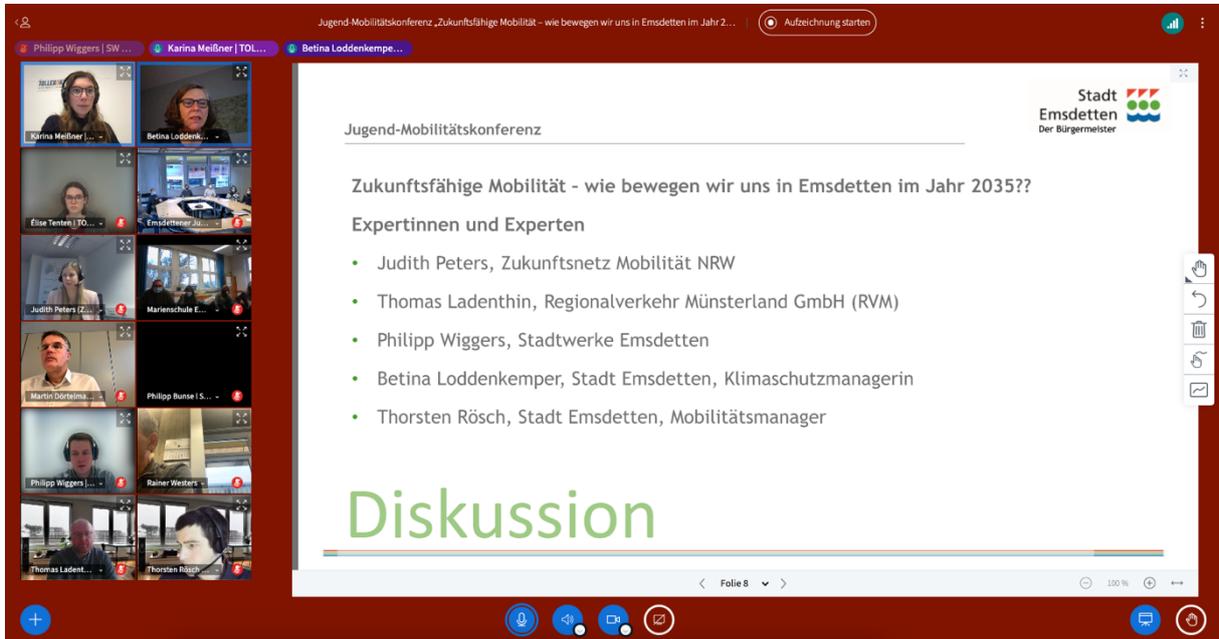


## Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten



Jugend-Mobilitätskonferenz

Zukunftsfähige Mobilität - wie bewegen wir uns in Emsdetten im Jahr 2035??

Expertinnen und Experten

- Judith Peters, Zukunftsnetz Mobilität NRW
- Thomas Ladenthin, Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM)
- Philipp Wiggers, Stadtwerke Emsdetten
- Betina Loddenkemper, Stadt Emsdetten, Klimaschutzmanagerin
- Thorsten Rösch, Stadt Emsdetten, Mobilitätsmanager

Diskussion

### Jugend-Mobilitätskonferenz

„Zukunftsfähige Mobilität – wie bewegen wir uns in Emsdetten im Jahr 2035?“

### Dokumentation

Datum: 25. Januar 2022  
Zeitraum: 14:00 bis 16:15 Uhr  
Ort: Digital über BigBlueButton

## 1. Ablauf

- Begrüßung und Vorstellung Mitwirkende und Überblick über den Teilnehmerkreis
- Informativer Einstieg  
Zahlen und Fakten zum Thema Mobilität in Emsdetten  
Was ist ein Integriertes Mobilitätskonzept?
- Podiumsdiskussion mit Expertinnen und Experten: „Zukunftsfähige Mobilität – wie bewegen wir uns in Emsdetten im Jahr 2035?“
- Auswertung und Abschluss mit Ausblick

## 2. Begrüßung

Bürgermeister Oliver Kellner eröffnet die Jugend-Mobilitätskonferenz und begrüßt die Beteiligten aus den mitwirkenden Schulen Käthe-Kollwitz-Schule, Gymnasium Martinum und der Marienschule sowie des Jugendrats. Die Geschwister-Scholl-Schule, die ebenfalls Thesen und Fragen eingereicht hat, musste leider aufgrund einer Corona Infektion kurzfristig absagen. Er betont, die Perspektive der Jugendlichen sei sehr wichtig, um Mobilität und Verkehr in Zukunft gut gestalten zu können. In einem Integrierten Mobilitätskonzept müssen die verschiedenen Verkehrsarten in einen Zusammenhang gebracht werden. Jugendliche würden ein anderes Mobilitätsverhalten als Erwachsene und eine ganz andere Sensibilität für bestimmte Situationen mitbringen. Herr Kellner fragt: „Wie stellt ihr euch die Mobilität im Jahr 2035 vor?“ Er sichert zu, dass die Hinweise und Anregungen der Jugendlichen in die weitere Arbeit einfließen werden. Nicht alle Wünsche könnten am Ende umgesetzt werden. Es gebe immer widerstreitende Interessen und Konflikte, für deren Lösung Kompromisse gefunden werden müssen.

Karina Meißner, TOLLERORT, übernimmt die Moderation. Die Stadtverwaltung hat die Büros Planersocietät und TOLLERORT beauftragt, das Integrierte Mobilitätskonzept zu erarbeiten. Die Planersocietät liefert die fachlichen Inhalte. TOLLERORT sorgt für die Beteiligung der Öffentlichkeit. Frau Meißner ist für die Kinder- und Jugendbeteiligung zuständig.

Die Jugendlichen haben heute die Gelegenheit, mit ausgewählten Expertinnen und Experten zum Thema zukunftsfähige Mobilität in Emsdetten ins Gespräch zu kommen und ihre Anliegen für eine klimafreundliche und sozial gerechte Mobilität zu diskutieren. Die Jugendlichen hatten Gelegenheit, sich vorzubereiten und folgende Leitfragen an die Hand bekommen:

- Wie stellt ihr euch die eigene Mobilität in Zukunft vor?
- Was könnt ihr selbst dafür tun, um Emsdetten lebenswerter und die Mobilität zukunftsfähiger zu gestalten?
- Was erwartet ihr von der Politik, der Stadtverwaltung, der Wirtschaft und anderen Menschen der Stadtgesellschaft? Wie könnt ihr Einfluss auf Entscheidungen und das Verhalten anderer nehmen?
- Welche Maßnahmen schlägt ihr vor, um die Mobilität in Emsdetten klimafreundlich und gerecht zu gestalten?

Die fünf teilnehmenden weiterführenden Schulen und der Jugendrat haben insgesamt 65 Statements und Fragen an die Expertinnen und Experten eingereicht. TOLLERORT hat diese

Eingaben thematisch sortiert. Da die Veranstaltung zeitlich begrenzt ist und sich manche Themen in den Eingaben überschneiden, hat Frau Meißner eine Auswahl an 26 Fragen getroffen.

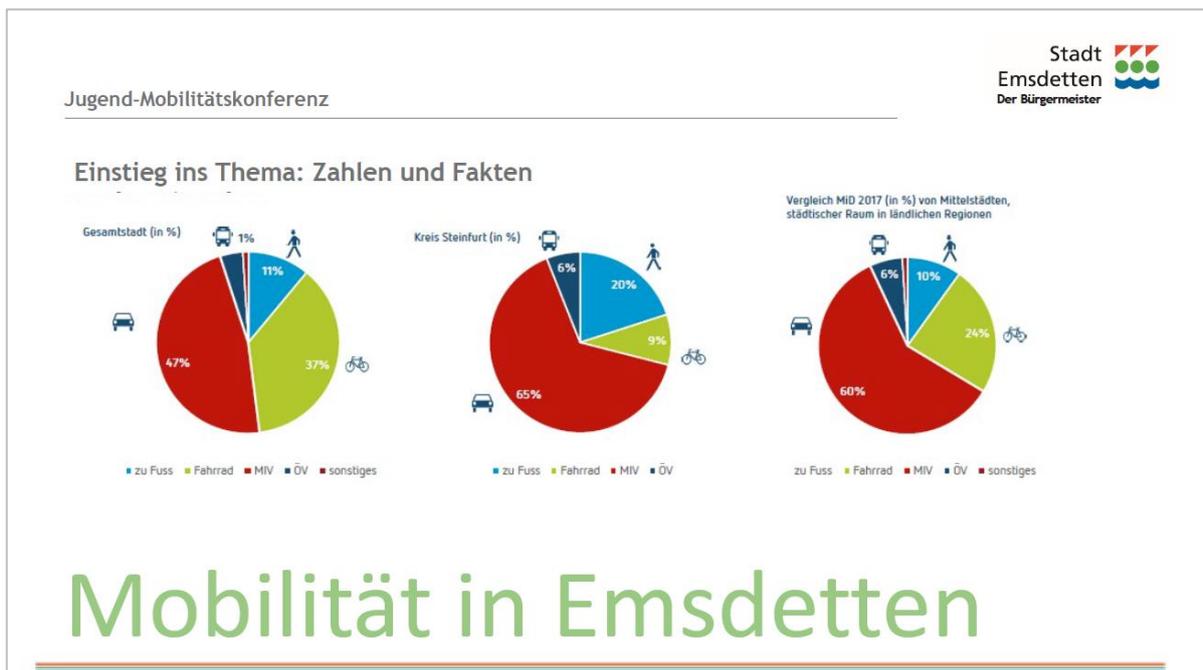
Die mitwirkenden Jugendlichen sind teilweise als Gruppen zugeschaltet, teilweise einzeln. Frau Meißner berichtet, dass die Geschwister-Scholl-Schule leider Corona-bedingt absagen musste. Frau Meißner wird ausgewählte Fragen der Schule in das Gespräch einspeisen.

### 3. Inhaltlicher Einstieg

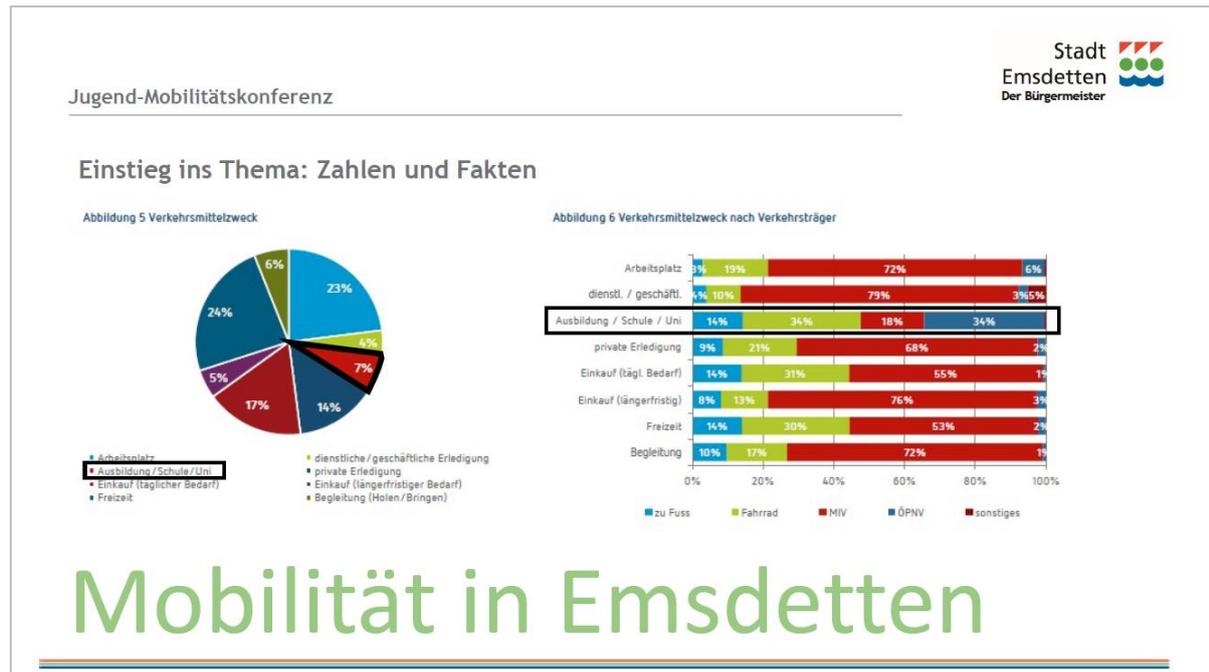
Zum Einstieg fragt Frau Meißner die Jugendlichen: Wie seid ihr hauptsächlich im Alltag unterwegs? Zu den verschiedenen Verkehrsarten kommen folgende Meldungen:

- Zu Fuß: Keine Meldung
- Mit dem Roller: Keine Meldung
- Mit dem Fahrrad: 14 Meldungen
- Bus/Bahn: Eine Meldung
- Mit dem Auto (als Mitfahrende): Keine Meldung
- Gemischt: 4 Meldungen

Thorsten Rösch ist Mobilitätsmanager der Stadt Emsdetten. Er stellt einige Daten und Fakten zur Mobilität in Emsdetten vor:



Die Stadt Emsdetten weist im Vergleich zum Kreis Steinfurt und anderen Mittelstädten in Deutschland einen deutlich höheren Anteil an Radverkehr (37 %) und einen geringen Anteil an Autoverkehr (47 %) auf.



Wege zur Schule, Ausbildung oder Universität nehmen an allen in Emsdetten zurückgelegten Wegen 7 % ein. In Emsdetten werden am häufigsten Fahrrad sowie Bus und Bahn (jeweils 38 %) genutzt, um zur Schule, Ausbildung oder Universität zu kommen:

Frau Meißner erläutert anschließend, ein Integriertes Mobilitätskonzept ...

- ist eine verbindende/vereinende („integrierte“) Gesamtstrategie mit Lösungsvorschlägen für eine nachhaltige (d.h. umweltfreundliche und gerechte) Mobilität in einer Stadt oder Gemeinde, z.B. Emsdetten.
- hat zum Ziel, eine nachhaltige Mobilität in Emsdetten für die nächsten Jahre (bis 2035) zu sichern, alle Beteiligten einzubinden und mit ihnen zusammenzuarbeiten.
- legt die grundsätzlichen Rahmenbedingungen/Eckpunkte fest, nach denen der Verkehr der nächsten Jahre geplant und entwickelt wird.
- befasst sich mit Themen wie Fuß-, Rad-, öffentlicher Personennah-, motorisierter Individual- und Wirtschaftsverkehr, zudem Verkehrssicherheit, Sharing-Angebote (z.B. Leihautos, -fahrräder, -roller etc.) oder Elektromobilität.

#### 4. Podiumsdiskussion mit Gästen: „Zukunftsfähige Mobilität – wie bewegen wir uns in Emsdetten im Jahr 2035?“

Die Expertinnen und Experten, die an der Podiumsdiskussion teilnehmen, stellen sich vor:

- Judith Peters, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Koordinierungsstelle Westfalen-Lippe. Ihre Organisation hilft den Städten, Gemeinden und Kreisen bei allen Fragen rund um nachhaltige Mobilität.
- Thomas Ladenthin, Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM), ist stellvertretender Abteilungsleiter Verkehrsmanagement. Die RVM ist das kommunale Verkehrsunternehmen im Kreis Steinfurt und organisiert den Busverkehr in den Städten und in der

Region. Herr Ladenthin ist zuständig für die Verkehrsplanung und für die Fahrpläne im Busverkehr im Kreis Steinfurt.

- Philipp Wiggers, Stadtwerke Emsdetten, ist zuständig für Energiedienstleistungen der Stadtwerke, dazu gehört auch die E-Mobilität.
- Betina Loddenkemper ist Klimaschutzmanagerin der Stadtverwaltung Emsdetten im Fachdienst Stadtentwicklung und Umwelt. Sie war bis Mai letzten Jahres auch die Mobilitätsmanagerin der Stadt und hat das Mobilitätskonzept mit auf den Weg gebracht.
- Thorsten Rösch ist seit letztem Jahr neu in der Stadt und der neue Mobilitätsmanager der Stadt Emsdetten im Fachdienst Stadtentwicklung und Umwelt. Er arbeitet federführend für das Integrierte Mobilitätskonzept. Herr Rösch beschäftigt sich seit fast 12 Jahren mit dem Thema Mobilität in unterschiedlichen Kommunen.

Im Hintergrund sind aus der Stadtverwaltung außerdem anwesend Martin Dörtelmann, Technischer Beigeordneter der Stadtverwaltung, Philipp Bunse, Fachdienstleiter Stadtentwicklung und Umwelt, sowie von der Planersocietät Kevin Hillen.

Die Fragen sind nach den fünf Themenaspekten sortiert:

- Nahmobilität: Radverkehr, Fußverkehr und neue Mobilitätsangebote
- ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr
- Digitalisierung
- Motorisierter Verkehr/ insbesondere Kfz-Verkehr
- Beteiligung und Abschluss

### **Themenbereich: Nahmobilität: Radverkehr, Fußverkehr und neue Mobilitätsangebote**

#### **Was wünschen sich die Jugendlichen für den Fahrradverkehr?**

**Jugendrat:** Unser Ziel: 2035 sind Fahrräder das zentrale Verkehrsmittel in Emsdetten und werden in allen Punkten übergeordnet behandelt. Was sagen die Expertinnen und Experten zu dieser Vorstellung?

**Herr Rösch:** Das Fahrrad kann in Emsdetten sicher eine noch größere Bedeutung bekommen. Der Anteil liegt ja schon bei 37 % an allen täglichen Wegen. Die Voraussetzungen sind in Emsdetten sehr gut, da viele Ziele nah beieinanderliegen. Schwierig ist hingegen, dem Fahrrad in allen Punkten einen Vorrang zu geben. Es gibt das neue Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen, das auf einer Basis einer Petition erlassen wurde. Hier ist festgelegt, dass das Fahrrad in der Verkehrsplanung künftig gleichrangig behandelt werden soll. Natürlich könnte die Stadt Emsdetten auch weitergehen als es das Land vorgibt und beispielsweise dem Umweltverbund einen Vorrang einräumen. Aber es gibt dann immer noch Rechtsvorschriften, wie z.B. die Straßenverkehrsordnung. Die Stadt ist verpflichtet, für den Kraftfahrzeugverkehr ein leistungsfähiges Verkehrsnetz zur Verfügung zu stellen. Für einen Vorrang des Fahrrads müssten also noch einige Rechtsgrundlagen angepasst werden. Herr Rösch erläutert den Begriff Umweltverbund: Hierzu zählen die umweltfreundlichen Fortbewegungsmittel: Bus, Bahn, Zu-Fuß-Gehen und Radfahren.

**Martinum, Klasse 8c:** Das Radfahren in Emsdetten ist nicht sicher genug. Um es zu fördern, müssen die Radwege besser werden. Es muss mehr Rechte für den Fuß- und Fahrradverkehr geben. Die Radwege sollen breiter sein. Auch muss das Fahren auf der Fahrbahn ermöglicht werden. Es soll auch außerhalb der Innenstadt Velorouten geben.

**Frau Peters:** Verkehrssicherheit ist sehr wichtig, denn die Menschen fahren nur gerne Fahrrad, wenn sie sich auch sicher fühlen. Dafür kommt es darauf an, dass die Wege breit genug sind und zum Beispiel die Beschilderung klar ist. Das gilt besonders für Velorouten, die den Radverkehr auf besonders leistungsfähigen Radrouten bündeln sollen. Auch die Autofahrenden müssen sich an die Beschilderung halten. Sie sind auch dafür verantwortlich, dass sich die Radfahrenden sicher fühlen können: Sie dürfen beispielsweise nicht auf dem Radweg oder auf einem Radfahrstreifen parken. Natürlich können auch die Radfahrenden selbst etwas für ihre Sicherheit tun, zum Beispiel im Dunkeln mit Licht und Warnwesten / Reflektoren fahren, klare und sichtbare Handzeichen geben etc. Und die Kommune kann baulich etwas an den Radwegen tun und sie ausreichend breit anlegen.

**Herr Rösch:** In Emsdetten gibt es ein Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2014, das ein Radvorrangnetz beschreibt. Das sind Wege, die für den Radverkehr besonders sicher gestaltet werden sollen, damit der Radverkehr dort gebündelt werden und zügig fahren kann. Dieses Radvorrangnetz wird im neuen Mobilitätskonzept wieder aufgegriffen und weiterentwickelt. Ein neues Element sind die Fahrradstraßen, die zum Beispiel jetzt in der Blumenstraße und im Goldbergweg umgesetzt werden. Es ist nicht immer möglich, in allen Straßen ausreichend breite Radwege anzulegen, wenn der Straßenraum insgesamt zu schmal ist. Deshalb gibt es auch Straßen, in denen schmale Radwege, die nicht so einfach verbreitert werden können, nicht mehr benutzungspflichtig sind, und das Fahren auf der Straße grundsätzlich erlaubt ist. Die Stadt Emsdetten hat zu diesem Thema ein Video erstellt, damit nicht nur die Radfahrenden, sondern auch die Autofahrenden wissen, dass überall dort, wo keine benutzungspflichtigen Radwege sind, Radverkehr auf der Fahrbahn erlaubt ist und nicht zur Seite gedrängt werden darf.

Der Kreis Steinfurt hat ebenfalls ein Radwegekonzept, mit dem gute Radwegeverbindungen geschaffen werden sollen.

**Käthe-Kollwitz-Schule:** Wir brauchen überdachte Fahrradständer an den Schulen, damit wir nachmittags trockene Fahrräder mit trockenen Pedalen haben und nicht abrutschen.

**Herr Rösch:** Für die Fahrradständer an Schulen ist die Stadt Emsdetten zuständig. Fahrräder sollten sicher und wettergeschützt an den Schulstandorten abgeschlossen werden können. Gute Abstellanlagen sind sehr wichtig, weil sie einen Anreiz bieten, die Fahrräder dort abzustellen, wo es gewollt ist und nicht direkt vor der Eingangstür. Fahrräder werden immer teurer und hochwertiger. Das Thema sollte im Integrierten Mobilitätskonzept mit aufgenommen werden.

**Martinum, Klasse 8b:** Das ist eine sehr gute Idee mit den überdachten Fahrradständern. Es gäbe bestimmt eine Bereitschaft an den Schulen, etwas zur jährlichen Instandhaltung beizutragen.

**Martinum, Klasse 8a:** Wir haben uns mit den Bedürfnissen älterer Menschen beschäftigt. Es wäre gut, eine flächendeckende Versorgung mit E-Bike-Ladestationen auch in den Bauernschaften zu haben, damit besonders ältere Menschen mehr Fahrrad fahren.

**Herr Wiggers:** Tatsächlich haben Untersuchungen ergeben, dass die vorhandenen Ladestationen für Fahrräder kaum genutzt werden. Offenbar ist die Reichweite von E-Bikes so sehr verbessert worden, dass die Nutzerinnen und Nutzer die Akkus zu Hause laden und ihre Freizeitfahrten komplett mit einer Ladung durchführen können, so dass sie problemlos wieder nach Hause kommen. Es stehen auch einige Ladestationen im Außenbereich und in den Bauernschaften. Es sollte aber noch einmal geprüft werden, ob es vielleicht besser geeignete Standorte gibt.

**Frau Peters:** Das ist richtig, es gibt landesweite Studien, die zu dem gleichen Schluss kommen. Das Laden unterwegs ist nicht mehr so wichtig. Es ist ein guter Gedanke, mögliche Standorte noch einmal zu überprüfen: Wo halten sich die Leute länger auf und machen Pause, so dass die Lademöglichkeit auch genutzt wird?

**Geschwister-Scholl-Realschule (durch Frau Meißner):** Wären Anreize möglich, um Rad- und Fußverkehr zu fördern, wie z.B. Kilometer-Prämien?

**Frau Peters:** Das ist eine spannende Frage. Grundsätzlich sind Anreize möglich: Es gibt Wettbewerbe, wie zum Beispiel das Schulradeln oder das Stadtradeln. Hier gibt es Preise oder Auszeichnungen. Es ist aber immer schwer zu kontrollieren: Wie können die täglichen Kilometer gezählt werden? Deshalb wären alltägliche finanzielle Prämien schwer umsetzbar und immer angreifbar. Zu überlegen wäre dennoch, ob Unternehmen und Betriebe motiviert werden könnten, Anreize zu setzen, schließlich trägt das Zu-Fuß-Gehen und das Radeln zur Gesundheit der Mitarbeitenden bei. Ein wichtiger Anreiz für das Zu-Fuß-Gehen und das Fahrradfahren ist eine attraktive Infrastruktur, also schöne und sichere Wege. Dafür kann die Stadt Emsdetten sorgen.

**Herr Rösch:** Es gibt Überlegungen von privaten Anbietern, ein Payback-System (Bonusprogramm) für umweltfreundlichen Verkehr einzuführen. Das funktioniert in Bus und Bahn ganz gut, da können die täglichen Wege schon ganz gut „getrackt“, also nachverfolgt werden. Die Idee ist, dass sich lokale Geschäfte gegen eine gewisse Gebühr in der App anmelden und dort Werbung machen. Die Kundinnen und Kunden, die nachweislich mit dem ÖPNV fahren, sammeln Punkte und können dann günstiger in den Geschäften einkaufen.

**Martinum, Klasse 8c/8d:** Es gibt Problemstellen, an denen das Fahrradfahren nicht sicher möglich ist. Dies ist sowohl am Kreisverkehr beim Edeka als auch bei der Fahrradsperre in der Nähe des Gymnasiums Martinum der Fall.

**Herr Rösch:** Die Hinweise werden aufgenommen und im Mobilitätskonzept berücksichtigt.

**Weitere Fragen zum Thema Radverkehr, die nicht ausdrücklich gestellt, aber mit behandelt wurden:**

- Geschwister-Scholl-Realschule: Wie können die Verkehrswege fahrradfreundlicher gestaltet werden?
- Martinum, Klasse 8d: Fahrräder sollten auf den Straßen fahren können!
- Martinum, Klasse 8d: Wir wünschen uns mehr Schutz für Radfahrer und Fußgänger. Wie gelingt das?

## Es gibt Wünsche für neue Mobilitätsangebote, wie z.B. E-Scooter:

### **Geschwister-Scholl-Realschule: Wie kann in Emsdetten ein Angebot mit E-Scootern und Ladestationen wie beim Car-Sharing organisiert werden?**

**Herr Wiggers:** Ein E-Scooter-Verleihsystem ist für Emsdetten bisher nicht angedacht. Die bisher angebotenen E-Scooter-Sharing-Systeme gehören privaten Betreibern und werden eher in Städten ab 50.000 Bewohnerinnen und Bewohner aufwärts angeboten. Das kann man als Beispiel auf der Internetseite der Firma „Tier“ sehen. In Großstädten kommt das so genannte Free-Floating-System zum Einsatz: Die Roller können per App an irgendeinem Ort im Geschäftsgebiet ausgeliehen und woanders wieder abgestellt werden. Für eine Stadt wie Emsdetten ist das kaum übertragbar: Hier ist man schnell im Außenbereich. Wenn dort an einem Punkt der Roller abgestellt wird, kommt nicht unbedingt eine andere Person vorbei, die ihn ausleihen will. Dann wird der Aufwand sehr hoch, die Roller wieder einzusammeln.

**Frau Peters:** Die privaten Firmen, die die E-Scooter anbieten, möchten Geld damit verdienen. Der Betrieb muss also wirtschaftlich sein. Es stecken hohe Kosten hinter dem Angebot, da die Roller regelmäßig aufgeladen, also eingesammelt und an geeigneten Punkten abgestellt werden müssen. Sie müssen instandgehalten und ausgetauscht werden. In kleinen Städten ist ein wirtschaftlicher Betrieb in der Regel nicht möglich. Hinzu kommt, dass die meisten Personen, die die Tretroller nutzen, Fußgängerinnen und Fußgänger sind. Die Jugendlichen fahren aber doch viel mit dem Fahrrad. Da stellt sich die Frage, ob sich ein solches Angebot wirklich lohnen könnte.

**Herr Bunse:** In vielen Städten liegen die E-Scooter kreuz und quer auf den Wegen, weil sie von einigen Nutzerinnen und Nutzern nicht sorgfältig abgestellt werden. Die E-Roller behindern dann den Fußverkehr und besonders Menschen, die im Rollstuhl unterwegs sind. Hier muss die Stadtverwaltung regelnd eingreifen und von Anfang an mit den Anbietern kooperieren. Auf kurze Sicht wird ein solches Angebot in Emsdetten wohl nicht möglich sein.

### **Martinum, Klasse 8b: Könnten auch Lastenräder mit E-Antrieb für größere Einkäufe zum Ausleihen angeboten werden? Viele Menschen nutzen das Auto, weil sie keine Lust haben, schwere Dinge zu Fuß zu transportieren. Da wären Leih-Lastenräder praktisch, damit es einfacher wird, größere Mengen zu transportieren.**

**Frau Peters:** Die Überlegung ist genau richtig. Einkaufswege sind oft kurz und könnten sehr gut mit dem Fahrrad gemacht werden. Aber natürlich hat niemand Lust, mit schwerem Gepäck zurückzufahren. Da ist ein Lastenrad geeignet. Die entscheidende Frage an dieser Stelle ist, an welchem Standort die Lastenräder zum Verleih stehen sollten, damit sie auch möglichst viele Menschen nutzen. Hierfür würden sich Wohngebiete eignen.

**Herr Rösch:** Ein flächendeckendes Lastenradverleihsystem gibt es in Emsdetten noch nicht. Aber die Stadt Emsdetten fördert die Anschaffung von Lastenrädern: Alle Bewohnerinnen und Bewohner von Emsdetten können einen Antrag stellen, um einen Zuschuss für den Kauf eines Lastenrads, eines E-Lastenrades oder auch eines Lastenanhängers zu erhalten. Ein öffentliches Leihsystem würde in einem größeren Zusammenhang, z.B. auf Kreisebene, Sinn ergeben. Die Fahrräder müssten aber ja schon dort stehen, wo sie gebraucht werden.

**Frau Meißner:** In Hamburg stehen die Leih-Lastenräder an festen Stationen. Man kann mit dem eigenen Fahrrad zur Station fahren, das Lastenrad ausleihen, den Transport machen und

anschließend zur Station zurückfahren, das Lastenrad abgeben und mit dem eigenen Fahrrad wieder zurückfahren.

**Frau Loddenkemper:** Es gibt in Emsdetten heute schon einige Einzelhändler, wie ein Blumenladen oder ein Bioladen, die gekaufte Produkte mit Lastenrädern ausliefern. Es wäre klasse, wenn sich weitere Einzelhändler mit dem Thema Lastenrad auseinandersetzen und auch Lieferdienste via Lastenrad anbieten könnten.

**Herr Hillen:** Wichtig ist auch, regelmäßig Gelegenheiten anzubieten, Lastenräder einmal auszuprobieren. Ein Schulhof wäre dafür ein sehr guter Ort. Das kann einen guten Impuls geben, selbst ein Lastenrad anzuschaffen und zu nutzen oder auch mal eines auszuleihen.

*Nachtrag: In Emsdetten gibt es das Emsrad (<https://www.emsrad.de/>). Durch das Projekt „Multibikes – Leih dir kostenlos ein Lastenrad in Emsdetten“ haben alle Emsdettener Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, Lastenräder kostenlos für einen bis maximal drei Tage als alternatives Transportmittel auszuleihen.*

## Themenbereich ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr

Besonders viele Eingaben kamen zum Thema Busverkehr.

**Geschwister-Scholl-Realschule:** **Wie kann man die Menschen dazu bewegen, die öffentlichen Verkehrsmittel häufiger zu nutzen? Wir finden, dass es mehr Aufklärungsarbeit in Schulen und an öffentlichen Orten braucht.**

**Frau Loddenkemper:** Das ist eine tolle Idee. Hier wäre vieles denkbar, um mehr für den ÖPNV zu werben. Vielleicht könnte ein „Tag des ÖPNVs“ durchgeführt werden. Es gibt viele Berührungspunkte, wenn Menschen es nicht gewohnt sind, mit dem öffentlichen Verkehr zu fahren. Viele fragen sich: Wie kaufe ich ein Ticket? Ich will nur einmal fahren und habe kein Dauerticket. Wie mache ich das? Viele trauen sich nicht, mit dem Bus zu fahren.

**Martinum, Klasse 8b:** Der ÖPNV müsste elektrifiziert werden. Außerdem sind die Ticketautomaten sehr schwer zu bedienen. Manchmal muss man sehr lange warten, weil zufällig jemand am Automaten steht, der gerade seine Jahresreise plant.

**Marienschule:** **Der ÖPNV ist für alle Menschen in Emsdetten attraktiv, da er nichts kostet. Ist das realisierbar? Dann würden viel mehr Menschen damit fahren.**

**Herr Ladenthin:** Schon viele Städte haben überlegt, den ÖPNV kostenlos anzubieten. Aber was würde passieren, wenn ein Gut kostenlos ist? In der Regel tritt der Effekt ein, dass die Nachfrage sehr deutlich und sprunghaft ansteigt. Das ist auch beim ÖPNV so. In der Folge wäre die Nachfrage über den gesamten Tagesverlauf sehr hoch. Das könnte das System an seine Grenzen führen und es würden Kapazitätsengpässe entstehen. Die RVM ist natürlich daran interessiert, dass viele Menschen mit dem ÖPNV fahren, aber wenn es so viele sind, dass sie an der Haltestelle stehen bleiben müssen, würde es nicht funktionieren. Aber es gibt viele weitere Möglichkeiten, den ÖPNV attraktiver zu machen, z.B. die Pünktlichkeit. Wenn ich lange an der Haltestelle warten muss, bin ich länger unterwegs. Die Taktung, d.h. die Festlegung, wie häufig der Bus an einer Haltestelle hält, und die Fahrzeiten müssen angepasst werden. Es müssen ausreichend viele Busse und möglicherweise auch größere Busse bereitgestellt werden. Wichtig zu wissen ist, dass die Einnahmen aus den Ticketverkäufen heute nicht ausreichen, um das Busangebot wirtschaftlich zu betreiben. Der Betreiber macht also immer

einen Verlust, der durch Zuschüsse der öffentlichen Hand – letztlich aus Steuergeldern – ausgeglichen werden muss. Ist es unter diesen Bedingungen so sinnvoll, den ÖPNV ganz kostenlos anzubieten?

**Martinum, Klasse 8b:** Der ÖPNV müsste nicht kostenlos sein, sondern günstiger. Wichtig ist auch, dass ein Ticket übergreifend an verschiedenen Orten und für verschiedene Verkehrsunternehmen gilt.

**Jugendrat:** Es müsste nicht für die ganze Bevölkerung kostenlos sein. Wie wäre es mit einem Konzept für ausgewählte Gruppen, wie zum Beispiel die Schülerinnen und Schüler? Dann würde die Nachfrage nicht so sprunghaft ansteigen. So würden aber gerade die jungen Menschen frühzeitig an den öffentlichen Nahverkehr herangeführt. So könnte es für sie naheliegender sein, auch als Erwachsene den ÖPNV zu nutzen.

**Frau Loddenkemper:** Es gibt eine kleine Stadt in Deutschland, mit etwa so vielen Bürgern wie wir in Emsdetten. Diese Stadt hat den kostenlosen ÖPNV einmal ausprobiert. Jährlich fuhrten rund 40.000 Fahrgäste mit dem Bus. Nachdem der ÖPNV kostenlos wurde, gab es auf einmal mehr als 600.000 Fahrgäste pro Jahr, also eine enorme Steigerung. Viele Fahrgäste sind aus Spaß „einfach so mal mitgefahren“. Diese enorm erhöhte Nachfrage konnte mit dem normalen Busbetrieb nicht mehr bedient werden. Es wurde sehr schnell beschlossen, das kostenfreie Fahren wieder aufzugeben. Heute gibt es dort ein sehr günstiges Ticket. Die Fahrgastzahlen haben sich dadurch wieder deutlich reduziert und auf einem hohen Niveau eingependelt.

**Herr Ladenthin:** Im Münsterland haben viele Kommunen den Westfalentarif vereinbart, der flächendeckend für das ganze Münsterland ein gemeinsames Ticketangebot darstellt. Das war ein ganz großer Schritt und macht es sehr einfach auch weitere Strecken mit dem ÖPNV zu fahren. Und noch ein Hinweis: Es wird oft gesagt, der schienengebundene Nahverkehr sei zu teuer, da könne man ja gleich mit dem Auto fahren. Das stimmt aber so nicht. Hier ein Beispiel: Das Einzelticket von Emsdetten nach Münster kostet 7,90 Euro. Die Strecke beträgt 30 Kilometer. Mit dem Auto kostet es, wenn man die Fixkosten einberechnet, 50-80 Cent pro Kilometer. Demnach ist die Autofahrt mit mindestens 15 Euro wesentlich teurer als der ÖPNV. Beim Vergleich der Kosten wird beim Auto oft nur an den Spritverbrauch gedacht. Das ist zu kurz gedacht.

**Martinum, Klasse 8c/8d:** **Nach der sechsten Schulstunde ist die Schul-Rush-Hour. Da sollten mehr Busse fahren.**

Diese Anregung wird mitgenommen.

**Weitere Fragen zum Thema ÖPNV, die nicht ausdrücklich gestellt, zum Teil aber behandelt wurden.**

- Geschwister-Scholl-Realschule: Wie könnte (ein kostenloser ÖPNV) finanziert werden?
- Martinum, Klasse 8b: Wie kann das Busangebot mit mehr Haltestellen und individuellen Bedarfshaltestellen und digitaler Busbestellung (so genannte On-Demand-Angebote oder Angebote auf Abruf) ausgebaut werden?

## Weitere Fragen zum Thema ÖPNV, die nicht gestellt wurden.

### **Geschwister-Scholl-Realschule: Der Bürgerbus ist eine gute Alternative statt des Autos für ältere Menschen, weil ...**

**Herr Rösch (schriftlich):** Der Bürgerbus bedient ein dichtes Netz an Haltestellen in Emsdetten. Vor allem aufgrund der kleineren Fahrzeuge kann der Bürgerbus besser in den Wohngebieten unterwegs sein. Möglicherweise wirken die kleineren Fahrzeuge auch nicht so abschreckend. Zudem werden die Bürgerbusse durch ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer gefahren, die meist selbst Seniorinnen und Senioren sind. In Verbindung mit dem Image, dass der Bürgerbus gerne von Seniorinnen und Senioren genutzt wird, ist er möglicherweise insbesondere in der Altersgruppe sehr beliebt.

### **Martinum, Klasse 8a: Wie kann das Busangebot mit einem E-Bus-Konzept, vom Stadtkern sternförmig durch das Stadtgebiet bis in die Bauerschaften ins Umland ausgebaut werden?**

**Herr Wiggers (schriftlich):** Aus Sicht des Netzbetreibers lässt sich sagen, dass das Emsdettener Stromnetz sehr gut und verlässlich ist. Wenn durch die Linienplanung weitere (Schnell)-Ladestationen notwendig werden, sollte das Stromnetz dies leisten können. In den Außenbereichen gilt diese Aussage allerdings nicht uneingeschränkt.

**Herr Ladenthin (schriftlich):** Ein sternförmiges E-Bus-Netz von Emsdetten in die Bauerschaften würde in erster Linie an den aufzurufenden Kosten scheitern. Elektrobusse kosten in der Anschaffung das Doppelte von einem herkömmlichen Dieselbus (ca. 400.000 EUR). Für den Betrieb dieses Netzes ist kein Fahrgastpotential erkennbar, da die Bauerschaften stark zersiedelt sind und somit viele Einzelfahrtwünsche bestehen, die sich nicht zu einer Linienführung bündeln lassen. Auch die Anzahl der zu erwartenden Fahrgäste ist für die Einrichtung einer Buslinie nicht ausreichend. Aktuell werden in Emsdetten folgende regelmäßig verkehrenden Buslinien angeboten:

- C1/C2 Stadtverkehr im 60 min Takt
- R62 Emsdetten – Saerbeck im 60 min Takt
- R75 Emsdetten – Burgsteinfurt (Fa. Westfalenbus) im 60 min Takt
- BB1 & BB2 Bürgerbus im 60/120 min Takt
- Zusätzliche auf Schulzeiten abgestimmte Fahrten und Linien

Die Regionalbuslinien und der Bürgerbus verkehren nahezu sternförmig von Emsdetten ausgehend und streifen dabei diverse Bauerschaften. Die Haltestellen auf dem Linienweg können aus den Bauerschaften beispielsweise mit dem Fahrrad erreicht werden, sodass hier die Möglichkeit bereits heute besteht, über das bestehende Busangebot Ziele innerhalb und außerhalb von Emsdetten zu erreichen.

### **Käthe-Kollwitz-Schule: Wie kann das Busnetz mit mehr Linien und Verbindungen verdichtet werden und im Schulbusverkehr die Taktung erhöht werden?**

**Herr Ladenthin (schriftlich):** Das heute bestehende Busnetz hat mehrere Anschlusspunkte und ist mit vielen Linien verknüpft. Anschlusspunkte sind zum Beispiel die Bahnhöfe in Emsdetten und Burgsteinfurt (R75), die Buslinien sind abgestimmt auf die Abfahrten der Züge. Die R62 hat außerdem eine Anschlussgarantie zur Linie S50 in Saerbeck nach Ibbenbüren oder Münster. Die Busse fahren so häufig, wie es notwendig ist, um Anschlüsse herzustellen. Würden

Sie häufiger fahren, wäre zwar eine bessere Taktung vorhanden, aber dennoch würden genauso viele Anschlüsse wie heute erreicht.

Die Fahrten im Schulbusverkehr sind auf die Bedürfnisse der Schulen abgestimmt. Hier fragt die RVM regelmäßig die Schulschlusszeiten ab und bietet nach Möglichkeit nach jedem Stundenende eine Rückfahrt für die Fahrschüler an. Die Anzahl der angebotenen Fahrten im Schülerverkehr richtet sich jedoch nach der Anzahl der von der Stadt Emsdetten bestellten Fahrten. Werden von der Stadt zusätzliche Fahrten bestellt, können auch weitere Fahrten angeboten werden. Hier ist jedoch zu prüfen, ob dies die Nachfrage hergibt.

### **Martinum, Klasse 8d: Wie kann der öffentliche Verkehr pünktlicher werden?**

**Herr Ladenthin (schriftlich):** In erster Linie durch die Mithilfe der Fahrgäste:

- Fahrausweise vor Fahrtritt kaufen und nicht beim Busfahrer lösen (Zeitersparnis)
- Zügiges Ein- und Aussteigen
- Türbereiche im Bus freihalten und in die Gänge weiter vorrücken
- Monatskarten erwerben

Diese Faktoren führen dazu, dass die Aufenthaltszeit des Busses an den Haltestellen größer wird. Diese Zeit ist der entscheidende Faktor beim Thema Pünktlichkeit, weil nur er maßgeblich beeinflusst werden kann. Da der Bus am öffentlichen Straßenverkehr teilnimmt, ist die Fahrzeit im fließenden Verkehr eine Größe, die nur teilweise und sehr kostenintensiv beeinflusst werden kann (durch separate Busspuren und Vorrang-Ampelschaltungen). Die RVM setzt dennoch in ihren Bussen bereits heute Ampel-Vorrangschaltungen ein, die dem Bus einen schnelleren Fahrtverlauf ermöglichen und damit zur Steigerung der Pünktlichkeit beitragen. Die RVM bietet ihren Fahrgästen bereits heute ein besonderes Angebot an: Die Anschlussgarantie. Dies bedeutet: Kommt ein definierter Anschluss Bus-Bus aus bestimmten Gründen nicht zustande, übernimmt die RVM die Kosten für eine Fahrt mit dem Taxi bis zur Zielhaltestelle. Damit sorgen wir dafür, dass die Kunden auch bei einer Verspätung weiterhin zuverlässig ans Ziel kommen. Diese Anschlussgarantie wird zum Beispiel bei der Linie R62 Emsdetten – Saerbeck mit Umstieg auf die Linie S50 nach Münster gegeben. Wir garantieren den fahrplanmäßigen Umstieg in Saerbeck an der Haltestelle Friedhof und übernehmen bei Nicht-Zustandekommen des Anschlusses die Taxikosten.

## **Themenbereich Digitalisierung**

Die Jugendlichen erwarten auch gute digitale Angebote, um mobil sein zu können.

**Marienschule:** 2035 können wir problemlos Apps nutzen, bei denen wir unter anderem aktuelle Bus- und Bahnverbindungen einsehen und online Tickets buchen können. Dafür gibt es im gesamten Stadtgebiet eine gut funktionierende Netzabdeckung. Was ist dazu geplant?

**Herr Rösch:** Es gibt schon entsprechende App-Angebote. So gibt es die BuBiM App des Zweckverbands Mobilität Münsterland, die Verbindungen und die möglichen Tickets, die hier ebenfalls erworben werden können, anzeigt. Es werden auch Alternativen angezeigt, zum Beispiel, wie der Weg mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann. In der App des Westfalentarifs können Fahrpläne und Busverbindungen online eingesehen und Tickets gebucht werden.

Auch hier werden alternative Verkehrsmittel zur Auswahl angezeigt, wenn es entsprechende Angebote gibt.

**Herr Ladenthin:** Es gibt neuere digitale Entwicklungen, die die RVM anstrebt. In Zukunft soll ein App-basiertes On-Demand-Verkehrssystem eingeführt werden. Das bedeutet, dass es für dieses Angebot keine festen Linien oder Strecken gibt, sondern ein System von Haltestellen. Es gibt keine Fahrpläne mehr, sondern Betriebszeitfenster, z.B. von 5 Uhr morgens bis 20 Uhr abends. In dieser Zeit können die Fahrgäste zu einer beliebigen Uhrzeit ein Fahrzeug zur Starthaltestelle bestellen und ein bestimmtes Ziel eingeben. Das Ziel muss eine andere Haltestelle sein. Beispiel: Von Hembergen nach Emsdetten Bahnhof. Die Routen der Fahrzeuge werden digital so gesteuert, dass die Ziele verschiedener Fahrgäste angefahren werden können. Eingesetzt werden dann auch keine großen Busse mehr, sondern eher kleinere Fahrzeuge. Dafür ist eine sehr aufwändige Software im Hintergrund erforderlich. Für Emsdetten ist das bisher nicht geplant. Ein solches Angebot müsste die Kommune, also die Stadt Emsdetten, bestellen. Aktuell sind zwei dieser Systeme in Betrieb. In Gronau gab es einen sehr guten Start. Es gibt seit der Einführung sehr viel mehr Fahrgäste. Die RVM arbeitet daran, weitere Systeme anzubieten und umzusetzen.

**Marienschule:** Aber in Hembergen gibt es kein Netz. Also kann ich die App nicht nutzen.

**Martinum, Klasse 8c/8d:** Für ältere Menschen, die sich nicht so gut mit technischen Geräten auskennen, wird es dann aber schwerer, mit dem öffentlichen Verkehr zu fahren.

**Frau Loddenkemper:** In Ostwestfalen gibt es eine Stadt, in der Ehrenamtliche als „Mobilitätspaten“ dabei helfen, sich im ÖPNV und mit den Mobilitätsangeboten zurechtzufinden. Vielleicht wäre es möglich, so etwas auch in Emsdetten zu etablieren. Das wäre eine tolle Sache.

### **Weitere Fragen zum Thema Digitalisierung, die nicht gestellt wurden.**

**Marienschule:** **Durch die Digitalisierung wird ein guter Verkehrsfluss möglich: Wir stehen nicht mehr vor heruntergelassenen Schranken oder an roten Ampeln. Wie sehen das die Expertinnen und Experten?**

**Herr Rösch (schriftlich):** Die Digitalisierung wird auch den Verkehr zukünftig effizienter und damit emissionsreduzierter gestalten. Erste Projekte hierzu werden in Deutschland bereits getestet. So wird erprobt wie bspw. Autos und die Verkehrsinfrastruktur (bspw. Ampeln) miteinander kommunizieren können und dadurch der Verkehr effizienter fließen kann. Ebenso gibt es Projekte mit selbstfahrenden Bussen oder der situationsabhängigen Bevorzugung von Linienbussen an Ampelanlagen. In solche Systeme könnten zukünftig ggf. auch Schranken einbezogen werden.

### **Themenbereich Motorisierter Verkehr/ insbesondere Kfz-Verkehr**

**Jugendrat:** **Unser Ziel ist: 2035 ist Emsdetten verbrennerfrei. Der Kfz-Verkehr sollte reduziert und das Fahrrad als Alternative noch mehr unterstützt werden. Die E-Mobilität schreitet enorm schnell voran. Wir sehen das Ziel als realistisch an. Wie sehen das die Expertinnen und Experten?**

**Herr Wiggers:** Das ist ein sehr nachvollziehbarer Wunsch. Vermutlich wird das Ziel bis 2035 nicht ganz umsetzbar sein. Im letzten Jahr waren von allen zugelassenen Autos 14 % Elektroautos. Die heute und in den nächsten Jahren noch neu zugelassen Verbrenner werden ja

auch ein paar Jahre auf den Straßen fahren, so dass vermutlich im Jahr 2035 noch einige unterwegs sein werden. Aber die Hoffnung besteht, dass im Jahr 2035 alle neu zugelassenen Autos Elektroautos sein werden, vielleicht fahren künftig auch einige Autos mit Wasserstoff. Ein kleiner Ausweg sind vielleicht die „E-Fuels“. Das sind Treibstoffe, die aus erneuerbaren Energien hergestellt werden und in Verbrennermotoren zum Einsatz kommen können. Da steckt die Technik aber noch in den Kinderschuhen. Dafür wäre ein weiterer Ausbau der erneuerbaren Energie nötig.

**Martinum, Klasse 8c/8d: Eltern, die ihre Kinder zur Schule bringen, parken immer an der Schule. Da kommt niemand mehr durch. Es sollte an der Schule ein Parkverbot geben.**

**Frau Peters:** Das ist eine sehr gute Idee. In der Fachwelt heißt das Elternhaltestelle. Das ist ein Konzept, das manche Städte schon machen. Die Eltern, die ihre Kinder gerne mit dem Auto zur Schule bringen möchten, können dann nicht mehr direkt vor der Schule halten, sondern ein Stück weiter weg. So bleibt das Verkehrschaos mit den Autos vor der Schule aus. Ein solches Konzept muss jeweils für alle Schulen einzeln geprüft und umgesetzt werden.

**Martinum, Klasse 8a: Wir wünschen uns einen Park&Ride-Parkplatz am Ortseingang (Parkticket zahlen und Bus kostenlos nutzen), um den Stadtkern vom Autoverkehr zu befreien. Wie sehen das die Expertinnen und Experten?**

**Frau Peters:** Dadurch würden Parkplätze in der Innenstadt wegfallen und die Flächen könnten anderweitig genutzt werden. Hier könnten auch die Jugendlichen mit überlegen, was da dann entstehen könnte. Ob es bspw. neue Sitzmöglichkeiten und neue Bäume geben könnte. Natürlich müssen die Konsequenzen bedacht werden: Vielleicht kommen dann weniger Menschen in die Stadt, weil sie keine Lust haben, vor den Toren der Stadt zu parken und dann mit Bahn oder Bus weiterzufahren?

**Herr Bunse:** Die Innenstadt ist ja schon zu einem Teil autofrei. Mit dem neuen Parkhaus am Bahnhof wurde ein weiteres Parkangebot für Besucherinnen und Besucher der Innenstadt gebaut. In einem größeren Maßstab würde eine autofreie Kernstadt wahrscheinlich keinen Sinn machen.

**Weitere Fragen zum Thema Kfz-Verkehr, die nicht gestellt wurden.**

**Geschwister-Scholl-Realschule: Wie kann in Emsdetten ein Car-Sharing eingeführt und ausgebaut werden ...?**

**Frau Peters (schriftlich):** In Emsdetten am Bahnhof sowie auf dem Parkplatz von Beresa am Grevener Damm gibt es bereits jeweils eine Car-Sharing-Station von dem Anbieter Wuddi, an der jeder Bürger ein Fahrzeug leihen und nutzen kann. Damit es für einen Car-Sharing-Anbieter attraktiver wird noch weitere Autos im Stadtgebiet anzubieten, müssten viele Personen die Autos auch ausleihen. Dafür müssten die Bürger und Bürgerinnen noch mehr motiviert werden dies auch zu nutzen oder aber man motiviert beispielsweise Unternehmen, die das Car-Sharing-Angebot auch für Dienstfahrten nutzen würden, sodass die Auslastung erhöht wird.

### **Geschwister-Scholl-Realschule, Klasse 8b: Freiwilliger Transport von z.B. älteren Personen durch BUFDIS und private Fahrgemeinschaften – was können wir dafür tun, dass Menschen nicht mehr auf das eigene Auto angewiesen sind?**

**Herr Rösch (schriftlich):** Der Bürgerbus in Emsdetten ist ein sehr gutes Beispiel für ein Angebot im öffentlichen Personennahverkehr, dass auf private Initiative und ehrenamtlicher Basis den Menschen eine Alternative zum eigenen Pkw bietet. Das Angebot wird insbesondere von älteren Menschen sehr gut angenommen. Darüber hinaus gibt es im Internet Pendlerportale, wie bspw. das Portal [www.nordrhein-westfalen.pendlerportal.de](http://www.nordrhein-westfalen.pendlerportal.de). Hier findet man insbesondere Angebote im Berufsverkehr. Darüber hinaus gibt es weitere, private Plattformen wie Bla-Bla Car oder fahrgemeinschaft.de, die Fahrten auch über weite Strecken zwischen Privatpersonen vermitteln.

### **Martinum, Klasse 8c: Wie kann man den Lärm durch LKWs in der Stadt vermeiden?**

**Herr Rösch (schriftlich):** Es gibt mehrere Möglichkeiten, den Lärm zu reduzieren. Zunächst einmal könnte der Lkw Verkehr verlagert oder sogar reduziert werden. Das ist in der Regel jedoch nicht so einfach möglich bzw. es bedarf großer Investitionen bspw. in die Infrastruktur. Darüber hinaus kann aber auch die bestehende Straße erneuert werden und bspw. Flüsterasphalt zum Einsatz kommen. Der eignet sich jedoch überwiegend Außerorts und vor allem auf Autobahnen. Innerorts sind die bisherigen Ergebnisse zur Lärmreduzierung nicht sehr vielversprechend. Zudem bleiben die Motorengeräusche, die wegen des häufigen Anfahrens und Abbremsens entstehen. Hier kann vor allem die Umstellung auf Elektromobilität oder Wasserstoff die Lkws zukünftig gegebenenfalls leiser machen.

## **Themenbereich Beteiligung**

### **Marienschule: Wir wünschen uns, dass alle Einwohner\*innen (Erwachsene, Kinder, Jugendliche in die Verkehrsplanung der Stadt Emsdetten einbezogen werden. Wie geht es weiter?**

**Herr Rösch:** Für das Integrierte Mobilitätskonzept werden viele Angebote zur Beteiligung der Öffentlichkeit umgesetzt. Deshalb wurden auch zwei Büros beauftragt, damit das Büro TOLLERORT die Stadtverwaltung bei der Beteiligung begleiten kann. Neben der Beteiligung der Grundschulen und der Jugendlichen gibt es weitere Angebote für die Beteiligung am Integrierten Mobilitätskonzept:

- Der Lenkungskreis tagt an vier Terminen, das nächste Mal im Februar 2022. Hier sind Vertreterinnen und Vertreter der verschiedenen Beiräte dabei: der Seniorenbeirat, der Inklusionsbeirat und der Beirat für Integration und Migration. Auch Interessenverbände und Organisationen sind dabei, wie z.B. Anbieter von Personennahverkehr und die Stadtwerke. Über die Mitglieder ist ein Großteil der Bevölkerung und der Verkehrsteilnehmenden mit ihren Interessen abgebildet.
- Es gibt eine Online-Beteiligung. Die erste Stufe fand im Herbst 2021 statt. Hier sind viele Eingaben getätigt worden. Eine weitere Online-Beteiligung wird es im Frühjahr 2022 geben.

- Es finden zwei öffentliche Foren statt. Eine Veranstaltung fand am 11.12.2021 als digitale Konferenz statt. Die nächste Veranstaltung kann möglicherweise dann in Präsenz im Frühjahr stattfinden.
- Herr Rösch bietet an, die Jugendlichen über den Fortgang des Mobilitätskonzeptes in Form eines Newsletters zu informieren.
- Der Jugendrat soll ebenfalls weiter einbezogen werden.
- Die Politik befasst sich in öffentlichen Sitzungen des Ausschusses für Klima, Umwelt und Mobilität mit dem Mobilitätskonzept. Hier können sich gerne die Bürgerinnen und Bürger anmelden.

Darüber hinaus werden die Bürgerinnen und Bürger regelmäßig bei Straßenbauprojekten beteiligt.

## 5. Abschluss

Frau Meißner gibt zum Abschluss eine kurze Zusammenfassung über die behandelten Themen. Sie bedankt sich sehr herzlich bei den Botschafterinnen und Botschaftern der Schulen und des Jugendrats für ihr Engagement und ihre vielseitigen Fragen. Frau Meißner erläutert, auch die Fragen, die heute nicht behandelt werden konnten, sind nicht verloren. Es wird eine Dokumentation der Veranstaltung angefertigt. Die Expertinnen und Experten werden gebeten, die offenen Fragen im Nachgang schriftlich zu beantworten.

Frau Meißner richtet auch einen großen Dank an die Expertinnen und Experten für ihre ausführlichen und gut verständlichen Erläuterungen.

Herr Rösch übernimmt die Verabschiedung. Er bittet darum, dass bei der nächsten Sitzung des Lenkungskreises eine Vertretung der Jugendmobilitätskonferenz persönlich einen Eindruck von den Anliegen und Ergebnissen vorstellt.

Herr Rösch bedankt herzlich bei allen Mitwirkenden. Es wäre schön gewesen, die Veranstaltung vor Ort in Präsenz durchführen zu können. Doch auch in diesem digitalen Format hat der Austausch gut funktioniert. Herr Rösch bedankt sich bei Frau Meißner für die Moderation und die Organisation der digitalen Konferenz. Ein großer Dank geht an die Jugendlichen. Sie haben viele Hinweise gegeben, die für die weitere Arbeit an dem Integrierten Mobilitätskonzept wichtig sein werden. Herr Rösch bedankt sich bei den Expertinnen und Experten für die interessanten Beiträge und bei allen Kolleginnen und Kollegen, vor allem von den Schulen, die im Vorfeld die Terminabstimmung und Koordination unterstützt haben und heute im Hintergrund mitgewirkt haben.