DURCHATMEN.

Projekt „Modellstadt Reutlingen“ Begleitende Öffentlichkeits-beteiligung (Los 2)

Abschlussbericht

Final: 13. Februar 2018

Auftraggeber:

Regierungspräsidium Tübingen
Referat 54.1 – Industrie, Schwerpunkt Luftreinhaltung
Konrad-Adenauer-Str. 20
72072 Tübingen

Auftragnehmer:

H>NN>H BÜTTNER
INTEGRATIVE DIALOGE

Dr. Hannah Büttner (Projektleitung, Moderation)
Integrative Dialoge
Summerstraße 14
82211 Herrsching

Tel. +49.170 790 15 62
Fax: +49.8152.914 95 92
hb@integrative-dialoge.de

SATZBAUAMT

Johanna Wagner (Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Dokumentation)
Satzbauamt GmbH
Agentur für nachhaltige Kommunikation
Auf dem Heiligenberg 8
64342 Seeheim-Jugenheim

Tel.: 06257.960903-0
Johanna.wagner@satzbauamt.de
www.satzbauamt.de

IFOK.
A CADMUS COMPANY

Jacob Birkenhäger (Evaluation)
IFOK GmbH
Berliner Ring 89
64625 Bensheim

Tel.: +49.6251.8416-920
Fax: +49.6251.8416-16
jacob.birkenhaeger@ifok.de
www.ifok.de

Inhalt

1. Zusammenfassung 5
   1.1. Luftreinhalteplanung und das Projekt „Modellstadt Reutlingen“ 5
   1.2. Die begleitende Öffentlichkeitsbeteiligung im Überblick 6
2. Der Ablauf der Öffentlichkeitsbeteiligung 10
   2.1. Aufgaben der Öffentlichkeitsbeteiligung 10
   2.2. Phasen der Öffentlichkeitsbeteiligung 10
   2.3. Projekt- und Prozesssteuerung in der Projektgruppe 12
   2.4. Die Spurgruppe: Zentrales Forum der Öffentlichkeitsbeteiligung 12
   2.5. Beteiligung der breiten Öffentlichkeit 14
   2.6. Begleitende Information und Öffentlichkeitsarbeit 14
   2.7. Kontinuierliche Dokumentation und Evaluierung 15
3. Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung 16
   3.1. Etablierung der Spurgruppe 16
   3.2. Analysephase 1: Analyse der Einflussfaktoren 18
   3.3. Analysephase 2: Identifizierung von Maßnahmen 20
   3.4. Bewertungsphase: Bewertung von Maßnahmen 22
   3.5. Synthesephase: Szenarien (Maßnahmenkombinationen) 25
   3.6. Implementierungsphase: Umsetzung der Maßnahmen 26
   3.7. Nacharbeiten und Begleitung der Implementierung 33
4. Ergebnisse der Evaluation 37
   4.1. Einführung 37
   4.2. Vertrauen in den Prozess und die Akteure 37
   4.3. Verständnis des Prozesses und der fachlichen Inhalte 38
   4.4. Wirkung der Öffentlichkeitsbeteiligung 38
   4.5. Zusammenfassung: Ergebnisse der einzelnen Evaluationsrunden 39
      4.5.1. Erste Evaluationsrunde (November/Dezember 2016) 39
      4.5.2. Zweite Evaluationsrunde (April 2017) 39
      4.5.3. Dritte Evaluationsrunde (Juli/August 2017) 40
   4.6. Fazit: Wirkungen im Projekt und Hinweise für weitere Prozesse 41
      4.6.1. Konsequenzen aus der Evaluation im Projekt 41
      4.6.2. Ansätze für weitere Prozesse 42
5. Anhang 44
   5.1. Protokolle der Spurgruppenworkshops und Info-Veranstaltungen 44

5.1.1. Vorbereitungsworkshop: Etablierung der Spurgruppe 44
5.1.2. Analysephase 1: Analyse der Einflussfaktoren 53
5.1.3. Analysephase 2: Identifizierung von Maßnahmen 63
5.1.4. Bewertungsphase: Bewertung von Maßnahmen 71
5.1.5. Synthesephase: Szenarien 80
5.1.6. Implementierungsphase: Implementierung 89
5.1.7. Begleitung Implementierung – Umsetzung der Maßnahmen 101
5.2. Teilnahmeliste der Spurgruppenworkshops 113
5.2.1. Mitglieder der Spurgruppe im Projekt „Modellstadt Reutlingen“ 113
5.2.2. Gäste 113
5.2.3. Projektbeteiligte 114
5.3. Programme der öffentlichen Infoveranstaltungen 115
5.3.1. Erste Informationsveranstaltung am 22. Februar 2017 115
5.3.2. Zweite Informationsveranstaltung am 31. Mai 2017 116
5.4. Evaluationsberichte 117
5.4.1. Leitfragen zur Evaluation 117
5.4.2. Erster Evaluationsbericht 121
5.4.3. Zweiter Evaluationsbericht 133
5.4.4. Dritter Evaluationsbericht 148
5.4.5. Gesamtübersicht der Evaluationsrunden 160

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1: Die Akteure der Öffentlichkeitsbeteiligung im Projekt „Modellstadt Reutlingen“ 7

Abbildung 2: Der finale Beteiligungsfahrplan für das Projekt „Modellstadt Reutlingen, (Stand: September 2017) 11

Abbildung 3: Der ursprünglich geplante Arbeitsprozess (Zeitplan und Inhalte) für die Spurgruppen-Workshops, Stand Mitte Juni 2016 13

Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1 Synthese des Stimmungsbilds zu den Maßnahmen (Workshop und Info-Veranstaltung am 22.02.2017) 25

Tabelle 2 Rückmeldungen zur Implementierung der Maßnahmenvorschläge (Workshop und Info-Veranstaltung am 31.05.2017) 33

Tabelle 3 Maßnahmen der 4. Fortschreibung der Luftreinhalteplanung - Gegenüberstellung des Entwurfs vom 08.05.2017 mit dem aktuellen Stand am 13.09.2017 34

1. Zusammenfassung

1.1. Luftreinhalteplanung und das Projekt „Modellstadt Reutlingen“

Luftreinhaltung dient dem Gesundheitsschutz, die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte von Luftschadstoffen werden daher kontinuierlich überwacht. Werden die Grenzwerte nicht eingehalten, müssen Luftreinhaltungspläne erstellt werden mit Maßnahmen für die Luftreinhaltung. Die Grenzwerte für Feinstaub PM10 werden in Reutlingen seit 2014 eingehalten. Auch bei der Stickstoffdioxidbelastung geht der Trend in die richtige Richtung: an der straßennahen Messstation in der Reutlinger Lederstraße wurden nach 70 µg/m³ in 2015 in 2016 mit 66 µg/m³ eine geringere Belastung (Messwert) gemessen. Allerdings liegt auch dieser Wert noch deutlich über dem gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwert von 40 µg/m³ für den Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid.

Von dem für die Luftreinhalteplanung im Regierungsbezirk Tübingen zuständigen Regierungspräsidium Tübingen (RPT) werden bereits seit 2005 entsprechende Luftreinhaltepläne erstellt. Der Luftreinhalteplan für Reutlingen von 2005 und die Fortschreibungen von 2007, 2012 und 2014 enthalten verschiedene Maßnahmen, um die Luftqualität in Reutlingen zu verbessern. Doch trotz der bereits erzielten Fortschritte kann der gesetzlich vorgeschriebene Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO2) an verschiedenen Stellen (z. B. in der Lederstraße und in einer Reihe von anderen innerstädtischen, verkehrsbelasteten Straßen) bislang nicht eingehalten werden. Im Urteil des Verwaltungsgerichts Sigmaringen vom 22. Oktober 2014[1] wurde das Land Baden-Württemberg daher verpflichtet, den Luftreinhalteplan für Reutlingen so fortzuschreiben, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der Grenzwerte enthält.

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat daher gemeinsam mit dem Regierungspräsidium Tübingen und der Stadt Reutlingen beschlossen, die Luftreinhaltung in Reutlingen mit vereinten Kräften voranzubringen. Dazu wurde gemeinsam das Projekt „Modellstadt Reutlingen“ ins Leben gerufen. Die Federführung für das Projekt liegt beim Regierungspräsidium Tübingen. Mit dem Projekt „Modellstadt Reutlingen“ kommt das Regierungspräsidium Tübingen dem Auftrag des Verwaltungsgerichts Sigmaringen aus dessen Urteil vom 22. Oktober 2014 nach. In enger Zusammenarbeit mit den Projektpartnern – dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg und der Stadt Reutlingen – wird erarbeitet, was getan werden muss, um die Immissionsgrenzwerte in ganz Reutlingen schnellstmöglich einzuhalten.

Im Projekt sollte eine Gesamtkonzeption erarbeiten werden, welche Maßnahmen für die Einhaltung der Grenzwerte umfasst und ihre Auswirkungen berücksichtigt. Ziel war es, die Anforderungen im Urteil des Verwaltungsgerichts Sigmaringen und vor allem die gesetzliche Vorgabe, die Immissionsgrenzwerte der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (39. BImSchV) schnellstmöglich einzuhalten. Dabei sollten erstmals neben Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich der Kommune auch Maßnahmen auf Ebene des Landes oder auch des Bundes in die Betrachtungen einbezogen werden. Die Öffentlichkeit sollte in dem Projekt intensiv beteiligt werden. Über die Finanzierung und Umsetzung kommunaler Maßnahmen entscheiden die von der Reutlinger Bürgerschaft gewählten Gremien (Fachausschüsse und Gemeinderat).

---

[1] Online verfügbar unter https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpt/Abt5/Ref541/Luftreinhalteplaene/Luftreinhalteplan/modellstadt-rt-urteil-vg-sig-2014-10-22.pdf (14.09.2017)

Die fachliche Aufgabe des Projekts „Modellstadt Reutlingen“ war es, mit einer systematischen Gesamtkonzeption zu untersuchen, wie diesen Anforderungen des Gerichts bestmöglich für Reutlingen gefolgt werden kann. Dazu wurden Einflüsse ermittelt, die Auswirkungen auf die Luftqualität in Reutlingen haben. Die den Einflüssen zugrundeliegenden Maßnahmen wurden anschließend benannt, bewertet und in Szenarios (Maßnahmenbündeln) so kombiniert, dass die Grenzwerte in Reutlingen möglichst schnell eingehalten werden. Die Ergebnisse des Projekts sind in die vierte und aktuelle Fortschreibung des Luftreinhalteplans Reutlingen eingeflossen. Mit der aktuellen Luftreinhalteplanung sollen dann diejenigen Maßnahmenpakete rechtsverbindlich festgelegt werden, die zur Einhaltung der Grenzwerte führen und nach Inkrafttreten der Fortschreibung umgesetzt werden. Zur Unterstützung für das Projekt hatte das Regierungspräsidium Tübingen zwei Lose ausgeschrieben.

- Los 1: Die Ausarbeitung und Bewertung von Szenarien zur Luftreinhaltung in Reutlingen. Das Gutachten sollte in fünf Schritten die Grundlagen für eine wirkungsvolle Fortschreibung der Luftreinhalteplanung schaffen. Dazu sollen voraussichtlich drei Szenarien mit unterschiedlichen Kombinationen aus rund zwanzig verschiedenen Maßnahmen entwickelt werden, mit denen die gesetzlich vorgegebenen Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.
- Los 2: Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung. Die Beteiligung sollte nach der ersten Analysephase von Los 1 starten und sich an den Grundsätzen der neuen Planungskultur Baden-Württemberg orientieren.

Als Auftragnehmer des Projekts wurden die Bietergemeinschaft AVISO GmbH, das Ingenieurbüro Rau (und ihre Partner) für die Erstellung des Fachgutachtens (Los 1) ausgewählt und das Büro Dr. Hannah Büttner – Integrative Dialoge und ihre Partner IFOK und Satzbauamt für die Unterstützung in der Öffentlichkeitsbeteiligung (Los 2). Der vorliegende Bericht dokumentiert die Ergebnisse der begleitenden Öffentlichkeitsbeteiligung im Projekt „Modelstadt Reutlingen“. Die Arbeitsschritte und Ergebnisse des Fachgutachtens können in der separaten Veröffentlichung[2] eingesehen werden.

1.2. Die begleitende Öffentlichkeitsbeteiligung im Überblick

Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung im Projekt „Modellstadt Reutlingen“ war es, die Transparenz des Projekts „Modellstadt Reutlingen“ zu gewährleisten, frühzeitig die Anhörung von Meinungen, Empfehlungen und Einwänden, sowie die Beteiligung an Lösungsfindung und Planung zu ermöglichen. Als zentrales Instrument der Beteiligung diente die Einrichtung einer sogenannten Spurgruppe aus Vertretern unterschiedlicher relevanter gesellschaftlicher Gruppen und Perspektiven. Eine Projektgruppe aus RPT, Verkehrsministerium und Stadt Reutlingen sowie den Auftragnehmern diente der gemeinsamen Projekt- und Prozesssteuerung. Die breite Öffentlichkeit wurde durch Informationsveranstaltungen und geeignete Medien informiert und beteiligt. Abbildung 1 illustriert diese Akteurskreise der Öffentlichkeitsbeteiligung im Projekt „Modellstadt Reutlingen“.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung folgte grundsätzlich den fünf Arbeitsschritten des Fachgutachtens (Los 1). Zu jedem Schritt wurde ein Workshop mit der Spurgruppe als projektbegleitender Ar-

[2] Online verfügbar unter https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpt/Abt5/Ref541/Luftreinhalteplaene/Luftreinhalteplan/lrp-rt-fachgutachten-arbeitsfassung.pdf (04.12.2017)

beitskreis durchgeführt. In den einzelnen Workshops wurde über die jeweiligen Arbeitsstände und Zwischenergebnisse des Fachgutachtens diskutiert und beraten. Zur Information der breiten interessierten Öffentlichkeit fanden jeweils im Anschluss an den dritten und fünften Workshop der Spurgruppe insgesamt zwei öffentliche Informationsveranstaltungen im Spitalhof in Reutlingen statt. Zu den Workshops der Spurgruppe wurden die Mitglieder der Spurgruppe sowie auf Anregung der Spurgruppe weitere zuhörende Gäste eingeladen. Darüber hinaus herrschte das Prinzip der „offenen Tür“, d.h. Interessierte konnten die Workshops jederzeit mitverfolgen.

Zusätzlich wurde auf Anregung und Wunsch der Spurgruppe eine Online-Beteiligung für die breite Öffentlichkeit zu den Maßnahmen der Luftreinhaltung durchgeführt. Der Beteiligungsprozess wurde begleitend kontinuierlich dokumentiert und evaluiert.

Die Vorbereitung der Öffentlichkeitsbeteiligung startete parallel zur ersten Phase des Fachgutachtens (Analyse der Einflüsse auf die Luftqualität in Reutlingen). Gemeinsam mit der Projektgruppe wurde ein Beteiligungsfahrplan im Entwurf erarbeitet und ein vorläufiger Vorschlag für die Besetzung der Spurgruppe entwickelt. Ein Vorbereitungsworkshop am 15. Juni 2016 (s. Kapitel 3.1). mit den vorläufig ausgewählten Mitgliedern für eine Spurgruppe resultierte in der Festlegung der endgütigen Zusammensetzung der Spurgruppe und in der Verabschiedung des Beteiligungsfahrplans. Zu dem Vorbereitungsworkshop waren Vertreterinnen und Vertreter aus allen Bereichen von Politik, Gesellschaft und Wirtschaft eingeladen, woraus sich die projektbegleitende Spurgruppe gründete. Im Rahmen einer Vorstellung des Projekts im Reutlinger Bau-, Verkehrs- und Umweltausschuss am 16. Juni 2016 wurden die Gremien darüber informiert und zur Mitwirkung eingeladen.

Abbildung 1: Die Akteure der Öffentlichkeitsbeteiligung im Projekt „Modellstadt Reutlingen“

Der erste Workshop der Spurgruppe am 27. Juli 2016 markierte den Auftakt in die fachliche Debatte. Hier wurde über die Zwischenergebnisse der ersten Analysephase des Fachgutachtens diskutiert (s. Kapitel 3.2). Dabei wurden Ideen und Rückmeldungen zu den Maßnahmen für die zweite Analysephase des Fachgutachtens von der Spurgruppe eingeholt. Als Ergebnis wurde deutlich, dass große Minderungspotenziale in Bezug auf PM10 und NO_2 im Straßenverkehr, in Kleinfeuerungsanlagen und im Offroad-Verkehr bestehen.

Im zweiten Workshop der Spurgruppe am 19. Oktober 2016 standen die finalen Ergebnisse der ersten Analysephase im Mittelpunkt (s. Kapitel 3.3). Die Fachgutachter zeigten auf, dass aus den Modellberechnungen große Reduktionspotenziale im Straßenverkehr festgestellt werden konnten. In Vorbereitung auf den nächsten Untersuchungsschritt der Analysephase 2, wurden Methode und Kriterien zur Maßnahmenbewertung mit der Spurgruppe diskutiert.

Nachdem in den ersten beiden Analysephasen des Fachgutachtens alle Einflüsse auf die Reutlinger Luftqualität ermittelt und eine umfassende Liste mit Maßnahmen zur Reduktion der Schadstoffbelastungen erstellt und priorisiert wurde, wurden die Maßnahmen in der nächsten Phase des Fachgutachtens ausführlich bewertet. Für diese Bewertungsphase untersuchten die Fachgutachter jede Maßnahme mit Blick auf verschiedenste Kriterien, wie etwa die Verbesserung der Luftqualität, die technische, verkehrliche und rechtliche Umsetzbarkeit, die Finanzierung sowie die Auswirkungen und Akzeptanz. Dazu fand am 22. Februar 2017 der dritte Workshop der Spurgruppe statt (s. Kapitel 3.4). Die Mitglieder der Spurgruppe bewerteten und kommentierten dort 26 Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität. Besonders nicht-restriktive Maßnahmen, die allerdings eine vergleichsweise geringere Wirkung auf die Luftqualität haben, erhielten hier viel Zuspruch. Wirkungsstarke aber restriktivere Maßnahmen wurden eher skeptisch gesehen.

Direkt im Anschluss an den dritten Spurgruppenworkshop am 22. Februar 2017 fand abends die erste Informationsveranstaltung für die breite Öffentlichkeit statt. Unter dem Motto „Durchatmen in Reutlingen – mit vereinten Kräften für die Luftreinhaltung“ konnten sich die rund 100 Teilnehmenden in Vorträgen, an Themenständen und bei einer Podiumsdiskussion über mögliche Maßnahmen für die Luftreinhalteplanung in Reutlingen informieren. Bürgerinnen und Bürger erhielten die Gelegenheit, ihre Fragen und Anregungen direkt auf den Infowänden anzubringen. So entstand ein Meinungsbild, das soweit möglich in die Arbeit des Projektteams aufgenommen wurde. Die Informationsveranstaltung bildete zugleich den Auftakt für die Onlinebeteiligung: Vom 23. Februar bis 23. März 2017 konnten sich alle Interessierten an der Diskussion der Maßnahmen im Online-Beteiligungsportal des Landes Baden-Württemberg beteiligen.

Der Bewertungsphase folgte die Synthesephase, d. h. eine Bündelung der Maßnahmen zu sogenannten Szenarien (Maßnahmenkombinationen). Dazu hatten die Fachgutachter auf Basis der Kriterien gestützten Maßnahmenauswahl und in Rückkopplung mit der Spurgruppe drei Szenarien erstellt. Die drei Szenarien und ihre Bewertung wurden im vierten Workshop der Spurgruppe am 3. Mai 2017 vorgestellt (s. Kapitel 3.5). Szenario 3, das neben Maßnahmen zur Lederstraße auch Maßnahmen für ein Lkw-Durchfahrtsverbot enthält, wurde seitens des Regierungspräsidiums letztendlich ausgewählt und floss in die Erstellung des Entwurfs des vierten Luftreinhalteplans ein. Dieser Entwurf wurde der Spurgruppe im Workshop ebenfalls vorgestellt. Im Anschluss an den Workshop, ab dem 8. Mai 2017, folgte dann die formelle öffentliche Auslage des Entwurfs der vierten Fortschreibung der Luftreinhalteplanung für Reutlingen.

Die Implementierung der Maßnahmen des Luftreinhalteplans wurde im fünften Workshop der Spurgruppe am 31. Mai 2017 thematisiert (s. Kapitel 3.6). Dazu wurde die Umsetzung der im

Szenario 3 gebündelten neun Maßnahmen anhand der Leitfragen zu den Themen Chancen, Stolpersteine, Akteure kritisch diskutiert und Zuständigkeiten für die Umsetzung hinterfragt. Direkt im Anschluss des fünften Workshops fand am Abend des 31. Mai 2017 die zweite Infoveranstaltung für die breite Öffentlichkeit statt. Im Mittelpunkt der Veranstaltung unter dem Motto „Durchatmen in Reutlingen – Luftreinhalteplanung für Reutlingen“ stand die Information über den aktuelle Entwurf der Luftreinhalteplanung für Reutlingen sowie das Einholen von Hinweisen zur Umsetzung der Maßnahmen. Ferner wurde über die bestehende Möglichkeit der formellen Stellungnahme informiert.

In einem zusätzlichen sechsten Workshop der Spurgruppe am 13. September 2017 wurden Entwicklungen in Bezug auf den Luftreinhalteplan und der Umsetzungsprozess der Maßnahmen diskutiert (s. Kapitel 3.7). Dieser Termin wurde aufgrund aktueller Entwicklungen auf Bundes- und Landesebene zu Verkehrsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge und Nachrüstungen an Fahrzeugen einberufen. Zudem diskutierten Fachgutachterinnen und Fachgutachter und Mitglieder der Spurgruppe über die Weiterentwicklung des ausgewählten Maßnahmenbündels (Szenario) für die Luftreinhalteplanung, welches auf Anregung der Spurgruppe durch weitere Maßnahmen ergänzt wurde bzw. in dem bestehende Maßnahmen abgeändert wurden.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung wurde kontinuierlich evaluiert. Für die Evaluation wurden zu drei Zeitpunkten im Prozess qualitative Feedbackgespräche mit je sieben unterschiedlichen Mitgliedern der Spurgruppe zu den Oberthemen Vertrauen und Zufriedenheit, Verstehen und Wirkung geführt. Als Ergebnis aller drei Evaluationsrunden lässt sich festhalten, dass die Mitglieder der Spurgruppe mit dem Ablauf der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Gestaltung des Prozesses grundsätzlich zufrieden waren. Die Einflussmöglichkeiten der Spurgruppe auf das Ergebnis (Luftreinhalteplan) sowie das Ambitionsniveau der Maßnahmen blieben jedoch hinter den Erwartungen vieler Spurgruppenmitglieder zurück. Dies war auch dem notwendigerweise eng gesteckten Zeitrahmen und dem engen Fokus auf eine schnellstmögliche Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte geschuldet – ein Spannungsfeld, welches das Projekt nicht auflösen konnte.

In den einzelnen Kapiteln des vorliegenden Abschlussberichtes sind

- der Ablauf und die Gremien des Beteiligungsprozesses ausführlicher erläutert (Kapitel 0).
- die Ergebnisse der einzelnen Phasen der Öffentlichkeitsbeteiligung (Kapitel 0) sowie
- die Ergebnisse der Evaluationsrunden (Kapitel 0)

zusammenfassend dokumentiert.

Die vollständigen Protokolle der Spurgruppenworkshops sowie die ausführlichen Evaluationsberichte sind im Anhang (Kapitel 5) dokumentiert. Hier findet sich auch eine Liste der Mitglieder der Spurgruppe und der teilnehmenden Akteure.

2. Der Ablauf der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen des Projekts „Modellstadt Reutlingen“ wurde eine frühzeitige und informelle Beteiligung der Öffentlichkeit an der Entwicklung von Maßnahmen zur Luftreinhaltung durchgeführt. Damit folgte das Projekt den Leitlinien der Landesregierung zur Öffentlichkeitsbeteiligung (s.u.). Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung war es, Transparenz zum Vorgehen und zu den (Zwischen)Ergebnissen des Fachgutachtens sowie Nachvollziehbarkeit zu den einzelnen Entscheidungen zu ermöglichen. Ferner sollte die Öffentlichkeit an der Lösungsfindung beteiligt werden. Dazu wurden die Ergebnisse und Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung im Fachgutachten und bei der Erstellung des Luftreinhalteplans abgewogen und einbezogen. Die Öffentlichkeitsbeteiligung sollte die Erreichung des übergeordneten Ziels, die Unterschreitung der gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte, unterstützen, indem sie die Öffentlichkeit zur Mitarbeit an der Zielerreichung animiert und öffentliche Unterstützung für notwendige Maßnahmen gewinnt. Sie sollte dazu beitragen, die Bevölkerung für die Auswirkungen der Luftreinhaltung zu sensibilisieren: Steigerung der Lebensqualität und Gesundheitsvorsorge einerseits und Veränderungen für das Mobilitäts- oder Alltagsverhalten andererseits.

2.1. Aufgaben der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Öffentlichkeitsbeteiligung im Projekt „Modellstadt Reutlingen“ hatte zur Aufgabe die folgenden Elemente vorzubereiten und in Abstimmung mit den Beteiligten umzusetzen:

- die **Projektgruppe**, bestehend aus den beteiligten Behörden sowie den Fachgutachtern und der Moderation des Prozesses
- die **Spurgruppe** als zentrales Element der Öffentlichkeitsbeteiligung
- zwei **Informationsveranstaltungen** für die interessierte Öffentlichkeit
- **begleitende Information der Öffentlichkeit** in den Medien
- kontinuierliche **Dokumentation und Evaluation**

Als Grundlage für die Öffentlichkeitsbeteiligung diente der seit 2013 geltende Leitfaden für Bürgerbeteiligung in der Landesverwaltung[3].

2.2. Phasen der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen einer Vorbereitungsphase ab März 2016 wurde von Los 2 ein Beteiligungsfahrplan im Entwurf entwickelt und mit der Projektgruppe abgestimmt. Der Fahrplan beschreibt die Phasen und Gremien der Öffentlichkeitsbeteiligung, die Kommunikationsinstrumente sowie die Aufgaben und Rollen der Beteiligten. Der Fahrplan diente als Grundlage für die Verständigung und Abstimmung des Vorgehens mit der Spurgruppe.

Die fünf Phasen des Fachgutachtens

1. Bestimmung der Einflüsse auf die Luftqualität in Reutlingen und Berechnung eines theoretisch möglichen maximalen Minderungspotenzials

[3] Der Leitfaden ist online verfügbar unter: *https://fueak.bw21.de/Downloadbereich/Downloadbereich/F%C3%BChrungslehrgang/Leitfaden%20B%C3%BCrgerbeteiligung%20in%20der%20Landesverwaltung.pdf (05.09.2017)*

2. Erarbeitung aller Maßnahmen, die diesen Einflüssen zugrunde liegen
3. Auswahl von mindestens 20 Maßnahmen und deren Bewertung
4. Erstellung von Szenarien, die sich jeweils aus mehreren Maßnahmen zusammensetzen um schnellstmöglich die Grenzwerte einzuhalten und idealerweise auch weitere positive Wirkungen für die Lebensqualität in Reutlingen zu bewirken
5. Implementierung

gaben den Takt für den Gesamtprozess vor. Dabei galt es die Ergebnisse in der gebotenen Zeit zu erreichen: Eine rechtskräftige 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans sollte bis Herbst 2017 vorliegen, mit Öffnung des Scheibengipfeltunnels die ebenfalls für Herbst 2017 geplant war. Der Scheibengipfeltunnel - mit den entsprechenden Chancen für die Luftreinhaltung - stellte dabei eine wichtige Randbedingung für das Projekt „Modellstadt Reutlingen“ dar.

Abbildung 2 dokumentiert den finalen Beteiligungsfahrplan, mit allen Anpassungen die im weiteren Prozess vorgenommen wurden (v.a. bei den Terminen der Workshops und durch das zusätzliche Element der Onlinebeteiligung).

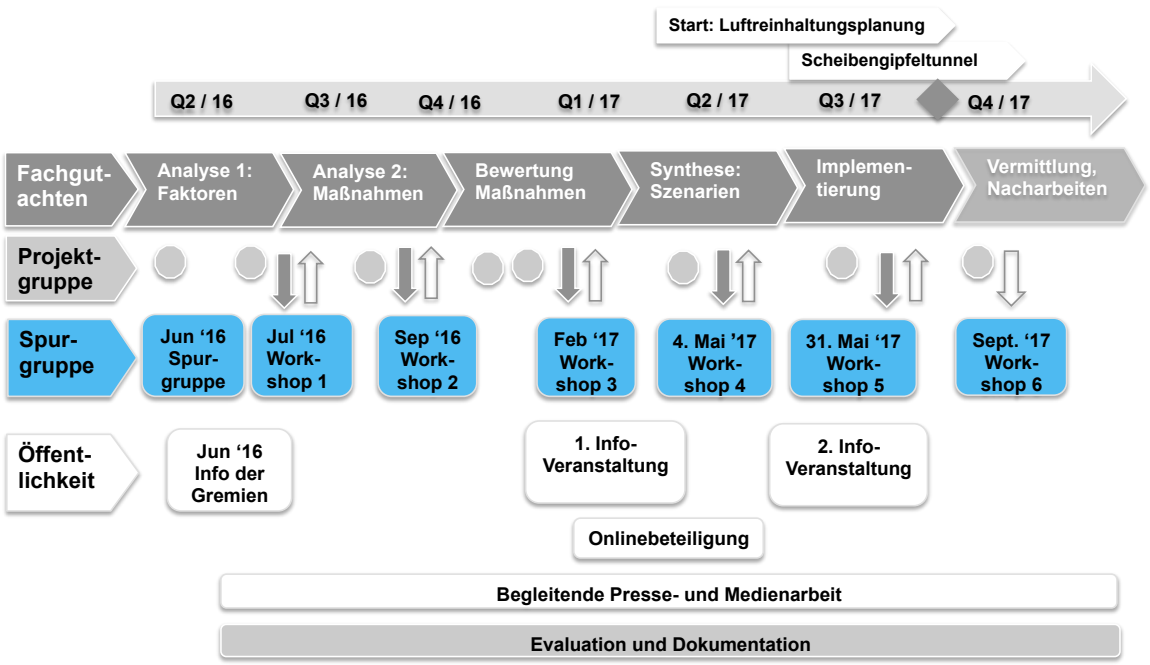


Abbildung 2: Der finale Beteiligungsfahrplan für das Projekt „Modellstadt Reutlingen, (Stand: September 2017)

Ab Frühjahr 2017 begann zudem die Verzahnung der informellen, zusätzlichen Beteiligung im Rahmen des Projektes „Modellstadt Reutlingen“ mit dem formellen gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren zur Öffentlichkeitsbeteiligung für die Luftreinhalteplanung. So wurde der Entwurf der 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Anfang Mai 2017, vor der formellen Offenlegung, in der Spurgruppe informell vorgestellt und frühzeitig diskutiert. Ende Mai 2017, innerhalb der formellen Auslegungsphase, fand zusätzlich eine öffentliche Informationsveranstaltung statt, in der die Öffentlichkeit informelle als auch formelle (schriftliche) Einwände abgeben und diskutieren konnte. Auch in der Implementierungsphase wurde die Konkretisierung von Umsetzungsschritten für die

Maßnahmen der Luftreinhalteplanung im Rahmen der informellen Öffentlichkeitsbeteiligung des Projektes „Modellstadt Reutlingen“ weiterhin diskutiert, um möglichst viele relevante Perspektiven und unterschiedlichste Akteure frühzeitig zu informieren und einzubeziehen. Die formellen Entscheidungswege blieben hiervon unberührt, die Entscheidungsträger (v.a. Mitglieder des Gemeinderates) hatten jedoch die Gelegenheit im Rahmen des informellen Dialogs sich frühzeitig und umfassend über die Planungen und ihre Hintergründe zu informieren und sich darüber hinaus an der Lösungsfindung zu beteiligen.

2.3. Projekt- und Prozesssteuerung in der Projektgruppe

Als Gremium für die gesamte Projekt- und Prozesssteuerung diente eine gemeinsame Projektgruppe. Hier kamen das federführende Regierungspräsidium Tübingen, die Stadt Reutlingen und das Verkehrsministerium Baden-Württemberg mit dem Team der Fachgutachter (AVISO GmbH, Ingenieurbüro Matthias Rau, brenner BERNARD ingenieure GmbH, IFEU GmbH) und mit der Moderatorin der Öffentlichkeitsbeteiligung, Frau Dr. Hannah Büttner, Integrative Dialoge zusammen. In der Projektgruppe wurden die (Zwischen-)Ergebnisse des Fachgutachtens erörtert und darauf aufbauend die Meilensteine und das Vorgehen im Beteiligungsprozess abgestimmt. Die Projektgruppe tagte zu Beginn der Projektlaufzeit im März 2016 erstmals und dann jeweils im Vorfeld der Spurgruppenworkshops, insgesamt sieben Mal. Die Treffen wurden an den jeweiligen Ausarbeitungsschritten des Fachgutachtens ausgerichtet und von Los 2 ergebnisorientiert moderiert.

2.4. Die Spurgruppe: Zentrales Forum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Als zentrales Instrument der Beteiligung diente die Einrichtung einer sogenannten Spurgruppe. Dabei wurde beabsichtigt, verschiedene relevante Perspektiven in den Prozess der Fortschreibung einzubeziehen. Ebenfalls unterstütze die Spurgruppe bei der Öffentlichkeitsarbeit: Die beteiligten Akteure fungierten als Multiplikatoren, die zur Diskussion der Ergebnisse in ihren Zielgruppen anregen sollten. Die Spurgruppe setzte sich aus ca. 20 Mitgliedern aus unterschiedlichen gesellschaftlichen Gruppen zusammen. Vertreten waren der Stadtjugendrat, Verkehrsträger, Umwelt- und Verkehrsverbände, Wirtschaft und Handwerk sowie alle im Gemeinderat der Stadt Reutlingen vertretenen Fraktionen. Ferner waren Akteure des Landkreises, von Nachbarkommunen sowie aus dem Bereich Gesundheit als Mitglieder in der Spurgruppe vertreten (siehe Liste der Teilnehmenden in Kapitel 5.2).

Für die Etablierung der Spurgruppe wurde in der Anfangsphase des Projekts ab April 2016 eine Umfeldanalyse erstellt, um relevante Perspektiven und mögliche Mitglieder für die Spurgruppe zu eruieren. Eine Vorauswahl von Vertreterinnen und Vertretern aus den angestrebten Bereichen durch die Projektgruppe diente als Start für die Etablierung der Spurgruppe. Die ausgewählten Interessentinnen und Interessenten zusammen mit der Projektgruppe ergänzten und verabschiedeten bei einer vorbereitenden Spurgruppensitzung Mitte Juni 2016 den vorläufigen Vorschlag für die Zusammensetzung der Spurgruppe sowie den Beteiligungsfahrplan. Der Gemeinderat erhielt darüber hinaus eine Vorschlagsmöglichkeit für Mitglieder. Die finale Entscheidung über die Gesamtzusammensetzung der Spurgruppe erfolgte schließlich in der Projektgruppe und unter Einbindung des Gemeinderats im Rahmen einer regulären Sitzung des Reutlinger Bau-, Verkehrs- und Umweltausschusses (BVUA) im Juni 2016.

Die Spurgruppe legte dabei fest, dass neben den festen Mitgliedern die Spurgruppe auf Wunsch für weitere Gäste geöffnet werden solle, die überwiegend zuhörend an den Workshops teilnehmen und sich zu einzelnen Punkten auch äußern konnten. Die Spurgruppe unterbreitete aktiv Vorschläge für einzuladende Gäste, bspw. aus dem Bereich Logistik und Wissenschaft. Ferner konnten in Abstimmung mit der Spurgruppe interessierte Zuhörer nach dem Prinzip der „offenen Tür“ jederzeit die Workshops mitverfolgen. Die Spurgruppe tagte während der gesamten Projektlaufzeit in sechs meist abendlichen Workshops, um die jeweiligen (Zwischen-)Ergebnisse der Fachgutachter zu diskutieren. In Vorbereitung der Workshops wurden die jeweiligen Arbeitsstände des Fachgutachtens in Abstimmung mit der Projektgruppe möglichst verständlich aufbereitet und im Vorfeld zu den jeweiligen Workshops an die Spurgruppenmitglieder versandt, um eine inhaltliche Vorbereitung und Rückkoppelung zu ermöglichen. In den Workshops selbst präsentierten die Fachgutachter die (Zwischen-)Ergebnisse als Grundlage für eine gemeinsame Diskussion der Ergebnisse. Die jeweiligen Ergebnisse der Workshops wurden in Protokollen dokumentiert (s. Zusammenfassung der einzelnen Sitzungsprotokolle in Kapitel 3 sowie die ausführlichen Protokolle der Sitzungen im Anhang). Die Ergebnisse der Workshops wurden von der Projektgruppe aufgenommen und soweit möglich in der weiteren fachlichen Arbeit der Gutachter berücksichtigt. Ferner gab die Spurgruppe Empfehlungen zur weiteren Öffentlichkeitsarbeit (ÖA) und wirkte aktiv an der Multiplikation der (Zwischen)Ergebnisse mit. Die folgende Abbildung fasst das Arbeitsprogramm der Spurgruppe zusammen, so wie es im Vorbereitungsworkshop Mitte Juni 2016 mit der Spurgruppe gemeinsam abgestimmt wurde. Im weiteren Prozessverlauf wurden einige Daten der Workshops angepasst und zusätzlich fand im Herbst 2017 ein außerplanmäßiger sechster Workshop statt.

Abbildung 3: Der ursprünglich geplante Arbeitsprozess (Zeitplan und Inhalte) für die Spurgruppen-Workshops, Stand Mitte Juni 2016

2.5. Beteiligung der breiten Öffentlichkeit

Für die Information der breiten und interessierten Öffentlichkeit wurden im Rahmen des Projekts „Modellstadt Reutlingen“ zwei Informationsveranstaltungen angeboten, zu denen die Bürgerschaft über die Mitglieder der Spurgruppe als Multiplikatoren und die Medien eingeladen wurde. Die Veranstaltungen dienten dazu, die breite Öffentlichkeit zu informieren, Gelegenheit zur Klärung von Fragen zu bieten und Rückmeldungen sowie Anregungen zu den Maßnahmen aus Perspektive der Bürgerinnen und Bürger als „Experten des Alltags“ aufzunehmen. Die erste Veranstaltung „Durchatmen in Reutlingen – Mit vereinten Kräften für die Luftreinhaltung“ fand am 22. Februar 2017 statt. Hier standen die möglichen Maßnahmen und ihre Bewertung im Mittelpunkt. Die zweite Informationsveranstaltung „Durchatmen in Reutlingen – Luftreinhalteplanung für Reutlingen“ folgte am 31. Mai 2017, im Zeitraum der Offenlegung des Luftreinhalteplans. Interessierte wurden bei beiden Veranstaltungen ermutigt, sich über das Projekt „Modellstadt Reutlingen“ und über mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in der Stadt zu informieren, die von den Fachgutachtern bewertet wurden. Die Teilnehmenden wurden dazu aufgerufen, eigene Anregungen zu geben und gemeinsam mit den Expertinnen und Experten vor Ort zu diskutieren, wie es gelingt, für saubere Luft in Reutlingen zu sorgen. Die Info-Veranstaltungen wurden jeweils im Anschluss an den 3. und 5. Workshop der Spurgruppe durchgeführt. Die Ergebnisse sind – entsprechend gekennzeichnet – in die Protokolle der Spurgruppe eingeflossen.

Zur Beteiligung der breiten Öffentlichkeit wurde auf Anregung und Wunsch der Spurgruppe zusätzlich eine Möglichkeit der Online-Kommentierung zu den Maßnahmen eingerichtet. Über das Online-Beteiligungsportal des Landes Baden-Württemberg[4] konnten die bewerteten Maßnahmen zur Luftreinhaltung vom 23. Februar bis zum 22. März 2017 kommentiert werden. Die Konsultation umfasste die Themen Flottenverbesserung/Fahrzeugtechnik; Verkehrsverlagerung und -vermeidung; Kleinfeuerungsanlagen, Fernwärme, Komfortkamine; sowie Stadtbegrünung/TiO2-Beläge. Ziel war es, die Meinungen und Stimmen aus der breiten Öffentlichkeit in den Prozess aufzunehmen, die Maßnahmen zu bewerten und ggf. in den Prozess der Erstellung der Fachgutachten mit einfließen zu lassen. Nach Ablauf der Kommentierungsphase wurde eine Stellungnahme seitens des Regierungspräsidiums auf der Homepage (vgl. Weblinks in Fußnoten 4 und 5) zu den Kommentaren der Nutzerinnen und Nutzer veröffentlicht.

2.6. Begleitende Information und Öffentlichkeitsarbeit

Für eine begleitende Information in den Medien wurde der Prozess durch regelmäßige Pressemitteilungen und weitere Instrumente der Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Die Erstellung der Mitteilungen erfolgte durch Los 2 und wurde durch die Pressestelle des Regierungspräsidiums und die Pressestellen des Ministeriums für Verkehr (VM) und der Stadt Reutlingen ergänzt. Besonderes Augenmerk lag hier auf lokalen und regionalen Zeitungen. Des Weiteren dient und diente der Internetauftritt des Regierungspräsidiums[5] als zentrale Quelle der Öffentlichkeitsinformation. Um die breite Öffentlichkeit auf das Projekt „Modellstadt Reutlingen“ und die erste Informationsveran-

---

[4] Homepage hier abrufbar http://beteiligungsportal-bw.de/luftreinhaltung-rt

[5] Homepage hier abrufbar https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpt/Abt5/Ref541/Luftreinhalteplaene/Seiten/Projekt-Modellstadt-RT.aspx

staltung sowie die startende Online-Konsultationsphase aufmerksam zu machen, wurde flankierend zu den entsprechenden Presseankündigungen eine Info-Postkarte erstellt. Diese wurde im Einzelhandel, in Restaurants, Arztpraxen und weiteren Anlaufpunkten für Bürgerinnen und Bürger in Reutlingen verteilt. Ferner wurde zur Unterstützung für die Mitglieder der Spurgruppe, deren Gäste sowie für alle weiteren Projektbeteiligten ein Multiplikatoren-Paket erstellt, um die Veranstaltungsinformationen über verschiedene Kanäle möglichst breit zu interessierten Bevölkerungsgruppen streuen zu können.

2.7. Kontinuierliche Dokumentation und Evaluierung

Der Beteiligungsprozess wurde kontinuierlich dokumentiert und evaluiert. So wurden insgesamt sieben Spurgruppensitzungen inklusive der Ergebnisse der beiden öffentlichen Informationsveranstaltungen protokolliert. Die vollständigen Protokolle sind im **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** dieses Abschlussberichtes dokumentiert. Zusätzlich zur Dokumentation wurde das Beteiligungsverfahren durch IFOK in drei Runden evaluiert und die Ergebnisse der Feedbackgespräche im Anschluss an jede Evaluationsrunde schriftlich in einem Bericht zusammengefasst. Ziel der Evaluationen war es, der Projektgruppe eine kontinuierliche Rückmeldung zu geben, zu welchem Anteil die gesetzten Ziele bereits erreicht wurden, ob die Öffentlichkeitsbeteiligung ihre erhoffte Wirkung erreicht und welche Herausforderungen noch bestehen. Die Erkenntnisse der Evaluationen flossen in die Gestaltung der folgenden Arbeitsschritte ein. Sie stellten deshalb ein wertvolles Instrument einer lernenden Prozesssteuerung dar. Detaillierte Informationen zur Durchführung der Evaluationen sowie ein zusammenfassender Überblick der Berichte ist im Kapitel 4 beschrieben. Die drei ausführlichen Evaluationsberichte können ebenfalls im Anhang (Kapitel 5) eingesehen werden.

3. Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

Kapitel 3 geht zusammenfassend auf die sechs inhaltlichen Workshops, die beiden öffentlichen Informationsveranstaltungen sowie den vorbereitenden Workshop der Spurgruppe ein. Um einen Überblick zu geben, beschränkt sich dieser Teil auf zentrale Ergebnisse der Veranstaltungen und ist nach den inhaltlichen Schritten des Projekts gegliedert. Die vollständigen Protokolle der Workshops können im Anhang eingesehen werden.

3.1. Etablierung der Spurgruppe

Der Vorbereitungsworkshop am 15. Juni 2016 im Regierungspräsidium Tübingen gab den Startschuss für die Öffentlichkeitsbeteiligung im Projekt „Modellstadt Reutlingen“. Über 20 Vertreterinnen und Vertreter gesellschaftlicher Gruppen und aus der Politik kamen im Regierungspräsidium zusammen, um die Beteiligung der Öffentlichkeit vorzubereiten. Mit dabei waren neben den Projektpartnern (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Regierungspräsidium Tübingen, Stadt Reutlingen) und den vom Regierungspräsidium beauftragten Fachbüros Umwelt- und Verkehrsverbände, Verwaltung, Stadtrat und Politik- sowie Wirtschaftsvertreter. Gemeinsam besprachen sie die Arbeitsweise und Mitwirkung der Spurgruppe. Die Sitzung gab den Beteiligten die Gelegenheit, sich ein Bild darüber zu machen, welche Maßnahmen für die begleitende Öffentlichkeitsbeteiligung geplant sind.

Im ersten Teil der Veranstaltung konnten die Teilnehmenden ihre Erwartungen und Wünsche an die Öffentlichkeitsbeteiligung formulieren. Ein zentrales Ergebnis dieser Abfrage war der Wunsch nach einer aktiven Einbeziehung von Bürgerinnen und Bürgern in das Projekt. Demnach sollte aktiv auf die Menschen zugegangen werden, um eine größtmögliche Ansprache zu erzielen. Die Bürgerinnen und Bürger sollten zudem in die Maßnahmenentwicklung einbezogen, ihre Anmerkungen ernst genommen sowie Ergebnisse praxisnah kommuniziert werden. Nach diesem Auftakt wurde den Anwesenden das Projekt „Modellstadt Reutlingen“, seine Hintergründe, Ziele und das geplante Vorgehen des Fachgutachtens näher erläutert. Im Mittelpunkt der Diskussion stand dann der Beteiligungsfahrplan, den Dr. Hannah Büttner, Integrative Dialoge, den Teilnehmenden vorstellte. Unter anderem sieht dieser ein Dialogforum der Spurgruppe vor, das als zentraler Ort der Beteiligung fungiert. Das Ziel: Transparenz schaffen und Lösungen aus Perspektive der verschiedenen Gruppen beraten. Durch die Zusammensetzung der Spurgruppe soll eine ausgewogene Mischung aller wichtigen gesellschaftlichen Gruppierungen und Interessen eingebunden werden, so dass ein möglichst breites Spektrum an Perspektiven vertreten ist. Die Anwesenden erörterten erste Ideen zur Spurgruppe. Dr. Büttner präsentierte einen Ansatz für die Zusammensetzung: Mit bis zu 20 Teilnehmenden könne das Forum einen vielfältigen Mix aus relevanten Akteuren an einen Tisch bringen. Im regen Austausch wurden Vorschläge weiterer möglicher Forumsmitglieder aufgenommen. Insgesamt sind für die Spurgruppe fünf halbtägige Workshops zu den (Zwischen-)Ergebnissen des Fachgutachtens geplant. Ein weiteres Element der Beteiligung sind Veranstaltungen, auf denen sich Bürgerinnen und Bürger über Ergebnisse informieren, Fragen stellen und Anregungen geben können.

Gemeinsam wurden die folgenden Punkte beschlossen:

- **Aufgabe der Spurgruppe**

  Das Dialogforum versteht sich als zentraler Ort der Beteiligung. Es informiert, konsultiert und beteiligt die Spurgruppen-Mitglieder an der Lösungsfindung aus Perspektive der verschiede-

nen gesellschaftlichen Gruppen und agiert als Multiplikator. Die Ergebnisse haben empfehlenden Charakter.

- **Zusammensetzung des projektbegleitenden Dialogforums / Spurgruppe**

  Das Forum soll vor allem einen vielfältigen Mix verschiedener Akteure, Interessensgruppen und Perspektiven enthalten. Die Spurgruppe umfasst, neben der Projektbeteiligten und Auftragnehmer, Mitglieder aus den folgenden Bereichen: Politik, Verwaltung, Verkehrsträger, Verbände (Verkehr und Umwelt), Wirtschaft und Handwerk sowie Gesellschaft/ Gesundheit.

  Zuhörende Gäste (eingeladene Zuhörer, Fachleute etc.) sind ebenfalls zugelassen.

- **Vertretungsregelungen**

  Um eine Kontinuität in den Workshops der Spurgruppe zu gewährleisten, die positiv zur Qualität der Arbeitsatmosphäre und der Beratungen beiträgt, soll je eine Vertretung pro Spurgruppenmitglied benannt werden.

- **Die Arbeitsweise der Spurgruppe**

  In den moderierten Workshops werden (Zwischen-)Ergebnisse des Fachgutachtens diskutiert. Vor dem jeweiligen Workshop werden die Unterlagen in gekürzter Version an die Spurgruppe geschickt, um diesen eine Vorbereitung zu ermöglichen. Die Ergebnisse aus den Workshops werden dokumentiert und für das Fachgutachten bereitgestellt. Darüber hinaus wirken die Teilnehmenden als Multiplikatoren nach Außen und bei der Information der Öffentlichkeit mit.

- **Begrifflichkeiten: Spurgruppe, Dialogforum**

  Die Bezeichnung „Spurgruppe“ bezieht sich auf die Teilnehmenden im Dialogforum.

- **Stellenwert Abschlussbericht und Methodik in der Spurgruppe**

  Der Spurgruppe stand optional die Möglichkeit offen, einen gemeinsamen Ergebnisbericht ihrer Empfehlungen zu erstellen und somit ein eigenständiges Ergebnis zu produzieren, über die Dokumentation von einzelnen Empfehlungen sowie Konsens und Dissens hinaus. Die Spurgruppe einigte sich schließlich darauf, diese Option nicht zu verfolgen.

- **Zeitpunkte und Methoden zur Information der Öffentlichkeit**

  Informationsveranstaltungen sollen die breite Öffentlichkeit informieren, ihr Gelegenheit zur Klärung von Fragen geben und Rückmeldungen sowie Anregungen einsammeln. Die erste Informationsveranstaltung findet spätestens nach der Bewertung der Maßnahmen, die die Luftqualität beeinflussen, statt. Begleitend sind Informationen auf der Website des Regierungspräsidiums Tübingen und den Projektpartnern geplant. Auch die Medien werden durch den regelmäßigen Versand von Pressemitteilungen auf dem Laufenden gehalten. Neben der Presse könnten auch weitere Kanäle einbezogen und über das Vorhaben und den Prozess informiert werden.

- **Transparenz und Vertraulichkeit**

  Für zuhörende Gäste sind die Spurgruppensitzungen zugänglich, Pressevertretungen werden allerdings nicht explizit eingeladen.

Abschließend wurde seitens der Moderation unterstrichen, dass für die weitere Arbeit der Spurgruppe ein Spannungsfeld vorliegt zwischen den engen zeitlichen und inhaltlichen Vorgaben zur Zielerreichung (d.h. die schnellstmögliche Einhaltung der Grenzwerte und ein rechtskräftiger Luft-

reinhalteplan bis Herbst 2017) einerseits und den gewünschten umfassenden Ansätzen, die neue Denkweisen berücksichtigen sollen, andererseits. Dieses Spannungsfeld lässt sich vom Projekt nicht auflösen und gilt es im Blick zu halten.

Das vollständige Protokoll kann im Anhang (Kapitel 5.1.1) eingesehen werden.

3.2. Analysephase 1: Analyse der Einflussfaktoren

Der erste Workshop der nun etablierten Spurgruppe fand am 27. Juli 2016 statt. Ziel des Workshops war es, erste Zwischenergebnisse der Analysephase 1 vorzustellen und dabei das Vorgehen, die Datengrundlagen, das Basisszenario und Trends sowie auf die Einflüsse und Randbedingungen für die Quantifizierung einzugehen. Zudem sollten bei der Spurgruppensitzung Ideen und Rückmeldungen zu den Maßnahmen für die zweite Analysephase eingeholt und Hinweise zur Information der Öffentlichkeit aufgenommen werden.

Die Fachgutachter stellten zunächst die Ergebnisse der Berechnung eines Basisszenarios vor, d.h. eine Trendprognose der Luftqualität für Reutlingen wenn keine zusätzlichen Maßnahmen getroffen würden. Das Basisszenario berücksichtigt dazu nur die mit Sicherheit eintreffenden Entwicklungen und beachtet zudem beschlossene und in Kraft getretene Regelungen (erste Bundesimmissionsschutzverordnung, natürliche KFZ-Flottenentwicklung, Infrastrukturmaßnahmen wie den Scheibengipfeltunnel). Anschließend wurden die Analyse der Einflüsse, die Minderungspotenziale der Immissionen enthalten, vorgestellt. Denn um abzuschätzen, welche Maßnahmen am besten für die Luftreinhaltung geeignet sind, mussten die Gutachter zunächst einmal gründlich aufbereiten, welche Faktoren die Luftqualität in Reutlingen in welchem Ausmaß beeinflussen. Dafür trugen die Gutachter in den letzten Wochen sämtliche Daten aus der Stadt- und Landesverwaltung zusammen, aktualisierten und strukturierten sie. Die Daten zeigen: Insbesondere der Straßenverkehr, aber auch andere Quellen wie Kleinfeuerungsanlagen (Heizungen) und Baumaschinen beeinflussen die Luftqualität. Zunächst wurde ein Basisszenario erstellt und eine Trendprognose unter der Fragestellung erarbeitet: Wie entwickelt sich die Luftqualität in Reutlingen, wenn keine zusätzlichen Maßnahmen getroffen werden? Für das Basisszenario, das den Scheibengipfeltunnel sowie weitere absehbare Entwicklungen berücksichtigt, wurden erste Zwischenergebnisse präsentiert.

In einem zweiten Schritt trifft das Experten-Team Annahmen darüber, wo sich die Stickstoffdioxid- und PM10-Emissionen theoretisch maximal reduzieren lassen und welche Wirkung dies auf die Luftqualität (Immissionen) hat. Dazu müssen die Gutachter Randbedingungen festlegen. So nehmen sie für diese Berechnungen zum Beispiel an, dass die Fahrzeugflotte nur aus Fahrzeugen besteht, welche die neuesten Abgasnormen (Euro 6) erfüllen oder elektrisch betrieben werden. Die so theoretisch erreichbaren Verbesserungen für die Luftqualität werden dann mit dem Basisszenario verglichen. Dadurch können sie systematisch herausfinden, wo Maßnahmen ansetzen müssen und wie bestmögliche Effekte für die Luftreinhaltung erreicht werden können. Das Vorgehen der Fachgutachter wurden von der Spurgruppe als nachvollziehbar und umfassend eingeschätzt.

In Vorbereitung auf die zweite Analysephase wurde von den Fachgutachtern eine Liste von möglichen Maßnahmen erstellt, welche zu einer Verwirklichung der Minderungspotenziale und damit zu einer signifikanten Verbesserung der Luftqualität in Reutlingen beitragen können. Die Liste jener Maßnahmen, die aus Sicht der Fachgutachter den größten Einfluss auf die Luftqualität in Reutlingen haben können, wurde der Spurgruppe vorgestellt. Ferner wurde die Spurgruppe auf-

gefordert fehlende Maßnahmen oder weiteren Ideen zu nennen, welche in die weitere Untersuchung einbezogen werden sollten. Denn: Umfassend zu denken – das ist eine zentrale Anforderung des Gerichtsurteils.

Die Spurgruppe sammelte die folgenden Anregungen und Handlungsfelder:

- Alternative Angebote schaffen, bestehende verstärken
- Verbesserte Fernbusanbindung (Fernbusstation nach Süden) zur Reduzierung des PKW-Durchgangsverkehrs: Analyse der Sicht der Reutlinger
- Regionale Mitfahroptimierung (vgl. regionale Mitfahrzentrale des Landkreises)
- Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) und Softwarelösungen nutzen, um Auslastungsquote von PKW zu erhöhen
- Mobilitätszentrale
- Mitfahr-Plattform flinc nutzen
- Wartebereiche des ÖPNV attraktiver gestalten
- Einheitlicher eBike-Verleih für Reutlingen im Verbund mit Eningen und Pfullingen
- Schienenverkehr optimieren (Schnittstelle Bus und Bahn)
- Verkehrslenkung
- Anpassung von Karlstraße und Oststadt (Verkehrsberuhigung)
- Betrachtung des öffentlichen Verkehrs, der von außerhalb in die Stadt kommt (Kreisbusse)
- Kooperationen
- Zusammenarbeit mit den Nachbarstädten: Welche Maßnahmen können gemeinsam getroffen werden?
- Betriebe sensibilisieren: Ansatz bei Lieferverkehr sowie Mitarbeitermobilität
- Bereich Öffentlichkeitsarbeit
- verstärkte Öffentlichkeitsarbeit für das Thema neue Mobilität und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- Imagekampagne
- Anreize für die öffentlichen Verkehrsmittel schaffen: Wettbewerbe und Verlosungen (von beispielsweise Monatskarten für den ÖPNV)
- Öffentlichkeitsarbeit für das Klimaschutzkonzept (KLIK) Reutlingen auswerten: welche Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit wirken?
- Stadtklima und -bebauung
- Dachbegrünung, Pflanzenwände
- Baumsatzung für Reutlingen
- Blick auf Hochhäuser: Wie können diese Einfluss auf Abluftströme nehmen?
- NO_x-mindernde Baumaterialien (photokatalytische Baustoffe) für z. B. Bürgerpark nutzen
- Datengrundlage, Wissensquellen
- Mehr Luftmessstationen; Mobile Messungen an Hotspots
- Betrachtung von Maßnahmen, die in anderen Städten gut funktionieren

Im Anschluss an den Workshop werden durch die Fachgutachter jene Ideen und Maßnahmen für die nächste Untersuchungsphase ausgewählt, die im Rahmen der zweiten Analysephase dann hinsichtlich ihrer Wirkung auf die Luftqualität und ihrer Umsetzbarkeit vertieft analysiert und bewertet werden sollen. Hierfür muss die Liste der Maßnahmen für ein in der gegebenen Zeit zu bearbeitendes Maß priorisiert und wieder reduziert werden.

Abschließend wurde die Kommunikation nach außen diskutiert. Für die Information und Kommunikation mit der Öffentlichkeit zum Projekt „Modellstadt Reutlingen“ fungiert die Spurgruppe als Multiplikator. Diesbezüglich wurde die Aufbereitung von Informationen (z. B. Projektbeschreibung, Maßnahmenaufbereitung, etc.) sowie weitere Kommunikationskanäle (z. B. Social Media und Lokalpresse) besprochen.

Das vollständige Protokoll kann im Anhang (Kapitel 5.1.2) eingesehen werden.

3.3. Analysephase 2: Identifizierung von Maßnahmen

Der zweite Spurgruppen-Workshop fand am 19. Oktober 2016 statt. Ziele des Workshops waren die finale Ergebnisvorstellung der Analysephase 1, die Vorstellung und Diskussion der Zwischenergebnisse der Analysephase 2 – d.h. die Vorauswahl der zu untersuchenden Maßnahmen für die Bewertung sowie die Kriterien die bei der vertieften Bewertung angewendet werden – mit Unterstützung der Spurgruppe. Ferner stand die Vorbereitung des zukünftigen Vorgehens zur Beteiligung der breiten Öffentlichkeit auf der Tagesordnung.

Die finalen Ergebnisse der ersten Analysephase wurden den Spurgruppenmitgliedern durch die Fachgutachter vorgestellt. Um die größten Einflussfaktoren auf die Luftqualität zu identifizieren wurden zehn Faktoren untersucht. Die Ergebnisse der ersten Analysephase zeigen, dass das größte Potenzial, Stickoxide zu reduzieren, im Bereich der Fahrzeugflotte und der Verkehrsverlagerung/-vermeidung des Personenverkehrs liegt. Das größte Stickstoffdioxid-Minderungspotenzial wird durch die Erneuerung der Pkw-Flotte erreicht. Würden alle Pkw die neuesten Abgasnormen (Euro 6) erfüllen, würde sich die Stickstoffdioxidkonzentration im Jahresmittel von derzeit 70 µg/m³ in der Lederstraße bis zum Jahr 2020 um 42% verringern. Die Berechnungen zeigten weiter, dass das maximale Reduktionspotential für die Stickstoffoxidemissionen beim Personenverkehr bei 13% im Stadtgebiet Reutlingen und 43% für den Hotspot Lederstraße liege. Die Analyse zeigt auch: Maßnahmen, die den Personenverkehr verlagern und vermeiden, aber auch die Öffnung des Scheibengipfeltunnels im Herbst 2017 verbessern die Luftqualität deutlich und ermöglichen weitere Maßnahmen.

Zur Analysephase 2 wurden durch den Fachpartner das methodische Vorgehen sowie die Kriterien für die Auswahl und Bewertung der Maßnahmen präsentiert. Die Prioritätenliste der Gutachter umfasste 40 Maßnahmen, die aus insgesamt 150 Maßnahmenideen zur Verbesserung der Luftqualität gesammelt, gesichtet und konsolidiert wurden. Mindestens 20 vielversprechende Maßnahmen sollten im nächsten Untersuchungsschritt ausführlich auf Wirkung und Umsetzbarkeit bewertet werden – um anschließend Maßnahmenkombinationen (Szenarien) zu definieren. Zur Maßnahmen-Vorauswahl wurde durch die Fachgutachter eine ausführliche Liste mit qualitativen Ersteinschätzungen der Maßnahmen mit Blick auf ihre Minderungswirkung hinsichtlich der Luftschadstoffe erstellt. Dabei wurden Kriterien angewandt, die Detailinformationen über Reutlingen einbezogen (nähere Informationen können im Fachgutachten[6] eingesehen werden). Insbesondere bei Verkehrsbeschränkungen (LKW und PKW-Verbote) sowie bei Straßenbaumaßnahmen wurde das höchste Wirkungspotenzial erwartet. Gemeinsam mit der Spurgruppe diskutierten die Fachgutachter die vorliegenden Maßnahmenvorschläge und reflektierten die Kriterien welche

[6] Online verfügbar unter https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpt/Abt5/Ref541/Luftreinhalteplaene/Luftreinhalteplan/lrp-rt-fachgutachten-arbeitsfassung.pdf (04.12.2017)

die Gutachter der ausführlichen Bewertung zugrunde legen werden. Immer im Fokus: Die Maßnahmen müssen kurzfristig umsetzbar sein und kurzfristig Wirkung zeigen. Nur so kann dem Auftrag des Gerichtes Rechnung getragen werden, die Grenzwerte schnellstmöglich zu erreichen. Das Vorgehen und die Kriterien der Fachgutachter wurden von der Spurgruppe als nachvollziehbar und umfassend eingeschätzt.

Die Spurgruppe diskutierte die Maßnahmenvorauswahl der Fachgutachter und brachte Ergänzungen ein, die bei der Bewertung berücksichtig werden sollten In der Diskussion wurde die Bedeutung des ÖPNV unterstrichen. So sei es etwa wichtig, dass bei der Bewertung der Förderung des Pendlerverkehrs über die Stadtgrenzen hinweg gedacht werde. Teilnehmer der Spurgruppe regten zudem an, die Fahrradmitnahme im Bus sowie den Ausbau von Busspuren zu bewerten. Ferner wies die Spurgruppe auf die Bedeutung der Citylogistik hin und schlug zudem vor und neben der Elektromobilität auch die Förderung erdgasbetriebener Fahrzeuge in den Blick zu nehmen. Ebenfalls im Blick der Spurgruppe: Das Stadtklima und die Wirkung von Kleinfeuerungsanlagen, die näher untersucht werden sollten. Die Ergänzungen der Spurgruppe im einzelnen:

- Förderung Elektromobilität: Zusätzlich zur Förderung der Elektromobilität auch die Förderung von Photovoltaik bewerten wg. möglicher Synergien zwischen Photovoltaik und Elektromobilität
- Förderung Erdgasmobilität: Umsetzung ist schnell möglich, insbesondere für den privaten Markt (für das Handwerk wichtig)
- Förderung Car Sharing und Pendler: Über Reutlingen hinausdenken, Schüler und Kindertransporte; ggf. geförderte Angebote
- Sonstige Förderung ÖPNV: Fokus auf den ÖPNV, kostenfreier Nahverkehr und Bürgerticket berücksichtigen; Um die Menschen zum Umsteigen zu bewegen, ist diese Basis wichtig: Bikesharing, P+R Parkplätze, Verbundmobilitätsstationen
- Stadtbuskonzept: Ausbau Busspuren und Optimierung der Linienführung von Bussen mit im Stadtbuskonzept berücksichtigen. Es wurde empfohlen, dass die Maßnahme Stadtbuskonzept und die Maßnahme sonstige Förderung ÖPNV und E4M16 Ausbau Busspuren in einem Block zusammengeführt und bewertet wird.
- Förderung Radverkehr: Fahrradmitnahme im Bus (auch nachts)
- Sonstige verkehrslenkende Maßnahmen
- Zu beachten ist, dass eine LKW-Maut im Tunnel einem LKW-Führungskonzept entgegenwirken würde
- Güterzentrum: könnte auch negative Auswirkungen haben, City-Logistik ist aber wichtig zu beachten
- T50 statt T60
- TiO2-Beläge, evtl. zusammen mit City Tree bewerten

Abschließend wurde die zukünftige Beteiligung und Kommunikation in der Öffentlichkeit mit den Anwesenden der Spurgruppe beraten. Ab Februar 2017 sollte auch die breite Öffentlichkeit an der Maßnahmendiskussion beteiligt werden. Dazu sind mehrere Informationsveranstaltungen vorgesehen. Die Spurgruppe einigte sich zudem darauf, dass ab Februar 2017 das Beteiligungsportal Baden-Württemberg für das Projekt „Modellstadt Reutlingen“ geöffnet wird. Interessierte Bürgerinnen und Bürger werden sich dort über das Projekt informieren und mitdiskutieren können

Das vollständige Protokoll kann im Anhang (Kapitel 5.1.3) eingesehen werden.

3.4. Bewertungsphase: Bewertung von Maßnahmen

Der dritte Workshop der Spurgruppe fand am 22. Februar 2017 statt. Im Fokus stand diesmal die Präsentation der Wirkung und Machbarkeit von Luftreinhaltemaßnahmen, die seit Beginn des Projekts von Fachgutachterinnen und Fachgutachtern untersucht und bewertet werden. Dabei spielen unter anderem juristische und finanzielle Aspekte, aber auch die Akzeptanz eine zentrale Rolle. Die Spurgruppe erhielt die Gelegenheit, ihre Anregungen zu den Maßnahmen einzubringen, die bei der folgenden Erarbeitung von Maßnahmenkombinationen bzw. Szenarien berücksichtigt werden. Die Szenarien bilden die Grundlage für die anschließende Luftreinhalteplanung

Im Anschluss an den Workshop der Spurgruppe fand am Abend des 22. Februar 2017 die erste öffentliche Informationsveranstaltung statt. Unter dem Motto „Durchatmen in Reutlingen – mit vereinten Kräften für die Luftreinhaltung“ konnten sich die rund 100 Teilnehmenden in Vorträgen, an Themenständen und bei einer Podiumsdiskussion über mögliche Maßnahmen für die Luftreinhalteplanung in Reutlingen informieren. Bürgerinnen und Bürger konnten ihre Kommentare und Hinweise zu den einzelnen Maßnahmen einbringen. So entstand ein Meinungsbild, das soweit möglich in die Arbeit des Projektteams aufgenommen wurde. Die Informationsveranstaltung bildete zugleich den Auftakt für die Onlinebeteiligung: Vom 23. Februar bis 23. März 2017 konnten sich alle Interessierten an der Diskussion der Maßnahmen im Online-Beteiligungsportal des Landes Baden-Württemberg beteiligen.

Die Diskussion der Maßnahmen und ihrer Bewertung stand auch im Mittelpunkt des dritten Spurgruppenworkshops. Hier wurde die Bewertung der einzelnen Maßnahmen durch die Fachgutachter zunächst näher erläutert. So wurden sowohl die immissionsseitigen Wirkungen für die Lederstraße (Messstandort) als auch für das gesamte Straßennetz in Reutlingen berücksichtigt. Des Weiteren wurden finanzielle und juristische Gesichtspunkte, eine zeitnahe Umsetzbarkeit als auch die Akzeptanz der Maßnahme in die Bewertung einbezogen. Anschließend wurde die Spurgruppe gebeten, zur Überprüfung der Akzeptanz ergänzend die Rückmeldungen zu den Maßnahmen zu geben. Dazu erhielten die Teilnehmenden die Gelegenheit die von den Fachgutachterinnen und Fachgutachtern erarbeiteten 26 Maßnahmen an Stellwänden zu bewerten und kommentieren. Die Anwesenden konnten Maßnahmen unter anderem befürworten, sie ablehnen oder ihre Zustimmung an Bedingungen knüpfen. Durch dieses Vorgehen wurden sowohl detaillierte Kommentare als auch ein übergreifendes Meinungsbild der Spurgruppe zu den Maßnahmen erstellt. Die Übersicht dieser Rückmeldungen ist in der folgenden Tabelle dokumentiert und sortiert nach Maßnahmen mit überwiegender Zustimmung, mit begrenzter Zustimmung und mit überwiegender Ablehnung. Die Tabelle enthält zudem im Sinne einer Synthese und farblich separat gekennzeichnet die gesammelten Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger aus der anschließenden öffentlichen Informationsveranstaltung.

Maßnahme	Ja	Ja, aber	Nein	k. A.	**Befürwortende Kommentare (grün)** **Ergänzende Hinweise (gelb)** **Kritische Kommentare (rot)** **Kommentare aus der öffentlichen Info-VA**
Überwiegend Zustimmung (Ranking: Ja)					
Stadtbuskonzept	15	2			- Bitte unbedingt die Kreis-/Überlandbusse Richtung Gom/Möss + Richtung Alb einbeziehen - Preissteigerungen im ÖPNV verhindern umsteigen

					–> Anreize schaffen
Förderung Radverkehr	16				- Ja, dabei günstigen Verkehrsfluss beachten: Geschwindigkeit ohne Stopps = attraktiv - *Gastkommentar:* !Zustand bisher unbefriedigend + Emissionsminderung + Lebensqualität s. Freiburg/Münster + ideal für Ziel-/Quellverkehr (Kurzstrecken)
Förderung Fußverkehr	15				- Sichere Schulwege
Regional-Stadtbahn	14	1			- Ja, tatsächliche Entlastung durch Verlagerung auf alternative Verkehrsmittel - Unbedingt!
Betriebliches Mobilitätsmanagement	13	3			- Sehr wichtig, auch in Bezug zur Entzerrung der Rush-Hour - Zuschüsse (Co-Finanzierung) für Betriebe,, die dies fördern
Förderung Car Sharing und Pendler	11	5			- Besonders wichtig - + Mitfahrzentralen (Modell Landkreis Reutlingen)
Parkraummanagement	11	4	1		- Konzentration in Parkhäusern in Altstadtrandlage - Nichts anderes als eine verkappte City-Maut. Aufwand der Überwachung zu hoch. Geld sollte in ÖPNV fließen.
Förderung Umweltverbund (Mobilitätsberatung / Öffentlichkeitsarbeit)	11	3			
Euro VI-Linienbusse gesamt	11	3	1		- Busförderung des Landes immer nur begrenzt verfügbar (Windhundprinzip) - Umsetzbarkeit begrenzt, bestehende Linienbuskonzessionen z.T. bis 2017 ohne Vorgabe zur Euro Norm - Rechtliche Vorgabe oder finanzieller Anreiz
Ausweitung Fernwärme	11	2	1		- Nassreinigung Hauptachse Lederstraße Versuch
Stadtbegrünung, City Tree	11	1	1		- City Tree ersetzen durch biotechnische Maßnahmen. - Verkehrsnahes Grün mit guter Wirksamkeit – ausgewählte Pflanzen / grüne Wände
E City-Logistik	9	1			
Lkw-Führungskonzepte	7	3	1		- Geringe Einschränkung mit großer Wirkung - Wie angedacht, LKW wohin? - Plan der Stadt RT auf dem Güterbahnhof einen Containerbahnhof zu errichten. Nach Gutachten 100 LKW täglich durch Stadtgebiet. Stellungnahme RPT und Land BW?
Nahverkehrsabgabe	6	3	7		- Verteuert nur rechtlich? - Ziel- und Quellverkehr in RT sehr hoch – warum müssen alle Schulen/Behörden/Ärzte /Dienstleistungen in der Innenstadt sein?

Überwiegend: Ja, aber ... (Ranking: Ja und Ja, aber addiert)

Umgestaltung Lederstraße	2	12	3		- Nur Linie 8 und 81 fährt auf Lederstraße, biegt rechts ab zu Kliniken. Busse nach Pfullingen fahren über Metzgerstr.

					- Bitte nur im Sinne einer Kapazitäts-Beschränkung im ganzen Innenstadt-Gebiet. Kein Verständnis für isolierte Restriktionen - Vor allem verkehrsnahes Grün und Fassadenbegrünung - Einspurig nicht nachvollziehbar; Verkehr wird in die Oststadt gelenkt. - Warum gibt es KEINE Umweltzonenausweisung der Lederstraße ... Konrad-Adenauer-Str. Warum kein Tempo 30/40? Obwohl Gerichtsurteil seit Jahren (2014) bekannt ist? „Nichts tun“ der Stadt bis heute!!
Blaue Umweltzone	3	9	6		- Wenn es rechtlich geht gerne - Flexible Regelung z.B zu bestimmten Zeiten - Handwerker? - Nur für privat, nicht gewerblich umsetzen (Laufende Neuerung und Anforderungen belasten finanziell) - Rechtlich bedenklich - Bestrafung der Euro V Fahrzeugbesitzer für Versäumnisse der Politik und Industrie -> Belohnung Industrie, da mehr Neuwagenverkäufe - Nachteil für Handel / Wirtschaft
Betriebsverbot Komfortkamine	5	6	3		
TiO2-Beläge	5	6	1	1	- Vor allem an Kreuzungsbereichen und Ampelanlagen
Förderung Elektromobilität	4	6	5		- Aber nur wenn auch 2-rädrige gefördert werden (Pedelecs, E-Roller) - Forschung & Entwicklung Schlüsseltechnologie für zukünftige Arbeitsplätze (Akkus/Brennstoffzelle ...)
Förderung Erdgasmobilität	3	6	5		- Ist nicht so wichtig - Erdgas als fossiler Energieträger sollte nicht gefördert werden
T50 statt T60	4	3	5	1	- Flüssigkeit des Verkehrs leidet – Stau = Feinstaub

Überwiegend Ablehnung

Verbot Diesel Pkw (flächig)	2	1	12		- Wenn es rechtlich geht dann gerne! - Unfair, nicht überwachbar, 0 Akzeptanz - Keine restriktiven Maßnahmen ohne Alternativen - Erst Euro V + grüne Plakette, jetzt Euro VI. Was ist in 5 Jahren? Wenn, dann nur für privat, nicht gewerblich. - *Gastkommentare:* Maßnahme ist nicht überwachbar, negative Auswirkungen Handel, Kultur ... - Ist der Stadt und dem RP bekannt dass 30 Jahre alte Autos (Benziner) in RT die grüne Plakette erhalten? Vielleicht stärkere Kontrolle Plakettenvergabe TÜV/Dekra? - Abgasuntersuchungen für PKW vor Jahren abgeschafft (BRD, Bundesebene). Warum keine Abgasuntersuchung verpflichtend?

					- Restriktive Maßnahmen gegen Ad-Blue Betrug/Betrüger! - GTÜ und TÜV und Dekra Ingenieure auf Betrug überprüfen Plakettenvergabe!
Verbot Diesel Pkw (Strecke)	1		14		- Modellweise / Testweise in der Oststadt
City-Maut		5	8		- Wichtig: Bewohner des Umlands einbeziehen. Dann sehr gut!

Tabelle 1 Synthese des Stimmungsbilds zu den Maßnahmen (Workshop und Info-Veranstaltung am 22.02.2017)

Die Spurgruppe reflektierte die Ergebnisse des Meinungsbildes gemeinsam mit den Fachgutachtern und stellte fest, dass vor allem die nicht-restriktiven Maßnahmen viel Zuspruch erhielten. Diese Maßnahmen haben aber vergleichsweise nur eine geringere Wirkung auf die Luftqualität. Auf der anderen Seite wurden wirkungsstarke, restriktivere Maßnahmen eher skeptisch gesehen (z. B. Dieselverbot). Vor diesem Hintergrund wurde der nächste Schritt des Fachgutachtens besprochen und Hinweise für die Szenarienbildung durch die Spurgruppe zusammengetragen. Die Szenarienerstellung basiert auf der Bewertung von 26 Maßnahmen, welche zu drei Maßnahmenbündeln (Szenarien) zusammengefügt werden sollen. Jedes dieser Szenarien soll einen Weg zur schnellstmöglichen Grenzwerteinhaltung aufzeigen. Die Hinweise der Spurgruppe betrafen das Dieselverkehrsverbot, die City-Maut, die Anwendung von Geboten vs. Verboten sowie die Entwicklung der Stickstoffgrenzwerte, bei der von einer weiteren Senkung ausgegangen werden kann.

Das vollständige Protokoll kann im Anhang (Kapitel 5.1.4) eingesehen werden.

3.5. Synthesephase: Szenarien (Maßnahmenkombinationen)

Der vierte Workshop der Spurgruppe fand am 3. Mai 2017 statt. Die Ziele des Workshops waren, neben der Vorstellung des Entwurfs des Luftreinhalteplans durch das Regierungspräsidium, die Präsentation und der Austausch zu den Szenarien für die Luftreinhaltung sowie zu den Ergebnissen der Bewertung. Mit Hilfe der Rückmeldungen der Spurgruppe wurden aus den letztlich 26 eingegrenzten Maßnahmen insgesamt drei Kombinationen (Szenarien) geschnürt und bewertet.

Die Fachgutachter stellten die folgenden Szenarien (Maßnahmenkombinationen) und ihre Bewertung hinsichtlich Wirkung und Umsetzbarkeit vor: Hierbei müsste noch das aktualisierte Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) Version 3.3 berücksichtigt werden. Bei Änderungen bzgl. der Grenzwertunterschreitung – besonders im näher betrachteten Szenario 3 – sollte geprüft werden, ob weitere Maßnahmen dazu gekoppelt werden sollten.

Die drei Szenarien (Maßnahmenkombinationen) im Überblick:

- Das erste Szenario beinhaltet Maßnahmen, die ausschließlich nicht-restriktiv sind und durch eine freiwillige Änderung des Mobilitätsverhaltens der Bürgerinnen und Bürger wirken, wie etwa betriebliches Mobilitätsmanagement, Elektromobilität, verstärkte Nutzung von Car Sharing und die Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr).
- Die Basis der Szenarien 2 und 3 bilden demgegenüber die Umgestaltung der Lederstraße, eine Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 60 auf 50 auf Abschnitten der Konrad-Adenauer-Straße, der Rommelsbacher Straße und der Straße „Am Echazufer“, ein Lkw-

Durchfahrtverbot für das Stadtgebiet Reutlingen (mit Ausnahme von Lieferverkehr) sowie die Förderung des Umweltverbundes. Zusätzlich beinhaltet das zweite Szenario die Maßnahmen Car Sharing und betriebliches Mobilitätsmanagement, während das dritte Szenario ergänzt wird durch die Ausweitung des Parkraummanagements und den Einsatz von Euro VI-Bussen auf Linien, die in der Lederstraße verkehren.

Die Bewertung der Wirkung zeigt: Die größte Minderung der Schadstoffbelastung in der Lederstraße lässt sich mit Szenario 3 erzielen. Und nur mit Szenario 3 kann der Grenzwert für Stickstoffdioxid von 40 µg/m3 in der Lederstraße im Jahr 2020 sicher eingehalten werden. Die Maßnahmen in Szenario 1 für sich genommen reichen nicht aus, zumal sie eine freiwillige Änderung des Mobilitätsverhaltens voraussetzen. Die Zielerreichung mit Szenario 1 innerhalb de gebotenen Zeit wurde daher als nicht realistisch eingeschätzt – auch wenn viele der Maßnahmen sehr sinnvoll und wünschenswert sind.

Aus diesem Grund sind in den Entwurf der 4. Fortschreibung der Luftreinhalteplanung die Maßnahmen des Szenario 3 eingeflossen. Der entsprechende Entwurf wurde anschließend durch das Regierungspräsidium Tübingen präsentiert. Auf Verkehrsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge wird dabei bewusst verzichtet, da im konkreten Fall die schnellstmögliche Einhaltung der Grenzwerte mit anderen Maßnahmen erreicht werden kann. Die blaue Umweltzone wurde nur als „Rückfall-Option“ im Luftreinhalteplan-Entwurf vermerkt, falls geplante Maßnahmen zu kurz greifen und die rechtlichen Grundlagen für die blaue Zone geregelt sind. Der Entwurf sollte ab dem 8. Mai 2017 öffentlich ausgelegt werden.

Bezüglich der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden die Ergebnisse der Online-Beteiligung vorgestellt, die über das Beteiligungsportal Baden-Württemberg eingegangen sind. Insgesamt wurden 37 Kommentare abgegeben, die meisten mit Bezug auf den verkehrlichen Bereich. Inhaltlich deckten sie sich überwiegend mit den Anregungen aus der Spurgruppe, wie etwa eine hohe Akzeptanz bei der Förderung des ÖPNV. Restriktive Maßnahmen wurden eher negativ bewertet. Zudem stand die Dieselproblematik im Fokus der Äußerungen. Durch die Online-Beteiligung wurde deutlich, dass in der Bevölkerung ein großer Informations- und Aufklärungsbedarf besteht. Antworten des RPT zu den Themen wurden im Nachgang veröffentlicht.

Für die Multiplikatorenfunktion der Spurgruppe wurde außerdem festgelegt, dass eine Kurzzusammenfassung des Luftreinhalteplans bzw. eine Pressemitteilung zur Verfügung gestellt werden soll. Außerdem wurde die Möglichkeit zur Einreichung für Einwendungen und Kommentare per E-Mail an das RPT sowie ein Text, der im Amtsblatt Eningen veröffentlicht wurde besprochen.

Das vollständige Protokoll kann im Anhang (Kapitel 5.1.5) eingesehen werden.

3.6. Implementierungsphase: Umsetzung der Maßnahmen

Der fünfte Workshop der Spurgruppe fand am 31. Mai 2017 statt und hatte die Umsetzung der Maßnahmen des Luftreinhalteplans sowie die Öffentlichkeitsarbeit im Projekt „Modellstadt Reutlingen“ zum Thema. Direkt im Anschluss des fünften Workshops fand am Abend des 31. Mai 2017 die zweite öffentliche Informationsveranstaltung statt. Im Mittelpunkt der Veranstaltung unter dem Motto „Durchatmen in Reutlingen – Luftreinhalteplanung für Reutlingen“ stand die Information über den aktuelle Entwurf der Luftreinhalteplanung für Reutlingen sowie das Einholen von Hinweisen zur Umsetzung der Maßnahmen. Die Maßnahmen waren als Steckbriefe an Stellwänden ausgestellt und die anwesenden Bürgerinnen und Bürger konnten hier direkt ihre Hinweise

zur Umsetzung der Maßnahmen aus ihrer Sicht abgeben. Zudem wurde über die bestehende Möglichkeit der formellen Stellungnahme informiert. Ferner wurde im Rahmen der Veranstaltung eine kritische Würdigung der Spurgruppenarbeit durch zwei Vertreter der Spurgruppe vorgenommen.

Im vorangehenden Spurgruppenworkshop tauschten sich die Anwesenden zunächst intensiv zum Entwurf der 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans aus. So thematisierten sie kritisch die Ausgestaltung der Maßnahme „Verkehrsreduzierung/ Umgestaltung Lederstraße“, da Verlagerungen auf Ausweichstrecken den gewünschten Effekt abschwächen/ zunichtemachen könnten. Wichtig sei es, die Wirksamkeit der Maßnahme zu gewährleisten. Des Weiteren wurden die Zuständigkeiten der Umsetzung des Luftreinhalteplanes debattiert. So ist die Stadt Reutlingen für die Lederstraße zuständig und kann diese in Abstimmung mit dem RPT neugestalten. Die Stadt Reutlingen habe bei der Finanzierung ein Budget für Straßenunterhaltung. Dieses könne jedoch nicht für die Neugestaltung der Lederstraße genutzt werden. Die Anwesenden diskutierten zudem über eine Ergänzung des Entwurfs der Luftreinhalteplanung um weitere Luftreinhaltemaßnahmen, da im aktualisierten Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) höher Emissionsfaktoren für PKWs festgelegt wurden. Dies könnte eine Erweiterung der Maßnahmen nach sich ziehen, um die Einhaltung der Grenzwerte sicherzustellen.

Anschließend sammelten die Spurgruppenmitglieder Hinweise zur Umsetzung der im Szenario 3 gebündelten Maßnahmen anhand der folgenden drei Leitfragen:

1. Welche Chancen bietet die Maßnahme? Wie können diese genutzt werden?
2. Welche Fallstricke sehen Sie? Wie könnten diese überwunden werden?
3. Wer kann hier wie unterstützen? An wen oder was sollten wir noch denken?

Die Ergebnisse dieser Arbeitsphase sind in der folgenden Tabelle dokumentiert. Ferner sind – in kursiver Schrift – auch die entsprechenden Beiträge von Bürgerinnen und Bürgern aus der öffentlichen Informationsveranstaltung sowie die Erläuterungen seitens des Fachpodiums erfasst. Letztere beziehen sich auf Fragen aus der öffentlichen Informationsveranstaltung, welche dort abschließend gebündelt diskutiert und soweit möglich gleich beantwortet wurden. Das Fachpodium setzte sich zusammen aus Vertretern der Projektgruppe (RPT, Fachgutachter, Ministerium).

M1: Verkehrsreduzierung / Umgestaltung Lederstraße	
Welche <u>Chancen</u> sehe ich in der Maßnahme für Reutlingen?	**Wie können diese <u>Chancen</u> gut genutzt werden?**
- Hohe Aufenthaltsqualität in der Stadt - *Bessere Einhaltung der Grenzwerte durch Verteilung der trotzdem gleichbleibenden Emissionen. Aber: Ist das das Ziel?*	
Welche <u>Fallstricke</u> sehe ich in der Maßnahme?	**Wie könnten diese vielleicht <u>überwunden</u> werden?**
- Verkehrschaos, weiterhin zu hohe Belastung auf der Lederstraße; weiterhin Stau - Wie können die Wohngebiete beidseitig der Lederstraße (vor dem Durchgangsverkehr) geschützt werden?	- Mikrosimulation in Verbindung mit Knoten

- ÖPNV-Trasse in der Gartenstraße wird stark belastet - Ausweichverkehr auf sonstigen Durchgangsverkehr, z.B. Ringbachstraße - Mindestens 4-spurige Zulaufstrecken - *Maßnahme ist nicht realisierbar. Staus in der Stadt wären die Folge.*	*<u>Erläuterungen des Fachpodiums</u>: Es geht nicht darum, die Lederstraße mit dem aktuellen Verkehrsaufkommen umzugestalten und dadurch die Schadstoffbelastung zu senken. Die Fachgutachter gehen davon aus, dass mit der Eröffnung des Scheibengipfeltunnels bereits möglichst viel Verkehr aus der Lederstraße reduziert wird. Dann muss geschaut werden, was man in der Lederstraße macht.*
An <u>wen (Akteure)</u> oder <u>was</u> sollte noch gedacht werden?	**Weitere Hinweise:**
- Wer finanziert? - Klar sagen, dass es um Am Echazufer und die Lederstraße geht. - Verkehrsreduzierung durch weniger Kapazität benennen, auch als Argument gegen „Wohin soll der Verkehr?“ (Erklärung d. Red.: Ziel sollte es sein, den Verkehr insgesamt zu reduzieren, nicht nur zu lenken. Dies sollte positiv betont werden.)	

M2: LKW-Durchfahrtsverbot in der Innenstadt (Lieferverkehr frei)	
Welche <u>Chancen</u> sehe ich in der Maßnahme für Reutlingen?	**Wie können diese <u>Chancen</u> gut genutzt werden?**
- Reduktion der gesamten Verkehrsbelastung - Weniger Krach / Lärm - Mehr Sicherheit - *Bringt auch viel für Feinstaub -> Radstraßen, Bremsenabrieb*	
Welche <u>Fallstricke</u> sehe ich in der Maßnahme?	**Wie könnten diese vielleicht <u>überwunden</u> werden?**
- Kontrolle durch die Polizei? ->Personalstärke?	- Wie unterscheidet sich erlaubter Anlieferungsverkehr von nicht-erlaubtem Durchgangsverkehr?
An <u>wen (Akteure)</u> oder <u>was</u> sollte noch gedacht werden?	**Weitere Hinweise:**
- Land	- *Denkbar: Durchfahrtsbeschränkung für Fahrzeuge > 1,5t Leergewicht, Reifenbreite > 195 mm (mit Blick auf Feinstaub) -> nicht nur Verbrennungsvorgänge sind Feinstaubemitter*

M3: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 50	
Welche Chancen sehe ich in der Maßnahme für Reutlingen?	**Wie können diese Chancen gut genutzt werden?**
- Weniger Abgase	
Welche Fallstricke sehe ich in der Maßnahme?	**Wie könnten diese vielleicht überwunden werden?**
- Wird von Verkehrsteilnehmern nicht angenommen - *Zwischen 50 km/h und 60 km/h liegt bei den meisten Fahrzeugen ein Gang -> Verbrauch bei 50 höher als bei 60.*	- Ziel muss Geschwindigkeitsdifferenzierung sein. Denkbar: Höchstgeschwindigkeit 60 km/h, Mindestgeschwindigkeit 50 km/h *Erläuterungen des Fachpodiums: Im Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) sind zum Beispiel Mittelwerte für verschiedene Autos enthalten. Sie zeigen, dass perspektivisch Tempo 50 für die Emissionen auf jeden Fall besser ist. Es mag sein, dass es heute noch einzelne Autos gibt, die davon abweichen.*
An wen (Akteure) oder was sollte noch gedacht werden?	**Weitere Hinweise:**
- Anpassung der Ampelschaltung	

M4: Förderung Umweltverbund: Stadtbuskonzept – Radverkehr – Fußverkehr	
Welche Chancen sehe ich in der Maßnahme für Reutlingen?	**Wie können diese Chancen gut genutzt werden?**
- Sofortiger Einstieg in die Realisierung der Regionalstadtbahn (RSB) und der Stadtstrecken - Bereitschaft auf motorisierten Individualverkehr zu verzichten - Mögliche Erweiterung der Maßnahmen: billigere Bustickets, Pedelec-Förderung - Weniger Autoverkehr	- Planung und Förderung durch Land und Bund
Welche Fallstricke sehe ich in der Maßnahme?	**Wie könnten diese vielleicht überwunden werden?**
- Finanzierung? -> Buskonzept, Radschnellverbindungen - Durch die „Zeitgrenze 2020“ sind alle langfristigen Maßnahmen von vorneherein ausgehebelt - *Ziele werden nicht erreicht, da weder die Stadt noch die überwiegende Zahl der Bürger*innen mitmacht* - *Schadstoffe bei Mopeds* - *Fällung von älteren, gesunden Bäumen* - *Ausbremsung von Autos durch Hindernisse -> Erhöhung des Schadstoffausstoßes übermäßig*	- Beteiligung / Förderung durch Beteiligung durch Land / Regierungspräsidium *Erläuterungen des Fachpodiums: Das Argument der Verflüssigung des Verkehrs wird gerne angeführt – insbesondere von der Autoindustrie. Aller-*

- *Fußgänger und Radler als Schadstoffsenke entlang vielbefahrener Straßen? (Neubau GWG, …)*	*dings sollte man diesen Punkt nicht überbewerten. Aviso hat zum Beispiel einmal ein Gutachten dazu für Stuttgart erstellt, das Ergebnis: Einsparungen von 3 bis 4 Prozent. D.h, ja, diesen Punkt gilt es zu berücksichtigen, aber er kann nicht alleine stehen bleiben, wir brauchen Maßnahmenbündel für eine bessere Luftreinhaltung.* *Erläuterungen des Fachpodiums: Man muss berücksichtigen, dass man bei Luftbelastungen nicht von akuten Werten und Gefahren spricht, sondern dass es sich um kumulierte Werte handelt. Dementsprechend ist die positive Wirkung des Fahrradfahrens für den Menschen immer noch höher als die Gesundheitsschädlichkeit durch die Luftbelastung. Die Belastungen, die zu akuten gesundheitlichen Problemen führen würden, wie wir sie in den 70ern und 80ern hatten, haben wir überwunden.*
An wen (Akteure) oder was sollte noch gedacht werden?	**Weitere Hinweise:**
- Bund und Land	- Parkticket sollte gleichzeitig Fahrtticket sein

M5: Abgasnorm Euro VI für Linienbusse in der Lederstraße	
Welche Chancen sehe ich in der Maßnahme für Reutlingen?	**Wie können diese Chancen gut genutzt werden?**
- Mittelfristig hin zu E-Bussen - Attraktive neue Busse - Höhere Umstiegsquote von MIV auf ÖPNV	- Förderung (unbürokratisch) - Mehr Landesförderung
Welche Fallstricke sehe ich in der Maßnahme?	**Wie könnten diese vielleicht überwunden werden?**
- Finanzielle Überforderung von kleinen Unternehmen - Finanzierungsplan; wer trägt oder unterstützt bei den Kosten? (Unternehmen? Stadt Reutlingen? Land/Stuttgart?)	- Förderung (unbürokratisch)
An wen (Akteure) oder was sollte noch gedacht werden?	**Weitere Hinweise.**
- Land muss Autounternehmen (Bushersteller) für ein ausgeweitetes ÖPNV-System gewinnen	- *Wir leisten uns bahnseitig (noch) den Luxus, mit Diesel unter Fahrdraht zu fahren. Mit der Elektrifizierung der Strecken Metzingen – Herrenberg und Tübingen – Horb könnte man hier E-Triebwagen verwenden (ließe sich machen, Fahrstrom liegt an einem bzw. zwei Enden an).*

M6: Parkraumbewirtschaftung / -management	
Welche Chancen sehe ich in der Maßnahme für Reutlingen?	**Wie können diese Chancen gut genutzt werden?**
- Kombimaßnahme in Verbindung mit ÖPNV-Attraktivierung, Park & Ride - Effiziente Maßnahme - „Park-Such-Verkehr“ verringert - Weniger Verkehr im Zentrum - *Parkraummanagement, geschickte Wegführung für Stadtbesucher Ringverbindung*	
Welche Fallstricke sehe ich in der Maßnahme?	**Wie könnten diese vielleicht überwunden werden?**
- Umsetzung im Ganzen kaum möglich	- Schrittweises Vorgehen zulassen
An wen (Akteure) oder was sollte noch gedacht werden?	**Weitere Hinweise:**
- Klarer erklären, was die Ziele und der Wirkmechanismus sind - Welche Teilwirkungen haben die einzelnen Maßnahmen? - Park & Ride am Stadtrand? Wo? Parkkarte = Fahrkarte - *Provokanter Ansatz: Parkplätze für Stadtbewohner außerhalb und Shuttle-Verkehr -> Vermeidung der hohen Kaltstart-Emissionen im eng bewohnten Wohngebiet*	

M7: Förderung Elektromobilität	
Welche Chancen sehe ich in der Maßnahme für Reutlingen?	**Wie können diese Chancen gut genutzt werden?**
- Unbürokratische Förderung - Car-Sharing für innerstädtischen Verkehr - Vermietung E-Fahrzeuge (kleine Nutzfahrzeuge)	
Welche Fallstricke sehe ich in der Maßnahme?	**Wie könnten diese vielleicht überwunden werden?**
- Förderhöhe? Förderdauer? - Kreis der Angesprochenen zu klein - Infrastruktur (z.B. Ladestationen)	- „Topf aufstocken“ unbefristet - Car-Sharing für innerstädtischen Verkehr
An wen (Akteure) oder was sollte noch gedacht werden?	**Weitere Hinweise:**
- Land und Bund - Professionelle Anbieter von Mietmodellen - Förderung von Pedelecs / E-Radlern - Innerbetriebliche Förderprogramme unterstützen	

M8: Blaue Umweltzone (Rückfalloption)	
Welche Chancen sehe ich in der Maßnahme für Reutlingen?	**Wie können diese Chancen gut genutzt werden?**
- Mehr „umweltbewusste“ Autos - Trifft Verursacher	
Welche Fallstricke sehe ich in der Maßnahme?	**Wie könnten diese vielleicht überwunden werden?**
- Ausweichverkehr belastet Umfeld - Rechtliche Situation - Existenzbedrohung für z.B. kleine Handwerksbetriebe - *Subvention der Autoindustrie* - *Wertverlust der Dieselfahrzeuge* - *Kontrollmöglichkeit?*	- ganz BaWü = blaue Umweltzone - ganz Deutschland = blaue Umweltzone; Entscheidung Bund - Ausnahmeregelungen - Nachrüstung *Erläuterungen des Fachpodiums: Beim Wertverlust von Dieselfahrzeugen hört man sehr Widersprüchliches. Es erscheint logisch, dass zumindest auf dem lokalen Markt ein Wertverlust entsteht, wenn viele Leute gleichzeitig ihr Auto verkaufen. Allerdings zeigt zum Beispiel Stuttgart, wo ab 2018 die Blaue Umweltzone gilt, dass sich der Wertverlust sehr in Grenzen hält. Autohändler sagen uns zum Beispiel, dass der Wertverlust sich in einem ähnlichen Rahmen bewegt, wie beim Verkauf von Autos, die eine bestimmte Farbe haben.* *Erläuterungen des Fachpodiums: Die Kontrollmöglichkeiten bei der Blauen Umweltzone sind sehr gut, weil wir die Möglichkeit haben, im ruhenden Verkehr, sprich beim Parken, die Plaketten zu überprüfen.*
An wen (Akteure) oder was sollte noch gedacht werden?	**Weitere Hinweise:**
- Beachten! Bei Blauer Umweltzone sollte der Scheibengipfeltunnel als Korridor angeboten werden - *Verpflichtung der Autoindustrie zur Nachrüstung*	

M9: Betriebsbeschränkung für Komfortkamine (Rückfalloption)	
Welche Chancen sehe ich in der Maßnahme für Reutlingen?	**Wie können diese Chancen gut genutzt werden?**
- Gute Technik forcieren (Hersteller bessere Filter entwickeln)	
Welche Fallstricke sehe ich in der Maßnahme?	**Wie könnten diese vielleicht überwunden werden?**
- Datenschutz (keine Einsicht in Kehrbücher) - Überwachung / Vollzug	- rechtliche Vorschriften ändern

- *Wie soll das kontrolliert werden?*	*Erläuterungen des Fachpodiums: In Stuttgart zum Beispiel gibt es ein Kataster, welches aufschlüsselt, wo es solche Komfortkamine gibt. Dann lässt sich erkennen, ob sich jemand an das temporäre Verbot hält oder nicht. Tut er das nicht, gibt es eine freundliche Ansprache, die Nutzung zu unterlassen. Wird dem nicht nachgekommen, ist es auch möglich, Bußgelder zu verhängen. Da sich das Verbot nur auf Komfortkamine bezieht – d.h. auf Kamine, die man nicht zwangsläufig zum Heizen benötigt – gehen wir derzeit davon aus, dass die Betroffenen einsichtig sind.*
An wen (Akteure) oder was sollte noch gedacht werden?	**Weitere Hinweise:**
-	-

Tabelle 2 Rückmeldungen zur Implementierung der Maßnahmenvorschläge (Workshop und Info-Veranstaltung am 31.05.2017)

Abschließend wurden zum Thema Öffentlichkeitsbeteiligung die (Zwischen-)Ergebnisse der Evaluation, die mit Teilen der Spurgruppenmitglieder telefonisch durchgeführt wurde, vorgestellt. Als wesentliche Punkte wurden das Spannungsfeld zwischen der „Vorbildfunktion“ als Modellstadt und einer schnellstmöglichen Zielerreichung thematisiert, die Komplexität des Projekts sowie der Einfluss der Spurgruppe auf die Luftreinhalteplanung. Das mündliche Resümee der Öffentlichkeitsbeteiligung durch die Spurgruppe fiel positiv aus, aber auch kritische Stimmen wurden bezüglich des Projekts „Modellstadt Reutlingen“ geäußert. Diese betrafen z. B. die tatsächlichen Beteiligungsmöglichkeiten im Prozess sowie die Komplexität des Themas.

Das vollständige Protokoll kann im Anhang (Kapitel 5.1.6) eingesehen werden.

3.7. Nacharbeiten und Begleitung der Implementierung

Ein sechster, zusätzlicher Workshop der Spurgruppe fand am 13. September 2017 statt. Im Mittelpunkt standen die Information und der Austausch über die aktuellsten Entwicklungen der Luftreinhalteplanung. Das Urteil des Stuttgarter Verwaltungsgerichts vom 28. Juli 2017 hat die Debatte um Blaue Umweltzonen und Dieselfahrverbote landesweit intensiviert und auf einem „Nationalen Forum Diesel“ Anfang August in Berlin wurden weitere Maßnahmen beschlossen. Gleichzeitig wurde der Entwurf der 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Reutlingen und das weitere Vorgehen zur Umsetzung der darin enthaltenen Maßnahmen weiterentwickelt. Im Workshop konnten sich die Mitglieder der Spurgruppe im Sinne eines zusätzlichen informellen Informations- und Beteiligungsangebot des für den Luftreinhalteplan verantwortlichen Regierungspräsidiums Tübingen über die aktuellen Entwicklungen informieren und zu den möglichen Auswirkungen für Reutlingen austauschen.

Das RPT informierte zunächst über aktuelle Entwicklungen auf Landes- und Bundesebene. Das Urteil für das Land Baden-Württemberg, den Luftreinhalteplan für Stuttgart fortzuschreiben, sei ebenfalls für Reutlingen relevant. So sind Verkehrsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge als zulässig und Nachrüstungen an Fahrzeugen als nicht belastbare Maßnahme eingestuft worden. Die Entscheidung der Landesregierung zum Urteil ist auch für Reutlingen richtungsweisend. Das Nationale Forum Diesel, in dem eine Software-Nachrüstung vereinbart wurde, sowie der „Fonds:

Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ wurden ebenfalls thematisiert. Ein flächiges Dieselverkehrsverbot in Reutlingen oder die blaue Umweltzone werde erst herangezogen, wenn 2018 bzw. 2019 die Grenzwerte nicht eingehalten würden.

Im Workshop wurde zudem die Weiterentwicklung des Luftreinhalteplan-Entwurfs besprochen. Der Entwurf basiert weitestgehend auf dem Szenario 3 der Fachgutachter, wurde aber mit Maßnahmen aus dem von der Spurgruppe favorisierten „Szenario 1“ ergänzt sowie Änderungen an Maßnahmen vorgenommen. Die folgende Tabelle fasst die Veränderungen im Überblick zusammen:

	Entwurf vom 08.05.2017	**Aktueller Diskussionstand (Änderungen gegenüber dem Entwurf vom 08.05.2017 = grün markiert)**
M1	Verkehrsreduzierung in der Lederstraße	Iterative Verkehrsreduzierung Lederstraße (gesamter Streckenzug B 312 alt)
M2	LKW-Durchfahrtsverbot auf innerstädtischen Strecken (LKW-Verbot Lieferverkehr Innenstadt frei)	LKW-Durchfahrtsverbot auf innerstädtischen Strecken (LKW-Verbot Lieferverkehr Innenstadt frei)
M3	Reduzierung Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h	Reduzierung Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h
M4	Förderung Umweltverbund – UI 1	Förderung Umweltverbund – UI 2 (= inkl. Marketing und Öffentlichkeitsarbeit)
M5	Abgasnorm Euro VI Linienbusse in der Lederstraße	Abgasnorm Euro VI Linienbusse und Elektrifizierung der Stadtbusse in der Lederstraße
M6	„Parkraumbewirtschaftung / -management“	„Parkraumbewirtschaftung / -management“
M7	Förderung Elektromobilität	Förderung Elektromobilität
M8		(neu): Car-Sharing und Multimodale Mobilitätspunkte
M9		(neu): Betriebliches Mobilitätsmanagement
M10		(neu): Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, Innenstadtstrecke mit Gomaringer Spange
M11 **M12** **M13**	Rückfalloptionen • M8: Blaue Umweltzone ab 1.04.2020 • M9: Betriebsbeschränkungen für Komfortkamine	Rückfalloptionen • (neu) M11: Dieselverkehrs-beschränkungen (flächig) (1.04.2019)? • M12: Blaue Umweltzone ab 1.04.2020 • M13: Betriebsbeschränkungen für Komfortkamine

Tabelle 3 Maßnahmen der 4. Fortschreibung der Luftreinhalteplanung - Gegenüberstellung des Entwurfs vom 08.05.2017 mit dem aktuellen Stand am 13.09.2017

Ferner wurden Erkenntnisse der Arbeitsgruppen, die seitens RPT und Stadt Reutlingen zu einzelnen Maßnahmen gebildet wurden, vorgestellt. Demnach wurden folgende Themen präsentiert und diskutiert:

- **ad M 1: „Iterative Verkehrsreduzierung Lederstraße (gesamter Streckenzug B 312 alt)“:**

  Die Stadt Reutlingen sowie das RPT präsentierten der Spurgruppe, dass eine Reduzierung auf zwei Spuren in der Lederstraße aus verkehrlichen Gründen nicht machbar sei. Vielmehr sollten die Zufahrtswege zum Scheibengipfeltunnel einbezogen werden. Daher umfasst die veränderte Maßnahme M1 iterative Schritte der Verkehrsreduzierung in der Lederstraße unter

Einbeziehung der alten B 312. Maßnahmen sind u. a. eine sogenannten Zufluss-Optimierungsampel, die durch verkürzte Grünphasen weniger Autos nach Reutlingen hineinfahren und Autofahrer dadurch den Scheibengipfeltunnel als Fahrweg wählen lässt.

Die Spurgruppe warf nach der Präsentation der Ergebnisse die Frage nach der Validität und Aktualität der zugrundeliegenden Verkehrsdaten auf. Eine Unterscheidung in leichte und schwere Nutzfahrzeuge sei demnach sinnvoll, sowie die Berücksichtigung regionaler Unterschiede. Die Spurgruppe diskutierte des Weiteren die Kapazitäten des Scheibengipfeltunnels und den Umgang mit Schadensfällen in Bezug auf die steigende Verkehrsbelastung. Außerdem wurden eine Verkehrsbündelung und Verlagerungseffekte thematisiert (z. B. die Reduzierung auf der B 312 und Verlagerung auf die Ost-West-Trasse). Als Startpunkt der Maßnahme wurde die Öffnung des Scheibengipfeltunnels genannt. Ab diesem Termin würde die veränderte Ampelschaltung in Kraft treten. Zudem unterstützte die Spurgruppe den Vorschlag einer Beschilderung, die auf die veränderte verkehrliche Situation im Sinne der Luftreinhaltung hinweist.

- **ad M 2: LKW-Verbot - Kontrolle**

  Eine Kontrolle des LKW-Verbots könne durch die Polizei durchgeführt werden. Eine Einführung der Maßnahme sei damit gesichert. Das RPT teilte mit, dass sowohl Schwerpunktkontrollen als auch Zufallskontrollen von der Polizei bereits zugesichert wurden und die Maßnahme ab Einführung der 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans gelte.

- **ad M 4: Förderung Umweltverbund**

  Die Spurgruppe diskutierte zudem diese Maßnahme und wies auf die Berücksichtigung des Raumbedarfs für Fahrräder und Fußgänger hin, der bei der Planung berücksichtigt werden müsse. Außerdem wurde angesprochen, dass eine Fahrradförderung wirtschaftlicher als der Ausbau des ÖPNV sei.

- **ad M 5: Besprechung mit den Busunternehmen / Euro VI Linienbusse in der Lederstraße**

  Nachrüstsätze existieren lediglich von Drittherstellern, durch deren Einbau die Garantie der Fahrzeuge erlöschen würde. Die grundsätzliche Bereitschaft, nachzurüsten bzw. den Fuhrpark zu erneuern, sei dennoch da. Hierzu sollten auch Regionalbusse bei der Busförderung des Landes verstärkt berücksichtigt werden. Das RPT informierte, dass die Anschaffung von Elektrobussen gefördert werden solle.

- **ad M 6: „Parkraumbewirtschaftung / -management“**

  Die Parkraumbewirtschaftung soll ausgeweitet werden. Dafür wurden Untersuchungsräume festgelegt. Die Herausforderung dieser Maßnahme mit Blick auf eine Wirkung für die Luftreinhaltung ist die Umsetzungsgeschwindigkeit. Kennzeichnungen von Parkräumen für spezielle Nutzungsgruppen seien nur im Rahmen verkehrsrechtlicher Möglichkeiten zu verwirklichen – diese werden von der Stadt Reutlingen geprüft.

- **ad M 11: Dieselverkehrsbeschränkungen (flächig)**

  Die Spurgruppe diskutierte die Frage nach einer weiteren Abstufung der Euro 6 Norm zur Berechnung und Überprüfung, z. B. 6 d. Bei den Berechnungen müssen immer die Fahrleistung berücksichtigt werden. Die Daten des neuen Handbuchs für Emissionsfaktoren wurden bei den neuen Berechnungen berücksichtigt.

Zudem wurden der Spurgruppe die folgenden zwei neuen Maßnahmen vorgestellt:

- **ad M 10 (neu): „Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, Teilstrecke Gomaringer Spange“**

  Die Maßnahme bietet großes Umsteigepotenzial. Die Zeitspanne der Teilstrecke Gomaringer Spange beläuft sich für die Gemarkung der Stadt Reutlingen nach aktuellem Stand auf 2022. Ergänzende Streckenabschnitte, wie die Innenstadtstrecke mit Echaztal und der Albaufstieg bis Kleinengstingen, belaufen sich nach heutigem Stand auf die Jahre 2027 bzw. 2029.

- **ad M 9: (neu) „City-Logistik“ / Betriebliches Mobilitätsmanagement**

  Diese Maßnahme beinhaltet noch großes Potenzial, wird bei den Betrieben jedoch nicht prioritär behandelt. Man sei im Zeitfenster, jedoch nicht im Zeitrahmen der 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans.

Des Weiteren stellten die Fachgutachter Erkenntnisse zu den verkehrlichen Wirkungen einer Maßnahme zu Dieselverkehrsbeschränkungen vor. Diese wurde strecken- sowie flächenbezogen berechnet. Im Ergebnis sind streckenbezogene Dieselverkehrsbeschränkungen aus verkehrlichen Gründen nicht umsetzbar und werden daher nicht weiterverfolgt. Stattdessen muss erneut über flächige Verkehrsbeschränkungen nachgedacht werden. Auch diese sind nur großflächig umsetzbar, um Ausweichverkehre auszuschließen.

Ein weiterer Vortrag des Regierungspräsidiums erläuterte den weiterentwickelten Entwurf der Luftreinhalteplanung, inklusive dem aktuellen Stand der Maßnahmen sowie vorliegenden Erkenntnisse zu den Wirkungen der Maßnahmen. Mit dem ersten Entwurf aus dem Monat Mai wäre bei konsequenter Umsetzung der Maßnahmen eine knappe Einhaltung der Grenzwerte möglich. Mit dem überarbeiteten Entwurf aus dem Monat September sind zunächst nur die Wirkungen einzelner Maßnahmen absehbar. Auch die Rückfalloptionen wurden präsentiert. Die Aufnahme eines Dieselverkehrsverbotes auch ohne Fortschreibung der Plakettenregelung als optionale Maßnahme ergibt sich aus der Entscheidung der Landesregierung zum Urteil des Stuttgarter Verwaltungsgerichts.

Das vollständige Protokoll kann im Anhang (Kapitel 5.1.7) eingesehen werden.

4. Ergebnisse der Evaluation

4.1. Einführung

Im Rahmen des Projekts „Modellstadt Reutlingen“ wurden zu drei Zeitpunkten qualitative Feedbackgespräche geführt: im November/ Dezember 2016 (Abschluss der zweiten Analysephase), im April 2017 (Abschluss der Maßnahmenbewertung und der ersten Info-Veranstaltung) und im Juli/August 2017 (Implementierungsphase, nach der 2. Info-Veranstaltung). Je fünf bis sieben unterschiedliche und zufällig ausgewählte Mitglieder der Spurgruppe nahmen daran teil, dabei wurde jedes Mitglied der Spurgruppe im Rahmen der drei Evaluationsrunden einmal befragt.

In den je ca. 30- bis 60-minütigen Feedbackgesprächen ging es um **die Schwerpunkte Vertrauen und Zufriedenheit, Verstehen und Wirkung** sowie um die jeweils aktuellen Schritte der breiten Öffentlichkeitsbeteiligung (Online-Kommentierung, Informationsveranstaltungen). Ziel der drei Evaluationsrunden war es, die Öffentlichkeitsbeteiligung zu evaluieren und den Prozess kontinuierlich zu verbessern, aber auch für neue, zukünftige Prozesse der Öffentlichkeitsbeteiligung im Regierungsbezirk Tübingen und in Reutlingen zu lernen. Die Ergebnisse der jeweiligen Runde wurden im Anschluss in einem Bericht anonymisiert zusammengefasst und der Projektgruppe zur Verfügung gestellt. Zu den Ergebnissen wurde im jeweils folgenden Workshop der Spurgruppe von der Moderatorin berichtet. Die vollständigen Berichte können im Anhang (Kapitel 5) eingesehen werden.

Beim ersten Schwerpunkt – Vertrauen - sollten die Spurgruppenmitglieder Rückmeldung über das Vertrauen und die Zufriedenheit in Anbetracht des Beteiligungsprozesses geben. Vor allem wurde Bezug auf das Vertrauensverhältnis zu Moderation, dem Regierungspräsidium, dem Verkehrsministerium und der Stadt Reutlingen sowie den Fachgutachterinnen und -gutachtern genommen. Des Weiteren wurde die persönliche Einschätzung zur Relevanz der Spurgruppe abgefragt. Beim zweiten Themenschwerpunkt standen die Verständlichkeit und Nachvollziehbarkeit des Prozessverlaufs sowie der Ergebnisse der Fachgutachten im Mittelpunkt. Zudem wurde erfragt, inwiefern der Prozess zu einem Erkenntnisgewinn der Spurgruppenmitglieder beitragen konnte. Der letzte Schwerpunkt der Evaluation zielte auf die wahrgenommene Wirkung der Öffentlichkeitsbeteiligung über die Spurgruppenmitglieder hinaus in die Öffentlichkeit ab, ob die Gruppenmitglieder also ihrer Rolle als Multiplikatoren nachkommen und ob sie durch die Beteiligung ein wachsendes Verständnis für die Durchsetzung von Maßnahmen zur Luftreinhaltung in der Reutlinger Bevölkerung wahrnehmen.

In der zweiten und dritten Evaluationsrunde wurden ergänzend Fragen zur Bewertung der Informationsveranstaltung sowie der Online-Konsultationsphase an die Spurgruppenmitglieder gestellt. Die dritte und letzte Evaluationsrunde resümierte zusätzlich die gesamte Öffentlichkeitsbeteiligung im Projekt „Modellstadt Reutlingen“ mit Blick auf zukünftige Prozesse.

4.2. Vertrauen in den Prozess und die Akteure

Das Vertrauen der Mitglieder der Spurgruppe in den Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung kann über alle drei Evaluationsrunden als durchwachsen bezeichnet werden. Die Zufriedenheit mit dem Prozess wurde über alle Runden mit einem Durchschnittswert von 6,5 bis 7 auf einer Skala von 1 (höchste Unzufriedenheit) bis 10 (höchste Zufriedenheit) bewertet. In vielen Gesprächen

wurde ein grundsätzliches Vertrauen in den Prozess, aber auch eine abwartende Haltung deutlich; einige Spurgruppen-Mitglieder waren von Beginn an skeptisch, welche Wirkung die Öffentlichkeitsbeteiligung und ihre Mitarbeit in der Spurgruppe haben würde, und konnten daher kein umfassendes Vertrauen fassen. Vielfach wurde der Wunsch geäußert, über die Verbesserung der Luftqualität in Reutlingen allgemein zu sprechen statt sich nur auf die Stickstoffdioxidwerte an der verkehrsnahen Messstation zu konzentrieren.

Die Spurgruppen-Mitglieder hatten über den ganzen Prozess hinweg ein sehr hohes Vertrauen gegenüber der Moderation des Prozesses. Das Vertrauen in die Initiatoren der Öffentlichkeitsbeteiligung – das Regierungspräsidium Tübingen, die Stadt Reutlingen und das Verkehrsministerium Baden-Württemberg – sowie die Fachgutachterinnen und Fachgutachter war hingegen nicht so einheitlich. So waren die Spurgruppen-Mitglieder teilweise nicht sicher, wie offen und ernsthaft der Prozess von den Initiatoren gesehen würde und wie unabhängig die Fachgutachterinnen und Fachgutachter in ihrer Arbeit seien.

4.3. Verständnis des Prozesses und der fachlichen Inhalte

Grundsätzlich war das Verständnis des Prozesses und der fachlichen Inhalte in der Spurgruppe hoch. Die einzelnen Prozessschritte waren den Mitgliedern der Spurgruppe weitestgehend klar. Als Kritik am Verständnis des Prozesses wurden mangelnde Transparenz und Zeit bei der Auswahl der Maßnahmen und die Veröffentlichung des Entwurfs des Luftreinhalteplans ohne Einbindung der Spurgruppe genannt.

Die ausführlichen Informationen vor den Workshops der Spurgruppe sowie die Möglichkeit, offene Fragen in den Workshops zu klären, ermöglichten den Mitgliedern der Gruppe, die fachgutachterlichen (Zwischen-)ergebnisse auch inhaltlich nachvollziehen zu können – jedenfalls, wenn sie sich dafür die erforderliche Zeit genommen haben, was nicht allen Mitgliedern der Spurgruppe immer möglich war, da sie teilweise in ehrenamtlicher Funktion in der Spurgruppe mitgewirkt haben. So haben einige Mitglieder sich in den Befragungen zur Evaluation auch mehr Zeit für die Klärung von Fragen in den Workshops der Spurgruppe und eine verständlichere Sprache der Gutachterinnen und Gutachter gewünscht. Die meisten Spurgruppenmitglieder konnten in den Befragungen aber von einem Erkenntnisgewinn durch die gemeinsame Arbeit benennen.

In der zweiten Evaluationsrunde fiel die Bewertung der Verständlichkeit von Prozess und Gutachten etwas geringer aus als in den anderen beiden Befragungsrunden. Dies lässt sich vermutlich darauf zurückführen, dass zur Zeit der zweiten Befragung gerade die Maßnahmen erarbeitet wurden. Hier konnten nicht alle Spurgruppenmitglieder mitgenommen werden.

4.4. Wirkung der Öffentlichkeitsbeteiligung

Beim Schwerpunkt Wirkung ging es um die Frage der Multiplikatorenwirkung der Spurgruppenmitglieder, aber auch um die Wirkung des Prozesses in der Öffentlichkeit. Auch die Wirkung der öffentlichen Informationsveranstaltungen und der Online-Beteiligung wurden hier evaluiert.

Über alle drei Evaluationsrunden schätzten die befragten Mitglieder der Spurgruppe ihre Multiplikatorenwirkung sehr unterschiedlich ein. Einige Befragte gaben an, ihre Netzwerke regelmäßig mit Informationen aus dem Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung zu versorgen und Gespräche mit Bürgerinnen und Bürger über die Luftreinhaltung zu führen. Andere Mitglieder wollten erst dann als Multiplikator wirken, wenn die Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung und die

vierte Fortschreibung des Luftreinhalteplans feststehen und sie diese auch nach außen vertreten könnten.

Auch die Beurteilung der Wirkung in der Öffentlichkeit, ob die Arbeit in der Spurgruppe und die weiteren Maßnahmen zu einer Unterstützung der Luftreinhaltemaßnahmen führen würden, fiel bei den Mitgliedern der Spurgruppe unterschiedlich aus. Wer sich mit den Ergebnissen mehr identifizierte, sah auch einen höheren Grad an Unterstützung in der Bevölkerung. Die Informationsveranstaltungen und die Online-Beteiligung wurden von allen Mitgliedern der Spurgruppe grundsätzlich begrüßt, aber auch der Wunsch geäußert, mit diesen Formaten mehr Bürgerinnen und Bürgern zu erreichen.

4.5. Zusammenfassung: Ergebnisse der einzelnen Evaluationsrunden

4.5.1. Erste Evaluationsrunde (November/Dezember 2016)

Grundsätzlich ließ sich aus den Gesprächen der ersten Evaluationsrunde eine überwiegende Zufriedenheit mit dem Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung, den beteiligten Akteuren der Projektgruppe und den Fachgutachterinnen und -gutachtern erkennen. Positiv hervorgehoben wurden u.a. die gute Atmosphäre in der Spurgruppe, der Ablauf des Prozesses der Öffentlichkeitsbeteiligung, die Moderation und dass Impulse der Teilnehmerinnen und Teilnehmer in den Prozess aufgenommen werden, so z.B. die Öffnung der Spurgruppe für interessierte Gäste.

Gleichzeitig äußerten einige befragte Personen ein grundsätzliches Misstrauen gegenüber jeglicher Form der Beteiligung. Dieses Misstrauen sei im Projekt „Modellstadt Reutlingen“ auch teilweise bestätigt worden. So wurde von mehreren Personen bspw. kritisch angemerkt, dass es im Projekt nur um die Einhaltung der Stickstoffdioxid- und Feinstaub-Grenzwerte gehe, während der Titel „Modellstadt Reutlingen“ mehr zu versprechen scheint. Auch wurde die Auswahl der Maßnahmen für die Bewertung (vgl. Fachgutachten Schritt 3) als nicht transparent empfunden.

Als Verbesserungsvorschläge wünschten sich die Befragten mehr Transparenz bei der Auswahl der Maßnahmen und eine tiefere Diskussion über einzelne Maßnahmen, insbesondere frühzeitig mit den Betroffenen. Außerdem wurde eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit (Berichte über jede Sitzung der Spurgruppe in den Medien) und in diesem Zusammenhang eine Kommunikation gewünscht, die nicht einzelne Schadstoffwerte, sondern die Gesundheit aller, also das Visionäre am Projekt „Modellstadt Reutlingen“ mehr in den Vordergrund stellt. Für die Arbeit in der Spurgruppe äußerten die befragten Spurgruppenmitglieder in der ersten Runde den Wunsch nach einer größeren Präsenz der Mitglieder der Projektgruppe in den Sitzungen und die verstärkte Arbeit in Kleingruppen, um mehr Diskussion zu ermöglichen. Weiteres Verbesserungspotenzial wurde in mehr Zeit für Präsentation und Diskussion der Fachgutachten gesehen sowie eine für Nicht-Sachverständige verständlichere Sprache und bessere Darstellung der Quintessenz (Wesentliches auf den Punkt bringen und Zusammenhänge besser und kompakter darstellen). Zudem regten die Befragten an, eine übersichtliche Zusammenfassung des Prozesses und der bisherigen Ergebnisse zu erstellen, die weitergegeben werden kann, z.B. in Form eines Kurzberichts, der die wichtigsten Punkte stichwortartig aufführt.

4.5.2. Zweite Evaluationsrunde (April 2017)

Ähnlich wie in der ersten Evaluationsrunde ließ sich aus den Gesprächen der zweiten Runde eine überwiegende Zufriedenheit mit der Arbeit in der Spurgruppe erkennen. Auch die beiden zusätzli-

chen Maßnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung, die Informationsveranstaltungen sowie die Online-Beteiligung, wurden überwiegend positiv aufgenommen. Gleichzeitig äußerten, wie schon in der ersten Evaluationsrunde, einige befragte Personen Misstrauen gegenüber der Ernsthaftigkeit der Beteiligung im Projekt „Modellstadt Reutlingen“. In den Gesprächen der zweiten Evaluationsrunde ließ sich ein fehlendes „Ownership“ der Mitglieder der Spurgruppe über den Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung feststellen. Einige der befragten Personen identifizierten sich nicht oder nur in geringem Ausmaß mit dem Prozess oder den diskutierten Maßnahmen. Entsprechend waren sie auch wenig bereit, nach außen als Multiplikatorinnen oder Multiplikatoren zu wirken und zur Steigerung der Akzeptanz gegenüber Maßnahmen zur Schadstoffreduktion in der Bevölkerung beizutragen.

Folgende Verbesserungsvorschläge ließen sich übergreifend aus den sechs Evaluationsgesprächen zusammenfassen: Die Fachlichkeit der Arbeit in der Spurgruppe wurde von vielen befragten Mitgliedern als sehr hoch empfunden, wie es auch in der ersten Evaluationsrunde schon angeklungen war. Es müsse einerseits mehr Zeit für Nachfragen zu den Fachgutachten geben, andererseits müsse die Komplexität reduziert werden und die Gutachterinnen und Gutachter ihre Ergebnisse einfacher darstellen. Außerdem wurde eine bessere Nachvollziehbarkeit, inwieweit Ideen und Hinweise aus der Spurgruppe weiterverfolgt würden, von mehreren befragten Personen angeregt. Zwei befragte Personen äußerten den Wunsch, mehr Öffentlichkeitsarbeit und Informationsveranstaltungen zu machen, um eine breite Akzeptanz der Maßnahmen zu erreichen. Es brauche mehr Information und Aufklärung. Um die Arbeit der Spurgruppenmitglieder als Mutliplikatoren zu verbessern und die Akzeptanz der Maßnahmen zur Luftreinhaltung in Reutlingen zu steigern, wurde in der Evaluationsrunde u.a. vorgeschlagen, Textvorlagen und Postkarten mit den Ergebnissen zu erstellen, das Projekt „Modellstadt Reutlingen“ mit seinen Inhalten im Internet zu verbreiten oder die Beratungen der Spurgruppe öffentlich zugänglich zu machen. Vor allem Jugendliche sollten durch ansprechendere Formate und mit anschaulichen Beispielen besser in den Prozess eingebunden werden.

4.5.3. Dritte Evaluationsrunde (Juli/August 2017)

In den Gesprächen mit den fünf zufällig ausgewählten Mitgliedern der Spurgruppe zeigte sich wie in den vorangegangenen Runden eine grundsätzliche Zufriedenheit mit dem Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung im Projekt „Modellstadt Reutlingen“. Besonders gelobt wurden die gute Struktur des Prozesses, die gute Moderation der Spurgruppen-Workshops und die gute, transparente Informationslage. Ähnlich wie in der ersten Evaluationsrunde wurde jedoch mehrfach der Wunsch geäußert, über eine Gesamtlösung der Luftreinhaltung in Reutlingen und der Region zu sprechen, langfristige Entwicklungen und Auswirkungen in den Blick zu nehmen, also zum Beispiel nicht nur über die Lederstraße und die Situation um die dortigen Messstationen zu sprechen, sondern auch über den Scheibengipfeltunnel, die zukünftige Verkehrsführung und ihre Folgen.

In der dritten Evaluationsrunde wurde als zentraler Kritikpunkt die fehlende Einbindung der Spurgruppe in den Entwurf des Luftreinhalteplans deutlich. Wenngleich die befragten Personen mit den Ergebnissen und Maßnahmen im Planentwurf nicht unzufrieden waren, hätten sie sich eine bessere Einbindung nicht nur in die Entwicklung von Maßnahmen und Szenarien, sondern auch in die Entscheidung über die Maßnahmen gewünscht, die schließlich im Entwurf des Luftreinhalteplans festgeschrieben wurden. Durch die Veröffentlichung des Planentwurfs unmittelbar vor dem Workshop der Spurgruppe hat die Glaubwürdigkeit der Öffentlichkeitsbeteiligung bei den Spurgruppenmitgliedern gelitten (Hinweise der Red.: Es handelte sich nicht um eine Veröffentli-

chung sondern um die Vorstellung des – noch nicht fertiggestellten Entwurfs – in einer BVUA-Sitzung. Aus terminlichen Gründen hatte der Workshop leider nicht vorher angesetzt werden können. Die Veröffentlichung des Entwurfs erfolgt erst im Anschluss an den Workshop der Spurgruppe). Dies wird auch in der geringen Relevanz deutlich, welche die fünf befragten Personen ihrer Beteiligung in der Spurgruppe und der Spurgruppe im gesamten Prozess beimessen.

Alle befragten Mitglieder der Spurgruppe bewerten die Öffentlichkeitsbeteiligung dennoch im Ergebnis als erfolgreich, da sie die Voraussetzungen für die spätere Umsetzung der Maßnahmen im Sinne von Akzeptanz und Mitwirkung der Bevölkerung geschaffen sehen. Es wurden aber auch einige Verbesserungsvorschläge für zukünftige Prozesse der Öffentlichkeitsbeteiligung gemacht, zum Beispiel eine bessere Einbindung junger Menschen. Für die weitere Luftreinhalteplanung in Reutlingen wünschen sich alle befragten Personen eine Fortsetzung der Öffentlichkeitsbeteiligung, um die Umsetzung der Maßnahmen zu unterstützen, aber auch, um gemeinsam über weitere Schritte und Maßnahmen nachzudenken und die Luftreinhaltung in Reutlingen gemeinsam weiter zu befördern.

4.6. Fazit: Wirkungen im Projekt und Hinweise für weitere Prozesse

Als Ergebnis aller drei Evaluationsrunden lässt sich festhalten, dass die Mitglieder der Spurgruppe mit dem Ablauf der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Gestaltung des Prozesses grundsätzlich zufrieden waren. Die gemeinsame Arbeit in der Spurgruppe, die Arbeit der Fachgutachterinnen und Fachgutachter und der Moderatorin wurde als gut bewertet und es gab ein gegenseitiges Vertrauen der beteiligten Akteure, das jedoch nicht bei allen und durchgängig hoch war. Auch der Wert des Austausches an sich, bei unterschiedlichen Interessen und Positionen, wurde von einzelnen befragten Personen positiv bewertet.

Über den gesamten Prozess hinweg, das zeigt sich in allen drei Evaluationsrunden, waren die Mitglieder der Spurgruppe jedoch unsicher, welche Wirkung die gemeinsame Arbeit haben würde. Einige Spurgruppenmitglieder hätten sich eine umfassendere Diskussion der Luftreinhaltung und Luftqualität gewünscht, statt nur das Ziel zu verfolgen, die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte einzuhalten. Im Hinblick auf ihre Unterstützung und Mitwirkung an der Umsetzung von Maßnahmen zur Luftreinhaltung wurde schon früh deutlich, dass diese vor allem von den am Ende im Luftreinhalteplan festgeschriebenen Maßnahmen abhänge. In der letzten Evaluationsrunde wurde die Enttäuschung über die Veröffentlichung des Entwurfs des Luftreinhalteplans ohne Einbindung der Spurgruppe deutlich (Hinweise der Red.: Es handelte sich nicht um eine Veröffentlichung sondern um die Vorstellung des – noch nicht fertiggestellten Entwurfs – in einer BVUA-Sitzung. Aus terminlichen Gründen hatte der Workshop leider nicht vorher angesetzt werden können. Die Veröffentlichung des Entwurfs erfolgt erst im Anschluss an den Workshop der Spurgruppe).

4.6.1. Konsequenzen aus der Evaluation im Projekt

Die Ergebnisse der jeweiligen Evaluationsschritte wurden der Projektgruppe als ausführliche anonymisierte Berichte (vgl. Anhang) zur Verfügung gestellt und in den Sitzungen der Projektgruppe beraten. Ziel war es, soweit wie möglich die Öffentlichkeitsbeteiligung im Sinne eines lernenden Prozesses weiter zu verbessern. Hierzu lieferten die Evaluationsergebnisse wertvolle Hinweise. Auch die direkten Hinweise und Rückmeldungen aus den Workshops der Spurgruppe zur Gestaltung der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden in der Projektgruppe beraten. Nicht alle

Wünsche konnten im Rahmen des Projektes erfüllt werden. Dennoch konnten wichtige Anregungen umgesetzt werden. So wurde auf Anregung und Wunsch der Spurgruppe zusätzlich eine Online-Beteiligung der breiten Öffentlichkeit zu den Maßnahmenvorschlägen durchgeführt (vgl. Kap. 2.5).

Um die Spurgruppe in ihrer Rolle als Multiplikatoren in ihre Zielgruppen hinein zu unterstützen und um die breitere Öffentlichkeit aufsuchend über die Informationsveranstaltung und die Online-Beteiligung zu informieren, wurden ein digitales Multiplikatoren-Paket sowie eine ansprechende Postkarte erstellt und verteilt (vgl. Kap. 2.6). Die Workshops der Spurgruppe wurden – auch auf Wunsch der Beteiligten – verstärkt in offenen Beteiligungsformaten durchgeführt bspw. mit Elementen aus dem Welt-Café-Format, Kleingruppenarbeit u.a. und mit mehr Zeit für Diskussionen. Ebenfalls auf Wunsch und mit Einverständnis der Spurgruppe wurden die Workshops nach dem Prinzip der „offenen Tür“ gehandhabt, d.h. Interessierte konnten jederzeit als zuhörende Gäste die Diskussionen mitverfolgen (vgl. Kap. 3.1)

Die Rückmeldungen aus der Evaluation hatten auch zur Folge, dass wiederholt und verstärkt die Handlungsspielräume und Rahmenbedingungen des Projektes erläutert und reflektiert wurden. Denn das Projekt – und damit auch die Diskussion in der Spurgruppe – bewegte sich im Spannungsfeld zwischen den zeitlichen und inhaltlichen Vorgaben (baldmöglichste Erreichung der gesetzlich vorgeschriebenen Ziele, Erstellung der Luftreinhalteplanung) einerseits und andererseits der Anforderung umfassend vorzugehen und neu zu denken - was u.a. noch umfangreichere Arbeiten erforderlich erscheinen ließ als im gegebenen Zeitraum durch die Fachgutachter machbar waren (vgl. Kap. 3.1.). Dieser nicht aufzulösende Widerspruch wurde frühzeitig - und aufgrund der Evaluation auch wiederholt – angesprochen und transparent gemacht.

4.6.2. Ansätze für weitere Prozesse

Die Spurgruppe gab im Rahmen der Evaluation zudem Rückmeldung, was aus ihrer Sicht mit Blick auf zukünftige Prozesse der Öffentlichkeitsbeteiligung in Reutlingen oder im Regierungsbezirk aus dem zurückliegenden Prozess übernommen werden sollte und was nicht bzw. was anders gestaltet werden sollte. Folgende Erkenntnisse sind demnach für zukünftige Prozesse zu berücksichtigen:

Positiv im Zusammenhang mit Beteiligungsprozessen wurde die allseits **offene Möglichkeit zur Mitwirkung und Teilhabe** genannt. Die explizite Ansprache und Einbeziehung der **jungen Bevölkerung** sollte dabei besser beachtet werden. Zukünftige Prozesse sollten eine **kontinuierliche Information** der Beteiligten und **ausführliche Erklärung** des Sachverhalts berücksichtigen. Hier könnten als Verbesserung ggf. auch externe Akteure mit verschiedenen Perspektiven Fachinput liefern. Die Beteiligten sind über **Entwicklungen** auf dem Laufenden zu halten bzw. direkt in die (politische) **Entscheidungsfindung** miteinzubeziehen. Dazu muss auch eine **transparente Kommunikation** gewährleistet sein. Die Art und Weise der Kommunikation und die **Abstimmprozesse** sollten dazu vorab mit den Beteiligten abgesprochen werden und auch auf Änderungen (des Prozesses, der Entscheidungen, etc.) argumentativ eingegangen werden.

Die **neutrale, professionelle Moderation** der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde von allen Spurgruppenmitgliedern gelobt und sollte auch bei zukünftigen Prozessen gewährleistet sein. Der **Wirkmächtigkeit** von Beteiligungsprozessen muss Beachtung geschenkt werden, da im Prozess Meinungsbilder geformt werden können und die Beteiligten als Multiplikatoren nach außen wirken. Generell sollte der Zeithorizont des Beteiligungsverfahrens, aber auch konkret der **Zeitauf-**

wand bei der Ausgestaltung der Workshops beachtet werden und diese eher kompakt und konkret gestaltet werden. Grundsätzlich sei die ehrenamtliche Struktur der Beteiligung zu überdenken und ggf. eine **„Entschädigung“** an die Freiwilligen anzubieten.

Als generelles Fazit kann angemerkt werden, dass auch für weitere (politische) Prozesse eine Öffentlichkeitsbeteiligung mitgedacht werden sollte und die Beteiligungsmöglichkeit auch auf die **Umsetzungsebene** (von Maßnahmen) ausgeweitet werden könnte. Weitere konkrete Felder für Beteiligungsprozesse sind z. B. die fünfte Fortschreibung des Luftreinhalteplans sowie Flächennutzungsplans.

5. Anhang

5.1. Protokolle der Spurgruppenworkshops und Info-Veranstaltungen

Die folgenden Kapitel (5.1.1 bis 5.1.7) enthalten die ausführlichen Protokolle der insgesamt sieben Spurgruppenworkshops inklusive der jeweiligen Ergebnisse der Info-Veranstaltungen.

5.1.1. Vorbereitungsworkshop: Etablierung der Spurgruppe

Die vorbereitende Spurgruppensitzung am 15. Juni 2016 von 18:00 bis ca. 20:30 Uhr im Regierungspräsidium Tübingen, Raum E 09

Tagesordnung

Ziele

- Vorbereitung der Öffentlichkeitsbeteiligung im Projekt „Modellstadt Reutlingen“
- Kennenlernen der Akteure
- Information über das Projekt und den Ansatz zur Öffentlichkeitsbeteiligung
- Einholen von Rückmeldungen und Anregungen zur Beteiligung - Klärung von Arbeitsweise und Mitwirkung im projektbegleitenden Dialogforum

Ablauf

Moderation: Dr. Hannah Büttner, Integrative Dialoge

Ab 17:30 Uhr	**Eintreffen der Gäste**
18:00 Uhr	**Begrüßung** Dietmar Enkel, Abteilungsleiter Umwelt, Regierungspräsidium Tübingen
18.05 Uhr	Einführung durch die Moderation
18:10 Uhr	**Kennenlernen der Teilnehmenden** - Erwartungen und Wünsche an eine Öffentlichkeitsbeteiligung
18:30 Uhr	**Informationen zum Projekt „Modellstadt Reutlingen“ und zur geplanten Öffentlichkeitsbeteiligung** Das Projekt „Modellstadt Reutlingen“: Nadja Schlör, Verantwortliche Projektleiterin, Referat 54.1, Regierungspräsidium Tübingen Das Vorgehen der Fachgutachter: Dipl.-Ing. Matthias Rau, Ingenieurbüro Rau Ansatz und Vorgehen zur Beteiligung der Öffentlichkeit: Dr. Hannah Büttner, Integrative Dialoge Anschließend: Austausch und Raum für Verständnisfragen
19.10 Uhr	**Diskussion der Öffentlichkeitsbeteiligung – Klärung des Beteiligungsfahrplans**

	Aufgabe, Zusammensetzung und Arbeitsweise des projektbegleitenden Forums Methoden zur Information der breiten interessierten Öffentlichkeit Zusammenfassung und Verbleib
19:50 Uhr	Ausblick und Verabschiedung Dr. Hannah Büttner, Integrative Dialoge Nadja Schlör, Regierungspräsidium Tübingen
Ca. 20:00 Uhr	**Ende der Sitzung, Ausklang und Gespräche**
20:30 Uhr	Ende der Veranstaltung

Begrüßung und Einführung

Dietmar Enkel, Abteilungsleiter der Abteilung 5 Umwelt im Regierungspräsidium Tübingen, begrüßte die Anwesenden. Er bedankte sich für das zahlreiche Erscheinen, das große Interesse und die Bereitschaft, im Projekt mitzuwirken. Im Anschluss erläuterte er den Hintergrund des Projekts „Modellstadt Reutlingen“. Es ginge darum, Maßnahmen zu definieren, um die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid und Feinstaub PM10 in Reutlingen schnellstmöglich einzuhalten.

Die Grenzwerte für Stickstoffdioxid werden in Reutlingen derzeit noch deutlich überschritten. Bei Feinstaub PM10 werden die Grenzwerte seit 2014 eingehalten, aber erst bei einer Unterschreitung der Grenzwerte in drei aufeinander folgenden Jahren liegt eine sichere Einhaltung vor. Aufgrund dieser Grenzwertüberschreitungen hat das Verwaltungsgericht Sigmaringen das Land Baden-Württemberg am 22. Oktober 2014, vertreten durch das Regierungspräsidium Tübingen, verurteilt den Luftreinhalteplan Reutlingen so fortzuschreiben, dass die Grenzwerte schnellstmöglich eingehalten werden. Mit dem Projekt „Modellstadt Reutlingen“ komme das Regierungspräsidium Tübingen, so Enkel, dem Auftrag des Gerichts nach. Dazu gehöre die Erarbeitung einer Gesamtkonzeption mit verschiedenen Maßnahmenkombinationen (Szenarien) sowie einer zeitlichen Einordnung, wann die Grenzwerte voraussichtlich eingehalten werden.

Dabei benötige das Regierungspräsidium Begleitung und Unterstützung. Enkel stellte die Vertreterinnen und Vertreter der Projektpartner vor (Nadja Schlör vom Regierungspräsidium Tübingen, Frau Bessel vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg und Herr Wöhrmann von der Stadt Reutlingen). Zudem erklärte er, dass neben der verwaltungsseitigen Unterstützung auch Fachgutachter der Bietergemeinschaft AVISO GmbH / Ingenieurbüro Matthias Rau sowie für die Beteiligung der Öffentlichkeit Dr. Hannah Büttner, Integrative Dialoge, ins Boot geholt wurden. Außerdem betonte er, dass die Anwesenden der Spurgruppe im Mittelpunkt des Vorhabens stünden. Es gelte in der heutigen Sitzung, gemeinsam die Brücke zur Beteiligung zu schlagen. Zukünftig solle die Spurgruppe das Projekt und die Erarbeitung geeigneter Maßnahmen konstruktiv kritisch begleiten.

Im Anschluss erklärte Moderatorin Dr. Hannah Büttner, dass die Anwesenden eingeladen wurden, um sich zu informieren und gemeinsam die Öffentlichkeitsbeteiligung vorzubereiten. Es gelte, diese möglichst passgenau aufzusetzen und die Kenntnisse der Teilnehmenden mit einzubinden. Frau Dr. Büttner erläuterte, wie die Runde zustande kam. Ziel bei der Auswahl war es, rele-

vante gesellschaftliche Gruppen miteinzubinden und einen breiten und vielfältigen Mix aus verschiedenen Bereichen wie Wirtschaft, Politik und Verbände zu finden.

Darüber hinaus gab sie eine kurze Einführung in den Ablauf des Abends und gab bekannt, dass das Sitzungsprotokoll in etwa ein bis zwei Wochen an die Teilnehmenden verschickt werde. Dieser Einführung folgte eine Kennenlernrunde.

Kennenlernen der Teilnehmenden – Erwartungen und Wünsche an eine Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Teilnehmenden stellten sich vor (Name mit Institution/Funktion) und vervollständigten den Satz: Die Beteiligung gelingt, wenn…

- die Beteiligten offen und transparent agieren
- frühzeitig und geeignet beteiligt wird
- ein guter Informationsfluss und Transparenz gewährleistet ist und wenn möglichst viele unterschiedliche Meinungen gehört werden
- ein vielfältiger Mix in der Spurgruppe teilnimmt
- die Meinung der Bürgerinnen und Bürger gehört und berücksichtigt wird – nicht nur die einzelner Interessengruppen
- eine breite Teilnahme möglich ist (Hinweis auf Integrationsrat als wichtiger Multiplikator)
- Öffentlichkeitsbeteiligung ernst genommen und die Öffentlichkeit zugelassen wird
- auf Leute zugegangen wird (d.h. Treffen in Reutlingen)
- Bürgerinnen und Bürger und nicht nur die Üblichen erreicht werden
- Entscheidungen für die Bürgerinnen und Bürger nachvollziehbar sind, wenn auch ihr Sachverstand eingebracht wird und wenn die Spurgruppe öffentlich tagt
- das Thema verständlich aufbereitet wird
- Ergebnisse praxisnah vermittelt werden
- die Betroffenheit in der Öffentlichkeit bewusst gemacht wird
- Problematik und Lösungen für die Betroffenen übersetzt werden und wenn Multiplikation und Aufklärung stattfinden
- das Thema praxisnah und allen Teilen der Bevölkerung vermittelt wird (Volksgesundheit)
- Betroffene für das Thema begeistert werden
- Gründe geliefert werden, für das, was die Beteiligten tun
- fachlich gut vorbereitet wird und wenn Bürgerinnen und Bürger sich einbringen können und gehört werden
- Bürgerinnen und Bürger mitgenommen werden
- die Bürgerinnen und Bürger ernstgenommen werden
- nicht nur ein Wunschzettel erarbeitet wird, sondern dieser auch umgesetzt wird (bzw. deutlich gemacht wird, was mit den Ergebnissen passiert)
- Maßnahmen definiert werden, bei denen sich die Menschen nicht als Opfer der Verwaltung fühlen
- Maßnahmen mit und für die Bürgerinnen und Bürger (inkl. Jugend) entwickelt werden
- keine Insellösungen geschafft werden
- alle Punkte beherzt angegangen werden
- das Kosten-Nutzen-Verhältnis stimmt (auch mit Blick auf die Zukunft, nicht nur ökonomisch sehen, auch Lebensqualität und Gesundheit beachten)

Informationen zum Projekt „Modellstadt Reutlingen“ und zur geplanten Öffentlichkeitsbeteiligung

Um die Sitzungsteilnehmerinnen und -teilnehmer über das Projekt zu informieren, hielten Vertreterinnen und Vertreter des Regierungspräsidiums Tübingen, der Fachgutachter sowie des für die Beteiligung zuständigen Büros Integrative Dialoge jeweils einen Kurzvortrag. Diese können in Gänze in den jeweiligen Anhängen des Protokolls nachgelesen werden.

Das Projekt „Modellstadt Reutlingen“: Nadja Schlör, Verantwortliche Projektleiterin seitens des, Regierungspräsidiums Tübingen, Referat 54.1 erläuterte

- die aktuelle Situation: Überschreitungen der Grenzwerte für Stickstoffdioxid in Reutlingen hatten u. a. eine Klage der Deutschen Umwelthilfe e. V. und ein Urteil des Verwaltungsgerichts Sigmaringen zur Folge.
- die Konsequenz: Das Urteil schreibt vor, für die 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Reutlingen eine Gesamtkonzeption mit umfangreichen Maßnahmenkatalog und mit zeitlicher Prognose zur voraussichtlichen Grenzwerteinhaltung zu erarbeiten – am Ende sollen Szenarien (Maßnahmenkombinationen) für die schnellstmögliche Einhaltung der Grenzwerte gefunden werden.
- Akteure, Ziele sowie Zeitplanung im Projekt „Modellstadt Reutlingen“

Das Vorgehen der Fachgutachter: Dipl.-Ing. Matthias Rau, Ingenieurbüro Rau informierte über

- die beteiligten Gutachter, die Ziele und Arbeitsschritte zur Erarbeitung des Fachgutachtens
- das Basisszenario und das Vorgehen zur Entwicklung von Maßnahmen und Szenarien
- das angestrebte Ergebnis: ein optimales Szenario für Reutlingen

Ansatz und Vorgehen zur Beteiligung der Öffentlichkeit: Dr. Hannah Büttner, Integrative Dialoge präsentierte

- das Team für die Öffentlichkeitsbeteiligung
- den geplanten Fahrplan für die Öffentlichkeitsbeteiligung, darunter Ziele, Beteiligte, geplante Elemente sowie einen Prozessplan
- die mögliche Arbeitsweise, Funktion und Zusammensetzung der Spurgruppe
- Ausblick und nächste Schritte

Verständnisfragen und Austausch

Im Anschluss der Kurzvorträge folgte ein Austausch der Teilnehmenden zum Gehörten und es konnten Verständnisfragen geklärt werden. Folgende Punkte wurden aufgeworfen:

- **Was genau bedeutet, dass das Projekt „Modellstadt Reutlingen“ Modellcharakter hat?**

  Das Projekt betrachtet nicht nur einzelne Lösungen, sondern erarbeitet eine Gesamtkonzeption mit Maßnahmen auf allen politischen Ebenen sowie eine Abfolge von Schritten, wie die Grenzwerteinhaltung gewährleistet wird – und kann letztlich auch als „Vorbild“ dienen.

  Aus dem Teilnehmerkreis wird novh darauf hingewiesen, dass aktuelle Messdaten und Messtechniken die Basis sein müssten.

- **Bei der Gesamtkonzeption von Maßnahmen ist hinsichtlich des Feinstaubes nur PM10 berücksichtigt. Warum, entspricht das hinreichend dem Gedanken des „Modell“ Projektes?**

  Da es sich um einen klaren Arbeitsauftrag seitens des Gerichts handelt, ist eine Ausweitung auf feinere Partikel (bspw. PM 2,5) bisher nicht vorgesehen.

- **Warum ist ein umfangreiches Gutachten nötig, wenn Grundlagen schon längst existieren?**

  Es liegen gute Basisinformationen vor, die – wo möglich – in das neue Fachgutachten einfließen (z. B. Netzdaten). Das Rad wird nicht neu erfunden. Allerdings müssen neue Daten erhoben werden, wie beispielsweise realistische Emissionsfaktoren von Dieselfahrzeugen sowie realistische Anteile des Schwerverkehr, um belastbare Ergebnisse zu erhalten. Bei der Analysephase geht es darum, alle Daten (alt und neu) zu aktualisieren, auch um zu separieren, welche Aspekte außen vorgelassen werden können, da deren Anteile eine sehr geringe Auswirkung haben.

- **Beim landesweiten Projekt OK Labs Stuttgart sollen Privatleute bei der Messung zur Luftreinhaltung mitmachen können. Können die Daten in den Untersuchungen des Projekts „Modellstadt Reutlingen“ eine Rolle spielen?**

  Bisher gab es dazu noch keinen belastbaren Austausch der Initiatoren mit der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) bzgl. der Art und Funktionsweise der Messgeräte. Außerdem gibt es hierbei die Schwierigkeit, qualitative Messdaten zu erhalten. Denn beispielsweise sind die Anbringungsorte der Messgeräte nicht vorgeschrieben (bei rechtskonformen Messungen ist die Auswahl der Messstandorte nach den Kriterien der 39. BImSchV festzulegen). Das bedeutet, dass die Leute, die mitmachen, die Geräte zum Beispiel am Dach des Hauses oder neben der Eingangstür anbringen können. Gleichwohl sollte die kommunikative Chance des Open Knowledge Ansatzes weiter im Blick behalten werden.

- **Was ist die Aufgabe der Spurgruppe, soll sie auch an fachlichen Lösungen mitwirken?**

  Aufgabe der Spurgruppe ist es zum einen im Rahmen der fünf Workshops über die jeweiligen (Zwischen-)Ergebnisse des Fachgutachtens zu beraten, Fragen zu klären und Empfehlungen zu geben. D. h. die Gruppe setzt sich mit den konkreten fachlichen Schritten, Maßnahmenbündeln und Lösungen zur Erreichung der Ziele der Luftreinhaltung auseinander. Zum anderen hat die Spurgruppe die Aufgabe die Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten und Hinweise und Empfehlungen für die Multiplikation der Themen in gesellschaftliche Gruppen und in die breite Öffentlichkeit zu geben.

<u>Diskussion der Öffentlichkeitsbeteiligung – Klärung des Beteiligungsfahrplans</u>

Bei der gemeinsamen Diskussion der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden verschiedene Aspekte des geplanten Beteiligungsfahrplans beleuchtet und beraten.

Folgende Punkte lassen sich festhalten:

- **Aufgabe der Spurgruppe**

  Das Dialogforum versteht sich als zentraler Ort der Beteiligung. Es informiert, konsultiert und beteiligt die Spurgruppen-Mitglieder an der Lösungsfindung aus Perspektive der verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen und agiert als Multiplikator. Die Ergebnisse haben empfehlenden Charakter.

- **Zusammensetzung des projektbegleitenden Dialogforums**

  Das Forum soll vor allem einen vielfältigen Mix verschiedener Akteure, Interessensgruppen und Perspektiven enthalten. Der Grundansatz wurde bestätigt, ergänzend wurden insbesondere Hinweise auf noch einzuladende Gäste (= Zuhörer, ggf. auch Fachleute) eingebracht. Diese werden über den ersten Workshop der Spurgruppe informiert und als zuhörende Gäste eingeladen. Die Tabelle auf der folgenden Seite fast die Zusammensetzung der Spurgruppe im Ergebnis zusammen. → Bitte prüfen Sie die Richtigkeit der Angaben zu Ihrer Person

- **Vertretungsregelungen**

  Eine Kontinuität in den fünf Workshops der Spurgruppe ist für die Arbeitsatmosphäre und für die Qualität der Beratungen notwendig. Daher ist eine eindeutige Regelung der Vertretung = je Teilnehmer 1 Vertreter/in zielführend. Im Rahmen der Sitzung konnten die Vertretungen nur teilweise geklärt werden. → Bitte nennen Sie uns bis zur nächsten Sitzung sofern möglich eine/n Vertreter/in

Bereich und Sitze	**In der Spurgruppe vertretene Institutionen**	Gäste
Politik (8)	▸ **CDU-Stadtratsfraktion** ▸ **SPD-Stadtratsfraktion** ▸ **FDP-Stadtratsfraktion** ▸ **FWV-Stadtratsfraktion** ▸ **Die Grünen /Unabhängigen-Stadtratsfraktion** ▸ **WIR-Stadtratsfraktion** ▸ **Die Linke-Stadtratsfraktion** ▸ **Jugendgemeinderat**	
Verwaltung Region (2)	▸ **Gemeinde Eningen** ▸ **Landratsamt**	▸ Gemeinde Pfullingen ▸ Klimaschutzagentur Landkreis Reutlingen
Verkehrsträger (1)	▸ **Reutlinger Stadtverkehrsgesellschaft mbH**	
Verbände: Verkehr & Umwelt (4)	▸ **ADAC** ▸ **BUND)** ▸ **ADFC** ▸ **Landesnaturschutzverband**	▸ Verkehrsclub Deutschland e.V.
Wirtschaft und	▸ **Handwerkskammer Reutlin-**	▸ Einzelhandels-

Handwerk (3)	**gen** ▸ **Schornsteinfegerinnung Tübingen** ▸ **Industrie- und Handelskammer Reutlingen**	verband „Reutlingen aktiv“ ▸ Kreishandwerkerschaft
Gesellschaft / Gesundheit (2)	▸ **Kreiskliniken Reutlingen** ▸ **Gesundheitsamt**	▸ Integrationsrat

- **Die Arbeitsweise der Spurgruppe**

  In fünf ca. 3-stündigen moderierten Workshops werden (Zwischen-)Ergebnisse des Fachgutachtens diskutiert. Vor dem jeweiligen Workshop werden die Unterlagen in gekürzter Version an die Spurgruppe geschickt (per E-Mail). Somit wird gewährleistet, dass sich die Teilnehmenden auf den Workshop vorbereiten können. Im Workshop selbst präsentieren die Fachgutachter die (Zwischen-)Ergebnisse. Die Ergebnisse aus den Workshops werden dokumentiert und für das Fachgutachten bereitgestellt. Darüber hinaus wirken die Teilnehmenden als Multiplikatoren nach Außen und wirken bei der Information der Öffentlichkeit mit.

- **Nächste Termine für die Workshops der Spurgruppe**

  Die Workshops finden in Reutlingen zwischen 17:30 und ca. 20:30 / 21:00 Uhr statt.

  Der erste Workshop der Spurgruppe findet am Mittwoch, 27. Juli 2016 um 18:00 Uhr statt. Eine Einladung folgt.

  Der zweite Workshop ist auf Dienstag, 20. September 2016 von 17:30 bis ca. 21:00 Uhr terminiert.

- **Begrifflichkeiten: Spurgruppe, Dialogforum**

  Die Bezeichnung „Spurgruppe“ bezieht sich auf die Teilnehmenden im Dialogforum. Zu klären ist, ob im Hinblick auf die Kommunikation in der Öffentlichkeit die Bezeichnungen beibehalten werden soll oder ob zukünftig ausschließlich von „Dialogforum Projekt Modellstadt Reutlingen“ o. ä. gesprochen werden soll. Bis auf weiteres werden „Spurgruppe“ und „Dialogforum“ synonym verwendet. → Hinweise und Empfehlungen hierzu werden bis zur nächsten Sitzung gerne aufgenommen

- **Stellenwert Abschlussbericht und Methodik in der Spurgruppe**

  Der Spurgruppe steht optional die Möglichkeit offen einen gemeinsamen Ergebnisbericht ihrer Empfehlungen zu erstellen, und somit ein eigenständiges Ergebnis zu produzieren, über die Dokumentation von einzelnen Empfehlungen sowie Konsens und Dissens hinaus. Als methodische Unterstützung wäre hierfür sog. Kriterienarbeit denkbar, d. h. die eigenständige und gemeinsame Entwicklung von Kriterien zur Bewertung der Maßnahmen. Die Anwesenden einigten sich darauf, dass sie diese Entscheidung derzeit noch nicht treffen können.

- **Zeitpunkte und Methoden zur Information der Öffentlichkeit**

  Drei Informationsveranstaltungen sollen die breite Öffentlichkeit informieren, ihr Gelegenheit zur Klärung von Fragen geben und Rückmeldungen sowie Anregungen einsammeln. Nach Diskussion der Teilnehmenden über den Termin der ersten Veranstaltung wurde vorgeschla-

gen, spätestens nach der Bewertung der Maßnahmen, die die Luftqualität beeinflussen, eine Informationsveranstaltung auszurichten. Dies wird Anfang des Jahres 2017 sein.

Begleitend sind Informationen auf der Website des Regierungspräsidiums Tübingen und den Projektpartnern geplant.

Auch die Medien werden durch den regelmäßigen Versand von Pressemitteilungen auf dem Laufenden gehalten, um als wichtige Multiplikatoren zu fungieren. li

Neben der lokalen Presse könnten auch weitere Medien einbezogen und über das Vorhaben und den Prozess informiert werden. Vorschläge der Anwesenden:

- Regionale Zeitungen und weitere Medien
- Social Media sowie E-Mail/Newsletter

- **Transparenz und Vertraulichkeit**

Das Spannungsfeld zwischen beiden Zielen wurde kurz erörtert. Nach regem Austausch tendierten die Anwesenden dazu, die Tür für zuhörende Gäste offen zu haben, Pressevertreter aber nicht explizit einzuladen.

Zu klären ist noch, ob es auch explizit vertrauliche Diskussionszeiten geben soll, in denen Presse und / oder Zuhörer nicht zugelassen sind. Diese Frage soll mit der Spurgruppe im ersten Workshop nochmals aufgerufen werden. → Hinweise hierzu nehmen wir gerne bis zur nächsten Sitzung auf.

Im Rahmen der Erläuterungen hob die Moderation die folgenden Herausforderungen für die Öffentlichkeitsbeteiligung hervor:

Das Projekt – und damit auch die Diskussion in der Spurgruppe – bewegt sich im Spannungsfeld zwischen zeitlichen und inhaltlichen Vorgaben (baldmöglichste Erreichung der gesetzlich vorgeschriebenen Ziele, Erstellung der Luftreinhalteplanung) einerseits und andererseits der Anforderung umfassend vorzugehen und neu zu denken - was evtl. noch umfangreichere Arbeiten erforderlich erscheinen lässt als im gegebenen Zeitraum durch die Fachgutachter machbar sind. Mit diesem Spannungsfeld gilt es transparent und möglichst produktiv umzugehen.

Das Thema Luftreinhaltung ist in der Öffentlichkeit noch wenig angekommen, hierzu sind größere Anstrengungen notwendig. Die Hinweise der Spurgruppe aus der Vorstellungsrunde gaben bereits mehrere wichtige Hinweise darauf, beispielsweise auch auf die Einbeziehung der „nicht üblichen Verdächtigen“. Hierzu ist festzuhalten, dass dazu voraussichtlich ein deutlich höherer Einsatz an Ressourcen und Engagement notwendig wäre bspw. um „aufsuchende“ Beteiligung zu ermöglichen. Dies gilt es im Rahmen der Beratungen zur weiteren Öffentlichkeitsarbeit im Blick zu behalten.

- **Weitere Vereinbarungen/Punkte**

Hr. Feuerer wies die Anwesenden auf den Verbandstag der Schornsteinfeger-Innung am 14. Oktober 2016 in der Stadthalle Reutlingen hin und lud sie ein. Thema des Tages ist Feinstaub – auch der Umweltweltminister wird vor Ort sein. Ggf. gäbe dies eine gute Gelegenheit, um über das Vorhaben sowie die Öffentlichkeitsbeteiligung zu informieren.

Hr. Prof. Dr. Straub bat die Projektgruppe, eine Liste der Mitglieder mit Kontaktdaten zu versenden. Damit waren alle Anwesenden einverstanden.

Ausblick und Verabschiedung

Frau Dr. Büttner dankte allen Beteiligten für die Mitwirkung, wies auf die nächste Projektpartner-Sitzung am 24. Juni hin, bei welcher der Beteiligungsfahrplan finalisiert wird und freut sich, die Spurgruppe beim 1. Workshop wieder begrüßen zu können. Nadja Schlör verabschiedete die Teilnehmenden und bedankte sich herzlich für die konstruktive und gute Zusammenarbeit des ersten Zusammenkommens und betonte, dass sie sich auf eine weitere gute Zusammenarbeit freue.

5.1.2. Analysephase 1: Analyse der Einflussfaktoren

Der 1. Workshop der Spurgruppe am 27. Juli 2016 von 18:00 bis ca. 21:00 Uhr im Rathaus Reutlingen, Großer Sitzungssaal

Tagesordnung

Ziele

- Abschluss Protokoll und offene Punkte aus der Sitzung vom 15.06.2016
- Information und Nachvollziehbarkeit ermöglichen bezüglich Vorgehen und Zwischenergebnissen der Analysephase 1 (Vorgehen, Basisszenario, Einflüsse, Randbedingungen für die Modellierung)
- Einholen von Ideen und Rückmeldungen zu den Maßnahmen für die Analysephase 2
- Aufnehmen von Hinweisen zur Information der Öffentlichkeit

Zur Sitzung versandte Unterlagen

- Agenda
- Teilnehmendenliste
- Präsentation des Fachgutachtens (wird im Workshop erläutert)

Agenda

Moderation: Dr. Hannah Büttner, Integrative Dialoge

Ab 17:30 Uhr	Eintreffen
18:00 Uhr	**Begrüßung** Regierungspräsidium Tübingen
18:05 Uhr	Einführung durch die Moderation Einordnung der Sitzung in den Gesamtprozess Ziele, Agenda und Arbeitsweise des Abends
18:10 Uhr	**TOP 1: Offene Punkte aus der letzten Sitzung, Protokoll** Protokoll vom 15.06.2016 Gäste
18:30 Uhr	**TOP 2: Zwischenergebnisse Analysephase 1: Einflüsse** Präsentation durch die Fachgutachter Grundlagen und Vorgehen Basisszenario und Trendprognose Einflüsse und Quantifizierung Maximalpotenzial Moderierter Austausch zu Verständnisfragen und Nachvollziehbarkeit

	TOP 3: Ausblick Analysephase 2: Maßnahmen Vorstellung der Kurzliste mit Maßnahmen durch die Fachgutachter Moderierter Austausch: Rückmeldungen, Ideen und Vorschläge zu den Maßnahmen
Ca. 20:15 Uhr	**TOP 4: Hinweise zur Kommunikation mit der Öffentlichkeit** Austausch und Hinweise auf Basis des Gehörten
20:35 Uhr	**TOP 5: Nächste Schritte, Feedback zur Sitzung**
20:55 Uhr	Verabschiedung und Dank
Ca. 21:00 Uhr	Ausklang und Gespräche
21:30 Uhr	**Ende der Veranstaltung**

Begrüßung und Einführung

Begrüßung und Einführung durch das Regierungspräsidium Tübingen

Nadja Schlör vom Regierungspräsidium Tübingen (RPT) begrüßte die Anwesenden. Sie bedankte sich für das Kommen und die Bereitschaft im Projekt mitzuwirken. Danach erläuterte sie kurz die wichtigsten Hintergründe des Projekts: So werden die Grenzwerte für Stickstoffdioxid in Reutlingen derzeit noch deutlich überschritten. Bei Feinstaub PM10 werden die Grenzwerte seit 2014 zwar eingehalten, aber erst bei einer Unterschreitung der Grenzwerte in drei aufeinander folgenden Jahren liegt eine sichere Einhaltung vor. Aufgrund dieser Grenzwertüberschreitungen hat das Verwaltungsgericht Sigmaringen das Land Baden-Württemberg, vertreten durch das RPT, am 22. Oktober 2014 verurteilt, den Luftreinhalteplan Reutlingen so fortzuschreiben, dass die Grenzwerte schnellstmöglich eingehalten werden. Mit dem Projekt „Modellstadt Reutlingen“ komme das RPT dem Auftrag des Gerichts nach und verbindet dies mit dem Ziel, in Reutlingen modellhafte Lösungen zu entwickeln.

Frau Schlör nahm Bezug auf die vorbereitende Sitzung am 15. Juni 2016 in Tübingen, bei der sich die Spurgruppe zum ersten Mal traf. Sie erläuterte zwei offene Punkte, die in dieser Sitzung aufkamen:

- **Begriff Modellstadt Reutlingen: Was genau ist modellhaft an diesem Projekt?**

  Das Projekt betrachtet nicht nur einzelne Maßnahmen, sondern berücksichtigt alle denkbaren Maßnahmen auf allen politischen Ebenen. Danach gilt es, eine Auswahl zu treffen und geeignete Maßnahmen in einem Gesamtkonzept zu Maßnahmenkombinationen (sogenannte Szenarien) zu bündeln. Außerdem sollen die Gutachter prüfen, wie diese Maßnahmen umgesetzt werden können, welche Entscheidungsträger dafür verantwortlich sind und wann die Grenzwerte mit welchen Maßnahmenkombinationen eingehalten werden. Dieser ganzheitliche Ansatz zeichnet den modellhaften Charakter des Projekts aus. Reutlingen könnte damit eine Vorreiterrolle in der Luftreinhalteplanung spielen.

- **Feinstaub-Relevanz: Warum wird beispielsweise PM 2,5 nicht berücksichtigt?**

  Das Projekt „Modellstadt Reutlingen“ ist kein Forschungsprojekt. Daher ist das Regierungspräsidium Tübingen an bestehende gesetzliche Regelungen gebunden – auch in diesem Projekt. Das RPT muss die Luftreinhalteplanung so fortschreiben, dass die Grenzwerte, die im 39. BImSchV beschrieben werden, eingehalten werden. Mögliche Gesetzesvorhaben oder Empfehlungen können auch aus Gründen der Dringlichkeit im Modellprojekt nicht berücksichtigt werden. Für PM 2,5 gibt es einen gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwert, der in Reutlingen sicher eingehalten wird.

Frau Schlör machte deutlich, dass es im heutigen Workshop neben der Information der Teilnehmenden zur ersten Analysephase des Gutachtens insbesondere darum geht, erste Ideen und Anregungen zu möglichen Maßnahmen und Handlungsfeldern zu sammeln. Denn ein Teil des Auftrags, den das Verwaltungsgericht Sigmaringen dem RPT mitgegeben hatte, ist es, bei den Maßnahmen neu zu denken.

Einführung der Moderation

Dieser Einführung folgend gab Moderatorin Dr. Hannah Büttner, Integrative Dialoge, einen Überblick zu den Zielen und dem Ablauf des Workshops sowie zur Zusammensetzung der Anwesenden. Der Abend sei der Auftakt in die fachliche Debatte der Spurgruppe. Auch Gäste waren anwesend, die Dr. Büttner begrüßte und kurz vorstellte: Abrahim Dold von der KlimaschutzAgentur Landkreis Reutlingen, Ewald Heinzelmann von der Kreishandwerkerschaft Reutlingen, Katrin Rochner aus dem Bereich Öffentlichkeitsarbeit im Regierungspräsidium Tübingen, Michael Schrenk (Bürgermeister der Gemeinde Pfullingen) sowie Dusan Vesenjek vom Integrationsrat Reutlingen. Ferner stellte sie die anwesenden Vertreterinnen und Vertreter der Projektpartner vor und erklärte, dass neben der verwaltungsseitigen Unterstützung auch Fachgutachter der AVISO GmbH / Ingenieurbüro Matthias Rau / Dr. Brenner Ingenieure heute mit beim Workshop dabei seien.

Danach gab Dr. Büttner einen Überblick über den Gesamtprozess, in dem zu jeder der fünf Phasen ein Spurgruppen-Workshop geplant ist, um über die Arbeitsstände und Zwischenergebnisse zu beraten. Sie ordnete den ersten Workshop ein und erläuterte, dass sich das Projekt derzeit in der ersten Analysephase befindet. Ziel des heutigen Abends sei es, die Anwesenden über das Vorgehen und die Zwischenergebnisse der Analysephase 1 (Vorgehen, Basisszenario, Einflüsse, Randbedingungen für die Modellierung) zu informieren und Nachvollziehbarkeit zu ermöglichen. Darüber hinaus gehe es um das Einholen von Ideen und Rückmeldungen zu den Maßnahmen für die Analysephase 2 und um das Aufnehmen von Hinweisen zur Information der Öffentlichkeit. Möglichst viele Maßnahmen sammeln – das ist u.a. der Auftrag des Fachgutachtens. Daher betonte auch Dr. Büttner, dass die heutigen Rückmeldungen aus der Spurgruppe sowie die aktive Beteiligung am Prozess äußerst wichtig seien. Um Aufmerksamkeit für das Projekt in der Öffentlichkeit zu schaffen, sei es aber auch essenziell, so Dr. Büttner, die Spurgruppenmitglieder als Multiplikatoren für das Projekt zu befähigen – und das über den gesamten Prozess hinweg. Daher erläuterte sie, dass der Punkt „Information der Öffentlichkeit“ in jedem Workshop als Tagesordnungspunkt aufgerufen werde. Abschließend bedankte sich Dr. Büttner bei der Stadt und beim Gemeinderat, dass der Workshop in den Räumen der Stadt stattfinden könne.

TOP 1: Offene Punkte aus der letzten Sitzung, Protokoll

Die Spurgruppe beschloss im Rahmen des ersten Workshops folgende Punkte:

- Das **Protokoll** vom 15. Juni 2016 wurde ohne inhaltliche Änderungswünsche verabschiedet.
- Dr. Büttner informierte, dass in der vergangenen vorbereitenden Sitzung der Spurgruppe am 15. Juni 2016 beschlossen wurde, dass es keinen gemeinsamen Abschlussbericht gebe.
- Folgende Vertreterregelung wurde festgelegt: Alle Spurgruppen-Mitglieder ernennen eine Vertreterin bzw. einen Vertreter, die bzw. der bei einer verhinderten Teilnahme des Spurgruppen-Mitglieds vertretungsweise an den Sitzungen teilnimmt. In diesem Zusammenhang bat Dr. Büttner die Anwesenden, ihr den jeweiligen Vor- und Nachnamen sowie die E-Mail-Adresse des Vertreters zukommen zu lassen (sofern noch nicht geschehen – entweder als Notiz auf der Anwesenheitsliste oder per E-Mail an: hb@integrative-dialoge.de).
- Alle Anwesenden waren einverstanden, dass eine Gesamtliste mit Kontaktdaten der Spurgruppen-Mitglieder sowie deren Vertreter für den Spur- und Projektgruppenkreis öffentlich gemacht wird.
- Die Spurgruppe schlug folgende Gäste für den kommenden Workshop vor:
    - Herr Benz und Prof. Eichenmeier (Hochschule Reutlingen)
    - Ggf. ein Taxiunternehmer
    - Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Kontakt wird Prof. Straub an Dr. Büttner
- Transparenz und Vertraulichkeit: Ein am 15.06.2016 nicht abschließend geklärter Punkt war auch die Frage nach geschützten Diskussionsräumen. Die Spurgruppe war sich darin einig, dass im Sinne der Transparenz ab sofort Termin, Ort und Zeit der Workshops in die Öffentlichkeit kommuniziert werden, sobald diese feststehen. Die Spurgruppen-Workshops sind offen für interessierte Bürgerinnen und Bürger, die mit Gaststatus zuhörend teilnehmen können. Die Presse wird entsprechend informiert.

TOP 2: Zwischenergebnisse Analysephase 1: Einflüsse

Um die Sitzungsteilnehmerinnen und -teilnehmer über den aktuellen Stand des Fachgutachtens zu informieren, präsentierte Dr. Christiane Schneider, AVISO, die ersten Zwischenergebnisse der Analysephase 1. Dabei ging sie auf das Vorgehen und die Grundlagen, das Basisszenario und Trends sowie auf die Einflüsse und Randbedingungen für die Quantifizierung ein. Für die erste Analyse sei wichtig festzustellen, welche Quellen die Luftqualität in Reutlingen beeinflussen (Verursacheranalyse).

Ein Auszug des Erläuterten:

- **Basisszenario (Wie entwickelt sich die Lage, wenn wir nichts tun?):** Zunächst wurde ein Basisszenario erstellt und eine Trendprognose unter der Fragestellung erarbeitet: Wie entwickelt sich die Luftqualität in Reutlingen, wenn keine zusätzlichen Maßnahmen getroffen werden? Für das Basisszenario, das den Scheibengipfeltunnel sowie weitere absehbare Entwicklungen berücksichtigt, wurden erste Zwischenergebnisse präsentiert. Die finalen Ergebnisse werden bis zum Herbst erwartet. Das Basisszenario zeigt die aus heutiger Sicht absehbare Entwicklung und berücksichtigt nur die mit Sicherheit eintreffenden Entwicklungen. Es enthält zum Beispiel Regelungen, die bereits beschlossen und in Kraft

getreten sind – wie etwa die 1. Bundesimmissionsschutzverordnung (Kleinfeuerungsanlagen), die natürliche KFZ-Flottenentwicklung sowie Infrastrukturbaumaßnahmen, die bereits begonnen wurden, wie der Scheibengipfeltunnel. Die Maßnahmen gehen über das Basisszenario hinaus und werden mit dem Ziel untersucht, den NO_2-Grenzwert früher einzuhalten als für das Basisszenario prognostiziert.

- **Einflüsse – Maximale (theoretische) Minderungspotenziale der relevanten Quellengruppen:** Zum besseren Verständnis differenzierte Dr. Schneider: Zur Immissionsbelastung liefert eine Quellengruppe, z. B. der Straßenverkehr einen Beitrag. Jeder Quellengruppe lassen sich Einflüsse zuordnen (ein Beispiel für einen Einfluss der Quellengruppe Straßenverkehr ist die Flottenzusammensetzung). Zur Quantifizierung des Anteils des Einflusses am Gesamtbeitrag der Quellengruppe wird das maximale theoretische Minderungspotenzial eines Einflusses ermittelt, was z. B. durch eine maximal mögliche Flottenverbesserung erreicht wird. Durch konkrete Maßnahmen kann dieses Minderungspotenzial realisiert werden (z. B. durch die Einführung einer blauen Umweltzone). Die Zwischenergebnisse zeigen: In Bezug auf PM10 und NO2 ist ´der Straßenverkehr die Quellengruppe mit höchstem Einzelbeitrag Kleinfeuerungsanlagen (Heizungen) und der Offroad-Verkehr (Schiff-, Schiene-, Luftverkehr, hier vor allem Baumaschinen) liefern ebenfalls signifikante Beiträge. Der großräumige Hintergrund ist insbesondere bei PM10 relevant. Sonstige Quellengruppen liefern nur geringe Beiträge.
- **Quantifizierung der Einflüsse – Die Ermittlung der theoretischen maximalen Reduktionspotentiale:** Annahmen, die die Fachgutachter definieren, zeigen, wo sich die Stickstoffdioxid- und PM10-Emissionen theoretisch maximal reduzieren lassen und welche Wirkung dies auf die Luftqualität (Immissionen) hat. Dazu legen sie Randbedingungen für beispielsweise eine maximal mögliche Flottenverbesserung fest und nehmen für diese Berechnungen z. B. an, dass die Fahrzeugflotte nur aus Fahrzeugen besteht, die die neuesten Abgasnormen (Euro 6) erfüllen oder elektrisch betrieben werden. Die so theoretisch erreichbaren Verbesserungen für die Luftqualität werden dann mit dem Basisszenario verglichen.

Darüber hinaus gab Dr. Schneider einen Ausblick auf die Phase 2 des Fachgutachtens, bei der es um die Erarbeitung von konkreten Maßnahmen, wie die theoretisch maximalen Reduktionspotenziale der Einflüsse erzielt werden können, geht. Dazu stellte sie die Maßnahmen aus dem Konzept Luftreinhaltung für die Stadt Reutlingen (Jan. 2016) vor. Diese Liste enthält bereits Maßnahmen, die es beim heutigen Workshop zu erweitern gelte. Einige dieser vorgelegten Maßnahmen hat das Fachbüro bereits ausgewählt und eine Kurzliste zusammengestellt. Diese sollen in jedem Fall bewertet werden – auch, um die Arbeiten möglichst rasch fortzusetzen, wird die Bewertungsphase parallel durchgeführt.

Nach den Präsentationen und Ausführungen tauschten sich die Teilnehmenden in einer regen Diskussion zum Gehörten aus und es gab Gelegenheit, Verständnisfragen zur Analysephase 1 zu stellen. Folgende Punkte wurden aufgeworfen:

<u>Basisszenario</u>

- **Welche Werte werden für die Fahrzeugflotte angenommen? Werden die EU-Konformitätsfaktoren berücksichtigt?**

Die Emissionsberechnungen basieren auf den Emissionsfaktoren der Datenbank HBEFA. In den Berechnungen (zur Quantifizierung der Einflüsse) wird angenommen, dass die Fahrzeugflotte nur aus Fahrzeugen besteht, die die neuesten Abgasnormen (Euro 6/VI) erfüllen oder elektrisch betrieben werden. Die Emissionsfaktorendatenbank wird stetig aktualisiert (aktueller Stand HBEFA V3.2, 2014). Möglicherweise sind die dort enthaltenen prognostizierten Emissionsfaktoren für zukünftigen Euronormstufen (z.B. Euro 6/VI) zu gering angesetzt. Daher rechnen die Fachgutachter mit konservativen Zahlen und werden bis Ende des Jahres ggf. eine Aktualisierung dieser Werte vornehmen, je nach Ausgang der derzeit laufenden Diskussionen über die Aktualisierung des HBEFA-Handbuchs.

- **Auch Kleinfeuerungsanlagen werden als Einfluss mit einem jährlichen Mittelwert dargestellt, obwohl sie vor allem im Winter die Luftqualität beeinflussen. Kann dieser Einfluss nicht auch unter realer Betrachtung analysiert werden?**

  Der Beitrag der Holzfeuerungen wird durch Analysen von Staubinhaltsstoffen durch die LUBW untersucht. Somit können die Werte auch tagesgenau betrachtet werden. Seit einem Jahr gibt es, so Herr Maliar von der Schornsteinfegerinnung Tübingen, Statistiken und verwendbare Daten für Festbrennstoffanlagen. Konkrete Anzahlen von Feuerungsanlagen der Stadt und im Landkreis Reutlingen würde das Landratsamt zur Verfügung stellen. Mailar schlug in diesem Zusammenhang vor, ähnlich wie bei Überlegungen in Stuttgart, einen Betriebsfaktor mittels einer Erhebung zu definieren. Dieser kann Aufschluss darüber geben, wie viele Anlagen tatsächlich in Betrieb sind.

- **Laut einer Prognose des Umweltbundesamtes solle der Schwerverkehr um 45 % zunehmen. Ist die Kapazität des Scheibengipfeltunnels dann nicht am Limit? Ist das im Basisszenario aufgenommen?**

  Im Basisszenario wird ausschließlich davon ausgegangen, dass der Tunnel in freier Verfügbarkeit ist. Das bedeutet, dass im Basisszenario kein LKW-Lenkungskonzept enthalten ist. Dies wird eine Maßnahme sein.

- **Auf welcher Basis wurde die Prognose ermittelt?**

  Die Fachgutachter gehen generell von den seitens der Verwaltung übermittelten Daten, Zahlen und Annahmen aus – außer in den Fällen, bei denen es neue oder wesentlich geänderte Erkenntnisse gibt.

- **Betrachtet das Fachgutachten bei allen Szenarien nur das Stadtgebiet Reutlingen oder auch zum Beispiel Eningen (da es in der Umweltzone liegt)?**

  Das Gebiet, das auf Folie 11 dargestellt ist – somit auch Eningen –, wird betrachtet.

<u>Definition Einflüsse</u>

- **Welche Methodik steht hinter der Verursacheranalyse der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW)?**

  Die LUBW geht standardisiert vor, für alle Städte. Die Analysen basieren auf den Messwerten und dem Emissionskataster. Hierfür betrachtet die LUBW jeden Bereich mit Grenzwertüberschreitungen, in Reutlingen zum Beispiel die Lederstraße. Für den städtischen Hintergrund werden Ergebnisse der Luftmessstationen herangezogen (in Reutlinen konkret die der Luftmessstation in der Pomologie). Die LUBW berechnet die Emissionsbeiträge auf Grundlage des Emissionskatasters und ermittelt den Immissionseinfluss für den zu untersuchenden Spot.

Die Spurgruppe merkte in diesem Zusammenhang an, dass sich die Situation an der Luftmessstation Reutlingen verändert hat und der Verkehr seitdem um ein Vielfaches verstärkt hat. Dadurch könnten die Werte ggf. zu hoch sein.

- **Was bedeutet „großräumiger Hintergrund“ in der Verursacheranalyse der LUBW?**

  Das sind Einflüsse, die nicht aus der Stadt, sondern von weit außerhalb an die Stadt herangetragen werden (zum Beispiel durch Ferntransporte). Die Fachgutachter wiesen darauf hin, dass auch bio- und geogene Quellen (z. B. auch die Landwirtschaft) in den Hintergrundbelastungen mit betrachtet würden.

Quantifizierung Einflüsse

- **Warum gehen die Fachgutachter bei der Definition der Randbedingungen davon aus, dass der Anteil von Elektrofahrzeugen im Personenverkehr bleibt, es aber angenommen wird, dass die ÖPNV-Flotte 2025 rein elektrisch fahre?**

  Die Annahme, dass der Personenverkehr ausschließlich elektrisch fährt, wäre eine Möglichkeit, allerdings wäre dies für die Fachgutachter verhältnismäßig zu weit gegriffen. Zudem kann auf den ÖPNV mehr Einfluss genommen werden, als auf den PKW-Verkehr.

Daneben wurden weitere vertiefende Fragen zum Modell des Fachgutachtens, zum Basisszenario und zu den Einflüssen gestellt. Mit Blick auf die Agenda wurde auf die Möglichkeit hingewiesen, das direkte Gespräch mit den Gutachtern im Anschluss zu suchen, was nach der Veranstaltung auch rege genutzt wurde

TOP 3: Ausblick Analysephase 2: Maßnahmen

Die Fachgutachter stellten eine Liste mit Maßnahmen vor, die das „Konzept Luftreinhaltung für die Stadt Reutlingen“[7]bereits vorsieht, da sie aus Sicht der Verkehrsplanung die größten Einflüsse auf die Luftqualität in Reutlingen haben. Frau Dr. Schneider erklärte, dass einige dieser Maßnahmen als quasi unumgänglich angenommen und daher vorgezogen bewertet würden, um möglichst zügig voranzukommen.

Ziel des Brainstormings sei es, so Dr. Schneider, weit zu denken und möglichst viele Maßnahmen zu finden. Das sei ein wichtiger Schritt, um alle Handlungsfelder zu ermitteln, dem ganzheitlichen Ansatz des Projekts gerecht zu werden und dem Auftrag des Verwaltungsgerichts Sigmaringen nachzukommen.

Auf Nachfragen erläuterte Dr. Schneider, dass die Bewertung der Maßnahmen hinsichtlich ihrer immissionsseitigen Wirksamkeit, ihrer Umsetzbarkeit und Praxistauglichkeit zu einem späteren Zeitpunkt im Projekt vorgenommen wird. Jetzt sei zunächst die Sammelphase. Zudem erläuterte sie auf Nachfragen, dass die blaue Plakette eine Fortsetzung der grünen Plakette (aktueller Diskussionsstand: ab Euro 3 bei Otto-Pkw und Euro 6/VI bei Diesel-Fahrzeugen) sei.

Arbeitsfrage: *Welche Ideen für Maßnahmen oder Handlungsfelder der Luftreinhaltung habe ich noch?*

[7] Zu finden unter: https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpt/Abt5/Ref541/Luftreinhalteplaene/Luftreinhalteplan/modellstadt-rt-konzept-luftreinhalt-2016-01-25.pdf

Folgende Ideen, Anregungen und Handlungsfelder zu möglichen Maßnahmen wurden dazu gesammelt. Sie sind hier aus Gründen der Übersichtlichkeit unter ähnlichen Themenbereichen zusammengefasst.

Alternative Angebote schaffen, bestehende verstärken

- Verbesserte Fernbusanbindung (Fernbusstation nach Süden) zur Reduzierung des PKW-Durchgangsverkehrs: Analyse der Sicht der Reutlinger
- Regionale Mitfahroptimierung (vgl. regionale Mitfahrzentrale des Landkreises)
- Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) und Softwarelösungen nutzen, um Auslastungsquote von PKW zu erhöhen
- Mobilitätszentrale
- Mitfahr-Plattform flinc nutzen
- Wartebereiche des ÖPNV attraktiver gestalten
- Einheitlicher eBike-Verleih für Reutlingen im Verbund mit Eningen und Pfullingen
- Schienenverkehr optimieren (Schnittstelle Bus und Bahn)

Verkehrslenkung

- Anpassung von Karlstraße und Oststadt (Verkehrsberuhigung)
- Betrachtung des öffentlichen Verkehrs, der von außerhalb in die Stadt kommt (Kreisbusse)

Kooperationen

- Zusammenarbeit mit den Nachbarstädten: Welche Maßnahmen können gemeinsam getroffen werden?
- Betriebe sensibilisieren: Ansatz bei Lieferverkehr sowie Mitarbeitermobilität

Bereich Öffentlichkeitsarbeit

- verstärkte Öffentlichkeitsarbeit für das Thema neue Mobilität und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- Imagekampagne
- Anreize für die öffentlichen Verkehrsmittel schaffen: Wettbewerbe und Verlosungen (von beispielsweise Monatskarten für den ÖPNV)
- Öffentlichkeitsarbeit für das Klimaschutzkonzept (KLIK) Reutlingen auswerten: welche Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit wirken?

Stadtklima und -bebauung

- Dachbegrünung, Pflanzenwände
- Baumsatzung für Reutlingen
- Blick auf Hochhäuser: Wie können diese Einfluss auf Abluftströme nehmen?
- NO_x-mindernde Baumaterialien (photokatalytische Baustoffe) für z. B. Bürgerpark nutzen

Datengrundlage, Wissensquellen

- Mehr Luftmessstationen; Mobile Messungen an Hotspots
- Betrachtung von Maßnahmen, die in anderen Städten gut funktionieren

Die Fachgutachter erklärten, dass die Ideen und Maßnahmen, die für die nächste Untersuchungsphase ausgewählt und hinsichtlich ihrer Wirkung auf die Luftqualität und Umsetzbarkeit bewertet werden, im zweiten Workshop im Herbst genauer betrachtet werden.

TOP 4: Hinweise zur Kommunikation mit der Öffentlichkeit

Im Anschluss forderte Dr. Büttner die Spurgruppenmitglieder auf, im Lichte des heute Gehörten weitere Hinweise für die Information der Öffentlichkeit zu geben – falls diese zusätzlich zur bereits geplanten Medienarbeit und den Veranstaltungen für die breite Öffentlichkeit als hilfreich eingeschätzt werden. Die Hinweise würden von der Projektgruppe im Hinblick auf ihre Realisierbarkeit beraten. Sie wies zudem auf die Multiplikatorenrolle der Spurgruppe hin und fragte die Teilnehmenden, welche Unterstützung sie benötigen, um die eigenen Zielgruppen über das Projekt informieren zu können. Folgende Aspekte wurden in diesem Zusammenhang genannt:

- Kompakte Kurzfassung auf wenigen Seiten zur Verfügung stellen (Ablauf des Projekts und wesentliche Inhalte), die laufend um neue Ergebnisse ergänzt wird
- Sämtliche Maßnahmen zusammenfassen und für die breite Öffentlichkeit aufbereiten
- Bevölkerung zum Mitmachen aufrufen bspw. beim Sammeln von Maßnahmen durch Online-Beteiligung. Es wurde argumentiert, dass durch eine solche Beteiligung die Akzeptanz der Luftreinhalteplanung gesteigert werden könne. Zu klären bleibt, wer diese Anregungen auswerten und beantworten kann, bzw. wer hierfür die erforderlichen Ressourcen bereitstellen könnte.
- Lokalpresse und Social Media (z. B. durch den Jugendgemeinderat) nutzen. Herr Straub vom Jugendgemeinderat griff diese Anregung direkt auf und kündigte an, das Thema in sein Gremium und dessen Aktivitäten hineinzutragen.
- Verlinkungen auf den Projektgruppen-Webseiten
- Konzept zur weiteren Öffentlichkeitarbeit erarbeiten, um dieses in einer weiteren Spurgruppensitzung zu diskutieren

TOP 5: Feedback zur Sitzung, Nächste Schritte

Zum Abschluss der gemeinsamen Diskussion lud die Moderation die Spurgruppe zu einer kurzen Feedbackrunde zur heutigen Sitzung ein: Was nehme ich mit, was war gut, was möchte ich dem Team mit auf den Weg geben? Das Feedback der Spurgruppe fiel insgesamt positiv aus, der Workshop gab einen wertvollen Zwischenstand mit guten Facherklärungen und vielen interessanten Informationen. Man wurde gut mitgenommen. Als hilfreich hervorgehoben wurde die Vorabversendung der Präsentation. Mit Blick auf die kommenden Workshops zu den Maßnahmen und den Szenarien wurde die Frage aufgeworfen, wie die Vielfalt der Maßnahmen gebündelt, bewertet und priorisiert werden können.

Dr. Büttner bedankte sich bei allen Beteiligten für die rege Diskussion und Beteiligung. Sie wies darauf hin, dass ein Protokoll erstellt wird, das binnen zwei Wochen versendet wird. Zudem kündigte sie den zweiten Workshop der Spurgruppe an.

Hinweis des Projektteams: Im Nachgang des 1. Workshops am 27.07.2016 zeigte sich schnell: Um den ursprünglich für den 20.09.2016 geplanten Herbstworkshop seitens der Gutachter in der notwendigen fachlichen Qualität vorbereiten zu können und die Anregungen der Spurgruppe angemessen bearbeiten zu können, wird eine Verschiebung des Termins um einen Monat erforderlich. In Abwägung der Vorteile (= qualitativ angemessene Diskussionsgrundlage, Gesamtprozess wird nicht verzögert, optimale Nutzung des Workshops und damit der Zeit der Spurgruppe) sowie der Nachteile (= neue Terminsuche, Risiko dass nicht alle können), bitten wir um Ihr Verständnis und um Ihre Unterstützung für diese Änderung.

Der neue Termin für den 2. Workshop ist Mittwoch der 19.10.2016
um 18.00 Uhr (Einlass ab 17.30 Uhr).

Genaue Informationen sowie die vorbereitenden Unterlagen werden etwa eine Woche vor dem zweiten Workshop versandt. Das Thema des zweiten Workshops: Quantifizierung der Einflüsse und Auswahl von Maßnahmen für die Szenarien. Dr. Büttner wies außerdem darauf hin, dass der dritte Workshop plus eine Informationsveranstaltung voraussichtlich im Januar 2017 stattfinden werde. Der genaue Termin wird beim zweiten Spurgruppen-Workshop festgelegt.

Zum Abschluss verabschiedete Nadja Schlör die Anwesenden und dankte herzlich für die konstruktive und gute Zusammenarbeit und betonte, dass sie sich auf den zweiten Workshop freue.

Nach der Veranstaltung nutzten viele Teilnehmenden die Gelegenheit, um sich rege miteinander informell auszutauschen.

TOP 6: Weitere Punkte

- Dr. Büttner kündigte an, dass die Pressemitteilung zum ersten Workshop am Folgetag (28.7.2016) an die Projektgruppe verteilt und möglichst binnen 48 Stunden freigegeben wird. Sie ist dann auf der Website: https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpt/Abt5/Ref541/Luftreinhalteplaene/Seiten/default.aspx zu finden.
- Rupert Klos informierte die Projektgruppe über den Lärmaktionsplan der Stadt Eningen. Hier könnten sich Einflüsse auch für das Projekt „Modellstadt Reutlingen“ ergeben.

5.1.3. Analysephase 2: Identifizierung von Maßnahmen

Der 2. Workshop der Spurgruppe am 19. Oktober 2016 von 18:00 bis ca. 21:30 Uhr im Rathaus Reutlingen, Mittlerer Sitzungssaal

Tagesordnung

Ziele
Verabschiedung Protokoll zum 1. Workshop am 27.07.2016
Finale Ergebnisse der Analysephase 1 vorstellen, Verständnisfragen klären, Nachvollziehbarkeit ermöglichen
(Zwischen)Ergebnisse der Analysephase 2 vorstellen, Verständnisfragen klären, Nachvollziehbarkeit ermöglichen, Hinweise aufnehmen
Aktuelles Vorgehen zur Beteiligung der breiten Öffentlichkeit, Vorbereitung Q 1/2017

Agenda

Ort: Rathaus Reutlingen, Marktplatz 22, Mittlerer Sitzungssaal

Moderation: Dr. Hannah Büttner, Integrative Dialoge

Ab 17:30 Uhr	Eintreffen
18:00 Uhr	Begrüßung durch das Regierungspräsidium Tübingen
18:05 Uhr	Einführung durch die Moderation
18:15 Uhr	**TOP 1: Verabschiedung Protokoll der letzten Sitzung**
18:25 Uhr	**TOP 2: Finale Ergebnisse Analysephase 1 (Einflüsse, Immissionsberechnungen und Maximalpotenzial)** Matthias Rau (Ingenieurbüro Rau, Heilbronn): Vorstellung Fachgutachten Analysephase 1 Kurze moderierte Diskussion: Verständnisfragen und Nachvollziehbarkeit
18.55 Uhr	**TOP 3: Diskussion der Ergebnisse von Analysephase 2: Ableitung und Auswahl von Maßnahmen für die Bewertung** Dr. Christiane Schneider (AVISO GmbH Aachen): Vorstellung Fachgutachten Analysephase 2 Moderierte Diskussion: Verständnisfragen, Nachvollziehbarkeit sowie Hinweise zu Kriterien und Maßnahmen
20:15 Uhr	**TOP 4: Bausteine für die Beteiligung der breiten Öffentlichkeit** Katrin Rochner und Nadja Schlör (Regierungspräsidium Tübingen): Vorstellung Beteiligungsportal Moderierte Diskussion zur Öffentlichkeitsbeteiligung

20:40 Uhr	**TOP 5: Ausblick Evaluation, Nächste Schritte**
20:50 Uhr	Feedback zur Sitzung, Verabschiedung und Dank
Ca. 21:00 Uhr	**Ende Plenum -** Ausklang und Gespräche, Kommentierung der Maßnahmen an den Wänden
21:30 Uhr	Ende der Veranstaltung

Begrüßung und Einführung

Begrüßung und Einführung durch das Regierungspräsidium Tübingen

Nadja Schlör vom Regierungspräsidium Tübingen (RPT) begrüßte die Anwesenden und bedankte sich für das Kommen. Viele Anregungen, die im Rahmen des ersten Spurgruppen-Workshops eingebracht wurden, waren wertvoll und wurden aufgegriffen. Frau Schlör erinnerte kurz an die wichtigsten Hintergründe des Projekts: Die Grenzwerte für Stickstoffdioxid in Reutlingen würden derzeit noch deutlich überschritten. Bei Feinstaub PM10 werden die Grenzwerte seit 2014 zwar eingehalten, aber erst bei einer Unterschreitung der Grenzwerte in drei aufeinander folgenden Jahren liegt eine sichere Einhaltung vor. Aufgrund dieser Grenzwertüberschreitungen hat das Verwaltungsgericht Sigmaringen das Land Baden-Württemberg, vertreten durch das RPT, am 22. Oktober 2014 verurteilt, den Luftreinhalteplan Reutlingen so fortzuschreiben, dass die Grenzwerte schnellstmöglich eingehalten werden. Mit dem Projekt „Modellstadt Reutlingen“ kommt das RPT dem Auftrag des Gerichts aktiv nach und verbindet dies mit dem Ziel, in Reutlingen gemeinsam mit dem Verkehrsministerium und der Stadt Reutlingen schnell wirksame Lösungen zu entwickeln. So sollen nicht nur einzelne Maßnahmen, sondern alle denkbaren Maßnahmen auf allen politischen Ebenen betrachtet und teilweise umfänglich bewertet werden. Im Ergebnis soll das Projekt Maßnahmenkombinationen (Szenarien) aufzeigen, wie die Grenzwerte schnellstmöglich eingehalten werden können.

Einführung der Moderation

Im Anschluss an die Einführung erläuterte die Moderatorin Dr. Hannah Büttner, Integrative Dialoge, die Ziele und den Ablauf des Workshops sowie die Arbeitsweise und Zusammensetzung der Anwesenden. Rolle der Spurgruppe ist es, aktive Diskussionsbeiträge in arbeitsfähiger Größe zu gewährleisten. Sie betonte, dass sich die Spurgruppe über die Gäste freut, die auf Anregung der Spurgruppe eingeladen wurden. Redebeiträge gibt es grundsätzlich nur aus der Spurgruppe, um die Arbeitsfähigkeit sicherzustellen. Im Nachgang der Sitzung gibt es zusätzlich die Möglichkeiten für bilaterale Gespräche.

Frau Dr. Büttner zeigte den Anwesenden einen kurzen Überblick über den Gesamtprozess auf: Im Juni 2016 hatte sich die Spurgruppe konstituiert. Im Juli gab es den ersten inhaltlichen Workshop, bei dem die ersten Zwischenergebnisse der Analysephase 1 (Einflüsse) vorgestellt wurden. Beim heutigen Workshop, so Dr. Büttner, werden die finalen Ergebnisse präsentiert. Darüber hinaus gehe es darum, aus der Analysephase 2 (Maßnahmen) die Vorauswahl der Maßnahmen zu diskutieren, die in der kommenden Bewertungsphase vertieft betrachtet werden sollten. Außerdem soll die zukünftige Öffentlichkeitsarbeit besprochen werden. Dr. Büttner wies ferner darauf hin, dass die Maßnahmen auf Postern gedruckt im Raum bereitgestellt sind, so dass die

Teilnehmenden ggf. auch im Anschluss an den Workshop ihre Hinweise zu den Maßnahmen dort noch schriftlich geben können, falls die Zeit im Workshop dafür nicht ausgereicht haben sollte.

TOP 1: Offene Punkte aus der letzten Sitzung, Protokoll

- Das **Protokoll** vom 27. Juli 2016 wurde ohne inhaltliche Änderungswünsche von der Spurgruppe verabschiedet.

Zudem resümierte Dr. Büttner folgende Punkte aus dem zweiten Workshop:

- Wunsch der Spurgruppe war es, den Workshop auch für die breite Öffentlichkeit zu öffnen. Das RPT hatte den Termin des Workshops über seinen Presseverteiler bekannt gegeben. Der Bekanntgabe zur heutigen Workshop-Sitzung ist ein Bürger gefolgt.
- Aus dem Bereich Logistik wurden die gewünschten Vertreter eingeladen.
- Die Maßnahmenideen aus dem ersten Workshop wurden in die Maßnahmenliste der Fachgutachter aufgenommen.
- Das RPT kommt dem Wunsch nach, Bürger noch stärker aktiv zu beteiligen und wird dazu das Beteiligungsportal des Landes Baden-Württemberg vorstellen.

TOP 2: Finale Ergebnisse der Analysephase 1: Einflüsse und Immissionsmodellierung zur Bestimmung eines Maximalpotenzials

Matthias Rau von Ingenieurbüro Matthias Rau erläuterte zunächst das Vorgehen, die Grundlagen, das Basisszenario sowie die Einflüsse und Randbedingungen für die Quantifizierung der Trends und der Einflüsse: Für die erste Analyse war es wichtig festzustellen, welche Quellen die Luftqualität in Reutlingen beeinflussen (Verursacheranalyse). Dabei ging es darum, herauszufinden, welche Entwicklungen absehbar sind und 2025 sicher eintreten und was die einzelnen Einflüsse maximal dazu beitragen können, die Luftqualität in Reutlingen zu verbessern.

Neben der Vorstellung des Vorgehens der Fachgutachter präsentierte Herr Rau die Ergebnisse der ersten Analysephase. Die Inhalte der Präsentation lagen den Teilnehmenden vorab vor. Ein Auszug des Erläuterten:

- **Welche Entwicklungen sind absehbar und treten 2025 sicher ein?**

  Betrachtet man das Basisszenario, dann nehmen die NO_X-Emissionen des Straßenverkehrs von 2015 bis 2025 um 58 Prozent ab. Diese deutlichen Reduktionen der NO_X-Emissionen seien vor allem auf die kontinuierlich verbesserte Fahrzeugflotte zurückzuführen. Die PM10-Emissionen im Straßenverkehr sinken von 2015 bis 2025 um 8 Prozent. Unter den absehbaren Entwicklungen sinkt der Wert der NO_2-Immissionskonzentrationen von 70 µg/m³ (2015) auf 38 µg/m³ im Jahr 2025. Ziel sei es jedoch, den Grenzwert von 40 µg/m³ (Jahresmittelwert) baldmöglichst einzuhalten. Daher müsse mehr getan werden, so Rau.

- **Welche Einflüsse leisten den größten Beitrag, um die Luftqualität in Reutlingen zu verbessern?**

  Insgesamt wurden zehn Einflüsse untersucht, um festzustellen, wo die maximalen Minderungsmöglichkeiten liegen. Die Modellberechnungen machen deutlich: Das größte Potenzial, Stickoxide zu reduzieren, liegt im Bereich der Fahrzeugflotte und der Verkehrsverlagerung /-vermeidung des Personenverkehrs. Würden alle Fahrzeuge des Personenverkehrs die neuesten Abgasnormen (Euro 6) erfüllen, würden bis zum Jahr 2020 die Stickstoffoxidemissionen im

Stadtgebiet Reutlingen um 42 Prozent verringert, im Bereich der Lederstraße um 34%. Die Berechnungen zeigen weiter, dass das maximale Reduktionspotential für die Stickstoffoxidemissionen beim Personenverkehr bei 13% im Stadtgebiet Reutlingen und 43% für den Hotspot Lederstraße liegt. Die Öffnung des Scheibengipfeltunnels im Herbst 2017 verbessert die Luftqualität deutlich und ermöglicht weitere Maßnahmen. Somit liegen die stärksten potenziellen Minderungen bei den Einflüssen E1 (Flotte Pkw) und E4 (Verlagerung/Vermeidung Personenverkehr).

Nach der Präsentation durch Herrn Rau folgte ein moderierter Austausch. Folgende Punkte wurden aufgeworfen:

- **Ist das Ergebnis überraschend?** Eher nein, es war sehr wahrscheinlich, dass diese beiden Einflüsse in den Fokus rücken.
- **Warum wird die Luftqualität automatisch besser, auch wenn man nichts macht?** Für das Basisszenario werden beispielsweise der Scheibengipfeltunnel sowie weitere absehbare Entwicklungen berücksichtigt. So enthält es zum Beispiel Regelungen, die bereits beschlossen und in Kraft getreten sind – wie etwa die 1. Bundesimmissionsschutzverordnung (Kleinfeuerungsanlagen), die natürliche KFZ-Flottenentwicklung sowie Infrastrukturbaumaßnahmen, die bereits begonnen wurden, wie der Scheibengipfeltunnel. Dabei setzen die Fachgutachter voraus, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Emissionsgrenzwerte der Fahrzeuge eingehalten werden. Dies gilt für die vorgeschriebenen Prüfzyklen auf dem Prüfstand. Bei der Berechnung der Emissionen wird aber zusätzlich berücksichtigt, dass die Emissionen im realen Verkehr sich davon deutlich unterscheiden können.
- **Werden die neu ermittelten Daten zu Kleinfeuerungsanlagen von Herrn Maliar noch berücksichtigt?** Ja. Zurzeit wird an der Verbesserung der Datenlage gearbeitet, gemeinsam mit der LUBW, dem RPT und den Gutachtern.
- **Was genau ist mit „Länge der Strecken mit Überschreitung des NO2-Grenzwertes im Stadtgebiet Reutlingen“ gemeint? (siehe Folie 18)** Die Gutachter haben die Belastungen für alle Straßenabschnitte des Hauptverkehrsnetzes in RT abgeschätzt. Die Straßenabschnitte werden je nach Höhe der Belastung in Klassen eingeteilt und die Länge aller Straßenabschnitte innerhalb der Klassen aufsummiert. Das ist eine Möglichkeit der Darstellung und als Maß zu verstehen. Es zeigt den Fachgutachtern, dass sie im gesamten Netz Möglichkeiten haben, die Luftschadstoff-Werte zu reduzieren.
- **Was zählt zu Personen- und was zu Güterverkehr?** Der Personenverkehr liegt unter 3,5 Tonnen. Wichtig sei, so ein Hinweis aus der Spurgruppe, dass die Definitionen mit Blick auf die Öffentlichkeit deutlich kommuniziert werden.
- **In den Szenarien ist der Tunnel geöffnet. Verschwinden die Belastungen oder gehen sie in die Hintergrundbelastung ein?** Die Fachgutachter haben bei ihren Berechnungen emissionsseitig eine Bilanz gezogen, wie die Belastung nach der Öffnung des Tunnels im Stadtgebiet ausfällt. Dies wirkt sich damit auf die Hintergrundbelastung aus. Die Wirkung der Tunnelportale wird auf aktueller Datenbasis ermittelt.
- **Warum nutzen die Fachgutachter beim Feinstaub Jahresmittelwerte, wenn es doch darum geht, die Anzahl der Überschreitungstage zu verringern?** Der Hauptfokus des Fachgutachtens liegt auf Stickstoffdioxid, da hier in Reutlingen die größten Herausforderungen bestehen. Und Maßnahmen die zur Reduzierung von Stickstoffdioxid beitragen haben darüber hinaus eine positive Wirkung auf die Feinstaubbelastung.

TOP 3: Ergebnisse der Analysephase 2: Identifizierung und Auswahl der Maßnahmen für die Bewertungsphase

Dr. Christiane Schneider von AVISO präsentierte den Anwesenden das methodische Vorgehen sowie die Kriterien für die Auswahl und Bewertung von Maßnahmen. Ziel war es zunächst, eine umfassende Maßnahmenliste zu erstellen, um daraus dann eine Vorauswahl an Maßnahmen vorzuschlagen, die bewertet werden sollen.

Die Präsentation lag der Spurgruppe vorab vor. Ein Auszug des Präsentierten:

- **Erstellung der Gesamtliste (Excel-Liste): Vorgehen**

  Rund 40 Maßnahmen stehen auf der Prioritätenliste der Gutachter, die in den vergangenen Wochen über 150 Maßnahmenideen zur Verbesserung der Luftqualität gesammelt, gesichtet und konsolidiert haben. Mindestens 20 sollen im nächsten Untersuchungsschritt detailliert auf Wirkung und Umsetzbarkeit bewertet werden. Dr. Schneider erklärte, dass die letztliche Anzahl der zu bewertenden Maßnahmen davon abhängt, was im Rahmen der Zeitplanung machbar ist. Frau Schlör ergänzte, dass die Hinweise aus der Spurgruppe daher umso wichtiger seien, um die geeigneten Maßnahmen zur Bewertung auszuwählen.

  Für die ausführliche Maßnahmensammlung nutzte das Fachgutachter-Team verschiedene Datenquellen wie etwa das Konzept zur Luftreinhaltung für die Stadt Reutlingen, die Vorschläge der Spurgruppe aus dem ersten Workshop und die BASt-Datenbank MARLIS (Maßnahmen zur Luftreinhaltung). Die Maßnahmen wurden pro Einfluss in einer Excel-Tabelle zusammengeführt.

- **Maßnahmen-Vorauswahl: Vorgehen**

  Die Fachgutachter haben in dieser ausführlichen Liste eine qualitative Ersteinschätzung der Maßnahmen mit Blick auf ihre Minderungswirkung hinsichtlich der Luftschadstoffe abgegeben. Insbesondere bei Verkehrsbeschränkungen (LKW und PKW-Verbote) sowie bei Straßenbaumaßnahmen wird das höchste Wirkungspotenzial erwartet – das geht auch aus der BASt-Datenbank MARLIS hervor. Bei der Einschätzung haben die Gutachter beispielsweise darauf geachtet, dass die Maßnahmen kurzfristig wirksam und umsetzbar sind, da die Grenzwerte schnellstmöglich eingehalten werden müssen. Darüber hinaus standen die Zukunftsfähigkeit der Maßnahmen aber auch mögliche Synergieeffekte bei der Vorauswahl als wichtige Kriterien im Fokus. Dr. Schneider betonte, dass diese Liste eine Sammlung sei, die nicht unbedingt die Realisierungszustände in Reutlingen abbildet. Zudem wurde klargestellt, dass beispielsweise eine Analyse beispielsweise von Kosten und Nutzen in dieser Vor-Auswahl noch nicht berücksichtigt wurde. Diese Informationen werden jedoch im Rahmen der umfassenden Bewertung erhoben.

- **Aufwand für die Bewertung einer Maßnahme**

  Die Maßnahmen im nächsten Schritt zu bewerten kann je nach Maßnahme einen erheblichen Arbeits- und Zeitaufwand für die Fachgutachter bedeuten, weshalb nicht alle Maßnahmen der Liste umfangreich bewertet werden können. Entsprechend ging es bei der Vorauswahl der Maßnahmen für die Bewertungsphase zunächst um Abschätzungen mit Fokus auf das Minderungspotenzial bei den Luftschadstoffen. In der anschließenden Bewertungsphase müssen Detailinformationen, die speziell für Reutlingen gelten, mit eingearbeitet und berücksichtigt werden.

In der anschließenden Diskussion der zur näheren Bewertung vorgeschlagenen Maßnahmen und Kriterien für die Bewertungsphase wurden folgende Punkte aufgeworfen:

Kriterien für die Bewertungsphase:

- **Wurde das Bewertungsverfahren speziell für Reutlingen entwickelt?** Es handelt sich um ein komplexes Bewertungsverfahren, das sowohl aus den Erfahrungen aus anderen Projekten als auch für Fragestellungen speziell für Reutlingen zusammengestellt wurde. Eingeflossen sind dabei auch die Vorgaben aus der Luftreinhalteplanung für Reutlingen. Nach der Bewertung geht es darum, Maßnahmen zu kombinieren. Dann entscheidet sich, welche Maßnahmen für die Umsetzung ausgewählt werden und welche nicht.
- **Werden die Bewertungskriterien unterschiedlich gewichtet?** In der Bewertungsphase werden die Maßnahmen anhand der vorgestellten Kriterien bewertet und dargestellt. Erst im nächsten Schritt, in der Synthesephase, werden die bewerteten Maßnahmen ausgewählt und zu Szenarien gebündelt. Dazu wird eine Gewichtung der Bewertungskriterien notwendig sein.

Die Spurgruppe stimmte darin überein, dass sie mit den vorgestellten, sehr ausführlichen Kriterien für die Bewertungsphase einverstanden ist.

Vorauswahl Maßnahmen zur anstehenden Bewertung:

- **Macht die Bewertung der blauen Umweltzone Sinn, d.h. ist sie kurzfristig realistisch?** Ja, das Kabinett hat am 18. Oktober 2016 Maßnahmen zur Luftreinhaltung beschlossen und eine Bundesratsinitiative für die blaue Plakette auf den Weg gebracht.
- **Was ist CityTree?** Es handelt sich hier bei um begrünte Elemente mit maximal ca. 5 x 5m² Grünfläche, die vertikal aufgestellt werden. Die Wirkung ist sehr lokal. Wichtiger ist hierbei wahrscheinlich die „Signalwirkung“ in Richtung mehr Stadtbegrünung**.**

Vorschläge/Anregungen

In der Diskussion wurde vorgeschlagen, folgende Maßnahmen/Ergänzungen in der Bewertung zu berücksichtigen:

- E123M1: Förderung Elektromobilität: Zusätzlich zur Förderung der Elektromobilität auch die Förderung von Photovoltaik bewerten wg. möglicher Synergien zwischen Photovoltaik und Elektromobilität
- E123M2 Förderung Erdgasmobilität: Umsetzung ist schnell möglich, insbesondere für den privaten Markt (für das Handwerk wichtig)
- E4M9: Förderung Car Sharing und Pendler: Über Reutlingen hinaus denken, Schüler und Kindertransporte; ggf. geförderte Angebote
- E4M15: sonstige Förderung ÖPNV: Wunsch der Spurgruppe: Fokus auf den ÖPNV, kostenfreier Nahverkehr und Bürgerticket berücksichtigen; Um die Menschen zum Umsteigen zu bewegen, ist diese Basis wichtig: Bikesharing, P+R Parkplätze, Verbundmobilitätsstationen
- E4M13: Stadtbuskonzept: E4M16 Ausbau Busspuren und Optimierung der Linienführung von Bussen mit im Stadtbuskonzept berücksichtigen. Es wurde empfohlen, dass E4M13: Stadtbuskonzept, E4M15: sonstige Förderung ÖPNV und E4M16 Ausbau Busspuren in einem Block zusammengeführt und bewertet wird.
- E4M19: Förderung Radverkehr: Fahrradmitnahme im Bus (auch nachts)
- E4M21 sonstige verkehrslenkende Maßnahmen

- E5M26: zu beachten ist dass, eine LKW-Maut im Tunnel einem LKW-Führungskonzept entgegenwirken würde
- E5M29 Güterzentrum: könnte auch negative Auswirkungen haben, City-Logistik ist aber wichtig zu beachten
- E6M31: T50 statt T60
- E10M38: TiO2-Beläge, evtl. zusammen mit E10M39 City Tree bewerten
- Ergänzend wiesen Mitglieder der Spurgruppe auf die im Bundesverkehrswegplan vordringlich vorgesehene Dietweg-Trasse hin und wünschten sich eine Bewertung der Auswirkungen dieses Vorhabens. Das Projektteam erläuterte, dass die Bewertungen sich auf Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der Grenzwerte für die Luftreinhaltung konzentrieren. Da die Dietwegtrasse nicht in dem Zeitrahmen realisiert werden kann, der hier betrachtet wird, wird die Trasse bei diesen Berechnungen nicht berücksichtigt.

TOP 4: Bausteine für Beteiligung und Kommunikation mit der Öffentlichkeit

Im vergangenen Workshop im Juli kam der Wunsch aus der Spurgruppe, die breite Öffentlichkeit noch aktiver einzubinden, ggf. auch online. Das RPT hat dies mitgenommen und stellte den Anwesenden das **Beteiligungsportal des Landes Baden-Württemberg** vor (https://beteiligungsportal.baden-wuerttemberg.de/de/startseite/). Darin werden verschiedene Vorhaben des Landes beschrieben, welche die Bevölkerung kommentieren können. Die Kommentare werden gesammelt und ein Bericht dokumentiert abschließend, wie die Kommentare berücksichtigt wurden.

Die Spurgruppe beschloss, das Beteiligungsportal einzusetzen, beginnend mit der geplanten Informationsveranstaltung für die breite Öffentlichkeit im Februar 2017. Der Fokus liegt dabei auf den bewerteten Maßnahmen und darauf, dass das Vorgehen im Fachgutachten (Arbeitsschritte) sowie die Art der Beteiligung transparent dargestellt werden.

TOP 5: Evaluation, Ausblick und nächste Schritte

Dr. Büttner kündigte an, dass IFOK in den kommenden Wochen auf einzelne Spurgruppen-Mitglieder zugehe, um **Interviews nach Zufallsprinzip** zu führen. Ziel der Befragung ist es, zur Öffentlichkeitsbeteiligung ein vertieftes Feedback für das Projektteam zu erhalten.

Darüber hinaus informierte Dr. Büttner die Spurgruppe über die kommenden Termine:

Die Spurgruppe einigte sich darauf, die Informationsveranstaltung für die breite Öffentlichkeit direkt im Anschluss an den kommenden Workshop zu terminieren (siehe auch Informationen im Anhang). Folgende Terminoptionen wurden festgehalten: **Mittwoch, 22. Februar 2017** (oder Mittwoch 8. März 2017) **von ca. 15.30 bis ca. 21.30 Uhr** (Informationsveranstaltung ab ca. 19.00 Uhr).

Aktuelle Information:
Mittwoch der 22. Februar 2017 von ca. 15.30 bis ca. 21.30 Uhr ist als Termin bestätigt.

Dr. Büttner kündigte außerdem an, dass das **Protokoll in etwa 2 Wochen** verschickt werde. Bei konkreten Punkten (beispielsweise wegen einer Mitwirkung bei der Informationsveranstaltung)

würde die Projektgruppe auf die Spurgruppen-Mitglieder zukommen. Die Unterlagen für den kommenden Workshop werden frühzeitig zur Verfügung gestellt.

TOP 6: Feedback, Dank, Verabschiedung

Zum Abschluss verabschiedete Nadja Schlör die Spurgruppe und bedankte sich herzlich für das Kommen und die konstruktive und gute Mitwirkung. Sie wies die Spurgruppen-Mitglieder darauf hin, dass sie im Anschluss an die Veranstaltung die Möglichkeit haben, die Maßnahmen und Kriterien an den Wänden zu kommentieren.

Nach der Veranstaltung nutzten viele Teilnehmenden die Gelegenheit, sich rege miteinander auszutauschen. Es gingen keine weiteren schriftlichen Kommentare zu den Maßnahmen ein.

5.1.4. Bewertungsphase: Bewertung von Maßnahmen

3. Workshop der Spurgruppe am 22. Februar 2017 von 15:30 bis 18:30 Uhr im Rathaus Reutlingen, Mittlerer Sitzungssaal und anschließend 1. Informationsveranstaltung von 19:00 bis 21:30 Uhr im Spitalhof Reutlingen (siehe separates Programm in 5.3.)

Tagesordnung

Ziele
Information und Austausch zu den Ergebnissen der Bewertung: Wirkung und Machbarkeit der Maßnahmen
Rückmeldung zu den Maßnahmen und Vorbereitung auf die Erstellung der Szenarien (Maßnahmenkombinationen)
Weiteres Vorgehen zur Beteiligung der breiten Öffentlichkeit - Zeitplan Luftreinhalteplanung

Agenda

Ort: Rathaus Reutlingen, Marktplatz 22, Mittlerer Sitzungssaal

Moderation: Dr. Hannah Büttner, Integrative Dialoge

Ab 15:00	Eintreffen
15:30 Uhr	**Begrüßung** durch das Regierungspräsidium Tübingen
15:35 Uhr	Einführung durch die Moderation
15:45 Uhr	**TOP 1: Verabschiedung Protokoll der letzten Sitzung**
15:55 Uhr	**TOP 2: Fachgutachten: Ergebnisse der einzelnen Maßnahmenbewertung (Analysephase 3) und Vorbereitung von Maßnahmenkombinationen (Analysephase 4)** Präsentation zu Maßnahmenwirkungen (Hr. Rau, 20 min) Präsentation Machbarkeitsanalyse und Vorbereitung Szenarien (Hr. Bergk, 15 min) Verständnisfragen und Austausch (30 min)
17.00 Uhr	**TOP 3: Kommentierung der Maßnahmen:** „Wandelgang“ für Kommentierung und Meinungsbild zu den Maßnahmen an Moderationswänden Dr. Christiane Schneider (AVISO GmbH Aachen): Vorstellung Fachgutachten Analysephase 2 Moderierte Diskussion: Verständnisfragen, Nachvollziehbarkeit sowie Hinweise zu Kriterien und Maßnahmen
17:45 Uhr	**TOP 4: Austausch zur Szenarienbildung: Wie finden wir die optimale Maßnahmenkombination für Reutlingen?**

18:05 Uhr	**TOP 5: Ausblick und Nächste Schritte** Onlinebeteiligung und Zeitplan Luftreinhalteplanung Ausblick Termine
18:15 Uhr	Ende Workshop, Stärkungspause und Übergang zur Info-Veranstaltung im Spitalhof
19:00 Uhr	**Start Info-Veranstaltung im Spitalhofsaal**
21:30 Uhr	Ende der Veranstaltung im Spitalhofsaal

Begrüßung und Einführung

Begrüßung und Einführung durch das Regierungspräsidium Tübingen

Frau Schlör vom Regierungspräsidium Tübingen (RPT) begrüßte die Anwesenden und bedankte sich für ihre Teilnahme am 3. Workshop der Spurgruppe. Sie machte darauf aufmerksam, dass das Projekt jetzt in die „heiße Phase“ geht und schilderte kurz den bisherigen Projektverlauf: Nachdem die Fachgutachter eine Liste mit 150 Luftreinhaltemaßnahmen erstellt hatten, wurde eine engere Auswahl von 26 Maßnahmen bewertet. In einem nächsten Schritt sollen nun drei Maßnahmenbündel, sogenannte Szenarien, erarbeitet werden. Jedes dieser Szenarien soll einen Weg zur schnellstmöglichen Grenzwerteinhaltung aufzeigen.

Einführung der Moderation

Dieser Einführung folgend begrüßte die Moderatorin Dr. Büttner, Integrative Dialoge, die Teilnehmenden und Gäste und gab einen Überblick zu den Zielen und dem Ablauf des Workshops. Sie wies darauf hin, dass der übliche Austausch zwischen den Teilnehmenden im Anschluss an den Workshop heute im Rahmen der Ersten Informationsveranstaltung zum Projekt „Modellstadt Reutlingen“ stattfindet. Danach stellte Frau Büttner die Ergebnisse der Evaluation vor, die projektbegleitend durchgeführt wird. Insgesamt sind die Rückmeldungen positiv und die Teilnehmenden der Workshops zufrieden mit dem Verlauf, allerdings gibt es auch skeptische Stimmen, die sich in drei zentrale Aussagen bündeln lassen:

- „Der Begriff Modellstadt wecke größere Erwartungen, als das Projekt erfüllen könne.“
- „Die gesundheitlichen Folgen der Luftbelastungen sollten vermehrt in den Fokus gestellt werden.“
- „Die Reduzierung der Luftreinhaltemaßnahmen von 150 auf 26 habe den Eindruck erweckt, dass diese bereits im Vorfeld feststanden.“

Frau Büttner erörterte, dass die Auswahl der bewerteten Maßnahmen nicht im Vorfeld feststand, sondern schrittweise von den Fachgutachterinnen und Fachgutachtern eingegrenzt wurde. Sie bat die Teilnehmenden darum, bei Unklarheiten zum Prozess das Gespräch zu suchen. Frau Büttner bedankte sich für die Teilnahme an der Evaluation und informierte die Teilnehmenden, dass diese fortgesetzt wird.

TOP 1: Verabschiedung Protokoll der letzten Sitzung

- Das Protokoll vom 2. November 2016 wurde ohne inhaltliche Änderungswünsche aber mit untenstehendem Hinweis von der Spurgruppe verabschiedet.

Herr Beneken vom BUND Reutlingen wies erneut darauf hin, dass aus Sicht der Umweltverbände die im Bundesverkehrswegplan vorgesehene Dietweg-Trasse bei der Luftreinhalteplanung zu berücksichtigen sei und verwies auf neuere Entscheidungen seitens des Gemeinderates. Dem steht die Erklärung gegenüber, dass die Dietweg-Trasse nicht im Zeitrahmen des Projekts „Modellstadt Reutlingen“ realisiert und deshalb nicht berücksichtigt werden kann. Die Moderation bat die Beteiligten die Klärung des Sachverhaltes im Nachgang der Sitzung miteinander zu suchen.

Es gab darüber hinaus keine weiteren Rückmeldungen zum Protokoll.

TOP 2: Fachgutachten: Ergebnisse der einzelnen Maßnahmenbewertungen (Analysephase 3) und Vorbereitung von Maßnahmenkombinationen (Analysephase 4)

Es folgten zwei Präsentationen durch die Fachgutachter zur Wirkung und Machbarkeit der Luftreinhaltemaßnahmen sowie zur bevorstehenden Erarbeitung der Maßnahmenkombinationen (Szenarien).

Bewertung der Maßnahmenwirkungen

Herr Rau (Ingenieurbüro Matthias Rau) präsentierte den Teilnehmenden, wie die Fachgutachter die Wirkungen von einzelnen Maßnahmen zur Luftreinhaltung ermitteln. Dazu erläuterte er zunächst die zugrundeliegenden Begrifflichkeiten, stellte die verwendeten Modelle zur Wirkungsermittlung vor und erörterte anhand mehrerer Beispiele, wie der „Blauen Umweltzone“, der „City-Maut“ und der „Umgestaltung der Lederstraße“ die Wirksamkeit. In der Analyse wurden sowohl die immissionsseitigen Wirkungen für die Lederstraße (Messstandort) als auch für das gesamte Straßennetz in Reutlingen ausgewertet. Zudem wurden bei fast jeder Maßnahme bis zu zwei Umsetzungsintensitäten (sehr ambitioniertes bzw. moderates Vorgehen) betrachtet.

Herr Rau resümierte, dass die Kunst nun darin besteht, die Maßnahmen hinsichtlich ihrer Machbarkeit, also unter anderem unter Berücksichtigung von finanziellen, juristischen, aber auch in Bezug auf die Akzeptanz, in Szenarien zu bündeln.

Machbarkeitsanalyse und Vorbereitung der Szenarien

Herr Bergk vom Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (IFEU) erläuterte den Teilnehmenden in seinem Vortrag, wie und mit welchen Kriterien die Fachgutachterinnen und Fachgutachter die Luftreinhaltemaßnahmen in Bezug auf ihre Machbarkeit bewerten. Wie Herr Rau bereits andeutete, zählen zu den Kriterien unter anderem finanzielle und juristische Aspekte, aber auch eine zeitnahe Umsetzbarkeit und die Akzeptanz. Herr Bergk wies daher noch einmal darauf hin, dass die durchgeführte Bewertung nicht endgültig ist, da insbesondere hinsichtlich des Akzeptanzkriteriums die Rückmeldungen der Spurgruppe wichtig seien und da zur Gestaltung der Maßnahmen noch keine detaillierten Angaben vorliegen. Herr Bergk erläuterte den Teilnehmenden, dass die Grundlage der Szenarienbildung die Synthese von Machbarkeit und Wirkung der Maßnahmen ist.

Die wichtigsten Kriterien dabei sind:

- Zeitnahe Umsetzbarkeit
- Nutzung vorhandener Planungen
- Synergieeffekte
- Hohe Umsetzungswahrscheinlichkeit
- Positive weitere Wirkungen

Abschließend erörterte Herr Bergk den Teilnehmenden den Aufbau der Steckbriefe zu den einzelnen Luftreinhaltemaßnahmen, die im Sitzungssaal an Stellwänden präsentiert und im Rahmen der Veranstaltung kommentiert werden sollten.

Verständnisfragen und Austausch

Dann hatten die Teilnehmenden die Gelegenheit, Verständnisfragen zu den Vorträgen zu äußern und sich zum Gehörten auszutauschen.

Fragen, welche die Teilnehmende stellten und die von den Fachgutachterinnen und Fachgutachtern beantwortet wurden:

- **Sind mit dem Einsatz von EURO VI Bussen alle Busse gemeint?** Die Maßnahme bezieht sich auf alle Linienbusse und damit auch auf die regionalen Linienbusse.
- **Was ist mit der Maßnahme „Umgestaltung der Lederstraße“ gemeint?** Es liegt noch kein konkretes Gestaltungskonzept vor. Eine mögliche Ausgestaltung der Maßnahme umfasst eine Umgestaltung der Lederstraße mit Reduzierung auf einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung. Eine konkrete Umsetzung inklusive Gestaltung der Knotenpunkte ist dabei zu prüfen. Freiwerdende Flächen könnten für Rad- und Fußverkehr, für Busspuren und/oder für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb verwendet werden. Begleitmaßnahmen (Verkehrslenkung) sind notwendig, damit keine Verkehrsverlagerung in andere ebenfalls belastete Bereiche entsteht.
- **Was ist der Unterschied zwischen einer Nahverkehrsabgabe und der City-Maut?** Während eine Nahverkehrsabgabe nur Reutlinger PKW-Besitzer betrifft, müssen die City-Maut alle Kraftfahrer entrichten, die innerhalb der Stadt unterwegs sind.

Im weiteren Austausch wurden die folgenden Punkte eingebracht:

- **Die Umgestaltung der Lederstraße mit einer Spur pro Fahrtrichtung wurde von einem Teilnehmer als unrealistisch betrachtet. Ferner wurde befürchtet, dass Schleichverkehre in der Oststadt entstehen.** Dazu wurde klargestellt, dass der Durchgangsverkehr nur einen geringen Anteil am Gesamtverkehr hat, der größte Teil geht auf den Ziel- und Quellverkehr zurück. Ferner waren sich die Anwesenden einig, dass es darum gehen müsse nicht nur die Messstationen zu entlasten, sondern die Luftqualität insgesamt zu verbessern. Insofern muss verstärkt der Frage nachgegangen werden, wie sich der Autoverkehr reduzieren und nicht nur verlagern lässt. Frau Büttner machte dazu noch einmal klar, dass es daher um die Erarbeitung von Maßnahmenkombinationen (Szenarien) geht, die nicht nur auf die Lederstraße fokussiert sind.
- **Bei „City-Tree“ handele es sich um eine Marke, zu der es auch kritische Anmerkungen bezüglich der Wirksamkeit gibt.** Die Gutachter bestätigten dies und erläuterten, dass der Begriff im Rahmen der Maßnahmenbewertung synonym für „Stadtbegrünung“ steht. Der Hinweis auf City-Tree war zudem im Rahmen der Maßnahmensammlung von den Fachgutachtern erst auf Wunsch der Spurgruppe aufgenommen worden.
- **Die Pendler, die aus der Schwäbischen Alb nach Reutlingen kommen, müssen bei der Maßnahmenbewertung ausreichend berücksichtigt werden.** Hierfür wird die Regional-Stadtbahn eine zentrale Rolle spielen.

TOP 3: Kommentierung der Maßnahmen („Wandelgang“)

Die Teilnehmer erhielten die Gelegenheit, die von den Fachgutachterinnen und Fachgutachtern erarbeiteten 26 Maßnahmen im „Wandelgang“ an Stellwänden zu bewerten und zu kommentie-

ren. Ferner wurden die Teilnehmenden gebeten ihr Resümee in Form einer Bepunktung jeder Maßnahme vorzunehmen. Die Anwesenden konnten Maßnahmen unter anderem befürworten (grün; Ja!), sie ablehnen (rot; Nein!) oder ihre Zustimmung an Bedingungen knüpfen (orange; Ja, aber…). Frau Büttner betonte, dass es sich hierbei nicht um eine Abstimmung zu den Maßnahmen handelt, sondern um ein Meinungsbild der Spurgruppe.

Die folgende Übersicht dokumentiert alle Rückmeldungen aus dem Spurgruppen-Workshop sowie das Resümee des Meinungsbildes. Ergänzend sind die Rückmeldungen aus der anschließenden öffentlichen Informationsveranstaltung dokumentiert (siehe Farbcodierung).

Die Tabelle ist nach den Zustimmungsraten gruppiert und sortiert. Dabei ist einschränkend zu beachten, dass nicht alle Maßnahmen von allen Mitgliedern der Spurgruppe auch bewertet wurden. Ferner ist zu beachten, dass es sich um ein Stimmungsbild als Grundlage für die weitere Diskussion handelte (und nicht um eine Abstimmung im herkömmlichen Sinne). Auch wurde die Zuordnung der Kommentare zu den Maßnahmen sowie zu grün/gelb/rot durch die Kommentierenden möglicherweise nicht immer stringent gehandhabt.

Maßnahme	Ja	Ja, aber	Nein	k.A.	**Befürwortende Kommentare (grün)** **Ergänzende Hinweise (gelb)** **Kritische Kommentare (rot)** **Kommentare aus der öffentlichen Info-VA**

Überwiegend Zustimmung (Ranking: Ja)

Stadtbuskonzept	15	2			- Bitte unbedingt die Kreis-/Überlandbusse Richtung Gom/Möss + Richtung Alb einbeziehen - Preissteigerungen im ÖPNV verhindern umsteigen –> Anreize schaffen
Förderung Radverkehr	16				- Ja, dabei günstigen Verkehrsfluss beachten: Geschwindigkeit ohne Stopps = attraktiv - *Gastkommentar:* !Zustand bisher unbefriedigend + Emissionsminderung + Lebensqualität s. Freiburg/Münster + ideal für Ziel-/Quellverkehr (Kurzstrecken)
Förderung Fußverkehr	15				- Sichere Schulwege
Regional-Stadtbahn	14	1			- Ja, tatsächliche Entlastung durch Verlagerung auf alternative Verkehrsmittel - Unbedingt!
Betriebliches Mobilitätsmanagement	13	3			- Sehr wichtig, auch in Bezug zur Entzerrung der Rush-Hour - Zuschüsse (Co-Finanzierung) für Betriebe,, die dies fördern
Förderung Car Sharing und Pendler	11	5			- Besonders wichtig - + Mitfahrzentralen (Modell Landkreis Reutlingen)
Parkraummanagement	11	4	1		- Konzentration in Parkhäusern in Altstadtrand-

					lage - Nichts anderes als eine verkappte City-Maut. Aufwand der Überwachung zu hoch. Geld sollte in ÖPNV fließen.
Förderung Umweltverbund (Mobilitätsberatung / Öffentlichkeitsarbeit)	11	3			
VI-Linienbusse gesamt	11	3	1		- Busförderung des Landes immer nur begrenzt verfügbar (Windhundprinzip) - Umsetzbarkeit begrenzt, bestehende Linienbuskonzessionen z.T. bis 2017 ohne Vorgabe zur Euro Norm - Rechtliche Vorgabe oder finanzieller Anreiz
Ausweitung Fernwärme	11	2	1		- Nassreinigung Hauptachse Lederstraße Versuch
Stadtbegrünung, City Tree	11	1	1		- City Tree ersetzen durch biotechnische Maßnahmen. - Verkehrsnahes Grün mit guter Wirksamkeit – ausgewählte Pflanzen / grüne Wände
E City-Logistik	9	1			
Lkw-Führungskonzepte	7	3	1		- Geringe Einschränkung mit großer Wirkung - Wie angedacht, LKW wohin? - Plan der Stadt RT auf dem Güterbahnhof einen Containerbahnhof zu errichten. Nach Gutachten 100 LKW täglich durch Stadtgebiet. Stellungnahme RPT und Land BW?
Nahverkehrsabgabe	6	3	7		- Verteuert nur rechtlich? - Ziel- und Quellverkehr in RT sehr hoch – warum müssen alle Schulen/Behörden/Ärzte /Dienstleistungen in der Innenstadt sein?

Überwiegend: Ja, aber ... (Ranking: Ja und Ja, aber addiert)

Umgestaltung Lederstraße	2	12	3		- Nur Linie 8 und 81 fährt auf Lederstraße, biegt rechts ab zu Kliniken. Busse nach Pfullingen fahren über Metzgerstr. - Bitte nur im Sinne einer Kapazitäts-Beschränkung im ganzen Innenstadt-Gebiet. Kein Verständnis für isolierte Restriktionen - Vor allem verkehrsnahes Grün und Fassadenbegrünung - Einspurig nicht nachvollziehbar; Verkehr wird in die Oststadt gelenkt. - Warum gibt es KEINE Umweltzonenausweisung der Lederstraße ... Konrad-Adenauer-Str. Warum kein Tempo 30/40? Obwohl Ge-

					richtsurteil seit Jahren (2014) bekannt ist? „Nichts tun“ der Stadt bis heute!!
Blaue Umweltzone	3	9	6		- Wenn es rechtlich geht gerne - Flexible Regelung z.B zu bestimmten Zeiten - Handwerker? - Nur für privat, nicht gewerblich umsetzen (Laufende Neuerung und Anforderungen belasten finanziell) - Rechtlich bedenklich - Bestrafung der Euro V Fahrzeugbesitzer für Versäumnisse der Politik und Industrie -> Belohnung Industrie, da mehr Neuwagenverkäufe - Nachteil für Handel / Wirtschaft
Betriebsverbot Komfortkamine	5	6	3		
TiO2-Beläge	5	6	1	1	- Vor allem an Kreuzungsbereichen und Ampelanlagen
Förderung Elektromobilität	4	6	5		- Aber nur wenn auch 2-rädrige gefördert werden (Pedelecs, E-Roller) - Forschung & Entwicklung Schlüsseltechnologie für zukünftige Arbeitsplätze (Akkus/Brennstoffzelle ...)
Förderung Erdgasmobilität	3	6	5		- Ist nicht so wichtig - Erdgas als fossiler Energieträger sollte nicht gefördert werden
T50 statt T60	4	3	5	1	- Flüssigkeit des Verkehrs leidet – Stau = Feinstaub

Überwiegend Ablehnung

Verbot Diesel Pkw (flächig)	2	1	12		- Wenn es rechtlich geht dann gerne! - Unfair, nicht überwachbar, 0 Akzeptanz - Keine restriktiven Maßnahmen ohne Alternativen - Erst Euro V + grüne Plakette, jetzt Euro VI. Was ist in 5 Jahren? Wenn, dann nur für privat, nicht gewerblich. - *Gastkommentare:* Maßnahme ist nicht überwachbar, negative Auswirkungen Handel, Kultur ... - Ist der Stadt und dem RP bekannt dass 30 Jahre alte Autos (Benziner) in RT die grüne Plakette erhalten? Vielleicht stärkere Kontrolle Plakettenvergabe TÜV/Dekra? - Abgasuntersuchungen für PKW vor Jahren abgeschafft (BRD, Bundesebene). Warum

					keine Abgasuntersuchung verpflichtend? - Restriktive Maßnahmen gegen Ad-Blue Betrug/Betrüger! - GTÜ und TÜV und Dekra Ingenieure auf Betrug überprüfen Plakettenvergabe!
Verbot Diesel Pkw (Strecke)	1		14		- Modellweise / Testweise in der Oststadt
City-Maut		5	8		- Wichtig: Bewohner des Umlands einbeziehen. Dann sehr gut!

TOP 4: Austausch zur Szenarienbildung: Wie finden wir die optimale Maßnahmenkombination für Reutlingen?

Nach der Kommentierung der Maßnahmen durch die Teilnehmenden bat Frau Büttner die Fachgutachterin Dr. Christiane Schneider, AVISO GmbH, darum, eine kurze Einschätzung des Meinungsbildes vorzunehmen: „War das Ergebnis des Meinungsbilds in dieser Form zu erwarten? Gibt es Überraschungen?“

Dr. Schneider merkte an, dass es interessant ist, dass besonders kleine Maßnahmen, die eine vergleichsweise geringere Wirkung auf eine bessere Luftqualität haben, viel Zuspruch erhielten („ja“), während wirkungsstarke, restriktivere Maßnahmen wie ein Dieselverbot eher skeptisch gesehen werden („nein“). Auch Maßnahmen zur Lederstraße erhielten viel Zuspruch, allerdings nur unter bestimmten Voraussetzungen („Ja, aber…). Bei Letzteren hatten die Teilnehmenden insbesondere Anmerkungen zu einer konkreten Umgestaltung der Lederstraße (u.a. Einspurigkeit, Tempolimit).

Mit dem anschließenden Austausch der Teilnehmenden wurden Kommentare zum Meinungsbild sowie Hinweise für die Szenarienbildung eingesammelt. Die folgenden Punkte wurden eingebracht:

- Ein Teilnehmer kommentiert mit Blick auf die starke Ablehnung des Dieselverkehrsverbotes, dass Dieselautos jedoch ein entscheidender Grund für die Probleme der Luftreinhaltung seien. Ein anderer Teilnehmer wünschte sich hierzu, dass technische Neuerungen berücksichtigt werden sollten.
- Ein Beitrag wies darauf hin, dass Reutlingen eine Einkaufsstadt ist und dass Maßnahmen wie die City-Maut oder ein Dieselverkehrsverbot der Stadt schaden – das sollte berücksichtigt werden.
- Ein Teilnehmer erklärte, dass sich das Meinungsbild in „Gebote“ und „Verbote“ einteilen lässt. Doch eines sei klar: Jeder müsse sein Verhalten ändern – und sei es über Verbote. Viele Teilnehmer wünschten sich, dass es keine restriktiven Maßnahmen ohne Alternativen geben solle bzw. dass man zuerst Angebote schaffen und dann über Restriktionen nachdenken solle.
- Ein Teilnehmer informierte die Runde, dass bei der Diskussion berücksichtigt werden muss, dass die derzeit geltenden Grenzwerte für Stickstoffoxid in den nächsten Jahren sehr wahrscheinlich weiter gesenkt werden, d.h. die Einhaltung der Grenzwerte wird also auch in Zukunft eine anspruchsvolle Aufgabe bleiben, die viel Information in der Öffentlichkeit erfordert.

Nach Abschluss der Diskussion erörterte Frau Büttner den Teilnehmenden noch einmal, dass es im nächsten Arbeitsschritt nun darum geht, Szenarien zu erarbeiten, in denen Luftreinhaltemaßnahmen gebündelt werden.

TOP 5: Ausblick und nächste Schritte

Herr Sunnus vom Regierungspräsidium Tübingen informierte die Teilnehmenden, dass alle Interessierten vom 23. Februar bis zum 22. März 2017 auf einem öffentlich zugänglichen Beteiligungsportal (Link: http://beteiligungsportal-bw.de/luftreinhaltung-rt) die Möglichkeit haben, die Luftreinhaltemaßnahmen zu kommentieren. Anschließend gab er einen Ausblick über den Ablauf des Luftreinhalteplanverfahrens und machte deutlich: „Am 30. September muss der Luftreinhalteplan fertig sein, dazu hat uns das Verwaltungsgericht Sigmaringen verpflichtet.“

Anschließend diskutierten Vertreterinnen und Vertreter der Stadt Reutlingen und des Regierungspräsidiums Tübingen darüber, wie konkret insbesondere eine Umgestaltung der Lederstraße im Luftreinhalteplan ausgestaltet werden muss, ob mit der Umsetzung konkreter Maßnahmen für den Luftreinhalteplan bis 30. September bereits begonnen werden muss und ob die Luftreinhalteplanmaßnahmen von verschiedenen Gremien und dem Gemeinderat beschlossen werden müssen um gerichtsfest zu sein. Diese Fragen und die genauen Anforderungen des Urteils des Verwaltungsgerichts Sigmaringen sind seitens der Projektbeteiligten noch weiter zu klären.

Ausblick Termine Spurgruppe

Für den 4. Spurgruppen-Workshop gibt es derzeit zwei Optionen: Mittwoch, 26. April 2017 oder Mittwoch, 3. Mai 2017. Die Termine werden schnellstmöglich geklärt.

Aktueller Hinweis:
der 4. Workshop findet am 3. Mai 2017 von 18:00 – 21:00 Uhr statt
(Einlass ab 17:30, Ausklang bis 21:20 Uhr).

Ort: Da in Reutlingen die geeigneten Sitzungssäle und das Matthäus-Albers-Haus belegt sind, müssen wir in das Regierungspräsidium Tübingen ausweichen.
Hier ist im Hauptgebäude Raum W 101 (großer Sitzungssaal) reserviert.

Für den 5. Spurgruppenworkshop und die 2. Öffentliche Informationsveranstaltung ist der **31. Mai 2017** terminiert (Beginn Spurgruppe ca. 15:00 Uhr, Beginn Öffentliche Informationsveranstaltung ca. 19.00 Uhr, Ende ca. 21:30 Uhr).

Frau Büttner informierte, dass die zweite Runde der Evaluation stattfinden wird und wieder einige Mitglieder der Spurgruppe dazu kontaktiert werden.

Abschließend bedankte sich Frau Schlör sehr herzlich für das Kommen und die konstruktive und gute Mitwirkung. Anschließend nahm ein Großteil der Teilnehmenden an der Ersten Informationsveranstaltung im Spitalhof in Reutlingen teil.

5.1.5. Synthesephase: Szenarien

4. Workshop der Spurgruppe am 3. Mai 2017 von 18:00 bis 21:00 Uhr im Regierungspräsidium Tübingen, Konrad-Adenauer-Str. 20, 72072 Tübingen, Raum W 101 (großer Sitzungssaal)

Tagesordnung

Ab 17:30	Eintreffen
18:00 Uhr	**Begrüßung** durch das Regierungspräsidium Tübingen
18:05 Uhr	Einführung durch die Moderation
18:15 Uhr	**TOP 1: Verabschiedung Protokoll der letzten Sitzung**
18:20 Uhr	**TOP 2: Ergebnisse der Bewertung der Szenarien (Fachgutachten Schritt 4) als Grundlage für den Entwurf des Luftreinhalteplans** Präsentation der Szenarien (Maßnahmenkombinationen) und ihrer Wirkungen (Hr. Rau) Verständnisfragen und Austausch zu den Szenarien und ihrer Bewertung
19.20 Uhr	**TOP 3: Vorstellung Entwurf Luftreinhalteplanung** Präsentation durch das Regierungspräsidium Tübingen (Fr. Maier) Rückmeldungen und Verständnisfragen
20:00 Uhr	**TOP 4: Austausch über die Umsetzung der Planung** Moderierte Diskussion: Was braucht es noch für eine erfolgreiche, schnellstmögliche Umsetzung der einzelnen Maßnahmen? Wie können wir/kann die Spurgruppe den Umsetzungsprozess fördern/unterstützen?
20:20 Uhr	**TOP 5: Öffentlichkeitsbeteiligung** Kurzer Moderierter Austausch: Was haben wir erreicht? Was brauchen wir noch für den Umsetzungsprozess? Bericht Ergebnisse Onlinebeteiligung Ausblick 5. Workshop Spurgruppe am 31. Mai 2017 Ausblick 2. Informationsveranstaltung für die Öffentlichkeit am 31. Mai 207
Ca. 20:40 Uhr	**TOP 6: Offene Punkte und Verschiedenes**
Ca. 20:50 Uhr	**TOP 7: Zusammenfassung und Verabschiedung**
21:00 Uhr	Ende Workshop – Informelle Gespräche
21:30 Uhr	Ende der Veranstaltung

Begrüßung und Einführung

Begrüßung und Einführung durch das Regierungspräsidium Tübingen

Frau Schlör vom Regierungspräsidium Tübingen (RPT) begrüßte die Anwesenden und bedankte sich für ihre Teilnahme am 4. Workshop der Spurgruppe und für die beinahe einjährige Zusammenarbeit. Sie ordnete den aktuellen Arbeitsstand in den Gesamtkontext des Projekts ein: Im Februar 2017 wurden die Spurgruppe und die Öffentlichkeit informiert, welche Maßnahmen wie wirken und wie sie von den Fachgutachtern bewertet wurden. Die zahlreichen Impulse und Ideen, die sich daraus ergaben, wurden – soweit möglich – mit in die weitere Arbeit der Fachgutachter aufgenommen. Die Fachgutachter haben nun untersucht, wie die Kombinationen von Maßnahmen (=Szenarien) im Paket wirken. Das Ergebnis wird heute präsentiert.

Darüber hinaus berichtete sie vom Vortrag in der Sitzung des BVUA am 2. Mai 2017, den das RPT gemeinsam mit den Fachgutachtern gehalten hatte, um das Gremium über den Entwurf des Luftreinhalteplans zu informieren. Frau Schlör bedauerte die zeitliche Einordnung, denn ursprünglicher Plan war es gewesen, zuerst die Spurgruppe über die aktuellen Ergebnisse zu informieren, was organisatorisch leider nicht möglich war. Sie kündigte an, dass ab 8. Mai 2017 (Montag) der Entwurf des Luftreinhalteplans öffentlich ausgelegt wird.

Einführung der Moderation

Anschließend begrüßte die Moderatorin Dr. Büttner, Integrative Dialoge, die Teilnehmenden und Gäste und gab einen Überblick zu den Zielen und dem Ablauf des Workshops.

Neben der Vorstellung des Entwurfs des Luftreinhalteplans durch das RPT stehen die Präsentation und der Austausch zu den Szenarien für die Luftreinhaltung und die Ergebnisse der Bewertung durch die Fachgutachter im Mittelpunkt des Workshops.

TOP 1: Verabschiedung Protokoll der letzten Sitzung

Das **Protokoll** vom 22. Februar 2017 wurde ohne inhaltliche Änderungswünsche von der Spurgruppe verabschiedet.

TOP 2: Ergebnisse der Bewertung der Szenarien (Fachgutachten Schritt 4) als Grundlage für den Entwurf des Luftreinhalteplans

Es folgte die Präsentation der Szenarien (Maßnahmenkombinationen) und ihrer Wirkungen durch die Fachgutachter (Herr Rau, Ingenieurbüro Matthias Rau). Die Inhalte der Präsentation lagen den Teilnehmenden vorab vor. Im Anschluss tauschten sich die Anwesenden zu den Szenarien und ihrer Bewertung aus.

Szenarien (Maßnahmenkombinationen) und ihre Wirkungen

Herr Rau präsentierte den Teilnehmenden, wie die Fachgutachter die Szenarien zusammengestellt haben. Er gab dazu einen kurzen Rückblick auf das, was bisher geschehen ist: Bereits zu Beginn der Untersuchungen wurde deutlich, dass der Individualverkehr (Verbesserung der Fahrzeugflotte) die größte Wirkung erzielt. Damals startete das Gutachterteam mit einer sehr hohen Anzahl an Maßnahmen, die den unterschiedlichen Einflussgruppen zugeordnet wurden. Viele

Informationen wurden zusammengetragen, die dann gemeinsam mit der Spurgruppe auf letztlich 26 Maßnahmen eingegrenzt wurden, um sie im nächsten Schritt genauer zu bewerten. Die Fachgutachter haben nun daraus geeignete Maßnahmenkombinationen geschnürt und diese bewertet.

Dabei hatten die Fachgutachter immer im Auge, dass das Immissionsniveau insgesamt und schnellstmöglich gesenkt werden soll. Parallel führten sie eine Machbarkeitsanalyse (Technik, Recht, Kosten, Akzeptanz) durch. Die Ergebnisse der Abfrage im vergangenen Spurgruppen-Workshop im Februar 2017 sind ebenfalls beim Aspekt Akzeptanz in die Machbarkeitsstudie mit eingeflossen. So wurden viele weiche Maßnahmen von der Spurgruppe als positiv eingeschätzt. Allerdings haben diese Maßnahmen einzeln eine sehr geringe Wirkung, weshalb die Fachgutachter viele weiche Maßnahmen gekoppelt betrachtet haben (Szenario 1). Er erläuterte, dass die Wirkung der einzelnen Maßnahmen nicht addiert werden darf, denn die Maßnahmen konkurrieren bzw. wirken zusammen.

Herr Rau erläuterte, wie die Szenarien zusammengestellt wurden:

- **Szenario 1:** Viele weiche Maßnahmen haben eine starke Immissionsminderung in der Fläche. Allerdings setzten sie das Engagement aller Beteiligten und Bürgerinnen und Bürger voraus. Daher ist die Umsetzung bis 2020 nicht realistisch – so wünschenswert es auch wäre.
- **Szenario 2 und 3**: Beide Szenarien bauen auf jeweils vier Basis-Maßnahmen auf. Darunter auch die beiden Maßnahmen, die nach Vorgabe des Verwaltungsgerichts besonders geprüft werden sollten (Lederstraße, Lkw-Durchfahrtsverbot). Zusätzlich werden sie jeweils um zwei weitere Maßnahmen unterschiedlicher Akteure ergänzt. Dabei wurden in Szenario 2 weitere weiche Maßnahmen ergänzt, während Szenario 3 so geschnürt wurde, dass die öffentliche Hand auf dessen Umsetzung direkt Einfluss nehmen kann – denn dies ist ein wichtiges Kriterium mit Blick auf die Vorgaben des Gerichtes. Hinsichtlich ihrer Wirksamkeit zeigt sich folgendes Bild:
    - **Szenario 2:** Knappe Unterschreitung des Grenzwerts möglich
    - **Szenario 3:** Bringt ein gutes Ergebnis. >> Die Maßnahmen des Szenario 3 sind in den Entwurf des Luftreinhalteplans eingeflossen.

Generell gilt: Das seit 1,5 Wochen gültige, aktualisierte Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) Version 3.3 muss jetzt noch berücksichtig werden. Herr Rau erläutert, dass die Zuordnung und die Auswahl der Maßnahmen weiterhin Gültigkeit haben. Dennoch ist es wichtig zu prüfen, ob insbesondere das näher betrachtete Szenario 3 die Grenzwerte einhalten kann oder nicht. Ggf. müsste eine weitere Maßnahme dazu gekoppelt werden. Unabhängig davon werden die Fachgutachter die kritischen Straßenabschnitte beispielsweise im Bereich des Busbahnhofs genauer anschauen und mit einer noch präzisieren Modelltechnik erneut betrachten.

<u>Verständnisfragen und Austausch</u>

Danach konnten die Mitglieder der Spurgruppe Verständnisfragen äußern und sich zum Gehörten auszutauschen. Zentrales Ziel des Austauschs war es, den Teilnehmenden erkenntlich zu machen, welcher Denkansatz hinter den Maßnahmenpaketen steht.

Seitens der Spurgruppe wurden einerseits Rückfragen und Hinweise zur Umsetzung einzelner Maßnahmen aufgeworfen. Dabei standen die Themen Lkw-Verbot, Umgestaltung der Lederstra-

ße und eine Euro VI-Busflotte im Fokus der Diskussion. Andererseits wurde eine Diskussion um den Gesamtansatz geführt und die Frage aufgeworfen, wie das Thema Luftreinhaltung in Reutlingen noch weiter und stärker modellhaft vorangebracht werden kann.

Fragen, die Teilnehmende stellten und die von den Fachgutachterinnen und Fachgutachtern beantwortet wurden:

- **Lkw-Durchfahrtsverbot**

  Gibt es ein Routenkonzept, wenn der Scheibengipfeltunnel geöffnet wird? Die Beschilderung wird mit Öffnung des Scheibengipfeltunnels unabhängig vom Luftreinhalteplan angepasst. Zusätzlich sieht der Entwurf des Luftreinhalteplans ein Lkw-Durchfahrtsverbot in der Lederstraße vor.

- **Lederstraße**

  Welche Umleitungsroute ist vorgesehen, wenn der Scheibengipfeltunnel zum Beispiel bei Wartung gesperrt ist? Im Notfall könnte der Verkehr kurzzeitig über die Lederstraße geführt werden.

- **Aktualisiertes Handbuch für Emissionsfaktoren (HBEFA)**

  Die Berechnungswerte für den städtischen Verkehr sind Mittelwerte. Ein Teilnehmer äußerte die Befürchtung, dass die Werte in Wirklichkeit höher sind, als sie im Handbuch ausgewiesen sind. Herr Rau erläuterte, dass aufgrund der Unsicherheiten in den letzten Jahren die Korrekturen jetzt eher konservativ angesetzt wurden.

  Ist im Handbuch realistisch dargestellt, dass Euro VI-Lkws mittlerweile einen mit Autos vergleichbaren Standard aufweisen? Herr Rau bestätigte, dass Lkws dieser Norm emissionsseitig recht sauber sind und dass das im Handbuch realistisch dargelegt ist.

- **Allgemeines Vorgehen der Fachgutachter**

  Ein Teilnehmer merkte an, dass das Fachgutachten nun – anders als zu Beginn kommuniziert – nicht die Maßnahmen betrachtet, die Verbesserungen in ganz Reutlingen bewirken. Herr Rau erklärte, dass die Maßnahmen schnellstmöglich umzusetzen sein müssen. Er betonte auch, dass die Maßnahmenkombination in Szenario 3 eine Emissionssenkung in der Lederstraße und in der **Fläche** bewirken, d.h. dass das Niveau auch insgesamt sinkt und Verbesserungen in ganz Reutlingen bewirkt. Die Gutachter haben zudem geprüft, dass bei keiner der ausgewählten Maßnahmen die Gesamtemissionsmenge im Vergleich zum Trendfall größer wird. Er erläuterte, dass Szenario 3 ein **minimales** Maßnahmenpaket ist, um die Ziele zu erreichen.

- **Wie kann es sein, dass nach Öffnung des Scheibengipfeltunnels die NOx-Emissionen im Bereich der Nordumfahrung um 45 Prozent vermindert werden?**

  Herr Rau erläuterte, dass es sich hierbei um die Emissionswerte handelt, die sich durch die Trendentwicklung verbessern, und nicht um die Immission. Ein weiterer Teilnehmer merkte an, dass berücksichtigt werden muss, dass in diesem Gebiet eine Bebauung geplant ist.

Weitere Anmerkungen, die die Spurgruppe dem Projektteam und den Fachgutachtern mit auf den Weg gab:

- **Euro VI-Busflotte**

  Ein Mitglied äußerte **Bedenken hinsichtlich des Busverkehrs und des Einsatzes einer Euro VI-Busflotte**, die in der Lederstraße verkehren soll. Denn in der Lederstraße fahren nicht nur Fahrzeuge des RSV (Reutlinger Stadtverkehr), der die Maßnahme finanziell stemmen könnte, sondern auch andere, kleinere Busunternehmen die Teil der Infrastruktur sind und die sich das ggf. nicht leisten können. Die sozialen Implikationen (Schülerbusse) sollten beachtet werden. Eine Bustrasse in der Lederstraße sei jedoch begrüßenswert.

- **Ambitionen des Projektes**

  Einige der Spurgruppen-Teilnehmer zeigten sich enttäuscht. Sie wollten mit ihrer Arbeit **gemeinsam die Situation insgesamt verbessern** und nicht nur dem Urteil gerecht werden. Es wurde der Wunsch deutlich, mehr für die Stadt zu tun und dauerhaft und nachhaltig etwas zu verändern. Es sollte nicht nur um die Werte in der Lederstraße gehen.

  Herr Rau erläuterte daraufhin, dass das Team bei Auswahl und Bewertung sehr sorgfältig vorgegangen ist, um herauszufinden, welche Maßnahmenkombination zunächst das Minimalziel erreicht. Das sei das „Pflichtprogramm“, das jederzeit weiterausgebaut werden kann. Hier seien jedoch die politischen Akteure und die Spurgruppe in der Pflicht.

  Mehrere Spurgruppen-Mitglieder gaben zu bedenken, dass das **Timing des Diskussionsverlaufs** nicht optimal ist. Eine kontroverse Diskussion findet nun – nach Präsentation im Bauausschuss – in der Öffentlichkeit statt, obwohl noch keine konkreten Umsetzungsvorschläge insbesondere für die Lederstraße vorliegen. Ferner stelle sich die Frage, ob die gewählten Maßnahmen realistisch umsetzbar sind und wer beispielsweise die Kosten trägt.

- **Weitere Punkte**

  Ein Teilnehmer erwähnte, dass 2030 die Regelungen der neuen europäische NERC-Richtlinie (National Emission Reduction Commitments) in Kraft treten sollen und eine Emissionsreduzierung für Stickstoffoxide verlangt wird. Er gab die Anregung, wenigstens im Hintergrund schon einmal **ein Szenario für 2030** zu entwickeln.

Abschließend fasste die Moderation zusammen und bedankte sich für die Beiträge zur Umsetzung der Maßnahmen. Sie erläuterte, dass die detaillierten und konkreten Umsetzungsfragen der Schwerpunkt im nächsten Workshop der Spurgruppe sein werden.

Fr. Büttner unterstrich, dass die Spurgruppe mit hohem Engagement dabei ist. Viele Mitglieder wünschen sich, dass noch mehr passiert. Einige haben daher der Hoffnung Ausdruck gegeben, dass das Projekt bzw. das Regierungspräsidium im Luftreinhalteplan entsprechende Vorgaben macht. Die Diskussion zeigte jedoch: Das Pflichtprogramm, d.h. die Gerichtsvorgaben, stehen im Fokus des Regierungspräsidiums. Belastende Maßnahmen und damit Eingriffe in die Rechte Dritter können nur auf der Grundlage von Grenzwertüberschreitungen erfolgen. Alles Weitere darüber hinaus liegt im Gestaltungsraum der politischen Gremien und gesellschaftlichen Akteure in der Stadt. Das Projekt hat hierzu jedoch eine Vielzahl an Grundlagen und Maßnahmen erarbeitet, welche von engagierten Akteuren weiter aufgegriffen werden könnten. Der nächste und letzte Workshop der Spurgruppe bietet hierzu eine Gelegenheit.

TOP 3: Vorstellung Entwurf Luftreinhalteplanung

Frau Maier vom Regierungspräsidium Tübingen präsentierte den Entwurf der 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans. Anschließend hatten die Teilnehmenden die Gelegenheit, Rückmeldungen zu geben und Verständnisfragen zu stellen.

Frau Maier erläuterte zunächst wie aus dem Fachgutachten und der Bewertung der Szenarien die Maßnahmen für den Entwurf des Luftreinhalteplans ausgewählt wurden. Sie erklärte, dass die Maßnahmen in Szenario 3 aus verschiedenen Gründen (immissionsseitige Wirkung, Verhältnismäßigkeit, Verursachergerechtigkeit, Umsetzung beeinflussbar) zeitnah kombiniert werden können und am besten wirken. Das seien realistische Maßnahmen, um ans Ziel zu kommen.

Zudem erörterte sie, dass grundsätzlich die blaue Umweltzone gänzlich ausreichen würde, um die Ziele zu erreichen. Doch diese eher unbeliebte Maßnahme findet lediglich als „Rückfall-Option“ Erwähnung im Luftreinhalteplan-Entwurf für den Fall, dass die geplanten Maßnahmen nicht ausreichend greifen und die rechtlichen Grundlagen für die blaue Umweltzone bis dahin vorliegen.

Die Inhalte der Präsentation wurden der Spurgruppe im Nachgang übermittelt.

Anschließend skizzierte Frau Maier die weiteren Schritte der Luftreinhalteplanung:

- **Ab 8. Mai 2017** wird der Entwurf öffentlich ausgelegt und im Internet veröffentlicht. (Die Spurgruppe wird darüber informiert und erhält den Link per E-Mail.) Einwendungen können während der Offenlage innerhalb von 4 Wochen (plus 2 Wochen danach) eingereicht werden. (Per E-Mail ist ausreichend.)
- **31. Mai 2017**: Workshop der Spurgruppe und zweite öffentliche Infoveranstaltung in Reutlingen, bei der sich Bürgerinnen und Bürger über den Entwurf informieren und mit der Projektgruppe austauschen können
- **1. Juni 2017**: weiterer Vortrag seitens RPT im Bauausschuss der Stadt Reutlingen
- **11. September 2017**: Bekanntmachung 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans

Folgende Verständnisfragen wurden aufgeworfen:

- **Geht es bei der Abgasnorm Euro VI für Linienbusse, die in der Lederstraße verkehren, um eine Förderung von Maßnahmen für Busse oder handelt es sich um eine restriktive Maßnahme?** Frau Maier erläuterte, dass es unter Emissionsaspekten beispielsweise die Möglichkeit gibt, ggf. Routen zu tauschen. Zur genaueren Umsetzung wird das RPT die Busunternehmer einladen und diese Maßnahme gemeinsam mit ihnen ausloten.

Weitere Anmerkungen und Vorschläge zur konkreten Umsetzung aus der Spurgruppe an das RPT:

- Unter Verweis auf das Thema Ziel- und Quellverkehre wurde angeregt, eine Kennzeichenerfassung zur Erhebung der Flotte durchzuführen, um ihre Zusammensetzung exakt zu bestimmen. Frau Dr. Schneider von der AVISO GmbH erklärte, dass die Flottenzusammensetzung beispielsweise in Tübingen nur geringfügig anders und damit eine Zählung nicht notwendig ist. Eine Zählung könnte zudem nur über eine aufwendige Kennzeichenerfassung stattfinden, die datenschutzrechtlich bedenklich ist.
- Ein Mitglied hinterfragte, inwieweit die ausgewählten Maßnahmen mit den realen Umständen in Reutlingen im Einklang stehen. So wurden zum Beispiel Anträge zur Förderung des Fußverkehrs vom Gemeinderat abgelehnt. Auch beim Masterplan Radverkehr gibt es

Zweifel, ob der Plan rechtzeitig – ohne den verpflichtenden Charakter des Luftreinhalteplans – umgesetzt werden kann. Auch beim Parkraummanagement waren in der Vergangenheit eher Parkgebührensenkungen im Gespräch.

- Des Weiteren kam der Umsetzungsvorschlag eines Park & Ride-Systems (ähnlich wie in Stuttgart).
- Ein Teilnehmer bemängelte den Begriff „Umgestaltung Lederstraße“, da er suggeriert, dass das ein umfassender baulicher Eingriff ist der zudem sehr viel Geld kostet – was aber nicht der Fall ist.
- Rückfragen kamen zur **Rückfall-Option „blaue Plakette“**, denn hier seien die rechtlichen Grundlagen noch nicht gegeben. Frau Maier erörterte, dass es dazu ein Bundesratsverfahren gibt und zurzeit stark diskutiert wird. Wenn von der Rückfalloption Gebrauch gemacht werden muss, aber die 35. BImSchV nicht fortgeschrieben wurde, könne hilfsweise auch mit „Diesel-Fahrverboten – Euro 6/VI frei“ gearbeitet werden. Dies ist jedoch wenig praktikabel und daher auch nur eine Ersatz-Rückfall-Option.
- Auf Nachfrage erläuterte das RPT, dass es sich bei der **Umgestaltung der Lederstraße** nicht um ein Abriegeln der Stadt handelt (je Richtung bleibt eine Spur befahrbar, weitere Spuren können bspw. für Busse, Radverkehr und Elektroautos genutzt werden). Die Umgestaltung soll vielmehr dazu dienen, den Verkehr in den Tunnel zu lenken und der Problematik der Auffüllverkehre frühzeitig zu begegnen. Auf die städtebaulichen und verkehrlichen Chancen, die eine solche Maßnahme bietet, wurde hingewiesen.
- Die Frage, ob Maßnahmen wie **Fassadenbegrünung oder Aufbau eines städteübergreifenden Fahrradnetzes** noch mit aufgenommen werden können, wurde gestellt. Die Maßnahmen müssen belastbar, d.h. auch realisierbar sein – deshalb hat sich das RPT beim Radverkehr an den Planungen der Stadt Reutlingen orientiert. Frau Maier erklärte, dass reine Absichtserklärungen vom Gericht nicht anerkannt werden. Fassadenbegrünungen zeigen für die Luftreinhaltung wenig Wirkung und die Umsetzung ist nicht direkt beeinflussbar. Herr Rau ergänzte, dass eine Fassadenbegrünung als zusätzliche freiwillige Maßnahme jedoch durchaus positiv zu sehen ist.
- Zudem gab es den Hinweis, dass die **Seilbahn nicht berücksichtigt** wurde, obwohl der Gemeinderat seit 31. Januar 2017Lude Mittel für eine Machbarkeitsstudie eingestellt hat. Eine solche Seilbahn könne bis 2019 umgesetzt werden, so dass diese noch mit berücksichtigt werden sollte.

TOP 4: Austausch über die Umsetzung der Planung

Zahlreiche Hinweise zur konkreten Umsetzung wurden bereits im Rahmen von TOP 2 und TOP 3 eingebracht. Die Spurgruppe wird diese Punkte in der kommenden Sitzung am 31. Mai 2017 genauer betrachten.

TOP 5: Öffentlichkeitsbeteiligung

Frau Dr. Büttner fasste noch einmal die nächsten Meilensteine in Bezug auf die Öffentlichkeitsbeteiligung zusammen:

- **8. Mai 2017:** Veröffentlichung des Entwurfs der 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans
- **31. Mai 2017:** 5. Workshop der Spurgruppe im Reutlinger Rathaus: Im Fokus steht die Rückmeldung zum Entwurf und wer welche Rolle in der Umsetzung einnimmt.

- **31. Mai 2017:** im Anschluss an den Spurgruppen-Workshop: Informationsveranstaltung für die breite Öffentlichkeit, bei der der Luftreinhalteplan-Entwurf vorgestellt wird und Bürgerinnen und Bürger die Gelegenheit haben, sich mit den Projektverantwortlichen auszutauschen.
- Ggf. wird es im Herbst eine weitere Informationsveranstaltung geben, wenn der Plan in Kraft gesetzt wird.

Ergebnisse der Online-Beteiligung

Anschließend stellte Herr Sunnus vom RPT die Kommentare vor, die im Beteiligungsportal eingegangen sind: Insgesamt sind 37 Kommentare online abgegeben worden, die meisten davon beziehen sich auf den verkehrlichen Bereich. Inhaltlich decken sie sich überwiegend mit den Anregungen aus der Spurgruppe, wie etwa eine hohe Akzeptanz bei der Förderung des ÖPNV, restriktive Maßnahmen wurden eher negativ bewertet. Während die Lederstraße kaum thematisiert wurde, drehten sich viele Äußerungen um die Dieselproblematik. Eine große Bandbreite von Meinungen spiegeln sich in den Kommentaren wider und es wird deutlich, dass in der Bevölkerung ein großer Informations- und Aufklärungsbedarf besteht. Das RPT wird nun Antworten auf alle Themen formulieren und diese veröffentlichen. Die Kommentare fließen in den Abwägungsprozess mit ein.

Ausblick: Was braucht die Spurgruppe zur Information ihrer Akteure?

Auf Nachfrage von Frau Dr. Büttner wurden Anregungen gegeben, welche Materialien die Spurgruppe benötigt, um auch die Akteure und Betroffenen in ihren Kreisen zu informieren und mobilisieren:

- **Kurzzusammenfassung des Luftreinhalteplans oder eine zugehörige Pressemitteilung:** Herr Sunnus und Frau Maier gaben den Hinweis, dass es im Entwurf einen einleitenden Text gibt, und die konkreten Umsetzungen sind ab Kapitel 8 zu finden.
- Möglichkeit zur Einreichung für Einwendungen und Kommentare: Diese können per E-Mail ans RPT geschickt werden.
- **Text für das Amtsblatt Eningen:** Herr Kummerow schickt einen Bekanntmachungstext an Herr Klos.

TOP 6: Offene Punkte und Verschiedenes

Aufgrund einiger Zweifel an der Auswahl und Bewertung der Maßnahmen forderte Frau Dr. Büttner die Spurgruppenmitglieder dazu auf, zu konkreten Punkten auf die Projektgruppe zuzukommen, damit das jeweils im Einzelfall geklärt werden kann.

Abschließend kam der Hinweis seitens der Stadt Reutlingen, dass das RPT die restriktiven Maßnahmen in der Hand hat, dass aber auch die Spurgruppe aufgerufen ist, Maßnahmen umzusetzen. Jede Maßnahme, die zur Verbesserung der Luft in Reutlingen beiträgt, ist hilfreich. Das Ambitionsniveau wird nicht allein durch das RPT festgelegt, hieran können alle mitwirken. Das RPT ist zuständig für den „Pflichtteil“, und alle weiteren Verbesserungen für Reutlingen liegen in der Hand der Spurgruppe und der Akteure in Reutlingen.

TOP 7: Zusammenfassung und Verabschiedung

Abschließend bedankte sich Frau Schlör sehr herzlich für das Kommen und die intensive Diskussion. Auch sie betonte noch einmal das Gesprächsangebot bei Klärungsbedarf oder Zweifeln. Wichtig ist, dass die Spurgruppe das Vorgehen und die Bewertung der Maßnahmen, die nun in den Entwurf des Luftreinhalteplans aufgenommen wurden, verstehen und nachvollziehen können.

5.1.6. Implementierungsphase: Implementierung

5. Workshop der Spurgruppe am 31. Mai 2017 von 15:30 bis 18:30 Uhr im Rathaus Reutlingen, Großer Sitzungssaal und anschließend 2. Informationsveranstaltung von 19:00 bis 21:30 Uhr im Spitalhof Reutlingen (siehe separates Programm in 5.3.)

Tagesordnung

Ziele
Verabschiedung Protokoll zum 4. Workshop der Spurgruppe am 3. Mai 2017
Austausch mit Blick auf die Umsetzung der Maßnahmen des Luftreinhalteplans
Öffentlichkeitsbeteiligung – Resümee und Ausblick

Agenda

Ort: Rathaus Reutlingen, Marktplatz 22, Großer Sitzungssaal

Moderation: Dr. Hannah Büttner, Integrative Dialoge

Ab 15:00	Eintreffen
15:30 Uhr	**Begrüßung** durch das Regierungspräsidium Tübingen
15:35 Uhr	Einführung durch die Moderation
15:45 Uhr	**TOP 1: Verabschiedung Protokoll der letzten Sitzung zu den Szenarien**
15:50 Uhr	**TOP 2: Entwurf 4. Fortschreibung Luftreinhalteplan: Klärung von Fragen und informeller Austausch zum Luftreinhalteplanverfahren** Grundlage: Entwurf 4. Fortschreibung Luftreinhalteplanung
16:20 Uhr	**TOP 3: Was ist bei der Umsetzung der Maßnahmen zu beachten?** Kleines World-Cafè zu den 9 Maßnahmen des LRP und bei Bedarf zu optionalen Maßnahmen der Akteure Hinweise auf zu klärende Fragen, Chancen, Stolpersteine und Lösungsansätze
17.30 Uhr	**TOP 4: Resümee und Ausblick Öffentlichkeitsbeteiligung** Input: (Zwischen)Ergebnisse Evaluation Moderierter Austausch
18:00 Uhr	**TOP 5: Ausblick und Verabschiedung**
18:15 Uhr	**Ende Workshop** Stärkungspause und Übergang zur Info-Veranstaltung im Spitalhof (Einlass ab 18:30 Uhr

19:00 Uhr	**Start öffentliche Informations-Veranstaltung (separates Programm**)
21:30 Uhr	Ende der Veranstaltung

Begrüßung und Einführung

Begrüßung und Einführung durch das Regierungspräsidium Tübingen

Frau Schlör vom Regierungspräsidium Tübingen (RPT) begrüßte die Anwesenden und bedankte sich bei ihnen für die intensive Mitarbeit in den vergangenen Monaten im Projekt „Modellstadt Reutlingen“ und ihre Teilnahme am nunmehr 5. und letzten Workshop der Spurgruppe: In einem intensiven Arbeits- und Beteiligungsprozess hat die Spurgruppe sehr wichtige Anregungen gegeben, um die Luftreinhaltung in Reutlingen voranzubringen. Frau Schlör erörterte, dass diese Hinweise – soweit es die zeitlichen und juristischen Vorgaben zulassen – in die Luftreinhalteplanung eingeflossen sind. Das oberste Ziel dabei war es, die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte schnellstmöglich einzuhalten. Vor diesem Hintergrund wurden drei Szenarien (Maßnahmenbündel) erarbeitet; das dritte Szenario wurde vom Regierungspräsidium Tübingen in den Entwurf zur 4. Fortschreibung der Luftreinhalteplanung für Reutlingen aufgenommen. Frau Schlör erklärte den Anwesenden, dass im heutigen Workshop noch einmal die Gelegenheit besteht, die einzelnen Maßnahmen gemeinsam zu diskutieren, um auch diese Anregungen noch bestmöglich in der Luftreinhalteplanung zu berücksichtigen.

Einführung der Moderation

Dieser Einführung folgend begrüßte die Moderatorin Frau Dr. Büttner, Integrative Dialoge, die Teilnehmenden und Gäste und gab einen Überblick zu den Zielen und dem Ablauf des Workshops. Sie resümierte kurz (Beteiligungs-)Prozess des Projekts „Modellstadt Reutlingen“ und erklärte, dass der Fokus dieses Workshops der Spurgruppe darauf liegt, Hinweise der Anwesenden als Experten auf ihrem Gebiet zur Umsetzung der vorgeschlagenen Luftreinhaltemaßnahmen einzuholen. Hierzu kündigte sie ein sogenanntes Mini-„World-Café“ an, in dem die Teilnehmenden ihr Feedback zu verschiedenen Aspekten der einzelnen Luftreinhaltemaßnahmen auf Plakaten abgeben und anschließend gemeinsam diskutieren können. Frau Büttner wies außerdem darauf hin, dass der Workshop noch einmal Gelegenheit bietet, Verständnisfragen zu klären. Sie lud die Anwesenden zudem zur 2. Öffentlichen Informationsveranstaltung zur Luftreinhaltung in Reutlingen ein, die im Anschluss an den Workshop im Spitalhof in Reutlingen stattfindet. Sie bedankte sich, dass dort auch zwei Mitglieder der Spurgruppe, Herr Beneken (BUND Reutlingen) und Frau Bonnaire (Handwerkskammer Reutlingen) auf dem Podium vertreten sein werden.

TOP 1: Verabschiedung Protokoll der letzten Sitzung

- Das **Protokoll** vom 3. Mai 2017 wurde mit den folgenden inhaltlichen Änderungswünschen von der Spurgruppe verabschiedet.

Frau Dr. Büttner wies drauf hin, dass zum Protokoll zwei Anregungen von Frau Bui (Reutlinger Stadtverkehrsgesellschaft) eingegangen sind: Zum einen sollte ergänzt werden, dass nähere Untersuchungen für den Raum um den Busbahnhof durchgeführt werden sollen. Zum anderen sollten die Kosten für Busunternehmen berücksichtigt werden, die eine Umstellung auf Euro VI mit sich bringen würde.

Es gab darüber hinaus keine weiteren Rückmeldungen zum Protokoll.

TOP 2: Entwurf 4. Fortschreibung Luftreinhalteplan: Klärung von Fragen und informeller Austausch zum Luftreinhalteplanverfahren

Es folgte ein intensiver Austausch der Anwesenden zum Entwurf der 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans, insbesondere zur Ausgestaltung der Maßnahme „Verkehrsreduzierung / Umgestaltung Lederstraße“, zur Finanzierung, den Zuständigkeiten sowie zur Ergänzung weiterer Luftreinhaltemaßnahmen.

Maßnahmen „Verkehrsreduzierung / Umgestaltung Lederstraße“ und LKW-Fahrverbot (Lieferverkehr frei)

Mehrere Anwesende fragten sich, wie die Umgestaltung der Lederstraße konkret aussehen soll und merkten kritisch an, dass eine Neugestaltung den Verkehr auf andere Straßen verlagere und sich auf andere Gebiete auswirke. Es sei nicht ersichtlich, wie mit dem (Ausweich-)Verkehr zum Beispiel in der Oststadt, in der Ringelbachstraße, in der Rommelsbacher Straße sowie dem Ost-West-Verkehr umgegangen werden soll.

Ein Teilnehmer erklärte, dass eine Zweispurigkeit auf der Lederstraße aus verkehrsplanerischer Sicht nicht umsetzbar sei: Derzeit fasst die Lederstraße mit vier Spuren auf manchen Streckenabschnitten über 50.000 Fahrzeuge pro Tag. Eine Verringerung auf zwei Spuren mit der verbleibenden Verkehrsbelastung hätte einen „Dauerstau“ zur Folge, da für einen guten Verkehrsfluss auf zweistreifigen Streckenabschnitten mit einer solch hohen Knotenpunktfolge von einer maximalen Verkehrsbelastung von 25.000 Fahrzeuge pro Tag ausgegangen werden muss.

Auch zum LKW-Verbot in der Lederstraße äußerten sich zwei Anwesende. Während ein Teilnehmer ein Verbot für sinnvoll erachtete, um den Verkehr zu reduzieren, bezweifelte ein anderer die Wirkung und Umsetzbarkeit und hielt die Maßnahme für nicht realistisch.

Vertreter des Regierungspräsidiums wiesen darauf hin, dass der Entwurf des Luftreinhalteplans vorsieht, den Verkehr in der Lederstraße zu reduzieren. Die konkrete Gestaltungshoheit für die Lederstraße liegt bei der Stadt Reutlingen. Das Regierungspräsidium Tübingen macht hierzu keine Vorgaben. Allerdings gilt: „Die Wirksamkeit der Maßnahme muss gewährleistet sein“.

Zuständigkeit und Finanzierung

Mehrere Anwesende hakten nach, wer für die Umsetzung der Luftreinhalteplanung sowie für die Umgestaltung der Lederstraße verantwortlich ist, insbesondere vor dem Hintergrund, dass es sich bei der Lederstraße um eine Bundesstraße handelt. Auch die Frage nach der Finanzierung stellten verschiedene Workshop-Teilnehmende.

Vertreter des Regierungspräsidiums Tübingen und der Stadt Reutlingen erklärten, dass die Zuständigkeit für die Umgestaltung der Lederstraße bei der Stadt Reutlingen liegt und diese in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium neu gestaltet werden kann.

Zur Umsetzung des Luftreinhalteplans merkte ein Vertreter der Stadt Reutlingen an, dass über den Luftreinhalteplan im Gemeinderat abgestimmt und die notwendigen Maßnahmen getroffen werden sollen: „Tun wir das nicht, kann das Land die Stadt Reutlingen in letzter Konsequenz dazu verpflichten“. Hinsichtlich der Finanzierung erörterte ein Teilnehmer, dass die Stadt Reut-

lingen lediglich ein Budget für die Straßenunterhaltung habe, dass nicht für eine Neugestaltung der Lederstraße genutzt werden könnte.

Ergänzung weiterer Luftreinhaltemaßnahmen

Ein Anwesender fragte nach, ob die Wirkung der Maßnahmen angesichts der (verschärften) Anforderungen durch das neue Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) ausreichen, um die Grenzwerte verlässlich einzuhalten und wie das Regierungspräsidium Tübingen damit umgeht, wenn dies nicht der Fall sein sollte.

Eine Fachgutachterin erklärte dazu, dass die neuen Angaben des HBEFA berücksichtigt werden und die Szenarien weiterhin greifen. Vertreter des Regierungspräsidiums Tübingen machten jedoch deutlich, dass über weitere Maßnahmen nachgedacht werden müsse, wenn der Erfolg ausbleibt.

TOP 3: Hinweise zur Umsetzung der Maßnahmen – Chancen, Stolpersteine, Akteure

Die Teilnehmer erhielten in einem sogenannten Mini-„World-Café“ die Gelegenheit, die im Szenario 3 gebündelten Maßnahmen anhand folgender Fragen gemeinsam zu kommentieren:

- Welche Chancen bietet die Maßnahme? Wie können diese genutzt werden?
- Welche Fallstricke sehen Sie? Wie könnten diese überwunden werden?
- Wer kann hier wie unterstützen? An wen oder was sollten wir noch denken?

Anschließend präsentierte Frau Dr. Büttner die Anmerkungen im Plenum und lud die Anwesenden zur Diskussion ein. Frau Schlör erklärte den Workshop-Teilnehmenden, dass die Rückmeldungen aus der Spurgruppe in die Arbeit der Fachabteilungen, die für die Fortschreibung des Luftreinhalteplans zuständig sind, einfließen werden.

Die folgende Übersicht dokumentiert alle Hinweise aus dem Spurgruppen-Workshop zur Umsetzung der Maßnahmen – Chancen, Stolpersteine und Akteure.

Kursiv: Ergänzungen und Fragen aus der Info-Veranstaltung sowie ggf. die entsprechenden Erläuterungen des Fachpodiums während der Info-Veranstaltung

M1: Verkehrsreduzierung / Umgestaltung Lederstraße	
Welche Chancen sehe ich in der Maßnahme für Reutlingen?	**Wie können diese Chancen gut genutzt werden?**
- Hohe Aufenthaltsqualität in der Stadt - *Bessere Einhaltung der Grenzwerte durch Verteilung der trotzdem gleichbleibenden Emissionen. Aber: Ist das das Ziel?*	
Welche Fallstricke sehe ich in der Maßnahme?	**Wie könnten diese vielleicht überwunden werden?**
- Verkehrschaos, weiterhin zu hohe Belastung auf der Lederstraße; weiterhin Stau - Wie können die Wohngebiete beidseitig der Lederstraße (vor dem Durchgangsverkehr) geschützt werden? - ÖPNV-Trasse in der Gartenstraße wird stark belastet	- Mikrosimulation in Verbindung mit Knoten

- Ausweichverkehr auf sonstigen Durchgangsverkehr, z.B. Ringbachstraße - Mindestens 4-spurige Zulaufstrecken - *Maßnahme ist nicht realisierbar. Staus in der Stadt wären die Folge.*	*Erläuterungen des Fachpodiums: Es geht nicht darum, die Lederstraße mit dem aktuellen Verkehrsaufkommen umzugestalten und dadurch die Schadstoffbelastung zu senken. Die Fachgutachter gehen davon aus, dass mit der Eröffnung des Scheibengipfeltunnels bereits möglichst viel Verkehr aus der Lederstraße reduziert wird. Dann muss geschaut werden, was man in der Lederstraße macht.*
An wen (Akteure) oder was sollte noch gedacht werden?	**Weitere Hinweise:**
- Wer finanziert? - Klar sagen, dass es um Am Echazufer und die Lederstraße geht. - Verkehrsreduzierung durch weniger Kapazität benennen, auch als Argument gegen „Wohin soll der Verkehr?“ (Erklärung d. Red.: Ziel sollte es sein, den Verkehr insgesamt zu reduzieren, nicht nur zu lenken. Dies sollte positiv betont werden.)	

M2: LKW-Durchfahrtsverbot in der Innenstadt (Lieferverkehr frei)	
Welche Chancen sehe ich in der Maßnahme für Reutlingen?	**Wie können diese Chancen gut genutzt werden?**
- Reduktion der gesamten Verkehrsbelastung - Weniger Krach / Lärm - Mehr Sicherheit - *Bringt auch viel für Feinstaub -> Radstraßen, Bremsenabrieb*	
Welche Fallstricke sehe ich in der Maßnahme?	**Wie könnten diese vielleicht überwunden werden?**
- Kontrolle durch die Polizei? ->Personalstärke?	- Wie unterscheidet sich erlaubter Anlieferungsverkehr von nicht-erlaubtem Durchgangsverkehr?
An wen (Akteure) oder was sollte noch gedacht werden?	**Weitere Hinweise:**
- Land	- *Denkbar: Durchfahrtsbeschränkung für Fahrzeuge > 1,5t Leergewicht, Reifenbreite > 195 mm (mit Blick auf Feinstaub) -> nicht nur Verbrennungsvorgänge sind Feinstaubemitter*

M3: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 50	
Welche Chancen sehe ich in der Maßnahme für Reutlingen?	**Wie können diese Chancen gut genutzt werden?**

- Weniger Abgase	
Welche <u>Fallstricke</u> sehe ich in der Maßnahme?	**Wie könnten diese vielleicht <u>überwunden</u> werden?**
- Wird von Verkehrsteilnehmern nicht angenommen - *Zwischen 50 km/h und 60 km/h liegt bei den meisten Fahrzeugen ein Gang -> Verbrauch bei 50 höher als bei 60.*	- Ziel muss Geschwindigkeitsdifferenzierung sein. Denkbar: Höchstgeschwindigkeit 60 km/h, Mindestgeschwindigkeit 50 km/h *<u>Erläuterungen des Fachpodiums</u>: Im Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) sind zum Beispiel Mittelwerte für verschiedene Autos enthalten. Sie zeigen, dass perspektivisch Tempo 50 für die Emissionen auf jeden Fall besser ist. Es mag sein, dass es heute noch einzelne Autos gibt, die davon abweichen.*
An <u>wen (Akteure)</u> oder <u>was</u> sollte noch gedacht werden?	**Weitere Hinweise:**
- Anpassung der Ampelschaltung	

M4: Förderung Umweltverbund: Stadtbuskonzept – Radverkehr – Fußverkehr	
Welche <u>Chancen</u> sehe ich in der Maßnahme für Reutlingen?	**Wie können diese <u>Chancen</u> gut genutzt werden?**
- Sofortiger Einstieg in die Realisierung der Regionalstadtbahn (RSB) und der Stadtstrecken - Bereitschaft auf motorisierten Individualverkehr zu verzichten - Mögliche Erweiterung der Maßnahmen: billigere Bustickets, Pedelec-Förderung - Weniger Autoverkehr	- Planung und Förderung durch Land und Bund
Welche <u>Fallstricke</u> sehe ich in der Maßnahme?	**Wie könnten diese vielleicht <u>überwunden</u> werden?**
- Finanzierung? -> Buskonzept, Radschnellverbindungen - Durch die „Zeitgrenze 2020“ sind alle langfristigen Maßnahmen von vorneherein ausgehebelt - *Ziele werden nicht erreicht, da weder die Stadt noch die überwiegende Zahl der Bürger*innen mitmacht* - *Schadstoffe bei Mopeds* - *Fällung von älteren, gesunden Bäumen* - *Ausbremsung von Autos durch Hindernisse -> Erhöhung des Schadstoffausstoßes übermäßig*	- Beteiligung / Förderung durch Beteiligung durch Land / Regierungspräsidium *<u>Erläuterungen des Fachpodiums:</u> Das Argument der Verflüssigung des Verkehrs wird gerne angeführt – insbesondere von der Autoindustrie. Allerdings sollte man diesen Punkt nicht überbewerten. Aviso hat zum Beispiel einmal ein Gutachten dazu für Stuttgart erstellt, das Ergebnis: Einsparungen von 3 bis 4 Prozent. D.h, ja, diesen Punkt gilt es*

- *Fußgänger und Radler als Schadstoffsenke entlang vielbefahrener Straßen? (Neubau GWG, …)*	*zu berücksichtigen, aber er kann nicht alleine stehen bleiben, wir brauchen Maßnahmenbündel für eine bessere Luftreinhaltung.* *Erläuterungen des Fachpodiums: Man muss berücksichtigen, dass man bei Luftbelastungen nicht von akuten Werten und Gefahren spricht, sondern dass es sich um kumulierte Werte handelt. Dementsprechend ist die positive Wirkung des Fahrradfahrens für den Menschen immer noch höher als die Gesundheitsschädlichkeit durch die Luftbelastung. Die Belastungen, die zu akuten gesundheitlichen Problemen führen würden, wie wir sie in den 70ern und 80ern hatten, haben wir überwunden.*
An wen (Akteure) oder was sollte noch gedacht werden?	**Weitere Hinweise:**
- Bund und Land	- Parkticket sollte gleichzeitig Fahrtticket sein

M5: Abgasnorm Euro VI für Linienbusse in der Lederstraße	
Welche Chancen sehe ich in der Maßnahme für Reutlingen?	**Wie können diese Chancen gut genutzt werden?**
- Mittelfristig hin zu E-Bussen - Attraktive neue Busse - Höhere Umstiegsquote von MIV auf ÖPNV	- Förderung (unbürokratisch) - Mehr Landesförderung
Welche Fallstricke sehe ich in der Maßnahme?	**Wie könnten diese vielleicht überwunden werden?**
- Finanzielle Überforderung von kleinen Unternehmen - Finanzierungsplan; wer trägt oder unterstützt bei den Kosten? (Unternehmen? Stadt Reutlingen? Land/Stuttgart?)	- Förderung (unbürokratisch)
An wen (Akteure) oder was sollte noch gedacht werden?	**Weitere Hinweise.**
- Land muss Autounternehmen (Bushersteller) für ein ausgeweitetes ÖPNV-System gewinnen	- *Wir leisten uns bahnseitig (noch) den Luxus, mit Diesel unter Fahrdraht zu fahren. Mit der Elektrifizierung der Strecken Metzingen – Herrenberg und Tübingen – Horb könnte man hier E-Triebwagen verwenden (ließe sich machen, Fahrstrom liegt an einem bzw. zwei Enden an).*

M6: Parkraumbewirtschaftung / -management	
Welche Chancen sehe ich in der Maßnahme für Reutlingen?	**Wie können diese Chancen gut genutzt werden?**
- Kombimaßnahme in Verbindung mit ÖPNV-Attraktivierung, Park & Ride - Effiziente Maßnahme	

- „Park-Such-Verkehr“ verringert - Weniger Verkehr im Zentrum - *Parkraummanagement, geschickte Wegführung für Stadtbesucher Ringverbindung*	
Welche <u>Fallstricke</u> sehe ich in der Maßnahme?	**Wie könnten diese vielleicht <u>überwunden</u> werden?**
- Umsetzung im Ganzen kaum möglich	- Schrittweises Vorgehen zulassen
An <u>wen (Akteure)</u> oder <u>was</u> sollte noch gedacht werden?	**Weitere Hinweise:**
- Klarer erklären, was die Ziele und der Wirkmechanismus sind - Welche Teilwirkungen haben die einzelnen Maßnahmen? - Park & Ride am Stadtrand? Wo? Parkkarte = Fahrkarte - *Provokanter Ansatz: Parkplätze für Stadtbewohner außerhalb und Shuttle-Verkehr -> Vermeidung der hohen Kaltstart-Emissionen im eng bewohnten Wohngebiet*	

M7: Förderung Elektromobilität	
Welche <u>Chancen</u> sehe ich in der Maßnahme für Reutlingen?	**Wie können diese <u>Chancen</u> gut genutzt werden?**
- Unbürokratische Förderung - Car-Sharing für innerstädtischen Verkehr - Vermietung E-Fahrzeuge (kleine Nutzfahrzeuge)	
Welche <u>Fallstricke</u> sehe ich in der Maßnahme?	**Wie könnten diese vielleicht <u>überwunden</u> werden?**
- Förderhöhe? Förderdauer? - Kreis der Angesprochenen zu klein - Infrastruktur (z.B. Ladestationen)	- „Topf aufstocken“ unbefristet - Car-Sharing für innerstädtischen Verkehr
An <u>wen (Akteure)</u> oder <u>was</u> sollte noch gedacht werden?	**Weitere Hinweise:**
- Land und Bund - Professionelle Anbieter von Mietmodellen - Förderung von Pedelecs / E-Radlern - Innerbetriebliche Förderprogramme unterstützen	

M8: Blaue Umweltzone (Rückfalloption)	
Welche <u>Chancen</u> sehe ich in der Maßnahme für Reutlingen?	**Wie können diese <u>Chancen</u> gut genutzt werden?**
- Mehr „umweltbewusste“ Autos - Trifft Verursacher	

Welche Fallstricke sehe ich in der Maßnahme?	**Wie könnten diese vielleicht überwunden werden?**
- Ausweichverkehr belastet Umfeld - Rechtliche Situation - Existenzbedrohung für z.B. kleine Handwerksbetriebe - *Subvention der Autoindustrie* - *Wertverlust der Dieselfahrzeuge* - *Kontrollmöglichkeit?*	- ganz BaWü = blaue Umweltzone - ganz Deutschland = blaue Umweltzone; Entscheidung Bund - Ausnahmeregelungen - Nachrüstung *Erläuterungen des Fachpodiums: Beim Wertverlust von Dieselfahrzeugen hört man sehr Widersprüchliches. Es erscheint logisch, dass zumindest auf dem lokalen Markt ein Wertverlust entsteht, wenn viele Leute gleichzeitig ihr Auto verkaufen. Allerdings zeigt zum Beispiel Stuttgart, wo ab 2018 die Blaue Umweltzone gilt, dass sich der Wertverlust sehr in Grenzen hält. Autohändler sagen uns zum Beispiel, dass der Wertverlust sich in einem ähnlichen Rahmen bewegt, wie beim Verkauf von Autos, die eine bestimmte Farbe haben.* *Erläuterungen des Fachpodiums: Die Kontrollmöglichkeiten bei der Blauen Umweltzone sind sehr gut, weil wir die Möglichkeit haben, im ruhenden Verkehr, sprich beim Parken, die Plaketten zu überprüfen.*
An wen (Akteure) oder was sollte noch gedacht werden?	**Weitere Hinweise:**
- Beachten! Bei Blauer Umweltzone sollte der Scheibengipfeltunnel als Korridor angeboten werden - *Verpflichtung der Autoindustrie zur Nachrüstung*	

M9: Betriebsbeschränkung für Komfortkamine (Rückfalloption)	
Welche Chancen sehe ich in der Maßnahme für Reutlingen?	**Wie können diese Chancen gut genutzt werden?**
- Gute Technik forcieren (Hersteller bessere Filter entwickeln)	
Welche Fallstricke sehe ich in der Maßnahme?	**Wie könnten diese vielleicht überwunden werden?**
- Datenschutz (keine Einsicht in Kehrbücher) - Überwachung / Vollzug - *Wie soll das kontrolliert werden?*	- rechtliche Vorschriften ändern *Erläuterungen des Fachpodiums: In Stuttgart zum Beispiel gibt es ein Kataster, welches aufschlüsselt, wo es solche Komfortkamine gibt. Dann lässt sich erkennen, ob sich jemand an das temporäre*

	Verbot hält oder nicht. Tut er das nicht, gibt es eine freundliche Ansprache, die Nutzung zu unterlassen. Wird dem nicht nachgekommen, ist es auch möglich, Bußgelder zu verhängen. Da sich das Verbot nur auf Komfortkamine bezieht – d.h. auf Kamine, die man nicht zwangsläufig zum Heizen benötigt – gehen wir derzeit davon aus, dass die Betroffenen einsichtig sind.
An wen (Akteure) oder was sollte noch gedacht werden?	**Weitere Hinweise:**
-	-

Diskussion im Plenum

In der Diskussion im Anschluss an das „World-Café“ spielten vor allem die zeitlichen, finanziellen und personellen Aspekte der Luftreinhalteplanung eine zentrale Rolle.

Eine Teilnehmende fragte kritisch, wie die Stadt Reutlingen die Umsetzung finanziell und personell – insbesondere vor dem Hintergrund des kurzen Zeitrahmens – umsetzen soll: „Woher sollen die Ressourcen kommen?“ Zudem beklagte sie, dass sehr viele Maßnahmen keinen Eingang in die Luftreinhalteplanung erhielten.

Frau Dr. Büttner wies darauf hin, dass die Fachgutachter aus der Vielzahl von Maßnahmen systematisch diejenigen herausgearbeitet haben, welche die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte bis 2020 in Reutlingen ermöglichen. Sie lud die Teilnehmerin erneut dazu ein, bei Rückfragen das Gespräch mit den Fachgutachtern zu suchen.

Mehrere Anwesende erklärten, dass das Urteil des Verwaltungsgerichts Sigmaringen keinen konkreten Zeitrahmen für die Einhaltung der Grenzwerte vorgebe, sondern von „schnellstmöglich“ spreche und vielmehr eine fehlende „Konkretisierung“ bei der Luftreinhalteplanung beklage.

Frau Schlör erörterte hierzu, dass dem Gericht plausibel die Gründe erklärt werden müssten, falls es nicht zu schaffen sei, die Grenzwerte bis 2020 einzuhalten. Sie betonte, dass sich dann die Frage aufdränge, warum nicht zu restriktiveren Maßnahmen gegriffen werde – dies wolle das Regierungspräsidium vermeiden.

Ein Teilnehmer sagte, dass es beim Projekt „Modellstadt Reutlingen“ grundsätzlich darum gehen sollte, die Luft in Reutlingen zu verbessern und nicht nur ein Gerichtsurteil zu erfüllen.

TOP 4: Resümee und Ausblick Öffentlichkeitsbeteiligung

Frau Dr. Büttner stellte die (Zwischen-)Ergebnisse der Evaluation zum Projekt „Modellstadt Reutlingen“ vor, die projektbegleitend durchgeführt wird. Dabei wurden vor allem folgende Aspekte rückgemeldet:

- Das Projekt befindet sich in einem starken Spannungsfeld, das darin besteht, einerseits eine „Vorbildfunktion“ als „Modellstadt“ erfüllen zu wollen und gleichzeitig schnellstmöglich Luftreinhaltemaßnahmen zu erarbeiten, die bereits bis 2020 die Einhaltung der Grenzwerte ermöglichen.
- Das Projekt ist sehr komplex und erfordert eine hohe fachliche Kompetenz.
- Der konkrete Einfluss der Spurgruppe auf die Luftreinhalteplanung wird kritisch hinterfragt.

Ausblick Herbst 2017

Nach Rückfrage im Plenum stellte Frau Dr. Büttner fest, dass es derzeit keinen Bedarf für eine weitere Informationsveranstaltung im Herbst gibt.

Resümee der Workshop-Teilnehmenden zum Projekt „Modellstadt Reutlingen“

Im Anschluss lud Frau Büttner die Anwesenden zu einem Resümee zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Projekt „Modellstadt Reutlingen“ ein:

- Ein Anwesender lobte die Möglichkeit, sich in die Luftreinhalteplanung mit einbringen zu können. Er betonte, dass es jetzt darum gehen müsse, die gesamte Bevölkerung mit ins Boot zu holen.
- Ein Teilnehmer äußerte sich positiv über das sehr gute Arbeitsklima während des gesamten Projekt-Verlaufs. Zudem lobte er die sehr gute Expertise und Aufbereitung des komplexen Themas durch die Fachgutachter. Er plädierte dafür, dieses „Beteiligungsformat“ auch auf weitere Themen auszuweiten.
- Ein Anwesender plädierte dafür, die Maßnahmen, die es nicht in den Luftreinhalteplan geschafft haben, als Anhang dem Dokument beizufügen, um möglicherweise zu einem späteren Zeitpunkt auf diesen „Pool“ zurückgreifen zu können.
- Ein Teilnehmer erklärte, dass das Urteil des Verwaltungsgerichts Sigmaringen als Chance begriffen werden solle, um die Luft in Reutlingen tatsächlich zu verbessern. Er erwarte von der Stadt Reutlingen und dem Regierungspräsidium Tübingen, dass sie ihrer Verantwortung bei der Umsetzung gerecht werden und sich nicht gegenseitig den „Schwarzen-Peter“ zuschieben.
- Ein Anwesender erörterte, dass er eigentlich schon immer gegen den Bau des Scheibengipfeltunnels gewesen sei, da er befürchtete, dass dies zu noch mehr Verkehr führe. Aus heutiger Sicht würde er sich jedoch freuen, wenn er sich getäuscht hätte und es gelänge, den Verkehr dort zu bündeln und auf einem konstanten Level zu halten.
- Ein Teilnehmer sah das Projekt „Modellstadt Reutlingen“ eher zwiespältig. Er erklärte, dass er zu Beginn des Projekts sehr positiv von den Beteiligungsmöglichkeiten und der guten Arbeit der Fachgutachter angetan war. Gegen Ende des Projekts habe er jedoch den Eindruck gewonnen, dass die Arbeit der Spurgruppe immer unbedeutender wurde und die konkreten Schritte letztlich die entsprechenden Verantwortlichen entscheiden. Er plädierte dafür, das Thema jetzt noch mehr in die Breite zu tragen und die Bürgerinnen und Bürger mitzunehmen.
- Ein Teilnehmer zweifelte daran, ob die Maßnahmen tatsächlich die gewünschte Wirkung entfalten werden. Er erklärte, dass er dieses komplexe Thema selbst nicht im Detail durchschauen könne und daher im Prozess eher die Rolle eines „Statisten“ eingenommen habe. Insgesamt wünschte er sich mehr Engagement der Stadt Reutlingen, den öffentlichen Raum zu begrünen.

Abschließend bedankte sich Frau Schlör sehr herzlich für das Kommen und die konstruktive und gute Mitwirkung über den gesamten Prozess im Projekt „Modellstadt Reutlingen“ sowie bei den Fachgutachtern für ihre Arbeit, bei Frau Dr. Büttner für die Moderation und bei der Stadt Reutlingen für die Räumlichkeiten und die Verpflegung. Sie betonte, dass sie ein solches Format für

jede Luftreinhalteplanung begrüßt. Anschließend nahmen zahlreiche Teilnehmende an der zweiten Informationsveranstaltung im Spitalhof in Reutlingen teil.

5.1.7. Begleitung Implementierung – Umsetzung der Maßnahmen

6. Workshop der Spurgruppe am 13. September 2017 von 19:00 bis 21:30 Uhr im Rathaus Reutlingen, Marktplatz 22, 72764 Reutlingen (großer Sitzungssaal)

Tagesordnung

Ziele

- Information über landes- und bundesweite Entwicklungen und deren Bedeutung für Reutlingen
- Transparenz und frühzeitige Information über Weiterentwicklungen des Luftreinhalteplans nach Auslage des Entwurfs
- Informeller Austausch mit Blick auf einen Umsetzungsprozess für die Maßnahmen des Luftreinhalteplans

Hinweis: Am 14.9.17 findet im BVUA eine nicht-öffentliche Sitzung zur 4. Fortschreibung des LRP statt. Bei dem – im Grundsatz öffentlichen – 6. Workshop am 13. September 2017 besteht die Möglichkeit sich aktuell zu informieren, Verständnisfragen zu klären sowie Hinweise für die Umsetzung informell zu diskutieren, und – soweit gewünscht – informelle Rückmeldungen zur Umsetzung der Luftreinhalteplanung zu geben.

Agenda

Moderation: Dr. Hannah Büttner - Integrative Dialoge

Ab 18:30	Eintreffen, Getränke und Gespräche
19:00 Uhr	**Begrüßung** durch das Regierungspräsidium Tübingen
	Einführung durch die Moderation
19:15 Uhr	**TOP 1: Landes- und bundesweite Entwicklungen in der Luftreinhaltung - Brauchen wir Dieselverkehrsbeschränkungen in Reutlingen?** Präsentation Ute Maier (Regierungspräsidium Tübingen) Moderierter Austausch und Klärung von Fragen
19:50 Uhr	**TOP 2: Weiterentwicklungen des Entwurfs der 4. Fortschreibung Luftreinhalteplan** Ergänzung des Entwurfs um weitere Maßnahmen und um optionale Maßnahmen (Verkehrsbeschränkungen), Weiterentwicklung und Umsetzungsschritte der Maßnahmen a) Erkenntnisse aus den Arbeitsgruppen und Besprechungen zur Umsetzung von Maßnahmen (Stadt Reutlingen / Regierungspräsidium Tübingen): „Iterative Verkehrsreduzierung Lederstraße (gesamter Streckenzug B 312 alt)“ „Parkraumbewirtschaftung / -management“

	„Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, Teilstrecke Gomaringer Spange“ „City-Logistik“ / Betriebliches Mobilitätsmanagement Kontrolle LKW-Verbot Besprechung mit den Busunternehmen b) Präsentation: Ergebnisse der verkehrlichen Wirkungen der Dieselverkehrsbeschränkungen (Fachgutachter) c) Präsentation: Weiterentwickelter Entwurf der Luftreinhalteplanung (Regierungspräsidium Tübingen) d) Moderierter Austausch zum Gehörten, Klärung von Fragen.
21:15 Uhr	**TOP 3: Ausblick: Wie geht es weiter; Verabschiedung**
Ca. 21:30	Ende Workshop, Ausklang und Gespräche
22:00 Uhr	Ende der Veranstaltung

Begrüßung und Einführung

Begrüßung und Einführung durch das Regierungspräsidium Tübingen

Frau Schlör vom Regierungspräsidium Tübingen begrüßte die Anwesenden zum 6. Workshop der Spurgruppe. Sie ordnete den aktuellen Arbeitsstand in den Gesamtkontext des Projektes ein und erläuterte, warum dieser 6. Workshop der Spurgruppe kurzfristig einberufen wurde: Der erste Entwurf des 4. Fortschreibung der Luftreinhalteplanung liegt bereits 4 Monate zurück. Seitdem hat sich sowohl durch Stellungnahmen und Rückmeldungen als auch übergreifende politische Prozesse auf Bundes- und Landesebene viel getan. Dabei besteht weiterhin das Ziel, den Luftreinhalteplan möglichst bis Ende September in Kraft zu setzen, auch wenn bis dato noch nicht alle Fragen geklärt sind. Im 6. Workshop soll die Spurgruppe frühzeitig über den aktuellen Stand und die Entwicklung des Projektes informiert werden. Es soll aufgezeigt werden, inwiefern Maßnahmen gegenüber dem ersten Entwurf verändert wurden. Für die Moderation des Workshops übergibt Frau Schlör an Frau Dr. Hannah Büttner, Integrative Dialoge.

Einführung der Moderation

Frau Dr. Büttner begrüßte die Teilnehmenden der Spurgruppe sowie die Gäste. Mit Blick auf die neuen Gäste erläuterte sie kurz, dass die Spurgruppe aus unterschiedlichen Interessengruppen besteht, welche den „inneren Kreis“ des Workshops bilden. Da das Prinzip der offenen Tür gilt, sind Gäste herzlich willkommen, die zum einen die Spurgruppe angeregt hat und zum anderen aus Interesse selbst gekommen sind. Das Rederecht liegt überwiegend bei der Spurgruppe. Redebeiträge von Gästen sind auf Wunsch oder mit Zustimmung der Spurgruppe möglich.

Dann gab Frau Dr. Büttner einen Überblick über die Ziele und den Ablauf des Workshops. Der Workshop ordnet sich ein in die Arbeitsphase „Vermittlung, Nacharbeiten“. Der Workshop soll eine frühzeitige Information der Spurgruppe über den aktuellen Stand der Planungen ermöglichen, Raum für die Klärung von Fragen und den informellen Austausch bieten und letztlich zu Transparenz und zu besseren Nachvollziehbarkeit der Planungen beitragen.

Frau Büttner erläutert, dass die Tagesordnungspunkte des Workshops systematisch aufeinander aufbauen und bittet die Teilnehmenden darum, ihre Fragen daher möglichst gebündelt am Ende des Informationsblocks zu stellen.

TOP 1: Landes- und Bundesweite Entwicklungen in der Luftreinhaltung

Vortrag Frau Ute Maier (Regierungspräsidium Tübingen)

Frau Maier informierte über die aktuellen Entwicklungen auf Landes- und Bundesebene. Zunächst erläuterte Frau Maier das Ergebnis des am 26.07.2017 getroffenen Urteils des Verwaltungsgerichts Stuttgart. Das Land Baden-Württemberg wurde verurteilt, den Luftreinhalteplan für Stuttgart so fortzuschreiben, dass dieser die notwendigen Maßnahmen enthält, um den Stickstoffdioxid-(NO_2)-Grenzwert schnellstmöglich einzuhalten. Einige Punkte des Urteils sind mit Blick auf die Diskussion in Reutlingen besonders relevant: Erstens werden Verkehrsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge vom Verwaltungsgericht als zulässig und verhältnismäßig eingestuft. Diese Fahrverbote können nach den Ausführungen des Verwaltungsgerichts Stuttgart bereits 2018 eingeführt werden. Fahrzeuge mit einer grünen Plakette dürfen reglementiert werden, Ausweichverkehre sind dabei zu unterbinden. Ferner gelten freiwillige Nachrüstungen an Fahrzeugen zwar als begrüßenswert, werden aber nicht als belastbare Maßnahme eingestuft. Aktuell prüft das Land, wie mit dem Urteil umzugehen ist (bspw. Revision). Hierzu wird die Landesregierung eine Entscheidung fällen, die auch für Reutlingen richtungsweisend sein wird.

Dann sprach Frau Maier das Nationale Forum Diesel an. Hier wurde eine Software-Nachrüstung vereinbart, um Verkehrsbeschränkungen möglichst zu vermeiden. Ferner wurde ein „Fonds: Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ eingerichtet. In diesem Fonds soll eine Milliarde Euro zur Verfügung gestellt werden. 500 Mio. €, werden durch den Bund bereitgestellt. Die Mittel vom Bund sind gesetzt, darüber hinaus sieht der Bund die Automobilindustrie in der Pflicht, diesen Fonds zu füllen. Hierzu gibt es zu diesem Zeitpunkt keine verpflichtenden Vereinbarungen. Generell ist der Fonds als Förderprogramm für Kommunen mit Luftreinhalteproblemen vorgesehen. Dafür muss die jeweilige Kommune Anträge zur Förderung konkreter Projekte stellen; die genaue Ausgestaltung des Fonds sowie die Zuständigkeit über die Verwaltung der Mittel wurden bisher nicht entschieden. Frau Maier teilte mit, dass förderbedürftige Projekte nach Stuttgart gemeldet wurden. Vorbereitende Maßnahmen für den Erhalt der Gelder aus dem Fonds sind demnach getroffen.

Abschließend stellte Frau Maier die Frage: „Brauchen wir Dieselverkehrsbeschränkungen in Reutlingen?“ und erläuterte: Die Maßnahme einer blaue Umweltzone bzw. flächiger Dieselverkehrsbeschränkungen werde erst herangezogen, falls im Jahr 2018 bzw. 2019 die Grenzwerte nicht eingehalten sind. Daher sei es wichtig, die bisher vorgesehenen Maßnahmen im geplanten Zeitrahmen zu etablieren. Die Software-Nachrüstung müsse schnell erfolgen. Essentiell wichtig sei, dass die Fahrzeughalter mitmachen. An diese müsse appelliert werden. Mit der schnellen, vollumfänglichen Umsetzung der Maßnahmen sowie einer effektiven Software-Nachrüstung, die von vielen Fahrzeughaltern genutzt wird, seien Verkehrsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge vermeidbar. Verkehrsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge werden als Rückfalloption in den Luftreinhalteplan aufgenommen und daher weiter geprüft.

Verständnisfragen und Austausch

Im Anschluss an den Vortrag konnten die Mitglieder der Spurgruppe Verständnisfragen äußern und sich zum Gehörten austauschen. Die folgenden Punkte wurden besprochen:

- **Anmeldung von Maßnahmen der Stadt Reutlingen für den Mobilitätsfonds**

  Die Spurgruppe fragte, ob bereits Maßnahmen angemeldet seien, welche und in welchem Umfang. Es wurde die Sorge geäußert, dass durch Festlegungen Mittel für noch nicht angemeldete Maßnahmen eingeschränkt würden. Die Stadt Reutlingen (Frau Erste Bürgermeisterin Hotz) erläuterte, dass eine hohe Dynamik herrschte und die Stadt hier schnell handeln musste (und konnte), um sich in die bundesweite Debatte einzubringen. So hatte das Land gebeten und dazu eingeladen, Projektstudien und -skizzen abzugeben. Dies sei unabhängig davon, ob vom Land / Bund eine Förderung ausgeht. Es gehe vielmehr darum, Berlin aufzuzeigen, wie viel Geld die Städte benötigen. Frau Hotz unterstrich, dass es sich bei der Meldung von Projekten lediglich um eine informelle Liste im Sinne von rechtlich unverbindlichen Projektskizzen handele, um den Finanzierungsbedarf aufzuzeigen. Demzufolge habe die Stadt Reutlingen Projekte in Summe von 67 Mio. € angemeldet. Darin inbegriffen seien Radwege, Elektrobusse, Elektroschnellladestationen, Carsharing u.v.m. Dies werde im Bauausschuss am 14.09.2017 noch näher dargelegt.

- **Zeithorizont „schnellstmöglich“ im Urteil des VerwG Stuttgart**

  „Schnellstmöglich“ bedeute lt. VerwG Stuttgart „für nächstes Jahr“, also 2018. Was bedeutet das für Reutlingen? Frau Maier erläutert, dass dem Richter zunächst ein guter Luftreinhaltplan vorgelegt werden müsse, ansonsten würde er ihn zurückgeben. Dabei sei „schnellstmöglich“ zu deuten und der Richter habe bereits Kritik geübt. Mit Blick auf Reutlingen sei zu beachten, dass – im Gegensatz zu Stuttgart – mit dem Scheibengipfeltunnel bereits ein „Ventil“ vorliege, so dass Reutlingen die Möglichkeit habe mit ambitionierten Maßnahmen das Ziel zu erreichen. Dies werde in die Gesamtbetrachtung des Gerichtes einfließen.

- **Ausnahmen für Fahrverbote**

  Wer bekommt eine Ausnahmegenehmigung? Hat sich die Landesregierung darüber Gedanken gemacht, z. B. für Handwerker? Frau Maier erläutert**,** dass es nicht über ein komplettes Fahrverbot, sondern über ein stufenweises Vorgehen nachgedacht werde, bei dem Euro 6 Fahrzeuge oder Euro 5 und Euro 6 Fahrzeuge am Schluss kommen. Ein Ausnahmekonzept werde ebenfalls schrittweise angelegt - zuerst großzügig und dann zunehmend enger. Härtefallregelungen werden darin enthalten sein (vgl. TOP 2).

TOP 2: Weiterentwicklungen des Entwurfs der 4. Fortschreibung Luftreinhalteplan

Einführung

Frau Schlör erläuterte hierzu, dass der Entwurf der 4. Fortschreibung der Luftreinhalteplanung vom 08.05.2017 bekanntermaßen weitgehend auf dem „Szenario 3“ der Fachgutachter basiert und weitere Maßnahmen als Rückfalloptionen enthält Dieser Entwurf wurde vier Wochen öffentlich ausgelegt. Aufgrund der eingehenden Rückmeldungen insbesondere der Spurgruppe und der Stadt Reutlingen wurden Maßnahmen aus dem von der Spurgruppe favorisierten „Szenario 1“ aufgenommen (vgl. Folie 5) und Maßnahmen verändert (vgl. Folie 4). In der Präsentation sind die

Veränderungen gegenüber dem Stand vom 08.05.2017 in grüner Farbe markiert. Die folgende Tabelle fasst die aktuellen Veränderungen im Überblick zusammen.

Übersicht: Maßnahmen Entwurf 4. Fortschreibung Luftreinhalteplanung – Entwurf vom 08.05.2017 und aktueller Diskussionsstand

	Entwurf vom 08.05.2017	**Aktueller Diskussionstand (Änderungen gegenüber dem Entwurf vom 08.05.2017 = blau markiert)**
M1	Verkehrsreduzierung in der Lederstraße	Iterative Verkehrsreduzierung Lederstraße (gesamter Streckenzug B 312 alt)
M2	LKW-Durchfahrtsverbot auf innerstädtischen Strecken (LKW-Verbot Lieferverkehr Innenstadt frei)	LKW-Durchfahrtsverbot auf innerstädtischen Strecken (LKW-Verbot Lieferverkehr Innenstadt frei)
M3	Reduzierung Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h	Reduzierung Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h
M4	Förderung Umweltverbund – UI 1	Förderung Umweltverbund – UI 2 (= inkl. Marketing und Öffentlichkeitsarbeit)
M5	Abgasnorm Euro VI Linienbusse in der Lederstraße	Abgasnorm Euro VI Linienbusse und Elektrifizierung der Stadtbusse in der Lederstraße
M6	„Parkraumbewirtschaftung / -management“	„Parkraumbewirtschaftung / -management“
M7	Förderung Elektromobilität	Förderung Elektromobilität
M8		(neu): Car-Sharing und Multimodale Mobilitätspunkte
M9		(neu): Betriebliches Mobilitätsmanagement
M10		(neu): Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, Innenstadtstrecke mit Gomaringer Spange
M11 **M12** **M13**	Rückfalloptionen • M8: Blaue Umweltzone ab 1.04.2020 • M9: Betriebsbeschränkungen für Komfortkamine	Rückfalloptionen • (neu) M11: Dieselverkehrsbeschränkungen (flächig) (1.04.2019)? • M12: Blaue Umweltzone ab 1.04.2020 • M13: Betriebsbeschränkungen für Komfortkamine

<u>a) Vortrag: Aktuelle Erkenntnisse aus den Arbeitsgruppen zu einzelnen Maßnahmen</u>

Frau Schlör erläuterte einführend, dass aufgrund der neuen Diskussionen des Entwurfs Arbeitsgruppen zu einzelnen Maßnahmen mit Diskussionsbedarf gebildet wurden, um sich mit ihrer Umsetzung konkret auseinander zu setzen. Die aktuellen Erkenntnisse aus diesen Arbeitsgruppen wurden anschließend von der Stadt Reutlingen und dem Regierungspräsidium Tübingen vorgestellt. Die Details zu den Maßnahmen M1, M6 und M10 stellten die Herren Dvorak, Öhme und Wöhrmann vor. Die Erkenntnisse zu den Maßdnahmen M9, M2 und M5 stellte Herr Sunnus vom Regierungspräsidium Tübingen mündlich vor. Im Folgenden sind die Inhalte in der numerischen Reihenfolge der Maßnahmen dokumentiert:

- **ad M 1: „Iterative Verkehrsreduzierung Lederstraße (gesamter Streckenzug B 312 alt)“:**

  Für die Lederstraße zeigte sich, dass eine Verkehrsreduzierung in der Lederstraße auf zwei Spuren aus verkehrlichen Gründen nicht machbar ist. Vielmehr muss dort angefangen werden, wo es in den Scheibengipfeltunnel geht. Daher umfasst die veränderte Maßnahme M1 iterative Schritte der Verkehrsreduzierung in der Lederstraße unter Einbeziehung der alten B 312. Hier muss der Zufluss gesteuert werden. Als erste Teilmaßnahme hierfür wurde eine veränderte Ampelschaltung erarbeitet. Die Stadt Reutlingen spricht von einer sogenannten Zufluss-Optimierungsampel. Ziel ist, dass eine verkürzte Grünphase weniger Autos nach Reutlingen hineinfahren lässt. Dadurch sollen die Autofahrer den Scheibengipfeltunnel als Fahrweg wählen.

  Folgende Details wurden hierzu erläutert:
  - Am Dreispitz findet durch Grünzeitenreduzierung eine Zuflussoptimierung statt..
  - Angedacht ist eine Reduzierung der Grünzeit von ca. 15 sec. Ein Ausweichverkehr in der Albstraße soll dabei vermieden werden. Daher ist angedacht, die bereits vorhandene Busspur durch Leitschwellen abzutrennen, um ein verfrühtes Überfahren der Busspur durch den MIV zu verhindern. Das Abbiegen in die Albstraße ist daher nur noch in den letzten 20 m bis 25 m möglich. Wichtig ist, dass ein Aufstau im Tunnel vermieden wird. Deshalb müssen die reduzierten Zeiten der Ampelschaltung gegebenenfalls etwas weiter getestet und angepasst werden.
  - Erwin-Seiz-Straße: Hier kann eine Busspur bis vor den Knoten eingerichtet werden. Daraus erfolgt parallel eine Förderung des ÖPNV. Auch diese Busspur kann mit Leitschwellen verstärkt werden. Sollten diese angedachten Maßnahmen nicht klappen, kann die Albstraße auch derart gestaltet werden, dass es eine Spur nur für den Bus gibt und nur eine Spur in die Albstraße für Autofahrer hineinführt.
  - In Richtung Tübingen, nach dem Dreispitz, übergehend von der Lederstraße in die Konrad-Adenauer-Straße kann stadtauswärts eine Spur reduziert werden. Durch die Spurreduzierung in der Konrad-Adenauer-Straße kann ein Radschnellweg entstehen. Die Stadt Reutlingen bewertet diese Maßnahme als eine wirksame Maßnahme und erklärt sie als passend zu den weiteren Maßnahmen. Zudem fördert diese den Umweltverbund. Weiterhin sind am AOK-Knoten eventuell Veränderungen möglich.

- **ad M 2: LKW-Verbot - Kontrolle**

  Diese Maßnahme ist nur dann sinnvoll, wenn das LKW-Verbot auch kontrolliert werden kann. Ergebnis der Gespräche des Regierungspräsidiums mit der Polizei sei, dass Kapazitäten vorhanden sind und die Kontrollen durchgeführt werden. Wo die Kontrollen stattfinden werden, wird aktuell abschließend festgelegt. Sicher ist, dass die Maßnahme kommen wird und kontrolliert wird.

- **ad M 5: Besprechung mit den Busunternehmen**

  Als Ergebnis dieser Arbeitsgruppe wurde bekanntgegeben, dass es sich hierbei um kein hartes Verbot handelt. Die Anschaffung neuer Fahrzeuge und die Nachrüstung der bestehenden Flotte sind mit enormen Kosten verbunden. Darüber hinaus wird die Nachrüstung nicht von den Busherstellern angeboten. Es existieren lediglich Nachrüstsätze von Drittherstellern, durch deren Einbau die Garantie der Fahrzeuge erlöschen würde. Die grundsätzliche Bereitschaft, nachzurüsten bzw. den Fuhrpark zu erneuern, ist dennoch da. Hierzu sollten auch Re-

gionalbusse bei der Busförderung des Landes berücksichtigt werden. Dies wurde beim Landesverkehrsministerium angestoßen.

- **ad M 6: „Parkraumbewirtschaftung / -management“:**

  In der Stadt Reutlingen wird bereits Parkraumbewirtschaftung / -management betrieben. Welche Gebiete dies umfasst, wurde den Teilnehmern mithilfe eines mit Markierungen versehenen Stadtplans veranschaulicht. Die Parkraumbewirtschaftung soll ausgeweitet werden. Dafür sind Untersuchungsräume festgelegt worden. Schnittmengen zeigen auf, inwieweit ergänzend Parkraumbewirtschaftung betrieben werden kann. Die Stadt Reutlingen ist sehr bemüht, diese Maßnahme umzusetzen. Der Bearbeitungsprozess beinhaltet Tätigkeiten wie Kommunikation, Abstimmungen, Gremienarbeiten, Analysen, Konzepte, Beteiligungsphasen intern / extern, Nacharbeiten. Eine Evaluationsphase wird als sinnvoll erachtet. Die Herausforderung dieser Maßnahme mit Blick auf eine Wirkung für die Luftreinhaltung ist folglich das Tempo der Umsetzung.

- **ad M 10 (neu): „Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, Teilstrecke Gomaringer Spange“:**

  Diese Maßnahme wurde auf Rückmeldung der Stadt Reutlingen in den Entwurf der 4. Fortschreibung der Luftreinhalteplanung aufgenommen; hierbei ist der Abschnitt Gomaringer Spange essentiell Der Landkreis Tübingen und die Stadt Reutlingen haben zwischenzeitlich die Leistungsphasen 1 und 2 beauftragt, um bei dieser Maßnahme schneller voranzukommen.. Mitgeteilt wurde, dass die Ergebnisse der Vorplanung für die Gemarkung der Stadt Reutlingen Anfang des Jahres 2018 vorliegen werden und man dadurch dann nun ein Stück weiter sei. Die Maßnahme bietet großes Umsteigepotenzial. Mit der Umsetzung der Maßnahme können die Menschen von der Alb in die Stadt fahren. Die Zeitspanne der Teilstrecke Gomaringer Spange beläuft sich für die Gemarkung der Stadt Reutlingen nach aktuellem Stand auf 2022. Ergänzende Streckenabschnitte wie die Innenstadtstrecke mit Echaztal und der Albaufstieg bis Kleinengstingenbelaufen sich nach heutigem Stand auf die Jahre 2027 bzw. 2029. Dies sind allerdings erste Näherungen.

- **ad M 9: (neu) „City-Logistik“ / Betriebliches Mobilitätsmanagement:**

  Herr Sunnus vom Regierungspräsidium Tübingen berichtet, dass ein Treffen mit der IHK stattgefunden hat. Die Betriebe signalisieren, dass eine solche Maßnahme für sie nicht prioritär sei. Es bestehe die Notwendigkeit, Mobilitätsmanagement/-manager einzusetzen. Herr Dvorak von der Stadt Reutlingen ergänzt, dass man bereits in Kontakt mit der Firma Bosch sei. Es zeige sich, dass momentan nur 1 % der 7.000 bis 8.000 Beschäftigten mit dem Bus fahren. Hinter dem Fahrradthema steht Bosch selbst, da es die Teile dazu herstellt (E-Teile). Als Ergebnis ist festzuhalten, dass in dieser Maßnahme ein großes Potenzial steckt. Man ist im Zeitfenster, jedoch nicht im Zeitrahmen des Luftreinhalteplans.

<u>b) Vortrag: Dieselverkehrsbeschränkungen (Strecke / Fläche) – Erkenntnisse zu den verkehrlichen Wirkungen</u>

Mit Blick auf die Maßnahme der Dieselverkehrsbeschränkungen haben die Fachgutachter die verkehrlichen Wirkungen einer solchen Maßnahme weiter untersucht. Im Mittelpunkt standen zunächst streckenbezogene Verkehrsbeschränkungen. Hierzu wurden zwei Iterationsschritte durchgeführt.

- Erste Iteration: Ausgehend davon, dass 32 % der Diesel-PKWs bzw. 33 % der Diesel-Schwerverkehrsfahrzeuge schlechter Euro 6 / VI sind wurde für 2018 die Wirkung einer Dieselverkehrsbeschränkung auf der Lederstraße berechnet. Resultat wäre eine Verkehrsreduktion in der Lederstraße von 8.000 Autos pro 24 h. Jedoch haben sich parallel Ausweichverkehre und somit Verkehrszunahmen in der Oststadt sowie in verschiedensten Straßen ergeben. Dies soll nicht passieren, daher wurde ein weiterer Iterationsschritt durchgeführt.
- Zweiter Iterationsschritt: Hier wurden weitere Straßen in die Berechnung der Wirkung von Dieselverkehrsbeschränkungen hinzugezogen. 20 % Ausnahmen wurden angenommen. Weiterhin wurden Begleitmaßnahmen untersucht, die die Oststadt vor Ausweichverkehr schützen können: Verbesserungen von Zu- und Ausfahrt des Scheibengipfeltunnels, Temporeduktionen, veränderte Ampelschaltung. Für die Alt-/Oststadt wurde angenommen, dass eine gewisse Anzahl Verkehrsteilnehmer auf den ÖPNV und das Fahrrad umsteigen sowie sich Fahrgemeinschaften bilden. Durch diese Berechnung hat sich ergeben, dass die Lederstraße ähnlich wie bei der ersten Iteration entlastet wird. Auch die Mehrbelastungen in der Oststadt treten so nicht auf. Jedoch entstehen signifikante Mehrverkehre auf der B28. Die Knoten erreichen dort ihre Kapazitätsgrenzen, übersteigen diese gar.
- Im Ergebnis sind streckenbezogene Dieselverkehrsbeschränkungen aus verkehrlichen Gründen nicht umsetzbar. Diese werden daher nicht weiterverfolgt. Stattdessen muss nun erneut über flächige Verkehrsbeschränkungen nachgedacht werden. Auch diese sind nur großflächig umsetzbar, um Ausweichverkehre auszuschließen. Die Maßnahme M11, die flächigen Dieselverkehrsbeschränkungen, sind derzeit mit einem Ausnahmekonzept und einer Einführung in 2 Stufen angedacht. Stufe 1: Ausnahme betrifft Diesel-Fahrzeuge Euro 5 / V und besser, Stufe 2: Ausnahme betrifft Diesel-Fahrzeuge Euro 6 / VI und besser mit 20 % Ausnahmen (1. Jahr der Einführung). Stufe 1 wird in Betracht gezogen, da in dieser Stufe vermehrt die älteren Fahrzeuge vorkommen. Eine erste Abschätzung der Wirkung der Stufe 1 zeigt eine Minderung des Stickstoffdioxid-(NO_x)-Ausstoßes zwischen 10% und 15%.

<u>c) Vortrag: Weiterentwickelter Entwurf der Luftreinhalteplanung</u>

Frau Schlör vom Regierungspräsidium Tübingen stellte den aktuellen Stand der Maßnahmen vor und erläuterte die vorliegenden Erkenntnisse zu den Wirkungen der Maßnahmen. Frau Schlör teilte mit, dass ein Vergleich der Wirksamkeiten des Entwurfs vom 08.05.17 mit dem Entwurf von September 2017 noch nicht final vorliegt. Mit dem ersten Entwurf aus dem Monat Mai wäre bei konsequenter Umsetzung der Maßnahmen eine knappe Einhaltung der Grenzwerte möglich. Mit dem überarbeiteten Entwurf aus dem Monat September sind zunächst nur die Wirkungen einzelner Maßnahmen absehbar.

Auch die Rückfalloptionen wurden anhand einer Gegenüberstellung der beiden Entwürfe verglichen und präsentiert. Ob Verkehrsverbote für Dieselfahrzeuge auch ohne Fortschreibung der Plakettenregelung als optionale Maßnahme in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden ergibt sich aus der Entscheidung der Landesregierung zum Urteil des Stuttgarter Verwaltungsgerichts. Ein flächiges Verbot wird derzeit auf die Wirkung etc. geprüft (Vgl. TOP 2b)

Moderierter Austausch zum Gehörten, Klärung von Fragen

Auf Wunsch der Spurgruppe wurde eine erste Möglichkeit für die Klärung von Rückfragen im Workshop bereits nach TOP 2b ermöglicht. Aus Gründen der Lesbarkeit sind im Protokoll alle im TOP2 aufgeworfenen Fragen und Antworten gebündelt und in der numerischen Reihenfolge der Maßnahmen dokumentiert. Die übergreifenden Beiträge finden sich anschließend.

- **ad M 1: Iterative Verkehrsbeschränkung**

  Ein Mitglied der Spurgruppe nahm Bezug auf die Aussage von Fr. Dr. Schneider, dass 32 % der PKWs und 33 % der LKWs schlechter seien als Euro 6. Es wurde ausgeführt, dass diese Daten 2 Jahre alt, dass eher 60 % der PKWs schlechter als Euro 6 und dass bei den LKWs die Daten noch schlechter seien mit bis zu 70 %. Die präsentierten Zahlen wurden somit hinterfragt und ergänzend darauf hingewiesen, dass nicht nur deutsche, sondern auch ausländische Fahrzeuge unterwegs seien, die deutlich älter sind. In ihrer Antwort führte Fr. Dr. Schneider aus, dass sich die Daten auf 32 % der PKWs und 33% schwere Fahrzeuge beziehen und dass auf die leichten Nutzfahrzeuge in der Tat eine höhere Prozentzahl zutrifft. Dabei sind aber auch regionale Unterschiede zu beachten. Es handelt sich bei diesen Angaben um die Anteile der Fahrzeuge an der Flotte auf der Straße im Verkehr. Dies sind andere Anteile als im gemeldeten Bestand, da z.B. jüngere Fahrzeuge eine höhere Fahrleistung haben als ältere Fahrzeuge. Es wurde angeregt, diese Frage im Nachgang der Sitzung weiter zu klären.

  Eine weitere Frage richtete sich auf den Schadensfall im Tunnel mit Blick auf die Verkehrsbelastung. Hintergrund sei, dass der Verkehr generell um 30 % zunehmen solle und die Kapazitäten des Scheibengipfeltunnels dann erschöpft wären. Zudem habe der Tunnel nur 2 Spuren, statt der eigentlich benötigten 4 Spuren. Herr Dvorak von der Stadt Reutlingen erläuterte in seiner Antwort, dass aus diesem Grund die Lederstraße mit 4 Spuren verfügbar gehalten werde. Zudem stehe die alte B 312 zur Verfügung. Fr. Dr. Schneider ergänzte, dass die Stadt dies aushalten würde, es aber auch Kapazitätsgrenzen gibt. Daher werden bereits die streckenbezogenen Dieselverkehrsbeschränkungen nicht mehr weiterverfolgt. Auch die Ampelschaltung am Dreispitz kann im Falle einer Tunnelsperrung kurzfristig umgestellt werden.

  Ein weiterer Beitrag äußerte die Befürchtung, dass eine Verkehrsreduzierung auf der B 312 zukünftig zu Staus führen könnten und somit die Dietwegtrasse verstärkt in die Diskussion kommen könnte. Herr Dvorak stellte klar: Wir brauchen Verkehrsbündelungen als Lösung. Wird in der Lederstraße der Verkehr reduziert, tauchen die Autos wieder auf der Ostwesttrasse auf. Eine Dietwegtrasse würde dieses Problem nicht lösen, da es sich nicht um die Innenstadt, sondern die Randbereiche handelt.

  Eine Frage zielte auf den Zeithorizont der Maßnahme ab, ob die Öffnung des Scheibengipfeltunnels hier den Startpunkt setze. Dies wurde bestätigt, die veränderte Ampelschaltung solle sofort mit der Öffnung des Scheibengipfeltunnels umgesetzt werden.

  Ein Teilnehmer fragte, ob die Angabe von 1/6 Minderungswirkung der Maßnahme 1 realistisch sei und merkte an, dass hier die Emissionen von alten und neuen Werten von der Lederstraße verglichen würden [Anmerkung der Red.: Die Minderungswirkung von 1/6 bei M1 ist eine erste Abschätzung. Die Immissionsminderung wurde bisher nicht gerechnet]. Er regte zudem an, umgehend für eine Beschilderung zu sorgen welche auf die veränderte verkehrliche Situation im Sinne der Luftreinhaltung hinweist. Dieser Vorschlag wurde von Mitgliedern der Spurgruppe unterstützt.

- **ad M 2: LKW-Durchfahrtsverbot auf innerstädtischen Strecken (LKW-Verbot Lieferverkehr Innenstadt frei)**

  Hierzu wurde gefragt, ob es jetzt schon Kontrollen gebe und ob es sich tatsächlich um wirksame Kontrollen von der Polizei handele. Herr Sunnus vom Regierungspräsidium teilte mit, dass es die Zusage der Polizei gebe, sowohl Schwerpunktkontrollen als auch Zufallskontrollen durchzuführen. LKWs werden bei diesen Kontrollen aus dem Straßenverkehr herausgezogen. Dies werde direkt mit Einführung der aktuellen Luftreinhalteplanung einsetzen.

- **ad M 4: Förderung Umweltverbund**

  Da diese Maßnahme mit der UI 1 im Luftreinhalteplan enthalten und jetzt auf die UI 2 hochgestuft worden ist, fragte ein Teilnehmender der Spurgruppe warum es dazu keine Arbeitsgruppe gibt. Herr Dvorak erläuterte, dass die Arbeitsgruppen vor allem zu neuen Maßnahmen und Änderungen einberufen wurden und dass die Förderung des Umweltverbundes bereits überprüft wurde.

  Ein anderer Beitrag wies darauf hin, dass für den Umweltverbund ein Raumbedarf für Fahrräder und Fußgänger bestehe, der bei Planungen berücksichtigt werden müsse. Ferner wurde gefragt, wie solche Maßnahmen, die nicht strittig sind, abgestimmt und geplant werden. Zusätzlich gab das Mitglied die Anmerkung, dass es eine Abstufung von Globalzielen und konkreten Maßnahmen geben sollte.

  Ein weiteres Mitglied der Spurgruppe fragte, wie konkret die Fahrradförderung aussehe und wies darauf hin, dass die Fußgänger- sowie die Fahrradförderung wesentlich günstiger und damit wirtschaftlicher seien als der Ausbau des ÖPNV. Es müsse ein flächiges Netz von Radstrecken entstehen, ansonsten steige keiner um. Außerdem unterstrich er die positive Bedeutung der Verkehrsberatung (Umsetzungsintensität 2).

- **ad M 5: Abgasnorm Euro VI Linienbusse in der Lederstraße**

  Eine Frage richtete sich darauf, ob auch Alternativen zu Euro VI Bussen geprüft würden, konkret wäre der Umstieg auf Elektrobusse wünschenswert. Hierzu wurde seitens des Regierungspräsidiums informiert, dass die Anschaffung von Elektrobussen gefördert werden soll. Seitens der Stadt Reutlingen wurde die Hoffnung geäußert, dass der Fördermittelzuschuss von derzeit rund einer Mrd. Euro nicht nur eine einmalige Unterstützung bleibt, sondern jährlich fortgeführt wird.

- **ad M 6: „Parkraumbewirtschaftung / -management“**

  Ein Mitglied der Spurgruppe merkte an, dass Handwerker sowie Arbeiter mit Kunden Schwierigkeiten im Falle von noch weniger Parkplätzen hätten. Daher unterbreitete er den Vorschlag von speziellen Handwerkerparkplätzen. Herr Dvorak ging darauf ein und teilte mit, dass nur verkehrsrechtlich mögliche Regelungen umsetzbar seien. So ist beispielsweise ein Anwohnerparken grundsätzlich möglich, wenn die Anwohner auf ihrem Grundstück keinen Platz zur Verfügung haben.

- **ad M 11: Dieselverkehrsbeschränkungen (flächig)**

  Ein Beitrag eines Projektbeteiligten war, ob es im Rahmen der Berechnungen und Überprüfungen sinnvoll ist, bei Euro 6 eine dritte Stufe, z. B. Euro 6 d, einzuführen? Es wurde angemerkt, dass Euro 6 teilweise schlechter ist als Euro 5. Frau Dr. Schneider führte dazu aus, dass auch die Fahrleistungen zu berücksichtigen seien, d. h. dass mit neuen Autos mehr ge-

fahren werde als mit alten. Daher liegen den Berechnungen verschiedene Annahmen zu Grunde. Ferner gibt es ein neues Emissionsfaktorenhandbuch. Dieses werde berücksichtigt, da für die neuen Berechnungen die neuen Daten verwendet werden. Euro 5 und Euro 6 haben entsprechend höhere Faktoren. In dem Emissionsfaktorenhandbuch steht, welche Mittel für die Flotte typisch sind. Euro 6 wird hier im Vergleich zu Euro 5 als besser beschrieben. Innerhalb von Euro 6 gibt es zwei zusätzliche Klassifizierungen: 6 d1 und 6 d2. Frau Dr. Schneider bestätigte, dass eine weitere Stufe für die Berechnungen zu überlegen wäre. Darauf erwiderte der Projektbeteiligte, dass im Falle einer Verfehlung der Werteinhaltung im Jahr 2020 auch eine Berechnung für die Stufen Euro 6 d1 und Euro 6 d2 erfolgen sollte. Sonst bestehe weiterhin dasselbe Problem, wobei dann Diskussionen über neue Maßnahmen und die blaue Umweltzone beginnen. Die Umweltplakette mache aber keinen Sinn, wenn sich an den Werten nichts ändert, so der Projektbeteiligte.

Allgemeine Fragen und Anmerkungen, die keinen konkreten Maßnahmen zugeordnet werden können, sind nachfolgend dokumentiert:

- **Unterschied Euro 6 und Euro VI**

  Ein Teilnehmender der Spurgruppe bat um die Erklärung des Unterschieds zwischen der Schreibweise Euro 6 und Euro VI sowie auch zwischen Euro 5 und Euro V. Frau Dr. Schneider erklärte, dass sich die römische Schreibweise auf schwere Nutzfahrzeuge über 3,5 t bezieht und die arabische Nummerierung auf PKW und leichte Nutzfahrzeuge.

- **Zielerreichung und Ambitionsniveau der Planungen**

  Es wurde die Frage aufgeworfen, ob das Ziel der Luftreinhaltung mit den vorliegenden Maßnahmen wirklich erreichbar sei. Ferner wurde die Sorge formuliert, dass die Maßnahmen auch dadurch konterkariert werden könnten, dass Fahrzeuge immer größer und schwerer werden. Hierzu erläuterte Frau Dr. Schneider, dass sich der Stickstoffdioxid-(NO_2)-Ausstoß nicht nach dem Gewicht der Fahrzeuge und der Größe der Motoren richtet. Die Emissionen werden in g pro km angegeben. Kleinwagen können ähnlich hohe Emissionen produzieren wie SUVs. Ein Unterschied würde hingegen bei dem Treibhausgas CO_2 bestehen.

- **Berücksichtigung Neubaugebiet Schieferbuckel**

  Ein Teilnehmer bezog sich auf die Bebauungsplanung für den Schieferbuckel. Nördlich entlang der Schieferstraße werden aktuell neue Wohnungen geplant. Hieraus stellten sich zwei Fragen: inwieweit wurde die Wirkung des Baugebietes bei den Immissionsberechnungen im Rahmen der Modellierungen der Fachgutachter berücksichtigt und wie wird im Neubaugebiet für die Luftreinhaltung gesorgt. Letzteres wird mit entsprechenden Maßnahmen bereits geplant.

  Ergänzung: Im Nachgang des 6. Workshops wurde eine fachgutachterliche verkehrliche Einschätzung zu dieser Bebauungsplanung getroffen. Grundlage war ein von der Planungsgruppe Kölz im Auftrag der Stadt RT erstelltes Gutachten. Darin wurde für die gesamte Nutzung ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von 2.800 Kfz/24h ermittelt. Diese verteilen sich im umliegenden Straßennetz, so dass es in diesem Bereich zu höheren Verkehrsaufkommen kommt. Die Fachgutachterin kommt zu dem Ergebnis, dass eine leistungsfähige Abwicklung im Zuge der B 28 bzw. an den direkten Anschlusspunkten möglich ist. Signifikante Mehrbelastungen sind nicht zu erwarten. Die Berücksichtigung von stadtklimatologischen Belangen bei der Bauflächenentwicklung obliegt der Stadt Reutlingen.

- **Begrünung als Maßnahmen werden vermisst**

  Ein Spurgruppenmitglied erinnerte an die Debatten um City-Tree und Begrünung und vermisste diese Maßnahmen im Entwurf des Luftreinhalteplans. [Anmerkung der Red.: Im Protokoll des 3. Workshops vom 22. Februar 2017 findet sich auf S. 4 das Thema City-Tree als Diskussionspunkt und im Protokoll des 4. Workshops vom 3. Mai 2017 auf S. 7 findet sich eine Begründung zum Thema Fassadenbegrünung].

- **Öffnung Schallschutzbauwerk Lederstraße**

  Ein Gast brachte den Vorschlag ein, in der Lederstraße das Schallschutzbauwerk zu öffnen und so die Belüftung zu verbessern. Frau Maier vom Regierungspräsidium Tübingen sprach den bestehenden Konflikt zwischen Schall-/Lärmschutz und der Luftqualität an. Für den Lärm wäre diese Maßnahme sehr ungünstig. Ferner soll keine „Messstationskosmetik“ betrieben werden.

TOP 3: Ausblick: Wie geht es weiter? Verabschiedung

Frau Maier fasste die weiteren Schritte zusammen. Das Protokoll wird angefertigt und zur Abstimmung verschickt, die vorgestellten Präsentationen werden am Folgetag in die Runde versendet. Die Veröffentlichung des Luftreinhalteplans ist möglichst bis Ende September geplant. Allerdings ist diese noch abhängig von Entscheidungen des Landes. Momentan wird noch auf die Entscheidung bezüglich des Urteils des Stuttgarter Verwaltungsgerichts gewartet. Am 14.09.2017 berichtet das RP Tübingen in nicht-öffentlicher Sitzung des BVUA zum aktuellen Stand der 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans. Die gutachterliche Prüfung der Verkehrsbeschränkungen wird weiterverfolgt, um keine Schnellschüsse zu tätigen.

5.2. Teilnahmeliste der Spurgruppenworkshops

5.2.1. Mitglieder der Spurgruppe im Projekt „Modellstadt Reutlingen“

Institution
ADAC Regionalclub Württemberg
ADFC Kreisverband Reutlingen
BUND Reutlingen
Gemeinde Eningen
Gemeinderat Reutlingen
Gemeinderat Reutlingen CDU Fraktion
Gemeinderat Reutlingen FDP Fraktion
Gemeinderat Reutlingen die Grünen und Unabhängigen Fraktion
Gemeinderat Reutlingen FWV Fraktion
Gemeinderat Reutlingen WIR Fraktion
Gemeinderat Reutlingen Linke Liste Reutlingen
Gemeinderat Reutlingen SPD Fraktion
Gesundheitsamt Landkreis Reutlingen
Handwerkskammer
Industrie- und Handelskammer Reutlingen
Jugendgemeinderat Reutlingen
Kreiskliniken Reutlingen GmbH
Kreisverband BUND e.V.
Landesnaturschutzverband (LNV)
Landratsamt Reutlingen Kreisamt für Nachhaltige Entwicklung
Reutlinger Stadtverkehrsgesellschaft
Schornsteinfegerinnung Tübingen
Verkehrsclub Deutschland (VCD)

5.2.2. Gäste

Institution
Bürgermeister Gemeinde Pfullingen
Gemeinde Pfullingen
Hasenauer + Koch Internationale Spedition
Hochschule Reutlingen, ESB Business School
Integrationsrat Reutlingen
KlimaschutzAgentur Landkreis Reutlingen
Kreishandwerkerschaft Reutlingen
Regierungspräsidium Tübingen
Reutlinger Generalanzeiger
Robert Bosch GmbH
Stadt Reutlingen
Stadt Reutlingen Feuerwehr
Initiative Lebendige Oststadt

5.2.3. Projektbeteiligte

Institution
AVISO GmbH, Aachen
Brenner BERNARD ingenieure GmbH Aalen
IFEU GmbH
Ingenieurbüro Rau, Heilbronn
Integrative Dialoge, Herrsching
Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Regierungspräsidium Tübingen
Satzbauamt GmbH
Stadt Reutlingen, Amt für Stadtentwicklung und Vermessung

5.3. Programme der öffentlichen Infoveranstaltungen

5.3.1. Erste Informationsveranstaltung am 22. Februar 2017

Informationsveranstaltung „Durchatmen in Reutlingen – mit vereinten Kräften für die Luftreinhaltung“ am 22. Februar 2017 im Spitalhof in Reutlingen “

Moderation: Dr. Hannah Büttner – Integrative Dialoge

ab 18:30 Uhr	Einlass
19:00 Uhr	Begrüßung
19:05 Uhr	**Einführung: Luftreinhaltung für unsere Gesundheit** Dietmar Enkel (Regierungspräsidium Tübingen)
19:15 Uhr	**Interview: Mit vereinten Kräften für die Luftreinhaltung** Ulrike Hotz (Stadt Reutlingen) Christoph Erdmenger (Ministerium für Verkehr, Baden-Württemberg)
19:30 Uhr	**Kurzvorträge: Wie können wir die gesundheitsschädliche Luftbelastung schnellstmöglich in ganz Reutlingen senken?** Einführung in das Projekt „Modellstadt Reutlingen“, Ute Maier (Regierungspräsidium Tübingen) Wie kommen wir zu den Maßnahmen für Reutlingen? – Präsentation der Fachgutachter, Dr. Christiane Schneider (AVISO)
19.45 Uhr	**Gespräche an parallelen Themenständen: Hintergründe und Maßnahmenvorschläge.** Die Themenstände: ○ Verursacher der Luftbelastung und Auswirkungen auf die Gesundheit ○ Maßnahmengenerierung und nicht verkehrliche Maßnahmen ○ Maßnahmen Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Stadtentwicklung und Verkehrsplanung ○ Aktuelle Trendentwicklungen und übergreifende Maßnahmen Bereich Verkehr ○ Öffentlichkeitsbeteiligung
20:30 Uhr	**Abschlusspodium: Fragen und Anregungen aus den Themenständen**
ca. 21:00 Uhr	Ausklang und Gespräche
21:30 Uhr	Ende der Veranstaltung

Ab dem 23.2. online mitmachen: http://beteiligungsportal-bw.de/luftreinhaltung-rt

Weitere Informationen zur Luftreinhaltung: https://rp.badenwuerttemberg.de/rpt/Abt5/Ref541/Luftreinhalteplaene/Seiten/Luftreinhaltung-Reutlingen.aspx

5.3.2. Zweite Informationsveranstaltung am 31. Mai 2017

Infoveranstaltung „Durchatmen in Reutlingen – Luftreinhalteplanung für Reutlingen“ am 31. Mai 2017 im Spitalhof in Reutlingen

Moderation: Dr. Hannah Büttner – Integrative Dialoge

ab 18:30 Uhr	Einlass
19:00 Uhr	**Begrüßung** Dietmar Enkel (Regierungspräsidium Tübingen)
19:05 Uhr	**Perspektive der Stadt Reutlingen** Ulrike Hotz (Stadt Reutlingen)
19:10 Uhr	**Einführung: Luftreinhaltung für unsere Gesundheit** Wo stehen wir mit der Luftreinhaltung in Baden-Württemberg und in Reutlingen? Christoph Erdmenger, Verkehrsministerium Baden-Württemberg
19:20 Uhr	**Eröffnungspodium: Der Weg zum Luftreinhalteplan – Projekt „Modellstadt Reutlingen“** Mit: Regierungspräsidium Tübingen, AVISO GmbH Aachen, Mitgliedern der Spurgruppe
19:30 Uhr	**Vortrag: Der Entwurf des aktuellen Luftreinhalteplans für Reutlingen** Ute Maier (Regierungspräsidium Tübingen)
19:45 Uhr	**Maßnahmenausstellung: Fragen und Anliegen der Bürgerinnen und Burger zu den Maßnahmen der Luftreinhalteplanung für Reutlingen** Ausstellung der Maßnahmen auf Postern an Stellwänden
Ca. 20:30 Uhr	**Fachpodium: Die Maßnahmen des Luftreinhalteplans – Beantwortung der Fragen** Mit: Christoph Erdmenger (Verkehrsministerium Baden-Württemberg), Ute Maier, (Regierungspräsidium Tübingen), Dr. Christiane Schneider (AVISO GmbH Aachen), Claudia Zimmermann (brenner BERNARD ingenieure GmbH), Matthias Rau (Ingenieurbüro Rau)
ca. 20:50 Uhr	**Abschluss und Verabschiedung – wie geht es weiter?** Ute Maier (Regierungspräsidium Tübingen) Dietmar Enkel (Regierungspräsidium Tübingen)
21:00 Uhr	Ausklang und Gespräche
21:30 Uhr	Ende der Veranstaltung

Weitere Informationen zur Luftreinhaltung:
https://rp.badenwuerttemberg.de/rpt/Abt5/Ref541/Luftreinhalteplaene/Seiten/Luftreinhaltung-Reutlingen.aspx

5.4. Evaluationsberichte

Das folgende Kapitel ermöglicht einen ausführlichen Einblick in die Evaluationen, die im Laufe des Projektes mit den Spurgruppenmitgliedern durchgeführt wurden. Dazu wird erst auf die Leitfragen zur Evaluation (Kapitel 5.4.1) eingegangen, bevor die drei ausführlichen Berichte der Interviewrunden vorgestellt werden (Kapitel 5.4.2 bis 5.4.4). Im letzten Kapitel wird eine Übersicht der Entwicklungen über die drei Evaluationsrunden anhand der verwendeten Skalen gegeben (Kapitel 5.5.5).

5.4.1. Leitfragen zur Evaluation

Einführung

Im Rahmen des Projekts „Modellstadt Reutlingen“ werden zu drei Zeitpunkten: im November/Dezember 2016 (= Abschluss der zweiten Analysephase), im März 2017 (= Abschluss der Maßnahmenbewertung und der ersten Info-Veranstaltung) und im August/September 2017 (= Abschluss der Spurgruppe) qualitative Feedbackgespräche mit je sieben unterschiedlichen Mitgliedern der Spurgruppe geführt, um das Projekt zu evaluieren und den Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung kontinuierlich verbessern zu können. Die sieben Interview-Partner je Runde werden nach Zufallsprinzip ausgewählt, jedes Mitglied der Spurgruppe wird im Rahmen der drei Evaluationsrunden einmal befragt.

Die Ergebnisse der Feedbackgespräche werden im Anschluss an jede Evaluationsrunde schriftlich in einem Bericht zusammengefasst und Frau Dr. Büttner sowie der Projektgruppe (Regierungspräsidium Tübingen, Verkehrsministerium Baden-Württemberg, Stadt Reutlingen, Fachgutachter Los 1) übergeben. Die Evaluationsergebnisse fließen auch in den Abschlussbericht des Projekts „Modellstadt Reutlingen“ ein. Die Auswertung der Feedbackgespräche erfolgt anonymisiert. Die Evaluation wird von IFOK durchgeführt.

Zeitplanung für die erste Evaluierungs-Runde

KW 47:	Terminvereinbarung mit sieben zufällig ausgewählten Mitgliedern der Spurgruppe
KW 48/49:	Telefonische Feedbackgespräche
KW 50:	Erstellung des ersten Evaluationsberichts
25.01. 2017:	Diskussion der Ergebnisse im Rahmen der 3. Projektgruppensitzung

Gesprächsleitfaden

Der folgende Leitfaden und Fragenkatalog dient als Grundlage für die Durchführung der Interviews. Je Gespräch sind ca. 30 bis max. 60 Minuten vorgesehen.

Einstieg

„Guten Tag, mein Name ist […], ich bin Mitarbeiter von IFOK. IFOK begleitet neben Frau Dr. Büttner die Öffentlichkeitsbeteiligung des Projekts „Modellstadt Reutlingen“ und ist für die Evaluation des Projekts verantwortlich. Ich freue mich daher, mit Ihnen sprechen zu können und Ihnen einige Fragen zu Ihrer Einschätzung der Öffentlichkeitsbeteiligung im Projekt stellen zu dürfen. Die Fragen drehen sich um die Arbeit in der Spurgruppe und um den gesamten Prozess der Öf-

fentlichkeitsbeteiligung. Die Gespräche dienen dazu, den Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung bei Bedarf weiter zu verbessern. Haben Sie daher vielen Dank, dass Sie sich hierfür Zeit nehmen.

Neben Ihnen werde ich in dieser ersten Evaluationsrunde mit sechs weiteren, zufällig ausgewählten Mitgliedern der Spurgruppe sprechen und die Ergebnisse aus den dann sieben Feedbackgesprächen in einem anonymisierten (Zwischen)Bericht zusammenfassen, den ich Ende Dezember Frau Dr. Büttner, dem Regierungspräsidium Tübingen, dem Verkehrsministerium, der Stadt Reutlingen sowie den Fachgutachtern vorlege. Ihre Einschätzungen helfen uns also weiter, den Prozess ggf. zu verbessern.

Selbstverständlich werde ich alle Informationen aus unserem Gespräch nur anonymisiert in den Evaluationsbericht aufnehmen – es sei denn, Sie möchten mit bestimmten Aussagen gerne namentlich genannt werden. Ebenso werde ich den Auftraggebern Regierungspräsidium, Verkehrsministerium und Stadt über die Inhalte der einzelnen Gespräche keine personenbezogene Auskunft geben.

Alles, was Sie sagen, behandle ich vertraulich. Ich würde unser Gespräch jedoch gerne aufnehmen, um es hinterher sorgfältig auswerten zu können. Die Aufnahme wird anschließend von mir vernichtet. Sind Sie damit einverstanden, dass ich das Gespräch aufzeichne?

Haben Sie noch Fragen zum Ablauf der Evaluation? Sonst würde ich mit meinen Fragen einsteigen. Ich denke, dass wir in 30 bis 45 Minuten fertig sein sollten.“

Fragenkatalog

VERTRAUEN und ZUFRIEDENHEIT mit dem Prozess

Auf einer Skala von 1 bis 10, wenn 1 für gar kein ... und 10 für optimales ... stehen? Was müsste jeweils passieren, damit Sie diese Fragen mit einer 10 beantworten?

- Welche Erwartungen hatten Sie persönlich an den Prozess (bspw. beim Vorbereitungsworkshop im Juni 2016 geäußert) und inwieweit sind diese bisher erfüllt worden? (Skala 1 – 10)
- Fazit: Wie zufrieden sind Sie mit dem Prozess und mit dem Ablauf der Workshops (Skala 1 – 10)
- Wie groß ist Ihr Vertrauen gegenüber
    - der Moderation des Prozesses (Neutralität, Allparteilichkeit, Kompetenz)
    - dem Regierungspräsidium, dem Verkehrsministerium, und der Stadt Reutlingen, (Aufgreifen der Rückmeldungen, Erreichen der Ziele)
    - den Fachgutachtern (Fachkompetenz, Entwicklung von Maßnahmen)
    - Wie hat sich das Vertrauen jeweils im Laufe des bisherigen Prozesses entwickelt? Ist es gestiegen oder gesunken? Wodurch?
- Wie verstehen Sie Ihre Rolle in der Spurgruppe und als Spurgruppe im gesamten Prozess? Auf einer Skala von 1 bis 10, welche Relevanz messen Sie
    - Ihrer Teilnahme in der Spurgruppe,
    - der Spurgruppe im Prozess

- bei, wenn 1 für gar keine und 10 für eine sehr hohe Relevanz stehen? Warum, und wie könnte die Relevanz gesteigert werden?

Ergänzungsfrage: Inwieweit können Sie wichtige Hinweise und Impulse in das Projekt, die Analyse und die diskutierten Maßnahmen einbringen und inwieweit haben Sie das Gefühl, dass diese Hinweise und Impulse aufgenommen werden?

VERSTEHEN:

(1) Auf einer Skala von 1 bis 10, wie verständlich und nachvollziehbar ist der Prozessverlauf und sind die Ergebnisse der Fachgutachten (Situationsanalyse, Maßnahmenentwicklung) für Sie, wenn 1 für überhaupt nicht verständlich und 10 für sehr verständlich stehen? Warum, und wie ließen sich die Verständlichkeit und Nachvollziehbarkeit erhöhen?

(2) Was haben Sie im bisherigen Prozess Neues gelernt, welche Erkenntnisse haben Sie gewonnen? Auf einer Skala von 1 bis 10, wenn 1 für gar keine neuen Erkenntnisse und 10 für sehr viele neue Erkenntnisse stehen, wie schätzen Sie Ihren Erkenntnisgewinn ein?

WIRKUNG:

(1) Auf einer Skala von 1 bis 10, wie beurteilen Sie Ihre eigene Multiplikatorenwirkung, wenn 1 für „Ich wirke überhaupt nicht als Multiplikator“ und 10 für „Ich trage die Diskussionen und Informationen immer in einen großen Kreis weiter“ stehen?

(2) Ergänzungsfragen:

(3) Inwieweit sprechen Sie mit weiteren Akteuren, die nicht Mitglied in der Spurgruppe sind, über das Projekt und die diskutierten Maßnahmen? Mit wem, wie? Haben Sie die Informationen (bspw. die Pressemitteilungen) in Ihre Verteiler weiter gestreut? Wenn ja, an wen?

(4) Was brauchen Sie, um Ihre Multiplikatorenwirkung noch stärker zu entfalten?

(5) Wie müssen wir die Informationsveranstaltung am 22. Februar 2017 gestalten, damit möglichst viele
   a. Vertreter/innen Ihrer Gruppe (Fraktion, Umweltverband, Handwerkskammer etc.)
   b. Bürgerinnen und Bürger
   c. daran teilnehmen?

(6) Das Thema Luftreinhaltung ist mit Einschränkungen bzw. Veränderungen der Mobilität und ggf. auch des Wohnens bei gleichzeitiger Steigerung der Gesundheit und Lebensqualität verbunden. Haben Sie den Eindruck, dass der Dialog in der Spurgruppe und darüber hinaus die Voraussetzungen (bspw. Verständnis, Akzeptanz, Mitwirkung) für die spätere Umsetzung von Maßnahmen schafft, auch wenn sie Einschränkungen für einzelne Betroffene bedeuten? Was wäre konkret nötig, damit das klappt? Was können Sie dazu beitragen?

Abschluss

„Damit wären wir schon am Ende unseres Gesprächs angekommen. Haben Sie noch abschließende Fragen oder Kommentare? Ich danke Ihnen für das Gespräch!

Anhang: Erwartungen der Teilnehmenden aus dem Vorbereitungsworkshop Juni 2016

Die Beteiligung gelingt, wenn … (Hinweis: Nachträgliche Clusterung)

Zeitpunkt

- frühzeitig und geeignet beteiligt wird

Zielgruppe und Beteiligte

- ein vielfältiger Mix in der Spurgruppe teilnimmt
- eine breite Teilnahme möglich ist (Hinweis auf Integrationsrat als wichtiger Multiplikator)
- Öffentlichkeitsbeteiligung ernst genommen und die Öffentlichkeit zugelassen wird
- die Meinung der Bürgerinnen und Bürger gehört und berücksichtigt wird – nicht nur die einzelner Interessengruppen
- auf Leute zugegangen wird (d.h. Treffen in Reutlingen)
- Bürgerinnen und Bürger und nicht nur die Üblichen erreicht werden

Information, Aufbereitung

- die Beteiligten offen und transparent agieren
- Ergebnisse praxisnah vermittelt werden
- das Thema verständlich aufbereitet wird
- Problematik und Lösungen für die Betroffenen übersetzt werden und wenn Multiplikation und Aufklärung stattfinden
- Gründe geliefert werden, für das, was die Beteiligten tun
- das Thema praxisnah und allen Teilen der Bevölkerung vermittelt wird (Volksgesundheit)

Beteiligung

- die Bürgerinnen und Bürger ernstgenommen werden
- ein guter Informationsfluss und Transparenz gewährleistet ist und wenn möglichst viele unterschiedliche Meinungen gehört werden
- fachlich gut vorbereitet wird und wenn Bürgerinnen und Bürger sich einbringen können und gehört werden

Ergebnisse

- nicht nur ein Wunschzettel erarbeitet wird, sondern dieser auch umgesetzt wird (bzw. deutlich gemacht wird, was mit den Ergebnissen passiert)
- Maßnahmen definiert werden, bei denen sich die Menschen nicht als Opfer der Verwaltung fühlen
- Maßnahmen mit und für die Bürgerinnen und Bürger (inkl. Jugend) entwickelt werden
- keine Insellösungen geschafft werden
- das Kosten-Nutzen-Verhältnis stimmt (auch mit Blick auf die Zukunft, nicht nur ökonomisch sehen, auch Lebensqualität und Gesundheit beachten)
- alle Punkte beherzt angegangen werden

Wirkung

- Entscheidungen für die Bürgerinnen und Bürger nachvollziehbar sind, wenn auch ihr Sachverstand eingebracht wird und wenn die Spurgruppe öffentlich tagt
- die Betroffenheit in der Öffentlichkeit bewusst gemacht wird
- Betroffene für das Thema begeistert werden
- Bürgerinnen und Bürger mitgenommen werden

5.4.2. Erster Evaluationsbericht

Einführung zum 1. Evaluationsbericht

Der vorliegende Bericht evaluiert die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Projekts „Modellstadt Reutlingen“ in ihrer **ersten Phase bis November 2016**, d.h. einschließlich des zweiten Workshops der Spurgruppe mit der Auswahl der Maßnahmen für die Bewertung. Der Bericht wurde von der IFOK GmbH erstellt und beruht auf sechs ausführlichen telefonischen Evaluationsgesprächen mit sechs zufällig ausgewählten Mitgliedern der Spurgruppe. Grundlage der Gespräche bildete der mit dem Projektteam abgestimmte Evaluationsleitfaden. Er gliedert sich in die drei großen Themenbereich „Vertrauen“, „Verstehen“ und „Wirkung“.

Im Sinne der Möglichkeit, den Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung weiter zu verbessern, fokussiert sich der Bericht insgesamt v.a. auf die von den befragten Personen genannten kritischen Punkte. Die Bandbreite und Heterogenität der Aussagen bleibt bei der Detaildarstellung (1.3.) erkennbar, ebenso evtl. Widersprüche innerhalb als auch zwischen den verschiedenen Beiträgen der befragten Personen. Eine Zusammenfassung (1.2) ist den Detailergebnissen daher vorangestellt.

Zentrale Ergebnisse und Empfehlungen

Grundsätzlich lässt sich aus den Gesprächen eine überwiegende Zufriedenheit mit dem Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung, den beteiligten Akteuren und den Fachgutachten erkennen. Positiv hervorgehoben wurden u.a. die gute Atmosphäre in der Spurgruppe, der Ablauf des Prozesses der Öffentlichkeitsbeteiligung, die Moderation und dass Impulse der Teilnehmerinnen und Teilnehmer in den Prozess aufgenommen werden, so z.B. die Öffnung der Spurgruppe für interessierte Gäste.

Gleichzeitig äußerten einige befragte Personen ein grundsätzliches Misstrauen gegenüber jeglicher Form der Beteiligung. Dieses Misstrauen wurde im Projekt „Modellstadt Reutlingen“ auch teilweise bestätigt. So wurde von mehreren Personen bspw. kritisch angemerkt, dass es im Projekt nur um die Einhaltung der NO_x- und Feinstaub-Grenzwerte gehe, während der Titel „Modellstadt Reutlingen“ mehr zu versprechen scheint. Auch wurde die Auswahl der Maßnahmen für die Bewertung als nicht transparent empfunden.

Folgende Verbesserungsvorschläge lassen sich übergreifend aus den sechs Evaluationsgesprächen zusammenfassen:

- Mehr Transparenz bei der Auswahl der Maßnahmen und eine tiefere Diskussion über einzelne Maßnahmen, insbesondere frühzeitig mit den Betroffenen.
- Eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit (Berichte über jede Sitzung der Spurgruppe in den Medien) und in diesem Zusammenhang eine Kommunikation, die nicht einzelne Schadstoffwerte, sondern die Gesundheit aller, also das Visionäre am Projekt „Modellstadt Reutlingen“ mehr in den Vordergrund stellt.
- Eine größere Präsenz der Mitglieder der Projektgruppe in den Sitzungen und die verstärkte Arbeit in Kleingruppen innerhalb der Spurgruppe um mehr Diskussion zu ermöglichen.
- Mehr Zeit für die Präsentation und Diskussion der Fachgutachten, eine für Nicht-Sachverständige verständlichere Sprache und eine bessere Darstellung der Quintessenz,

(Wesentliches auf den Punkt bringen und Zusammenhänge besser und kompakter darstellen).

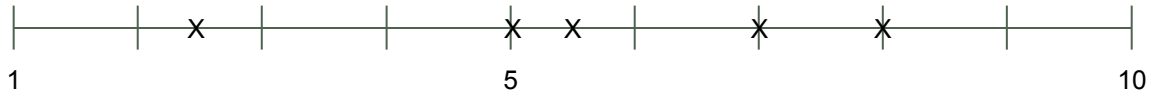
- Eine übersichtliche Zusammenfassung des Prozesses und der bisherigen Ergebnisse, die weitergegeben werden kann, z.B. in Form eines Kurzberichts, der die wichtigsten Punkte stichwortartig aufführt.
- Hinweise zur erfolgreichen Umsetzung der Informationsveranstaltung am 22. Februar finden sich im Bericht ab S. 10.

Die Ergebnisse im Detail

VERTRAUEN und ZUFRIEDENHEIT

Erwartungen an den Prozess

Die Mitglieder der Spurgruppe wurden gefragt, welche Erwartungen sie persönlich an den Prozess hatten und inwieweit diese bisher erfüllt worden sind. Auf einer Skala von 1 bis 10 steht 1 für „Die Erwartungen wurden gar nicht erfüllt.“ und 10 für „Die Erwartungen wurden voll und ganz erfüllt.“:



(Mittelwert: 5,6; eine Befragte konnte die Frage nicht beantworten, da sie keine Erwartungen an den Prozess hatte.)

Inhalte der Öffentlichkeitsbeteiligung – Spielräume der Beteiligung

Eine befragte Person merkte positiv an, dass die Verwaltung sich auch für eine Gegenklage hätte entscheiden können und damit nötige Maßnahmen „auf die lange Bank“ geschoben hätte. Stattdessen habe man sich für das aktive Angehen der Probleme und eine Beteiligung der Öffentlichkeit entschieden. Eine andere Person hätte sich vorab vor der Öffentlichkeitsbeteiligung jedoch bessere Informationen gewünscht, worum es geht. Zunächst war die Person davon ausgegangen, dass es allgemein um die Verbesserung der Luftqualität in Reutlingen gehe. Erst im Verfahren sei dann deutlich geworden, dass es letztlich um die Einhaltung der Grenzwerte anlässlich der Klage der EU-Kommission gegen Deutschland gehe. Die Beteiligten hätten lieber über die Luftqualität im Allgemeinen gesprochen, so die Person. Daher sei auch der Name „Modellstadt Reutlingen“ irreführend, da es sich um kein Modellprojekt handele, sondern es nur um die Einhaltung der Grenzwerte gehe. Eine andere Person bemängelt, dass auf Grund der Klage Fristen einzuhalten seien und dass es daher nicht um das „große, komplexe Bild“ samt Interdependenzen gehe.

Auswahl der Maßnahmen

Eine der befragten Personen gab an, dass sie die Erfüllung der Erwartungen noch nicht sicher auf einer Zehner-Skala einordnen könne, da die Maßnahmenfindung zur Reduzierung der Feinstaub- und NO_x-Belastung noch „auf dem Weg“ sei.

In drei Gesprächen wurde Enttäuschung zum Ausdruck gebracht, da die Auswahl der Maßnahmen, die von den Fachgutachter/innen im nächsten Schritt bewertet werden, als nicht transparent empfunden wurde. Der Prozess wurde u.a. als „undurchschaubar und zäh“ bezeichnet: Nach

einem Brainstorming, bei dem sich alle angestrengt hätten und es eine rege Teilnahme gegeben habe, würden jetzt „nur“ 20 Vorschläge untersucht. Die 20 für eine Untersuchung vorgeschlagenen Maßnahmen seien zudem „alte Hüte“ und nicht innovativ. Zugleich wurde die Einsicht geäußert, dass es „eine Ewigkeit“ dauern würde, alle Vorschläge aus dem Brainstorming zu untersuchen. Eine Person kritisierte die Auswahl der Maßnahmen als „Black Box“: Von 200 aufgestellten Maßnahmen blieben nur 25 übrig, deren Auswahl nur teilweise begründet worden sei. Die Person forderte daher mehr Transparenz

Zufriedenheit mit dem Prozess

Gefragt nach ihrer Zufriedenheit mit dem Prozess, bei 1 für größte Unzufriedenheit und 10 für größte Zufriedenheit, ergibt sich folgendes Bild:

(Mittelwert: 6,6)

Grundlegende Einschätzungen zu Beteiligungsverfahren im Allgemeinen

Ein befragtes Mitglied der Spurgruppe begrüßt grundsätzlich, dass ein Beteiligungsprozess stattfindet. In der Kommunalpolitik seien solche Prozesse nicht mehr „vernünftig hinzubekommen“, wenn sie ohne Beteiligung stattfinden. Sie leisteten einen Beitrag zur Sensibilisierung der Bevölkerung.

Gleichzeitig wurde in mehreren Gesprächen eine grundlegende Skepsis gegenüber Beteiligungsverfahren deutlich, die im Projekt „Modellstadt Reutlingen“ teilweise nicht begrenzt werden könne. Eine Person sieht in der Öffentlichkeitsbeteiligung eher die Funktion, „dass man hinterher sagen könne, alle beteiligt zu haben“, ohne dass etwas Innovatives entstehe. Die entstandenen bzw. genannten Ideen würden nicht integriert. Die Beteiligung in der Spurgruppe sei daher „eher eine Formalität“. Eine weitere Person ist der Meinung, dass die Spurgruppe instrumentalisiert werde. Eine andere Person sagte, dass der Prozess durch die Einladung seitens der Stadt nicht sehr offen sei und die Spurgruppe als „closed shop“ wahrgenommen werde, auch wenn die Gruppe in ihrer Diversität eine breite Repräsentation ermögliche. Eine weitere Person machte die Schwierigkeit deutlich, dass auf kommunaler Ebene nur eingeschränkte Optionen bestünden, um mit der Feinstaub- und NO_x-Belastung umzugehen.

Eine befragte Person hinterfragte die Sinnhaftigkeit und Offenheit des Vorgehens, da es die „Notwendigkeit gewisser Antworten gäbe, die sich ergeben müssten“. Die Person bezeichnete sich als desillusioniert über solche (Beteiligungs-)Prozesse. Solche Prozesse müssten viel offener sein, der Prozess zur „Modellstadt Reutlingen“ sei es hingegen nicht. Genauso müsse aber klar sein, dass nicht alles „machbar“ sei. Es bedürfe einer deutlicheren Kommunikation, etwa indem häufiger „klare Kante“ gezeigt werde. Vertrauen wachse grundsätzlich auch über eine andere Sprache.

Prozess und Ablauf der Workshops

Überwiegend wurde in den Gesprächen eine **hohe Zufriedenheit** mit dem Prozess und dem Ablauf der Workshops deutlich. Folgende Aussagen wurden dazu gemacht:

- Der Auftakt und die Sitzungen seien gut und die Beteiligung und Diskussionen lebhaft.
- Die Workshops der Spurgruppe seien glaubhafte und vertrauensvolle Veranstaltungen, in denen Austausch möglich ist und Anregungen aufgenommen werden.
- Dank der sehr guten Organisation und Moderation sei der Ablauf sehr gut.
- Die Workshops der Spurgruppe und das weitere Verfahren der Öffentlichkeitsbeteiligung seien gut.

Es wurden aber auch **Kritikpunkte** am Prozess und der Arbeit in der Spurgruppe geäußert:

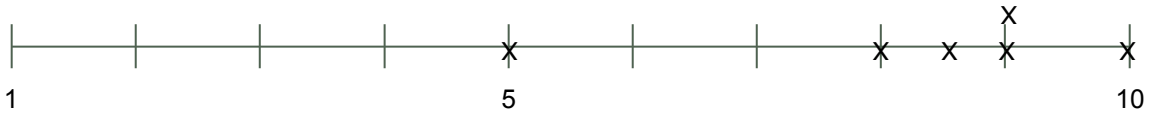
- Es gelte, eine Balance zu finden, da der Zeitplan eng sei und wenige Sitzungen mit viel Inhalt stattfänden. Alles müsse möglichst schnell gehen, da die Workshops der Spurgruppe erst abends stattfänden, wenn alle schon den ganzen Tag gearbeitet hätten und daher schnell nach Hause wollten.
- Es wurde der Wunsch nach einer tieferen Diskussion über einzelne Maßnahmen, insbesondere frühzeitig mit den Betroffenen, geäußert.
- Es werde viel vorgegeben, z.B. die Maßnahmenliste.
- Es wurde die Erwartung geäußert, dass Vorschläge besser berücksichtigt werden.
- Eine befragte Person sieht ein Problem in der Größe der Spurgruppe, die sich z.B. dadurch ergebe, dass jede Gemeinderatsfraktion einen Vertreter in der Gruppe hat. Natürlich sei aber wichtig, dass alle Sichtweisen, so auch Personen mit kritischer Meinung, in der Spurgruppe mitwirkten und dass die nötigen Fachkompetenzen vertreten seien. In einem großen Gremium sei die Hemmschwelle für eigene Beteiligung jedoch höher. Daher schlägt die Person vor, regelmäßig und gezielt in kleineren Gruppen zu arbeiten und zu diskutieren. So könne auch das gegenseitige Verständnis besser entwickelt werden.
- Eine Person bemängelt, dass sehr viele Kommentare aus dem politischen Raum nicht zielführend und einige Kommentare politisch motiviert und nicht inhaltlich begründet seien.

Vertrauen in die Akteure

Die befragten Mitglieder der Spurgruppe wurden nach Ihrem Vertrauen in die verschiedenen Akteure befragt. Eine Zusammenfassung der Aussagen zu den Akteuren Regierungspräsidium, Verkehrsministerium und Stadt findet sich weiter unten.

<u>Moderation</u>

Befragt nach ihrem Vertrauen in die Moderation des Prozesses (Neutralität, Allparteilichkeit, Kompetenz), bei 1 für kein Vertrauen und 10 für umfassendes Vertrauen, ergibt sich das folgende Bild:



(Mittelwert: 8,3)

Überwiegend wird die Moderation sehr positiv bewertet („gut“, „sehr gut“, „rundum zufrieden“). In drei Gesprächen wurde eine generelle Skepsis bezüglich der Neutralität und Offenheit geäußert, da der Auftraggeber mit der Öffentlichkeitsbeteiligung ein bestimmtes Ziel verfolge und die Moderation auf dieses Ziel hinarbeiten müsse. Die Moderation lenke den Prozess oder die Ergebnisse aber nicht in eine bestimmte Richtung und könne etwaige Zweifel an ihrer Neutralität zerstreuen.

Regierungspräsidium Tübingen

Bei der Frage nach ihrem Vertrauen in das Regierungspräsidium Tübingen, bei 1 für kein Vertrauen und 10 für umfassendes Vertrauen, ergibt sich folgendes Bild:

(Mittelwert: 8,1)

Eine befragte Person äußerte die Auffassung, dass das Regierungspräsidium sie nur „als Rechtfertigung“ brauche.

Verkehrsministerium Baden-Württemberg

Befragt nach ihrem Vertrauen in das Verkehrsministerium, bei 1 für kein Vertrauen und 10 für umfassendes Vertrauen, ergibt sich folgendes Bild:

(Mittelwert: 8,3)

Eine befragte Person gab an, das Verkehrsministerium nicht beurteilen zu können, da die Vertreter/innen ihr noch nicht durch Redeanteile in der Spurgruppe aufgefallen seien.

Stadt Reutlingen

Bei der Frage nach dem Vertrauen in die Stadt Reutlingen, bei 1 für kein Vertrauen und 10 für umfassendes Vertrauen, entsteht folgendes Bild:

(Mittelwert: 6,8)

Eine befragte Person ist der Stadt Reutlingen gegenüber skeptisch, da sie Informationen vorenthalte. Die Person habe schlechte Erfahrungen mit der Stadt Reutlingen gemacht und wirft ihr vor, die Öffentlichkeitsbeteiligung zu nutzen, um sich „grünzuwaschen“. Stattdessen hätten die Probleme (der Feinstaub- und NO_x-Belastung) früher erkannt und bearbeitet werden müssen. So müssten Fehler jetzt ehrenamtlich ausgebessert werden, die man früher hätte beheben müssen.

Eine andere Person beurteilt die Rolle der Stadt als schwierig und stört sich an der Aussage seitens der Stadt / städtischen Vertreter/innen, sie hätten „damit nichts zu tun“ (mit dem Projekt, den Maßnahmen etc.). Das sei eine schwierige Aussage. Die Stadt sei ein passiver Akteur und habe keine Rolle. Die Person wünscht sich, dass die Stadt aktiver wird und sich mehr mit dem Prozess identifiziert.

Bezogen auf alle drei Akteure – Regierungspräsidium, Verkehrsministerium und Stadt – äußerten sich die befragten Personen wie folgt:

- Eine gesunde Skepsis sei gut, aber im Laufe des Prozesses sei der Eindruck entstanden, dass die Akteure bestrebt seien, den Prozess so zu gestalten, wie die Teilnehmer/innen es wollen. Anregungen seien aufgenommen worden und so das Vertrauen gestiegen.
- Die Mitglieder der Projektgruppe seien noch nicht so sehr in Erscheinung getreten, daher sei eine Beurteilung schwierig.
- Regierungspräsidium, Verkehrsministerium und Stadt machten nur das, was sie schon immer machten.

Fachgutachter/innen

Bei der Frage nach dem Vertrauen in die Fachgutachter/innen stehen 1 für kein Vertrauen und 10 für umfassendes Vertrauen:

(Mittelwert: 7,2)

In zwei Gesprächen wurde gesagt, dass die Fachgutachten auf Grund ihrer Komplexität und Themenfülle schwer nachvollziehbar seien. Es gebe zu wenig Zeit für die Gutachten, so dass diese, insbesondere aus Sicht der Nicht-Expert/innen, zu schnell vorgetragen würden. Die Informationen der Fachgutachter/innen seien überfordernd und teilweise (v.a. die Berechnungen) nicht nachvollziehbar, da niemand am heimischen Rechner die Modelle nachrechnen könne. Eine befragte Person beklagte die Mühe, die ihr das Folgen der Vorträge und Gutachten bereite. Die Person müsse manche Begriffe im Internet nachschlagen. Eine andere Person war sich nicht sicher, welche Werte die Grundlage der Berechnungen bilden, ob die Abgaswerte vom Prüfstand oder die Abgaswerte im Verkehr maßgeblich seien. Sie vermutete, dass die Werte abseits der Realität stünden, da es Prüfstandwerte seien.

Vorschläge zur Verbesserung waren, das Tempo der Vorträge zu reduzieren und mehr Zeit für die Fachgutachten einzuplanen, aber auch eine bessere Darstellung der Quintessenz, indem Wesentliches auf den Punkt gebracht und Zusammenhänge besser und kompakter dargestellt werden.

Außerdem wurde den Fachgutachten je in einem Gespräch fehlende Relevanz und die Abhängigkeit der Gutachter/innen auf Grund ihres Auftragsverhältnisses unterstellt:

- In den Fachgutachten werde nichts inhaltlich Relevantes thematisiert, sondern die Themen seien zu abstrakt und hätten nichts mit Reutlingen zu tun.
- Die Gutachter/innen seien von der Stadt bestellt. Die DUH-Vertreter kämen zu anderen Ergebnissen. Allein durch die Bestellung finde eine unbewusste Steuerung statt.

(Zu den Fachgutachten s. auch die Frage nach der Verständlichkeit und Nachvollziehbarkeit der Fachgutachten ab Seite 8.)

Relevanz der eigenen Beteiligung und der Spurgruppe

Eigene Teilnahme in der Spurgruppe

Befragt nach der Relevanz ihrer Teilnahme in der Spurgruppe stehen 1 für gar keine und 10 für die größtmögliche Relevanz:

(Mittelwert: 5,6.

Eine befragte Person hat keinen Wert genannt. Eine andere Person bewertete die Relevanz ihrer Teilnahme abstrakt mit 10 und tatsächlich mit 4 und begründet diese Unterscheidung damit, dass im Projekt „Modellstadt Reutlingen“ nur eine formale, aber keine inhaltliche Beteiligung stattfinde, dass sie also keine Impulse in das Projekt einfließen lassen könne. Hier ist der Wert 4 ist in den Mittelwert eingeflossen.)

Die befragten Personen äußerten sich teilweise positiv, teilweise kritisch:

- Alle Mitglieder der Spurgruppe seien wichtig und müssten als Multiplikator/in wirken (s. dazu auch weiter unten).
- Eine Person machte die hohe Relevanz der eigenen Beteiligung an der thematischen Bedeutung ihrer Organisation fest.
- Eine Person sagte, sie sei in der Spurgruppe beratend eingebunden und nehme an der Spurgruppe als Teil der regionalen Struktur teil.
- Eine Person sagte, sie habe in der Spurgruppe lediglich eine Alibi-Funktion und sei nur eingebunden, da sie einen bestimmten Akteur repräsentiere.

<u>Spurgruppe im Prozess</u>

Bei der Frage nach der Relevanz der Spurgruppe im Prozess stehen 1 für gar keine und 10 für die größtmögliche Relevanz:

(Mittelwert: 7,5; zwei befragte Person haben keinen Wert genannt.)

Eine befragte Person hält die Spurgruppe für wichtig, da dort alle Akteure zusammenkommen und die Spurgruppe das zentrale Element der Bürgerbeteiligung sei. Eine andere Person bewertet das Vorgehen und den Ablauf der Öffentlichkeitsbeteiligung als gut und begrüßt die Öffnung der Spurgruppe (Öffentlichkeit der Workshops) als wichtig und richtig, da es ggf. auch Experten/innen außerhalb der Mitglieder der Spurgruppe gebe.

Eine befragte Person fragte sich, ob die Spurgruppe nur ein Feigenblatt sei. Die Spurgruppe habe nach außen aber Signalwirkung. In der Spurgruppe seien ausgemachte ideologische Gegner/innen versammelt, und es herrsche trotzdem ein guter Umgang. Es setzten sich aber auch gruppendynamische Prozesse in Gang. Eine andere Person sagte, die Spurgruppe solle „wohl Vertrauen für die Öffentlichkeit“ schaffen.

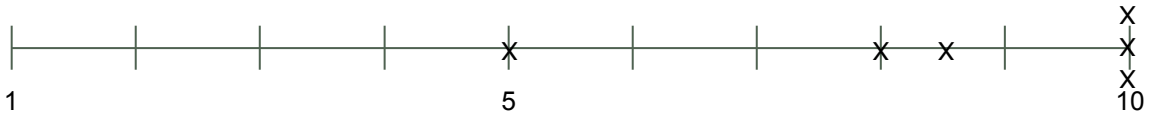
Drei von fünf Befragten gaben an, dass sie in der Spurgruppe Hinweise und Impulse einbringen können, die dann auch in den Prozess aufgenommen würden. Eine befragte Person fragte sich, ob die Hinweise und Impulse wirklich in den Prozess aufgenommen würden, und eine befragte Person äußerte, dass sie nicht das Gefühl habe, dass Impulse aus der Spurgruppe in den Prozess aufgenommen würden. Eine befragte Person äußerte sich zu der Frage gar nicht.

VERSTEHEN

Verständlichkeit und Nachvollziehbarkeit

Prozess

Befragt nach der Verständlichkeit und Nachvollziehbarkeit des Prozesses, bei 1 für überhaupt nicht verständlich und 10 für sehr verständlich, ergibt sich folgendes Bild:



(Mittelwert: 8,6)

Fünf der sechs befragten Mitglieder der Spurgruppe bewerten den Prozess als „sehr verständlich“, „gut nachvollziehbar“ und als „vorab gut skizziert“. Eine befragte Person begrüßte, dass das Vorgehen im Verlauf des Prozesses weiter geschärft worden sei.Eine Person äußerte, dass sie lange gebraucht habe, um die Rollen zu kennen. Die Person habe sich lange nicht in den Prozess eingearbeitet.

Fachgutachten

Für die Verständlichkeit und Nachvollziehbarkeit der Fachgutachten, bei 1 für überhaupt nicht verständlich und 10 für sehr verständlich, ergibt sich das folgende Bild:

(Mittelwert: 8,2; eine befragte Person nannte keinen Wert.)

Zu den Fachgutachten wurden in den Gesprächen folgende Kritikpunkte formuliert:

- Eine befragte Person sagte, sie lerne durch die Fachgutachten dazu, es sei aber nicht immer alles nachvollziehbar. Das liege aber auch am Zeitproblem (s. dazu auch Seite 6).
- Eine Person sagte, sie könne den Gutachter/innen teilweise nicht folgen, Unklarheiten würden durch Nachfragen allerdings erhellt. Die Gutachter/innen benutzten eine eigene Sprache und bestimmte Begriffe und Werte, die die Person nicht kenne. Die Gutachten seien daher schwer einschätzbar. Die Person würde sich daher wünschen, dass die Gutachter/innen sich bei Nicht-Sachverständigen mehr anstrengen (besser erklären, einfachere Sprache verwenden etc.).
- Eine andere Person wünscht sich für die Fachgutachten mehr Konzentration auf das Wesentliche.
- Eine weitere Person bezeichnete sich als nicht fachfremd, habe an manchen Themen aber auch kein Interesse, z.B. am Thema Hausbrand. Die Person sagt, sie verstehe nicht alles, aber es sei alles plausibel.

Erkenntnisgewinn

Die Beurteilung der Frage, ob im Verlauf des Prozesses neue Erkenntnisse gewonnen werden konnten, fällt sehr unterschiedlich aus. Während drei der befragten Personen angeben, bisher keine neuen Erkenntnisse gewonnen zu haben, haben die drei anderen befragten Personen Er-

kenntnisse gewonnen. So sagte eine Person, durch die verschiedenen Interessengruppen werde die Komplexität deutlicher und man lerne mehr über die gesetzlichen Grundlagen und fachlichen Fragen. Eine andere Person sagte, sie habe durch die Fachgutachten viel Neues gelernt.

Eine weitere Person sagte, der Erkenntnisgewinn sei moderat, aber vorhanden. U.a. sei die engagierte Diskussion um Hausbrände für die Person interessant gewesen, da es hier ggf. weitere Betroffene gebe. Es sei von einem latenten zu einem prominenten Thema geworden, und es gehe nicht mehr nur um Verkehrsthemen. Andererseits beschrieb die Person ihre Erkenntnis, dass man nicht viel tun könne, das man nicht schon wüsste. Es habe keine großen Überraschungen oder Augenöffner gegeben. Außerdem gebe es Themen, die in Reutlingen nicht angegangen werden könnten.

Die Personen, die bisher keine neuen Erkenntnisse gewonnen haben, führen dafür unterschiedliche Gründe an:

- Eine Person sagte, sie könne mit dem Begriff NO_x nichts anfangen. Die Person kritisierte, dass nur Feinstaub, nicht aber die Gesamtumweltbilanz geprüft werde. So seien E-Busse nicht unbedingt eine Lösung, wenn die Energiegewinnung zum Betrieb der Busse Schadstoffe produziere.
- Eine andere Person erhofft sich neue Erkenntnisse aus dem nächsten Workshop, wenn die Bewertung der Maßnahmen vorgestellt worden sein wird.

WIRKUNG

Multiplikatorenwirkung

Bei der Frage nach ihrer Multiplikatorenwirkung stehen 1 für „Ich wirke überhaupt nicht als Multiplikator“ und 10 für „Ich trage die Diskussionen und Informationen immer in einen großen Kreis weiter“:

(Mittelwert: 7,3; eine befragte Person nannte keinen Wert und bezeichnete ihre Multiplikatorenwirkung als „noch gering“.)

Die befragten Personen nannten folgende Personengruppen, an die sie die Themen und Inhalte aus der Spurgruppe weiter kommunizieren:

- Kolleg/innen, z.B. fachspezifische Abteilungen
- Fraktionskolleg/innen
- Verbände, z.B. Umweltverbände wie BUND, ADFC
- Gremien der eigenen Institutionen
- Bürger/innen / Einwohner/innen Reutlingens

Drei der sechs befragten Personen geben die Informationen aus der Spurgruppe nach eigener Aussage umfangreich an ihnen zur Verfügung stehende Kreise weiter und nutzen organisationsinterne Publikationen und Verteiler, um über das Projekt „Modellstadt Reutlingen“ zu informieren. Eine befragte Person gibt die Informationen lediglich an fachbezogene Kolleg/innen weiter.

Zwei befragte Personen gaben an, dass sie erst dann als Multiplikator/innen aktiv werden möchten, wenn es Ergebnisse gebe. Der Prozess sei noch in der Maßnahmen-Findungsphase. Eine

der beiden Personen sagte, ihre Multiplikatorenwirkung würde wachsen, wenn sie von den Ergebnissen überzeugt sei.

Eine Person machte deutlich, dass sie die Multiplikatorenrolle der Mitglieder der Spurgruppe als sehr wichtig erachte und den Mitgliedern eine große Bedeutung beim Informieren der Öffentlichkeit beimesse. Alle Mitglieder der Spurgruppe seien wichtig und müssten als Multiplikator/innen wirken. Man solle den Mitgliedern „klarmachen“, dass sie die Informationen aus der Spurgruppe in ihre Kreise tragen müssten. Die Person sehe die Gefahr, dass einzelne Mitglieder der Spurgruppe eher populistisch wirken, als die schwierige Situation darzustellen. Letzteres sei nämlich „anstrengender“. Die Teilnehmer/innen der Spurgruppe seien teilweise populistisch. Die Arbeit in Kleingruppen würde hier die Möglichkeit bieten, direkter zu argumentieren.

Auf die Frage, was die Mitglieder der Spurgruppe brauchen, um ihre Multiplikatorenwirkung noch stärker zu entfalten, äußerten drei der sechs Befragten den Wunsch nach einer kurzen, übersichtlichen Zusammenfassung des Prozesses und der bisherigen Ergebnisse, die man weitergeben könnte. In Form eines Kurzberichts müssten die wichtigsten Punkte stichwortartig aufgeführt werden.

Informationsveranstaltung am 22. Februar 2017

Im Rahmen der Evaluationsgespräche wurden die Mitglieder der Spurgruppe gefragt, wie die Informationsveranstaltung am 22. Februar 2017 gestaltet werden müsste, damit möglichst viele Menschen daran teilnehmen. Im Wesentlichen schlagen die befragten Personen vor, möglichst konkret über den Prozess und diskutierte Maßnahmen zu berichten sowie Möglichkeiten der Mitbestimmung für die Teilnehmer/innen zu schaffen.

Die Rückmeldungen im Einzelnen:

- Eine Person sagte, bei der Informationsveranstaltung sollten Ausgangspunkt, Ziel und Handlungsfelder des Prozesses der Öffentlichkeitsbeteiligung und des Projekts „Modellstadt Reutlingen“ so dargestellt werden, dass der Prozess durchschaubar ist. Außerdem müsse man den Teilnehmer/innen das Gefühl geben, dass sie etwas in den Prozess einbringen können. Ein Impulsvortrag zur „Mobilität der Zukunft“ (o.ä.) mit einem prägnanten Titel (z.B. durch Frau Dr. Büttner) könnte die Attraktivität weiter steigern.
- Eine andere Person schlägt vor, die kontroversen Positionen in einem Streitgespräch darzustellen. Man könnte mit den kritischen Punkten einsteigen und dann zeigen, was bisher erarbeitet worden sei und wo die Grenzen des Möglichen liegen. Diese Grenzen müssten offen und ehrlich kommuniziert werden. Es sei schwierig, Leute zu gewinnen, daher müsse jedes Mitglied der Spurgruppe als Multiplikator/in wirken. Die Teilnehmer/innen der Info-Veranstaltung müssten eingebunden werden.
- Eine weitere Person sagte, dass die diskutierten Maßnahmen den Bürger/innen möglichst konkret vorgestellt werden sollten und dass die Präsentationen und Diskussionen insgesamt möglichst konkret sein sollten. Eine größere Öffentlichkeitsbeteiligung solle jedoch erst später beginnen, wenn Vorschläge und Maßnahmen auf dem Tisch liegen.
- Eine andere Person sagte, bei der Informationsveranstaltung seien die Ergebnisse wichtig, die präsentiert werden. Es sollten nicht die bekannten Ergebnisse präsentiert werden. Für die Präsentation vor der Öffentlichkeit sollte der Input der Spurgruppe zu den Planungen berücksichtigt werden. Die derzeitigen Ergebnisse seien für eine Informationsveranstaltung allerdings „langweilig“.

- Eine Person sagte, dass mit der Info-Veranstaltung ohnehin nur Bürger/innen erreicht würden, die ohnehin schon mit dem Thema befasst seien oder dem Thema besonders positiv oder negativ gegenüberstünden. Die Person schlägt vor, Bürger/innen per Zufallsprinzip anzuschreiben und zur Veranstaltung einzuladen und so eine Zufallsauswahl und größere Durchmischung zu erreichen. Der Mehrwert einer Info-Veranstaltung könne weiterer Erkenntnisgewinn und Möglichkeiten der Mitbestimmung sein. Sie könne auch vorhandene Ängste nehmen. Eine Info-Veranstaltung müsse möglichst konkret sein, damit die Menschen sich die Maßnahmen konkret vorstellen können, und vermitteln, was besser werden würde.
- Eine weitere Person hält die Info-Veranstaltung für ein Feigenblatt, da die Ergebnisse ohnehin schon vorgegeben seien. Es sei schlecht, wenn die Leute das Gefühl hätten, nichts mehr bewirken zu können. Wichtig seien daher eine größtmögliche Offenheit und konkrete Entscheidungsmöglichkeiten. Es müsse informiert werden, aber die Bürgerinnen und Bürger sollten auch mitreden können. Die Person schlägt z.B. vor, dass die Bürger/innen 20 oder 10 Maßnahmen wählen können (je nachdem, wie viele Maßnahmen am Ende umgesetzt werden sollen).

Akzeptanz für die spätere Umsetzung

Das Thema Luftreinhaltung ist mit Einschränkungen bzw. Veränderungen der Mobilität und ggf. auch des Wohnens bei gleichzeitiger Steigerung der Gesundheit und Lebensqualität verbunden. Die sechs Mitglieder der Spurgruppe wurden nach ihrem Eindruck gefragt, ob der Dialog in der Spurgruppe und darüber hinaus die Voraussetzungen (bspw. Verständnis, Akzeptanz, Mitwirkung) für die spätere Umsetzung von Maßnahmen schaffe, auch wenn sie Einschränkungen für einzelne Betroffene bedeuteten. Drei der sechs Befragten sehen sehr gute Chancen, durch den Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung eine höhere Akzeptanz der Maßnahmen zu erreichen.

Dazu lassen sich folgende Aussagen festhalten:

- Eine Person zeigte sich fest davon überzeugt, dass der Dialog in der Spurgruppe und darüber hinaus die Voraussetzungen für die spätere Umsetzung von Maßnahmen schaffe. Sie sehe eine positive Wirkung der Öffentlichkeitsbeteiligung.
- Eine andere Person sieht in der Spurgruppe eine hohe Akzeptanz für die diskutierten Maßnahmen. Die Mitglieder erlebten und trügen die Entscheidungsfindung mit und müssten so eine hohe Akzeptanz entwickeln. Am Ende entschieden aber die beschlossenen Maßnahmen über die konkrete Betroffenheit. Das Aufstellen einer Mooswand rufe eine andere Betroffenheit hervor als eine Einfahrtsmaut. Die Person sagte, dass die Diskussion mit den Bürgerinnen und Bürgern erst dann Sinn mache, wenn die Maßnahmen auf dem Tisch liegen.
- Eine weitere Person sagte, dass die Öffentlichkeitsbeteiligung wichtig sei und die Akzeptanz der Betroffenen für Maßnahmen von 50 auf 70 Prozent erhöhen könne. Die Nachvollziehbarkeit der Maßnahmen und die Akzeptanz derer Sinnhaftigkeit steige durch die Beteiligung. Wichtig sei jedoch, deutlicher zu kommunizieren, dass es nicht um einzelne Schadstoffwerte, sondern letztlich um die Gesundheit aller gehe, also das Visionäre am Projekt „Modellstadt Reutlingen“ mehr in den Vordergrund zu stellen.

Die anderen drei befragten Personen äußerten sich eher kritisch, ob die Öffentlichkeitsbeteiligung zu mehr Akzeptanz von Maßnahmen zur Reduzierung der Feinstaub- und NO_x-Belastung führe:

- Eine Person führte das Beispiel einer Beteiligung in Tübingen an, durch die sich ein Großteil „mitgenommen“ gefühlt habe. Die Person habe dort eine große Akzeptanz verspürt – wenn Reutlingen das auch schaffe, sei das gut. Die Person habe den Prozess in Tübingen als offen erlebt, während in Reutlingen im Hintergrund ein „Grummeln“ zu vernehmen sei, wer die Spurgruppe sei und wie man „da reinkomme“. Die Person wünscht sich für das Projekt in Reutlingen eine bessere Öffentlichkeitsarbeit; in Tübingen sei jede Sitzung in der Presse ausführlich dargestellt worden. Außerdem entstehe echte Bürgerakzeptanz „nur durch Mitbestimmung“.
- Eine andere Person formulierte das Ziel, dass das Projekt „Modellstadt Reutlingen“ nicht zur Alibi-Veranstaltung werden solle. Die Frage sei auch, ob die beschlossenen Maßnahmen hinterher wirklich implementiert würden, denn „Papier ist geduldig“. Das sei im Prozess noch unklar.
- Einer weiteren Person ist das Ergebnis wichtig, denn nicht alle fänden alle Ergebnisse gut. Die Maßnahmen, die beschlossen werden, müssten begründet und verifiziert werden können, um Akzeptanz zu schaffen.

Weitere Anmerkungen

- Eine Person fragt sich, wie groß der Einfluss des Verkehrs gegenüber dem Hausbrand auf die Entwicklung von Schadstoffen sei und ob die Rechenmodelle der Fachgutachter/innen realistisch seien. Untersuchungen der DUH hätten ergeben, dass die Modelle ungenau seien und der Einfluss des Verkehrs auf die Entwicklung von Schadstoffen ausschlaggebender werde. Außerdem sei der Abschluss des Prozesses noch unklar.
- Eine andere Person hat nach der Veröffentlichung des Evaluationsberichts gefragt.

5.4.3. Zweiter Evaluationsbericht

Einführung zum 2. Evaluationsbericht

Der vorliegende Bericht evaluiert die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Projekts „Modellstadt Reutlingen“ in der **Phase zwischen November 2016 und März 2017**, d.h. einschließlich des dritten Workshops der Spurgruppe, der öffentlichen Informationsveranstaltung und der Online-Beteiligung. Der Bericht wurde von der IFOK GmbH erstellt und beruht auf sieben ausführlichen telefonischen Evaluationsgesprächen mit sieben zufällig ausgewählten Mitgliedern der Spurgruppe, die nicht schon in der ersten Evaluationsrunde befragt wurden. Grundlage der Gespräche bildete der mit dem Projektteam abgestimmte Evaluationsleitfaden. Er gliedert sich in die drei großen Themenbereich „Vertrauen“, „Verstehen“ und „Wirkung“ und enthielt außerdem Fragen zu den weiteren Bausteinen der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Im Sinne der Möglichkeit, den Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung weiter zu verbessern, fokussiert sich der Bericht insgesamt v.a. auf die von den befragten Personen genannten kritischen Punkte. Die Bandbreite und Heterogenität der Aussagen bleibt bei der Detaildarstellung (1.3.) erkennbar, ebenso evtl. Widersprüche innerhalb als auch zwischen den verschiedenen Beiträgen der befragten Personen. Eine Zusammenfassung (1.2) ist den Detailergebnissen daher vorangestellt.

Zentrale Ergebnisse und Empfehlungen

Ähnlich wie in der ersten Evaluationsrunde lässt sich aus den Gesprächen eine überwiegende Zufriedenheit mit der Arbeit in der Spurgruppe erkennen. Auch die beiden zusätzlichen Maßnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung, die Informationsveranstaltungen sowie die Online-Beteiligung, werden überwiegend positiv aufgenommen.

Gleichzeitig äußerten wie schon in der ersten Evaluationsrunde einige befragte Personen Misstrauen gegenüber der Ernsthaftigkeit der Beteiligung im Projekt „Modellstadt Reutlingen“.

Folgende Verbesserungsvorschläge lassen sich übergreifend aus den sechs Evaluationsgesprächen zusammenfassen:

- Die Fachlichkeit der Arbeit in der Spurgruppe wird von vielen befragten Mitgliedern der Spurgruppe als zu hoch empfunden. Es müsse einerseits mehr Zeit für Nachfragen zu den Fachgutachten geben, andererseits müsse die Komplexität reduziert und müssten die Gutachter/innen ihre Ergebnisse einfacher darstellen.
- Die bessere Nachvollziehbarkeit, inwieweit Ideen und Hinweise aus der Spurgruppe weiterverfolgt würden, wurde von mehreren befragten Personen angeregt.
- Zwei befragte Personen äußerten den Wunsch, mehr Öffentlichkeitsarbeit und Informationsveranstaltungen zu machen, um eine breite Akzeptanz der Maßnahmen zu erreichen. Es brauche mehr Information und Aufklärung.
- Vor allem Jugendliche sollten durch ansprechendere Formate und mit anschaulichen Beispielen besser in den Prozess eingebunden werden.

Weitere konkrete Hinweise zur Gestaltung der nächsten Informationsveranstaltung am 31. Mai 2017 finden sich im hinteren Teil des Berichts ab Seite 12. Weitere allgemeine Verbesserungsvorschläge finden sich im Zwischenresümee ab Seite 15.

Die Ergebnisse im Detail

VERTRAUEN und ZUFRIEDENHEIT

Die Mitglieder der Spurgruppe wurden gefragt, wie zufrieden Sie mit dem Prozess und mit dem Ablauf der Workshops sind. Auf einer Skala von 1 bis 10 steht 1 für gar keine Zufriedenheit und 10 für größtmögliche Zufriedenheit:

Prozess, Organisation und Struktur der Workshops

Mehrere befragte Mitglieder der Spurgruppe bezeichnen den Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung an sich als gut; er sei sowohl gut strukturiert als auch vom Inhalt her gut. Einige Befragte merken die guten und ausführlichen Unterlagen zur Vorbereitung und die gute und ausführliche Dokumentation der Spurgruppenworkshops an. Die Vorbereitung auf die Workshops sei sehr gut möglich. Über die Sitzungen selbst werden bei der ersten Frage verschiedene Zufriedenheiten geäußert, so dass sich ein gemischtes Bild ergibt. Manche Befragte begrüßen die Vielfalt der beteiligten Akteure und Positionen, andere Befragte bemängeln die große Zahl an Teilnehmer/innen und die teilweise unsachliche, mehr ideologische Diskussion.

Eine befragte Person bezeichnete die Sitzungen selbst als sehr geordnet und sehr strukturiert. Eine andere befragte Person nannte die Workshops sehr fruchtbar, da man die unterschiedlichen Positionen der beteiligten Akteure kennenlerne. Die Runden seien aber etwas zu groß und manche Akteure seien ideologisch (z.B. die Fahrradfahrer oder Schornsteinfeger), und die politischen Fraktionen würden ihre (ideologischen) Positionen vertreten. Die teilweise ideologische Diskussion gebe dem Befragten das Gefühl, dass man nicht neutral diskutieren könne; das sei aber dem Prozess geschuldet, da alle beteiligt sein müssten. Eine weitere befragte Person bezeichnete die Sitzungen der Spurgruppe selbst als nicht zielführend, da oft sehr detaillierte Diskussionen, z.B. über Details auf dem Ablesezähler, die Produktivität senkten. Eine andere befragte Person nennt die Sitzungen manchmal sehr technisch und manchmal schwer verständlich, z.B. wenn es um NO_x und Feinstaub ginge.

Beteiligung und Einflussmöglichkeiten

Wenngleich manche Kritik bezüglich der Größe der Spurgruppe geäußert wurde, äußerten mehrere befragte Mitglieder der Spurgruppe doch ihre Zufriedenheit mit der umfangreichen Ansprache und Beteiligung der Betroffenen. Es sei positiv, dass Gäste und Umweltverbände eingeladen, umfassend eingebunden und in die Spurgruppe aufgenommen worden seien. Die Anregung einer befragten Person ist, auch die Bürgermeister aus umliegenden Gemeinden in die Spurgruppe einzuladen. Eine befragte Person bezeichnete die Informationsveranstaltung mit Personen aus anderen als den in der Spurgruppe beteiligten Akteuren als sehr positiv.

Kritisch sehen viele der befragten Personen, dass das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung in ihrer Wahrnehmung nur sei, der Klage der EU-Kommission zu begegnen und im Gerichtsverfahren eine Beteiligung vorweisen zu können. In diesem Zusammenhang äußert eine befragte Person,

dass die Aufhängung des Prozesses bei der Stadt kritisch sei, die vor dem Gericht „gut aussehen“ wolle. Eine andere befragte Person hat den Eindruck, dass Vorschläge in der Spurgruppe von der Stadt abgewertet würden, wenn sie nicht gut für den Prozess im Sinne der Stadt gewesen seien. Eine befragte Person hatte manchmal das Gefühl, dass die Einflussmöglichkeiten gering waren, was angesichts der vielen Abendstunden in der Spurgruppe demotivierend sei.

Erfüllung von Erwartungen

Die Mitglieder der Spurgruppe wurden befragt, welche Erwartungen sie persönlich hatten, wenn sie an den Beginn des Prozesses zurückdenken, und inwieweit sind diese Erwartungen bisher erfüllt worden seien. Drei befragte Personen hatten zu Beginn keine großen Erwartungen und sind daher bisher zufrieden mit dem Prozess. Andere befragte Personen äußerten die Erwartung, dass der Prozess und die Methoden neu und innovativ seien. Das sei aber nicht eingetreten, da alles laufe wie sonst auch; die Maßnahmen seien vorgegeben worden und es habe keinen Kreativprozess gegeben.

Weitere Erwartungen einzelner befragter Personen waren:

- Ursachen aufzuarbeiten, die zur Entstehung der Stickoxidbelastung führen. Die weitere Entscheidungsfindung sei aber zugespitzt auf singuläre auf gerichtsfeste Vorlagen und nicht auf die Bekämpfung der Ursachen.
- schneller zur Maßnahmenpriorisierung zu gelangen, da hier der größte Diskussionsbedarf bestehe. Am Anfang habe aber der Maßnahmenkatalog im Fokus gestanden.
- eine Diskussion darüber, was gut und was nicht gut für die Stadt Reutlingen sei. Die Maßnahmen seien am Anfang nebulös gewesen, aber das habe sich zum positiven entwickelt.
- dass die Arbeit der Spurgruppe einen lokalpolitischen Fokus habe. Das sei aber nicht so.

Eine befragte Person schilderte, dass die Beteiligung in der Spurgruppe in seiner Institution zu einem Umdenken geführt habe, welche Bedeutung das Thema Umweltbelastung für die eigene Arbeit habe. Die Institution betrachte das Thema jetzt als wichtig und wolle es weiterverfolgen.

Vertrauen in die Akteure

Die befragten Mitglieder der Spurgruppe wurden nach Ihrem Vertrauen in die verschiedenen Akteure befragt.

<u>Moderation</u>

Befragt nach ihrem Vertrauen in die Moderation des Prozesses (Neutralität, Allparteilichkeit, Kompetenz), bei 1 für kein Vertrauen und 10 für umfassendes Vertrauen, ergibt folgendes Bild:

(Mittelwert: 8,3)

Alle befragten Personen äußern sich sehr positiv über die Moderation. Der Prozess sei gut organisiert, die Mitglieder der Spurgruppe gut informiert; die Dokumente seien sehr gut. Die Gesprächsführung wurde ebenfalls als sehr gut bezeichnet, Expertise und Verständnis der Moderation seien vorhanden. Eine befragte Person merkte an, dass die Moderation trotz der Komplexität

des Themas, der Fülle an Unterlagen, der Detailtiefe und der Trägheit des Prozesses diesen ansprechend gestalte.

Eine andere befragte Person wünschte sich, dass die wenigen kritischen Äußerungen besser aufgegriffen werden, v.a. von nicht institutionell behördlich beteiligten Akteuren. Eine andere Person sagte, dass die Ausführungen der Mitglieder der Spurgruppe teilweise zu detailreich seien und die Moderation hier früher eingreifen solle; auch manche Diskussion könne sie früher schlichten und beenden. Mehrere befragte Person gaben an, keine 10 Punkte zu vergeben, da eine 10 im professionellen Umfeld grundsätzlich schwer zu erreichen sei.

Regierungspräsidium Tübingen

Bei der Frage nach ihrem Vertrauen in das Regierungspräsidium Tübingen, bei 1 für kein Vertrauen und 10 für umfassendes Vertrauen, ergibt sich folgendes Bild:

(Mittelwert: 6,1)

Zwei der befragten Personen äußern das Gefühl, dass das Regierungspräsidium den Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung sehr ernst nehme. Das Regierungspräsidium sei sehr präsent; eine befragte Person hat immer nur das Regierungspräsidium wahrgenommen, da die drei behördlichen Akteure stets als eins auftreten würden. Von einer der befragten Personen wurde positiv angemerkt, dass die Auswahl von Frau Dr. Büttner eine kompetente Entscheidung des Regierungspräsidiums gewesen sei.

Mindestens drei der befragten Personen sind der Ansicht, dass das Regierungspräsidium genauso wie Stadt Reutlingen und Verkehrsministerium den Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung machen, weil sie es müssten, nicht aus Überzeugung. Dazu passende Aussagen einzelner befragter Personen sind:

- Es würden Maßnahmen beschlossen, die das Regierungspräsidium ohnehin machen wolle.
- Es gehe vornehmlich darum, die gesetzlichen Vorgaben zu erfüllen, um sich nicht angreifbar zu machen. Es gehe nicht um den Umweltschutz und es gebe viel „Politikergeschwätz“. Die Politik müsse was machen und das nachweisen, da seien sie auch glaubwürdig.
- Der Prozess solle für eine Verbesserung der Umweltverhältnisse sorgen, aber es gehe nur um Entlastung an prekären Punkten und Messstationen; gleichwohl hat die befragte Person die Hoffnung, im weiteren Prozess noch auf weitere Details zu sprechen zu kommen.

Eine befragte Person bezeichnete das Regierungspräsidium als zu wenig ortskundig; es mache teilweise „abenteuerliche Vorschläge“.

Verkehrsministerium Baden-Württemberg

Befragt nach ihrem Vertrauen in das Verkehrsministerium, bei 1 für kein Vertrauen und 10 für umfassendes Vertrauen, ergibt sich folgendes Bild:

(Mittelwert: 7,3; nur drei befragte Personen haben einen Wert zur Bewertung ihres Vertrauens in das Ministerium abgeben wollen/können.)

Das Ministerium trete laut Aussage der meisten befragten Personen nicht oder kaum in Erscheinung und nehme keine aktive, sondern eine beobachtende Rolle ein, daher ist für viele eine Einschätzung schwer möglich. Eine befragte Person bezeichnete das Ministerium als sehr nachhaltig und glaubwürdig und glaubt, dass das Ministerium etwas verändern möchte. Eine andere befragte Person äußerte Erschrecken darüber, dass Autos, die 2014 Stand der Technik waren (Neuwagen), jetzt als „Stinker“ bezeichnet werden und nicht mehr fahren dürfen sollen; damit tue er sich schwer („schwere Kost“).

Stadt Reutlingen

Bei der Frage nach dem Vertrauen in die Stadt Reutlingen, bei 1 für kein Vertrauen und 10 für umfassendes Vertrauen, entsteht folgendes Bild:

(Mittelwert: 7,0; eine befragte Person hat keinen Wert vergeben wollen/können.)

Zwei befragte Personen bezeichnete die Stadt als nicht glaubwürdigen Akteur; eine befragte Person bezeichnete insbesondere die Bauabteilung als schwierig. Eine andere befragte Person kritisiert, dass keine Personen da seien, die etwas erkennen lassen, wie ernst die Stadt den Prozess nehmen. Eine weitere befragte Person vertrat die Meinung, dass die Stadt keinen großen Einfluss habe. Eine befragte Person nehme die Stadt wiederum als agierenden Akteur wahr, zu dem großes Vertrauen bestehe.

Fachgutachter/innen

Bei der Frage nach dem Vertrauen in die Fachgutachter/innen stehen 1 für kein Vertrauen und 10 für umfassendes Vertrauen:

(Mittelwert: 6,8)

Die meisten befragten Mitglieder der Spurgruppe beurteilen die Fachgutachter/innen als kompetent und sachlich. Sie machten ihre Arbeit gut. Die Kritikpunkte einiger befragter Personen sind folgende:

- Im Bundesland würden immer die gleichen Gutachter herangezogen. Außerdem träten die Gutachter/innen so geschlossen auf, dass man sie nicht trennen könne.
- Auf Grund mangelnder Expertise der Mitglieder der Spurgruppe könnten diese die Ergebnisse der Fachgutachter/innen nicht nachprüfen. Eine befragte Person äußerte, dass die

Gutachter mit Zahlen rechneten, von denen nicht klar sei, ob sie die richtigen seien. Die Person wünsche sich mehr fundierte Daten und mehr Hinterfragen der Daten.

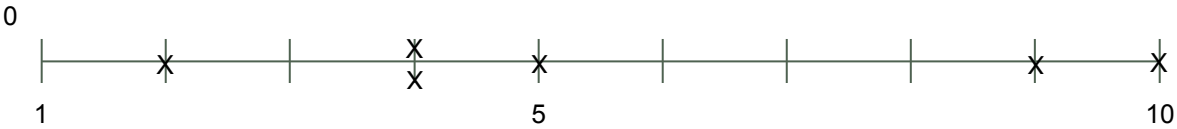
- Eine weitere befragte Person bezeichnete die Verfahren als nicht gut und daher die Ergebnisse als nicht sehr vertrauenswürdig. Die Gutachter/innen brächten mit Überzeugung rüber, was sie modellieren und berechnen, aber das stimme nicht, da es unterschiedliche Methoden und keine Wahrheit gebe. Die Person kritisiert die Verwendung von Jahresmittelwerten und Überschreitungstagen, da bei Einhaltung dieser Werte die Probleme nicht gelöst seien. Es könne keine schnelle Lösung geben; die Grenzwerte einzuhalten sei möglich durch Fahrverbote, aber das Problem des Gesundheitsschutzes sei damit nicht erreicht.
- Eine befragte Person sagte, dass es mehrmals fachliche Diskussionen sowie Kritik und die Forderung nach einem Ausbau der Gutachten gegeben habe; die Diskussionen zu den Unterlagen sowie der Wunsch nach Ergänzungen und detailreicheren Ausarbeitungen sei bei den Fachgutachtern aber nicht angekommen.
- Eine befragte Person äußerte den Eindruck, dass bei den Ergebnissen im Sinne der Auftraggeber nachgebessert wurde; das sei bei manchen Details ersichtlich gewesen, einzelne Beispiele seien im Sinne des Regierungspräsidiums nachgebessert worden.

In Bezug auf das Vertrauen gegenüber den Akteuren äußerte eine Person, dass das Vertrauen geschwächt wurde, als es um die Auswahl der Maßnahmen ging und welche wegfallen mussten, da die Maßnahmenliste der Spurgruppe dann einfach vorgesetzt worden sei.

Relevanz der eigenen Beteiligung und der Spurgruppe

Eigene Teilnahme in der Spurgruppe

Befragt nach der Relevanz ihrer Teilnahme in der Spurgruppe stehen 1 für gar keine und 10 für die größtmögliche Relevanz:



(Mittelwert: 5,7; eine befragte Person hat keinen Wert vergeben wollen/können.)

Die meisten der befragten Personen halten ihre Beteiligung für relevant, um lokales Wissen und die Interessen derer einzubringen, die sie vertreten, und die Ergebnisse des Projekts „Modellstadt Reutlingen“ damit im Sinne der eigenen Zielgruppen zu beeinflussen. Eine Person äußerte die Motivation der Teilnahme, sich sachkundig zu machen und von den Fachgutachter/innen die Ursachen der Stickoxidbelastung erklärt zu bekommen.

Mehrere befragte Personen kritisieren zum einen die Dominanz des Regierungspräsidiums im Prozess und im Zusammenhang damit zum anderen die wahrgenommenen geringen eigenen Einflussmöglichkeiten. Zusätzlich schränke die Bewertung durch die Fachgutachter/innen und die große Anzahl beteiligter Akteure die eigenen Einflussmöglichkeiten ein. Dies macht sich in folgenden Aussagen bemerkbar:

- Der Prozess sei laut einer befragten Person vom Ablauf her sehr dominiert von den Vorgaben des Regierungspräsidiums.

- Eine andere Person bezeichnet die Spurgruppe als eine „Alibi-Geschichte“, da es erstmal nur darum gehe Grenzwerte einzuhalten. Man sehe die Umweltverschmutzung nicht, und Menschen seien nur bereit Einschränkungen zu akzeptieren, wenn es einen nicht selber treffe. Die Person sagt, dass ihre Hinweise keinen Einfluss auf den Prozess hätten. Im Prozess gehe es nur um Grenzwerte, aber im Sinne der Umwelt und Gesundheit seien Veränderungen über Generationen nötig.
- Eine weitere befragte Person äußerte, dass kritische Einwände weniger nachverfolgt würden als die Interessen des Regierungspräsidiums.
- Eine andere Person habe sich bisher zurückgehalten, da in der Spurgruppe bisher wenig beschlossen worden sei und es noch keine vielen Möglichkeiten der Beteiligung gegeben habe. Mit der anstehenden Priorisierung der Maßnahmen wachse die Bedeutung der Beteiligung.

Außerdem wurden die folgenden konkreten Kritikpunkte geäußert:

- Es sei nach Aussage einer befragten Person nicht sehr glücklich gewesen, dass zu Beginn auf Grund zu vieler Umweltgruppen eine Gruppe hätte wegbleiben sollen. Außerdem fragt sich diese Person, warum der ADAC Stuttgart in der Spurgruppe in Reutlingen sitze.
- Eine andere Person versteht nicht, dass Autos mit gelber Plakette nicht mehr fahren dürfen sollen, was neue Investitionen von Wirtschaftsbetrieben erzwinge, die gerade vor ein paar Jahren erst investiert hätten.

<u>Spurgruppe im Prozess</u>

Bei der Frage nach der Relevanz der Spurgruppe im Prozess stehen 1 für gar keine und 10 für die größtmögliche Relevanz:

(Mittelwert: 7,3; eine befragte Person hat keinen Wert vergeben wollen/können.)

Bezüglich der Relevanz der Spurgruppe im Prozess treten unterschiedliche Ansichten zu Tage. Manche befragte Personen beschreiben die Spurgruppe als sehr wichtig:

- Eine befragte Person bezeichnet die Spurgruppe als ziemlich relevant, da sie die Maßnahmen wesentlich beeinflusse. Die Stadt und das Regierungspräsidium könnten den Prozess und die Maßnahmen ohne die Spurgruppe nicht machen.
- Eine andere Person sagt, dass die Spurgruppe wichtig sei, da sie hinterher als Hauptakteur kommuniziert werde, um Akzeptanz zu schaffen.
- Eine weitere befragte Person meint, dass durch die Beteiligung der Öffentlichkeit die Motivation geschaffen werde, um die Maßnahmen umzusetzen.
- Eine Person lobt die breite Aufstellung der Spurgruppe. Es sei gut, dass alle Fraktionen vertreten seien.

Andere befragte Personen kritisieren die gefühlt geringen Einflussmöglichkeiten der Spurgruppe:

- Eine befragte Person sagt, dass die Spurgruppe formell wichtig sei, um die Bemühungen um die Reduktion der Stickoxidbelastung nachzuweisen. Konkret sei ihre Relevanz aber gering.

- Eine andere befragte Person äußerte das Gefühl, dass die Spurgruppe eher da sei, um die Maßnahmen hinterher besser rechtfertigen zu können; bei der Maßnahmenauswahl seien die Mitglieder der Spurgruppe nicht alle beteiligt gewesen.
- Eine weitere Person bezog sich auf die Anregung des Gerichts, einen Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung zu initiieren. Im Prozess sei jedoch deutlich geworden, dass die Projektträger nur reaktiv auf das Gerichtsurteil aktiv wurden.
- Eine befragte Person misst der Spurgruppe grundsätzlich hohe Bedeutung bei, frage sich aber, welche Rolle die Gruppe tatsächlich spiele, welchen Einfluss die Gruppe also habe. Die Person fragt sich, ob die Öffentlichkeitsbeteiligung in und mit der Spurgruppe erreicht und gesteuert werden könne.

Eine befragte Person äußerte die Frage, wie die Ergebnisse der Spurgruppe umgesetzt werden. Die Maßnahmen gingen in den Stadtrat, der potentiell alles ändern könne.

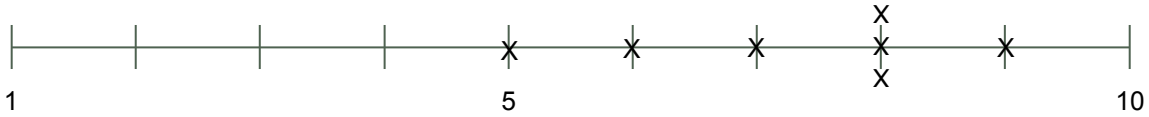
Auf die Frage, inwieweit die Mitglieder der Spurgruppe wichtige Hinweise und Impulse in das Projekt, die Analyse und die diskutierten Maßnahmen einbringen können und inwieweit diese Hinweise und Impulse aufgenommen werden, antworten alle befragten Personen grundsätzlich, dass dies möglich sei. Gleichzeitig äußern die meisten befragten Personen Zweifel, inwieweit ihre Hinweise tatsächlich im weiteren Prozess Berücksichtigung finden. So wurde der Wunsch geäußert, dass Hinweise und Eingaben im Prozess weiterverfolgt werden sollten. Eine andere Kritik bezieht sich auf die unklare Auswahl der Maßnahmen und darauf, dass keine neuen Maßnahmen gesucht worden seien, Reutlingen daher nicht der erhoffte Vorreiter sei.

VERSTEHEN

Verständlichkeit und Nachvollziehbarkeit

Prozess

Befragt nach der Verständlichkeit und Nachvollziehbarkeit des Prozesses, bei 1 für überhaupt nicht verständlich und 10 für sehr verständlich, ergibt sich folgendes Bild:



(Mittelwert: 7,3)

Alle befragten Mitglieder der Spurgruppe beschreiben den Prozessverlauf als grundsätzlich nachvollziehbar. Es sei seitens der Moderation immer gut über den Verlauf informiert worden. Auch dass die Präsentationen der Fachgutachter/innen vorab verfügbar seien, um sich einzuarbeiten, wurde von einer befragten Person positiv hervorgehoben.

Kritikpunkte in Bezug auf den Prozessverlauf beziehen sich auf den Zeitdruck bei der Auswahl der Maßnahmen ohne Beteiligung und auf die späte Priorisierung der Maßnahmen als eigentliche Hauptaufgabe der Spurgruppe.

Fachgutachten

Für die Verständlichkeit und Nachvollziehbarkeit der Fachgutachten, bei 1 für überhaupt nicht verständlich und 10 für sehr verständlich, ergibt sich das folgende Bild:

(Mittelwert: 6,8)

Im Großen und Ganzen beschreiben die meisten befragten Personen die Nachvollziehbarkeit und Verständlichkeit der Fachgutachten. Die Arbeit der Gutachter/innen sei sauber, die Gutachten gut geschrieben. Eine befragte Person sagte jedoch, dass die Gutachten für ihn schwierig nachzuvollziehen seien, da er keine technische Expertise mitbringe. Die Person fragt sich, wie man für alle Beteiligten bessere Wissensgrundlagen schaffen könne.

Im Sinne der Verbesserung wurde von mehreren befragten Personen angemerkt, dass die Gutachten sehr umfangreich seien und eine gewisse Vorkenntnis voraussetzten. Es gebe zu wenig Zeit für Nachfragen in den Workshops der Spurgruppe. Die Fachgutachter/innen müssten für die Öffentlichkeit und Bürger/innen einfacher formulieren. Die Erläuterungen sollten außerdem ausführlicher sein, und die Gutachten mitunter kürzer, indem durch eine gewisse Vor-Priorisierung der Gutachter/innen einige Inhalte schon vorzeitig weggelassen werden.

Eine befragte Person äußerte die Feststellung, dass die Ergebnisse der Fachgutachten dahin tendierten, wo die Auftraggeber Interessen hätten.

Erkenntnisgewinn

Die befragten Mitglieder der Spurgruppe wurden nach ihrem Erkenntnisgewinn im bisherigen Prozess gefragt. Alle befragten Personen geben an, Neues gelernt zu haben. Die Erkenntnisse sind teilweise inhaltlicher und teilweise prozessualer Natur:

- Allgemeinere Erkenntnisse über die Zusammensetzung und die Ursachen der Schadstoffbelastung sowie Aufklärung über die tiefere Materie der Belastung
- Unterschiede zwischen NO_x und Feinstaub
- Entstehung von Feinstaub
- Fachbeiträge der Schornsteinfegerinnung zur Frage, wie Menschen heizen, oder aus dem Gesundheitsbereich
- Verkehrssituation in Reutlingen und weitere Details
- Erkenntnis über andere Positionen
- Erkenntnis über Prozess als solchen und Versuch, mit allen beteiligten Akteuren gemeinsam Maßnahmen zu finden – solche Prozesse seien auch für weitere Themen denkbar (z.B. Regionalentwicklung, Verkehrsplanung)
- Schwierigkeit, in Reutlingen Maßnahmen mit hohem Wirkungsgrad umzusetzen; viele Maßnahmen die mit den vielen Akteuren priorisiert werden, würden städtisch keinen Platz finden.

WIRKUNG

Multiplikatorenwirkung

Bei der Frage nach ihrer Multiplikatorenwirkung stehen 1 für „Ich wirke überhaupt nicht als Multiplikator“ und 10 für „Ich trage die Diskussionen und Informationen immer in einen großen Kreis weiter“:

(Mittelwert: 6,2)

Alle sieben befragten Mitglieder der Spurgruppe sprechen mit anderen Menschen über die Workshops und die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung. Alle befragten Personen geben an, die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung den anderen aktiven Mitgliedern ihrer Organisation / Kolleg/innen / Fachkreisen vorzustellen. Für Diskussionen fehle jedoch oft die Zeit. Die Intensität der Gespräche und Multiplikation über die eigenen aktiven Kreise hinaus ist sehr unterschiedlich:

- Drei der sieben befragten Personen geben die Informationen an die Mitglieder ihrer Organisationen weiter, z.B. im Rahmen von Mitgliederberatung.
- Eine befragte Person gab an, die Flyer in seiner Organisation öffentlich zugänglich ausgelegt zu haben.
- Eine weitere befragte Person gab an Leserbriefe zu schreiben.
- Zwei befragte Personen gaben an im Gespräch mit Bürger/innen über die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zu sein.

In den Gesprächen bekommen die Mitglieder der Spurgruppe teilweise kritische und teilweise positive Rückmeldung. Eine Person sagte, dass sie „viel Gegenwind“ bekomme. Eine andere befragte Person schildert, dass Bürger/innen oft skeptisch seien. Unter den Stadtratsmitgliedern bestehe aber Verständnis für die Arbeit der Spurgruppe. Eine befragte Person bezeichnete die Komplexität des Themas als erschlagend und träge für Außenstehende. Eine weitere Person berichtete, dass das allgemeine Feedback Freude darüber sei, dass die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung vorab bekannt würden und dass allgemein etwas passierte. Es sei interessant für viele, wie der Prozess ablaufe. Eine Person würde sich über Abfragen bei bestimmten Zielgruppen über die Spurgruppe hinaus freuen, inwiefern sie Maßnahmen umsetzen würden oder nicht.

Um die eigene Multiplikatorenwirkung zu verbessern, machen die befragten Mitglieder der Spurgruppe folgende Vorschläge:

- Eine Person nennt Textvorlagen als hilfreich, die im Internet abrufbar sein müssten.
- Eine Person bezeichnet die Verbreitung des Prozesses und der Ergebnisse im Internet als wichtig.
- Eine Person befand die Postkarten als gut.
- Eine Person äußerte den Wunsch, bei der Informationsveranstaltung je Gruppe eine Plakatwand gestalten zu können.
- Eine Person wünschte sich eine Filterung der vielen Maßnahmenvorschläge, um mit konkreten und wahrscheinlichen Maßnahmen an die Zielgruppen heranzutreten.
- Eine Person hätte sich eine öffentliche Beratung ab der zweiten Sitzung der Spurgruppe gewünscht.

Akzeptanz für die spätere Umsetzung

Das Thema Luftreinhaltung ist mit Einschränkungen bzw. Veränderungen der Mobilität und ggf. auch des Wohnens bei gleichzeitiger Steigerung der Gesundheit und Lebensqualität verbunden. Die sieben Mitglieder der Spurgruppe wurden nach ihrem Eindruck gefragt, ob der Dialog in der

Spurgruppe und darüber hinaus die Voraussetzungen (bspw. Verständnis, Akzeptanz, Mitwirkung) für die spätere Umsetzung von Maßnahmen schaffe, auch wenn sie Einschränkungen für einzelne Betroffene bedeuteten.

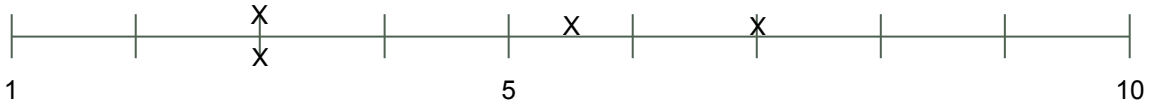
Die Meinungen der befragten Mitglieder der Spurgruppe in Bezug auf die Akzeptanz für die spätere Umsetzung von Maßnahmen sind nicht einheitlich. Grundsätzlich lässt sich eine deutliche Skepsis der befragten Personen festhalten. Drei befragte Personen äußerten, dass der Prozess grundsätzlich dem Ziel der Akzeptanz diene, da gemeinsam Maßnahmen entwickelt würden und so im Gegensatz zu einer Ja/Nein-Entscheidung (bspw. bei einem Volksentscheid) „Zwischentöne“ möglich seien. Eine Person nannte als Bedingung für die spätere Akzeptanz der Maßnahmen, dass alle oder die meisten Mitglieder der Spurgruppe bzw. deren Organisationen die Ergebnisse mittrügen. Es wäre wünschenswert, dass die Mitglieder der Spurgruppe am Ende gemeinsam ein Abschlussdokument unterschrieben. Die Person vermutet aber, dass nicht alle das Ergebnis mittragen werden.

Zwei befragte Personen sehen eine mangelnde Akzeptanz im Zusammenhang mit dem Prozess: Eine Person fragt sich, ob die Öffentlichkeitsbeteiligung nur ein Feigenblatt sei, da die Stadt überzeugter von eigenen Vorschlägen als von Vorschlägen Außenstehender sei. Die andere Person vermisst eine grundsätzlichere Herangehensweise und kritisiert, dass nur an Symptomen gearbeitet werde. Eine weitere Person glaubt nicht, dass die Akzeptanz verbessert werde, da es hinterher heißen werde, dass die Mitglieder der Spurgruppe die Betroffenen nicht repräsentieren würden oder repräsentiert haben; außerdem würden die Spurgruppen-Mitgliedern hinterher ihnen nicht passende Ergebnisse den anderen beteiligten Akteuren zuschreiben, da unsere Gesellschaft egoistisch sei. Eine befragte Person äußert hingegen die Ansicht, dass es immer schwierig sei negative Maßnahmen zu „verkaufen“. Daran ändere nichts, dass die Leute vorher informiert gewesen seien. Zwei befragte Personen äußerten den Wunsch, mehr Öffentlichkeitsarbeit und Informationsveranstaltungen zu machen, um eine breite Akzeptanz der Maßnahmen zu erreichen. Es brauche mehr Information und Aufklärung.

WEITERE BAUSTEINE der Öffentlichkeitsbeteiligung:

Informationsveranstaltungen

Die Mitglieder der Spurgruppe wurden nach Ihrer Meinung zur Informationsveranstaltung am 22. Februar 2017 im Hinblick auf ihre Wirkung in der Öffentlichkeit befragt und sollten Verbesserungsvorschläge für die kommende Informationsveranstaltung am 31. Mai 2017 machen. Auf die Frage, ob die Veranstaltung zu mehr Verständnis gegenüber dem Projekt „Modellstadt Reutlingen“ und den geplanten Maßnahmen geführt hat, ergibt sich folgendes Bild:



(Mittelwert: 4,6; drei befragte Personen haben keinen Wert vergeben wollen/können.)

Vier Personen sind der Meinung, dass die Informationsveranstaltung zu mehr Verständnis gegenüber dem Projekt und den Maßnahmen geführt habe. Eine der Personen sagte, dass die Leute sich gut beteiligt hätten. Eine weitere befragte Person bestätigt das ebenfalls für die bei der Veranstaltung anwesenden Bürgerinnen und Bürger, fragt sich aber, was mit den weiteren

130.000 Bürgerinnen und Bürgern sei. Er sei daher sehr skeptisch gegenüber solchen Veranstaltungen, auch wenn man sie machen müsse, um die Möglichkeit der Information und Beteiligung zu schaffen. Letztlich sei es eine „Alibi-Veranstaltung“ gewesen.

Zwei Personen äußerten die Auffassung, dass die Veranstaltung eher nicht zu mehr Verständnis gegenüber dem Projekt beigetragen habe. Die eine Person sagte, dass die Zahl der Anwesenden „nicht ganz so zielführend“ gewesen sei, dass die Bürger/innen aber heute ohnehin eher das Internet nutzten. Die andere Person sagte, dass die Veranstaltung dafür zu frontal mit zu wenigen Diskussionsrunden gewesen und zu wenig erklärt worden sei, was wie zustande kam. Eine Stunde frontale Informationsvermittlung komme nicht gut an und es habe kein Gefühl der Beteiligung gegeben, was aber wichtig wäre.

Beteiligung der Bürger/innen

Zwei Personen sind im Hinblick auf die nächste Informationsveranstaltung der Meinung, dass es bei der Veranstaltung frühere und mehr Möglichkeiten der Beteiligung der anwesenden Bürger/innen geben müsse. So schlägt eine befragte Person vor, eine Diskussionsrunde mit mehreren Beteiligten, ggf. auch mit Betroffenen, zu machen und dafür weniger und kürzere Statements von den offiziellen Vertreter/innen von Stadt, Regierungspräsidium und Verkehrsministerium einzuplanen. Es dürfe keine Stunde dauern, bis das Publikum einbezogen wird. Eine andere Person stößt in dieselbe Richtung und würde sich wünschen, dass von Anfang an Belange aus der Bürgerschaft aufgegriffen werden, statt erst nur Vorträge vorzusehen und erst nach der Pause Fragen zu ermöglichen. Die Fragen sollten außerdem besser aufgenommen und erklärt werden. Eine andere Person äußerte Zweifel, ob die Einwände seitens der Bürger/innen wirklich im weiteren Prozess beachtet würden.

Inhalte der Veranstaltung

Bezüglich der Inhalte der Informationsveranstaltung äußerten die befragten Mitglieder der Spurgruppe verschiedenen Ideen und Rückmeldungen:

- Eine Person sagte, dass die relevanten Themen klar angesprochen werden müssten (z.B. blaue Plakette, Reduzierung der Geschwindigkeiten).
- Eine andere Person hält es für wichtig, den Prozess und wie die Maßnahmen zustande gekommen seien zu erklären. Man müsse die positive Wirkung in den Vordergrund stellen und herausstellen, wenn durch die Maßnahmen bspw. keine blaue Plakette oder Fahrverbote kommen müssen.
- Eine weitere befragte Person meinte, dass die Veranstaltung nicht in die Tiefe gegangen sei, dafür habe die Zeit gefehlt; irgendetwas falle aber immer weg.
- Eine Person wünschte sich eine Aussortierung von Themen und Maßnahmen, da es bisher zu viel und nicht anschaulich sei.

Organisation

Eine befragte Person sagte, dass die Veranstaltung gut organisiert gewesen sei und man nicht viel besser machen könne. Nur in Bezug auf die Plakatwände sei die Veranstaltung nicht so gut geplant gewesen, da es unklare Botschaften über die Gestaltung der Plakatwände gegeben habe, so dass manche Plakatwand bei der Veranstaltung leer gewesen sei.

Einbindung der Spurgruppe

Eine befragte Person beurteilte es als schade, dass bei der Informationsveranstaltung die Mitglieder der Spurgruppe keine Rolle gehabt hätten. Die Person wisse aber auch nicht, wie man

das anders machen könne, da dann jeder sprechen wolle. Zwei befragte Personen äußerten ebenfalls den Wunsch, dass die Mitglieder der Spurgruppe besser bei der Informationsveranstaltung vorgestellt und eingebunden werden, zum Beispiel in dem sich die verschiedenen beteiligten Akteure in Gruppen zusammentun (z.B. alle Umweltgruppen). Eine andere Person war der Meinung, dass bei der Vorstellung der Ergebnisse jede Gruppe eine Plakatwand bekommen sollte. Eine befragte Person war der Auffassung, dass für die Mitglieder der Spurgruppe nicht in der ersten Reihe reserviert werden sollte. Es sei eine öffentliche Veranstaltung, alle Teilnehmer/innen seien Bürger/innen, auch die Mitglieder der Spurgruppe.

Öffentlichkeitsarbeit und Einladung zur Veranstaltung

Eine Empfehlung im Hinblick auf die nächste Veranstaltung, die von zwei befragten Personen geäußert wurde, wäre, mehr Öffentlichkeitsarbeit zu machen und die Veranstaltung größer anzukündigen, um mehr Menschen zu erreichen. Zwei Personen wünschten sich eine bessere Ansprache junger Bürger/innen. Laut einer befragten Person sei die Informationsveranstaltung eine „Rentnerveranstaltung“ gewesen. Die Mitglieder der Spurgruppe zu bitten Flyer zu verteilen bringe nichts, da dann nur deren Vertreter/innen und Anhänger/innen kämen. Man müsse Apps und soziale Medien nutzen und in die Schulen und Bildungszentren gehen, um junge Menschen zu erreichen. Eine andere Person äußerte den Wunsch, Jugendliche durch ansprechendere Formate und mit anschaulichen Beispielen besser in den Prozess einzubinden.

Online-Beteiligung

Die Mitglieder der Spurgruppe wurden schließlich zur Online-Beteiligung befragt, in deren Rahmen Bürger/innen vom 22. Februar bis 23. März im Beteiligungsportal Baden-Württemberg die geplanten Maßnahmen kommentieren konnten. Vier befragte Personen gaben an, andere Personen auf die Möglichkeit der Online-Kommentierung hingewiesen zu haben. Vereinzelt hätten Leute Interesse bekundet sich online zu beteiligen und es habe laut einer befragten Person einige Klicks auf das Beteiligungsportal gegeben. Diese Person äußerte die Auffassung, dass Beteiligung so eher laufe und Bürger/innen online eher bereit für eine Beteiligung seien. Eine andere Person habe gehört, dass die Beteiligung online nicht ganz einfach gewesen sei. Keine der befragten Personen gab an, die Möglichkeit der Online-Beteiligung selbst genutzt zu haben.

Bedeutung der Online-Beteiligung im Prozess

Befragt nach einer Bewertung der Bedeutung der Online-Beteiligung im gesamten Prozess der Online-Beteiligung im Hinblick auf Beteiligungsmöglichkeiten für Bürger/innen ergibt sich bei den befragten Mitgliedern der Spurgruppe folgendes Bild:

(Mittelwert: 6,3; zwei befragte Personen haben keinen Wert vergeben wollen/können.)

Wie die Darstellung zeigt, besteht bei den befragten Mitgliedern der Spurgruppe kein einheitliches Bild im Hinblick auf die Online-Beteiligung im Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung. Während vier befragte Personen die Online-Bedeutung als wichtig oder sehr wichtig bezeichneten, zum Beispiel da sie niederschwellig sei, waren drei Personen der Meinung, dass sie nicht wichtig sei und nicht überbewertet werden solle, auch wenn die Möglichkeit der Online-Beteiligung

grundsätzlich gut sei. Eine der drei Personen benannte die Möglichkeit selbst als positiv, aber als Leserbriefseite: Einer von zehn Beiträgen sei erhellend, der Rest sei unwissend oder schlecht argumentiert. Eine andere Person äußerte Zweifel an der Effektivität der Online-Beteiligung, da nicht viele Menschen erreicht würden und ein Mehrwert eher aus direkten Gesprächen und dem Diskurs als aus einer Online-Befragung entstehe.

In Anknüpfung an die Frage, wie viele Menschen mit der Online-Beteiligung erreicht würden, sagte eine andere Person, dass man die Möglichkeit in der Stadt bekannter machen und bessere Öffentlichkeitsarbeit leisten müssen. Wichtig sei eine breite Masse zu erreichen, da sonst nur die teilnehmen würden, die eh im Thema sind, und dadurch eine klare Tendenz in der Online-Beteiligung möglich sei; auch der „Otto-Normalbürger“ müsse die Online-Beteiligung spannend finden und mitmachen wollen, da die Maßnahmen alle Reutlinger beträfen. Für die Person kam die Online-Beteiligung etwas zu spät, aber es sei wichtig nach außen darzustellen, dass man sich beteiligen kann.

Zwischenresümee zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Abschließend wurden die sieben befragten Mitglieder der Spurgruppe um ein Zwischenresümee gebeten. Sie wurden befragt, was aus ihrer Sicht mit Blick auf zukünftige Prozesse der Öffentlichkeitsbeteiligung in Reutlingen oder im Regierungsbezirk aus dem Prozess übernommen und was nicht bzw. was anders gestaltet werden sollte.

Ein Hauptkritikpunkt der befragten Personen am Projekt „Modellstadt Reutlingen“ bezieht sich auf den Start des Prozesses der Öffentlichkeitsbeteiligung. So äußerte eine Person, dass ein Beteiligungsverfahren nicht erst unter dem Druck der Verhältnisse gestartet werden sollte. Eine andere Person sagte, dass Erwartungen nicht zu hoch angesetzt werden sollten, da die Enttäuschung dann schnell hoch sein könne. Es müsse vorher klar sein, was geht und was nicht. Bei zukünftigen Prozessen müsse die Umsetzbarkeit am Anfang klarer sein. Auch die Rolle der Spurgruppe hätte klar definiert werden müssen. Zwei Personen sagten, dass vorher hätte klar sein müssen, inwieweit man noch Einfluss nehmen kann. Eine der beiden Personen ist der Auffassung, dass nur noch diskutiert werde, wie die Maßnahmen „verkauft“ werden; die Person kann keinen direkten Einfluss erkennen. Eine Person äußerte sich grundsätzlich kritisch gegenüber der Öffentlichkeitsbeteiligung und frage sich, ob eine Beeinflussung überhaupt möglich sei.

Folgende weitere Kritikpunkte am laufenden Prozess des Projekts „Modellstadt Reutlingen“ und Verbesserungsvorschläge für zukünftige Öffentlichkeitsbeteiligungen wurden geäußert:

- Eine Person äußerte die Meinung, dass die Sachverständigen – im Gegensatz zur Moderation – nicht wertungsfrei eingebunden seien.
- Eine Person würde sich eine weniger starke Anbindung des Prozesses an den Auftraggeber der Öffentlichkeitsbeteiligung wünschen, da im laufenden Prozess die Interessen des Auftraggebers deutlich durchschlügen.
- Eine Person würde sich eine bessere Nachvollziehbarkeit wünschen, was aus Vorschlägen und dem Input der Mitglieder in der Spurgruppe werde.
- Eine befragte Person würde sich mehr junge Menschen im Prozess und der Öffentlichkeitsbeteiligung wünschen.
- Eine Person äußerte den Wunsch nach mehr Öffentlichkeitsarbeit, um ein Problembewusstsein zu schaffen.

- Eine befragte Person würde sich weniger fachlichen Anspruch wünschen, da die ehrenamtlichen Mitglieder der Spurgruppe sich selten so detailliert einarbeiten könnten. Eine andere Person äußerte in dem Zusammenhang, dass die Zeit der Sitzungen nicht ausreiche, um alle fachlichen Fragen zu klären.
- Eine Person bezeichnete das Projekt „Modellstadt Reutlingen“ als „Legitimation durch Verfahren“ und kritisierte, dass den gewählten Vertreter/innen Kompetenz genommen werde und sie hinterher kaum andere Möglichkeiten hätten als die Entscheidung mitzutragen.
- Eine befragte Person äußerte die Frage, was besser wäre, den Prozess öffentlich oder nicht öffentlich zu gestalten.

Für zukünftige Beteiligungsprozesse würden die befragten Personen einiges aus dem Projekt „Modellstadt Reutlingen“ behalten wollen:

- Eine Person begrüßte, dass immer klar kommuniziert werde, wie es weitergeht. Die Kommunikation in der Runde der Spurgruppe sei positiv, denn es gebe keine Streitereien; das sei der Moderatorin zu verdanken.
- Eine Person findet die Spurgruppe gut, um andere Positionen kennenzulernen.
- Eine andere befragte Person bezeichnete die detailreiche Aufklärung der Beteiligten als sehr gut.
- Eine weitere Person begrüßte die breite fachliche Beteiligung als vorteilhaft, dass alle denkbaren und vorgeschlagenen Akteure mit am Tisch säßen.

Abschließend äußerte eine Person zwei Fragen, zum einen inwieweit die Ergebnisse der Evaluation noch in den Prozess einfließen können und werden, zum anderen wie die Maßnahmen umgesetzt werden und wo die finanzielle Hilfe / Finanzierung der Maßnahmen herkomme, ob es finanzielle Hilfe vom Land gebe oder der städtische Haushalt genutzt werden müsse.

5.4.4. Dritter Evaluationsbericht

Einführung zum 3. Evaluationsbericht

Der vorliegende Bericht evaluiert die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Projekts „Modellstadt Reutlingen“ in der **Phase zwischen März und Mai 2017**, d.h. einschließlich des fünften Workshops der Spurgruppe und dem Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung. Der Bericht wurde von der IFOK GmbH erstellt und beruht auf fünf ausführlichen telefonischen Evaluationsgesprächen mit fünf zufällig ausgewählten Mitgliedern der Spurgruppe, die nicht schon in einer der beiden vorangegangenen Evaluationsrunden befragt wurden. Grundlage der Gespräche bildete der mit dem Projektteam abgestimmte Evaluationsleitfaden. Er gliedert sich in die drei großen Themenbereiche „Vertrauen“, „Verstehen“ und „Wirkung“ und enthielt außerdem Fragen zu den weiteren Bausteinen der Öffentlichkeitsbeteiligung. Zwei für die dritte Evaluationsrunde zufällig ausgewählte Mitglieder der Spurgruppe haben sich auf die mehrfache Terminanfrage nicht zurückgemeldet oder waren für ein Evaluationsgespräch mehrfach zum vereinbarten Zeitpunkt nicht erreichbar.

Im Sinne der Möglichkeit, zukünftige Prozesse der Öffentlichkeitsbeteiligung weiter zu verbessern, fokussiert sich der Bericht insgesamt v.a. auf die von den befragten Personen genannten kritischen Punkte. Die Bandbreite und Heterogenität der Aussagen bleibt bei der Detaildarstellung (1.3.) erkennbar, ebenso evtl. Widersprüche innerhalb als auch zwischen den verschiedenen Beiträgen der befragten Personen. Eine Zusammenfassung (1.2) ist den Detailergebnissen daher vorangestellt.

Zentrale Ergebnisse und Empfehlungen

In den Gesprächen mit den fünf zufällig ausgewählten Mitgliedern der Spurgruppe zeigte sich eine grundsätzliche Zufriedenheit mit dem Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung im Projekt „Modellstadt Reutlingen“. Besonders gelobt werden die gute Struktur des Prozesses, die gute Moderation der Spurgruppen-Workshops und die gute, transparente Informationslage.

Ähnlich wie in der ersten Evaluationsrunde wurde jedoch mehrfach der Wunsch geäußert, über eine Gesamtlösung der Luftreinhaltung in Reutlingen und der Region zu sprechen, langfristige Entwicklungen und Auswirkungen in den Blick zu nehmen, also zum Beispiel nicht nur über Lederstraße und die Situation um die dortigen Messstationen zu sprechen, sondern auch über den Scheibengipfeltunnel, die zukünftige Verkehrsführung und ihre Foltgen.

In der dritten Evaluationsrunde wurde als zentraler Kritikpunkt jedoch die fehlende Einbindung der Spurgruppe in den Entwurf des Luftreinhalteplans deutlich. Wenngleich die befragten Personen mit den Ergebnissen und Maßnahmen im Planentwurf nicht unzufrieden sind, hätten sie sich eine bessere Einbindung nicht nur in die Entwicklung von Maßnahmen und Szenarien, sondern auch in die Entscheidung über die Maßnahmen gewünscht, die schließlich im Entwurf des Luftreinhalteplans festgeschrieben wurden. Durch die Veröffentlichung des Planentwurfs unmittelbar vor dem Workshop der Spurgruppe hat die Glaubwürdigkeit der Öffentlichkeitsbeteiligung bei den Spurgruppenmitgliedern gelitten (Hinweise der Red.: Es handelte sich nicht um eine Veröffentlichung sondern um die Vorstellung des – noch nicht fertiggestellten Entwurfs – in einer BVUA-Sitzung. Aus terminlichen Gründen hatte der Workshop leider nicht vorher angesetzt werden können. Die Veröffentlichung des Entwurfs erfolgt erst im Anschluss an den Workshop der Spur-

gruppe). Dies wird auch in der geringen Relevanz deutlich, die die fünf befragten Personen ihrer Beteiligung in der Spurgruppe und der Spurgruppe im gesamten Prozess beimessen.

Alle befragten Mitglieder der Spurgruppe bewerten die Öffentlichkeitsbeteiligung dennoch im Ergebnis als erfolgreich, da sie die Voraussetzungen für die spätere Umsetzung der Maßnahmen im Sinne von Akzeptanz und Mitwirkung der Bevölkerung geschaffen sehen. Es wurden aber auch einige Verbesserungsvorschläge für zukünftige Prozesse der Öffentlichkeitsbeteiligung gemacht, zum Beispiel eine bessere Einbindung junger Menschen.

Für die weitere Luftreinhalteplanung in Reutlingen wünschen sich alle befragten Personen eine Fortsetzung der Öffentlichkeitsbeteiligung, um die Umsetzung der Maßnahmen zu unterstützen, aber auch, um gemeinsam über weitere Schritte und Maßnahmen nachzudenken und die Luftreinhaltung in Reutlingen gemeinsam weiter zu befördern.

Die Ergebnisse im Detail

VERTRAUEN und ZUFRIEDENHEIT

Die Mitglieder der Spurgruppe wurden gefragt, wie zufrieden Sie mit dem Prozess und mit dem Ablauf der Workshops sind. Auf einer Skala von 1 bis 10 steht 1 für gar keine Zufriedenheit und 10 für größtmögliche Zufriedenheit:

(Mittelwert: 6,8)

Es zeigt sich, dass die Zufriedenheit mit dem Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung von den befragten Personen in der dritten Evaluationsrunde ähnlich gesehen wird. Die Mitglieder der Spurgruppe äußerten eine grundsätzliche Zufriedenheit, die jedoch durch einige konkrete Begebenheiten geschmälert wird.

Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung und Entscheidungsfindung

Die große, grundsätzliche Zufriedenheit mit dem Prozess äußert sich in den folgenden, sehr allgemeinen Punkten der Evaluationsteilnehmerinnen und -teilnehmer, nämlich…

…dass der Prozess überhaupt gemacht wurde,

…dass Planung und Ablauf gut gemacht waren,

…die Fachkompetenz und die kompetente Arbeit des Regierungspräsidiums,

…die hervorragende und professionelle Moderation und Management des Prozesses,

…dass die Moderation sich in die ihr fremde Materie eingearbeitet hat,

…die überzeugende Arbeit der Fachplaner,

…die vorhandene Transparenz,

…dass viele Akteure einbezogen und die Workshops der Spurgruppe auch für weitere Gäste geöffnet wurden,

…dass so viele gute Punkte in die Diskussionen eingebracht werden konnten und viele verschiedene Möglichkeiten zur Luftreinhaltung diskutiert wurden.

Die Kritikpunkte beziehen sich meistens auf den Ablauf der Entscheidungsfindung über die Spurgruppe hinaus. So kritisierten mehrere befragte Personen, dass der Entwurf des Luftreinhalteplans vom Regierungspräsidium Tübingen schon einen Tag vor dem letzten Workshop der Spurgruppe veröffentlicht wurde (Hinweise der Red.: Es handelte sich nicht um eine Veröffentlichung sondern um die Vorstellung des – noch nicht fertiggestellten Entwurfs – in einer BVUA-Sitzung. Aus terminlichen Gründen hatte der Workshop leider nicht vorher angesetzt werden können. Die Veröffentlichung des Entwurfs erfolgt erst im Anschluss an den Workshop der Spurgruppe). Ein Mitglied der Spurgruppe bezeichnete die Öffentlichkeitsbeteiligung daher als „Alibi“, auch wenn die Veröffentlichung vor dem letzten Workshop nicht überraschend gewesen sei, und werde daher bei kommenden Angeboten der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht mehr partizipieren, da die Spurgruppe keinen wirklichen Einfluss gehabt habe, sondern „die Baubehörde sage, was sie wolle, und dann läuft es so“. Die Zufriedenheit einer befragten Person hat sich verschlechtert, da die Spurgruppe an der Entscheidungsfindung nicht beteiligt und vor der Entscheidung nicht gehört worden sei.

Eine Person war zu Beginn der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht positiv eingestellt, die Zufriedenheit habe sich im Laufe des Prozesses aber positiv verändert. Die Person äußerte nach wie vor das Gefühl zu haben, dass die Öffentlichkeitsbeteiligung mehr eine Alibi-Veranstaltung sei, bringe sich aber trotzdem ein, da die Möglichkeit bestehe, etwas zu verändern. Eine weitere Person sagte, der Prozess sei auf das Gerichtsverfahren ausgerichtet, und machte den Vorschlag, den Entwurf des Luftreinhalteplans nochmal öffentlich auszulegen. Eine befragte Person kritisierte, dass manchmal Entscheidungen im Ausschuss des Gemeinderats vor Workshops der Spurgruppe getroffen wurden. Auch die Entscheidung zur Lederstraße sei nicht in der Spurgruppe, sondern „von anderen Stellen“ getroffen worden. Eine andere Person bezeichnete es als „ärgerlich“, dass „so wenig“ aus der Spurgruppe in die Fortschreibung seitens des Regierungspräsidiums eingeflossen sei.

In Bezug auf den Ablauf der Workshops wurde von einer Person die Kritik geäußert, dass die eingeladenen qualifizierten Menschen wie beispielsweise der Vertreter von Bosch nicht zu Wort kamen und daher die Möglichkeiten an Experten-Input nicht ausgeschöpft worden seien. Die Betreuung der Externen hätte besser sein können, während weniger Gemeinderatsmitglieder hätten sprechen müssen, da hinterher oft nicht klar gewesen sei, was sie sagen wollen. Eine andere Person kritisierte, dass die Unterlagen für die Workshops als Download schwer zu finden gewesen seien. Außerdem sei es schwierig gewesen dem Prozess zu folgen, wenn man nicht schon andere Planungsprozesse begleitet habe; was woraus folge sei nicht immer nachvollziehbar gewesen.

Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

Grundsätzlich zeigte sich in den Gesprächen mit den fünf ausgewählten Mitgliedern der Spurgruppe eine Zufriedenheit mit den Ergebnissen der Spurgruppe und dem, was im Entwurf des Luftreinhalteplans festgeschrieben wurde, auch wenn das Zustandekommen des Entwurfs wie beschrieben mehrheitlich kritisch gesehen wird. Eine befragte Person sagte, dass das Regierungspräsidium sie überzeugt habe, dass eine Verlangsamung der Lederstraße eine Verbesse-

rung der Luft- und Lebensqualität in die Innenstadt bringe, sieht die Verengung von zweispuriger auf einspurige Verkehrsführung aber sehr kritisch – es sei aber das Experiment wert.

Zwei Personen kritisierten, dass die Stadt und das Regierungspräsidium im Hinblick auf die Maßnahmen zur Luftreinhaltung nicht experimentierfreudig seien. Es gebe keine Innovationsbereitschaft oder Offenheit für Gedankenspiele. Mehrere befragte Mitglieder der Spurgruppe sagten, dass man überregional und in Gesamtlösungen denken müsse. So werde das Wachstum der Stadt Reutlingen mit 500 geplanten neuen Wohnungen beispielsweise auch zu neuen Emmissionen führen und würde eine Ortsumgehung den Emmissionsausstoß nur verlagern. Auch die Verkehrsleitung werde sich in Zukunft verändern. Eine Person erwartet daher zukünftig noch mehr „überraschende Lösungen“. Eine andere Person sagte jedoch, dass die Gemeinderatsmitglieder nicht qualifiziert seien, da sie teilweise den modernen Stand der Technik nicht kennen würden.

Eine Person äußerte die Sorge, dass von allen als Plan B im Entwurf des Luftreinhalteplans festgeschriebenen Maßnahmen schon jetzt klar sei, dass sie nicht kommen würden – die blaue Umweltzone, Dieselfahrverbote und die Verengung der Lederstraße würden nicht umgesetzt – und dem Luftreinhalteplan damit die Alternativen fehlen, sollten die prioritär festgeschriebenen Maßnahmen nicht ausreichen, um die Grenzwerte einzuhalten oder das Gericht zu überzeugen. Von den vielen entwickelten Maßnahmen seien nicht viele übriggeblieben. Eine andere befragte Person sagte daher, dass ihre Hoffnung „nicht mal drei Tage gehalten“ habe, da beschlossene Maßnahmen sehr schnell „kassiert“ worden seien (z.B. die blaue Plakette, Dieselfahrverbote).

Erfüllung von Erwartungen an die Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Mitglieder der Spurgruppe wurden befragt, inwieweit ihre Erwartungen erfüllt wurden, die sie zu Beginn des Prozesses der Öffentlichkeitsbeteiligung hatten. Eine Person hatte von Beginn an niedrige Erwartungen, da sie schlechte Erfahrungen mit Bürgerbeteiligung gemacht habe; die geringen Erwartungen seien erfüllt worden. Eine andere Person sagte, dass die Erwartung umfangreiche Informationen und Details zu erhalten erfüllt worden sei, die Erwartung einer Mitarbeit bei der Lösungsfindung hingegen nicht.

VERTRAUEN in die Akteure

Die befragten Mitglieder der Spurgruppe wurden nach Ihrem Vertrauen in die verschiedenen Akteure befragt. Im Hinblick auf die Akteure Regierungspräsidium, Ministerium und Stadt kamen in den Gesprächen immer auch Vorerfahrungen und Einschätzungen zum Tragen, die sich aus anderen als den Projekt „Modellstadt Reutlingen“ bezogenen Kontexten ergeben.

<u>Moderation</u>

Befragt nach ihrem Vertrauen in die Moderation des Prozesses (Neutralität, Allparteilichkeit, Kompetenz), bei 1 für kein Vertrauen und 10 für umfassendes Vertrauen, ergibt sich das folgende Bild:

(Mittelwert: 8,4)

Alle befragten Mitglieder der Spurgruppe äußern sich sehr positiv über die Moderation. Die Moderation sei sehr gut, das Vertrauen sehr groß; sie habe den Einstieg ins Thema gefunden und wisse, wovon sie redet; der Prozess sei „hervorragend geleitet“ und „meistens gut gesteuert“ gewesen (Zitate zweier verschiedener Personen). Kritikpunkte bezogen sich auf die Schwierigkeiten der Moderation, den Zeitplan der Workshops einzuhalten, ohne die Gruppe mit zu vielen Kommandos zu führen, und darauf, dass die Moderation hätte sicherstellen müssen, dass immer alle Mitglieder der Spurgruppe zu Wort kommen können.

In Bezug auf die Neutralität betonte eine befragte Person, dass diese gegeben gewesen sei, während eine andere Person kritisch anmerkte, dass die Moderation als Auftragnehmerin zwangsläufig nicht vollständig neutral sein könne, sondern am Auftraggeber hänge; das sei von Beginn an deutlich gewesen und habe sich im Prozess auch nicht geändert. Die Person schlägt daher zwei andere Verfahren zur Auswahl der Moderation vor, nämlich dass entweder mehrere beteiligte Akteure gemeinsam eine Moderation auswählen oder eine Moderation aus einem Pool an Moderatoren ausgelost wird. Die Moderation habe aber deutlich gemacht, dass sie nicht parteiisch sei, relativiert die befragte Person.

Regierungspräsidium Tübingen

Bei der Frage nach ihrem Vertrauen in das Regierungspräsidium Tübingen, bei 1 für kein Vertrauen und 10 für umfassendes Vertrauen, ergibt sich folgendes Bild:

(Mittelwert: 6,8)

Mehrheitlich wird das Vertrauen in das Regierungspräsidium von den fünf befragten Mitgliedern der Spurgruppe hoch bewertet. Die Vertreter/innen des Regierungspräsidiums seien professionell und gut vorbereitet, würden über die Gründe hinter den Messwerten nachdenken, setzten Dinge um und machten eine gute Arbeit. Die Mitarbeiter/innen des Regierungspräsidiums kennenzulernen habe das Vertrauen gestärkt. Einer Person war es für das hohe Vertrauen in das Regierungspräsidium wichtig, dass es dem Verkehrsministerium unterstellt ist. Eine befragte Person kritisierte, dass das Regierungspräsidium nur kurzfristige Lösungen suche, die an den Messstationen für bessere Werte sorgten, statt eine Gesamtlösung zu erarbeiten.

Verkehrsministerium Baden-Württemberg

Befragt nach ihrem Vertrauen in das Verkehrsministerium, bei 1 für kein Vertrauen und 10 für umfassendes Vertrauen, taten sich drei der fünf befragten Mitglieder der Spurgruppe schwer, einen Wert zu vergeben. Zwei Personen vergaben je einen Wert, der aber je stark durch politische Grundhaltungen geprägt war: Es wurden die Werte 1 und 10 vergeben. Die eine Person hat ein hohes Vertrauen, da es die Personen im Verkehrsministerium teilweise kennt, die andere Person sprach von „viel politischer Rhetorik“ und kritisierte, dass die Forderung nach einem Dieselfahrverbot nicht helfe, da das frühestens in zehn Jahre komme.

Auch die Urteile der weiteren befragten Personen fallen sehr unterschiedlich aus, beziehen sich aber fast ausschließlich auf Erfahrungen oder Einschätzungen außerhalb des Projekts „Mo-

dellstadt Reutlingen“. Eine Person sagte, sie habe das Verkehrsministerium im Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung bei der „Modellstadt Reutlingen“ nicht wahrgenommen und könne daher kein Urteil abgeben. Eine andere Person kritisierte die Trennung von Verkehrs- und Umweltministerium, gerade im Hinblick auf die Luftreinhalteplanung, und würde sich außerdem mehr Expertenrat in der Politik wünschen. Eine andere Person äußerte viel Vertrauen gegenüber Verkehrsminister Hermann; er sei aber „nicht frei“, sondern von großen Konzernen beeinflusst. Es sei gut, dass er versuche in kleinen Schritten eine Wende in der Verkehrspolitik hinzubekommen. Regierungen seien „wie große Dampfschiffe“ und nicht leicht steuerbar.

Stadt Reutlingen

Bei der Frage nach dem Vertrauen in die Stadt Reutlingen, bei 1 für kein Vertrauen und 10 für umfassendes Vertrauen, entsteht folgendes Bild:

(Mittelwert: 4,5; eine befragte Person hat keinen Wert vergeben wollen/können.)

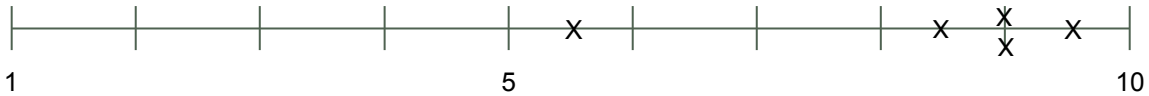
Das Vertrauen in die Stadt Reutlingen ist mehrheitlich nicht sehr hoch. Dies liegt jedoch begründet in allgemeinen Wahrnehmungen und Einschätzungen, die sich nicht nur auf das Projekt „Modellstadt Reutlingen“ beziehen. So würden Sachen nicht erledigt und wären nicht durchdacht. Es werde viel angekündigt, aber wenig umgesetzt. Eine Person sagte, dass sich diese Einschätzung durch die Öffentlichkeitsbeteiligung nicht verbessert habe.

In Bezug auf das Projekt „Modellstadt Reutlingen“ sagte eine befragte Person, dass die wichtigste Maßnahme ein besseres, vernetzteres Verkehrssystem sei; wenn das eingeführt werde, sei das meiste schon gemacht. Auch die Einwohner seien aber zuständig und könnten bei der Luftreinhaltung helfen, zum Beispiel, indem sie Kaminöfen weniger nutzen. (zB Kaminöfen). Als weitere Maßnahme schlug die Person eine bessere Ampelschaltung an der Messstelle in der Lederstraße vor, um die Messwerte zu verbessern.

Eine Person äußerte sich positiv zur Stadt Reutlingen. Die Stadt bemühe sich Lösungen zu finden, auch wenn diese nicht immer klappen und nicht immer gesehen würden (z.B. Oststadt). Die Stadt versuche alle Maßnahmen gut auszutarieren und eine Gesamtlösung hinzubekommen. Eine Person äußerte für alle Akteure der Projektgruppe, Regierungspräsidium, Verkehrsministerium und Stadt, dass ihre Bewertung davon abhänge, wie sie mit der Verkehrslenkung nach Öffnung des Scheibengipfeltunnels umgehe, damit der Ausweichlastverkehr nicht andere Orte und Gemeinden im Umland betreffe.

Fachgutachter/innen

Bei der Frage nach dem Vertrauen in die Fachgutachter/innen stehen 1 für kein Vertrauen und 10 für umfassendes Vertrauen:



(Mittelwert: 8,3)

Das Vertrauen in die Fachgutachter ist mehrheitlich sehr hoch. Die einzige Kritik bezog sich einerseits auf das Auftragnehmerverhältnis der Fachgutachter, eine andere Person kritisierte, dass sie nicht umfassend gedacht, sondern sich nur auf Reutlingen bezogen hätten. Außerdem könne eine Verengung der Lederstraße die Emissionen nicht verringern, denn einerseits müsse der Verkehr irgendwo hin, andererseits führe die Verengung zu Stau. Die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs seien die entscheidenden Stellschrauben. Eine Person kritisierte konkret, dass bei der Thematik von Kaltluftströmen die Faktenlage unklar gewesen sei.

Relevanz der eigenen Beteiligung und der Spurgruppe

Eigene Teilnahme in der Spurgruppe

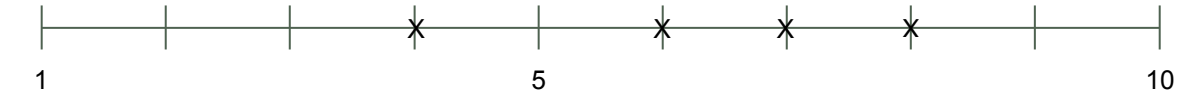
Befragt nach der Relevanz ihrer Teilnahme in der Spurgruppe stehen 1 für gar keine und 10 für die größtmögliche Relevanz:

(Mittelwert: 3,5; zwei befragte Person haben keinen Wert vergeben wollen/können.)

Die fünf befragten Mitglieder der Spurgruppe messen ihrer Teilnahme in der Spurgruppe eher keine hohe Relevanz bei. Eine Person sagte, sie habe sich mehr auf das Zuhören und Informieren beschränkt, eine andere Person sagte, sie habe nicht viel beigetragen. Eine weitere Person bezeichnete sich in ihrer Rolle als unparteiisch und neutral und habe das Bewusstsein, Kompromisse eingehen zu müssen.

Spurgruppe im Prozess

Bei der Frage nach der Relevanz der Spurgruppe im Prozess stehen 1 für gar keine und 10 für die größtmögliche Relevanz:



(Mittelwert: 6,3; eine befragte Person hat keinen Wert vergeben wollen/können.)

In der Beurteilung der Relevanz der Spurgruppe im Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung sind sich die fünf befragten Personen nicht einig. Zwei Personen kritisierten, dass der Input aus der Spurgruppe nicht relevant gewesen und alles schon entschieden gewesen sei, dass die Spurgruppe also zu wenig Einfluss gehabt habe. Außerdem wurde kritisiert, dass es in der Spurgruppe am Ende kein richtiges Ergebnis gegeben habe. Eine weitere Person sagte, dass viele, die sich sehr eingebracht haben, am Ende das Ergebnis nicht als ihres erkennen. Zwei Personen bewerteten die Relevanz der Spurgruppe als hoch. Eine Person begrüßte, dass auf Grund der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Arbeit in der Spurgruppe Informationen geteilt wurden und die Mitglieder der Spurgruppe als Multiplikatoren in ihre Gruppen gewirkt hätten.

Auf die Frage, inwieweit die Mitglieder der Spurgruppe wichtige Hinweise und Impulse in das Projekt, die Analyse und die diskutierten Maßnahmen einbringen können und inwieweit diese Hinweise und Impulse aufgenommen werden, wurde ebenfalls ein gemischtes Stimmungsbild

deutlich: Eine Person sagte, dass Vorschläge berücksichtigt, manche auch aufgenommen worden seien, allerdings nichts Neues oder Ausschlaggebendes. Eine andere befragte Person freute sich, dass die eigene Meinung zur Luftreinhaltung in der Spurgruppe mit anderen Sichtweisen konfrontiert wurde. Eine weitere Person kritisierte, dass die Hinweise und Impulse in der Spurgruppe nur in die Szenarien, aber schließlich nicht in den Entwurf des Luftreinhalteplans eingeflossen seien. Es habe in der Spurgruppe keine Entscheidungen gegeben.

VERSTEHEN

Verständlichkeit und Nachvollziehbarkeit

Prozess

Befragt nach der Verständlichkeit und Nachvollziehbarkeit des Prozesses, bei 1 für überhaupt nicht verständlich und 10 für sehr verständlich, ergibt sich folgendes Bild:

(Mittelwert: 8,4; eine befragte Person hat keinen Wert vergeben wollen/können.)

Der Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde von allen befragten Personen als verständlich und nachvollziehbar beschrieben. Der Prozessverlauf sei immer klar und gut durchdacht gewesen. Eine Person sagte, dass sie manchmal Begriffe nicht direkt verstanden haben, konnte dafür jedoch keine Beispiele nennen. Sie sagte, dass wenn man inhaltlich nicht immer sicher sei, auch der Prozess manchmal auch nicht verständlich sein könne. Sie bezeichnete sich aber als immer gut informiert und den Prozess „im Großen und Ganzen“ als gut.

Fachgutachten

Für die Verständlichkeit und Nachvollziehbarkeit der Fachgutachten, bei 1 für überhaupt nicht verständlich und 10 für sehr verständlich, ergibt sich das folgende Bild:

(Mittelwert: 8,3; zwei befragte Person haben keinen Wert vergeben wollen/können.)

Auch die Fachgutachten wurden von den befragten Personen als verständlich und nachvollziehbar bezeichnet. Eine Person äußerte, dass er Vertrauen in die Gutachter habe und ihnen daher vertraut, dass ihre „hoch-technischen“ Ergebnisse nicht falsch seien. Zwei Personen kritisierten, dass die Quellen und Grundlagen teilweise nicht nachvollziehbar gewesen seien, aber auf Nachfrage geklärt werden konnten. Eine andere Person kritisierte, dass die Gutachter viel Wissen vorausgesetzt hätten und Annahmen getroffen hätten, die sie nicht verstanden habe. Das Verkehrsmodell der Stadt Reutlingen sei komplex, außerdem seien Annahmen nicht hinterfragt worden.

Erkenntnisgewinn

Die befragten Mitglieder der Spurgruppe wurden nach ihrem Erkenntnisgewinn im bisherigen Prozess gefragt. Der Erkenntnisgewinn war bei den befragten Personen insgesamt eher gering. Inhaltlich konnte nur eine Person neue Erkenntnisse berichten, zum Thema Feuerbrand. Eine Person nannte als Erkenntnisgewinn, dass schon vieles versucht worden und die Lösung für die Luftreinhaltung gar nicht so einfach sei. In Bezug auf den Prozess nannten mehrere Personen neue Erkenntnisse:

- Eine Person habe gelernt, wie sich Gutachten zusammensetzten, wer im Prozess welche Annahmen treffe.
- Eine Person hat Praxistipps für die eigene Moderation gewonnen.
- Eine Person berichtete die Erkenntnis, nicht wieder an Prozessen der Öffentlichkeitsbeteiligung teilzunehmen.
- Eine Person nimmt als Erkenntnis mit, dass die bisherige Erfahrung zeige, dass die Öffentlichkeit an Beteiligungsprozessen im Vergleich zu vor 25 bis 30 Jahren nicht mehr teilnehme. Es herrsche Verdrossenheit, die Leute denken, dass die Politik ohnehin mache, was sie wolle.

WIRKUNG

Multiplikatorenwirkung

Bei der Frage nach ihrer Multiplikatorenwirkung stehen 1 für „Ich wirke überhaupt nicht als Multiplikator“ und 10 für „Ich trage die Diskussionen und Informationen immer in einen großen Kreis weiter“:

(Mittelwert: 7,7; zwei befragte Person haben keinen Wert vergeben wollen/können.)

Vier der fünf befragten Mitglieder der Spurgruppe beschreiben, dass sie als Multiplikatoren gewirkt haben. Eine Person habe zu Beginn des Prozesses immer Rundmails an seine Verteiler gesendet, das aber nicht weitergeführt, nachdem sie bei einem Workshop der Spurgruppe vertreten werden musste; sie habe die Inhalte dann aber ohne Rundmails weiter diskutiert und nur noch auf größere Veranstaltungen wie die Informationsveranstaltungen hingewiesen. Eine Person hat ihre Kreise sehr ausführlich informiert, z.B. auch über das Evaluationsgespräch, die Fragen und ihre Antworten. Eine andere Person hat die Informationen aus der Spurgruppe auch breit in seine Kreise weitergegeben, das Wissen aus dem Prozess habe bei Diskussionen mit Freunden zur schlechten Luft geholfen. Eine weitere Person hat die Informationen auch innerhalb ihrer Institution weitergegeben, verstand ihre Rolle aber nicht als Multiplikator, sondern als Aufpasser für seine Institution im Projekt „Modellstadt Reutlingen“. Eine Person bezeichnete sich als grundsätzlich guten Multiplikator; da sie aber nicht hinter dem Prozess stehe, habe die Person auch nicht als Multiplikator gewirkt.

Die Rückmeldung der Personen, die von den Mitgliedern der Spurgruppe informiert wurden, waren eher gering. Eine Person sagte, es habe einige Leute interessiert, aber kein Feedback gegeben. Eine Person berichtete von vielen vorgefassten Meinungen, die teilweise ideologisch oder durch Wohnort begründet seien; mit ihrem Fachwissen habe die Person die Menschen jedoch

von ihren Positionen abbringen können. In der Öffentlichkeit wisse man vom Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung jedoch wenig, aber dass das Thema diskutiert wird, komme gut an. Auf die Frage, was hilfreich gewesen wäre, um die Multiplikatorenwirkung besser zu entfalten, konnte keine befragte Person Hinweise geben. Eine Person sagte, die Informationen seien umfassend gewesen.

Akzeptanz für die spätere Umsetzung

Das Thema Luftreinhaltung ist mit Einschränkungen bzw. Veränderungen der Mobilität und ggf. auch des Wohnens bei gleichzeitiger Steigerung der Gesundheit und Lebensqualität verbunden. Die fünf Mitglieder der Spurgruppe wurden nach ihrem Eindruck gefragt, ob der Dialog in der Spurgruppe und darüber hinaus die Voraussetzungen (bspw. Verständnis, Akzeptanz, Mitwirkung) für die spätere Umsetzung von Maßnahmen schaffe, auch wenn sie Einschränkungen für einzelne Betroffene bedeuteten.

Grundsätzlich sind alle befragten Personen der Auffassung, dass die Voraussetzungen für die Umsetzung der Maßnahmen gut seien. Eine Person sagte, die Maßnahmen könnten gut umgesetzt werden. Eine andere Person sagte, dass das Gericht die Öffentlichkeitsbeteiligung berücksichtigen werde. Eine weitere Person, die keine Einschränkungen der Mobilität, sondern Verbesserungen für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV sieht, sieht ebenfalls die Voraussetzungen für die Umsetzung gegeben, da das Thema durch die Workshops in der Spurgruppe und die Informationsveranstaltungen in der Presse gewesen sei, die Mitglieder der Spurgruppe es in ihre Kreise getragen hätten und die Bürgerinnen und Bürger daher nun damit vertraut und bereit seien, die Maßnahmen zu unterstützen. Eine Person sagte, dass die Stimmung kippen würde, wenn Dieselfahrverbote oder eine blaue Umweltzone kämen, denn dann müssten manche Menschen ein neues Auto kaufen, die vor vier Jahren erst wegen der grünen Umweltzone ein neues Auto kaufen mussten. Die Person schlug außerdem vor, den Entwurf des Luftreinhalteplans nochmals auszulegen, da die Entwicklungen seit Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung in der Spurgruppe nicht kommuniziert worden seien.

Eine weitere Person berichtete, dass die Bürgerinnen und Bürger sehr kritisch gegenüber den Beschlüssen seien und sich niemand über die Maßnahmen zur Luftreinhaltung in Reutlingen freue. Wenn die Stadtverwaltung jedoch gute Arbeit mache, die Busse beispielsweise gut funktionierten, seien die Leute auch zufrieden; zurzeit könne er jedoch nicht erkennen, dass die Stadt ihre Arbeit gut mache. Inhaltlich hänge die Luftreinhaltung von vernetzten Verkehrslösungen ab, Tempo 50 sei daher nicht so entscheidend. Da neue Straßen neuen Verkehr verursachten, sehe die Person auch den neuen Scheibengipfeltunnel kritisch. Einzige Lösung zur Erreichung besserer Luft in Reutlingen sei, die Innenstadt teilweise für den Verkehr zu sperren; dieser Vorschlag sei aber nicht aufgenommen worden. Eine Person sagte, dass es jetzt entscheidend sei, was die Multiplikatoren machten, ob die Maßnahmen umgesetzt werden können und auf Akzeptanz in der Bevölkerung stoßen. Eine Bewertung der Frage, ob durch die Öffentlichkeitsbeteiligung die Voraussetzungen für die Umsetzung von Maßnahmen geschaffen wurden, sei daher erst im Abstand von drei Jahren möglich.

Fazit zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Abschließend wurden die Mitglieder der Spurgruppe um ein Resümee gebeten. Sie wurden befragt, was aus ihrer Sicht mit Blick auf zukünftige Prozesse der Öffentlichkeitsbeteiligung in Reutlingen oder im Regierungsbezirk aus dem Prozess übernommen und was nicht bzw. was anders gestaltet werden sollte.

Rückmeldungen zum Prozess

Das Meinungsspektrum der fünf befragten Personen reicht von „Eigentlich nichts, was nicht übernommen werden sollte“ bis hin zu „Muss ich mir das ehrenamtlich antun?“, mit vielen Zwischentönen. Als positiv am Prozess wurden die guten Informationen, die „geradezu vorbildliche“ Moderation, die alles gut auf den Punkt gebracht habe, die gute, demokratische Struktur, um die Gesellschaft zu beteiligen, und dass jeder teilnehmen konnte beschrieben. Eine Person bezeichnete die Öffentlichkeitsbeteiligung als gut, um ein Meinungsbild zu bekommen. Die Ergebnisse seien nicht besonders radikal, aber das zeige vielleicht auch, dass der Prozess insgesamt gut war; in Tübingen wären die Ergebnisse nach Meinung der Person viel radikaler ausgefallen. Eine weitere Person kritisierte die abrupte Entscheidungsfindung und Verkündung des Entwurfs des Luftreinhalteplans durch das Regierungspräsidium (s. auch übernächster Absatz), beurteilte die Öffentlichkeitsbeteiligung sonst aber als gut.

Für zukünftige Prozesse wurden einige Verbesserungsvorschläge angeregt, die an konkreten Punkten wie der Gestaltung der Workshops ansetzen. So regte eine Person an, einzelne Sitzungen und den Prozess als solchen zu beschleunigen. Eine Person wünschte sich für zukünftige Prozesse der Öffentlichkeitsbeteiligung eine bessere Erklärung, was wann warum passiere. Eine andere Person wünschte sich eine bessere Einbindung junger Leute.

Eine umfassendere Kritik einer befragten Person an der Öffentlichkeitsbeteiligung im Projekt „Modellstadt Reutlingen“ bezog sich auf die Entscheidungsfindung: Diese müsse klarer kommuniziert und die Spurgruppe besser einbezogen werden. So müsste bei zukünftigen Öffentlichkeitsbeteiligungen die Behörde die Spurgruppe nach ihren Präferenzen befragen, bevor sie die eigene Planung bekannt gibt, auch wenn sie vorher schon eine feste Planung habe; zur Spurgruppe abweichende Entscheidungen sollten von der Behörde dann transparent argumentiert werden. Wichtig wäre, dass sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Prozesses am Ende auch im Ergebnis wiederfinden können. Eine weitere Person wünschte sich ebenfalls die Einbeziehung ihrer Institution in die Entscheidungsfindung.

Rückmeldungen zu den Ergebnissen

In Bezug auf die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung und den Entwurf des Luftreinhalteplans gab es ebenfalls unterschiedliche Rückmeldungen. Während eine Person sich nach Reflektion der Ergebnisse als zufrieden zeigte, wünschte sich eine andere, die Wirkungen der Luftreinhalteplanung auf die gesamte Stadt statt nur auf einen Punkt (die Lederstraße) zu beziehen. Eine weitere Person dachte nochmal über Lösungen zur Luftreinhaltung wie autofreie Sonntage oder eine City-Maut nach; alles habe Vor- und Nachteile.

Wünsche nach weiterer Öffentlichkeitsbeteiligung

Die fünf befragten Mitglieder der Spurgruppe äußerten alle den Wunsch nach weiterer Öffentlichkeitsbeteiligung. Zwei Personen sagten, dass bei der Umsetzung der Maßnahmen viele Menschen beteiligt sein sollten, um sie mitzunehmen, die Maßnahmen bekannt zu machen und zu bewerben. Da manche Maßnahmen einschneidend und manche Maßnahmen schwer verständlich seien, gebe es den Wunsch nach Information und Beteiligung. Bei Verbesserungen, beispielsweise im Bus- oder Radverkehr, müssten diese erklärt werden, zum Beispiel auch zusammen mit den verschiedenen Akteuren, zum Thema Radverkehr beispielsweise nicht nur vom ADFC, sondern zusammen mit der Handwerkskammer oder anderen Akteuren. Zur Regionalstadtbahn könnte es eine gemeinsame Imagekampagne mehrerer Akteure mit dem Verein Pro Regio Stadtbahn geben.

Über die Umsetzung von Maßnahmen hinaus wünschten sich drei der befragten Personen eine Fortführung der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Luftreinhalteplanung in Reutlingen, zum Beispiel weitere Workshops der Spurgruppe. Die Idee eines moderierten Prozesses solle „so oder so ähnlich“ weitergeführt oder vertieft werden, und bei der fünften Fortschreibung des Luftreinhalteplans sollten noch mehr Menschen einbezogen und mitgenommen werden. Eine Person meinte, dass auch für die anstehende Flächennutzungsplanung in Reutlingen eine Öffentlichkeitsbeteiligung interessant wäre.

5.4.5. Gesamtübersicht der Evaluationsrunden

Die folgende Übersicht gibt einen Gesamtüberblick der Ergebnisse der drei Evaluationsrunden mit den Spurgruppenmitgliedern. Die Ergebnisse werden anhand der Skalen dargestellt und, wie in den Evaluationsberichten, in die drei großen Oberpunkte (1) Vertrauen und Zufriedenheit, (2) Verstehen und (3) Wirkung gegliedert.

VERTRAUEN und ZUFRIEDENHEIT

Zufriedenheit gesamt

Runde 1 (Mittelwert: 6,6)

Runde 2 (Mittelwert: 6,7)

Runde 3 (Mittelwert: 6,8)

Vertrauen in die Akteure

<u>Moderation</u>

Runde 1 (Mittelwert: 8,3)

Runde 2 (Mittelwert: 8,3)

Runde 3 (Mittelwert: 8,4)

Regierungspräsidium Tübingen

Runde 1: (Mittelwert: 8,1)

Runde 2: (Mittelwert: 6,1)

Runde 3 (Mittelwert: 6,8)

Verkehrsministerium Baden-Württemberg

Runde 1: (Mittelwert: 8,3)

Runde 2: (Mittelwert: 7,3; nur drei befragte Personen haben einen Wert zur Bewertung ihres Vertrauens in das Ministerium abgeben wollen/können.)

Runde 3: Zwei Personen vergaben je einen Wert, der aber je stark durch politische Grundhaltungen geprägt war: Es wurden die Werte 1 und 10 vergeben.

Stadt Reutlingen

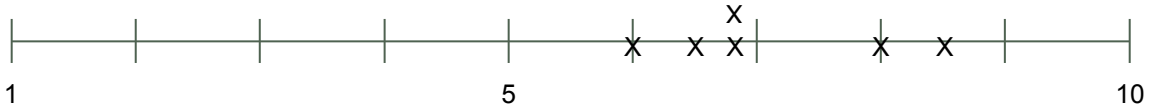
Runde 1: (Mittelwert: 6,8)

Runde 2 (Mittelwert: 7,0; eine befragte Person hat keinen Wert vergeben wollen/können.)

Runde 3: (Mittelwert: 4,5; eine befragte Person hat keinen Wert vergeben wollen/können.)

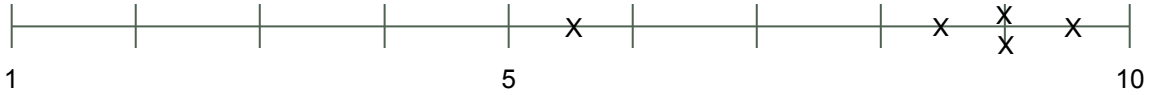
<u>Fachgutachter/innen</u>

Runde 1: (Mittelwert: 7,2)



Runde 2: (Mittelwert: 6,8)

Runde 3 (Mittelwert: 8,3)



Relevanz der eigenen Beteiligung und der Spurgruppe

<u>Eigene Teilnahme in der Spurgruppe</u>

Runde 1: (Mittelwert: 5,6)

Runde 2: (Mittelwert: 5,7; eine befragte Person hat keinen Wert vergeben wollen/können.)

Runde 3 (Mittelwert: 3,5; zwei befragte Person haben keinen Wert vergeben wollen/können.)

Spurgruppe im Prozess

Runde 1: (Mittelwert: 7,5; zwei befragte Person haben keinen Wert genannt.)

Runde 2: (Mittelwert: 7,3; eine befragte Person hat keinen Wert vergeben wollen/können.)

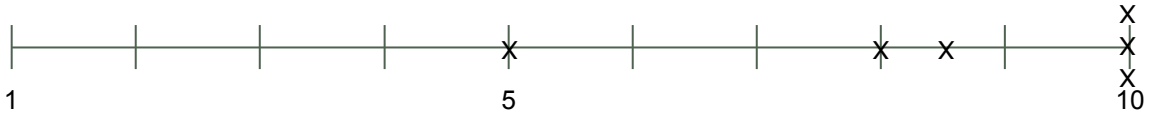
Runde 3: (Mittelwert: 6,3; eine befragte Person hat keinen Wert vergeben wollen/können.)

VERSTEHEN

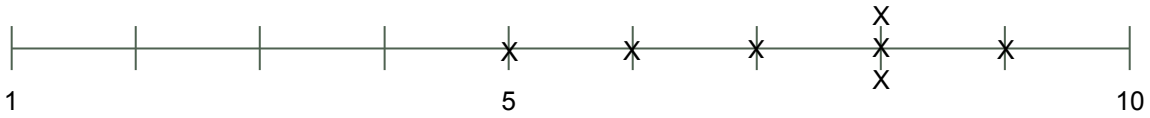
Verständlichkeit und Nachvollziehbarkeit

Prozess

Runde 1: (Mittelwert: 8,6)



Runde 2: (Mittelwert: 7,3)



Runde 3 (Mittelwert: 8,4; eine befragte Person hat keinen Wert vergeben wollen/können.)

Fachgutachten

Runde 1: (Mittelwert: 8,2; eine befragte Person nannte keinen Wert.)

Runde 2: (Mittelwert: 6,8)

Runde 3 (Mittelwert: 8,3; zwei befragte Person haben keinen Wert vergeben wollen/können.)

WIRKUNG

Multiplikatorenwirkung

Runde 1: (Mittelwert: 7,3; eine befragte Person nannte keinen Wert und bezeichnete ihre Multiplikatorenwirkung als „noch gering“.)

Runde 2: (Mittelwert: 6,2)

Runde 3 (Mittelwert: 7,7; zwei befragte Person haben keinen Wert vergeben wollen/können.)

Titelbild:
Das Bild zeigt die Vorderseite der Info-Postkarte.
Konzept und Gestaltung: Satzbauamt GmbH