

speaker\_SPEAKER\_00 (0:01)

Ich ...konzentrieren kann. Ja. Und die erste Frage ist trotzdem bei allen immer gleich. Wie bist du zu dem Punkt beruflich gekommen, wo du jetzt bist? Also war immer schon Mobilität für dich total spannend? Oder hat dich irgendeine nette Lebenslauflinie dahin geführt? Wie bist du in Kontakt gekommen mit diesem Thema überhaupt?

speaker\_SPEAKER\_01 (0:22)

Es war ein bisschen verschwenkt bei mir. Ich habe zuerst Politikwissenschaften studiert und hatte einfach so das Interesse, Gesellschaft zu verstehen, glaube ich. Das war so die Motivation, dass ich das Studium gewählt habe. Das war dann aber komplett anders, als ich mir vorgestellt habe. Ich war damit sehr unglücklich, habe es aber mit dem Bachelor fertig gemacht und habe dann so eine Orientierungszeit gehabt, in der ich nicht wusste, was ich mache. Ich war im Ausland so und habe Wirtschaftsingenieurwesen studiert, auch erst mal ohne richtig viel Einblick, wo es mich beruflich hinführt. Dann bin ich zufällig über meinen Mitbewohner, der hat Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung hier in Karlsruhe im Bereich Verkehr eine HIVI-Tätigkeit gehabt. Dann dachte ich mir, das wäre doch was für mich, weil es ein Schnittstellenthema ist zwischen gesellschaftlichen Themen und technischen Themen. Dann war ich da halt eben immer in verschiedenen Bereichen Hilfskraft während meines Studiums. Als Wirtschaftsingenieur kann man ja irgendwie quasi alles ins Studium integrieren. Ich habe dann eben auch die Bauingenieurwissenschaftlichen Vorlesungen dazu im Bereich Verkehr gehört.

speaker\_SPEAKER\_00 (1:52)

Wie guckst du auf den Status quo? Wenn du auf den Status quo guckst, wie siehst du als Expertin das, was wir in Deutschland gerade so vorliegen haben?

speaker\_SPEAKER\_01 (2:05)

Also mal eine Frage der Perspektive. Also ich finde, mein Gefühl jetzt nach mehreren Jahren in dem Bereich ist, dass wahnsinnig viel blockiert wird von verschiedenen Ebenen, aber eben auch viel durch die Bundespolitik, wo man einfach mal ran müsste, was vielleicht auch einfach so... Es ist halt sehr viel über Jahrzehnte gewachsen, was den rechtlichen Rahmen angeht und man müsste das halt irgendwie mal angehen. Und gleichzeitig sehe ich halt wahnsinnig viel Entwicklung auf städtischer Ebene. Also ich wohne in Karlsruhe und vor 20 Jahren sah die Stadt komplett anders aus, sah das Verkehrsverhalten ganz anders aus. Wir sehen jetzt so langsam auch echt Veränderungen in den Zahlen, in Hamburg zum Beispiel, dass sich da wirklich relevantes Verkehrsverhalten ändert, sodass auch weniger Kfz-Verkehr auf der Straße ist. Die Corona-Pandemie hat ja irgendwie viel gemacht und man hätte jetzt eigentlich durchaus Spielräume, Dinge auch anzugehen. Und das ist aber

trotzdem oft schwierig, dann Dinge auch schnell in Umsetzung zu kriegen. Und wenn ich aber von einer größeren Perspektive drauf schaue, finde ich auch cool, dass wir ein ganzes Stück weiter sind als viele andere Länder, wo man sich mit dem Fahrrad halt wirklich gar nicht auf die Straße trauen kann. Da bin ich dann doch immer mal wieder froh, dass ich in Deutschland wohne und dass wir eigentlich auf einem guten Weg sind.

speaker\_SPEAKER\_00 (3:46)

Welche Maßnahmen gibt es so? Was kann man tun? Wir haben natürlich durch die Pandemie jetzt so einen Boom gehabt und durch das E-Bike auch nochmal, glaube ich. Vielleicht wäre die Fahrradbranche auch gar nicht so weit vorne, wenn es das E-Bike nicht gäbe. Aber wo siehst du Hebel der Veränderung? Wir haben ja ein bestehendes System. Das umzubauen ist ja sehr schwierig, aber welche Möglichkeiten siehst du da, das zu tun?

speaker\_SPEAKER\_01 (4:17)

Ja, also ich bin halt hier eher in der strategischen Planung und deswegen sehe ich auch, dass ein wichtiger Punkt bei vielen Städten wäre, dass sie sich halt wirklich über die Netzplanung Gedanken machen im Radverkehr und dann halt durchgängige Routen planen und über Knotenpunkte hinweg und das sind, es sind schon alles immer komplexe Fragestellungen, aber ich glaube es ist halt mehr gewonnen, wenn man wenigstens mal einige Achsen durchgängig plant, wie wenn man halt immer da, wo es gerade niemandem wehtut, halt mal irgendeinen Radfahrstreifen hinpinselt.

speaker\_SPEAKER\_00 (4:56)

Du bist dann wahrscheinlich auch eher Team Infrastruktur schaffen und nicht nur Pinseln, oder?

speaker\_SPEAKER\_01 (5:05)

Ich würde da keine allgemeine Aussage zu treffen, weil das kommt tatsächlich immer auf den Straßenraum drauf an. Aber ja, wir müssen halt schon auch gucken, wie wir Lösungen, die einfach nicht angenommen werden, also wie wir dafür Alternativen schaffen. Das nützt nichts, Radverkehrsplanung zu machen für fünf Prozent der Bevölkerung. Das ist einfach nicht zielführend. Damit muss man sich auseinandersetzen. Da habe ich das Gefühl, dass die Debatte in der fachlichen Welt oft noch ein bisschen geprägt wird von : "Ja, aber wie macht man das denn dann? Und Leistungsfähigkeit?" Dann gibt es die ganzen Probleme. Aber dass der Status quo halt so einfach oft nicht funktioniert, das fällt dann so ein bisschen runter.

speaker\_SPEAKER\_00 (5:50)

Gestern hat sich ein SPD-Politiker aus Berlin zu einem sehr schmalen Radweg geäußert, dass er da seit Jahren fährt und dass er bisher auch nicht verunfallt wäre. Wie siehst du auch die Nähe von gestaltenden PolitikerInnen oder auch die Nähe von der Gesetzgebung, die wir haben, zu den Bedürfnissen, die manche ja an Radverkehr haben? Ich habe durch Wasilis von Rauch gelernt, dass 82 Prozent der Menschen mehr Rad fahren würden, wenn sie sich sicher fühlen. Wie siehst du diese Komponente?

speaker\_SPEAKER\_01 (6:29)

Ja, also ich glaube, das ist jetzt kein Thema, was ich dir erzählen muss. Das weißt du selber genau oder viel besser als ich, dass halt die Planung geprägt ist von Männern fortgeschrittenen Alters. Und das sind, ja, das ist halt nur ein kleiner Teil der Bevölkerung, die Radfahren würde. Und das, also natürlich merkt man das. Also ich höre das schon auch manchmal: "Ja, aber das ist doch, da kann man auch fahren" und so und ich denke, ja, die Leute, die hier an der Debatte teilnehmen, für die ist es okay, aber halt für viele andere nicht. Und ich finde, was da wirklich super wichtig ist, ist, dass wir vor allem die Perspektive von Kindern und Jugendlichen mehr reinbekommen in die Planung. Und ich habe da ein schönes Beispiel vielleicht auch für dich, das ist der Masterplan Mobilität in Frankfurt. Da haben wir das gemacht. Und wirklich gute Ergebnisse erzielt, weil die Leute in der Verwaltung und auch die Politik oft irgendwie denken: "naja, wenn man mit Kindern spricht, dann kommt nichts raus." Und das ist aber nicht so. Also man kann wirklich mit denen über konkrete Maßnahmen auch diskutieren. Und wir hatten dann eben ein Büro, was das gemacht hat, die darauf spezialisiert sind. Und da hat man dann wirklich einfach noch mal, also das überrascht dann auch die PolitikerInnen, die Perspektive, die dann noch mal kommt, die zum Beispiel auch jetzt in Frankfurt einen sehr großen Wert auf Barrierefreiheit gelegt hat, weil das für Kinder irgendwie offensichtlich viel intuitiver ist. So: "Ja, natürlich müssen die alle sich bewegen können." Das war für, ja, das ist, das war eine der wichtigsten Maßnahmen. Und in der Verwaltung ist es halt immer eher so, also die kennen halt die ganzen Schwierigkeiten und deswegen ist der Fokus halt auf den Hindernissen und nicht darauf, wie es eigentlich sein muss.

speaker\_SPEAKER\_00 (8:23)

Was waren dann noch so Dinge, die von den Kindern kamen? Kannst du da ein bisschen von berichten?

speaker\_SPEAKER\_01 (8:28)

Es war so, dass wir denen vor allem Maßnahmen und Beispiele gegeben haben, mit denen sie sich auseinandersetzen sollen. Die haben auch selber Dinge geäußert. Aber was ich auch irgendwie ganz spannend fand, weil ich es nicht so erwartet habe, war, dass denen irgendwie

Sauberkeit total wichtig war im Straßenraum, dass da kein Müll rumliegt und so. Das ist jetzt irgendwie so der Aspekt, den wir nicht unbedingt in der strategischen Planung behandeln, aber irgendwie trotzdem spannend war, dass es für die so eine hohe Relevanz hat. Und dann natürlich sagen Kinder, dass sie halt gerne zu Fuß gehen und Rad fahren und dass Autofahren langweilig ist. Und ja, ich glaube, das kann man nicht oft genug betonen, dass das eigentlich ein Grundrecht sein sollte, dass die eigenständig unterwegs sein können, dass das halt einfach wahnsinnig wichtig ist für deren Entwicklung auch.

speaker\_SPEAKER\_00 (9:25)

Kindermobilität ist ja etwas, was so schnell in dieses Eltern-Shuttle und wo auch gesagt wird: "Ja, aber die können doch mit ihren Eltern fahren." Also diese selbstbestimmte Mobilität von Kindern ist ja ziemlich ins Zittertreffen geraten und dann fahren sie halt die Kinder zur Schule, weil es draußen so gefährlich ist, wegen der die die Kinder zur Schule fahren. Was waren das dann noch für Maßnahmen? Also was hat man daraus abgeleitet, was die sich so wünschen?

speaker\_SPEAKER\_01 (9:52)

Wir haben das dann einfach mit aufgenommen, auch in die Gewichtung von Maßnahmen im Prinzip. Also es war dann halt nochmal so stärker der Fokus auf eben die eigenständige Mobilität, die entsprechende Infrastruktur, Radwege und so weiter. Also man muss dazu sagen, der Masterplan Mobilität für Frankfurt am Main ist halt irgendwie eine sehr high-level Planung. Aber ich glaube, es war extrem wichtig, dass diese Perspektive irgendwie reingekommen ist und man...Also das ist auch im Schlussbericht ersichtlich, welche Maßnahmen für Kinder und Jugendliche besonders wichtig sind zum Beispiel.

speaker\_SPEAKER\_00 (10:39)

Fridays for Future ist ja unter anderem deswegen, denke ich, auch entstanden, weil die sich nicht gehört fühlen. Weil sie ja im wahrsten Sinne diejenigen sind, die ausbaden, was wir da heute auch so verbocken. Wie haben die Kids denn reagiert? Weil das ist ja so gewöhnlich nicht, dass sie an bestimmten Dingen mitmachen dürfen.

speaker\_SPEAKER\_01 (10:57)

Die Hauptaussage war: Das war richtig cool, dass wir einfach mal was sagen durften. Und dass wirklich die Stadt auf uns zukam und gesagt hat, wir wollen eure Meinung hören. Das hat denen, glaub ich, total viel gegeben. Und das ist, glaub ich, auch für Demokratie-Lernen einfach... total gut. Weil das denen ja ein ganz anderes Wertigkeitsgefühl in unserer Gesellschaft gibt. Das war richtig schön. Wir hatten eine Abschlussveranstaltung, und dann waren ein paar von denen auf der Bühne und durften halt irgendwie sagen, wie sie das

fanden und so. Und da haben die gesagt: "Das hätten wir niemals gedacht, dass wir da so viel mitreden dürfen."

speaker\_SPEAKER\_00 (11:44)

Tatsächlich habe ich jetzt auch schon von einigen, die in Hamburg, ach in Hamburg, in Frankfurt oder Offenbach wohnen, gehört, dass da merklich was geschieht. Also dass da anscheinend, eigentlich war ja diese Bürgermeisterwahl eher eine Zeit lang das, was so die Medien bestimmt hat. Ich hatte das gar nicht mitbekommen, aber war dann letztens auch da und war auch erstaunt, dass man da schon merkt, dass da Dinge sich verändern. Wer ist da treibende Kraft? Also ist es auch irgendwie eine Persönlichkeit, die einfach sagt: Wir müssen das jetzt machen!" Oder gibt es einen Beschluss? Oder ist es dieser Masterplan, der da jetzt vorantreibt?

speaker\_SPEAKER\_01 (12:21)

Wir hatten vorher den Beschluss Fahrradstadt, der sehr wichtig war, glaube ich, wo halt auch konkrete Straßen benannt wurden, die umgestaltet werden sollten. Es gab glaube ich auch keine Abstimmung, wie es ja meistens läuft, sondern der Gemeinderat hat sich dann mit den Forderungen auseinandergesetzt und dann wurde ein Set von Maßnahmen im Prinzip beschlossen. Und das war wichtig. Die Koalition ist irgendwie Grüne, Volt, SPD und FDP. Kannst du dir schon vorstellen, wo am ehesten die Probleme sind in der Abstimmung. Also das ist jetzt nicht innerhalb von der Koalition alles ganz einfach, aber sie sind da grundsätzlich, steht die Politik, glaube ich, hinter einer Veränderung des Mobilitätssystems. Und es werden aber auch viele Kämpfe ausgefochten. Also das ist nicht einfach für die Entscheidungsträger, weil es, also ich finde, sie haben tolle Projekte umgesetzt und wo sie Fahrradstraßen sehr gut neugestaltet haben. Aber es war dann trotzdem häufig von Geschäftsinhabern primär eine sehr öffentlichkeitswirksame Darstellung der Probleme und eine sehr geringe Darstellung des Gewinns. Aber ich glaube, in der Öffentlichkeit wird das insgesamt sehr gut getragen.

speaker\_SPEAKER\_00 (13:50)

Ja, ist das denn, ein bisschen doof gefragt vielleicht, aber ist das so ein Masterplan, ist das ein bisschen standardisiert oder macht das jede Stadt und jede Region für sich komplett losgelöst selbst?

speaker\_SPEAKER\_01 (14:07)

Was dahinter steht, sind diese Rahmen der Sustainable Urban Mobility Plans, was auf EU-Ebene definiert ist. Da gibt es Hinweise zum Vorgehen, es ist nicht verbindlich, aber eigentlich wird mittlerweile in Ausschreibungen immer auf dieses HUMP- Guidelines

verwiesen und daran sollte man sich dann als Planungsbüro halten. Es ist dann immer so, dass je nach Auftraggeber und je nach Büro, schätze ich mal, auch das Ganze doch noch recht unterschiedlich verläuft. Also wo die Verkehrsplanung herkommt, ist ja, dass man Gesamtverkehrspläne, nennt sich das, gemacht hat, die in der Praxis in der Regel Kfz-Entwicklungspläne waren, weil man halt damals dann wirklich das Straßennetz untersucht hat, gesagt: "Hier müssen wir aufbauen, da haben wir Überlastung. Hier braucht es eine Umgehung." Und mittlerweile ist es bei uns auf jeden Fall so, dass wir eigentlich versuchen, schon den Projektnamen auf Mobilität zu richten und zu sagen: "Es geht um Mobilität, es geht nicht um Verkehrsarten." Und dann halt, innerstädtisch ist es halt immer so, dass die leistungsfähigsten Verkehrsmittel, die des Umweltverbunds sind, dann auch entsprechend halt, ja, diese Vernetzung vor allem zu denken, aktuell und gar nicht so sehr einzelne Projekte zu benennen. Also für kleinere Städte machen wir das schon, dass wir sagen: "Ja, das sind die wichtigen" und auch so Skizzen machen sozusagen, wie man, also was man für Möglichkeiten hat, in den Maßnahmen. Aber bei größeren Städten geht es halt vor allem darum, vor allem diese Zieldefinition zu machen, dass man ein gemeinsames Bild hat, wo möchte man überhaupt hin. Also in Frankfurt haben wir zum Beispiel das auch visualisieren lassen. Da gibt es so ein großformatiges Zielszenario. Und dann halt die verschiedenen Maßnahmen zu definieren, die dann den Städten eher in der Umsetzung helfen, dass man von dieser Kfz-orientierten Planung, die ja ein Stück weit immer noch Realität ist, weil es auch die Strukturen entsprechend gibt, irgendwie wie die Ämter strukturiert sind, wie viel Geld ist und so, das ist ja alles, also das löst sich ja nicht auf einmal aus, weil man jetzt sagt: "Wir machen Mobilitätspläne statt Verkehrsentwicklungspläne."

speaker\_SPEAKER\_00 (16:45)

Ist da Zivilgesellschaft eingebunden gewesen?

speaker\_SPEAKER\_01 (16:50)

Da gibt es immer Beteiligung, eine breite Beteiligung. Also das ist, glaube ich, auch etwas, was sich krass verändert hat. Es gibt keine solchen strategischen Pläne mehr, ohne dass eine gute Bürgerbeteiligung stattfindet.

speaker\_SPEAKER\_00 (17:03)

Und ist das, was ja immer wieder beklagt wird, eine echte Beteiligung oder eher so ein Feigenblatt, wo die Leute das Gefühl haben: "Ja, irgendwie darf ich hier ein bisschen mitmachen, aber eigentlich liegen die Ergebnisse schon in der Schublade." Also wie sind die BürgerInnen beteiligt worden?

speaker\_SPEAKER\_01 (17:23)

Wir machen eigentlich immer Präsenzveranstaltungen, auch wenn es wieder seit Corona vorbei ist, darf man ja wieder, versuchen das aber auch mit online zu kombinieren, dass man verschiedene Formate hat, um auch verschiedene Leute anzusprechen. Und das ist schon immer eine echte Beteiligung. Also wir holen wirklich Hinweise ein, vor allem in der Bestandsanalyse und werten die dann auch aus und stellen das im Bericht dar. Man hat natürlich immer irgendwie in der Verwaltung Leute, die es ernster und weniger ernst nehmen, das ist ja irgendwie auch klar, aber es ist schon immer eine echte Beteiligung.

speaker\_SPEAKER\_00 (18:09)

Hast du noch andere Beispiele, wo ich mal hingucken sollte, wo Dinge gut gelaufen sind, so ähnlich wie in Frankfurt?

speaker\_SPEAKER\_01 (18:18)

Frankfurt war jetzt schon mein Hauptbeispiel. Es gibt, was ich jetzt schon auch einfach mal so, ja, um es zu erzählen, ganz cool fand, war in Landau. Da haben wir ein Mobilitätskonzept gemacht und dann haben wir daraus noch ein Projekt generiert, das Fördermittel bekommen hat aus Klimaschutz durch Radverkehr, dieses Programm vom Umweltministerium, nicht vom Verkehrsministerium. Was ich da interessant fand, war, dass die es so schnell umgesetzt haben. Da ist die Verwaltung halt irgendwie echt auf Zack und die hatten dann einen wichtigen Bereich, wo die Universität ist. Und mehrere Schulen haben die dann irgendwie innerhalb von drei Jahren, glaube ich, komplett neu gestaltet. Was wirklich verdammt schnell ist, wenn man baulich irgendwas macht. Also das ist vielleicht auch was, was man irgendwie einfach mal so zeigen kann, dass es auch Projekte gibt, die, obwohl man baulich irgendwie was macht, schnell umgesetzt werden können, wenn es Leute gibt in der Verwaltung, die da dahinter sind.

speaker\_SPEAKER\_00 (19:42)

Also ist das auch was, wo man vielleicht so geschickt diese Rollenverteilung auch ein Stück weit nutzen muss? Also weil manchmal habe ich so das Gefühl, dass ja jede Person in so einem Prozess eine gewisse Rolle hat. Und wenn man sich da, also ich sage jetzt mal doof, Politik hat eine Aktivistin wie mich, die immer viel zu viel fordert, aber die Komfortzone erweitert und dann kann Politik sagen: "Ja, die Frau Diehl, puh, was sie immer will, aber einen Punkt hat sie." Also merkst du, dass Sachen auch dann erfolgreich sind, wenn es gerade sehr unterschiedliche Gruppen sind, die da auch beteiligt sind?

speaker\_SPEAKER\_01 (20:16)

Ja, also ich glaube, das ist auf jeden Fall ein Riesenspunkt, dass überhaupt die Bürger mehr reinkommen, weil was man aus der Vergangenheit kennt, ist, dass es teilweise, also dass

eigentlich fachliche Entscheidungen politisch entschieden werden. Es gibt einen Bürgermeister, der mag irgendwie keine rote Farbe im Straßenraum und dann werden Radwege nicht rot markiert. Und das ist eine ganz klare fachliche Entscheidung auf Basis, also da gibt es auch unterschiedliche fachliche Meinungen, aber grundsätzlich ist es halt eine Frage der Verkehrssicherheit. Und in der Praxis ist es halt oft so, oder es gibt Politiker, die irgendwie sagen: "Nee, wir mögen keine Kreisverkehre." Das ist auch eine rein fachliche Frage. Und wenn man da als Stück weit so ein Korrektiv mal noch die Bürgermeinung halt mit abbildet, die ja breit ist. Ich finde, das hilft schon enorm, dass man einfach ein bisschen wegkommt von dem, also dass man dann auch dagegen argumentieren kann. Das ist schon super wichtig. Und ich habe es zum Beispiel auch echt gemerkt, also als Fridays for Future dann irgendwie groß wurde, dass auf einmal Sachen gingen, die vorher nicht gegangen wären, weil dann einfach klar war: Okay, die öffentliche Meinung, die weht hier aus einer anderen Richtung. Das hätte man vielleicht auch schon früher haben können, wenn man konsequenter beteiligt hätte. Und grundsätzlich, also wir machen uns hier viel Gedanken drüber, wie so Verwaltungen funktionieren und wie es dann manchmal dazu kommt, dass es total gut funktionieren kann oder halt irgendwie auch nicht so gut. Das ist schon ein spezieller Bereich irgendwie. Also ich glaube, es ist sehr, sehr hart, wenn man eine Verwaltung hat, die aus welchen Gründen auch immer nicht gut funktioniert, dann schnell Sachen umzusetzen. Also ich erlebe zum Beispiel manchmal einfach sehr verhärtete Konflikte innerhalb von Verwaltungen. Und wenn die nicht an einem Strang ziehen, dann hat man echt ein Problem. Und ich glaube, da ist halt wieder die Politik gefragt. Und da brauchen wir irgendwie viel mehr Tools oder viel mehr das Bewusstsein, dass man sich auf Ziele einigen muss. Und dass das der erste Schritt ist, das, was wir ja auch in den Mobilitätsplänen immer machen, damit man versuchen kann, so Zielkonflikte aufzulösen. Und dann Hamburg ist da, glaube ich, ganz gut in Sachen Radverkehr. Die haben da irgendwie so ein Workflow definiert, wohin welche Sachen eskaliert werden, wenn es nicht klappt. Also es gibt klare Ziele, klare Maßnahmen. Wenn die Maßnahme bis Jahr X nicht umgesetzt ist, dann geht es zu Person Y, die dann sagt: "Okay, dann wird so entschieden. Wenn ihr euch über diese Kleinigkeit nicht einigen könnt, dann wird es gemacht." Und das braucht es, glaube ich, solche Prozesse.

speaker\_SPEAKER\_00 (23:29)

Und jetzt zu ganz konkreten Dingen vielleicht einfach mal, weil ich habe ein bisschen immer noch Connections nach Osnabrück, die haben ja jetzt dieses Fahrradparkhaus, das war ja auch ein Geziehe und Gezerre, das hat glaube ich drei Jahre gedauert jetzt, bis das irgendwie durch war da am Bahnhof. Was hilft, die Veränderung voranzubringen? Also was braucht es an Infrastruktur? Was braucht es an keine Ahnung, wie man es, ob man es Bauwerke nennt oder so, aber was hast du, wie hieß der denn nochmal, der Typ, der jetzt

auch Minister geworden ist, der aus Dänemark eigentlich kam? Egal, der hat auf jeden Fall auch in so einer norddeutschen Stadt gesagt: "Wir brauchen unbedingt diese krasse Brücke für Radfahrende." Allein als touristische Attraktion auch mit einem Selfie-Point. Also gar nicht nur im Sinne von Infrastruktur, sondern auch von so einem Leuchtturmprojekt, wo alle, wie auch alle jetzt in dieses Parkhaus da in Utrecht fahren und so. Also was sagst du zu solchen Dingen? Was braucht es vielleicht auch so ein bisschen, um zu zeigen, dass da jetzt eine Zeitenwende stattfindet?

speaker\_SPEAKER\_01 (24:46)

Ja, so Identifikation ist ja da eigentlich der Punkt dahinter, dass man irgendwie so sagt: "Okay, hier haben wir die coole Brücke und alle finden es toll." In manchen Städten gibt es da irgendwie so Projekte, die einem vorschweben, wo man sagen kann: "Das könnte so eine Rolle haben." Ich glaube aber, oft ist es auch, müssen es nicht die großen Sachen sein, sondern es können auch kleine Sachen sein. Und es kann sein, dass man einfach den Straßenraum vielleicht auch vor allem mit Farbe irgendwie mal neugestaltet und die Verkehrsführung ändert, sodass man halt einfach auf einmal angenehm zu Fuß unterwegs sein kann und alle denken: "Ah, ist eigentlich ganz angenehm." Und ich glaube, in der Kommunikation ist halt das große Ding, dass man die Vorteile für alle Verkehrsteilnehmende zeigt, dass es für alle angenehmer ist, auch für die Leute, die Auto fahren, wenn halt einfach klar ist, wie ich mich zu verhalten habe und weniger Chaos ist und weniger Unsicherheit und so weiter und so fort. Das fehlt mir sehr, sehr oft in der Debatte, weil ich denke, wir müssen nicht die überzeugen, die irgendwie gerne mit dem SUV zum Bäcker fahren, aber wir müssen die breite Mehrheit überzeugen, die halt das Auto einfach braucht, weil sie im Alltag darauf angewiesen sind, aber eigentlich auch sich selber sicher fühlen wollen, keine Lust haben, Radfahrende umzufahren oder Fußgänger auch aus Versehen. Und ja, also ich bin gerade, glaube ich, sehr geprägt von den Projekten, wo man irgendwie oft denkt: "Okay, der Raum ist halt super begrenzt." Und da würde ich sagen, ja, schon so vielleicht begrenzte bauliche Sachen, wo es dann aber so wirklich gut gemacht ist, und kann man aber gut kombinieren mit Sachen, wo man vielleicht Provisorien hat und das noch nicht die absolut optimale Lösung ist, aber dass man auf jeden Fall diese exemplarisch zeigt, wie es sein kann. Und dann muss man, glaube ich, auch eigentlich viel mehr so mit Städtebau jetzt aus der Verkehrsplanungsseite zusammenarbeiten. Das finde ich auch ein großes Problem, dass Städtebau und Verkehrsplanung oft ja komplett getrennt ist, auch in der Verwaltung. Und zwei unterschiedliche Schuhe, aber Dinge dann auch, also so, dass es wirklich ansprechend ist für alle und einfach auch schön aussieht von der Infrastruktur her, ich glaube, das ist dann auch wichtig.

speaker\_SPEAKER\_00 (27:20)

Hast du Beispiele? Also muss jetzt auch nicht Deutschland sein, haha. Aber hast du irgendwie was, wo du sagst, da ist so ein Positivbeispiel?

speaker\_SPEAKER\_01 (27:34)

Radverkehr?

speaker\_SPEAKER\_00 (27:35)

Ja, irgendwie was dir so in deiner Arbeit begegnet ist, wo du gedacht hast, das ist echt cool gelöst und meinetwegen auch sogar wirklich vielleicht auch erstmal ein Kompromiss, der aber zeigt, in welche Richtung es gehen wird.

speaker\_SPEAKER\_01 (27:48)

Ich sage jetzt noch mal Frankfurt, aber ich finde die Fahrradstraßen dort wirklich richtig gut. Also vielleicht warst du auch dort, als du neulich dort warst.

speaker\_SPEAKER\_00 (27:56)

Ich weiß jetzt nicht, ich habe auf jeden Fall mitbekommen, dass da einiges passiert und dass ich wirklich auch teilweise richtig breite Wege da vorgefunden habe, wo ich auch gar nicht mehr die Erinnerung hatte. Ich bin jetzt ständig in Frankfurt, aber ich konnte mich gar nicht mehr erinnern, wie es vorher war.

speaker\_SPEAKER\_01 (28:13)

Ja, genau. Wir haben ja viel an Hauptstraßen irgendwie wirklich breite Fahrradwege markiert. Aber was ich schon auch da schon auch interessanter finde, sind die Fahrradstraßen, wo sie ganz massiv auch auf die Aufenthaltsqualität hingeschaut haben und versucht, das gestalterisch einfach aufzuwerten. Und da war zum Beispiel eine Kreuzung, das hat man auch oft. Ich habe völlig unnötig riesig dimensionierten Straßenraum. Das habe ich auch in kleinen Städten hier irgendwie um die Ecke. Wo du irgendwie 20 LKW drauf parken könntest. Und es ist dadurch auch oft unübersichtlich und unsicher einfach. Und die haben das mit Pollern abgegrenzt und irgendwie mit Farbe und so also auch noch gar nicht baulich gemacht. Und das ist halt einfach ein riesen Unterschied. Das sind manchmal wirklich irgendwie kleine Dinge, aber es wirkt krass anders, wenn man da vor allem als Fußgängerin hinkommt und sich dann auf einmal zurechtfinden kann und Orientierungspunkte hat im Straßenraum.

speaker\_SPEAKER\_00 (29:28)

Hast du denn da auch Zahlen, was das schon bewirkt hat? Wurde das schon jetzt mal gemessen, ob da auch wirklich mehr Menschen fahren?

speaker\_SPEAKER\_01 (29:36)

Die haben ganz viel evaluiert. Da gibt es von der UAS in Frankfurt, der Professor Knese hat das begleitet. Ich weiß nicht, ob du mit dem schon mal gesprochen hast. Der hat diese zwei Fahrradstraßen, die wir umgestaltet haben, wirklich alles erhoben, was man irgendwie erheben kann.

speaker\_SPEAKER\_00 (30:02)

Kannst du mir gerne mal im Nachhinein auch schicken, weil sowas finde ich ganz cool, weil das ist ja auch immer: Der Handel stirbt und so. Man merkt auch, Mann, es gibt so viele Erhebungen, die genau das Gegenteil beweisen. Und das wäre ganz cool, wenn ich da auch so ein bisschen Beleg hätte, dass es die Straßen, die man sieht, zieht der Verkehr auch nach sich.

speaker\_SPEAKER\_01 (30:23)

Also die Aussage dort war, die Einzelhandelsbetreibenden, die sagen dann irgendwie teilweise: "Ja, es ist weniger geworden", aber es war halt, es war noch Corona, also es überlagert sich. Und die Befragten, die dort unterwegs waren, sagen, sie sind jetzt viel öfter da. Und für die Gastronomie hat es halt extrem viel gebracht. Also denen ging es dann viel, viel besser.

speaker\_SPEAKER\_00 (30:47)

In der Friedrichstraße fand ich das so cool, da gab es ja auch eine Erhebung und dann hat sich herausgestellt, dass die Menschen, die halt sozusagen die Läden haben, dass sie Autofahrende sind und sich gar nicht vorstellen können, dass andere nicht mit dem Auto zu ihnen kommen. Also das ist ja manchmal auch so ein bisschen wer was mitbringt. Und ich würde jetzt gerne abschließend von dir noch mal wissen, wie siehst du die Zukunft? Was ist die Mobilität in Stadt und Land, was du gerne gestalten wollen würdest?

speaker\_SPEAKER\_01 (31:22)

Für mich ist schon das Bild, was mich antreibt beruflich, dass Kinder einfach eigenständig sicher unterwegs sein können. Und vor allem, dass Straßenräume belebt sind und begrünt. Und man sich gerne dort aufhält. Und ich glaube, wir haben auch gar keine andere Wahl im Klimawandel. Also das muss, glaube ich, jeder merken, der irgendwie vom Park in die Straße geht mit parkenden Fahrzeugen, wie krass sich die Hitze im Sommer ändert. Und das ist für mich eigentlich gar keine... Das ist keine Option, irgendwie was anderes zu machen, als die parkenden Fahrzeuge anders zu organisieren und die Straßenräume halt so zu gestalten, dass man sich dort wieder aufhalten kann.

speaker\_SPEAKER\_00 (32:29)

Habe ich irgendwas vergessen zu fragen oder gibt's irgendwas, was du gern noch loswollen würdest?

speaker\_SPEAKER\_01 (32:35)

Eine kurze organisatorische Frage. Du sammelst ja gerade irgendwie einfach Ideen und Inputs, oder? Und falls du irgendwas zitieren wollen würdest, dann würdest du dich nochmal melden?

speaker\_SPEAKER\_00 (32:49)

Na klar. Momentan bin ich einfach noch in dieser Eichhörnchen-Nüsse-Sammeln-Vorgartensituation. Natürlich, sobald ich irgendwas zitiere oder so, dann stimme ich das direkt mit dir ab.

speaker\_SPEAKER\_01 (33:03)

Ja, ich glaube einfach, das ist was, was deine Bücher, glaube ich, auch leisten schon ein Stück weit oder was es halt auch noch braucht, ist, dass klarer wird, wo die Vorteile einfach liegen, weil wir sind sehr, sehr stark immer in der Diskussion über Klimawirkung. Auch das BMDV zum Beispiel misst ja alles nur noch in CO2-Emissionen und damit kriege ich aber die Menschen nicht überzeugt, glaube ich, weil das zum einen nicht ist, was man sich vorstellen kann und zum anderen halt irgendwie, ja, es halt auch nicht logisch ist für die Leute, warum jetzt die Autofahrt zur Arbeit irgendwie ein Problem sein soll, solange halt andere Dinge nicht geregelt sind. Und wir müssen einfach die anderen Vorteile oder die, also wir machen es ja aus diversen Gründen, dass wir den Radverkehr fördern, auch einfach, weil es für viele Menschen ein riesengroßes Stück Lebensqualität ist, sich bewegen zu können und eben vor allem auch die stadtklimatischen Anpassungen. Das muss einfach viel, viel stärker, glaube ich, noch in den Vordergrund treten. Das empfinde ich oft ein Problem, auch in der politischen Diskussion, dass es irgendwie nur um Klimawirkungen des Verkehrs geht, aber es geht halt darum, wie wir leben in unseren Städten. Und ich weiß auch, dass es auf dem Land anders ist. Ich glaube, auf dem Land muss man die Debatte anders führen, ohne dass man, also, dass man irgendwie versucht, den städtischen Ansatz auf ganz Deutschland zu übertragen. Aber es muss halt auch klar sein, dass die Städte halt mit massiven Problemen kämpfen werden in den nächsten Jahren und wir da einfach andere Ansätze brauchen. Und es geht auch einfach darum, Mobilität für alle sicherzustellen. Also wir haben nichts gewonnen, wenn alle im Stau stehen. Dann haben wir halt einfach gar nichts gewonnen. Und das muss einfach eigentlich jedem klar sein, dass ein ÖV-System kombiniert mit Rad- und Fußverkehr ganz andere Menschenmassen bewegen kann. Da

bewegen wir uns in ganz anderen Dimensionen von der Kapazität her. Das sind Sachen, wo ich mich manchmal wundere, dass das eigentlich nicht offensichtlich ist, aber das ist den Menschen nicht klar, dass sie im Stau stehen, weil einfach Autos wahnsinnig viel Platz wegnehmen. Viel viel mehr als eine Bahn.

speaker\_SPEAKER\_00 (35:51)

Ja, das ist halt das Gemeine, dass ich tatsächlich glaube, dass Menschen zur Veränderung bereit sind, wenn es alle betrifft und wenn man einfach ehrlich damit umgeht. Und das ist halt bei uns, also ich bin ja in Österreich da in dem Beirat und das ist eine ganz andere Qualität. Und ich denke immer, jedes Mal sage ich: "Oh Mann, ich könnte jedes Mal heulen", weil die erste, die erste, das sind immer zwei Tage, die wir da zusammensitzen und die erste Phase ist immer Meilensteinerreichung. Also, so verschiedene Ziele, das sind irgendwie acht oder so. Gehen wir so durch, wo stehen wir da? On-Demand-Systeme, ländlicher Raum und du sitzt da als Deutscher und denkst, wir haben in Deutschland noch nicht mal sowas. Die haben zwar in Österreich kein Klimaschutzgesetz, so wie wir, aber dann lieber kein Klimaschutzgesetz, an das sich in Deutschland ja auch keiner hält. Und dafür konkrete Maßnahmen. Und eine Frau wie Leonore Gewessler sagt halt: "Wir bauen keine Autobahnen und wir bauen diesen Tunnel nicht." Das ist so krass. Also, das ist der gleiche Sprachraum, einfach nur einmal über die Grenze. Und du merkst halt, sobald man so eine Führungskraft hat, die diese Pariser Ziele ernst nimmt und da auch für ihr Land ein Ziel hat, wann es klimaneutral sein soll. Also, bei uns habe ich das Gefühl, die setzen alle auf Emissionshandel oder keine Ahnung. Also, Hauptsache nichts am Status quo verändern. Und lustig ist ja auch, dass ich die Klima-Kleber an den Hamburger Flughafen, das war alles große Empörung. Und jetzt streiken aber die vom Bodenpersonal. Also, das hat viel mehr Auswirkung, als die 25 Flüge waren es, glaube ich, die irgendwie vertreten waren. Das ist absurd. Also, wirklich absurd, wie da die Verdrängungsgesellschaft agiert.

speaker\_SPEAKER\_01 (37:36)

Man muss auch einfach klar sagen, dass es nach wie vor keinen Plan seitens des Ministeriums gibt, wie die Ziele eingehalten werden sollen.

speaker\_SPEAKER\_00 (37:46)

Er müsste am 17. Juli ja dieses Notfallprogramm vorlegen, hat er schon gesagt, dass er es nicht machen wird. Egal!

speaker\_SPEAKER\_01 (37:55)

Genau, irgendwie hat es halt keine Konsequenzen. Und ich glaube, das hat halt schon auch eine Symbolwirkung für die Gesellschaft. Also ich glaube, die Menschen sagen sich ja auch

so: "Wenn der nichts macht, warum soll ich?". Weißt du, was ich meine? Also wenn es keinen Plan gibt.

speaker\_SPEAKER\_00 (38:22)

Ja, das ist so ein bisschen: "Alle gehen zur Schule und Volker schafft trotzdem das Abi, weil er sich halt von anderen Leuten jetzt was leiden kann." Und es sind halt so Sachen, wo du echt auch, ich weiß nicht, es hört sich immer so doof an, aber als Bürgerin dieses Landes irgendwie denkst, irgendwie sind manche halt in so einem Schutzsystem und begehen Rechtsbruch und verstoßen gegen völkerrechtliche Dinge. Und es hat einfach keine Konsequenzen und jeder, der das in irgendeinem Konzern zweimal machen würde, wäre schon längst gefeuert.

speaker\_SPEAKER\_01 (38:58)

Ja, es ist schwierig. Wobei immerhin, was mich ja ein Stück weit tröstet, ist, dass wir in Sachen Radverkehr seit der letzten Legislaturperiode schon weiter sind. Also von der Finanzierung her stehen ja wirklich Mittel zur Verfügung. Also in einem ganz anderen Maßstab, als es vorher der Fall war. Und das wird ja schon auch abgerufen. Also es sorgt dafür, dass Dinge umgesetzt werden, die sonst auf gar keinen Fall umgesetzt worden wären. Und ich kann jeder Kommune sagen: "Das Geld ist da, ihr müsst es halt abrufen." Und das Problem ist halt eigentlich eher das Personal, weil die Kommunen auch wahnsinnig überlastet sind. Das ist ein Riesenproblem. Ich glaube aber da, das ist immer noch einfacher, dann etwas zu versuchen anzuschieben, wie wenn das Geld nicht da wäre, weil man schon versuchen kann, da auch der Kommune zu helfen und zu sagen, also das ist jetzt aus meiner privaten Sicht gesprochen, weil wir gerade irgendwie auch uns mit Radverkehrsnetz in Karlsruhe auseinandersetzen und dann der Stadtplanung da mal einen Vorschlag machen wollen. Das kann man ja irgendwie schon versuchen, dann auch mit bürgerschaftlichem Engagement so ein bisschen dahin zu pushen. Ja, dieser Punkt: Das Geld ist da.

speaker\_SPEAKER\_00 (40:24)

Ja und auch diese, was ich ja auch aus meiner Arbeit noch kenne, was für ein pain in the ass dieses Reporting ist bei Förderdingen. Also es hat ja nicht nur damit zu tun, dass einfach nur die Mittel nicht abgerufen werden, sondern die Leute, genau weil sie halt so überlastet sind, sagen, wer soll denn das noch, also diese Dokumentation, die da immer notwendig ist. Da habe ich das Gefühl, da kann so ein Autokonzern, der brüllt halt einfach mal: "Krise" und dann kriegt der irgendwie Geld. Bei solchen Sachen, die wirklich helfen, musst du 1000 Leitzordner pflegen gefühlt. Und das ist auch was, was einfach nicht mehr zeitgemäß ist. Vor allen Dingen nicht in der Geschwindigkeit, in der wir die Veränderung ja brauchen. Ist so ein Hemmschuh auch irgendwie.

speaker\_SPEAKER\_01 (41:12)

Ja so ein Stück weit schon, aber auf der anderen Seite...Also man muss halt schon aufpassen, dass die Leute dann nicht das Geld nehmen, um damit irgendwie eine Straße neu zu asphaltieren.

speaker\_SPEAKER\_00 (41:12)

Auf jeden Fall. Aber es könnte ja tatsächlich auch einfach Geld geben für das Personal, was das macht. Das ist ja nichts, was man nicht lösen kann. Oder dann gibt es halt im Ministerium AnsprechpartnerInnen, die dafür freigestellt werden. Aber ich weiß es halt von gerade auch so kleineren Verkehrsunternehmen. Da fahren ja teilweise noch morgens Bus oder so. Und das ist halt was, wo ich merke, das hat alles, die ganzen Vorzeigesachen, das sind natürlich die, die sich das auch leisten können, da Leute für einzustellen, die zu bezahlen. Umso schade ist es, dass es nicht in den ländlichen Räumen vordringen kann, weil da einfach die Kapa nicht da ist für die Leute.

speaker\_SPEAKER\_01 (42:04)

Der zweite Punkt, der mich noch in meinem täglichen Arbeitsleben immer sehr beschäftigt, ist, dass man Sicherheit einfach viel stärker mitdenken muss bei der Planung. Das ist nach wie vor ein relativ vernachlässigtes Thema. Wir haben ja Sicherheitsprobleme sehr stark im Radverkehr. Man könnte da viel mehr machen und viel gezielter auswerten. Die Unfalldaten und konkrete Dinge ableiten für den Radverkehr. Weil auch die Unfallanalysen, wie sie üblicherweise gemacht werden, sind ja auch so Standardvorgehen. Das hat halt keinen Fokus auf Rad- und Fußverkehr. Unfall ist halt Unfall, egal ob ich dann irgendwie einen Spiegel abfahre. Die Unfallschwere wiegt dann schon unterschiedlich rein, aber es wird halt oft, wenn eine Planung fertig ist, die Sicherheit beleuchtet. Das müssen wir viel stärker von Anfang an machen. Das ist auch etwas, wo die Städte sich deutlich besser aufstellen könnten, theoretisch, wo Planungsbüros vor allem in der Verantwortung sind. Die sichtbaren Sachen, eine getrennte Führung, das ist alles gut. Aber es muss sich auch in den Unfallzahlen zeigen, ob eine bestimmte Führungsform oder eine lokale Lösung besser ist. Man kann auch sehr viel tatsächlich machen durch eine gute Gestaltung von Infrastruktur, die verständlich ist. Ich finde so simple Dinge wie Bodenmarkierungen, weil man das immer sieht. Im Gegensatz zu dem, was im Straßenraum ist. Als Radfahrer guckt man ja immer mehr auf den Boden. Das kostet echt nicht viel Geld. Es kann aber super hilfreich sein, dafür dass alle besser wissen, wo sie gerade hingehören und was das angedachte Verkehrsverhalten ist. Da ist sehr viel Spielraum.

speaker\_SPEAKER\_00 (44:25)

Bleibt spannend. Wenn dir noch etwas einfällt oder du noch Quellen für mich hast, dann gerne her damit. Ansonsten bedanke ich mich erstmal für deine Zeit. Ich wünsche dir ein schönes Wochenende.

speaker\_SPEAKER\_01 (44:45)

Danke ebenso.

speaker\_SPEAKER\_00

Und dann wenig später auch einen guten Urlaub.

speaker\_SPEAKER\_01

Dankeschön. Ich schicke dir das jeden Fall mit Frankfurt. Das ist nicht veröffentlicht, aber den kontaktlosen Vortrag, wo ich die Dokumentation habe.

speaker\_SPEAKER\_00 (44:49)

Super cool. Danke dir. Bis dann. Tschüss.