

RAUS AUS DEM STAU

...NEUE VERKEHRSLÖSUNGEN
FÜR DAS RUHRGEBIET



EINLADUNG ZUR

Mobilität~Werk~Stadt

SAMSTAG, 15. JANUAR 2011
BURGGYMNASIUM ESSEN



wege
für **ESSEN**

NETZWERK
BÜRGERINITIATIVEN

EVANGELISCHE **KIRCHE** IN ESSEN

Evangelischer Kirchenkreis Essen

PROGRAMM

10.30 Uhr **Ankunft**
Markt mobiler Möglichkeiten

11.00 Uhr **Eröffnung**
Grußworte:

Johannes Rimmel Umweltminister des
Landes Nordrhein-Westfalen
Reinhard Paß Oberbürgermeister der Stadt Essen

IMPULSREFERATE: ERFOLGREICHE BEISPIELE

11.20 Uhr **Verkehrspolitik in der Metropole Ruhr**
Prof. Dr. Christoph Zöpel Minister a. D.
des Landes Nordrhein-Westfalen, Bochum

11.40 Uhr **Die Perspektive wechseln, damit es endlich
voran geht. Von isolierten Großprojekten zu
einem realistischen und zukunftsfähigen
Systemansatz**

Prof. Dr. Heiner Monheim
Raumentwicklung und Landesplanung,
Universität Trier, 1985-1995 Referent für
Stadtverkehr und Verkehrsberuhigung im MSWV

12.00 Uhr **Pause / Markt mobiler Möglichkeiten / Aufteilung der
Arbeitsgruppen**

ARBEITSGRUPPEN: MÖGLICHKEITEN FÜR DIE MOBILITÄT VON MORGEN

12.30 Uhr **AG 01 – Lernen von Stuttgart 21-durchlässige
Demokratie**

Jens Loewe Aktivist und Autor, Mitglied bei „Omnibus für direkte
Demokratie“, Stuttgart

AG 02 – Umwelt und Klima

Simone Raskob Umwelt- und Baudezernentin der Stadt Essen

**AG 03 – Stadtentwicklung durch Mobilität und
Aufenthaltsqualität**

Dr. Gerd Mahler Hochschullehrer für Landschaftsarchitektur, Essen

12.30 Uhr **AG 04 – Intelligente Städtevernetzung mit Bus und Bahn**
Lothar Ebberts ProBahn - Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V.,
Oberhausen

AG 05 – Radverkehr im Revier

Ralf Kaulen Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen, Aachen

AG 06 – Psychologie der Mobilität

Prof. Dr. Maria Limbourg i. R. Fakultät Bildungswissenschaften
Universität Duisburg-Essen

AG 07 – Jung und alt mobil

Christoph Helmert Ingenieurbüro Helmert, Aachen

AG 08 – Wirtschaft und Gütertransport

Klaus Krumme Geschäftsführer Zentrum für Logistik und Verkehr
an der Universität Duisburg-Essen

AG 09 – Verkehrspolitik in der Metropole Ruhr

Prof. Dr. Christoph Zöpel

**AG 10 – Die Perspektive wechseln, damit es endlich voran
geht. Von isolierten Großprojekten zu einem
realistischen und zukunftsfähigen Systemansatz**

Prof. Dr. Heiner Monheim

14.00 Uhr **Pause / Markt mobiler Möglichkeiten**

PLENUM:

ab 14.30 Uhr **Glanzlichter aus den Arbeitsgruppen,**
bis 15.30 Uhr **Vorschläge für die Weiterarbeit,
Verabredungen**

MODERATION

Plenum: Anne Masjosthusmann; Gruppen: Christine
Kostrzewa, Achim Gerhard, Thomas Weden, Ulrich Holste-
Helmer und andere

AG 01 -Lernen von Stuttgart 21- durchlässige Demokratie

AG 01

Impuls Herr Jens Loewe:

Protest gibt es weltweit, Auseinandersetzungen haben große Ähnlichkeiten (Stuttgart, Brasilien...)

Wichtig: In Stuttgart läuft etwas Neues! Was läuft anders? Was kann man tun?

Neu: Protest in Stuttgart nicht mehr gesellschaftlich aufgespalten, geht durch alle Schichten, alle versammelt. Früher wäre dies nicht so von Statten gegangen.

Nicht Böse gegen Gute: **Demokratie sind alle!!**

Widerstand ist hartnäckig,

3 sinnvolle Punkte:

1. Querschnitt durch alle gesellschaftliche Schichten
2. Stuttgarter Wesen sehr zurückhaltend, „Nichts los...“, weniger Spontanität: ausgerechnet dort hat sich etwas vorbereitet und der Bahnhof mit 15jähriger, stiller Vorbereitung,
3. sehr gute Vorbereitung, Selbstorganisation, Blockierung als Widerstand, keine Gewalt,
4. gewaltfreies Vorgehen (Qualität, die nicht abgesprochen wurde)

Historie:

1996 erste Bürgerbeteiligung, 700 Menschen

Problemfelder:

Strukturelles Problem, keine Frage nach der richtigen Regierung/Partei

1. Es wird einfach irgendetwas gemacht, Herrschende hilflos
Feigenblatt: es knallt irgendwann, Menschen fühlen sich hintergangen, monatelanges Arbeiten.
2. Manipulation: Moderatoren sollten nur immer wieder das Projekt bestätigen

Demokratie erstreckt sich nicht nur auf Bürgerentscheidungen!

Man braucht keine Mehrheitsentscheidungen, kooperative Demokratie

10 Milliarden für Projekte die sinn frei sind, dies gilt nicht für alle Projekte siehe bspw. Gothartunnel

Verhältnis Politik – Bürger entscheidend, es geht um die Verhältnismäßigkeit, es gibt neue Modelle, z.B. Volksentscheid in der Schweiz (trotzdem passiert etwas was nicht abgestimmt wird, obwohl es realisiert werden könnte: Schweiz und der Beitritt zur WTO)

Teilnehmerin Stadt Essen: umdenken, nicht nur Richtung Politik gehen sondern Richtung Bürger

Frage: „Sitzten an runden Tischen Personen aus Politik und Verwaltung?“

Loewe: „Ja, Autonome, Menschen aus der Verwaltung. Problematisch: Personen aus der Verwaltung kriegen Repressionen von oben (bspw. Vom Bürgermeister), keine Toleranz. Auch in nicht städtischen Organisationen

Teilnehmer Rat:

Frage: „Wieso verschiedene Schichten und Altersgruppen, für Essen nicht vorstellbar?“ und wie kann man Bürger früh(er) einbringen?

Loewe: „Empfehlung: Politik ist nicht langweilig, Menschen interessieren sich für all dies was sie mitentscheiden dürfen.“

Teilnehmer Essener Friedensforum:

Frage: „Vermissen von Prozessen zur Initialisierung von Einbringung von Bürgern/ Regularien zur Bürgerbeteiligung“

Loewe: ...

Teilnehmer ehem. Verkehrsplaner (aus Stuttgart):

Statement: „Stadt hat Alternativen weggedrückt, hohe Kosten, ehrliche Diskussion der Alternativen hat gefehlt.“

Teilnehmer A52

Statement: Bürger wird erst beteiligt wenn die Grundsatzentscheidung bereits getroffen wurde. Bürger bringt bitte eure Ideen und eure Ablehnung zum Ausdruck. Keine Augenhöhe mehr. Der Bürger wird nicht beteiligt.

Loewe zu den letzten 3 Kommentaren:

Nach außen hin Stuttgart 21 gut geplant, in Wahrheit Planfeststellung nicht erreicht.

2 Konstellationen:

Alle wollen ein Ergebnis, keine Gegnerschaft, Interessierte werden sich einbringen aus Unlust verschaukelt zu werden – es bedarf eine Klärung mit der Verwaltung bzw. umgekehrt

Teilnehmer: Verein Mehr Demokratie:

Frage: Was wäre ein Großprojekt, über welches Bürger entscheiden könnten.

An dieser Stelle wird dieser Punkt nicht weiter behandelt.

Teilnehmerin aus der Schweiz:

Statement: Ein Volk kann nicht gezwungen werden sich zu äußern. Viele Arbeiter (Ausländer) haben gar kein Stimmrecht -> ungerecht. Immer Lobbyinteressen in der politischen Welt.

Man muss mehr nach Konsens suchen am Anfang. Beteiligung wichtig, kann aber nicht erzwungen werden, hat auch etwas mit Bildung zu tun. Der Prozess sollte gefordert werden.

Loewe: Ja, alle haben wirtschaftliche Interessen, aber auch aus Überzeugung kann etwas entstehen. In der Schweiz wurde auch für das Bürgerbegehren gekämpft.

Moderatorin verweist auf die 3 Glanzlichter

...

Teilnehmerin Verwaltung:

Verwaltung bekommt Aufträge aus der Politik, wie bekommt man Politik dazu Macht abzugeben und die Bürger mit einzubeziehen? Strukturveränderung, Politik soll die Notwendigkeit sehen und den ersten Schritt gehen. Keine Polarisierung: die Störer!!

Loewe:

Gegenmittel gegen diese Macht (Politik) ist ein weiches Gegenmittel: **Nicht gegeneinander**, man muss Frau Merkel nicht fragen, sondern fängt an die Stadt zu planen. Immer mehr Leute haben Lust mitzumachen. Das ist der eigentliche Prozess. **Bevor man anderen sagt, was sie anders machen sollen, soll man sich bei sich anfangen.**

Teilnehmer Demokratie:

Verbindlichkeit im Planungsprozess?

Teilnehmer ...:

Für eine Beteiligung braucht man Informationen.

Teilnehmer Verkehrsplaner:

Dank Stuttgart 21 hat sich hier in Essen bereits etwas geändert, sonst wären nicht 500 Menschen hier.

Loewe:

Rechtssetzung in Deutschland nicht mehr homogen. Unterschiedliche Gutachten, man kann nicht warten, Engagement in etwas Positives stecken, sich um 18 Uhr treffen → es soll zur Gewohnheit werden.

RWE sehr mächtig, Wasserplayer, **bestimmte Mechanismen laufen so, dass die eigene Ohnmacht nicht bestätigt werden soll sondern uns eingestehen, dass wir die Stärke sind.**

Nichts abgeben!!

In der Praxis etwas tun, Größe entwickeln, nicht andere moderieren lassen.

Keine negative Energie auslösen und versuchen andere Menschen/Städte „anzustecken“.

Projekte aus anderen Städten/Länder sollten sich gegenseitig bekräftigen!!

Feedback zu den Karten/Ergänzungen an der Tafel:

„Verhältnis Verwaltung Politik“: Verwaltung kann sich auch verselbstständigen, oft wird durch Ministerien alles verworfen, transparenter sein, kommunikativer sein (über Grenzen hinweg)

„Am Anfang die Bürger mit einbeziehen, nicht erst am Ende“

...

3 Glanzlichter:

1. Frühzeitige Beteiligung der BürgerInnen vor den (formalen) Verfahren

- Alternativen denken können
- Alternativen frühzeitig öffentlich machen

2. , Standardisierter Prozess ...

Bürger als Souverän: Einfach Tun!

- Sich sofort die Erlaubnis geben, nicht auf andere warten

3. Frühzeitiger wertschätzender Dialog

? Vernetzung zur Kräftebildung: „nicht neu“!! eher: Vernetzung der Bürgerinitiativen / neuen Kommunikationskanälen? Brauchbare verbindliche Bürgerverfahren? Entscheidungen sollten auch zurückgenommen werden. Kein Planvorstellung sind keine Bürgerbewegungen mehr möglich.

4. Planungsprozess, zeitlich gesehen, zählt es noch was wir vor 20 Jahren

Selbstverpflichtung der Kommunalpolitik für frühzeitige Beteiligung

- Politik muss bereit sein Macht abzugeben
- Wertschätzender Dialog

Fazit:

1. Frühzeitige Beteiligung der BürgerInnen vor den (formalen) Verfahren

- Alternativen denken können
- Alternativen frühzeitig öffentlich machen

2. BürgerIn als Souverän: Einfach Tun!

- Sich sofort die Erlaubnis geben, nicht auf andere warten

3. Selbstverpflichtung der Kommunalpolitik für frühzeitige Beteiligung

- ergebnisoffener wertschätzender Dialog

Karten:

- Erfolge organisieren = Motivation
- Die eigene Stärke erkennen / Nichts abgeben !
- Erst dünne Bretter bohren, dann dicke Bretter
- Jetzt anfangen / sich die Erlaubnis geben
- Bürgereinmischung ist ein weicher Prozess / Einfach tun
- Politik muß Macht abgeben und in den Dialog gehen

- „Grundsätze der Bürgerbeteiligung“ in der Verwaltung gibt es
- Bürgerbeteiligungsstandards des Rates analog zu der Verwaltung / Selbstverpflichtung
- Verhältnis von Bürger und Politik
- Transparenter und kommunikativer Prozess / Miteinander reden!
- Politik = Dienstauftrag auf Zeit
- Bürgerbeteiligung / Verfassungsfragen
- Bürger vernetzen sich über Jahre und agieren spontan
- Demokratie sind alle
- Wie können die Bürger lernen, Verwaltung und Politik ernst zu nehmen?
- Wissen der BürgerInnen nutzen / Chance – Risiko
- Bürger = Souverän
- Bürgerentscheid = Nur Notbremse
- Ergebnisse von Teilnahmeverfahren ernst nehmen!
- Wenn Beteiligung ernst gemeint ist, kommen die Bürger auch
- Auch bei Abstimmungen in Form von Bürgerbeteiligung sind Lobby-Interessen im Spiel
- Bürgerbeteiligung als Prozess dringend nötig
- Bürgerbeteiligung kann nicht erzwungen werden
- Gesetzliche Verbesserung der frühzeitigen Bürgerbeteiligung bei B-plänen und Planfeststellungsverfahren
- Gesetzlich regeln: Pflicht zur Bürgerbefragung bei Großprojekten einführen
- Bürgerbegehren
- Bürgerentscheid
- Verhältnis Verwaltung / Politik
- Stabsstelle Bürgerbeteiligung (Stadt Essen) !?!
- Wie kann Verwaltung lernen, BürgerInnen ernst zu nehmen?
- Bürger frühzeitig einbeziehen
- Wie kann Bürgerbeteiligung ernsthaft institutionalisiert werden?
- Begriff „Bürgerbeteiligung“ nicht brauchbar
- Beharrlich am Ball bleiben + konkret

Mobilität-Werk-Stadt

KJC, 16.1.2011

Notizen zu den Publikumsideen aus der Arbeitsgruppe

Mobilität sinnvoll positiv beeinflussen: Wege sparen, "kurze Wege" einplanen - schon in der Stadt-, Bauleit- und Bebauungsplanung (u.a. durch Vorhaltung breiter, möglichst vollständiger Angebote für die Lebenshaltung, Rückkehr zu dezentralen Strukturen wie vor Ort gut integrierten kleinen Dienststellen - z.B. Polizei, Post etc.)

Breit angelegte Öffentlichkeitskampagne: Schritte entwickeln zur Verhaltensänderung, Menschen kennen die Probleme, wissen um negative Folgen und positive Alternativen, sind sich bewusst, dass einzelne kleine Handlungen, die sie auch selbst durchführen können schon beitragen - aber - meistens tut man es doch nicht, hier ist ein großes Potential das geweckt werden muss, wo die "Hemmschwellen" beseitigt werden müssen - auch durch weitere Aufklärung und gute Angebote

Ein großer Teil von "Mobilität" wird durch das Pendeln zwischen Arbeit und Wohnort erzeugt, möglicherweise gibt es gerade im Ballungsraum nahezu gegenläufige Pendelverkehre (jemand lebt in Essen und arbeitet in Köln, ein Kollege arbeitet in Essen und lebt in Köln), die sich durch "Tausch" auflösen liessen, es wäre spannend dies vertiefend zu untersuchen, ob hier über eine "Tauschbörse" oder spezielle Recherche bei überörtlichen großen Arbeitgebern mit mehreren Standorten solche Potentiale bestehen und aktivierbar sind.

Verstärkung der Berücksichtigung mikro- und lokalklimatischer Aspekte bei der Stadtplanung und der Ausweisung von Baugebieten. Bislang eher stiefkindliche Behandlung dieser Umweltfaktoren, das muss besser werden. Zusätzliche Versiegelung, Blockade von Frischluftschneisen, Zerstörung oder Behinderung der Luftfilterung durch Vegetation etc. müssen stärker gewichtet und vermieden werden.

Zentrale Forderung, die viele Einzelaspekte aufnimmt, ist die nach einem integrierten Verkehrskonzept, das auf der Ebene des gesamten Ballungsraumes Ruhr (Rhein-Ruhr) alle Mobilitäts- und Verkehrsaspekte (alle Verkehrsträger, behindertengerechte Lösungen etc.) einbezieht und über kleine, mittlere und große Projekte Lösungen anstößt. Dabei kann bewusst auch manches - gerade kleine "Flaggschiffprojekte mit geringem Finanzbedarf" rasch ausprobiert werden (ruhig auch ausprobieren und Erfahrungen sammeln), dies sollte aber so begleitet werden, dass korrigiert und optimiert wird. Mobilität als dynamischen Prozess begreifen, der stets im Wandel bleibt und keine dauerhaft stabilen Lösungen zulässt (Flexibilität). Ebene für das In-Gang-Setzen und Durchführen des integrierten Verkehrskonzeptes könnte der RVR sein.

Besondere Förderung des ÖPNV durch Verbesserung des Angebotes (kürzere Taktzeiten, flexible Angebote um Endpunkte von Verbindungen auch noch spät und früh zu erreichen, bessere Verknüpfung mit weiteren alternativen Verkehrsträgern: sicheres Abstellen von Fahrrädern und Pedeleks, Stellplätze für Fahrradrikschas oder Carsharing-Angebote. Durchführung eines "Tag des ÖPNV" mit besonderen Angeboten, mit besonderen

Vorfahrtregelungen für den ÖPNV, mit Austauschbörse zwischen den Nutzern und den Mitarbeitern des ÖPNV, Besichtigung der ÖPNV-Strukturen etc.
Weitere starke Anstrengung gegen Großprojekte wie "Transit"- Autobahnen, die evt. mit einem Schlag viele lokale Anstrengungen zunichte machen können (exzessive Verschlechterung durch Flächenverbrauch, Versiegelung, Schadstoffemissionen, Lärm etc.)

Förderung und Vorgabe zur Transparenz für eine öffentliche Wissenschaft, die sich explizit mit den Folgen des "ungezügelter Individual- und Güterverkehrs" auseinandersetzt. Z.B. mit der Wechselwirkungen zwischen den zahlreichen emittierten Schadstoffen und der daraus quasi unkontrollierbaren Auswirkung u.a. bzw. insbesondere auf die Gesundheit der Menschen, vor allem der Anwohner viel befahrener Strassen. Das kann gerade auch ein Schwerpunkt in der Uni Duisburg-Essen sein. Wichtig ist, dass die Ergebnisse auch für alle verständlich öffentlich gemacht werden.

Mehrfach kam der Hinweis und die Forderung mit öffentlichen Flächen und Ressourcen alternative Verkehrsprojekte zu fördern:
Bereitstellung der Dächer öffentlicher Gebäude zur Gewinnung von Solarstrom um z.B. die Elektromotoren von Fahrradrickschas aufladen zu können, die dann gerade auch SeniorenInnen die Möglichkeit zu einen alternativen und individuellen Mobiltät bereitstehen, aber auch für "Gütertransport" im Nahbereich von Stadtzentren etc..
Bereitstellen von Abstellplätzen für Carsharing-Autos an Knotenpunkten um dies attraktiver zu machen
Bereitstellen von sicheren! Abstellplätzen für Räder und Pedeleks an Bushaltestellen und Bahnhöfen um die Verknüpfung "ökologischer" Verkehrsträger zu verbessern.

Reintegration alter Trassen (alte Güterbahnstrecken etc.) für sinnvolle Mobilitätsangebote (Güterverkehr, Radverkehr etc.).

Stärkung auch der Straßenbahntrassen und -strecken, "Renaissance" dieses Verkehrsträgers als historisches und modernes besonderes Verkehrselement des Ruhrgebietes, dass ggf. nachts auch zu speziellen Gütertransporten genutzt werden kann (Beispiel aus Dresden wo dies - allerdings speziell zugunsten eines Unternehmens - geschieht).

Karten:

- Güterstrasse, z.B. Schienenweg
- „Mobiltät“ sparen durch Infrastruktur-Angebote
- Kleine neben großen Projekten
- Ausgedehntes Angebot ÖPNV

AG 03 – Stadtentwicklung durch Mobilität und Aufenthaltsqualität

AG03

Protokoll der eingebrachten Ideen

Wer	Was	Bemerkung
Mahler	Keine Mobilität ohne Subvention	
	KFZ-Verkehr wird subventioniert	
	Transport von Waren durch KFZ, weil Industrie keine Lagerhaltung durchführt. Straße ist Lager.	
	60 % der KFZ-Verkehre in Essen sind unter 5 Km	
	17 % der Essener Verkehre sind ÖPNV	
	EVAG ist nicht in der Lage, einen größeren Anteil ÖPNV zu bewältigen	
	35 % der Themen einer BV ist Verkehr	
	Strategien der Stadtentwicklung haben sich in den letzten 10 Jahren geändert. Der Umfang von Neubau ist erheblich geringer	
	Weniger und ältere Bevölkerung	
	Modernisierung der Wohnsubstanz	
	Freiraumstruktur und -qualität bestimmen die Wohnqualität	
	Im Ruhrgebiet Verhältnis Wohnfläche zu Freifläche 50:50	
	Im bebauten Bereich noch einmal 40 % Freiraum	
	Zuwanderung in die Städte aus dem Umland notwendig	
	Urbanität ist angesagt	
Grohe	Wir werden auch ärmer, nicht nur älter	
	Mobilität organisieren für alle gerecht und gleichmäßig	
	Einkaufen mit dem Rollator	
	Grünschnitten bis in die Stadtmitte für barrierefreie Mobilität nutzen	
	Riesiges Potential der Grünflächen ist zu wenig genutzt	
	Knoten zur Verbesserung der Mobilität nutzen	
	Ampelsysteme sind nicht auf die Menschen programmiert, vor allem nicht auf das schwächste Glied	
Frau Herr	Elektrostadtautos, unbürokratisch, schnell und preiswert	
	ÖPNV ist ein Monopol und bremst Nachfrage orientierte Angebote aus wie Bürgerbus.	
	Liberalisierung und juristische Freiräume für Nachbarschaftslösungen.	
	Multifunktionsflächen	
	Busstrecken mit Spontanhaltemöglichkeit	
Herr	Aufenthaltsqualität an Bushaltestellen verbessern (wettergeschützt, barrierefrei), Sauberkeit	
Frau Boes	Nicht nur finanzielle, sondern auch kulturelle Entwertung der Gebäude und Flächen durch Straßenbau (Bismarckplatz)	
	Kulturlinie 107 gut	
Mahler	Um Flächen neu zu gestalten, müssen Flächen umgewidmet werden	
Frau	Erstsemestern die Stadt erklären, wie sie mit Fahrrad und zu Fuß mobil sein können in Kombination mit ÖPNV	
Frau	Die Eltern muten Kindern nichts mehr zu. Die Kinder können	

	Weg zur Schule und Stadtteil nicht mehr erfahren, wenn sie gebracht und geholt werden.	
Herr	Positive Vermittlung des städtischen Umfelds	
Frau (GEW)	Schulen müssen Bedürfnisse der Schüler/Eltern erfassen und entsprechenden Schulweg organisieren bzw. anleiten.	
Mahler	Bedarfsorientierung auch für andere Bevölkerungsgruppen	
Herr	Schulbusse sind nicht zuzumuten	
	Der Mensch muss im Mittelpunkt der Stadtentwicklung stehen	
	Lärmteppich ist sehr störend. Verminderung des Lärms bei Verbesserung der Mobilität berücksichtigen.	
Mahler	Verlärmung und Schadstoffemissionen in der Stadt erfolgen vor allem durch LKW und PKW	
Mann	Alle Verkehrsträger sind wichtig, keine ideologische Bevorzugung bzw. Ablehnung einzelner Verkehrsmittel	
	Andere Erziehung von Kindheit an notwendig	
Mahler	Wie viel Mobilität und mit welchem Verkehrsträger	
Grohe	Auto spielt über gewichtige Rolle. Überprivilegierung des Autoverkehrs.	
Mahler	Freie Konkurrenz der Verkehrsmittel muss stattfinden können. Keine einseitige Subventionierung.	
Mann	Status quo, der zu erhalten ist, festlegen	
	Fahrbahnen flexibel für die Fahrrichtungen nutzen; morgens 2 Fahrbahnen in Richtung Arbeitsplätze und nur eine Fahrbahn in die entgegen gesetzte Richtung, abends umgekehrt.	
	Keine Grünzüge durch Autobahnen zerstören	
R. Günther	Über Aufenthaltsqualität reden, nicht nur über Mobilität	
	Grünfläche wird von Verwaltung nicht richtig bewertet	
	Plätze und platzartige Flächen werden nicht entwickelt	
	Pflege wird nicht beachtet. Dadurch Verfall	
	Umwandlung von Straßen in Sackgassen zur Senkung des Verkehrsaufkommens und zur Schaffung von Aufenthaltsmöglichkeiten	
Frau	Alternative Verkehrserziehung in Schulen	
	Sozialticket	
	Dezentralisierung, auch in der Herstellung, um lange Lieferwege zu vermeiden	
Mann	Entflechtung der Stadtzentren	
	Regionale Abstimmung unter den Städten	
Bierikoven	Sitzplätze, Bänke in der Innenstadt, nicht nur kommerzielle Cafes.	
	Radwege/Grünzüge bis in die Stadtmitte und ÖPNV, der für Mitführung von Fahrrädern ausgerüstet ist	
	O-Busse machen weniger Lärm als Straßenbahnen; nicht nur im Fahrbetrieb, sondern auch in der Unterhaltung (kein nächtliches Schleifen der Gleise, kein Austauschen der Gleise notwendig) O-Busse haben beim Fahrbetrieb keine Schadstoffemissionen. (Dieser Aspekt wurde von mir im Beitrag vergessen - Gert Bierikoven)	
Mann	(von Düsseldorf nach Essen umgezogen) Neubürger werden nicht eingeführt und angenommen. Z. B. Willkommensinfopäckchen	
L. Kurz	„Blaue Emscher“ kostet Geld; Förderung einfordern	

	Verkehr durch unterschiedliche Anfangszeiten in Schulen und Arbeitsplätzen entflechten	
Frau	Mobilitätsberatung organisieren	
Grohe	Erlebbar Stadträume	
	Haltestellen als interessante Stätten	
	Neue Grünpolitik mit Berücksichtigung der Pflege	
	Barrierefreiheit für Jung und Alt	
	Kreatives Einsetzen von Sackgassen und Einbahnstraßen	
Marschan	Nicht betrachtet, wo wir uns am meisten aufhalten	
	Glanzlicher:	
1.	Barrierefreiheit für Jung und Alt; Grünzüge als Wege für Radfahrer und Fußgänger entwickeln und pflegen; Sackgassen, Einbahnstraßen und Fahrradstraßen zur Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Knotenpunkte der Verkehrsfüße für Wechsel des Verkehrsmittels und Umsteigen nutzen.	
2.	Plätze gestalten und erlebbar machen, Bänke aufstellen. Verkehrslinien als Erlebnis gestalten (Beispiel Kulturlinie 107); Haltestellen als Orte der Begegnung/Kommunikation gestalten.	
3.	Gleichberechtigung der Verkehrssysteme; keine Bevorzugung des KFZ-Verkehrs	
Karten	Integrierte Mobilitäts-Struktur: Gleichberechtigt !	
	Bestand bedarfsgerecht optimieren (baulich, funktional)	
	Bürgerbusse	
	Verkehrslärm generell reduzieren / strukturell	
	Mobilitätsberatungssysteme für Schulen, Touristen ...	
	Qualitäten auch differenziert kommunizieren	
	Multifunktionsflächen	
	Mehr Bänke überall ...	
	Grün- und Freiräume qualifizieren und vermehren: „Neue Grünpolitik“	
	Plätze wieder als Plätze erlebbar machen	
	Stadt erlebbar machen	
	Barrierefreiheit (Alte + Kinder !)	
	Gestaltung der Haltestellen als Aufenthaltsorte, nicht nur als Haltestelle	
	Sozialticket: Dezentrale Konzentration (Stadtteilzentren aufwerten)	
	Sicherheit(sgefühl) = Angsträume öffnen	
	Regionale Abstimmung von Stadtentwicklungen	
	Stadtteilauto: elektrisch, von allen bezahlbar	
	Schülerbeförderung „entstressen“ – bessere Ausstattung, kürzere Takte	
	Mobilität = Öffentliche Daseinsvorsorge	
	Bedarfsverkehre (z.B. Schulwege / Pendlerströme) mit ÖPNV-Angeboten auffangen	

Ideensammlung

1. Perspektiven der Gruppenteilnehmer:

- **Teilnehmer: Essener und ein Kölner (Landesvorsitzender Die Grünen)**
- A52-Projekt→ Bürgerforum A 52
- Evangelische Kirchenvertreterin
- EVAG→Angebotsmanagement EVAG
- Stadtplaner
- Die Grünen /Landesvorsitzender
- Radfahrer- und Bahnnutzer (Nicht-Autobesitzer)
- **Privatinteresse → Bahnfahrer/Pendler**
- Öffentlicher Verkehrsausschuss
- Vertreter der Linke
- Sprecher der Rute
- DüBoDo
- Greenpeace Essen
- Regionalverband Ruhr (RVR)

2. Anliegen: Wünsche und Ideen

- **Pendlererfahrung**
- Mängel (strukturell)
- Fehlender Haltepunkte
- mangelnde Vernetzungspunkte
- Anbindungen ins Ländliche/Bergische
- Negativbeispiel: S6
- Information der Kunden über Verspätungen
- **Ergonomie** z.B. Gepäck
- Rolltreppen
- Funktionierendes Bahnsystem
- Sicherheit
- Verlässlichkeit
- Mangelndes Nahverkehrsangebot
- Nahverkehrsplan
- Infrastrukturmöglichkeiten
- Taktverdichtung
- leere Straßenbahn
- **Funksysteme** zwischen Bussen/Bahnen

- **Nachtverkehr:Revitalisierung von Bahnlinien**
- Streckenstilllegung
- Bahntrassen zu Radwegen umdisponieren
- Oder fehlen uns möglicherweise Bahnlinien durch die Radwege?
- **Transparenz:**
- Privatisierung

- Kosten
- ÖPN
- Nahverbände im Überfluss
- Handlungen nebeneinander
- Taxi als Option?

➤ **Politischer Stand**

- Kosten
- A52-Planung
- DüBoDo Verkehr Kupferdreh
- Wie kann man Einfluss auf Landesregierung nehmen, um handeln zu können

3. Zusammenfassung/Strukturierung

- (1) Politische Rahmenbedingung und Verwaltungsstrukturen
- (2) Probleme durch **polizentrische Struktur** (Kleinstädtereie) z.B. Umsteige – und Anbindungsmöglichkeiten (Zeittaktung passen nicht aufeinander), zu wenig Haltemöglichkeiten einerseits und andererseits auf dem Weg nach Düsseldorf zu viele Zwischenhaltestellen
- (3) Wie tickt die DB? Lücken, die bis auf den 2. Weltkrieg zu reichen
- (4) Was ist eigentlich öffentlicher Verkehr? Daseinsversorgung für alle oder eine Sozialpolitik für Arme und Bedürftige? (z.B. ältere Menschen zu mobilisieren oder die Mehrheit?)

4. Ideen:

- **gemeinsame Planung** und vor allem Autorität für die übergreifenden Linien, um die Mittel zu besorgen (contra Kirchturmdenken) → Übergangslösung: Einfluss auf Regionalverbund Ruhr für Regionalplanung (Infrastruktur und Verkehr, Freiraum) nehmen: Auflösung fordern → nicht gegen lokales Vorgeschaft: Fondsbildung/Finanzielle Anreize für Menschen aus dieser Struktur auszusteigen wie in freier Wirtschaft als Übergangszeitraum von ca. 7 Jahren
- **Mentalitätswechsel:** Service oder höhere Gewalt (Bspl. Weihnachten, Wetterung); Änderung der Betriebsphilosophie und Finanzen
- Wert auf **leistungsfähiges System** legen (Ausweitung von Kapazität, Zuverlässigkeit und Taktichte)
 - Kapazität: längere Züge, Doppelstoptriebwagen
 - Auf dem Land wohnende Personen dürfen nicht Infrastruktur wie in der Stadt erwarten
 - Grundangebot sichern abhängig von Attraktivität der Strecken, gegebene Strukturen, die vorerst nicht geändert werden können wie Leitungen, müssen stattdessen optimal genutzt werden
 -
 - **Imagefrage:** Kriegslücken schließen, um alle aufzufangen nicht nur Minderheit: Übergangstarife um den Pendlern die Fahrt zu erleichtern → höhere Akzeptanz bei Pendler → Rentabilität von Taktverdichtung steigt dadurch
 - **Finanzielle Transparenz:** Finanzierung: sinnvoller Mitteleinsatz nur durch Transparenz gegeben; VRR hat kein Anreiz um mehr Züge zu bestellen

Fazit: Grundsätzlich ist bestehendes Nahverkehrssystem ist nicht so schlimm, statt es nur zu kritisieren, müssen die Begebenheiten optimal genutzt werden: Lücken schließen

AG 05 – Radverkehr im Revier

AG 05

Moderator: Lokale Agenda Gelsenkirchen/ Bochum

Kaulen, Stadtplaner, metropolradruhr, velocity münchen 2007 organisiert

Potentiale für das Fahrrad bei den kurzen Wege: 0-5 km Radius, im Ruhrgebiet relativ gut
Das Regionale Netz fehlt noch, auch wenn einige

Infrastruktur – verschiedene Lösungen für Haupt- und Nebenstraßen

Service -
Information
Kommunikation

StVo-Novelle

Sicherheit für Flüssigkeit – Neuer Paradigmenwechsel

Radstreifen, Schutzstreifen auf allen Straßen, unabhängig von dem Aufkommen an Kfz-Verkehr

Radverkehr ist Verkehr, der auf die Straße gehört
Besser keine, statt schlechter Radanlage

Service

Radstationen, Abstellanlagen, öffentliche Leihstationen · Vernetzung mit konventionellen ÖPNV, wird erweitert um neue Bezahlungsfunktionen

Information

Wegweiser, Karten ...

Kommunikation

Infoveranstaltungen, Fortbildungen (z.B. in Kommunen), Verkehrssicherheitsaktionstage etc

z.B. Kampagne „Kopf an: Motor aus!“

Möglichkeiten:

Fahrradautobahn (s. Niederlande)

2010 – 6. Dez. eingeführt, ADFC bespricht mit NRW-Regierung und Kommunen
Markierung auf

Optimierungspotentiale sind in allen Verkehrsknoten möglich. Dimensionierung der Elemente sind zu untersuchen und neu anzupassen, Unterführungen

Fehlplanungen sind aufzuheben

Radstreifen und Fahrradschutzstreifen bedeutet Parkverbot (das weiß aber keiner)

Problem: Benutzungspflicht für Radwege. Ist zu verwenden, wenn Radwege sicherer sind, als Straße. Radwege ob benutzungspflichtig oder nicht müssen gleichen Qualitätsstandard genügen. Straßenverkehrsbehörde muss für Sicherheit sorgen, zur Not Was bei Landstraßen? Landesbetriebstraßenbau (Prüfung steht im Hr. London) Abstellanlagen: Witterungs- und Diebstahlsicher. Parkhaus, Tiefgarage umwidmen. Vor Buchhandlung keine Vorrichtungen. Sei verboten. Stimmt aber nicht. Abstellvorrichtungen sind zu errichten, abhängig von Quellen- Senke-Werten. Z.B. bei Fußballstadion mehrere tausend. Aber Rücksicht auf z.B. Feuerwehrwege. Fluchtwege.

Radwegeschutzstreifen sicher gestalten. Z.B. keine Markierungen im Kreisverkehr. Dennoch gehört der Radverkehr in den Kreis. Verbindungen zwischen den Städten fehlen (z.B. Gladbeck-Essen), Kommunen schieben Verantwortung hin und her Ansiedlung von Großbetrieben. Bedarf verändert sich, Wege müssen angepasst werden. Enteignung für die Sicherheit möglich, um neue Wege zu bauen? Perspektive wechseln, 1,85m für Rad, 2,50 m für Fahrrad, Autospur 3,25 m (plus Schutzstreifen). 30 km/h Innerorts für alle.

Gefährliche Stellen, wo Radweg in Straße mündet, auflisten. Großbetriebe ansprechen, plus Mitarbeiter, Radweg durchsprechen, als Alternative für Radverkehr. Neubürgerangebote informieren.

In 30er Zonen sind gar keine Radwege mehr nötig, Autofahrer werden aber auch sozialisiert, dass Radverkehr auf der Straße ist. Erweiterung: Shared Space: zu gefährlich für Fußgängerverkehr.

Studentin macht Projekt an der TUD zum Thema Verkehrssicherheit. Alltagsverkehr muss beworben werden.

VeloCityRUhr Input Albert: '

Vorrangschaltung für Radverkehr, so dass Radverkehr früher in die Kreuzung startet. Positive Erfahrungen, andernorts umsetzen.

Flüssigradfahren, Qualität der Radwege.

Wassergebundene Fahrraddecken verdichten sich mit der Zeit. Führen zu Pfützen, Unebenheiten. Asphalt ist dann die bessere Lösung, auch wenn an der Stelle schlechter für die Umwelt.

Saubere Wege, Unterhaltung, Pflege

Renaturierung Emscher. Radweg auf Wegen, die geschlossen werden, wird umgesetzt.

OB's und Verantwortliche aufs Fahrrad

Einbahnstraßen in beide Richtungen für Radfahrer freigeben. Mind. 3 Meter, Kommunen sind dazu angehalten so weit möglich, zu öffnen. Mit Verkehrszeichen natürlich.

Öffnungszeiten Radstationen. Fahrradboxen, nur wenn man sie dauerhaft mietet. Auch für AdHoc-Benutzung

Stärkung des Alltagsradverkehrs. Bisher OB's nur mit großem Medienaufgebot für Freizeitverkehr. Muss aber auch bei schlechtem Wetter und in der Dunkelheit.

Auch Vorort-Politker einbinden. Auch Weiterbildung.

Weitere Bahntrassen auch als Alltagsradwege. Städteübergreifend: Dortmund plant Richtung Bochum.

Projekte in Essen, InnovationCities

Einzelhandel in Zürich – Kommunikation, Bringt mehr Konsum

Mit dem Rad zur Schule. Programm der Stadt Essen an die Schulen. Eltern sind Schuld. Mamataxi.

Stadt Bochum hat ein eintägiges Symposium für Mitarbeiter gemacht. (150-200, Bezirksverwaltung, Stadtangestellte)

Aktion mit dem Rad zur Arbeit

Schiennetz reaktivieren (s. Projekt MAEKAS), statt umzulegen. Gesamtbilanz würde das evtl. helfen. Durch Radverkehr werden sie jedoch gesichert, da die Trasse selbst erhalten bleibt.

Dienstfahräder,

Glanzlichter

- **Alltagsradverkehr stärken**
bezüglich Qualität (Sauberkeit, Ebenheit, etc.), Abstellanlagen (witterungs- und diebstahlsicher), Quantität, Durchgängigkeit, Verkehrssicherheit (Fahrradstraßen, Tempo 30, Radstreifen, etc.) ...
- **Intraregionale Vernetzung**
Alte Trassen sichern durch Umnutzung für Radverkehr (Trassen bleiben so erhalten für spätere Reaktivierung für ÖPNV oder Güterverkehr)
- **Bewusstseinsbildung für Radverkehr**
Mobilitätsberatung und -bildung bei Entscheidungsträgern (in Stadtverwaltungen, Bildungseinrichtungen, Betrieben, etc.)
Information, Kommunikation und Bildung für Bürger verbessern (in Schulen, bei Eltern, vor Ort)

Protokoll ■ Mobilität Werk Stadt ■ AG 06 „Psychologie der Mobilität“

Teilnehmerzahl: 32, leicht abnehmend

Moderator: Rybarski

Impulsreferat: Prof. Limbourg (Uni Duisburg-Essen)

Protokoll: Tino Minas

Impulsreferat

Mobilitätspsychologie:

Warum Menschen Verhalten zeigen.

Faktoren: Zeit, Kosten, Komfort, Sicherheit (objektiv vs. subjektiv), Gesundheit, Umwelt

→ Ansatzpunkte für Steigerung der Attraktivität

Bsp. Seattle; Ökostadt

Für Essen wichtig: preiswerte Lösungen; kommunalpolitische Hemmnisse überwinden

Diskussionsrunde

Legende:

„→“ Antwort von Limbard

Frageblock

Gottfried von Recklinghausen:

Faktor vergessen: Lasten transportieren; Argument für Auto

Frau (60) aus Essen:

Faktor vergessen: Unabhängigkeit v.a. für Senioren

Thomas aus Essen:

Frage: Warum irrationale Verkehrsmittelwahl (Auto für 350m Weg);

→ Rahmung von Expertin: „Faszination Auto“, schlechte ÖPNV-Werbung

Dame (70) aus Essen:

Frage: konkrete Hinweise auf politische Umsetzung der wissenschaftlichen Ideen

→ Keine Prüfung der Wirkung von Plakaten

Angela Petersen aus Essen:

Opel-Krise, Solidarisierung (Opel kaufen) → Unterstützung aus sekundären Gründen und also gegen Umwelt

Steinbrink aus Essen

Einfluß des Wissenschaftlichen in Mobilitäts-Ideologien

→ positives Besetzen wäre nötig, aber bisher schlecht verwirklicht; bsp. vollgestopfte

Bahnen/Busse schon bei Kinder Traumatisierungen („Menschen zweiter Klasse“); Bierflasche in U-

Bahn (drei A's: alt, asozial, arm); Imageproblem

Dame (55)

Gemeinsamer Schulweg sollte eigener Wert werden

Thorsten Brinks aus Essen (Die Grünen)

Warum ist Auto „verlängertes Wohnzimmer“?

→ Rahmung: trügerische Sicherheit; Sozialkontakt als Eigenwert nicht wertgeschätzt;

Gabrielle aus Essen:

U18, Taktung der Abfahrtszeiten abends zu gering; Umstiegs motivation schrittweise möglich?

→ Erhöhung der Taktung wäre wichtig; oder alternativ: abendliche Taxi-Organisation in Tübingen; Zusammenarbeit von Taxis – ÖPNV unterentwickelt;

Jens aus Essen (Die Grünen)

Subjektive Wahrnehmungen; Kosten eines Autos nie rational errechnet

→ Pädagogische Maßnahmen wären auch in der Schule gegen Auto denkbar

Porwol

früher höhere Straßenbahn-Taktung; höhere Taktung auch aus psychologische Sicht sinnvoll?

→ Voraussetzungen müssen stimmen für Imageverbesserung; Bsp. Nachtexpress-Angebote in Schulen bewerben nur bei tatsächlichen Bedürfnissen & Angebot

Herr (60) aus Essen

Warum keine Beschäftigung mit Politikern → ÖPNV meist ökonomisch betrachtet; Autofahren aber auch über Rationalität hinaus attraktiv; schlechter Zustand von S-Bahnhöfen („Gosse“); Stadt Altenkirchen, erfolgreicher Elektrokästen-Wettbewerb

Dame (40)

1. Car-Sharing als Bsp für alternatives Angebot nicht angenommen

Antwort von Nutzerin: kein sorgsamer Umgang (Kilometer eintragen, Schäden)

2. Bewusstsein in die U-Bahn zu steigen, Bsp. Paris

→ NY macht schlicht Auto zu teuer (20\$/Parkplatz-Stunde); bei uns: Autofahren zu attraktiv

Herr (25)

Auto als Statussymbol

→ besonders im Ruhrgebiet ein Problem

Moderator:

2 Problemkreise:

rationalen Gründen (tatsächlich nach Hause kommen können)

irrationale Gründe Image

Hauptprobleme geclustert

Kostenintransparenz, Verwischung von verdeckten und offenen Kosten

Verschwimmen von Rationalem & Irrationalem, auch Lebenszyklen

Bequemlichkeit, Prioritäten fuer Lebensqualitaet

Komfortabilitaet

Verfuegbarkeit

Aufenthaltsqualitaet, Bahnhoeefe und Stadt an sich

Verweilplatz
Verwahrlosung

Bedienqualitaet von Automaten

Auto subjektiv sicher, Fahrrad als verletzliches Verkehrsmittel

Vorschlaege, Verbesserungen

Schweigezonen, Redezonen
Frauenzonen

Mehr Tickets fuer alle

Firmenticket guenstig und automatisch mit Parkplatzmiete

Schulen als Ort der Erziehung (Umweltaspekte staerker an Mobilitaet ausrichten)
Fahrschulen als Ort der Erziehung

Moderator_Zusammenfassung

1. Objektive Verbesserung noetig, physikalisch & Taktung
2. Bessere Uebergaenge zwischen Verkehrsmitteln
3. Bildung & Image, Kampagne, bewusstseinsbildende Massnahmen, Transparenz fuer andere Verkehrsmittel
4. (Stadtplanung an Mobilitaet orientieren)

Staedte der kurzen Wege

Mehr Buergerbeteiligung

Mehr Ruhe & Gelassenheit gesamtgesellschaftlich

Nach dem Workshop

Meinungsbild fuer weitere Zusammenarbeit, 8 Interessenten

Karten:

- Sichere Umgebung: Schaffner / Fahrzeugbegleiter in jedem Bus und jeder Bahn
- Mehr Bürger-Entscheide statt Politiker-Entscheide: Beispiel Zürich (1963 / 1973) Keine U-Bahn. Heute 60 % ÖPNV-Anteil im Modul-Split
- Finanzielle Motivation der ÖPNV-Beschäftigten (Management / Fahrdienst), sich aktiv um zufriedene Fahrgäste zu kümmern (Pünktlichkeit, Respekt, Engagement)
- Mehr Mobilitätserziehung in den Schulen „unter Umweltaspekten“
- Prominente machen Werbung für den ÖPNV, z.B. Bürgermeister in der Straßenbahn

- Reklameschilder:
 - „Wer Bus fährt, verhält sich sozial.“
 - Bild mit Mensch und Regenschirm: Der Regenschirm hat die Form eines Autos.
 - Plakat, das vergleicht: Regenflut (Schicksal !) mit Autoflut (Schicksal ?)
 - Statt von Individualverkehr von egoistischem Verkehr reden !
 - Plakat über viel befahrenen Straßen: „Hier leben Menschen“.
- Stärkung des Schienennahverkehrs und Einsetzen von Schaffnern
- Verlängerung der Fahrzeiten bei kürzeren Taktzeiten sowie bessere Verknüpfung
- Verlagerung des Gütertransports auf Schiene und Boot
- Geschäfte nicht nur im Zentrum, sondern auch in der Wohnnähe
- Die den Einzelnen belastenden Kosten für das Auto (Benzin-Kosten) sind wahrscheinlich das wichtigste Steuerungsmittel
- Obgleich heute Umweltaspekte bereits im Kindergarten angesprochen werden, verhalten sich die meisten Eltern schizofren, indem sie ihre Kinder mit dem Auto dorthin bringen
- Fitness- und gesundheitsfördernde Aspekte der Fahrradnutzung hervorheben (Fitness ist gesellschaftlich positiv besetzt)
- Elektronische Tickets gültig für alle Verkehrsmittel des ÖPNV (Bus, Bahn, U-Bahn), Bsp. Istanbul akbil, Izmir Kentcard
- Mobilitätstraining schon beim Führerscheinerwerb in den Fahrschulen
- Verbesserte Verknüpfung zwischen Bussen und Straßenbahnen
- Konzept der sozialen Geschwindigkeit kommunizieren
- Steuerung der Mobilität durch Kostensteigerung (Steuern PKW und Kraftstoff, Parkraum bewirtschaften, City-Maut)
- Beschwerden an ÖPNV als Kopie sammeln und auswerten durch Bürgerinitiative
- Höhere Taktzeiten für S-Bahnen
- Bessere Anschlüsse
- Kosten für ÖPNV oder Bahn bei mehreren Personen zu hoch, mehr Vergünstigungen für Gruppen
- Gewerkschaften (vor allem IG Metall) mit in die Diskussion einbeziehen (Arbeitsplätze, Technikbegeisterung etc.)
- Shuttle-Busse für große Firmen
- Ringbuslinie City kostenlos

- Abkehr vom Linienbus: Kombination Schnellbus und Zubringerbusse
- Hindernis für eine Veränderung der Mobilität: Beibehaltung von Gewohnheiten. Es ist den Autofahrern nicht bewußt, daß sie mit dem Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) ihre Mobilitätsoptionen erweitern können.
- Bewusstsein schaffen: Auto = Platzbedarf, Lärm, ... / Rad, Fuß ... = frische Luft, Ruhe, Entspannung ...
- Dächer (Regen- und Reflektionsschutz) über Fahrkartenautomaten
- Grafitti Offensive
- Zivilcourage kostet kein Geld: Mitfahrer ansprechen (Füße auf Sitz, laute Musik etc.)
- Gesellschaftliche Akzeptanz von ÖPNV-Nutzung erhöhen
- Mehr über die Vorteile des ÖPNV sprechen
- Verbesserte Taktung, denn ein häufig benutztes Verkehrsmittel wird von selbst attraktiv
- Infos (z.B. Verspätungen / Alternativen)
- Es muß sich etwas verbessern im Verkehr, egal ob Auto oder ÖPNV
- Mehr Gelassenheit
- Akzeptanz der anderen Verkehrsteilnehmer
- Vergütung beim Einkauf in der Essener Innenstadt nicht nur fürs Parkhaus, sondern auch für die Nutzung des ÖPNV
- Mehr von Spaß und Wohlbefinden beim Zufußgehen und Radeln erzählen
- Sozialticket
- Einfachere Möglichkeit, sich bei der EVAG zu beschweren
- Anschlüsse verbessern
- Öffentlich: „Schulung“ der EVAG-Verantwortlichen
- Verbesserung der Übergangspunkte Bahn-Bus-Taxi (Bsp. München: S-Bahn, K-Bahn, Straßenbahn, Bus)
- Kosten senken (Bsp. Rio de Janeiro: Busse voll, nicht alles Reiche!)
- Wege mit Auto zur Schule verringern (Gruppen von Kindern organisieren, zu Fuß)
- Gut: Ankündigung des Ankunftszeiten per Bildschirm

Möglichkeiten für die Mobilität von morgen: **Glanzlichter**

- **Verbessern der Radwege in der Stadt**
 - Fahrradwege in der Innenstadt konsequent ausbauen
 - Fahrradständer an Haltestellen
 - Breitere und besser markierte Streifen für Radfahrer auf den Straßen
 - Fahrradwege schön gestalten, mehr grün, Fahrradweg beleuchten
 - In der Schule: Betreuer für Radfahrer
- **Verbessern des ÖPV**
 - Anschlüsse im ÖPV verbessern
 - Übervolle Buslinie entlasten
 - Bürgerbus –
 - mobile Haltepunkte (Fahrer hält dort wo Personen stehen)
 - Kein strenger Fahrplan
 - Zum Teil Ehrenamt
 - Beispiel Kettwig
 - Bürgerinformation an EVAG Verantwortlichen zu den Bedürfnissen
 - Aussteigen beim Fahrer für Menschen mit Handicap

AG 07: Jung und alt mobil

Möglichkeiten für die Mobilität von morgen

Probleme:

- **Behinderten gerechte ÖPV**
- Anschlüsse im ÖPV zu schlecht
- Fahrradfahren in Essen für Schüler gefährlich und unattraktiv
- Radweg beleuchten
- Übervolle Busse, insb. für Schüler („das war vor 40 Jahren schon so“)
- Xxx
- XXX
- Xxx
- XXX
- Xxx

Ideen:

- **Ich bin mit dem Tandemfahren gut gefahren**
- **Bärenticket (ÖPV für RVR), gutes Konzept für 60 – 75 Jahre, aber es fehlt an guten Ideen für kleinräumige Mobilität für Ältere**
- **Bürgerbus –**
 - **mobile Haltepunkte (Fahrer hält dort wo Personen stehen)**
 - **Kein strenger Fahrplan**
 - **Zum Teil Ehrenamt**
 - **Beispiel Kettwig**
- **Fahrradständer an Haltestellen**
- **Vertauglichkeit „Senioren“ überprüfen**

AG 07: Jung und alt mobil

Möglichkeiten für die Mobilität von morgen

Probleme:

- xxx
- xxxh
- Xxx
- XXX
- Xxx
- XXX
- Xxx

Ideen:

- Mehr Haltestellen und mehr Radwege in der Innenstadt
- „Stadt der kurzen Wege“ Nahversorgungszentren erhalten
- Integrierte Kleinbus im ÖPV für zur Reduktion der Wege
- In der Schule: Betreuer für Radfahrer
- Radwege konsequent ausbauen
- Car-Sharing
- Langsame Kleinfahrzeuge
- Öffentliche Schulung der EVAG Verantwortlichen

AG 07: Jung und alt mobil

Möglichkeiten für die Mobilität von morgen

Probleme:

- xxx
- xxxh
- Xxx
- XXX
- Xxx
- XXX
- Xxx

Ideen:

- Mehr Fahrradschutzstreifen an Stelle „Todesstreifen“
- Dominantere Streifen für Radfahrer auf den Straßen (breiter, besser markiert)
- Aussteigen beim Fahrer für Menschen mit Handicap
- Fahrradwege schön gestalten, mehr grün, Fahrradweg beleuchten
- Coach in Bus und Bahn für Menschen mit Handicap
- Übervolle Buslinie 160/161 optimieren (Ausstieg für BMV-Schule)
- Fahrdienst
- Bus an der Weserstr.

AG 07: Jung und alt mobil

Karten Arbeitsgruppe 7 das meiste bereits in PowerPoint-Datei enthalten):

- Schulbeginn variieren, um überfüllte Busse / Bahnen zu entzerren
- Zusätzlicher Kleinbus, der mobil hält (Modell: Verkehrssystem in Annaberg / Buchholz seit Jahren)
- Helfer in Bus und Bahn für Behinderte
- Schulbusse, die Kinder aus den verschiedenen Stadtteilen mitnehmen

Verbraucherinformationen verbessern:

Bewusstseinsbildung zum Konsumentenverhalten. Es muss nicht alles gekauft werden, nur weil es angeboten wird.

Langsamere Transporte als Konsument tolerieren. Es muss nicht alles am nächsten Tag angeliefert werden.

Intelligente Produktlabel mit Hinweisen darauf, wie lang und mit welchen Transportmitteln das Produkt transportiert wurde, um den Kunden auf Transportwege aufmerksam zu machen.

Stadtlogistik verbessern:

Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs um Berufstätige zur Arbeitsstelle zu bringen.

Arbeit und Wohnen wieder kombinieren um Pendlerströme zu vermindern.

Regulation des Güterverkehrs z.B. bestimmte Güter sollen nicht in die Innenstädte gebracht werden.

Einrichtung einer City Maut.

Innerstädtischer Logistikverkehr bündeln, hierzu Erfahrungsaustausch mit Regensburg bzgl City-Logistik.

Wie können Unternehmen hier im Ruhrgebiet kooperieren, Förderungen d.h. Vorteile für die beteiligten Firmen müssten gegeben sein, Einbinden Kommune/RVR in Arbeitsgruppe.

Cargo-Tram z.B. Straßenbahnlinien als Gütertransportlinien nutzen.

Abschaffung der Mülltrennung, da dieses auch in Trennungsanlagen automatisch möglich ist und damit Reduzierung Mülltransporte.

Anreizsysteme für umweltbewußten Güterverkehr

Magnetbahnen entlang der bestehenden Kanaltrassen über das Bundesgebiet als elektronisches Förderband. Magnetbahn als Alternative zum LKW.

Logistik in den Emissionhandels einbeziehen.

Lärmsteuer für Logistik.

Lärmschutztechniken verbessern bei Gewerbegebieten die an Wohngebiete angrenzen um eine Nebeneinander zu ermöglichen.

Gewerbegebiete so anlegen, dass sie bereits logistisch gut erschlossen sind.

Regional-planung stärker an Logistik Faktoren orientieren.

Betuwe-Linie nutzen als vernünftige Anbindung des Ruhrgebietes an große Häfen (z.B. Rotterdam).

ICE Trassen für Güterverkehr nutzen, z.B. Rhein Main Korridor nutzen z.B. für Nachts- Transport von Güter.

Neuentwicklung und Optimierung des Güterverkehrumschlags bei der Bahn.

Automatisierung und Standardisierung der Zug- und Umschlagssysteme um sie

schneller und flexibler zu gestalten (Neue Zugsysteme für den Güterverkehr, neue Systeme, um Paletten/Güter schnell umpacken können).

Güterverkehr bei der Bahn ausbauen “ es ist damit Geld zu verdienen”

Bundesprogramm Schienenanschluß reaktivieren für die Stadt. Schienenanschluß alter Linien wieder herstellen.

Konsens im Wirtschaftsverkehr nicht stadtbezogen sondern überregional im Ruhrgebiet suchen und immer die wirtschaftliche Seite mit betrachten.

Nutzung von Minicontainer

Fragen:

Wo fangen wir an das Verkehrsnetz auszubauen?

Regulation des Güterverkehrs?

Highlights

Stadtlogistik optimieren

Verbraucherinformation verbessern über intelligente Label

Anreizsysteme für umweltbewußten Güterverkehr

Karten AG 8 (überwiegend schon im Protokoll enthalten):

Überregionale Güterverkehrslinien ausbauen

Kostenvergleiche möglicher Lösungen errechnen

Gewerbegebiete an Verkehrsträger binden

Möglichkeiten für die Mobilität von morgen: **Glanzlichter**

• **Verkehrspolitik in der Metropole Ruhr**

1. Fragerunde

- Knotenpunkte (Maßnahmen/Möglichkeiten):
- Strukturveränderungen (Bezirke zusammenführen?)
- Verkehrsprognosen: Wird der Güterverkehr zunehmen?
- Wie muss Verkehr organisiert werden?
- Einwurf: Baustopp auf A44 sofort?! Es sei nicht rechtens
- Soll/kann man die LKW Problematik in der Metropole durch Verbote regulieren?
- Einwurf: Verkehrspolitik muss auf Siedlungspolitik zurückgreifen
- (Vertreter der Linken):
 1. Frage: Welche Projekte sind in der Vergangenheit bereits vorangetrieben worden?
 2. Was sind die dringendsten Probleme die angegangen werden müssen?
- (Rat Gladbeck): Citymaut; Gibt es in der Landesregierung eine Gremium, das überparteilich Verkehrsinnovationen konsensfähig macht?
- (Stadtplaner aus Gladbeck): Was kann Land gegen Bundesangelegenheiten bzgl. Autobahnen tun?
- (Bürger aus Kupferdreh): In Kupferdreh wird Autobahn gebaut, keine verengte Perspektive, multiperspektivisch Problem
angehen.
- (Bürger): Wie schafft man es die Meinung der Politik zu ändern? Metropolregion wird es mittel- bis langfristig als „eine“ Metropole nicht geben.

AG 09

Möglichkeiten für die Mobilität von morgen: **Glanzlichter**

- **Verkehrspolitik in der Metropole Ruhr**

- Was ist eine Strategie um Volksparteien auf moderne Verkehrspolitiken einzustimmen?
- Wo sind die Ansätze für eine Verkehrspolitik Ruhr?

FRAGERUNDE ENDE

Cluster durch WEDEN

1. Kompetenzen
2. Ebenen: Stadt, Land
3. Die Bürgerschaft

ZÖPEL:

Stichwort Ruhr: Ruhr seit 1920 eine Stadt auf zwei Ebenen Kompetenzen (RVR)

Ruhr ist eine dreistufige Stadt. Es sollen keine ideologischen Grabenkämpfe geführt werden; Problem von Ruhr sind:

Drei Regierungsbezirke und Organisation mit besonderen Kompetenzen, die pragmatisch

Zusammenarbeiten sollen.

AG 09

Möglichkeiten für die Mobilität von morgen: **Glanzlichter**

- **Verkehrspolitik in der Metropole Ruhr**

- mögliche- Zielsetzungen:

- Nur eine Kompetenzebene zwischen Stadt und Land nicht viele nebenher.

- Man braucht eine integrierter Raumplanung (Bsp. Emscher Landschaftspark)

- 1980er: Verkehrsberuhigung vorangetrieben, Tarifverbund von Zöpel eingeführt (1987)

- A52 Bau/Fertigstellung viel in Amtszeit von Zöpel; Eintunnelung unter Zöpel unterstützt.

- An der Autobahn Problematik in Kupferdreh ist Zöpel interessiert.

- zusätzliche Autobahnen sind nicht möglich und nötig.

- Wie kann man Güterverkehr mit neuen Technologien ausgestalten (Optimierung)? Die Bahn sei nur ein Teil der Lösung.

- Hauptverkehr ist innenstädtisch:

- Welche Punkte/Probleme sind jetzt/kurzfristig zu klären:

- eindeutige materielle Verkehrsziele formulieren (Sofortziele)

- Bsp. „, Wie wollen sofort eine Verbesserung der öffentlichen Nahverkehrs (Takzeiten, Wagen anhängen)“

- „kämpferisch“ sein, man muss zielstrebig seine Ziele angehen (Haushaltbeschlüsse diesbzgl. fordern, einleiten. Diese Forderungen seien in ca, 6 Monaten realisierbar)

AG 09

Möglichkeiten für die Mobilität von morgen: **Glanzlichter**

- **Verkehrspolitik in der Metropole Ruhr**

- Sagen was man will und was man nicht will (Bürgerengagement?).
- **Weden/Zöpel:**
Druck von unten aufbauen; Regionalverband Ruhr (RVR), Stadt ist selbst in der Lage in kleinen Schritten selbst in ÖPNV zu investieren (2 Millionen Euro ?).

2. Fragenrunde:

- Großbauprojekt Ausbau/Erhöhung Regionalverkehr? (Linke)
- Wie bekommt man die Politik für die Visionen der Zukunft mit ins Boot?
- Wie bekommt man die Verwaltungen mit ins Boot?
- Verkehrsplaner Emscher/Lippe: Geld alleine reicht nicht aus, sondern wie müssten die politischen Strukturen angepasst werden, um gute Rahmenbedingungen zu schaffen? Schwierigkeiten u.a. „Kassen sind leer“.
- Adler (Verkehrsbetriebe(?)Mülheim/Essen): Angesichts von Haushaltsengpässen wie kann man planen, bauen und instandhalten?

AG 09

Möglichkeiten für die Mobilität von morgen: **Glanzlichter**

• Verkehrspolitik in der Metropole Ruhr

Zöpel:

- Rheinufertunnel umbauen, Straßenspuren übereinander legen (?)
- Bei derzeitiger Haushaltslage ist folgendes möglich:
- NRW hat genügend Flexibilitäten durch kleine Schritte tätig zu werden (Takterhöhung....)
- **erste Maßnahmen 2011: massiver Druck auf die Bahn ; zusätzliche Trasse zwischen Duisburg und Dortmund, besonders zwischen Bochum und Duisburg bauen.**

3. Fragerunde

- Güterverkehr auf Autobahnen diskutieren (LKWs auf Autobahn).
- Kurzreferat eines Beteiligten über Verkehrsentwicklung/Autobahnentwicklung seit den 1970er Jahren.
- => Forderung: Umwidmung der Autobahn (A44?) zurück zur Bundesstraße

Weden: Bitte ans Plenum: Jeder soll ein, zwei konkrete Maßnahmen einbringen

Zöpel: Attraktivität des Nahverkehrs erhöhen

Güterverkehr: Was kann man tun?

- 1. Forderung an Stadt Essen einer öffentlichen Veranstaltung mit ZLV.
- 2. durchgehender Verkehr nur auf dem „Dreieck“ nicht innerhalb von Ruhr
- 3. Forderung nach stadtverträglichem Ausweg

Möglichkeiten für die Mobilität von morgen: **Glanzlichter**

Verkehrspolitik in der Metropole Ruhr

1. Schaffung einer direkten Verbindung zwischen Land und der Stadt Ruhr ohne eine Zwischenebene.
2. Nachhaltige Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und Bereitstellung zusätzlicher Mittel (Landesebene).
u.a. Bau einer zusätzlichen Trasse zwischen Duisburg- Dortmund
3. Zur Verminderung des Güterfernverkehrs und der Optimierung müssen Logistikzentren aufgebaut werden.
4. Thema Straße: keine Großprojekte mehr; Beispiel: Rückumwidmung der A44 in die B227

AG 09

Karten der Arbeitsgruppe 9:

Themenbereich 1: Gestaltung ÖPNV

- Mehr Raum für ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer, weniger für Autoverkehr
- Mehr Raum für ÖPNV: Busspuren, bahneigene Gleiskörper, Beschleunigungsmaßnahmen
- Bessere Koordination der lokalen Verkehrsbetriebe
- Nahverkehr in „Ruhr“: Zentral organisieren (Bus und Bahn)? Zentral finanzieren? Wie geht's besser?
- Zentrale Planung der Hauptachse des ÖPNV durchführen und mit X Mio. € ausstatten
- Sicherung Finanzierung ÖPNV
- Forderung, für ÖVNP mehr Gelder dauerhaft zur Verfügung zu stellen
- Mehr Geld für ÖPNV, sinnvolle Verknüpfungen
- Sofortige Förderung des ÖPNV Ruhr durch Mittel des Bundesverkehrsministers
- Attraktivierung ÖPNV durch erleichterten Zugang
- Höhere Taktfrequenzen des ÖPNV
- Bessere Vertaktung im ÖPNV, kommunal und regional
- S-Bahn Düsseldorf-Ratingen-Duisburg
- Zusätzliche Bahntrasse Bochum-Duisburg
- Sofortige Taktverdichtung S-Bahnen Dortmund-Köln
- Bessere Nord-Süd-Verbindungen im gesamten Ballungsraum, vowiegend Schiene
- Weltkulturerbe Zollverein Essen öffentlich besser vertakten / nicht nur bis Hbf Essen
- Liste der Low-Hanging-Fruits im ÖPNV erstellen

Themenbereich 2: Logistik Güterverkehr

- Auslagerung des Transitverkehrs aus dem Ruhrgebiet
- LKW-Verkehr aus Stadt heraushalten! Logistik verbessern! Verkehrsverringern allgemein!
- Güterverkehr: Errichtung dezentraler Güterverteilzentren, City-Logistik

- Neue Logistik-Zentren nur mit entsprechender vorhandener Infrastruktur Schiene-Wasser-Straße
- Auffordern, nicht über Internet zu bestellen. Jede Bestellung induziert durchschnittlich 5,5 Hin- und Herbewegungen
- Neue Wege für weniger Güterverkehr

Themenbereich 3: Stadtplanung

- Der Verkehr nimmt zu, weil die Stadtplanung Supermärkte auf der Wiese und Einzelhäuser im Grünen fördert
- Der Verkehr lässt sich nicht von der Stadtplanung der Häuser abkoppeln
- Von den vielbefahrenen Straßen abgesonderte, angenehm zu radelnde Wege für 2-Radfahrer
- Angleichung der Spurweiten der Straßen- / U-Bahnen der verschiedenen Städte, damit städteübergreifender Bahnverkehr jenseits der Ost-West-Achse möglich wird, ohne umsteigen zu müssen
- City-Maut für unterbesetzte PKW! (Singapur ...)
- Flexiblere Nutzung der vorhandenen Hauptverkehrsstraßen (Busspuren, Richtungswechsel bei Rush-Hour)

Themenbereich 4: Organisation Politik und Verwaltung

- Wie bekommt man die Politik (oder besser die Politiker) weg von der „Autoideologie“? Jeder weiß, was getan werden müßte, aber (fast) keiner will es wirklich umsetzen.
- Ruhrgebiet als einheitlicher / ein Regierungsbezirk, direkt der Landesregierung untergeordnet
- Ruhr vereinen: Mit neuem umfassenden Verkehrskonzept. Mehr Mittel, stärkere Interessenvertretung bei Bund und Land / Zukunft der Mobilität
- Ein Regierungspräsident für Ruhrstadt
- Eine Stärkung der Struktur zur Ruhrstadt
- Klare Kompetenz für VIA (MH/E/DU) in Ansprache mit Kommunen
- Übergeordnete politische Ebene im Ruhrgebiet zwecks ÖPNV und Verkehrsregulierung
- Städteübergreifende Verkehrsplanung verstärken

- RVR stärken zur Regionalplanung
- RVR Verkehrskompetenz geben
- Wie können Projekte realistisch finanziert werden?
- Beschleunigte Genehmigungsverfahren

Themenbereich 5: Politische Forderungen

- Anbindung und Umwidmung der A44 von Süden muss gestoppt werden, da sie die Verkehrssituation im Essener Süden extrem verschärft, lange bevor der Ausbau nach Norden (wenn überhaupt) möglich wird.
- Kein Bau der A44 zwischen Ratingen und Velbert / Kosten laut Straßen.NRW 222 Mio€, wird aber voraussichtlich 250-300 Mio€ kosten
- Stopp laufender Planungen und Planfeststellungsverfahren für die A52 !
- Der 6spurige Ausbau des „Dreiecks“ um das Ruhrgebiet (A1, A2, A3) sollte nach Planungen von vor 10 Jahren bereits um 2005 abgeschlossen sein. Fertig ist das bis heute nicht.
- Wie kann neuer Druck aufgebaut werden, um so eine neue Trasse (A52) mitten durch Ruhr zu vermeiden?
- Gigaliner ablehnen und Versuche abbrechen

AG 10 - Von isolierten Großprojekten zu einem realistischen und zukunftsfähigen Systemansatz

AG 10

Ablauf: Impuls, Ideensammlung, Identifikation der besten 3 Ideen

Impuls:

- Feststellung: Teil der TN aus Essen
- Thema Austausch in Ruhr
- Shared Space – Best Practice in Duisburg am Theater

→ es gibt das Wissen, der Austausch und die Kooperation muss intensiviert werden

- was ist ein Großprojekt (im schlechten Sinne)?
 - z.B. Metrorapid, „Ufo Dortmund“
 - d.h. Sehr teuer, aber wenig Nutzen für das Gesamtsystem
- Großprojekt im guten Sinne
 - die 50 Knoten im ÖPNV, an denen man heute nicht umsteigen kann
 - hier wird investiert, damit Ende des Jahrzehnts die Möglichkeit zum Umstieg besteht
 - ein gutes (ÖPNV-) System muss kundennah sein
- Good Practice:
 - Stadtplanung in Frankreich
 - vielerorts Lebensqualität mitgedacht:
 - große Straßen als Alleen geplant
 - gute Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger eingeplant
 - etc.
 - Öffentlicher Verkehr in der Schweiz
 - integraler Taktfahrplan
 - schnellerer Takt
 - mehr Investitionen in ÖV
 - Zürich
- Möglicher Wege in Ruhr
 - S-Bahn:
 - kürzere Laufwege
 - geringere Abstände zw. Haltepunkten
 - Kundennähe ist zentral für Erfolg der S-Bahn
 - Regionalstrecken für RRX
 - dadurch kürzere S-Bahnen, aber mehr S-Bahn-Linien
 - Mehr Nord-Süd-Verbindungen im Ruhrgebiet
- Problem unseres politischen Systems
 - wenn man auf eine Autobahn verzichtet, kann man dieses Geld leider nicht in eine Bahnstrecke investieren
 - → denn es sind unterschiedliche Töpfe

Ruhrgebiet

- die meisten Städte sind Autostädte
- Psychologie
 - Ereignis des Stilleben A40 2010 leider nur ein Tag
 - → wir müssen über Marketing etc. sprechen
 - starke Veränderung des studentischen Mobilitätsverhalten Ruhr durch Einführung des Studententickets
 - leider gelang es nicht Professoren und Uni-Angestellte mit Job-Ticket zu gewinnen
 - wie ändert Mensch sein Verhalten?
 - Mehr Geld für Kommunikation ausgeben
 - Wie erreicht man Leute, die eigentlich wissen, sie könnten sofort Ihr Verhalten ändern
 - Leute belohnen, die umsteigen
 - Bremen: Mon Cheri – Beispiel
 - hier muss etwas getan werden → „Soft-Policies“

Essen:

- Gesamtstädtische Fußverkehrsplanung fehlt noch
- Studien zeigen: Gehgeschwindigkeit nimmt mit der Häßlichkeit der Straße zu
- wirklich gute Beispiele gibt es nicht in D., aber gute Ansätze z.B. in Hannover → Fußgänger werden belohnt
- Wir bräuchten: alle Städte wie Venedig nur ohne Wasser
- Fußverkehrsanteile heute:
 - 18-25% von Tür zu Tür zu Fuß
 - die Wege zum Parkhaus etwa werden nicht mitgedacht und berücksichtigt bei der Planung
 - Rollator ist Bemessungsinstrument der Zukunft!

Ideensammlung

Dr. Yusef (Stadt Duisburg)

- Shared Space vor dem Theater in Duisburg
 - beruhigte Fläche von 400m
 - Schritttempo wird kontrolliert
 - Erfolgsbeispiel wird an 6 anderen Stellen in Du eingeführt
- Problem der Pendelei der Studenten der UDE an den 2 Standorten
 - direkte Verbindung möglich bei der hohen Zahl an möglichen Nutzern
 - Bus-Rapid-Transit-Systeme wie in UK?
 - Damit ist direkter Quelle-Zielverkehr möglich
 - Nicht über die A40

Vorschlag:

- Software zur Vernetzung von Sammeltaxi und anderen kleinen Systemen zur Integration
- Monheim: was fehlt sind Quartiersbusse
-

Ideen:

- Verkehrsberuhigung durch Space Sharing (geteilter Raum) am Beispiel Duisburg vor dem Theater
- Schnellbus- Direktverbindung Uni E < – > Uni Du
- Netzintegration ohne Lücken mit Web-Unterstützung:
 - RE-/S-Bahn, Tram, Bus, (Sammel-)Taxi, Fußweg

- kleinteilige Buserschließung → Quartiersbusse, gerne geschwindigkeitsreduziert
- Echtzeitanzeige und -ansage an jeder Haltestelle
- HH-Best Practice: My-Taxi, Taxi-Fahrgemeinschaften
- Mobilitätsmanagement: Neubürger-Management
 - Planung in Gemeinschaft (Einkauf etc.)
- Generalabo Ruhr
- unterirdischer Güterverkehr
- (Cargo Cab) oder gutes städteübergreifendes City-Logistikkonzept
- Logistische Vernetzung
- ÖPNV-Nulltarif
- z.B. Niederflur / Kinderwagen- / Gepäckmitnahmefreundlichkeit
- besserer Service ÖPNV: z.B. Reparaturen / Rolltreppen / Gepäckservice
- Zukunft der Straßenbahn: z.B. Straßenbahn für die Innenstadt
- Parkraumbewirtschaftung räumlich und zeitlich ausweiten
- ÖV + Fahrrad
- Höhere Parkpolitik
- Von großen Malls umdenken zu kleinen, vernetzten Emmaläden
- Bessere Kommunikation bei der EVAG
- Bereitschaft der Stadtverwaltung für Bürgerbeteiligung

Kommentare Monheim

- Kommunikation: Dialogbereitschaft der Stadtoberen
- ÖV + Fahrrad: an jeder Station 20 Räder gratis im Abo inbegriffen
- Maut und Nulltarif: alle zahlen Nahverkehrsabgabe dafür Nulltarif
- Parken als Stellschraube: muss teurer werden, nach Verursacherprinzip
- +1-Ebene (Schwebebahn/ H-Bahn) als interessante, relativ kostengünstige Option
- Lieferservice ist wichtig und für Ältere Überlebensfrage
- Niederflur → weil Rolltreppen so störanfällig sind: „oben bleiben“ (an der Oberfläche)

Die drei Ideen: ;)

- Serviceverbesserung (Lieferservices, Neubürger-Management, Generalabo Ruhr)
- Vernetzung (logistisch, Integration, städteübergreifende City-Logistik)
- Ausbau: S-Bahn, Zukunft der Tram, Quartiersbus, Schnellbus Uni E ↔ Uni Du
- Verkehrsberuhigung: Shared Space, Parkraumbewirtschaftung
- Finanzierung: Nahverkehrsabgabe für alle

Impuls: Prof. Monheim

Moderation: Franzke

Protokoll: B. Ahaus

Karten (überwiegend schon in Ideensammlung enthalten):

- Erst die Defizite finanzieren mit den Mitteln der geplanten Projekte
- Nahverkehrsabgabe für alle
- Gepäckservice „Packesel“ für ÖPNV-Nutzer
- Kommunikation verbessern
- Straßenbahn Essener Süden (Ruhralle)
- Dezentral vernetzter Einkauf
- Service

ESSEN

DerWesten.de/essen

Neue Wege ohne neue Autobahnen

Mobilität Werk Stadt: 500 Bürger suchten ein Verkehrs-Konzept für das Ruhrgebiet: Raus aus dem Stau!

Hans-Karl Reintjens

Es war noch einmal Wasser auf die Mühlen der Bürgerinitiativen, der vielen Umweltvereine und Verbände, die am Samstag zur „Mobilität Werk Stadt“ ins Burggymnasium geladen hatten. Der Bund werde für die A 52 keine Tunnellösung bezahlen, lautete die Meldung in der Samstagsausgabe der NRZ. Die Autobahn werde Berlin nur in offener Bauweise finanzieren, für Lärmschutz müsse die Kommune schon selber Mittel bereitstellen. „Wenn das der Bundesverkehrsminister so sieht, werden wir den Bau der A 52 nicht mittragen“, sagte dazu Essens SPD-Chef Dieter Hilser am Rande der Veranstaltung: „Unter diesen Bedingungen nicht. Das ist in der Essener SPD nicht mehrheitsfähig.“



Aufmerksame Zuhörer: Knapp 500 kamen zur Mobilität Werk Stadt ins Burggymnasium.

Fotos (

A 52 ohne Tunnel

Die Diskussion über die A 52 steht bei den Sozialdemokraten einmal mehr auf der Tagesordnung: Ob sie, wie Ende der '90er Jahre zuletzt beschlossen, an ihrer Zustimmung zum Weiterbau weiter festhalten, wollen sie unter anderem auf einer Fachtagung zum Thema Verkehr am 28. Januar klären; als Referent wird immerhin NRW-Staatssekretär Horst Becker erwartet, ein Grüner (siehe Info-Box Seite 3). Hilser zeigte sich enttäuscht über die Pläne Berlins für den Neubau von Straßen und den Ausbau der Bahn: „Nach jetziger Gefechtslage müssen wir befürchten, dass da gar nichts mehr kommt.“

Kein Geld für neue Autobahnen? Das wäre doch mal was, mögen sich da die im Netzwerk Bürgerinitiativen vereinigten A 52-Gegner freuen, die „Wege für Essen“-Streiter, die Vertreter von BUND, Nabu, VCD, ADFC, die vielen

anderen Umweltvereine und Verbände, die Essener Grünen, die Evangelische Kirche, die sich noch im November 2010 auf ihrer Herbstsynode gegen den A 52-Weiterbau ausgesprochen hat. Kein A 44-Lückenschluss bei Velbert, kein Ruhrallee-Tunnel, kein A 52-Weiterbau durch den Essener Norden und über das Kreuz Essen-Nord hinaus an Gladbeck vorbei bis nach Gelsenkirchen Buer.

Und das alles ohne ein Stuttgart 21, das immer ein wenig über der Veranstaltung schwebte. „Das hat sicher noch einmal einen Schub gegeben“, meinte Georg Nesselau, einer der Organisatoren von „Wege für Essen“, „aber wir haben uns schon im Mai an einen Tisch gesetzt und gesagt, wir müssen den Autobahn- und Tunnelplänen ein anderes, ein intelligenteres Mobilitäts-Konzept entgegensetzen. Da war von Stuttgart noch gar keine Rede.“

Aber geholfen hat es schon, die Resonanz jedenfalls über-

traf deutlich die Erwartungen: Knapp 500 Bürger wollten mitwirken am Verkehrskonzept Ruhr, das in zehn Arbeitsgruppen formuliert wurde, an dem der ehemalige NRW-Verkehrsminister Christoph Zöpel ebenso mitwirkte wie der Trierer Professor Heiner Monheim, der in den '80er und '90er Jahren im Düsseldorfer Städtebau-Ministerium Referent für Stadtverkehr und Verkehrsberuhigung war.

Im Kern sind es folgende Punkte, die den Weg aufs Arbeitspapier gefunden haben, und die, so kündigte Rolf Fliß, umweltpolitischer Sprecher der Essener Grünen an, „in ein kommunalpolitisches Handlungskonzept“ einfließen sollen, um Bestandteil Essener Politik zu werden:

- Vor allem geht es natürlich um einen Ausbau des Nahverkehrs, um „zeitnahe Bus- und Bahn-Anschlüsse“, gesonderte Schulbusse statt übervoller Buslinien, um flächendeckende Bürgerbusse für Menschen mit Handicap, die spontanes Ein- und Aussteigen ohne Bushaltestelle ermöglichen.

- Dem Fahrrad sollen mit beleuchteten Radwegen, breiteren Radstreifen an Straßen, Radständern an Haltestellen, mit mehr diebstahl- und witter-



len. „Wenn das der Bundesverkehrsminister so sieht, werden wir den Bau der A 52 nicht mittragen“, sagte dazu Essens SPD-Chef Dieter Hilser am Rande der Veranstaltung: „Unter diesen Bedingungen nicht. Das ist in der Essener SPD nicht mehrheitsfähig.“

A 52 ohne Tunnel

Die Diskussion über die A 52 steht bei den Sozialdemokraten einmal mehr auf der Tagesordnung: Ob sie, wie Ende der '90er Jahre zuletzt beschlossen, an ihrer Zustimmung zum Weiterbau weiter festhalten, wollen sie unter anderem auf einer Fachtagung zum Thema Verkehr am 28. Januar klären; als Referent wird immerhin NRW-Staatssekretär Horst Becker erwartet, ein Grüner (siehe Info-Box Seite 3). Hilser zeigte sich enttäuscht über die Pläne Berlins für den Neubau von Straßen und den Ausbau der Bahn: „Nach jetziger Gefechtslage müssen wir befürchten, dass da gar nichts mehr kommt.“

Kein Geld für neue Autobahnen? Das wäre doch mal was, mögen sich da die im Netzwerk Bürgerinitiativen vereinigten A 52-Gegner freuen, die „Wege für Essen“-Streiter, die Vertreter von BUND, Nabu, VCD, ADFC, die vielen

anderen Umweltvereine und Verbände, die Essener Grünen, die Evangelische Kirche, die sich noch im November 2010 auf ihrer Herbstsynode gegen den A 52-Weiterbau ausgesprochen hat. Kein A 44-Lückenschluss bei Velbert, kein Ruhrallee-Tunnel, kein A 52-Weiterbau durch den Essener Norden und über das Kreuz Essen-Nord hinaus an Gladbeck vorbei bis nach Gelsenkirchen Buer.

Und das alles ohne ein Stuttgart 21, das immer ein wenig über der Veranstaltung schwebte. „Das hat sicher noch einmal einen Schub gegeben“, meinte Georg Nesselau, einer der Organisatoren von „Wege für Essen“, „aber wir haben uns schon im Mai an einen Tisch gesetzt und gesagt, wir müssen den Autobahn- und Tunnelplänen ein anderes, ein intelligenteres Mobilitäts-Konzept entgegengesetzen. Da war von Stuttgart noch gar keine Rede.“

Aber geholfen hat es schon, die Resonanz jedenfalls über-

traf deutlich die Erwartungen: Knapp 500 Bürger wollten mitwirken am Verkehrskonzept Ruhr, das in zehn Arbeitsgruppen formuliert wurde, an dem der ehemalige NRW-Verkehrsminister Christoph Zöpel ebenso mitwirkte wie der Trierer Professor Heiner Monheim, der in den '80er und '90er Jahren im Düsseldorfer Städtebau-Ministerium Referent für Stadtverkehr und Verkehrsberuhigung war.

Im Kern sind es folgende Punkte, die den Weg aufs Arbeitspapier gefunden haben, und die, so kündigte Rolf Fliß, umweltpolitischer Sprecher der Essener Grünen an, „in ein kommunalpolitisches Handlungskonzept“ einfließen sollen, um Bestandteil Essener Politik zu werden:

- Vor allem geht es natürlich um einen Ausbau des Nahverkehrs, um „zeitnahe Bus- und Bahn-Anschlüsse“, gesonderte Schulbusse statt übervoller Buslinien, um flächendeckende Bürgerbusse für Menschen mit Handicap, die spontanes Ein- und Aussteigen ohne Bushaltestelle ermöglichen.

- Dem Fahrrad sollen mit beleuchteten Radwegen, breiteren Radstreifen an Straßen, Radständern an Haltestellen, mit mehr diebstahl- und witterungssicheren Abstellboxen der Weg bereitet werden. Betreuer für radfahrende Schüler halten die „Werk Städter“ ebenfalls für sinnvoll.

- Damit kein Lkw mehr halbvoll beladen durch Essen fährt, ist ein stadtweites Transportkonzept mit Logistikzentren angedacht.

Alternativpläne

- Die A 44 soll wieder zur B 227 zurückgewidmet werden.

- Das alles geht nicht einfach so: Kommunalpolitiker bekommen die Pflicht, Bürger frühzeitig vor dem formalen Verfahren zu beteiligen und mit ihnen alle Alternativpläne zu diskutieren und weitere Ideen zu entwerfen.

Fazit der „Mobilität Werk Stadt“: Ein stadtweites Gesamtkonzept soll her, damit jeder Essener seine Stadt erleben kann – barrierefrei, klimaneutral, mit kurzen Wegen, ohne Nahverkehrslücken, mit angenehmen Haltestellen und vielen Kleinprojekten wie Car-Sharing oder Rikschas.

Weiter LOKALSEITE 3

Aufmerksame Zuhörer: Knapp 500 kamen zur Mobilität Werk Stadt ins Burgsgymnasium.

NRZ NES_3 NR.13

Eine andere Meinung über Großprojekte

Fortsetzung von Seite 1

„Raus aus dem Stau“ wollen auch die sieben Bürgerinitiativen entlang der A 52-Route. Doch sehen ihre Großprojekte eben anders aus. Dass etwas getan werden muss, machten in ihren Beiträgen Umweltminister Johannes Remmel und Essens OB Reinhard Paß deutlich: „Wir zahlen einen hohen Preis für unsere Mobilität.“ Paß erinnerte an die Innovation City-Bewerbung, die bereits einen Weg aufgezeigt habe, wie das Auto ersetzt werden könnte.

Auch Ex-NRW-Verkehrsminister Christoph Zöpel forderte einen stärkeren Ausbau von Bus und Bahn, erinnerte an 1,5 Milliarden für Stuttgart 21: „Damit könnten wir die Situation hier drastisch verbessern.“ Wer an solchen Großprojekten festhalte, „beweist eine erschütternde Dummheit und will nicht erkennen, dass sich die Welt verändert hat“. Zöpel machte deutlich, dass es an Straßen im Revier nicht mangelt: „Zusätzliche Straßen lassen sich nicht bauen.“ Er bemängelte das Fehlen von Netzknoten, die ein Umsteigen ermöglichten, von gut ausgebauten Rad- und Fußwegen.

Fehlentwicklung

Der Trierer Professor Heiner Monheim forderte ebenfalls ein Umdenken: „Weg von der Autostadt.“ Er beklagte die Fehlentwicklung, dass man viel Geld ausgegeben habe, um die Oberfläche frei zu machen für das Auto und die Straßenbahn in die Röhre gesteckt habe: „Wir haben damit nur schlechteste Ergebnisse erzielt.“ Entstanden seien zu viele „kleine Rennpisten“, weit entfernt von der Verkehrsberuhigung, für die er damals in Düsseldorf angetreten sei. **hkr**



Nein, Umweltminister Johannes Remmel kam nicht mit dem Fahrrad nach Essen, sondern mit seinem Dienstwagen.



Engagierter Redner: Der Trierer Professor Heiner Monheim forderte, endlich Schluss zu machen mit der Autostadt.

Du bestimmst deine Mobilität!

Per Stuhlkreis zum besseren Stadtverkehrssystem: Zehn Arbeitsgruppen entwickelten beim Kongress „Mobilität W

Anne Wohland

Alle sitzen. Denn Sitzen macht mobil, könnte man sagen. Aber nur wer richtig sitzen kann, hielt am Samstag über vier Stunden Programm des Kongresses „Mobilität Werk Stadt“ im Burggymnasium durch. Erst eine Stunde bei kurzen Fachvorträgen in der Aula, dann zwei Stunden in einer Arbeitsgruppe und zum Abschluss erneut über eine Stunde beim gemeinsamen Plenum. Für die knapp 500 Teilnehmer ist's kein Problem. Die zehn Diskussionsgruppen – von Radverkehr bis Klimapolitik – sind gut besetzt, schön im Stuhlkreis organisiert. Dort sitzt man freiwillig, für Bewegungsfreiheit.

Ideen schmieden

Auch Professor Christoph Zöpel sitzt. Der ehemalige Verkehrsminister ist Referent in der AG „Verkehrspolitik in der Metropole Ruhr“ und beantwortet eine Frage nach der anderen. „Es gibt beim Öffentlichen Nahverkehr eben zu viele Zuständigkeiten, eigentlich brauchen wir eine Ebene weniger. Also eine direkte Zusammenarbeit vom Land mit den Städten“, sagt Zöpel während ein Fernsichteam ihm, mitten im Stuhlkreis stehend, die Sicht in die breite Runde nimmt. Doch seine Zuhörer nicken, schmunzeln, hören andächtig zu und melden sich für ihr nächstes



Stuttgart 21-Aktivist Jens Loewe diskutierte, was sich aus den Protesten lernen lässt. Moderiert von Christine Kostrzewa (li.).

Statement. Egal was es ist, Zöpel präsentiert sich als Helfer: „Die Situation in Kupferdreh kenn' ich zwar nicht. Aber laden sie mich doch einfach ein, ich gucke mir das gerne an.“ So ähnlich geht es auch in den anderen Klassenzim-

mern zu. Jede Idee findet Gehör, jeder ringt um eine gemeinsame Meinung. Auch zwei Etagen höher, wo Essen aus den Protesten gegen Stuttgart 21 lernen will.

Ab sofort: Jeden Dienstag

Da sitzt Jens Loewe. Der Stuttgart-21-Aktivist nickt, als ein Teilnehmer feststellt: „Natürlich haben die Stuttgart-Protäste Essen bereits verändert. Sonst wären die Planungen für den Ruhralleeausbau schon weiter.“ Sonst würden nicht 500 Menschen über Mobilität diskutieren – wird die These erweitert. Also habe man doch bereits etwas

gelernt. Aber was nun, wie baut man Bürgerbeteiligung richtig auf?

„Einfach anfangen“, lautet das Plädoyer Loewes. Von der Politik einzufordern, dass die verpflichtend Bürger vor dem formalen Verfahren beteiligen, ist aus seiner Sicht nicht falsch. Aber auf die Umsetzung von guten Ideen warten, reiche nicht. „Das hört sich vielleicht etwas esoterisch an, aber man muss Positives wecken. Mein Vorschlag: Einfach ab sofort jeden Dienstag treffen und die Stadtplanung diskutieren“, sagt Loewe.

Jetzt handeln, das passt den Diskutanten. „Die Verpflichtung wäre doch der Schlüssel

zum Ganzen. D heutige Kongress findet Heribert 2007 Vorstandss Grünen. Auch Trautvetter, engger im Friedens Monika Hanisch entwicklungsbüro Regularien. „Heut man sich, bringt I am Ende finden Gehör und man f schaukelt“, berichtet aus eigener Erfahrung Hanisch, zu den Aufbau der Bürgerkommune, hört sich erst einzer Bürgerbeteiligungen an.

MITDISKUTIEREN - MITMISCHEN

Nächste Termine

Auch nach dem Kongress ist es nicht zu spät, um mitzu machen: Zum Thema „A44/Ruhralleetunnel“ laden die Essener Sozialdemokraten zum öffentlichen Symposium am Freitag, 28. Januar, ab 17 Uhr

ins Haus der Technik, Hollestraße 1. Am Samstag, 19. Februar, findet dann von 11 bis 13 Uhr das zweite Treffen der „Mobilität-Werk-Stadt“ im Evangelischen Gemeindezentrum, Hövelstraße 71, statt.

Sonst deine Mobilität!

Verkehrssystem: Zehn Arbeitsgruppen entwickelten beim Kongress „Mobilität Werk Stadt“ wegweisende Thesen



Aktivist Jens Loewe diskutierte, was sich aus den Protesten lernen lässt. Moderiert von Christine Kostrzewa (li.). Foto: ujesko

Egal was es ist, ...
tiert sich als Hel-
nation in Kupfer-
rich zwar nicht.
e mich doch ein-
ucke mir das ger-
lich geht es auch
ren Klassenzim-

mern zu. Jede Idee findet Gehör, jeder ringt um eine gemeinsame Meinung. Auch zwei Etagen höher, wo Essen aus den Protesten gegen Stuttgart 21 lernen will.

Ab sofort: Jeden Dienstag

Da sitzt Jens Loewe. Der Stuttgart-21-Aktivist nickt, als ein Teilnehmer feststellt: „Natürlich haben die Stuttgart-Proteste Essen bereits verändert. Sonst wären die Planungen für den Ruhralleeausbau schon weiter.“ Sonst würden nicht 500 Menschen über Mobilität diskutieren – wird die These erweitert. Also habe man doch bereits etwas

gelernt. Aber was nun, wie baut man Bürgerbeteiligung richtig auf?

„Einfach anfangen“, lautet das Plädoyer Loewes. Von der Politik einzufordern, dass die verpflichtend Bürger vor dem formalen Verfahren beteiligen, ist aus seiner Sicht nicht falsch. Aber auf die Umsetzung von guten Ideen warten, reiche nicht. „Das hört sich vielleicht etwas esoterisch an, aber man muss Positives wecken. Mein Vorschlag: Einfach ab sofort jeden Dienstag treffen und die Stadtplanung diskutieren“, sagt Loewe.

Jetzt handeln, das passt den Diskutanten. „Die Verpflichtung wäre doch der Schlüssel

zum Ganzen. Das muss der heutige Kongress einfordern“, findet Heribert Rüsing, bis 2007 Vorstandssprecher der Grünen. Auch Bernhard Trautvetter, engagierter Bürger im Friedensforum, oder Monika Hanisch vom Stadtentwicklungsbüro denken an Regularien. „Heute engagiert man sich, bringt Ideen ein und am Ende finden die gar kein Gehör und man fühlt sich verschaukelt“, berichtet Trautvetter aus eigener Erfahrung. Das will Hanisch, zuständig für den Aufbau der sogenannten Bürgerkommune, ändern und hört sich erst einmal Schweizer Bürgerbeteiligungs-Erfahrung an.

„Ich habe selber zig Bürgerentscheide dort erlebt“, setzt die in Essen lebende Schweizerin Theresa Giacotti an. „Trotz mancher Nachteile ist die Abstimmung ein wichtiges Instrument, weil sie immer die Debatte angeregt und bereits am Anfang viel stärker ein Konsens gesucht wird.“ Die Debatte schreitet fort. Im Hintergrund dokumentiert Moderatorin Christine Kostrzewa die Thesen auf bunten Kärtchen – am Ende sucht die Gruppe die drei zentralen heraus. Sie werden als „Glanzlichter“ in der großen Abschlussrunde präsentiert, neben denen der neun anderen Gruppen, um ein regionales Mobilitätskonzept zu beflügeln (siehe Hinweis).

Transitautobahn stoppen!

„Wir müssen sagen, wie wir uns unsere Stadt vorstellen und dabei nicht auf die Erlaubnis warten, aktiv zu werden“, setzt A52-Gegner Michael Gerber an. Er sitzt auf der Aulabühne, im Halbkreis mit den anderen AG-Teilnehmern, die die Ergebnisse vorstellen. Trotz fortgeschrittener Stunde wird jeder mit Applaus belohnt. Gerber bringt die Bürgerbeteiligung auf den Punkt: Kommunalpolitiker müssen verpflichtet sein, Bürger frühzeitig vor dem formalen Verfahren zu beteiligen. Applaus. Alle Alternativpläne müssen offen diskutiert werden. Applaus. Der Kongress sei ein Gewinn, so Gerber: „Ich persönlich sehe den heutigen Tag als Signal, dass wir die Transitautobahn verhindern.“ Der Applaus hält an.

Doch fürs erste verdient das Bewegungs-Engagement eine Sitz-Pause. Also aufstehen, Klappstuhl wegräumen und raus zum Fahrradkorso.

Die Ergebnisse gibt es unter: www.transit-autobahn.de.

Technik, Hollestra-
nstag, 19. Febru-
n von 11 bis 13
e Treffen der
rk-Stadt“ im Evan-
meindezentrum,
1, statt.

UNTERSTÜTZT VON



**Bund für Umwelt und Naturschutz
Deutschland e.V. Regionalgruppe
Düsseldorf und Kreisgruppe Essen**



Naturschutzbund Ruhr e.V.



Naturschutzjugend Essen/Mülheim e.V.



Kreisverband Essen e.V.



Kreisverband Essen e.V.



**Stadtteilkonferenz
Essen-Vogelheim**



**Agenda-Gruppe 1
Essen**