich der Art des Bedarfes gemacht. Ziel dieses Brainstormings war es, Orte zu sammeln, an denen Begehungen möglich sind, um dort das konkrete Problem auf Fotos festzuhalten, die als Grundlage für die AE13 „Simulation / Kreativität“ am nächsten Tag dienen sollten.

Im nächsten Schritt fanden sich sodann Kleingruppen zusammen, die diesmal nicht - wie ursprünglich geplant – ausgelost wurden, sondern sich anhand der Frage zusammenfanden, wo individuell der größte Handlungs- bzw. Nachbesserungsbedarf gesehen wird bzw. mit Rücksicht auf die stark divergierende Mobilität der Teilnehmenden unter dem Aspekt der barrierefreien Erreichbarkeit der zu-begehenden Orte. Bei der Zusammenstellung der Gruppen wurde weiterhin sichergestellt, dass sich in jeder Gruppe mindestens eine Person befand, die über ein Smartphone verfügt und sicher im Umgang mit diesem ist. Bei der eigenständigen Zusammensetzung der Gruppen ließ sich gut beobachten, dass es hinsichtlich vieler Orte einen breiten Konsens über deren Verbesserungswürdigkeit gab und auch konkret bezüglich der als notwendig erachteten Maßnahmen.

Die Zeit für die Exkursion war auf 45 Minuten begrenzt, der Rest verblieb zum einen für die Vorbereitung, zum anderen aber insbesondere für den anschließenden Austausch und die Festlegung auf ein bis drei Bilder, die den Handlungs- bzw. Nachbesserungsbedarf besonders anschaulich erkennen lassen. Es war weiterhin zu beobachten, dass nahezu alle Gruppen mit der Erkenntnis zurückkehrten, dass sie auf dem Weg zu ihrem ausgewählten Ort noch viele weitere Plätze gefunden hatten, die ihrer Meinung nach einer Veränderung bzw. Verbesserung bedürften. Besonders interessant war hierbei, dass einige Teilnehmende berichteten, dass der bis dahin erfolgte Austausch innerhalb der Planungszelle den eigenen Blick geschärft habe und man nun auch Probleme erkenne, die für die eigenen Mobilität zwar kein (großes) Hindernis darstellen, sehr wohl aber für andere Verkehrsteilnehmende wie beispielsweise Personen mit Lastenfahrrädern oder Kinderwägen oder auch Kinder oder Senioren im Allgemeinen bzw. Personen mit erhöhtem Schutzbedarf. Der eigene Blick wurde von vielen Teilnehmenden als „wacher“ erlebt, woraus eine erhöhte Sensibilität resultierte.

Als problematisch wurden insgesamt mit großem Abstand am häufigsten Orte erachtet, an denen Engstellen das gefahrlose Passieren in beide Richtungen gefährden, an denen durch unzureichende Beleuchtung insbesondere nach Einbruch der Dunkelheit das Sicherheitsgefühl stark beeinträchtigt ist und/oder durch eine mangelhafte Einsehbarkeit eine akute Gefährdung der Verkehrsteilnehmenden entsteht.

Die von den Kleingruppen ausgewählten Bilder wurden zum Abschluss der Arbeitseinheit per E-Mail an das Moderationsteam gesendet, welches sie am darauffolgenden Tag in ausgedruckter Form für die Kreativeinheit zur Verfügung stellte.

AE 13

Die Kreativeinheit schloss sich – wie oben angedeutet – thematisch nahtlos an die Exkursion des Vortags an. Die vom Moderationsteam in mehrfacher Ausfertigung zur Verfügung gestellten Ausdrucke der Bilder von den Orten in Lemgo mit akutem Veränderungs- bzw. Verbesserungsbedarf wurden in den Gruppen verteilt; außerdem gab es DIN A2 große Papierbögen sowie Stifte, Scheren und Klebestifte. Der Arbeitsauftrag lautete, die Orte zu beschriften, den erkannten Handlungsbedarf zu benennen und optional die gewünschten Veränderungen als Zeichnung in die Bilder einzufügen.

Hierbei fanden sich zunächst die Gruppen zusammen, die am Vortag gemeinsam auf der Exkursion waren um ihre Plakate zu erarbeiten, im späteren Verlauf hatten alle Teilnehmenden die Möglichkeit, mit Personen aus den anderen Gruppen ins Gespräch zu kommen und sich mit deren Lösungsvorschlägen für die jeweiligen Orte auseinanderzusetzen und eigene Ideen zu ergänzen. Zum Abschluss wurden die Plakate an den Wänden aufgehängt und jede Gruppe bekam die Gelegenheit, ihre Gedanken und Ideen dazu mit allen anderen Teilnehmenden sowie dem Moderationsteam zu teilen.

AE 13

| Welches Bild verdeutlicht die Problematik besonders? | Punkte |
|---|--------|
| PZ 1 | |
| Herforder Straße Kreuzung Steinweg → aus und in alle Richtungen schlechte bis gefährliche Verkehrsführung für Radfahrer | 8 |
| Zu viel Verkehr im Innenstadtring | 6 |
| Wittighöferheide → Zu gefährlich: fehlender Radweg, extrem schlechter Zustand der Straße, Tempo 100 | 5 |
| Fehlende Radabstellmöglichkeiten in der Innenstadt | 5 |

Aufgrund des Diskussionsverlaufs und dem darin begründeten Zeitmangel liegen aus der PZ 2 leider keine Empfehlungen zu AE13 vor.

AE 14

Die letzte inhaltliche Arbeitseinheit des Bürgerforums „Klimaneutraler Verkehr in Lemgo 2035“ nutzte keinen externen Impulsvortrag, sondern die bisher erarbeiteten Inhalte. Alle Fragen und Antworten der durchlaufenen Arbeitseinheiten wurden als ausgedruckte Plakate in den Räumen der jeweiligen Planungszellen aufgehängt. Die beiden Planungszellen konnten jeweils ausschließlich auf ihre eigenen Inhalte zurückblicken. Die Teilnehmenden hatten nach vier intensiven Tagen so noch einmal die Möglichkeit sich vor Augen zu führen, was sie bisher beratschlagt und verfasst hatten.

Nachdem die Gutachterinnen und Gutachter ihre bisherigen Empfehlungen gesichtet und sich untereinander dazu ausgetauscht hatten, gingen sie ein letztes Mal in die bekannte Kleingruppenarbeit und behandelten die folgenden Fragestellungen: „An welchen grundlegenden sachlichen Prinzipien sollte sich die Stadt bei der Erreichung des Klimaziels 2035 orientieren?“ „Wie kann die Stadt Lemgo den Stand und den Fortschritt auf dem Weg zur Klimaneutralität den Bürgerinnen und Bürgern kommunizieren?“

Die Planungszelle 1 diskutierte als wichtigsten Punkt, die Transparenz gegenüber der Lemgoer Bevölkerung in Entscheidungen der Verkehrspolitik zu erhöhen. Beschlossene Maßnahmen und ihre Ziele sollen deutlicher kommuniziert werden, um kommunale Prozesse besser verstehen zu können und ihre Akzeptanz zu erhöhen. Außerdem soll das Ziel der Emissionsfreiheit klarer benannt und im Blick behalten werden. Um die eigenen (Fort-)Schritte auf dem Weg zur Klimaneutralität publik zu machen, empfahlen die Gutachterinnen und Gutachter Aktionen zu veranstalten, die nicht übersehen werden können, wie Stadtfeste oder autofreie Tage. So könne man sicherstellen, dass die Veränderungen für alle greifbar werden.

Die Planungszelle 2 empfahl, das bestehende Lemgoer Klimaschutzkonzept um die Ergebnisse des Bürgerrats zu ergänzen. In den vier Tagen wurden kleine und große Fragen behandelt, einige Empfehlungen lassen sich bereits im Klimaschutzkonzept finden. Die Aspekte, die noch nicht in diesem Konzept sind, sollten nach Ansicht der Planungszelle 2 aufgenommen werden, um Maßnahmen und Ziele in einem Papier zu bündeln. Ebenso wurde empfohlen die Reduzierung der CO₂-Emissionen als grundlegendes Prinzip der Verkehrspolitik zu nutzen. Als Antwort auf die zweite Frage schlugen die Gutachterinnen und Gutachter vor nicht an professionellem Marketing zu sparen: Social Media und Co. seien kraftvolle Instrumente, deren richtige Nutzung sich auszahle. Außerdem rieten sie dazu regelmäßige Messwerte, etwa Luftqualität oder ÖPNV-Nutzung, einsehbar zu machen. So könne sich jeder über die aktuelle Situation selbst informieren und Aufgabe der Klimaneutralität werde auf zusätzliche Weise greifbar.

AE 14a

| An welchen grundlegenden sachlichen Prinzipien sollte sich die Stadt bei der Erreichung des Klimaziels 2035 orientieren? | Punkte |
|--|--------|
| PZ 1 | |
| Transparent gegenüber Bürgern in Bezug auf Maßnahmen und Entscheidungen | 6 |
| Das Ziel im Auge behalten + deutlichere Zielorientierung → Ziel Emissionsfreiheit | 5 |
| Sozial gerecht → notwendige Einschränkungen gerecht auf alle verteilen | 4 |
| Für jede Maßnahme muss auch eine Begleitmaßnahme geschaffen werden (z.B. bei der Erhöhung von Parkgebühren sinkende Ticketpreise oder Ausbau von Radwegen) | 4 |
| PZ 1 | |
| Klimaschutzkonzept um die Ergebnisse des Bürgergutachtens ergänzen | 15 |
| Reduzierung des Co ₂ -Ausstoßes | 8 |
| Ausgewogene Berücksichtigung aller Interessen und Verkehrsteilnehmer mit dem Schwerpunkt Rad- und Fußverkehr | 7 |
| ÖPNV ausbauen | 6 |
| Schnelle Beseitigung kleiner Flickstellen unter Berücksichtigung der Klimaneutralität, dadurch die Bevölkerung dafür gewinnen | 6 |

AE 14b

| Wie kann die Stadt Lemgo den aktuellen Stand und den Fortschritt auf dem Weg zur Klimaneutralität den Bürgerinnen und Bürgern kommunizieren? | Punkte |
|---|--------|
| PZ 1 | |
| Aktionen, die nicht übersehen werden können z.B. autofreier Tag mit großem Stadtfest → dabei eine gute Kommunikation für den Grund | 9 |
| Unterrichtsbesuche von städtischer Seite zur Aufklärung mit Schülerdialog (Schüler bringen Infos mit nachhause) | 8 |
| Übersichtlicher Internetauftritt und intuitives Auffinden: funktionierende Links zu Umfragen, schnelleres Auffinden | 6 |
| PZ 2 | |
| Nicht an professionellem Marketing von außen sparen: effektiver Gebrauch von Social Media etc. | 15 |
| Regelmäßige Messung und Veröffentlichung von relevanten Messwerten: Veröffentlichung auf Website der Stadt, über QR-Codes an passenden Stellen, an Anzeigentafeln | 13 |
| Messung an kritisch belasteten Punkten (Luft- und Lärmverschmutzung, CO2 Eintrag, Verkehrsdichte nach Arten) | 10 |

6. Empfehlungen des Bürgerforums „Klimaneutraler Verkehr in Lemgo 2035“

In einem weiteren Schritt wurden die meistgenannten Antworten in den jeweiligen Arbeitseinheiten ermittelt. Hierfür wurden die Ergebnisse aus den Planungszellen 1 und 2 miteinander verglichen und auf Gemeinsamkeiten hin untersucht. Dennoch bestand die Möglichkeit, dass in einer der beiden Planungszellen eine Idee so viel Zuspruch fand, dass die Bepunktung höher ausfiel als bei anderen Ideen, die in beiden Planungszellen diskutiert wurden. Die ermittelten meistgenannten Antworten bilden folglich nicht notwendigerweise das Meinungsbild in der jeweiligen Planungszelle ab, sondern fassen die Diskussion beider Planungszellen übergreifend zusammen.

Bei der Untersuchung der Gemeinsamkeiten fiel darüber hinaus auf, dass es Ideen und Einschätzung zur Erreichung des Ziels Klimaneutralität gibt, die in ähnlicher Form von beiden Gruppen vorgebracht wurden, aber in unterschiedlichen Arbeitseinheiten und Sachzusammenhängen. Da alle Arbeitseinheiten unter dem gleichen Thema und vor dem gleichen Hintergrund konzipiert waren, ergab sich hieraus abgeleitet ein zweiter Arbeitsschritt, in dem die Ergebnisse nicht mehr nach Arbeitsgruppen, sondern nach absoluter Nennung der Vorschläge gruppiert wurden.

An die Ermittlung der absolut meistgenannten Antworten über die Arbeitsgruppen hinweg schloss sich eine inhaltliche Strukturierung an. Ziel war es, inhaltlich zusammenhängende Themenfelder (Cluster) zu identifizieren. So ergaben sich drei große Cluster (Nahverkehr optimieren, bessere Radfahrwege, Parksituation verbessern), denen wiederum verschiedene Unterpunkte mit unterschiedlichen Gewichtungen zugeordnet werden können. Zwei Maßnahmen (E-Mobilität ausbauen, Innenstadt teilweise sperren) lassen sich nicht ohne Weiteres zuordnen, sind aber wiederholt und nachdrücklich diskutiert worden. Die Bürger:innen möchten betonen, dass sie bewusst einschränkende politische, finanzielle und organisatorische Rahmenbedingungen nicht berücksichtigen, da diese erst bei praktischer Umsetzung greifen würden.

Leitgedanke

Der übergreifende Leitgedanke aller Cluster und Maßnahmen lautet, möglichst viele und gut miteinander verzahnte positive Anreize zum Verzicht oder der Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs (insbesondere in der Innenstadt) zu schaffen, um die Erreichung des Ziels eines klimaneutralen Verkehrs in Lemgo im Jahr 2035 zu erreichen. Anders formuliert: Verbote oder verordnete Einschränkungen der Mobilität wurden von den Lemgoer Bürgerinnen und Bürgern weit überwiegend nicht als hilfreich angesehen. Eine Ausnahme ist hier der Innenstadtverkehr.

Thematische Gruppierung der Empfehlungen des Bürgerforums „Klimaneutraler Verkehr in Lemgo 2035“

In der nachfolgenden Übersicht dokumentieren wir die Zusammenfassung der unterschiedlichen Maßnahmen. Aus Gründen der Nachvollziehbarkeit und Transparenz führen wir alle Einzelergebnisse auf.

| Tabelle Maßnahmenbündel, Bürgergutachten „Klimaneutraler Verkehr in Lemgo 2035“ | |
|---|---|
| Maßnahmen und Gesamtpunktzahl | Einzelerggebnisse aus den Planungszellen |
| Nahverkehr optimieren | |
| Ausbau des ÖPNV hinsichtlich Taktung, On-Demand-Angeboten, Erschließung zusätzlicher Gebiete und Arbeitnehmendenfreundlichkeit. Gesamt: 54 Punkte. | PZ 1, AE 02, 12 Punkte; PZ 1, AE 08b, 2 Punkte; PZ 1, AE 10a, 7 Punkte; PZ 2, AE 02, 10 Punkte; PZ 2, AE 03, 8 Punkte; PZ 2, AE 05, 5 Punkte; PZ 2, AE 06a, 4 Punkte; PZ 2, AE 14a, 6 Punkte. |
| Preise für die Nutzung des ÖPNV reduzieren (für einzelne Personengruppen bzw. allgemein): Gesamt: 53 Punkte. | PZ 1, AE 03, 5 Punkte; PZ 1, AE 06a, 9 Punkte; PZ 1, AE 08b, 11 Punkte; PZ 2, AE 02, 10 Punkte; PZ 2, AE 05, 8 Punkte; PZ 2, AE 06b, 1 Punkt; PZ 2, AE 06c, 9 Punkte. |
| Bessere Radfahrwege | |
| Ausbau von Radwegen. Gesamt: 50 Punkte. | PZ 1, AE 02, 17 Punkte; PZ 1, AE 08b, 9 Punkte; PZ 2, AE 02, 20 Punkte; PZ 2, AE 14a, 4 Punkte. |
| Ausbau von Fahrradstationen bzw. deren Sicherung gegen Diebstahl. Gesamt: 23 Punkte. | PZ 2, AE 02, 6 Punkte; PZ 2, AE 05, 2 Punkte; PZ 2, AE 06a, 7 Punkte; PZ 2, AE 06b, 8 Punkte. |
| Verbesserung der Beleuchtung der Fahrrad- und Fußwege, um diese auch nach Einbruch der Dunkelheit sicherer zu machen. Gesamt: 15 Punkte. | PZ 1, AE 04a, 8 Punkte; PZ 1, AE 10a, 7 Punkte. |
| Bauliche Trennung von Radwegen und Straßen: Gesamt: 13 Punkte. | PZ 1, AE 04a, 4 Punkte; PZ 2, AE 04a, 9 Punkte. |
| Parksituation verbessern | |
| Schaffung zusätzlicher Parkplätze am Stadtrand. Gesamt: 24 Punkte. | PZ 1, AE 02, 6 Punkte; PZ 1, AE 03, 6 Punkte; PZ 1, AE 05, 4 Punkte; PZ 2, AE 03, 8 Punkte |
| Erhöhung von Parkgebühren. Gesamt: 21 Punkte. | PZ 1, AE 03, 7 Punkte; PZ 1, AE 10a, 5 Punkte; PZ 2, AE 03, 3 Punkte; PZ 2, AE 06a, 4 Punkte; PZ 2, AE 10a, 2 Punkte. |
| Schaffung bzw. Ausbau von Park & Ride-Angeboten. Gesamt: 16 Punkte. | PZ 2, AE 02, 6 Punkte; PZ 2, AE 03, 8 Punkte; PZ 2, AE 05, 2 Punkte. |
| Reduktion der Parkplätze in der Innenstadt. Gesamt: 15 Punkte. | PZ 1, AE 03, 8 Punkte; PZ 1, AE 05, 4 Punkte; PZ 1, AE 06a, 3 Punkte. |
| Verringerung der Parkplätze vor KiTas und Schulen („Elterntaxi“ reduzieren). Gesamt: 8 Punkte. | PZ 1, AE 02, 3 Punkte; PZ 2, AE 06c, 5 Punkte. |
| E-Mobilität ausbauen | |
| Bau weiterer Ladesäulen für E-Autos und E-Bikes. Gesamt: 19 Punkte. | PZ 1, AE 02, 3 Punkte; PZ1, AE 03, 6 Punkte; PZ 1, AE 06c, 6 Punkte; PZ 2, AE 06b, 4 Punkte. |
| Innenstadt teilweise sperren | |
| Teilspernung der Innenstadt für motorisierten Individualverkehr mit Ausnahme der Anwohnenden. Gesamt: 17 Punkte. | PZ 1, AE 04a, 4 Punkte; PZ 1, AE 10a, 1 Punkt; PZ 2, AE 05, 8 Punkte; PZ 2, AE 10a, 4 Punkte. |

ÖPNV optimieren

Das erste Cluster ist die Optimierung des ÖPNV, wobei es hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung viele Ideen gibt, denen eine unterschiedliche Priorität beigemessen wird.

Der größte Handlungsbedarf im Bereich der Optimierung des ÖPNV wird hinsichtlich des Ausbaus gesehen, welcher sowohl eine Erhöhung der Taktung in Zeiten hoher Frequentierung als auch die Schaffung und Ausweitung von On Demand-Angeboten in Zeiten geringer Frequentierung betrifft. Weiterhin wird Bedarf hinsichtlich des Anschlusses weiterer Gebiete an das Streckennetz gesehen sowie der erneuten Berücksichtigung von Gebieten, die in der Vergangenheit aus dem Streckennetz herausgenommen wurden. Bei all diesen Maßnahmen sollen insbesondere die Bedarfe von Arbeitnehmenden in den Blick genommen werden, die weiterhin ggf. durch die Schaffung von Shuttle-Angeboten in die Industriegebiete berücksichtigt werden könnten (54 Punkte).

Der zweitgrößte Handlungsbedarf betrifft nach Einschätzung der Teilnehmenden die preisliche Gestaltung der ÖPNV-Nutzung (53 Punkte), welche grundsätzlich günstiger und dadurch attraktiver werden sollte. Hierbei gehen allerdings die Meinungen darüber auseinander, für welche Personengruppe/n dies vorrangig umzusetzen sei: Der Vorschlag eines kostenlosen Tickets für Kinder und Schülerinnen und Schüler, welches unabhängig von der Distanz zwischen Wohnort und Schule zu erhalten sein sollte, fand die größte Unterstützung; gefolgt von dem Wunsch nach einem Sozialticket, welches es auch für Menschen mit geringen Einkommen geben sollte und einem kostenlosen Ticket für Seniorinnen und Senioren, welches optional an die Abgabe des Führerscheins gebunden sein könnte. In der Gesamtschau wird die aktuelle Preisgestaltung zwar allgemein als tendenziell zu hoch angesehen, aber für Arbeitnehmende mit mindestens mittlerem Einkommen dennoch als grundsätzlich akzeptabel.

Bessere Radfahrwege

Als zweites Cluster kristallisierte sich die Verbesserung der Rahmenbedingungen für Radfahrende heraus, wobei der Ausbau der Radwege – sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Hinsicht – deutlich im Vordergrund stand. (50 Punkte).

Darüber hinaus scheint keine einzelne Maßnahme auszureichen, sondern ein ganzes Bündel an Maßnahmen, um den Umstieg auf das Fahrrad zu fördern und zu erleichtern. Hier sind sowohl der Ausbau diebstahlsicherer Abstellmöglichkeiten (23 Punkte), als auch eine Verbesserung der Beleuchtung von Fahrradwegen, um zum einen die Sicherheit, aber auch das Sicherheitsgefühl nach Einbruch der Dunkelheit zu erhöhen (15 Punkte) als auch die bauliche Trennung von Radwegen und Straßen mit den gleichen Zielen (13 Punkte), als Maßnahmen zu nennen, die als sinnvoll erachtet werden.

Parksituation verbessern

Das dritte Cluster bildet die Einschätzungen der Teilnehmenden zu der Parksituation in Lemgo ab: Vor dem Hintergrund des Wunsches nach Entzerrung des Innenstadtverkehrs wird die Schaffung weiterer Parkmöglichkeiten am Stadtrand als wünschenswert erachtet – allerdings unter der Prämisse, dass der ÖPNV von dort aus in Richtung Innenstadt gestärkt wird (24 Punkte). Um die Wirkung dieser Maßnahme zu

verstärken, sollten gleichzeitig die Parkgebühren innerhalb der Stadt (deutlich) angehoben werden (21 Punkte), wobei keine Einigung darüber erzielt werden konnte, ob dies nur für den Kern der Innenstadt oder die ganze Innenstadt mitsamt Ausläufern umzusetzen sei; es wurde jedoch betont, dass die Anwohnenden von dieser Regelung ausgenommen werden sollen. Diese Erhöhung der Parkgebühren sollte ferner von einer Reduktion der Gesamtzahl an verfügbaren Parkplätzen in der Innenstadt begleitet werden, um zum Umstieg auf den ÖPNV bzw. den nicht-motorisierten Individualverkehr zu motivieren (15 Punkte).

Weiterhin sollten die Angebote im Bereich Park&Ride ausgebaut (wo es bereits Angebote gibt) und ausgeweitet (wo es noch keine entsprechenden Möglichkeiten gibt) werden (16 Punkte), um den ÖPNV sowohl in Richtung der Innenstadt Lemgos als auch aus Lemgo heraus sinnvoll miteinander zu verknüpfen.

Auch das sogenannte „Elterntaxi“ wird im Sinne des Zieles Klimaneutralität kritisch gesehen und eine Verringerung der Parkmöglichkeiten vor Kindertagesstätten und Schulen wird als ratsam erachtet, um die Anreize für Eltern zu senken, ihren Nachwuchs bis vor das Schulgebäude zu fahren oder dort nach Unterrichtsende abzuholen (8 Punkte).

E-Mobilität ausbauen

Eine weitere besondere Maßnahme ist die Ausweitung der E-Mobilität. Hier existiert der Wunsch nach einem verstärkten Ausbau von Ladesäulen für elektrisch betriebene Fahrzeuge (19 Punkte), wobei im Diskussionsverlauf sowie in der Abstimmung nicht zwischen E-Bikes und E-Autos differenziert wurde. Diese Ladesäulen sollten vorrangig dort gebaut werden, wo es eine Möglichkeit zur Weiterfahrt mit dem ÖPNV gibt, also in der Nähe von Bahnhöfen mit Park&Ride-Plätzen oder an den Parkplätzen am Stadtrand, welche mindestens an den Stadtbus gut angeschlossen sein sollten.

Verkehr in der Innenstadt

Die letzte Maßnahme betrifft die Überlegung einer Teilspernung der Lemgoer Innenstadt für den motorisierten Individualverkehr mit Ausnahme der Anwohnenden (17 Punkte). Darüber hinaus fand eine generelle Geschwindigkeitsregelung auf Tempo 30 für den Innenstadtbereich mehrmals Erwähnung. Diese Maßnahmen wird als wirkungsvoll betrachtet, wenn die Förderung des Radverkehrs bzw. die Erreichung des Zieles der Klimaneutralität in den Fokus genommen wird und die Handlungsspielräume der Stadt Lemgo hierbei Berücksichtigung finden.

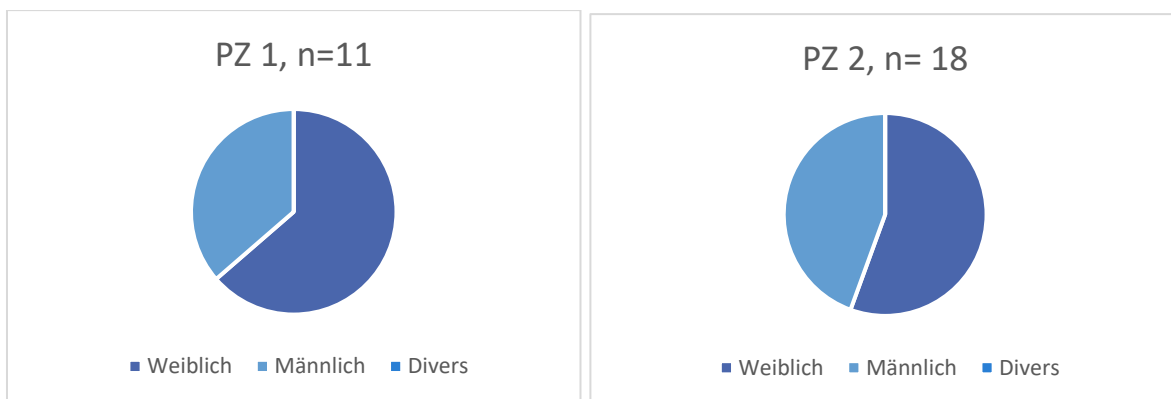
Mit diesem Bündel an Maßnahmen wendet sich das Bürgerforum „Klimaneutraler Verkehr in Lemgo 2035“ an die Lemgoer Kommunalpolitik.

Anhang I Statistik der Mitwirkenden

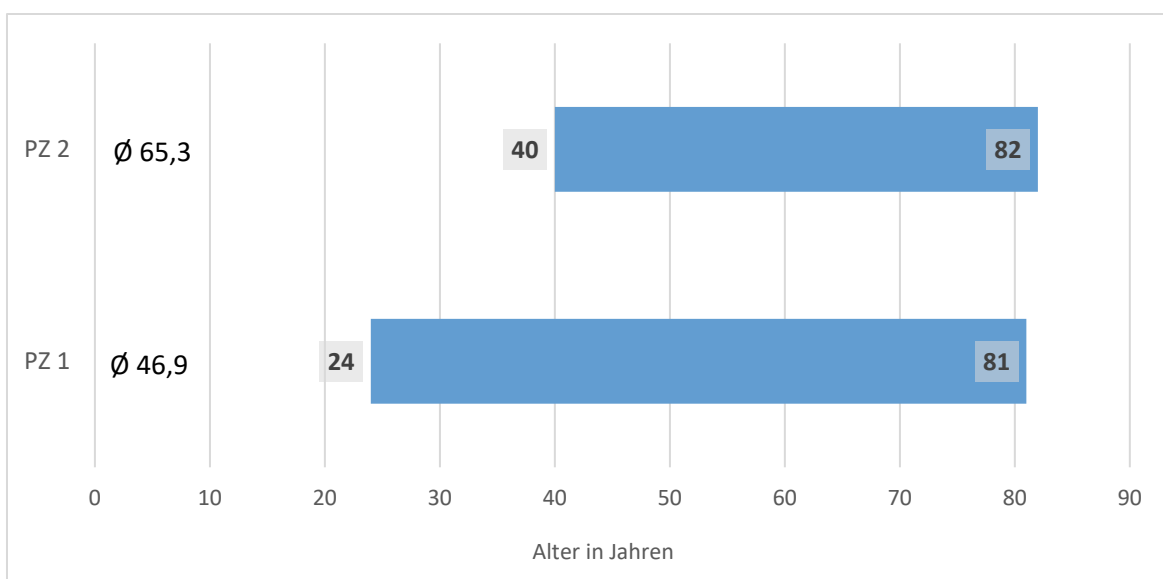
Die Auswahl der Teilnehmenden des Bürgerforums erfolgte in einem Zufallsverfahren durch das Einwohnermeldeamt Lemgo. Im ersten Einladungsprozess erhielten 1000 Personen ab 18 Jahren mit gemeldetem Wohnsitz in Lemgo postalisch eine Einladung zur Mitwirkung am Bürgerforum „Klimaneutraler Verkehr in Lemgo 2035“. Die Zufallsauswahl soll einen repräsentativen Bevölkerungsdurchschnitt ermöglichen. Aufgrund der außergewöhnlich niedrigen Rückmeldung von Jugendlichen, wurden in einem zweiten Einladungsprozess noch einmal 300 Personen aus Lemgo ab 18 bis 40 Jahren angeschrieben.

Am vierten Tag und Ende des Verfahrens wurden alle Teilnehmenden der beiden Planungszellen (PZ1, PZ2) gebeten, über das bekannte Abstimmungssystem PollUnit einen statistischen Fragebogen auszufüllen. Die Angaben erfolgten anonym und auf freiwilliger Basis. Gefragt wurde nach Geschlecht, Alter, dem ausgeübten Beruf, Bildungsabschluss, Haushaltsgröße, Staatsangehörigkeit und einem möglichen Migrationshintergrund.

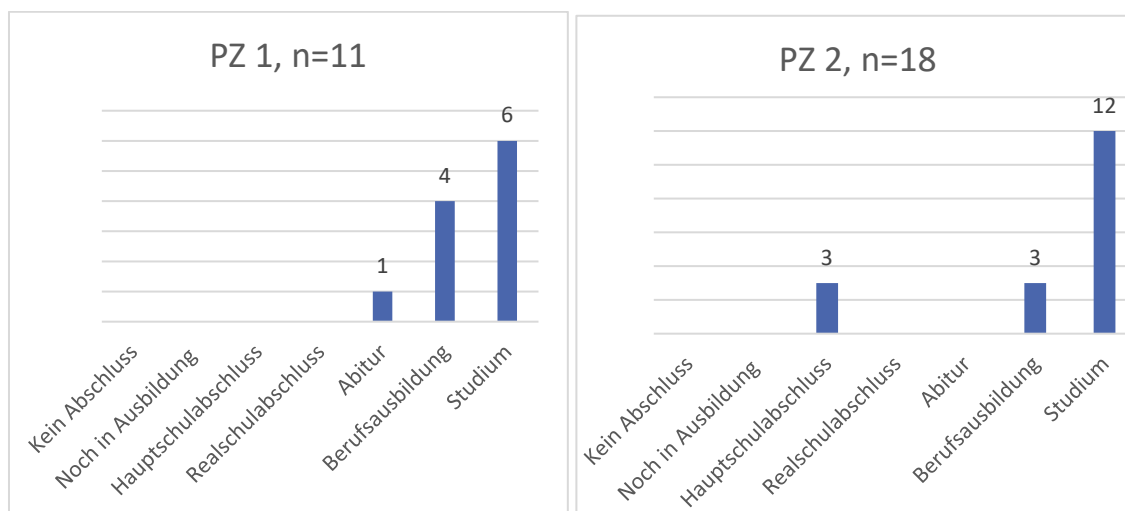
Geschlecht



Alter



Höchster Bildungsabschluss



Ausgeübte Berufe

| | |
|---|---------------------------------------|
| Angestellter | Lehrkraft |
| Anlagenmechaniker in SHK | Minijob |
| Arbeitssuchender | Pädagogische Fachkraft |
| Beauftragte und Pflegenden im Krankenhaus | Pension |
| Büro/IT-Bereich | Pflegeassistentin |
| Bürojob | Rentner:in |
| Diplom Ingenieur | Selbstständig |
| Elternzeit | Tischler |
| Hausfrau | Verwaltung |
| Kauffrau | Verwaltungswirtin |
| Krankenpflege | Wiss. Mitarbeiterin an Fachhochschule |

Haushaltsgröße

| Personenanzahl (N=28) | PZ 1 | PZ 2 |
|------------------------|------|------|
| 1 | 1 | 2 |
| 2 | 4 | 12 |
| 3 | 4 | 2 |
| 4 | 1 | 1 |
| 5 | 1 | 0 |
| >5 | 0 | 0 |
| Haushalt mit Kind(ern) | 3 | 2 |

Anhang II Verfahrensbewertung

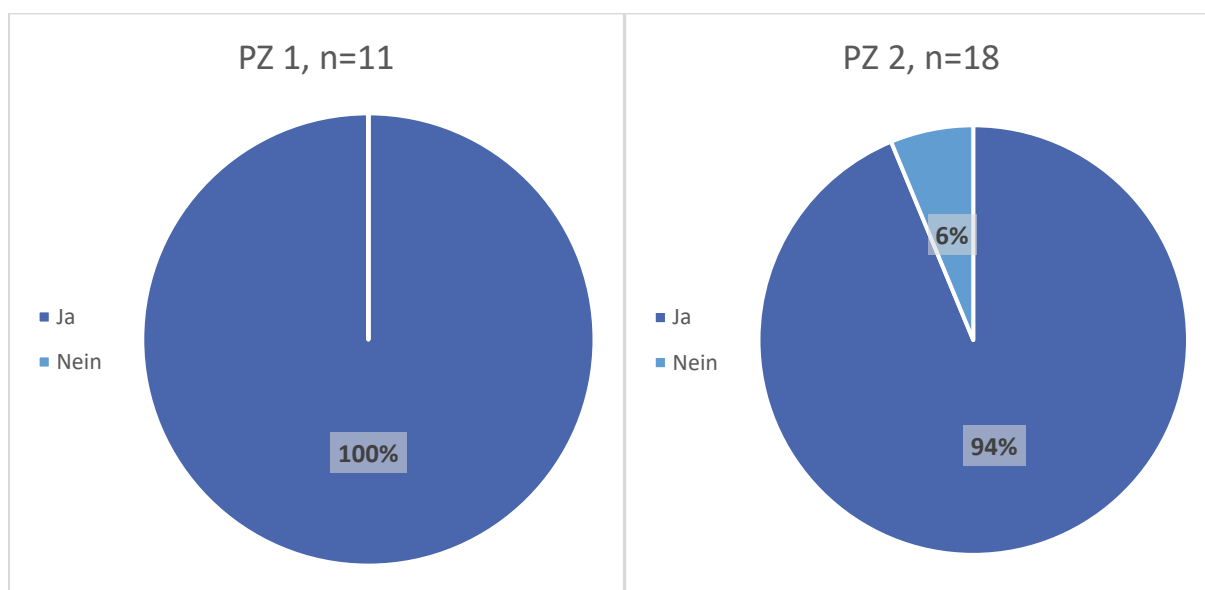
Wie auch für die statistischen Angaben wurden die Teilnehmenden gebeten, eine Evaluation zum Verfahren selbst auszufüllen. Über die Bewertung in Schulnoten, Ja/Nein-Fragen und offene Antwortmöglichkeiten, konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer Feedback geben. Die Antworten der Teilnehmenden sind hier im Originalwortlaut abgedruckt, durch die Verfasserinnen und Verfasser dieses Gutachtens korrigiert wurden einzig Groß- und Kleinschreibung, fehlende Kommata, mehrfach gesetzte Satzzeichen sowie offensichtliche Tippfehler. Unverändert abgedruckt sind Länge der Antworten, Satzbau, Wortwahl und geschlechtliche Nennung.

1. Bitte beurteilen Sie verschiedene Aspekte des Bürgerforums mit Schulnoten

| Mittelwert | PZ 1 | PZ 2 |
|--------------------------|------|------|
| Referent:innen | 1,9 | 1,86 |
| Pausengestaltung | 1,9 | 2,14 |
| Moderation | 1,9 | 2,6 |
| Betreuung durch das IDPF | 2 | 3,23 |
| Präsentation | 2,1 | 2,43 |
| Ablauf an den vier Tagen | 2,18 | 2,33 |
| Arbeitsaufträge | 2,5 | 3 |
| Einladungsschreiben | 3 | 3,86 |
| Gesamt | 2,19 | 2,68 |

Die aufgeführten Aspekte wurden mit Schulnoten (von 1 „sehr gut“ bis 6 „ungenügend“) bewertet.

2. Würden Sie Bekannten empfehlen, an einem Bürgergutachten teilzunehmen?



3. Welche Themen haben Ihnen gefehlt?

| PZ 1 | PZ 2 |
|--|---|
| Naturschutz als Klimaschutzfaktor | Stärkere Berücksichtigung körperl. U. finanziell schwächster Gruppen |
| Finanzierungen der Vorschläge | Bessere Vorabinformation zur Fragestellung, Referenten außerhalb Lemgos |
| Betrachtung der innerstädtischen Geschäfte und Betriebe | Schwierigkeiten die völlig unterschiedlichen Interessen alle zu berücksichtigen, etwas mehr Fokus auf das GROSSE Gesamtziel Klimaschutz, Ziel Klimaschutz |
| Austausch zwischen Kommunen, | Bessere Vorabinformation über den Inhalt |
| Beleuchtung von unterschiedlichen Seiten/ Gegenargumente | Informationen im Vorfeld über den Inhalt und mögliche Informationsplattformen sollten gegeben werden! |
| Radwege | |
| Inhaltlich konnte man alles mit einbringen. | |
| Derzeitige Maßnahmen aus der Sicht der Stadt Lemgo | |

4. Welche Themen fanden Sie unnötig?

| PZ 1 | PZ 2 |
|------|---|
| | Rollenspiel |
| | Personamethode |
| | Die beispielhaften Charaktere „Oma Erna“ etc. |
| | Rollenspiel |

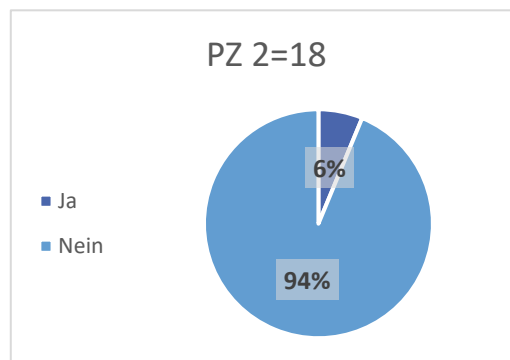
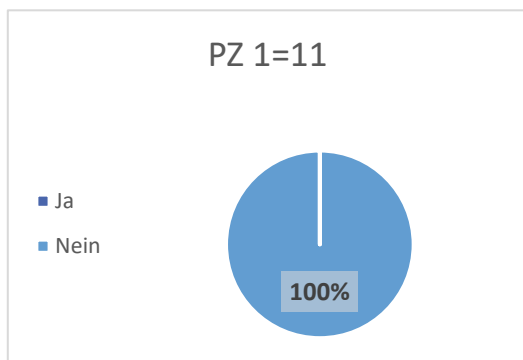
5. Was hat Ihnen in den vergangenen Tagen besonders gefallen?

| | PZ 1 | PZ 2 |
|---------------------------------------|--|-----------------------------|
| Die Arbeitsatmosphäre | 8 | 11 |
| Die Betreuung und Moderation | 7 | 8 |
| Der Informationsgewinn | 11 | 7 |
| Die Arbeit innerhalb der Kleingruppen | 8 | 7 |
| Das Konzept Planungszelle | 8 | 6 |
| Die Themenvielfalt der Kleingruppen | 3 | 6 |
| Sonstiges | Ich finde gut, dass Kleingruppen zufällig gemischt wurden. Bei manchen Sachen fände ich es schön, wenn man sich seine Gruppe aussuchen kann, z. B. Exkursion durch die Stadt | Betreuung durch Moderatorin |

7. Was hat Sie in den vergangenen vier Tagen besonders gestört?

| | PZ 1 | PZ 2 |
|-------------------------------|---|---|
| Der Zeitplan | 2 | 1 |
| Die digitale Gestaltung | 0 | 4 |
| Fehlende Diskussion im Plenum | 2 | 9 |
| Das Konzept Planungszelle | 0 | 2 |
| Sonstiges | Die zeitweise ungünstige Raumsituation, die eine Fehlplanung von Seiten der Stadt erkennen ließ. | Nichts |
| | Es wäre für mich gut gewesen, wenn man die Vorträge z.B. als PDF zur Verfügung gehabt hätte, zum Nachschlagen, nachlesen. | Es hat mich insgesamt nichts gestört |
| | Die unterschiedlichen Austragungsorte | Grundlegende Fehler im Vorfeld z. B. bei der Zusammenstellung der Gruppe (mangelnde Repräsentation), Ausgabewert der Ergebnisse wirklich verlässlich? System der Abstimmungen kritikwürdig (nur drei Punkte zu vergeben, teilweise auf sehr viele Unterpunkte bezogen, die teilweise auch hätten zusammengefasst werden können, etc.) |
| | Manchmal zu viel Zeit für die Aufgaben. | Das aleatorische Verfahren ohne Teilnahmeverpflichtung begünstigt Selbstselektivität |
| | Der Kompromiss der einzelnen Politiker | Gefühl ständige Wiederholung der Fragen |
| | | Nicht passgenaue Darstellung der Rollen und teilweise unklare Fragestellungen |

8. Hatten Sie während der vier Tage Arbeit am Bürgergutachten jemals das Gefühl, dass man Sie manipulieren wollte?



9. Wenn ja, wodurch, von wem und wie?

| PZ 1 | PZ 2 |
|------|---|
| | Ein klein wenig, da zu jedem Thema nur eine Expertenanhörung ohne konträre Sichtweise |

10. Was hat den Ausschlag gegeben, dass Sie sich für das Bürgergutachten angemeldet haben?

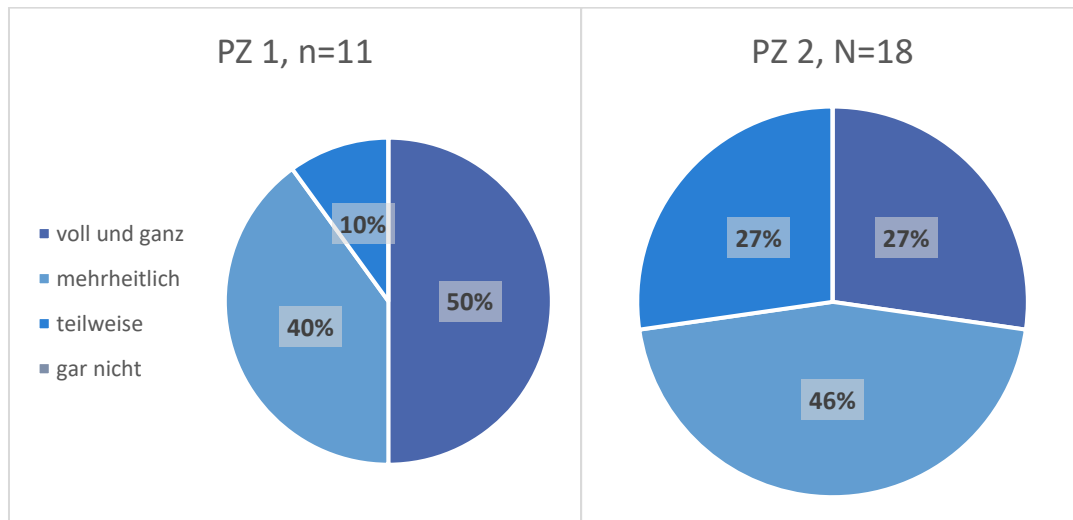
| PZ 1 | PZ 2 |
|--|---|
| Wichtigkeit des Themas, Möglichkeit der direkten Mitbestimmung | Ich darf nicht nur meckern, ohne was zu tun |
| Neugier und Gestaltungsmöglichkeit | wissen Erkenntnisse |
| Auch als älterer (alter) Mensch und Mitbürger bei der Weichenstellung für die Zukunft mitarbeiten zu können | Leiden an der täglichen Verkehrssituation, Zukunftsangst |
| Interesse an Umweltthemen, damit auch an Verkehr, nutze selbst viel das Fahrrad. Klimaschutz hat höchste Priorität. Ich möchte das das Thema ernst genommen wird und endlich gehandelt wird. | Dringlichkeit des Themas; Hoffnung auf konkrete Vorschläge statt Allgemeinplätzen |
| Mir war die Möglichkeit der Mitgestaltung wichtig. Ich erhoffe mir, dass unsere Vorschläge tatsächlich Einfluss auf die Umgestaltung der Stadt haben. | Interesse |
| Mitgestaltung und Anregungen in der schönen Stadt Lemgo wo man lebt, da man diese Chance nicht immer hat | Teilhabe |
| Möglichkeit zur Beteiligung/ „gehört zu werden“ | Wichtiges Zukunftsthema, also jetzt mitmachen und nicht nur hinterher nörgeln |
| Neue Thema | Klima, Ausbau des Bus- und Bahnverkehrs |
| Ich finde das Thema Klimaschutz sehr wichtig. Auch mal an einem Bürgerbeteiligungsverfahren allgemein teilzunehmen, fand ich sehr interessant und wahrscheinlich eine einmalige Gelegenheit. | Interesse Mobilitätswandel IN LEMGO |

| | |
|--|---|
| <p>Interesse an der Stadt Lemgo, doch das Sahnehäubchen war das Geld, es könnte ein bisschen mehr sein, weil meine Zeit zurzeit mehr wert ist, aber es soll ja auch der Wille zur Veränderung im Vordergrund stehen und nicht der Verdienst, das Geld hilft aber den potenziellen Verlust durch nicht effektives Arbeiten abzufedern. Wenn es dafür Bildungsurlaub gäbe, wäre es gut. So musste ich mir unbezahlten Urlaub nehmen.</p> | <p>Interesse am Klimathema, Interesse für meine Stadt</p> |
| <p>eigene Mitwirkung der Klimapolitik</p> | <p>Bürgerbeteiligung ist wichtiger Bestandteil gelebter Demokratie</p> |
| | <p>Interesse am Thema</p> |
| | <p>Beteiligung an der Öffentlichkeit</p> |
| | <p>Mitgestaltung</p> |
| | <p>meine Interessen als Autofahrer vertreten zu wissen in meiner Altersgruppe der berufstätigen</p> |

11. Welche Erwartungen hatten Sie am Anfang des Bürgergutachtens?

| PZ 1 | PZ 2 |
|--|--|
| Informationsgewinn, Perspektiven und Gestaltungsmöglichkeiten erkennen, Einbindung in das Thema | Mehr Diskussion von Themen wie Drogensüchtigen mit Spritzen im Aufzug der U-Bahn, wenn man selbst mit Kinderwagen auf Aufzug angewiesen ist. Raucher an Haltestellen. Man kann sich nicht so stellen, dass man nichts abbekommt. |
| Keine | Keine |
| Hatte an Vorträge und Diskussionen gedacht | Befürchtungen: unrealistische Zielvorstellungen |
| Hoffnung, dass man etwas bewirken kann. Man kann eigene Positionen deutlich machen, lernt andere Positionen kennen, setzt sich damit auseinander | Skeptisch |
| Einfluss nehmen zu können und etwas dazu zu lernen. Außerdem war ich gespannt auf das Vorgehen und die Verfahren in einer Planungszelle. | Keine, weil keine Vorabinformationen |
| Lösungen von nicht vollendeten Projekten zu finden und neue Ideen wie diese zur Verbesserung und damit zufriedene Bürger | Keine hohen Erwartungen wegen der nachfolgenden politischen Entscheidungsprozesse. |
| Das gute Vorschläge zusammengetragen werden, wie Lemgo klimaneutral werden kann und das von der Politik entsprechende Maßnahmen getroffen werden | Keine konkreten Erwartungen wegen absoluter Ahnungslosigkeit was passieren wird, ich hätte mir vorbereitende Infos gewünscht |
| Gemeinschaftliches erarbeiten eines gemeinsamen Konzepts. Jede Stimme wird gehört. Wissensaustausch. | Deutlicher Einstieg in die Problematik auf lokaler und regionaler Ebene |
| Die Erwartungen waren mittelmäßig | Dass was hier erarbeitet wird, auch von der Politik umgesetzt wird! |
| | Keine konkreten |
| | Engagierte Teilnehmer zu treffen |
| | Keine großen |
| | Keine, ich wusste nicht was auf mich zukommt |
| | Nicht genau, da ein Klimaschutz ein großes Thema ist |

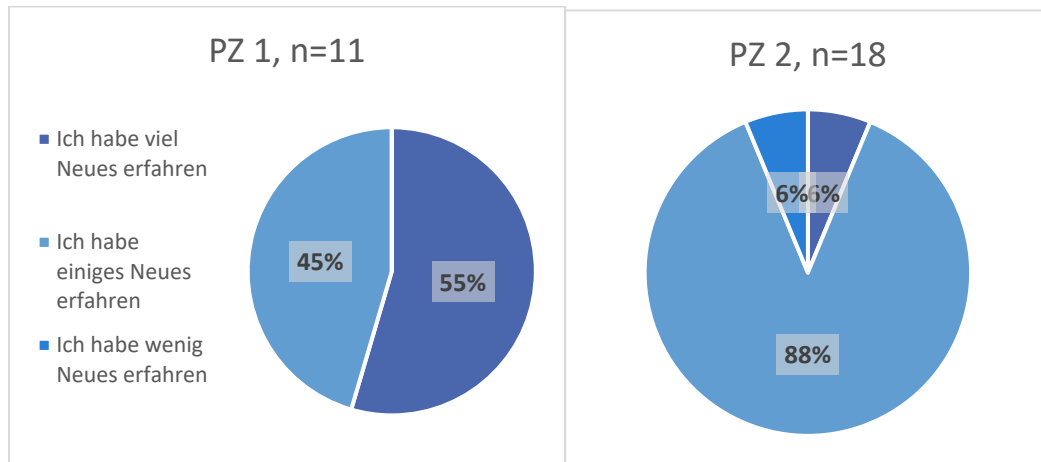
12. Wurden diese Erwartungen erfüllt?



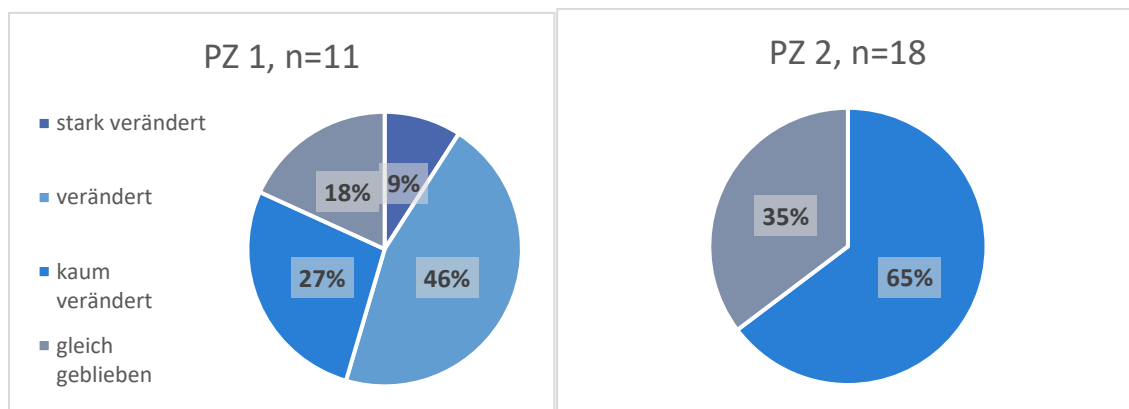
13. Welche Erwartungen wurden nicht erfüllt?

| PZ 1 | PZ 2 |
|--|---|
| Kennenlernen von „schnellen“ Lösungen... die gibt es wohl nicht so einfach | S. Frage vorher nicht schlimm, da großes Ganzes im Vordergrund |
| Längere Diskussionszeiten | Auf jahrzehntelange Erfahrung gegründete Zweifel an der auch nur teilweisen Wirksamkeit |
| Die Politik hat sich im Politiker Hearing sehr zurückgehalten und man zweifelt daran, ob sie sich danach ernsthaft mit den Vorschlägen beschäftigen und etwas durchsetzen was vielleicht auch un bequem ist. | Kontroverse Diskussion fehlte, auch weil nicht repräsentative Zusammensetzung |
| Ich ging davon aus, dass hauptsächlich Verbote ausgesprochen werden, aber nicht so wie jetzt neue Möglichkeiten geschaffen werden. | Häufig wurde nicht zu Ende diskutiert |
| | Rückkoppelung zur Diskussion mit den Politikern |
| | Wird erst die Zukunft zeigen |
| | keine, nur der Wunsch das es in der Politik berücksichtigt wird |

14. Wenn Sie sich an die vier Tage zurückerinnern, welcher Aussage stimmen Sie zu?



15. Hat sich Ihre Einstellung zum Thema in den vier Tagen verändert?



16. Was sind Ihrer Meinung nach die Stärken des Verfahrens Planungszelle?

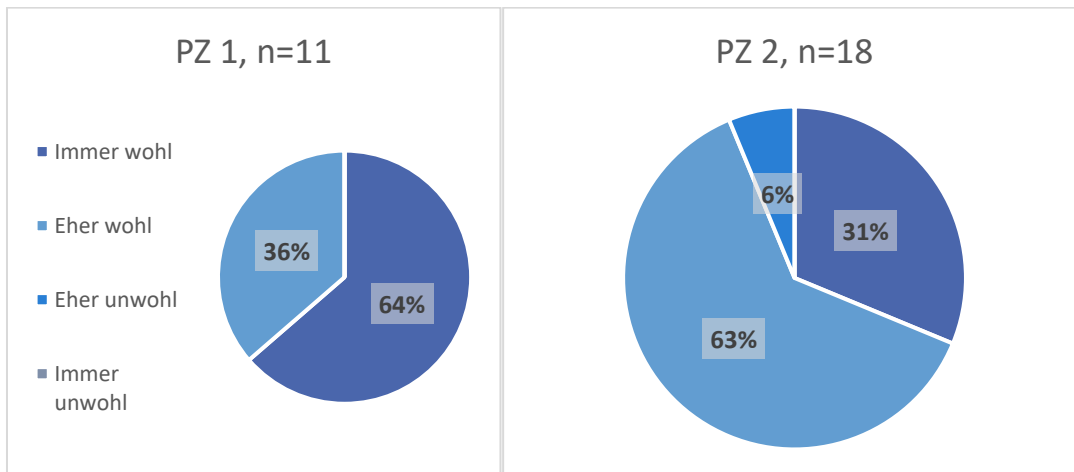
| PZ 1 | PZ 2 |
|--|---|
| Zusammenbringen & -arbeit unterschiedlichster Menschen, Fokus auf Ergebnisse ohne sich in Diskussionen (auf Grundlage von Meinungen) zu verlieren, Informations-Input in kleinen Einheiten | Es werden nicht nur die Bürger:innen gehört, die am lautesten schreien. |
| Gestaltungsmöglichkeiten | Meinungsaustausch |
| Die Vielfalt der Themen und Aspekte, damit Erweiterung des eigenen Gesichtsfeldes | Offener Ideenaustausch; Anstöße |
| Austausch mit Anderen, gezielte Informationen | Wenn die Ergebnisse in die Umsetzung einfließen, gut. |
| Eine gute Methode zur Versachlichung eines Themas und zu Lösungsfindung | Die Chance, Meinungen zu erfragen, die sonst nicht gehört werden |
| Unterschiedliche Personen treffen zusammen, man bekommt neue Informationen (muss nicht alles vorher wissen) | Kenne nicht einmal den Grund der Planungszellen. |
| Austausch unterschiedlicher Meinungen und Kennenlernen von anderen Personen in | Wenn viele Bürger beteiligt werden, bekommt man einen guten Eindruck über Prioritäten |

| | |
|--|--|
| Lemgo und deren Mobilitätverhalten in Lemgo. | |
| Gemeinsamer Austausch, Wissensaustausch über Probleme, gemeinsame Lösungsfindung. Aktives gestalten der Stadt. Einbeziehen von Bürgerfeedback. | Kleingruppenarbeit entwickelt viele Themen Vorschläge etc. |
| | Weitere Aktivierung von interessierten Menschen |
| | Menschen werden angehört |
| | Systematisches Vorgehen |

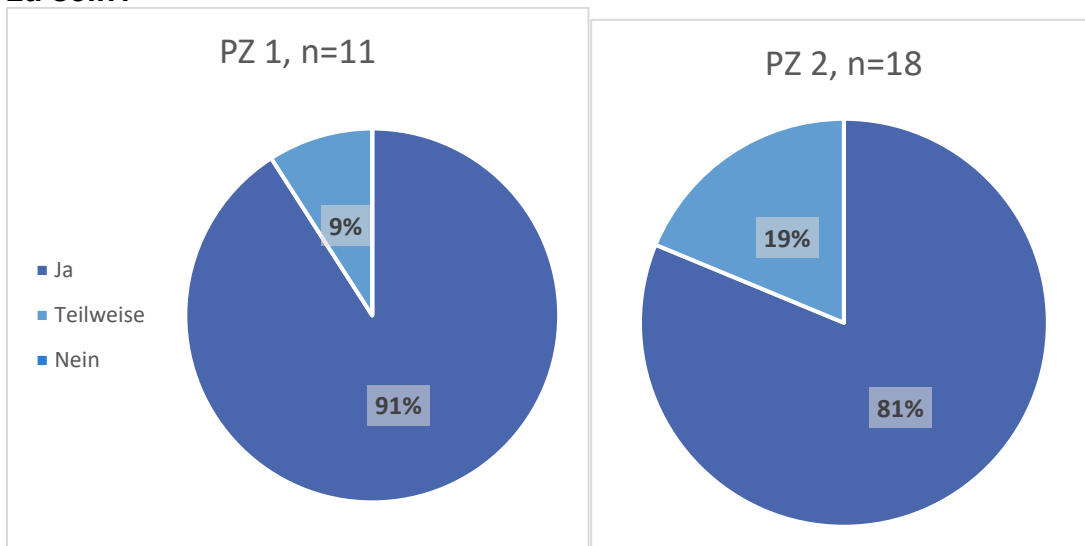
17. Was sind Ihrer Meinung nach die Schwächen des Verfahrens Planungszelle?

| PZ 1 | PZ 2 |
|--|--|
| Manchmal der fehlende Raum für Diskussionen, obwohl ich verstanden habe, dass diese manchmal nicht zielführend sind... | Durch die Notwendigkeit Urlaub zu nehmen mehr Rentner:innen als Menschen unter 50. |
| Begrenzter Informationszufluss (zeitlicher Rahmen) | Repräsentative Teilnehmerkreis nicht gewährleistet |
| Zu wenig Schüler und Studenten vorhanden gewesen | Dominanz einzelner Mitmacher in den Kleingruppen |
| Trotz unterschiedlicher Personen doch alle ähnlicher Meinung, da bestimmte Personengruppen nicht teilnehmen | Fehlender Austausch untereinander. |
| Manche Gruppen sind nicht repräsentiert z. B. Schüler und mehr junge Leute. Manche machen Vorschläge, die einfach nicht realistisch sind und fehlendes Wissen über die Arbeit von Politik und Verwaltung und gesetzliche Grenzen | Möglicherweise bestehen falsche Erwartungen was die Umsetzung betrifft, nicht repräsentativ, es könnten Meinungen zum Tragen kommen, die nur Einzelmeinungen sind, hier aber als Mehrheitsmeinungen dargestellt werden |
| Individuelle Bedürfnisse werden durch demokratische Verfahren vernachlässigt. | Nicht alle Meinungen/Gruppen vertreten |
| Es wird viel zu wenig dafür getan, um die Ziele zu erfüllen | Diskussion fehlt/ zu wenig Diskussionsmöglichkeiten |
| | Selbstselektion |

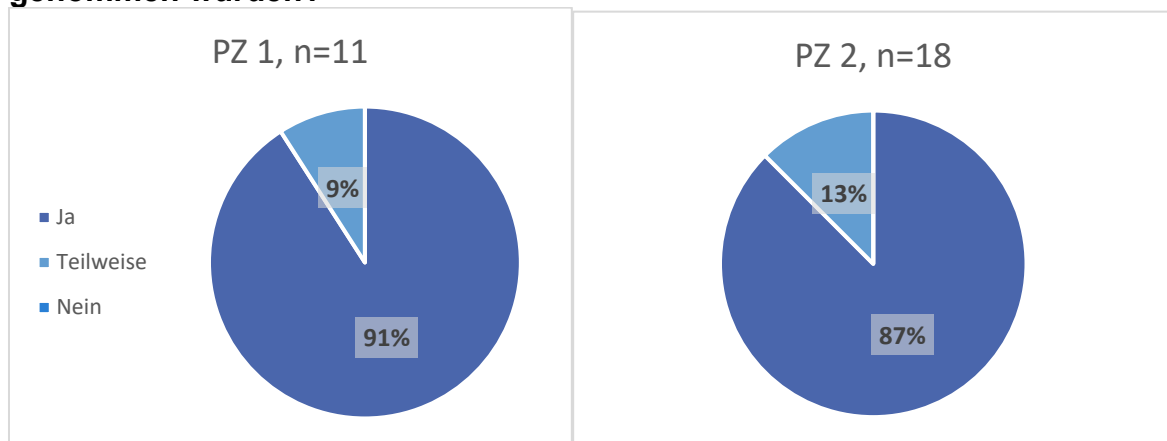
18. Wie fühlten Sie sich in den Kleingruppen?



19. Hatten Sie das Gefühl, angemessen in den Kleingruppen beteiligt gewesen zu sein?



20. Hatten Sie das Gefühl, dass Ihre Vorschläge innerhalb der Kleingruppe aufgenommen wurden?



Bewertung der Befragung der Mitwirkenden

Es ist deutlich, dass das Verfahren in beiden Planungszellen grundsätzlich positiv, in Teilen sehr positiv bewertet wurde. In PZ2 gab es sowohl deutlichere Kritik am Verfahren und dessen Durchführung, als dass sich auch im Vorhinein ein geringerer Erwartungshorizont (von Teilen) der Mitwirkenden darstellt.

Auch hinsichtlich der Lerneffekte unterscheiden sich die Planungszellen: In PZ 1 gab mehr als die Hälfte der Befragten an, ihre Einstellung hätte sich in den vergangenen Tagen verändert oder sogar stark verändert. Deutlich unterschiedlicher fielen die Antworten in PZ 2 aus; hier gab die Mehrheit an ihre Meinung habe sich kaum verändert, mehr als ein Drittel gab an, ihre Meinung sei gleichgeblieben.

Es ist nicht ersichtlich, dass sich die Unterschiede zwischen den beiden Planungszellen in nennenswerter Weise auf die Richtung und Qualität der Empfehlungen des Bürgerforums ausgewirkt haben.

Häufig als Kritikpunkt genannt ist die geringe Repräsentation von Menschen, die 40 Jahre oder jünger sind. Dies zeichnete sich bereits in den Rückmeldungen zum Einladungsschreiben ab und war einer der Hauptgründe für die einmonatige Verschiebung des Bürgerforums. Trotz eines zweiten Einladungsverfahrens für diese spezifische Altersgruppe konnte die Teilnahmequote nicht ausreichend erhöht werden. Hier kann es durchaus sein, dass Mobilitätsbedarfe jüngerer Menschen und junger Familien in Lemgo nicht vollständig durch die Empfehlungen abgedeckt wurden.

Anschlussfähigkeit: Nachtrag zum Mobilitätskonzept der Stadt Lemgo

Bürgerräte bzw. Bürgerforen erwarten, dass ihre Empfehlungen in der Öffentlichkeit und der Politik wahrgenommen und ernsthaft diskutiert werden. Im konkreten Fall können wir aufgrund der Verzögerungen bei der Gutachtenerstellung keinen direkten Zusammenhang zwischen den Empfehlungen und den Maßnahmen in der Mobilitätspolitik herstellen. Wir nehmen aber an, dass die Diskussionen in den Planungszellen mittelbar zur verkehrspolitischen Debatte beigetragen haben könnten bzw. die im Bürgergutachten benannten Problemlagen und Maßnahmen von weiteren Teilen der Bürgerschaft und Politik identifiziert worden sind.

Im November 2023 veröffentlichte die Stadt Lemgo das durch das Planungsbüro LK Argus erstellte Mobilitätskonzept. Da die Stadt Lemgo in ihrem Modal Split einen mit 64% recht hohen Anteil an motorisiertem Individualverkehr aufweist, besteht das Ziel des Konzeptes darin, diesen zu senken und die sogenannte Nahmobilität zu fördern. Dadurch sollen verkehrsbedingte CO₂-Emissionen reduziert und der Anteil des Rad-, Fuß- sowie ÖPNV-Verkehrs gesteigert werden (Mobilitätskonzept, S.1). Das Konzept baut auf dem bereits bestehenden Klimaschutzkonzept der Stadt sowie den ersten Ergebnissen des Bürgerforums auf.

Das Mobilitätskonzept entwickelt verschiedene Handlungsfelder, in denen Maßnahmen ergriffen werden sollen, um die Klima- und Verkehrsziele zu erreichen. Diese nehmen teilweise die Empfehlungen und Maßnahmen aus dem Bürgergutachten auf, die im Folgenden mit dem Mobilitätskonzept in Verbindung gesetzt werden und somit die Anschlussfähigkeit des Bürgergutachtens prüfen.

Die Bürgergutachterinnen und -gutachter des Bürgerforums sahen in der **Optimierung des ÖPNVs** sowie dessen Preisgestaltung den größten Handlungsbedarf. Der ÖPNV soll ausgebaut werden, was sowohl eine Erhöhung der Taktung in Zeiten hoher Frequentierung, als auch die Schaffung und Ausweitung von On-Demand-Angeboten in Zeiten geringer Frequentierung bedeuten würde. Weiterhin wird Bedarf hinsichtlich des Anschlusses weiterer Gebiete an das Streckennetz gesehen sowie der erneuten Berücksichtigung von Gebieten, die in der Vergangenheit aus dem Streckennetz herausgenommen wurden. Die Maßnahmen bezüglich des ÖPNV lassen sich im Mobilitätskonzept im Handlungsfeld „Umweltverbund“ verorten. Die Maßnahme U1 „Erweiterung des Stadtbusnetzes“ greift die Forderung der Teilnehmenden des Bürgerforums nach einem Ausbau des ÖPNV in Lemgo auf, indem sie die Prüfung einer Erweiterung des Liniennetzes auch in die Lemgoer Ortsteile vorsieht. Außerdem soll auch die Schaffung von (ehrenamtlichen) On-Demand-Bussen geprüft werden. Der Maßnahme U1 wird eine geringe Priorität im Konzept beigemessen, obwohl dieser Punkt im BGA als wichtigster gesehen wurde (vgl. Mobilitätskonzept, S.127f.). Weiterhin betonten die Gutachterinnen und -Gutachter, dass eine attraktive Preisgestaltung oder vergünstigte Ticket-Angebote dazu beitragen sollen, den ÖPNV in Lemgo zugänglicher zu machen; diese Forderung findet im Mobilitätskonzept keine Erwähnung.

Das zweite Cluster des Bürgergutachtens stellte der **Radverkehr** dar. Um den Umstieg auf das Fahrrad zu erleichtern, war es den Bürgerinnen und Bürgern wichtig, dass das Radnetz erweitert und bestehende Rad-Infrastrukturen verbessert werden. Dies wird im Handlungsfeld „Radverkehr“ deutlich berücksichtigt. Das Mobilitätskonzept sieht die Schaffung einer durchgehenden alltagstauglichen Radverkehrsinfrastruktur zur Verbindung der Ortsteile vor, welcher eine sehr hohe Priorität beigemessen wird. Das

Radwegenetz soll ausgebaut und bereits bestehende Radwege saniert und die sichere Wegführung in Kreuzungsbereichen verbessert werden (vgl. Mobilitätskonzept, S.103f.). Auch die im Bürgergutachten geringer bewerteten Forderungen, wie die Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und die allgemeine Sicherheit für Radfahrende im Straßenverkehr wurden im Mobilitätskonzept berücksichtigt. Die Maßnahmen R3, R4 und R5 sehen mit geringer bis mittlerer Priorität vor, Radabstellanlagen auszubauen und die Sicherheit, insbesondere in Kreuzungsbereichen, und das Miteinander von Rad- und Fußverkehr durch Aus- und Umbauten zu fördern (vgl. Mobilitätskonzept, S.103). Auch diese stadtplanerischen Maßnahmen wurden im Gutachten gewünscht.

Die Bürgergutachterinnen und -gutachter sprachen sich in ihren Empfehlungen dafür aus, dass der Innenstadtverkehr entzerrt werden solle. Dies soll insbesondere durch die Schaffung neuer **Parkmöglichkeiten** außerhalb der Kernstadt geschehen, die gut an den ÖPNV angebunden seien. Gleichzeitig sollen die Gebühren für das Parken in der Innenstadt erhöht werden, um so die Attraktivität der Parkplätze außerhalb zu erhöhen. Diese Forderungen finden im Mobilitätskonzept teilweise in der Maßnahme V3 Gehör. Die Maßnahme V3 spricht sich für die Installation so genannter Mobilitätsstationen aus (vgl. Mobilitätskonzept, S.121), die das Wechseln auf ein anderes Verkehrsmittel wie beispielsweise das Fahrrad oder den ÖPNV erleichtern sollen. Dies entspricht in etwa den Forderungen der Bürgerinnen und Bürger nach Park-and-Ride-Parkplätzen, die mit dem Auto angefahren werden können. Von dort aus könnten die Menschen dann mit dem Fahrrad weiterfahren. Der Maßnahme wird im Konzept eine mittlere Priorität beigemessen, die Kosten werden als hoch eingestuft. Weiterhin finden sich im Konzept bereits konkrete Vorschläge, an welchen Punkten der Aus- oder Neubau solcher Stationen sinnvoll wäre. Außerdem sieht das Konzept die Installation von Fahrradabstellmöglichkeiten oder Ladestationen für E-Bikes im Rahmen der Maßnahme R4 vor (vgl. Mobilitätskonzept S.114ff.). Zudem enthält die Maßnahme F2 mit mittlerer Priorität die Komponente, den ruhenden Verkehr (also haltende/parkende Autos) zu reduzieren, um so insbesondere den Fußverkehr im Innenstadtbereich zu verbessern (vgl. Mobilitätskonzept, S.97). Überlegungen zur Gestaltung von Parkplätzen und deren Gebühren finden sich nicht.

Ein weiterer wichtiger Aspekt für die Bürgerinnen und Bürger stellte die Frage nach der **E-Mobilität** dar. Sie forderten, die Lade-Infrastruktur für elektrisch betriebene Fahrzeuge zu verbessern, wobei nicht zwischen einzelnen Arten (z.B. E-Bike oder E-Auto) unterschieden wird. Das Mobilitätskonzept greift diese Forderung für E-Bikes auf. Die Maßnahme R4 sieht vor, dass an bestimmten Orten wie am Bahnhof oder an großen Parkplätzen neue Ladestationen für E-Bikes und Pedelecs entstehen sollen. Je nach Ort werden diese allerdings mit unterschiedlich hoher Priorität verfolgt, wobei sich einzelne Stationen schon in der Umsetzungsphase befinden (Mobilitätskonzept, S. 115). Wie von den Gutachterinnen und -gutachtern gewünscht, ist dadurch die Anschlussmöglichkeit an den ÖPNV gegeben, was die Verbindung der Verkehrsmittel erleichtern kann. Weiterhin sieht die Maßnahme V3 im Rahmen der Errichtung der Mobilitätsstationen, die Ausstattung selbiger mit Lademöglichkeiten für E-Autos vor. Das Konzept benennt konkrete Plätze, wie beispielsweise die Bahnhöfe, Parkplätze oder die technische Hochschule, an denen diese Ladestationen eingerichtet oder ausgebaut werden sollen (Mobilitätskonzept, S.124ff.).

In dem von Bürgerinnen und Bürgern im Bürgergutachten am wenigsten priorisierte Cluster **Innenstadtverkehr** wurde sich gewünscht, die Innenstadt teilweise für Autoverkehr zu sperren und in Bereichen der Innenstadt Tempo 30 einzuführen. Diese Forderungen finden keinen direkten Anschluss im Mobilitätskonzept. Allerdings sollen laut

Maßnahme F4 die Verkehrsberuhigung in Lemgo, insbesondere durch bauliche Maßnahmen, ausgeweitet werden (Mobilitätskonzept, S. 99).

Insgesamt ist die Anschlussfähigkeit der Empfehlungen des Bürgergutachtens an das Mobilitätskonzept hoch. In den Clustern „Optimierung ÖPNV“ und „Radverkehr fördern“ waren viele Maßnahmen, wie etwa der Ausbau des ÖPNV-Systems oder die Erweiterung und Sanierung von Radwegen bereits formuliert und lassen sich im Mobilitätskonzept wiederfinden. Insbesondere den Maßnahmen für den Radverkehr wird im Konzept ebenfalls eine hohe Priorität zugesprochen. Das Cluster Parken wird im Rahmen der Überlegungen zu den Mobilitätsstationen adressiert und teilweise entsprechend der Forderungen der Bürgerinnen und Bürger ausgestaltet. Selbiges gilt für das Thema der Ladestationen für E-Mobilität, wobei die Priorität des Konzeptes insbesondere im Rahmen der Fahrradverkehrsmaßnahmen auf den Lademöglichkeiten für E-Bikes und Pedelecs liegt. Die Wünsche bezüglich des Innenstadtverkehrs wurden im Konzept nicht adressiert, allerdings wurden diese von den Bürgerinnen und Bürgern auch am wenigsten priorisiert.

Es ist anzumerken, dass das Mobilitätskonzept nicht immer eine zeitnahe und vollständige Umsetzung der Maßnahmen bedeutet, sondern in bestimmten Fällen nur eine Prüfung der Möglichkeiten vorsieht. Die Wirksamkeit des Mobilitätskonzept wird in Zukunft im Rahmen einer Evaluation und einer Wirksamkeitsanalyse untersucht. Erst dann kann die Wirksamkeit final analysiert und bewertet werden.