

SheDrivesMobility 45 - Anjes Tjarks

speaker_SPEAKER_01 (0:16)

Hallo und herzlich willkommen, eine neue Folge She Drives Mobility. Schön, dass du reinschaltest. Mein Name ist Katja Diehl und ich unterhalte mich hier alle 14 Tage mit ExpertInnen zum Mobilitätswandel, Diversität und neuen Arbeitsformen. Heute habe ich den Verkehrs- und Mobilitätswendesenator von Hamburg zu Gast. Anjes Tjarks ist seit ungefähr 150 Tagen, glaube ich, im Amt. Und das Besondere ist schon mal, dass er sein Ressort, seine Behörde umbenannt hat. Da ist nämlich jetzt auch die Mobilitätswende im Titel. Ich glaube, es ist schon ein starkes Signal, denn wer Verkehrssenator ist, der trägt den Stau ja irgendwie auch im Titel. Und so können wir uns, glaube ich, viel Hoffnung machen, dass in Hamburg viel passiert in den nächsten viereinhalb Jahren, die er noch übrig hat in seiner Amtszeit. Anjes und ich sprechen darüber, was es bedeutet, eine solche Behörde zu übernehmen, was es bedeutet, selbst Radfahrer zu sein und auch den Schmerz zu kennen, den Radfahren in Hamburg aktuell noch bedeutet. Aber auch die kleinen Schritte zu feiern, die die Mobilitätswende voranschreitet. Natürlich hat er sein Amt auch geerbt. Er hat bestimmte Dinge übernommen von VorgängerInnen und muss da jetzt sehen, wie er mit den Projekten umgehen kann. Wir schauen auf Pop-up-Bike-Lanes, wir schauen auf einen autofreien Jungfernstieg und auf 36 Bahnhöfe, die gebaut werden in naher Zukunft. Ich glaube, es gibt eine gute Vision, die man ihm abnimmt. Und er ist sehr nahbar und ja, man versteht ihn auch als Politiker. Er spricht eine sehr klare Sprache und versteckt sich nicht hinter bestimmten Themen. Man merkt ihm aber auch an, dass er Bock auf Wandel hat. Also jemand

ist, der wirklich etwas bewegen möchte und dadurch auch seine Eitelkeit herzieht, was ich sehr positiv finde. Hört mal rein in diesen Talk. Vor allen Dingen die HamburgerInnen wird es interessieren, weil es sehr konkret auch um Hamburg geht. Aber ich denke, die gesamte Entwicklung sollte ausstrahlen in ganz Deutschland, in die großen Städte. Viel Spaß nun mit Anjes Tjarks.

speaker_SPEAKER_01 (2:06)

Du bist jetzt auf Twitter live zu sehen.

speaker_SPEAKER_00 (2:09)

Wunderbar, noch viel besser.

speaker_SPEAKER_01 (2:10)

Du siehst gut dabei aus. Für einen Montag, sagen wir mal so.

speaker_SPEAKER_00 (2:17)

Für Montag. Na ja, komm.

speaker_SPEAKER_01 (2:20)

Wir sind ja schon mittendrin. Anjes, stell dich bitte kurz mal vor.

speaker_SPEAKER_00 (2:23)

Ja, ich bin Anjes, 39, Vater von drei Kindern und auch zufällig noch Senator für Verkehr und Mobilitätswende der Freien Hansestadt Hamburg. Heute nicht im Homeoffice, sondern in der Behörde. Im Hintergrund seht ihr alle eine wunderbare Karte unseres Veloroutenausbaus. Alles, was blau ist, wollen wir dieses Jahr noch bauen.

speaker_SPEAKER_01 (2:42)

Was warst du denn vorher?

speaker_SPEAKER_00 (2:45)

Davor war ich Fraktionsvorsitzender der grünen Bürgerschaftsfraktion, vor allen Dingen Vater trotzdem und davor oder währenddessen jetzt nicht als Fraktionsvorsitzender, aber davor Lehrer und Abgeordneter und davor jemand, der eine Promotion geschrieben hat. Und davor war ich einfach nur Student. Und ich bin aber jetzt nicht so ein geplanter Politiker, sondern eher so einer, der sich immer für Politik interessiert hat, immer für seine Stadt interessiert hat, für, der immer ein leidenschaftlicher Radfahrer war in dieser Stadt, sich häufig darüber aufgeregt hat, dass die Radwege in Hamburg nicht so sind, wie sie sein sollten. Und ja, jetzt habe ich das Glück, zumindest noch viereinhalb Jahre daran zu arbeiten, dass das besser wird und vielleicht gewährt mir der eine oder andere noch einen Nachschlag. Aber das gucken wir dann.

speaker_SPEAKER_01 (3:32)

Wenn du kein Politiker nach Plan warst, warst du denn mobilitätsinteressierter nach Plan oder kam es aus der eigenen Betroffenheit heraus? Denn das ist ja, glaube ich, so ein bisschen auch das Problem, was wir in der deutschen Politik haben, dass die Leute zu wenig Rad fahren und zu Fuß gehen, weil sie meistens chauffiert werden. Also wo fing es bei dir an oder waren es die Kinder?

speaker_SPEAKER_00 (3:51)

Also, ich sag mal so, angefangen mit der Mobilität war das schon immer bei uns zu Hause. Meine Eltern hatten zwar ein Auto, aber es war klar, wir fahren eigentlich überall mit dem Fahrrad hin und sonst mit dem Bus und Bahn. Und ich muss sagen, meine Erlebnis-

se damit, ich bin in Jenfeld aufgewachsen, in Hamburg bin in der Marienthal zur Schule gegangen und der Radweg, den ich damals benutzt hatte an der Rodigallee, war damals kaputt, er ist heute kaputt und er ist immer derselbe Radweg gewesen. Und das ist natürlich schon was, was mich prägt. Aber deswegen bin ich jetzt nicht in die Politik gegangen, bin ich lustigerweise als der Kosovo-Krieg war. Und ich, ehrlicherweise, das für mich gar nicht so eine entscheidende Frage war. Für mich war die entscheidende Frage Grenzen des Wachstums, die ganze Frage: Wie können wir eigentlich unseren Wohlstand mit unseren natürlichen Lebensgrundlagen vereinbaren? Man könnte vielleicht rückblickend sagen, ein sehr früher Vorläufer von Fridays for Future in der Frage. Bin dann an die Uni Hamburg gegangen und habe gedacht, ich studiere mal Volkswirtschaftslehre, um genau diese Frage, nämlich: Wie kann man wirtschaftliche Grundlagen mit Klimaschutz vereinbaren, wie kann man das machen? Und bin dann in VWL 2 bei einem Professor, Dr. Bernd Lucke, gelandet und habe relativ schnell gemerkt, dass diese Fragen mir zumindest nicht im Seminar der Volkswirtschaftslehre an der Universität Hamburg beantwortet werden. Und bei den Grünen bin ich deswegen auch eher so aus wirtschaftspolitischen Gründen fast gewesen, aber Mobilität kam später dazu. Ja.

speaker_SPEAKER_01 (5:14)

Konntest du denn guten Gewissens deine Kinder aufs Rad schicken? Also das ist ja etwas, was, was finde ich, auch ernst genommen wird. Man kann sich drüber lustig machen, dass Leute ihre Kinder bis zur Tafel fahren mit einem SUV. Man kann aber auch fragen: "Warum macht ihr das?" Hattest du da immer ein gutes Gefühl, das zu tun? Oder wie hast du es vielleicht auch überwunden

und sie einfach fahren zu lassen? Ich gehe davon aus, dass sie auch Fahrrad fahren, vielleicht auch nicht.

speaker_SPEAKER_00 (5:37)

Ja, sie müssen Fahrrad fahren, weil es gibt ja keine Alternative. Außerdem habe ich mit ihnen einen Deal gemacht und der lautet: "Ich zahle euch das halbe Busgeld als Taschengeld, wenn ihr mit dem Fahrrad fahrt." Insofern fahren sie eigentlich fast nur Fahrrad und das immerhin fünf Kilometer hin und fünf zurück zur Schule. Und das ist so eine Geschichte gewesen. Das ist ja in der Regel kommt das mit der weiterführenden Schule. Bei den Grundschulen geht ja kurze Beine, kurze Wege, dass ich sie in der Tat, das geht am Ring zwei lang bei uns, ein Jahr lang auch hin zur Schule gefahren habe und sie auch auf diesem Weg begleitet haben. Weil das eine ist, dass ich natürlich der Meinung bin, dass unsere Radwege noch deutlich besser werden können. Aber das andere ist natürlich auch, dass man unabhängig von der Qualität der Infrastruktur auch eine Aufgabe als Elternteil hat, nämlich auch an der Verkehrserziehung teilzunehmen, mitzuwirken, auch die Situation zu beobachten. Und darüber hinaus muss ich sagen, hat es mir auch viel Spaß gemacht, weil ich bin zwar etwas mehr gefahren, aber ich habe dann auch eine Zeit gehabt, wo ich sozusagen, das sind Zwillinge meine ersten Kinder, einfach auch Zeit hatte, mich einfach nur mal so mit ihnen zu unterhalten. Und die haben das auch genossen. Insofern war das für uns alle eine gewinnbringende Geschichte. Und nach dem Sommerferien in der sechsten Klasse haben sie dann gesagt: "Papa, du musst das aber jetzt auch nicht nochmal machen." Das kontinuierst du wieder mit meinem dritten Kind.

speaker_SPEAKER_01 (6:47)

Ja, das ist tatsächlich eins von den vielen falschen Narrativen. Also es ist mir heute, ich habe mich sehr, also wir müssen jetzt auch gar nicht politisch werden, aber ich habe mich sehr über, wie ich finde, eine konzertierte Aktion einer gewissen Partei gegen Luisa Neubauer geärgert am Wochenende. Und da kommen ja auch immer die Krankenpflegerin, die Familienmutter, wie auch immer. Und meine Familienmütter, die ich kenne, reden ähnlich wie du und sagen: "Wir könnten das gar nicht. Also wir können das gar nicht organisieren, wenn die Kinder nicht selber unterwegs sind." Die einen haben fünf Kinder. Die Mutter hat auch gesagt: "Wenn ich die alle kutschieren müsste, dann würde das zeitlich gar nicht hinlaufen." Trotzdem hast du ja aber auch schon gesagt, es ist halt nicht überall Gold und es glänzt auch nicht überall, was Radwege angeht. Hast du einen Überblick? Ich habe dich reingesetzt letzte Woche, dass wir uns treffen und es ging los. Das ist mir im Kleinklein die Sachen da zugeworfen sind. Da kann ich jetzt auch nicht einsteigen. Ich habe da [unverständlich].

speaker_SPEAKER_00 (7:41)

Willkommen in meinem Alltag, wenn ich Menschen treffe.

speaker_SPEAKER_01 (7:51)

Ja, ich kann das ja auch verstehen. Es ist aber auch, ehrlich gesagt, immer bei aller Kritik, würde ich behaupten, auch eine Art von Wohlwollen solchen Personen wie dir gegenüber, weil das wagt man nicht bei jedem zum einen. Und zum anderen, es ist ja nicht in die Luft gesprochen. Die wollen ja was verändern, die Leute. Aber trotzdem, vielleicht kannst du mal ein großes Bild erstmal aufma-

chen. Fünf Jahre ist ja, oder viereinhalb, eine gewisse Zeit. Was dürfen wir erwarten? Was ist so die Vision in viereinhalb Jahren?

speaker_SPEAKER_00 (8:22)

Für die richtige Vision muss man leider noch länger ausführen. Aber wenn du mich nach viereinhalb Jahren fragst... Hinter mir sieht man vielleicht... Ich mach das mal mehr rein. Das ist das Veloroutennetz. Wenn wir damit fertig sind, müssen wir feststellen, das ist das erste endlich wieder zusammenhängende, vollständig gut befahrbare Radnetz, was wir in Hamburg haben. Das wollen wir fertig haben. Das zweite Thema ist, wir wollen bei dem Thema Innenstadt ansetzen. Ist bekannt, Jungfernstieg. Wir wollen auch in den Quartieren Ansätze nehmen. Das Thema Ottensen macht Platz. Auch wenn das Bezirksamt gut mit Corona zu schaffen hat. Aber das ist ein ganz wichtiges Projekt. Das wollen wir auch an anderen Quartieren fortsetzen. Dass wir sagen: "Okay, kann man sich solche Ideen woanders vorstellen?" Dass wir sagen: "Wir verdrängen auch Autoverkehr aus den Quartieren, dort, wo Menschen tatsächlich wohnen." Da wollen wir schon eine ganze Reihe von Duftmarken gesetzt haben. Wir wollen angefangen haben, ein Schulradwegnetz zu bauen. Und wir wollen deutlich sichtbar in fünf Jahren haben, auch die ersten Radschnellwege, die es in Hamburg geben wird. Mit einem ganz anderen Standard, mit einer ganz anderen Komfortqualität des Radelns. Und wenn wir es geschafft haben, an verschiedenen Stellen der Stadt auch Duftmarken zu setzen, die lauten: Da haben wir mal eine große Straße genommen. Ich will nicht sagen, die sieht hinterher aus wie ein Park, aber deutlich grüner und schöner. Da sind wir ein großes Stück vorangekommen.

speaker_SPEAKER_01 (9:50)

Begegnet ist mir die Esplanade. Da wird ja irgendwie was passieren, und da geht sofort der Aufschrei hoch. Ich kann diese Pläne einigermaßen lesen, weil ich schon mal in einem Verkehrsunternehmen gearbeitet habe. Aber natürlich nicht so im Detail, wie es die StadtplanerInnen können. Kannst du kurz erklären? Weil da ist mir anscheinend, zumindest bei Twitter-Begegnungen, eine große Angst, dass der MEV weiterhin so viel Platz bekommen wird.

speaker_SPEAKER_00 (10:14)

Also bei der Esplanade, das ist eine der spannenden Straßen, wenn du Verkehrssenator bist. Erst mal geplant hat sie jemand anders. Wir sind jetzt mit der Planung, müssen wir umgehen. Man muss sich das so vorstellen, wenn du eine neue Straße, wenn ich jetzt sagen möchte: "Ich möchte gerne Straße X, Y, Z umbauen.", dann dauert das 30 Monate, bis das losgeht, um die ganzen Planungsprozesse zu machen. Ist bei der Esplanade nicht so, da wollen wir im April starten. Da hast du zum einen die Leute, die sagen: "Macht es nicht." Das sind Leute, die jetzt zum Teil dort Anlieger sind, die einfach Sorge haben, dass wegen Corona es da eine große Herausforderung gibt, Hotels, wo momentan niemand ist. Und da macht es eine Baustelle natürlich nicht besser. Dann haben wir letzte Woche im Abendblatt Leute gehabt, die gesagt haben: "Mensch, können Sie da nicht noch zwei Baumreihen hinpflanzen?" Und zwischendurch haben wir geguckt, können wir eigentlich die bisherigen Baumreihen, die es in der Esplanade gibt, auch erhalten? Das ist natürlich auch eine große Herausforderung, diese Bäume auch gesund zu halten, gesund zu machen, dass sich die Wurzeln ordentlich entfalten können. Und was wir im Kern machen, ist, dass wir dort vor allen Dingen erst mal vernünftige Rad-

verkehrsanlagen bauen, weil die Esplanade ist ja, sage ich mal, aus Sicht eines Radfahrers eher so eine, ich sage jetzt nicht das Wort, was ich denke, aber eine nicht so schöne Straße. Und ich bin eine Zeit lang da runtergefahren. Und da wurde ja auch noch der Fahrstuhl gebaut zum U-Bahn-Stephansplatz. Und dann ist man ja wörtlich gegen eine Holzwand gefahren als Radfahrer. Es gibt dort keinen Radweg auf der Südseite, auf der Nordseite einen provisorischen. Und was passieren wird, ist, auf jeder Seite wird ein 2,50 Meter breiter Radweg entstehen. Und auf der Nordseite wird auch Hamburgs, nicht Harburgs, in Harburg gibt es das dann schon, aber Hamburgs erste Protected Bike Lane entstehen, sodass du sozusagen 2,50 Meter Platz hast. Und diese 2,50 Meter werden dann auch mit einer kleinen Unterbrechung von der Ladung- und Lieferzone komplett von der Straße getrennt, und zwar zwischen Esplanade, also die gesamte Esplanade lang. Auf der Südseite ist es so, Radweg wird auch 2,50 Meter breit sein. Er wird eine Situation haben, dass er in Teilen von der Straße komplett getrennt wird, aber nicht in allen Teilen, weil wir haben hier mehr Lade- und Lieferverkehr, und du musst dich immer die Frage stellen, da müssen wir auch noch ein bisschen dran experimentieren, oder experimentieren klingt jetzt so doof, aber wir müssen es einfach uns mal angucken. Manchmal entweder hast du ein Auto, das einmal überfährt und dann auslädt, oder das lädt aus und du musst den ganzen Kleinkram darüber tragen. Das sind ja beide Situationen, die nicht optimal sind. Und wir haben Hotels, die auch irgendwie angefahren werden müssen, wo die Leute jetzt nicht mitten auf der Esplanade stehen wollen. Und diese Themen haben wir noch versucht kurzfristig in Einklang zu bringen, aber Radfahrer dürfen sich freuen. Hamburgs erste Protected Bike Lane wird auf der Es-

planade und an der Dammtorstraße dieselbe Maßnahme entstehen.

speaker_SPEAKER_01 (12:45)

Das ist ja genau der Spagat, den du wahrscheinlich tagtäglich machst. Du hast Sachen geerbt, du hast Sachen auch geerbt, die du nicht gut findest. Du musst sie in der Öffentlichkeit aber als gut verkaufen. Hast aber gar nicht so den, vielleicht bei manchen Sachen, den Handlungsspielraum in Höhe der Meckerei, die dich erreicht. Wenn du jetzt auf dieses halbe... Das war ja auch alles ein bisschen speziell mit euren Koalitionsverhandlungen und so weiter. Das war ja auch nicht in einer ganz normalen Zeit, wo das stattgefunden hat. Aber was motiviert dich? Also wo... Ich habe mit Hermann Knoflacher gesprochen, der ist 80 Jahre alt und der kämpft schon seit 50 Jahren. Ich mag ihn voll gerne, er ist auch ein Megamacho, aber er war einfach sehr charmant. Und den habe ich auch gefragt. Und das sind bei ihm ganz kleine Sachen, meinte er, aber die motivieren weiterzumachen. Hast du was, wo du sagst, in dem halben Jahr ist irgendwas jetzt schon gewesen, das hat mich echt motiviert weiterzumachen, dass ich was verändern kann?

speaker_SPEAKER_00 (13:18)

Also bei mir muss man wissen, ich bin schon so ein richtiges politisches Tierchen. Und ich mache das schon richtig, weil ich das auch will. Und weil, ich sage mal so, Hamburg ist meine Heimatstadt. Und ich möchte diese Stadt verändern und zwar zu einer Richtung, in die die Mobilitätswende in diesem Fall heißt. Und die da auch heißt, das zu machen. Und jetzt können wir zur Esplanade ganz konkret gehen. Ich bin auf der Esplanade in meinem Leben schon sehr häufig gefahren. Ich hatte da meinen folgenreichsten Verkehrsunfall

als Radfahrer. Ich habe mir den Arm gebrochen da. Gar nicht wegen eines Autos, sondern wegen eines anderen Radfahrers. Und ich möchte, dass an dieser Stelle eine sichere Radverkehrsanlage gebaut wird. Und das ist etwas, was extrem tief in mir drinsitzt. Und wo ich einfach auch der Meinung bin: "Das ist das, was wir brauchen, was die Zukunft ist." Insofern, das sind viele Einzelheiten. Ich bin hier mit wunderbaren Menschen in der Verkehrsbehörde zusammen, die einfach auch Lust haben, an diesen Themen zu arbeiten. Ich mag diese Stadt total gerne. Ich mag ihre Räume total gerne. Ich finde, das ist die richtige Richtung. Und ich bin einer, der das auch gerne durchkämpft. Und insofern ist es schon das Gesamtportfolio sozusagen. Und dann, guck mal, wo wir rauskommen in fünf Jahren. Ob ich bis 80 durchhalten würde, bin ich mir nicht ganz sicher.

speaker_SPEAKER_01 (14:46)

Bei mir ist es ja, du machst auch kein Gehzeug, du rennst nicht mit so einem Holzrahmen wahrscheinlich gegen die Gegend. Bei mir ist es ja immer jetzt auch gerade, dadurch, dass ich auch irgendwie relativ fix mir so eine Reichweite aufgebaut habe, das ist ja auch politisch. Also das ist ja schon interessant, finde ich. Es gibt meiner Meinung nach kein einziges Prozent an Verkehrswende, was nicht politisch ist, wo man sehr viele Dinge touchiert. Wo man aus meiner Sicht gesprochen in einer autonormierten Welt lebt, als jemand, der kein Auto hat und...

speaker_SPEAKER_00 (15:20)

Ja, ist ja auch so.

speaker_SPEAKER_01 (15:21)

Mir wird aber jetzt immer wieder gesagt, ich soll Geduld haben und ich soll alle mitnehmen und ich soll irgendwie akzeptieren, dass es so ist, wie es ist. Ich habe ja mit Herrn Dudenhöffer, dem Autopapst, ein sehr schönes Gespräch gehabt, ohne dass wir uns einig waren, aber manche Sachen konnten wir zumindest besprechen. Das ist für mich so was wie eine Gefahr, dass natürlich auf jemanden wie dir, auch aufgrund der Parteizugehörigkeit, würde ich mal behaupten, noch mal eine ganz andere Erwartungshöhe liegt. Ich merke es ja auch bei meinen Sachen, ich brauche nur mal eine Sache nicht so ganz richtig machen und dann wird es so richtig zerfleischt. Also wir, diejenigen, die so verändern wollen, wir sind immer sehr gut darin, bei den anderen die Fehler zu entdecken. Was kannst du mir denn sagen, wenn doch alle immer so ein bisschen sehr stark, meiner Meinung nach, Rücksicht nehmen auf diese Autonormierung, was habe ich denn jetzt von Verkehrswende? Also wo geht es los? Es fängt ja bei so etwas an wie zum Beispiel nicht gemachte Radwege. Also ich habe letztens hier eine ältere Dame gestürzt, weil das Laub halt noch nicht... Das sind ja so Kleinigkeiten, aber die Fahrbahn war halt frei. Und das sind ja Sachen, da kannst du nichts für, glaube ich jetzt mal, aber das sind so Sachen, wo man einfach merkt, es sind blinde Flecken da, weil wir ja alle in diese Autonorm stecken.

speaker_SPEAKER_00 (16:27)

Ja, aber ich meine, es werden sich auch nicht alle blinden Flecken auflösen, nur weil wir Hamburg nach Kopenhagen transformieren, jetzt metaphorisch gesprochen. Und vielleicht zwei Sachen kann man dazu sagen. Das eine ist, ich glaube, auch wenn wir jetzt auf Social Media sind, zumindest für mich geht, ich kann nicht, wenn ich auf Social Media höre in [unverständlich], dann kann ich keine

Politik mehr machen, sondern die Welt, und zwar in jeder Hinsicht, ist da draußen, wenn du mit Leuten von Angesicht zu Angesicht redest, eine ganz andere, als wenn man sozusagen immer irgendwelche Tweets in welcher Richtung auch immer bekommt. So, das ist zwar manchmal auch deckungsgleich, aber ganz häufig nehmen die Leute ja auch wahr, dass Prozesse nicht sofort von jetzt auf gleich funktionieren. Das ist so das eine Thema. Und das zweite Thema ist halt, ich meine, ich habe diesen Namen Mobilitätswendebehörde ja bewusst gewählt, weil sozusagen das ist schon mein Anspruch, dass wir das am Ende tatsächlich hinbekommen. Und ich finde auch, auch wenn sozusagen ganz vieles von dem, was jetzt passiert, ja gar nicht von mir passiert ist, finde ich, sieht man und merkt man nicht nur im Ton wie bei Joe Biden seit vorgestern, sondern auch in der Sache einen tatsächlichen Unterschied. Also wir haben den Jungfernstieg gesperrt und da sind vorher 15.000 Fahrzeuge gefahren, vielleicht sogar 20.000. Und jetzt fahren die da im Wesentlichen nicht mehr. Und wir werden nächstes Jahr, wir hatten über die Esplanade geredet, die erste Protected Bike Lane tatsächlich bauen. Die wäre nicht gebaut worden in der Form, hätten wir sie nicht quasi nochmal angehalten und neu gemacht. Und da laufen natürlich ganz viele Prozesse jetzt, von denen auch die Öffentlichkeit noch gar nicht so viel mitbekommt, weil natürlich müssen wir jetzt erst mal neue Planungsrichtlinien erlassen, wie wir eigentlich wollen, dass wir genau Protected Bike Lanes überhaupt bauen, damit wir nicht von Straße zu Straße hupfen. Das kann ich ja gar nicht leisten, sondern alle Planer in der Stadt wissen, das ist das, was wir jetzt tatsächlich bauen wollen. Und wenn es so ist, dann wollen wir es so bauen. Wenn wir es anders wollen, dann wollen wir es anders bauen. Aber natürlich haben wir uns auch weitere Straßen angeguckt, wo wir sagen: "Da wollen wir nochmal gu-

cken, ob man aus dem..." Ich habe manchmal Planungen vorgefunden, die sind zehn Jahre alt, weil die so komplex sind, zu bauen. Aber trotzdem möchte ich da keinen 1,60 Meter breiten Radstreifen kriegen, wenn da wenigstens 2,25 Meter noch drin sind. Und solche ganzen Themen kommen und auch die Sanierung von Radwegen kommt. Und wir arbeiten mit Hochdruck und haben sozusagen quasi eine Behörde, die sagt: "Ich möchte eigentlich, jede Entscheidung muss der Mobilitätswende dienen. Und das kann ich jetzt fünf Jahre lang versuchen und danach würden mich die Demokratie beurteilen."

speaker_SPEAKER_01 (18:57)

Für mich ist ja, ich bin momentan sehr entsetzt, was dieses Thema Virenschleuder ÖPNV und so weiter angeht. Das ist irgendwie was sehr Irrationales. Wo ich aber auch den Leuten im ÖPNV sage: "Da habt ihr eure Hausaufgaben nicht gemacht, dass die Leute das Vertrauen, dass es unerschütterlich ist." Ich finde es total toll, dass heute im Handelsblatt die Marke der Deutschen Bahn der Gewinner ist, weil in dem Sinne Markenvertrauen, Kundenorientierung, da haben die 10% zugelegt. Also so ganz verkehrt haben sie es nicht gemacht. Die Fakten sprechen dann noch eine andere Sprache. Wie geht ihr da voran? Weil das ohne dieses große Ding, also es ist ja manchmal auch so eine Fahrradfokussierung, jemand wie mein Papa könnte das ja auch nicht. Also wie legt ihr sozusagen auch die breitere Basis, das hört sich mal so doof an, aber für Massentransport?

speaker_SPEAKER_00 (19:04)

Also erstmal vielleicht zu der Corona-Nummer an und für sich. Das war mein erstes Pressestatement, was ich eigentlich in Ham-

burg gemacht habe, als Senator war. Wie erzeugen wir eigentlich Vertrauen im öffentlichen Nahverkehr? Und da haben wir gesagt, da machen wir, und da habe ich auch wirklich gute Verkehrsunternehmen hier. Das erste ist zusätzliche Hygienemaßnahmen. Das zweite ist, wir haben an allen U-Bahnen, an allen U-Bahnen öffnen die Türen jetzt immer automatisch. Dadurch, dass wir die Trennscheiben für die Busfahrer haben, werden die Busfahrer, also wir haben wirklich geringe Krankenquoten. Dadurch können wir aber auch beide Bustüren immer automatisch öffnen, um die Durchlüftung zu machen. Und wir haben sozusagen ganz, ganz viele weitere Maßnahmen gemacht von Kommunikationskampagnen über die Tatsache, dass wir relativ früh auch eine Vertragsstrafe eingeführt haben und gesagt haben: "Ey, wir wollen, dass ihr die Maske tragt. Wir wollen gar nicht euer Geld haben, aber es sind so viele Leute auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen, die auch zu einer Risikogruppe gehört. Und es ist einfach mal verdammt jeder Manns und jeder Fraus Pflicht, dann diese Maske auch zu tragen." Und wir sind auch mit der Masken-Tragequote im öffentlichen Nahverkehr momentan sehr zufrieden. Und wir gucken uns das auch laufend an, um sozusagen auch zu sagen: "Ey, wenn in so einer Situation, wo wir jetzt stecken, die Leute die Maske nicht tragen, dann wäre das ein richtiges Problem." Und dann würden wir da auch nachsteuern. Plus das, was meine Partei, sag ich mal, historisch auch nicht immer gut fand. Wir haben auch Personal, um das zu kontrollieren. 750 Leute, die tatsächlich rumlaufen und sagen, gut, wir können Schwarzfahrer kontrollieren, wir können aber auch Maskenverweigerer kontrollieren. So, das ist so das eine Thema, dass wir sagen, wir müssen unseren eigenen Beitrag dazu leisten, das Vertrauen im öffentlichen Nahverkehr hochzuhalten. Zweiter Beitrag ist, wir fahren durch. Ja, wir reduzieren unsere Angebote

nicht. Wir wollen, dass die Abstände möglich sind. Das haben wir wegen des ersten Lockdowns gemacht. Das machen wir jetzt. Kostet sehr viel Geld, muss man sagen. Aber es ist richtig, um sozusagen, dass die Bahn und die Busse sich als Verkehrsmittel der Krise bewähren. So und dann kommt jetzt sozusagen die zweite Dimension deiner Frage, die sagt, ich glaube ja, dass die Mobilitätswende wird nicht nur in der inneren Stadt gewonnen. In der inneren Stadt hat die sowieso eine Mehrheit. Die Mobilitätswende wird gewonnen, indem wir die Menschen mitnehmen, die auch in der äußeren Stadt und im Umland leben. Und das ist natürlich die Frage, wie erreichen wir sie? Und das wird am Ende ist das die Vision Hamburg-Takt, zu sagen: "Wir wollen, dass jede Hamburgerin, jeder Hamburger, jeder umgekehrt, also alle, die Möglichkeit haben, innerhalb von fünf Minuten von früh morgens bis spätabends ein gutes ÖPNV-Angebot in Hamburg zu erreichen." Dafür brauchen wir mehr Busse. Wir brauchen mehr Bahn. Wir brauchen neue Bahnlinien. Aber wir brauchen auch die ganze Sharing-Industry, sag ich mal, die sich sozusagen auf einer Plattform rund um dieses öffentliche Nahverkehrssystem entwickeln muss und dies am Ende des Tages, glaube ich, so eine Art Hybridfunktion hat, also die zum Teil privat ist, aber zum Teil auch öffentlich sein wird. Und da müssen wir vieles ausprobieren, um das tatsächlich hinzubekommen, weil wir müssen, und das ist auch ein ernst gemeinter Anspruch, wir müssen, dass alle Menschen, du sprachst von jemandem im Rollstuhl, du sprachst von deinem Vater, eben auch die Möglichkeit haben, überall komfortabel hinzukommen. Und das gilt eben auch für die Orte, wo man kein oder nur noch eingeschränkt Autofahren kann.

speaker_SPEAKER_01 (22:50)

Das haben wir eben im Vorgespräch schon kurz angerissen, dass sich ja mit einigen aus dieser... Heutzutage sind wir ja alle AktivistInnen. Ich weiß auch nicht, wie das kam. Also ich habe mich.. Ich werde demnächst auch Ölbohr-Plattformen besuchen, glaube ich, keine Ahnung. Nee, aber ich habe wirklich mit vielen gesprochen. Das ist wirklich auch eine Angst, die man auch, glaube ich, ernst nehmen muss, weil wir vergessen ja heute schon Leute in der Mobilität. Also durch diese Art der Autonormierung, die wir haben und das wir meistens auch so tun, als wenn Automobilität alle Bedarfe deckt. Das ist ja einfach nicht... Das stimmt nicht. Also ich habe mit einer Dame gesprochen, die im Elektrorollstuhl sitzt, die auch mich gefragt hat: "Warum willst du mit mir über Mobilität reden?" Dann haben wir gesprochen und am Ende hat sie gesagt: "Weißt du was, Katja, ich habe jetzt wirklich eine Idee. Ich musste mir für 70.000 Euro so ein Auto umbauen lassen, damit meine Assistenz mich fahren kann. Eigentlich wäre das ja cool, wenn ich das ins Carsharing gebe, weil ich benutze nur einmal die Woche für bestimmte Treffen oder so." Da ist dieser Begriff Smart City, der ja auch immer so ein bisschen mitschwingt, kann ja, und das haben wir jetzt in vielen Bereichen gelernt, sowohl was Rassismus, Sexismus und andere Themen angeht. Also wenn ich im besten Wissen und Gewissen als weiße, gesunde Frau handle, mache ich was falsch, weil ich ja nicht alles kenne, was es da drum herum geht. Wie geht ihr sicher, dass Smart City nicht noch mehr Menschen ausschließt, als jetzt zum Beispiel schon Automobilität Menschen ausschließt?

speaker_SPEAKER_00 (23:01)

Also erst mal ist das so, das ist für uns ein total relevantes Thema, weil ich bin nicht nur hier Mobilitätswende-Senator, sondern meine

Perspektive ist, ich möchte gerne Mobilitätspolitik von den schwächeren Menschen in der Gesellschaft machen. Und das ist zum einen so, ich will mal ein Beispiel nennen, wenn ich jetzt sage, wir sperren den Jungfernstieg, dann gibt es eine ganze Reihe von Menschen, die sich auch völlig zurechtmelden und sagen: "Herr Tjarks, ich habe hier ein reales Problem. Wie komme ich denn jetzt zum Jungfernstieg?" Und da muss man sich auch tatsächlich was überlegen. In diesem Fall ist das beispielsweise so, es gibt sehr viele Arztpraxen, die entsprechende Menschen behandeln im Neuen Wall. Da haben wir gesagt: "Okay, der Neue Wall bleibt für Taxen und auch für MOIA weiter geöffnet an der Stelle." Oder dass wir gesagt haben: "Wir wollen am Ende um die Alster herum in Summe mehr Parkplätze für Menschen mit Behinderung haben als vorher. Es werden Parkplätze wegfahren, aber für Menschen mit Behinderung werden mehr geschaffen." Oder dass wir sagen: "Naja, wir bauen natürlich jetzt auch gerade die U-Bahn-Station Rathaus, die U-Bahn-Station Mönckeberg tatsächlich auch barrierefrei aus." So, umgekehrt haben viele Leute nicht die Perspektive, weil auch ich, wie gesagt, du sagst ja, was hast du als mittelalte weiße Frau oder ich als mittelalter weißer Mann, das ist ja schon fast das Schlimmste, was es eigentlich so gibt, haben viele Menschen auch nur ihre eigene Perspektive im Blick. Und dann sage ich auch immer: "Naja, aber wir schließen auch in unserer autonormierten Welt jetzt viele Leute von der Mobilität tatsächlich aus. Also alle unsere Kinder profitieren eigentlich nicht von unserer autonormierten Welt. Auch da schließen wir einfach viele aus und gefährden viele." Und das müssen wir sozusagen eigentlich jetzt miteinander bedenken. Und wir hatten kurz darüber gesprochen, das Thema gerade für Menschen mit Behinderung und Taxi ist ein Thema, weil die kaum Taxen bekommen, die man sozusagen, die sie

nutzen können. Das ist etwas, wo wir jetzt überlegen: "Können wir da was verändern?" Dafür reden wir dann mit dem Landesbehindertenbeauftragten beispielsweise, der uns sehr intensiv in diese Thematik einführt. Ich habe ihm auch gesagt: "Ich bin sehr bereit, mich auch mal...", weil es ja auch sehr unterschiedliche Behinderungen gibt. Man denkt ja vielleicht am ehesten an Menschen im Rollstuhl. Dann gibt es aber auch Leute, die, weiß ich nicht, die aus anderen Gründen Einschränkungen haben. Ich habe gesagt: "Für mich ist wichtig, dass du mir als Landesbehindertenbeauftragter aufzeigst, was sind eigentlich die Hauptthemen, die dahinterstehen? Was können bestimmte Leute nicht? Worauf müssen wir in den Planungen achten?" Und in diesen Austausch zu gehen und die Situation auch selbst zu erfahren, auch selbst zu merken, was ist da eigentlich problematisch? Das gehört, glaube ich, zu einer guten Politik auch dazu, weil wenn man sozusagen nur, wenn man es sich konkret anschaut, es konkret selber erlebt, dann kann man auch verstehen, warum man und wie man politisch handelt.

speaker_SPEAKER_01 (26:51)

Es kann ja in Zukunft dann auch heißen, dass ihr gar nicht mehr so riesige, milliarden schwere Ausfahrprogramme für Aufzüge und Ähnliches macht, sondern du hast es genannt, MOIA, dass du dann sozusagen als Senator durchgreifst und sagst, da müssen barrierefreie Fahrzeuge, weil im Moment ist es das ja nicht. Also das sind doch Sachen, wo man wahrscheinlich aber auch, wie du schon sagst, nicht experimentieren, aber den ersten Schritt macht und dann guckt, hat das Vor- oder Nachteile gebracht und das immer validiert. Ich habe momentan einfach die Schwierigkeit, dass wir in so vielen Bereichen auf 100% warten. Ich weiß nicht, ob es deutsch ist oder allgemein eine Veränderungsverweigerung ist.

Also wir wagen diese Experimente nicht und wir leuchten immer alle Dinge aus. Auch wenn ich über die Mobilität in Hamburg spreche, kommt der ländliche Raum immer irgendwie rein. Dann denke ich immer: "Lass uns doch einfach mal anfangen da, wo..." Also ich möchte in Hamburg leben und mir würde immer geraten, ich soll ins Land ziehen. Weil wenn mich das so nervt, dann soll ich das wegziehen. Das ist so, finde ich, das ist mal so, egal wie du argumentierst, die Leute ditschen dir so weg. Hast du denn auch eine Qualitätsverbesserung in dem Sinne, weil viele Leute brauchen ja Schienen, also ist ja nachgewiesenermaßen das Zuverlässigste im Kopf zumindest. Da guckt man ja teilweise noch nicht mal an der U-Bahn auf die Fahrpläne, weil man einfach weiß, dass da was kommt. Gibt es da auch was, was helfen wird, diesen gesamten Umweltverbund zu stärken?

speaker_SPEAKER_00 (26:51)

Ja, total. Und das ist etwas, was ich ja nicht angestoßen habe, aber was man jetzt mit einer großen Klarheit auch weiter durchsetzen muss. Wir haben ja seit Montag jetzt im Prinzip auch Baurecht für die S4 beispielsweise. Also sprich Baurecht hatten wir vorher, aber wir sind beim Bundesverwaltungsgericht so weit durchgekommen, dass wir glauben, jetzt auch tatsächlich starten zu können. Das sind 17 Kilometer zusätzliche Schienen nach Richtung Bargteheide. Das ist ein richtig großer Fortschritt und wird 250.000 Menschen, sage ich mal, eine deutlich bessere Bahnanbindung geben. Wir bauen aktuell an der U4 nach in die Horner Geest hinein. Das ist lustigerweise, habe ich nie angestoßen, aber direkt neben meiner weiterführenden Schule gewesen. 13.000 Menschen, die zusätzlich an die Bahn angeschlossen werden. Ich denke, wir starten nächstes Jahr mit der U5. Auch das wird etwas sein, wo man das

dann schon richtig erleben kann, zwar noch nicht fahren kann, aber erleben kann, dass sich das tatsächlich verbessern wird und dass da was kommen wird. Und daran arbeiten wir sehr hart. Und wir haben sozusagen auch Themen, die in Hamburg gar nicht so wahrgenommen werden. Aber zusammen mit Schleswig-Holstein beispielsweise vor kurzem, auch während meiner Amtszeit, also noch sehr jungen Amtszeit, gesagt, okay, hat Schleswig-Holstein vorgeschlagen: "Können wir nicht versuchen, ein drittes und viertes Bahngleis zwischen Pinneberg und Elmshorn zu bauen?" Und wer sich ein bisschen mit dem Bahnverkehr in Norddeutschland auskennt, in Elmshorn laufen die Strecken aus Kiel, aus Flensburg und aus Sylt. Und das heißt, ein drittes, viertes Gleis, das erhöht die Kapazität erheblich. Und dann hast du ganz andere Zuläufe auf Hamburg, wo wir sozusagen auch mehr Menschen dort tatsächlich transportieren. Und ich habe die Freude gehabt, einen Kandidaten für die Bürgermeisterwahl in Uetersen zu unterstützen. Der ist es leider nicht geworden am Ende, aber das ist ein Freund von mir, der hat da kandidiert. Und da war ich auch extra da, bin da schön mit dem Fahrrad hingefahren nach Uetersen und habe da mal ein bisschen was über die Mobilität erzählt, die wir uns in Hamburg so vorstellen. Aber ich habe auch selber gemerkt, die Leute haben sich total gefreut, dass mein Hamburger Senator gesagt hat: "Ich gehe mal ins Umland. Und für uns machen wir uns...wir machen uns als Stadt auch Gedanken, wie wir euch nach Hamburg reinkriegen und wieder rauskriegen. Und zwar am besten nicht mit dem Automobil. Und diese leichte Hamburger Selbstreferenzialität, die es ja manchmal gibt, die müssen wir ablegen und da auch mit dem Umland viel stärker planen." Es geht auch an anderer Stelle, dass wenn wir jetzt eine S32 nach Lurup Osdorf bauen, die natürlich so gebaut werden muss, dass die auch nach Schönefeld weiterge-

baut werden kann. Aber das macht einfach Sinn, diese Stadt dann gleich mit anzuschließen. Und da sind viele Themen dahinter, die wir jetzt energisch vorantreiben. Leider dauert Bahn immer lange. Aber wenn man dann fertig ist, dann lohnt es sich auch wirklich. Weil wenn wir jetzt mal die S-Bahn wegdenken würden in Hamburg, dann wäre Ebbe.

speaker_SPEAKER_01 (30:57)

Wir haben ja jetzt diesen komischen Begriff Pop-Up-Bike-Lanes, den ich nicht gut finde, weil er Pop-Up-Stores...

speaker_SPEAKER_00 (31:03)

Was wünschst du denn?

speaker_SPEAKER_01 (31:05)

Pop-up-Stores verschwinden immer wieder. Also das ist halt Pop-up ist so was für mich, was aufpoppt, aber auch irgendwann wieder...

speaker_SPEAKER_00 (31:07)

Pop-up, pop-down.

speaker_SPEAKER_01 (31:08)

Ja, genau. Und so nennt ihr eure Dinger ja auch. Max-Brauer-Allee zum Beispiel. Ist das ein Verkehrsversuch oder was ist das dann?

speaker_SPEAKER_00 (31:11)

Das ist jetzt in der Tat erstmal für, also das ist ja beim Schlumpf? das Ding. Und das ist jetzt erstmal für ein Jahr genehmigt. Ich finde Pop-up-Bike-Läden auch nicht so gut, weil das Problem ist, ich

bin selbst Englischlehrer, habe jetzt eigentlich wenig Probleme mit Anglizismen, aber man merkt halt, dass viele Leute das trotzdem, dass das nicht so verstanden wird, sofort. Und gleichzeitig gibt es jetzt nicht so einen richtig deutschen, guten deutschen Begriff.

speaker_SPEAKER_01 (31:46)

Autokorrekturspuren natürlich.

speaker_SPEAKER_00 (31:52)

Wie viel Silben hat der? Autokorrekturspuren oder was? Also ich weiß nicht, also an einer Hand konnte ich das jetzt nicht mehr abzählen mit den Silben. Und deswegen...

speaker_SPEAKER_01 (31:55)

Ja, aber ich merke wirklich, es gibt Irritation jetzt bei allem Spaß. Aber das ist wirklich was, also auch gerade in Berlin, das sind ja tatsächlich Spuren, die geplant sind. Und die jetzt vorgezogen wurden von cleveren Leuten, die sich diese Corona-Situation gegriffen haben und auch in aller Deutlichkeit gesagt haben: "Wir brauchen einfach Platz." Und es geht mir einfach das Herz auf, wenn ich diese Bilder sehe, wenn kleine Kinder mit ihren Helmen da irgendwie auf einmal mitten in Berlin Rad fahren. Es gibt aber auch eine Verunsicherung auch von dieses Begriffes, bleibt das so oder kommt das wieder weg? Also wenn ihr das jetzt ein Jahr genehmigt habt, was steht denn da am Ende? In München bauen sie die ja gerade wieder ab, um vier Monate zu evaluieren. Und das ist so was, wo ich zurecht sage, also wann fangt ihr an, das zu zählen oder was auch immer ihr davor habt? Und wann fällt die Entscheidung, ob sowas bleiben darf?

speaker_SPEAKER_00 (32:50)

Wir haben bisher eine und wollen in Kürze eine zweite. Das sind beide Straßen, die wir sowieso planen, umzubauen. Das wird entlang der 15er-Metrobus-Linie sein. Die Idee war, da sowieso eine Busbeschleunigungsmaßnahme zu machen. An beiden Straßen gibt es bisher keinen Radweg. Deswegen macht das an der Stelle Sinn, weil sie auch noch eine Überbreite haben. Die Idee ist, dass das erstmal genehmigt ist und wir uns das in Ruhe angucken. Aber eigentlich, sag ich mal, dass da so lange zu lassen, bis die Straße da tatsächlich umgebaut wird, weil jetzt sind diese Pop-Up-Bike-Lanes... Also mir geht auch das Herz auf. Ich habe mir die am Freitag mit Regine Günther in Berlin noch mal im Detail angeguckt. An vielen Stellen sind sie provisorische Maßnahmen. Wir wollen im Straßenraum auch endgültige Maßnahmen haben. Man muss das von Ort zu Ort gucken. Man muss sich trauen, Dinge zu verlängern. Man muss sich aber auch trauen, an bestimmten Dingen zu sagen: "Vielleicht war es an dieser Stelle nicht richtig." Das muss einen gewissen Versuchscharakter haben. Nichtsdestotrotz geht es im Grundsatz um die Richtung, mehr Radverkehr zu ermöglichen auf mehr Platz. Das ist ja klar.

speaker_SPEAKER_01 (34:04)

Nimmst du denn manchmal PolitikerInnen, KollegInnen mit aufs Rad? Also, weil ich bin gerade hier, ich wohne ja in einem Spittel.? Ich musste zum Zahnarzt, weil ich mir den Zahn abgebrochen habe. Und hab wieder mal gemerkt, wie ätzend das ist mit diesen geparkten Autospuren und diesem eigentlich 1,50 m Überholabstand. Und dann fahren 2 Fahrradfahrer, und dann kommen 2 Autos. Und man ist immer so in diesem... Also, einfach dieses Gefühl manchmal zu vermitteln, warum es manchmal auch Sinn macht,

hinter Radfahrenden zu bleiben. Also, hast du da auch bei deinen KollegInnen schon was geschafft? Oder sind das auch alles patente Radfahrer, so wie du?

speaker_SPEAKER_00 (34:12)

Also ich sag mal so, es ist...Jeder kennt meine Leidenschaft im Rathaus. Und man darf sich den Hamburger Senat jetzt auch nicht als einen Haufen von Hardcore Autofahrern vorstellen. Das ist weit entfernt davon. Das muss man wirklich sagen. Umgekehrt muss man sagen, es hat da jetzt ja auch nicht jeder die Voraussetzungen, so wie ich sie habe. Wenn du Dienststellen hast, die sehr weit über die Stadt verstreut sind, die sozusagen, du wohnst irgendwie in einer Ecke, arbeitest an einer anderen Ecke, dann musst du auch irgendwie hin und her kommen und nebenbei arbeiten. Und nicht alles, was du so als Politiker tust, eignet sich total dafür, in der U-Bahn besprochen zu werden. So, das ist schlicht so. Und deswegen muss man da auch den Respekt haben. Und es gibt da jetzt eigentlich umgekehrt auch keinen Hardcore Autofahrer, der jetzt sagt: "Ich wollte schon immer mal so einen..."

speaker_SPEAKER_01 (35:29)

Ja, von mir wird immer der Perspektivwechsel verlangt. Ich bin nicht Radfahren, ich bin mobil. Ich mag mich auch nicht auf ein Verkehrsmittel reduzieren lassen. Aber von mir wird immer verlangt, dass ich mich in alle anderen einfühle. Ich habe jetzt so eine kleine Blitzidee, nenne ich das immer, dass ich einfach so versuche, zum Perspektivwechsel einzuladen. Weil ich glaube tatsächlich, das ist das, woran es dann doch krankt, dass man das einfach nicht weiß, wie es sich anfühlt, als Radfahnder unterwegs zu sein. Und warum man auch vielleicht gar keinen... Also allein dieser irre Park-

suchverkehr hier. Ich habe gerade hier unten wieder so ein Ding, das ist ein Haus, so ein alter Unimog umgebaut. Ich werde grell mittlerweile, weil du hast überhaupt gar keine Sicht mehr.

speaker_SPEAKER_00 (35:32)

Wo wohnst du?

speaker_SPEAKER_01 (36:11)

Lutterothstraße.

speaker_SPEAKER_00 (35:32)

Lutterothstraße, sehr schön. Da habe ich auch schon mal gewohnt, '79.

speaker_SPEAKER_01 (36:11)

Das ist das Hipster-Viertel, wo die Leute die Kinder kriegen. Also die Ex-Hipster. Lächer, Lächer ich immer. Das sind ja alles Sachen.

speaker_SPEAKER_00 (36:17)

Wo die VW-Busse als Öko-SUVs getarnt werden und..

speaker_SPEAKER_01 (36:22)

Und immer auf den Wurzeln. Und immer, wo mittlerweile hier um die Ecke liegen, legen sie schon Findlinge hin, damit die geschützt sind. Und das ist natürlich was, wo, da gebe ich auch zu, da bin ich manchmal einfach durch. Wenn ich einen Spaziergang mache und überhaupt nicht mehr so... Ich denke, wenn ein Kind 1,10 m ist, das glotzt nur noch auf Blech. Das muss ich ganz vorsichtig rantasten. Deswegen rede ich nicht mehr von autofreien Städten, sondern von kinderfreundlichen Städten. Ich glaube, das ist so was... Dar-

auf wollte ich hinaus, bei dir in der Behörde, da musst du ja auch was tun. Das heißt ja nicht nur, dass du extern unterwegs bist und die Dinge veränderst, sondern auch, dass du so ein Apparat an sich... Ich weiß nicht, wie einfach es war, dem einen neuen Namen zu geben und ob alle davon begeistert waren. Aber es ist ja schon ein Ding nach außen. Und dann erbt man so ein Apparat, stelle ich mir vor, und dann setzt man sich bei jedem an den Schreibtisch und sagt: "Was machst du hier eigentlich?" Und wie nimmst du deine Leute damit?"

speaker_SPEAKER_00 (37:14)

Also erstmal ist es, glaube ich, gut, dass wir sozusagen eine große Klarheit haben durch den Namen. Und die Klarheit geht nicht nur nach außen, sondern auch nach innen, weil auch nach innen weiß jeder, gut, ich bin Grüner, ich nenne mich Mobilitätswende-Senator und das ist der Auftrag. So natürlich die Frage, was ist dann genau der Auftrag? Mobilitätswende geht ja auch auf verschiedenen Facetten. Und das, was wir gemacht haben, ist, dass wir einfach gesagt haben: "Okay, wir machen eine unter Corona-Bedingungen allerdings große Leitungsklausur." Da haben wir uns die Bucerius Law School quasi gemietet und gesagt: "Wir laden da so viele ein, wie geht unter Corona-Bedingungen", was so etwa 60 Leute waren. Und dort haben wir genau darüber geredet, was ist jetzt eigentlich die Mobilitätswende, was ist das Programm für die nächsten fünf Jahre? Und das war, glaube ich, sehr erfolgreich, insbesondere, weil sehr, sehr viele Leute, auf die ich hier getroffen bin, sind nicht nur top motiviert. Ich kann mal ein Beispiel nennen, der Leiter meiner Straßenbauabteilung fährt jeden Tag aus Volksdorf hier in die Behörde mit dem Fahrrad und kommt auf deutlich mehr Kilometer als ich. Und das ist der Leiter meiner Straßenbau-

abteilung, nicht meine Radwegeabteilung. Und das ist schon, schon die Leute haben Lust, die haben Bock und es funktioniert auch. Und ich meine, wir haben eine Behörde neu zusammengeschnitten von verschiedenen Orten und trotzdem kriegen wir so ein Projekt wie den Jungfernstieg ja auch gewuppt. Also sozusagen, das muss man auch erstmal irgendwie schaffen, eine Behörde neu zu machen und dann läuft es trotzdem. Und das ist etwas, wo ich an vielen Stellen durchaus auch offenere Türen eingerannt habe und sie auch noch ein bisschen weiter geöffnet habe, sozusagen. Und es kommt natürlich sehr darauf an, steht dann so eine Leitung auch in schwierigen Situationen? Oder ziehen wir uns beim ersten Thema sozusagen zurück? Welchen Mut wird aufgebracht? Was wird verlangt? Und dann ist das natürlich viel Kommunikation. Aber ich kann jetzt überhaupt nicht sagen, dass ich hier auf einen Laden getroffen bin, der sagt: "Herr Tjarks, was machen Sie denn da eigentlich?" Sondern im Gegenteil, das ist ein Laden, der eigentlich sagt: "Wir würden das sehr gerne unterstützen. Und Sie müssen jetzt die Richtung vorgeben und Sie müssen aber auch sozusagen dann da stehen und das Thema vertreten." Und das, finde ich, mache ich bisher ganz erfolgreich. Hoffe ich zumindest.

speaker_SPEAKER_01 (39:25)

Das kenne ich auch aus meiner Arbeit, dass die selber frustriert sind, wie langsam alles geht. Das ist ja was, auch beim Radwegeausbau oder so, das ist ja nichts, was man... Ehrlich gesagt kann man das auch keiner erklären, warum das so lange dauert.

speaker_SPEAKER_00 (39:38)

Und wenn man, sag ich mal so, wenn jetzt unter uns jemand hier gewesen wäre, der wirklich so gar keine Lust hätte, der hat jetzt auch die Chance noch zur Autobahn GmbH zu gehen. So, da waren viele gute Kollegen gegangen, muss man sagen. Aber sozusagen Autobahnbau ist eben was anderes als ich baue Radwege und verändere die Straßen.

speaker_SPEAKER_01 (39:55)

Was bist du denn für ein Chef?

speaker_SPEAKER_00 (39:59)

Ich hoffe, ein angenehmer. Also ich war ja im Gegensatz zu anderen Menschen, die manchmal eher so die Spuren nehmen, Kreißaal, Hörsaal, Plenarsaal, habe ich ja erstens selber gearbeitet, relativ lange, und mich mit diesen ganzen Themen sehr intensiv auseinandergesetzt und weiß deswegen vor allen Dingen den Respekt vor der ganzen Arbeit meiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, dass der sehr groß ist. Und ich bin eigentlich ein Typ, der sehr, sehr viele Freiheiten gewährt, der aber auch selbst eine Idee hat. Also ich mache das jetzt ja hier nicht nur, weil ich sozusagen Spaß und Freude daran habe, sondern weil ich auch überzeugt bin von dem, was ich tue. Und freue mich natürlich auch, wenn zumindest mein engeres Umfeld, das auch selbst so denkt und deswegen auch ein bisschen intrinsisch mitmotiviert ist, an der Sache zu arbeiten.

speaker_SPEAKER_01 (40:47)

Ich weiß, dass du gleich weitermusst. Was ist dein nächstes Highlight?

speaker_SPEAKER_00 (40:49)

Jetzt heute?

speaker_SPEAKER_01 (40:50)

Nein!

speaker_SPEAKER_00 (40:51)

Oder was demnächst kommt?

speaker_SPEAKER_01 (40:53)

Think Big!

speaker_SPEAKER_00 (40:54)

Think Big!

speaker_SPEAKER_01 (40:55)

Nein, irgendwie was in der nächsten Zeit. Was in der nächsten Zeit irgendwie anliegt. Also gibt es irgendwas, was du eröffnen darfst oder wo du, keine Ahnung, irgendwie... Irgendwas in der nächsten Zeit, was cool ist. Oder ein Kindergeburtstag meinetwegen auch. Ja.

speaker_SPEAKER_00 (41:10)

Es kommen immer sozusagen Themen wie beispielsweise, wir eröffnen demnächst eine neue U-Bahn-Betriebswerkstatt, die größer ist, weil wir mehr Züge fahren lassen müssen. Oder es kommt demnächst auch noch mal das Thema Pop-up-Bike-Lane auf Hamburg zu. Oder es kommen, natürlich wird der Jungfernstieg jetzt auch irgendwann fertig werden und so weiter und so fort. Also der Strom an Nachrichten, den man im Verkehrsbereich produzieren kann, ist quasi unablässig. Und selbst wenn man ihn selbst nicht

produziert, produzieren ihn irgendwelche anderen Leute, weil man sich täglich über irgendwas aufregt. Und es gab mal einen, der hat gesagt: "Es gibt so drei bekloppten Senatoren", das ist in Schule und Verkehr, weil irgendwie jeder was damit zu tun hat jeden Tag. Und damit muss man auch ein bisschen umgehen können. Aber wenn man das kann, dann ist das wirklich ein schönes Amt.

speaker_SPEAKER_01 (42:01)

83 Millionen BundestrainerInnen gibt es da in allen drei Bereichen. Genau. Ich danke dir für das Gespräch. Ich will dich in deinen nächsten Termin entlassen. Wir sehen uns ja Mittwoch auf diesem anderen Konvent noch. Ich fand das sehr angenehm. Wenn ich helfen kann, sagst du Bescheid.

speaker_SPEAKER_00 (42:04)

So machen wir das. Die Mobilitätswende passiert nur, wenn die Leute das in dieser Stadt wollen.

speaker_SPEAKER_01 (42:27)

Ja, ganz ehrlich, das ist ja genau das, was ich auch immer wieder...

speaker_SPEAKER_00 (42:30)

...was man verordnen kann. Man kann das machen, man muss es machen, aber wenn die Leute es dann nicht wollen, dann passiert es auch nicht.

speaker_SPEAKER_01 (42:31)

Ja, und tatsächlich kann jeder was tun. Das ist ja so Magic. Und das versucht man den Leute zu illustrieren. Okay, dir noch einen schönen Tag. Ciao.

speaker_SPEAKER_00 (42:40)

Dir auch, vielen Dank. War auch ein sehr angenehmes Gespräch.

Tschüss.