

SheDrivesMobility 46 - Johannes Schlaich

speaker_SPEAKER_00 (0:15)

Hallo und herzlich willkommen. Eine neue Folge She Drives Mobility. Und ich freue mich sehr, dass du einschaltest. Mein Name ist Katja Diehl. Alle 14 Tage beschäftige ich mich hier mit verschiedenen Details der Mobilitätswende. Meiner Meinung nach ist diese nicht möglich, ohne Diversität und neue Arbeitsformen mitzudenken. Denn aktuell, ja, ich denke, es ist auch kein Geheimnis, wird von vielen die Corona-Krise als Ausrede genutzt, die Automobilität weiter voranzutreiben. Es ist sehr ideenlos, was da gerade passiert. Anstatt Automobilität anders zu denken, zum Beispiel als geteilte Mobilität und Teil des öffentlichen Nahverkehrs, und auch als Lösung, den ländlichen Raum anzuschließen, wird einfach darauf gepocht, dass wir weiterhin Neuwagen kaufen sollen. Es gibt Kaufprämien sogar für Plug-in-Hybride, die meiner Meinung nach keine Klimarelevanz haben, weil sie vor allen Dingen fossil betrieben werden. Das ist für mich ein Zeichen dafür, dass diese Branche immer noch viel zu homogen ist, weil es einfach nicht zu neuen Ideen kommt. Die Idee von Autoverkaufsprämien, sorry to say, kommt aus der Nazi-Zeit. Denn auch Hitler hat damals solche Prämien platziert, um mehr Autos abzuverkaufen und um die Wirtschaftskraft anzukurbeln. Dieses Narrativ hat also eine ziemlich blöde Vergangenheit. Und ich würde eigentlich viel lieber tolle Dinge für die Zukunft erzählen, zum Beispiel auch eine Mobilprämie für alle ausloben. Aber ich schweife ab. Heute habe ich den sogenannten Verkehrs-Prof zu Gast. Johannes Schlaich nennt sich selbst so bei Twitter. Und er ist jemand, der sehr stark erst in der Praxis gearbeitet hat, unter anderem bei der Deutschen Bahn und anderen, bevor er in die Lehre gegangen ist. Und ich glaube, das

ist eine gute Sache. Denn auch meine Ladies zum Beispiel, die ich am Anfang ans Mikro gelassen habe, um She Drives Mobility voranzutreiben, waren vor allen Dingen Quereinsteigerinnen. Und ich glaube, Johannes ist jemand, der sehr viel pragmatischer als ich mit den Dingen umgeht und der auch gar nicht unbedingt sieht, dass wir es schaffen, die mobile Verkehrswende so schnell zu gestalten, dass sie wirklich auch klimarelevant wird. Vielleicht ist die Wahrheit zwischen uns beiden, zwischen mir, die sehr ungeduldig ist, weil immer nur dasselbe passiert und viele Menschen bereits vergessen werden. Johannes ist aber auch sehr offen für neue Lösungen, wie zum Beispiel On-Demand-Ride-Pulling. Hier sieht er viel Kraft, den Verkehr zu wenden, weg vom privat besessenen Auto, zu etwas, was wirklich klimarelevant agieren kann. Ich wünsche euch nun viel Spaß mit dieser neuen Folge, freue mich über Feedback, Sternchen, whatever, um diesen kleinen Podcast noch größer zu machen und wünsche euch viel Inspiration und neue Gedanken bei unserem Gespräch. Euch einen schönen Tag.

speaker_SPEAKER_00 (2:56)

Ich freue mich sehr, dass es geklappt hat, weil ich irgendwie ganz spannend finde. Ich habe mich natürlich ein bisschen mit dir auch beschäftigt, dass du ja nicht ein Prof-Prof bist, sondern durchaus Praxis mitbringst. Ich finde aber auch lustig, da möchte ich auch nochmal gleich mit dir, wenn du dich vorgestellt hast, draufgehen, dass du dieses Twitter-Handle, ab wann es das gab und ab wann du bei Twitter auch bist. Aber stell dich doch bitte einmal kurz vor, damit die Menschen, die dich nicht kennen, wissen, was du so tust.

speaker_SPEAKER_01 (3:23)

Ja, vielen Dank für die Einladung erst mal. Mein Name ist Johannes Schlaich. Ich bin Professor für Mobilität und Verkehr an der Beuth-Hochschule in Berlin. Beuth-Hochschule ist ja eine der größten Ingenieursschmieden, die wir in Berlin haben, mit über 13.000 Studierenden. Und ich bin jetzt, ich habe mal darüber ausgerechnet im Vorfeld von dem Interview, seit fast 20 Jahren in der Mobilitätsbranche aktiv. Bin da völlig zufällig reingeraten. Das erzähle ich auch meinen Studierenden. Ich wollte mal richtiger Bauingenieur werden, Häuser bauen, Brücken bauen und irgendwie so tolle konstruktive Sachen machen. Habe da relativ schnell festgestellt, das ist nicht mein Ding. Und dann gab es da zufällig so eine Vertiefungsrichtung: "Hey, du kannst ja auch Verkehr vertiefen." Ich dachte mir, irgendwie, das ist spannend, ein aktuelles Thema, auch schon vor 20 Jahren, nicht erst heute. Und hat mit Menschen zu tun. Da kann man vieles verbessern, da kann man was verändern. Und seitdem bin ich jetzt in der Mobilitätsbranche und hab es auch, glaube ich, seit keinem Tag bereut, dass ich das gemacht habe. Habe jetzt spannende Jahre eben in der freien Wirtschaft auch weltweit tätig gewesen, gemacht. Und jetzt seit drei Jahren hier an der Beuth-Hochschule, wo ich versuche, ein bisschen was weiterzugeben und hier eben ein paar der Bauingenieure zu überzeugen, dass Verkehr eine tolle Vertiefung ist. Und die, die dann zu mir kommen, denen dann auch die entsprechenden Skills mitzugeben, dass man da ein bisschen besser in eine menschenfreundliche Mobilität kommt, als wir es vielleicht heute schon haben.

speaker_SPEAKER_00 (4:50)

Das ist insofern ganz lustig, weil ich habe, glaube ich, mittlerweile 44 Ausgaben von meinem Podcast. Das waren natürlich jetzt nicht immer Leute direkt aus der Branche der Mobilität. Trotzdem, bis

auf eine Person, waren alle QuereinsteigerInnen. Also, zuletzt hatte ich ja Christian Stöcker. Auch der ist ja überall von Psychologie über Spiegel, da eine Leitung gehabt und so weiter. Jetzt auch Lehrender und Prof. Ich finde das total interessant, weil das eine Zeit lang, ich bin ja auch schon was älter, wurde das ja schon, ja wie soll ich sagen, es wurde schon irgendwie hingeguckt, dass man eher auf Spezialisten geht. Das bei uns in der Mobilitätsbranche gibt es ja auch viele Geografen. Also, dass so bestimmte Dinge irgendwo hingehören. Und ich habe so momentan das Gefühl, es geht wieder ein bisschen entweder in Richtung Generalist oder halt jemand, der Lust auf ein Thema hat und sich dann einarbeitet. Ist das bei deinen Studierenden und bei dir selber, auch im Umfeld, vielleicht auch so eine Beobachtung, die du machst?

speaker_SPEAKER_01 (5:50)

Ja, ich denke, was man halt sieht, jetzt auch so im Laufe der Zeit, die ich jetzt in der Branche bin, dass das ganze Thema wieder attraktiver wird. Also es war in so einer Ecke drin: Zug kommt immer zu spät und Stau gibt es auch immer. Und ich meine, das ist jetzt irgendwie nicht ein Bereich, wo ich sage: "Hey, das ist fantastisch, da gehe ich jetzt rein. Haufen Probleme." Und ich denke, dass jetzt der Verkehr einfach durch so neue Anbieter, wir sehen das E-Scooter, wir sehen Uber, Clever Shuttle, doordoor und solche Firmen, die auch irgendwie ein bisschen hipper sind und die sich auch hipper nach außen darstellen. Wird die ganze Branche einfach interessanter. Und das macht es natürlich jetzt auch interessanter, für externe Leute reinzukommen. Es gibt auch mehr Geld. Also wir sehen halt jetzt das ganze Venture Capital, was da so in diese Firmen reinfließt. Und das macht es natürlich gerade spannend, dass da jetzt auch mehr und mehr Leute andere Sachen

reinbringen. Und das macht es natürlich auch, gibt auch große Chancen, weil wir jetzt, jetzt überzeichne ich natürlich ein bisschen, jetzt nicht nur irgendwie den Verwaltungsmenschen haben, der da seine Straßen verwaltet, sondern jetzt kommen halt auch Leute wie Uber, kann man jetzt böse oder nicht böse finden. Aber die bringen wahnsinnig viel Neues mit, Technologie mit. Genauso diese E-Scooter-Anbieter. Ich meine, das ist alles Hightech, was da verbaut wird. Und das macht es natürlich spannend und bietet uns jetzt neue Chancen. Und vielleicht kommen wir da heute auch noch zu, wo wir natürlich auch ein bisschen aufpassen. Es hat natürlich auch Risiken, dass man da jetzt ein bisschen überrollt wird von viel Geld, von viel Technologie. Da müssen natürlich Städte sich auch in Führungsstrichen ein bisschen wehren und ihre eigenen Strategien entwickeln. Aber es ist eine spannende Zeit. Und mir fällt es aktuell nicht schwer, meinen Studierenden zu sagen: "Hey, geh in die Richtung." Da muss ich einfach nur Tagesspiegel oder andere Zeitungen aufmachen und kann fünf Artikel zeigen und sagen: "Hey, das ist ein Thema, das bewegt heute die Menschen." Und das ist sicherlich anders als vor 20 Jahren oder vor 15 Jahren. Da musste man schon ein bisschen mehr intrinsische Motivation mitbringen.

speaker_SPEAKER_00 (7:55)

Wir haben es natürlich mit 83 Millionen BundestrainerInnen zu tun. Also Mobilität ist ja sowas, wo irgendwie jeder und jede eine Meinung hat und irgendwie jeder und jede seine eigene Mobilität mitbringt. Und an dir finde ich recht spannend, das müsstest du vielleicht mal kurz erläutern, ob das typisch Beuth-Hochschule ist oder wie ihr da vorgeht, dass du ja sehr viel Praxiserfahrung in den unterschiedlichsten Bereichen auch gesammelt hast in der Mobili-

tät. Also Daten war mal dein Thema, aber auch Lufthansa haben wir eben im Vorgespräch. Also hast du auch schon mal irgendwie reingeschnuppert als Student. Will heißen, hast ja schon sehr viele unterschiedliche Arten, wie man auf Mobilität blicken kann und wie man Mobilität gestalten kann. Was glaube ich auch bei der DB her, ist das so ein typischer Ansatz bei euch in der Hochschule oder ist es sowas, wo man auch merkt, es braucht wirklich so ein bisschen diesen Stallgeruch, um zu verstehen? Das wirst du auch kennen, wenn man einmal in ein Bahnsystem geguckt hat, da möchte man am liebsten durch den Zug manchmal laufen und sagen: "Das hat jetzt hier Infrastrukturhintergründe oder wie auch immer." Also man hat ja fast ein bisschen Verständnis, wenn man einmal dahinter geblickt hat, wie kompliziert Mobilität auch sein kann.

speaker_SPEAKER_01 (9:01)

Also ich denke, es ist sicherlich eine Sache, die wir bei uns an der Beuth, da kann ich für sprechen, an der Beuth-Hochschule einen großen Wert drauflegen, dass wir sagen: "Wir wollen eben praxisnahe Unterricht machen." Wir sind eine Fachhochschule, auch wenn man das ja heute nicht mehr ausspricht und irgendwie mit schönen Namen verseht, aber wir sind eine Fachhochschule, wir machen praxisnahe Ausbildung. Und da achten wir natürlich, wenn wir neue Kolleginnen und Kollegen suchen, achten wir halt auf diese Praxisnähe. Also da gibt es natürlich gewisse Vorgaben, die stehen in irgendwelchen Hochschulgesetzen, aber für uns ist halt dann auch wichtig, dass wir dann im Laufe des Kennenlernens einfach auch sehen: Der hat schon mal eine Straße gebaut, der hat schon mal eine Brücke gebaut, der hat, also was auch immer das jeweilige Berufungsgebiet ist. Und der kennt das dann oder die kennt das nicht nur aus der Theorie, weil ich denke, das merkt man

in unserer Ausbildung. Wir versuchen das dann schon auch so praxisnah zu machen mit vielen Projekten und dass die Studierenden da wirklich was mitnehmen. Dafür sollten es die Lehrenden auch schon mal gemacht haben. Und natürlich kann nicht jeder schon mal alles gemacht haben. Und da sind wir ja dann auch in der Lage, uns zu vernetzen und wenn es nötig ist, mal Lehrbeauftragte dazu zu holen. Aber ja, diese praktische Ausbildung, glaube ich, habe ich in der Form selber bei mir nicht gehabt und ist entweder was, was Fachhochschulen sehr stark machen oder was wir halt sehr stark bei uns machen. Aber ich denke, es ist das, was wir brauchen. Wir brauchen Leute, die...die nach ihrem Studium auch wirklich loslegen können. Also die Probleme sind da. Die Stellen sind da. Das sehen wir auch. Also eine Stellengarantie hat man ja auch fast, wenn man heute irgendwie im Mobilitätsbereich studiert hat. Gibt so viele offene Stellen, so viele Themen, die nicht besetzt sind, aktuell. Und dann ist halt wichtig, dass die Leute dann auch auf Geschwindigkeit kommen und nicht dann erst nochmal drei Jahre brauchen, um die echte Welt kennenzulernen. Und dafür bilden wir die Leute ja aus. Und das klappt, glaube ich, ganz gut.

speaker_SPEAKER_00 (11:04)

Wir haben im Vorgespräch schon ein paar Punkte abgesprochen. Ich glaube, eins, was uns beide vielleicht auch zusammen beschäftigt, ist diese Polarisierung. Das ist momentan, das ist auch, glaube ich, so eine Schwäche der Verkehrswendebewegung oder wie auch immer man das nennen möchte, dass da jeder so ein bisschen sein Steckenpferd mitnimmt und auch irgendwie nicht loslassen kann. Ich merke das bei Twitter. Ich gehe bewusst zwischen die Stühle immer wieder, weil ich will einfach auch eine gute Mobilität. Also meinem Papa gönne ich seinen hochsitzigen Golf, weil er halt

erkrankt ist und auch eine andere Mobilität. Auf dem Emsland-Trip merke ich immer wieder, da nehme ich dann manchmal auch den Mietwagen, weil ich da sonst einfach nicht hinkomme. Will heißen, was ich mit dir mal gerne besprechen wollen würde, wir haben ja momentan so ein paar, wenn wir jetzt nur auf Deutschland blicken, so ein paar Themen. Einmal ist es dieses Pop-up-Bike-Lane bei euch in Berlin. Wenn man ehrlich ist, ist es nicht Pop-up, sondern nur eine schnellere Durchsetzung von einer Planung, die eh bestand, teilweise zumindest. Ich finde den Begriff einfach ein bisschen blöd. Also ich habe mich da nicht so mit anfreunden können. Bei Pop-up-Stores sind ja Sachen, da ist versprochen, dass es wieder verschwindet. Ist aber egal, wir wissen ja beide und wer hier zuhört, weiß es auch. Worauf ich hinaus will, ist das erste Thema, was wir gesagt haben, Flächengerechtigkeit. Also ich glaube tatsächlich, dass diese Polarisierung auf bestimmte Verkehrsträger, wie zum Beispiel das Rad, das aber auch nicht jeder nutzen kann und nicht jede, dass es eigentlich schon wieder zu weit ist, weil wir immer noch nicht über den städtischen Raum verhandelt haben, wie wir ihn eigentlich aufteilen wollen oder neu aufteilen wollen. Was sind so deine Hinweise? Wie sollen Menschen, die eine Stadt gestalten, das hast du ja eben auch noch mal, es gibt Chancen, es gibt Risiken, es gibt Uber, es gibt ja so gesehen gute, böse, wie man das einteilen will. Aber wo würdest du anfangen, eine Stadt zu betrachten und die Mobilität in dieser Stadt neu zu gestalten?

speaker_SPEAKER_01 (13:01)

Ja, also, wir haben im Vorgespräch gesagt, ich glaube nicht an diese ganz große Lösung. Ich glaube nicht daran, dass wir in fünf Jahren alle nur noch Fahrrad fahren. Das ist ein Beispiel von deiner Mutter. Meine Mutter wird sich auch nicht mehr aufs Fahrrad

schwingen. Und das heißt auch, die autofreie Stadt, diese ganz Extrema, an die glaube ich nicht. Und ich denke, wir müssen gucken, wo wir versuchen, ansetzen können, in Richtung einer gesellschaftlich gewünschten Mobilität zu kommen. Und ich habe es immer so ein bisschen vor mir, wenn ich solche Gespräche führe, irgendwelche Statistiken von Mobilitätserhebungen. Und ich denke, da sieht man immer so ganz gut, wo man ansetzen kann. Und da kann man versuchen, ich sage mal, ich setze mal voraus, dass unser gesellschaftliches Ziel eine nachhaltige Mobilität ist. Das wird vielleicht nicht jeder unterschreiben, aber ich glaube, jeder, der heute mithört zumindest, wird unterschreiben, dass wir auch in Richtung einer lebenswerteren Stadt wollen, die nicht so stark von Autos dominiert ist, wo ich wieder mehr auf der Straße spielen kann, wie wir das vielleicht in unserer Kindheit noch gemacht haben. Und dann müssen wir uns die Teile der Mobilität angucken, die es gibt. Da gibt es verschiedene Gründe, warum ich fahre. Es gibt verschiedene Entfernungen, die ich fahre. Und für diese Bereiche müssen wir uns jeweils überlegen: Wie können wir da ansetzen? Und natürlich müssen wir auch überlegen: Wo ist jeweils am effizientesten? Das Geld ist immer endlich, und der Platz ist endlich. Und da müssen wir uns überlegen: In welchen Bereichen können wir den größten Hebel erreichen? Und wo gibt es weniger? Und wenn wir dann in Richtung der Flächengerechtigkeit kommen, was du gerade genannt hattest, oder wir überlegen, so eine Stadt neu zu verteilen, dann müssen wir auch berücksichtigen: Was ist heute unsere Mobilität, wie wir sie haben wollen? Mobilität ist was Schönes, das muss uns klar sein. Wir wollen ans Ziel kommen, Freunde treffen, einkaufen, wir wollen in die Oper, das ist eine tolle Sache. Was wir nicht mögen, ist der Verkehr, der dazu notwendig ist. Aber die Mobilität ist die schöne Sache. Wir müssen überlegen: Wie

können wir das noch sicherstellen? Wie können wir sicherstellen, dass auch während Corona gemerkt, dass die relevanten Berufe weiterhin vernünftig zur Arbeit kommen? Und ich denke, da gibt es viele Ansätze, wo man mikroskopisch drangehen kann, wo man nach und nach das in die richtige Richtung setzen kann. Und wenn man das beim Thema Flächengerechtigkeit... brauchen wir vielleicht erst mal ein Grundverständnis, wie gerecht ist es eigentlich aktuell? Wie gut ist welches Verkehrsmittel? Ich habe dieses Semester meine Masterstudierenden machen lassen. Ich habe ihnen mal die nicht ganz typische Aufgabe gegeben, mal auszurechnen, was ist denn gerecht in Berlin? Wie soll der Platz verteilt sein? Und wie sollen dann so typische Straßen aussehen? Da habe ich selber keine Musterlösung für. Deswegen war ich gespannt, was da rauskommt. Da haben sich die Studierenden in verschiedenen Kategorien überlegt: Wie gut sind die Verkehrsmittel ökologisch, aus sozialen Aspekten? Aber klar auch, wie schnell komme ich ans Ziel? Beim Auto ist nicht alles schlecht. Ich komme typischerweise am schnellsten zu meinem Ziel. Kann weite Fahrtweiten machen. Dann haben wir es in verschiedenen Kategorien bewertet. Und dann mal konkret übertragen auf neue Straßen. Da sieht man schon eigentlich durchweg, dass wir einfach eine Überrepräsentierung des Pkws haben. Es gibt ja auch Studien in Wien, die das vergleichen. Selbst wenn man berücksichtigt, dass in Städten heute die meisten Kilometer mit Pkws zurückgelegt werden, ist der Platz immer noch ein bisschen zu viel. Ich denke, da muss man ansetzen. Da muss man gucken, verschiedene Straßenquerschnitte entwerfen, wie man sagt: "Wie können so typische Straßenquerschnitte aussehen?" Da muss man einfach mal überdenken, was heute Standard ist. Sondern man muss einfach mal sagen: "Das, was auch in Richtlinien steht, vor denen halt zwei, drei, vier, fünf oder 10 oder 15

Jahre alt sind, die sind vielleicht nicht mehr dementsprechend, was unser heutiges Wertesystem ist." Und da, glaube ich, wenn wir das darauf anwenden, kommen wir zu anderen Lösungen. Und man muss immer aufpassen, hattest auch Twitter genannt, wenn man da an seiner Twitter-Blase ist, dann sagen alle hier: "Yippie, yayhoo", das ist vollkommen klar. Natürlich gibt es eben noch ganz viele, die ihr Auto super finden, einfach nur so oder weil sie wirklich darauf angewiesen sind. Das kann man jetzt nicht einfach ausschalten und sagen: "Das ist jetzt nicht wichtig". Das müssen wir halt auch mitnehmen. Und deswegen werden wir nicht alle Straßen schließen, aber wir können halt vielleicht mal mutiger sein, so wie wir es jetzt. Das ist für mich eine tolle Sache an den Pop-up-Bike-Lanes, wie wir es da einfach mal gemacht haben, einfach mal gesagt haben, jetzt werden da Straßenfahrstreifen entweder vom parkenruhenden Verkehr oder vom fließenden Verkehr einfach mal weggenommen. Auch in einer praktischen Zeit, wo relativ wenig Verkehr zu der Zeit war, wo es nicht direkt zu einer Katastrophe führt. Und dann hat man es einfach mal gemacht, genauso Friedrichstraße in Berlin, die jetzt gerade autofrei ist, als Verkehrsversuch. Ich sehe auch diese Pop-up-Bike-Lanes. Ich bin insgesamt nicht 100 Prozent glücklich, weder mit dem Begriff noch mit diesen Pop-up-Bike-Lanes. Aber ich sehe es als eine Art Zwischenschritt. Und wenn es das ist, eine Zwischenschritt und eine Beschleunigung zu dem, was wir ohnehin geplant hatten, so eine Art Verkehrsversuch, mal ausprobieren, ob es zur Katastrophe kommt, PKW-mäßig mit Stau, oder eben nicht, was die bisherigen, sage ich mal, noch vorsichtigen Ergebnisse, wir sind immer noch nicht ganz zurück auf normaler Mobilität, deswegen kann man es vielleicht noch nicht ganz endgültig beurteilen. Aber zu jetzt kann man erst mal sagen, da ist noch keine Katastrophe ausgebrochen. Die Leute kommen weiter-

hin zur Arbeit. Und alles ist ähnlich möglich wie bisher. Natürlich brauche ich mal irgendwo zwei, drei Minuten länger. Aber das muss ich unter, wenn ich jetzt dann wieder die Ergebnisse meiner Studierenden angucke, dann muss ich sagen, das muss ich mal in Kauf nehmen. Weil hey, die anderen Verkehrsmittel sind effizienter bezüglich Platzverbrauch, bezüglich ökologischen Aspekte. Und das muss man dann auch mal würdigen.

speaker_SPEAKER_00 (19:15)

Magst du die Zahlen aus Berlin mal verraten? Also ich glaube, das ist vielen tatsächlich nicht so bewusst mit der Fläche und der Dominanz des Autos, weil das einfach so, ich kenne es ja an mir selber, das habe ich ja auch lange nicht hinterfragt, weil es immer so war. Und man neigt ja als Mensch doch dazu, sich ein bisschen zu entlasten und bei manchen Sachen auch keine Fragezeichen mehr dahinter zu tun. Haben deine Studierenden da Zahlen entwickelt? Wie verteilt sich der Verkehrsraum oder Stadtraum? Ich weiß jetzt nicht, was sie betrachtet haben.

speaker_SPEAKER_01 (19:47)

Genau, also wenn du willst in den Verkehrsraum gehen. Wir haben das nicht für Berlin erhoben, weil die Datenlage unendlich schwierig ist. Also, wir hatten das auch mal in einem anderen Projekt mit Greenpeace versucht, mal zu gucken, ob man aus OpenStreetMap solche Informationen kriegt, wo man immer denkt: "Das klappt super! Da funktionieren ja viele Navigations-Apps drauf." Aber wenn man sich dann genauer in die Daten reinguckt, stellt man halt fest, da fehlen doch einfach viele Informationen, die für so eine Erhebung wirklich notwendig sind, um das dann wirklich mal global zu betrachten. Und deswegen haben wir uns dann mehr auf einzelne

Straßenquerschnitte gestürzt und gesagt: "Was sind dort die Anforderungen?", die variieren ja natürlich, die Art von Straße, "und wie kann man dann das von dem jetzigen Zustand in einen gerechteren Zustand umwandeln?" Aber es gibt Ergebnisse aus anderen Studien, dort wird man so Zahlen wie 60 Prozent, die für den Pkw-Verkehr draufgehen, fließend und ruhender Verkehr, ist ja auch ganz wichtig. Das habe ich mal für Berlin ausgewertet, oder als Beispiel für Berlin, da sind wir dann irgendwie bei rund 2000 Fußballplätze, die allein für die privaten Pkws draufgehen, dass man die nebeneinanderstellen kann. Also, da ist noch keine Zuwegung zum Parkplatz dabei, und da ist auch noch kein... Da ist auch noch nicht dabei, dass eigentlich ein Auto meistens zwei Parkplätze braucht, eins über Nacht und eins tagsüber bei der Arbeit oder sowas. Genau, und wenn wir diese 60 Prozent nehmen, die jetzt da in Studien öfters mal genannt wird, und das dann einfach vergleichend damit, welche Verkehrsleistung wird zurückgelegt, dann sieht man halt schon diesen Mismatch, dass man halt einfach mehr Kilometer, oder mehr Platz braucht, anteilsmäßig, als Kilometer zurückgelegt werden. Und wenn man das dann noch ein bisschen überspitzter zeichnen will, dann nimmt man die Anzahl der Wege, das ist dann gerne, um das noch überspitzter zu machen, weil natürlich die Autowege länger sind, und deswegen ist der fairere Vergleich aus meiner Sicht über die Verkehrsleistung, die zurückgelegten Kilometer zu gehen. Und dort hat man dann halt einfach eine gewisse Überrepräsentation des verbrauchten Platzes für den Pkw. Und da dürfen wir uns trauen, von wegzugehen, nicht ratzfat auf einmal die Stadt schließen und nicht nur noch Radwege überall, aber wir können es halt versuchen, zurückzudrängen. Wir müssen uns natürlich dann begleitend mit Maßnahmen, wir müssen Alternativen schaffen. Natürlich muss ein ÖPNV mehr Ka-

pazität haben, wenn der, wie in vielen Städten, einfach morgens in der Spitzenstunde ausgelastet ist. Wenn ich da keine Tendenz in die Richtung habe, dann kann ich jetzt auch nicht plötzlich alle Autofahrstreifen abschaffen, weil dann geht das nicht Hand in Hand, und dann kommen die Leute nicht mehr an ihr Ziel und die Güter kommen nicht mehr an ihr Ziel. Und das wollen wir auch alle nicht. Also natürlich wollen wir Umweltschutz, aber wir wollen unsere Mobilität auch haben. Und das muss man halt sicherstellen. Und das ist auch, was wahrscheinlich dazu führt, dass dieser ganze Prozess nicht von heute auf morgen passiert, sondern so stückchenweise passiert, dass wir nach und nach in diese Richtung gehen. Aber man sieht ganz klar und jetzt auch nochmal befeuert durch Corona und das Thema Pop-up-Bike-Lanes, dass es in diese Richtung geht. Und jetzt müssen wir halt schauen, dass wir da möglichst zielgerichtet vorwärts gehen und nicht allzu viele Fehler links und rechts machen. Natürlich werden wir alle welche machen, gar keine Frage. Aber dass wir den Weg dort hingehen und eben dadurch dann den Umweltverbund stärken, also zu Fuß gehen, Rad fahren und den ÖPNV stärken. Und das Auto, ich glaube nicht, dass ich es noch erlebe, dass es so wirklich überall verboten sein wird oder die absolute Ausnahme sein wird, aber dass es einfach runtergeht und dann geht es ja schon mal in die richtige Richtung.

speaker_SPEAKER_00 (21:46)

Seitdem ich nicht Automobil bin, ich habe einen Führerschein, aber noch nie ein Auto besessen, habe ich mich schon damit abgefunden, dass ich keine Lobby habe. Also, dass ich es irgendwie mache. Ich habe auch mit vielen Menschen schon mal darüber gesprochen, wenn man diesen einen Punkt finden könnte, wo be-

stimmte Menschen nicht in die Automobilität einsteigen, das wäre auch schon ein Geheimnis, was es wert wäre, zu lüften. Und ich habe ja nicht 24-7, aber 22-7 immer sehr viel Verständnis mit Leuten, die diese Automobilität als Norm betrachten, weil es ist halt auch so, es ist ja einfach so. Du siehst den Stadtraum hier in Hamburg, du musst nichts zahlen für das Parken und so weiter. Hast du denn Hoffnung für mich, dass ich irgendwann auch mal belohnt werde?

speaker_SPEAKER_01 (24:27)

Ja, ein vorsichtiges Ja. Also ich denke, wir müssen es ja attraktiver machen. Wenn wir wollen, dass eben genau diese, und das sind ganz wichtige Entscheidungen, diese langfristigen Entscheidungen: "Kaufe ich mir ein Auto oder nicht?" Wenn wir wollen, dass diese Entscheidungen mehr und mehr dahin pendeln, dass man auf eigene Auto verzichtet, gegebenenfalls ein bisschen Carsharing, ein bisschen Mietwagen als Ergänzung, wenn es mal notwendig ist. Dann müssen wir zuverlässige Verkehrssysteme eben auch für die Nichtautomobilen schaffen. Und ich denke, dass es langsam aber sicher in diese Richtung gehen wird. Beim ÖPNV muss man ja auch schon mal sagen, wir sind weltweit ein Vergleich da auf einem super Stand. Also da müssen wir uns auch gar nicht verstecken. Beim Radverkehr, da können wir sicherlich zu unseren nördlichen und westlichen Nachbarn nochmal rüberschauen, was da so passiert und dort auch einfach diese Erfahrungen mitnehmen. Und dort vielleicht auch so ein bisschen diesen Gedanken an der Lobby mitzustrücken. Also wenn man dann nach Kopenhagen guckt, die das dann halt auch medial einfach gut mitbegleiten. Also wenn man da Vorträge von den Kollegen dort hört, Morten Kabell oder Ähnlichen, dann denkt man sich: "Hey, das ist doch total logisch. War-

um machen wir das nicht schon seit 100 Jahren so?" Und ich meine, das wird mehr und mehr ankommen. Also dadurch ist halt einfach, ich glaube, diese zwei Themen, dass wir an unser Klima mehr denken müssen, aber eben auch, dass wir, was dann mehr die Verkehrsbänder aus meiner Sicht ist, auch mehr an die lebenswerten Städte denken müssen. Und dass das mehr Leute machen und auch mehr Lobbygruppen aktiv sind, die das da auch sehr, sehr stark vorantreiben. Deswegen bin ich ganz guter Hoffnung, dass wir das noch miterleben werden, dass dort das Fahrradfahren noch mehr Spaß macht als heute. Und wir es dann uns auch noch trauen, wenn wir dann 60 oder 70 sind, weil es dann auf ordentlicher Infrastruktur funktioniert.

speaker_SPEAKER_00 (26:18)

Tatsächlich habe ich mit mehreren älteren Herrschaften und Damschaften reden können auf dem Geburtstag von meinem Papa. Und die waren richtig entsetzt, weil die hatten sich alle Pelelecs gekauft, also elektrisch angetriebene Fahrräder und waren dann sozusagen AutoaussteigerInnen und haben dann erst mal gemerkt, wie schlecht doch das alles ist für die Radfahrenden. Ich finde das total interessant, wenn immer so Perspektivwechsel stattfinden. Das hilft ja beiden Seiten. Und mit Belohnen meinte ich auch vielleicht so zu gucken, das ist natürlich ein nächstes großes Fass, das man aufmachen kann mit Kostentransparenz, Folgekosten von Mobilität und auch mit falschen Narrativen, dass prekär Verdienende sehr abhängig seien vom Auto, die sich aber zum Teil gar kein Auto mehr leisten können. Also das ist schon etwas, finde ich, wo man irgendwie hat den einen Deckel drauf und hat eine Einigung, wir müssten was tun, dann poppt der nächste Deckel wieder hoch. Und ich habe auch gelernt, ich muss an meinen Narrati-

ven arbeiten. Ich rede nicht mehr von autoarmen Städten, sondern von kinderfreundlichen Städten. Ich versuche, soziale Teilhabe darzustellen, inklusive Mobilität und vor allen Dingen aber auch die Verknüpfung von Kernkompetenzen. Ich glaube, ein Autobauer muss nicht ÖPNV können und umgekehrt, aber beide bringen Dinge mit, die sich vielleicht gegenseitig ergänzen. Und du hast jetzt eben schon Uber genannt und es sind ja auch andere, die mit neuen Ideen in anderen Ländern schon sehr aktiv sind. Und ich hoffe ja immer noch, dass es eine europäische Lösung gibt, die eher kommunal oder zumindest, dass wir einfach mal eine Plattform haben, die in Europa vielleicht bleibt. Hast du da noch mal Hinweise, ob es da irgendwelche Matchmaker, oder wie man es nennen soll, geben könnte?

speaker_SPEAKER_01 (28:15)

Ja, also wenn man in diese neuen Mobilitätsdienstleister, die auch dann ganz stark eben autobezogen sind, denkt, dann muss man, glaube ich, gucken, dass man es schafft, die Chancen, die sich daraus ergeben, zu nutzen. Das hatte ich ja schon gesagt. Also, dass wir halt diese Digitalisierung, diese cleveren Algorithmen, die die mitbringen, dass man die versucht zu nutzen, um den Kfz-Verkehr effizienter zu machen. Also, ich glaube ja daran, dass wir noch eine Weile lang Kfz-Verkehr brauchen werden. Gerne weniger, aber wir werden ihn brauchen. Und dort sind natürlich dann so Ansätze wie mal auf der einen Seite Carsharing, das ist jetzt noch nicht der Uber-Gedanke, diese neuen Carsharing-Apps, die einfach wunderbar free-floating Carsharing-Systeme ermöglichen. Das ist natürlich mal eine Richtung, wo man sagen kann: "Hey, diese wahnsinnig ineffizienten, auf dem Papier ineffizienten Autos, die 23, 23,5 Stunden im Schnitt am Tag rumstehen, kann ich schon mal

ein bisschen reduzieren, weil sich eben ein paar Leute mehrere Autos teilen und wir dadurch einen gewissen Rückgang sehen." Und dann, aber ich glaube, das wird das Spannendere, und dort werden auch die Kommunen, glaube ich, mehr aufpassen müssen, als das einige schon klar ist, sind dann eben diese Ride-Pooling-Angebote. Also, diese Vorstellung, ich habe früher auch mit denen zu tun gehabt, mit diesen autonomen Fahrzeugherstellern, die dann so in der Vorstellung haben: "Hey, wir schicken irgendwann mal 50.000 Autos oder 100.000 oder wie viel auch immer nach Berlin. Die wuseln da durch die Gegend und dann machen wir Verkehrsplanung. Dann werden nach und nach, das wird so toll sein, dass man keine Privatautos mehr braucht." Und das ist natürlich eine Vorstellung, die per se nicht schlecht ist, weil wenn man durch Ride-Pooling, das heißt, mehrere Personen teilen sich ein Fahrzeug, dann dahin kommt, dass einfach schon mal die Fahrzeuge besser genutzt werden, weil das ist die zweite krasse Ineffizienz, dass halt in unseren Autos irgendwie so 1,3, 1,5 Leute sitzen und damit nochmal das Doppelte manchmal an Kapazität frei bleibt, was wir einfach leer durch die Gegend fahren. Und wenn man es schafft, dort die Leute in Fahrzeuge zu bündeln, dann könnte man natürlich viel erreichen. Das ist jetzt gerade coronatechnisch vielleicht nicht gerade die Wunschvorstellung, zu viert in einem Auto zu sitzen, mit anderen drei fremden Leuten. Aber perspektivisch ist das eine Sache, die erstmal gut klingt, wo man auch als Kommune erstmal sagt: "Hey, wenn da jetzt in jedem Auto einfach doppelt so viel sitzen, dann kann ich schon mal eine Halbierung meiner Pkw-Kilometer, meiner Fahrleistung haben." Aber man muss halt aufpassen. Und ich glaube, das ist so ein bisschen die Neuerung. Bisher hatten wir auf der einen Seite den Bürger und die Bürgerin, auf der anderen Seite hatten wir die Stadt. Die haben ein Angebot

gemacht, die anderen haben sich darüber beschwert und genutzt. Und das lief so vor sich hin. Die Stadt hat bezahlt für die Straßen. Und jetzt kommt halt plötzlich, nehmen wir mal das Extrembeispiel eines Ubers, weil es sich immer gerne als Schreckgespenst anbietet. Wenn die jetzt so einen Dienst anbieten und sagen: "Hier kommen die autonomen Fahrzeuge", wird halt eine Sache vielleicht passieren, dass die Menschen sagen: "Hey, toll, autonome Fahrzeuge, ist auch recht günstig, kein Fahrpersonal mehr." Und weil die so stark genutzt werden, gut ausgelastet sind, werden die vielleicht relativ günstig. Da werden die Leute sagen: "Super Service, aber es ist so toll, da fahre ich lieber alleine. Warum soll ich mir die Fahrt teilen mit einem leichten Umweg?" Und das ist auch was, was wir schon bei Uber Pool in den USA gesehen haben. Ich war jetzt kurz vor Corona noch in Asien, da gibt es dann Grab, das ist ein ähnlicher Anbieter. Da habe ich auch jedes Mal gebucht: "Hier, ich will die Fahrt teilen, um das mal zu erleben." Ich saß immer alleine drin, habe dann irgendwie 20 Cent gespart, weil es ein bisschen billiger war. Aber habe den Pooling-Effekt eben nicht gehabt. Und das ist eben eine Sache, die passieren kann, wenn eben dieses Dreieck von Bürgerinnen, Bürger, Stadt und Anbieter nicht ausbalanciert ist. Weil wenn die Nutzer irgendwas wollen, dann wird ein Uber und Co. sagen: "Ja, das biete ich dir. Na logisch." Und da muss eben die Kommune gucken, dass sie da mit ein Zugriff drauf kriegt. Und ich denke, da gibt es auch gute deutsche Lösungen, die auch mehr als Plattform-Anbieter sind. Ich glaube, du warst ja selber mal bei door2door. Oder eben die Clever Shuttle-Lösungen, die jetzt ja auch sich mehr auf Plattformen zurückziehen, ioki. Also da gibt es ja schon einiges. Oder MOIA, die in Hamburg. Die versuchen das durchaus auch in Kooperation mit den Städten zu machen. Und dann, wenn die Stadt eben das dann auch sinnvoll

nutzen kann, das auch gegebenenfalls durch Förderung auch so fördern kann, dass es an Stellen funktioniert, wo es eben die Mobilitäten der Stadt gut ergänzt, dann ist es eine Sache, die super funktionieren kann. Aber es darf natürlich nicht so enden wie jetzt in vielen Städten, dass die im Innenstadtbereich fahren, dort, wo der ÖPNV super ist, weil sie dort die meiste Kohle verdienen. Das muss natürlich dann auch dort sein, wo unser ÖPNV heutzutage auch nicht besonders gut ist. Also wenn wir uns mal so einen Bus auf dem Land angucken oder im Außenbereich abends, da sitzen zwei, drei, vier Leute drin und der Bus verbraucht trotzdem 40, 50 Liter auf 100 Kilometer. Und ist noch langsam und hat kein attraktives Angebot, weil man erst zur Haltestelle gehen muss und der dann nur alle zwei Stunden fährt. Das ist so richtig, dass man diese Lose-Lose-Situation nennt. Ökologisch nix, teuer und gleichzeitig eben auch noch für den Fahrgast nicht besonders attraktiv. Und wenn wir es eben da schaffen, das ist noch ein bisschen längerer Weg bei uns in Deutschland, das wirklich zu verzahnen und zu sagen: "Hey, wir nutzen die Verkehrsmittel dort effizient, wo es geht. Wir kommen dahin, dass wir vielleicht bei ÖPNV-Ausschreibungen", das ist ja alles subventioniert, der Fahrgast trägt ja nur so ein Drittel ungefähr der wirklichen Kosten. Also da ist immer Subvention dabei. Und wenn wir es dann schaffen, dass wir nicht mehr sagen: "Hey, ich schreibe hier einen 20-Minuten-Takt der Buslinie 115 aus, sondern ich beschreibe ein bestimmtes Level, was ich bieten will an Mobilität, und dann ist mir völlig egal, ob ein Clever Shuttle, ein Uber oder ein klassischer Busunternehmer diese Angebotsqualität erreicht." Da sind wir noch weit weg. Wir haben einen Arbeitskreis bei der Forschungsgesellschaft, wo wir versuchen, überhaupt mal so zu übersetzen, was bedeutet ein 20-Minuten-Takt bei so etwas wie Ride-Pooling. Aber wenn so etwas funktio-

niert, dann können wir unser Geld sicherlich effizienter, unser Steuergelder effizienter einsetzen und hier und da mal mit so einem Ride-Pooling-Dienst, die es jetzt mehr so in Versuchsballons gibt, Forschungsprojekt getrieben. Gott, wieder ein Heiner-Liner gab es irgendwo, wieder irgendwo in Hessen, glaube ich, was jetzt starten soll. Das sind alles so Versuchsballons. Und ich denke, da müssen wir noch rechtliche Rahmenbedingungen drum schaffen. Wir Verkehrsforscher müssen überlegen, wie man solche Übersetzungen hinkriegt. Was bedeutet der 20-Minuten-Takt, damit das für den Fahrgast mindestens genauso gut wird? Und dann denke ich, können wir diese neuen Technologien gut nutzen.

speaker_SPEAKER_00 (35:31)

Auch eine andere Haltung ist Mobilität in dem Sinne ein schützenswertes Gut, weil tatsächlich sind ja einige Angebote, die Autoindustrie war zwei Wochen, glaube ich, so gesehen im Lockdown, hier, MOIA ist nicht mehr gefahren. Also das sind so Sachen, wo du gemerkt hast, da sind natürlich wirtschaftlich agierende Unternehmen dahinter, die dann aus wirtschaftlichen Gründen, das wurde auch wirklich so verlautbart, die uns dann erstmal eingestellt haben und wer natürlich immer gefahren ist, sind die Hochbahnen oder HVV hier bei mir. Und das ist natürlich was, was ein wirtschaftlich agierendes Unternehmen nie machen würde, sondern die würden immer sagen: "Okay, wir haben jetzt gerade nur noch 20% Fahrgäste", ich weiß nicht, bis was das runtergegangen ist. "Das macht keinen Sinn, dass wir jetzt fahren, wir fahren nur noch so einen Rumpftakt, grobe Sache, dass Leute noch irgendwie wegkommen", aber ja, ich möchte eigentlich so ein bisschen da auch eine andere Wertigkeit der Wertschätzung zu meinen natürlich erreichen, aber auch, wie kriegen wir das hin, dass solche Din-

ge, dieses Daseinsvorsorge, dieses Wort, dass das eine andere Wertigkeit bekommt? Klar, ÖPNV muss subventioniert werden, also das sind ja Gerätschaften, meine Güte, das sind auch, selbst mit der Subventionierung passiert ja nicht genug, aber wo siehst du das in Sachen Kosten, wie ist so deine Vision, wie müssen wir da anders agieren, vielleicht als wir es heute tun?

speaker_SPEAKER_01 (36:55)

Also erst mal, ich fand es auch ein fantastisches Bild, dass der ÖPNV oder auch die Deutsche Bahn während diesen Corona-Zeiten, also gerade bei der Bahn, da wirklich massenweise leere Züge durch die Gegend gefahren haben, um einfach zu sagen: "Hey, wir sind da." Und ich meine, natürlich ist das dann auch, die Deutsche Bahn ist ja kein Wirtschaftsunternehmen im eigentlichsten Sinne, sondern die sind immer noch mit dem Staat stark verbunden. Und das kann natürlich einen Staat treiben. Ein MOIA können wir natürlich nicht vorschreiben: Du fährst jetzt weiter. Aber wir können eben auch aus meiner Sicht das nicht verlangen, solange wir nicht eine Integration schaffen. Das wäre meine Vision. Wir müssen das integrieren, dann müssen wir denen auch mal Geld geben, dafür, dass sie eben diese Daseinsvorsorge machen. Also wir müssen diese Barriere zwischen, das sind die Guten, die kriegen Subventionen, die sind für die Daseinsvorsorge da, und auf der anderen Seite, das sind die Bösen, denen geben wir nichts. Aber dann können wir auch nichts erwarten. Die müssen wir eben irgendwo integrieren. Und dann muss halt auch mal ein MOIA, wenn es gewisse Leistungen erbringt für die Gesellschaft, dann aber auch natürlich verpflichtend und nicht nur, wenn sie lustig sind, dann müssen wir denen natürlich auch mit Subventionen unter die Arme greifen. Und das ist für mich ein absolut fairer Weg, weil wir subventionie-

ren überall Mobilität. Also diese Vorstellung, dass der ÖPNV schlecht wäre, weil er irgendwie Geld braucht, das ist natürlich absolut abstrus. Ich will jetzt nicht auf all diese Studien eingehen, aber ein Straßenbild baut sich auch nicht von alleine. Und wir kennen alle diese Studien, die regelmäßig über Twitter gehen, welche Verkehrsmittel jetzt irgendwie effizienter sind und mehr Förderung brauchen. Es ist vollkommen klar, wenn wir Mobilität aufrechterhalten wollen, das ist für mich eine Aufgabe des Staates, die darf Geld kosten. Und wir wollen es allen zugänglich machen, bis zu einem gewissen Grad, der sinnvoll ist. Und wenn wir dann halt einen Ridepooling-Dienst von mir aus auch Uber, gerne auch die deutsche Varianten mit Clever Shuttle door2door und Co., wenn wir dort Dienste sehen, die sich dann eben kooperativ, und da habe ich Hoffnung, dass dann die deutschen Anbieter das etwas besser hinkriegen mit diesem kooperativen Ansatz, und da gemeinsam Plattformen aufbauen, die eben weiterhin unsere Start- und Verkehrsplanungsziele erreichen, und das Ganze ein bisschen kostengünstiger und attraktiver, dann ist das ja eine geniale Sache, solange es eben nicht aus dem Ruder läuft und eben dann so die Achse Nutzer und Anbieter zu stark wird und dann plötzlich zu mehr Verkehr generell oder zu mehr Kfz-Verkehr führt. Aber das kann man natürlich steuern, wenn man sich bei der Kommune da entsprechend aufstellt. Das ist nicht einfach, das merken wir in unserem Arbeitskreis. Erst mal so die verschiedenen, die reisenden Ketten auseinanderzunehmen und zu sagen: "Wie übersetze ich das jetzt? Ist das jetzt das Gleiche, wenn ich zu Hause schön mit meinem Handy sehe, wann das Auto kommt, was mich dann vor der Tür abholt? Ist das das Gleiche, wie bei minus 12 Grad und Regen an der Bushaltestelle stehen? Offensichtlich nicht, aber wie übersetzt man das, dass das dann irgendwie ein

gleiches oder vergleichbares Angebot wird?" Damit, da müssen wir uns alle noch ein bisschen mit beschäftigen, und das Personenbeförderungsgesetz ist ja auch in Arbeit, und da hört man ja zumindest, habe ich jetzt vom door2door-Chef zumindest was gelesen, ich habe den Entwurf noch nicht gelesen, dass das relativ positiv in Richtung dieser Plattform-Anbieter sich wohl gestaltet. Wenn dann die rechtlichen Rahmenbedingungen stimmen, wie wir von der verkehrlichen Seite schaffen, ich glaube, dann kommen wir in eine Richtung, wo wir das produktiv nutzen können, und eben nicht wie heute auf eine Art und Weise, wo wir eigentlich sagen, das kann nicht mehr als ein Testversuch sein. Also selbst, nehmen wir mal den bekannten BerlKönig in Berlin, der hier von VIAVAN betrieben wird, unter der Flagge von der BVG, die fahren halt im Innenstadtgebiet aktuell, die fahren aktuell, also haben auch Außenbereiche, aber fahren im Innenstadtbereich ohne Integration in den ÖPNV-Tarif, und das ist natürlich nicht die Zielsetzung, dass wir uns da Konkurrenz machen, sondern wir müssen das in intermodalen Reiseketten denken. Und dieses klassische Beispiel, natürlich ist es blöd, zu einer nächsten S-Bahn-Station zu laufen, und wenn ich da dann ein gutes Angebot habe, gerne ein Bike-Sharing-System, wo ich selber radle, aber ist halt nicht jedermanns Sache und geht auch nicht immer. Und wenn ich da eben durch die Technologie, die die mitbringen, ein gutes Angebot schaffe, das ist eigentlich da, wo wir aus meiner Sicht dann wieder mehr Effizienz in einem Bereich der Mobilität hinkriegen.

speaker_SPEAKER_00 (41:33)

Ihr habt ja während Corona oder während der Pandemie jetzt auch, du hast es eben schon so ein bisschen gestriffen, eine Studie gemacht mit Greenpeace zusammen. Also man hat ja gemerkt, es

gibt so ein bisschen, also ich finde es tatsächlich manchmal erstaunlich, was für Impulse manchmal starten, wenn eine gesamte Pop-up-Bike-Lane-Struktur in Berlin 600.000 Euro kostet und ein riesen Aufschrei geht. Also ich finde das schon, du sagst es ja, es ist eigentlich doch logisch, dass eine Autobahn viel mehr kostet. Aber ich glaube, das ist tatsächlich noch nicht so in den Köpfen drin, gerade was Kosten auch angeht und gerade auch, was wir als Allgemeinheit ja doch auch fürs Auto zahlen zum Beispiel. Mit welcher Absicht ist da Greenpeace an dich rangekommen und was habt ihr zusammen da jetzt auch betrachtet?

speaker_SPEAKER_01 (42:22)

Ja, also ganz lustig, Kontakt zu Marion Tiemann von Greenpeace kam über Twitter, weil ich da auch eine Idee Richtung Flächengerechtigkeit, wie man das mal auswerten könnte, gepostet hatte. Sache, die jetzt hoffentlich nächstes Semester in der Masterarbeit erfolgt, mal Luftbilder auszuwerten. Darüber kam der Kontakt zustande. Und genau, dann war die Idee mal, das Thema Flächengerechtigkeit, aber auch Kosten für Radwege mal irgendwie ein bisschen greifbarer zu machen. Wenn wir an die heutige Diskussion gucken, dann sehen wir unendliche Diskussionen um 200 Meter Radweg, die 500 Jahre brauchen, bis sie fertig sind. Und wir haben uns mal so ein bisschen von den Zwängen gelöst, der Realität, und gesagt: "Komm, wir gehen mal eine Stufe höher. Und wir zeigen mal auf, was denn eigentlich notwendig ist. Wenn man sagt, man möchte da mal einen großen Sprung machen, wir wollen mal hin in Richtung wirklich guter Radverkehrsnetze. So ein bisschen orientiert am Berliner Mobilitätsgesetz, was da die Anforderungen sind." Haben aber auch gesagt: "Wir wollen nicht zu unrealistisch werden. Wir fangen mal an mit Straßen, die aktuell zwei oder mehr

Fahrstreifen in die Richtung haben." Und haben dann einfach mal gesagt: "Dort gucken wir, dass wir einen Fahrstreifen oder den Parkstreifen umwandeln. Daraus würde ein Radverkehrsnetz entstehen." Das haben wir von der Geodatenfirma aus OpenStreet-Map, auswerten lassen. Und haben mal geguckt, wie lange sind dort die Wege. Die dort entstehen würden, und was würde das denn so kosten? Es ist natürlich so ein bisschen mit einem groben, dicken Daumen geplant, weil natürlich jetzt, wir haben es für die 30 größten Städte gemacht, da jetzt nicht detailliert reingehen kann. Aber es ist, denke ich, wichtig, das mal aufzuzeigen. Und wir kamen da auf einen Investitionsbedarf von knapp 3 Milliarden Euro, die man dort hätte. Und dort ist natürlich die erste Reaktion: "Oh, das ist aber jetzt viel." Wir wussten auch nicht so genau, was da rauskommen wird. Als wir angefangen haben, und... Dann ist es aber, glaube ich, wichtig, dass man das in Relation setzt. Also, wenn man jetzt guckt, als einmal auf den Einwohner bezogen, waren das in diesen 30 Städten vielleicht so 140 Euro pro Einwohner. Für wirklich ein Netz, was wir vermutlich nicht in den nächsten Jahren sehen werden, und gar nicht in den nächsten drei oder fünf Jahren bauen können, weil wir es gar nicht so schnell hinkriegen. Aber mal so, und dann klingt das gar nicht mehr so wahnsinnig so viel. Das ist auch, wenn man jetzt mal auf drei, vier, fünf Jahre rechnet, ist sowas, was Städte wie Kopenhagen vielleicht so pro Jahr schon seit langer Zeit ausgeben. Also, es ist auf der anderen Seite vielleicht auch nicht völlig unrealistisch, dass man in so eine Richtung kommt, aber es ist noch ein Vielfaches von dem, was wir heute ausgeben. Und da kann man sich jetzt erst mal singular die Frage stellen: "Wollen wir uns das leisten?" Und wenn man es dann halt in Relation mit Autobahnbau beispielsweise steckt, und jetzt in Berlin kann man, da gibt es ein schönes bildliches Beispiel, da gibt es 3,2

Kilometer Verlängerung der Autobahn A100, die jetzt nach neuesten Kostenschätzungen ungefähr fast 600 Millionen Euro kosten wird. Also bescheidene 180.000 Euro pro Meter. Und das Netz, was wir dort für Berlin berechnet haben, würde ungefähr auf eine halbe Milliarde Kosten kommen. Und da, ich weiß, es wird bestimmt Twitter-Kommentare geben, das kann man nicht vergleichen. Ja, man kann es auch nicht so richtig vergleichen. Und ich bin auch in diesem Verlängerungs-Autobahn-A100-Projekt nicht drin. Natürlich hat das auch positive Wirkungen, weil dann hoffentlich die Verkehrssituation auch für die Anwohner von den bisherigen Straßen sich verbessern wird. Also, aber ich denke, was man vergleichen kann und darf, sind einfach mal auf Euros zu gucken. Und wenn man einfach sagt: "Ich leiste mir so viel, und das ist ja jetzt nur ein kleines Projekt von ganz vielen Projekten, die wir im Autobahnbau haben, die ja auch jetzt aktuell stark umstritten sind, wie man damit weiter vorgehen will. Und was leiste ich mir für den Radverkehr?" Also, die Zahl, die wir da haben, ist ja nur ein Wunschkonzept, die wird ja nicht kommen. Aber da müssen wir halt, glaube ich, dann in der Politik auch größer denken. Und ich denke, das war so ein Denkanstoß, den wir da auch geben wollten. Wir sehen ja jetzt, dass Radverkehr mit befristeten Mitteln gefördert wird. Also, so für die nächsten Jahre ist da ja einiges zur Verfügung. Das ist eine schöne Richtung, aber ich glaube, wir müssen das verstetigen. Wir müssen auch den Planungsbüros, den Baubüros das Gefühl geben: "Hey, es lohnt sich da, Kapazitäten aufzubauen, weil das ist nicht in zwei Jahren vorbei, wenn irgendein Ökopakt oder Corona-Pakt ausläuft, sondern das ist eine Sache, die geht dauerhaft." Und mein Straßenbauprojekt hat mir das gesagt, auch in den Mischwerken vom Asphalt muss man sich darauf vorbereiten, dass man die Farbe, also so irgendwie so zwei, drei Kubikmeter Asphalt

mit Farbe, das lohnt sich nicht, wenn man danach wieder alles durchwischen muss. Aber wenn die natürlich wissen: "Hey, das kommt jetzt ständig", dann können die sich natürlich auch anders darauf einstellen. Ich denke, das war, also, erst mal hat es mega Spaß gemacht, mal einfach mal so richtig groß zu denken, zu sagen: "Hey, mir ist ja klar, dass so ein Radweg sich nicht einfach baut, dass man da ein bisschen darüber nachdenken muss, wie das jetzt aussieht, aber einfach mal groß zu denken und einfach mal ein bisschen aufzuzeigen und das mal in Relation zu setzen, dass wir noch viel tun müssen, aber es auch nicht unendlich weit weg ist, da einen Riesenschritt zu machen, aber dass man ihn halt angehen muss und das" ...Das hat Spaß gemacht. Und genau, hier und da hört man, dass es auch aufgegriffen wird in anderen Runden. Mal schauen, ob es dann gewisse Wirkungen hat.

speaker_SPEAKER_00 (47:58)

Ja, man muss halt plastischer, ein bisschen einladender werden und einfach auch Bilder schaffen. Und ganz ehrlich, wir sind immer, das habe ich auch immer, als ich noch im ÖPNV tätig war, wir sind immer so, die sich der Wahrheit verpflichtet fühlen, so ein bisschen ja auch. Und ganz ehrlich, die Autoindustrie macht Werbespots. Da spielt Wahrheit nun gar keine Rolle. Also ich glaube, es muss so einen Mittelweg geben. Ich hatte ja gestern den Jan zu Gast, der diese Utopien gemacht hat. Sowas brauchen wir einfach, glaube ich. Plus solche Relationen dann doch zu sagen: "Ihr regt euch hier was auf, was ihr letztlich schon lange auch mitbezahlt." Wie erwartet ist die Zeit mit dir sehr schnell vergangen. Ich würde dir zum Abschluss noch einen Wunsch antragen wollen. Wie sieht es denn nun aus in Berlin in 20 Jahren?

speaker_SPEAKER_01 (48:48)

Ich muss mal kurz nach meiner Glaskugel suchen. Ja, ich glaube, wir werden diese kleinen Schritte gehen. Also ich glaube, wir werden nach und nach diesen Wandel in Richtung mehr Radverkehr sehen. Wir werden auch hoffentlich gut dosiert in Richtung Autos zu verbieten, weniger attraktiv zu machen, zu gehen, ohne dabei Randgruppen zu vergessen, die aufs Auto angewiesen sind. Das sind nicht nur die Reichen, die fünf Autos haben und die ausführen müssen, das sind auch die Leute, die zum Sicherheitsdienst am Flughafen BER fahren müssen, wo um die Uhrzeit noch kein BER fährt. Also es wird sicherlich ein längerer Weg, das zu diskutieren, wie wir mit Push-and-Pull-Maßnahmen den Pkw zurückdrängen. Aber ich glaube, wir werden sehen, dass insgesamt der Anteil zurückgeht. Und was ich mir sehr erhoffe und daran glaube, dass wir das schneller sehen, ist, dass wir auch die Wohnbereiche noch stark autoärmer gestalten. Weil das geht so einfach. Da setze ich ein paar Poller in die Mitte, dieser berühmte Modalfilter, dann kommt kein Auto mehr durch, dann fahren die außen rum. Also da glaube ich, dass wir auch schneller in Richtung dieser menschenfreundlichen Stadt kommen werden. Und hoffe, das auch für meinen eigenen Kiez. Mir gehen die Autos auf der Straße auch auf die Nerven, die da nachts durchfahren

speaker_SPEAKER_00 (50:15)

Einfach eine Lebensqualität in der Stadt auch wieder zu haben und nicht immer den milden Hinweis zu bekommen: "Dann kannst du ja aufs Land ziehen." Das ist, glaube ich, auch etwas, was ich auch tatsächlich, und deswegen auch kinderfreundliche Stadt, was ich den Kindern tatsächlich auch gönne, dass man autark seine Mobilität entdeckt. Und wenn am Ende eine kleine Autofahrerin

oder ein kleiner Autofahrer rauskommt, ist es ja okay. Aber ich habe das Gefühl, dass es manchmal, die Option gibt es gar nicht mehr so. Und das ist halt genau wie du das eben sagtest. Ich habe auch auf dem Land Radfahren gelernt und so weiter. Und das wäre schön, wenn wir das auch in Hamburg und Berlin hätten. Ich danke dir sehr für dieses sehr inspirierende und sehr weiträumige Gespräch. Ich glaube, das sind ganz viele tolle Anregungen. Ich habe mir ganz viel schon wieder mitgeschrieben, wo ich selber auch noch mal nachgehen kann. Ich glaube einfach, es braucht die Allianz von uns allen, um die Dinge sichtbar zu machen, die es schon gibt, um die guten Ideen nach vorne zu treiben. Und ich würde mich freuen, wenn wir da im Austausch bleiben und zusammen an dieser schönen neuen Welt arbeiten. Ich wünsche dir noch einen schönen Abend und danke für deine Zeit, Johannes.

speaker_SPEAKER_01 (51:15)

Ja, vielen Dank. Auch danke. Hat Spaß gemacht. Bis dann.