



**Mobilität~Werk~Stadt**  
für die Metropole Ruhr

Gefördert durch:



STIFTUNG UMWELT  
UND ENTWICKLUNG  
NORDRHEIN-WESTFALEN



**GUT  
GEMISCHT  
MOBIL**

**MOBILITÄT**  
IN DER METROPOLE RUHR  
**NEU GESTALTEN**



## Impressum

Herausgeber:  
Mobilität~Werk~Stadt für die Metropole Ruhr

Konzept und Texte:  
Michael Godau, Georg Nesselhauf, Anne  
Masjosthusmann, Astrid Becker, Moritz Balz,  
Niels Funke

Fotos:  
MWS, wenn nicht anders angegeben

Layout:  
Heike Markwitz

Auflage:  
2.000

Druck:  
Druckerei Brochmann GmbH, Essen

Papier:  
Circle Silk – aus 100 Prozent zertifiziertem Altpapier



Druckfarben:  
Umweltfreundliche Farben aus nachwachsenden  
Rohstoffen

Stand:  
Essen, März 2018

Alle in dieser Broschüre enthaltenen Angaben sind  
ohne Gewähr und ohne Anspruch auf Vollständigkeit

Kontakt:  
Georg Nesselhauf, Untere Fuhr 22, 45136 Essen  
Fon: 0163/7 32 54 42  
E-Mail: info@mobilitaetwerkstadt.de  
Facebook: www.facebook.com/mobilitaetwerkstadt  
Homepage: www.mobilitaetwerkstadt.de

Gefördert durch:



Mitglied bei:



Partnerschaft mit:



## Vorwort

Als die „Mobilität~Werk~Stadt“ (MWS) im Jahre 2011 gegründet wurde, engagierte sich der „Runde UmweltTisch Essen“ (RUTE) mit seinen vielen Initiativen und Umwelt-Vereinigungen für die gemeinsamen Ziele einer lebensfreundlichen mobilen Stadtgesellschaft. Bei Aktionen, Symposien und Workshops wurde eng zusammengearbeitet. Die MWS hat in der Folgezeit ein belastbares Netzwerk in Politik, Verwaltung, Wissenschaft und sozialen Verbänden aufgebaut. Sie arbeitet daran, Wirtschaft und Industrie einzubeziehen. In Workshops engagierten sich viele Betroffene und Handelnde der Bürgergesellschaft mit ihren kreativen und kritischen Ideen, um Probleme aus der Entwicklung des Verkehrswesens zu überwinden und die Mobilitätsbedingungen zukunftsfähig zu gestalten. Die MWS machte hierbei in Veranstaltung, Planung und Umsetzung nicht an den Stadtgrenzen halt. Sie hat weder Berührungängste noch Profilneurosen. Sie ist die Arbeitsplattform für ein Gemeinschaftswerk. Für die jetzt dringende Umsetzung der Verkehrswende hat die MWS bereits viele praktische Lösungen erarbeitet, die Entscheider-Gremien der Stadtgesellschaft aufgenommen haben. Ihre Arbeit wird sicherlich weiterhin Beachtung finden. Hierbei hat sich Herr Georg Nesselhauf mit einem engagierten Team als positiv gestaltender Koordinator und Moderator bewährt, der auf das gemeinsam realistisch Erreichbare setzt. Die MWS ist ein wichtiger „Pfadfinder“ für die zukünftige Verkehrsgestaltung unserer Stadt und Region.



Dr. med. Dieter Küpper



Dr. med. Horst Pomp

Dr. med. Horst Pomp, Dr. med. Dieter Küpper  
(Mitbegründer und Moderatoren des Runden UmweltTischs Essen (RUTE))



# Inhalt

## Worum es geht

- 6** Mobilitätsverhalten in der Metropole Ruhr  
**Auf dem richtigen Weg?**
- 8** Förderverein Mobilität~Werk~Stadt e.V.  
**Die Mobilität der Zukunft mitgestalten**
- 10** Förder-Projekt „Gut Gemischt Mobil II“ der  
Mobilität~Werk~Stadt  
**Viele Bausteine für gut gemischte Mobilität**
- 12** Netzwerk Mobilität~Werk~Stadt  
**Kooperation statt Eigensinn**



## Unsere Projekte

- 18** Bundesweite Kampagne Stadtradeln  
**Gemeinsam im Wettbewerb gewinnen**
- 20** „Gut Gemischt Mobil“ in Gelsenkirchen  
**Forum für interessierte Bürgerinnen und  
Bürger**
- 22** Projekt „Mehr Freiraum für Kinder“ in Essen  
**Die Welt mit Kinderaugen sehen**
- 24** Schulwegcheck  
**Kindgerecht und sicher zur Schule**
- 26** Grüne Hauptstadt Europas 2017 – Essen  
**Viel mehr als nur ein bisschen Grün**
- 28** Nahverkehrsplan Essen  
**Weichen stellen für einen attraktiven  
ÖPNV**
- 30** Fahrradstraßen / Kampagne 25 %  
**Alltagsradeln stärken**
- 32** Geodaten-Regionalmodell  
**Mobilitätsdaten von und für Bürger**



- 36** A52 war gestern – JETZT: Wege für morgen!  
**MIV contra Lebensqualität im Stadtquartier**
- 38** Seniorengerechte Mobilität in Bochum  
**Im Alter sicher durch den Straßenverkehr**
- 40** KinderUmweltZeitung  
**Gebt den Kindern das Kommando**
- 42** Infotage und Veranstaltungen  
**Informieren und begeistern**
- 46** Kommunikation / soziale Medien  
**Wie sag ich es meinem Nachbarn...**



## Ausblick

- 48** Fazit Mobilität~Werk~Stadt  
**Worte, Taten und Projekte**
- 50** Zukunftsperspektive Mobilität~Werk~Stadt  
**Wie geht es weiter?**



# Mobilitätsverhalten in der Metropole Ruhr

## Auf dem richtigen Weg?

Die Metropole Ruhr ist eine der am dichtesten mit Verkehrswegen erschlossenen Regionen der Welt. Eine Vielzahl an Autobahnen durchquert den Ballungsraum sowohl in Nord-Süd-, als auch Ost-West-Richtung. Die Lärm- und Schadstoffbelastung der Anwohner von Hauptverkehrsstraßen überschreitet an zahlreichen Messstationen die Grenzwerte, insbesondere bei Stickstoffoxiden. Die mögliche Anordnung von Fahrverboten für Diesel-PKW – zum Schutz der Gesundheit von Autofahrern und Bewohnern – ist aktuell das alles beherrschende Thema. Weit über 50 Prozent aller Fahrten in den Ruhrgebietsstädten finden mit dem Auto statt.

In anderen europäischen Metropolen spielt das Auto in der Stadt eine deutlich geringere Rolle, siehe Tabelle gegenüber: Hamburg 42 Prozent, München, Berlin ca. 35 Prozent; Wien 28 Prozent. In London und anderen Großstädten führen Citymaut-Systeme zu deutlicher Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung.

Im Rahmen der Bewerbung zur Grünen Hauptstadt Europas hat sich die Stadt Essen die Zielmarke von 4 mal 25 Prozent für das Jahr 2035 gesetzt (siehe gelbe Linie in der Tabelle). Alle vier Verkehrsarten – zu Fuß, mit dem Rad, mit Bus und Bahn, mit dem Auto – sollen je einen Anteil von rund 25 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen haben. Diese ambitio-

nierte Zielvorgabe kann nur erreicht werden, wenn in Besonderen der Radverkehr sich vervierfacht.

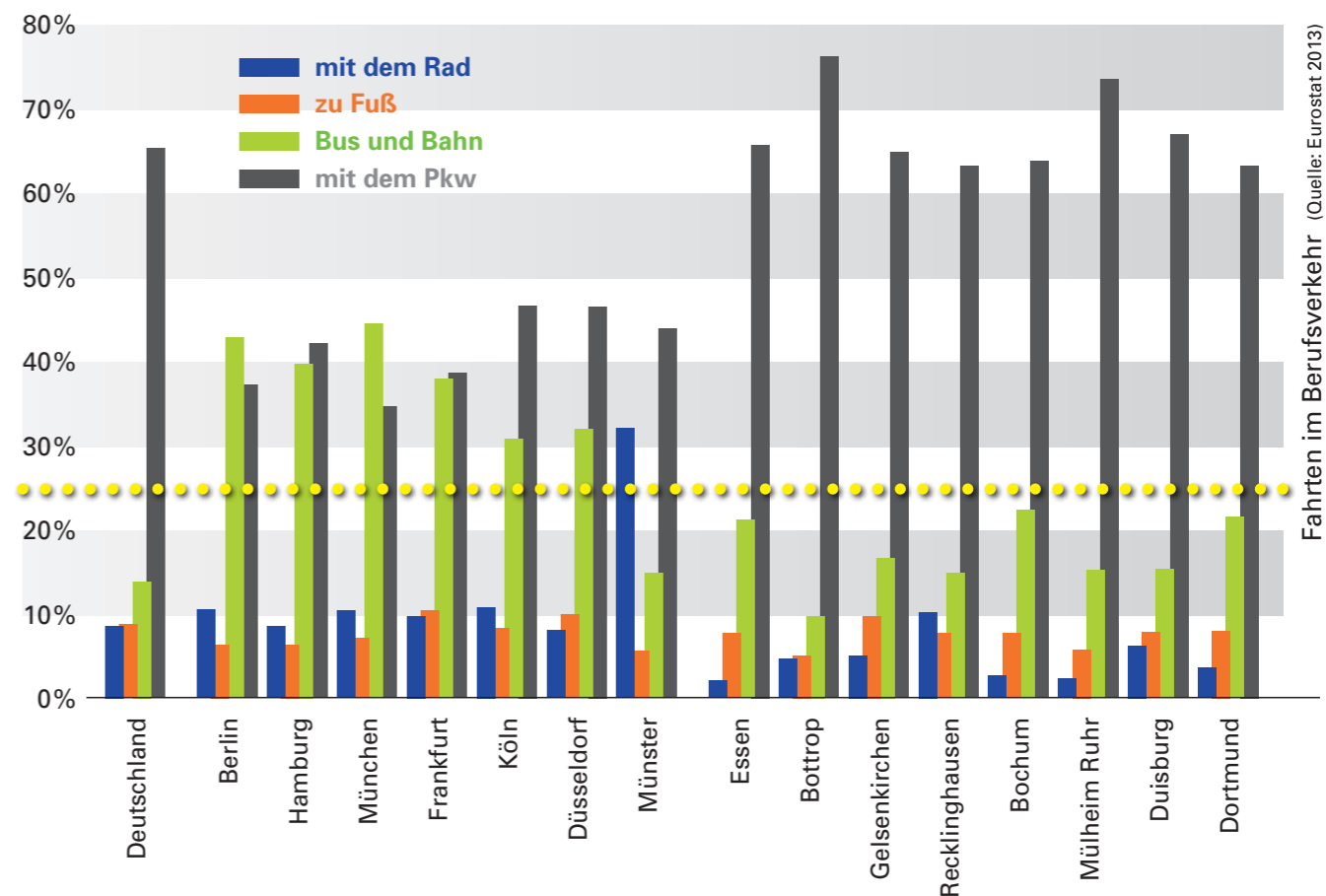
Das Umdenken in der Metropole Ruhr hin zu einer umweltfreundlicheren Mobilität entwickelt sich in manchen Bereichen nur zögerlich.

■ Während für viele junge Erwachsene bei fortschreitender Vernetzung und Digitalisierung eine „multimodale Mobilität“ (kombinierte Nutzung von Rad, Carsharing, Bus und Bahn) das eigene Auto überflüssig macht, ...

■ ... steigen gleichzeitig die Zulassungszahlen für PS-starke SUVs (oftmals mit Dieselmotoren) weiterhin an.

■ Die Buchungszahlen für Carsharing und Mieträder bleiben auch 2017 – bei leicht steigender Tendenz – deutlich hinter den Raten aller anderen Metropolen zurück.

■ Umfragen in Schulen belegen, dass immer weniger Schüler mit dem Rad zur Schule unterwegs sind, während die Elterntaxi die Straßen und Gehwege vor den Schulen dominieren.





Förderverein Mobilität~Werk~Stadt e.V.

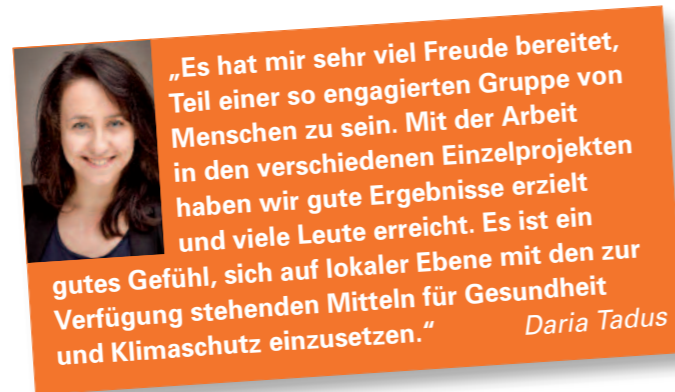
## Die Mobilität der Zukunft mitgestalten

Der Förderverein **Mobilität~Werk~Stadt** e.V. entwickelt, organisiert und begleitet Maßnahmen, Projekte, Kampagnen und Veranstaltungen in allen vier Handlungsfeldern nachhaltiger Mobilität:

- zu Fuß,
- mit dem Rad,
- mit Bus und Bahn,
- mit dem Auto – aber schlau.

Nachhaltige Mobilität heißt: Sichere Bewegungsmöglichkeiten für alle bei sozialer Gerechtigkeit mit möglichst wenig unerwünschten Nebenwirkungen; Ressourcen und Umwelt werden geschont, der Lärm ist gering. Sie wird erreicht durch:

1. Vermeidung von Verkehr,
2. Die Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsträger,
3. Die technische Optimierung von Fahrzeugen und Verkehrsabläufen und
4. Die angemessene Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur.



„Es hat mir sehr viel Freude bereitet, Teil einer so engagierten Gruppe von Menschen zu sein. Mit der Arbeit in den verschiedenen Einzelprojekten haben wir gute Ergebnisse erzielt und viele Leute erreicht. Es ist ein gutes Gefühl, sich auf lokaler Ebene mit den zur Verfügung stehenden Mitteln für Gesundheit und Klimaschutz einzusetzen.“

*Daria Todus*

Die **Mobilität~Werk~Stadt** arbeitet für nachhaltige Mobilität. Sie informiert verschiedene Alters- und Zielgruppen, um persönliche Bewusstseinsbildung und Handlungsveränderungen anzuregen. Im Zusammenwirken von Bürgerinnen und Bürgern, zivilgesellschaftlichen Bündnissen, Verwaltungen, Verkehrsbetrieben, Wissenschaft, Wirtschaft und Politik führen beispielhafte Maßnahmen auch zu konkreten Infrastrukturverbesserungen.

**Die Mobilität~Werk~Stadt macht sich als zivilgesellschaftlicher Akteur stark für eine Metropole Ruhr der kurzen Wege, in denen Wohnen, Arbeiten und Einkaufen dicht beieinander liegen.**



# Viele Bausteine für gut gemischte Mobilität



Bürgerschaftliches Engagement besitzt für die Stadt Essen einen hohen Stellenwert und wird als integrativer Prozess verstanden. Von daher ist die Kooperation mit der Mobilität-Werk-Stadt zur Erreichung einer flexiblen, nachhaltigen Mobilität – v. a. im Rahmen der Landeskampagne „Mehr Freiraum für Kinder“ – besonders wirksam und unterstützend.

Durch die Zusammenarbeit von Fachleuten, Verkehrsplanern, Verkehrssicherheitsexperten, Klimaschützern und von Kindern, Jugendlichen, Eltern, Lehrerinnen und Lehrern sowie interessierten, engagierten Bürgerinnen und Bürgern ist zum einen die Chance auf eine erfolgreiche Umsetzung und zum anderen auf langfristige Verhaltensänderung gegeben.

Ute Zeise

Die Mobilität~Werk~Stadt ist im April 2015 mit dem dreijährigen durch die Stiftung Umwelt und Entwicklung NRW geförderten Projekt „Gut gemischt mobil II“ gestartet. In dieses Projekt fließen Erfahrungen und Kompetenzen aus dem bürgerschaftlichen Engagement der **Mobilität~Werk~Stadt in Essen, Gladbeck und Bottrop** sowie aus dem Projekt „**Mobilität~Werk~Stadt Gelsenkirchen**“ des Fördervereins der lokalen Agenda 21 in Gelsenkirchen aus den Jahren 2012 bis 2014 ein. Gelsenkirchen ist stark in der Entwicklung und Organisation von Maßnahmen und Kampagnen zur Bewusstseinsbildung und Verhaltensänderung.

Die Akteure in Essen, Gladbeck und Bottrop haben sich über viele Jahre Kompetenzen angeeignet, sich für Infrastrukturverbesserungen im Sinne nachhaltiger Mobilität einzumischen.

Aus der Verknüpfung der verschiedenen Akteure ist eine gemeinsame Plattform entstanden, auf der das Projekt „GutGemischtMobil II“ in der Metropole Ruhr realisiert wurde.

## Vier Handlungsfelder

Das Gesamtprojekt „GutGemischtMobil in der Metropole Ruhr“ ist in den vier Handlungsfeldern

- „zu Fuß mobil“,
- „mit dem Rad mobil“,
- „mit Bus und Bahn mobil“ und
- „mit dem Auto aber schlau mobil“

angelegt. Es soll die gesamte Bandbreite der Nahmobilität im Zentrum der Metropole Ruhr bearbeitet werden.

## Parallele verzahnte Bearbeitung von drei Kampagnenbereichen

Um mit möglichst vielen Akteuren, aktiven Gruppen und Bürgern innerhalb von 36 Monaten sichtbare Erfolge in Form von Infrastrukturverbesserungen und Verhaltensänderungen zu erreichen, wurden parallel drei Kampagnenbereiche entwickelt:

### 1. Umsetzung von Maßnahmen / Infrastrukturverbesserungen

Konkretisierung, insbesondere von kurz- bis mittelfristig umsetzbaren Maßnahmen in Interaktion mit Verwaltung, Politik, Verkehrsbetrieben,

Bürgern und Umweltverbänden auf Grundlage von Vorschlägen aus den Arbeitskreisen und Mobilitätswerkstätten.

### 2. Erarbeitung eines digitalen Regionalmodells „GutGemischtMobil in der Metropole Ruhr“

- Visualisierung der aktuell vorhandenen Möglichkeiten und Formen der Nahmobilität (in den vier Handlungsfeldern) im Bereich der beteiligten Städte.
- Bestandsdarstellung und -analyse der Mobilitätsinfrastruktur, der Versorgung der Bevölkerung, hierarchisch abgestuft in den Städten, Stadtbezirken und Stadtteilen

### 3. Bewusstseinsbildung und Verhaltensänderung

- Überschreiten von kommunalen Gebietsgrenzen und Zuständigkeitsbereichen der verschiedenen Verkehrsbetriebe
- Unter Berücksichtigung der Erfahrungen und Machbarkeiten der bisherigen Mobilitätskampagnen und Werkstätten
- Durchführung weiterer Kampagnen, Entwicklung neuer Formen der öffentlichkeitswirksamen Präsentation und Information der Mobilitätsthemen

Auf Grundlage und im Zusammenspiel der drei Kampagnenbereiche sollten möglichst viele Ziel- und spezifische Nutzergruppen (wie Schüler, Senioren, Pendler, Menschen mit Behinderungen, ...) angesprochen und eingebunden werden.

Im Folgenden möchten wir eine Übersicht über die wichtigsten Mobilitätskampagnen und Infra-

strukturverbesserungen, sowie über das selbst entwickelte Geodaten-Regionalmodell „Gut Gemischt Mobil“ aufzeigen. Die Listung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und ist durch viele weitere Einzelmaßnahmen, Fachgespräche und Aktionen begleitet worden.



# Kooperation statt Eigensinn

Die **Mobilität~Werk~Stadt** ist als Kooperationsprojekt par excellence anzusehen und baut auf den bestehenden Strukturen einer umweltfreundlichen und menschengerechten Mobilität in der Metropolregion Ruhr auf. Sie definiert sich sowohl als Schnittstelle zwischen bisherigen Netzwerken, die nicht miteinander in Verbindung standen, als auch als fester Partner in bestehenden Netzwerken. Dabei standen gerade zu Beginn der ersten Projektphase vielfältige Interaktionen, Abstimmungsprozesse und Kommunikationsverläufe im Vordergrund. Die fachliche Arbeit erfolgte dann mit den Netzwerkpartnern, ebenso wie innerhalb der verschiedenen Strukturen der **Mobilität~Werk~Stadt** selbst.

Diese Strukturen bestehen aus:

- **Koordinationskreis Mobilität~Werk~Stadt** bestehend aus MWS-Vorstand, Vertreter der Verkehrs- und Umweltverbände aus den fünf Partnerstädten sowie Bürgerinitiativen
- **Lenkungskreis** bestehend aus MWS-Vorstand, Projektsteuerungsgruppe, interne Finanz- und Büroorganisation, Honorar- und ehrenamtlichen Mitarbeitern
- **Kampagnenrat** zum Bundesverkehrswegeplan
- **Mobilität~Werk~Stadt Gelsenkirchen**
- **Arbeitsgruppe** Fachverwaltung-Verkehrsbetriebe-Hochschulen
- **Arbeitsgruppe** EDV
- **Forum** der **Mobilität~Werk~Stadt**



## Netzwerkpartner und -beteiligte

### Öffentliche Körperschaften / Städte / Behörden

- Regionalverband Ruhr (RVR)
- Polizei Nordrhein Westfalen – Bochum
- Polizei Nordrhein Westfalen – Essen
- Stadt Bochum – verschiedene Fachämter
- Stadt Bochum – Verkehrswacht Bochum e.V.
- Stadt Bochum – Seniorenbüro Südwest/AWO/DRK
- Stadt Bottrop – verschiedene Fachämter
- Stadt Bottrop – Innovation City
- Stadt Essen – verschiedene Fachämter
- Stadt Essen – Kinder- und Familienbüro
- Stadt Essen – Klimawerkstadt Essen
- Stadt Essen – Seniorenbeirat
- Stadt Essen – Stadtbibliothek Essen
- Stadt Essen – Verkehrswacht Essen e.V.
- Stadt Essen – Volkshochschule Essen
- Stadt Gelsenkirchen – verschiedene Referate
- Stadt Gelsenkirchen – Agenda21-Büro / Stabsstelle Zukunftsstadt 2030
- Stadt Gelsenkirchen – Referat Umwelt – Klima genial
- Stadt Gelsenkirchen – Stadtbibliothek Gelsenkirchen e.V.
- Stadt Gelsenkirchen – Volkshochschule Gelsenkirchen
- Stadt Gladbeck – verschiedene Fachämter

### Schulen

- Albert-Einstein-Realschule E-Rellinghausen
- Andreasschule (Grundschule) E-Rüttenscheid
- Anne-Frank-Schule BO-Gerthe
- Ardey-Grundschule E-Rellinghausen
- Carl Funke Grundschule E-Heisingen
- Gesamtschule Essen-Nord
- Gesamtschule GE-Erle
- Gesamtschule GE-Ückendorf
- Grillo-Gymnasium GE-Altstadt
- Theodor-Körner-Schule (BO-Linden)
- Viktoria-Gymnasium Essen
- Werner-von-Siemens-Schule BO-Gerthe
- Willy-Brandt-Gesamtschule BO-Grumme

### Umwelt- und Natur-Verbände / Initiativen / Vereine / Gruppen

- Agenda21 Gelsenkirchen – Förderverein
- Agenda21 Gelsenkirchen – AG Verkehr
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club (ADFC) – Kreisverband Essen
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club (ADFC) – Kreisverband Gelsenkirchen
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club (ADFC) – Kreisverband Gladbeck
- Baum- und Grünschutzinitiative Bottrop
- Berufsverband Umweltwissenschaften (bv-umwelt)
- Bürger gegen Fluglärm
- Bürgerforum Gladbeck e.V.



Bürgerinitiative A 42 für Essen (Lärmschutz)

Bürgerinitiative Heiligenhaus Ratingen Velbert gegen die A 44 / Dü-Bo-Do e. V.

Bürgerinitiative Stoppt A 52, Essen

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Kreisgruppe Essen

ELA Essener Lastenrad

Essener Aktion gegen Umweltzerstörung (EAU)

Essener Fahrradinitiative (EFI)

Essen packt an

Evangelische Kirchengemeinde Altenessen-Karnap

Fahrgastverband PRO BAHN NRW e. V. Regionalverband Ruhr

Fossil Free

Greenpeace Essen

Interessengemeinschaft Stoppt A 52, Bottrop

IPPNW Essen – Ärzte gegen Atomkrieg

Lokale AGENDA-Gruppe 1 (Stadtentwicklung) Essen

Naturschutzbund Ruhr e. V. (NABU)

Naturschutzjugend (NAJU) Essen / Mülheim e. V.

Naturschutzverein Volksgarten e. V. Essen-Kray

Netzwerk Faire Metropole

NUR im Vest e. V.

Slow Food

Solargenossenschaft Essen (SGE)

Stadtteilkonferenz Essen Vogelheim

Stadtverband Essen der Kleingärtnervereine e. V.

Transition Town – Essen im Wandel

Umweltbeirat der Evangelischen Kirche Essen

UrbanRadeling Bochum

VeloCityRuhr

Verkehrsclub Deutschland (VCD) Kreisverband Essen

Wege für Essen, Essen

### Verkehrsbetriebe / -Verbände

BOGESTRA AG

RUHRBAHN GmbH

Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR)

### Wirtschaft / Banken

Büro für Forschung, Entwicklung und Evaluation (bueffee GbR)

GLS Gemeinschaftsbank eG

Bank für Kirche und Diakonie eG – KD Bank

Metropolradruhr – nextbike

Stadtmobil Carsharing

TRC Transportation Research and Consulting GmbH

### Wissenschaft / Stiftungen

Bergische Universität Wuppertal

KWI Kulturwissenschaftliches Institut Essen

Ruhr-Universität Bochum

Stiftung Mercator

Stiftung Umwelt und Entwicklung Nordrhein-Westfalen

Universität Duisburg-Essen

Westfälische Hochschule Gelsenkirchen





# Unsere Projekte

**Kampagnen**  
**Maßnahmen**  
**Infotage**  
**Werkstätten**  
**Veranstaltungen**  
**Soziale Medien**  
**Digitale Mobilitätsdaten**





Foto: Stadt Essen

Bundesweite Kampagne Stadtradeln

## Gemeinsam im Wettbewerb gewinnen

Radfahren im Alltag und in der Freizeit zu fördern, funktioniert auf vielerlei Art und Weise: vom Autoverkehr losgelöste und vernetzte Radtrassenführung, Anreize finanzieller Art, Radlerinfrastruktur in Betrieben, Schulen und Verwaltungen, verstärkter E-Bike-Einsatz für alle Altersgruppen und vieles mehr. Ein begleitender Ansatz besteht darin, durch Großkampagnen auf das Radfahren aufmerksam zu machen und durch Mitmachaktionen für eine stärkere Nutzung des Rades zu werben.

Die bundesweite Aktion „Stadtradeln“ ist ein solches Paradebeispiel. Bereits 2014 ist es der **Mobilität~Werk~Stadt** durch intensive Gespräche mit den beteiligten Städten, dem RVR-Vorstand und dem

Abb.: Stadt Gelsenkirchen

bundesweiten Klimabündnis gelungen, dass die Städte im Ruhrgebiet gemeinsam als Metropole Ruhr antreten. Die **Mobilität~Werk~Stadt** unterstützt organisatorische und kommunikative Aufgaben bei den fünf beteiligten Städten.

Wie in den Vorjahren, haben die fünf Städte im Aktionsbereich der **Mobilität~Werk~Stadt** auch 2017 im Rahmen der drei Aktionswochen vom 20. Mai bis 10. Juni 2017 gemeinsam am Wettbewerb

teilgenommen. Kommunenübergreifende Touren wie die Eröffnungstour und die Abschlussaktion „Nachtradeln“ (organisiert durch den ADFC) wurden auch dieses Jahr wieder von der **Mobilität~Werk~Stadt** erfolgreich begleitet und unterstützt.

In 2017 legten die 3.299 teilnehmenden RadlerInnen in den 250 Teams der fünf Städte insgesamt 937.803 km CO<sub>2</sub>-frei zurück und übertrafen die Leistungen aus dem Vorjahr 2016 damit um mehr als 230.000 km.

Damit fuhren sie 2017 gemeinsam eine Strecke, die der 23,4-fachen Länge des Äquators entspricht und sparten 133.169 kg CO<sub>2</sub> ein. In Essen war die **Mobilität~Werk~Stadt** – wie in den Vorjahren – mit einem eigenen Team „MWS-VCD“ erfolgreich am Start (2017: 29 Teilnehmer; 5.530 km).

### Die teilnehmende Städte

Bochum, Bottrop, Essen, Gelsenkirchen, Gladbeck und bundesweit über 600 weitere Gemeinden und Städte.

### Gesamtergebnisse der einzelnen Kommunen 2017:

Bochum:	120.054 km,	416 Teilnehmer,	33 Teams
Bottrop:	112.360 km,	422 Teilnehmer,	35 Teams
Essen:	410.450 km,	1.438 Teilnehmer,	107 Teams
Gelsenk.:	241.484 km,	846 Teilnehmer,	59 Teams
Gladbeck:	53.455 km,	250 Teilnehmer,	16 Teams

Abb.: Stadt Gelsenkirchen

### Weitere Infos:


<https://www.stadtradeln.de>

### Kooperationspartner:

Klimabündnis, RVR, ADFC,

„Gut Gemischt Mobil“ in Gelsenkirchen

## Forum für interessierte Bürgerinnen und Bürger



„Projekte werden immer durch Menschen und ihre Zusammenarbeit geprägt. Ich habe in der Mobilität ~ Werk- Stadt eine konstruktive Arbeitsatmosphäre wahrgenommen, auf deren Basis jede Menge zukunftsfähiger Ideen und Umsetzungen entstanden sind. Dabei sind mir viele neue, begeisterungsfähige, tolle Menschen begegnet. Aber das Thema Mobilität ist ein ganz schön ‚dickes Brett‘, da gilt es noch lange und intensiv dran zu arbeiten.“

Niels Funke

Schlechte Ampelschaltung, ständige Falschparker, Glassplitter auf dem Radweg – es sind die kleinen, oftmals überschaubaren lokalen Probleme, die einem verbesserten Modal Split im Wege stehen. Genau hier setzt Gut Gemischt Mobil in Gelsenkirchen an. Im Rahmen der VHS Gelsenkirchen ist eine offene Gruppe von Akteuren entstanden, die genau an solchen, scheinbar kleinen Problemfeldern ansetzen. Wichtig ist dabei das Zusammentreffen von Bürgern, Interessensverbänden und Verwaltung. Nur so ist eine

sinnvolle Diskussion um Lösungsvorschläge auf partizipatorischem Wege, die auch zu handfesten Ergebnissen führt möglich.

Im Fokus stehen die Mobilitätsformen „zu Fuß“, „mit dem Fahrrad“, „mit Bus und Bahn“ und „mit dem Auto, aber schlau“. Die Aktiven informieren und vernetzen sich dabei zu einer zukunftsfähigen Mobilität in ihrer Stadt. Außerdem werden kleine Projekte wie ein Rollatortraining gemeinsam mit der BOGESTRA, Aktionen zum Tag der Nachbarschaft oder verschiedene Stadtteilspaziergänge ausgearbeitet und angeboten. Neue Interessierte und Mitwirkende sind jederzeit willkommen, da sich dieses Projekt längst verstetigt hat und auch nach Ablauf der aktuellen Förderphase von „Gut Gemischt Mobil II“ weiterlaufen wird. Wer hier seinen Beitrag leisten möchte, ist herzlich eingeladen mitzumachen.

### Weitere Infos:

VHS Gelsenkirchen, Niels Funke,  
Fon: 02 09/1 69 30 96,  
E-Mail: niels.funke@gelsenkirchen.de

### Kooperationspartner:

VHS Gelsenkirchen, aGEnda 21-Büro, Stadtbibliothek Gelsenkirchen, ADFC, BOGESTRA



Das Team der MWS Gelsenkirchen

# Die Welt mit Kinderaugen sehen



Foto: Pixabay

Kinder sind in den letzten Jahren immer mehr aus dem öffentlichen Raum verschwunden. Das Spielen findet im eigenen Garten statt, zur Schule kommen die Kinder verstärkt mit dem „Eltern-Taxi“ und die nachmittägliche Freizeit wird im offenen Ganztags- oder in Vereinen und Elternangeboten verbracht. Der Straßen- und Verkehrsraum verschwindet somit aus dem Bewusstsein der Kinder. Dabei zeigen alle wissenschaftlichen Untersuchungen, dass sich Kinder eigenständig Außenräume, dazu gehören auch Geh- und Radwege, Straßen und Spielplätze aneignen müssen um nicht Gefahr zu laufen, in ihrer körperlichen und geistigen Entwicklung zurückzubleiben.

Die Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle!“ ist als Initiative des Arbeitskreises Verkehrssicherheit beim Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen entstanden und hat das Ziel, die Bedeutung dieses Themas hervorzuheben und Kommunen darin zu unterstützen, Kinderinteressen bei allen Planungsmaßnahmen für den öffentlichen Raum zu berücksichtigen. Bisher wurden 22 Kommunen ausgewählt und haben inzwischen Konzepte erstellt und erste Maßnahmen umgesetzt.

**Weitere Infos:**  
<http://www.kimawerkstadtesen.de>  
<http://www.mehr-freiraum-fuer-kinder.de/>

**Kooperationspartner:**  
 Zukunftsnetz Mobilität NRW, Klimaagentur Essen

In diesem Rahmen ist es der KlimaWerkStadt Essen, in Zusammenarbeit mit der **Mobilität-Werk-Stadt** gelungen, stark vernetzt durch den „Schulwegcheck“ und die Möglichkeiten einer GIS-basierten Dateneingabe, Ideen und Umsetzungen zur verstärkten Nutzung – gerade auch unter Sicherheitsaspekten – des öffentlichen Raumes durch Kinder zu entwickeln. Mehrere Grundschulen, an denen der elterliche Hol- und Bringverkehr massive Ausmaße angenommen hatte, konnten verkehrsberuhigt werden. Dazu wurden in Entfernung von bis zu 500 m zur betroffenen Schule Hol- und Bringzonen, auch unter dem Begriff „kiss-and-go“ bekannt geworden, eingerichtet. Erste Verkehrszählungen lassen auf einen Erfolg schließen. Ebenso wurde in Zusammenarbeit mit verschiedenen Fachämtern, sowie von Politik und Polizei, die Idee der Einrichtung von temporären Spielstraßen angedacht. Hier können Kinder erste Erfahrungen mit eigenständiger und umweltgerechter Mobilität im öffentlichen Raum sammeln; unsichtbar begleitet von vorsorgenden Maßnahmen.



Foto: Stadt Essen



# Kindgerecht und sicher zur Schule



Jens Leven, Geschäftsführer Bueffee

Der Weg zur Schule stellt heute für viele Kinder eine Reise durch ein Niemandland dar. Untersuchungen von Kindheitsforschern mittels subjektiver Landkarten zeigen dies in vielen Fällen sehr drastisch auf. Kinder, die bei diesen Untersuchungen ihren Schulweg aufzeichnen sollen, malen oft nur eine breite, graue Straße, ihr Zuhause und die Schule. Manchmal ergänzen kleine und große Häuser, eine Tankstelle oder ein Kiosk die Zeichnung. Aber es gibt auch Kinder, die geradezu ein Wimmelbild voller Eindrücke zeichnen. Kinder mit Tornistern sind darauf zu sehen, Hunde, Katzen, Vögel, Bäume, Lastwagen, vielleicht eine Kirche, eine Bäckerei, der Kiosk und tausend

Dinge mehr. Wie kommt es zu solchen Unterschieden?

Kinder sowohl im Primar-, als auch Sekundarbereich kommen heute nur noch selten aktiv zur Schule. Es ist zum Regelfall geworden, dass Kinder von ihren Eltern mit dem Auto zur Schule gebracht werden. Dies mag einer vermeintlichen Sicherheit und der Bequemlichkeit geschuldet sein, positiven Einfluss auf die Kindheitsentwicklung hat es aber nicht. Das zeigen nicht nur die subjektiven Landkarten der Kinder. Kinder die eigenständig, je nach individueller Situation aktiv zu Fuß, mit dem Rad und mit Bus und Bahn zur Schule kommen

sind in der Schule lernoffener, konzentrierter und besser motiviert. Sie schulen ihre Kommunikation



**„Der BUND freut sich sehr, dass mit der MWS ein neuer starker Partner im Umweltbereich aktiv ist. Die vielen unterschiedlichen Aktivitäten der MWS zu Mobilitätsthemen in den letzten 3 Jahren waren ein Gewinn. Besonders hervorzuheben sind die Kinderumweltzeitung und der Schulwegcheck als bisher einzigartige Projekte in Essen. Wer an die Umwelt von morgen denkt, muss heute bei den Kindern anfangen. Hierbei ist die MWS beispielhaft.“**  
*Klaus Franzke, BUND-Kreisgruppe Essen*



durch Gespräche mit Freunden, stärken ihre Motorik und erlernen die Gefahrenerkennung im Straßenverkehr.

Um genau diese Möglichkeiten zur Schule zu kommen zu fördern wurde mit Unterstützung des Wuppertaler Fachbüros bueffee ein Konzept entwickelt, das eine Bestandsaufnahme der Schulwegsituation dokumentiert und darüber hinaus mit den teilnehmenden Schulen und deren Lehrern, Eltern und Kindern individuelle Konzepte und Verbesserungen der Situation erarbeitet. In Folgeschritten wurden mit Hilfe der Bezirksvertretungen, der Polizei, der Verkehrswacht und der Stadtverwaltung erste Umsetzungen erarbeitet und durchgeführt.

Insgesamt wurden an acht weiterführenden Schulen in Essen, Bochum und Gelsenkirchen erste Bestandserhebungen und Auswertungen durchgeführt. Alle zeigten dabei, trotz lokaler Unterschiede, ein ähnliches Bild. Der Fahrradanteil liegt, selbst bei gutem Wetter in den Sommermonaten bei deutlich unter 10 Prozent. Bis zur 7. Klasse spielt das Eltern-Taxi die wichtigste Rolle.

Einen Schritt weiter ist die Albert-Einstein-Realschule in Essen-Rellinghausen. Hier sind nach Abschluss der Erfassungsphase mit Unterstützung des Büros bueffee die wichtigsten Gefahrenpunkte, welche in der Erfassungsphase bekannt wurden, von einer Schüler-AG dokumentiert worden, um anschließend Lösungsmöglichkeiten zu finden. Dies erfolgte im Rahmen einer Projektpräsentation im Netzwerkverbund.

Problemlösungen konnten dabei in unterschiedliche Zeitachsen gelegt werden. Um den Schülern Motivationsansätze zu geben, konnten erste kurzfristige Maßnahmen wie das Freischneiden von wuchernden Gehölzen an Bürgersteigen, der Austausch defekter Lampen etc. bereits durchgeführt werden. Um den Schulwegcheck auch weiteren Schulen anbieten zu können, ist die finanzielle Absicherung des Projektes für die Zukunft in Arbeit.

**Weitere Infos:**  
<http://www.schulwegcheck.de>  
<http://mobilitaetwerkstadt.de/projekt-schulwegcheck/>  
<http://www.kimawerkstadtessen.de>

**Kooperationspartner:**  
 Fachbüro bueffee, Klimaagentur Stadt Essen, acht beteiligte Schulen, Polizei NRW, Verkehrswacht, verschiedene Fachämter der beteiligten Städte



ESSEN 2017 PARTNER GRÜNE HAUPTSTADT EUROPAS

Grüne Hauptstadt Europas 2017 – Essen

## Viel mehr als nur ein bisschen Grün

Essen, „die“ Industriestadt an der Ruhr. Fast 580.000 Einwohner auf nur 210 km<sup>2</sup> Fläche. Kann eine solche Stadt die Grüne Hauptstadt Europas werden? Ja, sie kann – das wurde durch die EU-Umweltkommission

für 2017 entschieden. Die dauerhafte Durchsetzung hoher Umweltstandards und eine anspruchsvolle Zielorientierung im Hinblick auf weitere Verbesserungen der Umweltbedingungen und nachhaltige Entwicklungen waren dafür die Voraussetzungen. Besonderen Nachholbedarf erkannte die EU-Kommission aber beim Thema „Nahverkehr und nachhaltige Mobilität“. An dieser Stelle ist die Stadt aufgefordert worden, für eine verbesserte Infrastruktur im Sinne einer nachhaltigen Mobilität zu sorgen. Daran hat sich auch in einer intensiven Zusammenarbeit mit dem Grüne-Hauptstadt-Projektbüro und weiteren städtischen Stellen die **Mobilität~Werk~Stadt** intensiv als offizieller Kooperationspartner beteiligt. Vom Runden Umwelttisch Essen (RUTE) wurden insgesamt 203 Projektvorschläge in den zwölf Themenfeldern erarbeitet und mit dem städtischen Vor-

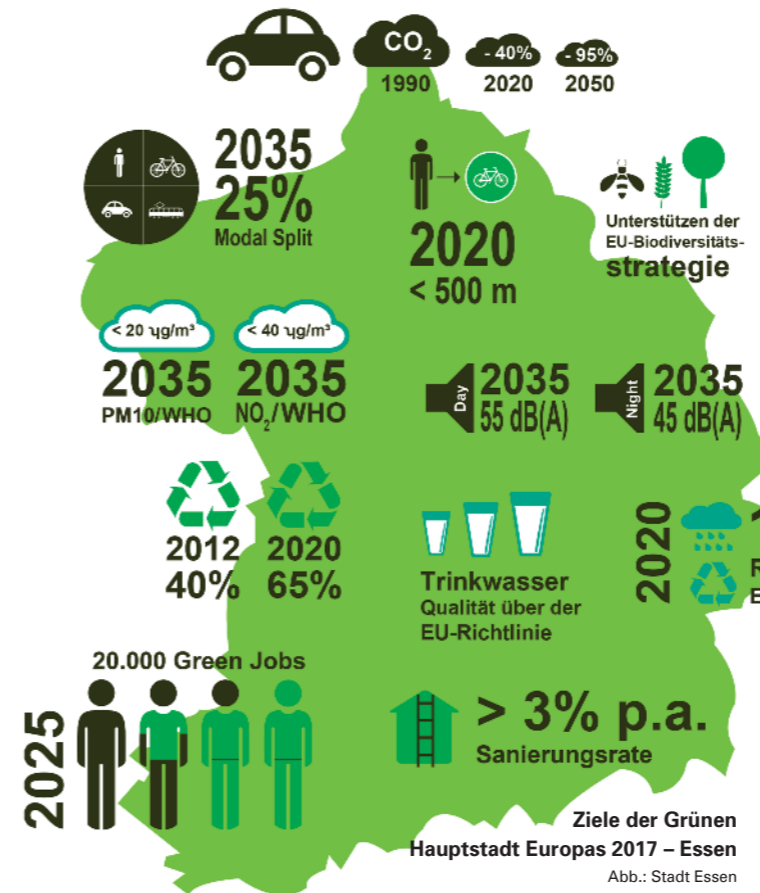


„Die Mobilitätwerkstatt bündelt bürgerschaftliches Engagement zu Mobilitätsthemen in vorbildlicher Weise. Nicht nur im Jahr der Grünen Hauptstadt 2017 und zur Europäischen Mobilitätswoche 2017 in Essen wurden wertvolle Beiträge geleistet, um das Thema nachhaltige Mobilität in unserer Stadt voranzubringen. Dazu gehörten z.B. das Projekt Schulwegcheck, eine Fachkonferenz zur Mobilität von Kindern und Jugendlichen, die Organisation eines Parking Day oder die ÖPNV-Exkursionen, bei denen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ihre Eindrücke zum ÖPNV dokumentierten. Herzlichen Dank und weiter so!“

Simone Raskob

bereitungsteam zur Grünen Hauptstadt Europas 2017 inhaltlich diskutiert und bewertet. Davon entfielen 26 Projektvorschläge auf das Themenfeld Mobilität.

Die Grüne Hauptstadt bildete im Jahre 2017 für die **Mobilität~Werk~Stadt** den Arbeitsschwerpunkt. In diesem Rahmen entstanden vier Sonderausgaben der KinderUmweltZeitung und eine Beteiligung an der Europäischen Mobilitätswoche mit dem Workshopangebot für Kinder und Jugendliche zum Thema „Jetzt handeln – Mobilität von Kindern und Jugendlichen“. Hierzu



## UNSERE VISION

Projektbüro „Grüne Hauptstadt Europas – Essen 2017“ – Wir sind auf der Reise in das Essen von Morgen – in eine noch sozialere, klimafreundlichere, kohlenstoffärmere und resiliente, lebenswerte Stadt mit hoher Lebensqualität. Ökonomisches und ökologisches Wachstum gehen dabei Hand in Hand. Unsere Wandlungskompetenz und unser ganzheitlicher Ansatz strahlen über die Stadtgrenzen in die Metropole Ruhr.

**Wir sind Zukunftsgestalter.**

konnten renommierte Wissenschaftler gewonnen werden (u. a. Dr. Christine Richard-Elsner, Prof. Dr. Jürgen Gerlach), die eine besondere Perspektive auf die Bedeutung von eigenständiger Mobilität und einer kindgerechten Verkehrsplanung aufzeigten. Besonders begeisterten auch die Praxisvorträge der Schulleitung der Andreasschule und von Schülern und Schülerinnen der Albert-Einstein-Schule. Zusammen mit Greenpeace, Transition Town Essen und fünf weiteren Organisationen fügt sich auch die Organisation und Durchführung des Parking Days in Holsterhausen in die lange Reihe von Aktivitäten zum Grünen Hauptstadtjahr 2017 ein.

**Weitere Infos:**  
<https://www.essengreen.capital>

**Kooperationspartner:**  
 Grüne Hauptstadt Europas 2017 – Essen, Runder Umwelttisch Essen (RUTE)

Essen

Flexibel mobil ans Ziel

Bin unterwegs. **RUHRBAHN**

Exklusiv für unsere AboKunden  
30 Minuten kostenlos  
metropolradruhr nutzen.

Abb.: copyright Ruhrbahn



## Nahverkehrsplan Essen

# Weichen stellen für einen attraktiven ÖPNV

2017 stellte die Stadt Essen – wie auch alle Nachbarstädte – pflichtgemäß den neuen Nahverkehrsplan auf, der festlegt, wie das Liniennetz und die Taktfrequenz von Bussen und Straßenbahnen in den Jahren 2018 bis 2025 gestaltet sein wird. Welche Linien fahren welche Strecken? Mit welcher Frequenz fahren die Bus- und Tramlinien? Welche Fahrzeuge sind dazu nötig? All diese Fragen versucht der Nahverkehrsplan zu beantworten. Zur Aufstellung des Planes ist die Beteiligung der politischen Gremien sowie von Fahrgast- und Umweltverbänden vorgesehen. Sie ist somit eine wichtige Möglichkeit, um Einfluss auf die Gestaltung des Nahverkehrs-Angebots nehmen zu können.

„Ich bin gemischt mobil!“ ist mittlerweile meine Erklärung und mein Statement, wenn es um Fragen der Mobilität geht. Ich setze mich seit Jahrzehnten ehrenamtlich für den Radverkehr ein und lebe mit meiner Familie die Autolosigkeit vor. Wir nutzen aber Carsharing und können von der unkomplizierten Buchung schwärmen. Ich habe ein Faltrad und kann die Entscheidung, mal zurück auch mit Bus und Bahn zu fahren hervorheben. Ideologiefrei mobil zu sein ist alleine durch die Begrifflichkeit „gemischt mobil“ zu einer gelebten Überzeugungsmöglichkeit geworden. Von daher: Tolles Projekt!“

Frank Rosinger

Die Stellungnahme der **Mobilität~Werk~Stadt** ist in diesem Zusammenhang als relevanter Baustein für die Mobilität im ÖPNV anzusehen. Um die Kompetenz der Stellungnahme zu erhöhen, wurde der Fahrgastverband Pro Bahn Ruhr mit in die Ausarbeitung einbezogen.

In diesem Rahmen wurde von der **Mobilität~Werk~Stadt** auch ein eintägiger Workshop für Jugendliche „Move-it!“ gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben RUHRBAHN und BOGESTRA im Unperfekthaus durchgeführt. Rund 50 Jugendliche diskutierten nach einer Reihe von Fachvorträgen über ihre Probleme und

Schwierigkeiten im ÖPNV. Die daraus erzielten Erkenntnisse flossen in die Vorschläge der **Mobilität~Werk~Stadt** zur Stärkung des ÖPNV-Netztes mit ein.

Im Beteiligungsverfahren wurden umfangreiche Vorschläge der Stadt und den betroffenen Bezirksvertretungen zur Verfügung gestellt. Unter anderem wurden folgende Vorschläge zur Stärkung des ÖPNV-Netztes der Stadt Essen eingebracht:

- Bildung eines 5-Minuten-Takt-Schiennetzes, in dem sich während der ganzen Betriebszeiten zwei Linien zu dichten Takten überlagern.
- Entwicklung eines 10-Minuten-Takt-Busnetzes, das durch mehrere konkrete Maßnahmen weiter entwickelt ist, als im NVP vorgesehen.

Damit wäre ein differenziertes Gesamtnetz möglich gewesen: Das Verfahren war jedoch so eng getaktet und fortgeschritten, dass die Aufnahme konkreter Maßnahmen abgelehnt wurde. Es finden sich aber dennoch unsere konkreten Vorschläge

im Verfahren zur Aufstellung des Nahverkehrsplans wieder und sollen während dessen Laufzeit auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden.

**Weitere Infos:**  
<http://mobilitaetwerkstadt.de/bahnhofstangente>  
[https://www.essen.de/leben/verkehr/Nahverkehrsplan\\_Essen.de.html](https://www.essen.de/leben/verkehr/Nahverkehrsplan_Essen.de.html)

**Kooperationspartner:**  
 Pro Bahn Ruhr, RUHRBAHN und BOGESTRA

Fahrradstraßen / Kampagne 25 %

# Alltagsradeln stärken



**25%**  
**KAMPAGNE**

### Weitere Infos:

- <https://25prozent.de/>
- <https://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-essen/aktuelles/100-fahrradstrassen.html>
- [https://www.essen.de/leben/verkehr/radfahren/radfahren\\_in\\_essen.de.jsp](https://www.essen.de/leben/verkehr/radfahren/radfahren_in_essen.de.jsp)
- <http://mobilitaetwerkstadt.de/100-fahrradstrassen>

### Kooperationspartner:

ADFC, VCD, Velo-City-Ruhr, Die Grünen

Radfahren in der Freizeit ist schick geworden. Manche steigen aufs Rennrad, andere auf ihr Mountain-Bike; beiden ist die sportliche Herausforderung zu eigen. Andere wiederum pedalieren durchs Grüne, der Gesundheit zuliebe. Trotz alledem, der berufliche Verkehr, der Weg zum Einkauf oder zum geselligen Ausgehen wird heute noch zu hohen Anteilen mit dem Auto erledigt. Das Rad spielt aktuell eine viel zu geringe Rolle.

Im Rahmen der Europäischen Grünen Hauptstadt Essen 2017 hat sich die **Mobilität~Werk~Stadt** der Forderung von ADFC, VCD, Velo-City-Ruhr und den Grünen angeschlossen, die Zahl der Fahrradstraßen in Essen auf mindestens einhundert zu erhöhen. Fahrräder sind auf diesen Straßen gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern privilegiert und der Autoverkehr, falls überhaupt zugelassen, ist auf eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h beschränkt. Zur Erleichterung des Radverkehrs wurden bisher 52 Fahrradstraßen mit Vorrang für den Radfahrer eingerichtet. Weitere 48 sollen kurz- bis mittelfristig folgen.

Die **Mobilität~Werk~Stadt** nutzt ihr Netzwerk um dieser Forderung mit Nachdruck im politischen Raum einen Weg zu bereiten. Dazu wurde durch den ADFC Essen eine Straßenliste zur Auswahl gestellt. Die Bürgerschaft wurde aufgefordert, darüber mit abzustimmen, für welche Straßen in Form von Anträgen und persönlicher Ansprache die Entscheider in der Politik zur Umsetzung motiviert werden sollen.

Als ideale Ergänzung zum Thema des Ausbaus von Fahrradstraßen wurde 2018 die Kampagne 25 % ins Leben gerufen. Diese Kampagne wird Stadtgesellschaft, Politik und Verwaltung immer wieder an unsere selbst gesteckten Mobilitätsziele für Essen erinnern.





# Mobilitätsdaten von und für Bürger

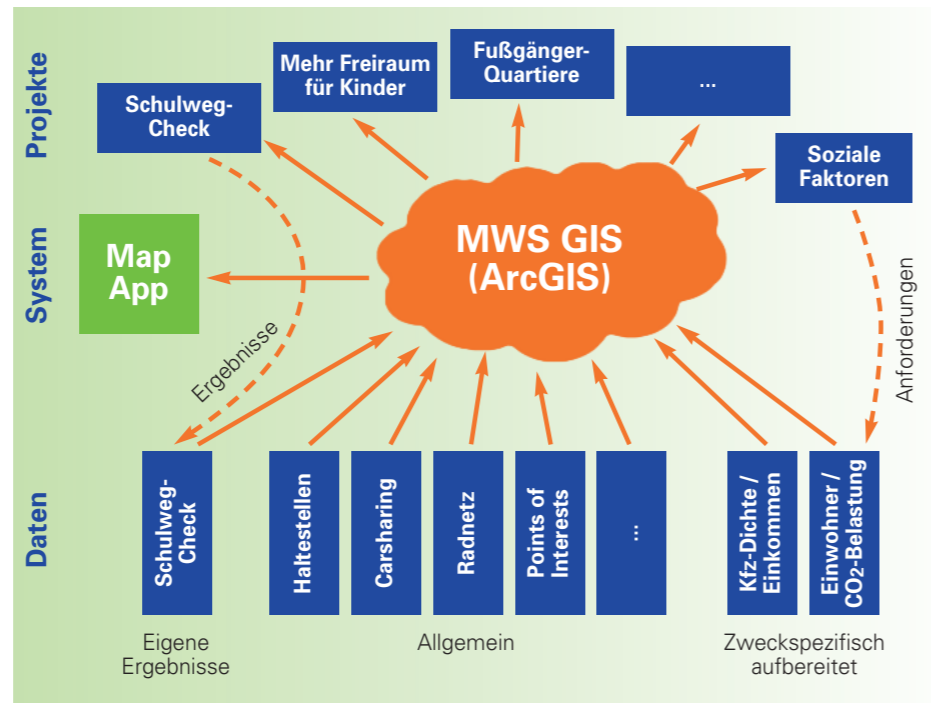
Geodaten werden in der nahen Zukunft eine immer größere Bedeutung, sowohl für die Planungsprozesse einer Stadt als auch im Alltag der Bürger spielen. Wie komme ich am schnellsten mit welchem Verkehrsmittel zu welcher Zeit zu einem Ort? Was kostet was? Wo finde ich Lernorte zum Thema Klimawandel? Wo kann ich meinen platten Fahrradreifen schnell flicken lassen? Wie passe ich als Stadt die Ampelphasen den verschiedenen Verkehrszeiten an? Welche Stadtteile lassen sich sinnvoll und auf welcher Trasse durch einen Radweg verbinden? Tausende weitere Fragen gehen jedem von uns durch den Kopf.

Schon heute liegen auf den jeweiligen städtischen Servern unzählige Daten, die aber noch viel zu selten miteinander verknüpft sind. Noch weniger entwickelt ist eine städteübergreifende Geodaten-Plattform. Ein erster Versuch aus Bürgersicht, die Städte im mittleren Ruhrgebiet anwenderbezogen zu vernetzen ist das Geodaten-Regionalmodell, dass von der **Mobilität~Werk~Stadt** entwickelt wurde. Die verwendeten Daten stammen aus verschie-

denen Quellen, von öffentlich verfügbaren Geodaten-Servern, aus Open-Data-Plattformen und zu einem Teil auch von den Städten selbst.

## Probleme mit der Datenqualität

Geodaten des Bundes, des Landes und des Regionalverbandes sind häufig selektiv und beschränken sich überwiegend auf Grundlagendaten wie Stadt-

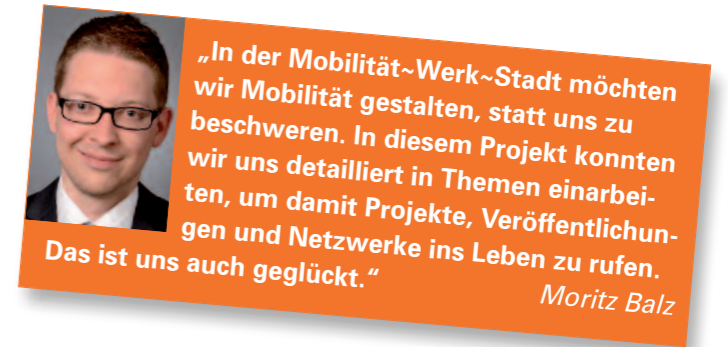


pläne, Grenzen und ÖPNV-Linien. Selten finden sich, wie in den Lärmkarten des Landes spezifischere Daten. Demgegenüber weisen die Datensätze der Städte einen großen Umfang auf und überraschen mit detailreichen Klassifizierungen. Probleme bereitet hier die oftmals fehlende Einheitlichkeit. Ohne eine arbeitsaufwendige manuelle Zusammenfügung solcher Daten lässt sich ein Geodaten-Regionalmodell nicht verwirklichen. Von besonderer Bedeutung sind auch die von Bürgern selbst erstellten Daten von Open-StreetMap. Hier finden sich teilweise detaillierte Datensätze von Zebrastreifen, Fahrradständern und Wegqualitäten. Probleme bereiten hier wiederum die höchst unterschiedlichen Kartierungsgrade einzelner Bereiche sowie die Zuverlässigkeit solcher freien Angebote. Trotz dieser Umstände ist es gelungen, das Regionalmodell aufzubauen und benutzerfreundlich zu präsentieren.

## Datenthemen und deren Herkunft

Die umfangreichsten Daten stammen direkt von den Stadtverwaltungen der Städte Bochum, Bottrop, Essen, Gelsenkirchen und Gladbeck. Hier wurden unter anderem folgende Daten geliefert:

- Grunddaten (Stadtgrenzen, Einwohnerstatistik, Kfz-Bestand, Modal Split)
- ÖPNV (Linien, Haltestellen)
- Autoverkehr (Straßen, Ladestationen, Carsharing, Taxiplätze, Tempo-30-Zonen, Parkplätze, Verkehrsbelastung)
- Fußverkehr (Fußgängerzonen, Sitzgelegenheiten)
- Radverkehr (Radwege, Ladestationen, Baustellen, Leihstationen)
- Aus den OpenData-Portalen sind zudem folgende Zusatzdaten bekannt, die größtenteils ins Geodaten-Regionalmodell eingeflossen sind:
- Park+Ride-Plätze, Bike+Ride-Stationen, Radrouten, Einzelhandel



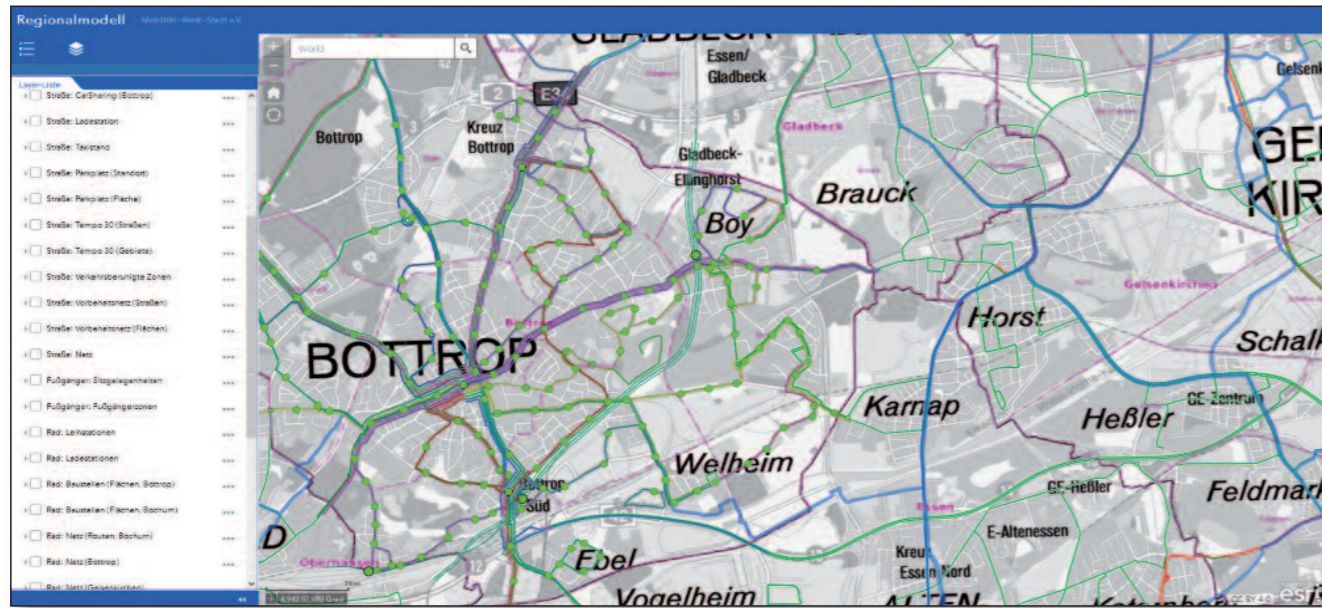
## Präsentation des Geodaten-Regionalmodells

Das Regionalmodell wurde mit der Software ArcGIS erstellt, die auch von vielen Städten eingesetzt wird. Die Veröffentlichung erfolgt über die Esri-Cloud. Diese ist allerdings in der Funktionalität eingeschränkt. So können zwar viele Aspekte dargestellt werden, die Strukturierung und Sortierung ist aber nicht durchgehend flexibel möglich. Mit einer entsprechenden Strukturierung der Projekte, einer Anpassung bestimmter Aspekte vor dem Upload und einer Nachbearbeitung der veröffentlichten Daten ist aber eine sinnvolle Darstellung möglich. Die Karten-Applikation im Internet beinhaltet folgende Funktionalität:

- Auswahl und Darstellung der Layer, also der einzelnen Geodaten-Aspekte. Diese sind kategorisiert und sortiert analog zu den angefragten Daten. Der Anwender kann so die interessanten Aspekte einblenden.
- Legende mit Erklärung der jeweils sichtbaren Symbolik.

## Zwischenfazit Geodaten-Regionalmodell

Eine Recherche verwandter Arbeiten hatte zu Projektbeginn keine vergleichbaren Arbeiten von Bürgerinitiativen gefunden, die Mobilitätsdaten aus verschiedenen Quellen zusammenführen und darstellen, so dass diese Dinge erarbeitet werden mussten.



Besonders herausfordernd war die Einarbeitung und Beschäftigung mit den Datenformaten und Konvertierungen der verschiedenen Daten. Das betrifft die Daten der Städte, die oft nicht kompatibel waren. Es betrifft aber auch die intensive Auseinandersetzung mit OpenStreetMap, auch wenn letztendlich hier noch keine Daten eingebunden wurden.

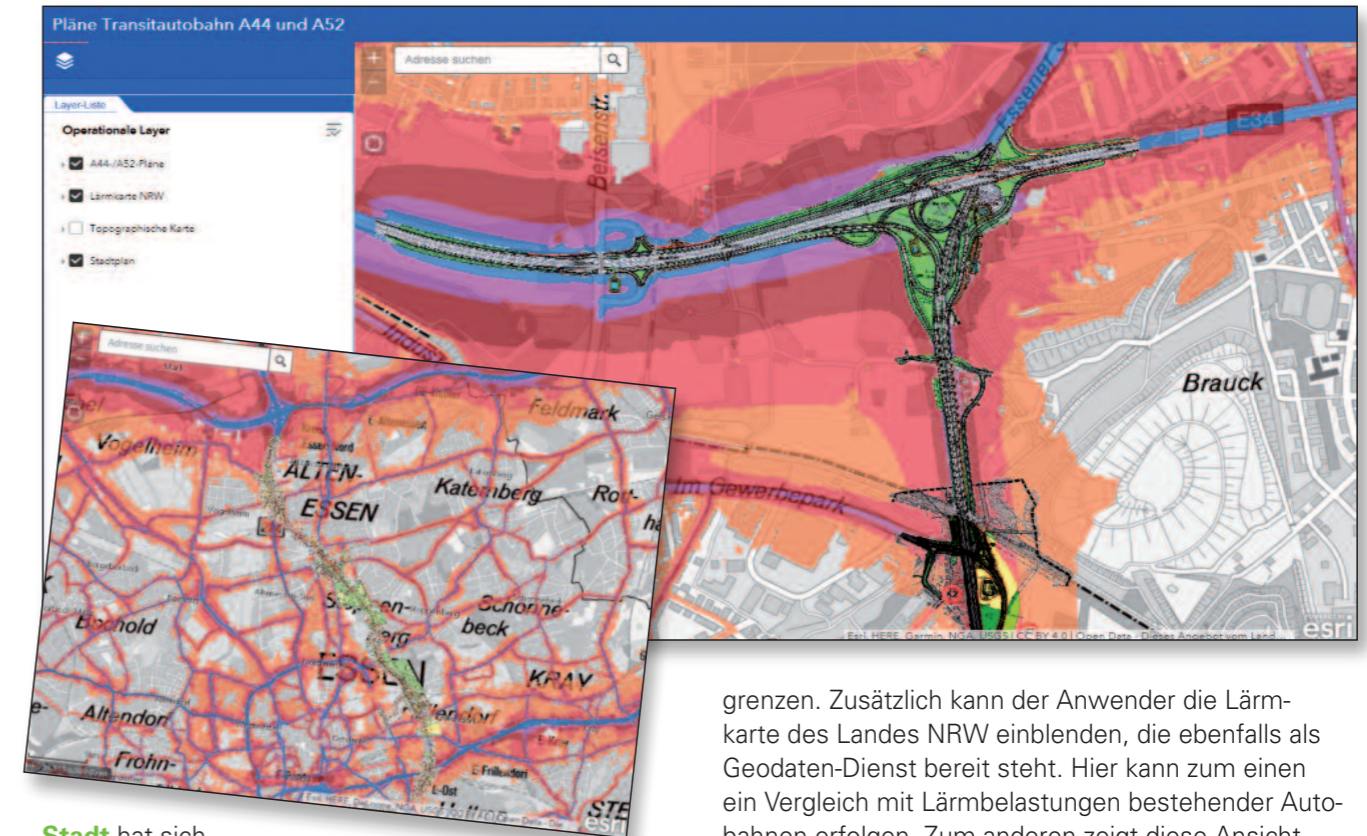
Auch eine konsistente Darstellung der Daten – so überhaupt möglich – war erst nach einer steilen Lernkurve möglich. Relevant waren hierbei sowohl die Arbeit an den Attributierungen der vorhandenen Daten als auch die letztendliche Darstellung in der Esri-Cloud. Die erste Version des Regionalmodells ist jetzt vorhanden. Möglichkeiten zur Erweiterung sind:

- Einbindung weiterer OpenData-Datensätze. Die Städte erweitern ihr Angebot konstant, so dass hier zusätzliche Daten zur Verfügung stehen und zu erwarten sind.

- Integration weiterer Datensätze von Städten, wenn sich dort die Datenbestände weiterentwickeln.
- Integration von Daten aus OpenStreetMap. Hier ist eine Auseinandersetzung mit der großen Fülle der Daten sowie der Verlässlichkeit erforderlich.
- Darstellung eigener Daten aus dem Schulwegcheck, wenn das Projekt abgeschlossen ist und in der Nachbereitung die Daten zur Verfügung gestellt werden können.

### Autobahnplanungen und Lärmvisualisierungen

Mündige Bürger sind die Stützen einer freiheitlichen Gesellschaft. Wichtige Voraussetzung zur Mündigkeit ist Information. Gerade in Zeiten von Desinformation, Fake News, Trollen und vielen weiteren Manipulationsversuchen spielen glaubhafte, faktenbasierte und frei zur Verfügung stehende Daten eine entscheidende Rolle in der Meinungsbildung. Die **Mobilität~Werk~**



**Stadt** hat sich im Rahmen des Geodaten-Regionalmodells das Ziel gesetzt, Planunterlagen des Bundesverkehrswegeplans einfach für jedermann in interaktiven Online-Karten zugänglich zu machen.

Entscheidend ist dabei die Einbettung in Stadtpläne mit gleichen Maßstäben, gleicher Rotation und detaillierten Zoom-Stufen. Erreicht wurde dies, indem die Planunterlagen georeferenziert wurden. Als alternative Grundkarte kann eine topographische Karte des Landes NRW eingeblendet werden. Sie ermöglicht in detaillierten Zoomstufen einen detaillierten Bezug zu landschaftlichen Gegebenheiten und Grundstücks-

grenzen. Zusätzlich kann der Anwender die Lärmkarte des Landes NRW einblenden, die ebenfalls als Geodaten-Dienst bereit steht. Hier kann zum einen ein Vergleich mit Lärmbelastungen bestehender Autobahnen erfolgen. Zum anderen zeigt diese Ansicht, inwiefern bereits lärmbelastete oder auch bislang lärmarme Gegenden vom Bau der Autobahnen betroffen sind.

- Weitere Infos:**  
<http://mobilitaetwerkstadt.de/interaktive-karten-zu-autobahn-planung>
- Kooperationspartner:**  
Fachämter der Städte Bochum, Bottrop, Essen, Gelsenkirchen und Gladbeck



A52 war gestern  
Jetzt: Wege für morgen!

A52 war gestern – JETZT: Wege für morgen!

# MIV contra Lebensqualität im Stadtquartier

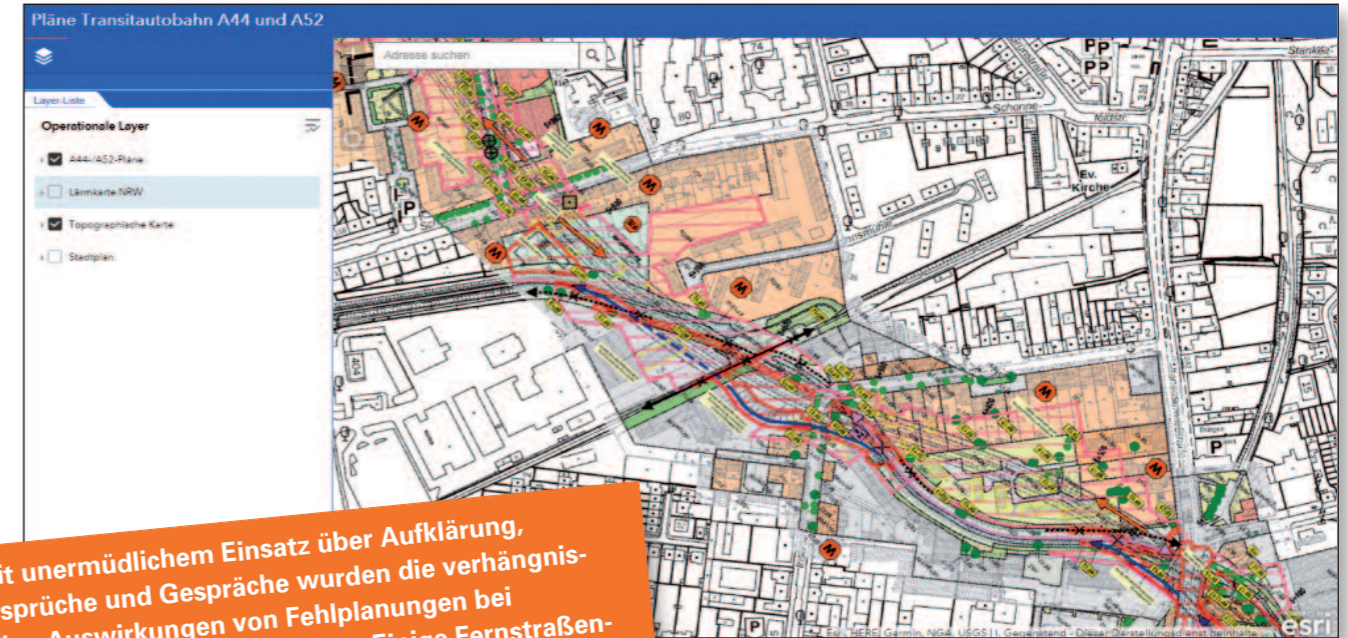
Ein schneller Blick auf die Lärmkarte der Metropole Ruhr reicht aus, um zu erkennen, welche Auswirkungen Autobahnen und der dort stattfindende motorisierte Individualverkehr (MIV) für die angrenzenden Stadtteile und deren Menschen haben. Was folgt ist der Wegzug von finanziell besser gestellten Bürgern aus den autobahnnahe Quartieren; Investitionen und eine städtebauliche Entwicklung sind nahezu unmöglich. Auch die Schadstoff- und Lärmbelastungen blei-



„Durch das Projekt konnten die Bemühungen von mehreren Initiativen aus Bottrop, Essen und Gladbeck wesentlich gefördert werden, die sich durch vielerlei Aktivitäten zur Verringerung des motorisierten Verkehrs und für weniger Autobahnbau durch das bereits hoch belastete Ruhrgebiet engagierten. Auch wenn im neuen Bundesverkehrswegeplan Ende 2016 das angestrebte Ziel nicht erreicht worden ist, erhöhten sich doch in der Öffentlichkeit die Sensibilität, das Expertenwissen und das Bewusstsein, dass die Bedingungen für Gesundheit und Natur verbessert werden müssen.“

Dr. Martin Arnold

Ruhrgebiet engagierten. Auch wenn im neuen Bundesverkehrswegeplan Ende 2016 das angestrebte Ziel nicht erreicht worden ist, erhöhten sich doch in der Öffentlichkeit die Sensibilität, das Expertenwissen und das Bewusstsein, dass die Bedingungen für Gesundheit und Natur verbessert werden müssen.“



„Mit unermüdlichem Einsatz über Aufklärung, Einsprüche und Gespräche wurden die verhängnisvollen Auswirkungen von Fehlplanungen bei Bundesfernstraßen verdeutlicht. Einige Fernstraßenabschnitte wurden in den „weiteren Bedarf“ zurückgestuft (A 52 und A 44 in Essen), aber für viele andere wurden Kapazitätserhöhungen vorgesehen. Dem Ziel, eine Veränderung des Modal Split, kommt man dadurch nicht näher. Der politische Wille ist dazu noch nicht vorhanden.“

Dieter und Rosemarie Zimek

ben langfristig auf einem hohen Niveau. Ein immer Mehr an umwelt- und gesundheitsschädlichen Schnellstraßen durch die Stadtteile ist deshalb zu vermeiden.

Mit der Kampagne gegen den Ausbau der B 224 zur A52 wird zu versucht, genau solche Prozesse zu verhindern. Über 20 Initiativen, Vereine und Verbände sind in dieser Kampagne aktiv. Über mehrere Jahre wurden Maßnahmen und Konzepte zur Infrastrukturverbesserung entwickelt, die auch in das „Entlastungs-

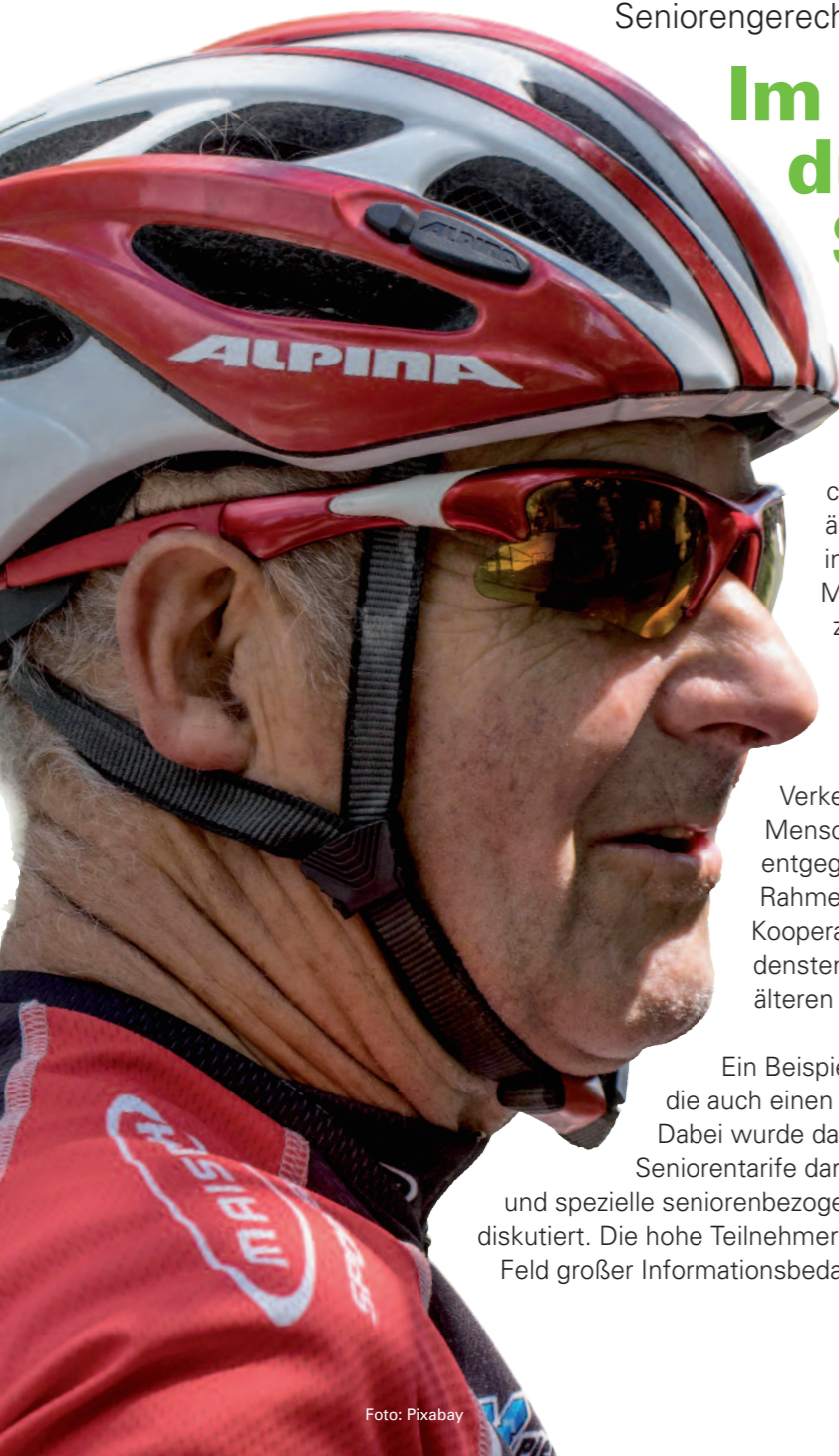
paket für die B 224“ eingeflossen sind. Tatsächlich sind einige der dort vorgestellten Maßnahmen vom NRW-Verkehrsministerium inzwischen verwirklicht worden. Dennoch beschloss der Bundestag Ende 2016 alle Autobahnabschnitte der A52/A44 in den neuen Bundesverkehrswegeplan, allerdings in unterschiedlichen Prioritätskategorien, aufzunehmen.

### Weitere Infos:

<http://a52-war-gestern.de>  
<http://mobilitaetwerkstadt.de/bundesverkehrswegeplan>

### Kooperationspartner:

Über 20 Initiativen, Vereine und Verbände aus NRW



Seniengerechte Mobilität in Bochum

# Im Alter sicher durch den Straßenverkehr

Der demografische Wandel unserer Gesellschaft schreitet schnell voran und führt dazu, dass auch unsere Mobilitätskonzepte entsprechend angepasst werden müssen. Ein höherer Anteil älterer Menschen bedeutet auch, dass die Verkehrsinfrastruktur dem Rechnung tragen muss, um die Mobilität dieser Bevölkerungsgruppe weitestgehend zu erhalten.

Dazu gehören neben verkehrstechnischen Lösungen auch eine Vielzahl von altersgerechten Detailveränderungen und -ergänzungen, die alle Verkehrsarten betreffen. Auch die Information der älteren Menschen, mit dem Ziel den entstehenden Ängsten entgegenzutreten ist ein wichtiger Ansatzpunkt. In diesem Rahmen hat sich die **Mobilität~Werk~Stadt** mit mehreren Kooperationspartnern das Ziel gesetzt, auf den verschiedensten Infotagen, Tagungen und Messen die Gruppe der älteren Menschen direkt anzusprechen.

Ein Beispiel hierfür ist die Lindener Meile 2017 in Bochum, die auch einen Aktionstag rund um die Mobilität beinhaltete. Dabei wurde das Tarifsystem der BOGESTRA, gerade in Bezug auf Seniorentarife dargelegt, alltagstaugliche Fahrradrouten vorgestellt und spezielle seniorenbezogene Verhaltenstipps für Fußgänger und Radler diskutiert. Die hohe Teilnehmerzahl und die rege Beteiligung zeigen, dass in diesem Feld großer Informationsbedarf besteht.

Mobilität~Werk~Stadt für die Metropole Ruhr

## AKTIONSTAG! RUND UM MOBILITÄT

IM RAHMEN DER *Lindener* MEILE 2017

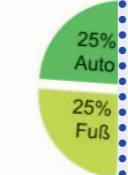
**Samstag, 16. September 2017**  
10 bis 16 Uhr am Seniorenbüro Südwest  
Hattinger Str. 787, 44879 Bochum

Astrid Becker (Koordinatorin)  
Tel.: 0152 34 20 71 71  
E-Mail: [mobilitaetwerkstadt@astridbeck.de](mailto:mobilitaetwerkstadt@astridbeck.de)  
[www.mobilitaetwerkstadt.de](http://www.mobilitaetwerkstadt.de)

## MOBILITÄT IN DER METROPOLE RUHR GESTALTEN

Werk~Stadt in der Metropole Ruhr in fünf Städten Bochum, Böttrop, Dortmund, Essen und Gladbeck aktiv.

Wir sind „Gut gemischt mobil“ – eine sichere, emissionsfreie und flexiblere Mobilitätsoption für die Mobilitätsbedürfnisse der KinderUmweltZeitung des Schulwegchecks in der Metropolregion Ruhrgebiet.



**Weitere Infos:**  
<http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/handlungsfeld/senioren>

**Kooperationspartner:**  
Stadt Bochum, BOGESTRA, AWO Bochum, Seniorenbüro Südwest (Bochum), Verkehrswacht Bochum, Quartiers-Projekt „Älter werden in Bochum-Weitmar“, Polizei NRW

Veranstalter:  
**Mobilität~Werk~Stadt für die Metropole Ruhr**

In Kooperation mit:  
**Seniorenbüro SÜDWEST**  
STADT BOCHUM AWO

Hattinger Str. 787  
Tel: 0234 / 58 86 85 55

Weitere Partner:  
**BOGESTRA** **STADT BOCHUM**  
**DEUTSCHE VERKEHRS WACHT**  
**POLIZEI Nordrhein-Westfalen Bochum**

Mobilität~Werk~Stadt e.V.  
Gesamtschulweg

Gestaltung: Jesse Krauß Fotos: Ralf Nattermann, Bogestra, Fotolia, Ingo Barbussek, Jenny Sturm, Petrar

# Gebt den Kindern das Kommando



**„Als Klassensprecherin der 6d in der Gesamtschule Nord kann ich sagen, dass uns die KinderUmweltZeitung nicht nur eine Menge Spaß gemacht hat, sondern wir als Klasse an einem Strick gezogen haben, Recherchegruppen gebildet haben und uns besonders die demokratischen Mitwirkungsmöglichkeiten, unsere Gesellschaft mitzugestalten, fasziniert haben. Wir haben fürs Leben gelernt, nicht für die Schule.“**

*Angelina Strömer*



**„Kinder, egal welcher Herkunft und welchen Alters sind wissbegierig. Der Stoff und deren Vermittlung muß sie lediglich ansprechen. Genau das ist der KinderUmweltZeitung, mit seiner professionellen Begleitung gelungen. Kreativ, neugierig, zu großen Teilen selbstorganisierend und mit einer Menge Elan sind meine Schüler und Schülerinnen ans Werk gegangen. Herausgekommen ist ein Erfolgsergebnis, dass sie so schnell nicht vergessen werden.“**

*Elena Giuri*

Kinder sind die besten Multiplikatoren, wenn es darum geht, Alltagsverhaltensweisen von Erwachsenen zu verändern. Dazu benötigen Kinder relevante Informationen und eigene Erfahrungen. Ein freier, eigenständig gesteuerter Lernprozess, der auch außerschulische Lernorte umfasst, bietet dazu die beste Gelegenheit.

2008 von der Deutschen Umwelthilfe mit dem Deutschen Lokalen Nachhaltigkeitspreis Zeitzeiche(N) in der Kategorie „Ideen“ ausgezeichnet, hat sich die KUZ zu einem wichtigen Medium für die Vermittlung relevanter Umweltthemen für Kinder von acht bis zwölf Jahren entwickelt. In mehreren Städten der Metropolregion sind inzwischen Ausgaben der KUZ erschienen. Neben einem professionell gestalteten Mantelteil steht gleichwertig ein, von Kindern oder Jugendlichen recherchiert und geschriebener, Innenteil. Angeleitet von Fachleuten, blicken in diesen Artikeln Kinder aus ihrer eigenen Perspektive auf Umweltthemen.

2017, im Jahr der Grünen Hauptstadt Europas – Essen, wurden vier Sonderausgaben der KUZ produziert. Jeweils acht Seiten voller Infos, kindgerecht aufge-

arbeitet, erschienen mit den Themenschwerpunkten Mobilität, Klima, Biodiversität, Ernährung, Energie und Nachhaltigkeit. Mobilität hatte in allen Ausgaben einen besonderen Stellenwert. Der Blick über den Tellerrand des Ruhrgebietes, Deutschland und Mitteleuropas stand dabei als wichtige Zusatzprämisse im Fokus vieler Artikel und spiegelt die Migrationshintergründe der Kinder des Ruhrgebiets wieder. Vier Ausgaben bedeutete aber auch vier Kinder- und Jugendredaktionen, die jeweils eine Ausgabe zusammen entwickelten. Diese Aufgabe übernahmen unter professioneller Begleitung der Büros cub artwork und GODAU media Essener Schulklassen des Viktoria-Gymnasiums, der Carl-Funke-Grundschule und der Gesamtschule Nord. Zwei Jugendgruppen der Naturschutzjugend Essen und von Greenpeace übernahmen eine Ausgabe, die in den Sommerferien erstellt wurde.

Mit der Verteilung (26.000 Exemplare/Ausgabe) direkt an alle Essener Schulen der Klassen 4 bis 7 war die KUZ eines der meistbeachteten Medien im Rahmen der Grünen Hauptstadt. Rückmeldungen an die Redaktion zeigten auf, dass die Artikel nicht nur gelesen, sondern auch in den Unterricht einbezogen wurden.

**Weitere Infos:**  
<http://mobilitaetwerkstadt.de/kinder-umweltzeitung-kuz>  
<http://www.godaumedia.de/journalismus>

**Kooperationspartner:**  
 Projektbüro „Grüne Hauptstadt Europas – Essen 2017“, Klimaagentur Stadt Essen, Greenpeacejugend Essen, Naturschutzjugend Essen, Carl-Funke-Grundschule, Viktoria-Gymnasium, Gesamtschule Essen-Nord





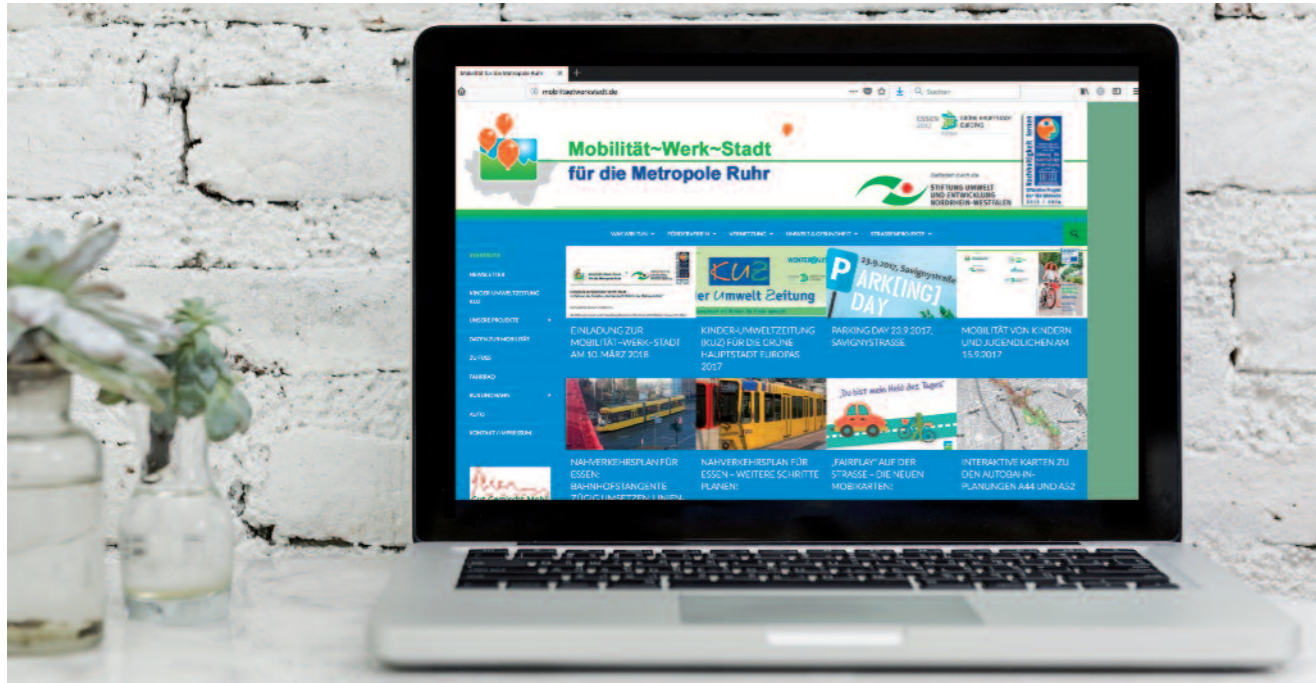
Über 8.000 Besucher, spannende Programmpunkte und ein gutmütiger Wettergott sorgten dafür, dass der Fahrradsommer der Industriekultur im Mai 2017 ein großartiger Erfolg wurde. Organisiert vom RVR stellten über 30 Aussteller, darunter auch die **Mobilität~Werk~Stadt**, ein Programm auf die Beine, das keine Langleweile aufkommen ließ. Das Thema Radfahren wurde von der Historie bis zur Zukunft dargestellt. Überall standen Mitmachaktionen für Radler jeden Alters an. Vom Erfolg überzeugt, steht der Termin für den nächsten Fahrradsommer auch schon fest: der 13. Mai 2018.

Dies ist nur ein Kurzbericht über eine der vielen, auch von der **Mobilität~Werk~Stadt** mitgetragenen Veranstaltungen. Allein in 2017 wurden so 16 Veranstaltungen begleitet. Die Palette reicht dabei von der Veggie-nale über die Extraschicht und den Tag der Bewegung bis hin zur Europäischen Mobilitätswoche. Schließlich ist es ein zentrales Anliegen der **Mobilität~Werk~Stadt** in der Bürgerschaft Interesse und Begeisterung für eine nachhaltige Mobilität zu erzeugen. Überzeugend gelingt dies auf lokalen und regionalen Festen und Erlebnistagen. Eingebunden in ein buntes Rahmenprogramm, finden hier Interessierte Muße und Zeit sich mit Themen und Möglichkeiten zur Mobilität auseinander zu setzen, die sie selbst betreffen. Gerade bei kleineren Veranstaltungen wie dem Parking-Day, sind sie zudem angehalten selbst aktiv mitzuwirken.

**Weitere Infos:**  
<https://www.adfc.de/termine/veranstaltungsuebersichtsseite>  
<http://mobilitaetwerkstadt.de>

**Kooperationspartner:**  
 Zahlreiche Initiativen, Vereine und Verbände





Kommunikation / soziale Medien

## Wie sag ich es meinem Nachbarn ...

Information, Information, Information – das sollte in einer wissensorientierten Gesellschaft die Leitlinie sein. Doch Information alleine genügt nicht, um einen nachhaltigen Wissensgewinn in eine Gesellschaft zu transferieren. Dazu benötigt der einzelne Mensch immer auch eigene Praxiserfahrung und einen sozialen Austausch. Genau in diesem Spannungsfeld bewegt sich die **Mobilität~Werk~Stadt**. Informationskonzepte in Form von Flyern, Broschüren, Workshops, Straßenfesten und in sozialen Medien wurden entwickelt und umgesetzt. Genauso wichtig war aber auch das Netzwerken in verschiedenen Strukturen. Allein in

einem guten halben Jahr zwischen September 2016 und April 2017 wurden 67 Sitzungen und Termine erarbeitet, abgestimmt und veröffentlicht. Dabei wurden immer neue relevante Zielgruppen, vom interessierten Bürger bis zum Fachwissenschaftler angesprochen. Erleichtert hat dies die bunte Mischung der Aktivisten der **Mobilität~Werk~Stadt**. Jung und alt, weiblich und männlich, Experte und Laie – alle arbeiten in einem gut funktionierenden Team zusammen. Um dieses Pensum mit einer notwendigen Professionalität durchführen zu können, wurde teilweise auf bestehende Strukturen zurückgegriffen. Neben

dem Koordinationskreis und dem Lenkungsreis der **Mobilität~Werk~Stadt** selbst, stellt der Runde Umweltschisch Essen (RUTE) eine wichtige Kommunikationsbasis dar. Ähnliches gilt für den Kampagnenrat „A52 war gestern – JETZT: Wege für morgen!“.

## Mobilität im Netz – Facebook & Co

Seit 2015 kommuniziert die **Mobilität~Werk~Stadt** auch über Facebook. Ausgemachtes Ziel war es, auch die jüngeren Menschen für die Themenpalette rund um eine nachhaltige Mobilität zu gewinnen. Mit einem Postkartenprojekt der Westfälischen Hochschule Gelsenkirchen wurde der Internetauftritt beworben und seit dem Startschuss im November 2015 erfuh



„Mobilität war immer ein Thema, welches mir so ‚fern‘ schien, doch konnte ich durch die vielen Aktionen und Veranstaltungen schnell merken, dass sich viele spannende und neue Gedanken ergaben, viele nutzbare Alternativen ausprobiert wurden und natürlich auch eine Menge Spaß zu einer veränderten Mobilität dazugehören. Eine echt interessante Erfahrung.“  
*Buket Özdemir*

die Seite wachsende Bekanntheit und Beliebtheit: Alle wichtigen regionalen Player rund um die Radmobilität sowie einer urbanen Entwicklung hin zu mehr Lebensqualität in Stadtteil und Quartier, sind mit uns virtuell vernetzt. Veranstaltungen und Mitteilungen (Postings) können einem breiten Publikum auch außerhalb der angepeilten Zielgruppe unterbreitet werden und aus der Interaktion mit den Usern werden Bedarfe und Pro-



„Für die Mobilität~Werk~Stadt habe ich bei vielen Veranstaltungen die Infostandbetreuung übernommen. Dabei ist mir das Interesse und die große Aufgeschlossenheit der Menschen zum Thema ‚Nachhaltige Mobilität‘ aufgefallen. Für unser Team waren es sehr interessante Tage mit vielen anregenden Gesprächen.“  
*Xenia Becker*

bleme, beispielsweise im Radstreckennetz oder ÖPNV, direkt erfragt, kommuniziert und weitergegeben.

Regelmäßige drei- bis vierstellige Klickzahlen sowie weitere statistische Daten zeigen, dass das von der **Mobilität~Werk~Stadt** angebotene Themenspektrum im Ruhrgebiet und weit darüber hinaus intensiv angenommen und diskutiert wird. Auffallend dabei ist, dass es auch im Netz überwiegend Menschen im mittleren und höheren Alter sind, die sich aktiv beteiligen. Damit spiegeln die social-media-Nutzer allerdings das reale Radlerpublikum auf den Straßen der Metropole Ruhr gut ab. Die Jugend ist leider unterrepräsentiert. Die Gründe dafür sind sicherlich vielschichtig.



### Weitere Infos:

<http://mobilitaetwerkstadt.de>  
<https://www.facebook.com/mobilitaetwerkstadt>

### Kooperationspartner:

Zahlreiche Initiativen, Vereine und Verbände, alle social-media-Nutzer





Fazit Mobilität~Werk~Stadt

## Worte, Taten und Projekte

Die **Mobilität~Werk~Stadt** ist im April 2015 mit einer dreijährigen, durch die Stiftung Umwelt und Entwicklung NRW geförderten Projektphase gestartet und hat sich für die Zeit viel vorgenommen. Die Lebens- und Aufenthaltsqualität in den fünf beteiligten Städten Essen, Bottrop, Bochum, Gelsenkirchen und Gladbeck sollte durch mehr nachhaltige, möglichst natur- und menschenverträgliche Mobilität verbessert werden. Ausgangspunkt für das starke bürgerschaftliche Engagement vieler Akteure in den fünf Städten war das dringende Anliegen, den Ausbau der A 52 zu verhindern. Die Erfahrung und das Wissen der Akteure, dass mehr Autobahnen mehr Autos bedeuten und mehr Autos Mensch und Natur immer noch stärker belasten, sollte breit kommuniziert werden. Gleichzeitig wollte man konkrete Alternativen, die das Unterwegssein für

alle Menschen in den fünf Ruhrgebietsstädten erleichtert und es gleichzeitig umweltverträglicher und gesünder macht, aufzeigen und voranbringen. Das ist im Großen und Ganzen an vielen kleinen Punkten gelungen. Es sind Bürgerinnen und Bürger in ihrem Mobilitätsverhalten erreicht worden, denn jeder Einzelne gestaltet durch sein alltägliches Unterwegssein die Städte mit. Klar ist, je mehr Menschen in den fünf Städten sich nachhaltig von A nach B bewegen, desto geringer die Belastung mit Lärm und Schadstoffen für Mensch und Natur in der ganzen Region. Herausgeragt haben in dem Zusammenhang die jährlichen Stadtradelwochen, in denen viele Menschen für 21 Tage auf das Rad umgesattelt haben. In diesen Wochen wurde besonders deutlich erfahrbar, was bereits geht und gleichzeitig erkennbar, wo Infrastruk-

tur in den Städten für Radfahrer und Radfahrerinnen dringend ausgeweitet und verbessert werden muss.

Detaillierte Erkenntnisse und Vorschläge für dringliche Infrastrukturverbesserungen sind von der **Mobilität~Werk~Stadt** insbesondere in Essen regelmäßig an die Stadtspitze herangetragen worden. Mit Fachexpertise und ausführlichen Beschreibungen sind konkret Maßnahmen für ein deutlich ausgebaut und optimiertes Radwegenetz und Nahverkehrsangebot kommuniziert worden.

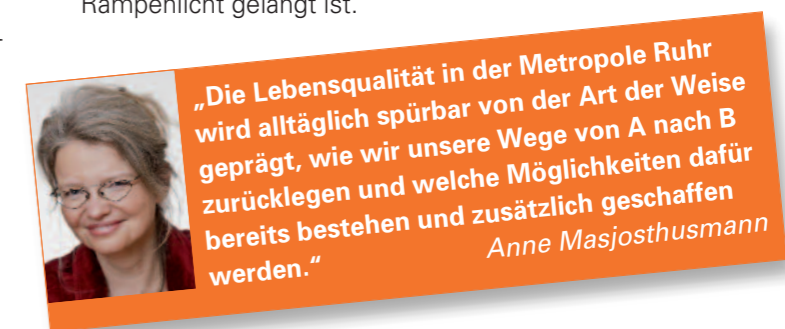
Auch die attraktive Gestaltung von Fuß- und Radwegen, insbesondere für Kinder und Jugendliche auf ihrem Weg zur Schule, konnte in allen fünf Städten vorangebracht werden.

Die Erarbeitung eines digitalen Regionalmodells „GutGemischtMobil in der Metropole Ruhr“ hat sich als richtig und wichtig herausgestellt. Eine Visualisierung der aktuell vorhandenen Infrastruktur der Nahmobilität insbesondere für das Radfahren und die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs, aber auch die Kombination und Verbindung der beiden Optionen ist städteübergreifend eine Großbaustelle, die im Rahmen der **Mobilität~Werk~Stadt** in Teilen bearbeitet werden konnte. In diesem Rahmen konnten auch Defizite und Bedarfe aufgezeigt werden. Beispielhaft sind mit Unterstützung des digitalen Regionalmodells Maßnahmen zur Infrastrukturverbesserung abgeleitet worden. Es sind aber auch negative Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bezogen auf Lärm und Schadstoffbelastungen für die Kampagne gegen die A52 abgebildet worden, um konkret aufzeigen zu können, welche Belastungen entlang der geplanten Route bereits bestehen und zukünftig mit dem Bau zusätzlich zu erwarten wären. Die **Mobilität~**

**Werk~Stadt** hat sich über die letzten drei Jahre dafür stark gemacht, Bürgerinnen und Bürger, Verantwortliche aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft im Rahmen der Entwicklungs- und Gestaltungsprozesse für mehr nachhaltige Mobilität zusammenzubringen und wo das möglich war, an einen Tisch zu holen. Dieser sektorübergreifende Ansatz hat sich bewährt. Auch wenn der Dialog zum Teil bilateral erfolgen musste, konnten doch die Ergebnisse immer wieder zusammengeführt werden. Das heißt, es ist der **Mobilität~Werk~Stadt** immer wieder gelungen an Schnittstellen zwischen Politik, Verwaltung, Zivilgesellschaft, Wirtschaft und Wissenschaft anzusetzen und die gemeinsamen Anliegen der unterschiedlichen Akteure herauszuarbeiten und voranzubringen.

Wir sind nicht fertig geworden, das wird uns täglich deutlich und das haben wir ehrlich gesagt auch nicht erwartet. Das heißt, wir bleiben dran. Dass der kostenlose Zugang zum öffentlichen Nahverkehr in den Bundesministerien als Option formuliert und Essen als eine Modellstadt für die Umsetzung benannt wird, haben wir bei Projektbeginn nicht zu hoffen gewagt.

Diese Diskussion zeigt uns auch, dass die Anliegen einer natur- und menschenverträglichen Mobilität im Mainstream der Gesellschaft angekommen sind. Einen Teil konnten wir dazu beitragen, dass diese wichtige Zukunftsaufgabe aus einer gesellschaftlichen und politischen Nische ins öffentliche und politische Rampenlicht gelangt ist.



„Die Lebensqualität in der Metropole Ruhr wird alltäglich spürbar von der Art der Weise geprägt, wie wir unsere Wege von A nach B zurücklegen und welche Möglichkeiten dafür bereits bestehen und zusätzlich geschaffen werden.“  
Anne Masjosthusmann

# Wie geht es weiter?

Auch wenn die von der Stiftung Umwelt und Entwicklung NRW geförderte dreijährige Projektphase jetzt abgeschlossen ist, machen wir natürlich weiter. Alle Ziele, alle Kampagnen und Projekte bleiben aktuell. Derzeit bemühen wir uns um Fördergelder, um insbesondere das Projekt der sicheren und attraktiven Fuß- und Radwege für Kinder und Jugendliche auf ihrem Weg zur Schule in den Städten Essen, Bochum, Bottrop, Gladbeck und Gelsenkirchen weiter realisieren zu können.

Die Kampagne gegen die A 52 ist nicht zu Ende. Auch wenn die großen Anstrengungen um die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans nicht zu dem erwünschten Erfolg geführt haben, geht das Engagement gegen den Bau der A 52 weiter.

Bei der Ausarbeitung des digitalen Regionalmodells für mehr nachhaltige Mobilität bleiben wir ebenfalls am Ball. Die Sammlung und Aufbereitung der Daten aus den Städten ist so weit fortgeschritten, dass die Informationen für die verschiedenen Akteure nach Thema und Bedarf abgefragt und zusammengestellt werden können.

Bei aller Anstrengung und den vielen Höhen und Tiefen der Projektphase, haben wir immer wieder erlebt, was alles möglich ist, wenn viele sich gemeinsam stark machen. Dazu möchten wir Sie und Euch weiterhin einladen und bedanken uns für Ihre und Eure Entschlossenheit, Tatkraft und Ausdauer.

