



Folge 11 – Abschlussfolge

Mit Maria Franke (Leiterin Fachbereich Nachhaltige Mobilität, KEA-BW), Richard Kaum (stv. Leiter Fachbereich Nachhaltige Mobilität, KEA-BW) und Stephan Fischer (Leiter Abteilung Mobilität in Konstanz)

Transkript

00:00:00:00 - 00:00:43:06

Maria Franke:

Ich finde das. Ich finde es erst mal großartig, dass das Land hier vorangeht und schon seit mittlerweile 2020 Stellen für nachhaltige Mobilität in Kommunen und teilweise aber auch je nach Schwerpunkt in Stadtwerken, in Energie, in Agenturen, in Verkehrsunternehmen fördert. Ganz oft entsteht auf dem Papier so der große Plan, wie die Verkehrswende vor Ort gelingen kann. Und dann fehlen die Personen, die tatsächlich diese Pläne mit ganz vielen Einzelmaßnahmen umsetzen.

00:00:43:08 - 00:01:00:00

Sprecherin:

„Verkehrswende. Einfach. Machen.“ Der Podcast zur nachhaltigen Mobilität der KEA-BW. Wir zeigen die vielen Möglichkeiten für Städte, Gemeinden und Landkreise, um die Verkehrswende anzukurbeln. Also rein ins E-Auto, rauf auf den Sattel, Türbereiche freimachen. Wir düsen los.

00:01:00:03 - 00:02:14:00

Moderator Mathias Schmid:

Hallo zusammen zur „Verkehrswende. Einfach. Machen.“ Ich muss euch sagen, das ist vorerst die letzte Folge, die ihr jetzt hört. Denn mit dieser schließen wir die erste Staffel von „Verkehrswende. Einfach. Machen.“ ab. Wie es weitergeht, ist noch nicht klar, aber ihr werdet es dann sicherlich erfahren. In dieser letzten Folge wollen wir gemeinsam nochmal auf die zehn Folgen schauen, die ihr euch hoffentlich alle schon angehört habt. Wenn nicht, dann bekommt ihr hier noch mal ein bisschen Inspiration dazu. Das mache ich heute gemeinsam mit meiner Chefin Maria Franke. Im zweiten Teil der Folge. Wollen wir dann noch eine Publikation von uns vorstellen, nämlich den Statusbericht Nachhaltige Mobilität. Dazu hören wir zum einen Richard Kaum. Er ist stellvertretender Leiter unseres Fachbereichs Mobilität bei der KEA-BW und er war an der Erstellung des Statusberichts beteiligt. Und zum anderen haben wir erneut mit der Stadt Konstanz gesprochen. Warum? Weil sie im Statusbericht sehr weit vorne gelandet ist. Jetzt wollen wir aber erstmal die erste Staffel von „Verkehrswende. Einfach. Machen.“ Revue passieren lassen. Und dazu begrüße ich Maria Franke. Hallo Maria!



00:02:14:00 - 00:02:16:00

Maria Franke:

Hallo Mathias, schön, dass ich hier sein darf.

00:02:16:20 - 00:02:37:00

Moderator Mathias Schmid:

Ja, ganz am Ende darfst du noch hier auf dem Stuhl gegenüber von mir Platz nehmen. Maria, mir brauchst du dich natürlich nicht mehr vorzustellen, aber für die Zuhörenden wäre es, glaube ich schön, ein paar Sätze über dich zu verlieren. Denn du bist quasi das Urgestein des Bereichs Nachhaltige Mobilität bei der KEA-BW.

00:02:37:00 - 00:03:11:00

Maria Franke:

Genau. Das Urgestein, was seit 2018 bei der KEA-BW ist. Genau. Angefangen habe ich tatsächlich hier bei der KEA-BW als erste Stelle, die sich voll und ganz dem Thema Mobilität gewidmet hat. Und seit 2021 leite ich den Bereich Mobilität. Denn das Team, das konnten wir stetig ausbauen, es sind immer mehr Leute dazugekommen, so dass wir mittlerweile sogar in der KEA-BW der größte personelle Bereich sind. Mit aktuell rund 14 Personen.

00:03:12:00 - 00:03:21:00

Moderator Mathias Schmid:

Ja, sehr schnell und sehr dynamisch gewachsen. Wir haben jetzt die ganze Staffel unsere Folge gestartet mit.

00:03:21:02 - 00:03:23:00

Sprecherin:

Die Frage der Fragen.

00:03:24:00 - 00:03:30:00

Moderator Mathias Schmid:

Das machen wir auch heute. Aber du hast dir da eine kleine Veränderung gewünscht.



00:03:30:20 - 00:03:42:03

Maria Franke:

Ganz genau. Und zwar würde ich gerne zum Abschluss der ersten Staffel einmal die Frage aller Fragen an dich stellen. Und zwar: Wie war es denn eigentlich für dich, den Podcast zu machen?

00:03:42:04 - 00:06:22:00

Moderator Mathias Schmid:

Ja, also es war auf jeden Fall sehr spannend, sehr viel Neues. Es war toll durchs Land zu reisen und mit ganz vielen engagierten Menschen über die Verkehrswende zu reden. Über die Instrumente. Über die guten Beispiele, die es da zum Glück schon zahlreich gibt. Auch mit der Resonanz auf den Podcast bin ich persönlich zufrieden. Wir sind insgesamt an gehörten Folgen bei einer Zahl, die sehr deutlich im vierstelligen Bereich liegt. Ich glaube, dass es für so einen Podcast, der sich jetzt nicht an die breite Allgemeinheit richtet, sondern schon an ein Fachpublikum, also in dem Fall vor allem Kommunen und Gemeinderäte richtet, ist das keine so schlechte Zahl, zumeist auch für uns was Neues war. Ein Experiment war, wir uns da erst mal auch eine Zuhörerschaft aufbauen mussten, die Leute darüber informieren mussten, dass wir so ein Angebot haben. Und ja, alles in allem kann man glaube ich schon sagen, dass wir da was Wertvolles auf die Beine gestellt haben. Das unterstreicht auch das viele positive Feedback, das wir von den verschiedensten Stellen dazu erhalten haben. Ein Thema, das uns fast bei jeder Folge begleitet hat, war das Thema Widerstände. Und wie kommt man gegen diese Widerstände an? Ich habe das zuletzt ganz unmittelbar mitbekommen, in der Folge zu Ortsmitten, wo ich mit Janus Baldermann aus Marbach, über die temporäre Umgestaltung eines historischen Platzes schon gesprochen habe. Wenn man da dann wirklich so Sätze bekommt wie: „Ihr macht doch nur noch Mist in der Verwaltung!“ oder „Wer hat sich den Blödsinn ausgedacht?“ Also das ist schon. Und es war jetzt in dem Fall sehr, sehr vermehrt. Also uns haben da viele Leute angesprochen, als wir da auf diesen Sitzgelegenheiten saßen und ja, diese Folge im Freien aufgenommen haben. Und das macht dann in dem Moment dann schon ein bisschen frustriert und auch ratlos. Das Tolle an der Reise durch Baden-Württemberg war aber, dass ich einfach immer wieder super motivierte Menschen gesprochen habe, die sich wirklich auch sehr intelligent mit der Verkehrswende auseinandersetzen. Und das hat mir und hoffentlich auch euch da draußen dann in der Summe doch wieder viel Hoffnung gemacht.

Ja, und genau diese Menschen, die muss man auch unterstützen, wo es nur geht. Und deshalb bin ich auch froh, dass sich das Verkehrsministerium zunächst mit der KEA-BW und zukünftig dann mit der NVBW, also der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, dem Thema Klimakommunikation sehr intensiv angenommen hat. Und wir wollen da Politik, Behörden und Institutionen bei ihrer Arbeit unterstützen. Genau, wir sind da ja gestartet mit unserem Leitfaden. Auch in Podcast haben wir das Thema immer wieder am Ende gehabt mit unseren Botschaften. Und das finde ich sehr wertvoll und freue mich, dass es da auch weitergeht. Bei dem Thema.



00:06:22:05 - 00:06:53:00

Maria Franke:

Ja, genau. Vielleicht können wir an der Stelle einmal ganz kurz erwähnen, wie es weitergeht. Denn das Thema Klimakommunikation im Verkehr wird künftig vor allem bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg betreut. Auch du wirst uns dorthin leider verlassen und ziehst sozusagen diesem spannenden Thema hinterher. Aber für die Kommunen ändert sich nicht so viel, denn so oder so gibt es jede Menge Unterstützung, auf die Sie sich freuen können.

00:06:53:02 - 00:08:06:00

Moderator Mathias Schmid:

Ja, genau das. Das ist definitiv so! Wir würden an dieser Stelle auch gern schon was zu einer möglichen Zukunft des Podcasts sagen, aber da wollen wir jetzt erst mal so ein bisschen in die Evaluation gehen und uns dann überlegen, wie es da weitergehen könnte. Deshalb ist das jetzt im Moment leider noch zu früh, da etwas dazu zu sagen. Maria Ein anderes Thema, das uns in vielen Folgen begleitet hat, waren die geförderten Personalstellen für die nachhaltige Mobilität, die es in Baden-Württemberg gibt. Der Verkehrsminister hatte ganz zu Beginn in der ersten Folge gesagt: „Es braucht Menschen in den Kommunen, die anpacken.“ Und wir haben in vielen unserer Folgen bei den guten Beispielen gesehen, dass genau diese Menschen, die die geförderten Personalstellen innehaben, auch die Personen sind oder sein können, die anpacken. Beispielsweise war das Julian Pfersich aus Ludwigsburg, den wir gehört haben, oder auch Ilka Eusemann aus Ulm, die beide die Themen Mobilität und oder Ladeinfrastruktur bespielen. Wie empfindest du denn diese geförderten Personalstellen? Du kennst ja sogar noch ein bisschen länger als ich.

00:08:06:23 - 00:09:35:40

Maria Franke:

Ja, also ich finde das. Ich finde es erst mal großartig, dass das Land hier vorangeht und schon seit mittlerweile 2020 Stellen für nachhaltige Mobilität in Kommunen und teilweise aber auch, je nach Schwerpunkt in Stadtwerken, in Energie, in Agenturen, in Verkehrsunternehmen fördert. Genau. Ganz oft entsteht auf dem Papier so der große Plan, wie die Verkehrswende vor Ort gelingen kann. Und dann fehlen die Personen, die tatsächlich diese Pläne mit ganz vielen Einzelmaßnahmen umsetzen. Manchmal ist es aber auch so, dass eine Kommune noch den Schritt davor braucht. Es gibt ganz viele gute Ideen und die müssen alle in einem sinnvollen Konzept zusammengebracht werden. Auch da gibt es übrigens Förderungen vom Land für genau solche Konzepte zu verschiedenen Themen. Und jetzt zurück zu den Stellen. Wir bei der KEA-BW. Wir wickeln zum einen dieses Förderprogramm für die geförderten Stellen für das



Verkehrsministerium ab und betreuen und vernetzen aber auch zum anderen die Stellen, die dann tatsächlich im Land unterwegs sind und das zusammen mit der in NVBW. Das sind, wie du auch schon im Podcast jetzt beschrieben hast, ganz viele motivierte Menschen, die wirklich was bewegen wollen. Und wenn ich sage, ganz viele, heißt das konkret, dass wir nach vier Förderaufrufen schon ein Netzwerk von 134 Stellen in ganz Baden-Württemberg haben.

00:09:35:45 - 00:10:03:00

Moderator Mathias Schmid:

Ja, das braucht jemand, der sich kümmert. Das hat auch mal ein Gast in einer Folge gesagt. Ich weiß gerade nicht mehr wer, aber das ist so ein bisschen das Thema und der Hintergrund, Wenn wirklich eine Person da ist, die sich da kümmert und die nur für dieses Thema auch dann zuständig ist, dann merkt man schon, dass es da anders vorwärts geht. Für alle, die da einsteigen wollen, Maria, haben wir auch eine zwar nicht mehr ganz neue, aber nach wie vor gute Nachricht.

00:10:03:20 - 00:11:23:01

Maria Franke:

Wichtig, denn dieses Förderprogramm, was halt vier Aufrufe hatte, wurde verstetigt dieses Jahr. Und zwar haben Kommunen jetzt jedes Jahr aufs Neue die Möglichkeit, Förderanträge einzureichen. Das ist immer bis zum 31. Januar. Dafür sind keine großen textlichen Ausführungen notwendig, sondern man muss tatsächlich nur ein sehr knappes Antragsformular ausfüllen und diese Förderung für Stellen, für Fachkräfte gibt es in acht verschiedenen Bereichen, die thematisch auch sehr oft ihren Weg in den Podcast gefunden haben. Und zwar ist das zum Beispiel Klimamobilitätspläne, das Thema Mobilitätsstation und Carsharing, auch Elektromobilität, Ladeinfrastruktur. Es gibt geförderte Stellen für das Thema Parken, für Ortsmitten und Fußverkehr, aber auch für Datenmanagement und auch für die Umsetzung vor Ort. Die regionale Umsetzung des Landeskonzepts Mobilität und Klima, was ja sozusagen das Konzept ist, um die Klimaziele bis 2030 zu erreichen. Für diesen letzten Punkt dadurch, dass Verkehr und Mobilität oft auch über die Kommune hinaus gedacht werden muss, gibt es auch Förderung für Regionalverbände.

00:11:23:09 - 00:11:57:03

Moderator Mathias Schmid:

Ja, auf jeden Fall eine tolle Sache, dass da eine Verstetigung und auch eine Vereinfachung noch mal da ist. Also hier noch mal der Appell an die Kommunen: „Traut euch, nehmt das mit! Es ist sehr, sehr wertvoll.“ Das ist nicht das einzige Thema, das sich dynamisch entwickelt hat in der Zeit, in der wir jetzt den Podcast aufgenommen haben; in den letzten Monaten. Beim Thema



Mobilstationen. Da hat unsere Kollegin Hanna Ritter im Gespräch auch schon angedeutet, dass es hier ein Gestaltungskonzept für Kommunen gibt. Und da darfst du heute ein kleines Update dazugeben.

00:11:57:09 - 00:12:57:03

Maria Franke:

Genau dieser Wunsch wurde sehr oft in den letzten Jahren von den Kommunen an das Land herangetragen. So ein Gestaltungskonzepten, Designkonzept zu haben für Mobilstationen. Dieses gibt es jetzt. Das ist im Corporate Design der bewegt-Marke gehalten und dieses Gestaltungskonzept wird sozusagen das Herzstück von einem Modul Katalog für Mobilstation und drumherum gibt es einen Rahmenvertrag, so dass im Endeffekt die Kommunen sich relativ unkompliziert standardisierte Module schon richtig designt beschaffen können und sich um diese ganzen Vergaben und das ganze Drumherum nicht mehr kümmern müssen, sondern viel einfacher sagen können: „Okay, wir brauchen eine Mobilstation vor Ort. Wir greifen auf verschiedene Module dieses Rahmenvertrags und dieses Gestaltungskonzeptes zurück.“

00:12:57:13 - 00:15:34:03

Moderator Mathias Schmid:

Also auch hier eine Vereinfachung für die Kommunen. Auf jeden Fall. Wir sind mit den Aufnahmen für unsere Podcastfolgen so ein bisschen in Vorlauf gekommen. Deshalb können wir jetzt nicht genau sagen, was dann in welcher Form schon zur Verfügung steht bis zur Ausstrahlung dieser Folge. Aber wir werden auf jeden Fall in der Beschreibung den Link zu unserer Mobilstation-Seite einfügen. Und da gibt es dann immer alle aktuellen Infos. Und natürlich auch auf unserer „Aktuelles“-Seite werdet ihr da bestens informiert. Es gibt natürlich noch ganz viele andere Themen und Instrumente zur nachhaltigen Mobilität in Baden-Württemberg, über die wir teilweise jetzt auch noch gar nicht gesprochen haben. Im Podcast. Zum Beispiel spielen Daten eine ganz wichtige Rolle. Darauf möchte ich jetzt einfach noch kurz eingehen. Die Daten sammeln in Baden-Württemberg, nämlich das Team MobiData BW. Die gehören auch zur Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. Genau. Die MobiData BW ist eine Verkehrsträgerübergreifende Open Data Plattform für Mobilitätsdaten in Baden-Württemberg. Und das möchte ich ja schon betonen Die leisten sehr wichtige Arbeit, auch für die Instrumente, die wir jetzt hier im Podcast vorgestellt haben. Deshalb wollen wir das jetzt einfach noch an einigen Beispielen zeigen, wie auch die Daten zur Verkehrswende und zu bestimmten Themen beitragen. Beispiel Klimamobilitätspläne: Hier werden natürlich jede Menge Daten benötigt, um diese, ja, diese große, den Blick aufs große Gesamte zu haben. MobiData kann zum Beispiel Sharing ÖPNV Daten oder auch Daten zu Fahrgastaufkommen zur Verfügung stellen und umgekehrt können auch die Kommunen ihre Daten weitergeben. Und die stehen dann wiederum anderen Kommunen zur Verfügung. Ähnlich ist es beim Thema Mobilstationen. Auch hier liefert MobiData Daten, um dabei zu helfen, dass potenzielle Mobilstationen oder Umstiegsunkte allgemein definiert und dann auch markiert werden



können. Und natürlich auch beim Thema E-Mobilität. Wir hatten ja beim Thema Ladeinfrastruktur zum Beispiel das Thema Reichweitenangst. MobiData bietet die Möglichkeit, anbieterübergreifend da Informationen für Apps und Navi Betreiber bereitzustellen. Und sie führen auch einen offenen Datensatz, der in sämtliche Auskunftssysteme und Karten integriert werden kann. Also auch hier ein großer Mehrwert. Jetzt habe ich dazu einen Monolog gehalten. Willst du dann auch noch was beitragen zum Thema Daten und Verkehrswende?

00:15:34:05 - 00:16:07:00

Maria Franke:

Ja, dazu gibt es natürlich, wie vorhin auch schon angesprochen, auch eine Förderung. Einmal zum Thema Personal, also Kommunen können sich eine Stelle fördern lassen für das Thema Datenmanagement. Und es gibt aber auch noch eine Förderung zur Erschließung offener Mobilitätsdaten, also zur Beschaffung von Datensätzen, aber auch zum Beispiel zur Software, zur Hardware, Dienstleistung von Drittanbietern. Das alles wird auch abgedeckt.

00:16:07:02 - 00:16:37:03

Moderator Mathias Schmid:

Okay, dann schließen wir den Teil dieses Interview jetzt an dieser Stelle. Und wie angekündigt, wollen wir noch einen gemeinsamen Blick oder ein Ohr auf den Statusbericht Nachhaltige Mobilität werfen. Den hat die KEA-BW vergangenes Jahr erstmals herausgegeben und wir hören jetzt erst mal von Richard Kaum. Wie gesagt, stellvertretender Teamleiter unseres Bereichs. Was der Statusbericht ist und was er kann.

00:16:41:10 - 00:17:01:00

Richard Kaum:

Ja, hinter dem Statusbericht stand die Frage, wer es in welchem Bereich der nachhaltigen Mobilität überhaupt gut aufgestellt. Und was gibt es überhaupt in diesem großen Themenschwerpunkt Nachhaltige Mobilität? Die Grunderfahrung und Ausgangslage war, dass wir seit einigen Jahren ja viel tun, aber das noch nicht reicht. Und da wollten wir ein bisschen Erkenntnis hinter bringen.

00:17:01:25 - 00:17:11:00

Moderator Mathias Schmid:



Der Statusbericht liefert dazu jetzt eine Bestandsaufnahme über die Mobilitätswende oder über die Verkehrswende in Baden-Württemberg.

00:17:11:01 - 00:17:21:15

Richard Kaum:

Ja, aber eine, die auch Überblick und Vergleich bietet, wozu perspektivisch natürlich Zeitreihen interessant wären, um auch Entwicklungen, die hoffentlich positiv sind, aufzeigen zu können.

00:17:21:17 - 00:17:51:00

Moderator Mathias Schmid:

Dann schauen wir mal, was ihr da genau untersucht habt. In 15 Indikatoren fünf Themenblöcke, die da wären: Allgemein, mobilitisierter Individualverkehr, Fußverkehr, Radverkehr und öffentliche Personennahverkehr. Untersucht wurden 44 Stadt und Landkreise sowie vier kreisfreie Städte, namentlich sind es Konstanz, Ludwigsburg, Reutlingen und Tübingen. Außerdem mit dem Kanton Zürich in der Schweiz und dem Bundesland Vorarlberg aus Österreich noch zwei internationale Beispiele.

00:17:51:05 - 00:18:03:00

Richard Kaum:

Ja, das sind dann 50 Untersuchungseinheiten. Wobei wir in der Darstellung eine Logik nach dem Ampelschema eingebaut haben. Grün ist dann immer gut und Rot ist schlecht.

00:18:03:00 - 00:18:06:00

Moderator Mathias Schmid:

Wer kann denn jetzt was anfangen mit diesem Statusbericht?

00:18:06:20 - 00:18:54:00

Richard Kaum:

Hoffentlich jeder. Aber idealerweise stützt sich die Kommunalpolitik und auch die Verwaltung vor Ort am eigenen Abschneiden, möchte sich verbessern, woraufhin sie dann aktiv wird. Wenn das so direkt nicht ganz funktioniert, dann sehen wir auch auf die Zivilgesellschaft und insbesondere Vereine, die lokal darauf verweisen, dass andere besser sind. Woraus dann Diskussion und idealerweise auch Aktivität resultiert. Da ist ein Hinweis, dass wir natürlich landesweit oder landesseitig um die Kapazitäten vor Ort wissen und auch darum, dass sie begrenzt sind. Dennoch muss die Aktivität ja vor Ort erfolgen und aus den Kommunen und



Kreisen heraus initiiert werden. Wir helfen aber vom Land aus mit Beratung, Vernetzung und beispielsweise auch Förderprogrammen.

00:18:54:20 - 00:19:09:00

Moderator Mathias Schmid:

Dass es geht, dass man auch schon weiter sein kann, zeigen die Beispiele aus der Schweiz und Österreich. Man muss attestieren, die beiden Gebiete liegen in vielen Bereichen vor unseren Landkreisen.

00:19:09:20 - 00:19:38:00

Richard Kaum:

Ja, die haben insbesondere den ÖPNV im Griff, obwohl das ja Flächen sind, auf die wir zurückgegriffen haben. Wir reden ja vom Kanton, nicht von der Stadt Zürich. Und auch Vorarlberg ist eher flächig anzusehen. Wichtig war es für uns, da auf die Verkehrsverbünde zurückzugreifen, weil die für den ÖPNV ja die zentrale Zuordnungseinheit ist. Außerdem möchte ich noch anmerken, dass es auch die Alpen nicht verhindern, dass es einen vorzeigbaren ÖPNV geben kann. Also die Topografie ist auch keine Ausrede.

00:19:38:09 - 00:19:42:10

Moderator Mathias Schmid:

Verkehrswende auf dem Land kann funktionieren, ist das Fazit.

00:19:42:10 – 00:19:42:35

Richard Kaum:

Genau.

00:19:43:00 – 00:19:47:00

Moderator Mathias Schmid:

Und was sagt der Statusbericht jetzt über den Stand der Verkehrswende in Baden-Württemberg aus?

00:19:47:00 – 00:20:23:00



Richard Kaum:

Der Statusbericht sagt aus, dass wir noch sehr viel zu tun haben, aber einige schon auf dem Weg sind, andere eben leider noch nicht so sehr. Es geht aber wirklich um den Weg. Einmalige Aktivitäten in einzelnen Bereichen reichen nicht mehr aus. Es geht hier um langfristige Prozesse. Und Nachholbedarf gibt es in einigen Städten und Kreisen schon. Besonders die Übersichtstabelle am Ende zeigt, wer das konkret ist und auch in welchen Schwerpunkten. Wichtig ist uns wirklich, diese Zeit- und Kapazitätsdimension. Wer schon länger mit klarem strategischen Plan agiert, der erzielt auch Ergebnisse. Das zeigen Vorarlberg und Zürich.

00:20:26:00 - 00:20:55:20

Moderator Mathias Schmid:

Ja, also wer noch nicht reingeschaut hat in den Statusbericht, das lohnt sich auf jeden Fall. Es ist auch ganz spannend, wie so die Kreise um einen herum abgeschnitten haben. Wer sehr gut weggekommen ist, ist zum Beispiel die Stadt Konstanz, die eine der wenigen Städte war, die wir neben den Stadt- und Landkreisen betrachtet haben. Deshalb hören wir nun von Stephan Fischer, er ist Leiter der Abteilung Mobilität in Konstanz, einige Dinge, die die Stadt beim Thema Verkehrswende schon gut macht.

00:20:55:00 - 00:21:44:00

Stephan Fischer:

Ja. Wer hier als Tourist in Konstanz war, der hat bestimmt schon wahrgenommen, wie gut hier unsere Radverkehrsanlagen ausgebaut sind. Also das merkt man eigentlich sofort. Die Politik hat hier schon seit 1990 Jahre nachhaltige Politik gemacht. Vorzeigeprojekt ist die Fahrradbrücke, die gibt es hier schon seit 1991. Die Fahrradbrücke über den See-Rhein. Aktuell ist vielleicht, was wir als Vorzeigeprojekte sehen, dass wir visuell sichtbar machen. Wir machen sehr viel mit der Farbe Blau für den Radverkehr und gelbe Füße Fahrradstraßen. Flächige Blau markieren am Beginn von Einbindung von Straßen und gelb markierte Fußabdrücke. Zum Beispiel wenn Bushaltestellen da kreuzen oder eben wichtige andere stark frequentierte Fußgängerquerungen sind. Das machen wir visuell sichtbar, dass sowohl die Fahrradfahrer und auch die Fußgänger merken, da ist eine Kreuzung und da muss ich aufpassen.

00:21:44:20 - 00:21:48:00

Moderator Mathias Schmid:

Wie läuft denn die Mobilitätsplanung konkret ab? In Konstanz?

00:21:48:03 - 00:22:53:00



Stephan Fischer:

Wir bemühen uns nach und nach, die Masterplan Mobilität und in den Handlungsprogrammen Radverkehr und Fußverkehr dargestellten Maßnahmen umzusetzen. Dafür haben wir im Jahr insgesamt 900.000 €. Davon sind 400.000 € Fördermittel, die vom Land kommen, und 500.000 € Eigenmittel. Und am Ende eines jeden Jahres wählen wir aus den Handlungsprogrammen Radverkehr, Fußverkehr oder aus dem Masterplan Maßnahmen, die wir dann im kommenden Jahr umsetzen wollen. Wir machen einen Jahresplan, stimmen das verwaltungsintern ab und dann informieren wir den Ausschuss, ob wir das machen sollen und hoffen, dann immer sehr viel umsetzen zu können. Wir haben zuletzt im Stadtteil Paradies ein Fahrradstraße gemacht. 170.000 € hat uns das gekostet, eine weitere Fahrradstraße zum Freibad Horn. Da mussten wir lange kämpfen, weil natürlich die Autolobby dagegen war. Das kostet einen ähnlichen Betrag. 2018 haben wir am Bahnhof Petershausen mit der Z-Brücke eine zusätzliche Querung über die Bahnanlagen gebaut. Also Z. Wenn man Luftbild schaut, ist es wie dieser Buchstabe kostete 5,5 Millionen Euro. Aber es geht eben immer nur so viel wie meine Leute und das Team mit dem vorhandenen Personal stemmen können.

00:22:53:02 - 00:23:00:00

Moderator Mathias Schmid:

Konstanz bezeichnet sich aufgrund dieser Maßnahmen selbst als Radstadt. Woher kommt das?

00:23:00:02 - 00:23:23:50

Stephan Fischer:

Diesen Titel haben wir uns selbst gegeben, weil wir eben festgestellt haben, dass wir im Vergleich zu anderen Städten beim Radverkehr sehr weit sind. Das hat das Land Baden-Württemberg mit der Auszeichnung als erste fahrradfreundliche Kommune in Silber bestätigt. Und wenn ich sehe, dass wir die erste Stadt mit einem Abzeichen in Silber sind, heißt es aber auch, dass viel zu viele Kommunen noch gar nicht begriffen haben, dass man damit aufhören sollte, dem Auto ständig den Vorrang einzuräumen und mehr für den Fuß und Radverkehr tun sollte.

00:23:24:04 - 00:23:41:16

Moderator Mathias Schmid:

Nichtsdestotrotz dürfte ja es auch in Konstanz da, sie haben es kurz schon angesprochen, Widerstand Ihnen entgegengeschlagen sein, wenn Sie eben für breite lange Radwege Abstriche beim Autoverkehr machen. Wie schlimm war das und wie haben Sie die Menschen auch bei dieser Veränderung mitgenommen?



00:23:41:20 - 00:24:32:16

Stephan Fischer:

Also das Letzte, was wir gemacht haben, die Fahrradstraße, die wir da verlängert haben, sind über 20 Stellplätze entfallen. Da haben wir gesagt, die kompensieren wir auf einem nicht allzu weit entfernten Parkplatz und haben dann in der ersten Phase, wo es umgesetzt wurde, nicht gleich die Autos verwarnt, sondern erst mal Infozettel verteilt und wo draufstand, wo sie eben parken können, um Verständnis gebeten werden. Wir machen das auch im Amtsblatt, in sozialen Medien. Wir stellen an den Fahrradstraßen an den Stellen Banner auf, werben für Rücksicht Radfahrer mit Fußgänger; Autofahrer auf Radfahrer. Wir machen auch mit Bannern sehr viel, indem wir informieren über irgendwelche Maßnahmen, auch Mobilitätsmanagementmaßnahmen. Also dass man den Eltern erzählen, dass sie ihr Kind vielleicht nicht mit dem Auto zur Schule bringen. Da steht dann vor den Grundschulen. Aber ich denke, solche Maßnahmen sind wichtig, dass man gut kommuniziert, warum wir was machen.

00:24:34:23 - 00:25:11:05

Moderator Mathias Schmid:

Ja, und auch den Statusbericht gibt es natürlich als Link in der Folgenbeschreibung. Und damit kommen wir dann so langsam aber sicher wirklich zum Ende. Liebe, Verkehrswenderinnen und Verkehrswender da draußen. Wir von der KEA-BW danken euch allen dafür. Zum einen für eure Arbeit. Zum anderen auch, dass ihr diesen Podcast begleitet habt als Zuhörerinnen, als Zuhörer. Und ja, wir hoffen, dass ihr viel Inspiration aus den Folgen mitnehmen könntet. Wir freuen uns weiterhin über Nachrichten, wie euch der Podcast gefällt. Vielleicht auch über Themen, die ihr gerne noch ausführlicher diskutiert haben möchtet.

00:25:11:23 - 00:25:45:00

Maria Franke:

Und ja, ganz wichtig: Bitte bleibt am Ball beim Thema Nachhaltige Mobilität. Wir haben noch ein bisschen Strecke vor uns. Nutzt gerne die vielen Unterstützungsmöglichkeiten, Förderangebote, die von der KEA-BW von uns kommen, aber auch von der NVBW, vom Verkehrsministerium und wenn ihr nicht so richtig wisst, wer wo wie was macht, kommt einfach mit Fragen und Anregungen auf uns zu. Scheut euch nicht, uns zu fragen.

00:25:45:06 - 00:25:45:00

Moderator Mathias Schmid:

Verkehrswende. Einfach. Machen.
Ein Podcast der KEA-BW



Genau. Und dazu passt dann wieder mein Abschlusssatz, mit dem ich jetzt jede Folge beendet habe. Und zwar: „Bleibt nachhaltig mobil.“

00:26:07:19 - 00:26:20:12

Sprecherin:

„Verkehrswende. Einfach. Machen.“ ist ein Podcast der KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH.

Konzept, Redaktion und Moderation: Mathias Schmid, Sprecherin: Britta Wittchow, Produktion: Hawkins and Cross.