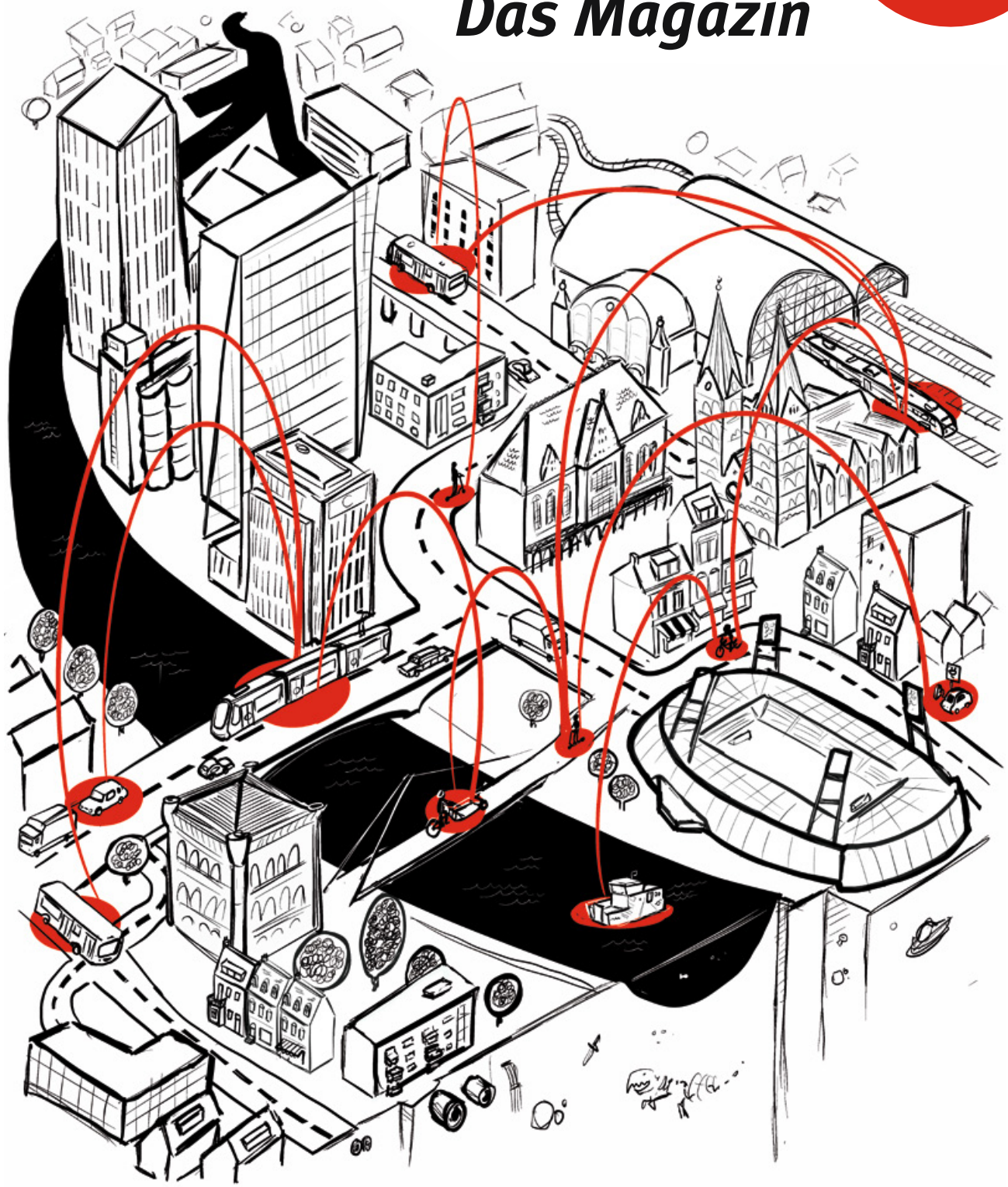
AUSGABE 8 | FEBRUAR 2023

MOBILDIALOG

Das Magazin



Die Verkehrswende vor der Haustür

Neue Quartiere zeigen, wie dank vernetzter Mobilität das Auto außen vor bleiben kann

Von der Autostadt zur City Lounge

Rotterdam erfindet sich neu. Autos machen Platz für grüne Oasen zum Flanieren und Verweilen

Mobilität für Frauen und Männer?

Ein Interview mit Ines Kawgan-Kagan. Sie ist Expertin für Mobilität und Gender

INHALT

04
TITELTHEMA
Neue Mobilität vor der Haustür
Wie durch vernetzte Konzepte Alternativen zum Auto entstehen

12
Interview
Chancen der Digitalisierung nutzen

18
Infografik
Bewegte Metropolen

20
Rotterdam
Von der Autostadt zur City Lounge

27
Das Auto ist männlich
Die Mobilitätsexpertin Ines Kawgan-Kagan im Interview

24
Frauen verändern die Mobilität

32
Im Porträt
Disponent Kevin Boachie und Oberfahrmeisterin Jennifer Jelonnek

30
Kurzmeldungen

35
Im Porträt
Der Bremer Illustrator und Grafiker Mario Ellert

34
Rätsel

Impressum

06
Ohne Vernetzung keine Verkehrswende
Neue Quartiere setzen auf eine alternative Mobilität, bei der das Auto eine untergeordnete Rolle spielt

10
Ein »urbanes Dorf« in der Stadt der Zukunft
Das Klimaquartier »Stadtleben Ellener Hof« hat Modellcharakter

14
Problem am Fahrbahnrand
Wie Städte die Zahl der parkenden Autos in den Straßen reduzieren

16
Alternatives Wohnen mit Internetanschluss
Neue Hoffnung für dörfliche Strukturen

EDITORIAL

Vernetzte Mobilität

Unsere Stadt ist in Bewegung. Vielerorts entstehen neue Quartiere. Doch anders als in früheren Jahren stehen heute nicht mehr nur Immobilien im Fokus. Mobilität ist ein zentrales Thema. Jedenfalls dort, wo private Autofahrten reduziert werden sollen – und müssen. Denn jede fünfte Tonne klimaschädliches Kohlendioxid in Deutschland geht auf das Konto des Verkehrs. Damit dies besser wird, braucht die Mobilitätswende mutige Ideen. Wir stellen drei Bremer Quartiere vor, bei denen das Auto in Zukunft nicht im Mittelpunkt des Verkehrs stehen wird.

Wenn die Autos mal nicht fahren, verbrauchen sie viel und zumeist öffentlichen Raum. Ein durchschnittlicher SUV benötigt mehr als zehn Quadratmeter – so groß sind manche Kinderzimmer. Das ist ein Problem, das einige Städte inzwischen aktiv angehen. So verfolgt Freiburg beispielsweise einen spannenden Ansatz – und berechnet Parkgebühren für Anwohner:innen nach der Fahrzeuggröße.

Städte wie Rotterdam versuchen es andersherum: Statt Autofahrende zur Kasse zu bitten, setzt man in der Hafenstadt auf den konsequenten Ausbau des Radwegenetzes. Das Ziel ist eine Art »City Lounge«, bei der einstmals verkehrsreiche Plätze beruhigt und breite Trassen zu einem Boulevard mit großzügigem Radweg umgestaltet werden.

Gibt es eigentlich einen Unterschied zwischen männlicher und weiblicher Mobilität? Ines Kawgan-Kagan sagt: Ja. Wir haben die Wissenschaftlerin dazu interviewt und stellen mehrere Frauen vor, welche die Mobilität in ihrer Stadt und in ihrem Umfeld maßgeblich verändert und geprägt haben.

Wir freuen uns über Feedback und Ideen für zukünftige Magazine. Schreiben Sie uns: mobildialog@bsag.de

Andreas Holling

NEUE MOBILITÄT VOR DER HAUSTÜR

Wie durch vernetzte Konzepte Alternativen zum Auto entstehen

Der Verkehrssektor steht im Mittelpunkt der Klimadebatte. 20 Prozent der CO_2-Emissionen in der Bundesrepublik gehen auf sein Konto – und eine spürbare Verringerung scheint in weiter Ferne. Dabei wird viel über eine dringend benötigte Verkehrswende gesprochen, um eine klimafreundliche Mobilität zu etablieren. Doch der große Wurf fehlt. Hoffnung gibt es hingegen auf lokaler Ebene – und dort vor allem, wo gerade neue Wohnquartiere entstehen.

Quartiersplaner:innen und Bauunternehmer:innen setzen bereits bei der Entwicklung neuer Areale auf einen nachhaltigen Mobilitätsmix, der Fahrten mit Pkw und Lieferwagen vermeidet. Dabei geht es gar nicht darum, das Auto komplett zu verbannen, aber doch ein Stück weit überflüssig zu machen – und zwar durch die Schaffung von attraktiven Alternativen und deren sinnvoller Vernetzung. Ein gut ausgebauter öffentlicher Personennahverkehr kombiniert mit Car- und Bikesharing, E-Rollern, breiten Fuß- und Radwegen, kurzen Wegen zu Schulen, Kitas, Supermärkten und Freizeitangeboten – dieser Mix kann es leicht machen, das eigene Auto stehen zu lassen oder gar abzuschaffen. Wie das gelingen kann, zeigen derzeit zahlreiche Quartiersprojekte in Bremen – zum Beispiel die Überseeinsel, das Tabakquartier sowie das Klimaquartier »Stadtleben Ellener Hof«.

Aufmacher

OHNE VERNETZUNG KEINE VERKEHRSWENDE

Neue Quartiere setzen auf eine alternative Mobilität, bei der das Auto eine untergeordnete Rolle spielt

Die Mobilität wird sich in den kommenden Jahrzehnten verändern. Dies ist unerlässlich, damit die Wende hin zu einer klimafreundlichen Fortbewegung gelingt. Der Verkehrssektor ist laut des ökologischen Verkehrsclubs Deutschland (VCD) für ein Fünftel der Treibhausgasemissionen verantwortlich – und davon entstehen wiederum 90 Prozent auf den Straßen durch Autos und Lkw. Das Bemerkenswerte ist dabei: »Im Gegensatz zu anderen Sektoren sind die Emissionen des Verkehrs seit den 1990er-Jahren praktisch nicht gesunken«, konstatiert der VCD. Daher ist eine Neugestaltung der Mobilität eine der Hauptaufgaben. Eine Lösung liegt direkt vor der Haustür – dort wird verstärkt auf eine vernetzte Mobilität gesetzt.

»Wir alle wissen: Die Verkehrswende ist ein Mammutprojekt, das wir nur gemeinsam stemmen können – und müssen, wenn wir eine lebenswerte Zukunft haben wollen. Der Schlüssel dafür liegt im unmittelbaren Lebensraum der Menschen: im Wohnquartier. Denn wenn es direkt vor der Haustür gute Alternativen zum eigenen Auto gibt, können Menschen frei wählen, wie sie mobil sein wollen – und eine klimafreundliche Wahl treffen«, betonte Thomas J. Mager, VCD-Bundesvorstand, anlässlich der vor Kurzem veröffentlichten Charta für »Intelligente Mobilität im Wohnquartier«.

Wie diese intelligente Mobilität aussehen kann, lässt sich aktuell in Bremen beobachten. In der Hansestadt entstehen gerade zahlreiche neue Quartiere auf ehemaligen Gewerbe- und Industriearealen – mit innovativen und klimafreundlichen Mobilitätskonzepten.

Beispiele sind neben dem Kornquartier und dem noch in der Planung befindlichen Hachez-Quartier in der Bremer Neustadt die Überseeinsel im Bremer Westen sowie das Tabakquartier in Woltmershausen. Auf die beiden wird ein genauerer Blick geworfen.

Klares Statement – keine Autos innerhalb des Quartiers

Auf 15 Hektar entsteht auf der Überseeinsel derzeit ein fast kompletter Stadtteil auf dem ehemaligen Kellogg-Areal. »Dort entwickeln wir eines der größten neuen Quartiere in Bremen – und zwar mit einem klaren Statement: Innerhalb der Quartiersgrenzen wird es keine Autos geben«, betont Klaus Meier. Er ist Geschäftsführer der Überseeinsel GmbH, die die Baumaßnahmen auf dem Gelände koordiniert.

Ausgangspunkt der Quartiersentwicklung war laut Meier die Frage: »Wie wollen wir wohnen?« Einer der wichtigen Aspekte bei der Beantwortung sei ganz klar die Mobilität. Und in diesem Zusammenhang die Fragen: Wie komme ich in meine Wohnung, in die Stadt und zur Arbeit – und wie bewege ich mich im Quartier fort? »Wir glauben, dass die Qualität des Wohnens enorm steigt, wenn es keine motorisierte Mobilität im Quartier gibt.« Mit dieser Idee seien sie nicht allein. »Autofreie Quartiere sind vielfach gewünscht, aber immer noch selten die Realität in Bremen, aber auch über die Stadtgrenzen hinaus.« Mit der Entwicklung und Umsetzung von neuen Quartieren habe man aber nun die Möglichkeit, neue, autofreie beziehungsweise autoarme Areale für Wohnen, Arbeiten und Freizeit zu entwickeln.

Was ist auf der Überseeinsel geplant? »Bei uns kommen auf den 15 Hektar keine Autos hinein, Ausnahmen gelten für Rettungsdienste und die Stadtreinigung. Unter den Wohngebäuden gibt es auch keine Tiefgaragen für Autos, sondern nur für Fahrräder«, erläutert Meier. Pkw würden aber nicht komplett ausgeschlossen, sondern finden Platz am Rand des Areals in Quartiersgaragen (»Autospeicher«). Alle Parkmöglichkeiten würden dann wiederum mit einer Infrastruktur ausgestattet, die es zum Beispiel leicht macht, auf den letzten Metern zur Wohnung auf das Auto zu verzichten. Zu dieser Infrastruktur gehören etwa Lasten- und Leihräder – und als Clou später, geplant ab 2028, autonome Elektro-Shuttles. Diese würden dann auf der gesamten Länge des Quartiers, rund zwei Kilometer, pendeln. Ergänzt werden soll die Infrastruktur auch durch eine zentrale Paketstation.

»Wir glauben, dass die Qualität des Wohnens enorm steigt, wenn es keine motorisierte Mobilität im Quartier gibt.«

Klaus Meier, Geschäftsführer Überseeinsel GmbH

Alternativen zum Auto sinnvoll vernetzen

»Ein solches autofreies Quartier funktioniert aber nur, wenn es gute Alternativen gibt – und diese müssen sinnvoll vernetzt werden«, betont der Geschäftsführer der Überseeinsel GmbH.

»Auf der Überseeinsel können wir dabei auf die Gunst der Lage bauen«, so Meier. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) liege mit den Linien 3 und 5 quasi vor der Haustür. »Und wir hoffen natürlich, dass die Überseeinsel mit Blick zum Beispiel auf den ÖPNV noch weiter erschlossen wird. Zudem sollen Brücken für Fußgänger:innen und Fahrradfahrer:innen die Überseeinsel perspektivisch mit dem Europahafen auf der einen Seite und Woltmershausen auf der anderen vernetzen.

Wertvolle Erfahrungen aus dem Tabakquartier

Im Tabakquartier in Woltmershausen zeigt sich, dass das Konzept der Vernetzung funktioniert. Dort sind bereits Büros bezogen, es gibt Gastronomie- und Hotelangebote sowie Kultur- und Sporteinrichtungen. Und der Wohnungsbau hat begonnen. Was es innerhalb des Quartiers so gut wie nicht gibt: Autos.

»Wir haben uns bei der Planung sehr früh Gedanken über das Mobilitätskonzept gemacht«, erzählt Marcel Linnemann, Geschäftsführer des verantwortlichen Bremer Immobilienunternehmens Justus Grosse. »Wir wollten den Verkehr so weit es geht aus dem Quartier heraushalten.« Das gelinge mit den Mobilitätshäusern, die an die Peripherien gesetzt werden. Zwei seien bereits in Betrieb, ein drittes folgt. »Sie sammeln die Autos – und dann kann es zu Fuß, mit dem Rad oder E-Roller weitergehen«, so Linnemann. »Wir merken bereits jetzt, wie hoch die Aufenthaltsqualität im autofreien Innenbereich des Quartiers ist.«

Wie bei der Überseeinsel stimmen auch auf dem Areal der ehemaligen Zigarettenfabrik die grundlegenden Rahmenbedingungen für eine mobile Vernetzung innerhalb des Areals und auch nach außen: Für Letzteres sind zum Beispiel die Nähe zur Innenstadt,

»

Bild: Auf der Überseeinsel entsteht ein autofreies Quartier, das den Fokus auf alternative Mobilitätskonzepte legt

vorhandene ÖPNV-Anbindungen sowie Radwege entscheidend. »Wir stellen fest, dass bei potenziellen neuen Mietern die erste Frage oft die nach der Verkehrsanbindung ist«, berichtet Linnemann. Mobilität spiele also eine ganz entscheidende Rolle bei der Quartiersentwicklung – eine zentrale Komponente sei dabei der ÖPNV. Denn insbesondere in Städten ist ein Umdenken festzustellen – weg vom eigenen Auto.

Einige Hundert Meter entfernt vom Tabakquartier gibt es aktuell zwei Bushaltestellen. »Wir würden die Busse aber gern noch näher anbinden wollen und hoffen darauf, dass die Linien umgelegt werden. Darüber sind wir stetig im Austausch mit der Bremer Straßenbahn AG«, so Linnemann. Und auch hier müsse vernetzt gedacht werden. Denn viele würden für die letzten Meter zum Ziel vom ÖPNV auf zum Beispiel Bikesharing und E-Roller umsteigen, die an Haltestellen zur Verfügung stehen sollten.

»Wir merken bereits jetzt, wie hoch die Aufenthaltsqualität im autofreien Innenbereich des Quartiers ist.«

Marcel Linnemann, geschäftsführender Gesellschafter Justus Grosse Immobilien GmbH

Die mobile Vernetzung ist dabei aber nur ein Puzzleteil in den neuen Quartieren. Das ist schon jetzt im Tabakquartier zu erleben. »Auch die Menschen vernetzen sich. Das sehen wir gerade am Beispiel der ersten Mieter:innen von Unternehmen, Kultur- und Freizeiteinrichtungen«, berichtet Marcel Linnemann von den ersten Erfahrungen. Er betont: »All diese neuen Verbindungen von den Bewohner:innen und Nutzer:innen bis zur Mobilität sind letztlich ein enormer Multiplikator für die Attraktivität des Quartiers. Sie geben ihm eine eigene Identität, steigern die Lebensqualität und sind ein Beitrag für den Klimaschutz.«

Bild: Zwei Mobilitätshäuser am Rand des Tabakquartiers sind bereits fertiggestellt. Von dort geht es ohne Auto weiter ins Quartier

Wissenschaftliche Betrachtung: Was bringen neue Mobilitätskonzepte?
Im April 2021 veröffentlichte die Innovationsberatung team red Deutschland GmbH eine Studie zur »Evaluation von Mobilitätsmaßnahmen im Rahmen des Bremer Stellplatzortsgesetzes«. Ziel war es, die Wirksamkeit von bereits umgesetzten Mobilitätskonzepten zu untersuchen. Befragt wurden dafür unter anderem Bewohner:innen, die in Gebieten mit bereits umgesetzten Mobilitätskonzepten leben, sowie Bauherr:innen. Der Anteil von Pkw-freien Haushalten in diesen Gebieten ist im Vergleich zur Kontrollgruppe deutlich höher. Zudem ist im Vergleich zur Kontrollgruppe das Mobilitätsverhalten deutlich umweltfreundlicher: Sie fahren häufiger mit dem ÖPNV und mit dem Fahrrad und seltener mit dem Auto.

Das sind letztlich die Bausteine der Verkehrswende, die laut VCD ein Dreiklang aus vermeiden, verlagern und verbessern ist. Das betrifft dabei nicht nur den Autoverkehr, sondern gilt generell auch für den Güterverkehr. Beide sollen möglichst vermieden werden. Geht dies nicht, sollen Fahrten auf umweltschonende Fortbewegungsmittel verlagert werden – und nicht zuletzt durch neue Technologien und eine sinnvolle Vernetzung verbessert werden.

Steffi Urban

Überseeinsel

Lage:	Zwischen Europahafen und Weser, in Bremen-Walle
Größe:	Circa 15 Hektar in der Verantwortung der Überseeinsel GmbH
Baubeginn:	2021
Bauverlauf:	Drei Quartiere befinden sich bereits in konkreter Planung und Umsetzung: Stephanitor mit besonderen Wohn- und Bürogebäuden, Gesundheitszentrum, Schwimmbad und kleinteiligem Gewerbe. Der Wohnungsbau startet 2024.
Geplante Fertigstellung:	2028
Charakter:	Mischnutzung aus Wohnen, Arbeiten und Freizeit, Bildung, verschiedene Einzelprojekte wie Kellogg-Höfe, Kellogg-Pier, Stephanitor, Schule, autofrei, vernetzte Mobilität, möglichst CO_2-neutrale Energieversorgung, Begrünung von Dächern, möglichst geringe Versiegelung von Flächen

Tabakquartier

Lage:	Woltmershausen, auf dem ehemaligen Gelände der historischen Zigarrenfabrik
Größe:	Circa 20 Hektar
Baubeginn:	2019
Aktueller Stand:	75.000 Quadratmeter Gewerbeflächen vermietet, 300 Unternehmen haben sich angesiedelt, 1.500 Wohnungen entstehen, zwei Mobilitätshäuser fertiggestellt (670 Pkw-Stellplätze, 420 Fahrradstellplätze)
Geplante Fertigstellung:	2025
Charakter:	Autofrei innerhalb des Quartiers, Mischung aus Wohnen, Gewerbe, Kultureinrichtungen, Veranstaltungen, Gastronomie und Sport (Boulderhalle), Begrünung durch Parks, auf Dachterrassen, Wildblumenwiesen, Bienenstöcke, Energiekonzept – nachhaltig und autark

EIN »URBANES DORF« IN DER STADT DER ZUKUNFT

Das Klimaquartier »Stadtleben Ellener Hof« hat Modellcharakter für Wohnen und Leben der Zukunft – sozial, ökologisch und gemeinschaftlich vernetzt

Das Quartier »Ellener Hof« in Osterholz gilt als Vorzeigeprojekt für eine Klimaschutzsiedlung der Zukunft. Auf 15 Baufeldern entstehen mehr als 520 Wohneinheiten, errichtet von unterschiedlichen Baugemeinschaften und Wohnungsbaugesellschaften. Mit 120 Einheiten dabei ist die Grundstückseignerin – die Bremer Heimstiftung. Das Besondere am neuen Viertel: Mindestens 70 Prozent der Gebäude entstehen als nachhaltiger Holzbau.

»Was, da willst du hinziehen?«, hätten gute Freunde zunächst mit dem Kopf geschüttelt, als er von seiner Idee erzählte, aus einem großen »Bremer Haus« in der Neustadt nach Osterholz zu ziehen, berichtet Edo Lübbing-von Gaertner beim Rundgang über das Areal, das zwischen den Stadtteilen Blockdiek und Ellener Feld liegt. Der Ökonom und frühere Senatsdirektor im Bereich Umwelt- und Küstenschutz ist einer der eifrigsten Verfechter des Konzeptes »Stadtleben Ellener Hof«, bei dem nicht nur klimatechnisch beim Bauen, sondern auch beim Zusammenleben in der Zukunft neue Pflöcke eingeschlagen werden sollen. Sozial-ökologisch soll hier Geselligkeit organisiert werden, und das zum Großteil nach einem der aktuell höchsten Energiestandards – KfW 40 für Energieeffizienzhäuser.

Brachfläche wird zum »urbanen Dorf« umgestaltet

Lange Zeit war das Baugebiet mit viel Wald und urbaner Infrastruktur Standort einer Erziehungsanstalt für Jugendliche. Nach Jahren im Dornröschenschlaf folgte Ende des vergangenen Jahrzehnts die Erschließung der Brachfläche. »Dank guter Netzwerke unter anderem zu Verwaltung, Stadtteilpolitiker:innen und dem Bund für Umwelt und Naturschutz in Bremen ging es auf einmal recht schnell voran«, erinnert sich Lübbing-von Gaertner.

Herausforderung der Wirtschaftlichkeit

Der Bremer Architekt Hans-Martin Kahrs hat im Quartier unter anderem den »Kastanienhof« umgesetzt, ein Neubau in Holzbauweise mit 18 Wohneinheiten zwischen 45 und 76 Quadratmetern. Das Gebäude steht inmitten eines alten Baumbestands und fügt sich perfekt in die vorhandenen Strukturen ein. Kahrs und sein Team sind erfahren, wenn es darum geht, die Energieproduktion bei Gebäuden zu optimieren. Dieses Know-how sei auch wesentlich in der Umsetzung, um Projekte in Holzbauweise nachhaltig wirtschaftlich zu machen, so Kahrs.

Im Klimaquartier ist auch das 2.700 Quadratmeter große Studierendenwohnhaus »Holzbude« bereits fertiggestellt. Es ist mit sieben Geschossen das höchste Holzgebäude in Bremen. Hinzu kommen das Gästehaus Maribondo als Begegnungsstätte, eine Kultur-Aula, eine Kita und eine Fahrradselbsthilfewerkstatt sowie das gemeinschaftliche Wohnen der Fairmietergesellschaft.

Bundesweit für Aufsehen sorgte das – aktuell noch im Bau befindliche – Hindutempel-Projekt in Holz-Hybrid-Bauweise. Mit einer Kuh, in Indien als heiliges Tier verehrt, wurde das Gelände auf Tauglichkeit geprüft und für gut befunden. Die dafür ausgeliehene Kuh stammte übrigens von Landwirt Frank Imhoff, aktuell Präsident der Bremischen Bürgerschaft.

Gemeinsinn und Vielfalt sind ausdrücklich erwünscht

Die Vielfalt auf dem Ellener Hof drückt sich laut der Quartiersmanagerin Sabine Schöbel auch im jährlichen Hoffest aus. Das städtebauliche Konzept von De Zwarte Hond aus Köln drücke genau das gewünschte Bild des »urbanen Dorfes« aus: städtisch geprägt, bunt gemixt und als roter Faden konsequent nachhaltig geplant – nicht nur beim Bauen, sondern auch bei der Mobilität, so Schöbel. Auch die Nachbarschaft werde mit einbezogen. Netzwerke vom Kindergarten bis zu Senior:innen seien vorteilhafter als die »Käseglocke« des klassischen Altenheims.

Mobilität und technische Infrastrukturen mitgedacht

Zum Konzept des Klimaquartiers gehören Nah- und Fernwärme plus Blockheizkraftwerkslösungen ebenso wie eine Regenwasserversickerungsanlage und ein heller Straßenbelag für weniger Hitzeabstrahlung im Sommer.

In Bremen gilt mehr als ein Viertel der Landesfläche als versiegelt. Das Klimaquartier in Osterholz wird als Vorzeigeprojekt über die Bremer Programme »Klimaschutz im Alltag« sowie »Biostadt« der Bremer Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Wohnungsbau finanziell gefördert. Dabei ist auch ein Mobilitätskonzept mit Car- und Bikesharing-Angeboten und E-Ladesäulen vorgesehen. Mit der Waren- und Paketverteilstation gleich im Entree des Quartiers ist laut Schöbel zum Beispiel ein bewohner:innenfreundlicher Service eingerichtet worden, der unnötige Lieferverkehre auf dem Gelände vermeidet. Die eingegangene Fracht wird für die sogenannte letzte Meile auf Lastenfahrräder oder Handkarren umgeladen und dann emissionsfrei sowie kostenlos an die Empfänger:innen ausgeliefert. Für die reibungslose Annahme und den Transport der Sendungen sorge ein Team des Beschäftigungsträgers bras e. V..

Hans-Jörg Werth

Bild: Der Wiener Anbieter Lukas Lang Building Technologies GmbH verspricht Gebäude, die flexibel, nachhaltig und wirtschaftlich sind

Bild: Der Bremer Architekt Hans-Martin Kahrs ist auf energieeffizientes und bezahlbares Bauen aus Holz spezialisiert. Ein Beispiel ist das Mehrfamilienhaus-Projekt »Kastanienhof«

Interview

CHANCEN DER DIGITALISIERUNG NUTZEN

Vom digitalen Reifegrad-Test über die Roadmap hin zu konkreten Lösungen – Interview mit Daniel Schneider

Wenn es um die Digitalisierung von Geschäfts- und Produktionsprozessen geht, können kleine und mittlere Unternehmen in Bremen und umzu auf ein umfangreiches Unterstützungsangebot zurückgreifen. Daniel Schneider, Leiter und Projektkoordinator des Mittelstand 4.0-Kompetenzzentrums Bremen, kann mit seinem Team die Leistungen für Unternehmen kostenfrei und anbieterneutral zugänglich machen.

Was bietet Ihr Digital-Netzwerk?

Daniel Schneider: Wir freuen uns, kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) durch unsere Veranstaltungsformate den Einstieg in das Thema Digitalisierung zu erleichtern. In Vorträgen und Workshops bieten wir zum Beispiel umfangreiche Informationen – von Basiswissen bis zu speziellen Themenschwerpunkten. Wie kann ein Unternehmen beispielsweise sein Geschäftsmodell anpassen? Oder: Welche Schritte werden benötigt, um Nachhaltigkeit durch Digitalisierungslösungen im Unternehmen zu etablieren?

Wir gehen auf individuelle Herausforderungen genauso ein, wie auf generelle Fragen. Einen besonderen Mehrwert bieten wir durch Vernetzungsveranstaltungen, in denen man sich branchenübergreifend austauschen kann.

Von KI bis Nachhaltigkeit, die Themen rund um die Digitalisierung sind vielfältig. Wo also starten?

Es klingt vielleicht etwas platt, aber alle Unternehmen sind unterschiedlich. Daher kann ich diese Frage nicht konkret beantworten. Für uns ist es wichtig, zusammen mit dem Unternehmen zunächst eine sogenannte Digitalisierungs-Roadmap zu erstellen. Diese enthält grundlegende Herausforderungen und verzweigt sich dann immer weiter in die konkreten Details zur Umsetzung von Lösungen.

Als Grundlage dient der digitale Reifegrad-Test, der auch online auf unserer Website durchführbar ist. Bei der Erarbeitung sollten möglichst alle involvierten Mitarbeitenden einbezogen werden. Die Frage nach dem »Wo starten?« ist nach der Festlegung der Strategie dann schon fast geklärt.

Gibt es typische Erfolgsgeschichten? Was können Sie also im Kompetenzzentrum im Praxistest bewirken?

Meistens sind es gar nicht die großen technischen Erneuerungen oder hohen Investitionen, die einen großen Einfluss auf den Erfolg von Digitalisierungslösungen im Unternehmen haben. Oftmals starten wir mit einer Bestandsaufnahme bestehender Kommunikationsstrukturen im Unternehmen. Stichwort Vernetzung: Wie arbeiten Abteilungen und Teams miteinander? Können Synergien geschaffen werden? Nur gemeinsam ist ein Erfolg auch garantiert.

Eine typische Erfolgsgeschichte ist zum Beispiel die Anfrage eines Bremer Logistikunternehmens. Dessen interne Arbeitsabläufe waren wenig digitalisiert und es kam immer wieder zu Verzögerungen und Ausfällen in der Prozessabwicklung. Durch unsere Bestandsaufnahme und die gemeinsam entwickelten Lösungsstrategien konnte das Unternehmen verschiedene Digitalisierungsschritte planen. Am Ende wurde ein Projekt umgesetzt, das den Dispositionsprozess vom Auftrag bis zur Rechnungsstellung digital abbildet.

Aber auch technische Innovationen können bei uns im Zentrum zunächst kostenlos getestet und ausprobiert werden – wie die Nutzung von Augmented beziehungsweise Virtual Reality, bevor größere Investitionen getätigt werden müssen.

Das Gespräch führte Hans-Jörg Werth

Kurz & knapp

Das Mittelstand 4.0-Kompetenzzentrum Bremen begleitet kleine und mittlere Unternehmen (KMU) dabei, den Herausforderungen der Digitalisierung zu begegnen und sie als Chance zu sehen. Als zentrale Anlaufstelle für alle Unternehmen in Bremen und dem Nordwesten Deutschlands arbeitet das Mittelstand 4.0-Kompetenzzentrum Bremen branchenübergreifend und gibt Antworten auf Fragen der Digitalisierung aus der unternehmerischen Praxis. Als Teil des Netzwerks »Mittelstand-Digital« wird das Mittelstand 4.0-Kompetenzzentrum Bremen durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) gefördert.

Kontakt:
www.kompetenzzentrum-bremen.digital
Telefon: 0421/9 60 02 60
kontakt@kompetenzzentrum-bremen.digital

DAS PROBLEM STEHT AM FAHRBAHNRAND

Wie Städte die Zahl der parkenden Autos in den Straßen reduzieren

Die Städte sind im Zugzwang: Autos verbrauchen immer mehr Platz im öffentlichen Raum. Maßnahmen, um Platz zu schaffen, gibt es viele.

Die Mobilitätswende lässt auf sich warten. Trotz Klimaschutzdebatten, Extremwetterereignissen wie Hitze, Dürre und Starkregen sowie Dauerstaus auf den Straßen wächst die Zahl der Autos und der gefahrenen Pkw-Kilometer. Anfang Januar 2022 waren bundesweit 48,5 Millionen Pkw zugelassen. Das waren 13 Prozent mehr als noch zehn Jahre zuvor. Mit 575 Wagen pro 1.000 Einwohner:innen hatte der Autobesitz im Sommer 2021 bereits einen neuen Höchstwert erreicht. Die langjährige Taktik des Verkehrsministeriums und vieler Kommunen, Autofahrer:innen mit Anreizen zum Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel zu bewegen, ist fehlgeschlagen. Politik, Stadt – und Verkehrsplaner:innen – brauchen neue Strategien, wenn sie klimaresiliente Städte mit mehr Rad- und Fußverkehr wollen.

Mobilitätsexpert:innen und der Deutsche Städtetag sind sich einig: Der Autobesitz und die Zahl der Pendlerfahrzeuge in den Städten müssen drastisch sinken. 2018 hatte das Umweltbundesamt für die »Stadt für Morgen« maximal 150 zugelassene Pkw pro 1.000 Einwohner:innen als Zielwert genannt. Diese Vision ist nur in einer Stadt der kurzen Wege umsetzbar. »Wir müssen unsere Städte umbauen und unser Mobilitätsverhalten verändern, um das zu schaffen«, sagt der niederländische Mobilitätsexperte Bernhard Ensink vom Beratungsunternehmen Mobycon. Sein Konzept lautet: Autoverkehr vermeiden, verlagern und verändern. Möglichst viele Autofahrten sollten demnach überflüssig werden, notwendige Fahrten auf den Umweltverbund verlagert werden und erst in letzter Instanz sollten Verbrenner durch E-Autos ersetzt werden. Vorreiter-Kommunen wie Amsterdam machen vor, wie die Zahl der parkenden Autos systematisch in der Innenstadt verringert werden kann.

»Die Niederlande sind eine Fahrradnation, aber wir sind ebenso eine Autonation«, sagt Ensink. Das gilt auch für die Fahrradmetropole Amsterdam. Wer an den Grachten entlangschlendert, blickt statt auf Wasser auf Reihen von parkenden Autos. Die Politik will das ändern. Der Platz in den schmalen Straßen soll den Menschen zurückgegeben werden. Seit 2019 reduziert die Verwaltung deshalb die Zahl der Anwohnerparkausweise im Zentrum um rund 1.500 jährlich. Sobald jemand die Stadt verlässt, sein Auto aufgibt oder stirbt, werden die Ausweise nicht mehr neu vergeben. Und das, obwohl die Warteliste für Parkausweise lang ist. Außerdem werden bei Umbauarbeiten und Renovierungen der Uferstraßen und Hafenkais weitere Parkflächen im Zentrum entfernt. Bis 2025 will die Verwaltung auf diese Weise die Zahl der Parkplätze in der Innenstadt um rund 11.000 reduzieren.

Zürich: 33.000 Parkplätze reichen

Auch in Zürich hat der Rückbau von Parkplätzen Tradition. 1996 hat die Politik im sogenannten »historischen Parkplatzkompromiss« beschlossen, die Zahl der Parkplätze in der Innenstadt auf den Stand von 1990 zu deckeln. »Seitdem wird für jeden Parkplatz, der unterirdisch gebaut wird, oberirdisch einer entfernt«, sagt Martina Hertel, Verkehrsforscherin am Deutschen Institut für Urbanistik (Difu). Das zeigt Wirkung. Mittlerweile nutzen nur noch 25 Prozent der Züricher:innen ihren Privatwagen, wenn sie sich in der Stadt bewegen. Das sind 15 Prozentpunkte weniger als noch im Jahr 2000. Damals lag der Anteil des Autos am Gesamtverkehr bei 40 Prozent.

Eigene Garagen nutzen

Ein weiteres wirksames Mittel, um den Parkverkehr in der Innenstadt und in den Wohnvierteln zu verringern, sind Anwohnerparkgebühren. Diese Stellschraube steht deutschen Städten erst seit Juli 2021 zur Verfügung. Damals hat der Bund die Deckelung der Gebühren aufgehoben. Inzwischen können die Länder oder die Kommunen die Höhe ihrer Parkgebühren selbst regeln. Wie effektiv das sein kann, macht die 47.000-Einwohnerstadt Landau in der Pfalz vor. Dort hat die Politik im Oktober 2021 in der Innenstadt das kostenfreie Anwohnerparken flächendeckend abgeschafft. Wer seinen Wagen jetzt auf der Straße parken will, braucht ein Tages-, Wochen-, Monats- oder Jahresticket. »Seitdem stellen viele Anwohner ihren Privatwagen nicht mehr auf der Straße ab, sondern in der eigenen Garage oder auf einem Stellplatz auf ihrem Grundstück«, sagt Martina Hertel. Leichter Platz zu schaffen, geht kaum.

Mit Gebühren SUV-Trend stoppen

»Über die Anwohnerparkgebühren können die Städte langfristig auch die Zahl und die Art der Privatwagen regulieren, die in ihrer Stadt unterwegs sind«, sagt die Verkehrsforscherin. Aus ihrer Sicht ist das überfällig. »Die Autos werden mit jeder Generation größer, schwerer und PS-stärker«, sagt sie. Der Anteil der Neuzulassungen von SUV lag im Jahr 2020 bei gut 21 Prozent. Bislang können ihre Besitzer:innen sie fast überall im öffentlichen Raum abstellen. Damit sind sie privilegiert. Ein durchschnittliches Fahrzeug verbraucht rund zwölf Quadratmeter. So groß sind manche Kinderzimmer. Aber während Wohnraum immer teurer wird, bleibt Parken vielerorts kostenfrei. Freiburg versucht diesem Trend der immer größer und schwerer werdenden Fahrzeuge etwas entgegenzusetzen. Dort orientiert sich die Höhe der Parkgebühren seit April 2022 an der Fahrzeuggröße. Je größer der Wagen, umso teurer ist seitdem der Parkausweis für Anwohner:innen. Der Durchschnittspreis liegt bei 360 Euro.

Mobilitätswende steht für Vielfalt

Der Druck auf die Autofahrer:innen muss größer werden, das findet auch der Stadtbaurat von Osnabrück, Frank Otte. »Wir brauchen diese Kombination aus Push- und Pull-Maßnahmen, um den Druck auf die Autofahrer zu erhöhen, damit sie umsteigen«, sagt er. Otte ist sich sicher: Die Menschen, die freiwillig vom Auto aufs Rad umsteigen, habe Osnabrück mit seinen Angeboten pro Fahrrad bereits erreicht. Aber die Zahl der Autos auf den Straßen wachse weiter. Otte und sein Team wollen mit einer Vielzahl von Maßnahmen den Richtungswechsel schaffen. Dazu gehört unter anderem, das Anwohnerparken zu bepreisen, Quartiersgaragen einzurichten und in Neubaugebieten den Bau neuer Parkplätze möglichst häufig durch Mobilitätskonzepte zu ersetzen.

Aber der Stadtbaurat verfolgt noch eine weitere Strategie: »Wir wollen die verschiedenen Zielgruppen direkt ansprechen und individuelle Lösungen anbieten«, sagt er. Dazu sprechen die Mobilitätsexpert:innen in Einrichtungen und Unternehmen direkt mit den Arbeitgeber:innen, um klimafreundliche Alternativen zum Privatwagen zu finden. »Natürlich wollen wir die Menschen in erster Linie aufs Rad bringen«, sagt Otte. Die Stadt sei fürs Radfahren prädestiniert. Vom Zentrum aus erreiche man alles, was man im Alltag brauche, in einem Fünf-Kilometer-Radius. »Aber die Menschen müssen verstehen, dass die Mobilitätswende vielfältig ist und nicht nur aus Radfahren besteht«, sagt Otte, »diese Entweder-oder-Schere muss raus aus den Köpfen.«

Unternehmen könnten ihren Mitarbeiter:innen den Umstieg leicht machen, indem sie ihnen beispielsweise den Zugriff auf Sharing-Fahrzeuge sichern, Plattformen für Fahrgemeinschaften einrichten oder Fahrräder oder Jobtickets bezuschussen, sagt der Stadtbaurat. Mit dieser Strategie hofft er, dass Pendler:innen kurzfristig ihren Zweitwagen abschaffen und langfristig im Idealfall auch den Erstwagen. Geht es nach ihm, werden möglichst viele dieser Maßnahmen parallel in einem Viertel umgesetzt, damit die Vorteile der Mobilitätswende für die Anwohner:innen sichtbar werden.

Andrea Reidl

Andrea Reidl arbeitet freiberuflich als Journalistin mit dem Schwerpunkt nachhaltige Mobilität für verschiedene Print- und Online-Medien. Sie ist Mitglied bei den RiffReportern (www.riffreporter.de), einer Genossenschaft von Fachjournalist:innen, die im gleichnamigen Online-Magazin zu ihren Themen berichten.

Bild: Immer breitere Fahrzeuge benötigen zunehmend mehr Platz im öffentlichen Raum

ALTERNATIVES WOHNEN – MIT INTERNETANSCHLUSS

Neue Hoffnung für dörfliche Strukturen, sobald die Infrastruktur passt – und die Anbindung an ein schnelles Internet funktioniert

Seit Corona wird immer häufiger von zu Hause aus gearbeitet. Viele vermuten darin ein Dauermodell, auch wenn die Pandemie überstanden ist. Immobilien im ländlichen Raum ohne lästige Pendelei werden somit attraktiver. Ob es sich dabei um eine neue gesellschaftliche Bewegung handelt, lässt sich noch nicht feststellen. Eine Studie vom Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung stellt zumindest eine stetig wachsende Nachfrage von Menschen ab 30 Jahren fest, die von der Stadt ins ruhigere Landleben wechseln wollen. Viel hängt dabei an der nötigen Infrastruktur und dem passenden Umfeld.

Weniger Konsum im Stadtzentrum, mehr Konsum in Wohngebieten und Vororten – dieses Phänomen wird Donut-Effekt genannt. Er ist in einer Analyse des Wirtschaftsforschungsinstituts ifo vom Mai vergangenen Jahres vor allem in den deutschen Millionenstädten Berlin, München und Hamburg zu beobachten – an Wochentagen stärker als am Wochenende. Zwar sei an Samstagen kein Konsumrückgang in Innenstädten im Vergleich zur Zeit vor der Pandemie zu erkennen, dennoch gleiche dies nicht den Umsatzverlust an Wochentagen aus, so die Autor:innen.

Weiteres Ergebnis der Studie ist, dass in Quartieren, in denen früher traditionell wenig im Homeoffice gearbeitet wurde und die seit der Pandemie einen hohen Zuwachs an Homeoffice-Beschäftigten hatten, 20 Prozent mehr Konsum als zuvor verzeichnet wird. »Die Menschen haben sich ans Onlineshopping gewöhnt, und sie arbeiten mehr von zu Hause als vor der Pandemie«, sagt Jean-Victor Alipour, Mitautor der Studie.

Bild: Mehr Speckgürtel beim Wohnen kann funktionieren, wenn Homeoffice und guter Nahverkehr eine dauerhafte Pendelei mit dem Auto erübrigen

Damit werden Umlandregionen in dem Maße attraktiver, wie es ausreichend Verbindungen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im erweiterten Speckgürtel um die Ballungsräume gibt. Für Stephan Röpke, Inhaber eines Bremer Immobilienunternehmens, steht und fällt ein Standort mit der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur. Als positive Beispiele nennt der Immobilienfachmann die Orte Lilienthal, Huchting und Stuhr, in denen sich aufgrund des Ausbaus der ÖPNV-Netze jetzt sowie in Zukunft noch bezahlbares Wohnen umsetzen lasse.

Von der Stadt in die Speckgürtel

Carsten Henningsen, Inhaber eines Versicherungs- und Immobilienkontors im schleswig-holsteinischen Gelting, stellt durch die stark gestiegenen Preise in den Großstädten seit geraumer Zeit den Drang der Menschen ins Umland fest. In seinem Fall von der Landeshauptstadt Kiel in die zunehmend in den Fokus rückende Region in der Mitte Holsteins und nahe der Eider. Die Preise seien hier »bezahlbarer«, die von Städter:innen vielfach beklagte Verschlechterung der Lebensqualität in der City eine weitere Triebfeder, erklärt Henningsen. Hinzu kommt der in Schleswig-Holstein beschlossene Ausbau des Glasfasernetzes »bis zur letzten Milchkanne«. Damit wird Heimarbeit zum Teil in den bislang ausgedünnten ländlichen Regionen des Bundeslandes überhaupt erst ermöglicht.

Henningsen ist sich ziemlich sicher, dass die vielfach positiven Erfahrungen der Unternehmen mit der Auslagerung der Arbeit von der Firma in heimische Büros auch nach Corona Bestand haben. Das stärke dann gerade Kommunen im Speckgürtel der Städte. Gutes Beispiel ist nach Aussage Henningsens Norderstedt in der Peripherie Hamburgs. Dort entstehe ein bunter Mix an neuen Einwohner:innen, ob junge Familiengründer:innen oder Ältere, die für Wachstum sorgten.

Landlust 4.0

Die neue Landlust 4.0 hat auch Philipp Hunold erfasst. Er hat seit Längerem die Idee, die Hauptstadt Berlin zugunsten seiner früheren Heimat zu verlassen. Der 36-Jährige ist Projektmanager für Digitales und kann im Prinzip von überall arbeiten. Ihn zieht es vom angesagten Stadtteil Friedrichshain in den erweiterten Speckgürtel auf einen ehemaligen Gutshof im brandenburgischen Prädikow. Dieser gehört seit Dezember 2016 einer Stiftung. Nach Abschluss der Sanierung soll er den Bewohner:innen von circa 20 Berliner Wohnprojekten bezahlbares und selbstbestimmtes Wohnen ermöglichen.

Während vor allem junge Menschen zwischen 18 und 24 Jahren weiter in die Städte ziehen, etwa für die Ausbildung oder ein Studium, zieht es Menschen zwischen 30 und 49 Jahren wieder öfter in ländliche Regionen, so das Ergebnis einer Studie des Berlin-Instituts für Bevölkerung und Entwicklung und dem Verein »neuland21«. Ein großer Teil der neuen Wohn- und Arbeitsprojekte sei im näheren und weiteren brandenburgischen Umland von Berlin entstanden. »Berlin ist in den vergangenen Jahren voller, beengter und deutlich teurer geworden. Vor allem der Platz und die Freiräume auf dem Land locken die Berliner ins ländliche Brandenburg«, heißt es bei

Bild: Auf der Digitalkonferenz re:publica wurde im vergangenen Jahr über Chancen, »ländliche Verheißungen« und neue Freiräume diskutiert

»neuland21«. In ostdeutschen Regionen hingegen, in denen die Städte selbst noch ausreichend Platz bieten, sind gemeinschaftliche Wohnprojekte von kreativen und digital affinen Menschen auf dem Land weiterhin selten.

Alternative Wohnerlebnisse – mit Internetanschluss

Trotz aller Absichtserklärungen der Politik, dass spätestens 2018 selbst im letzten Winkel Deutschlands die Menschen mit Geschwindigkeiten von 50 Megabit pro Sekunde im Internet unterwegs sein können, offenbart ein Blick in den Breitbandatlas weiterhin große Lücken – vor allem in entlegenen und dünn besiedelten Regionen.

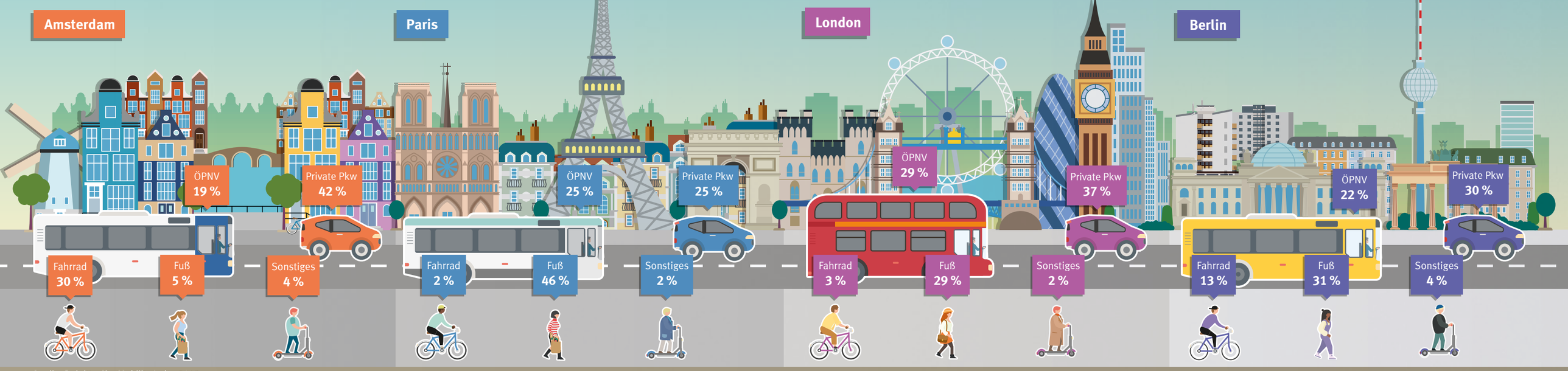
Gemeinschaftliches Wohnen und Arbeiten in alten Fabriken und Mühlen, Klosteranlagen, ehemaligen landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften (LPG) oder einstigen Landgütern braucht aber schnelles Internet, schon um für Büroarbeiter:innen den beruflichen Alltag realisieren zu können. Auch wenn die neue Landbewegung den entlegenen Regionen gewiss nicht flächendeckend aus der Misere helfen wird, kann sie für einzelne Dörfer eine große Chance sein«, verbreiten Silvia Hennig und Gabriele Gruchmann von »neuland21« Optimismus.

»Das Homeoffice ist auch eine Chance für ländliche Regionen«, vermutet der Hochschullehrer Michael Voigtländer, Immobilienexperte am Institut der deutschen Wirtschaft Köln e. V. (IW). Wer nur zweimal die Woche ins Büro kommen müsse, könne auch weitere Wege zum Pendeln in Kauf nehmen. Corona könnte hier wie schon beim Thema Digitalisierung ein Beschleuniger gesellschaftlicher Entwicklungen werden.

Hans-Jörg Werth

Busse, Bahnen, Autos und Fahrrad fahren – oder laufen?

Wie sieht die prozentuale Nutzung der Verkehrsmittel in vier europäischen Großstädten aus. Wir haben einmal über den Tellerrand geschaut



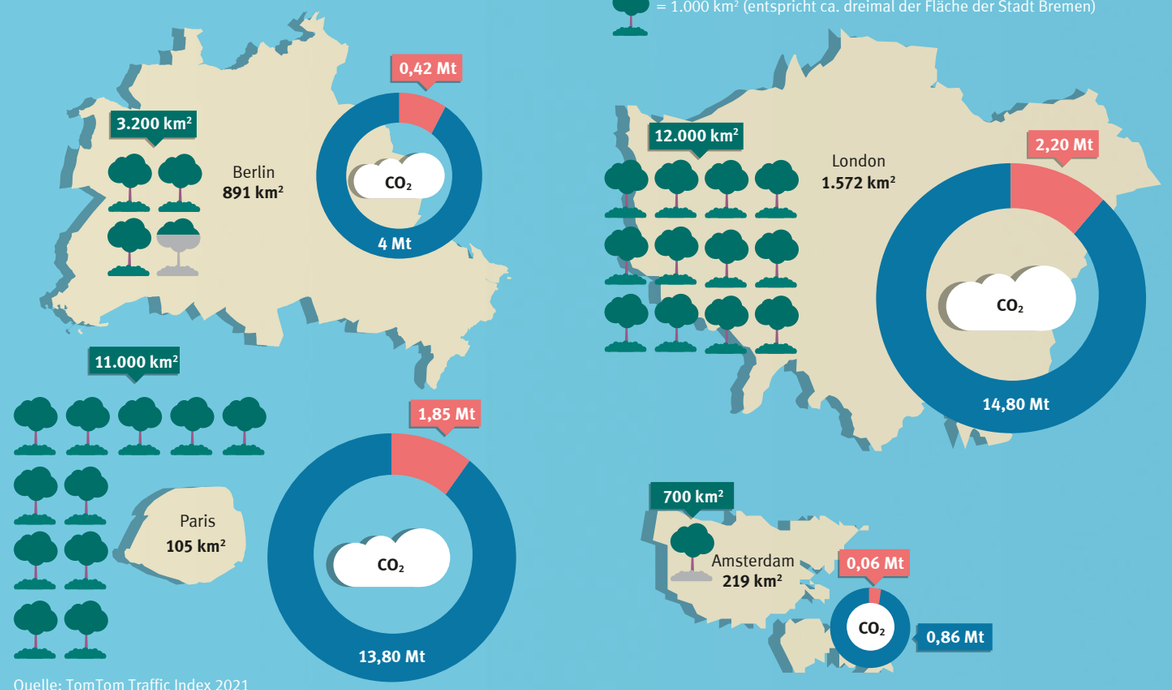
Quelle: Deloitte City Mobility Index 2018

Umweltbelastung

CO_2 durch Verkehr in Megatonnen (Mt) = 1.000.000 Tonnen

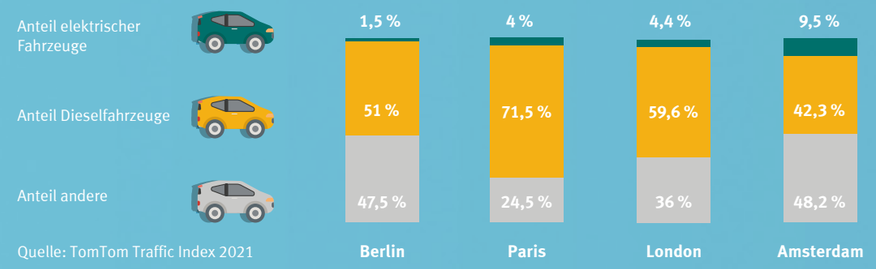
Davon aufgrund von Stau im Jahr

Um das CO_2 zu kompensieren, müsste ein Wald folgender Größe ein Jahr lang wachsen = 1.000 km² (entspricht ca. dreimal der Fläche der Stadt Bremen)



Quelle: TomTom Traffic Index 2021

Verteilung der Antriebsarten



Quelle: TomTom Traffic Index 2021

Stau in den Städten (2022)

	Amsterdam	Paris	London	Berlin	Bremen
Rangliste weltweit	537	3	1	36	168
Stunden im Stau	17	138	156	71	40
Durchschnitts-geschwindigkeit	32 km/h	18 km/h	16 km/h	23 km/h	26 km/h

Quelle: INRIX 2022 Global Traffic Scorecard

RICHTUNGSWECHSEL IN ROTTERDAM

Wie sich die niederländische Metropole von der Autostadt zur City Lounge wandelt

Die niederländische Hafenstadt Rotterdam erfindet sich gerade neu. Bald soll Zufußgehen und Radfahren in der Innenstadt oberste Priorität haben. Außerdem sollen im Zentrum sieben grüne Oasen entstehen. Der notwendige Platz soll dem Autoverkehr genommen werden.

Von Rotterdams Innenstadt war nach dem Zweiten Weltkrieg nicht mehr viel übrig. Alte Schwarz-Weiß-Aufnahmen der Stadt zeigen riesige Brachflächen rund um die Kirche Laurenskerk. Beim Wiederaufbau wurden dort, wo einst die Altstadt war, breite mehrspurige Straßen gebaut und riesige Kreisverkehre für Autos und Straßenbahnen. Bis zum Jahr 2000 hatte die europäische Hafenstadt das amerikanischste Straßennetz der Niederlande. Dann fand ein Kurswechsel statt.

Seitdem ist das neue politische Ziel, das Zentrum in eine moderne City Lounge zu verwandeln. Wo heute noch Autos fahren und parken, sollen Wiesen und Parks entstehen, um der stetig wachsenden Bevölkerung Platz zum Toben und Pausieren zu bieten. Dafür muss der Autoverkehr massiv zurückgedrängt und durch mehr Rad- und Fußverkehr ersetzt werden. Das Tempo, mit dem Politik und Planer:innen den Wandel vorantreiben, ist rasant.

Seit 15 Jahren läuft der Umbau

Außenstehenden erscheint die Stadt mit dem größten Seehafen Europas längst wie ein riesiges Pilotprojekt. Seit 15 Jahren wird das Zentrum umgebaut, um die aktive Mobilität zu stärken. 2020 hat die Politik zudem beschlossen, dass die Stadt klimaresilient werden soll. Dazu sollen in den kommenden zehn Jahren sieben Stadtprojekte umgesetzt werden. Die Idee ist, sieben »grüne Lungen« im Zentrum zu schaffen, die bei Starkregen das Wasser aufnehmen können und bei extremer Hitze die Umgebung kühlen.

Konkret soll ein großer Parkplatz begrünt werden, am Hafen soll ein Park mit der Größe von elf Fußballfeldern entstehen und ein Eisenbahnviadukt, das sich durch mehrere dicht besiedelte Stadtteile zieht, soll in einen Park verwandelt werden. Mit 230 Millionen Euro sollen die Projekte umgesetzt werden.

Rund um den Coolsingel wird diese Phase wohl noch eine Weile andauern. Schließlich sind die nächsten Großprojekte dort bereits in Planung. In ein paar Jahren soll der angrenzende Hofplein-Platz mit seinem 20 Meter breiten Springbrunnen umgebaut werden. Seine Neugestaltung ist eines der sieben Stadtprojekte und soll Radfahrer:innen, Fußgänger:innen und Anwohner:innen den Zugang zu der Fontäne überhaupt erst ermöglichen. Bislang umrunden Autos und Busse auf drei Fahrspuren den Brunnen, dazwischen kreuzen die Straßenbahnen. Zufußgehen oder Radfahren ist hier nicht vorgesehen.

Nach dem Umbau soll der Brunnen zum Herzstück des neuen Parks werden, mit vielen Fußwegen und Sitzgelegenheiten für die direkten Anwohner:innen. Die Straßenbahn darf weiterhin passieren, der Autoverkehr wird jedoch in einem großen Bogen außen um den Park herumgeführt.

28 Prozent fahren Rad

»Rotterdam hat ambitionierte Ziele und traut sich sehr innovativ zu sein«, sagt Sophie Simon, Mobilitätsexpertin des niederländischen Beratungsunternehmens Mobycon. Die Verkehrsexpertin lebt in der Hafenstadt und bekommt den Umbau täglich mit. Die Infrastruktur wandelt sich rasant und mit ihr die Verkehrsmittelwahl der Stadtbewohner:innen. Noch vor zehn Jahren lag der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr hier mit gerade einmal 20 Prozent weit unter dem landesweiten Wert von 27 Prozent. Aber die Hafenstadt holt auf. 2020 legten bereits 28 Prozent der Menschen ihre Wege mit dem Rad zurück, und es werden stetig mehr. Die Basis für den Umstieg bilden unter anderem die Fußstrategie, das neue Parkraummanagement und das Mobilitäts- und Fahrradkonzept.

Der Name des Fahrradkonzepts ist Programm: »Fahrradkurs 2025 – Das Fahrrad als Hebel in der Rotterdamer Mobilitätswende« heißt der Titel (Fietskoers 2025 – De fiets als hefboom in de Rotterdamse mobiliteitstransitie) übersetzt. Für die Hafenstadt bedeutet das: Menschen jeden Alters und Einkommens sollen hier zukünftig sicher und komfortabel mit dem Rad von zu Hause aus ans Ziel kommen.

700 Meter Hauptstraße umgestaltet

Wie die neue Infrastruktur dafür in der Praxis aussehen könnte, lässt sich bereits heute an der umgebauten Straße Coolsingel ablesen. Die rund 700 Meter lange Straße ist eine der Hauptachsen in der Innenstadt. Anfang 2018 waren hier noch täglich rund 22.000 Autos unterwegs, außerdem Straßenbahnen sowie Radfahrer:innen und Fußgänger:innen. Dann wurde der Coolsingel umgebaut.

Seitdem gibt es auf der Westseite der Tramgleise statt einer zweispurigen Fahrbahn einen 4,5 Meter breiten Zweiwege-Radweg. Der Rest der Fahrbahn wurde Fußweg. Autoverkehr gibt es nur noch auf zwei Fahrspuren östlich der Tram und auch nur noch mit Tempo 30. Das zeigt Wirkung: Der Verkehrslärm ist seit dem Umbau deutlich zurückgegangen. Aber auch der sandfarbene Radweg und das helle Pflaster der erweiterten Fußgängerpromenade haben die Straße verändert.

Ein Boulevard mit Bäumen

Mit den 77 Bäumen (38 wurden neu gepflanzt) und den vielen neuen Sitzgelegenheiten unter den Laubbäumen steigt die Aufenthaltsqualität. Und die Straße erinnert an die großzügigen Boulevards in Südeuropa. 58,1 Millionen Euro hat der Umbau gekostet. Geht das Konzept der Planer:innen auf, sind hier langfristig nur noch 10.000 Autos unterwegs.

»Wenn ich dort bin, habe ich den Eindruck, dass bereits heute dort deutlich weniger Autos fahren«, sagt Bart Christiaens, Fahrradkoordinator von Rotterdam. Die genauen Zahlen kennt er noch nicht. Die will die Gemeinde erst nach der Pandemie erheben. Aber schon während der Bauphase habe sich ein Teil des Verkehrs verlagert, sagt Christiaens. In einigen Nebenstraßen sei die Zahl der Autos zwar etwas gestiegen, aber in einem geringeren Ausmaß, als die Verkehrsanalyse vorhergesagt habe. Ein Teil der Fahrzeuge, die zuvor auf dem Coolsingel unterwegs gewesen seien, seien verschwunden, sagt er.

Wo bleiben die Autos?

Dieses Phänomen erleben Verkehrsplaner:innen immer wieder selbst beim Einrichten von Baustellen. »Die Menschen suchen sich nicht nur alternative Routen, sie steigen auch auf andere Verkehrsmittel um«, erklärt Christiaens. Trotz des guten Starts bleibt für ihn die Verkehrsentwicklung im Coolsingel in den kommenden Monaten spannend.

In der unmittelbaren Nähe der Straße befindet sich rund ein halbes Dutzend Parkhäuser. »Die Frage ist, ob die Menschen zu den Einkaufszentren und in die Kinos weiterhin mit dem Auto fahren oder Alternativen nutzen«, sagt der Fahrradkoordinator. Das neue Parkraummanagement sieht vor, dass mehr Menschen den ÖPNV nutzen. Aber Christiaens weiß: »Die Menschen brauchen eine gewisse Zeit, um sich an die neue Infrastruktur zu gewöhnen.«

Großprojekte werden zügig umgesetzt

Für die Transformation setzt Rotterdam auf eine breite Beteiligung. 25 Partner haben die sieben Stadtprojekte mitentwickelt. Ihre Fachrichtungen reichen von der Architektur über die Kunst und dem Jugendrat bis hin zu Vertreter:innen sozialer Organisationen und der Gemeinde. Die Phase von der Planung bis zur Eröffnung ist mit rund zehn Jahren knapp bemessen. »Der Coolsingel ist etwa innerhalb von drei Jahren geplant und umgebaut worden«, sagt Sophie Simon.

Dass es so schnell geht, liegt aus ihrer Sicht an dem Regelwerk CROW (Eigenname) für Verkehrsplaner:innen, das den deutschen ERA (Empfehlungen für den Radverkehr) entspricht. »Sämtliche Infrastruktur in den Niederlanden baut auf den CROW-Richtlinien auf«, sagt die Mobycon-Expertin. Die Planer:innen und die Verwaltungen orientieren sich stets an den Richtlinien,

»

Bild: Das Fahrradparkhaus mit 1.000 zusätzlichen Stellplätzen am Bahnhof von Rotterdam wird gut genutzt

weshalb der Bau von Radinfrastruktur in den Niederlanden deutlich schneller gehe als in Deutschland.

»Die ERA sind veraltet. Viele deutsche Städte entwickeln deshalb eigene Standards«, sagt die Expertin. Das kostet Zeit. Sie sagt: »Es wäre einfacher, wenn alle ein einheitliches Regelwerk verwenden würden.«

Bürgerbeteiligung auf Niederländisch

Zu jeder Planung gehört in den Niederlanden auch der intensive Austausch mit den Bürger:innen vor Ort. »Bereits vor der ersten Planung befragt man die Anwohner, was gut und was schlecht in ihrer Straße funktioniert, worauf sie stolz sind und wo sie sich gerne aufhalten«, sagt Sophie Simon. Dieser Austausch werde zur Halbzeit und gegen Ende der Planung wiederholt.

Für sie ist das Feedback wertvoll. »Manche Pläne funktionieren gut in der Theorie, aber nicht in der Praxis«, sagt sie. Deshalb sei es wichtig, nachbessern zu können. Außerdem zeige der Dialog den Bürger:innen, dass Entscheidungen nicht über ihren Kopf hinweg getroffen werden.

Pop-up-Test vor dem Umbau

In Rotterdam werden vor dem schlussendlichen Umbau die neuen Pläne in einem Testlauf ausprobiert. Das gilt auch für die Sperrung einer Nebenstraße des Coolsingels. In der »Meent« stören Autoposer seit Langem die Nachtruhe der Anwohner:innen. Um das abzustellen, wird die beliebte Flaniermeile für den Autoverkehr zeitweise gesperrt. Zunächst für zwei Monate jeweils donnerstags, freitags und am Wochenende. Bewährt sich die Sperrung, soll sie laut Sophie Simons dauerhaft eingerichtet werden.

Allerdings sind auch in den Niederlanden nicht alle Autofahrer:innen von dem neuen Kurs der Politik begeistert, dem Auto massiv Platz wegzunehmen. Trotzdem bleibt der große Protest aus. »Die Akzeptanz ist größer, weil das Fahrrad omnipräsent in unserer Gesellschaft ist«, sagt Sophie Simon.

Aber anscheinend zeigt auch die Umgestaltung der Innenstadt Wirkung. Christiaens bemerkt einen Wandel während des Feedback-Prozesses. »Die Menschen kommen zu unseren Veranstaltungen und unterstützen unsere Idee zum Umbau der Stadt«, sagt er. Das ist selbst in den Niederlanden neu und bestärkt die Planer:innen bei dem radikalen Umbau der Stadt.

Die steigende Aufenthaltsqualität ist bereits vielerorts spürbar – besonders deutlich für Tourist:innen am Hauptbahnhof. Früher verliefen direkt vor der Eingangshalle eine mehrspurige Straße und Tramgleise. Wer heute aus der lichtdurchfluteten weitläufigen Halle tritt, steht auf einem riesigen Vorplatz, auf dem sich hauptsächlich Fußgänger:innen und Radfahrer:innen tummeln.

Linker Hand geht es für Pendler:innen und Reisende weiter zur Straßenbahn. Fahrradpendler:innen erreichen nach wenigen Schritten einen der beiden Eingänge zum unterirdischen Fahrradparkhaus. Laufbänder bringen sie ins Untergeschoss zu den rund 5.200 Fahrradstellplätzen.

Autopendler:innen hingegen müssen ein paar Hundert Meter laufen, um zu ihren unterirdischen Parkhäusern zu gelangen. Wer nicht unbedingt darauf angewiesen ist, lässt sich nicht mit dem Auto abholen. Denn die einspurige Einbahnstraße vor dem Bahnhof lässt keinen Stopp zu. Ähnlich sieht es auf der Rückseite des Bahnhofs aus. Die wenigen Parkplätze dort sind für Taxis reserviert.

Mit dem neuen Bahnhof hat die Stadt ein Statement gesetzt. Das Zeitalter des Autos klingt langsam aus in der Stadt. Wer in Rotterdam zu Fuß, mit Bus, Bahn oder Rad unterwegs ist, bekommt Vorrang – jedenfalls langfristig.

Stellplätze dringend gesucht

Denn bis es tatsächlich so weit ist, müssen noch viele Straßen umgebaut werden. Neben Raum zum Fahren brauchen Radfahrer:innen Stellplätze für ihre Räder. 15.000 Fahrradstellplätze gibt es momentan im Zentrum. Das klingt viel. Gebraucht werden aber 45.000, also dreimal so viele.

Dass die vielen neuen Stellplätze nicht reichen, hat einen Grund: In den vergangenen zehn Jahren sind 60 Prozent mehr Menschen aufs Rad gestiegen als zuvor. Und es werden täglich mehr. »Entsprechend viele Räder stehen überall in der Innenstadt am Straßenrand«, sagt Sophie Simon.

Das gilt auch für die Wohngebiete. »In der Straße, in der ich wohne, gibt es zehn Fahrradbügel«, sagt sie. Dabei würden Hunderte gebraucht. Aus ihrer Sicht wäre es am einfachsten, in jeder Wohnstraße ein bis zwei Pkw-Stellplätze in Fahrradparkplätze umzuwandeln.

Fahrrad-Parkdeck auf Zeit

Das ist momentan nicht vorgesehen. Allerdings können sich die Anwohner:innen bei Bedarf direkt an die Stadt wenden. »Wenn drei Anwohner gemeinsam eine Anfrage stellen, dann wird für drei bis sechs Monate eine sogenannte ›Fietsvlonder‹ aufgestellt«, sagt der Fahrradkoordinator. Das Kunststoffdeck mit mindestens zehn Fahrradbügeln wird auf einem Parkplatz abgestellt. Sofern die Fahrradbügel gut genutzt werden und sich die übrigen Anwohner:innen nicht beschweren, wird die Fietsvlonder durch einen dauerhaften Fahrradstellplatz ersetzt.

Das gelingt laut Christiaens bei 80 Prozent der Pop-up-Stellplätze. Die Maßnahme ist jedoch nur der berühmte Tropfen auf den heißen Stein. »Das Fahrradparken ist unsere Achillesferse«, gibt Christiaens zu. Mit seinem Team stockt er die Zahl der Stellplätze zwar permanent auf – erst im Sommer kamen unter anderem rund 1.000 Stellplätze am Bahnhof hinzu und in der Nähe des Coolsingels wurde eine Fahrradgarage für 450 Räder eröffnet – aber es fehlen große Flächen zum Fahrradparken im Zentrum.

Bald soll im Keller eines ehemaligen Kaufhauses eine Parkgarage entstehen. Auch eine Bibliothek und leer stehende Ladenlokale haben die Planer:innen im Blick. Aber die Suche nach Flächen wird den Fahrradkoordinator auch in den kommenden Jahren beschäftigen. Die Gemeinde geht davon aus, dass 2030 mehr als 60.000 Fahrradstellplätze benötigt werden.

Mehr Mobilitätsgerechtigkeit

Eine Herausforderung für die Politik ist es, den Anteil der Radfahrer:innen im gesamten Stadtgebiet gleichmäßig zu erhöhen. Im Rahmen des »Fietsplan Rotterdam 2016–2018« hatte sich herausgestellt: Das Gefälle zwischen dem Norden und dem Süden der Stadt ist riesig. In dem ehemaligen Hafengebiet südlich der Maas werden 30 Prozent weniger Wege mit dem Rad zurückgelegt. 52 Prozent der Befragten gaben an, nie oder fast nie das Fahrrad zu nutzen.

Christiaens kennt die Zahlen seit Jahren. »In Rotterdam Zuid leben traditionell viele Hafenarbeiter und Migranten in der zweiten oder dritten Generation«, sagt er. Die niederländische Fahrradkultur habe sich dort noch nicht durchsetzen können. Manche der Bewohner:innen könnten nicht Rad fahren oder besitzen kein Fahrrad. Um das zu ändern, startete die Gemeinde mit verschiedenen Partnern vor fünf Jahren das Programm »Fietsen op Zuid«. Seitdem arbeiten die verschiedenen Organisator:innen eng mit den Ansprechpartner:innen vor Ort zusammen und versuchen, über verschiedene Projekte das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel bei den Menschen zu etablieren.

»Die Akzeptanz ist größer, weil das Fahrrad omnipräsent in unserer Gesellschaft ist.«

Sophie Simon, Mobycon

»Cycle Along« ist einer von vielen Bausteinen des Programms und wendet sich an Frauen mit bikulturellem Hintergrund. Neben Radfahrkursen für Hunderte von Frauen wird auch ein Botschafterinnen-Netzwerk aufgebaut. Das heißt, die ehemaligen Teilnehmerinnen bringen anderen Frauen vor Ort Fahrradfahren bei. Damit erweitern die Frauen gemeinsam ihren Aktionsradius und bilden neue Netzwerke.

Für Kinder gibt es Extrakurse über die dortige BMX-Schule. Damit alle nach

den Kursen weiterradeln können, hat die Stadt die »Fietserbank« eingerichtet. Wer sich kein eigenes Rad leisten kann, bekommt dort ein gebrauchtes. Rund 1.000 Fahrräder bekommen so jedes Jahr neue Besitzer:innen.

Aber es geht nicht nur darum, dass jeder fähig ist, Rad zu fahren. Alle neu gewonnenen Radfahrer:innen müssen sich auch trauen, mit dem Gefährt quer durch die Stadt zu radeln. Das will der »Fietskoers 2025« sicherstellen. »Eine der Hauptkomponenten des Plans ist, dass die Infrastruktur für schnelle und langsame Radfahrer geplant wird«, sagt Sophie Simon. Für sie ist das ausschlaggebend, um alle potenziellen Radfahrer:innen in den Sattel zu bringen.

Viele der älteren Radwege Rotterdams sind für die stetig wachsende Zahl an Radfahrenden jedoch zu schmal. Christiaens hat dazu bereits eine Idee. Die langsameren Radfahrer:innen sollten zukünftig weiterhin die Radwege nutzen, sagt er. Sportliche Radfahrer:innen und die schnellen E-Bike-Fahrer:innen dagegen könnten auf die Fahrbahn wechseln und sich mit den Autos den Platz teilen. Das funktioniert aus seiner Sicht jedoch nur, wenn stadtweit Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit eingeführt wird.

Für ihn ist das der nächste Schritt, in der Zukunft Tempo 30 auf den Straßen Rotterdams. Das passt auch deutlich besser zu dem Ziel der Stadt, das Zentrum in eine City Lounge umzuwandeln.

Andrea Reidl

Bild: Eigene Fahrspuren entzerren den Verkehr und trennen Fahrräder von den Autos

Bild: Bart Christiaens ist »Fietscoördinator« (zu Deutsch Fahrradkoordinator) der Stadt Rotterdam

FRAUEN VERÄNDERN DIE MOBILITÄT

Janette Sadik-Khan

Sie verändert die Straßen New Yorks mit Rad- und Fußwegen

Bis 2007 war Radfahren in New York etwas für Fahrradkuriere und Extremsportler:innen. Heute fahren die New Yorker:innen mit dem Rad zur Arbeit und radeln mit ihren Kindern zum Spielplatz. Das verdanken sie Janette Sadik-Khan. Sie war von 2007 bis 2013 die Verkehrskommissarin der Stadt (vergleichbar mit einem Baudezernenten in Deutschland) und hat das Straßenbild massiv verändert. Unter ihrer Leitung entstanden quasi über Nacht Fahrradwege auf Fahrspuren, Fußgängerzonen auf Hauptverkehrsstraßen oder Pop-up-Cafés auf Parkplätzen. Geht nicht, gab es für die Ingenieurin nicht.

Eine ihrer kühnsten Veränderung war die Sperrung des Times Square 2009 für den Autoverkehr. Der Aufschrei in der Bevölkerung war riesig. Bereits Wochen vor der Sperrung beschwerten sich die Menschen über das bevorstehende Verkehrschaos. Kaum war der Straßenabschnitt frei für Fußgänger:innen, waren die Bedenken jedoch vergessen. Das erwartete Verkehrschaos war ausgeblieben. Allerdings hatte Janette Sadik-Khans Team einfache Gartenstühle aus dem Baumarkt auf dem Platz verteilt. Nun waren die »hässlichen Stühle« Stadtgespräch. Ihren neuen Platz in der Stadt gaben die New Yorker:innen nicht wieder her.

Bekannt ist Janette Sadik-Khan in der Stadtplanerszene für den schnellen Bau von Radwegen in der Metropole. In ihrer Amtszeit wurden rund 450 Kilometer neue Radwege und Fahrstreifen angelegt. Außerdem hat sie ein Busbeschleunigungsprogramm initiiert, Dutzende von Autostraßen in Plätze für Fußgänger:innen umgestaltet und das Bikesharing-Programm ins Leben gerufen.

Die Verkehrskommissarin hat für den Umbau ihrer Stadt eine neue Methode verwendet: Viele der Sperrungen und die neuen Radspuren wurden mit einfachen Mitteln zunächst als temporäre Lösungen angelegt. Bewährten sie sich, indem sie beispielsweise die Verkehrssicherheit steigerten, wurden sie ausgebaut und fest installiert. In ihrer Amtszeit sank die Zahl der verletzten Fußgänger:innen um 35 Prozent und der Zeitgewinn des Verkehrs stieg um 17 Prozent.

»Als die New Yorker diese Veränderung der Straße sehen und erleben konnten, unterstützten sie diese und verlangten nach mehr«, schreibt Janette Sadik-Khan in dem Buch »Fahr Rad! Die Rückeroberung der Stadt«. Einer ihrer bekanntesten Ratschläge ist: »Wer die Welt verändern will, kann damit beginnen, einen Radweg anzulegen.«

Anne Hidalgo

Für ein autoarmes Paris

Anne Hidalgo hat keine Angst vor der Autolobby. Im Jahr 2014 wurde sie zur Bürgermeisterin von Paris gewählt. Damals erklärte sie, sie wolle Paris zu einer nachhaltigen Stadt machen. Seitdem drängt sie den privaten Autoverkehr rigoros zurück. Jedes Auto in der Innenstadt muss die Umweltplakette »CritAir« an der Windschutzscheibe kleben haben, die die Schadstoffklasse des Fahr-

zeugs anzeigt. Alten Bussen, Lastern und Lieferwagen verwehrt sie bereits die Zufahrt in die Innenstadt. Parkplätze macht sie rar und teuer. Damit bringt sie ihre politischen Gegner:innen, die Taxifahrer:innen und die Autolobby-Vereinigung, gegen sich auf. Sie werfen ihr vor, sie führe einen ideologischen Krieg gegen Autos. Sie wiederum verweist auf wissenschaftliche Studien, denen zufolge jedes Jahr 2.500 Menschen im Großraum der Stadt an den Folgen der Luftverschmutzung sterben.

Eine ihrer umstrittensten Entscheidungen war die Schließung der Schnellstraße am Seine-Ufer. Seit 2016 ist der Asphalt dort zur Flaniermeile geworden – mit Spielplätzen, Bars und Picknicktischen. Ein Verwaltungsgericht hatte nach einer Klage die Sperrung der Ufer kurzzeitig wieder aufgehoben, aber nach einem neuerlichen Erlass blieb die Sperrung bestehen.

Wahlkampf mit der lebenswerten Stadt

Im Jahr 2020 wird Anne Hidalgo als Bürgermeisterin wiedergewählt. Ihr Wahlkampfthema: Der Umbau der Stadt. Ihr Plan: Fußgänger:innen und Radfahrer:innen sollen grundsätzlich Vorfahrt haben. Der Platz für Autos wird stark eingeschränkt. Bis 2024 soll jede Straße in der französischen Hauptstadt einen Radweg bekommen und alle Brücken über geschützte Radwege verfügen. Sie will Paris zur Stadt der kurzen Wege umbauen. Das heißt: Alle Bürger:innen sollen ohne Auto innerhalb von 15 Minuten alles erreichen können, was man im Alltag braucht. Auf ehemaligen Parkplätzen und Fahrspuren sollen Fußgängerzonen entstehen, kleine Grünflächen, Stadtgärten oder auch Spielplätze.

Elektroautos gehören für Hidalgo übrigens nicht zur Verkehrswende. Sie benötigen schließlich den gleichen Platz wie Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Für Hidalgo gilt die Devise: Unabhängig vom Antrieb soll das Auto in Paris das langsamste Verkehrsmittel werden.

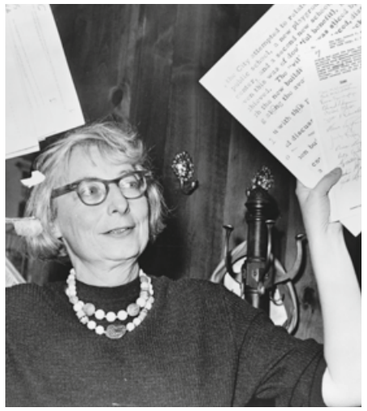
Jane Jacobs

Vorreiterin für eine menschenzentrierte Stadt

Jane Jacobs stellte sich Mitte des 20. Jahrhunderts Robert Moses in den Weg. Er war damals einer der mächtigsten Männer New Yorks. Als oberster Stadtplaner der Metropole sah sich Moses als Erbauer einer schönen neuen Welt, zu der auch die autogerechte Stadt gehörte. Die ärmere Bevölkerung sollte in sauberen, einheitlichen Wohnblöcken am Rande der Städte leben und ihre Freizeit in angelegten Parks verbringen. Ihre Häuser ließ Moses für mehrspurige Autostraßen abreißen. Als er jedoch Greenwich Village und den Washington Square Park für eine mehrspurige Autostraße und einen Freeway platt walzen wollte, stoppte ihn Jane Jacobs. Die Journalistin lebte dort mit ihrer Familie und schrieb für die Zeitschrift »Vogue« über das Leben und Arbeiten in New York und plädierte öffentlich für eine menschenzentrierte Stadtplanung.

Anfangs nahmen die Stadtplaner:innen sie nicht ernst und beschimpften sie als Hausfrau. Jane Jacobs hatte keine akademische Ausbildung. Aber sie studierte im Zuge ihrer Arbeit minutiös den Alltag und die komplexen Abläufe in ihrer Stadt, insbesondere die Zusammenhänge von Verkehr, Wohnen und Arbeiten. Sie sah die Metropole als eine Ansammlung von Dörfern – in Berlin würde man sie als Kieze bezeichnen, in Köln als Veedel. Während Moses die Arbeiterviertel abreißen wollte, sah Jane Jacobs sie als das Herz der Stadt.

Dort mischte sich die Anonymität der Großstadt mit der Vertrautheit, die Dörfer prägt, weil man den Kioskbesitzer kennt oder die Blumenverkäuferin. Diese Vertrautheit in der Nachbarschaft in Kombination mit der kulturellen Vielfalt und der Anonymität der Großstadt, machte für sie den Reiz und den Innovationsgeist aus, der Städte prägt und Menschen begeistert.



Um ihr Wohnquartier zu retten, organisierte Jane Jacobs Nachbarschaftstreffen und Demonstrationen, sie sammelte Unterschriften und mobilisierte mit der früheren First Lady, Eleanor Roosevelt, eine der landesweit bekanntesten Persönlichkeiten für ihr Unterfangen. Gemeinsam verhinderten sie Moses' Bauvorhaben.

Gegenmodell zur autogerechten Stadt

Innerhalb weniger Jahre wurde Jane Jacobs zu einer der bekanntesten Kritikerinnen der modernistischen Planungsexzesse. Ein wichtiger Beitrag für die Diskussion war ihr Buch » The Death and Life of Great American Cities« (»Tod und Leben großer amerikanischer Städte«), in dem sie 1961 ihre Theorie für eine neue menschenzentrierte Stadtplanung

»

beschrieb. Es war das Gegenmodell zum damaligen Leitbild einer Stadt, in der die Funktionen Wohnen, Arbeiten und Freizeit strikt getrennt sind. Zahlreiche Stadtplaner:innen berufen sich noch heute auf die Autorin und ihre Texte. Greenwich Village wurde erhalten, aber Jane Jacobs' Vision der intakten Nachbarschaft erfüllte sich nicht. Viele der Bewohner:innen wurden im Zuge der enormen Aufwertung des Quartiers verdrängt.

Sema Gür und Pinar Pinzuti

Ein Fahrrad bringt uns überall hin

Einmal im Jahr bringen Sema Gür und Pinar Pinzuti beim Fancy Women Bike Ride überall auf der Welt Zehntausende Frauen aufs Fahrrad. Während der gemeinsamen Ausfahrt feiern die Frauen ihre Liebe zum Radfahren, aber sie treten auch für mehr Rechte und bessere Radwege in die Pedale. Mancherorts ist das eine Gratwanderung.

Pinar Pinzuti ist seit ihrer Kindheit überzeugte Radfahrerin. Mit acht Jahren bekam sie ihr erstes Fahrrad. In Izmir war für Radfahrer:innen Mitte der 1980er-Jahre kein Platz auf den Straßen. Deshalb lernte sie in den Ferien am Meer das Radfahren. Das hat ihr Leben verändert. Seitdem weiß sie: »Mit dem Fahrrad komme ich überall hin« – im Alltag wie auf langen Urlaubsreisen durch Südamerika. Momentan arbeitet Pinar Pinzuti als Journalistin in Mailand und schreibt über alle Themen rund ums Radfahren. Ihre Mitstreiterin in Izmir, Sema Gür, ist aus Radfahrerperspektive schon fast eine Spätzünderin. Die Lehrerin hat erst mit 40 Jahren das Radfahren gelernt. Dann war sie von der Leichtigkeit des Bikens allerdings sofort angesteckt. Eines hat sie jedoch irritiert: die Männerdominanz in der Fahrradwelt. In ihrer Gesellschaft wurde eine Ausfahrt schnell zu einem schweißtreibenden Wettkampf. Das störte sie. Denn dieses Verhalten lockt nur wenige Frauen in den Sattel, fand sie. Aber genau das wollte

Sema Gür (links) und Pinar Pinzuti

die Lehrerin: Sie wollte türkische Frauen dazu ermuntern, aufs Rad zu steigen. Und zwar im Sommerkleid statt im Radtrikot und gerne auch mit Stöckelschuhen. Deshalb luden sie und Pinar Pinzuti 2013 ihre Freundinnen über Mundpropaganda und Social Media erstmals zum Fancy Women Bike Ride ein.

Für die Ausfahrt hatten sie sich einen besonderen Tag ausgesucht: Den autofreien Sonntag während der Europäischen Mobilitätswoche. Sie brauchten ein stressfreies Umfeld, um möglichst viele Anfängerinnen und Wiedereinsteigerinnen zum Mitmachen zu bewegen. »Wir wollten Frauen die Möglichkeit geben, sie selbst zu sein«, sagt Pinar Pinzuti. Sie sollten sich schick anziehen, ihre Räder herausputzen und dann gemeinsam mit ihren Freundinnen, plaudernd und lachend, langsam durch die Stadt radeln. Damit auch Anfängerinnen mitfahren konnten, war die Tour maximal fünf Kilometer lang.

Inzwischen ist die Ausfahrt deutlich mehr als eine Aufforderung an Nichtradlerinnen, sich in den Sattel zu trauen. Mit dem Rad sind Frauen im Alltag flink und unabhängig unterwegs. Sie erweitern damit ihren Radius. Das ist nicht überall auf der Welt gerne gesehen. In Teheran versperren Männer Frauen auf Fahrrädern den Weg, im kalifornischen San José werden sie angebrüllt und mit Autos ausgebremst. Das wollen sich viele Frauen nicht länger bieten lassen. Sie verabreden sich zum Fancy Women Bike Ride, machen einander Mut und radeln gemeinsam durch die Straßen.

Im vergangenen Jahr nahmen Zehntausende Teilnehmerinnen in über 100 Städten an der Ausfahrt teil. Pinar Pinzuti und Sema Gür beraten und unterstützen die Aktivistinnen im Vorfeld und stellen Flyer und Poster zum Druck bereit. Gemeinsam zeigen sie der Gesellschaft überall auf der Welt: Wir sind viele und das Fahrrad bringt uns überall hin.

Andrea Reidl

Interview

DAS AUTO IST MÄNNLICH, ZU FUSS GEHEN EHER WEIBLICH

Warum ist das so und brauchen wir überhaupt mehr Geschlechtergerechtigkeit in der Mobilität? Die Mobilitätsexpertin Ines Kawgan-Kagan im Interview

Seit über 40 Jahren fordern Wissenschaftlerinnen und Planerinnen mehr Geschlechtergerechtigkeit in der Verkehrsplanung. Passiert ist bislang wenig. Was ist dran an den Forderungen und warum passiert so wenig? Ein Gespräch mit der Expertin für Gender und Mobilität Ines Kawgan-Kagan.

Frau Kawgan-Kagan, warum ist das Thema Gender in der Mobilität überhaupt wichtig?

Ines Kawgan-Kagan: Mobilität ist eine Daseinsvorsorge. Sie ermöglicht uns sowohl die Teilhabe am Arbeitsleben als auch die soziale Teilhabe. Wer bei der Planung nicht berücksichtigt wird, dem wird die gesellschaftliche Teilhabe erschwert. Vom Geschlecht wissen wir, dass es eine sehr einflussreiche Variable ist. Laut International Transport Forum ist Gender einer der robustesten Faktoren bei der Verkehrsmittelwahl. Manchmal sogar robuster als das Einkommen oder das Alter.

Viele setzen Gender in der Mobilität gleich mit Frauen, aber es geht um mehr, oder?

Gender heißt nicht automatisch Frauen. Gender bezeichnet das soziale Geschlecht; und das haben wir alle. Es bezieht also alle ein; nicht nur die, die in die Standardkategorie passen: Mann, weiß, berufstätig, mit einem linearen Mobilitätsmuster. Wenn man von Gendergerechtigkeit spricht, meint man auch Kinder, Ältere, Menschen mit Einschränkungen, anderer Hautfarbe und viele andere. Die Verkehrsplanung, wie wir sie kennen, bedient in erster Linie die Bedürfnisse von Männern, die morgens auf direktem Weg zur Arbeit fahren und abends ebenso wieder heimkehren. Langsam setzt sich aber die Erkenntnis durch, dass es durchaus Sinn macht, auch Frauen mit ihren Mobilitätsansprüchen mehr in die Planung einzubeziehen. Das ist überfällig, schließlich wird die Hälfte der Bevölkerung ansonsten ausgeblendet.

Worin unterscheiden sich weibliche und männliche Mobilitätsmuster?

Studien zeigen uns die Wegemuster von Frauen und Männern sehr genau

Zur Person:

Dr.-Ing. Ines Kawgan-Kagan hat Verkehrswesen studiert, Soziologie, Öffentliche Verwaltung und BWL. Sie forschte am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt in Berlin, an der HTW Berlin und der Technischen Universität Berlin und war als Unternehmensberaterin für die APPM GmbH tätig. 2020 hat sie mit Carolin Kruse das Accessible Equitable Mobility Institute gegründet. Sie ist Council Member und German Ambassador der Association for European Transport, die eine Brücke bildet zwischen Wissenschaft und Praxis. Dort leitet sie die Arbeitsgruppe Gender and Mobility.

»

auf. Anders als Männer legen berufstätige Frauen eher Wegeketten zurück. Sie bringen ihre Kinder vor der Arbeit in die Kita, gehen auf dem Heimweg einkaufen oder begleiten ältere Verwandte zum Arzt. Die aktuellen Sharing-Angebote vom Auto bis zum Roller passen sehr gut zu der linearen Alltagsmobilität der Männer. Für Frauen dagegen sind sie oft unattraktiv. Das liegt neben den vielen Zwischenstopps und Begleitfahrten auch an ihrer Sozialisation, die ihr Mobilitätsverhalten prägt.

Wie beeinflusst die Sozialisation das Mobilitätsverhalten?

Unsere Erziehung, unser Umfeld und unsere Erfahrungen prägen unser Verhalten und damit auch die Entscheidung darüber, wie wir unterwegs sein wollen. Studien zeigen, dass Frauen in ihrer Alltagsmobilität häufig weniger mutig und experimentierfreudig sind als Männer. Das gilt nicht unbedingt für das Individuum, aber für die Mehrheit der Frauen. Männer dagegen gehören zu den Early Adoptern. Sie probieren neue Technologien wie etwa Sharing-Mopeds, -Tretroller oder -Autos zuerst aus. Carsharing nutzen sie, um neue Modelle Probe zu fahren.

Und Frauen?

Für Frauen muss das Angebot vor allem praktisch sein. Insbesondere, wenn sie mit Kindern oder älteren Menschen unterwegs sind. Sie haben oft wenig Zeit und wollen ein Carsharing-Auto nutzen, um etwas von A nach B zu transportieren oder weil auf der Strecke das Fahrrad oder der ÖPNV keine Option sind. Sie wollen keine neuen Technologien ausprobieren. Sie sind in ihrer Alltagsmobilität viel pragmatischer als Männer.

Ist das nicht auch ein Klischee?

Ein Klischee ist ein Vorurteil, das wir haben und auf andere anwenden. Man muss aber sehr genau unterscheiden zwischen gendertypischen Stereotypen und gendertypischen Mobilitätsmustern. Gendertypisch heißt, wir können es über die Daten nachweisen, mithilfe von Studien. Dieses Verhalten gibt es also tatsächlich. Mit Genderstereotypen bedienen wir das Vorurteil und sagen: Alle Frauen sind so. Das ist aber genau das, was wir nicht wollen. Deshalb schauen wir uns die gendertypischen Fakten in den Mobilitätsmustern an, also die Unterschiede, wie sich Männer und Frauen fortbewegen. Der nächste Schritt ist dann, zu hinterfragen, warum das Mobilitätsmuster so aussieht und wie man es verändern kann.

»Die aktuellen Sharing-Angebote vom Auto bis zum Roller passen sehr gut zu der linearen Alltagsmobilität der Männer. Für Frauen dagegen sind sie oft unattraktiv.«

In den 1990er-Jahren war das Thema Gender- und Geschlechtergerechtigkeit in der Mobilität schon einmal sehr populär. Auf der Straße ist davon aber wenig angekommen. Woran liegt das?

Damals haben vor allem Frauen das Thema in der Mobilität aufgegriffen. Sie haben es aber entweder nur nebenbei bearbeitet oder im Rahmen eines spezifischen Projekts. Ihre Ressourcen waren begrenzt, das Thema voranzubringen. Anders gesagt: Gender wurde in Deutschland nie institutionalisiert. Noch immer planen überwiegend Männer die Stadt und den Verkehr und haben Gender nicht auf dem Schirm. Selbst in den Hochschulen wird es weiterhin vergessen. Die unterschiedlichen Kundengruppen werden zwar genannt, aber das Thema steht nicht explizit auf dem Lehrplan. Deshalb ist es immer noch nicht selbstverständlich, Gender auf den verschiedenen Planungsebenen mitzudenken und mitzuplanen.

Gibt es Städte im Ausland, die es besser machen?

Paris mit der Stadt der 15 Minuten und Barcelona mit seinen Superblocks gehen in die Richtung einer gendergerechten Verkehrsplanung. Sie planen die Stadt der kurzen Wege, in der es sicher, schnell und angenehm ist, zu Fuß zur Schule, zur Kita oder zum Einkaufen zu gehen oder mit dem Rad zu fahren. Dazu gehören aber auch Grünflächen im Kiez oder mal eine Bank zum Ausruhen. Wien ist bei der Stadt- und Verkehrsplanung sehr weit. Sie sind Vorreiter in Bezug auf Sicherheit im öffentlichen Raum. Die Planer:innen achten inzwischen auf Barrierefreiheit, mehr Platz auf Bürgersteigen und darauf, dass die Menschen eine Kreuzung während einer Grünphase überqueren können. Die drei Städte machen ihren Bewohner:innen nachhaltige Mobilität auf kurzen Wegen leicht. Generell kann man sagen, dass Angebote, die sich nicht nur mit dem Auto beschäftigen, gendersensibler und eher gendergerecht sind.

Im Umkehrschluss ist das Auto also ein männliches Verkehrsmittel?

Genau. Frauen sind viel häufiger zu Fuß unterwegs. Zu Fuß gehen ist also eher weiblich. Anders beim Radfahren. Das machen in Deutschland beide Geschlechter in Abhängigkeit von der Infrastruktur. Wir wissen, dass für Frauen die infrastrukturelle Sicherheit beim Radfahren wichtig ist. Sie wollen also lieber auf separaten Radwegen unterwegs sein, als sich mit Autos die Fahrbahn zu teilen. Außerdem spielt der Fahrkomfort für sie eine Rolle. Strecken mit Kopfsteinpflaster meiden Frauen, wenn sie ein Kind im Kindersitz haben oder den Einkauf in den Fahrradtaschen. Die Niederlande sind beim Thema Gendergerechtigkeit schon viel weiter als Deutschland. Sie legen seit Jahren sichere und zusammenhängende Radwegenetze an. Das kommt generell eher den Frauen zugute, weil sie häufiger im eigenen Kiez unterwegs sind und dort die meisten Strecken zurücklegen.

Sie haben für Ihre Doktorarbeit den Einfluss von Gender in der Sharing-Mobilität bei E-Autos untersucht. Warum?

Das gemeinsame Nutzen von Fahrzeugen ist eine pragmatische Entscheidung und unemotional. Das entspricht eher der Alltagsmobilität von Frauen. Sie sind auch deutlich klimafreundlicher unterwegs als Männer. Darum würde der E-Antrieb gut zu ihnen passen. Gleichzeitig ist die Shared Mobility aber generell ein Männerding.

Inwiefern?

60 bis 80 Prozent der Nutzer:innen von Car-, Moped- und E-Tretroller-Sharing-Angeboten sind Männer. Diese Verteilung hält sich hartnäckig, seit es Carsharing gibt, und setzt sich auch bei den neuen Angeboten fort. In meiner Stichprobe der E-Auto-User:innen waren 90 bis 96 Prozent der Teilnehmer:innen männlich. Das kann zu einem Problem werden, wenn am Ende der Untersuchung Empfehlungen ausgesprochen werden. Sie entsprechen dann nur den Bedürfnissen von Männern. Das sehen die Entscheider:innen aber oft nicht, die die Aussagen aus den Studien verwenden. Sie gehen davon aus, dass die Stichprobe repräsentativ sei.

Wie können Sharing-Anbieter ihre Angebote für Frauen attraktiver gestalten, um das zu ändern?

Zunächst müssen sie die eigenen Daten hinterfragen. Die liefern die Nutzer:innen mit jeder Ausleihe selbst. Ein Algorithmus optimiert anhand dieser Daten die Anzahl der Fahrzeuge, die zu einem bestimmten Zeitpunkt an einem bestimmten Ort auf die Kund:innen warten. Solange überwiegend Männer die Fahrzeuge ausleihen, optimiert der Algorithmus auch stets für sie das Angebot. Die Ausreißer, in diesem Fall die Nutzungsdaten von Frauen, werden während des Rechenvorgangs automatisch aus dem Datenpool gefischt. Deshalb gilt: Wer Shared Mobility für Frauen attraktiv machen will, muss seinen Datenpool hinterfragen und auch die Alltagsmobilität von Frauen einbeziehen.

»Es ist einfacher, eine Straße, einen U-Bahnhof oder das Angebot für ein Sharing-Moped Schritt für Schritt gendergerecht zu planen, als ein auf Männer ausgerichtetes Angebot im Nachhinein an die Bedürfnisse von Frauen anzupassen.«

Was müssen sie im Alltag an ihrem Angebot ändern?

In meiner Doktorarbeit habe ich dazu rund 30 Aspekte identifiziert. Zunächst müssen sie die Hemmschwelle senken. Das geht, indem sie statt fünf verschiedener Fahrzeuge ein einheitliches Modell anbieten und ein einheitliches Buchungs-Tool. Hilfreich ist auch eine Online-Einweisung zum Fahrzeug. Die kann bei der ersten Anmeldung als Pop-up auf dem Display erscheinen. Als ich das erste Mal im E-Carsharing-Auto saß, dauerte es acht Minuten, bis ich den Wagen am Laufen hatte. Außerdem sind finanzielle Anreize attraktiv. Dazu gehören Sondertarife für Familien oder Betreuungspersonen rund um Kitas und Pflegeeinrichtungen. Bei Kosten von rund 30 Cent pro Minute, wie beispielsweise »ShareNow« sie für fast alle Fahrzeuge erhebt, wird das Zwischenparken an der Kita oder vor der Arztpraxis sonst schnell teuer.

Wie müssen Planer:innen und Unternehmen vorgehen, um eine gendergerechte Mobilität anzubieten?

Pendlerwege und damit die Alltagsmobilität der Männer dürfen nicht länger das Maß der Planung sein. Im Idealfall werden die verschiedenen Perspektiven von Frauen, Älteren, Kindern und allen anderen bei jedem Schritt der Planung und bei jedem Schritt der Produktentwicklung einbezogen.

Klingt nicht gerade nach einer einfachen Checkliste!

Das stimmt. Um gendergerecht zu planen, brauchen wir viel Wissen über die Sozialisation der Menschen, für die wir planen, wir müssen ihre Einstellung zu gewissen Dingen im Blick haben und wir müssen auch historische Entwicklungen einbeziehen. Aber es ist einfacher, eine Straße, einen U-Bahnhof oder das Angebot für ein Sharing-Moped Schritt für Schritt gendergerecht zu planen, als ein auf Männer ausgerichtetes Angebot im Nachhinein an die Bedürfnisse von Frauen anzupassen.

Ist gendergerechte Planung teurer?

Gendergerechte Planung ist ein Baustein innerhalb eines Projekts wie etwa die Beteiligungsverfahren bei Straßenbauprojekten. Sie wurden ebenfalls lange nicht mitgedacht, weshalb dafür oft das Budget und das Personal fehlten. Mittlerweile merkt man aber: Man bekommt eine bessere Planung, wenn man alle einbezieht. Ähnlich ist es bei gendergerechter Planung. Und für Sharing-Anbieter kann sich das richtig lohnen. Schließlich gewinnen sie viele neue Kund:innen.

Das Gespräch führte Andrea Reidl

KURZMELDUNGEN

Registrierung für das Deutschlandticket bei der BSAG

Bundesweit für 49 Euro im Nahverkehr fahren

Eine Registrierung für das demnächst kommende Deutschlandticket ist jetzt bei der Bremer Straßenbahn AG beziehungsweise über den Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) möglich. Sobald der Vorverkauf für das neue Ticket startet, werden alle automatisch informiert, die sich registriert haben.

Mit dem bundesweit gültigen Deutschlandticket müssen keine Landes-, Verbund- und Tarifzonengrenzen berücksichtigt werden. Es ist somit ein starkes Argument, vom Auto auf ein klimafreundliches Verkehrsmittel umzusteigen. Wichtig ist zu wissen: Das Deutschlandticket muss neu beantragt werden. Anders als beim 9-Euro-Ticket gelten bereits bestehende Verbundtickets nicht als Deutschlandticket. Bestehende Kund:innen können einen Produkttausch vornehmen.

Im Gegensatz zum MIA-/MIAplus-Ticket ist das Deutschlandticket nicht übertragbar und hat keine Mitnahmeregelung für Personen über sechs Jahren. Auch eine Mitnahme von Hunden und Fahrrädern ist nicht möglich. Zuschläge können ebenfalls nicht dazugebucht werden, dafür ist das Deutschlandticket deutschlandweit im Nahverkehr gültig.

Die Registrierung ist unter www.bsag.de möglich. Auf der Website gibt es zudem alle aktuellen Informationen zum Deutschlandticket.

Weitere Informationen unter:
www.bsag.de

Mini-E-Bus im Modell-Fuhrpark

Sammlerstück in zwei Kundencentern erhältlich

Seit Dezember kommen nicht nur nach und nach die nächsten batteriebetriebenen Solobusse vom Typ eCitaro in den Fuhrpark der BSAG. Der »kleine Bruder« der E-Busse vervollständigt jetzt die Modellserie der Bremer Straßenbahn AG. Den Miniatur-Elektrobus eCitaro mit der Fahrzeugnummer 4004 gibt es in den Kundencentern an der Domsheide und am Hauptbahnhof zu kaufen. Das Busmodell ist im Maßstab 1:87 (H0) als Linie 52 mit dem Ziel Huchting erhältlich. Als kleine Besonderheit haben die Modelle das Kennzeichen HB BZ 404. Der Bus mit der Wagennummer 4004 gehört zu den ersten fünf Elektrobussen des Typs Mercedes-Benz eCitaro, die in diesem Jahr an die BSAG geliefert wurden. Das Sammlerstück kostet 34,90 Euro.

Neue kaufmännische Vorständin bei der BSAG

Claudia Wiest hat im Dezember 2022 die Funktion übernommen

Personalwechsel im Vorstand der Bremer Straßenbahn AG (BSAG): Claudia Wiest hat in dem Verkehrsunternehmen am 1. Dezember 2022 das Amt der Kaufmännischen Vorständin übernommen. Die 56-jährige Wirtschaftswissenschaftlerin ist damit Nachfolgerin von Hajo Müller, der Anfang 2023 nach fast 14 Jahren im Amt in den Ruhestand geht. Claudia Wiest wird die BSAG künftig gemeinsam mit Monika Alke (Arbeitsdirektorin und Personalvorständin) und Thorsten Harder (Technischer Vorstand) leiten.

Claudia Wiest studierte Wirtschaftswissenschaften an der Universität Hohenheim. Seit rund 20 Jahren arbeitet sie in unterschiedlichen Führungspositionen der Nahverkehrsbranche. Vor ihrem Wechsel an die Weser war sie kaufmännische Geschäftsführerin der Verkehrsbetriebe Potsdam. »Es ist etwas Besonderes, bei einem Unternehmen mit einer fast 150-jährigen Geschichte arbeiten zu dürfen«, freut sich Claudia Wiest über ihren Wechsel zur BSAG.

Mit Claudia Wiest, Monika Alke und Thorsten Harder ist der neue Vorstand der BSAG komplett. Zeit zum Luftholen gibt es jedoch kaum, denn es liegen zahlreiche Themen auf dem Tisch. So gilt es, die Herausforderungen durch die gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen zu bewältigen. Zugleich unterstützt die BSAG beispielsweise die Mobilitätswende in Bremen durch den schrittweisen Angebotsausbau und den Klimaschutz mit der Modernisierung der Fahrzeugflotte sowie dem Einsatz weiterer Elektrobusse.

Ambitioniertes Klimaschutzkonzept

Verkehrsunternehmen wird bis 2038 klimaneutral

Klimaneutralität ist einer der zentralen Begriffe, wenn es darum geht, wie Unternehmen ihren Beitrag leisten, um den Klimawandel zu bremsen. Die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) hat dazu ein umfassendes Klimaschutzkonzept vorgelegt. Denn die BSAG hat sich zum Ziel gesetzt, spätestens bis 2038 klimaneutral zu sein – und zwar ohne die Kompensation durch Zertifikate. Das bedeutet, dass die BSAG ab diesem Zeitpunkt keine klimaschädlichen Emissionen mehr verursacht. Das ist eine enorme Herausforderung, die alle Bereiche von den Fahrzeugen über die Werkstätten bis zur Verwaltung betrifft.

Aktuell sorgen die Dieselbusse für den größten Anteil an direkten CO_2-Emissionen der BSAG. Der Wert lag 2021 bei 21.000 Tonnen CO_2. Insgesamt verzeichnete das Verkehrsunternehmen in 2021 circa 25.000 Tonnen CO_2-Emissionen. »Daher ist es von zentraler Bedeutung, die Dieselbusflotte auf Elektroantrieb umzustellen – inklusive der dazugehörigen Infrastruktur für Ladekapazitäten«, betont der Technische Vorstand Thorsten Harder. Dieser Prozess ist in vollem Gange. Letztlich wird der gesamte Fuhrpark von Dienstwagen über Lkw und Sonderfahrzeuge auf klimafreundliche Antriebe umgestellt. Darüber hinaus setzt die BSAG zum Beispiel auf klimafreundliche Veränderungen im Arbeitsalltag sowie bei der Energieversorgung im Bereich der Werkstätten, Bürogebäude und Beleuchtung auf den Betriebshöfen.

PLANUNG FÜR EINEN REIBUNGSLOSEN BETRIEB

Kevin Boachie arbeitet in der Zentralen Disposition der BSAG

Fast 1.200 Fahrer:innen sowie 357 Fahrzeuge sind bei uns im Einsatz. Diese müssen an 365 Tagen bestmöglich auf den einzelnen Linien eingesetzt werden. Nur so kann täglich der Fahrplan erfüllt werden. Die Herausforderung dabei: Mitarbeitende haben Urlaub oder werden krank und Fahrzeuge fallen aus. Hier schlägt die Stunde unserer Disponent:innen.

Zu ihnen gehört Kevin Boachie. Der 28-Jährige ist seit 2016 bei uns in der Zentralen Disposition tätig. »Ich bin für die langfristige Einsatzplanung der Kolleginnen und Kollegen im Fahrdienst zuständig, aber auch im Ausfallmanagement tätig«, berichtet er. »Kommt es zu einem Ausfall, wird es schon mal hektisch. Wir müssen in der Disposition schnell managen, dass das Fahrzeug weiter rollt«, erzählt Kevin Boachie. Er kennt dabei die Herausforderungen als Fahrer und Disponent.

Der 28-Jährige absolvierte bei uns die Ausbildung zur Fachkraft im Fahrdienst und fuhr von 2014 bis 2016 Bus sowie Bahn. Er war damals übrigens Deutschlands jüngster Busfahrer. An der Arbeit als Disponent habe ihn dann zum einen das tolle Team gereizt – und zum anderen das besondere Verhältnis zum Fahrdienst. »Wir sind weit mehr als nur Kolleginnen und Kollegen. Für viele sind wir gute Freunde und Vertrauenspersonen. Wir wissen daher viel Privates voneinander«, sagt Kevin Boachie. Und dies sei auch unerlässlich. »Wir sind aufeinander angewiesen. Gerade wenn jemand seine Tour kurzfristig nicht fahren kann, hat das oft wichtige, persönliche Gründe. Hierfür bringen wir in der Disposition Verständnis auf und organisieren um. Im Gegenzug brauchen wir genau dafür Kolleg:innen, die bereit sind einzuspringen.« Ganz wichtig seien ihm und dem Dispo-Team der Respekt und die Wertschätzung für die Fahrenden: »Ohne sie und ihre Bereitschaft, Überstunden zu machen, wären wir aufgeschmissen.«

Daher gehe man sehr offen miteinander um – habe aber auch immer eine Menge Spaß. »Ich sitze im Erdgeschoss und das Fenster steht immer offen für ein Gespräch auf dem kurzen Dienstweg.«

Kollegialität ist ihm generell wichtig. So organisierte er zum Beispiel eine besondere gemeinsame Frühstückspause für Kolleg:innen, war außerdem in der Jugendvertretung engagiert und ist seit 2022 im Betriebsrat. »Gerade in der aktuellen Situation mit einigem Stress in vielen Bereichen ist es wichtig, die Kolleginnen und Kollegen zusammenzubringen«, so Kevin Boachie. Das lebt er auch in seiner Funktion als Ausbildungsbeauftragter für die Azubis in der Disposition. Und er könne sich gut vorstellen, später bei der BSAG als Ausbilder tätig zu sein.

Bei all dem Engagement und den Plänen ist er zusätzlich noch für den Radiosender »Bremen Next« als Reporter unterwegs. Das sei eine schöne Abwechslung zur Disposition – und mit dem Schichtdienst bei uns gut vereinbar.

Steffi Urban

DOPPELT PATENTE OBERFAHRMEISTERIN

Jennifer Jelonnek bildet bei der BSAG Bus- und Straßenbahnfahrer:innen aus

In ihrem Dienstausweis steht Oberfahrmeisterin. Das klingt verantwortungsvoll – und ist es auch. Denn Jennifer Jelonnek bildet bei der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) Bus- und Straßenbahnfahrer:innen aus. Und das ist etwas Besonderes. Denn ihr sogenanntes Doppelausbilderpatent ist selten.

In Deutschland ist Jennifer Jelonnek eine von ganz wenigen Frauen mit dieser Qualifikation. Die 35-Jährige ist aber nicht nur damit Vorreiterin. Sie war nach ihrer Ausbildung auch Bremens jüngste Fahrlehrerin und schulte lange Fahrschüler:innen für Pkw. Doch dann sollten die Fahrzeuge größer werden – also bewarb sie sich bei der BSAG.

Seit 2016 arbeitet Jennifer Jelonnek nun bei der BSAG als Fahrlehrerin für angehende Busfahrer:innen. Und sie ist BOStrab-Ausbilderin für Straßenbahnfahrer:innen. Die Abkürzung BOStrab steht dabei für die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen. Doch bevor sie in diese Lehrtätigkeit ging, erwarb sie die notwendigen Qualifikationen, auch um erst einmal selbst im Linienbetrieb zu fahren. »Die Erfahrungen, die ich dort sammeln konnte, sind sehr wichtig. Und ich übernehme auch jetzt noch jeden zweiten Samstag eine Schicht«, erzählt Jennifer Jelonnek. »Das Fahren macht Spaß und ich unterstütze die Kolleginnen und Kollegen draußen«, erklärt sie. Ein weiterer Aspekt: »Je mehr Erfahrungen ich draußen sammle, desto bessere Tipps kann ich meinen Fahrschülerinnen und -schülern vermitteln. Denn viele Situationen muss man selbst erleben«, betont die Ausbilderin. Am liebsten fährt sie übrigens die erste Schicht am Morgen: »Ich mag es total, vom Dunklen ins Helle zu fahren, da sehe ich so fantastische Sonnenaufgänge.«

Früh aufstehen muss sie auch als Fahrlehrerin. Los geht es bereits um 5.30 Uhr auf dem Betriebshof in der Vahr. Dort startet der Tag mit der Besprechung der Fahrlehrer:innen und Ausbilder:innen. Dann beginnt der Theorieunterricht oder die praktische Ausbildung auf den Fahrzeugen. Mit einer Abschlussbesprechung endet in der Regel der Arbeitstag gegen 14.30 Uhr – es sei denn, es stehen Nachtfahrten in der Ausbildung an.

Was sie besonders an ihrer Arbeit schätzt? »Es ist toll zu erleben, wie die Fahrschüler:innen von Woche zu Woche dazulernen und das auf der Strecke anwenden«, erzählt Jennifer Jelonnek. Und sie freue sich, ihre Schützlinge auch nach der Ausbildung immer wieder im Fahrdienst und in den Pausenräumen zu treffen. »Denn in dieser intensiven Zeit baut man doch ein enges Verhältnis auf.« In den zwei bis drei Monaten der Ausbildung lerne man sich sehr gut kennen. Das sei spannend, weil die angehenden Fahrer:innen so unterschiedliche Hintergründe haben. »Viele sind Quereinsteiger:innen, haben zum Beispiel studiert und wollen doch etwas Praktischeres machen. Andere haben bereits eine Ausbildung.«

Auch Jennifer Jelonnek ist nicht auf direktem Weg als Fahrschullehrerin zur BSAG gekommen. Ursprünglich wollte sie Polizistin werden, habe dafür auch ihr Fachabitur gemacht. Dann schloss sie aber eine Lehre zur Bürokauffrau ab, bevor sie Fahrlehrerin wurde.

Als Oberfahrmeisterin bei der BSAG spürt auch sie, dass es schwieriger wird, neue Fahrer:innen für Bus und Bahn zu gewinnen. »Und einige fangen die Ausbildung mit falschen Vorstellungen an, haben eine Art Busfahrerromantik im Kopf«, sagt sie. Wer den Beruf ergreifen möchte, sollte sich bewusst sein, dass er anspruchsvoll ist. »Wir fahren 365 Tage im Jahr, es gibt Schichtdienst und nicht jedem fällt das frühe Aufstehen leicht.« Daher sehe sie es auch als ihre Aufgabe an, den Fahrschüler:innen zu vermitteln, wenn dieser Job nicht das Richtige für sie ist. Für Jennifer Jelonnek ist andere auszubilden genau das Richtige. In diesem Jahr wird sie aber dafür die Fahrschule gegen die BSAG-Ausbildungswerkstatt tauschen.

Steffi Urban

FINDE DEN FEHLER!

Seit mehr als zwei Jahren fahren Bremens neue Straßenbahnen nun durch die Hansestadt. Für unser Rätsel haben sich beim unteren Bild insgesamt acht Fehler eingeschlichen. Finden Sie sie?

IMPRESSUM

BSAG

Alle Informationen wurden mit größter Sorgfalt bearbeitet. Jedoch gilt auch hier: Satz- und Druckfehler sind möglich.

MOBILDIALOG ***Das Magazin***
V. i. S. d. P.: Jens-Christian Meyer
Redaktion: Andreas Holling
Texte: Andreas Holling, Andrea Reidl, Steffi Urban, Hans-Jörg Werth
Fotos und Illustrationen: AEM, BSAG, DHI Bremen, Diafo, Dutch Cycling Embassy (DCE), Lisa Günster, Justus Grosse Immobilien GmbH, Kahrs Architekten, Luiz Munhoz, New York World-Telegram and Sun-Sammlung der Library of Congress Prints and Photographs Division Washington, re:publica, Andrea Reidl, Siemens Mobility/BSAG, Hans Tak, TinyHouse Diekmann, Überseeinsel GmbH, Steffi Urban, Tsaag Valren, Jan van der Ploeg, Hans-Jörg Werth
Titelbild: Mario Ellert
Gestaltungskonzept und Umsetzung: GfG / Gruppe für Gestaltung
Lektorat: Textgärtnerei®, Bremen
Druck & Vertrieb: Magazinverlag Bremen GmbH
Auflage: 92.500 Exemplare

Mehr Infos unter: mobil-dialog.de

VERNETZTE TALENTE – GRAFIKER, ILLUSTRATOR UND MUSIKER

*Mario Ellert hat das »**MOBIL**DIALOG«-Titelbild gestaltet*

Die Titelseite unserer aktuellen »MOBILDIALOG**«-Ausgabe stammt vom Bremer Illustrator und Grafiker Mario Ellert. Seine Arbeit ist prädestiniert für das aktuelle Titelthema »Vernetzung«. Sein Schaffen spannt ein weites Netz aus unterschiedlichen Stilen und Medien. Er zeichnet – und animiert viele der Arbeiten. Zu den jüngsten Werken gehören zum Beispiel Videoclips über skurrile Bremer Gestalten, die auf historischen Fakten und Fiktionen beruhen – wie die Grünkohl-Luzie und den Piraten Johann Hollemann. Im Team mit »Made in Bremen«, einem Zusammenschluss von regionalen Produzenten, hat Ellert für das Projekt die Gestaltung und Animation der Figuren übernommen.**

Bremen samt Geschichte und Geschichten spielt in vielen Arbeiten des Wahl-Hansestädters, der ursprünglich aus Vechta stammt, eine Rolle. Ellert illustrierte etwa die grimmsche Originalgeschichte der Bremer Stadtmusikanten in einem düster-bewegenden Stil neu – und brachte passend zu dem Buch die tierischen Helden auf einem Bierdeckelset heraus. Damit trägt er die Geschichte auch über die Grenzen Bremens. Denn die Bücher und Sets werden unter anderem über die Bremer Touristik-Zentrale verkauft. Und bereits 2011 kreierte er einen Zeichentrickfilm, in dem die Stadtmusikanten durch »Nutztiere« ersetzt wurden – und schuf dafür auch die Sounds.

Mario Ellert ist eben nicht nur Illustrator und Grafiker, sondern auch Musiker. Unter dem Pseudonym Jean Luke ist er als Singer-Songwriter unterwegs – und hat dabei seine Musik mit dem Zeichnen verbunden. Zwei Comics samt CD sind unter dem Titel »Jocko Locko« entstanden.

Diese Talente führt er in vielen Aufträgen zusammen. Die Musik, das Zeichnen sowie die Leidenschaft für Comics und Graffiti ist oft das verbindende Element der unterschiedlichen Werke. »Vieles, was ich mache, ist cartoonartig. Ich bin kein naturalistischer Zeichner, sondern setze mehr auf flächige Farben«, erläutert er. »Der Schwerpunkt meiner Arbeit liegt dabei auf illustrativem und konzeptionellem Design«, fasst Ellert zusammen. Das Portfolio umspanne zum Beispiel Webdesign, Logogestaltung und Branding, Vektorgrafiken sowie hochwertige Druckerzeugnisse und Comics für Erwachsene und Kinder. »Wenn ich etwas entwerfe, ist mir wichtig, dass man es auch potenziell animieren kann. Es macht mir total Spaß, Figuren zu entwickeln, die anfangen zu leben und eine Stimme bekommen, gern auch mit Musik untermalt«, so Ellert.

Neben seinen eigenen Projekten hat er die unterschiedlichsten Auftraggeber:innen. Dazu gehören unter anderem Unternehmen, Agenturen und Verlage. Lange arbeitete er angestellt, etwa beim Weser-Kurier. Seit 2020 ist er selbstständig unterwegs. »Das funktioniert erstaunlich gut. Alle stellten mit Beginn der Corona-Krise auf Digitalisierung um. Gefragt waren und sind daher Infografiken und animierte Erklärvideos.«

Sein Weg zum hauptberuflichen Grafiker war bereits früh vorgezeichnet. »Erste kleine Aufträge bekam ich schon in der Schule in Vechta«, erinnert sich Ellert. Dazu gehörten Comics für die Schülerzeitung – und ein Faible für Graffiti. Schnell kamen Anfragen aus Kneipen und Discos, dort die Wände zu sprayen. Und für das bekannte Volksfest, den Stoppelmarkt, erfand er damals das Maskottchen Börni samt weiteren Figuren, die er bis heute mit immer neuen Zeichnungen am Leben hält.

Sein Talent hat er auch an seine beiden Kinder weitergegeben. »Beide zeichnen schon viel und gern«, freut er sich. Und er denkt sich wiederum gern Geschichten für die Kids aus. So ist der Räuber-Comic »Kalle zieht aus« entstanden.

Steffi Urban

Einen Überblick über die vielseitigen Arbeiten und Projekte von Mario Ellert gibt es auf seiner Website unter der Adresse: marioellert.de

Sei, wie Du bist.
Fahr, wie Du willst.
Wir für Bremen.
Für alle.
BSAG