www.zukunftsformatederregion.de

STADT ESSEN

GRÜNE HAUPTSTADT EUROPAS

ZUKUNFTSFORMATE DER REGION

Wege zur Mobilitätswende und aus der Klimakrise

Montag, den 26. Februar 2024 und Dienstag, den 27. Februar 2024
In der Halle 12 auf dem Gelände des UNESCO-Welterbes Zollverein



Magazin zur Konferenz

STADT ESSEN

GRÜNE HAUPTSTADT EUROPAS

IMPRESSUM

Dieses Magazin dokumentiert die Konferenz „Zukunftsformate der Region: Wege zur Mobilitätswende und aus der Klimakrise“

Herausgeber
STADT ESSEN
Geschäftsbereich Umwelt, Verkehr und Sport
Vorstand: Simone Raskob
Grüne Hauptstadt Agentur
Fachliche Leitung: Kai Lipsius
I. Dellbrügge 4, 45127 Essen
Telefon: 0201 88-82 300
E-Mail: info@gha.essen.de
www.zukunftsformatederregion.de

Projektmanagement
Daniela Schultehink, Grüne Hauptstadt Agentur
E-Mail: daniela.schultehink@gha.essen.de

Koordination und Konferenzmanagement
greenstorming GmbH
Agentur für nachhaltiges Veranstaltungsmanagement
Pufendorfstraße 11, 10249 Berlin
Telefon: 030 2463286-0
E-Mail: info@greenstorming.de
www.greenstorming.de

Fotos/Bildnachweise:
Titelbild und S. 6: Foto © Jochen Tack
Bilder der Veranstaltung: Foto © Georg Lukas
Screenshots: Stadt Essen/ULTRA-SCHALL EventService GmbH
S. 41: Stadt Ghent



Sehr geehrte Damen und Herren,
vielen Dank für Ihre Teilnahme an dem Kongress „Zukunftsformate der Region: Wege zur Mobilitätswende und aus der Klimakrise“ und Ihre Unterstützung.

Mit der vierten Auflage der „Zukunftsformate“ setzt sich das zu Beginn der „Grünen Dekade“ im Jahr 2017 begonnene Konzept fort, alle zwei Jahre auf einem Kongress zu diskutieren, wie Zukunftsformate zur Transformation unserer Städte und Regionen vor dem Hintergrund der globalen Herausforderungen beitragen.

In diesem Jahr haben wir uns damit beschäftigt, wie die Mobilitätswende gelingen kann und welchen Beitrag nachhaltige Mobilität zur Bewältigung der Klimakrise leistet.

Essen hat in der Bewerbung zur Grünen Hauptstadt Europas das Ziel formuliert, den Modal Split bis 2035 auf jeweils 25 Prozent für motorisierten Individualverkehr (MIV), öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Fuß- und Radverkehr zu ändern und eine Neuausrichtung der Mobilität einzuleiten. Wesentliche Beiträge hierzu sind der Bau der City Bahn, die Umsetzung des Radentscheids, die Umsetzung weiterer Mobilitäts-stationen und die Umstellung der Ruhrbahn Busflotte auf Brennstoffzellenfahrzeuge.

Gegenstand des Forschungs- und Praxisprojektes Be-MoVe (Beteiligungsbasierte Transformation aktiver Mobilität für gesundheitsfördernde Stadt- und Verkehrsinfrastrukturen) ist die nachhaltige Förderung des Fuß- und Radverkehrs. In so genannten „Reallaboren“ wurden hier in den letzten beiden Jahren Maßnahmen und Veränderungen zur aktiven und gesundheitsfördernden Mobilität und zur Beteiligung der Bürger*innen getestet und ausgewertet.

Wie in den vergangenen Jahren bot der Kongress eine Gelegenheit für den Austausch von Fachleuten, Entscheiderinnen*Entscheidern und Bürgerinnen*Bürgern. Während der Montag im Zeichen von Bürgerprojekten aus Essen und Wuppertal stand, präsentierten am zweiten Veranstaltungstag unter anderem Mobilitätsexpertinnen*Mobilitätsexperten aus anderen europäischen grünen Hauptstädten ihre Erfahrungen und Best-Practice-Beispiele. Erstmalig war auch das Orchester des Wandels in Form eines Streichquartetts der Essener Philharmoniker am Programm beteiligt.

Rund 300 Teilnehmende besuchten die Veranstaltung vor Ort auf Zollverein oder nahmen online teil.

Ich freue mich, Ihnen nun die Dokumentation des vierten Kongresses „Zukunftsformate“ zusenden zu können und wünsche Ihnen eine angenehme und inspirierende Lektüre.

Mit freundlichen Grüßen



Simone Raskob

Beigeordnete für Umwelt, Verkehr und Sport der Stadt Essen


Orchester des Wandels
Mitglieder der Essener Philharmoniker


Orchester des Wandels



Zukunftsformate der Region

2017 hat Essen als Grüne Hauptstadt Europas gezeigt, wie nachhaltige Veränderungsprozesse einer Stadt im Herzen des Ruhrgebietes erfolgreich sein können. Die Region ist Vorreiter im Wandel von einer Montanregion hin zu einer polyzentrischen und nachhaltigen Metropole. Beispielhaft dafür steht der erfolgreiche Umbau von grauer Industrielandschaft zu blühender grüner und blauer Infrastruktur. Die Metropole Ruhr ist eine Region der Möglichkeiten. Kein Raum in Europa hat in einer solchen Dichte und Abfolge integrierte Planungsprozesse erlebt und so gelungen umgesetzt. Dicht aufeinander folgten unter anderem die Internationale Bauausstellung Emscher Park, der Emscherumbau, die Kulturhauptstadt RUHR2010, der Innovation City Prozess und die Grüne Hauptstadt Europas – Essen 2017. Mit der Internationalen Gartenausstellung im Jahr 2027 spannt sich nun eine grüne Dekade auf.

Im Dezember 2017 hat der Kongress „EUROPÄISCHE ZUKUNFTSFORMATE: Ergebnisse, Wirkungsweisen und Gemeinsamkeiten – am Beispiel der Metropole Ruhr“ themenspezifische Formate sowie förderliche und zuträgliche Faktoren und Strukturen zur nachhaltigen Stadtplanung beleuchtet und mit der Essener Erklärung eine Idee für den Erfahrungsaustausch ins Leben gerufen.

Im Dezember 2019 gab es die erste Folgeveranstaltung des Kongresses, um unter dem Titel „Zukunftsformate der Region“ die Partizipationskultur in der Metropole Ruhr zu thematisieren. Auf der Zeche Zollverein, wo Kreative in Start-Ups, Unternehmen

und Universitäten neben dem Tourismus verweilen und arbeiten, hatten sich wichtige Akteurinnen*Akteure aus Bürgerschaft, Wirtschaft, Wissenschaft, Verwaltung und Politik zusammengefunden.

Im März 2022 fand die dritte Veranstaltung der Reihe „Zukunftsformate der Region“ statt – das erste Mal im hybriden Format, sodass auch internationale Gäste an der Veranstaltung teilnehmen konnten. Der Kongress stand unter dem Motto „Lokal – Regional – Global“.

Der vierte Kongress in der Reihe im Februar 2024 beschäftigte sich mit „Wegen zur Mobilitätswende und aus der Klimakrise“.

Unkompliziert und klimafreundlich – so soll die Mobilität der Zukunft sein. Doch wie kann man hierfür die Bedingungen schaffen und die Menschen motivieren? Welche Erfahrungen haben andere Grüne Hauptstädte Europas gemacht und von welchen positiven Beispielen können wir lernen? Welche Impulse haben Großevents auf die regionale Mobilitätsentwicklung? Und wie können Bürger*innen sich engagieren?

Am Abend des 26. Februar 2024 tauschten sich die Gäste mit den Referentinnen*Referenten über „Bürgerexperimente für die Verkehrswende“ aus. Die Veranstaltung war zugleich Abschlussveranstaltung des Reallabor-Projektes Be-MoVe, das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung im Rahmen der Forschung für nachhaltige Entwicklung gefördert wurde. Das Orchester des Wandels in Form eines Streichquartetts der Essener Philharmoniker rundete das Programm ab.

Am 27. Februar 2024 begann der Tag mit einer Begrüßung durch Thomas Kufen (Oberbürgermeister der Stadt Essen), Viktor Haase (Staatssekretär im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen) und Professor Dr. Hans-Peter Noll (Vorsitzender des Vorstandes der Stiftung Zollverein). Simone Raskob, Beigeordnete für Umwelt, Verkehr und Sport der Stadt Essen, führte in die kommenden Vorträge und Diskussionen ein.

In den drei Themenblöcken berichteten Expertinnen*Experten über die Themen: „Der Beginn passiert in den Köpfen und was Städte hier beitragen können“, „Erfolgreiche Mobilitätskonzepte aus anderen europäischen Städten“ und „Regionale Großevents als Impulsgeber für die regionale Mobilitätsentwicklung“. In den anschließenden Diskussionsrunden wurde der Austausch vertieft.

ESSENER ERKLÄRUNG

PRÄAMBEL

Das 21. Jahrhundert ist weltweit das Jahrhundert der Städte und Metropolen. Bis zum Jahr 2050 werden dort siebzig Prozent der Weltbevölkerung leben. Städte und Metropolen sind der Ort für wirtschaftliche Entwicklungen, Innovationen und Bildung. Gleichzeitig wird in den Ballungsräumen der Großteil unserer Ressourcen in Form von Nahrung, Energie und Gütern verbraucht. Europa konsolidiert seine Strukturen. Es optimiert mit viel Planung und Innovation den Bestand und schafft so ein aktuelles, neues und vitales Modell der Stadt. Die „Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“, die die Stadt als verdichtet, sozial gemischt, kompakt und überall öffentlich zugänglich beschreibt, verdeutlicht die Leistungsfähigkeit dieses urbanen Typus. Die Zukunft unseres Planeten entscheidet sich an der Nachhaltigkeit der Ressourcenverwendung der Städte. Der Einsatz erneuerbarer Energien, die Anwendung neuer Mobilitätskonzepte, das nachhaltige Bauen, der Umweltschutz sowie eine aktive Landschafts- und Grüngestaltung sind die wesentlichen Felder der fortschreitenden Urbanisierung. Europa zeigt mit seinen Zukunftsformaten, wie nachhaltige Entwicklungsprozesse konzipiert, implementiert und in städtebauliche Planungen zur Transformation des Bestandes eingefügt und umgesetzt werden können.

EUROPÄISCHE ZUKUNFTSFORMATE

Unterschiedliche Formate wie zum Beispiel die Weltausstellungen (Expo), die Internationalen Bauausstellungen (IBA) und die Internationalen Gartenausstellungen (IGA), die europäischen Wettbewerbsformate der Kulturhauptstädte Europas und der Grünen Hauptstädte Europas sowie die in NRW eingeführten Formate der KlimaExpo.NRW, die Regionalen NRW und der Emscherumbau können beispielhaft zeigen, wie diese konzipiert, durchgeführt und mit den Bürgern kommuniziert werden müssen, um erfolgreich zu sein und wirkungsvolle Ergebnisse bei der Transformation der Städte zu erzielen. Die Verfahren und die Öffentlichkeitsarbeit sind bei vielen Formaten darauf angelegt, die Bürger zu den Akteuren der Inhalte zu machen, ihnen Mitwirkung zu ermöglichen und sie über die Erfolge sowie die neuen Themen aufzuklären. Sowohl die Kooperation als auch der Dialog ist für die Wirkung all dieser Formate von besonderer Bedeutung. Keine Metropole hat in so dichter Folge wie die Metropole Ruhr verschiedene EUROPÄISCHE ZUKUNFTSFORMATE in regionaler Kooperation umgesetzt. Mit den aktuellen Formaten, ausgehend von der Grünen Hauptstadt Europas – Essen 2017, dem Emscherumbau, KlimaExpo.NRW bis zur Internationalen Gartenausstellung 2027, stehen wir am Beginn der grünen Dekade, die auch durch den Masterplan Grüne Infrastruktur Ruhr begleitet wird.

Diese Region – die Metropole Ruhr – kann international für die vielen wachsenden und sich wandelnden Ballungsräume in Europa und darüber hinaus ein Beispiel und Vorbild sein. Hier, mitten in Deutschland und Europa, lassen sich Modelle, Typologien sowie Ergebnisse solcher Formate erkennen, betrachten und bewerten.

DIE METROPOLE RUHR ALS IMPULSGEBER FÜR EUROPA

Eine Plattform, die von einem wirkungsvollen Netzwerk getragen wird, kann mit entsprechendem Personal und Budget zukünftig folgende Leistungen anbieten:

- Die zu bildende Plattform plant und organisiert alle zwei Jahre eine Konferenz in der Metropole Ruhr.
- Nach Möglichkeit wird sich diese Plattform international an weiteren Tagungen und Kongressen beteiligen oder solche organisieren, um die Kommunikation und Kooperation zwischen den Formaten zu stärken.
- Besuchsprogramme zu exemplarischen planerischen und umgesetzten Vorhaben der Formate werden konzipiert und angeboten.
- Eine digitale Vernetzung vorhandener Informationsangebote und Wissensstände wird die verschiedenen Ansätze und internationalen Kampagnen bündeln und zugänglich machen.
- Die Plattform bietet Austausch für Städte, Metropolen und Regionen, die sich in eine Bewerbung für eines der Formate hineinarbeiten oder eigene Formate entwickeln.
- Die Evaluationsverfahren zu der Wirkungsweise der unterschiedlichen Formate im Sinne einer gemeinsamen Reflexion werden zusammengeführt. Damit wird ein Diskurs über Qualitätsstandards initiiert und das laufende Monitoring der Formate selbst unterstützt.

FAZIT UND SCHLUSS

Die Essener Erklärung zielt auf die Aufgabenstellungen des 21. Jahrhunderts sowie die Frage, wie wir diese mit internationalen Urbanisierungs- und Stadtentwicklungsprozessen beantworten können. Deutlich wird, dass große integrierte Entwicklungskonzepte vielfältig von der EU, Nationalstaaten oder regionalen Institutionen eingesetzt werden. Es bietet sich die Chance, eine interdisziplinäre Plattform zu konstituieren, die allen die Möglichkeit bietet, einen Dialog zu gemeinsamen Zielen zu organisieren, Erfahrungen auszutauschen und Wissen zu generieren und damit die Transformation der Städte und Metropolen in zukunftsgerechte und lebenswerte Orte zu gestalten.

BÜRGEREXPERIMENTE FÜR DIE VERKEHRSWENDE

Montag, den 26. Februar 2024





Am Montagabend fand die Abschlussveranstaltung des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Forschungs- und Praxisprojektes Be-MoVe statt, eines Reallabors für den Fuß- und Radverkehr und die urbane Mobilitätswende. Engagierte Bürger*innen stellten ihre Bürgerprojekte für die urbane Mobilitätswende vor und bekamen eine große Bühne für Projekte wie die temporäre Schulstraße, die derzeit landauf, landab Furore macht.



MODERATION

Kai Lipsius
fachlicher Leiter Grüne Hauptstadt Agentur
Stadt Essen

Kai Lipsius ist seit 2012 Klimabeauftragter der Stadt Essen. Seit 2018 leitet er die Grüne Hauptstadt Agentur der Stadt Essen als Stabsstelle des Dezernates für Umwelt, Verkehr und Sport. Zuvor studierte er Geoökologie an der Technischen Universität Braunschweig und Umweltwissenschaften an der Nottingham University. Die Grüne Hauptstadt Agentur hat in dieser Zeit unter anderem das „Handlungskonzept Modal Split 2035“ koordiniert und das Verbundprojekt „Be-MoVe“ mit Realexperimenten für die Mobilitätswende umgesetzt. Vorher sammelte er fünf Jahre Erfahrung in der Abteilung Klima und Energie des Umweltbundesamtes.

Simone Raskob
Beigeordnete für Umwelt, Verkehr und Sport der Stadt Essen

Dr. Björn Ahaus
Stadt Essen, Grüne Hauptstadt Agentur, Projektmanager Mobilität (Be-MoVe-Projekt)

Cornelia Perthes , Greta Schulte-Eversum, Markus Schürmann
Anwohner*innen in Essen-Holsterhausen



Simone Raskob, Begrüßung
Essen hat ambitionierte Ziele für eine Mobilitätswende: Ab 2035 sollen alle Verkehrsträger ein Viertel ausmachen – Fuß-, Radverkehr, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Autoverkehr werden gleichermaßen genutzt. Das schont das Klima und steigert die Lebensqualität durch weniger Lärm und Luftschadstoffe. Die Stadt geht die Herausforderungen an: mit dem Essener Mobilitätsplan, der Citybahn, dem Nahverkehrsplan und dem RadEntscheid.

Dr. Björn Ahaus, Be-MoVe: Ein Reallabor für Fuß- und Radverkehr und die urbane Mobilitätswende
Bei den Bürgerprojekten von Be-MoVe sind gute Ideen für die urbane Mobilitätswende „zur Welt gekommen“. Welches Potenzial solche Bottom-Up-Ideen entfalten können zeigt das Beispiel des Bürgerradwegs aus Wuppertal, der zur Erfolgsgeschichte der Nordbahntrasse wurde. Die Schulstraße des Be-MoVe-Projektes wurde vom Land NRW aufgegriffen und in viele Städte des Landes getragen, wo derzeit viele weitere Schulstraßen auf den Weg gebracht werden.

Cornelia Perthes / Greta Schulte-Eversum / Markus Schürmann, Projekt „Gemarkenplatz – Fit for Future – Heute trist & morgen bunt“
Imagine: Grüner Rasen statt dunkler Asphalt, farbenfrohe Bilder und Kinderlachen statt Autos und Abgasen, Picknick und Plausch unterm Platanendach, Begegnung statt Blech – DA GEHT NOCH MEHR!



Dr. Klaus Kordowski
Be-MoVe Projektteam
„Offene Bardelebenstraße“

Thomas Rüth
Abteilungsleitung ambulante Jugendhilfe,
Kriminalprävention & Quartiersentwicklung,
Caritas-SkF-Essen gGmbH

Estelle Fritz
Kernteam von „Gemeinsam für Stadtwandel“
und Mitinitiatorin des Bündnisses
„Grüne Lungen für Essen“

Dr. Klaus Kordowski, Projekt „Offene Bardelebenstraße: Sichere Schulwege in Holsterhausen“
Das Engagement von Bürgerinnen*Bürgern vor Ort ist ein Erfolgsfaktor für die lokale Nachhaltigkeitstransformation – und die aktive Unterstützung dieses Engagements eine große Chance für Kommunen auf ihrem Weg zur Klimaneutralität. Im Projekt Be-MoVe konnten Bürger*innen die Mobilitätswende vor Ort mitgestalten. Bitte weiter so!

Thomas Rüth, Projekt „Platz der Jugendkultur“
Die Teilhabemöglichkeiten benachteiligter Menschen dürfen durch Herausforderungen des Klimawandels nicht weiter eingeschränkt werden. Denn sonst vergrößert der fortschreitende Klimawandel die Kluft zwischen arm und reich. Die benachteiligten Quartiere müssen besonders in den Blick genommen werden. Teuerung und Armut ist eine toxische Mischung!

Estelle Fritz, Projekt „Garten der Kinderrechte auf dem Essener Burgplatz“
Eine bessere und stärkere Einbindung der Bürgerschaft in die Essener Stadtgesellschaft ist ein wichtiger Baustein hin zum dringend notwendigen Wandel für eine zukunftsfähige Stadt Essen. Dafür ist unbedingt mehr Unterstützung von bürgerschaftlichem Engagement durch Verwaltung und Politik nötig. Ebenso in Punkto Selbstwirksamkeit, im Sinne von Umsetzung und Entscheidung für eigene bürgerschaftliche Ideen und Projekte, hin zu mehr kooperativer Zusammenarbeit. Und auch Wertschätzung und Nennung der Meriten einer aktiven Bürgerschaft sind Bausteine, die dazu gehören. Eine aktive, gestärkte und wertgeschätzte Bürgerschaft bringt nicht nur unsere Stadt voran, sie ist auch ein Zeichen einer starken und resilienten Demokratie.

Simon Knur
Vorstand Initiative für Nachhaltigkeit e. V.,
Umsetzung „E.Rika / Essener-lastenrad.de“

Wolfgang Packmohr
PD a. D., Bundesvorstand Fuss e. V.,
Vorstand Deutscher Verkehrssicherheitsrat,
Dozent an der HSPV NRW

Dr. Carsten Gerhardt
Vorsitzender Wuppertal Bewegung e. V.



Simon Knur, Projekt „E.Rika – Die E-Rikscha für Essen“
Mut und bürgerschaftliches Engagement stoßen da auf Grenzen, wo die Politik und Verwaltung Mut und Engagement vermissen lassen. Mit der Rikscha „E.Rika“ stoßen wir leider oft auf Hindernisse auf Radwegen, die wir nicht beseitigen können. Einfache Engagementförderungen wie Be-Move brauchen Rückenwind und Mut für mehr Lebensqualität in der Stadt.

Wolfgang Packmohr, Projekt „CityOase Kopstadtplatz – ein Platz für Menschen“
Manche Menschen gehen zu Fuß direkt zum Zielort. Andere laufen zunächst zum Auto, zum Fahrrad, zum Bus oder zur Bahn und von dort weiter zu Fuß zum Zielort. Die notwendige Infrastruktur dazu sind Fußwegenetze mit freien Gehwegen, sicheren Querungsmöglichkeiten sowie Ausruh- und Begegnungsplätzen, damit Menschen sicher ankommen und aufeinander zugehen können.

Dr. Carsten Gerhardt, Projekt „Nordbahnstr. Wuppertal: Mit einem Bürgerprojekt zu einem Meilenstein der Radverkehrsförderung“

ZUKUNFTSFORMATE DER REGION: WEGE ZUR MOBILITÄTSWENDE UND AUS DER KLIMAKRISE

Dienstag, den 27. Februar 2024





Die Kongressreihe „Zukunftsformate der Region“ beleuchtet die Möglichkeiten des Wandels einer Region durch Großformate wie die IBA Emscherpark, die Europäische Kulturhauptstadt RUHR.2010 oder die Grüne Hauptstadt Europas 2017. In diesem Jahr stand der internationale Austausch ganz im Zeichen der klimafreundlichen Mobilität. Lokale, regionale und globale Akteurinnen*Akteure zeigten Perspektiven der Mobilitätswende auf.



MODERATION

Gregor Schnittker
IKU_DIE DIALOGGESTALTER

Das Thema Mobilität ist mir aus verschiedenen Perspektiven vertraut. Beruflich durch meine langjährige Tätigkeit als Journalist für die Redaktionen von WDR und ZDF, seit 2019 als Moderator und Berater für das Dortmunder Beteiligungsbüro „IKU_Die Dialoggestalter“. Dabei sind wir neben vielen anderen Projekten auch eingebunden in den Prozess zur Entwicklung des Mobilitätplans für die Stadt Essen. Die Herausforderungen im Bereich der Mobilitäts- und Klimafragen kennen wir auch aus anderen Städten und natürlich – das muss die Richtung sein – ihre Lösungsstrategien.

Auch im privaten Bereich sind die Themen der Tagung vielbesprochen. Hier profitiere ich von den Impulsen meiner vier Kinder, die mir täglich vor Augen führen, wie dringend wir Antworten und Umsetzungen benötigen für die Gegenwartsaufgaben im Bereich der Nachhaltigkeit. Ansonsten fühle ich mich als Kind einer Bergarbeiterfamilie der Region Ruhrgebiet auch biografisch tief verbunden. Ich bin 54 Jahre alt und leidenschaftlicher Fahrradfahrer und Tennisspieler. Wenn die Zeit es zulässt, schreibe ich Bücher über den Fußball und seine Fans und sitze zu gerne am Wochenende selbst auf der Tribüne.

BEGRÜßUNG

„Wir sollten nie aufhören voneinander zu lernen, denn der Klimawandel kennt keine Grenzen.“



Thomas Kufen
Oberbürgermeister der Stadt Essen

Manche sprechen von „Stapelkrisen“, denen wir ausgesetzt sind. Eine Krise ist die Herausforderung Klimaschutz, Klimaanpassung und nachhaltige Entwicklung. Es ist wichtig, dass wir an unseren Themen Umweltschutz und Klimaschutz weiterarbeiten. Auch andere Städte bleiben nicht stehen, sondern wollen aufschließen mit ihren Initiativen. Deshalb geht es bei diesen Formaten darum, voneinander zu lernen, sich weiterzuentwickeln und sich selbst zu hinterfragen. Ein wichtiger Baustein der Essener Initiative ist der Sustainable Energy and Climate Action Plan (SECAP), der Aktionsplan für nachhaltige Energie und Klima. Es handelt sich dabei um ein gesamtstädtisches Konzept mit konkreten Maßnahmen für mehr Klimaschutz wie die Solarförderung für Bürger*innen, den Essener Klimapakt mit der Wirtschaft, die integrierte Energie- und Wärmeplanung für eine klimaneutrale Wärmeversorgung und die Klimakampagne „Machen zählt!“. Diese Initiative zielt darauf ab, jede*n Einzelne*n in unserer Stadt zu motivieren. Essen versteht sich als lernende Stadt, im ständigen Austausch mit anderen europäischen (Grünen Haupt-)Städten. Wir sind bereit, diesen Weg gemeinsam mit unseren nationalen und internationalen Partnerinnen*Partnern weiterzugehen.



BEGRÜßUNG

„Man muss Mobilität als Dienstleistung ganz neu begreifen und auch möglich machen. Man muss sich wohlfühlen. Man muss sich sicher fühlen."

Viktor Haase
Staatssekretär im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Es kommt auf positive Beispiele von Reallaboren an. Wir brauchen die Ziele, aber auch die Beispiele, an denen wir lernen können, wie es funktioniert. Manchmal lernt man auch, dass es nicht funktioniert. Das ist das Entscheidende und das Schöne an solchen Formaten wie den „Zukunftsformaten", die sich zum Ziel gesetzt haben, aus Beispielen zu lernen. Denn das ist wichtig: Wir müssen lernen – und wir müssen schnell lernen!
Wir haben uns in Nordrhein-Westfalen vorgenommen, das erste klimaneutrale und nachhaltige Industrieland zu werden. Das ist eine hohe Ambition mitten im Herzen einer Industrieregion. Essen gilt als klassische Industrieregion, muss jedoch auch dem Wandel begegnen und der Frage: Wie können wir Zukunft gestalten? Dies macht es zu einer Riesenherausforderung, die Klimaziele zu erreichen. Die Klimaziele werden wir nur erreichen, wenn wir eine Mobilitätswende hinbekommen, also auch die Mobilität umsteuern. Wir brauchen die Mobilitätswende. Wir brauchen den Umstieg auf den Umweltverbund.

BEGRÜßUNG

„Ich hoffe, Sie haben gesehen, es lohnt sich, nach Zollverein zu kommen. Es lohnt sich wiederzukommen!“

Prof. Dr. Hans-Peter Noll
Vorsitzender des Vorstandes der Stiftung Zollverein



Wir sind das größte industrielle UNESCO-Welterbe Europas. Bei dieser Größe spielt das Thema Mobilität eine Riesenrolle: Wie kommt man hier hin und wie bewegt man sich hier auf diesem Standort? Wir sind zertifizierter fahrradfreundlicher Arbeitgeber, worauf wir stolz sind. Wir sind ein Knotenpunkt für den Fahrradverkehr hier im Norden von Essen: Viele alte Bahnlinien sind zu Radwegen ausgebaut worden und kreuzen sich hier auf Zollverein. Wir haben viel Infrastruktur geschaffen zum E-Bike Aufladen, Reparieren und dergleichen. Wir haben einen E-Bus für die Rundfahrt als Besucher, um das Welterbe zu erleben. Das ist Standard in der Saison. Im Bereich Logistik nutzen wir kleine Elektrofahrzeuge, unseren „grünen Blitz“, für den wir uns als Stiftung im Rahmen der Infrastrukturmaßnahmen einsetzten. Wir haben hier versuchsweise eine Buslinie eingerichtet mit autonomem Fahren, um Erfahrung zu sammeln, wie die verkehrliche Regelung mit solchen Bussen möglich ist. Wir hatten eine unglaubliche Resonanz: In knapp einer Woche hatten wir über tausend Fahrgäste, die Schlange standen und mitfahren wollten – also das Thema interessiert.



THEMATISCHE EINFÜHRUNG: DIMENSION DER HERAUSFORDERUNG

„Das Thema Lärmschutz und Luftqualität hat mit dem Thema Mobilitätswende sehr viel zu tun und damit mit der Lebensqualität aller Menschen."

Simone Raskob
Beigeordnete für Umwelt, Verkehr und Sport der Stadt Essen

Die Mobilität bei den Bürgerinnen*Bürgern ist sehr stark nutzerverhaltensorientiert und hat sehr viel mit kommunaler Infrastruktur im Verkehr zu tun. Beim Verkehr haben wir die meisten kommunalen Handlungsstränge, um selbst das Ziel zu erreichen. Wir haben im Mobilitätsplan „Modal Split 2035" drei Handlungsszenarien mit Gutachtern entwickelt und in Bezug auf die Zielerreichung „4×25 Prozent bis 2035" untersucht: das „Pull" Szenario, das „Push und Pull" Szenario sowie das „Push +" Szenario. Im „Pull" Szenario bieten wir mehr Angebote im Umweltverbund und haben so gut wie keine Einschränkungen im motorisierten Individualverkehr (MIV). Szenario B „Push und Pull" ist eine konsequente Bevorrechtigung des Umweltverbundes, aber auch einschränkende Maßnahmen für den MIV. Das dritte „Push +" Szenario ist das restriktivste im öffentlichen Raum: hier geht es tatsächlich darum, den öffentlichen Raum zugunsten des Fußgängers, Radfahrers und des ÖPNVs zurückzugewinnen. Mit reinen Angebotsverbesserungen im Umweltverbund wird dieses Ziel nicht erreicht werden. Mit dem Szenario B, bei dem es leichte Restriktionen für den motorisierten Individualverkehr gibt, erreichen Sie 70 Prozent. Wenn Sie „4×25" erreichen wollen, dann müssen Sie das Push+ Szenario einsetzen.




Zukunftsformate der Region
Future formats for the region



DER BEGINN PASSIERT IN DEN KÖPFEN UND WAS STÄDTE HIER BEITRAGEN KÖNNEN

FACHLICHE BEGLEITUNG

Julian Scheer
Sachgebietsleitung „Neue Mobilität“,
Amt für Straßen und Verkehr, Stadt Essen

Julian Scheer leitet seit Frühjahr 2021 das Sachgebiet „Neue Mobilität“ im Amt für Straßen und Verkehr der Stadt Essen. Das neu eingerichtete Sachgebiet koordiniert die Umsetzung der aus der Grünen Hauptstadt Europas resultierenden Zielsetzungen zur Mobilitätswende innerhalb der Stadt Essen. Hierzu wird unter anderem der erste Essener Mobilitätsplan aufgestellt. Herr Scheer hat Raumplanung an der TU Dortmund studiert und hat bereits vor Übernahme der Leitung des Sachgebietes Neue Mobilität seit 2015 in der Beratung von Kommunen zur nachhaltigen Stadt- und Mobilitätsplanung gearbeitet.

KOMMUNALE VERKEHRSPLANUNG UND KLIMASCHUTZ: MÖGLICHKEITEN UND GRENZEN

„Die Mobilitätswende ist mehr als Klimaschutz. Kommunal geht es um die Lebensqualität vor Ort, um Erreichbarkeit, Sicherheit, Barrierefreiheit und den Zustand der kommunalen Infrastruktur."

Prof. Dr. Christian Holz-Rau
bis 2022 Leiter der Professur für Verkehrswesen und Verkehrsplanung,
Fakultät Raumplanung, TU Dortmund



Eine erfolgreiche kommunale Verkehrsplanung wirkt vor allem auf kürzere Wege. Mehr als 40 Prozent der Pkw-Fahrten sind kürzer als 5 Kilometer. Auf diesen Wegen werden aber nur 7 Prozent der gesamten Pkw-Distanzen zurückgelegt. Gleichzeitig beobachten wir in einigen deutschen Großstädten eine Abnahme der Pkw-Nutzung durch die Einwohner, dies aber bei gleichzeitiger Zunahme regionaler Pendlerströme. So drohen bei einer Verlagerung kurzer Pkw-Fahrten Rebound- und Backfire-Effekte im Bereich längerer Distanzen. Die modale Verlagerung kurzer Pkw-Fahrten durch Fördermaßnahmen im Radverkehr und ÖPNV (wir bezeichnen diese als Pull-Maßnahmen) schafft Kapazitäten für den regionalen und überregionalen Autoverkehr. Bisherige und zusätzliche Pendler*innen freuen sich über weniger Staus und freie Parkplätze. Ihre Fahrten sind länger als die vorherigen Pkw-Fahrten der lokalen Bevölkerung. Am Ende heißt dies also mehr Autoverkehr. Daher müssen auf allen Ebenen Angebotsverbesserungen im Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) mit Angebotseinschränkungen im motorisierten Individualverkehr (MIV) verbunden werden – das Prinzip von Push&Pull, von Einschränkungen und Anreizen. Nur eine solche Kombination verhindert die weitere Expansion des MIV.



KOMMUNIKATION VON VERKEHRSWENDE-MAßNAHMEN: DEN MEHRWERT VERMITTELN

„Es ist eine Kunst, den Mehrwert von Push-Maßnahmen zu kommunizieren, damit jeder Einzelne versteht, was sie bringen. Dabei ist es wichtig, das Gefühl der ‚Abzocke' zu überwinden, das oft im Raum steht."

Wolfgang Aichinger
Projektleiter Städtische Mobilität,
AGORA Verkehrswende

Es gibt viele Vorteile bei der Verkehrswende, aber man muss sie finden und kommunizieren, um den Leuten ein Gefühl dafür zu geben, dass es nicht nur eine reine Push-Maßnahme ist, die sagt „Du sollst", „Du darfst nicht", „Du musst". Es entsteht tatsächlich ein Mehrwert: Sicherheit, Gerechtigkeit, Ordnung und leiserer Verkehr. Die Botschaft darf niemals sein: Du bist nicht mehr willkommen mit deinem Auto. Das ist nicht das Ziel, nicht das Thema. Das wird leider oft nicht verstanden. Es geht um das Parken, um die Erreichbarkeit mit einem Auto. Gleichzeitig zeigt eine Studie mit knapp 69.000 Interviews in über 100 Städten bei der Frage „Was ist euch wichtig in der Innenstadt?", dass der Fokus nicht auf Parkplätzen liegt: Dies wird als „Hintergrundfunktion" wahrgenommen, an oberster Stelle stehen Aufenthaltsqualität und Stadtgestaltung.

STRALI (STRATEGISCHE LADEINFRASTRUKTUR-PLANUNG ZUR ELEKTRIFIZIERUNG DES GESAMT-STÄDTISCHEN VERKEHRS): SCHRITTE ZU ESSENS INDIVIDUELLEM MOBILITÄTSKONZEPT

„Wir müssen herausfinden, warum Menschen bestimmte Verkehrsmittel nutzen oder nicht, um ein Angebot zu schaffen, das diesen Bedürfnissen entspricht. Erst dann kann Klimaschutz und Verkehrswende auch in den Köpfen der Menschen akzeptiert werden und motivierend wirken."

Uni-Prof. Dr. Ellen Enkel
Lehrstuhl für Allgemeine Betriebswirtschaftslehre und Mobilität, Universität Duisburg-Essen



Essen benötigt ein maßgeschneidertes Konzept. Das Kopieren erfolgreicher Konzepte aus anderen Städten und die Annahme, dass sie genauso für Essen geeignet sind, wäre nicht effektiv. Stattdessen müssen wir die spezifischen Bedürfnisse in verschiedenen Stadtteilen und Bevölkerungsgruppen genau verstehen, bevor wir ein Angebot entwickeln und versuchen, es durch Restriktionen umzusetzen. Unser Ansatz, Strali, konzentriert sich auf die Elektrifizierung des städtischen Verkehrs. In einkommensschwachen Stadtteilen von Essen und in Gewerbegebieten mit kleinen und mittelständischen Unternehmen sind die Mobilitätsbedürfnisse und -muster anders als in Wohngebieten mit vielen Einfamilienhäusern. Unser Projekt zielt darauf ab, die Mobilitätsbedürfnisse in einkommensschwachen Stadtteilen und in Gewerbegebieten zu erfassen. Die Stadt Essen unterstützt dieses Vorhaben von Anfang an und beteiligt sich aktiv an der Datenerhebung und der Entwicklung eines Planungstools. Durch eine umfassende Beteiligung der Bevölkerung und der Unternehmen können wir datenbasiert simulieren, welche Auswirkungen Änderungen an der Infrastruktur haben könnten.



DISKUSSIONSRUNDE

Moderation: Julian Scheer

Key Listener und Eröffnung der Diskussion



Udo Sieverding,
Leiter der Abteilung VII – Mobilität der Zukunft, Radverkehr, ÖPNV, Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

„Aktuelle Diskussionen zeigen, dass es nicht um sachliche Auseinandersetzungen oder den Austausch von Argumenten geht, sondern um Stimmungen und Kampagnen, die gestartet werden, um eine bestimmte Technologie, Denkrichtung oder Ideologie zu beeinflussen oder zu diskreditieren. Wir müssen bei allem, was wir tun wollen, und bei unserem Streben nach mehr, darauf achten, nicht unbedacht in Kampagnen hineinzulaufen. Denjenigen, die ein anderes Verständnis von Verkehr und von stadtgerechter Mobilität haben, sollten wir

die Argumente nicht aufdrängen. Dies führt möglicherweise dazu, dass wir manchmal Ambitionen zurücknehmen müssen, vielleicht auch Geschwindigkeit und uns mit weniger zufrieden geben müssen, trotz der Dramatik des Klimawandels und der notwendigen Geschwindigkeit in unserem Handeln. Bei Push-Maßnahmen müssen wir sorgfältig abwägen, in welche Auseinandersetzungen wir uns begeben können und welche wir vielleicht noch ein Jahr länger überdenken sollten."

Prof. Dr. Christian Holz-Rau,
ehemals Technische Universität Dortmund

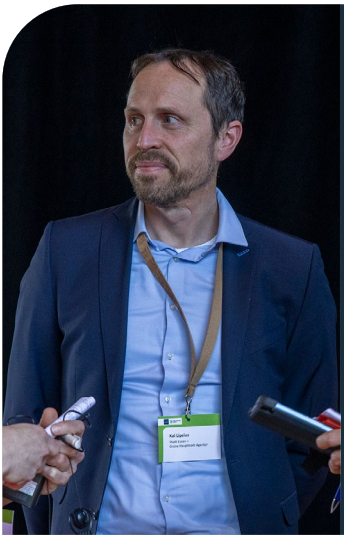
„Wir sollten auch verstärkt darüber diskutieren, wie wir den Verkehr sicher kriegen. Wir haben in unseren Städten zunehmend Radverkehrsunfälle in Folge des zunehmenden Radverkehrs. Es ist nicht nur das Parken auf dem Gehweg, sondern es ist auch eine Gefährdung, wenn ein überbreiter Pkw in den Sicherheitsraum des Radverkehrs hineinragt."

Wolfgang Aichinger,
AGORA Verkehrswende

„Ich finde die Bewohnerparkregelung oder die Parkregeln generell in Deutschland zu unflexibel. Es gab den Versuch, hier eine soziale Staffelung zu ermöglichen, aber das wurde leider wieder aus dem letzten Gesetzgebungsverfahren rausgenommen."

Uni-Prof. Dr. Ellen Enkel,
Universität Duisburg-Essen

„Ich bin ein großer Verfechter davon, nicht mit dem Gießkannenprinzip Einschränkungen für alle gleichzeitig einzuführen, ohne auf die Verluste zu reagieren. Man sollte herauszufinden, was wem wehtut? Und was hilft wem? Und wie können wir einen sinnvollen Kompromiss für beides finden?"



GRÜNE HAUPTSTADT ALS IMPULS: WIE MOBILITÄTSENTWICKLUNG UND KLIMASCHUTZ ZUSAMMENKOMMEN UND WELCHE IMPULSE HIERAUS RESULTIEREN KÖNNEN.

TEIL 1

FACHLICHE BEGLEITUNG

Kai Lipsius
fachlicher Leiter Grüne Hauptstadt Agentur,
Stadt Essen

BEDEUTUNG DER NACHHALTIGEN URBANEN MOBILITÄT FÜR DIE TRANSFORMATION DER STÄDTE

„Man muss als Grüne Hauptstadt alles Mögliche sicherstellen: Umweltschutz, Klimaschutz, Geräuschreduzierung und auch dauerhafter Transport sind wesentliche Themen."

Piotr Rapacz
policy officer/coordinator, European Commission, DG Environment, Unit C.3 – Clean Air & Urban Policy



Der Straßenverkehr ist einer der Hauptverursacher für CO_2-Emissionen, was eng mit Luftqualität, Geräuschentwicklung, Biodiversität und öffentlichen Räumen verbunden ist, mit negativen Auswirkungen auf Gesundheit und Lebensqualität. Der urbane Mobilitätsplan ist Hauptträger des Mobilitätskonzepts und des nachhaltigen Transports. Planungsverfahren sollen die Bevölkerung einbeziehen, um den Green Deal umzusetzen und CO_2-Emissionen nachhaltig zu reduzieren.



GRÜNE METROPOLREGION ARNHEM-NIJMEGEN: DIE FREIHEIT DES RADFAHRENS

„Hier befassen wir uns mit dem öffentlichen Nahverkehr und dem Problem der Preise der Verkehrsinfrastruktur. Für höhere Einkommen ist das kein Problem, für geringere Einkommen jedoch sehr wohl, da sich die Menschen die Fahrkarten einfach nicht leisten können."

Harriët Tiemens
Direktorin, Grüne Metropolregion Arnhem-Nijmegen, Niederlande
(Grüne Hauptstadt Europas 2018)

Die Erreichbarkeit der Bevölkerung ist Grund zur Sorge. Menschen mit hohem Einkommen haben viel mehr Reichweite als Menschen mit geringem Einkommen. Die Unterschiede sind riesig, teilweise aufgrund der Tatsache, dass höhere Einkommensgruppen viel häufiger ein Auto haben und sich daher freier bewegen können als Menschen mit geringem Einkommen, die auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind. In den Niederlanden wird jetzt diskutiert, ob Erreichbarkeit ein Grundrecht ist und außerdem gibt es Diskussionen über verlorene Zeit und die Verkürzung von Reisezeiten. Diese Diskussionen betreffen normalerweise nur diejenigen, die bereits eine gute Erreichbarkeit haben. Die Menschen müssen überzeugt werden.

VITORIA-GASTEIZ: VON EINER AUTO-ZENTRIERTEN STADT ZU ÖFFENTLICHEN RÄUMEN, DIE DIE NATUR UND DIE MENSCHEN IN DEN MITTELPUNKT STELLEN

„Man muss von Anfang an mit allen zusammenarbeiten und einen Konsens schaffen."

Juan Carlos Escudero-Achiaga
Leiter der Abteilung Mobilität und Datenforschung, CEA-Vitoria-Gasteiz Stadtrat, Spanien (Grüne Hauptstadt Europas 2012)



Im Jahr 2006 begannen wir mit einem neuen Nachhaltigkeits- und Mobilitätsplan, der urbane Mobilität und öffentlichen Raum eng miteinander verknüpft. Wir wählten den Superblock-Ansatz, um sicherzustellen, dass Menschen in ihren Nachbarschaften leben können, ohne durch Kraftfahrzeuge behindert zu werden. Heute haben wir in der Stadt mehr als 500.000 Quadratmeter, wo nur Fußgänger erlaubt sind. Wir brauchen also ein funktionales Netz von öffentlichen Räumen und auch Grünflächen. Wir haben verschiedene grüne Bereiche in der Stadt. Und natürlich müssen wir uns auch die Plätze anschauen, die bislang für den Autoverkehr vorbehalten waren.



UMVERTEILUNG DES STRAßENRAUMS FÜR DIE VERKEHRSWENDE IN GRENOBLE

„Wir möchten Raum schaffen, sodass sich jeder wohlfühlt.“

Simon Labouret
Projektleiter/Mission Gestaltung öffentlicher Räume, Grenoble, Frankreich
(Grüne Hauptstadt Europas 2022)

Die Entscheidung, den öffentlichen Nahverkehr zu stärken, führte zum Ausbau von fünf Straßenbahnlinien. Außerdem wurden größere Fußgängerzonen geschaffen, da das Laufen die beste Art ist, die Stadt zu durchqueren. Fußgängerzonen um Schulen bieten Bequemlichkeit und Sicherheit für die Kinder und dienen jetzt als Spielplätze. Zwei Drittel aller Straßen, die an Schulen münden oder vorbeiführen, sind jetzt Fußgängerzonen. Wir investieren viel Zeit und Engagement in die Begrünung der Straßen, was angesichts der globalen Erwärmung wesentlich ist. Grenoble ist sehr gut mit dem Fahrradnetz verbunden. Unser Ziel ist es, Raum zu schaffen, sodass sich jeder wohlfühlt. Wir haben 2016 und 2017 diese Zonen mit geringer Emission geschaffen, sodass wir bestimmte Bereiche begrünen konnten. Wir ermutigen damit die Bewohner*innen, das Auto stehen zu lassen und sich mit dem Fahrrad fortzubewegen.




FUSS e
Fachverband Fußverke
WIR steh
damit Sie
GEHEN kö
zu FUSS.
seit 1985





DISKUSSIONSRUNDE

Moderation: Kai Lipsius

Key Listener und Eröffnung der Diskussion

Dr. Christine Wilcken,
Beigeordnete und Leiterin des Dezernats Klima, Umwelt, Wirtschaft, Brand- und Katastrophenschutz im Deutschen Städtetag

„Das Bild war ermutigend, aber auch von großen Herausforderungen geprägt. Es gibt keine universelle Schablone; der regulatorische Rahmen der EU ist wichtig, aber ebenso die individuellen Rahmen in den Städten. Integrierte Konzepte von Begrünung, Mobilität und Kreislaufwirtschaft sind entscheidend, ebenso wie die Themen Energie und Klimaanpassung. Viele kleine Schritte können effektiver sein als eine große Lösung, und wir dürfen dabei die sozialen Fragen nicht vernachlässigen. Es ist wichtig anzuerkennen, dass alle Verkehrsarten ihren Platz in einer lebenswerten Stadt haben. Statt Autos zu verdammen, sollten wir das richtige Maß finden. Wir müssen den Raum neu bewerten und zugänglicher machen, während wir uns die Frage stellen, wie man digitale On-Demand-Angebote nutzen kann, um unsere Mobilität zu verbessern."

Piotr Rapacz,
European Commission, DG Environment, Unit C.3 – Clean Air & Urban Policy

„Der Schlüsselpunkt ist, und das wurde heute von allen Städten erwähnt, eine Vision und den Mut der politisch Handelnden, um diese Konzepte umzusetzen."

Harriët Tiemens,
Grüne Metropolregion Arnhem-Nijmegen, Niederlande (Grüne Hauptstadt Europas 2018)

„Es braucht Zeit. Das Aufbringen der Kosten für die Radautobahn und das Bauen kann 15 bis 20 Jahre dauern. Man kann also durchaus inspiriert sein, aber es braucht wirklich lange, bis die Projekte realisiert sind und die Menschen müssen natürlich überzeugt werden."

Juan Carlos Escudero-Achiaga,
CEA-Vitoria-Gasteiz Stadtrat, Spanien (Grüne Hauptstadt Europas 2012)

„Bei der Umsetzung unserer Maßnahmen arbeiteten wir integriert. Ein Mobilitätsforum wurde eingerichtet, das Bürger*innen, soziale Organisationen und politische Parteien der Stadt umfasste, mit dem gemeinsamen Ziel des Mobilitätspakts. Das erleichterte die Arbeit etwas. Die erste Entscheidung war, das öffentliche Verkehrsnetz umzugestalten, was entscheidend war, um eine neue Parkpolitik einzuführen, einschließlich höherer Preise und Gebühren für das Parken in der Stadt."

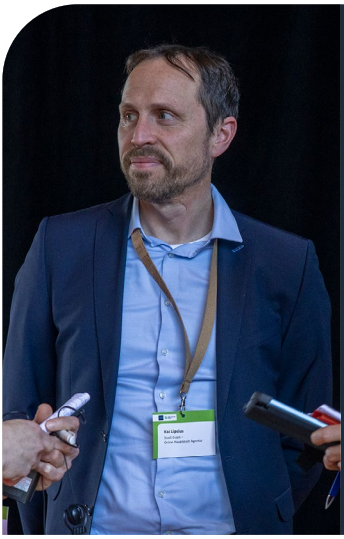
Simon Labouret,
Grenoble, Frankreich (Grüne Hauptstadt Europas 2022)

„Es gibt wunderbare Fußgängerzonen in großen spanischen Städten und Fahrradnetze in den Niederlanden, die allen anderen Ländern weit voraus sind. Wir möchten neue und verbesserte Infrastruktur schaffen, die alle Bürger*innen überzeugt, Fahrrad zu fahren – vom Kind bis ins hohe Alter. Unser Ziel war es, die Straßen für alle Verkehrsteilnehmer*innen zu verändern, nicht nur für Fahrradfahrer*innen oder Autos. Wir haben alles in den Straßen verändert, um sie für alle Verkehrsteilnehmer*innen zugänglich zu machen. Dies ist ein sehr inklusiver Ansatz für die Umsetzung unserer Politik."


Stefa, Bürgermeister, Stadt Ghent, Belgien
Mayor, City of Ghent, Belgium







GRÜNE HAUPTSTADT ALS IMPULS: WIE MOBILITÄTSENTWICKLUNG UND KLIMASCHUTZ ZUSAMMENKOMMEN UND WELCHE IMPULSE HIERAUS RESULTIEREN KÖNNEN

TEIL 2

FACHLICHE BEGLEITUNG

Kai Lipsius
fachlicher Leiter Grüne Hauptstadt Agentur,
Stadt Essen

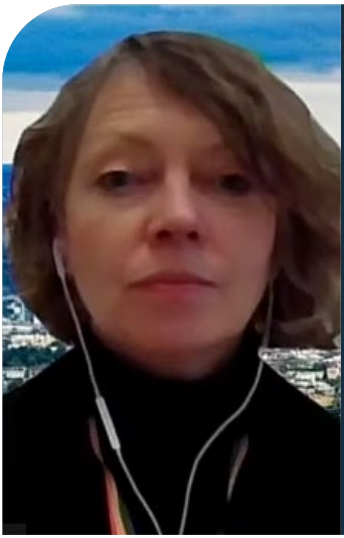
ES GEHT UM RAUM. UND UM AUTOS.

„Es geht nicht um Infrastruktur, sondern um Raum und dass man den Fahrradfahrern und den Fußgängern diesen Raum verschafft."

Filip Watteeuw
Erster Stellvertretender Bürgermeister,
Stadt Ghent, Belgien



Diejenigen, die an der Mobilitätswende arbeiten, verstehen, dass es nicht nur um Infrastruktur geht. In Sachen Infrastruktur geht es langsam voran. Jahre sind nötig, um ein bestimmtes Level zu erreichen. Infrastruktur dient oft als Ausrede für fehlende Mobilitätsänderungen. Es geht um Raum für Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen. Es geht außerdem auch um das Mobilitätssystem und die Position des Kraftfahrzeugs. Änderungen sollen die Lebensqualität für Fußgänger*innen, für Fahrradfahrer*innen und für die Bewohner*innen verbessern, aber die Rolle des Kraftfahrzeugs wird selten hinterfragt. Ohne Klärung dieser Rolle kann keine echte Mobilitätswende stattfinden.



EMISSIONSFREIE MOBILITÄT UND EMISSIONS-FREIER VERKEHR BIS 2030 – DER FALL OSLO

„Wir möchten sicherstellen, dass jeder Zugang zum öffentlichen Nahverkehr hat.“

Trude Rauken
Senior Advisor International Climate Collaboration, Oslo, Norwegen

Seit 2015 ist unsere Bevölkerung um 10 Prozent gewachsen, aber die Stadt nicht. Also haben wir ein Raumproblem. Weniger Raum für Autos bedeutet Diskussionen. Öffentlicher Nahverkehr, Fahrradfahren und Laufen wurden priorisiert. Bis Ende 2023 war der Nahverkehr vollständig elektrifiziert, und bis zum Ende des Jahrzehnts sollen es auch die Taxis sein. Wir möchten sicherstellen, dass jede*r Zugang zum öffentlichen Nahverkehr hat. Sehr viele Wege werden zu Fuß zurückgelegt. Die Maut hat es teurer gemacht, mit dem PKW in die Innenstadt zu fahren. Die Stadt hat viele Straßenparkplätze entfernt und die Parkgebühren erhöht. Bis 2023 waren bereits 30 Prozent aller Kleinlieferwagen, 18 Prozent der größeren LKWs und 40 Prozent der Vans elektrifiziert.

SYSTEMISCHER WANDEL HIN ZU NACHHALTIGEM PENDELN IN LAHTI

„Wir versuchen herauszufinden, warum Menschen keinen umweltfreundlichen Arbeitsweg wählen. Wichtig ist zu erkennen, dass wir hier Verhaltensmuster ändern müssen. Wir müssen unsere Räume öffnen und Überlegungen ändern."

Katja Ojala
Projektleitung, EU mission city pilot in Lahti, Finnland (Grüne Hauptstadt Europas 2021)



Oft wird vergessen, dass auch Autofahren in der Rushhour viel Zeit kostet, ebenso wie die Parkplatzsuche. Daher ist es wichtig, den Menschen bewusst zu machen, wie wertvoll ihre Lebenszeit ist und dass umweltfreundliche Verkehrsmittel eine gute Option sind. Manche Menschen meiden öffentliche Verkehrsmittel wegen der unangenehmen Atmosphäre oder aus Sicherheitsbedenken. Es mangelt auch an Wissen über die Nutzung von Citybikes oder den Erwerb von Buspässen. Gesundheit und Wohlbefinden spielen eine wichtige Rolle. Wir müssen unsere Lebenszeit schätzen und erkennen, wie gut es für uns ist, zu Fuß zu gehen oder Rad zu fahren, nicht nur für die physische, sondern auch für die mentale Gesundheit.



SUSTAINABLE URBAN MOBILTY PLAN – ZIELE UND AKTIONEN IN TAMPERE

„Es muss mehr Raum für Aktivitäten und sichere Zonen geben, besonders zum Schutz von Kindern.“

Mika Kulmala
Projekt Manager, Stadt Tampere, Finnland

Die größte Errungenschaft ist ein brandneues Straßenbahnsystem. Die ersten beiden Straßenbahnlinien sind fertiggestellt und wir planen zwei weitere. Es gibt neue Fahrradwege, Citybikes, Scooter und Park & Ride-Systeme. Große Investitionen wurden in die Infrastruktur und das Mobilitätsmanagement getätigt. Es besteht ein modaler Split, mit 45 Prozent Autos; das Ziel ist, dies bis 2030 auf 30 Prozent zu reduzieren. Intensive Arbeit wird an einem nachhaltigen städtischen Mobilitätsplan geleistet, der 2021 verabschiedet wurde. Dieser umfasst sechs Kategorien: emissionsarme Mobilität, aktiv sichere Mobilität für alle und verschiedene Möglichkeiten.

Es ist wichtig, Pläne umzusetzen. Tampere strebt bis 2030 Emissionsfreiheit an, wobei das Straßenbahnsystem eine Schlüsselrolle spielt. Eine Strategie für Wohngebiete und Schulen fördert verkehrsberuhigte Zonen und Bewegung. Gleichberechtigung wird durch eine einfache Erreichbarkeit ohne Auto gefördert, was Mobilitätsarmut verhindern kann und die negativen Verkehrseffekte reduziert. Der Umweltaspekt zeigt sich in verbesserter Luftqualität durch Straßen und Bereiche mit weniger Autos, besonders in der Stadtmitte.


CABLE
CAR
WORLD







DISKUSSIONSRUNDE

Moderation: Kai Lipsius

Key Listener und Eröffnung der Diskussion

Dr. Christine Wilcken,
Beigeordnete und Leiterin des Dezernats Klima, Umwelt, Wirtschaft, Brand- und Katastrophenschutz im Deutschen Städtetag

„Die Beispiele haben gezeigt, was möglich ist und dass Debatten um das Auto an anderen Orten anders geführt werden und mutiger vorangegangen wird. Ich glaube, dass wir insgesamt natürlich ein Umdenken in der städtischen Verkehrspolitik brauchen. Aber das macht nicht an der Stadtgrenze halt, sondern wir brauchen insgesamt ein Umdenken in der Verkehrspolitik. Die Beispiele haben gezeigt, dass sich diese Investitionen in die Zukunft lohnen. Und das sind die Debatten, die es sich auch zu führen lohnt!“

Filip Watteeuw,
Ghent, Belgien

„Es ist wichtig, Lösungen zu finden. Deshalb haben wir einen Zirkulationsplan eingeführt. Die Finanzierung durch die Stadt ist entscheidend. Wir haben ein gutes Budget zur Verfügung. Außerdem werden die Parkgebühren in der Stadt dafür verwendet, diese nachhaltiger zu machen. Bezahlbare Maßnahmen sind erforderlich, um die Nachhaltigkeit zu fördern."

Trude Rauken,
Oslo, Norwegen

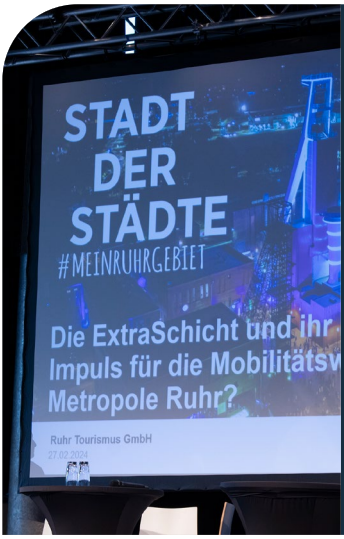
„Die Maut ist ein wichtiges Infrastrukturtool. Die Einnahmen fließen in den öffentlichen Transport und die Fahrradinfrastruktur. Autofahrer*innen müssen dies akzeptieren. Obwohl steigende Gebühren sie nicht glücklich machen, gibt es keinen großen Widerstand. Die anfängliche Investition ist hoch, aber die Gesamtkosten bleiben unverändert."

Katja Ojala,
Lahti, Finnland (Grüne Hauptstadt Europas 2021)

„Früher dachten wir, dass neue Anbieter*innen im öffentlichen Verkehr Kund*innen abwerben würden, aber das ist nicht der Fall. Nachhaltige Mobilität ist eine Investition, die langfristig die Gesundheitskosten reduziert. Es geht um das Wohlergehen der Menschen und eine gerechte Kostenaufteilung mit anderen Akteurinnen*Akteuren."

Mika Kulmala,
Tampere, Finnland

„Unser Ausgangspunkt waren Verkehrswege für private Kraftfahrzeuge. Danach haben wir diese Straßenbahnlinie gebaut. Das hat alles ein paar Jahre Planung bedurft. Und jetzt sind wir soweit und wir sehen, dass sich die Investitionen gelohnt haben. Die neuen Infrastrukturmaßnahmen sind sehr populär."



REGIONAL GROßEVENTS: IMPULSE FÜR DIE REGIONALE MOBILITÄTSENTWICKLUNG



MOBILITÄTSIMPULSE DURCH REGIONALE GROßFORMATE

„Das ist ein Denken, das noch aus der Wachstumslogik kommt: wir brauchen zuerst neue Infrastruktur, bevor sich das Mobilitätsverhalten ändern kann. Wir müssen aber bei der Mobilitätswende in eine Postwachstums- und Effizienzlogik überwechseln: Veränderung in bestehender Infrastruktur."

Stefan Kuczera
Beigeordneter Planung, Regionalverband Ruhr



Regionale Großereignisse setzen Impulse für Mobilitäts(infra)strukturen: Fußballweltmeisterschaften, Olympische Spiele und Weltausstellungen sind Anlässe, um die staatliche Investitionsbereitschaft in Infrastruktur regional zu lenken.

Veranstaltungsverkehre für solche Sonderereignisse sind überdies besondere Hingucker: Hier werden Orte miteinander verbunden, die im Alltag wenig miteinander gemein haben. Ein hervorragendes Beispiel aus dem Ruhrgebiet sind die Sonderbusse bei der Extra-Schicht, die in dieser jährlich wiederkehrenden „Langen Nacht der Industriekultur" die Region erlebbar machen. Solche Spezialverkehre sind auch deswegen wertvoll, weil der Modal Split im Freizeitverkehr besonders ungünstig ist. Gerade Freizeitwege werden viel zu häufig mit dem Auto zurückgelegt, was auch negative Auswirkungen auf die Erlebnisqualität an den Zielorten hat. Hier lässt sich von den temporären Ausnahmezuständen und den anlassbezogenen Sonderverkehren im ÖPNV lernen, die große Veranstaltungen mit sich bringen.



ORGANISATION DER MOBILITÄT IM RAHMEN DER FISU (INTERNATIONAL UNIVERSITY SPORTS FEDERATION) WORLD UNIVERSITY GAMES

„Es geht darum, dass NRW erneut bereit ist, nationale und internationale Großveranstaltungen auszurichten, um damit diesen bedeutenden Standort zu stärken – nicht durch Neubaumaßnahmen für die Spiele, sondern durch die nachhaltige Entwicklung der Sportstätten durch die Spiele selbst.“

Niklas Börger
Geschäftsführer Rhine-Ruhr 2025
FISU Games gGmbH

Im nächsten Sommer werden über 8.500 Athletinnen*Athleten aus 150 Nationen erwartet, wodurch die FISU World University Games zur weltweit größten Sportveranstaltung des Jahres 2025 werden. Täglich werden sich zwischen 30.000 und 40.000 Menschen in der Region bewegen, in einem Gebiet mit ohnehin hoher ÖPNV Auslastung und erheblicher Baustellensituation.

Im Gegensatz zu den Olympischen Spielen und bisherigen Großveranstaltungen gibt es kein klassisches Athletendorf; stattdessen bieten über 70 Hotels in der Region kurze Wege für die Teilnehmer*innen zu ihren Wettbewerben. Die Anreise ist jedoch besonders komplex, da Visa-Fragen und der Transport von Sperrgepäck, insbesondere für Personen, die noch nie in Europa waren, berücksichtigt werden müssen. Aus diesem Grund wird ein umfangreicher Service angeboten. Eine Taskforce wurde eingerichtet und koordiniert mit 140 Partnerinnen*Partnern die Anreise über Schiene, Bahn und Straße.

DIE EXTRASCHICHT UND IHR MOBILITÄTS-KONZEPT: IMPULS FÜR DIE MOBILITÄTSWENDE IN DER METROPOLE RUHR?

„Das Thema An- und Abreise ist ausschlaggebend beim Tourismus, auch hier in dem Zusammenhang mit Nachhaltigkeit.“

Axel Biermann
Vorsitzender der Geschäftsführung,
Ruhr Tourismus GmbH



Wie kann man effizient agieren und dafür sorgen, dass die Menschen Spaß an der Mobilität haben? Die große Herausforderung besteht darin, die polyzentrische Region abzudecken. Die sternförmig aufgebauten ÖPNV-Angebote um die Städte herum, konzentriert auf den Hauptbahnhof, bieten keine gewachsene Infrastruktur für ein flächendeckendes Event. Es gab keine vorhandene Struktur, nur die Straßeninfrastruktur als Grundlage. Es war eine Herausforderung, es trotzdem umzusetzen. Die ExtraSchicht wurde nach den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen aufgebaut, ist nachfrageorientiert und erfolgreich. Das Personal der Verkehrsbetriebe freut sich auf die ExtraSchicht, mit spannenden Touren und nettem Publikum. Es ist eine Abwechslung vom Alltag und für alle ein Gewinn.



CHANCE UND HERAUSFORDERUNG: MOBILITÄT IM KONTEXT PROFIFUßBALL

„Wir wollen beispielsweise definieren, was sportlicher Erfolg im Kontext Nachhaltigkeit bedeutet.“

Matthias Mühlen
Leiter Nachhaltigkeit/CSR,
VfL Bochum 1848 GmbH & Co. KGaA

Mobilität wird in unserer nächsten CO_2-Bilanz Platz eins einnehmen, mit einem deutlichen Abstand. Die Fans sind nach Corona glücklicherweise wieder im Stadion, und wir freuen uns, dass wir bei jedem Heimspiel 26.000 Zuschauer*innen begrüßen dürfen. Eine ÖPNV-Quote von über 50 Prozent ist beachtlich, bedingt durch unsere gute Lage und die begrenzte Anzahl an Parkplätzen. Wir treffen Entscheidungen im Bereich Mobilität und Nachhaltigkeit anhand von Zahlen und Fakten. Wir wollen Anreize schaffen, um vom Auto auf andere Verkehrsmittel umzusteigen. Bei den Mitarbeiterinnen*Mitarbeitern ist das Auto zum Beispiel mit 62 Prozent noch der Hauptfaktor für Mobilität als das Hauptverkehrsmittel. Es müssen positive Anreize geschaffen werden, dazu gehört die Optimierung der Infrastruktur rund um das Stadion, wie verbesserte Anfahrtsmöglichkeiten für Fahrräder und Fahrgemeinschaften. Wir arbeiten mit Fachabteilungen an den Zielen, Maßnahmen und Kennzahlen unserer Nachhaltigkeitsstrategie. Insgesamt betrachten wir das Thema Nachhaltigkeit als große Chance zur Weiterentwicklung unseres Geschäftsmodells.


RESERVIERT FÜR
REFERENT*INNEN


CHAT
VANRAAM





DISKUSSIONSRUNDE

Key Listener und Eröffnung der Diskussion



Rainer Koch,
Leiter Marketing, RWE (Rot-Weiss Essen e. V.)

„Zum ersten Mal hörte ich, dass Großveranstaltungen für die Nachhaltigkeit förderlich sein können. Events in der Planung oder bereits durchgeführte sind wie Geburtshelfer für eine bessere Infrastruktur. Man muss die Leute nach ihrer wahren Alternative fragen, wenn man mehr nachhaltige Mobilität möchte. Die ExtraSchicht ist ein gutes Beispiel dafür, wie man Dinge verbindet und eine Alternative schafft. Der größte Hinderungsgrund ist die Infrastruktur. Man muss den Mut haben, zunächst die Infrastruktur zu entwickeln und dann die Menschen dazu zu bewegen, sich anders zu verhalten.“

Stefan Kuczera,
Regionalverband Ruhr

„Bei der ExtraSchicht entsteht eine Nutzendengemeinschaft, die es so sonst nicht gibt. Es entstehen zeitliche und räumliche Ausnahmezustände, in denen Menschen ihre gewohnten Mobilitätsmuster verlassen."

Niklas Börger,
Rhine-Ruhr 2025 FISU Games gGmbH

„Es ist ein wichtiges Signal, dass die Spiele so nachhaltig wie möglich sind und dass solche Veranstaltungen vermehrt wieder in Europa stattfinden können. Es ist entscheidend, dass bei der Ausrichtung solcher Großveranstaltungen die nachhaltigen Aspekte im Vordergrund stehen und dass sowohl der ÖPNV als auch weitere emissionsarme Mobilitätslösungen gestärkt werden und zum Beispiel nicht jede*r Funktionär*in klassisch ein Auto zur Verfügung gestellt bekommt."

Axel Biermann,
Ruhr Tourismus GmbH

„In der heutigen datenschutzkonformen anonymisierten Datenwelt wissen alle Akteurinnen*Akteure genau, wie viele Menschen täglich von A nach B fahren. Die Frequenzen sind bekannt, die Nachfrage ist da. Starre Strukturen wie Lizenzvereinbarungen für Städte erschweren Veränderungen. Es kann funktionieren, wenn man, unabhängig von diesen Strukturen, Angebote genau an die Nachfrage anpasst."

Matthias Mühlen,
VfL Bochum 1848 GmbH & Co. KGaA

„Die Anreize sind spannend. Es gibt schon Gemeinschaftserlebnisse in Richtung gemeinsamer Stadionbesuche. Wir hatten beispielsweise für unsere Partner*innen und Sponsorinnen*Sponsoren eine Auswärtsfahrt zu unserem Spiel in Dortmund organisiert und sind alle zusammen mit dem Rad hingefahren."



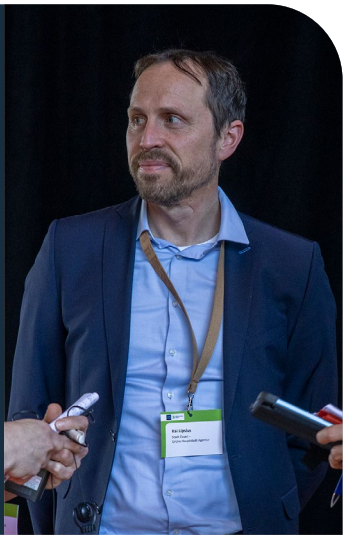
KEY LISTENERIN – ZUSAMMENFASSUNG DER EINDRÜCKE

„Man muss einen langen Atem haben, bis es dann so grün und so schön aussieht."

Uni-Prof. Dr. Ellen Enkel
Lehrstuhl für Allgemeine Betriebswirtschaftslehre und Mobilität, Universität Duisburg-Essen

Frau Dr. Enkel betont in ihrer Zusammenfassung die Erkenntnis, dass es nicht nur um Mobilität, sondern insgesamt darum geht, Essen zu einer lebenswerten Stadt zu machen. Viele der vorgestellten Konzepte kommen auch in anderen grünen Hauptstädten schon zum Einsatz. Es ist klar ersichtlich, dass niemand isoliert arbeiten möchte, aber es gibt regionale, lokale, politische und temporäre Barrieren. An den präsentierten Beispielen sieht man das Positive und kann sich dennoch an diesen Best-Practice Projekten orientieren. Fazit: Es kann funktionieren! Wenn es kurzfristig oder an einem Tag funktionieren kann, funktioniert es vielleicht auch unter anderen Gegebenheiten und langfristig.

VERABSCHIEDUNG, AUSBLICK



Kai Lipsius
Fachlicher Leiter Grüne Hauptstadt Agentur,
Stadt Essen

„Ich möchte ‚Danke' sagen, dass Sie diese Veranstaltung mitgestaltet haben und dass Sie hier mit dabei waren. Ich hoffe, Sie konnten alle etwas mitnehmen, sodass wir an den gesetzten Zielen gemeinsam erfolgreich weiterarbeiten können. Wir hatten sehr viel Programm heute und gestern und das hat natürlich die Veranstaltung ausgemacht. Insofern einen besonderen Dank an alle Referent*innen.

Wir hatten schon angedeutet, die ‚Europäischen Zukunftsformate der Region' sind eine Serie. Das war die vierte Ausgabe. Wir machen das alle zwei Jahre. Das heißt, das hier ist ein Versprechen, dass wir in zwei Jahren wieder zum Zukunftsformate Kongress einladen, da es noch ganz viel Gestaltungsspielraum gibt, was die erfolgreiche Transformation unserer Städte angeht."

STADT ESSEN

GRÜNE HAUPTSTADT EUROPAS



STADT ESSEN
Geschäftsbereich Umwelt, Verkehr und Sport
Vorstand: Simone Raskob
Grüne Hauptstadt Agentur
I. Dellbrügge 4, 45127 Essen
Telefon: 0201 88-82300
E-Mail: info@gha.essen.de

www.zukunftsformatederregion.de