



## Schulmobilität

Die Förderung einer aktiven und nachhaltigen kindlichen Mobilität zu Fuß oder mit dem Rad ist neben sicheren Schulwegen und einem attraktiven Schulumfeld ein zentraler Bestandteil des Projektes. Die Erfahrungen in Gladbeck zeigen, dass ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu Stoßzeiten, hervorgerufen durch Elterntaxis, ein besonderes Sicherheitsrisiko für Schüler:innen an und um Schulen darstellt. Das Projekt hat sich daher der Schulmobilität in Gladbeck angenommen und an zwei Gladbecker Modellschulen Schulteams gebildet. Nach einer umfassenden Bestandsaufnahme im Schulumfeld wurden verschiedene Maßnahmen im schulischen Kontext umgesetzt. Konkret wurde die Glückaufstraße an der Mosaikschule im Rahmen eines Aktionstages am 25.09.2023 für den Autoverkehr gesperrt und der Straßenraum mit einer Reihe von Mitmachaktionen für die Kinder bespielt. Im weiteren Projektverlauf wird eine erneute Straßensperrung über einen längeren Durchführungszeitraum angestrebt, um verkehrliche Auswirkungen und Effekte auf die Schulmobilität evaluieren zu können.

Darüber hinaus wurden an den Modellschulen Mobilitätsbefragungen durchgeführt, die das Mobilitätsverhalten auf dem Schulweg sowie die subjektive Wahrnehmung des Straßenraums durch die Kinder untersuchten und auf deren Grundlage im nächsten Schritt Schulwegpläne erstellt werden können. Die Befragung an der Mosaikschule (mit einem Rücklauf von 45 %) zeigte, dass rund 75 % der Schüler:innen bei gutem Wetter zu Fuß zur Schule kommen und etwa 14 % mit dem Auto zur Schule gebracht werden. Bei schlechtem Wetter hingegen stieg der Anteil der Autofahrten auf etwa 39 % zu Lasten des Fußverkehrs. Rund  $\frac{3}{4}$  aller Elterntaxis halten oder parken direkt vor dem Schultor oder in unmittelbarer Entfernung und beeinträchtigen durch das erhöhte Verkehrsaufkommen den Fußverkehr. Die Befragung ergab zudem, dass sich rund  $\frac{3}{4}$  der Schüler:innen auf ihrem Schulweg sicher fühlen, während die Wahrnehmung der Eltern mit etwa 46 % wesentlich negativer ausfällt.

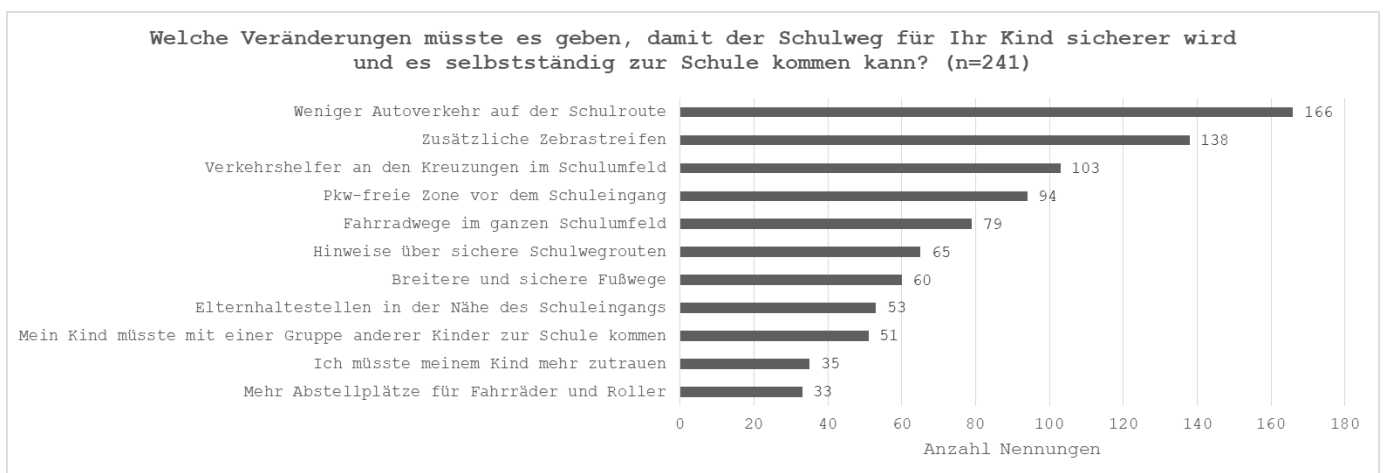


Abb. 1: Befragungsergebnisse der Schulmobilitätsbefragung an der Mosaikschule

Rund 70 % der Eltern wünschen sich weniger Autoverkehr auf der Schulroute, sodass die Kinder sicher und selbstständig zur Schule kommen können. 40 % der Eltern gaben an, dass es einen autofreien Bereich vor dem Schultor für mehr Sicherheit braucht. Auch an der Werner-von-Siemens Realschule nahmen vor den Sommerferien 270 Schüler:innen der Klassen 6 bis 10 an einer Mobilitätsbefragung über ein kartenbasiertes online-Tool teil. Die Befragungsergebnisse befinden sich aktuell in der Auswertung durch die Universität Duisburg-Essen.

#### Radfahrkurse für Migrant:innen

In Workshops mit Menschen mit Migrations- und Fluchthintergrund in der ersten Projektphase wurde deutlich, dass insbesondere Frauen und Mädchen mit spezifischen kulturellen Prägungen kaum Zugang zu eigenständiger und nachhaltiger Mobilität haben. Dieser Mangel wird häufig durch sprachliche Barrieren verstärkt.

In Kooperation mit dem Internationalen Mädchenzentrum Gladbeck e.V. wurden daher drei Fahrradkurse für Frauen und Mädchen mit Flucht- und Migrationshintergrund durchgeführt. Insgesamt haben 25 Frauen und 8 Mädchen im Alter von 12 bis 20 Jahren an den Kursen teilgenommen. Über die Hälfte der Teilnehmer:innen konnten vor dem Kurs nicht mit dem Fahrrad fahren. Die Kurse vermittelten neben dem Fahrradfahren auch Verkehrssicherheit und stärkten gleichzeitig das Selbstbewusstsein der Teilnehmer:innen im Straßenverkehr. Im Nachgang wurden die Teilnehmer:innen der Fahrradkurse von der Universität Duisburg-Essen zu den Auswirkungen der Fahrradkurse auf ihr Mobilitätsverhalten sowie zu Hindernissen und Barrieren in ihrer Alltagsmobilität befragt. Alle Teilnehmer:innen gaben im Nachgang das Feedback, dass sie den Kurs so weiterempfehlen würden. Knapp über die Hälfte der Teilnehmer:innen gab an, dass sie seit dem Kurs sowohl häufiger, als auch weitere Strecken mit dem Fahrrad zurücklegen. Allerdings fühlen sich 44 % der Frauen noch immer unsicher, wenn sie in Gladbeck mit dem Rad unterwegs sind.

#### ÖPNV-Flatrate

Im Rahmen einer temporären ÖPNV-Flatrate wurde einer Untersuchungsgruppe von 40 Teilnehmer:innen für einen Zeitraum von vier Monaten ein kostenloses ÖPNV-Ticket zur Verfügung gestellt. Die Planung sowie Umsetzung begann bereits vor der Einführung des 9-Euro-Tickets. Durch das Angebot sollten verfestigte Verhaltensstrukturen aufgebrochen und Nutzungshemmnisse sowie ein negatives Image des ÖPNVs abgebaut werden. Die wissenschaftliche Evaluation der ÖPNV-Flatrate erfolgte in Form einer dreistufigen Panelbefragung mit anschließender Gruppendiskussion. Die Teilnehmer:innen waren verpflichtet, vor, während und nach der Nutzung der Flatrate Wegetagebücher auszufüllen und an einer Online-Befragung vor dem Start und nach Abschluss der Maßnahme teilzunehmen. Der Testzeitraum förderte nicht nur eine positive Wahrnehmung des ÖPNV, sondern steigerte auch den Anteil multimodalen Verhaltens durch ÖPNV-Fahrten. Die von den Teilnehmer:innen genannten Nutzungshemmnisse wie etwa schlechte Erreichbarkeiten der Ziele, lange Fahrtzeiten, unzureichende Taktungen und Angebotszeiten oder auch fehlende Planungssicherheit zeigen allerdings auch, dass die Preispolitik nicht ausreicht, um habituelle Verhaltensmuster langfristig aufzubrechen.

### Protected Bike Lane - Buersche Straße

Auf der Buersche Straße wurde aufgrund veralteter Standards der Radverkehrsführung und Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit unter Wegfall von 190 Parkplätzen die Installation einer Protected Bike Lane umgesetzt. Die Universität Duisburg-Essen evaluierte die Maßnahme vor und während der Umsetzung in Form von Verkehrserhebungen und Befragungsformaten. Der Rückbau des Verkehrsversuchs wurde am 18.04.2024 beschlossen und die Universität Duisburg-Essen arbeitet derzeit an einem abschließenden Evaluationsbericht (siehe Vorlage Nr. 24/0126).

### Klima-Taler

Die Klima-Taler App in Gladbeck erfüllt mit dem Gamification Ansatz eine Anreizfunktion für eine umweltfreundliche Verkehrsmittelnutzung. Für die Einsparung von CO<sub>2</sub> durch umweltfreundliche Fortbewegung erhalten Nutzer:innen Klima-Taler, welche wiederum für Angebote lokaler Unternehmen und Einrichtungen eingelöst werden können. Insgesamt ist die Bereitstellung der App ein großer Erfolg, da in Gladbeck ca. 1.300 Nutzer:innen registriert sind. Im Verhältnis zur Bevölkerung würde dies auf ganz Deutschland ca. 1,4 Millionen Nutzer:innen bedeuten. Der hohen Anzahl an Nutzer:innen steht jedoch ein geringes Angebot zur Einlösung der Klima-Taler entgegen. Der überwiegende Teil an Angeboten stammt aus der Stadtverwaltung und nicht von lokalen Händler:innen.

Mit einer Rücklaufquote von 21 % wurden die Gladbecker Nutzer:innen der App nach ihrer Alltagsmobilität, dem Einfluss der App auf ihr Mobilitätsverhalten und den Inhalten der App befragt. Dabei erhielt die App größtenteils positives Feedback der Nutzer:innen und drei Viertel der Befragten gaben an, dass sie sich seit der Nutzung der App umweltfreundlicher fortbewegten. Zudem konnte festgestellt werden, dass bei einigen Nutzer:innen ein Hinterfragen der bisherigen Mobilitätsroutinen erreicht werden konnte, indem beispielsweise über die Anschaffung eines Fahrrads, eines E-Bikes oder die Abschaffung des Autos nachgedacht wurde.

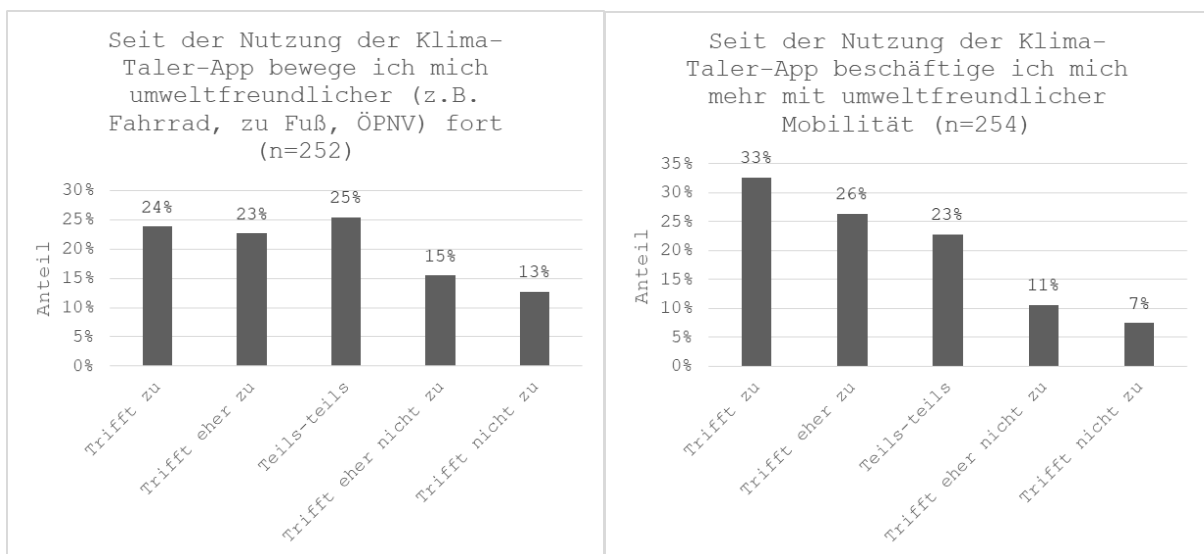


Abb. 2: Befragungsergebnisse der Nutzer:innenbefragung für die Klima-Taler-App

### Mobile Bäume

Zur Generierung und Stabilisierung nachhaltiger Verhaltensmuster wurden im Rahmen eines Mikro-Labors jeweils fünf mobile Pflanzenkästen auf dem Gehweg der Agnes- und der Vehrenbergstraße platziert. Beide Straßen liegen in unmittelbarer Nähe einer Schule gelegen (Grundschulen Wilhelmschule und Südparkschule) und sind Bestandteil des Schulweges vieler Kinder. In der Vergangenheit kam es vermehrt zu Haltevorgängen auf dem Gehweg und zu Ausweichmanövern des Kfz-Verkehrs auf den Gehweg, wodurch die Sicherheit der Fußgänger auf dem Schulweg eingeschränkt wurde. Erhebungen mit Verkehrskameras vor und während der Maßnahme zeigten eine deutliche Reduktion des riskanten Fahrverhaltens der Autofahrer:innen im untersuchten Streckenabschnitt.

### Stadtweite Mobilitätsbefragung

GlaMobi beschäftigt sich mit der Frage, durch welche Angebote, Anreize und auch Push-Maßnahmen der Modal Split durch Verhaltensänderungen in einer autodominierten Gesellschaft zugunsten des Umweltverbundes verschoben werden kann. Zur Beantwortung dieser Frage ist es notwendig, grundlegende und umfassende Kenntnisse über das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätspräferenzen der Gladbecker Bevölkerung sowie über Restriktionen und Barrieren in den stadtstrukturellen Gegebenheiten Gladbecks und den verfügbaren Mobilitätsangeboten zu erlangen. Zu diesem Zweck sieht das Projekt die Durchführung einer stadtweiten Mobilitätsbefragung vor, die voraussichtlich im Herbst 2024 starten soll. Eine Besonderheit der Mobilitätsbefragung ist der Fokus auf die Bewertung von Zukunftsszenarien und Visionen für die Stadt Gladbeck und die Erhebung der Akzeptanz verschiedener Mobilitätsmaßnahmen. Die bisher durchgeführten Realexperimente wurden von der TU Berlin mit Hilfe eines Verkehrssimulationsmodells simuliert, um die potenziellen Wirkungen der Maßnahmen für die Stadt Gladbeck abschätzen zu können. Die Modellierungsergebnisse werden in Form eines interaktiven Szenario-Abstimmungstools in die Mobilitätsbefragung integriert.

### Ausblick

In den nächsten Monaten wird die Mobilitätsbefragung im Zentrum des Projektes stehen. Diese soll durch zusätzlich geplante Fokusgruppeninterviews ergänzt werden, um ein umfassenderes Bild der Mobilitätsgewohnheiten und -bedürfnisse der Bevölkerung zu erhalten. Ein weiterer Schwerpunkt wird in den kommenden Monaten auf der Fortsetzung der Untersuchung der Mobilität von Schüler:innen an den beiden Modellschulen liegen. Parallel dazu wird die Evaluation der bereits durchgeführten Maßnahmen abgeschlossen und tiefgehend ausgewertet.

Zum Abschluss des Projektes ist es das Ziel, aus den umfassenden Datensammlungen und Analysen der Realexperimente wertvolle Erkenntnisse für die zukünftige Gestaltung der Mobilität in der Stadt Gladbeck zu gewinnen. Diese sollen nicht nur der Stadt selbst zugutekommen, sondern auch Transferwissen und Erkenntnisse bezüglich der Übertragbarkeit auf andere Kommunen liefern.

**Finanzielle Auswirkungen:**

keine

folgende

Die Finanzierung erfolgt jeweils im Rahmen der dafür vorgesehenen Haushaltsansätze.

**Ergebnisrechnung**

Ertrag	€
einmalig	
jährlich	

Aufwand	€
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Personalaufwand	
Sach- und Dienstleistungen	
Transferaufwand	

**investiver Finanzplan**

Einzahlung	€
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Zuschüsse	
Beiträge Dritter	

Auszahlung	€
einmalig	
jährlich	

Haushaltsmittel stehen:  zur Verfügung  nicht zur Verfügung

**Klimarelevante Auswirkungen:**

**keine wesentliche Klimarelevanz**  
Die Durchführung der Haupt- und Alternativenprüfung war daher nicht notwendig (keine Anlage).

**keine negative oder eine positive Klimawirkung**  
Die Durchführung der Alternativenprüfung war daher nicht notwendig (keine Anlage).

Das Projekt GlaMobi / MobilitätsWerkStadt 2025 leistet einen wichtigen Beitrag für die Erreichung der städtischen Klimaziele. Die beschriebenen Maßnahmen sollen kurz-, mittel – und langfristig zur Reduktion von THG-Emissionen führen.

**eine negative Klimawirkung**  
Die Alternativenprüfung wurde durchgeführt und das Prüfungsergebnis ist als Anlage beigefügt.

**Beschlussentwurf:**

Der Ausschuss für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität der Stadt Gladbeck nimmt den Sachstandsbericht 2024 für das Projekt GlaMobi / MobilitätsWerkStadt 2025 zur Kenntnis.

Die Bürgermeisterin  
i.V.



---

- Dr. Volker Kreuzer -  
Stadtbaurat

---

In der Sitzung des

\_\_\_\_\_-Ausschusses

Rates

Haupt-, Finanz- und Digitalisierungsausschusses

am \_\_\_\_\_ (nicht - öffentlicher Teil) wurde wie folgt beschlossen: