

Nationalpark-Plan | zusammenfassender Bericht zur Onlinebeteiligung des Verkehrskonzepts

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	2
2.	Statistische Auswertung	2
2.1.	Registrierungen	2
2.2.	Besuche auf der Onlineplattform	3
2.3.	Über die Hinweise	5
3.	Inhaltliche Auswertung	6
2.4.	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV):	6
2.5.	Motorisierter Individualverkehr (MIV):	7
2.6.	Tarif:	7
2.7.	Weitere mögliche Maßnahmen:	8
2.8.	Wie informiere ich mich über den Verkehr zum und im Nationalpark (Digitalisierung):	8

1. Einleitung

Der vorliegende Bericht stellt die statistischen Ergebnisse rund um die Onlinebeteiligung zum Verkehrskonzept des Nationalparks Schwarzwald dar. Die quantitative Auswertung erfolgte dabei durch die mit der Durchführung der Onlinebeteiligung beauftragte Agentur polidia GmbH in Zusammenarbeit mit der Nationalparkverwaltung. Im zweiten Teil des Berichtes werden die Ergebnisse der inhaltlichen Auswertung der in der Onlinebeteiligung eingegangenen Anmerkungen vorgestellt. Diese Auswertung erfolgte durch die Nationalparkverwaltung und das Planungsbüro PTV Transport Consult GmbH.

Bei der Onlinebeteiligung konnten sich Interessierte unter www.schwarzwald-nationalpark-im-dialog.de den Entwurf des Verkehrskonzepts für den Nationalpark und die Nationalparkregion ansehen und kommentieren. Der Entwurf zum Verkehrskonzept beinhaltet konkrete Maßnahmen und Vorschläge die vom 11. Bis zum 24. September 2017 kommentiert werden konnten.

Das Verkehrskonzept ist ein Gemeinschaftsprojekt des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg, der Nationalparkverwaltung und der Nationalparkregion. Ziel ist es, nachhaltige und innovative Lösungen für den Verkehr zum und rund um den Nationalpark zu schaffen.

Der Onlinebeteiligung ging eine sechswöchige Onlineinformation voraus. Bei der Onlineinformation konnten Hintergrundinformationen über die Entstehung und die grundsätzlichen Inhalte und Problematiken zum Verkehrskonzept eingesehen werden.

Neben der Onlineinformation gab es zum Start der Beteiligung mehrere Berichterstattungen in der Presse. An mehrere Multiplikatoren wurde eine E-Mail versendet. Auf der Homepage des Nationalparks wurde für die Onlineplattform geworben.

Alle eingegangenen Anmerkungen fließen in den weiteren Abwägungsprozess ein. Das Planungsbüro, das Verkehrsministerium und die Nationalparkverwaltung prüfen, inwieweit die eingegangenen Hinweise für die Erreichung der Zielsetzung des Verkehrskonzeptes hilfreich sind. Auf dieser Basis wird mit Nationalparkbeirat, -rat und der AG Verkehrskonzept das Zwischenkonzept über- und weiter zum abschließenden Bericht ausgearbeitet. Die endgültige Entscheidung fällt am Ende der Nationalparkrat. Im ersten Halbjahr 2018 könnte das überarbeitete Verkehrskonzept im Nationalpark-Rat diskutiert und beschlossen werden.

2. Statistische Auswertung

2.1. Registrierungen

In der Beteiligungsphase vom 11. bis zum 24. September 2017 registrierten sich 119 Personen auf der Onlineplattform www.schwarzwald-nationalpark-im-dialog.de. Die Registrierung war Voraussetzung, um einen Vorschlag, einen Kommentar oder eine Bewertung auf der Plattform abzugeben.

Bei der Registrierung konnten optional Angaben zu Organisationszugehörigkeit und Geschlecht gemacht werden. Auch eine Anmeldung für einen Newsletter war möglich.

Mehr Männer (59 %) als Frauen (29 %) registrierten sich auf der Beteiligungsseite. Rund 12 % machten keine Angabe.

Insgesamt machten 47 Nutzerinnen und Nutzer von insgesamt 119 eine Angabe über ihre Organisationszugehörigkeit. Unter den angegebenen Organisationen finden sich unter anderem kommunale Gremien, Tourismus, Hotellerie und Gastronomie, Naturschutzverbände sowie Verkehrsverbände/-verbände.

2.2. Besuche auf der Onlineplattform

Bis zum Ende der Beteiligung wurden die Besuchszahlen und die Seitenaufrufe von www.schwarzwald-nationalpark-im-dialog.de über den Webanalysedienst PIWIK aufgezeichnet.

Neben den Angeboten zur Beteiligung gab es einen umfangreichen Informationsbereich. Dort wurden anhand einer Infografik und FAQs, Hintergrundinformationen zum Verkehrskonzept, die Entstehung sowie der Beteiligungsprozess erläutert. Dieser Informationsbereich stand schon ab dem 1. August, noch vor der Onlinebeteiligung, allen Interessierten zur Verfügung. Auf diese Phase wird fortan als Onlineinformation Bezug genommen.

Im Zeitraum vom 1. August bis zum 10. September wurde die Onlineinformation 634-mal, die Unterseite „Informieren“ wurde in dieser Zeit 361-mal besucht.

In der Zeit der anschließenden Onlinebeteiligung wurde die Onlineplattform 1.035-mal besucht. Während eines durchschnittlichen Besuches klickten die Nutzerinnen und Nutzer 5,2 Seiten an und blieben 6 Minuten und 32 Sekunden auf der Onlineplattform.

Größtenteils hielten sich die Besucherinnen und Besucher im Beteiligungsbereich auf (59% aller Seitenansichten) und nur vergleichsweise wenige besuchten die Unterseite „Informieren“ (5 % aller Seitenansichten). Die geringe Zahl der Besuche auf der Seite „Informieren“ könnte daran liegen, dass diese Seite schon 6 Wochen vor Beginn der Onlinebeteiligung als Onlineinformation der Öffentlichkeit zugänglich war.

Trotzdem hielten sich die Besucherinnen und Besucher am längsten auf der Seite „Informieren“ (2 Minuten und 33 Sekunden) wie auch auf der Seite der Textkonsultation¹ auf. So verbrachten die Besucherinnen und Besucher durchschnittlich 3 Minuten um sich die einzelnen Maßnahmen zum Verkehrskonzept oder die Kommentare anderer Nutzerinnen und Nutzer durchzulesen und sich zu beteiligen.

Innerhalb der Textkonsultation erfuhren die Maßnahmen zum ÖPNV sowie die Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr die größte Aufmerksamkeit. Die meiste Zeit bei der Textkonsultation verbrachten die Besucherinnen und Besucher auf der Seite der Maßnahmen zum ÖPNV (3 Minuten

¹ Der Bereich der Plattform, auf dem die Vorschläge zum Verkehrskonzept kommentiert werden konnten

und 26 Sekunden) sowie auf der Seite zu den weiteren möglichen Maßnahmen (3 Minuten und 11 Sekunden).

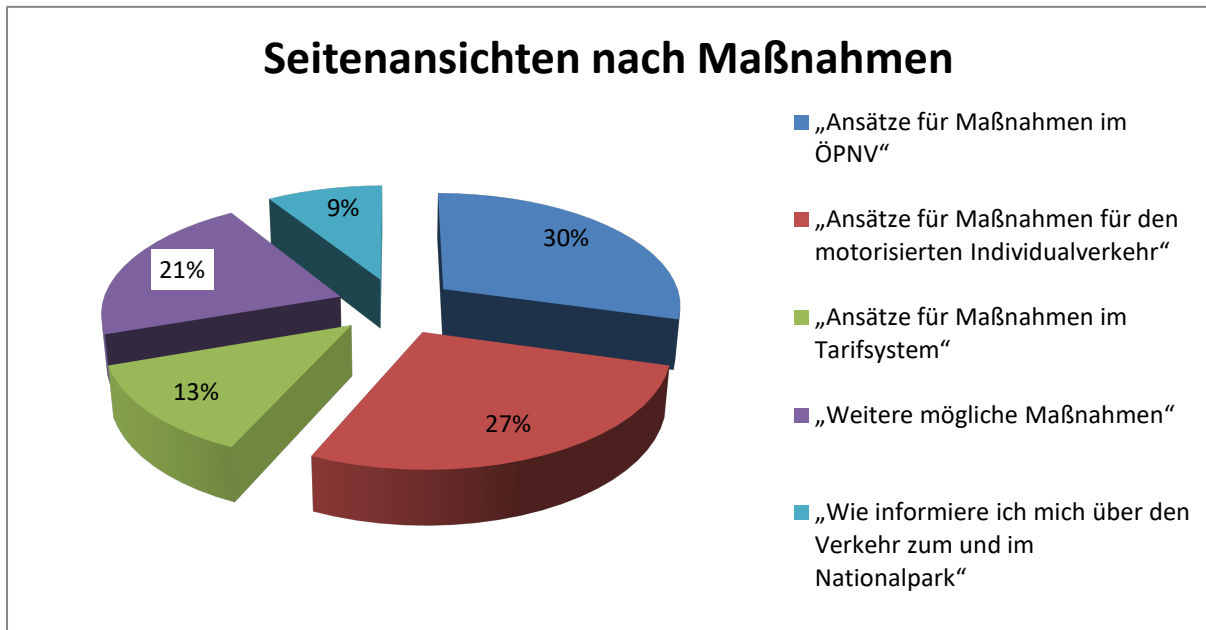


Abbildung 1: Verteilung der Seitenansichten⁴ nach Maßnahmen

Die Absprungrate, also die Nutzerinnen und Nutzer, die die Onlineplattform sofort nach Besuch der Startseite wieder verließen, betrug durchschnittlich 26%. Dies ist für Beteiligungsverfahren eine geringe Zahl und deutet auf eine Nutzerschaft hin, die motiviert ist, sich ausführlicher mit dem Beteiligungsgegenstand zu beschäftigen.

Gesamt	1.035 Besuche	5.419 Seitenansichten ⁴			
Durchschnitt	Ø 74 Besuche ¹ /Tag	Ø 387 Seitenansichten/Tag	Ø 26% Absprungrate ³	Ø 5,2 Aktionen ² /Besuch	Ø 6 Minuten 32s Besuchsdauer ²

Durchschnittlich 74 Besuche pro Tag sind für ein Beteiligungsverfahren mit regionalem Bezug (statt z. B. bundesweit) eine durchschnittliche Zahl. Einschränkend muss aber ergänzt werden, dass ein

² Ein Besuch bedeutet, dass ein Besucher die Webseite aufgerufen und ggf. Aktionen darauf ausgeführt hat. Ein neuer Besuch wird gezählt, wenn die Webseite nach 30 Minuten initial neu besucht wurde. D.h. ein Besucher kann theoretisch mehrere Besuche durchführen. Eine vollständige Rekonstruktion, wie viele unterschiedliche Nutzerinnen und Nutzer sich auf der Onlineplattform bewegten, ist aufgrund der Datenschutzrichtlinien der öffentlichen Verwaltung nicht möglich, da dafür dauerhaft die IP-Adressen der Nutzerinnen und Nutzer gespeichert werden müssten

³ Durchschnittliche Anzahl der Aktionen die bei einem Besuch durchgeführt werden. Aktionen umfassen u.a. Seitenansichten, Downloads, Aufrufe von externen Verweisen und die Nutzung der Beteiligungsformate.

⁴ Nutzerinnen und Nutzer die die Onlineplattform sofort nach Besuch der Startseite wieder verließen

⁵ alle Aktionen, die von einer Nutzerin oder einem Nutzer auf der Onlineplattform durchgeführt werden. Jeder Besuch einer Informationsseite, auf der Beteiligung oder jeder Download ist also eine Seitenansicht.

Vergleich von Besuchszahlen bei Beteiligungsverfahren schwierig ist. Faktoren wie die Attraktivität des Beteiligungsthemas, Kommunikationsmaßnahmen und die Zahl der zu beteiligenden Bürgerinnen und Bürger haben einen starken Einfluss auf die Besuchszahlen.

2.3. Über die Hinweise

Auf der Plattform konnten die Nutzerinnen und Nutzer die konkreten Maßnahmenvorschläge zum Verkehrskonzept thematisch geordnet einsehen und diese Vorschläge kommentieren. Weiterhin konnten die Beiträge anderer Nutzerinnen und Nutzer kommentiert oder bewertet werden.

Im Laufe der Beteiligungsphase wurden insgesamt 117 Beiträge abgegeben. Diese wurden 195-mal bewertet.

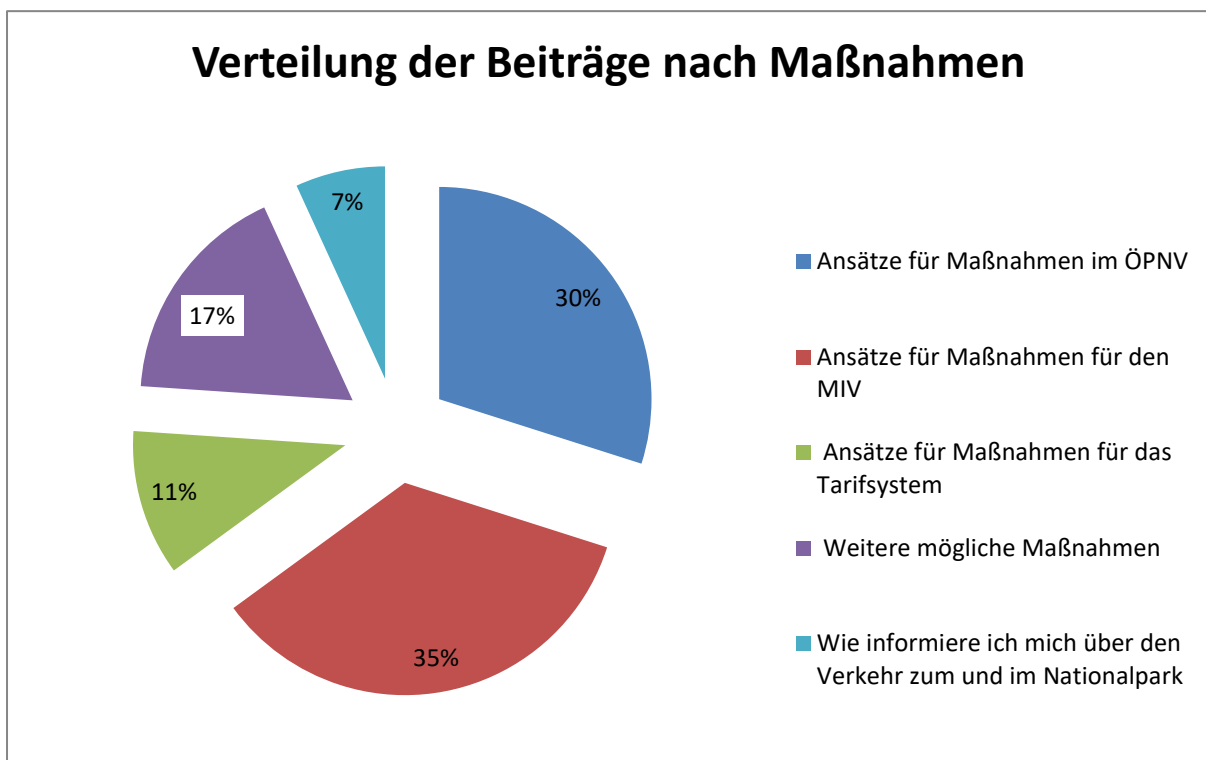


Abbildung 2: Verteilung der Beiträge nach Maßnahmen

Insgesamt gingen 195 Bewertungen ein. Es waren sowohl positive als auch negative Bewertungen möglich. Überwiegend wurde die positive Bewertung genutzt.

3. Inhaltliche Auswertung

Im Folgenden werden die wesentlichen inhaltlichen Aussagen der Onlinebeteiligung zusammengefasst.

Inhaltlich ging es in den Beiträgen der zum Verkehrskonzept in erster Linie um ein abgestimmtes, ganzheitliches ÖPNV-Konzept, mit direkten Verbindungen und kurzen Umsteigezeiten und um Maßnahmen zur Eindämmung der Verkehrs- und Lärmbelastung im Nationalparkgebiet und auf den Zubringerstraßen. Der Vorschlag einer differenzierten Parkraumbewirtschaftung erhielt viel Zustimmung, unter der Voraussetzung eines attraktiven ÖPNV-Angebots sowie eines gebietsübergreifendes Nationalparktickets. Wichtig war den Nutzerinnen und Nutzern auch die Ausstattung in Bus und Bahn. Die Mitnahme von Rad, Ski oder Kinderwagen war ein mehrfach genanntes Anliegen.

Die Beiträge mit den häufigsten Bewertungen drehten sich thematisch vor allem um die Reduzierung der Verkehrs- und Lärmbelastung für die Anwohnerinnen und Anwohner. Hier werden immer wieder konsequente Kontrollen oder Verkehrsberuhigung an Sonn- und Feiertagen als Lösungen genannt.

Zur besseren Übersicht wird im Folgenden nach den verschiedenen Themen unterschieden.

2.4. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV):

Schwerpunktmäßig wurde hier der Ausbau von Buslinien und Haltestellen genannt. Es sind so wenig wie mögliche Umstiege gewünscht. Anschlussverbindungen zwischen Buslinien bzw. von der Schiene auf den Bus sind zeitlich sinnvoll abzustimmen.

Die Taktung zentraler Buslinien ist auszuweiten. 5% der Anmerkungen bezogen sich auf die die Mitnahme von Fahrrädern im Bus oder einem Anhänger.

Generell soll das ÖPNV-Angebot einfach, schnell und verlässlich ausgebaut werden.

Weitere Beispiele:

- Gute Anschlussmöglichkeiten/ Anbindung an den Schienenverkehr
- Realisierbare Umsteigezeiten
- Einführung einer Regio-Buslinie Baden-Baden – Freudenstadt
- Attraktive und dichte Taktangebote (bis zu 30min-Taktung) und lange Betriebszeiten
- Verdichtung des Haltestellennetzes

2.5. Motorisierter Individualverkehr (MIV):

Ein zentrales Thema bei den eingegangenen Anmerkungen ist die Lärmbelastung für Anwohnerinnen und Anwohner in den Zugangstälern sowie für Besucherinnen und Besucher des Nationalparks (13% der Anmerkungen). Als Lösungsvorschläge wurden hierzu intensive Polizeikontrollen bis hin zu Fahrverboten, z. B. an den Wochenenden, genannt.

Generell sollten verstärkt Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden, um die Sicherheit für Wandernde und Radfahrende zu verbessern.

Geringfügig wurden als Lärmverursacher auch PKWs und LKWs genannt. 7% der Anmerkungen beziehen sich auf die Menge der PKW-Besucherströme und die Befürchtungen, dass diese weiterhin zunehmen. Hier wird ein gut durchdachtes Parkraum- und ÖPNV-System gewünscht, um Ausweichverkehr auf die Zugangstäler zu vermeiden.

Eine Parkraumbewirtschaftung wird von rund 9% als sinnvoll erachtet. Dies sollte aber stufenweise eingeführt und mit einem guten ÖPNV-Angebot kombiniert werden. Spontan- und Kurzbesuche durch Anwohnerinnen und Anwohner sind zu bedenken.

Weitere Beispiele:

- Gestaffeltes Gebührenkonzept
- P+R in den Tälern
- Zu hohe Parkgebühren können die Besucherinnen und Besucher in andere Regionen verdrängen
- Attraktiver, gut ausgebauter ÖPNV als Voraussetzung
- Keine Flächenversiegelung für neue Parkplätze
- Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im Nationalpark

2.6. Tarif:

11% aller Anmerkungen richten sich an das Thema Tarif. 4% davon geben an, dass ein neues Nationalparkticket nicht notwendig ist, sondern viel mehr bestehende Tickets ausgebaut bzw. berücksichtigt werden sollten. Hierbei wurden beispielsweise KONUS, das Baden-Württemberg-Ticket oder das KVV-Tagesticket genannt. Eine gegenseitige Anerkennung der jeweiligen Verbundtickets in den anderen Verbundgebieten wird als wünschenswert gesehen.

Generell sollte das Tarifsysteem einfach, benutzerfreundlich sein und als Kombiticket (4% der Anmerkungen) mit z. B. Parkgebühren im Tal oder Eintritt ins Nationalparkinfozentrum angeboten werden.

2.7. Weitere mögliche Maßnahmen:

Hier wurde am häufigsten (rund 7% der Anmerkungen) eine Bereitstellung von Querungshilfen genannt, um die Sicherheit für Wandernde und Radfahrenden zu erhöhen. Auch ein Radstreifen entlang der B500 wurde mehrfach genannt (5%).

Ergänzt wurde, dass der Verleih von E-Autos in den Tälern und nicht im Nationalpark erfolgen sollte. Abstellmöglichkeiten bzw. Ladestellen – insbesondere für E-Bikes – sollten auch im Nationalpark eingerichtet werden.

Als innovative Idee wurde der Bau einer Schmalspurbahn von z. B. Baiersbronn-Obertal oder Bühl in den Nationalpark genannt.

Weitere Beispiele:

- Querungshilfen bei kreuzenden Wanderwegen zu Reduzierung der Geschwindigkeit heranfahrender Fahrzeuge als auch zur sicheren Straßenquerung
- Fußgängerbrücke als Querungshilfe
- Breiter Fahrradstreifen entlang der B500, welcher auch für Menschen mit eingeschränkter Mobilität und deren Fortbewegungsmittel genutzt werden könnte

2.8. Wie informiere ich mich über den Verkehr zum und im Nationalpark (Digitalisierung):

In diesen Themenbereich vielen die wenigsten Anregungen (7%) abgegeben. Am häufigsten wurde hierbei erwähnt, dass

- keine zusätzlichen Mobilfunkmasten aufgestellt werden sollten (Funkbelastung)
- aufgrund der schlechten Netzabdeckung im Nationalpark und für nicht digital-affine Nutzerinnen und Nutzer Offline-Informationen zur Verfügung gestellt werden sollten.

Weitere Beispiele:

- Digitalisierung der verkehrsrelevanten Informationen (z. B. Frei-Belegt-Anzeige von Parkplätzen)
- Bereitstellung der vorhandenen Informationen in digitaler Form und Echtzeit (z. B. Anzeigetafel an Bushaltestelle: „Ankunft Bus 245 in 5min“)
- Positiv zu bewerten, dass im Nationalpark gerade nicht ständig eine Netzabdeckung verfügbar ist