

SheDrivesMobility 120 - Frauke Burgdorff

Katja Diehl (0:15)

Hallo und herzlich willkommen zu einer neuen Folge von ‚SheDrivesMobility‘. Mein Name ist Katja Diehl und alle 14 Tage setze ich mich hier an dieser Stelle mit GästInnen zusammen und bespreche mit ihnen die Mobilitätswende, die in Deutschland noch immer nicht gestartet hat. Überall um uns herum in Europa sind die tollsten Dinge am Gange. Na ja gut, okay, es gibt ein kleines gallisches Dorf namens Hannover, da freue ich mich schon, dass ausgerechnet in der autogerechtesten Stadt Deutschlands jetzt das zweite Wunder von Hannover passieren wird und Belit Onay dort als Bürgermeister ausgerufen hat, dass diese Stadt den Menschen zurückgegeben wird. Aber ansonsten ‚still ruht der See.‘ Deswegen habe ich mir heute Frauke Burgdorff eingeladen. Sie ist in Aachen tätig und hat für sich nochmal persönlich entschieden, ganz bewusst in diese, ich sag jetzt mal, behördliche Struktur zu gehen, weil sie ganz große Hebel sieht, genau dort die Stadt zu verändern, in der man lebt, nämlich vor Ort in den Behörden, in den Institutionen, die das auch wirklich bewirken können, dass Dinge passieren. Ich finde, sie hat einen ganz spannenden Blick auf ihre Stadt. Sie hat viele spannende Hinweise, was man so tun kann und hat vor allen Dingen einen gewissen Pragmatismus. Sie ist jetzt nicht eine sonderlich ökologisch getriebene Person, sondern vor allen Dingen eine Person, die sehr viel darauf setzt, dass Städte davon leben, dass Menschen sich begegnen, dass Städte davon leben, dass es Aufenthaltsqualität gibt und dass Städte natürlich auch in Zukunft davon leben, klimaresilient zu sein. Da gibt es viele Dinge, die man

tun kann. Da gibt es viele Dinge, die man anschauen kann. Es geht unter anderem auch um ein Parkhaus. Seid gespannt. Wenn euch dieser Podcast gefällt, diese Episode gefällt, dann schaut doch mal bei Steady vorbei, ob ihr meinen Newsletter nicht einmal die Woche beziehen wollt. Da halte ich euch vor allen Dingen auch über das zweite Buch, was im März erscheinen wird, auf den Laufenden. Ihr könnt mir auch bei Ko-fi kleine Beiträge schicken und ihr könnt natürlich diesen Podcast weiter empfehlen, ihn bewerten, kommentieren. Ich freue mich über Feedback. Jetzt aber erst mal viel Spaß mit Frauke Burgdorff. Katja Diehl (2:35)

Ja, ich freue mich total, weil ich immer mehr lerne auch durch die Recherche zu meinem zweiten Buch, wie wichtig nicht nur die Mobilitätswende ist, sondern auch auf Städteplanung und Stadtgestaltung zu schauen. Und ich habe heute einen Gast aus Aachen. Frauke, magst du dich mal vorstellen?

Frauke Burgdorff (2:51)

Sehr gerne. Mein Name ist Frauke Burgdorff. Ich bin Beigeordnete für Stadtentwicklung, Bau und Mobilität in der schönen Stadt Aachen. Eine Stadt, die relativ viel Topografie hat, einen zauberhaften Dom und auch eine große Fläche. Ich bin Raumplanerin von Haus aus. Das heißt, ich habe gelernt, Nutzungen im Raum gut zueinander zu organisieren, Nutzungskonkurrenzen abzuwägen und kenne das rechtliche Instrumentarium dafür. Das Thema Mobilität als Chefin in Sache ist relativ neu für mich. Das mache ich erst seit vier Jahren. Das war nie mein Herzthema und ist es jetzt geworden. Und das ist ein total spannender Vorgang, weil wenn man sich nicht sein Leben lang mit Mobilität beschäftigt hat, ist man natürlich nicht so in der Wolle gefärbt in der Rast und in allen anderen Dingen. Aber man hat die Chance,

so ein bisschen das große Ganze immer wieder in den Blick zu nehmen, weil man sich nicht im Kleinen verliert. Ja, und ich habe gearbeitet als Zukunftsforscherin. Ich habe gearbeitet für eine Stiftung und dort Projekte aufgebaut, die Montag Stiftung Urbane Räume. Ich war selbstständig und mich dann mal bei der Kommune beworben und diesen Job gekriegt.

Katja Diehl (3:55)

Ja, das ist total spannend. Ich habe dir das im Vorgespräch eben ja schon erzählt, dass ich gestern Katja Dörner für mein Buch interviewen durfte, die jetzt Oberbürgermeisterin von Bonn ist. Und die sagte auch: "Vielleicht war es sogar gut, dass ich noch nie was mit Mobilität zu tun hatte und nicht wusste, wie emotional das Thema diskutiert wird", weil sie ist relativ pragmatisch im Wahlkampf, hat sie auf ihre Stadt geblickt, hat geguckt: Wo sind die Pain-Points? Was müssten wir verändern? Und sie hat sich dabei gar nicht davon leiten lassen, was man vielleicht sonst spürt, wenn man weiß, es gibt immer Gegenwehr gegen diese Veränderungen. Was waren denn so die ersten Dinge, die dir da begegnet sind in deiner Arbeit in Richtung Mobilität?

Frauke Burgdorff(4:36)

Meine Leute waren schon wahnsinnig weit. Ich habe gemerkt: Wow, es gibt eine Vision Mobilität. Es gibt eine Mobilitätsstrategie usw. Ich habe sehr lange gebraucht, weil die Mobilitätsleute arbeiten gerne mit Projektkürzeln, die keiner mehr versteht. Ameise, keine Ahnung, was das für Kürzeln sind. Und habe sehr lange gebraucht, bis ich in die Gesamtstruktur eingetaucht bin. Das war das eine. Aber am 1. Tag, als ich angefangen habe, bin ich an unserem Theaterplatz vorbeigelaufen. Da standen so Blumenkübel auf einmal. Da saßen Leute draußen. Ich wusste gar nicht, worum es ging. Und hab dann so gesagt: "Was passiert

denn hier?" Da waren die Leute erschrocken: "Sie sind doch unsere neue Beigeordnete." Und ich sagte: "Ja, wir haben hier ein Reallabor." Die so: "Ah, wir haben ein Reallabor, wie schön." Dieses Reallabor, das ursprünglich aus der Mobilitätsperspektive und nicht aus der Städtebauperspektive angestoßen wurde, nämlich mehr Platz für den öffentlichen Raum und weniger für die klassische Automobilität, wurde dann nochmal wiederholt, professionalisiert. Wir haben viel gemessen. Jetzt bauen wir einen neuen Theaterplatz und der Durchgangsverkehr ist raus. Das ging wahnsinnig schnell. Angestoßen wurde dieser städtebauliche Move aus der Mobilität. Das ist ein wahnsinnig schöner Vorgang. Ich habe aber fast am gleichen Tag, 1, 2 Tage später, die Situation gehabt, dass ich raus musste auf die Straße, weil sich eine Frau drohte, an einem Baum anzuketten, weil ein Radweg einen Baum gefährdet hat. Der Baum musste weg, damit der Radweg ausreichend breit sein konnte, wie es der Radentscheid gefordert hat. Da war sozusagen ein zentimetermessen-der Radentscheid und ein Baum. Der Baum fiel, die Frau lebte den Baum. Das Drama war groß. Also hat man sozusagen innerhalb von 2, 3 Tagen, uh, hallo. Das ist aber, und muss dann auch schauen, wie schafft man das in diesen schon vorhandenen Konfliktlagen. Das ist ja nicht, weil ich das beschlossen habe, sondern der Radentscheid ist vor mir entstanden. Man kommt also in eine Dynamik rein, die vorher schon da war. Und muss sich dann damit auseinandersetzen, wie man diese Dynamik, die durchaus auch Aggression auslöst, wie man mit dieser Dynamik jetzt umgeht. Und versucht dann, diese Brücke, das ist ja meine Rolle, zwischen der Verwaltung, tolle, junge, aber auch ältere Leute, die hier planen, die motiviert sind, die Verkehrswende auch zu organisieren, und der Politik. Wie kriegt man das hin?

Und das war, da hat die Mobilität auf einmal 80% meiner Zeit in Anspruch genommen. Wo ich eigentlich gedacht habe, ich bin Planungsdezernentin. Und dann gibt's noch eine schöne Anekdote dazu, weil ich das gemerkt habe. Und dann wurde ich gefragt von der Zentrale, unserer Marketing-Zentrale: "Frau Burgdorff, sie brauchen ja jetzt Visitenkarten, was soll denn da draufstehen?" Und das Dezernat hieß ursprünglich 'Planung und Bau'. Die Mobilität kam im Titel gar nicht vor. Und dann habe ich gedacht: „Ja, das merke ich ja jetzt. Schreiben Sie doch mal Planung, Bau und Mobilität.“ Mittlerweile heißt es 'Stadtentwicklung, Bau und Mobilität'. Und dann krieg ich, als ich die Visitenkarte verteilte, einen Anruf aus unserer Orga-Abteilung. Die sagten: "Sie können doch nicht einfach den Namen Ihres Dezernates ändern." Ich so: "Oh, ach so." Und wusste nicht, dass das einen politischen Beschluss braucht, um diesen Namen zu ändern. Aber es war jetzt da, und der Beschluss wurde nachgeholt. Und jetzt heißt es 'Stadtentwicklung, Bau und Mobilität'. Und dann ist klar geworden, dass diese Aufgabe im Titel stehen muss, weil sie wahnsinnig viel Raum einnimmt. So, und das ist jetzt die Anekdote.

Katja Diehl (7:59)

Das ist aber auch eine gute Anekdote, weil die anschlussfähig ist an Hamburg, wo wir jetzt mit Anjes Tjarks einen Senator für die Mobilitätswende haben. Der hat das auch ganz bewusst in den Titel reingenommen. Weil erstens Verkehr ist, finde ich, auch eher ein negativer Begriff irgendwie. Das geht ja eher um Mobilität, um mobil sein. Das zeigt natürlich sowohl nach innen als auch nach außen, dass es halt eine Gewichtung hat. Aber trotzdem würde mich interessieren, viele, die einen ähnlichen Lebenslauf hätten wie du, würden wahrscheinlich ungefähr das

Letzte tun, um in kommunale Aufgaben zu wechseln. Was hat dich gereizt?

Frauke Burgdorff (8:45)

Ich hatte ja vorher ein kleines Beratungsunternehmen, Burgdorff-Stadt, und habe Wohnungsbaugesellschaften, Unternehmen, aber auch Kommunen beraten, strategische Prozesse, Konzepte entwickelt. Und hab gemerkt, dass diese Konzepte total hoch angesehen waren, gerne genommen wurden, aber dann eigentlich nicht umgesetzt. Weil sie in politischen Prozessen zermürbt sind. Das hatte nichts mit der Qualität des Eingangs, des Konzeptes zu tun, aber damit, dass man eben, und das musste ich dann lernen, eigentlich einfach ein Konzept in die Welt bringt, sondern man muss es auch politisch beatmen, man muss ihm die Prozesse unterlegen, man muss vertrauen, man muss werben dafür und so weiter. Und wenn ein Externer ein Konzept schreibt, und da keine Person ist, die auf Chefstuhl sitzt, das muss jetzt nicht der oberste Stuhl sein, das kann die Oberbürgermeisterin sein, das kann Beigeordneter, aber auch drunter, und das niemand liebt und weiterzieht, dann ist das geschriebenes Papier. Und das war frustrierend. Und ich wollte an den Hebel, an dem ich wirklich was verändern kann. Und für mich ist das die Königsklasse. Und ich hatte nie eine Abneigung gegen Verwaltung oder gegen Kommune, weil ich bin der tiefen Überzeugung, dass unsere Kommunen der schönste Ort von Demokratie sind. Und ich erlebe das auch alles andere als bürokratisch hier. So motivierte Leute, selbst in meinem Vergabeamt sitzen Leute, die echt auch zum Beispiel die Klimawende gestalten wollen. Die sagen: "Wir können mit Vergabe was machen, Frau Burgdorff", Leute, die mich fragen: "Was für Essen sollen wir bestellen? Ist das okay, wenn wir nur vegetarisch, womöglich vega-

nisch...". Jedes Grammchen CO₂, was wir nicht verbrauchen, ist super. Wir schreiben ja niemandem vor, dass er in seinem Alltag kein Fleisch essen darf. Wir sagen: "Wir verbrauchen nicht unnötig viel CO₂." Und an dieser Position zu sitzen, mit motivierten Leuten um einen rum, ganz schön cool. Also, ich kann das nur empfehlen. Und natürlich einer Politik, die in ihren Positionen total engagiert ist und gut ist auch. Und damit meine ich jetzt nicht eine Politik, die meiner Meinung ist, ich bin ja parteilos, ich bin auch nicht immer der Meinung der Grünen, ich bin auch nicht immer der Meinung der SPD, aber manchmal sogar der Meinung der CDU, was man mir gar nicht zutrauen würde. Aber eine Politik, die ihre Meinung gut begründet, die streitet in der Mobilität etwas pointierter, manchmal polemischer als in der Stadtentwicklung. Die Debattenkultur in der Mobilität ist sehr schnell sehr heiß. Ja, aber zurück zur Frage, für mich war das der schönste denkbare Job. Es war für mich nicht fremd. Dass ich das dann bekommen habe, hat mich sehr erstaunt. Und Kolleginnen von mir haben auch gesagt: "Sag mal Frauke, bist du wahnsinnig?" Es gab auch Menschen, die gesagt haben: "Das schaffst du nicht. Du bist viel zu kompromisslos, du bist viel zu hart drauf." So, und bin ich gar nicht. Aber ich habe natürlich eine Linie und das habe ich, als ich mich beworben habe, gesagt. Ich habe gesagt: „Ich bewerbe mich jetzt hier, aber sie kriegen die ganze Burgdorff. Mit allem. Und bequem wird es nicht.“ Und irgendwie hat es gereicht.

Katja Diehl (11:43)

Ja, das ist halt auch etwas, glaube ich, immer noch in der Lernphase, in Minischritten raus aus dem Patriarchat, dass man halt Frauen, die einen 'Willen' haben, sage ich jetzt mal in Führungszeichen, auch noch mal anders liest als Männer. Und ich

habe auch jetzt durch die Interviews einfach gelernt, dass es wohl tut, wenn man jemanden hat, der... Ich sehe zum Beispiel Anne Hidalgo, manchmal mit so einer Machete durch Paris laufen und den Urwald lichten und ihr Team kommt hinterher und macht es dann schön. Also es braucht ja einfach die Menschen, die so ein bisschen PionierInnencharakter dann auch haben, aber in dieser Phase der Transformation auch Orientierung geben. Weil natürlich ist das auch was, was Linie braucht, oder?

Frauke Burgdorff (11:54)

Ja, ich würde mich jetzt gar nicht so sehr, also zum einen muss ich sagen, dass ich habe eine Vorvorgängerin, eine ganz starke Frau. Das heißt, diese Rolle als Frau zu besetzen war, ich musste hier keinen Urwald durchtrennen. Und das muss ich ehrlich auch mal ein ganz großes Kompliment an die politischen Führungskräfte hier mit männlicher Zuschreibung machen in Aachen. Ich habe das nie gespürt. Ich habe das auf Bundesebene, auf Landes-Ebene viel mehr gespürt. Dieses Abwerten einer starken weiblichen Position, die waren hier schon daran gewöhnt. Also die Pionierin, meine Vorvorgängerin hat das schon abgeräumt. Also danke noch mal Gisela. Ja, wirklich, also weil das macht was mit einem. So, weil man wird sonst zu kämpferisch und ich deswegen würde ich mich ungern in diese Heroinnenrolle. Also ich bin keine Heroin. Ich bin eine Fachfrau mit einer pointierten Haltung. Ja, man ist so schnell zugeschrieben dann und dann ist man auf einmal, weil man so eine kämpferische Natur ist, ist man dann auch die Heroin. Das bin ich auch nicht. Ich bin erst mal eine kühle Fachfrau und ich weiß, dass wir haben, die Politik hat uns Ziele gesetzt und wenn wir die nicht hartnäckig durchsetzen, nehmen wir den politischen Auftrag nicht wahr. Und so ist mein Argument, ich mache das jetzt hier

nicht, weil ich der Meinung bin, sondern wir haben eine Mobilitätsstrategie verabschiedet und da sind klare Zielkennzahlen drin. Und Leute, jetzt, ja, dann rennen wir dann auch. Ihr habt es beschlossen. So ist es.

Katja Diehl (13:49)

Ja, das ist ja auch das, was ich tatsächlich vermisse. Und wo ich auch ein bisschen, muss ich schon sagen, immer mehr steht mir der Mund offen und ich staune, wie auf bundespolitischer, verkehrspolitischer Ebene ein Gesetzesbruch einfach getan wird. Also da gibt es ja Dinge, die wir völkerrechtlich unterschrieben haben. Die Pariser Klimaziele. Und es gibt in Österreich, da bin ich jetzt wieder im September und darf wieder mit einem lachenden und einem weinenden Auge, weil wir da in Österreich eine Klimaschutzministerin haben, die ganz klar CO₂-Reduktion als Führungsinstrument nimmt und nicht mehr Autobahnen baut aufgrund dessen. Also da brauchst du nur über die Grenze hüpfen und dann hast du eine ganz andere Bundespolitik, auch umstritten. Sie ist ja auch Grüne und hat eine nicht einfache Koalition, was das angeht. Aber sie sagt halt auch: "Das haben wir unterschrieben. Wir wollen zu Zeitpunkt X dekarbonisiert sein. Also rechnen wir das in die Jetzt-Zeit, wie die Meilensteine so sind." Aber da kommen wir ja schon genau in Richtung die Meilensteine. Also du hast dich beworben, einfach mal für Menschen, die das noch nicht gemacht haben. Was macht man da? Also stellt man eine Vision vor, die man gerne in Aachen verwirklichen wollen würde oder wie bewirbt man sich um so ein Amt?

Frauke Burgdorff (14:59)

Bei mir war es sehr besonders, weil ich wäre von mir aus gar nicht auf die Idee gekommen. Und mich haben Aachener Bürger, die mich kannten, gefragt, ob ich mich nicht bewerben will.

Also jetzt nicht die Politik, sondern Bürgerinnen und Bürger haben mich angeschrieben. In meinem Urlaub, ich habe gesagt: "Oh, das war jetzt mal was." Und dann habe ich eine Bewerbung geschrieben mit dem, was ich kann und was ich so denke, was Aachen gut brauchen kann. Und dann wirst du irgendwann eingeladen zu einem Erstgespräch vor so einem Headhunter erstmal. Und das ist dann irgendwie so ein bisschen unerfreulich, weil man das Gefühl hat, ja, aber worüber reden wir denn hier? Es soll doch eine Stadt verändern. Gut, dann kommt das Gespräch mit der Politik. Und da bin ich vorher viel spazieren gegangen in Aachen, habe mir das angeguckt, habe mir auch Notizen gemacht, habe so geguckt, was will ich eigentlich mit dieser Stadt? Ich komme hier nicht her. Ich habe hier schon mal gearbeitet vor 20 Jahren, für zwei Jahre. Aber es ist jetzt eigentlich auch gar nicht so meine Stadt gewesen. Und dann habe ich gesagt: Ja, willst du die Aufgabe? Und wusste ich also bis zum letzten Moment nicht. Und dann habe ich in der Tat für mich selbst eine Präsentation erstellt und habe gesagt: "Das kann ich und da will ich hin, dafür stehe ich." Bei der Mobilität wusste ich das noch gar nicht so richtig, wo ich stehe. Das waren aber auch ehrlich gesagt nicht die Fragen. Also eingestellt haben mich vor allem Planungspolitiker. Aber es sind trotzdem gefragt worden. Und dann habe ich was gesagt, wo interessanterweise damals sogar die FDP total neugierig war: "Das ist doch ein guter Ansatz." Ich habe gesagt: "Ich möchte eigentlich eine Stadt des Schlenderns. Das ist nämlich Aachen. Es fühlt sich so an. Und ich möchte eigentlich Geschwindigkeiten harmonisieren." Ich habe gesagt, dass dieses unterschiedliche Tempo in unseren Straßen uns aggressiv macht. Das merkt man. Also der eine macht ‚sssss‘, der andere ‚www‘ und der nächste schlendert. Und das alles

gibt Nervosität rein. Und ich würde mich gerne dafür einsetzen, dass...ich habe nicht 'Tempo 30' gesagt, weil ich das als Formel so noch gar nicht gut genug kannte. Und das fanden die Leute irgendwie erst mal schlüssig. Und ich stehe auch weiterhin zu der Aussage, zu sagen, eine harmonisierte, gelassene Geschwindigkeit in dem dicht bebauten Raum lässt unsere Städte überhaupt aufatmen. Und das meine ich jetzt nicht luftreinheitlich, sondern aufatmen im Sinne von Entspannung, was wir reinbringen in unsere aggressive Gefühlswelt. Und mir sind da die Menschen immer sehr nah. Wie leben die so in unseren Straßen? Und das ist ja Straßenraum, ist ja Alltagsraum und so. Und ja, da bewirbt man sich dann. Und dann gibt es einen Ratsbeschluss und dann auf einmal kriegt man Blumenstrauß und ist es. Eine Urkunde muss man auch noch unterschreiben. Und dann sitzt man hier und denkt sich: „ Okay, ahhh.“ Ich habe in dem ersten Jahr, ich hatte parallel noch die Aufgabe, eine Stadtentwicklungsgesellschaft aufzubauen, die vor mir schon gegründet wurde. Und ich war dann noch ein Jahr lang auch Geschäftsführerin dieser Stadtentwicklungsgesellschaft, die dann dieses Parkhaus Büchel, was ganz bekannt geworden ist, auch abgerissen hat. Und das war schon das härteste Jahr meines Lebens. Und ich habe schon immer viel gearbeitet, aber so viel habe ich noch nie gearbeitet. Aber es ist natürlich auch GmbH-Chefin ohne Mitarbeiter und Beigeordnete. Und das war, ja, lehrreich.

Katja Diehl (17:52)

Jetzt hast du das Parkhaus schon in den Raum geworfen. Das musst du natürlich für Menschen, die jetzt nicht wissen: "Hä, wie, Parkhaus?", die Geschichte ein bisschen erzählen. Was ist da passiert?

Frauke Burgdorff (18:03)

Als ich nach Aachen gekommen bin, spricht man mit dem Oberbürgermeister, damals Marcel Philipp, hat er mir drei Masterprojekte gegeben. Unter anderem war: "Machen Sie das Parkhaus jetzt mal weg." Das ist ein Parkhaus in der innersten Stadt von Aachen gewesen, das Büchel-Parkhaus, ein in den 60er-Jahren - autogerechte Stadt - gebautes Ding. Alle Niederländer liebten dieses Parkhaus, wenn man quasi in Spuckweite vom Dom da parken konnte. Direkt neben dem Rotlichtviertel, das auch immer noch da ist, und eben dieser alten, schönen Welterbestadt Aachen. Dann bin ich mit dem Oberbürgermeister auf dieses Dach gegangen, der hatte auch eine Zeichnung, wie er sich das vorstellt, und ich dachte: Wow, okay ich mach das Parkhaus weg. Der erste Beschluss, dieses Parkhaus wegzumachen, war 1989. Also, es war ein 30 Jahre alter Beschluss, der nie gegriffen hat, weil alle Investoren, die Pläne entwickelt haben, gescheitert sind, weil es zu teuer war, da was zu entwickeln. Oder auch, weil die Lage mit dem Rotlicht und so weiter, ich weiß es nicht, war ja auch alles vor meiner Zeit, es hat immer wieder neue Bilder gegeben. Diese Bilder verfangen nicht, offensichtlich nicht so, dass die Politik sich dann wirklich getraut hat. Das Parkhaus wurde dann auch, oder die Fläche, wurde mehrfach verkauft und immer teurer, was ja auch immer so ein supertrauriger Prozess ist. Dann hat die Stadt die Flächen, die dazugehörten, zurückgekauft. Und dann diese Gesellschaft gegründet und dann habe ich halt gesagt: „Okay, ich mache jetzt keine Zeichnung, sondern ich debattiere über eine Idee. Und entweder sollte da ‚Wohnen‘ entstehen, oder ‚Wissens-Architektur‘.“ Und dann hat mir jemand anders den Floh ins Ohr gesetzt, hat gesagt: "Frau Burgdorff, das ist eh so teuer, warum machen Sie nicht gleich eine Wiese?" Wissen, Wohnen, Wiese. Dann hat es städtebauliche

Entwürfe dazugegeben. Dann gab es einen politischen Grundsatzbeschluss für die Wiese. Und das war die Grundlage, um das Parkhaus abzureißen. Die Wiese ist als Zwischenobjekt jetzt auch schon da. Wir haben die Zwischenzeit am Büchel, wir haben eine zauberhafte Stimmung gehabt im Sommer, sehr schöne temporäre Landschaftsarchitektur. Jetzt gibt es den Freiraumwettbewerb, die Wiese wird jetzt geplant, die Häuser werden demnächst gebaut. Und dann ist da, wo ein Parkhaus war, Stadt und eine Wiese. Das war die kurze Geschichte.

Katja Diehl (20:15)

Genau, und wenn man so ein bisschen über dich recherchiert, stößt man auch auf das Wort 'Gemeinwohl', was ich ja auch mir für die Mobilität so ein bisschen wünsche. Dass wir nicht immer auf die Kosten in Euro gucken, weil das machen wir beim Auto ja auch nicht, da sind alle Folgekosten externalisiert im dreistelligen Milliardenbereich pro Jahr. Ich möchte, dass wir sagen: "Das ist uns die Mobilität wert oder die Daseinsvorsorge". Wie bringst du diesen Gemeinwohlbegriff, der dir ja wichtig zu sein scheint, auch in deine Arbeit ein?

Frauke Burgdorff (20:46)

Also erstmal, der Gemeinwohlbegriff hat für mich seine Wurzeln, also für meine Arbeit, also jetzt nicht die historischen Wurzeln des Begriffes, das mal hinten angestellt, eigentlich bei mir mehr in der Planung und in der Immobilienökonomie. Also ich habe, als ich für die Stiftung gearbeitet habe, nach einem Weg gesucht, wie man eine Immobilie fürs Gemeinwohl wirtschaften lassen kann. Also die Rendite, die sie erwirtschaftet, schon erzielt, also nicht umsonst arbeitet, aber dass diese Rendite abgeführt wird für Gemeinschaft, gemeinwohlorientiertes Arbeiten. Und dann bin ich in dieses Immobilitätsfeld gegangen und ich

habe diesen Bogen sozusagen so auch für mich noch gar nicht geschlagen, ehrlich gesagt. Aber ich glaube schon, dass wir uns bewusst machen müssen, dass eigentlich der Straßenraum erstmal, da wo Mobilität stattfindet und die öffentlichen Plätze, ist sowas wie eine riesige Allmende. Der gehört niemandem privat, der wird von ganz vielen Leuten gleichzeitig genutzt und wer seine Elinor Ostrom gelesen hat, weiß, eine Allmende braucht Spielregeln, sonst haben wir ein Problem. So und wir haben Spielregeln entwickelt für diese Allmende, die eigentlich dem Gemeinwohl zur Verfügung steht. Eigentlich in einer Zeit, als man glaubte, dass diese Allmende vor allem nur für einen Verkehrsart zur Verfügung stehen sollte, weil alle anderen sind ja nicht so anstrengend und das war dann das Auto. Und dafür, eigentlich hat man erst dafür, also dann sowas wie die Straßenverkehrsordnung entwickelt, was ja eigentlich sowas wie eine Allmende Spielregel ist, die Straßenverkehrsordnung. Darum ja auch der Paragraph 1 Straßenverkehrsordnung, genauso wie der Paragraph 1 Baugesetzbuch. Also diese Paragraph 1 sind immer total wichtig. Die sind zwar wirklich immer sehr blumig, aber eigentlich ist das immer das Grundgesetz dieses Gesetzes. Und ja, und jetzt finde ich das einfach ganz interessant, auch mit dieser Tempo 30 Diskussion, die ich ja mit, also auf Initiative von Leipzig mit begleiten durfte, anstoßen gar nicht, aber begleiten durfte, jetzt nochmal neu zu überlegen, wenn da Verkehr in der Straßenverkehrsordnung oder im Straßenverkehrsgesetz steht, warum denken wir eigentlich nur an Autoverkehr? Also für mich ist wirklich auch eine Frage, müssen wir das Gesetz umschreiben oder müssen wir den Begriff neu deuten? Wäre doch viel klüger, wir würden Verkehr jetzt mal anders deuten und so, also so wie das ja jetzt auch gerade von FGSV, toll. Also so, und wenn

man denkt: "Okay, lass uns zwei Bewegungen machen, das Gesetz ändern, damit die Spielregeln für die Allmende für alle gelten und nicht nur für eine Verkehrsart. Und lass uns aber auch über den Begriff nochmal neu reden." Und weil letztendlich gilt, was die Begriffsfüllung angeht, immer die herrschende Meinung und die Gerichte organisieren sich an der, oder orientieren sich an der herrschenden Meinung. Und die herrschende Meinung bilden wir, indem wir forschen, publizieren, so. Und wenn wir jetzt mal uns davon lösen, dass Verkehr Autoverkehr ist und die herrschende Meinung in fünf Jahren ist: ‚Verkehr ist Fuß, Fahrrad, alles was rollt und geht‘. Dann hätten wir auf einmal eine andere Rechtsgrundlage, ohne dass wir die Rechtsgrundlage geändert haben. Und das finde ich parallel zur Anpassung, so. Und deswegen finde ich den Gemeinwohlbegriff wichtig weiterhin im Verkehr. Ich sehe allerdings ein bisschen diesen Allmende-Begriff für mich ein bisschen zentraler, weil es gibt unterschiedliche Güter in der Wirtschaftsforschung und es gibt Gemeingüter und es gibt Privatgüter, es gibt öffentliche Güter und die Straße ist eigentlich im klassischen Sinne ein Gemeingut, auch ökonomisch gesprochen. Und Gemeingüter muss man anders bewirtschaften als private Güter. Und das haben wir ein bisschen verlernt. Also dieses Gut Straße, das ja auch ein Anlagegut ist, in einem kommunalen Haushalt, aber erstmal allen gehört, dieses Gut Straße als Gemeingut zu bewirtschaften. Ja, lass uns drüber reden. Aber am Ende müssen wir bei einer Theorie ja praktisch die Verkehrswende organisieren, ne? Also so, aber wir brauchen natürlich einen Rechtsrahmen und einen Spielregelrahmen, der uns diese Praxis erleichtert. Also, weil das ist schon anstrengend. Also Planung ist immer Entwicklung, Stadtentwicklung, oh, da wird auch gekämpft über Geschossigkeiten

und so weiter. Mobilität ist immer Kampf. Und das macht echt, das muss ich dir jetzt nicht sagen Katja, das macht einen manchmal auch mürbe und müde und das ist so unnötig, weil eigentlich organisieren wir doch das Miteinander im öffentlichen Raum. Also das heißt doch im besten Fall, jeden Tag organisieren wir eine Party. Aber wir organisieren keine Party, wir organisieren Kampf. Die Sprache ist Kampf, alles ist Kampf. Und ich weiß auch nicht, wo wir auch die Höflichkeit verloren haben. Ich bin ein gut erzogener Mensch, von konservativen Eltern gut erzogener Mensch und wir sind nicht mehr höflich miteinander. Das ist wirklich, ich habe eine ganz konservative Seite, so auf dem Dorf groß geworden, so, ne? Wenn man nicht gut miteinander umgeht auf dem Schützenfest, gibt es blutige Nase, ja? Und dass wir gar nicht mehr zusammen ein Schützenfest feiern können oder ein Frühlingsfest, muss ja kein Schützenfest sein und uns ständig blutige Nasen holen, das nervt, das kostet so viel Kraft. Und das ganze Testosteron, was in diesen Debatten ist, übrigens auch von Frauen leider, ist unnötig.

Katja Diehl (25:38)

Ja, ich glaube, das ist auch etwas, wo die eine Seite, und da ertappe ich mich manchmal, dass ich mich dazu zähle, weil ich ja noch nie ein Auto besessen habe, echt müde ist, immer für das eigene Überleben zu sorgen. Als Radfahrerin in Hamburg habe ich mittlerweile Stellen, wo es toll ist, wegen eigener, sicherer Infrastruktur, aber ansonsten habe ich wirklich die ganze Woche über bis hin zu Autospiegel am Oberarm. Und das ist ja nichts, wo ich unbedingt die Autofahrenden adressiere, sondern wo ich sage: Warum darf man in diesem Wohnviertel überhaupt noch Radfahrende überholen? Weil die Autos sind größer geworden, die da geparkt stehen, also man kann nicht mehr mit 1,50. Also

ich glaube, wir werden in diesen Raum geschickt und Gesetzgeber überlässt uns die Konfliktlösung. Und da sind natürlich gerade in dieser Übergangsphase so viele Sachen ungeklärt. Mir hat ein Fahrschullehrer gesagt: "Wahrscheinlich die Sachen, die du erlebst, das sind halt Menschen, die kennen diese 1,50-Regel vielleicht gar nicht." Dass man eigentlich hinter mir bleiben muss, es aushalten muss, weil ich nicht gesund überholt werden kann. Und genau was du sagst, also ich fand ganz spannend die Recherche nochmal auch zu diesem Übergang Kind, Jugendlicher, junger Erwachsener, wo der öffentliche Raum ist bei den Eltern, die soziale Kontrolle ist ja dann in der Pubertät furchtbar und ich kenn das auch, weil ich auch ländlich aufgewachsen bin. Wir konnten uns aber auf einer Wiese treffen oder wie auch immer, weil wir entkommerzialisierten öffentlichen Raum hatten, weil wir Orte hatten, wo kein Autoverkehr war. Und das ist ja das, wo du glaube ich in dieser Scharnierfunktion auch der neuen Aushandlung bist, dass es halt Räume braucht, die nicht Konsum bedeuten. Das hat man ja leider bei ganz vielen Bahnhöfen mittlerweile auch, dass du nur einen Safe Space hast, wenn du dir einen Kaffee kaufst als Frau und dich da hinsetzt oder so. Also wenn ich dich jetzt so nach dem Status Quo, den du aufgenommen hast in Aachen, weil du ja viel auch dich mit dem Raum beschäftigt hast und dann im Hinblick auf deine Vision du hast schon gesagt, du willst schlendern, also auch ein bisschen Geschwindigkeit rausnehmen, aber auch wahrscheinlich Begegnung ermöglichen. Wie sind denn da jetzt die Schritte? Also es muss ja sich fast verändern, einige tun ja so, als könnte das Autosystem bleiben und wir machen eine Parallelstruktur der schönen Stadt. Das wird ja nicht funktionieren. Also wo sind da die

Aushandlungspunkte in Aachen, die du vorantreibst? Welche Dinge sind jetzt konkret in der Veränderung?

Frauke Burgdorff (28:10)

Wir haben vorgestern gerade vorgestellt unser Konzept für die neue Innenstadt-Mobilität. Also bessere Netze für zu Fußgehende, für Radfahrende, für Autofahrende, für ÖPNV. Aachen ist eine sehr dicht bebaute Stadt. 50.000 Menschen leben in unserer Innenstadt, extrem dicht gestapelt, plus sehr viel Handel, plus der zentrale Bushof. Und das ist schon irgendwie eine Ansage jetzt, weil wir haben schon früher geerbt, also ich habe das geerbt, ein ganz tolles Premium-Fußwegenetz. Also wir sind, glaube ich, die einzige Stadt mit einem Premium-Fußwegenetz. Das haben meine Vorgänger gemacht, super, ein tolles Geschenk. Man kommt ganz schnell ins Grüne, komfortabel zu Fuß und so weiter. Das bauen wir Schritt für Schritt weiter. Radhauptnetz, unser Grabenring, das ist unser mittelalterlicher Stadtring, wird zum Radverteillerring. Auch das ist schon ein politischer Auftrag. Das heißt, dass wir dort mehr Platz fürs Rad schaffen müssen und schauen, wie wir Busse zusammenkriegeln, gar nicht so einfach, weißt du auch aus eigener Erfahrung. Das sind auch keine natürlichen Freunde, diese beiden Verkehrsarten. Und wir haben eben für den ÖPNV ein Busnetz-Gutachten, wo wir versuchen wollen, die Busse nicht alle ins Herz der Stadt zu führen. Vielleicht müssen wir es aber, wenn wir die Mobilitätswende wollen, und dann müssen wir eben diesen Frieden zwischen Bussen, Fußgängern und Fahrradfahren versuchen, also im Straßenraum zu organisieren. Das wird auch anstehen jetzt in den nächsten fünf, sechs Jahren. Und wir werden die Autos nicht mehr durchgehend durch die Stadt haben, sondern wir werden neue Zugänge schaffen in einzelne Bereiche. Das

heißt, man kommt vom äußeren Ring in den inneren Ring, kommt man auf jeden Fall, alles ist erreichbar. Aber man kann den inneren Ring nicht mehr als Verteilerring nutzen für die Autos. Das heißt, diese neuen Zugänge, diese neue Erschließung der unterschiedlichen Bereiche ist seit vorgestern online und geht jetzt in die politische Beratung und soll im November beschlossen werden. Wir haben eben nicht genug Straßenraum. Wir haben keine Kruppallee, wir haben keine Karl-Marx-Allee. Wir haben, weiß nicht, wie es bei euch in Hamburg so eine Straße hieße, wo wir ganz fröhlich die Dinge safe nebeneinander jeweils organisieren können. Das heißt, wir müssen über die Netze versuchen zu entzerren. Also die Hauptnetze für die Fußwege und auch für die Fahrradwege, das muss man auch ganz ehrlich sagen. Das ist jetzt eben nicht alles Fahrrad. Also die Premium-Fußwege heißen: Ich habe einen breiten Fußweg, wo dann auch keine Fahrräder abgestellt werden sollen auf dem Fußweg. Wo auch Menschen, die seheingeschränkt sind, laufen können und so. Und ich habe vielleicht auch mal eine Radvorrangroute daneben liegen, vielleicht aber auch nicht. Und diese Netze zu entzerren, das war jetzt eine Aufgabe für meine Kolleginnen und Kollegen. Das haben die toll gemacht und das kann man sich jetzt angucken und debattieren. Und die ersten polarisierenden Diskussionen, ich habe schon die ersten Schreiben gekriegt, ob ich eigentlich Autos hasse. Nö, tue ich nicht. Ich fahre sogar ganz gerne Auto. Ich habe keins, aber ich fahre total gerne mal Auto auch über Land und liebe das, weil man natürlich mit dem Auto nochmal einen anderen Blick auf die Welt hat. Und ich fahre dann auch keine kleinen Autos, wenn ich mir mal eins leihe, ehrlich gesagt. Und das einfach auch zu akzeptieren, dass das Auto auch eine schöne Fortbewegungsart sein kann, finde ich auch ganz wich-

tig. Aber dass es den Menschen, die so zahlreich sind, die zu Fuß gehen und Fahrrad fahren, nicht den Lebensraum nehmen darf. Also warum man gleich Autofeind ist, wenn man einfach nur sagt, wir wollen neue Netze entwickeln und wir wollen den Raum fair verteilen für alle Verkehrsarten und wir wollen den Umweltverbund stärken. Dass das sozusagen von den Menschen als aggressiv wahrgenommen wird, das erschließt sich mir nicht. Aber das muss man wohl aushalten und dafür werde ich auch bezahlen.

Katja Diehl (31:46)

Mir erschließt sich das sehr deutlich, weil es geht um Privilegien. Und diese Privilegien haben ein Gewohnheitsrecht über Jahrzehnte. Und Privilegien fühlen sich für die Menschen, die es innehaben, immer als etwas an, was man sich erarbeitet, was man irgendwie verdient hat. Und wir beide sind ja die zweitprivilegierteste Gruppe, so ganz optisch gesehen, weiße Frauen, relativ gesund. Also das ist halt auch etwas, wo wir natürlich Dinge haben, die uns privilegieren, die wir uns aber jetzt nicht mit der Muttermilch aufsaugend vor Augen geführt haben, sondern es ist ein schmerzhafter Lernprozess, der sicherlich auch die Dinge zum Frauenwahlrecht begleitet hat. Also ich glaube, diese ganzen Transformationsprozesse adressieren vor allen Dingen die Hochprivilegierten, die sich aber nicht so wahrnehmen, sondern die denken: "Da wird mir jetzt was weggenommen." Stattdessen sind Privilegien ja immer aus dem Topf der Gemeinschaft geraubt. Und ihr gebt sie jetzt zurück in den Topf der Gemeinschaft. Und ich glaube, das ist die Aushandlung. Und es ist total schwierig, das weiß ich aus meiner Arbeit, das zu adressieren, ohne es als Affront misslesen zu lassen. Das heißt aber auch, ihr macht hier Kommunikation wahrscheinlich, oder?

Frauke Burgdorff (32:58)

Ja, manchmal denke ich, ich bin eine Kommunikationsagentur. Also wir machen vor allem, also wir machen inhaltlich natürlich Kommunikation und wir müssen das auch strategisch machen, weil es ist auch wichtig, dass die Menschen erst einmal über das reden, was wir vorstellen, bevor sie über das Detail reden. Und das heißt, Kommunikation ist ja auch immer Dramaturgie: Also, wann bringe ich was in den Raum? Wann zeige ich den Straßenquerschnitt? Wann zeige ich das Netz und so? Und darüber haben wir jetzt in den letzten Wochen sehr viel nachgedacht. Und Kommunikation heißt auch Allianzen: Wo sind die Fürsprecher? Wo sind die Ängstlichen? Wo sind auch die Treiber? Aber es heißt aber auch, die Treiber dieser Idee eben nicht dahin zu führen, dass sie aggressiv kommunizieren, weil man ihnen dann einfach sagen muss: "Leute, dann zerstört ihr die Idee." Und das finde ich wirklich, ist eine richtig knifflige Aufgabe. Aber ich komme aus der strategischen Kommunikation, damit habe ich mein Geld verdient. Und insofern fällt mir das, ich mache das auch nicht immer gut, aber es fällt mir relativ leichter, glaube ich, als anderen Menschen, die in Verwaltung groß geworden sind und meinen Job machen. Weil ich einfach weiß, dass am Ende, also beim Büchel war das genauso. Das war erst mal nur eine Erzählung und keine Zeichnung. Und wann ist es richtig, mit der Zeichnung ums Eck zu kommen? Also sei es der Straßenquerschnitt oder sei es der Städtebau oder die Architektur. Wann ist die Debatte so aufgelagert mit Inhalt, dass man sich das trauen kann? Das ist wirklich knifflig und immer wieder neu zu bewerten. Das kann man auch nicht für ein Projekt sagen. Du kannst von jedem Projekt ein bisschen lernen und mitnehmen, aber das ist immer maßgeschneiderte Anzüge, immer, immer,

immer. Aber meine Leute haben da auch Lust drauf, beziehungsweise nicht meine Leute. Das sind ja Leute, die in einem Fachbereich organisiert sind, der wiederum eine eigene Fachbereichsleitung hat, eigene Teamleiter. Aber die, die sozusagen in meinem erweiterten Team sind, lernen da mit mir gemeinsam und ich lerne auch eine Menge von denen

Katja Diehl (34:52)

Dann würde ich jetzt abschließend dich gerne bitten, mich in das Aachen der Zukunft zu nehmen, dass du mal so ein Bild zeichnest. Worauf können sich die Menschen, die dort leben, aber die dort vielleicht auch zu Besuch sind, freuen?

Frauke Burgdorff (35:06)

Das Aachen der Zukunft ist zauberhaft vernetzt mit seinen unglaublich schönen Landschaften. Ich kann sozusagen zu Fuß und mit allen Verkehrsmitteln gut diesen Umraum genießen und kann immer wieder auch meine Nachbarschaft, tolle Quartiere in Aachen, genießen. Und ich kann die Innenstadt genießen. Das Aachen der Zukunft ist entspannter auf den Straßen. Wir haben irgendwann mal diese blöden Baustellen im Griff, muss man auch sagen, die setzen alle unter Stress. Weil wir unsere Kanäle gut gepflegt haben und es unter der Erde zur Ruhe gekommen ist, damit wir nicht oben ständig bauen müssen. Wir haben die Straßenräume schön gestaltet, dass sich dort Menschen frei bewegen können, insbesondere die Vulnerablen, Kinder vor allem, aber auch ältere Menschen, geheingeschränkte Menschen. Für die ist viel mehr Raum als heute. Und wir haben eine klimaresilientere Stadt. Unsere Stadt ist sehr steinern im Inneren. Und wir haben eine Stadt, in der der Handel wieder auf einem gesunden Maß sich bewegt, also Konsum und Handel. Und in der Wohnen und Nachbarschaft in der innersten Stadt eine viel grö-

ßere Rolle spielt. Das ist das Aachen der Zukunft. Ich hoffe, dass das in einer Dekade sehr spürbar wird. Es dauert einfach, auch wenn wir so harte Klimaziele haben, die ja richtig sind. Aber wir brauchen diese Zeit, um die Transformation in den Köpfen, in den Herzen auch positiv ankommen zu lassen. So ist es. Und ich freue mich schon darauf, wenn ich dann irgendwann mal nach Aachen zurückkomme, dass ich hier mal irgendwann aufgehört haben werde zu arbeiten und dann Menschen beim Schlendern und Schwätzen begegnen werde.

Katja Diehl (36:39)

Sehr schön, da freue ich mich mit dir. Ich danke dir für den Austausch und deine Arbeit und wünsche dir jetzt noch einen schönen Tag.

Frauke Burgdorff (36:46)

Ich dir auch und viel Erfolg bei deiner Arbeit.

Katja Diehl (36:50)

Dankeschön.