

FORSCHUNGSPROJEKT NEUE EMSCHER MOBILITÄT (NEMO)

FRANK DRATSDRUMMER, WILFRIED KONRAD, DIRK SCHEER
STUTT GART, OKTOBER 2020

NEMO-FOKUSGRUPPEN II

QUALITATIVE ERGEBNISSE ZU STATUS UND PERSPEKTIVEN EINER
NACHHALTIGEN MOBILITÄT IN DER EMSCHER-REGION

INHALT

01. EINLEITUNG	3
02. METHODE.....	4
03. MOBILITÄTSPRÄFERENZEN AN DER EMSCHER.....	6
04. EMSCHER-UMBAU & ZUKÜNFTIGE MOBILITÄTSOPTIONEN.....	9
05. FAZIT & AUSBLICK.....	12
LITERATUR	13

01. EINLEITUNG

Zwischen der Lippe im Norden und der Ruhr im Süden ist die Emscher der dritte Fluss, der das Ruhrgebiet von Ost nach West zum Rhein durchfließt. Ein Fluss wie Lippe und Ruhr ist die Emscher aber schon lange nicht mehr, denn seit dem Beginn des 20. Jahrhunderts wurde sie begradigt und in einen befestigten, offenen Kanal für häusliche, gewerbliche und bergbauliche Abwässer umgewandelt. Die Emscher war damit jahrzehntelang nicht nur eine Quelle für starke Geruchsbelästigungen, sondern infolge der steilen Kanalwände auch ein Gewässer mit Ertrinkungsgefahr, das durch Einzäunungen unzugänglich gemacht wurde. Beginnend mit ersten Projekten in den 1990er Jahren wird ab der Jahrtausendwende an der Rückkehr der Emscher als normaler Fluss auf ihrer Gesamtlänge von 85 km gearbeitet. Kernstücke des „Masterplan Emscher-Zukunft“ (EG 2006) sind dabei der Bau eines 51 km langen unterirdischen Abwasserkanals bis Ende 2020 sowie die bis dahin erfolgte Einleitung der Renaturierung der Flusslandschaft (EG 2016).

Die Regenerierung der Emscher ist allerdings weit mehr als ein abwassertechnisches und naturräumliches Großvorhaben. Vielmehr ist das Projekt eingebettet in ein regionalpolitisches Entwicklungskonzept, das stadtstrukturelle Elemente einer Qualitätsverbesserung von Wohnen, Leben und Arbeiten umfasst und auf die Erschließung von Potentialen für eine nachhaltige Mobilität ausgerichtet ist (EG 2016). Letzteres betrifft zum Beispiel die Anlage und Vernetzung von Rad- und Fußwegen an und über die Emscher auf den bislang gesperrten und durch die Renaturierung nunmehr geöffneten Flächen.

Wie im Zuge des Emscher-Umbaus auch der „Umbau“ automobilzentrierter Muster des Verkehrsverhaltens im Sinne einer nachhaltigen Mobilität gelingen kann, steht im Mittelpunkt des Forschungsvorhabens „Neue Emscher Mobilität“ (NEMO; www.nemo-ruhr.de). Das von der Stiftung Mercator von Juni 2017 bis Mai 2020 geförderte Projekt zielt auf die Erarbeitung eines neuen, regional verankerten Narrativs, das sich auf ein nachhaltiges, intermodales Mobilitätskonzept bezieht. Hierzu werden erstens Szenarien entwickelt, die mögliche urbane Zukünfte in anschaulichen Bildern als spezifische Kompositionen gesellschaftlicher, technischer, räumlicher oder mobilitätsbezogener Optionen und Trends darstellen. Auf dieser Grundlage werden Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität in der Emscher-Region etwa hinsichtlich Verkehrs-, Umwelt- und stadtstruktureller Implikationen bewertet. Dazu wird auf Methoden wie Verkehrsmodellierung, System Dynamcis oder Multiscale Urban Modelling zurückgegriffen.

Ein zweites Merkmal von NEMO besteht im Einbezug von lokalen und regionalen Stakeholdern sowie Bürgerinnen und Bürgern. Dies geschieht mit Partizipations- und Erhebungsmethoden wie zum Beispiel Stakeholder-Workshops oder Fokusgruppen, für deren Konzeption und Ausführung die DIALOGIK gGmbH (www.dialogik-expert.de) als sozialwissenschaftlicher Projektpartner von NEMO zuständig ist. Die Einbindung von Bürger*innen folgt dabei der Erkenntnis, dass die Chancen für die Umsetzung neuer Optionen einer nachhaltigen Mobilität entscheidend von den Präferenzen und Erwartungen der Einwohner*innen der vom Emscher-Umbau unmittelbar betroffenen

Stadtteile abhängt. Um deren Perspektiven auf einen Wandel zu nachhaltigen Verkehrsmustern vertieft und mit hohem Konkretisierungsgrad zu analysieren, wurden anhand siedlungs- und freiräumlicher sowie verkehrlicher und sozialräumlicher Kriterien vier Untersuchungsräume entlang der Emscher ausgewählt. Diese sind von West nach Ost:

- Oberhausen (Buschhausen, Biefang)
- Essen und Bottrop (Vogelheim, Altenessen, Karnap und Boy, Welheim)
- Recklinghausen und Castrop-Rauxel (Suderwich, Röllinghausen und Habinghorst, Henrichenburg, Pöppinghausen)
- Dortmund (Dorstfeld)

In jedem dieser Untersuchungsräume wurden von den Autoren dieses Berichts Fokusgruppen durchgeführt. Ausgewählte Ergebnisse aus der Auswertung der erhobenen Daten werden im Folgenden vorgestellt. Dazu werden zunächst in Kapitel 2 Einblicke in die Fokusgruppenmethode und das Untersuchungsdesign gegeben. Ergebnisse aus den Fokusgruppen stehen sodann im Mittelpunkt der nächsten beiden Kapitel. Dabei fokussiert Kapitel 3 auf eine Ist-Analyse von Mobilitätspräferenzen in den Untersuchungsräumen, während Kapitel 4 zukünftige Mobilitätsoptionen im Zuge des Emscher-Umbaus in den Blick nimmt. Kapitel 5 schließt den Bericht mit einem zusammenfassenden Ausblick ab.

02. METHODE

Die Fokusgruppenmethode hat sich in der Sozialforschung besonders dann bewährt, wenn es um die Analyse komplexer Einstellungen und Verhaltensweisen geht und wenn sich Handlungsorientierungen stark in der Interaktion mit anderen entwickeln (vgl. Dürrenberger und Behringer 1999; Schulz et al. 2012). Das Mobilitätsverhalten ist zweifellos ein komplexes Themenfeld, auf dem sich bisherige Gewissheiten und Routinen zusehends mit neuen Unsicherheiten und Ambiguitäten überlagern. In dieser Situation ist eine explorative und offene Form der Datenerhebung standardisierten Umfragen oftmals vorzuziehen. Aus diesem Grund haben wir in jedem der vier Untersuchungsräume zwei Fokusgruppen veranstaltet. Bei der Konzeption der insgesamt acht Diskussionsrunden haben wir uns an dem klassischen Fokusgruppendedesign orientiert. Wesentliche Elemente dieses Designs sind die Zusammenstellung von Gruppen von acht bis zehn Personen anhand bestimmter Kriterien, die Anregung von lebhaften Interaktionen durch die Verwendung eines stringenten Gesprächsleitfadens, eine professionelle Moderation sowie die vollständige Audioaufzeichnung und schriftliche Transkription des Diskussionsverlaufs (vgl. Bloor et al. 2001; Kitzinger 1994).

Die acht NEMO-Fokusgruppen fanden im September und Oktober 2018 in Essen in den Räumen eines Dienstleisters statt, von dem auf der Grundlage eines Sets vorab festgelegter Kriterien und Quoten auch die Rekrutierung der Teilnehmer*innen organisiert wurde. Insgesamt erklärten sich 80 Personen zur Mitwirkung an einer der Fokusgruppen bereit, von denen letztlich 74 erschienen sind.

Tabelle 1 zeigt die Verteilung der 74 Teilnehmer*innen auf die einzelnen Fokusgruppen und Untersuchungsräume.

Tabelle 1: Anzahl Teilnehmer*innen an Fokusgruppen

OBERHAUSEN		ESSEN/BOTTROP		RECKLINGH. / CASTROP-R.		DORTMUND	
FG1	9	FG3	9	FG5	10	FG7	10
FG2	10	FG4	9	FG6	8	FG8	9
Total	19	Total	18	Total	18	Total	19

Quelle: eigene Darstellung; FG = Fokusgruppe

Entsprechend unserer Rekrutierungsrichtlinien wurden die Fokusgruppen nach soziodemografischen Gesichtspunkten hinsichtlich Geschlecht und Alter sowie Berufstätigkeit, Bildung und Migrationshintergrund zusammengestellt: je 50% Frauen und Männer; 1/3 Jüngere (17-35), 50% mittleren Alters (36-55), 20% Ältere (56-75); 2/3 Voll- oder Teilzeitbeschäftigte, 1/3 nicht berufstätig (Ausbildung, Rente, Arbeitslos); je 50% Haupt-/Realschule und Abitur/Hochschule; 20% mit und 80% ohne Migrationshintergrund. Jede Diskussionsrunde dauerte 2,5 Stunden und folgte einem Leitfaden mit detaillierten Angaben zu Themen, Fragen, Methoden, Materialien, Moderationsaufgaben und Zeitfenstern. Zwei übergeordnete, mit Blick auf die Interaktionsdynamik in handhabbare Teilaspekte gegliederte Gesprächsgegenstände standen im Mittelpunkt der Fokusgruppen: einerseits Kenntnisse, Bewertungen und Wünsche der Teilnehmer*innen hinsichtlich des Emscher-Umbaus, andererseits ihre aktuellen sowie die im Zuge des Emscher-Umbaus denkbaren Mobilitätspräferenzen und -optionen. Ausgewählte Ergebnisse zum zweiten Diskussionsschwerpunkt werden im Folgenden vorgestellt.

03. MOBILITÄTSPRÄFERENZEN AN DER EMSCHER

Den Bürger*innen aus den NEMO-Untersuchungsräumen ist bewusst, dass die herkömmliche Mobilität aus Gründen der Verkehrsbelastung, Gesundheit und Nachhaltigkeit unter erheblichem Rechtfertigungs- und Veränderungsdruck steht. Mit Blick auf die infrastrukturellen Gegebenheiten an ihren Wohnorten und im städteübergreifenden Verkehr wird der Rückgriff auf das eigene Auto für die Berufs-, Alltags- und Freizeitmobilität dennoch vielfach als alternativlos angesehen. Die hierbei herangezogenen Argumente basieren auf einer Mischung aus aktuellen Zustandsbeschreibungen und der Erwartung ausbleibender Änderungen und umfassen sowohl stadtplanerische wie verkehrsmittelbezogene Aussagen. So sehen Einwohner*innen von Oberhausen-Buschhausen in der zentralen Ansiedlung von Lebensmittelmärkten einen wesentlichen Grund dafür, die alltäglichen Einkäufe mit dem Auto zu erledigen.

Mit Blick auf den Radverkehr werden Fahrradwege beklagt, die keine Durchgängigkeit aufweisen, zu Umwegen zwingen oder im Nichts enden. Teilnehmer*innen aus den nördlichen Essener Stadtteilen Altenessen und Vogelheim beschreiben ein Nord-Süd-Gefälle des Radverkehrs, wonach im Gegensatz zum Essener Süden im Essener Norden kaum Fahrradfahrer zu sehen seien: „Also manchmal erschrecke ich mich schon, wenn jetzt mal von irgendwo ein Fahrradfahrer rausgedonnert kommt, das sieht man hier so selten“ (FG3). Für Oberhausen-Buschhausen wird von neuen Markierungen von Radfahrstreifen berichtet, was den Autoverkehr erschwere und trotzdem kein sicheres Radfahren ermögliche: „Ich fahre da nicht mit

dem Fahrrad lang, weil ich weiß, wohin zwei entgegenkommende Autos ausweichen, und da bin ich definitiv im Weg, wenn ich auf dem Fahrradstreifen bin“ (FG1).

In der zweiten Fokusgruppe des Untersuchungsraums Oberhausen wird auf Lücken im ÖPNV-Haltestellennetz von Buschhausen hingewiesen, die es zum Beispiel für Pendler*innen aus dem Stadtteil schwierig machen könnten, mit dem Bus ohne umzusteigen die S-Bahn zu erreichen. Ein wiederkehrender Topos in einigen Fokusgruppen zur Begründung der andauernden Autopräferenz sind zudem Zweifel daran, dass in absehbarer Zukunft der ÖPNV zu einem vollwertigen Alternativangebot, etwa für Berufspendler*innen, ausgebaut werden wird.

Auch vom Carsharing erwarten die Teilnehmer*innen in ihren Stadtteilen keine Anreize für eine Reduzierung der Nutzung des eigenen Autos. Das zentrale Argument hierbei besteht in der ausgeprägten Skepsis, dass am Wohnort jemals ein attraktives Netz von Carsharing-Autos etabliert werden kann. So können sich Teilnehmer*innen aus dem Essener Norden nicht vorstellen, das wie in Hamburg, Frankfurt oder München „hier in Altenessen oder hier in Karnap an jeder Ecke ein Auto stehen wird“ (FG3). Und Bürger*innen aus dem Untersuchungsraum Recklinghausen/Castrop-Rauxel sind davon überzeugt, dass Carsharing hier nicht funktioniert, denn „dafür haben wir einfach nicht die Größe, die man dafür braucht“ (FG5).

Auto vs. ÖPNV

Diese aus der Kenntnis und Bewertung des Wohnorts gestützten Argumente für den gegenwärtigen und zukünftigen Fokus auf den motorisierten Individualverkehr werden verstärkt durch praktische Erfahrungen von Vor- und Nachteilen sowie emotionale Aspekte der Zu- und Abneigung. Dies zeigt sich speziell am Vergleich zwischen eigenem Auto und dem ÖPNV. Ersteres gilt vielen als am besten auf die flexiblen Mobilitätsanforderungen der individuellen Lebenssituation zugeschnitten, während Busse und Bahnen die freie Verknüpfung unterschiedlicher Ziele und Zwecke entscheidend einschränken. Eine Stimme aus Dortmund drückt dies wie folgt aus: „Wenn man sagt, ich fahre von A nach B und bleibe da und fahre von B nach A wieder zurück, dann ist das sicherlich mit dem Bus oder der Straßenbahn möglich. Aber meistens ist es halt eben so, dass man nach der Arbeit irgendwie einkaufen fährt, dann mit dem Kind zum Spielplatz oder zu Freunden oder man versucht das irgendwie zu verbinden. Ich wüsste nicht, wie lange ich da ohne mein Auto unterwegs sein müsste, und deshalb ist halt das Auto nun mal die einzige Option, die man da hat, um möglichst viel in möglichst kurzer Zeit abhaken zu können“ (FG7). Während negative Seiten des Autofahrens, wie Staus oder hohe Benzinkosten, eher als notwendiges Übel aufgefasst werden, gelten Schwächen des ÖPNV, wie Verspätungen oder überfüllte Wagen, vielfach als Ausschlusskriterien. Hinzu kommt, dass manche den Spaß am Autofahren betonen, wohingegen die Nutzung von Bussen und Bahnen oftmals als hochgradig unangenehm qualifiziert wird. Insgesamt bleiben so explizit positive Bewertungen des ÖPNV wie im folgenden Beispiel eine Ausnahme: „Innerhalb Dortmunds mit der S-Bahn oder dem Bus zu

fahren, finde ich überhaupt nicht so dramatisch. Die U-Bahnen, Busse usw. sind sehr zuverlässig und immer pünktlich“ (FG8).

Elektromobilität

Auch bezüglich der Elektromobilität vermischt sich der Blick auf den Wohnort mit generellen Einschätzungen. Hier ist zunächst darauf hinzuweisen, dass die Debatte um die Elektrifizierung privater und öffentlicher Verkehrsmittel in allen Fokusgruppen virulent ist. Dabei lassen sich zwei konträre Bewertungsmuster erkennen, indem Elektrofahrräder (E-Bikes) und Elektroautos (E-Autos) deutlich voneinander abgegrenzt werden. Erstere sind in den Augen der Teilnehmer*innen mittlerweile auf dem Weg, sich als ein vertrautes Alltagsobjekt zu etablieren. Einige besitzen selbst ein E-Bike, und es sind keine Beiträge zu vernehmen, die am Status von E-Bikes als funktionsfähiger Alternative zum muskelbetriebenen Fahrrad zweifeln. Oftmals ist die Forderung nach verbesserten Radwegen in den Untersuchungsräumen oder entlang der umgebauten Emscher von dem Wunsch begleitet, eine den Möglichkeiten des E-Bikes gerecht werdende Infrastruktur zu errichten (vgl. Kapitel 4).

Entschieden skeptischer ist der Tenor der Fokusgruppen hinsichtlich der Ablösung des Verbrennungsmotors durch Elektroantriebe. Diese Einschätzung speist sich zum einen aus Urteilen zum Stand der Ladeinfrastruktur in den Untersuchungsräumen. Zwar wissen oder vermuten die Teilnehmer*innen, dass es Ladestationen in den Stadtzentren gibt, deren Anzahl und Verfügbarkeit wird jedoch als sehr gering taxiert. So heißt es zu Castrop-Rauxel: „In Castrop gibt es eine Ladesäule, und zwar bei einem Zahnarzt, und da hängt der meistens

selbst mit seinem Stromauto dran“ (FG5). Aber in Bezug auf ihre eigenen Wohnorte verweisen die Teilnehmer*innen auf das Fehlen öffentlicher Ladestationen. Beispielsweise antworten Einwohner*innen der Oberhausener Stadtteile Buschhausen und Biefang auf die Frage, ob hier Möglichkeiten zum Aufladen von E-Autos existieren, unisono mit Nein: „Ich wüsste jetzt nicht“ – „Ich wüsste keine“ – „Ich auch nicht“ (FG1).

Davon abgesehen werden vielfach prinzipielle Vorbehalte gegenüber E-Autos geäußert, so dass zumindest kurz- bis mittelfristig nicht mit einer nennenswerten Diffusion batteriebetriebener PKWs zu rechnen sei. Als hemmende Faktoren werden insbesondere hohe Anschaffungskosten sowie eine begrenzte Reichweite genannt. Neben Kritik aus technischer und ökonomischer Perspektive wird zudem die Frage aufgeworfen, ob mit Elektroautos tatsächlich ökologische Vorteile im Vergleich zum Verbrennungsmotor verbunden sind: „E-Autos sind hoffentlich umweltfreundlich. Man weiß es ja noch nicht genau, es ist ja noch alles sehr umstritten mit den Akkus oder wo der Strom herkommt, es sind noch viele Unwägbarkeiten. Von der Ökobilanz her man weiß ja noch gar nicht, ob das so toll ist, ein E-Auto zu fahren“ (FG2).

Unsere bisherige Analyse lässt nur wenig Raum für die Identifikation von Veränderungsdynamiken zugunsten einer nachhaltigeren Mobilität. Sowohl die Perspektiven der Bürger*innen auf den Status quo der Verkehrsinfrastruktur in den Untersuchungsräumen ebenso wie ihre allgemeinen Einstellungen bestärken die Teilnehmer*innen darin, auch weiterhin dem kraftstoffbetriebenen eigenen Auto Vorrang einzuräumen. Vor diesem Hintergrund gehen wir im folgenden Kapitel der Frage nach, inwieweit der Emscher-Umbau Impulse für nachhaltige Mobilitätsoptionen erzeugen kann.

04. EMSCHER-UMBAU & ZUKÜNFTIGE MOBILITÄTSOPTIONEN

Die (alte) Emscher ist in der Wahrnehmung der Teilnehmer*innen aus allen Untersuchungsräumen generell negativ geprägt. Stellvertretend hierfür stehen die beiden folgenden Zitate aus Oberhausen: „Die Emscher ist ein Schandfleck, der durchs Ruhrgebiet geht“ – „Sie ist kein Vorzeigeprodukt, weiß Gott nicht“ (FG2). Teils erweckt sich der Eindruck, dass das Thema mit einer (kollektiven) Scham behaftet ist und die Emscher-Gebiete von den Bewohner*innen nicht nur seit jeher physisch gemieden, sondern in ihrer Wahrnehmung regelrecht ausgeblendet worden sind. Vor diesem Hintergrund ist der symbolische Wert, der vom Emscher-Umbau für die Region Ruhr ausgeht, nicht zu unterschätzen. Mit dessen Fortschreiten wandelt sich die vormals fast schon tabuisierte „trübe Kloake“ (FG7) zunehmend zu einer ökologisch wertvollen Emscher-Flusslandschaft mit zahlreichen Nebenläufen, die sich als attraktiver Grünstreifen durch das Ruhrgebiet zieht. So werden mit dem Umbau die „Sünden der Vergangenheit“ (FG4) überwunden und für die Bürger*innen ein erlebbares Sinnbild für einen ökologisch und nachhaltig geprägten Strukturwandel in der Region geschaffen. In den Fokusgruppen ist deutlich geworden, dass mit dem Emscher-Umbau ein starkes Potenzial einhergeht, nicht nur das Image der Region, sondern insbesondere auch die Identifikation der Bewohner*innen mit dem Ruhrgebiet zu stärken: „Früher war die Luft im Ruhrgebiet schlecht, aber heutzutage ist sie viel besser. Und dass heute vieles besser ist, das ist etwas, was die renaturierte Emscher auch widerspiegeln soll“ (FG7). Dieses neue, ökologisch geprägte (Selbst-)Bewusstsein bietet einen geeigneten Nährboden für einen ökologischen Einstellungswandel in der Bevölkerung und damit schließlich die Chance einer hinreichenden

Bereitschaft der Bürger*innen, an einer neuen nachhaltigen Mobilität entlang der Emscher mitzuwirken.

Radwegeverbindungen als Option für Freizeit, Alltag und Beruf

Die Vorstellungen der Teilnehmer*innen zu den neuen Emscher-Gebieten sind generell von einer starken Sehnsucht nach einem Naherholungsgebiet mit einem hohen Freizeitwert geprägt. Sowohl für ihre Freizeitgestaltung als auch für die Mobilität im Allgemeinen sehen die Bewohner*innen ein wesentliches Potenzial in einem Ausbau der Fahrradinfrastruktur in den Emscher-Gebieten. Ein erstes, die Fokusgruppen übergreifendes Motiv sieht dabei die Fahrradmobilität vorwiegend als Option zur Freizeitgestaltung. Ein Wunsch innerhalb dieses Verständnisses sind zum Beispiel Konzepte von mehreren Radrundwegen unterschiedlicher Länge mit selbem Start- und Zielpunkt. Darunter ordnen sich ebenso Vorschläge für Ziele oder Zwischentappen für Radwandertouren ein, wie etwa Liegewiesen, Spiel- und Grillplätze oder gastronomische Einkehrmöglichkeiten entlang der Freizeit-Routen.

Ein weiteres, im Rahmen der Fokusgruppen-Analyse herausgearbeitetes Motiv versteht die Fahrradmobilität als künftige Option für den Alltags- und Pendlerverkehr. In diese Kategorie fallen einerseits Vorstellungen über verbesserte interkommunale Verbindungen, zum Beispiel zwischen Essen und Bottrop, Essen und Gelsenkirchen, Oberhausen und Dortmund oder Recklinghausen und Castrop-Rauxel. Andererseits wünschen sich die Teilnehmer*innen eine durchgehende Vernetzung

von Radwegen, etwa die Verbindung des Emscher-Weges mit dem Parkway EmscherRuhr oder dem im Bau befindlichen Radschnellweg Ruhr RS1. In diesem Zusammenhang ist für einige Teilnehmer*innen auch ein Ausbau des Emscher-Weges zu einem Radschnellweg denkbar, um so neben dem RS1 eine weitere durchgehende West-Ost-Verbindung im Ruhrgebiet zu etablieren: „Unsere Wunschvorstellung ist es, dass der Emscher-Weg wirklich so ausgebaut wird, dass man hier in der Mitte zwischen Emscher und Rhein-Herne-Kanal einen Fahrradschnellweg hat, der wirklich durch alle Städte durchgeht und die verbindet“ (FG3).

In der Gesamtbetrachtung geben die Motive Hinweise darauf, dass bei der Gestaltung eines auf den Alltags- und Pendlerverkehr ausgerichteten Radwegenetzes der Aspekt „Freizeitwert“ nicht vernachlässigt werden sollte. So bieten attraktive Radwege wichtige Anziehungs- und Berührungspunkte für die Fahrradmobilität in den Emscher-Gebieten, wodurch sich wiederum Chancen für die Etablierung der Fahrradnutzung im Alltags- und Pendlerverkehr ergeben können.

Bedarfe und Wünsche an eine Fahrradinfrastruktur

Den Chancen zu einer breiten Fahrradmobilität in der Region stehen Bedenken gegenüber, die insbesondere Sicherheitsaspekte des Fahrradfahrens in Städten und auf Rad(schnell)wegen adressieren. Entsprechend sehen die Teilnehmer*innen folgende Punkte als wesentliche Voraussetzung dafür, das Fahrrad auch für Alltags- und Pendlerstrecken zu nutzen: (1) Entscheidendes Kriterium für die Nutzung von interstädtischen Rad(schnell)wegen ist ein durchdachtes Zubringernetz, welches eine sichere und schnelle Anbindung aus den Wohnbezirken heraus ermöglicht. (2) Innerstädtischen Radwegen

werden gewichtige Sicherheitsbedenken entgegengebracht, weswegen höhere Sicherheitsstandards für Radwege in den Städten gefordert werden, wie etwa breitere Radwege, hinreichende Trennung der Radwege zum Autoverkehr sowie deren Beleuchtung in der Nacht. (3) Für eine höhere (empfundene) Sicherheit als auch Qualität des Fahrens auf Radschnellwegen seien separate Spuren für Schnellfahrende (wie z.B. S-Pedelegs, die bis 45 Km/h fahren dürfen) und Langsamfahrende (z.B. ältere Radfahrer oder Jugendliche mit E-Scooter) erforderlich.

Folgende von den Teilnehmer*innen vorgebrachte Ideen könnten aus ihrer Sicht die Fahrradnutzung für Alltag und Beruf fördern: (1) Bewachte Fahrrad-Parkhäuser oder abschließbare Fahrrad-Ports in Stadtzentren, Schulen und Universitäten sowie an Knotenpunkten wie Bahnhöfen und S- und U-Bahn-Stationen. (2) Radstationen oder Service-Stationen an Knotenpunkten der Radwege-Verbindungen, welche äquivalent zu Tank- und Raststätten an Autobahnen für die Fahrradmobilität notwendige Dienstleistungen erbringen wie zum Beispiel Ladestellen für E-Bikes und Smartphones (hinsichtlich der Nutzung von Fahrrad-Apps zur Navigation), Pannen- oder Selbstreparatur-Service sowie Toiletten. Je nach Bedarf könnten solche Stationen mit einem Rad- und E-Bike-Verleih oder einem Café beziehungsweise Imbiss ergänzt werden.

Fahradmobilität als Treiber für eine neue Emscher-Mobilität

Ein adäquat ausgebautes Radwegenetz, welches auch in Städten sicheres Fahrradfahren gewährleistet, bietet zusammen mit infrastrukturellen Erweiterungen wie Fahrrad-Parkhäuser und Radstationen einen wesentlichen Rahmen für eine höhere Fahrradmobilität an der Emscher. Ein starkes Potenzial für die

Etablierung des Fahrrads als ernstzunehmende Alternative zum PKW im Alltags- und Pendelverkehr geht insbesondere von der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes aus. Diese finden bei den Fokusgruppen-Teilnehmer*innen aller Altersgruppen breiten Zuspruch: „Mit einem E-Bike kann man auch schon mal längere Strecken ins Auge fassen. Also ich werde in Kürze in der Duisburger Innenstadt arbeiten. Das würde ich jetzt von Oberhausen-Buschhausen nicht mit dem normalen Fahrrad machen. Aber wenn es das Wetter zulässt, dann würde ich das mit dem E-Bike von Buschhausen aus durchaus machen“ (FG2).

Auf Grundlage der in und mit den Fokusgruppen generierten Einblicke und Erkenntnisse lässt sich grundsätzlich festhalten, dass Bedarfe zum Ausbau der Fahrradmobilität in der Emscher-Region sowie Bereitschaften zur Nutzung von Fahrrad und E-Bike für Freizeit-, Alltags- und Berufswege bestehen. Die Chancen der Fahrradmobilität als möglicher Treiber für eine Verkehrswende an der Emscher eröffnen sich letztlich aber nur durch eine adäquate Verknüpfung der Fahrradmobilität mit weiteren alternativen Mobilitätsoptionen wie ÖPNV und Carsharing. Die Notwendigkeit der Verknüpfung von mehreren Mobilitätsoptionen spiegelt sich in den Fokusgruppen einerseits in dem Wunsch nach erweiterten Mitnahmemöglichkeiten beispielsweise von Fahrrädern in Bussen, U- und S-Bahnen oder Zügen wider: „Schön wäre natürlich, dass die Busse von den Sitzen her ein bisschen flexibler werden, wenn man mal zwei Kinderwagen hat oder drei Rollatoren und noch ein Fahrrad“ (FG6). Andererseits seien auch Mobilitäts-Hubs erforderlich, welche direkte Anschlussmöglichkeiten an andere Verkehrsmittel ermöglichen. Ein Beispiel für diese Anforderung bezieht sich auf den Essener Stadtteil Altenessen: „Direkt hinter dem U-Bahnhof Karlsplatz ist ein Fahrradständer, an dem man Miet-Bikes

bekommen kann, da sind ein Taxistand und eine Bushaltestelle. Und ob da jetzt am Seitenstreifen fünf Taxen stehen oder zwei Taxen und drei Carsharing-Autos, spielt keine Rolle. Solche Stationen sollten ausgebaut werden. Zumindest jede Endhaltestelle sollte so was haben, damit man da noch weiter kommt“ (FG3). Damit wird deutlich, dass die Etablierung der Fahrradmobilität zwar eine treibende Kraft für die mittel- bis langfristige Etablierung nachhaltiger Mobilitätsmuster in der Emscher-Region sein kann, dies jedoch nur insoweit als für die Bürger*innen hinreichende und attraktive Optionen für intermodale Kombinationen von Verkehrsmitteln gegeben sind.

05. FAZIT & AUSBLICK

Die Zukunft der Mobilität steht vor großen Veränderungen. Mit dem Ziel eines auf Klimaverträglichkeit und Nachhaltigkeit ausgerichteten Umbaus des Verkehrssystems werden derzeit erhebliche Anstrengungen auf technischer, politischer und gesellschaftlicher Ebene unternommen, die Verkehrswende voranzubringen. Innovationen mithilfe der Digitalisierung (z.B. On-Demand-Sammeltaxis), technische Neuerungen über E-Mobilität bei Fahrrädern, Rollern oder PKWs, autonomes Fahren oder Mobilitätsdienstleistungen sind nur ein kleiner Ausschnitt der derzeitigen „Bewegung“ im Verkehrsbereich. Von hoher Bedeutung – zumindest im Personenverkehr – ist dabei die individuelle Mobilitätsentscheidung. Anders als etwa der Stromsektor zeichnet sich die Mobilität durch einen hohen Grad an Komplexität aus, bei dem individuelle Entscheidungen über eine Vielfalt an Mobilitätsangeboten ein derzeit eben nicht nachhaltiges Gesamtbild ergeben. Die Verkehrswende ist damit entscheidend auf Verhaltensänderungen bei Verkehrsteilnehmer*innen angewiesen. Akzeptanz, Einsicht und Nutzenwahrnehmungen sind für solche Verhaltensänderungen zentral. Nachhaltige Verkehrsangebote müssen von den Menschen angenommen werden und in ihren Alltag integrierbar sein.

Der Umbau der Emscher bietet die Möglichkeit, Mobilität entlang der Emscher neu zu denken und integrativ in die Ausgestaltung einzubeziehen. Dabei ist eine frühzeitige Einbindung der Menschen vor Ort unverzichtbar. Die Eruierung vorhandener und zukünftiger Mobilitätswege entlang der Emscher ist essentiell für Verhaltensänderungsangebote – deren Wahrnehmung gleichfalls nicht garantiert

werden kann. Dennoch: Die Menschen entlang der Emscher frühzeitig miteinzubeziehen, ist eine notwendige Bedingung für eine mögliche Verkehrswende vor Ort. Unsere Fokusgruppen in ausgesuchten Untersuchungsräumen entlang der Emscher haben gezeigt, dass Einsicht in die Notwendigkeit einer Verkehrswende vorhanden ist, deren Umsetzung in Alltagsroutinen aber an Grenzen stößt. Hier bietet die Emscher ein infrastrukturelles Verknüpfungspotential, welches von Fahrrad(schnell)strecken bis zu Mobilitäts-Hubs wichtige und attraktive Anreize für die Nutzung nachhaltiger Verkehrsträger bereitstellen kann. Zudem bietet der Emscher-Umbau die Möglichkeit, lokale Mobilität als sinnstiftendes Narrativ neu zu erzählen und damit auch einer Verkehrswende im Kopf den Weg zu bereiten. Auch wenn das (eigene) Auto weiterhin als unverzichtbar angesehen wird, ist damit ein wichtiger Mosaikstein für Verhaltensänderungen gelegt.

LITERATUR

Bloor, M.; Frankland, J.; Thomas, M.; & Robson, K. (2001). Focus Groups in Social Research. London: SAGE.

Dürrenberger, G.; & Behringer, J. (1999). Die Fokusgruppe in Theorie und Anwendung. Stuttgart: Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg.

EG [Emschergenossenschaft] (2016). Emscherland 2020. Integriertes Handlungskonzept. Essen.

EG [Emschergenossenschaft] (2006). Masterplan Emscher-Zukunft. Das Neue Emschertal. Essen.

Kitzinger, J. (1994). The methodology of Focus Groups: The importance of interaction between research participants. *Sociology of Health & Illness* 16, S. 103-121.

Schulz, M.; Mack, B.; & Renn, O. (Hrsg.) (2012). Fokusgruppen in der empirischen Sozialwissenschaft. Von der Konzeption zur Auswertung. Wiesbaden: Springer VS.

