

SheDrivesMobility 141 - Novelle Stvo

Katja Diehl

Hallo und herzlich willkommen zu einer neuen Folge She Drives Mobility. Mein Name ist Katja Diehl. Ich lade hier seit über fünf Jahren alle 14 Tage Menschen ein, um mal zu schauen, wo es denn so hakt mit der Mobilitätswende in Deutschland. Denn eigentlich sind ja alle Lösungen schon da. Das könnt ihr auch in meinem neuen Buch nachlesen, das am 29. Mai erschienen ist und es netterweise auch direkt wieder auf die Top 10 der Spiegel-Bestseller-Liste geschafft hat. Denn da habe ich 105 Menschen interviewt, die mit mir sowohl die Problemanalyse machen, als auch die Lösungen aufzeigen, die überall um uns herum in Europa auch schon durchgeführt werden. Ich fand das sehr inspirierend, mit diesen Menschen sprechen zu dürfen. Und ich hoffe, dass ganz viele nach dem Lesen von meinem Buch einfach sagen, ich mache jetzt was. Und sei es nur, euren Bürgermeister oder eure Landrätin anzurufen, dass ihr Veränderungen wollt, vor allen Dingen auch im ländlichen Raum. Veränderung ist ein gutes Stichwort, denn endlich ist was geschehen. Ihr habt es vielleicht mitbekommen, die Straßenverkehrsordnung war ja ein bisschen Thema im Bundestag und Bundesrat und wurde auch erst mal ausgebremst, die Novelle. Jetzt sind aber die Beschlüsse da und ich habe mir drei Ladies eingeladen, die mit mir so ein bisschen genauer raufschauen, was heißt das denn jetzt genau? Einmal Swantje Michaelsen, die als Mitglied im Bundestag auch viel zu Verkehrspolitik macht und das allgemein so ein bisschen einsortiert. Und dann aber auch zwei Ladies, die ganz direkt vor Ort in Bremen das sogenannte Gehwegparken, was an sich als Wort ja schon absurd ist, wieder deutlich verbieten wollen. Weil

sie in Bremen die Situation haben, falls ihr da schon mal gewesen seid, wisst ihr das, es sind sehr enge Gassen, sodass wenn Menschen ihre immer größer werdenden Autos auf den Gehwegen so halb parken, kommen Menschen mit Kinderwagen oder Menschen im Rollstuhl nicht mehr durch. Das ist natürlich keine Flächengerechtigkeit und da gibt es auch ein paar neue Dinge zu berichten. Sollte dir dieser Podcast und diese Episode gefallen, dann freue ich mich, wenn du meinen Podcast weiter empfiehlst. Du kannst auch gerne zu Gast sein. Schreib mich einfach an, wenn du ein Produkt hast oder ein Unternehmen, was die Mobilitätswende mit tollen Ideen voranbringt. Da können wir sprechen, wie wir da auch zusammenarbeiten können. Du kannst mir bei Ko-fi einen Kaffee ausgeben, alles im Betrag natürlich verlinkt. Und jetzt wünsche ich euch aber ganz viel Erkenntnisgewinn und hoffentlich auch ein bisschen gesunde Wut über den Zustand, den unsere Mobilität aktuell in Deutschland hat. Wir können uns wehren, wir sind Politik, wir sind Demokratie. Dafür müssen wir aber wahrnehmbar werden und das haben die Menschen in Bremen zum Beispiel gemacht. Viel Freude bei der Episode.

Ja, ich freue mich sehr, weil ich habe hier, das könnt ihr natürlich nicht sehen, weil ihr uns nur hört, aber ich habe drei Frauen vor mir. Wir haben gerade schon gesagt, in der Verkehrsmobilität, aber auch in der Verkehrsindustrie oder wie man es nennen will, auch nicht so üblich. Die Ladies stellen sich dann gleich vor, wenn ich sie sozusagen das erste Mal zu Wort bitte. Eine Dame ist aber gerade, wo wir aufnehmen, mit guten Neuigkeiten aus der Bundespolitik in diesen Zoom-Raum gekommen. Liebe Swantje, stell dich doch einmal kurz vor und sag vielleicht auch, was heute geschehen ist.

Swantje Michaelsen

Ja, hallo auch von mir. Voll schön, dass wir uns hier heute sehen, in der Tat mit vier Frauen. Genau, mein Name ist Swantje Michaelsen. Ich bin seit 2021 Bundestagsabgeordnete für Bündnis 90 Die Grünen und mache unter anderem das Thema Straßenverkehrsrecht. Und heute hat der Bundesrat eine Novelle der Straßenverkehrsordnung verabschiedet. Solche Novellen gibt es gar nicht so selten, aber diese Novelle ist ein bisschen besonders, sehr besonders, weil sie das erste Mal basiert auf dem neuen Straßenverkehrsgesetz. Dieses neue Straßenverkehrsgesetz haben wir vor drei Wochen im Bundesrat und Bundestag verabschiedet, nach sehr viel Arbeit und ein bisschen Hängepartie in den letzten Monaten. Und in dieses Straßenverkehrsgesetz haben wir neue Ziele reingeschrieben. Und es ist wirklich etwas sehr Besonderes, die Ziele in einem Gesetz zu ändern. In diesem Fall, das Straßenverkehrsgesetz hat seine Ziele aus dem Jahr 1909, noch aus der Kaiserzeit. Damals gab es in Deutschland 45.000 Autos. Heute gibt es knapp 50 Millionen. Und es war ein Kraftfahrzeuggesetz. Es hieß auch so, es war im Grunde ein Kraftfahrzeugförderungsgesetz. Das hat es ja auch ziemlich gut gemacht, wenn man sich anguckt, wie sehr die Autos zugenommen haben. Und neben dieses alleinige Ziel, was dieses Gesetz hatte, nämlich die Flüssigkeit und Sicherheit des Autoverkehrs, haben wir jetzt neue Ziele gestellt, und zwar Klima- und Umweltschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung. Und letztendlich geben wir jetzt damit den Kommunen eine Rechtsgrundlage, das zu tun, was bei ihnen schon ganz lange gefordert wird, nämlich den öffentlichen Raum an anderen Dingen auszurichten oder die Gestaltung des öffentlichen Raumes an anderen Dingen auszurichten, als einzig und allein an der Frage, ob der Autoverkehr gut fließt, nicht behindert werden, nicht ausge-

bremst werden darf. Und damit eben einerseits Möglichkeiten zu schaffen, um den öffentlichen Raum Richtung Klimaschutz zu verändern, aber vor allen Dingen auch klimafreundliche Verkehrsträger zu stärken, also Fahrrad, ÖPNV, zu Fuß gehen. Alles das war bisher immer nur dann möglich, wenn man, oder genau, es war sehr kompliziert, oder überhaupt nur dann möglich, wenn man nachweisen konnte, dass Menschen sozusagen über Gebühr gefährdet waren, mehr als sonst irgendwo. Das konnte man am einfachsten nachweisen, indem man schon ein paar Tote hatte, gleichartige Verkehrsunfälle, wo Menschen sehr stark verletzt oder getötet wurden. Und mit diesem neuen Gesetz geben wir die Möglichkeit, die Verkehrsplanung an diesen neuen Zielen auszurichten. Das Straßenverkehrsrecht ist leider sehr kompliziert. Es ist nur der Rechtsrahmen und die Straßenverkehrsordnung ist deshalb total wichtig und deshalb freue ich mich auch, dass die erste Novelle heute durch den Bundesrat gegangen ist, weil sie im Grunde diesen Rechtsrahmen in konkrete Handlungsmöglichkeiten ersetzt. Und es kommen jetzt wirklich sehr konkrete Verbesserungen, nämlich können jetzt Radwege, Zebrastreifen und Busspuren angeordnet werden auf Basis der neuen Ziele. Das bedeutet, dass man jetzt eine Autospur zum Beispiel in einen Radweg oder eine Busspur umwandeln kann, ohne aufwendige Begründungsverfahren und Nachweispflichten. Und man kann eben auch Zebrastreifen zum Beispiel auf Hauptverkehrsstraßen, darum geht es im Kern, anordnen, um zum Beispiel einen Schulweg sicher zu machen oder eine klimafreundliche Mobilität zu stärken. All diese Dinge. Das macht die StVO diese Novelle sehr gut. Sie gibt da wirklich den Kommunen einen Handlungsspielraum. Sie bringt auch, weil das sehr, sehr medial natürlich immer sehr wichtig ist und ja auch in der Sache sehr wichtig ist, sie bringt auch kleine Er-

leichterungen für Tempo 30, nicht in der Gänze so gut wie bei den Radwegen, den Busspuren und den Zebrastreifen. Sie sagt nämlich nicht, ihr könnt einfach auf Basis der neuen Ziele, wo ihr es für richtig haltet, Tempo 30 anordnen. Aber sie erweitert den Ausnahmekatalog, den es gibt. Also generell gilt ja 50 und wenn bestimmte Ausnahmen gelten, kann man 30 anordnen. Und dieser Ausnahmekatalog wird erweitert. Und zwar, finde ich, um wirklich auch gute Sachen, Spielplätze und hochfrequentierte Schulwege. Was das genau bedeutet, wird sich jetzt in der Anwendung zeigen. Aber die Idee hinter den Schulwegen war natürlich einerseits die Sicherheit insbesondere von Kindern und Jugendlichen zu stärken. Aber eben auch tatsächlich einen gewissen Spielraum zu schaffen, weil natürlich Schulwege nicht so klar messbar sind wie die Tür einer Kita, sondern wirklich davon abhängen, wie Menschen Wege nutzen und da den Kommunen auch Spielraum zu geben, diese Wege ihrer Menschen zu sehen und dann eben auch entsprechend zu gestalten. Der Bundesrat hat selber heute noch die Pflegeeinrichtungen, also Einrichtungen, in denen Menschen mit Behinderungen leben oder arbeiten, zusätzlich aufgenommen. Außerdem können Tempo 30 Abschnitte jetzt zukünftig über einen Abstand von 500 Metern verbunden werden. Vorher waren das 300 Meter. Auch das ist wirklich eine sehr große Verlängerung dieses Abschnitts und wird natürlich an vielen Stellen helfen. Was Tempo 30 betrifft, glaube ich, können die Kommunen, die sich ja in Teilen gewünscht haben, wirklich vor Ort einfach entscheiden zu können. Das bekommen sie nicht. Von daher können wir morgen anfangen, für die nächste Reform zu arbeiten. Aber ich glaube, heute ist der Tag, um zu sagen, wir haben wirklich hier was Großes geschaffen. Wir haben neue Ziele ins Gesetz geschrieben. Wir haben jetzt mit der StVO das in erste Handlungsoptionen übersetzt.

Und auch wenn wir dann versuchen, noch mehr Möglichkeiten einzuräumen, so können sich die Kommunen doch einige Jahre wahrscheinlich mit dem beschäftigen, was jetzt an neuen Möglichkeiten entstanden ist. Und ich hoffe sehr, dass das jetzt schnell in Gang kommt. Es gibt wirklich sehr viele Menschen, die darauf warten.

Katja Diehl

Wie waren denn so die Reaktionen? Also ist das innerhalb vom Bundesrat sehr einheitlich gelaufen oder gab es da Debatten? Beim ersten Mal hatte man ja ewig jetzt auch darauf gewartet, dass es überhaupt in dieses Schiedsverfahren, wenn man das nennt, geht. Also war das ähnlich ruppelig oder war es ein bisschen einfacher?

Swantje Michaelsen

Ja, jetzt war es einfacher. Also das Gesetz, genau das Straßenverkehrsgesetz, wird im Bundestag beschlossen und muss im Bundesrat zugestimmt werden. Das ist letztes Jahr im November im Bundesrat gestoppt worden, insbesondere von Ländern, in denen die Union mitregiert, aus parteipolitischen Gründen. Und es hat es dann eben vor einigen Wochen gelungen, in einem, genau dieses Schiedsverfahren heißt Vermittlungsausschuss, in einem Vermittlungsausschuss das Gesetz zwischen Bund und Ländern zu einen. Und in der Folge dessen ist jetzt die Straßenverkehrsordnung sehr flüssig durch den Bundesrat heute gelaufen. Ja, doch, das war jetzt tatsächlich gut. Da hat auch gewirkt, dass in den letzten Monaten insbesondere, aber auch über die ganze Zeit, die wir jetzt daran arbeiten, unter den letzten Jahren von sehr vielen Seiten, aus den Kommunen, von kommunalen Spitzenverbänden, aus den

Verkehrsverbänden sehr viel Druck gemacht wurde, weil es eben so ist, dass es schon lange in vielen Kommunen Wünsche gibt, genau mehr Möglichkeiten zur Gestaltung vor Ort zu haben, weil am Ende die meisten nicht darauf warten wollen, dass was passiert, sondern gerne den öffentlichen Raum auch umgestalten wollen. Und von daher gab es da auch auf kommunaler Ebene überparteilich eine gewisse, ich weiß nicht, ob ich sagen würde Einigkeit, weil es betrifft natürlich längst nicht alle, aber es gab sehr viele Kommunen, die gesagt haben, wir wünschen uns, dass diese Rechtsreform jetzt endlich Wirklichkeit wird und wir eben auch diesen Gestaltungsspielraum bekommen.

Katja Diehl

Das fand ich ja eh interessant, wenn man sich mit diesem Thema auseinandersetzt, auch die Städte und Kommunen, die in dieses Bündnis eingetreten sind, wenn man da auf die parteipolitische, also die einzige Signalfarbe, die fehlt, ist blau. Aber ansonsten sind ja alle da und der grüne Anteil ist sogar vergleichsweise gar nicht so groß wie der von der Union. Also das zeigt ja, was ich immer wieder auch spannend finde, dass vor Ort dieser Willen ja ganz andere ist, weil letztlich die Menschen vor Ort die Lebensqualität, ich glaube, da sollten wir auch noch mal darauf eingehen, dass ja viele Bereiche von Mobilität, die wir diskutieren, irgendwie mit Autos zu tun haben. Ja, klar, weil es ist sehr dominant in Deutschland, aber es hat natürlich auch viel mit Lebensqualität zu tun. Und vielleicht kannst du, indem du noch mal so ein bisschen aufgreifst, vielleicht, was ist jetzt eigentlich Bundesebene, Recht und Verordnung? Weil manchmal steigen Menschen ja schon aus, wenn sie merken, dass bestimmte Sachen jetzt Bundessache, Ländersache.

Also was bedeutet das, was ihr da jetzt auf Bundesebene als Recht und Verordnung beschlossen habt für die Länder zum Beispiel?

Swantje Michaelsen

Genau, also es ist natürlich grundsätzlich so, dass diese ganze Infrastruktur in den Kommunen, also der öffentliche Raum, Radwege, Fußwege, dafür sind die Kommunen zuständig. Im Bund hört man diesen Satz sehr oft. Das heißt aber, der Bund ist dafür nicht zuständig, das machen die Länder und Kommunen. Das stimmt ja auch, insbesondere die Kommunen, was die Gestaltung vor Ort betrifft. Aber sie machen das eben in dem Rechtsrahmen, den der Bund ihnen gibt. Und wenn der Bund die letzten 100 Jahre sagt, das wichtigste Ziel ist, dass der Autoverkehr fließt, dann können die Kommunen so viele Radwege bauen, wie sie wollen, solange sie den Autoverkehr nicht ausbremsen. Und dann ist das mit dem Gestaltungsspielraum vor Ort und dem ihr seid vor Ort zuständig eben so eine Sache, weil der Rechtsrahmen ist halt von hier aus aufgespannt. Es gibt auch noch Teile, die dann die Länder machen, also auch in der Zuständigkeit. Das Bundesgesetz, das Straßenverkehrsgesetz, das beschließen wir im Bundestag. Der Bundesrat muss zustimmen, wenn die Länderebene betroffen ist. Also es hängt auch noch davon ab, was genau dann jeweils da drin steht. Die Straßenverkehrsordnung, weil das da im Grunde, ja im Grunde geht es da sozusagen um die konkrete Umsetzung. Das machen die Straßenverkehrsbehörden. Die liegen dann auf der Länderebene. Deshalb wird diese Verordnung zwar vom Bundesministerium geschrieben, aber im Bundesrat beschlossen. Die Straßenverkehrsordnung wird gar nicht im Bundestag beschlossen. Wir haben nur, nur in Anführungsstrichen als Bundestag vielleicht ja, oder wir haben ja die Aufgabe, die Regierung zu kontrollieren. Man

könnte sagen, darüber hat man natürlich, kann man versuchen, eine Art Hebel zu finden, aber was den formalen Beschlussweg betrifft, geht die Straßenverkehrsordnung nicht durch den, durch den Bundestag. Und dann ist es eben jetzt bei den Kommunen, da wir neue Spielräume geschaffen haben, vor Ort zu gucken, was dann mehrheitsfähig ist. Und da wird man jetzt ein bisschen sehen, du hast es angesprochen, es gibt in Teilen für Maßnahmen gerade zur Verkehrsberuhigung oder zum Thema Verkehrssicherheit vor Ort auch überparteiliche Zustimmung. Also es gibt in vielen Kommunen zum Beispiel Beschlüsse für bestimmte Straßenabschnitte für Tempo 30, auch unabhängig von den Parteifarben. Man wird jetzt sehen, was das heißt konkret, wenn jetzt die Möglichkeiten da sind. Mein Gefühl ist, es ist oft auch sozusagen sehr viel theoretische Zustimmung, wenn es konkret, konkret darum geht, den Autoverkehr auszubremsen oder Parkplätze wegzunehmen. Dann ist es manchmal auch vor Ort schwierig. Aber jetzt ist jedenfalls die Möglichkeit da, überall, wo es gelingt, politische Mehrheiten vor Ort zu finden. Und ich finde, das ist trotz allem ein wichtiger Schritt, weil ich teile die Einschätzung. Deshalb haben wir auch sehr, sehr, sehr für diese Reform gekämpft, dass es da, wo Menschen entscheiden, die selbst an der Stelle leben. Also im Grunde, je kleiner die Kommune, je kleiner die Kommune, desto mehr leben Leute an der Straße, über die der Ortsrat auch entscheidet. Und desto mehr steigt die Zustimmung zu Maßnahmen zur Sicherheit, aber auch zum Thema Lebensqualität, weil die Leute eben alle dann am Ende unter dem Lärm leiden. Also ich bin auch Mitglied im Petitionsausschuss. Wir haben super viele Petitionen zum Beispiel zum Thema Lärm und Krankheit. Also Lärm, Luftbelastung, Lebensqualität, auch das Gefühl, dass man rausgehen kann. Wir werden ja gleich noch über Gehwege sprechen. Also die Frage,

wem gehört eigentlich der Raum? Wer kann sich den Raum aneignen? Wo gehen aber auch Kinder selbstständig zur Schule? Wo sind eigentlich Möglichkeiten, sich draußen frei zu bewegen? Und ich finde immer mehr, je mehr wir auch sehen, um sozusagen einen ganz großen Bogen aufzumachen, wie es um Gemeinschaft, Gesellschaft und Demokratie steht, die Frage von Begegnungsräumen, wo begegnen wir uns eigentlich noch so, dass wir miteinander ins Gespräch kommen, abseits privaten Raumes und abseits sozusagen der Menschen, die ich mir ganz konkret aussuche. Auch da, glaube ich, hat der öffentliche Raum eigentlich eine sehr wichtige Funktion, die er an vielen Stellen nicht mehr wahrnehmen kann, weil wir ihn nicht mehr so gestaltet haben, dass man sich da eigentlich aufhalten und begegnen will.

Katja Diehl

Sehr guter Ball in das Feld von Sandra. Nee, aber es ist ja wirklich, das ist wirklich immer wichtig, glaube ich, auch gerade bei einem Podcast, dass man trotzdem Bilder im Kopf der Menschen erzeugt, die zuhören, dass man sich einfach mal vorstellen kann, wie ist es denn da vor Ort in Bremen? Und wir werden auch gleich erklären, warum wir jetzt nach Bremen schwenken. Aber vielleicht Sandra, stellst du dich erst mal kurz vor? Wer bist du eigentlich? Und ja, in, hast du noch eine Ergänzung? Du müsstest einmal...
Nein, nein, nein.

Kerstin

Eine ganz kurze Frage habe ich noch. Ich würde gerne einmal meinen Bildschirm teilen, weil ich hier einmal so ein Bild von unseren Straßen habe. Vielleicht ist das ja für alle Beteiligten auch in dieser Runde hilfreich, das mal zu sehen.

Katja Diehl

Genau, kannst du gerne machen. Ja, genau. Gebe ich dir mal.

Kerstin

Du musst es aber freigeben.

Katja Diehl

Jetzt kannst du das tun. Ich würde Sandra jetzt mal bitten, dass du dich kurz vorstellst und ein bisschen dann erzählst, was ist da vor Ort los.

Sandra Conrad-Juhl

Ja, hallo. Ich bin Sandra Conrad-Juhl. Ich muss ja viel mehr Moin sagen, wie man hier so tut. Es ist in Bremen so, dass wir eine mittelgroße, mittelstarke Großstadt sind mit relativ engen Straßen aus der Bürgerzeit. Und die sind auch nicht mehr umzugestalten in riesige Alleen. Ich bin nicht hier aufgewachsen. Ich bin vor zig Jahren, zig Jahrzehnten nach Bremen gekommen. Und meine ersten Berührungspunkte waren Findorff und die Straßenbahn. Aber habe es dann sehr gut kennengelernt, zu Fuß und per Rad. Und Bremen ist sehr schön, sehr lebenswert. Allerdings hat der Verkehr beständig auch zugenommen. Und wir leiden in den Wohnquartieren des Gründerzeitalters etwas darunter, dass sich hier ein Gewohnheitsrecht breitgemacht hat. Und davon hat auch der VCD, für den ich tätig bin, der Verkehrsclub Deutschland, ein ökologischer Verkehrsclub Wind bekommen, weil wir immer mehr Klagen bekommen haben von Einzel- und Privatpersonen. Aber auch aus Verbänden, wie zum Beispiel vom Barrierefreies Bremen oder vom Landesbehindertenbeauftragten oder von Personen, die eben

über Dinge gestolpert sind, die sich auf dem Gehweg befunden haben. Das können jetzt einfach abgestellte Räder sein, es können Mülltonnen sein, es können Roller sein. Fest steht, dass in diesen besagten Quartieren, und da haben wir jetzt in dieser Gehwegklage 3 gehabt, Finnoorf, die Neustadt und das Viertel, dass dort kaum noch genügend Raum verbleibt, um sich als Fußgänger, sei es nun eingeschränkt oder nicht eingeschränkt, in irgendeiner Art und Weise vernünftig vorzubewegen.

Katja Diehl

Genau, und ich darf ja vielleicht mal das Bild jetzt einfach schildern, was Kerstin geteilt hat. Ich kann mir vorstellen, es sind Autos, die, ja, das Wort Gehweg parken ist ja schon so absurd. Warum darf man auf einem Gehweg parken? Das sind ja zwei Mobilitätsformen, wo jeder ihren Raum haben sollte. Und ihr müsst euch jetzt vorstellen, während ihr zuhört, dass sozusagen immer zwei Räder von einem Auto auf diesem Gehweg sind und gleichzeitig auch der gelbe Sack wird dort anscheinend gelagert. Papiermüll will heißen, wenn der klassische Tag ist, wo diese beiden Müllsorten abgeholt werden, dann ist da gar kein Durchkommen mehr. Also wir haben hier eine Stelle tatsächlich, wo zwischen dem Auto, was ich da sehe, und dem Papiermüll vielleicht 50 Zentimeter noch frei sind. Also wahrscheinlich muss man erst selber Papier abladen, bevor man da langgehen kann. Und Sandra, wer ist denn dann, weil ich merke immer wieder, vielleicht nochmal anders anfangend, ich merke immer wieder, wie viel wir akzeptieren. Dass auch sie ein Recht haben auf gute Mobilität und dass auch sie ein Recht haben, gut unterwegs zu sein, dass sie sich so passend machen. Ich hatte in Ludwigsburg eine Dame auch im Rollstuhl, die dann mit Tränen in den Augen irgendwie so richtig wütend wurde und gemerkt hat,

okay, das ist politisch gewollt vielleicht auch, dass ich nicht so gut unterwegs bin. Also sie so richtig irgendwie mir sagte, durch dich habe ich gelernt, eine gesunde Beziehung zu meiner Wut auch zu bekommen. Dass ich als Rollstuhlfahrerin eben nicht einfach so mobil sein kann, wie ich es denn könnte. Also wer hat sich an euch da gewendet, Sandra? Vielleicht kannst du da einfach mal ein bisschen teilen, was da vor Ort los ist, um auch zu begreifen, dass das nicht eben nur mal etwas ist, was man auch ignorieren sollte.

Sandra Conrad-Juhl

Ja, es sind also ganze Nachbarschaften gegeneinander gekommen sozusagen, die weiterhin auf dem Recht pochen, dort selbstverständlich parken zu dürfen. Und die Nachbarschaft, die zwar Autofährt, dann aber doch sagt, der Verkehrsraum ist für alle da. Und zwar auch diese Gehwege und Bürgersteige, die es ja noch gibt. Es gibt ja in Bremen sogar Straßen ohne genügend Gehweg, die schon so gebaut sind, weil einfach die Straßen viel zu eng sind. Da reden wir dann von drei Meter Breite und 80 Zentimeter schon im baulichen Zustand, ohne da irgendwas frei halten zu müssen. Und dann geht es natürlich nicht, wenn da ein Wohnmobil noch steht oder das Hausboot eben mal geparkt wird übers Jahr. Aber es endete im Prinzip dort, wo Personen auch zu Schaden kamen und wo keiner mehr aus der eigenen Haustür kommt. Und zwar zwischen den Autos hindurch, um über die Straße gehen zu können, war auch kein Durchkommen mehr. Durch dieses Parken Stoßstange an Stoßstange und dieses sich hindurchquetschen, wo soll man denn bitte so rüber gehoben werden, mit dem Kinderwagen oder mit dem Rollstuhl? Da blieb dann nur noch der Weg zurück oder hinten raus durch die Gartenpforte. Und das kann es ja nicht sein, wenn ich schon beim Nachbarn klopfen muss. Da endete dann ir-

gendwann der Spaß und diese Fälle häuften sich auch. Es gab Stolperunfälle, es gab mit Blinden Unfälle über E-Roller und Ähnliches, die gemeldet worden sind. Und dann hat sich auch mal so eine Nachbarschaft zusammengefunden mit dem ähnlichen Empfinden. Die Leute haben miteinander gesprochen. Geht dir das auch so oder ist das jetzt mein eigener Eindruck, mein privater? Ist es nicht? Dann gab es in Bremen auch ein Radentscheid um den Zeitpunkt, als die erste Klage entstand, nämlich „Platz da“ in der Bremer Neustadt. Und die Leute wurden mutiger, weil sie gemerkt haben, wenn wir uns zusammentun und eine größere Gruppe sind und vielleicht auch gemeinsam klagen, vielleicht hört man uns dann. Wir melden ja immer an die Stadt, wenn jemand falsch steht. Wir rufen an, wir sagen dem Ordnungsamt Bescheid. Wir rufen vielleicht sogar die Polizei. Ein anderes Ding sind natürlich so Rettungseinsätze oder dass die Müllabfuhr nicht mehr durchkommt oder der Feuerwehrwagen. Das sind sehr brenzlige Situationen gewesen mitunter. Und die merkt man sich natürlich als Anwohner und als Bewohner eines solchen Quartiers. Und irgendwann sitzt man das nicht mehr aus, sondern sucht sich auch Hilfe. Ja, klar. Und da würde ich gerne zu dir jetzt kommen, Kerstin. Das ist ja etwas, wo wir mittlerweile natürlich Generationen haben, die den öffentlichen Raum ohne Autos natürlich nicht kennen. Das haben wir eben von Swantje auch gehört. 1909 immerhin 45.000 Autos. Das ist ja manchmal was, wo auch einfach das Wissen fehlt, dass öffentlicher Raum mal wirklich allen gehört hat und dass es auch ein Recht darauf gibt, ihn vielleicht zurückzufordern. Vielleicht stellst du dich auch mal kurz vor und auch so ein bisschen die Rolle von öffentlichem Raum. Was habt ihr da vor Ort in Bremen gemerkt? Was ist da das Spannungsfeld?

Kerstin

Ich freue mich auch, dass wir hier so zusammensitzen in der illustrierer Runde. Mein Name ist Kerstin. Ich komme aus Bremen, aus dem Stadtteil Findorff. Ich bin eine der Klägerinnen. Wir klagen, wie gesagt, für drei Stadtteile gegen dieses aufgesetzte Parken. Wenn ich das sage, inzwischen gibt es etliche, die sagen mir, ach, aufgesetztes Parken, ich weiß genau, was du meinst. Das habe ich schon mal irgendwie gehört. Als wir damit angefangen haben, haben viele gesagt, aufgesetztes Parken, ich weiß gar nicht genau, was du meinst. Was du ja auch eingangs gesagt hast, das ist schon so selbstverständlich geworden, dass man den Eindruck hat, die Autos, die dürfen da halt stehen. Faktisch ist es anders. Faktisch sind Autos Privatgegenstände. Wenn ich mir eine Küche kaufe und merke, ich habe mich vermessen, die ist irgendwie drei Meter länger, kann ich ja nicht einfach sagen, ach, die stelle ich irgendwie hier auf die Straße auf. Das gehört mir ja irgendwie auch noch, sondern die würde sofort, da kommt der Sperrmüll oder wer auch immer. Das ist öffentlicher Raum, der gehört halt allen. Und ein Auto ist ein Privatgegenstand. Die StVO, genau, die ja vor allen Dingen die Verkehrs- oder die Automobilität fördern sollte, hat da auch voll zugeschlagen. Und dieses Bewusstsein, dass das das ein Privatgegenstand ist, der halt auch nicht einfach auf dem Gehweg abgestellt werden darf, das merken wir. Wir sind eine Nachbarschaft, wir reden viel miteinander. Wir haben viele Kinder in der Straße, die Gehwege sind ja auch zum Spielen da, zum Beispiel für die Kinder. Die Gehwege sind auch dafür da, dass die Kinder Fahrradfahren lernen. Das können die gar nicht auf den Straßen, weil die Straßen ja durch dieses Zugeparkte, bei uns sind alles auch nur Einbahnstraßen und die sind für die Autos Einbahnstraßen. Die Fahrräder dürfen in beide Richtungen fahren. Wenn man sich be-

gegnet, muss einer von beiden immer in irgendeine Lücke reinfahren, weil es einfach so eng ist. Und dieses Bewusstsein, dass das ein öffentlicher Raum ist und dass den Autos sozusagen die Straße für die Autos vorgesehen ist und die Gehwege eben für alles andere, das ist irgendwie über die Jahre verschutt gegangen. Und es gab ja tatsächlich, die Geschichte hat ja so ein bisschen gestartet, also ganz am Anfang der Automobilität war es quasi so, dass die Autos gar nicht im öffentlichen Raum abgestellt werden durften. Dann gab es ja das ein sogenanntes Laternenparker oder Laternenurteil irgendwie 1966, 67, auch aus Bremen, wo erstmalig überhaupt geregelt wurde, dass es Ausnahmefälle gibt, wo eben dann doch im öffentlichen Raum ein Fahrzeug abgestellt werden darf. Und da merken wir einfach in unseren Straßen, dass das inzwischen so überhandgenommen hat, dass alles Themen, die jetzt hier schon gestresst wurden, Sicherheit, ich möchte auch nochmal zum Beispiel Postbote, Postbotinnen ergänzen, die müssen ja auch irgendwie immer ausweichen. Also wir haben auch schon gesehen, dass dann immer was dabei umkippt oder so dieser Wagen, der mit denen gefahren wird. Und da merkt man eben von allen Seiten auch so den Druck. Also auch selbst, wenn man jetzt sagt, nee, was ihr wollt, das geht ja gar nicht, die Autos, die können ja da nicht verschwinden, wenn man dann fragt, okay, was schlägt denn ihr vor? Soll es etwa einfach so weitergehen? Dann sagen alle, nee, so kann es ja nicht weitergehen. Ich glaube, das ist allen Beteiligten klar, eben dass seit Anfang der StVO, seit den 60er Jahren, die Autos sind nicht nur viel mehr geworden, sondern die Autos sind natürlich auch viel, viel größer geworden. Und die Unfälle, die passieren, sind ja auch für, das sind ja in der Regel dann Zufußgehende oder FahrradfahrerInnen, die sind natürlich dadurch dann auch

viel heftiger, weil diese Autos natürlich viel größer und viel schwerer sind.

Katja Diehl

Genau, und das klingt jetzt so, als wenn das eine logische Konsequenz ist, dass ihr geklagt habt, Kerstin, aber vielleicht magst du noch mal den Weg skizzieren. Man fängt an, sich zu ärgern. Erst mal erkennt man, dass da ein Problem besteht, dann fängt man an, sich zu ärgern. Aber wie kam es dann wirklich dazu, dass ihr diesen Weg gegangen seid vor die Gerichte?

Kerstin

Ich habe tatsächlich, das ist ein längerer Weg, genau so gesagt, es gibt eine sehr lange Liste, die wir sozusagen gemeinsam auch geführt haben. Also das ist ja eine Bewegung, von der wir jetzt, würde ich mal sagen, merken, dass die, ich sage mal, bei uns im Quartier gibt es seit 30 Jahren vermehrt Unruhe und vermehrt Widerstand, dass Leute sagen, so geht es nicht mehr weiter. Das ist alles viel zu eng. Dann ist das immer wieder, dann ist vorgeprescht worden, dann ist zurückgerudert worden. Menschen wollen das. Es gab unglaublich viel Frustration bei uns im Quartier. Und dann ist es tatsächlich so, dass wir uns in dieser Gruppe zusammengefunden haben, weil wir natürlich vorher uns unterhalten haben in der Nachbarschaft erst mal und uns geärgert haben, bis wir überhaupt uns allen ja auch klar geworden ist. Das ist gar nicht erlaubt, wusste ich gar nicht. Wir hatten früher auch ein Auto. Wir haben lange gerungen, unser Auto abzugeben und haben dann, also auch das war ein großes Thema bei uns. Man kann sich ja manchmal gar nicht mehr vorstellen, man kann ohne Auto leben. Wir haben hier überall Carsharing in Quartiers, also eigentlich ganz einfach um-

zusteigen. Aber so dieses Gefühl, nee, alle haben ein Auto, klar brauche ich ein Auto, weil ich muss ja mal Getränke abholen oder also was auch immer. Wir haben auch einen kleinen Garten. Da brauche ich ja auch mal irgendwie Grünschnitt und so. Und sozusagen das war so der erste Schritt, überhaupt mal zu erkennen, wie viel nutze ich mein Auto? Brauche ich das wirklich? Weil wie kann ich Wege alternativ wahrnehmen? Und dann ist es tatsächlich so. Das ist jetzt tatsächlich auch so meine Motivation, dass ich so gedacht habe, wie kann man die Politik erreichen? Also ich kann gar nicht aufzählen, in wie viel Beiräten wir waren und diskutiert haben und gesagt haben Ja, guckt mal so, was sollen wir jetzt machen? Dann gab es mal Poller, dann sind die Poller wieder weggeräumt worden. Dann gab es wieder was anderes. Also das war ein sehr großes Ring hier lokal. Es ist tatsächlich begleitend im Quartier sowas wie Bewohnerparken, diskutiert worden. Das ist mit x Beschlüssen hin und her mit ASV, also unsere Verkehrsbehörde, sozusagen mit der abgestimmt worden. Am Ende hat das alles zu nichts geführt. Also es ist noch alles... Wir haben ungefähr vor zehn Jahren damit angefangen, dass der einzige was ist. Wir haben irgendwie, ich glaube, die Zahl der neuen Autos in Bremen sind insgesamt pro Jahr kommen zehn Kilometer parkende Autos dazu. Also die Zahl der Autos wird immer größer. Aber die Uneinigkeit sozusagen, also wir haben eine sehr starke Nachbarschaft. Bei uns gibt es Viele, die sagen, wir wollen das mal eine Wende haben. Es gibt aber natürlich genauso bei den Behörden vor Ort die anderen, die sagen, was soll ich machen? Das ist ja viel Gewohnheit. Also mein Auto, das parke ich umsonst vor der Haustür ab. Was soll ich umsonst machen? Und diese, also was Neues durchzusetzen gegen was Bestehendes, Altes, ist unglaublich schwer. Und ich, also das Ziel mit dieser Klage ist auch, überhaupt zu rütteln, also

ein Bewusstsein zu schaffen. Und das hat das zum Beispiel das Urteil jetzt ja auch gezeigt, dass das so wie es ist, so haben übrigens auch alle Verhandlungen angegangen. Wir waren ja zuerst vom Verwaltungsgericht, dann vom Obergericht, jetzt vom Bundesverwaltungsgericht. Ja, ja, in der Sache ist ja klar, Sie haben recht, da darf gar nicht geparkt werden. Das ist ja Gehweg. Aber für mich war eben die Motivation da auch eine größere Öffentlichkeit und auch überhaupt erst mal eine Art Bewusstsein dafür zu schaffen, dass das nicht so in Ordnung ist und dass es auch so nicht geht.

Katja Diehl

Wie ist der Stand der Dinge und wie geht es weiter?

Kerstin

Wir sind ja heute in so einem Zwischenschritt. Also die Verhandlung hat stattgefunden, danach wurde ja sofort ein Urteil gesprochen. Dieses Urteil muss am Ende, wird sozusagen schriftlich, liegt schriftlich irgendwann vor. Das wird nochmal spannend, weil da dann vielleicht daraus auch gewisse Details oder die Details ersichtlich werden. Was man jetzt schon mal grundsätzlich sagen kann, ist, das Urteil gibt uns ganz klar recht. Es muss gehandelt werden. Es sagt aber auch, die Stadt muss gucken, kann Pläne machen. Die Stadt sagt auch, wir haben ja auch recht bekommen. Unsere Planung, die ist gut. Unser Eindruck ist ein bisschen, naja, es wird viel geplant. Umgesetzt wird eher in Mäuseschrittchen. Wir sind also erstmal, also wir freuen uns erstmal überhaupt, dass wir so weit gekommen sind, dass das so auch beschlossen wurde. Wir sind gespannt auf das, was jetzt schriftlich folgt. Und ich glaube, das Urteil ist hilfreich für auch für Kommunen, weil wir das ja auch

merken, die wirklich in Aktion treten wollen. Wenn eine Kommune jetzt sagt, ich will was ändern, dann habe ich damit eine Blaupause und kann sagen, okay, ich muss jetzt reagieren. Ich muss, ich muss nicht nur, kann nicht nur alles von mir schieben und sagen, ach naja, Status Quo, der ist ja schon mal da, den lassen wir einfach, sondern ich kann aktiv werden. Das liegt dann am Ende auch an den Einzelnen vor Ort, die dann sagen, ich mache mich stark dafür.

Katja Diehl

Kannst du dazu auch ergänzen? weil du nickst so eifrig hast. Hast du noch einen Aspekt, der dazugehört? Du bist ja sozusagen eine in einem gewissen Verband Organisierte. Wie sieht da die Strahlkraft von so einem Urteil aus einem Bundesland aus?

Sandra Conrad-Juhl

Ja, das ist einfach wunderbar für den VCD, dass wir hier so tapfere und durchhaltestarke Klägerinnen und Kläger haben, denn das hat schon Auswirkungen. Nicht umsonst haben wir das ja mit einer Aktion am 27. Mai in der Bibricher Straße gemacht. Wir haben einfach mal ein weißes SUV besprüht, denn da stand es falsch und hat nur 80 Zentimeter Platz gelassen, was viele nicht wussten. Wir kannten den Eigentümer des Wagens und er hat das gestattet. Aber das hat natürlich hohe Wellen geschlagen. Die Polizei kam in die Straße. Wir mussten also nichts absperren. Das hatte sich dann alles von selber für uns ergeben als VCD und war eine sehr schöne Aktion, um mal zu zeigen, hey, ihr könnt es auch machen. Und es gab dann über eine Klima AG des BUND auch andere Städte, die zum Beispiel Einparkaktionen in der Woche auch noch gemacht haben im Vorgriff auf das Urteil, weil sie es auch so empfunden haben, wenn die jetzt damit durchkommen, die drei, dann können

wir das ja auch mal wagen. Es gab eine Abschätzung von Agora Verkehrswende, wie viele Kommunen in Deutschland nicht betroffen sind durch das Aufgesetzte parken und es waren 5 Prozent. Und es wird wohl nur in Baden-Württemberg geahndet, dass überhaupt Ordnungskräfte losziehen und dafür Ordnungsgelder verlangen. Also ist das durchaus wichtig, was da passiert. Und was die Zeitspanne angeht, wir planen eigentlich hier mit dem VCD eine Fachveranstaltung, eine abendliche, im September, wenn wir die schriftliche Entscheidung des Urteils haben und nach Aussage des Presseamtes des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig könnte das schon Mitte August der Fall sein, aber wir warten mal die Pausen ab, wagen uns dann an die Planung der Veranstaltung und da werden wir dann auch gerne nochmal mit den Bürgerinnen und Bürgern ins Gespräch kommen und mit Fachleuten, auch mit rechtswissenden Menschen, die das Urteil nochmal genauer erklären können. Das ist ja eine sehr juristische Sprache schon, die in der Pressemeldung zutage trat, dass das Urteil tritt, schützende Wirkung, ja was ist das denn so?

Katja Diehl

Swantje, jetzt so abschließend, wie blickst du denn aus der Bundespolitik auf solche Engagements und was für eine Botschaft hast du vielleicht auch für Leute, die da vor Ort kämpfen? Manchmal ist es ja genau wie jetzt in Bremen auch ganz schön viel länger Atem notwendig, der sich dann anscheinend auch mal lohnen kann, so wie das sich jetzt gerade anhört. Also was ist so dein Appell oder wie kommt diese Art von Engagement auch bei euch in der Bundespolitik an?

Swantje Michaelsen

Ja, wir haben natürlich das Urteil und den ganzen Prozess eng verfolgt. Ich bin ja auch zuständig für Fußverkehr und außerdem hängt es natürlich auch unmittelbar zusammen mit diesen ganzen Fragen von Straßenverkehrsrecht und öffentlichem Raum und auch Rad- und Fußverkehr zahlen ja sozusagen gegenseitig aufeinander ein, was gerade auch das Thema Lebensqualität, aber eben auch Geräusche und sowas alles betrifft, ist aus meiner Sicht sozusagen fast kein Blatt dazwischen. Und insofern haben wir natürlich auch dieses Urteil sehr genau beobachtet oder darauf gewartet und ich finde, also ohne das überzubewerten und wenn wir uns angucken, wie Städte oder Gemeinden sein können, damit man da gut leben kann und was es dafür alles noch braucht, da ist wirklich noch sehr viel zu tun und deshalb will ich das jetzt gar nicht schönreden, aber ich glaube, das ist doch was, was sehr, sehr durchschlagend ist, dieses Urteil. Einfach weil das erste Mal überhaupt diese Rechte festgestellt wurden. Und jetzt kann man noch sagen, dass das sehr kleinteilig ist und dass ich ja nicht mal so richtig irgendwo hingehen kann, außer vor meiner eigenen Haustür und so, aber nichts desto trotz ist dieses Recht mal festgestellt. Und wir sehen ja an dem, wie der öffentliche Raum gestaltet ist und an dem Bild, was ihr gezeigt habt, aber ich meine, in echt braucht ja eigentlich nur jede Person vor die eigene Tür zu gehen, dass dieses Recht an sehr vielen Stellen bisher überhaupt nicht umgesetzt wird, nicht wertgeschätzt wird und ich glaube auch, dass die meisten Menschen es sich eben auch gar nicht bewusst machen. Ich erinnere mich tatsächlich zufälligerweise an diesen Moment, an den ich dachte, ach krass, die Parkplätze, die sind gar kein Naturgesetz. Wir haben das irgendwie zugelassen, dass alles voller Autos ist, aber das muss gar nicht so sein. Aber diese Gedanken machen sich ja ganz viele Menschen nicht. Und auch dafür

ist dann so ein Urteil total wichtig, dass so was mal festgestellt wird, dass darüber berichtet wird. Deshalb finde ich es auch gut, dass du jetzt zum Beispiel auch einen Podcast dazu machst, aber das hat ja auch in sozusagen ganz gewöhnlichen Medien einen deutlichen Niederschlag gefunden. Und von daher würde ich das wirklich nicht gering schätzen und das ganze Engagement, was dahinter steht, ja sowieso nicht, weil das so wichtig ist. Wir wissen am Ende, dass wir für das, was jedenfalls ich mir an Veränderungen wünsche in Sachen Mobilität und öffentlicher Raum, dass wir eine vergleichsweise kleine Gruppe sind, die sich dafür engagiert und die auch bereit ist, was Veränderungen betrifft, das heute jedenfalls schon so weit mitzugehen. Wir wissen aber auch, dass gleichzeitig ganz viel mehr Menschen davon profitieren würden, die nur nicht für sich einstehen können und wollen, das manchmal auch einfach nicht wissen. Von daher finde ich, dass dieses Engagement, was zum Beispiel zu einer solchen Klage führt, zu einem solchen Urteil jetzt von euch ganz konkret, Kerstin, aber auch, ich mir zum Beispiel letztens in Berlin hier die Radbahn angeguckt, so ein Stück Fahrradweg unter der S-Bahn, da haben Leute zehn Jahre für gekämpft. Und da sind in zehn Jahren aus Fantasiebildern ist einfach Realität geworden. So viel Engagement, also das ist einer der schönsten und motivierendsten Teile jedenfalls meiner Arbeit, alle diese Menschen oder nicht alle, aber jedenfalls viele solche Menschen kennen zu lernen, die für die eigenen Interessen sich einsetzen und in diesem Fall ja immer für zwei eigene Interessen, aber Interessen, die eigentlich sehr starke Gemeinwohlinteressen sind mit Blick auf die Frage von Lebensqualität in Städten, mit Blick auf Klimakrise, mit Blick auf Gesundheit, mit Blick auf Schutz der Schwächsten im Verkehr. Und ich finde, das ist wirklich eigentlich ja absolut unverzichtbarer, sehr hochzuschätzender Teil auch

von Demokratie, weil Demokratie funktioniert am Ende nicht so, dass man sagt, es soll bitte irgendwo irgendwer richten. Dafür mache ich alle vier Jahre im Kreuz oder alle fünf oder wie auch immer, jedenfalls abhängig von der Ebene. Demokratie heißt eigentlich, alle machen mit. Es ist ein großes Mitmachprojekt und dazu gehört genau solches Engagement. Niemand sagt, dass es einfach ist. Das habt ihr auch beschrieben gerade schon. Das ist sehr mühsam. Das ist es aber im politischen Betrieb auch. Das kann ich euch versichern. Aber ich glaube, es geht halt nicht ohne, dass viel, viel, viel mehr Menschen mitmachen. Und auch dafür ist so ein Engagement wichtig, weil ihr ja wieder Orientierung bietet, weil ihr Anknüpfungspunkte bietet und weil dann hoffentlich wieder neue Menschen dazu kommen können.

Katja Diehl

Sehr schöne Schlussworte, denen ich gar nicht so viel mehr beifügen will, außer dass ich sogar glaube, dass die Gruppe der Menschen, die das eigentlich auch gut finden, manchmal auch größer ist als die Zahl der Leserbriefe und der krassen Abwehrreaktionen. Es ist immer noch so ein bisschen, wie soll ich sagen, die Gruppe derer, die was verändern will, wähnt sich halt im Recht, weil die Fakten auf unserer Seite sind. Und das hier, guckt doch mal, diese Tabelle und so. Aber ich glaube, wir müssen auch ein bisschen wahrnehmbarer werden. Also aktuell schreiben halt die, die Leserbriefe, die den Parkplatz behalten wollen, die gehen auch in die Verkehrsausschüsse und werden laut. Das ist auch an uns, diese Räume einzunehmen, auch wenn das manchmal, ich sage immer früher, in meiner Jugend hieß es immer Leserbriefschreiber, Schattenparker und Warmduscher. Das war so die gleiche Klientel irgendwie. Aber vielleicht sollten wir Leserbriefschreiber auch

werden, um diese redaktionellen Räume auch einzunehmen. Und das ist für mich immer noch aus meinem neuen Buch der Philipp, der das Autofreie Gent als Bürgermeister vorangetrieben hat, der ja Morddrohungen bekommen hat, wo die Familie unter Geheimhaltung gelebt hat, sechs Wochen, weil er Pistolenkugeln hat zugesendet bekommen hat, hat er wirklich immer sein ganzes Leben, also das ganze Leben, also die sechs Wochen vor dieser Umsetzung immer Polizistinnen an seiner Seite gehabt, die natürlich auch daran erinnert haben, dass da eine Bedrohungslage ist. Und dann macht er die erste Radtour durch sein neues Gent und alle stehen am Straßenrand, machen Daumen hoch, applaudieren und er ist wohl vom Fahrrad abgestiegen und hat gesagt, wollt ihr mich verarschen? Also ihr müsst doch irgendwie laut werden. Ja, aber ich war doch einverstanden. Und für viele ist halt dieses stille Nicken auf dem Couchtisch oder am Couchtisch vielleicht genug, aber es ist halt nicht genug. Wir müssen das auch zeigen, dass wir diese Veränderung wollen. Und deswegen freut mich das natürlich aus Bremen zu hören, dass es auch Erfolge hat, die ausstrahlen können, die jetzt vielleicht auch eine Beschleunigung für andere Bundesländer bedeuten. Daher danke für euch, für euer Engagement da vor Ort, aber auch für an dich, Swantje, da im Bundestag. Es ist halt auch nicht immer nur Vergnügen. Und ja, ich würde sagen, damit beschließen wir das. Es sei denn, ihr habt noch Famous Last Words. Kerstin?

Kerstin

Ja, ich habe tatsächlich insofern noch eine Ergänzung dazu, weil ich tatsächlich dieses Thema, also das passt gut zu sich zeigen, ich kannte auch nur Werbung für machen. Auch ich weiß, dass das unbeliebt ist, aber auch Leute anzusprechen, brauchst du wirklich

ein Auto? Am Anfang habe ich mich das nicht getraut. Und dann höre ich oft Leute sagen, du verzichtest auf ein Auto? Und dann sage ich, nein, ich sage, ich kann das wirklich auch wirklich von ganz nahestehenden Leuten. Ich kann da nur Werbung für machen. Das ist kein Verzicht. Das ist das Gegenteil. Ich habe bei uns, wir haben Parkplätze, wo die hingehören. Da steht immer ein Auto. Das ist hier ein dichtbesiedelter Stadtteil. Also das möchte ich wirklich nochmal ergänzen, weil das ist in der Wahrnehmung, das ist einfach neu. Und ich sage immer zu allen, versucht es doch mal. Wenn ihr könnt, macht das mal. Und wenn ihr merkt, nee, klappt nicht, dann kann man ja auch wieder neu einsteigen, wenn man das sich wünscht und das nicht aushalten kann. Aber ich möchte da wirklich Werbung für machen und das positiv sehen. Das ist nicht Verzicht, sondern das Gegenteil.

Sandra Conrad-Juhl

Ja, ich finde, es gehören alle gelobt, die mal einen Parkingday mitmachen oder auch mal einfach bei einer Fahrraddemo mitfahren und das einsehen oder mal eine Schulaktion unterstützen. Im Herbst gibt es ja immer zu Fuß und mit dem Rad zur Schule. Das ist eine Gemeinschaftskooperation. So was finde ich super. Auch über die Legislaturperioden hinaus. Und man kann nicht ständig und überall aktiv sein, aber ab und zu mal auch die Hand heben, auch mal die Kinder ans Mikro lassen, um deren Sicherheit es geht. Das finde ich wichtig und gut.

Swantje Michaelsen

Und es gibt so viele Möglichkeiten. Man kann was finden, was zu einem selber passt. Kerstin hat gerade gesagt, was ganz einfach ist, Menschen ansprechen. Ich glaube, wir unterschätzen die Kraft

von Gesprächen im persönlichen Umfeld, privat, beruflich und so weiter. Aber man kann sich auch beim VCD engagieren oder bei vielen anderen Verbänden, die diese an der Stelle oder Initiativen, die es vor Ort gibt. Und ich glaube, das wollte ich eben noch ergänzen an deine Worte schon, Katja. Wir müssen lernen, diese Dinge, die wir dann erkämpfen, auch mal ganz kurz positiv zu bewerten und zu feiern und auf Erfolge ein bisschen stolz zu sein. Deshalb wollte ich auch ausdrücklich sagen, dass so klein auf der einen Seite das Urteil ist, was den Raum betrifft, so wichtig ist es auf der anderen Seite. So viele Schritte noch fehlen bei der StVO heute, so wichtig sind die, die heute gekommen sind. Und ich glaube, diesen Bogen zu spannen und zwar zu sagen, ja, wir sind nicht fertig und morgen machen wir weiter. Aber heute sagen wir einmal, hey, das haben wir gut gemacht. Und wir gucken ein bisschen drauf, stolz und ziehen daraus auch Motivation. Das ist super wichtig, weil es braucht ja uns alle, damit wir noch richtig viel schaffen in der Zukunft. Und da muss man sich auch gegenseitig mal stärken und das auf jeden Fall ein bisschen feiern.

Katja Diehl

Ich danke euch und wünsche euch jetzt noch einen schönen Tag.