

SheDrivesMobility 75 - Saskia & Christian Fahrradpro

speaker_SPEAKER_01 (0:15)

Hallo und schön, dass du wieder reinschaltest. Mein Name ist Katja Diehl und unter She Drives Mobility versammle ich hier alle 14 Tage ExpertInnen zu Mobilität, Diversität, neuem Arbeiten und alles, was helfen kann, die neue Mobilität der Zukunft zu schaffen. Die letzten Wochen seit dem 9.2. das ist ja noch gar nicht so lange her, als mein Buch Autokorrektur im Fischer Verlag erschienen ist, waren ganz schön turbulent für mich. Ich gebe viele Interviews, werde in Podcasts eingeladen, bin selber zu Gast und nehme tatsächlich wahr, wie wichtig es in Deutschland anscheinend ist, ein Buch geschrieben zu haben, um gehört zu werden. Autokorrektur ist die zweite Woche in Folge in den Top 10 der Bestseller Listen beim Spiegel. Den Einstieg habe ich geschafft auf Platz 5, von 0 auf Platz 5, das ist wirklich, also, speechless, da weiß ich gar nicht, was ich dazu sagen soll, ich bin immer noch ein bisschen überwältigt. Ich merke aber auch, dass ich natürlich nur den Anstupser geben kann. Mein Buch lädt ein, dass ihr mal Menschen kennenlernt, die von Automobilität so gar nichts haben, dass ihr Lösungen kennenlernt, ich hab das Buch auch hinten mit einem QR-Code versehen, da baue ich gerade so ein Autokorrektur-Wiki oder Autokorrektur-Handbuch auf, wo ich Lösungen zusammenführen werde. Lohnt sich allemal. Ich hoffe sehr, dass ich auch ein Hörbuch machen kann und eine Englisch-Übersetzung, das ist noch so ein kleiner Traum von mir, weil ich glaube, dass Autokorrektur alle erreichen sollte, weil es letztlich kein deutsches Thema ist, sondern ein Thema der Ungerechtigkeiten im Verkehrssystem weltweit, des Glaubens an die Automobilität, die gar nicht allen zur

Verfügung steht, die gar nicht von allen bezahlt werden kann. 13 Millionen Erwachsene zum Beispiel haben gar keinen Führerschein oder 13 Millionen Menschen sind zu jung für diesen. 13 Millionen Menschen leben auch in Armut, also können gar nicht unbedingt auf dieses Geld verzichten, machen es aber zum Teil. Und ich denke, da kann Autokorrektur so ein paar blinde Flecken mit der Taschenlampe ausleuchten, ohne dass das Buch sehr belehrend ist, sondern ich hab jetzt von einigen schon gehört, was mich freut, dass es sehr lesbar ist, aber auch betroffen macht. Aber nur betroffen machen will ich natürlich nicht, ich will zum Handeln auffordern und anregen und ich hoffe, dass möglichst viele Menschen Autokorrektur kaufen, verteilen, verleihen und gemeinsam über meine Dinge so auch in Diskussion geraten. Jetzt aber zu was ganz anderem, nämlich zur Ankündigung des Podcastes, den ihr jetzt hier hört. Freut mich sehr übrigens, weil ich hab den schon lange vorgehabt, das Thema zu machen. Wie ihr vielleicht wisst, hat als eine der letzten Amtshandlungen von Andi Scheuer er Fahrradprofessoren und Professorinnen in Deutschland etabliert. Es gibt jetzt Lehrstühle, die sich speziell mit Radverkehr auseinandersetzen. Und da ist der Christian einer von denen, den lernt ihr im Gespräch kennen. Er sucht auch wirklich aktiv nach seinen Student*innen in der Zukunft, die den Master machen können bei ihm und direkt in bestimmte Jobs zusammen damit die Einkehr finden, weil die Ausbildung in diesem Bereich noch ein bisschen mangelhaft ist. In dem Sinne, dass wir uns noch gar nicht so viele Gedanken gemacht haben, wen brauchen wir eigentlich rein beruflich für die Zukunft der Mobilität? Und Saskia Ellenbeck wiederum, sie ist in Berlin jetzt mittlerweile tätig, hat die Seiten sozusagen gewechselt vom ADFC ist sie jetzt ins Doing in ihren Stadtteil gegangen und macht das ganze jetzt von behördlicher Seite

aus. Und auch sie berichtet, wie das ganze vonstatten geht, wie es mit dem Personalmangel ist, den sie vor Ort auch spürt, welche Maßnahmen konkret geplant sind und warum es so irrsinnig viel Spaß macht dort zu arbeiten. Nämlich ihr könnt dort wo ihr lebt die Zukunft der Mobilität wirklich hands on gestalten. Ich hoffe, dass ihr euch alle angeregt fühlt, euch mit diesem Studiengang, aber auch mit der Arbeit in solchen Behörden und vielleicht auch mit solchen Bereichen der Mobilität zu beschäftigen, die ihr bisher noch gar nicht so gesehen habt. Weil ich glaube da entsteht viel Gutes, es kommen viele gute neue Leute auch in diesen Bereich rein und vielleicht lässt ihr euch ja mitziehen und denkt vielleicht sogar über einen Einstieg dort nach. Ich freue mich sehr, wenn ihr mir Sternchen dalasst, meinen Podcast empfiehlt und mir Feedback gebt. Und jetzt wünsche ich euch viel Spaß mit der Folge mit Christian und Saskia.

Ich habe schon länger vorgehabt und es immer wieder leider vergessen, mal auf die Fahrrad Professuren in Deutschland einzugehen. Man kann Andi Scheuer viel vorwerfen, das kann man nicht, dass er nicht auch ein bisschen da in der Richtung was bewirkt hat, dass auch in Richtung Forschung, in Richtung Ausbildung etwas geschieht. Bei mir sind heute Saskia und Christian, sie werden sich gleich mal kurz vorstellen und wir wollen mal so ein bisschen beleuchten, wie ist das eigentlich mit der Verkehrswende vor Ort? Welche Menschen machen die? Welche gestalten sie? Und welche Verantwortung tragen die Menschen auch vor Ort in den Behörden? Und wie verändert sich vielleicht auch die Ausbildung von diesen Menschen, die das mal gestalten sollen? Liebe Saskia, da würde ich dich mal bitten, dass du mal anfängst, dich kurz vorzustellen. Wer bist du und was machst du?

Saskia

Mein Name ist Saskia Ellenbeck. Ich bin seit dem 17.11. letzten Jahres Stadträtin für Ordnung, Straßen, Grünflächen, Umwelt- und Naturschutz in Tempelhof-Schöneberg in Berlin und bin angetrieben von der Idee, dass wir ganz andere Straßen haben können, dass wir auch all diese Themen, für die ich verantwortlich bin, die im Prinzip sich unter dem Titel öffentlicher Raum so ein bisschen zusammen subsummieren, ganz neu denken müssen. Und das ist natürlich eine riesige Aufgabe, wenn man sich die Strukturen anschaut, wenn man weiß, wie Planungsabläufe sind, wie viel Zeit das alles braucht. Aber trotz allem glaube ich, dass wir da ganz viel verändern können, dass wir auch wirklich nicht nur für die Mobilität, sondern auch für die Lebensqualität von Menschen, für ganz viele Ziele, die wir eigentlich haben in der Stadtpolitik, tun können, wenn wir uns den öffentlichen Raum wirklich annehmen und ihn wertschätzen und ihn auch anders neu bespielen. Und genau daran möchte ich mit meinen 240 Mitarbeiter*innen, die im Straßen- und Grünflächenamt arbeiten, in den nächsten Jahren arbeiten.

Katja

Kannst du noch mal kurz ein bisschen tiefer reingehen, was so eine Behörde eigentlich ist? Weil wir sehen sowas immer von außen und wir haben immer hohe Erwartungen als die Menschen, die Fahrrad fahren. Was ist jetzt so dein Bereich, Saskia? Wie viele Leute arbeiten da? Mit was beschäftigen die sich, damit man einfach mal so ein Bild bekommt, was ihr so macht?

Saskia

Berlin ist ja in zwölf Bezirke aufgeteilt. Ich bin für den Bezirk Tempelhof-Schöneberg zuständig und für den Bereich des Straßen-

und Grünflächenamtes. Der hat ungefähr 250 Mitarbeiter*innen, wobei allerdings für den Bereich Verkehrswende tatsächlich nur 34 Mitarbeiter zuständig sind im Fachbereich Straßen und davon auch nur ein Teil sozusagen für die Neuplanung, weil ein großer Teil auch einfach für den Unterhalt von Straßen zuständig ist. Also das heißt Schlaglochsanie rung für die Verkehrssicherung. Das musste ich auch erst lernen, als ich angefangen habe, dass wir tatsächlich jeden Monat alle Straßen in Tempelhof Schöneberg ablaufen und schauen, wo sind eigentlich irgendwelche Schäden und wo müssen wir irgendwas erneuern. Das alles sind keine Dinge, die sozusagen mit Verkehrswende erst mal zu tun haben, weil da wird das Bestehende erst mal erhalten. Das heißt, wir haben nur sehr, sehr wenig Personal, um tatsächlich die Verkehrswende voranzubringen an der Stelle.

Katja

Da muss ich direkt leider mal fies rein. Guckt ihr euch auch die Radwege an oder ist das sozusagen nur die Straßenkontrolle?

Saskia

Also wir gucken uns natürlich auch die Radwege an, aber tatsächlich haben wir wenig Radwege, die den aktuellen Standards entsprechen. Also wir wollen natürlich nur das sanieren, was auch gut ist. Und diese 80er Jahre, ihr kennt sie alle, diese 70 Zentimeter Radwege, die wollen wir natürlich nicht sanieren in der Art, sondern da müssen wir Neuplanung machen. Das machen wir auch, aber das ist dann nicht eine reine Sanierung.

Katja

Okay, Christian, dann kommen wir doch mal in die Forschung. Was machst du und wie geht Deutschland auch voran im Sinne von neuen Masterstudiengängen?

speaker_SPEAKER_00 (8:40)

Erstmal vielen Dank für die Einladung, Katja. Also mein Name ist Christian Rudolph. Ich habe zum April 2021 die Stiftungsprofessur des Ministeriums, damals noch für Verkehr und digitale Infrastruktur, jetzt ja für Digitales und Verkehr, da hat ja auch ein Umdenken eingesetzt, besetzen dürfen. Wer es nicht weiß, Wildau ist im Südosten von Berlin. Man kann da wunderbar mit dem Fahrrad oder auch mit der S-Bahn hinfahren. Und ja, wir starten jetzt zum 15. März mit unserem in Deutschland einzigartigen Masterstudiengang Radverkehr und wollen genau diesen Fachkräftemangel, den Saskia eben schon angesprochen hat, eben angehen. Wir werden Menschen ausbilden, die eben den Radverkehr in Deutschland voranbringen und sie mit allem ausstatten, was sie eben für eine gute Radverkehrsplanung, State of the Art, brauchen. Wir werden da ein Beispiel uns in den Niederlanden, in Dänemark anschauen. Es geht um klassische Verkehrsplanung, Radverkehrsplanung, aber wir schauen uns auch Technologien an für intermodale Verknüpfungen, Radleihsysteme. Wir schauen uns, wir schauen in die Rad, in die Fahrradlogistik. Lastenräder spielen eine ganz große Rolle in der Paketzustellung zum Beispiel, aber auch im Privaten, um zum Beispiel die Kinder in die Kita zu bringen oder Einkäufe zu machen. Also es ist ganz vielfältig, das Studium. Wir werden über Geschäftsmodelle in der Radverkehrsplanung sprechen. Wir haben ein Modul zur Digitalisierung. Da geht es um Handy-Apps etc., um eben Fahrräder auch mit dem ÖPNV besser ver-

knüpfen zu können. Wir werden über Planungsprozesse und rechtliche Aspekte sprechen müssen.

speaker_SPEAKER_01 (10:30)

Da habe ich aber trotzdem direkt eine Frage. Also wenn ich das jetzt so höre, Andi Scheuer hat Geld in die Hand genommen, hat irgendeinen Topf aufgemacht und hat gesagt, ich weiß nicht, wie viele Professuren da von Anfang an so feststanden, konnte man sich da bewerben oder wie ist man an das Geld gekommen? Dass man einfach so ein bisschen mal versteht, was heißt das denn jetzt Stiftungsprofessur, wie kommt man da ran und wie seid ihr auch rangegangen in dem Sinne, das dann auch mit Inhalten zu füllen?

speaker_SPEAKER_00 (10:55)

Das Ministerium hat sich entschieden, 8,3 Millionen Euro dafür freizugeben, weil aus einem Gutachten herauskam, dass der Radverkehr auf akademischer Ebene einfach unterrepräsentiert ist. Es wurde ein Wettbewerb gestartet, dass man sich um Stiftungsgelder bewerben konnte. Da haben sich 33 Hochschulen beworben und sieben wurden ausgewählt. Wir an der TH Wildau sind die Einzigen, die in den neuen Bundesländern, wenn man das noch sagen darf, heute im Jahr 2022 ausgewählt wurden. Hier in der Metropolregion Berlin-Brandenburg, also ein sehr attraktiver Studienort, denke ich.

speaker_SPEAKER_01 (11:38)

Danke dir. Saskia, wir haben eben schon von dir gehört, du warst fast ein bisschen erstaunt, wie wenig Stellen in dem Bereich so vorhanden sind, die eigentlich für die Neuplanung auch sind und für die Veränderung der Stadt dann ja auch in dem Sinne. Magst

du mal so ein bisschen so ein Gefühl dafür geben, ich weiß, dass du noch nicht so lange dabei bist, aber was fehlt euch jetzt eigentlich? Also einfach, dass man mal ein Bild auch hat, weil ich weiß, hier in Hamburg, da sind die Leute auch immer sehr ungeduldig, weil sie natürlich möglichst schnell wollen, dass es vorangeht. Ihr habt sogar das Mobilitätsgesetz, also das ist ja aus dem Radentscheid entstanden. Da gibt es ja auch Forderungen in dem Sinne, dass du einfach mal so ein Berlin-Bild und dann für dein Bezirk noch mal pinselst, wie ist eigentlich das Personal aufgestellt?

Saskia

Ja, also ich glaube, wir sind dabei auf einem guten Weg. Wir schaffen gerade ganz viel Personal. Also wir haben auch ganz viele Stellen gerade ausgeschrieben, sowohl Leitungsstellen als auch Leute, die tatsächlich selber planen sollen. Und ich glaube, da ist ganz viel in der Mache. Wir stehen aber auch als Bezirke natürlich auch ein bisschen in Konkurrenz zueinander, weil es eben so wenig ausgebildete Radverkehrsexpert*innen zum Beispiel gibt. Wir haben riesige Pläne und jetzt auch ein Radverkehrsnetz in Berlin, das wir ausrollen wollen. Wir wollen alle Hauptverkehrsstraßen mit sicheren Radverkehrsanlagen ausstatten. Dafür brauchen wir viel, viel, viel mehr Personal, als das im Moment der Fall ist. Und wir brauchen auch Personal, das sich mit genau diesen Prozessen auskennt. Und deswegen bin ich auch total froh, dass es diese neuen Studiengänge gibt. Wir hoffen natürlich, dass da dann auch ganz viele demnächst in ein, zwei Jahren Absolventen zu uns kommen, Absolventinnen zu uns kommen, weil wir im Moment sehen, wir haben ganz viele Stellen. Wir haben auch jetzt gerade Haushaltsverhandlungen. Ich hoffe auch, dass wir dann noch zusätzliche Stellen hinzubekommen. Aber wir müssen sie auch besetzen mit den rich-

tigen Leuten. Und ich glaube, da ist auch ganz viel sozusagen an kreativem Potenzial möglich für die Leute, die auf der Suche sind, tatsächlich auch für die Verkehrswende was zu tun. Also wir haben ja ganz viel Aktivismus im Moment in dem Bereich, ganz viele Menschen, die dafür stehen und sich erhoffen, diese Wünsche auch an die Politik tragen. So bin ich ja auch da reingekommen. Und ich glaube, jetzt braucht es unbedingt diese Leute auch in den Verwaltungen, die verstehen, dass Verkehrswende eben nicht nur Tiefbauarbeiten sind, sondern dass wir da mit ganz vielen Akteuren zusammenarbeiten müssen, dass wir den öffentlichen Raum ganz anders bespielen müssen, dass wir auch Stadtplanerinnen zum Beispiel dafür gewinnen können, dass wir zusammenarbeiten und diesen öffentlichen Raum neu bespielen. Und es eben nicht nur darum geht, Verkehrsfläche neu zu bespielen, sondern eben auch Aufenthalts-, Stadtplätze und diese ganzen Dinge, die wir sozusagen uns jetzt politisch wünschen, tatsächlich auch planen können. Und ich glaube, das ist ein attraktives Feld für viele Menschen auch zum Arbeiten. Ich glaube, das ist gar nicht so diese verstaubte Amtsstube, die man sich vielleicht vorstellt. Aber natürlich braucht man auch gewisse formelle Vorkenntnisse. Und dafür ist es super, solche Studiengänge zu haben, die sowohl diesen verkehrlichen, planerischen Aspekt haben, aber auch so ein interdisziplinärer rausschauen.

Katja

Ja, ich habe auch gemerkt, Dr. Maïke Niedball, die ich auch schon im Podcast hatte, die wechselt schweren Herzens, aber sie wechselt von ihrem Team, sie hat das ja geleitet, Smart City bei der DB, auch jetzt nach Berlin, in genau diese Arbeit. Auch ein Mensch wie du, Saskia, ist gesucht und gefunden worden. Wie ist das passiert?

Also wie, was glaubst du, was steckt dahinter, dass jetzt auch wirklich ein bisschen, man sagt immer neudeutsch, das Recruiting sich verändert hat, in dem Sinne, so Menschen wie euch beide Frauen da reinzuholen in diesen Apparat?

Saskia

Ja, ich glaube tatsächlich, dass dieses Thema Verkehr, das in der Vergangenheit ja auch häufig auch männlich dominiert war, muss man sagen, sehr technisch verstanden wurde, dass sich das gerade verändert. Und dass die Wahrnehmung, also allein schon begrifflich, wir reden jetzt über Mobilität, aber ich denke auch, wir müssen manchmal auch über Mobilität, es geht eben auch darum, neue Aufenthalts-, neue Begegnungsorte zu schaffen, das hat da gar nichts mehr mit Mobilität zu tun. Also wir müssen wirklich über öffentlichen Raum... Und ich glaube, diese Interdisziplinarität und auch das, was wir dadurch bekommen können, also das hat ganz andere Leute noch mal motiviert in diesen Bereich einzusteigen. Und da sind, glaube ich, ganz viele neue Akteure, neue Personen, die da jetzt aktiv sind. Und wir vernetzen uns auch. In Berlin haben wir ganz viele neue, junge Stadträt*innen. Und das macht total viel Spaß und es ist super, weil wir uns gegenseitig, das ist Neuland zum Teil, wo wir irgendwie unterwegs sind und uns vernetzen und uns da, glaube ich, gegenseitig ganz gut befruchten können. Ich glaube, dass die Verkehrswende auch eine Riesenchance für die Verwaltungen sein kann, sich auch noch mal ganz neu aufzustellen. Gerade in Berlin, wir haben eine Zeit der Einsparungen hinter uns. Jahrzehntlang wurde immer Personal immer weiter abgebaut und das ist auch für die verbleibenden Mitarbeiter*innen extrem frustrierend gewesen. Und ich glaube, das ist jetzt eine Riesenchance, dass wir hier Personalaufbau betreiben können, dass wir

mit neuem Schwung in eine neue Ära gehen, wo wir auch ganz klar sagen, wir wollen diese Stadt gestalten und nicht nur verwalten.

Katja

Mit wem hast du denn tagtäglich so zu tun außerhalb von deiner Behörde? Weil es geht ja nicht nur darum, dass du da, wo du jetzt eingesetzt bist, auch dein Team in diese Richtung veränderst und vielleicht auch ein bisschen transformierst. In dem Sinne, was muss man sich vorstellen, mit wem bewegst du sonst noch extern in deinem Bezirk die Verkehrswende? Also da sind ja natürlich total viele Akteure. Ich werde jetzt am Montag eine Aktion gemeinsam mit meinem Kollegen aus dem Bezirksamt, dem CDU-Stadtrat, oder der für die CDU im Bezirksamt sitzt, für Bildung für Schulen eine Aktion machen, wo wir die Schulwegsicherheit erhöhen wollen. Also wo wir tatsächlich auch Eckenparker, die die Sichtbeziehungen an Ecken irgendwie einschränken, wo wir die abschleppen wollen. Also das heißt zum Beispiel mit den Schulleitungen, mit Elternvertreter*innen, mit ganz vielen zivilgesellschaftlichen Initiativen, die sich ganz tolle Sachen für ihre Straße, für ihren Platz, für den Ort, vor Kitas zum Beispiel, vor Kinderläden, die manchmal gar keinen Außenbereich haben und die Wünsche haben für den öffentlichen Raum, mit all denjenigen muss ich und will ich, und das ist auch total schön, diese Dinge gemeinsam entwickeln. Und ich glaube, das sind auch Aufgaben, die zukünftig dann auch dem Personal in der Verwaltung auf die zu kommt, dass man sich als Verwaltung auch so ein bisschen nach außen hin öffnet und dadurch auch Planungen viel besser machen kann, weil sie die zukünftigen Nutzer*innen direkt in die Planung mit einbezieht. Weil wir sehen das jeden Tag. Wir haben unfassbar viele Zuschriften zu diesen Themen. Also das sind Themen, die einfach ganz viele Menschen

bewegen und das macht überhaupt keinen Sinn aus meiner Sicht, dass wir im stillen Kämmerlein irgendwelche Dinge planen, wo es dann danach noch mehr Zuschriften gibt, weil es vielleicht irgendwie ganz knapp daneben vorbeigeplant ist, sondern im Gegenteil. Also das, was häufig Bürgerbeteiligung genannt wird, ich glaube, das kann man sehr weit fassen. Und es kann auch sehr niedrigschwellig sein. Da muss man nicht immer diese formellen Verfahren, auch nicht unbedingt diese große Veranstaltung im Rathaus, sondern eher auch mal rausgehen, mal ansprechen, gucken, was ist vor Ort, wer ist vor Ort, wer nutzt diesen Platz und dann daraufhin auch Planungen noch mal besser zu machen. Ich glaube, das ist auch eine Zukunftsaufgabe.

Katja

Darf ich mal fragen, weil das so konkret ist, wie ist diese Aktion entstanden? Also wie seid ihr da ins Gespräch gekommen und was macht ihr dann konkret in den 14 Tagen?

Saskia

Es ist tatsächlich ein Monat.

Katja

Oh, ein Monat sogar, wow.

Saskia

Genau, und der Vorteil, ich habe es gerade auf Twitter, die Leute fragen natürlich immer so, ja, das muss doch immer sein. Ja, wir machen das auch immer. Also Verkehrsbehinderungen können immer gemeldet werden und unser Ordnungsamt läuft immer rum und wird das auch kontrollieren. Aber wir können halt in unseren

400-Kilometer-Straßen dann auch nicht überall sein. Und diese Schwerpunktaktion hat den Vorteil, dass wir den Abschleppwagen direkt dabei haben. Also das heißt, wir müssen nicht darauf warten, eine halbe Stunde, bis der da ist, sondern wir können direkt Verkehrsbehinderungen beseitigen. Das ist halt sehr viel effizienter an der Stelle. Und gerade man muss sich immer fragen, wo fangen wir an? Und ich finde, die Schulwegsicherheit ist ein ganz wichtiges Thema, weil ich habe selber zwei Kinder und ein Schulkind. Und das alleine zur Schule gehen können, das ist ein ganz wichtiger Prozess, um seinen Kiez besser kennenzulernen, um Selbstbewusstsein zu haben. Und das wird einfach häufig verhindert dadurch, dass die Infrastruktur, die da ist, nicht richtig benutzt werden kann von den Kindern. Und deswegen ist diese Idee entstanden. Und diese Schwerpunktaktionen sind da ein Baustein von vielen.

Katja

Tja, Christian, es ist also gar nicht so viel, was die Menschen in diesen Behörden machen sollen. Ich weiß, dass du da einen Einblick hast. Und genau, was du eben gesagt hast, Saskia, es geht halt nicht nur um diese grauen Aktendeckel, dass möglichst viele Unterschriften unter möglichst vielen Papieren stehen. Sondern es geht ja schon darum, auch einfach mal ein bisschen, das kommt so durch, so ein bisschen handfester zuzugreifen und auch ungewöhnliche Allianzen auch. Also natürlich hätte ich jetzt auch die CDU da nicht gerade vermutet, dass sie auch bei solchen Aktionen mit an vorderster Stelle dabei ist. Aber Christian, wie nimmst du diesen Ball denn auf? Du musst jetzt ja die Menschen, die Saskia zufließen, in den nächsten Jahren ausbilden. Wo siehst du deinen Studiengang in dem, was Saskia jetzt so in der Praxis erläutert?

speaker_SPEAKER_00 (19:19)

Ich denke, das spiegelt unseren Studiengang und der Aufbau unseres Studiengangs ganz gut wider. Also genau diese Fertigkeiten, die Saskia eben genannt hat, die wollen wir auch den Studierenden beibringen in den unterschiedlichen Modulen, die ich am Anfang schon benannt hatte. Und dann geht es ja auch darum, in Projektarbeiten eben genau so was noch herauszuarbeiten. Und da wollen wir auch dann mit Unternehmen zusammen, auch mit der Behörde zusammen, Projekte auf den Weg bringen. Also wenn ich hier von Projekten spreche, Thema Sicherheit ist bei uns ein ganz großes Thema. Wir haben jetzt gerade letzte Woche ein Projekt gestartet, das nennt sich „Zu nah - mit Abstand mehr Sicherheit“, wo wir mit Bürgerinnen und Bürgern, das ist ein Citizen Science Projekt, zusammen Abstände messen wollen, also Überholabstände zwischen Fahrrad und Auto. Weil laut STVO, wisst ihr bestimmt alle, ist ja beim Überholen eines Fahrrades eben 1,50 Meter Abstand zu halten, innerorts und 2 Meter außerorts. Und irgendwie gefühlt ist es irgendwie immer viel weniger. Und mit dem Open Bike Sensor, das ist so ein Open Source Projekt, ist jetzt auch gerade für den Deutschen Fahrradpreis nominiert worden, haben wir jetzt ein Projekt designed, wo wir eben an unserem Makerspace, an der TH Wildau, in Workshops mit Leuten zusammen diesen Open Bike Sensor zusammenlöten wollen, unter Anleitung natürlich. Und dann werden die Teilnehmer*innen dann eben durch Wildau und durch Lupenwalde, wo wir eine Präsenzstelle haben, noch damit unterwegs sein und die Abstände messen. Und so wollen wir eben eine breite Datenbasis aufbauen, um den Diskurs, um Überholabstände mal auf ein höheres Niveau, also auf ein hohes Level, auf ein politisches Level zu holen. Um da auch nochmal andere Argumente zu haben,

um für sichere Radinfrastrukturen, ich nutze immer ganz gerne den Ausdruck fehlerverzeihende Radinfrastrukturen, also dass man eben auch mal, wenn man sich unterhält auf dem Rad oder so mit seinem Partner oder Partnerin oder auch Kinder, die machen ja auch mal einen Fehler und da darf es nicht sein, dass man dann sofort unter die Autoreifen gelangt.

speaker_SPEAKER_01 (23:30)

Heißt aber auch, ihr müsst ganz schön genau abstimmen zwischen Theorie und Praxis. Also ich glaube, das muss ja Lust machen, in dem Sinne, dass man sehr konkrete Dinge wie diesen Open Bike-sensor, Gruß an Theiss übrigens nach Stuttgart, der da ja auch immer tief mit drinsteckt, einmal das, dass man einfach auch merkt, ich mache da was, was relativ konkret ist. Aber ihr braucht natürlich auch ein gewisses Theorie-Fundament. Du hast es vorhin schon auch Recht genannt. Wie wechseln sich diese Dinge ab? Und wie gliedert sich auch dieses Studium dann?

speaker_SPEAKER_00 (24:00)

Also wir sind ja eine Fachhochschule, also die Technische Hochschule Wildau ist ja eine Fachhochschule und da geht es um angewandte Wissenschaften. Also klar müssen sich alle an die Regelwerke halten und müssen auch die Planungsprozesse kennenlernen. Aber mir geht es vielmehr, den Menschen beizubringen, Sachen zu hinterfragen. Was ist sinnvoll? Was braucht eigentlich die Gesellschaft? Wie können wir sichere Infrastrukturen schaffen für den Radverkehr, auch für den Fußverkehr überhaupt? Wie können wir eben das Fahrrad auf der letzten und auf der ersten Meile irgendwie mit dem ÖPNV sinnvoll verknüpfen? Also da geht es mir eher um Konzepte entwickeln, um ins Doing zu kommen, Projekte

zu machen mit den Studierenden, mit den Studierenden zu diskutieren. Ich glaube, das braucht es auch irgendwie für die spätere Aufgabe im Job. Also ob das jetzt ein Job ist bei Saskia in der Behörde oder bei einem Bauunternehmen oder in einem Start-up, was sich irgendwie mit Handy-Apps auseinandersetzt oder in der Radlogistik oder bei einem Fahrradhersteller. Also ich glaube, da geht es vielmehr darum, wenn man von der Hochschule kommt, eben Diskurse anzustoßen, kreativ zu sein, Sachen an sich auszu-denken und nicht so sehr an irgendwelchen Theorien zu haften. Also darum geht es mir eigentlich gar nicht.

speaker_SPEAKER_01 (25:26)

Wenn ich hier so einen Professor schon sitzen habe, dann will ich auch ein bisschen Zahlen haben. In dem Sinne, dass du vielleicht mal einsortierst, Christian, wo stehen wir denn in Deutschland? Aus einem anderen Bereich weiß ich, das erste Mal dieses Jahr geben wir mehr aus für die Schiene als für Autoverkehr. Das ist ja auch nichts, wo man jubeln kann, da ist viel Sanierung auch dabei, wenn man ehrlich ist. Aber wenn du ein paar Zahlen nennen könntest, dass Menschen auch mal endlich verstehen, die immer sagen, ich zahle auch meine eine Kfz-Steuer, das könnt ihr wahrscheinlich auch schon nicht mehr hören. Dass du einfach mal einsortierst, wo steht das Fahrrad eigentlich in Deutschland oder in europäischen Ländern z.B.?

speaker_SPEAKER_00 (26:03)

Also es ist manchmal gar nicht so trivial zu sagen, aber um mal so Größenordnungen zu nennen, irgendwie hat jetzt gerade neulich das auf dem Bild gesehen, das war jetzt eine ältere Zahl von 2015 irgendwie, aber da war Köln gibt, die Stadt Köln gibt für den

Fahrradverkehr 2 Euro und für den Autoverkehr 250 Euro aus.

Also das ist nun mal so, das hat sich jetzt ein bisschen verbessert, aber die Größenordnungen sind noch so ähnlich. Also ich glaube, die Stadt Berlin, also die als Bundesland, gibt irgendwie für die Radverkehrsplanung so um und bei 4 Euro aus. Das ist natürlich für den Kfz-Verkehr sehr viel höher, wenn man allein schon mal die Kosten für den Bau der Verlängerung der A100 anschaut. Aber wir hatten im Vorfeld auch schon diskutiert mit Saskia, dass es gar nicht so einfach ist, es immer zu benennen mit Zahlen, weil es kommen ja dann auch noch Gelder aus den Bezirksämtern etc. Aber vielleicht kann Saskia da auch noch mal was zu sagen, aber **grundsätzlich spiegeln glaube ich die Investition, die für den Radverkehr gemacht werden, nicht den Anteil des Radverkehrs am tatsächlichen Verkehrsgeschehen wider.**

speaker_SPEAKER_01 (27:14)

Hast du denn ein Gespür dafür, Christian? Das springt mir grad so ein bisschen in den Kopf. Das ist ja nicht nur Geld, es sind Personen, die dran arbeiten. Es ist auch etwas in Politik. Hast du auch vielleicht auch anderes Gespür in dem Sinne, wie personell ausgestattet das ist? Da gibt's wahrscheinlich auch keine Zahlen? Weil das ist manchmal was, wo ich auch das Gefühl habe, dass es da vielleicht auch mangelt, dass man gar nicht genug Menschen hat, die jetzt doch diesen ziemlichen Druck, den wir ja auch haben, da so bewirken?

speaker_SPEAKER_00 (27:43)

Also die Radverkehrsbeauftragte, Fußverkehrsbeauftragte, das wird ja jetzt erst alles so eingesetzt. Bislang wurden eben Radwege und die ganze Radverkehrsplanung quasi von den Tiefbauämtern

mitgemacht, als straßenbegleitender Radweg, wenn man sich darauf geeinigt hat. Das ist ja jetzt alles im Umbruch. Und die Kommunen, die suchen jetzt händeringend eben nach Radverkehrsplaner*innen. Und also Größenordnung tue ich mich jetzt schwer. Es sind auf jeden Fall sehr viel mehr Menschen, die sich mit dem Straßenbau irgendwie auseinandersetzen, als mit dem expliziten Radverkehrs, mit der Radverkehrsplanung. Also sprich auch Netze entwickeln, Vorrangrouten etc. Radschnellwege ist ja jetzt gerade so sehr im Kommen und in der Planung, in der Umsetzung. Aber da ist nicht nur das Problem, dass es A zu wenige in den Ämtern momentan gibt, sondern dass eben Leute gesucht werden, fähige Radverkehrsplaner*innen, und die eben auf dem Markt gar nicht so bereit stehen momentan. Und da kommen eben wir wieder rein mit unserem Studiengang, der auch nur drei Semester dauert. Und wir dann quasi jetzt ab März dann in anderthalb Jahren die ersten Absolvent*innen haben wollen. Auch bei den Stiftungsprofessuren sind die Frauen stark vertreten. Vier von sieben sind durch Frauen besetzt, wobei eine noch nicht besetzt ist an der Hochschule Karlsruhe. Da läuft das Berufungsverfahren noch.

speaker_SPEAKER_01 (29:19)

Wer darf sich denn bewerben? Braucht man einen Bachelor in whatever? Ich weiß nicht, also gibt es da irgendwelche Rahmenbedingungen, wer dieses Aufbaustudium oder diesen Master machen kann?

speaker_SPEAKER_00 (29:32)

Also momentan ist es noch so, dass wir natürlich ein abgeschlossenes Bachelorstudium brauchen und die Person sollte auch eini-

ge Module schon in der Verkehrsplanung, in den Verkehrswissenschaften oder im Transportwesen, Logistik aufweisen können. Wir bauen auf einem siebensemestrigen Bachelor auf, weil wir eben nur ein dreisemestriger Master sind, das hängt so ein bisschen an der Bachelorstruktur an der TH Wildorf zusammen. Aber wenn du jetzt zum Beispiel von der TU Berlin kommst mit einem 180 Credit Point Bachelor, kannst du bei uns auch noch 30 Credit Points nachholen im Zertifikatsstudium im Wintersemester. Am Ende sind es genauso viele Semester, irgendwie ist es dann nur nochmal ein anderes Naming, quasi ein Labeling, aber die Zugangsvoraussetzungen sind eigentlich easy. Wir sind auch jetzt nochmal dabei, die Zugangsbeschränkungen etwas freier zu machen, weil wir gesehen haben, es kommen ganz viele Interessierte, die jetzt vielleicht nicht in den Verkehrswissenschaften ihren Bachelor gemacht haben und das wird dann ab 23 auch nochmal einfacher, da reinzukommen. Und wer jetzt Lust bekommen hat, Radverkehr an der TH Wildorf zu studieren, der kann sich gerne bewerben. Alle Infos findet ihr auf der Webseite th-wildau.de backslash Radverkehr.

speaker_SPEAKER_01 (30:56)

Ja Saskia, dann kommen bald Menschen auf dich zu, die zumindest die Qualifikation haben. Aber was wird in den anderthalb Jahren, die das noch dauert, mit der Behörde passieren? Also was habt ihr auch intern so vor? Wie entwickelt ihr euch da vielleicht auch weiter? Ja, also es ist natürlich so, dass wir ganz viele Dinge auch im Moment ausschreiben. Also deswegen, das, was Christian gerade gesagt hat, kann ich nur bestätigen. Ich glaube, wir sehen nur die Spitze vom Eisberg sozusagen an Bedarf, was wir eigentlich brauchen. Weil wir schreiben ganz viele Sachen aus. Die ganzen Planungsbüros sind aber auch alle voll. Also manchmal finden

wir gar kein Planungsbüro, was dann irgendwie ein Projekt für uns übernehmen kann. Und wir wollen natürlich auch gerne die Planung wieder zurückholen. Ich glaube, das ist total wichtig, dass wir auch in den Ämtern wieder die Planungskapazitäten haben, sodass wir auch schneller und agiler dort handeln können. Nämlich, wenn wir das nicht über eine Ausschreibung machen, sondern selber planen, dann können wir auch einfacher nochmal Anregungen mit aufnehmen, die zum Beispiel in der Bürgerbeteiligung oder einfach im Laufe des Prozesses auftauchen. Ich glaube, das ist auch ein ganz wichtiger Punkt an der Stelle, dass wir auch selber uns so ein bisschen anders aufstellen. Diese Offenheit, von der ich auch eben gesprochen habe, diese Agilität, die bedarf aber einfach auch mehr Personal. Das ist, glaube ich, das A und O, weil wir natürlich das auch manchmal ein bisschen den Prozess komplexer machen. Aber am Ende, glaube ich, das ist der öffentliche Raum da draußen. Der muss auch akzeptiert sein von den Nutzerinnen und Nutzern. Und wir haben einfach am Ende ein besseres Ergebnis, wenn wir uns im Prozess mehr Zeit genommen haben, da die Nutzerinnen einzubeziehen. Und das ist aber Arbeit. Das ist auch für eine Behörde Arbeit. Das ist in der Vergangenheit, glaube ich, anders geplant worden. Da hat man vielleicht eher sozusagen das auf dem Papier geplant und dann umgesetzt. Aber ich glaube, gerade wenn es darum geht, nicht nur Tiefbauarbeiten zu machen, sondern auch zum Beispiel Flächengerechtigkeitsfragen. Also wenn wir Flächen umverteilen wollen, Umwidmungen machen wollen, dann geht es gar nicht anders, als dass wir da sozusagen wirklich so ein agiles Arbeiten. Und ich glaube aber auch, dass es für die Leute, die es machen, viel motivierender ist, weil man sieht ja direkt, wenn man etwas plant. Und man kann auch mal Sachen ausprobieren. Das ist ja das, was auch jetzt gerade in der Pandemie

häufiger mal schon gemacht wurde, dass man Sachen ausprobiert. Erst mal mit Baustellen oder Pop-up-Maßnahmen und dann auch merkt, okay, vielleicht müssen wir hier noch mal was anpassen. Und dann ist die die letztendliche Planung, die sehr viel mehr Geld kostet und Planungskapazitäten kostet, dann auch echt besser geworden am Ende.

Katja

Und so zum Ende von unserem Gespräch. Magst du vielleicht mal so, Saskia, kurz mittel-langfristig gucken, was in deinem Bezirk passieren wird? Also was sind so die konkreten Dinge, dass wir jetzt auch mal, weil ehrlich gesagt, das begegnet mir leider auch immer wieder. Wir haben, wie soll ich sagen, Phantasie-Unmöglichkeit. Also die Leute sind manchmal nicht in der Lage, das schlimmste war letztens mein Nachbar, der meinte, als ich so sagte, oh, stell dir mal vor, hier ist alles, die Autos sind weg. Und dann hat er mich echt gefragt, ja, was ist denn dann da? Und ich habe gedacht, oh, also dass man einfach vielleicht du jetzt sehr konkret mal sagst, kurz, mittel, langfristig, vielleicht fallen dir auch spontan irgendwelche Highlights ein. Was passiert bei dir? Weil du ja sagst, man kann vor Ort sehen, was die eigene Arbeit so bewirkt. Was sind die nächsten Dinge, die so geplant sind?

Saskia

Also ich würde super gerne. Ich bin total begeistert von diesem Super-Blog-Konzept oder in Berlin sprechen wir viel von Kiez-Blocks. Und ich glaube, dass es total, total toll ist, wenn wir es schaffen, so ganz viele kleine dezentrale Inseln der Glückseligkeit, sage ich immer, also so kleine Teil-Einziehungen, heißt es ja in der Fachsprache, also eine Umwidmung von ehemaligen Straßen, dass

wir so Mini-Plätze haben, die wir, die wirklich wohnortnah sind, weil wir haben hier im innerstädtischen Raum auch ganz oft eine Unterversorgung von Spielplatzflächen, von Grünflächen und so weiter. Und ich glaube, da ist es wichtig, dass es wohnortnah ist. Das ist eben nicht die autogerechte Stadt, dass wir irgendwo hinfahren, um dann da spazieren zu gehen, sondern dass wir einfach vor die Tür treten. Und da ist es dann auch gleichzeitig für die Kinder irgendwie schön zu sein und sicher zu sein. Aber man kann auch einen Kaffee trinken oder einkaufen. Also dass ist sozusagen diese Mischfunktion hat und dass man da wirklich ganz viele kleine Stadtplätze schafft und mit diesen kleinen Plätzen auch Überzeugungsarbeit leistet, weil natürlich nicht alle sofort sich das vorstellen können und überzeugt sind. Und es ist natürlich auch meine Aufgabe im politischen Prozess dafür, Mehrheiten zu sorgen. Und die sind nicht immer überall schon da. Ich bin aber überzeugt davon, dass wenn man das erlebt, wenn man tatsächlich erst mal sieht, was kann denn so ein Platz dann auch sonst sein? Meistens ist ja die Erfahrung - Niemand will wieder zurück. Und es ist einfach wieder der Parkplatz oder Durchfahrtsort, der es vorher mal war. Aber das muss man vielleicht nicht das ganz große Plan, sondern wirklich mit vielen kleinen Plätzen anfangen. Und da würde ich gerne hinkommen. Aber da wäre es natürlich auch toll, wenn wir Änderungen in der Straßenverkehrsgesetzgebung und in der StVO hätten, die uns das erleichtert. Dass wir nämlich nicht immer erst mal den Gefahrennachweis und umständliche Gutachten machen müssen, um solche Teileinziehungen und solche Plätze dann zum Beispiel anzulegen. Das wäre total hilfreich, wenn auf der Bundesebene tatsächlich die Änderungen kommen, die ja auch angekündigt wurden.

speaker_SPEAKER_01 (36:08)

Danke dir. Und Christian, du abschließend vielleicht nochmal neben dem, was ihr jetzt mit dem Open Bike Sensor gemacht habt, was war so das Highlight der letzten Wochen bei dir? Hast du noch ein spezielles Projekt, was dich begeistert hat, mit Studierenden zusammen gemacht oder ähnliches?

speaker_SPEAKER_00 (36:24)

Was mein persönliches Highlight war, jetzt so die letzte Woche gerade, würde ich sagen, wir haben nämlich noch ein zweites Forschungsprojekt, Nudafa heißt das, das steht für Nutzerdaten gestütztes Fahrradverkehrskonzept. Das ist ein Projekt, an dem sind fünf Gemeinden, die hier um die Hochschule Wildau gelegen sind. Das sind Wildau, Archwalde, Schulzendorf, Zeuthen und Schönefeld. Auch die TU Berlin sind Praxispartner und FixMyCity. Und im Projekt haben wir zum Beispiel einen intrakommunalen Radverkehrsmanager eingesetzt, der kommunal grenzenübergreifenden Radwege planen soll, der um alle fünf Gemeinden miteinander zu verbinden. Und da saßen wir diese Woche mit dem Bürgermeister von Archwalde und den Projektbeteiligten zusammen und haben mal so ein Brainstorming gemacht, wie man diese Region hier im Radverkehr voranbringen kann. Beispiel die Niederlande und das hat unheimlich Spaß gemacht, so ein freies Brainstorming zu machen mit den sehr motivierten Beteiligten. Da kamen tolle Ideen rüber und mit der politischen Rückendeckung macht das natürlich noch mal so viel Spaß, weil da hat man auch richtig das Gefühl, eine Umsetzung ist sehr wahrscheinlich. Also das war mein Highlight letzte Woche.

speaker_SPEAKER_01 (37:07)

Ist vor allen Dingen auch ein Highlight, weil dann der tolle Song von Jan Böhmermann irgendwann obsolet ist. Warum hört der Fahrradweg einfach hier auf? Also gerade dieses kommunenübergreifende, glaube ich, ist auch super wichtig. Gerade was diese Schnellverbindungen vielleicht auch angeht, was Radverkehr im Sinne von Pendeln auch irgendwann ermöglichen muss. Dass du eben nicht unsicher bist, komme ich mit meinem E-Bike wirklich bei meinem Arbeitgeber an oder schaffe ich den Weg nicht? Ich danke euch beiden sehr. Das waren sehr konkrete Einblicke in eure Arbeit. Ich werde auf jeden Fall in den sogenannten Show Notes die Hochschule, aber auch Saskias Behörde und die Stellen da noch mal verlinken, dass die Leute einfach mal reingucken können, was passiert da eigentlich gerade, wer wird da gebraucht, was für Projekte gibt es auch? Und jetzt, heute ist nämlich Freitag, wo wir das aufnehmen, entlasse ich euch ins Wochenende, wünsche euch ein schönes Wochenende und vielleicht auch mal auf bald in real. Schönen Tag noch.

Sehr gerne.

Danke. Bis dann. Tschüss.

speaker_SPEAKER_00 (38:38)

Bis dann! Bis dann!