

Gladbecks MobilitätsWerkStadt 2025

Gladbeck -Mobilität für Alle (GlaMfA)

Ein Projekt in der Fördermaßnahme der Sozial-ökologischen Forschung im Förderbereich MobilitätsWerkStadt 2025.



Projektleitung:

Jürgen Harks

FKZ:

01UV2031

Projektzeitraum:

01.01.2020 – 31.03.2021



FONA

Sozial-ökologische Forschung

Schlussbericht zum Projekt

Gladbecks MobilitätsWerkStadt 2025 – Mobilität für Alle

1. Kurze Darstellung:

1.1 Aufgabenstellung

Die Stadt Gladbeck hat 2019 den Klimanotstand ausgerufen. Damit verbunden sind ambitioniertere Klimaziele, die insbesondere auf den Mobilitätssektor einwirken. Unter Berücksichtigung der spezifischen sozialen und infrastrukturellen Strukturen Gladbecks, die teilweise auch charakteristisch für das Ruhrgebiet sind, soll deshalb eine Mobilitätswende eingeleitet werden, die sowohl die Mobilitätskompetenz des Einzelnen stärkt als auch die Umweltqualität im urbanen Raum verbessert.

Die Stadt Gladbeck beabsichtigte mit der ersten Projektphase der „MobilitätsWerkStadt 2025 – Mobilität für Alle“ die sozialen, ökologischen und gesundheitlichen Chancen einer Mobilitätswende im partizipativen Dialog mit der Bevölkerung zu nutzen. Sie verfolgt mit dem Konzept der Mobilitätswerkstadt den Anspruch, eine „Blaupause“ für andere Städte der Region zu sein, in denen ebenfalls große Infrastrukturen die Stadtstrukturen und Lebensräume zerschneiden. Zugleich möchte die Stadt eine Mobilitätswende zum Wohle aller Bürger:innen aktiv gestalten. Dies gilt sowohl für einen inklusiven Zugang zur Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen als auch für eine umweltgerechte Angleichung der Lebensverhältnisse in der Stadt.

Die 2020 gestartete „Gladbecker MobilitätsWerkStadt 2025 – Mobilität für Alle“ adressiert daher jeden Bürger und jede Bürgerin sowie die Infrastruktur der Stadt. Über partizipative Projekte sollen die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger evaluiert werden. Auf Basis dieser Erkenntnis sollen zukünftig konkrete Projekte umgesetzt und wissenschaftlich begleitet werden.

1.2 Voraussetzungen, unter denen das Vorhaben durchgeführt wurde

Mit einer Bevölkerungszahl von mehr als 2000 Einwohner:innen pro km² ist Gladbeck verhältnismäßig dicht besiedelt. Menschen aus 110 Nationen bereichern die kulturelle Vielfalt der Stadt. Viele verschiedene ökonomische und soziale Voraussetzungen ebenso wie unterschiedliches Mobilitätsverhalten und -verständnis gilt es miteinander zu vereinen und neue Strukturen abseits der lange vorangetriebenen Automobilkultur zu etablieren. Städtebaulich bietet die Stadt gute Voraussetzungen für den gezielten Ausbau aktiver Mobilitätsformen wie Rad- und Fußverkehr: In weiten Teilen planmäßig als Gartenstadt angelegt, verfügt Gladbeck über fast durchgängig begrünte Straßenräume mit mehr als 12.000 Bäumen und die höchste Alleendichte in Nordrhein-Westfalen. Besonderes Potential für die Infrastruktur bieten die vielen stillgelegten Bahntrassen im Ruhrgebiet. So soll das Gladbecker Radwegenetz verstärkt in das Regionale Radverkehrsnetz des RVR eingebunden werden und die Nachbarstädte auch für den Radverkehr zusammenrücken lassen. In Gladbeck wird der Ausgangspunkt für den geplanten Radschnellweg „Mittleres Ruhrgebiet“ entstehen, der die Innenstädte von Gladbeck, Bottrop und Essen miteinander verbinden wird. Zwei Bahnhöfe im Umfeld der Innenstadt und ein Haltepunkt im größten Stadtteil Zweckel geben Gladbeck eine hervorragende Anbindung an das Schienennetz. Darüber hinaus gibt es im Stadtgebiet ein dichtes ÖPNV-Netz mit vielen Haltestellen.

Ähnlich wie viele andere Städte im Ruhrgebiet leidet auch Gladbeck unter erhöhten Lärm- und Luftschadstoffemissionen. Hauptverursacher ist der motorisierte Verkehr. Um die Klimaschutzziele der Stadt zu erreichen und die Emissionen im Verkehr um 27% gegenüber 1990 zu senken, ist die Verschiebung des Modal Split und die Marktgängigkeit klimafreundlicher Antriebstechnologien

unabdingbar. Bereits vor einiger Zeit wurde die Stelle des städtischen Klimaschutzmanagements verstetigt und die Stadt arbeitet kontinuierlich an der Umsetzung des Gladbecker Klimaschutzkonzeptes. Eine große Bedeutung bei der Erreichung der Klimaziele haben die gesellschaftlichen Handlungsfelder. Insbesondere im kommunalen Klimaschutz wird durch die Initiierung lokaler Projekte ein gesellschaftlicher Wandel vorangetrieben. Schon heute bestehen wichtige Stellen innerhalb der Kommunalverwaltung, aber auch öffentliche und private Initiativen, Vereine und Organisationen, die sich für die Förderung integrativer und nachhaltiger Mobilitätsstrukturen einsetzen. Im Rahmen des Projektes „Gladbecker MobilitätsWerkStadt 2025 – Mobilität für Alle“ geht es darum, die verschiedenen Stellen miteinander zu verknüpfen und vorhandene Netzwerke zu stärken, sie in kommunale Vorhaben zu integrieren und die Erprobung von Maßnahmen wissenschaftlich zu begleiten.

Natürlich beeinflusste die Corona-Pandemie die Durchführung des Vorhabens wesentlich. Insbesondere partizipative Projekte und die Erarbeitung von verbindlichen Leitbildern konnten nicht im geplanten Rahmen und Umfang bearbeitet werden. Die hierfür zum Teil zwingend notwendigen persönlichen Begegnungen ließen sich 2020 nicht oder nur sehr eingeschränkt ermöglichen.

Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen wurden viele Maßnahmen (auch unter freiem Himmel) erfolgreich durchgeführt.

1.3 Planung und Ablauf des Vorhabens

Die Maßnahmen der Projektumsetzung und der zugehörigen Aufgaben des hierfür eingestellten und geförderten Koordinators gründeten auf die eingereichte Arbeitsplanung. Zusätzlich mussten die Vergabe und die vertraglichen Regelungen mit dem wissenschaftlichen Partner (Universität Duisburg-Essen) bearbeitet und abgeschlossen werden. Dies erfolgte im Mai 2020, nach Arbeitsaufnahme der Koordinierungsstelle im März 2020. Im Sinne des Änderungsbescheids vom 01.09.2020 wurde die Arbeitsplanung auf März 2021 angepasst.

Im Bereich der soziologischen Mobilitätsanalyse (AP1) wurden nach einer Bestandsaufnahme die nachfolgenden „Schwerpunkt Gruppen“ identifiziert:

- Kinder und Jugendliche
- Menschen mit Flucht und/oder Migrationshintergrund
- Senior:innen
- Radfahrer:innen
- ÖPNV-Nutzer:innen

Die Auflistung zeigt keine homogenen bzw. nach außen und innen abgrenzbaren Gruppen. Sondern es handelt sich um Gruppen, die durch ihr Verhalten (beeinflusst durch die Mobilitätswerkstadt) erheblich zum Gelingen einer nachhaltigen Mobilitätswende beitragen und somit zentral für die Erreichung der Projektziele sind.

Im Dialogverfahren mit Experten und Angehörigen der jeweiligen Mobilitätsgruppen wurden Maßnahmen und Projekte vor dem Hintergrund des Projektziels definiert und beschrieben. Die Ergebnisse und Projekte sind Teil des erfolgreichen Antrages zur zweiten Projektphase.

Die Bestandsaufnahme zur Umwelt und Infrastruktur (AP 2) hat insbesondere Herausforderungen im Bereich des verdichteten Stadtraums gezeigt. Die Umweltqualität (Lärm, Stickoxide und Feinstaub) leidet in diesen Bereichen verstärkt. Zusätzlich kommt es zu einer erhöhten Konkurrenzsituation zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern, sodass insgesamt die Lebensqualität in der Stadt auch maßgeblich von Verkehrsinfrastruktur und dem individuellen Mobilitätsverhalten abhängig ist.

Auf Basis dieser Erkenntnisse wurden u.a. nachfolgende Projekte erarbeitet welche die Lebensqualität vor Ort und die Mobilitätswende voranbringen sollen:

- Einführung von temporären Spielstraßen
- Flächendeckend Tempo 30
- alternativer Lieferverkehr
- Umnutzung von Parkplatzflächen
- Umgestaltung von Straßen
- Mobilität in der Metropol-Region

Analog zur soziologischen Analyse wurden die Projekte im Antrag zur zweiten Projektphase ausformuliert.

Das AP 3 hat die Ergebnisse und Maßnahmen zusammengefasst und entsprechend im Antrag zur zweiten Projektphase dokumentiert. Insbesondere die Entwicklung eines Leitbildes und die damit korrespondierende Gremienarbeit waren in einer Pandemie nicht bzw. nur sehr eingeschränkt möglich. Vielmehr wurde durch bilaterale digitale Kontakte an den einzelnen Projekten gearbeitet und anschließend zu einem Gesamtbild zusammengefügt.

1.4 Wissenschaftlicher und technischer Stand

Im Verlauf der Projektphase 1 wurden unterschiedliche Mobilitätsgruppen identifiziert, deren Teilhabe an der Mobilität in Gladbeck es zu fördern gilt. Dazu gehören Menschen mit Flucht- und Migrationshintergrund, Kinder und Ältere.

Obwohl Mobilitätsverhalten und -gewohnheiten in Deutschland regelmäßig erhoben werden (etwa in der *Mobilität in Deutschland (MiD 2017)*, der *Mobilität in Städten (SrV 2018)* oder dem *Deutschen Mobilitätspanel (MOP 2020)*), wird das Verhalten von **Menschen mit Flucht- und Migrationshintergrund** dabei nicht erfasst. Entsprechend unzureichend erforscht sind ihre Bedarfe, Gewohnheiten oder Hemmnisse bei der Nutzung von und der Teilhabe an Mobilität. Erstmals wurde 1996 das Mobilitätsverhalten der ausländischen Bevölkerung in Deutschland untersucht¹. 2002 zeigt die MiD, dass sich das Mobilitätsverhalten von Menschen mit Migrationshintergrund gegenüber der deutschen oder deutsch sozialisierten Bevölkerung unterscheidet: Erstere besitzen weniger häufig einen Führerschein, besitzen und nutzen entsprechend seltener ein Auto und sind auf andere Verkehrsmittel, wie Fahrrad oder ÖPNV, angewiesen². Vor allem Frauen mit Migrationshintergrund gehen überdurchschnittlich häufig zu Fuß oder sind mit dem ÖPNV unterwegs.³ Gleichzeitig nutzen sie jedoch das Rad am seltensten, was auch daran liegt, dass hier der Anteil derer, die nicht Fahrrad fahren können, besonders groß ist. Aus diesem Grund wurden im Rahmen der Projektphase 1 Fahrradkurse für Frauen geschaffen und organisiert, deren Umsetzung und Evaluation in Projektphase 2 erfolgt.

¹ Hautzinger, H.; Tassaux-Becker, B.; Hamacher, R. (1996): Verkehrsmobilität in Deutschland zu Beginn der 90er Jahre, Bd. 3: Mobilität der ausländischen Bevölkerung. Bremerhaven. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen 59.

² Suhl, K.; Welsch, J. (2012): Wie mobil sind Migrantinnen und Migranten im Alltag? Ergebnisse einer empirischen Erhebung. Dortmund. ILS-trends 2/12.

³ Kasper, B.; Reutter, U.; Schubert, S. (2007): Verkehrsverhalten von Migrantinnen und Migranten – eine Gleichung mit vielen Unbekannten. In: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften 46 (2), 62–77.

Das Mobilitätsverhalten von **Kindern** wird bereits seit den 1970er Jahren wissenschaftlich betrachtet.^{4,5} In den letzten Jahren wird die Forschung begleitet von Presseinhalten bezüglich zunehmenden Hol- und Bringverkehren (“Eltern-Taxis”), Bewegungsmangel sowie abnehmender Selbstständigkeit von Kindern im Straßenverkehr.⁶ Im internationalen Vergleich werden in Deutschland verhältnismäßig wenige Studien zur Mobilität von Kindern durchgeführt. Doch auch hierzulande nimmt die kindliche Mobilität ab, während Haushalte zunehmend motorisierter werden.⁷ Wichtige Faktoren für die selbstständige Mobilität von Kindern sind Wegelänge, Alter, räumliche Umgebung bzw. Raumstruktur (ländlich/städtisch), Geschwister, Arbeitsweg und -verhältnis der Eltern sowie subjektive Einstellungen und Ängste der Kinder und Eltern.⁸ Es liegt eine Reihe von Konzepten und Leitfäden vor, wie z.B. der “Leitfaden Elterntaxi” des ADAC (2018), der Leitfaden “Schulwegpläne leichtgemacht” des BASt (2019) oder der Leitfaden “Schul- und Spielwegsicherheit” des Instituts für Verkehrssicherheit (IVS 2013). Sie zielen vor allem auf sichere Schulwege ab, betreffen aber auch die Nutzung und Nutzbarkeit des öffentlichen Raums durch Kinder (inklusive ihrer Mobilität). Als besonders bedeutend werden breiter angelegte Konzepte zum schulischen Mobilitätsmanagement genannt, die den gesamten Planungsprozess beschreiben und dabei die Perspektive von Schulen, Eltern, Kindern, aber auch Polizei, Kommunalvertretung und Politik mit einbeziehen.^{9,10} In Projektphase 1 der Gladbecker MobilitätsWerkStadt wurden Kontakte zu Gladbecker Schulen aufgebaut, deren Schüler:innen, Eltern und Lehrpersonal in Phase 2 gemeinsam die eigene Mobilität sowie die räumlichen Gegebenheiten im Bereich der Schule analysieren. Sie werden von Forscher:innen begleitet und aktiv in die wissenschaftliche Evaluation einbezogen.

Auch die Mobilität **älterer Menschen** und ihre Teilhabe am Verkehrsgeschehen wird bereits seit den 1970er Jahren beforscht – mit erhöhtem Fokus auf die Verkehrssicherheit.¹¹ Die regelmäßig durchgeführten allgemeinen Erhebungen zum Verkehrsverhalten, wie die *Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten* (KONTIV, bis 1989), die MiD, die SrV oder das MOP grenzen höher Betagte anhand des Alters als eigene Mobilitätsgruppe ab. Es lässt sich jedoch argumentieren, dass eine Eingruppierung über das *kalendarische* Alter nicht ausreicht. Vielmehr müssen Einflussfaktoren wie körperliche Gesundheit und Fitness (*biologisches* Alter), sozialer und sozioökonomischer Kontext (*soziales* Alter) sowie psychische Belastbarkeit und Lebenszufriedenheit (*psychisches* Alter) integriert betrachtet werden.¹² Dies lässt sich im Begriff „funktionales Alter“ zusammenfassen.¹³ Entsprechend heterogen ist die Mobilitätsgruppe der „Älteren“ und muss auch als solche in der Forschung betrachtet werden. Es lässt sich dennoch

⁴ Rigby, J. P. (1979): A review of research on school travel patterns. Crowthorne. United Kingdom Transport & Road Research Laboratory, Supplementary Report 460.

⁵ Limbourg, M./Senckel, B. (1976): Verhalten von Kindern als Fußgänger im Straßenverkehr: Stand der Forschung. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln.

⁶ Scheiner, J. (2019): Mobilität von Kindern. Stand der Forschung und planerische Konzepte. In: Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning, 2019; 77(5): 441–456.

⁷ Shaw, B.; Watson, B.; Frauendienst, B.; Redecker, A.; Jones, T.; Hillman, M. (2013): Children’s Independent Mobility: A Comparative Study in England and Germany (1971-2010). London.

⁸ Scheiner 2019

⁹ Leven, T.; Leven, J. (2018): Elterntaxis sind vermeidbar. In: Mobilogisch 2, 7-10.

¹⁰ Blees, V.; Vogel, J.; Wieskotten, G. (2013): Schulisches Mobilitätsmanagement. Sichere und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche. Frankfurt am Main.

¹¹ Ernst, R. (1999): Mobilitätsverhalten und Verkehrsteilnahme älterer Menschen: Auswirkungen auf Kompetenz und Lebensgestaltung. Frankfurt am Main.

¹² Engeln, A., Schlag, B. (2001): ANBINDUNG. Abschlussbericht zum Forschungsprojekt „Anforderungen Älterer an eine benutzergerechte Vernetzung individueller und gemeinschaftlich genutzter Verkehrsmittel“. Band 196, Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend. Stuttgart.

¹³ Ernst 1999

erkennen, dass Menschen in zunehmendem Alter mit unterschiedlichen körperlichen und geistigen Einschränkungen zu kämpfen haben, die sie in ihrer Mobilität beeinflussen. So sind sie weniger mobil als Jüngere, wenngleich die Mobilität von Menschen über 70 in den letzten 15 Jahren zugenommen hat.¹⁴ Dieser Trend wurde im Rahmen der MobilitätsWerkStadt bereits während der Phase 1 durch verschiedene Trainings und Bewusstseinsbildung gefördert. Das Angebot wird auch in Phase 2 weitergeführt und wissenschaftlich begleitet.

Neben der Bevölkerungsmobilität wurde in der ersten Projektphase auch das Themenfeld der Mikrologistik näher beleuchtet, um langfristig kommerzielle Verkehre reduzieren und mehr Platz für die Menschen schaffen zu können. Weltweit wächst der Onlinehandel – allein in Deutschland stieg der im Onlinehandel generierte Umsatz im Zeitraum von 1999 bis 2019 von 1,1 Milliarden Euro kontinuierlich auf 58,5 Milliarden Euro an.¹⁵ Diese Entwicklung stößt auf stadtregioener Ebene komplexe Wirkungsketten zwischen Logistikkonzepten, Verkehrsströmen und (Verkehrs)Infrastrukturen an, was wiederum lokale Verkehrskonflikte verstärkt oder gar auslöst und Infrastrukturen zunehmend überlastet.^{16,17} Besonderes Konfliktpotenzial bildet dabei der letzte Abschnitt des Warentransports direkt zum Konsumenten – die sogenannte letzte Meile. Indem die Waren nicht mehr punktuell an den stationären Einzelhandel, sondern flächendeckend direkt an die Konsumenten gesandt werden, erfahren die städtischen Wohngebiete immer mehr Lieferverkehre durch KEP-Dienste (Kurier-, Express- und Paketdienste). Dadurch entstehen neue lokalräumliche Problemlagen, wie etwa das Parken in zweiter Reihe, das Blockieren von Geh- und Radwegen, neue Stop-and-Go- Verkehre und eine damit verbundene Zunahme von lokalen Lärm- und Schadstoffemissionen aufgrund der eingesetzten Dieselfahrzeuge.¹⁸ Die angewandte Forschung untersucht derzeit unterschiedliche Einzelkonzepte, wie etwa die Anlage von Sammelstationen und ihre Wirkung auf die letzte Meile, den potenziellen Einsatz nachhaltiger Lieferfahrzeuge, wie etwa Lastenfahrräder¹⁹, oder Konzepte der *city logistics* im Kontext von Nachhaltigkeit²⁰. In Phase 2 sollen auch in Gladbeck der Einsatz von Lastenrädern sowie einer zentralen Sammelstelle für Paketsendungen erarbeitet, erprobt und evaluiert werden.

1.5 Zusammenarbeit mit anderen Stellen

Der Erfolg der ersten Projektphase der Gladbecker MobilitätsWerkStadt wird insbesondere durch die Akquirierung zahlreicher Verbundpartner dokumentiert. Folgende Partner möchten verschiedene Projekte in der ersten und/oder zweiten Phase gemeinsam mit der Stadt Gladbeck und den beteiligten Universitäten umsetzen:

- kreativAmt GbR (nachhaltige Stadtlogistik)

¹⁴ Nobis 2019

¹⁵ Statista (2019): Umsatz durch E-Commerce (B2C) in Deutschland in den Jahren 1999 bis 2018 sowie eine Prognose für 2019. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/3979/umfrage/e-commerce-umsatz-in-deutschland-seit-1999/> (23.9.2021)

¹⁶ Gonzales-Feliu, J., Ambrosini, C. & Routhier, J.-L. (2012): New trends on urban goods movement. Modelling and simulation of e-commerce distribution. *European Transport* 50 (6).

¹⁷ Rotem-Mindali, O. & Weltevreden, J. (2013): Transport effects of e-commerce: what can be learned after years of research? *Transportation* 40 (5), S. 867-885.

¹⁸ Brown, J. R. & Guiffreda, A. L. (2014): Carbon emissions comparison of last mile delivery versus customer pickup. *International Journal of Logistics Research and Applications* 17 (6), S. 503-521.

¹⁹ Gruber, J., Kihm, A. & Lenz, B. (2014): A new vehicle for urban freight? An ex-ante evaluation of electric cargo bikes in courier services. *Research in Transportation Business & Management* 11, S. 53-62.

²⁰ Macharis, C. & Kin, B. (2016). The 4 A's of sustainable city distribution: Innovative solutions and challenges ahead. *International Journal of Sustainable Transportation*, 11 (2), S. 59–71.

- Vestische Straßenbahnen GmbH (verbesserter ÖPNV)
- Rebeq (Fahrradkurse für Menschen mit Migrationshintergrund)
- Seniorenbeirat (Fahrsicherheitstraining)
- Mosaikschule

Die vollständige Liste der Partner mit dem zugehörigen Letter of Intent u.a. von den Nachbarstädten Bottrop und Gelsenkirchen sind im Antrag zur zweiten Bewerbungsphase hinterlegt. Die Partner sind von entscheidender Bedeutung, um die wissenschaftlichen Fragestellungen in den praktischen Kontext zu setzen und so entscheidende Erkenntnisse für die faktischen Anforderungen einer Mobilitätswende zu definieren.

Die Zusammenarbeit mit der Universität Duisburg-Essen war in der ersten Projektphase von entscheidender Bedeutung, um den wissenschaftlichen Ansprüchen an das Forschungsprojekt zu genügen.

2. Eingehende Darstellung

2.1 Verwendung der Zuwendung und des erzielten Ergebnisses im Einzelnen, mit Gegenüberstellung der vorgegebenen Ziele

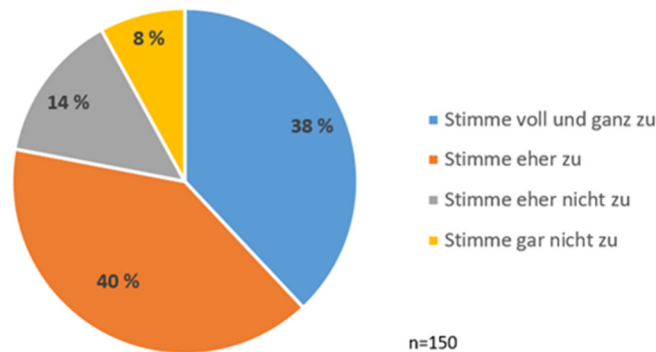
Bereits im Förderantrag zur Phase 1 des Förderprojektes „Gladbecks MobilitätsWerkStadt 2025 – Mobilität für Alle“ wurde das Ziel formuliert, eine gesamtstädtische und gesamtgesellschaftliche Ausrichtung auf nachhaltige Mobilität zu erreichen. Es soll ein tragendes und zukunftsfähiges Leitbild geschaffen werden, das sowohl die Stadtgesellschaft als auch die handelnden Institutionen miteinbezieht. Nur wenn sich alle in dem neuen Mobilitätsleitbild sehen und die darin vorgeschlagenen Maßnahmen den Bedürfnissen der gesamten Gesellschaft gerecht werden, kann eine nachhaltige „Mobilität für Alle“ Erfolg haben.

Um in Phase 2 unterschiedliche Maßnahmen zur Förderung einer inklusiven Mobilität erproben zu können, wurden in Phase 1 bereits erste Analysen durchgeführt. Für die Mobilitätsbefragung erarbeitete die Universität-Duisburg-Essen einen Fragebogen in enger Abstimmung und basierend auf den Vorarbeiten der Stadt Gladbeck. Die Umsetzung des Fragebogendesigns erfolgte durch das digitale Umfragetool „LimeSurvey“. In der Online-Umfrage trafen 150 Gladbeckerinnen und Gladbecker Aussagen über ihre Verkehrsmittelnutzung, die Wege, die sie zurücklegen, ihr Pendelverhalten, die Gladbecker Verkehrsinfrastruktur sowie die eigene und die politische Einstellung zu Mobilität. Es zeigt sich, dass vor allem der Radverkehr und dessen Infrastruktur noch immer als vernachlässigt wahrgenommen werden. Mehr als die Hälfte der Befragten ist mit der Qualität der Gladbecker Radwege unzufrieden und auch vorhandene Verbindungsmöglichkeiten zu anderen Orten und Städten werden überwiegend negativ bewertet. Eine Mehrheit der Befragten wünscht sich mehr Bürgerbeteiligung für das Tätigkeitsfeld Radverkehr und zeigt Interesse, daran teilzunehmen. Im direkten Dialog mit der Bürgerschaft wird deutlich, dass besonders die Hauptstraßen der Innenstadt erhebliche Mängel aufweisen und etwa durch zugeparkte Flächen oder enge Radwege Sicherheitsrisiken entstehen. Demnach verdrängt das dominierende Verkehrsmittel Auto den Radverkehr so stark, dass Radfahrende ganze Straßenzüge meiden. Die schlechten Bewertungen spiegeln sich nicht nur in den Bürgergesprächen und Umfragen der MobilitätsWerkStadt2025, sondern auch in den Ergebnissen des ADFC-Fahrradklimatest der letzten

Jahre wieder.²¹ Zusätzlich manifestieren und verstärken Beiträge in den lokalen Medien das schlechte Image des Gladbecker Radverkehrsnetzes.

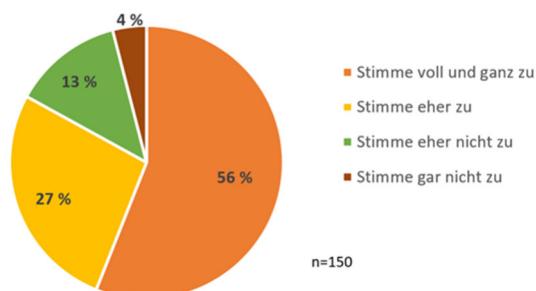
Umfrage und Dialoge mit den Bürger:innen zeigen, dass ein Großteil der Befragten klimabewusst eingestellt ist und durch die persönliche Verkehrsmittelwahl einen Beitrag zum Klimaschutz leisten möchte.

Ich fühle mich verpflichtet, durch meine Verkehrsmittelwahl einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten

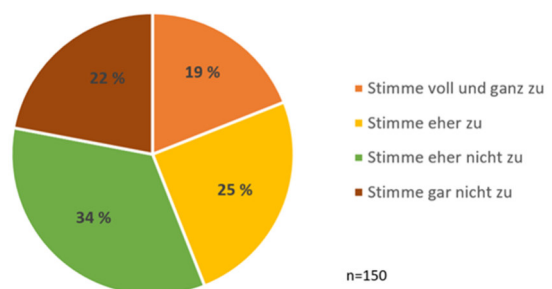


Erfahrungsgemäß treffen jedoch infrastrukturelle Veränderungen, vor allem wenn sie zu Lasten des MIV geschehen, noch immer häufig auf Unmut in der Bevölkerung. Das bestätigt auch das Ergebnis der Online-Umfrage: Die große Mehrheit gab an, dass der Fuß- und Radverkehr gegenüber den Pkw-Verkehr priorisiert werden sollte. In der gleichen Umfrage sahen es jedoch mehr als die Hälfte der Befragten kritisch, dass Pkw-freie Wohngebiete gefördert werden sollten. Hierbei wird ein Ungleichgewicht der Bevölkerung sichtbar, wenn es konkret um eine mögliche Maßnahmenumsetzung geht.

... das Zufußgehen und Radfahren sicherer und attraktiver machen, auch wenn dazu die Pkw-Nutzung eingeschränkt wird



..das einrichten Pkw-freier Wohngebiete fördern



Um den besonderen Bedarfen marginalisierter Mobilitätsgruppen begegnen zu können, wurde Phase 1 für den Aufbau neuer und die Verstärkung bestehender Kontakte genutzt. Gespräche mit dem

²¹ ADFC (2021): Fahrradklimatest 2020: Abwärtstrend in Gladbeck nicht gestoppt. <https://gladbeck.adfc.de/neuigkeit/fahradklimatest-2020-abwaertstrend-in-gladbeck-nicht-gestoppt> (23.9.2021)

Gladbecker Seniorenbeirat ergaben, dass das Thema Sicherheit für ältere Menschen in Gladbeck eine gravierende Rolle spielt. Im Zuge der Elektrifizierung des Fahrrads ist in den letzten Jahren die Unfallzahl mit Fahrradbeteiligung im Kreis Recklinghausen erheblich gestiegen.²² Nach Neuanschaffungen von E-Bikes wird deren höhere Geschwindigkeit in der Regel unterschätzt, sodass dadurch das Unfallrisiko stark ansteigt. Dies gefährdet nicht nur die Radfahrenden selbst, sondern auch die übrigen Verkehrsteilnehmer:innen, hauptsächlich Zufußgehende. Durch zugesperrte Radstreifen und die streckenweise schlechte Qualität der Radwege, erhöht sich die Gefahr im Verkehrsgeschehen zusätzlich. Dabei bietet der Umstieg auf E-Bikes und Pedelecs eine Alternative zum Auto, die besonders für die alternde Gesellschaft relevant erscheint. In der Online-Umfrage gaben 32 % an, bereits ein E-Bike oder Pedelec zu besitzen, weitere 40 % wären an einem Kauf interessiert. Hierfür müssen Infrastruktur und die Förderung des eigenen Sicherheitsempfindens in Einklang gebracht werden, um die Nutzung des Verkehrsmittels in Zukunft zu stärken und mögliche Nutzungshürden abzubauen. Ein erster Schritt in Richtung mehr Fahrsicherheit wurde in Phase 1 durch mehrere Fahrsicherheitstrainings angetreten. In Schulungen und einer Parcourstrecke konnten die Teilnehmenden ihre Fähigkeiten ausprobieren, Unsicherheiten klären und in geschützter Atmosphäre mehr Selbstvertrauen gewinnen.

Für Menschen mit Flucht- oder Migrationshintergrund ist es häufig schwierig, im Stadtgebiet eigenständig, zielorientiert und aktiv mobil zu sein. Arbeitskreise mit unterschiedlichen sozialen Akteuren haben gezeigt, dass diese Gruppen lediglich über wenige Kenntnisse hinsichtlich des Radfahrens und der Bus- und Bahnnutzung verfügen. Sprachliche Barrieren bilden ein zusätzliches Hindernis. In Zusammenarbeit mit der Universität-Duisburg-Essen wurde ein zielgruppenspezifischer Fragenkatalog für die Mobilitätsgruppe konzipiert. Allerdings stellte sich die ursprünglich geplante schriftliche Befragung (Pen-Pencil) aufgrund von Sprachbarrieren und fehlendem Kenntnisstand als kaum durchführbar heraus. Mittels persönlicher Gespräche, der Projektbeteiligten, konnten Defizite in der Mobilitätsteilnahme von Menschen mit Migrationshintergrund identifiziert werden. Vor allem der Zugang zum Radverkehr und funktionstüchtigen Fahrrädern bleibt den meisten verwehrt – entweder weil das Radfahren nicht beherrscht wird oder weil der Erwerb eines Fahrrades aus finanziellen oder organisatorischen Gründen nicht möglich ist. Auch freizeitleich genutzte Flächen im Stadtgebiet, wie Spielplätze, Parks oder Sporteinrichtungen, sind für viele räumlich schwer zu erreichen, was soziale Interaktion und Integration sowie eine adäquate Teilhabe am Fußverkehr erschwert. Auch in anderen Städten mit ähnlicher Bevölkerungszusammensetzung, insbesondere im Ruhrgebiet, wurde das Thema bisher nicht ausreichend intensiv wissenschaftlich aufbereitet, um geeignete und tragfähige kommunale Konzepte für dieses Defizit aufzustellen. Der Austausch mit der Zielgruppe fand mittelbar über die vorhandene Vertrauenspersonen statt, die vorab über die Ziele der Gladbecker Mobilitätswerkstadt informiert und geschult wurden. Dieser Ansatz wurde durch ein großes Interesse an praktischen Projekten betätigt, insbesondere von Frauen, denen so einen Zugang zu einer nachhaltigen Mobilitätsform ermöglicht wird. Für die erfolgreiche und nachhaltige Durchführung der Projekte (Fahrradkurse und Verkehrsschulungen) wurden drei wichtige Säulen identifiziert:

- Ein geschützter Raum für die Teilnehmerinnen
- Bildung einer sozialen Gemeinschaft über die Fahrradkurse hinaus.
- Zugang zu günstigen Fahrrädern und Reparaturen

Ähnlich wie in anderen Städten ist auch in Gladbeck zu Schulbeginn und -ende ein hohes Verkehrsaufkommen im Bereich der Schulen zu beobachten. Sogenannte „Elterntaxis“ erzeugen eine massive zusätzliche Verkehrsbelastung, die lokal zu Einschränkungen für den Fuß- und Radverkehr bis

²² Polizeipräsidium Recklinghausen (2021): Verkehrsunfallbericht 2020.
https://recklinghausen.polizei.nrw/sites/default/files/2021-03/Verkehrsunfallbericht%202020_10.03.2021.pdf

hin zur Gefährdung der Schüler:innen führt. Neben dem gesteigerten Verkehrsrisiko sorgen Elterntaxis außerdem dazu, dass Kinder und Jugendliche sich zunehmend weniger bewegen – ein Problem, das sich unmittelbar und langfristig auf ihre körperliche und geistige Gesundheit auswirkt. Bisher konnten die Gladbecker Schulen kein geeignetes und nachhaltig wirksames Instrument entwickeln, um dem entgegenzuwirken und auch der Nachbarstadt Gelsenkirchen ist die Problematik bekannt. Als Partnerkommune wird Gelsenkirchen in Phase 2 in die Konzeptualisierung eines Schulischen Mobilitätsmanagements miteinbezogen und steuert eigene Erfahrungen zu Erfolgen und Hindernissen bei. Durch gezielte Interviews mit Vertretern des Jugendrates und Präsentationen in städtischen Gremien konnte die Mosaikschule als „Labor-Schule“ gewonnen werden. Es zeigt sich, dass es eine besondere Herausforderung bedarf, dass individuelle eingefahrene Verhalten von „Elterntaxis“ zu ändern und gleichzeitig die Kapazitäten von Stadt und Schule so einzusetzen, dass diese Änderungen auch möglichst überzeugend umgesetzt werden.

Das Thema Sicherheit spielt auch in der dichten Innenstadt bezüglich des Lieferverkehrs eine erhebliche Rolle. Durch große Lieferfahrzeuge wird Platz im Stadtraum blockiert und stellt für Radfahrende und Zufußgehende Hemmnisse dar. Dadurch wird der Eindruck vermittelt, dass der Fuß- und Radverkehr gegenüber dem Gladbecker Lieferverkehr nachrangig ist. Um eine Mikrologistik-Lösung anzustoßen, die zu einer lokalen Verkehrsentlastung führt, erstellte die Gladbecker KreativAmt GbR einen Ideenkatalog. Er enthält potenzielle Projektansätze für die Bereiche Energie, Mobilität und Logistik, die auf ihre Umsetzbarkeit überprüft wurden. In Phase 2 sollen etwa die Potenziale für einen Mikrologistik-Hub mit zentralem Standort sowie für einen lokalen Lieferdienst für die (Innen)Stadt geprüft und modelliert werden. In der Vorbereitung wurde eine Recherche zu möglichen elektrobetriebenen Fahrzeugen, zu Vor- und Nachteilen unterschiedlicher Bauformen sowie verschiedenen Ausstattungsmerkmalen durchgeführt, die im nächsten Schritt verfeinert und für die Bedarfe vor Ort konkretisiert wird (siehe Anhang). Gemeinsam mit dem Kreativamt und der städtischen Wirtschaftsförderung wurden Workshops mit potentiellen Betreibern eines Lieferdienstes durchgeführt. Die lokale Wirtschaft bzw. Vertreter des Einzelhandels wurden ebenfalls eingebunden. Im Ergebnis ergeben sich die größten Hürden für eine zielgerichtete Umsetzung aus den verschiedenen Perspektiven der einzelnen Akteure. Diese basieren vor allem auf den wirtschaftlichen Interessen, den Ansprüchen an die Nachhaltigkeit und die Bereitschaft zusätzliche Kapazitäten in ein innovatives Projekt einzubringen. Hier kommt der Koordinierungsstelle Mobilität eine zentrale Rolle zu, um die verschiedenen Perspektiven zu moderieren und in ein gemeinsames Projekt zu bündeln.

In der ersten Projektphase wurden zahlreiche Projektideen und Maßnahmenansätze entwickelt, die auf die Förderung der verschiedenen Mobilitätsgruppen abzielen. Im engen Austausch zwischen Stadt und AP-spezifischen Organisatoren, wie z.B. dem Seniorenbeirat, dem externen Dienstleister Rebeq für Beratungs- und Bildungsangebote oder die Universität-Duisburg-Essen, wurden erfolgversprechende Ansätze ausgewählt. Teilweise wurden Maßnahmen bereits in Phase 1 durchgeführt oder für die Erprobung und Umsetzung in Phase 2 vorbereitet (siehe Anhang). Bereits durchgeführt wurden E-Bike-Sicherheitstrainings mit kurzer Teilnahmebefragung, ein Fahrradaktionstag mit Fahrradwaschanlage und kurzer Teilnahmebefragung sowie die Online-Bürger:innenbefragung zum Mobilitätsverhalten.

Über 60% der bereitgestellten Mittel wurden für die Personalstelle bei der Stadt Gladbeck aufgewendet. Die Durchführung der im weiteren Verlauf dargestellten Arbeiten, Projekte und Initiativen wären ohne die Personalförderung nicht möglich gewesen. Ebenso hätte sich die Erstellung eines Antrages für die zweite Projektphase nicht umsetzen lassen. Nachfolgend die kostenrelevanten Projekte für den partizipativen Dialog mit verschiedenen Mobilitätsgruppen:

- Durchführung von mehreren Fahrsicherheitstrainings mit begleitenden Interviews zum Mobilitätsverhalten von Senioren. In der Anlage 1 sind die Ergebnisse dokumentiert und die ergänzenden Hinweise zur Infrastruktur aufgeführt.
- Aktionstag „Fahrradwaschanlage“ mit begleitenden Interviews. Die Ergebnisse sind in Anlage 2 aufgeführt.
- Online-Befragung mit kleinem Gewinnspiel. Die Ergebnisse sind der Anlage 3 zu entnehmen.

Der Kostenrahmen für die genannten Projekte beläuft sich auf ca. 1.200 Euro. Im Ergebnis konnten über 250 Rückmeldungen und Interviews ausgewertet werden.

Rund ein Drittel der Förderung wurde für die Finanzierung des wissenschaftlichen Kooperationspartners der Universität Duisburg-Essen aufgewendet. Auf Basis eines Kooperationsvertrags erfolgte eine Unterstützung bei der Umsetzung der einzelnen Projekte, die begleitende wissenschaftliche Evaluation und bei der Vorbereitung des Antrags zur zweiten Projektphase.

2.2. Die wichtigsten Positionen des zahlenmäßigen Nachweises

Im Projekt wurde die Zuwendung hauptsächlich für die Beschäftigung eines Projektmitarbeiters aufgewendet. Dieser koordinierte die einzelnen Akteure der Gladbecker MobilitätsWerkStadt, welche die relevanten Netzwerke mit direktem oder indirektem Bezug zur Mobilität repräsentieren. Das Spektrum reicht dabei vom ÖPNV-Dienstleister bis zur Senioren-Gruppe. Auf dieser Basis wurde vom Projektmitarbeiter ein Maßnahmenkatalog für das weitere Vorgehen entwickelt.

Darüber hinaus wurde ein Forschungs- und Entwicklungsauftrag an die Universität Duisburg-Essen vergeben. Die wissenschaftliche Expertise wurde insbesondere für die Konzeption und Entwicklung von Erhebungsinstrumenten (Fragebögen, Umfragen, qualitative Interviews etc.) eingebracht. Dadurch konnten Daten schwerpunktmäßig über die Zielgruppen (u.a. über das Mobilitätsverhalten, Einstellungen, sozio-demographische Merkmale) generiert und ausgewertet werden. Ein kleines Budget an Sachkosten wurde für die Aktivierung von Zielgruppen genutzt. Dabei standen Radfahrer und Senioren in den ersten praktischen Projekten im besonderen Fokus.

2.3 Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit

Das Forschungsvorhaben hat das Ziel, Mobilitätsgerechtigkeit herzustellen und benachteiligten Gruppen mit Hilfe von intensiver, individualisierter Betreuung einen verbesserten Zugang zu gesundheitsfördernden und nachhaltigen Mobilitätsformen zu verschaffen. In einem ersten Schritt **wurden hierzu in Phase I zunächst vulnerable Gruppen identifiziert: Zum Verkehrsverhalten von Kindern, Älteren oder Menschen mit Flucht- und Migrationsgeschichte etwa liegen für Gladbeck bisher keine dezidierten Erkenntnisse vor. Um Zugang zu Betroffenen zu finden und ihre Bereitschaft zur Teilnahme an der Umsetzung** von Maßnahmen zu gewinnen, wurden Kontakte zu Expert:innen, Initiativen und Organisationen hergestellt und erste Arbeitstreffen organisiert. Akteur:innen, wie Flüchtlingshilfe, Seniorenbeirat, Kinder- und Jugendbeauftragte oder VHS verfügen über feste Kunden- bzw. Besucherstämme, sind bekannt und genießen Vertrauen in der Bevölkerung. Auf diese Weise können sie als Multiplikatoren dienen und gezielt vulnerable Gruppen ansprechen und akquirieren. Ihre Kenntnis über Einstellungen, Herausforderungen und Voraussetzungen und ihr Zugang zu den einzelnen Mobilitätsgruppen ist von großer Bedeutung für den Verlauf der Phase II. Denn der Erfolg von Maßnahmen ist immer anhängig von der Akzeptanz der Menschen, die sie nutzen.

Die Einbindung der Bevölkerung über eine Online-Befragung hat eine erste Aufmerksamkeit auf das Forschungsprojekt gelenkt und den Menschen in Gladbeck gezeigt, dass ihre Bedarfe und Wünsche für die Stadt von Interesse sind. Hieran gilt es mit weiteren Befragungen und Partizipationsveranstaltungen anzuknüpfen.

Die Aktivierung von Partnerkommunen stärkt das interkommunale Netzwerk. Viele der Ruhrgebietsstädte teilen städtebauliche, verkehrliche und soziale Herausforderungen, denen sich auch die Stadt Gladbeck gegenübersteht. Bilaterale Gespräche haben gemeinsame und kommunalspezifische Erfahrungen und Ziele ergeben, die es ermöglichen, Maßnahmen individueller zu gestalten. Es können im Vorfeld mögliche Hürden und Potenziale identifiziert und auch regionalspezifische urbane Prozesse miteinbezogen werden. Die Interkommunale Zusammenarbeit fördert die Übertragbarkeit von Ergebnissen und Erkenntnissen auf Städte mit ähnlichen Problematiken in den Bereichen Mobilität, Verkehr und sozialer Inklusion.

Der Kostenrahmen, in dem sich das Forschungsprojekt in Phase 1 bewegte, wurde eingehalten und die wesentlichen Ziele wurden erreicht. Insbesondere vor dem Hintergrund der Pandemie mussten Projekte flexibel geplant und durchgeführt werden. Der erfolgreiche Antrag zur 2. Projektphase ist ein Beleg für die Qualität und Angemessenheit der geleisteten Tätigkeit.

2.4 Nutzen und Verwertbarkeit

In Phase 1 der Gladbecker MobilitätsWerkStadt wurden Akteur:innen aktiviert und vernetzt, in Arbeitstreffen und bilateralen Gesprächen wurden Problemstellungen, Erfahrungen und Herangehensweisen diskutiert und eine Bürger:innenbefragung ergab erste Ergebnisse zu Voraussetzungen, Bedarfen und Routinen. Dies alles dient unmittelbar zur Vorbereitung auf Phase II. Insbesondere die soziologische Mobilitätsanalyse hat aufgezeigt, dass es eine Diskrepanz zwischen dem Wunsch nach einer nachhaltigen Mobilitätswende und persönlichen Verhaltensmustern gibt. Diese aufzubrechen wird eine zentrale Herausforderung bei der Gestaltung der Mobilitätswende sein.

Die Ergebnisse aus der ersten Projektphase wurden bereits in verschiedener Weise genutzt und haben das Mobilitätsthema gestärkt. Das Fahrsicherheitstraining konnte mit Hilfe von Sponsoren außerhalb des Förderprogramms verstetigt werden, die finanziellen Mittel für die Gestaltung einer Mobilitätswende wurden erhöht, es wurde ein kostenloser ÖPNV-Tag durchgeführt und eine kommunale Förderung für Lastenräder initiiert.

Die Vernetzung der Stadtverwaltung mit Akteur:innen und Institutionen ermöglicht weitere interdisziplinäre Zusammenarbeit außerhalb des Förderprojektes. Im Sinne eines komplexen Stadtsystems soll diese Interdisziplinarität vorangetrieben werden – als Grundvoraussetzung für inklusive, resiliente und nachhaltige Mobilitätsplanung. Entwicklung und Implementierung von kommunalen Konzepten sollen in Zusammenarbeit von Zivilgesellschaft, Verwaltung und Lokalpolitik erprobt werden. Kommunen werden dazu befähigt, ihre Bürger:innen in die nachhaltige Gestaltung miteinzubinden und nachhaltige Veränderungen in Einstellung und Verhalten anzustoßen. Das ermöglicht es, eine hohe Umwelt- und Lebensqualität für alle Bevölkerungsgruppen zu erhalten bzw. zu erreichen.

2.5 Fortschritte bei anderen Stellen

Insbesondere durch die Kooperationen mit Akteuren aus der Zivilgesellschaft konnte ein breites Verständnis für die Notwendigkeit einer Mobilitätswende erzeugt werden. Realexperimente und -labore sind ein geeignetes und immer häufiger vor allem von bürgerschaftlichen Akteur:innen und Initiativen eingesetztes Mittel, um unmittelbar Aufmerksamkeit dafür zu erzeugen, was in unseren Stadträumen häufig fehlt: Aufenthaltsqualität und Raum für die Menschen. Realexperimente werden noch immer zu selten als vollwertiges planerisches Instrument vonseiten der Kommunen eingesetzt, obwohl bereits zahlreiche nationale und internationale Erfahrungsberichte und Handlungsempfehlungen vorliegen. Diese Erfahrungen sind ein wichtiger Baustein auf dem Weg zu einer erfolgreichen Umsetzung in Gladbeck. Der Erfolg von Realexperimenten hängt von zahlreichen Faktoren, wie Finanzierungsmöglichkeiten, baulichen Gegebenheiten, politischem Willen, technischem Fortschritt oder der Einstellung der Menschen vor Ort, ab. Indem wir von anderen Städten lernen, ist es uns möglich, präziser zu planen, mögliche Hürden von Beginn an mitzudenken und die Bedarfe vor Ort besser einzuordnen.

2.6 Veröffentlichungen und Veranstaltungen

In der Zeitschrift „Nahmobil“ des AGFS wurde im Dezember 2020 in Heft 16 von Fabian Schneider ein Artikel über die Gladbecker MobilitätsWerkStadt 2025 mit dem Titel -„Mobilität für Alle“ als lokaler Treiber einer umfassenden Mobilitätswende- veröffentlicht.

Die Projektarbeit prägte ein intensiver Dialog zwischen den verschiedenen interdisziplinären Partnern und Partnerinnen. Im Sinne der Vernetzung wurde eine Vielzahl an Workshops organisiert, vorbereitet und durchgeführt, wodurch neue fachliche und methodische Impulse generiert werden konnten. Nachfolgend sind dazu die veranstalteten Workshops chronologisch aufgelistet:

05.06 Auftakt-Workshop “lokaler Lieferdienst” zwischen der Stadt Gladbeck und dem keativAmt

18.08 Workshop mit dem Seniorenbeirat der Stadt Gladbeck

15.09. Workshop zur Einführung von Car-Sharing

23.09. Workshop mit sozialen Einrichtungen zur Förderung der Mobilität von Menschen mit Flucht- und Migrationshintergrund

8.10. Workshop zum lokalen Lieferdienst

9.11. Workshop zum lokalen Lieferdienst

18.11 Workshop mit dem ÖPNV zur Förderung des Nahverkehrs

20.11. Workshop mit Gelsenkirchen zur Kooperation

Zusätzlich fanden am 14./23./28.09 Fahrsicherheitstrainings mit Schwerpunkt auf E-Bikes für Senioren und Seniorinnen statt. Die Kurse wurden durch Interviews und eine standardisierte Kurzbefragung begleitet und anschließend wissenschaftlich ausgewertet. Am 10.10 fand eine öffentlichkeitswirksame Aktion für Radfahrer und Radfahrerinnen (Fahrradwaschanlage) auf dem Gladbecker Rathausplatz statt. Die Aktion wurde ebenfalls durch begleitende Interviews und eine Kurzbefragung wissenschaftlich ausgewertet.