
Schlussbericht

Zur Förderung von Projekten zum Thema „MobilitätsWerkStadt 2025“ der Forschungsagenda „Nachhaltige urbane Mobilität“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF)

MobilitätWerkStadt Essen25

Schlussbericht 1. Projektphase

Projektdaten

Projektdauer: 01.01.2020 bis 30.06.2021
Gesamtkosten: 123.392,04 €
Fördersumme: 100.000 €
Kordinator: Grüne Hauptstadt Agentur, Stadt Essen

Verbundkoordinator	Grüne Hauptstadt Agentur (GHA) Stadt Essen Porscheplatz 1 45121 Essen www.essen.de/gha	Kai Lipsius Tel.: +49 (0)201 88-82300 Kai.lipsius@gha.essen.de
Forschungs- und Entwicklungs- partner	Institut für Mobilitäts- und Stadtplanung (imobis) Universität Duisburg-Essen Universitätsstr. 15 45141 Essen www.uni-due.de/imobis	Prof. Dr. Dirk Wittowsky Tel.: +49 (0)201 183-2799 dirk.wittowsky@uni-due.de

Das diesem Bericht zugrundeliegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung unter dem Förderkennzeichen 01UV2010 gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt beim Autor.



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	3
Abbildungsverzeichnis.....	4
I. Teil: Kurze Darstellung	5
1. Aufgabenstellung.....	5
2. Voraussetzungen	5
3. Planung und Ablauf.....	6
4. Wissenschaftlicher und technischer Stand.....	7
5. Zusammenarbeit mit anderen Stellen	9
II. Teil: Eingehende Darstellung	10
1. Ergebnisse und Ziele	10
1.1 Ziele.....	10
1.2 Ergebnisse	11
2. Zahlenmäßiger Nachweis.....	16
3. Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit.....	16
4. Voraussichtlicher Nutzen	17
5. Fortschritt auf dem Gebiet bei anderen Stellen	18
6. Erfolgte und geplante Veröffentlichungen	19
6.1 Veröffentlichungen.....	19
6.2 Veranstaltungen.....	21
7. Berichtsblatt	22
Literatur.....	23
III. Teil: Erfolgskontrollbericht.....	25

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Haushaltsbefragung 2019: Modal Split Gesamtstädtisch und Zeitreihe.....	6
Abbildung 2: Modal Split Werte und Zielwerte für die Stadt Essen (Handlungskonzept Modal Split S. 2)	10
Abbildung 3: Untersuchungsraum Innenstadt	12
Abbildung 4: Untersuchungsraum Holsterhausen	13
Abbildung 5: Ergebnispapier Fußverkehr	14
Abbildung 6: Artikel über die Aktion „Spielweg statt Gehweg“ am 21.09.20 in der WAZ	19
Abbildung 7: Artikel über das Bürgerforum Mobilität am 21.06.21 in der WAZ.....	20

I. Teil: Kurze Darstellung

1. Aufgabenstellung

In der ersten Phase des Projekts „MobilitätWerkStadt Essen25“ hat die Stadt Essen sich das Ziel gesetzt, die Neuausrichtung der Mobilität in Essen mit der Entwicklung eines partizipationsgestützten Konzepts im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätswende zu unterstützen. Der Titel leitet sich aus dem Leitziel ab bis 2035 den Modal Split auf jeweils 25 % MIV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zu ändern. Aufgabe war es zunächst einen thematischen Fokus zu legen und diesen in einem breiten Stakeholder-Partizipationskonzept zu diskutieren. Mit dem Projekt sollten Ziele für eine nachhaltige Mobilität weiterentwickelt, Themen und Maßnahmen identifiziert und priorisiert werden. Aufgrund der Ausgangslage und einem sinkenden Fußverkehrsanteil am Modal Split (s. Abbildung 1) hat sich die erste Phase inhaltlich auf den Fußverkehr und damit verbundene Themenschwerpunkte fokussiert.

In der Stadt Essen arbeitet schon jetzt eine große Zahl von Initiativen, Organisationen und Projekten am Einsatz für eine nachhaltige Mobilität in der Stadt. Im Rahmen des Projektes ging 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.

In Vorbereitung auf Phase II wurden Grundlagen geschaffen, ein Leitziel erstellt, inhaltliche Vertiefungen und räumliche Verortungen entwickelt, um die Umsetzung von Realexperimenten vorzubereiten.

2. Voraussetzungen

Wie für die meisten Städte des Ruhrgebiets typisch, prägt auch Essen noch heute das Bild der autogerechten Stadt. Dies zeigt sich deutlich im städtischen Modal Split: Laut aktueller Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2019 entfallen in Essen derzeit 55 % auf den MIV und 45 % auf den sogenannten Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV) (Stadt Essen 2019). Vor allem der Anteil des Fußverkehrs ist dabei in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich zurückgegangen (s. Abbildung 1).

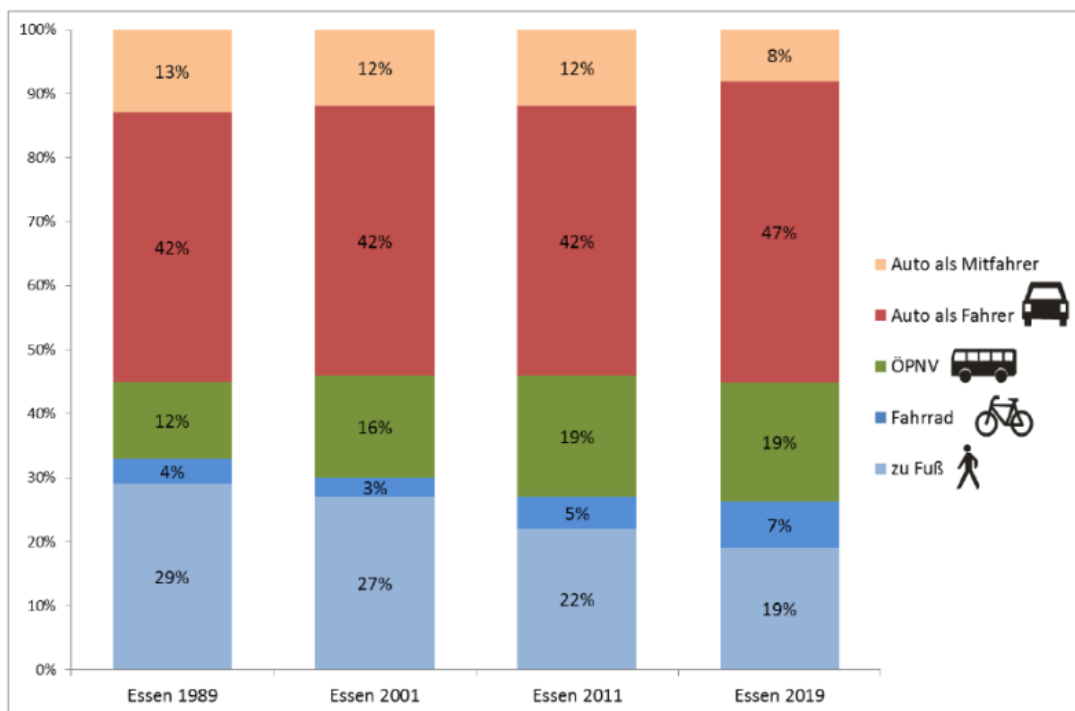


Abbildung 1: Haushaltsbefragung 2019: Modal Split Gesamtstädtisch und Zeitreihe

Mit dem Handlungskonzept Modal Split 2035 verfolgt die Stadt Essen das Ziel, bis 2035 einen Modal Split von 4 x 25 Prozent zu erreichen (Stadt Essen 2021a). Für den Fußverkehr bedeutet das eine Trendumkehr und Zunahme um 6 Prozentpunkte gegenüber 2019, für den MIV eine drastische Abnahme um 30 Prozentpunkte. Für die Förderung von Rad- und öffentlichem Nahverkehr bestehen bereits jetzt konkrete Planungen. So werden 52 km Lücken im Haupttroutenetz für den Radverkehr geschlossen; die Bahnhofstangente, die eine neue oberirdische Straßenbahnverbindung darstellen wird, sorgt für eine Entlastung des Tunnelsystems und damit für eine zukünftige Kapazitätssteigerung im ÖPNV-Netz (Stadt Essen 2021b). Die Zielerreichung des Handlungskonzeptes erfordert allerdings eine stärkere Berücksichtigung sowie Akzeptanz und Sensibilisierung für den Fußverkehr. Zudem steht Essen als Lead City und aufgrund des Vergleichs des Landes NRW und der Deutschen Umwelthilfe unter Handlungsdruck – den MIV und die damit verbundenen Luftverschmutzungen und Lärmbelastungen gilt es zu reduzieren, um die Gesundheit der Bürger*innen zu schützen.

3. Planung und Ablauf

Die erste Phase der „MobilitätWerkStadt Essen25“ startete am 01.01.2020 und war auf 12 Monate ausgelegt. Die Projektstelle in der Grüne Hauptstadt Agentur konnte zum 01.03.2020

besetzt werden, sodass das Projekt ab März intensiv betreut wurde. Aufgrund der Corona-Pandemie und dadurch bedingten Verzögerungen bzw. eingeschränkten Beteiligungsmöglichkeiten hat das Projekt eine kostenneutrale Verlängerung bis zum 31.03.2021 erhalten. Aufgrund der positiven Bewertung zur Teilnahme an Phase II wurde vom 01.04.2021 bis zum 30.06.2021 eine Zwischenfinanzierung gewährt.

Projekttreffen mit dem wissenschaftlichen Partner Institut für Mobilitäts- und Stadtplanung (imobis) der Universität Duisburg-Essen mussten digital über Webex stattfinden. Ergänzt wurden diese durch ad hoc Abstimmungen per Telefon oder E-Mail. Die Zusammenarbeit mit den verschiedenen Akteuren musste auch überwiegend digital stattfinden. Workshops wurden über Webex mit Hilfe von weiteren Tools durchgeführt. Ein Workshop konnte in Präsenz durchgeführt werden. Weitergehende Informationen sind dem II. Teil Eingehende Darstellung Kapitel 1.2 Ergebnisse zu entnehmen.

Die vom Projektträger veranstalteten Treffen, Austausche bzw. Informationsveranstaltungen fanden ebenfalls in digitaler Form statt. Die Stadt Essen hat an allen Treffen teilgenommen.

4. Wissenschaftlicher und technischer Stand

Straßen wurden in den letzten Jahrzehnten hauptsächlich für den motorisierten Verkehr gebaut – und förderten damit eine ungleiche Verteilung zulasten aktiver Mobilitätsformen. Durch seine langzeitige Priorisierung genießt das Auto eine besondere Stellung im Bewusstsein der Bevölkerung, die dazu führt, dass eine Umverteilung des Straßenraums zur Förderung von Fuß- und Radverkehr als eine „Verdrängung“ des Pkw empfunden wird. Dieser Disbalance gilt es zu begegnen, indem Autofahrenden die Sorge vor Benachteiligung und Bevormundung genommen und stattdessen die Vorteile einer inklusiven Stadt- und Mobilitätsgestaltung unmittelbar aufgezeigt werden. Denn auch sie sind Stadtbewohner*innen und profitieren von Entschleunigung, geringeren Immissionen, Grünräumen, mehr Aufenthaltsflächen und -qualität direkt vor ihrer Haustür.

Ein erfolgreich erprobtes und unter bürgerschaftlichen Akteuren und Initiativen schon lange bekanntes bottom-up-Verfahren ist die Durchführung von Interventionen im Stadtraum. Unter Begriffen wie taktischer Urbanismus, Guerrilla-Urbanismus, DIY-Urbanismus oder urbane Akkupunktur bekannt, werden dabei kleinräumig öffentliche Flächen, die zum Beispiel zuvor dem Autoverkehr vorbehalten waren, temporär zur Nutzung durch andere Verkehrsteilnehmer*innen umgestaltet (Fredericks 2019). Durch die Einbettung in „Reallabore“ hat die Wissenschaft dieses

Verfahren für sich nutzbar gemacht: „Ein Reallabor bezeichnet einen gesellschaftlichen Kontext, in dem Forscherinnen und Forscher Interventionen im Sinne von ‚Realexperimenten‘ durchführen, um über soziale Dynamiken und Prozesse zu lernen.“ (Schneidewind 2014). Gesellschaftliche Transformationsprozesse lassen sich außerhalb von wissenschaftlichen Setups kaum empirisch nachvollziehen. Deshalb ist es wichtig, in interventiven oder experimentellen Vorhaben von Beginn an ein wissenschaftliches Grundgerüst zu integrieren, um Transformationsprozesse nicht nur im Nachhinein von außen zu beobachten und Erkenntnisse daraus zu übertragen. Im Sinne einer „transformativen Forschung“ (WBGU 2011) bzw. „transformativen Wissenschaft“ (Schneidewind, Singer-Brodowski 2014) gilt es, von Beginn an konkrete Veränderungsprozesse zu begleiten, anzustoßen, sich dabei des eigenen Einflusses auf die Prozesse bewusst zu sein und diesen Einfluss dynamisch miteinfließen zu lassen (Schneidewind 2016).

Von besonderer Bedeutung bei der Durchführung von Realexperimenten ist die Einbindung unterschiedlicher Disziplinen und Akteure im Sinne einer Transdisziplinarität. Dieser Ansatz verspricht die Verknüpfung von wissenschaftlichem und praktischem Wissen: gesellschaftlich relevante Probleme werden empirisch erfasst und benannt, um tragfähige und von der Bevölkerung akzeptierte Lösungsansätze in die Umsetzung zu bringen und das Wirkungsspektrum dieser Ansätze zu evaluieren (Arnold, Piontek 2018). Hilfreich sind dabei Erfahrungsberichte von Initiator*innen in anderen Kommunen. Jede Gesellschaft, jedes Quartier reagiert unterschiedlich auf Veränderungen – Maßnahmen, die in der einen Stadt Erfolg versprechen, können in einer anderen auf Widerstand stoßen. Vor allem im Vorfeld und in der Vorbereitungsphase können potenzielle Hindernisse mitgedacht, im interdisziplinären Akteurskreis diskutiert und unterschiedliche Lösungsstrategien erarbeitet und erprobt werden. Städte wie Hamburg („Ottensen macht Platz“), Karlsruhe („GO Karlsruhe“), Barcelona („Super Blocks“), Wien („Coole Straßen“), Paris („ville du quart d'heure“), Stockholm („One Minute City“) oder Brighton („New Road“) bringen unterschiedlichste räumliche, finanzielle, gesetzliche und soziale Voraussetzungen und Problemstellungen mit. Entsprechend verschieden fallen sowohl die Interventionen als auch die Reaktionen darauf aus. Sie alle teilen jedoch eine Erkenntnis: Der Erfolg der durchgeführten Maßnahmen steht und fällt mit der Akzeptanz der Bevölkerung. Eine Wertschätzung der Anliegen der Zivilgesellschaft sowie eine gründliche Evaluation und Reflektion der eigenen Arbeit sind deshalb unumgänglich für die erfolgreiche Durchführung urbaner Interventionen.

5. Zusammenarbeit mit anderen Stellen

In der ersten Phase des Förderprojekts haben die Grüne Hauptstadt Agentur (GHA) der Stadt Essen und das Institut für Mobilitäts- und Stadtplanung (imobis) der Universität Duisburg-Essen eng zusammengearbeitet. Während die GHA als Verbundkoordinatorin das Projektmanagement übernommen hat, war imobis der wissenschaftliche Projektpartner mittels eines FuE-Vertrags. Darüber hinaus waren weitere Fachbereiche der Stadt Essen, wie das Amt für Straßen- und Verkehr und das Amt für Stadterneuerung und Bodenmanagement, beteiligt. In durchgeführten Workshops zur Aufarbeitung des Themas Fußverkehr in Essen war ein breites Akteursfeld vertreten. Dazu zählen Initiativen und Verbände, Ruhrbahn, Polizei, Verkehrswacht und Schul- sowie Behindertenvertretungen. Eine Verknüpfung der Praxis mit der Wissenschaft wurde durch Einbeziehung weiterer wissenschaftlicher Einrichtungen, wie dem Kulturwissenschaftlichen Institut Essen und der Hochschule Karlsruhe gewährleistet.

Das breite Akteursfeld hat neue Vernetzungen untereinander hervorgebracht und verdeutlicht die Relevanz des Fußverkehrs als Querschnittsthema.

II. Teil: Eingehende Darstellung

1. Ergebnisse und Ziele

1.1 Ziele

Das im Förderantrag zur Phase 1 des Förderprojekts „MobilitätWerkStadt Essen25“ in der Stadt Essen formulierte Ziel ist die Entwicklung und Umsetzung eines langfristigen strategischen Vorgehensplans zur Mobilität in Essen und zur Erreichung der Modal Split Ziele 2035 beziehungsweise die nachhaltige Gestaltung des Essener Mobilitätssystems. Die Ziele sind im Förderprojekt auf die Etablierung von Reallaboren ausgelegt. In der Bewerbung zur Grünen Hauptstadt Europas formulierte die Stadt Essen 2014 das Ziel, den Modal Split bis 2035 auf jeweils 25 % für MIV, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr zu ändern. Dies bedeutet eine Reduzierung um 30 % und 566.000 Fahrten / Tag mit dem MIV (s. Abbildung 2).

Modal-Split Essen	Ist Werte				Zielwerte		
	1989	2011	2019	2025 ^b	2035	2035 ^a	
ÖPNV	12 %	19 %	19 %	21 %	25 %	+	121.000 Fahrten/Tag
Radverkehr	4 %	5 %	7 %	14 %	25 %	+	331.000 Fahrten/Tag
Fußgänger	29 %	22 %	19 %	21 %	25 %	+	112.000 Wege zu Fuß
MIV	55 %	54 %	55 %	44 %	25 %	-	566.000 Fahrten/Tag
Summe Umweltverbund	45 %	46 %	45 %	56 %	75 %		

Abbildung 2: Modal Split Werte und Zielwerte für die Stadt Essen (Handlungskonzept Modal Split S. 2)

Die Einleitung einer Neuausrichtung der Mobilität kann nur mit einer breiten Stakeholder Beteiligung und dem Einbezug von Wissenschaft, Wirtschaft, Stadtgesellschaft und Initiativen geschehen. Der Beteiligungsprozess in Phase 1 sah vor, ausgewählte Akteursgruppen in Verbindung mit dem großen Bürgerforum „Essen ist gefragt! Wie gelingt uns die Mobilitätswende?“ zu Themen der nachhaltigen Mobilität zu beteiligen, um eine passgenaue, bedarfsgerechte Strategie zu entwickeln. Aufgrund der Corona-Pandemie hat sich das Bürgerforum vom 12.06. 2020 auf den 19.06.2021 verschoben. Unabhängig davon wurde das Ziel der Beteiligung verschiedener Akteursgruppen weiterhin verfolgt.

Das Forschungsprojekt knüpft mit dem Vorhaben unmittelbar an die inhaltlichen und forschungskonzeptionellen Förderziele der Dachbekanntmachung „Nachhaltige urbane Mobilität“ und der Förderung einer Vision für die Mobilität der Zukunft an sowie der Forschung für Nachhaltige Entwicklung (FONA3) an. Das Vorhaben adressiert den Wandel der Mobilitätskultur und

die Anpassung der vorhandenen Infrastruktursysteme und Mobilitätsangebote im Sinne der sozial-ökologischen Resilienz sowie ein umfassender Prozess der bewohnergetragenen Vision zur Verbesserung der Lebensqualität. Letztendlich sollen die Forschungsergebnisse dazu beitragen, systematisch erste Erfahrungen zu sammeln und zu evaluieren, wie die Stadt Essen eine lokale partizipative Planungskultur entwickeln kann, in deren Rahmen lokale Akteure anfangen, gemeinsame nachhaltige Planungskonzepte für zentrale Infrastruktursysteme zu erarbeiten und entsprechende Implementationsstrategien zu entwickeln. Ziel ist, dass sich die Stadtgesellschaft und -politik bewusst von dem überkommenen Leitbild der autogerechten Stadt verabschiedet und das Leitbild einer klimaresilienten, besonders die Bedürfnisse „vulnerabler“ Teile der Stadtgesellschaft berücksichtigende Infrastrukturplanung übernimmt. Ebenso trägt das Vorhaben dazu bei, dass die Stadtbevölkerung durch eine nachhaltige Bewusstseinsveränderung ökologischer agiert, die Umwelt- und Lebensqualität damit verbessert wird und die soziale Gerechtigkeit bzw. gesellschaftliche Teilhabe durch den Zugang zu Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen gestärkt werden.

1.2 Ergebnisse

Die Kernergebnisse der ersten Projektphase basieren auf der Beteiligung zu nachhaltiger Mobilität mit dem Schwerpunkt der Fuß- und Radverkehrsförderung. Insbesondere zur Diskussion von Fußverkehrs-Themen ist eine Arbeitsgruppe bestehend aus Fachakteuren der Wissenschaft und Praxis sowie der organisierten Zivilgesellschaft eingeführt worden. Die Beteiligten, namentlich Ruhrbahn, Fuss e.V., RadEntscheid, Mobilität-Werk-Stadt e.V. und VCD, begleiten das Projekt auch in der Phase II als assoziierte Partner. In drei Workshops sind die Themenfelder (Neu)Aufteilung des Straßenraums, Temporeduzierung & LSA-Steuerung sowie Sicherheit & Gesundheit als besonders relevant identifiziert worden, die im Folgenden noch näher erläutert werden:

(Neu)Aufteilung des Straßenraums

Die Essener Stadtstruktur wird noch immer eindeutig von der jahrzehntelang vorangetriebenen autogerechten Stadtgestaltung dominiert. Wie viel Potenzial jedoch bereits heute in den vorhandenen Straßenräumen liegt, wurde nicht zuletzt durch COVID-19 besonders deutlich – die damit einhergehende, zeitweise drastische Reduzierung des PKW-Verkehrs schaffte Platz für neue Fahrradwege, Aufenthaltsflächen und Begegnungszonen. Viele dieser neuen Nutzformen machen sich das Prinzip des Tactical Urbanism (dt.: Taktischer Urbanismus) zunutze: Mit Hilfe von kostengünstigen und für die Anforderungen skalierbaren Interventionen werden kurzfristig

neue Nutzungsmöglichkeiten sichtbar gemacht (Fredericks et. 2019). Im Idealfall gehen diese neuen Nutzungen nach einer Probephase in eine dauerhafte Etablierung über. Bekannte Beispiele hierfür sind die PopUp-Radwege in mehreren deutschen und internationalen Städten sowie die Nutzung von ehemaligen Parkplätzen für eine erweiterte Außengastronomie. Letzteres wurde in Essen etwa auf der Rüttenscheider Straße erfolgreich umgesetzt.

Mit dem Projekt „Beweg dein Quartier!“ gibt es auch in Essen Akteure, die sich aktiv mit einer kleinräumlichen Umgestaltung beschäftigen und auf diese Weise gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern neue Mobilitätsmuster schaffen. Sie sind als strategische Partner in das Projekt Be-Move eingebunden.

Temporeduzierung & LSA-Steuerung

Trotz vehementer Gegenstimmen (nicht zuletzt aus den Reihen der Politik) zeigen Untersuchungen, dass sich die Einführung einer flächendeckenden Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h bei konsequenter Durchführung eindeutig positiv auf Städte und ihren Verkehr auswirken: Lärm und Luftschadstoffe werden reduziert, Unfallzahlen sinken, der Verkehr läuft flüssiger, die Aufenthaltsqualität steigt – alles bei gleichbleibender Auslastung und Leistungsfähigkeit (UBA 2016). Kleinräumlich können auch drastischere Maßnahmen sinnvoll sein – gerade in Innenstadtbereichen, aber auch an anderen Orten mit hoher Fußgängerfluktuation (Schulen/Kindergärten, Supermärkte, Freizeiteinrichtungen etc.) ist es unabdingbar, die örtliche Verkehrsführung und Geschwindigkeit an den Fußverkehr anzupassen. Dies kann über verkehrsberuhigte Bereiche oder Begegnungszonen bzw. shared space erreicht werden. Geschwindigkeitsbegrenzungen liegen hier bei Schrittgeschwindigkeit bis höchstens 20 km/h, Zu Fußgehende haben Vorrang und das Parken ist nur in ausgewiesenen Flächen erlaubt. Diese Formate ermöglichen weiterhin eine ungehinderte, wenn auch eine temporeduzierte, Ein- und Durchfahrt von Autoverkehr, können aber durch das Fehlen klar ersichtlicher Verhaltensregeln zu Unsicherheit bei allen Nutzenden führen. Das zeigte die

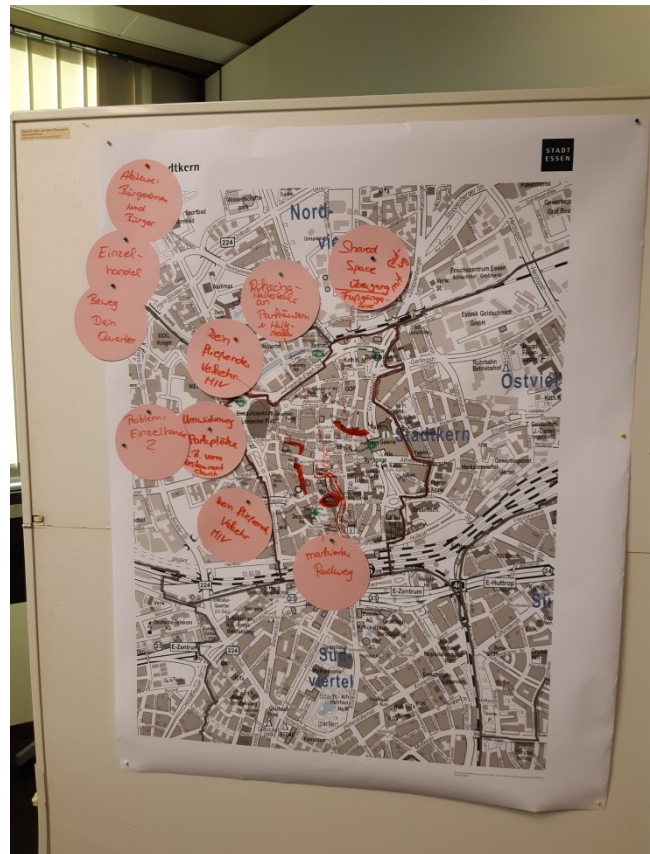


Abbildung 3: Untersuchungsraum Innenstadt

Abbildung 3 zeigt die Untersuchung des Innenstadtraums von Essen. Die Karte ist mit roten Kreisen und handschriftlichen Notizen versehen, die auf spezifische Bereiche und Probleme hinweisen. Die Notizen betreffen Themen wie den Abbau von Bürgerhäusern und Bürgerdiensten, Einzelhandel, den Bezug des Quartiers, Probleme beim Einzelhandel, die Umwidmung von Parkplätzen, weniger Verkehr, mehrere Radwege, das Reinparken von Verkehrsmitteln, Shared Space und Sand Space. Die Karte zeigt die dichte Straßennetze der Innenstadt mit Beschriftungen für Nord, Ostviertel und Stadtzentrum.

Betrachtung der Mariahilfer Straße in Wien, die seit 2014 als Zusammenschluss aus Fußgänger und Begegnungszone besteht (Marsch 2018).

Sicherheit & Gesundheit

Jeden Tag werden in Deutschland im Schnitt 8 Menschen durch Verkehr getötet. Kinder sind hierbei besonders gefährdet: Zwischen 5 und 14 Jahren sind 40% aller Todesfälle in diesem Alter durch den Straßenverkehr verschuldet (VCD 2019). Nachteilige Wegführungen und die Bevorzugung der PKW-Perspektive bei der Anlage von Straßen spielen hierbei eine entscheidende Rolle. Jacobs zeigt, dass dort weniger Unfälle passieren, wo sich mehr Menschen zu Fuß oder mit dem Rad bewegen: Die Präsenz von Menschen im Stadtbild ist größer, die Infrastruktur besser, die Wahrscheinlichkeit, dass Autofahrer*innen ebenfalls öfter zu Fuß unterwegs sind, ist höher, die Achtsamkeit deshalb größer (Jacobs 2003).

Neben der objektiven, statistischen Sicherheit spielt die subjektive, gefühlte Sicherheit eine elementare Rolle bei der Entscheidungsfindung des Zufußgehens. Die subjektive Wahrnehmung und die tatsächliche soziale Sicherheit werden durch Infrastruktur geprägt. Eine offene Raumstruktur und gute Beleuchtung können kriminalitätsmindernd wirken.

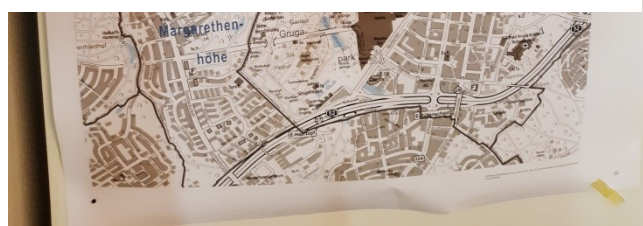
Ein Straßenbild, in dem sich Menschen sicher bewegen können, fördert den Fußverkehr und damit auch die Gesundheit: Be-

reits 30 Minuten tägliches Gehen reduziert das Risiko einer chronischen Erkrankung. Gleichzeitig bedeutet mehr Platz für Menschen auch weniger Autoverkehr, weniger Stickoxid- und Feinstaubemission, höhere Lebenserwartungen und mehr Lebensqualität.

Aufbauend auf die identifizierten Themenfelder und Probleme wurden Möglichkeiten zur Problemlösung in Form von Realexperimenten ermittelt. In den Kategorien „ruhender Verkehr“, „fließender Verkehr“ und „Zu- und Abwege & Barrieren“ wurden folgende Fragen thematisiert:



Abbildung 4: Untersuchungsraum Holsterhausen



- Wo kann ein bestehendes Problem verbessert werden?
- Was für ein Realexperiment kann die Verbesserung des Problems testen?
- Wie kann die Planung der Realexperimente angegangen werden?

Zur Konkretisierung von bestehenden Konflikten und Lösungsmöglichkeiten wurden die Themenfelder in ausgewählten Räumen näher beleuchtet. Die räumliche Verortung fokussiert sich auf Essens Innenstadt (s. Abbildung 3) mit einem bedeutenden Anteil am städtischen Image sowie den hochverdichteten Stadtteil Holsterhausen (s. Abbildung 4) mit zentralen Akteuren (u.a. Universitätsklinikum Essen).

Die beschriebenen Themenfelder und Lösungsmöglichkeiten, eine Leitvision, räumliche Verortung sowie Best-Practice Beispiele werden in einem Ergebnispapier zum Fußverkehr im Rahmen des Projekts „MobilitätWerkStadt Essen25“ zusammengefasst (s. Abbildung 5).

Es dient als Vorlage zur co-kreativen Erarbeitung der Realexperimente. Ebenso ist es eine Ergänzung zu bestehenden ganzheitlichen Mobilitätskonzepten der Stadt Essen.

Das Papier verschriftlicht die Leitvision, die Stadt Essen als Teil der Metropole Ruhr zur Vorreiterin für nachhaltige und innovative Mobilitätsformen durch vernetzte und kollaborative Mobilität zu entwickeln. Der Mensch, nicht das Auto, muss als Maßstab für die Planung von öffentlichen Räumen gelten. Für eine nachhaltige und stadtgerechte Transformation der urbanen Mobilität müssen inhaltliche Leitlinien und Rahmen festgelegt werden und kreative Maßnahmen und Prozesse installiert und in großflächigen Reallaboren umgesetzt werden. Dabei soll der MIV nicht alternativlos verdrängt werden. Vielmehr gilt es, nachhaltige Mobilitätsformen so weit zu fördern und gleichzustellen, dass sie zur bevorzugten Art der Fortbewegung führen.

Zu einer geeigneten Fußverkehrsinfrastruktur gehören nicht nur ein intaktes Wegenetz und dessen Beschaffenheit. Die attraktive Gestaltung der direkten Umgebung, die fußläufige Erreichbarkeit von Geschäften des täglichen Bedarfs, die Priorisierung des Fußverkehrs im Verkehrsgeschehen – dies alles fördert die Lust am Gehen und den Aufenthalt im öffentlichen Raum. Menschen, die in fußgängerfreundlichen Städten und Quartieren leben, nehmen stärker am



Abbildung 5: Ergebnispapier Fußverkehr

gesellschaftlichen Leben teil, sind enger mit ihrem Wohnort verbunden, sozial aufgeschlossener und haben mehr Vertrauen in ihre Nachbarn (Rogers/Halstead/Gardner et al. 2010).

Nationale und internationale Best Practice Beispiele zeigen auf, wie großflächige Reallabore zugunsten nachhaltiger Mobilität funktionieren können (z.B. Superblocks Barcelona) oder wie die Experimente bestmöglich partizipativ und kommunikativ begleitet werden sollen (z.B. Otten-sen macht Platz). Erfolgreiche Ansätze, wie die Stadt der Viertelstunde (ville du quart d'heure) in Paris, wo in Zukunft sämtliche Orte des täglichen Bedarfs innerhalb von 15 Minuten mit dem Fahrrad erreichbar sein sollen, oder die Zunahme der Fußgänger*innen in Brighton durch die Einführung von shared space, zeigen, dass Maßnahmen zugunsten Rad- und Fußmobilität im öffentlichen Raum positive Auswirkungen haben.

Mit der Spezialisierung der Fußverkehrsförderung und der Durchführung von großflächigen Reallaboren geht die Stadt Essen einen neuen Weg und orientiert sich an mutigen, erfolgreichen Beispielen zur Transformation urbaner Stadt- und Verkehrsräume.

Das Papier wurde von der Lokalpolitik zur Kenntnis genommen: [Vorlage 0974/2021/6](#).

Neben der Beteiligung von Fachakteuren und der organisierten Zivilgesellschaft, wurden verschiedene Altersgruppen der Bürgerschaft in der Phase 1 beteiligt. Ein Augenmerk lag auf Kindern und Jugendlichen und ihrer nachhaltigen Fortbewegung im Alltag. Das Zufußgehen von Grundschulkindern ist ein zentrales Thema, welches die Gesundheit stärkt, die Selbstständigkeit im Straßenverkehr fördert sowie die sozialen Kontakte pflegt. Zur veränderten Wahrnehmung des Fußweges zur Schule hat die GHA gemeinsam mit Kindern der Grundschule Ardeyschule ihren Schulweg mit bunter Sprühkreide und verschiedenen Mustern attraktiver gestaltet. Die Aktion „Spielweg statt Gehweg“ ist ein Angebot des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Die lange Sichtbarkeit und positiven Rückmeldungen sind wichtige Erkenntnisse, wie die selbstständige Mobilität von Kindern in Reallaboren mitgedacht werden muss (Stadt Essen 2020a).

Die Bedürfnisse für eine nachhaltige Alltagsmobilität von Jugendlichen wurden im Rahmen des Weltkindertages in einem Jugendforum thematisiert. Das Corona-konforme Onlineformat bot die Chance mittels Live-Umfragen auf Wünsche und Hemmnisse der eigenen Mobilität einzugehen. Da die Jugendlichen in ihrer Freizeit bereits häufig zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, besteht aus ihrer Sicht Potential für mehr, sichere und vom Fußverkehr getrennte Radinfrastruktur. Die umweltfreundliche und attraktive Gestaltung von Wohnvierteln sollte ein zentraler Aspekt in der Planung von Reallaboren sein.

Die überwiegend autogerechte Infrastruktur in Essen bestätigte sich auch beim durchgeführten Mobilitätstest, bei dem interessierte Bürger*innen auf unterschiedlichen Wegen ganz praxisnah

mit Hilfe einer alltäglichen Zielsetzung Verkehrsmittel erprobt haben. In Bezug auf den Fußverkehr sind zentrale Ergebnisse, dass gemeinsam geführte Fuß- und Radwege und illegales Gehwegparken häufig Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr bzw. MIV herbeiführen. Fußverkehr wird an vielen Stellen durch vorhandene Infrastrukturen zur Abfallentsorgung oder Laternen eingeschränkt (Stadt Essen 2020b).

2. Zahlenmäßiger Nachweis

Das Projekt wurde mit 100.000 € gefördert. Ausgaben darüber hinaus wurden von der Stadt Essen als Eigenanteil getragen. Die wesentlichsten Ausgaben waren mit 81.887,80 € Personalkosten (0812). Den zweit größten Ausgabenteil nahm mit 35.000 € der Forschungs- und Entwicklungs-Auftrag (0835) an das Institut für Mobilitäts- und Stadtplanung der Universität Duisburg-Essen ein. Geringe Ausgaben darüber hinaus sind für sächliche Verwaltungsausgaben (0839) und Dienstreisen (0846) angefallen.

3. Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit

Die erste Phase hat die intensive Beschäftigung mit dem Fußverkehr und der Neuaufteilung des öffentlichen Raums vor dem Hintergrund des perspektivischen Einsatzes der in der Essener Mobilität neuen Methode Reallabore (Phase 2) ermöglicht. Ohne dieses Projekt wäre die Erarbeitung aufgrund fehlender personeller Ressourcen nicht möglich gewesen. Jedoch wurden Grundlagen geschaffen und Netzwerke gebildet, die aufgrund der knappen zeitlichen Befristung der ersten Phase mit einer weiteren Förderung aufgebaut werden müssen. Lediglich mit dem erfolgreichen Erreichen der Phase 2 kann ein echter Mehrwert erzielt werden.

In Phase I der „MobilitätWerkStadt“ wurden wichtige Akteure akquiriert, deren Expertise und Erkenntnisse im Bereich bürgerschaftlichem Engagement und deren Arbeit in Richtung einer Verkehrswende einen grundlegenden Einstieg und eine treibende Kraft bei der Umsetzung von Maßnahmen bilden. Denn der Erfolg von Maßnahmen ist immer abhängig von der Akzeptanz der Menschen, die sie nutzen. In mehreren öffentlichen Veranstaltungen wurden deshalb unterschiedliche Personengruppen mobilisiert, dabei für die eigene Mobilität und eigene Bedürfnisse ebenso wie für die Essener Verkehrsinfrastruktur und verschiedene Verkehrsmittel

sensibilisiert. Dies rückte das Projekt in die Aufmerksamkeit der Bevölkerung. Gleichzeitig wurden bereits erste Wegstrecken betrachtet, deren Daten und Informationen als Grundlage in die Analysen der Phase II eingehen.

Basierend auf der Akteurexpertise wurden zwei Untersuchungsgebiete identifiziert, die in unterschiedlichen Bereichen Defizite aufweisen. Da einige der Akteure, wie das Universitätsklinikum Essen, das Fachgeschäft für Stadt Wandel oder Bewegung dein Quartier, bereits seit mehreren Jahren aktiv in den Untersuchungsgebieten mitwirken, sind ihre gesammelten Erkenntnisse und ihre lokalen Netzwerke von großer Bedeutung für den Erfolg der Phase II.

Die Aktivierung von Partnerkommunen stärkt das interkommunale Netzwerk. Viele der städtebaulichen, verkehrlichen und sozialen Herausforderungen, denen sich die Stadt Essen gegenüberübersieht, werden von anderen Ruhrgebietsstädten geteilt. Ein erstes Arbeitstreffen hat gemeinsame und kommunalspezifische Ziele, Pläne und Erfahrungen aufgezeigt. Sie ermöglichen es, Maßnahmen individueller zu gestalten, im Vorfeld mögliche Hürden und Potenziale zu identifizieren und auch regionalspezifische urbane Prozesse miteinzubeziehen. Die Interkommunale Zusammenarbeit fördert die Übertragbarkeit von Ergebnissen und Erkenntnissen auf Städte mit ähnlicher Verkehrs- und Mobilitätsproblematik.

Die geleistete Arbeit ist ein wichtiger Schritt für die Erreichung des 4 x 25 % Modal Splits bis 2035 und fügt sich als vorbereitende Leistung des Ende 2021 startenden Mobilitätsplan-Prozesses sehr gut in die Essener Strategie ein.

4. Voraussichtlicher Nutzen

In Phase I der „MobilitätWerkStadt“ wurden Akteur*innen aktiviert und vernetzt, in Arbeitstreffen wurden konkrete Problemstellungen, Untersuchungsräume und Maßnahmenansätze diskutiert und in ersten öffentlichen Veranstaltungen wurde die Stadtbevölkerung für Mobilität, Infrastruktur und eigene Verhaltensstrukturen sensibilisiert. Dies alles dient unmittelbar zur Vorbereitung auf Phase II. Die Informationen bilden den Ausgangspunkt, von dem aus zunächst detaillierte Analysen des Stadtraumes eingeleitet, später dann Realexperimente geplant, durchgeführt und evaluiert werden. Für den Erfolg der zweiten Projektphase ist es von großer Bedeutung, die unterschiedlichen Akteur*innen frühzeitig in das Projekt einzubinden. So wurde von ihrer Expertise und Erfahrung profitiert und mögliche Hürden, aber auch zusätzliche Chancen, konnten von Beginn an mitgedacht und in die Planung zur Phase II miteinbezogen werden.

Die Vernetzung von Akteur*innen und Institutionen ermöglicht weitere interdisziplinäre Zusammenarbeit außerhalb des Förderprojektes. Interdisziplinarität ist eine Grundvoraussetzung für inklusive, resiliente und nachhaltige Mobilitätsplanung und soll im Sinne eines komplexen Stadtsystems vorangetrieben werden. Es sollen neue Wege für die Zusammenarbeit von Zivilgesellschaft, Verwaltung und Lokalpolitik bei der Entwicklung und Implementierung von kommunalen Konzepten erkundet und bewertet werden. Diese können Kommunen befähigen, ihre Stadt durch Einstellungs- und Verhaltensänderungen bei ihren Bürgern nachhaltiger zu gestalten und dabei eine hohe Umwelt- und Lebensqualität für alle Bevölkerungsgruppen zu erhalten bzw. zu erreichen.

5. Fortschritt auf dem Gebiet bei anderen Stellen

Reallabore, Realexperimente und Interventionen sind unter bürgerschaftlichen Akteuren und Initiativen schon lange bekannt. Jedoch werden sie noch viel zu selten als vollwertiges planerisches Instrument vonseiten der Kommunen eingesetzt. Es gibt Berichte zu Hemmnissen, Hürden und Potenzialen, Ansätze zur Kommunikation mit Anwohnenden und Gewerbetreibenden sowie Erfahrungsberichte und Bewertungen. Sie werden wissenschaftlich begleitet oder initiiert, sind jedoch nicht in langfristige Planungen oder Konzepte eingebunden.

Der Erfolg von Realexperimenten hängt von zahlreichen Faktoren, wie Finanzierungsmöglichkeiten, baulichen Gegebenheiten, politischem Willen, technischem Fortschritt oder der Einstellung der Menschen vor Ort, ab. Aufgrund ihres relativ offenen Verlaufes und testweisen Charakters lassen sie sich nur schwer in kommunale Planungsstrukturen integrieren und werden nicht mitgedacht. Ihr Mehrwert für die Planung lässt sich dennoch eindeutig erkennen: Durch die umfangreiche Kommunikationsstrategie, die Realexperimente in der Regel begleitet, und die Nähe zu betroffenen Bürger*innen haben Maßnahmen, die zunächst erprobt und deren Resultate direkt erkennbar werden, bessere Chancen auf eine dauerhafte Akzeptanz. Davon wiederum profitieren kommunale Verwaltung ebenso wie die Politik. Erfolgreiche, über die Stadtgrenzen hinaus bekannte Planungsprojekte fördern das Image und Standing einer Stadt und können sich positiv auf lokale Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung auswirken.

6. Erfolgte und geplante Veröffentlichungen

Die Ergebnisse der Phase 1 haben eine unterschiedliche Reichweite. Bisherige Veröffentlichungen und Veranstaltungen beschränken sich auf den räumlichen Bereich der Metropole Ruhr.

6.1 Veröffentlichungen

Veröffentlichungen von Ergebnissen und Zwischenständen zur ersten Phase sind auf den Webseiten der Stadt Essen ([MWS Essen25](#)) verortet. Zu Einzelmaßnahmen sind Pressemitteilungen veröffentlicht worden. Über die Aktion „Spielweg statt Gehweg“ wurde in einer Sendung des WDR berichtet. Zeitungsartikel zur Aktion sowie zum Bürgerforum Mobilität („Essen ist gefragt! Wie gelingt uns die Mobilitätswende?“) wurden in der WAZ veröffentlicht (s. Abbildung 6 & Abbildung 7).



Abbildung 6: Artikel über die Aktion „Spielweg statt Gehweg“ am 21.09.20 in der WAZ

Wünsche an die Verkehrswende

Beim digitalen Bürgerforum wurden Themen wie Umgestaltung des Straßenraums und Parkraumprobleme diskutiert. Ergebnisse sollen in den Mobilitätsplan für 2023 einfließen

Von Petra Treiber

Wie kann die Mobilitätswende gelingen? Das diskutierten am Samstag mehr als 300 ausgewählte Essener mit Experten in einem Bürgerforum. Angesprochen wurden die Themenfelder „Kurze Wege“, „Sicher unterwegs“, „Parken“, „Umgestaltung des Straßenraumes“, „Pendeln“ und „Vernetzte Mobilität“. Das Neue: Zum ersten Mal fand eine solche Art der Bürgerbeteiligung digital statt. Die Resonanz war bei allen Beteiligten durchweg positiv. Es wurden konkrete Wünsche an die Stadt geäußert. Die Ergebnisse sollen in den Essener Mobilitätsplan einfließen, der bis 2023 fertiggestellt sein soll.



„Das Bürgerforum bringt Rückenwind für die Verwaltung, jetzt konkret zu handeln.“

Simone Raskob, Beigeordnete Umwelt, Verkehr und Sport

„Wir haben in den Gruppen sehr sachlich und konstruktiv argumentiert. Das fand ich sehr gut und angenehm, weil gerade Verkehrsthemen oft emotional besetzt sind“, resümierte Carsten Schoch am Ende des sechsständigen Forums. Der 37-jährige ist passionierter Radfahrer, findet es aber wichtig, dass auch die Positionen anderer Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt behandelt werden. „Wer von A nach B kommen will, soll dies sicher und ohne Einschränkungen tun können.“

Verbesserungswürdig seien Fuß- und Radwege, so der Tenor, den die Experten aus den städtischen Ämtern sowie der Ruhrbahn AG mit



So könnte das „Elterntaxi“ der Zukunft aussehen: Bei der Fahrrad-Demo „Kidical Mass“ in Borbeck waren am Sonntag rund 150 Kinder und Erwachsene dabei, um mehr Platz für Radler in der Stadt zu fordern. FOTO: HIRTZ / FFS

auf den Weg bekamen. Der Nahverkehr müsse gut erreichbar sein – und vor allen Dingen sollten Busse und Bahnen häufiger fahren. Denn: Nicht alle Menschen sind körperlich in der Lage oder wollen das Fahrrad nutzen. Angeregt wurden Bonusssysteme für Strecken, die ohne Auto zurückgelegt werden.

„Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrswege ist auf jeden Fall eine Notwendigkeit. Aber wie das Angebot aussieht, das muss auch jeder mitkriegen“, erklärt Teilnehmer Carsten Schoch. Eine leicht abrufbare Angebotsstruktur und trotzdem leicht zugänglich – das wurde als klarer Wunsch an die Stadt herangetragen, weil eben nicht alle Bürger technikaffin sind.

Eine strikte Verbannung des Autos möchte keiner. Als Lösung

für fehlenden Parkraum können sich die Bürger Parkhäuser oder Garagenhöfe, wie sie bis in die 1970er Jahre hinein üblich waren, vorstellen. Dass diese Anlagen Sicherheitsstandards entsprechen müssen, damit keine Angsträume entstehen, sei dabei zu berücksichtigen. Bei Falschparkern auf Gehwegen solle die Stadt schneller durchgreifen.

Trotz großer Einigkeit gibt es auch Konfliktpotenzial

Konfliktpotenzial sahen die Teilnehmer unter anderem bei den Themen Tempo 30, E-Scooter, Ampeltaktung, Parkplätze und Fahrradstraßen, wenn es darum geht, bis 2035 den sogenannten Modal-Split (je 25 Prozent ÖPNV, Fußverkehr, Radverkehr und Autoverkehr) im Stadtverkehr hinzubekommen. 41,7 Prozent der Teilnehmer finden, dass die Stadt das Tempo zur Umsetzung der Mobilitätswende anziehen muss. Wobei als hemmend die Bürokratie, die Kosten und städteübergreifende Kooperationen (und damit verbundene Abstimmungsprozesse) gesehen werden.

Umweltdezernentin Simone Raskob versteht die Veranstaltung als „Rückenwind für die Verwaltung, jetzt konkret zu handeln“. Die Ergebnisse machten Mut. Begeistert zeigte sie sich von dem digitalen Format. Oberbürgermeister Tho-

mas Kufen sieht sich in seiner Ansicht bestätigt, dass die Essener ihre Stadt gestalten wollten „und kompetente Alltagsexperten sind“. Die Anregungen würden der Stadtverwaltung helfen, eine nachhaltige, emissionsärmere Mobilität für alle umzusetzen.

„Wer von A nach B kommen will, soll dies sicher und ohne Einschränkungen tun können.“

Carsten Schoch, Teilnehmer des Bürgerforums

Im nächsten Schritt werden die Ergebnisse ausgewertet und zusammengefasst. Daran arbeiten die zwölf Bürgerreporter mit, die sich aus dem Plenum heraus gemeldet haben. Im Anschluss werden die Ergebnisse in die politischen Gremien eingebracht und der Öffentlichkeit vorgestellt. 14 Bürgerbotschafter werden dann weiter gemeinsam mit der Stadt an dem Thema arbeiten.

Und: Die positiven Erfahrungen aus dieser ersten digitalen Bürgerbeteiligung nehme er mit, so OB Thomas Kufen, um im kommenden Jahr ein weiteres wichtiges Thema aufzugreifen, nämlich die Digitalisierung der Stadt Essen.

Losverfahren entschied über Teilnahme

■ **Die Auswahl** der Teilnehmer am Bürgerforum erfolgte per Los und wurde repräsentativ nach den Kriterien Geschlecht, Alter, Stadtteil und Staatsangehörigkeit vorgenommen. Alle hatten identische Chancen, gezogen zu werden. Sie benötigten **keinerlei Vorwissen**.

■ **Älteste Teilnehmerin** war eine 87-jährige. Sie und zwei weitere

Bürger bekamen Laptop-Plätze im Rathaus gestellt.

■ **Die inhaltliche Vorbereitung** und Organisation hat rund **ein Jahr** in Anspruch genommen. Unter Federführung der Grünen Hauptstadt Agentur hat die Stadtverwaltung die Grundlage erarbeitet. **Die Durchführung** des Bürgerforums kostete rund 147.000 Euro.

Die den Essener Bürger*innen kostenlos zur Verfügung gestellte App BikeCitizens zur Förderung und einfachen Zugänglichkeit des Radverkehrs wurde zusätzlich mit einem physischen und digitalen [Flyer](#) beworben.

Das bereits beschriebene Ergebnispapier zum Fußverkehr ist unter dem in Kapitel 1.2 stehenden Link abrufbar. Perspektivisch wird das Ergebnispapier auf der Webseite der Stadt Essen für alle Interessierten frei zugänglich sein. Zudem wird angestrebt in einer gängigen Fachzeitschrift für Planung, wie z.B. der RaumPlanung, einen abschließenden Artikel über die erste erfolgreiche Phase des Förderprojekts zu veröffentlichen.

6.2 Veranstaltungen

Die in 1.2 beschriebene Arbeitsgruppe zum Fußverkehr hat sich in drei Workshops intensiv mit dem Thema auseinandergesetzt. Die Workshops fanden aufgrund der Corona-Pandemie am 19.05.20 und 18.06.20 digital und am 15.09.20 einmalig in Präsenz im Ratstrakt der Stadt Essen statt. Der Erarbeitungsprozess und die Ergebnisse wurden den Teilnehmer*innen und dem Fachkreis in Form von Protokollen zur Verfügung gestellt.

Darüber hinaus wurde das Projekt im Rahmen des digital stattfindenden Jugendforums im Stadtbezirk IV am 20.09.20 präsentiert und eine Umfrage zum eigenen Mobilitätsverhalten der Jugendlichen durchgeführt.

Eine detaillierte Projektvorstellung, insbesondere in Vorarbeit auf Phase II, hat mit anderen Fachämtern der Stadtverwaltung, assoziierten Projektpartnern und den Partnerkommunen Bochum, Bottrop, Gelsenkirchen und Mülheim an der Ruhr in digitalen Treffen (16.03.21 & 19.03.21) stattgefunden. Ergänzt wurden diese durch bilaterale Gespräche.

Das Bürgerforum Mobilität hat am 19.06.21 digital mit repräsentativ ausgewählten Essener*innen stattgefunden. Das Bürgerforum ist aus Eigenmitteln der Stadt Essen finanziert worden, hat jedoch einen unmittelbaren inhaltlichen Bezug zu durchgeführten Workshops und weiteren Vorhaben im Förderprojekt.

Eine Vernetzung mit dem ebenfalls vom BMBF geförderten Projekt „InvitinG: Incentivierung für emissionsarme Mobilität in urbanen Gewerbegebieten“ unter Koordination des Fraunhofer Instituts für Umwelt-, Sicherheits- und Energietechnik hat auch stattgefunden (08.06.21, digital). Die genauen Projekthalte, der Zeitplan, Verknüpfungspunkte und gemeinsame Akteure konnten so ermittelt werden.

7. Berichtsblatt

1. ISBN oder ISSN -	2. Berichtsart (Schlussbericht oder Veröffentlichung) Schlussbericht	
3. Titel <h1 style="text-align: center;">MobilitätWerkStadt Essen25</h1> <h2 style="text-align: center;">Schlussbericht 1. Projektphase</h2>		
4. Autor(en) [Name(n), Vorname(n)] Malburg, Wencke Klemm, Sara Lipsius, Kai	5. Abschlussdatum des Vorhabens 30.06.2021	
	6. Veröffentlichungsdatum -	
	7. Form der Publikation -	
8. Durchführende Institution(en) (Name, Adresse) Stadt Essen Grüne Hauptstadt Agentur Rathaus Porscheplatz 1 45127 Essen	9. Ber. Nr. Durchführende Institution -	
	10. Förderkennzeichen 01UV2010	
	11. Seitenzahl 25	
12. Fördernde Institution (Name, Adresse) Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) 53170 Bonn	13. Literaturangaben 15	
	14. Tabellen 0	
	15. Abbildungen 7	
16. Zusätzliche Angaben -		
17. Vorgelegt bei (Titel, Ort, Datum) Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF), 53170 Bonn		
18. Kurzfassung In der ersten Phase des Projekts „MobilitätWerkStadt Essen25“ wurde die Neuausrichtung der Mobilität in Essen mit der Entwicklung eines partizipationsgestützten Konzepts im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätswende unterstützt. Aufgrund der Ausgangslage und einem sinkenden Fußverkehrsanteil am Modal Split hat sich die erste Phase inhaltlich auf den Fußverkehr und damit verbundene Themenschwerpunkte fokussiert.		
19. Schlagwörter Mobilität – Fußverkehr – Partizipation		
20. Verlag -	21. Preis -	

Literatur

Arnold, Annika; Piontek, Felix M. (2018): Zentrale Begriffe im Kontext der Reallaborforschung. In: Defilo, Rico; Di Giulio, Antonietta (Hrsg.): Transdisziplinär und transformativ forschen. Eine Methodensammlung, S. 145.

Fredericks, Joel (2019): The City as Perpetual Beta: Fostering Systematic Urban Acupuncture. In: de Lange, Michiel; de Waal, Marijn (Hrsg.) The Hackable City, S. 76.

Marsch, Vikoria (2018): Verträglichkeit von Fuß- und Radverkehr in Begegnungszonen an den Beispielen Herrengasse und Mariahilfer Straße in Wien. Diplomarbeit. Wien 2018. Abgerufen von <https://repositum.tuwien.at/bitstream/20.500.12708/3367/2/Vertraeglichkeit%20von%20Fuss-%20und%20Radverkehr%20in%20Begegnungszonen.pdf>

Rogers, S. H.; Halstead, J. M.; Gardner, K. H.; Carlson, C. H. (2010): Examining walkability and social capital as indicators of quality of life at the municipal and neighborhood scales. In: Journal of Applied Research in Quality of Life 6 (2), 201-213.

Schneidewind, Uwe (2014): Urbane Reallabore – ein Blick in die aktuelle Forschungswerkstatt. In: pnd | online III | 2014, S. 3.

Schneidewind, Uwe; Singer-Brodowski, Mandy (2014): Transformative Wissenschaft.

Schneidewind, Uwe (2016): Warum transformative Wissenschaft? In: Nachrichten der ARL, 2/2016, S. 13

Stadt Essen (2019): Haushaltsbefragung. Abgerufen von https://media.essen.de/media/wwwes-sende/aemter/61/dokumente_7/verkehrsthemen/haushaltsbefragung/20190702_HHB_Essen_Kurzbericht.pdf

Stadt Essen (2020a): Ardeyschule gestaltet Gehweg zum Spielweg. Abgerufen von https://www.essen.de/meldungen/pressemeldung_1399291.de.html

Stadt Essen (2020b): Qualitätstester*innen prüfen Mobilitätsangebote in Essen. Abgerufen von <https://www.essen.de/leben/mobilitaet/mobilitaetstest.de.html>

Stadt Essen (2021a): Handlungskonzept Modal Split 2025. Abgerufen von https://ris.essen.de/vorgang/?_id=UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZfBT0h05uOLS8bGg_6zTpeQ

Stadt Essen (2021b): Citybahn – Zukunftslinien für Essen. Abgerufen von: <https://www.citybahn-essen.de/>

Umweltbundesamt (Hrsg.) (2016): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Dessau-Roßlau 2016. Abgerufen von https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf

Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) (2019): Mit Füßen und Pedalen. Hol dir deine Stadt zurück! Berlin 2019

WBGU (Wissenschaftlicher Beirat Globale Umweltveränderungen) (2011): Welt im Wandel. Gesellschaftsvertrag für eine große Transformation. Hauptgutachten. S. 23.

III. Teil: Erfolgskontrollbericht

Separates Dokument