

Uli: Hallo und herzlich willkommen zu Verkehrsvisionen, dem feministischen Podcast zur Mobilitätswende vom VCD Nordost. Wir sind eure Moderatorinnen, Uli und Anja.

Anja: Wir freuen uns sehr, dass wir für diese Folge heute die freie Journalistin Andrea Raidl gewinnen konnten. Herzlich willkommen, Andrea!

Andrea: Hallo und herzlich willkommen!

Uli: Anja und ich sind nach längerer Zeit mal wieder zusammen hier im Podcast Studio der Heinrich Böll Bibliothek in Berlin. Andrea ist uns zugeschaltet. Bevor wir einsteigen, könntest du dich und deine Arbeit für unsere Zuhörer*innen kurz noch einmal vorstellen?

Andrea: Ja, sehr gerne. Ich arbeite seit vielen Jahren schon freiberuflich als Journalistin. Meine Schwerpunkte sind Radverkehr und nachhaltige Mobilität. Ich arbeite für verschiedene bekannte Nachrichtenmagazine wie Zeit Online, im Spiegel und verschiedene Fachmagazine wie auch die Veloplan. Außerdem bin ich Mitglied bei den Riffreportern. Wir sind eine Genossenschaft von Fachjournalisten, Wissenschaftsjournalisten und veröffentlichen auf der gleichnamigen Plattform zu unseren Themen. Und ja, neben meiner journalistischen Arbeit moderiere ich auch Workshops, Veranstaltungen zur Mobilität oder halte Vorträge.

Anja: Alles klar. Unsere regulären Podcast Hörer*innen werden das kennen und die haben wir es ja auch schon mal angekündigt im Vorgespräch. Zum Aufwärmen für unser Gespräch haben wir wie immer drei kleine Fragen vorbereitet, auf die du jetzt ganz spontan reagieren kannst. Frage Nummer eins: Zu Fuß oder mit Rad unterwegs?

Andrea: Eher mit dem Fahrrad.

Anja: Frage Nummer zwei Radfahren im Regen: ja oder nein?

Andrea: Doch, Radfahren im Regen auch auf jeden Fall und auch gerne im Winter. Ich habe nämlich eine prima dicke Fahrradjacke, mit der ich dann gut geschützt bin und mich da auch bei starkem Regen echt wohl fühle.

Uli: Und jetzt die dritte Aufwärmfrage: Print oder E-paper?

Andrea: Lieber E-paper, weil da nichts verloren geht.

Uli: Du hast es ja in deiner Vorstellung auch schon erwähnt, dass du dich schon lange auch mit Themen rund um die Mobilität beschäftigst. Wie bist du denn ursprünglich dazu gekommen, über Mobilität nachzudenken und was findest du nach all den Jahren immer noch interessant daran?

Andrea: Also für mich hängt Mobilität ganz eng mit auch Stadtplanung zusammen. Und tatsächlich begleitet mich das eigentlich schon seit meiner Kindheit. Ich bin ja in so einer typischen Werkssiedlung aufgewachsen aus den 70er Jahren mit diesen typischen Mehrfamilienhäusern, die auch alle ziemlich gleich aussehen und die nach so einer autogerechten Stadtplanung gebaut werden. Und ich stand oft am Fenster und habe mich immer gewundert, wo diese ganzen Menschen sind und habe mich wirklich gefragt, hier wohnen überall so viele Menschen und man sieht sie nicht auf den Straßen. Und irgendwann ist mir dann aber auch aufgegangen: na ja, es ist eben auch nicht attraktiv, sich dort aufzuhalten. Zwischen den Häusern gab es zwar damals deutlich mehr Grünflächen als heute, aber die waren eben nicht gestaltet. Die waren alle so quadratisch, praktisch, gut und da macht es keinen Spaß, sich draußen aufzuhalten. Das macht auch keinen Spaß, dort lang zu gehen und es ist einfach langweilig und unglaublich unattraktiv. Und da habe ich schon immer Großstädte einfach mehr begeistert, weil da doch viel mehr gewachsene Infrastruktur ist. Also so hat mich das Thema eigentlich seit meiner Jugend begleitet und tut es bis heute. Ich finde es total spannend, wie Menschen sich in Städten fortbewegen und was sie eigentlich dazu anreizt, sich auch dort auf der Straße zu bewegen.

Anja: Also hast du als Kind schon dir Gedanken darüber gemacht, wie die Stadt anders aussehen könnte?

Andrea: Ja, weil mir einfach langweilig war. Ich wusste ja, also da sind ja so viele Menschen und auch Kinder. Mit vielen bin ich ja auch in die Schule gegangen und warum eigentlich niemand freiwillig rausgeht. Also damals hat man sich ja nicht per Handy verabredet, da ist man ja immer von Tür zu Tür gegangen und hat einfach geklingelt und gefragt, ob jemand rauskommt. Aber so, dass einfach nie jemand auf diesen freien Flächen ist. Das fand ich völlig seltsam.

Uli: Ja, sehr spannend. Wir beschäftigen uns in diesem Podcast ja spezifisch mit Gender und Mobilität. Was hat denn aus deiner Sicht das eine mit dem anderen zu tun und wie taucht Gender in deiner journalistischen Arbeit auf?

Andrea: Also ich finde, dass sich insgesamt die Berichterstattung über Mobilität in den vergangenen zehn Jahren massiv verändert hat und auch der Blick auf die Mobilität. Also Gender hat vor 10-15 Jahren eigentlich so gut wie gar nicht stattgefunden. Es gab immer wirklich mal vereinzelte Themen. Ihr hattet ja auch schon Juliane Krause im Podcast. Also sie war ja tatsächlich eine der Vorreiterinnen, die das Thema ganz früh auf die Agenda gebracht haben. Aber ich finde, der Blick auf die, auf die Mobilität, der Wandel, also auch in der Berichterstattung, die Verkehrswende hat da erst so vor zehn Jahren eigentlich begonnen. Da fing das auch so an, dass jetzt Falschparken nicht mehr als Kavaliersdelikt bewertet wurde. Also da fing man an, kritisch darüber zu berichten und so jetzt in den letzten vier, fünf Jahren ist das Thema Gendergerechtigkeit, dieser Gender Gap in der Mobilität, tatsächlich mehr in der Berichterstattung aufgetaucht. Und ich habe auch schon für verschiedene Medien darüber geschrieben. Finde aber, dass es tatsächlich noch ein Thema ist, das viel zu wenig beachtet wird. Mir geht es auch so. Ich vergesse das zwischendurch auch immer mal im Alltag. Ich glaube, das Bewusstsein dafür muss erst mal noch stärker wachsen. Also mir fällt es auch eher auf, wenn ein Radweg irgendwo plötzlich endet oder ein neuer Radweg nicht die Mindestmaße hat usw. Das fällt mir eher auf, als wenn jetzt bei einer neuen Bahnlinie irgendwo eine Haltestelle fehlt oder die Haltestelle so eingerichtet ist, dass sie für junge Mädchen junge Frauen früh am Morgen oder spätabends

unattraktiv ist. Oder dass man da Angst haben muss oder, dass auch eine Begleitung in der S Bahn zum Beispiel fehlt. Oder abends Warteräume an Bahnhöfen. Das sind ja alles durchaus Themen, die dort mit reinfallen. Und da müssen wir alle ein viel größeres Bewusstsein noch für entwickeln. Und da brauchen wir auch einfach Hilfe. Oder immer wieder den Hinweis auch von den Betroffenen, dass die sich auch einfach bei uns melden, also auch bei Journalist*innen melden und uns auch mal Themen vorschlagen tatsächlich.

Uli: Also ist Gender manchmal einfach schwer sichtbar im Stadtbild?

Andrea: Ja, aber das ist ja eine Entwicklung. Das ist ja tatsächlich auch ein Prozess, auch vor zehn Jahren, da ging es ja auch nicht um Radwege, da ging es ja darum, wir fahren alle im Mischverkehr und wir müssen da die Ellbogen raus auspacken und uns behaupten. Das hat sich ja gewandelt. Sso redet ja keiner mehr heute. Und das meine ich auch. Also das Bewusstsein für gewisse Themen verändert sich. Wir haben alle noch so sehr diese Autofahrer-Brille auf. Also wir sind einfach daran gewohnt: wenn wir aus der Haustür kommen, parken rechts und links die Autos und die haben den meisten Platz. Das finden wir nicht gut, aber wir kennen ja oft auch nicht die Lösung. Genauso wie jetzt seit ein paar Jahren dieses Thema Parken ganz groß in der Öffentlichkeit aufgepoppt ist, brauchen wir auch eine größere Sensibilität für eine Verkehrsplanung aus Kindersicht, eine Verkehrsplanung aus der Sicht von Menschen, die Einschränkungen haben. Wir brauchen ja nur an U-Bahn Unterführungen zu gucken, wie kommen wir da runter? Der eine Fahrstuhl den es da oft gibt, da knubbeln sich dann die Mütter oder Väter mit ihren Kinderwagen, aber auch Menschen, ob sie jetzt ein Gipsbein haben oder eine ständige Einschränkung. Also es fehlt da einfach ganz viel. Es gibt da ganz viel Verbesserungsbedarf und da gibt es einfach auch im Ausland viel bessere. Die blicken schon viel weiter da als wir in Deutschland mit der Verkehrsplanung.

Anja: Apropos Autofahrer-Brille, von der du gerade gesprochen hast: Ich habe tatsächlich persönlich auch manchmal den Eindruck, dass gerade beim Thema Mobilität die Meinungsfronten in der Gesellschaft zwischen Autofahrern und dem Rest immer festgefahrener werden und das auch in dem Diskurs eben noch sehr viel aus der

Autofahrer-Brille oder autozentrierten Brille gedacht wird und es an Vorstellungskraft fehlt, wie es denn aussehen könnte, wenn die Welt eben nicht ums Auto herum gebaut wäre. Also meine Frage an dich ist da: Welche Rolle spielt denn die Kommunikation beim Gelingen der Verkehrswende und auch bei dem Vermitteln der Visionen, was dann quasi am Ende der Verkehrswende steht, was das Resultat wäre, das Lebenswerte daran? Und welche Rolle spielen spezifisch Journalist*innen dabei?

Andrea: Also Kommunikation für die Verkehrswende ist ja extrem wichtig, weil das eine Verhaltensänderung für alle Menschen beinhaltet und viele ja auch gar nicht wissen, wo soll es eigentlich hingehen? Und ich sehe da aber besonders erstmal die Städte in der Pflicht, die deutlich prägnanter und verständlicher ihre Ziele formulieren sollten, wie die Stadt in zehn oder 20 Jahren aussehen kann. Also die sollten ein konkretes Bild davon zeigen, wie eine Stadt ein Quartier oder eine Straße in zehn oder 20 Jahren aussehen sollte. Und wer das ziemlich gut macht, ist Paris. Also da kann man ja gucken, nach Afrika, nach Amerika oder auch nach Indien. Die Menschen, die haben ja, wenn man von Paris spricht, der 15 Minuten Stadt, die haben alle sofort das Bild vor Augen, mit dem Paris auch arbeitet. Und das ist total wichtig, wenn man die Menschen mitnehmen will. Wir reden hier auch In Hamburg heißt es immer, 2030 soll 80 % der Fahrten im Umweltverbund erfolgen und Hamburg soll Fahrradstadt werden. Aber wie sieht das genau aus? Also Laien haben davon ja keine Vorstellung, die gerade Autofahrer, die sehen dann nur uns wird was weggenommen und wir dürfen nicht mehr Auto fahren. Aber was sie eigentlich für ein Benefit haben und wie das aussehen kann, davon haben sie keine Idee. Und ich finde, da müssen die erst mal die Städte liefern. Und dann sind halt die Journalist*innen gefragt, um das auch kritisch zu hinterfragen und dann eben auch darüber zu schreiben. Das ist ja unsere Rolle.

Uli: Hast du das Gefühl, das sehen deine Kolleg*innen, die anderen Journalist*innen auch so oder bist du da eher allein auf weiter Flur?

Andrea: Also ich sehe ganz ich, ich lese ja auch gerne viele Beiträge, zum Beispiel von den Kollegen vom Tagesspiegel, die ja auch sehr breit über die Verkehrswende berichten. Dann auch ein Kollege aus der Nordwestzeitung, finde ich, der auch einfach schon sehr breit über das Thema und über die vielen Facetten der Mobilitätswende

berichtet, also die auch wir sind. Ja, wir sind ja auch so ein Spiegel der Gesellschaft. Also ich fand es mal ganz interessant, eine Kollegin, die hatte mal einen Fernsehbeitrag über den Ausbau des Radverkehrs gemacht und auch durchaus verschiedener Seiten beleuchtet. Aber der zentrale Punkt war, dass sie quasi als Betroffene im Fokus stand, dass sie das Auto für ihren Alltag braucht und eigentlich dann so der die gewinnt ist. War dann nachher auch, dass sie eigentlich doch ärgerlich ist, wenn der Parkplatz vor ihrer Haustür wegfällt. Und ja, es ist ja durchaus legitim, eine Perspektive aus von Betroffenen zu zeigen. Aber diesen Aufschrei "Mein Parkplatz fällt weg!", das kennen wir ja. Und das ist ja diese Sicht, die, die ganz viel finde ich auch in den Medien transportiert wird. Die eine Sicht der Autofahrer wird ganz stark geschildert. Und wenn sie halt meinen, ihnen wird was weggenommen. Aber so diese andere Perspektive, dass jetzt Radfahrer*innen, Fußgänger*innen, Kinder oder auch Ältere, dass die die ganze Zeit auf was verzichten. Die Rolle müssen wir einfach noch viel stärker einnehmen und auch da viel stärker hinschauen. Na ja, und die Mobilitätswende ist jetzt ja keine keine Idee von einer Handvoll von Journalist*innen, sondern und auch kein Selbstzweck, sondern wir brauchen die, um die Klimaziele zu erreichen. Das ist ja ein wichtiger, ein wichtiger und wichtiges Standbein dafür. Darum müssen wir eben auch gewisse Aussagen der Politik eben hinterfragen. Wir brauchen jetzt ja nur gerade nach Berlin zu schauen, wo jetzt die neue schwarz rote Regierung den Autoverkehr wieder so stärken will. Und wenn man da aber mal sich so die Relation anschaut: wir haben fünf rund 5300 Kilometer Straßennetz in Berlin und in den vergangenen sieben Jahren wurden 113 Kilometer Radnetz gebaut und vieles davon hat noch nicht mal diese Standards, die das Mobilitätsgesetz in Berlin eigentlich vorschreibt. Und da muss man sich ja wirklich fragen Ist dieser Aufschrei aus der Autofahrerfraktion tatsächlich gerechtfertigt? Berlin muss ja auch seine Klimaziele erreichen. Sind die 113 Kilometer Radweg ausreichend notwendig oder müsste da eigentlich noch mehr passieren? Diese Fragen muss man stellen und das auch so ein bisschen in Relation setzen.

Anja: Ja, in Berlin ist es ja zurzeit auch so, dass Kai Wegner, der jetzt seit einigen Monaten Regierender Bürgermeister ist, sehr damit argumentiert, dass er niemanden benachteiligen möchte und alle gleichberechtigt sein müssten, also alle Verkehrsteilnehmer, alle Verkehrsarten. Und deswegen müsste es quasi die Privilegierung vom Radverkehr erst in den letzten Jahre quasi rückgängig gemacht

werden. Mir fehlt da aber oft so ein bisschen in der Diskussion eben die Realisierung, dass es eher darum geht, dass das Auto zurzeit so privilegiert ist und im Zentrum steht und dass wir den Diskurs dahingehend ändern müssten. Was sagst du dazu seit Jahrzehnten?

Andrea: Also wir haben uns da dran gewöhnt, dass das Auto einfach so omnipräsent in den Straßen ist. Und Autofahrer*innen haben sich auch daran gewöhnt, dass sie ihr Auto überall abstellen können und auch eigentlich überall damit bequem fahren können. Und jetzt ändert sich das. Das ist natürlich ein riesiger Shift und dass das vielen nicht gefällt, kann man gut nachvollziehen. Finde ich völlig verständlich. Aber um wieder darauf zurückzukommen, was ich gerade gesagt hatte: das ist ja keine Marotte, die sich jetzt so ein paar Radfahrer*innen ausgedacht haben. Das steht ja durchaus auch in den Klimazielen der Städte drin, dass sie den Umweltverbund stärken wollen. Und zum Umweltverbund gehört der Radverkehr. Die beiden funktionieren unglaublich gut zusammen. Und die vielen Autos, die wir in den Städten haben, wenn wir nach Amsterdam gucken, die haben auch einen unheimlich hohen Autoanteil. Von den Autos sieht man aber nicht so viel auf den Straßen, weil die mehr und mehr in Parkgaragen verlagert werden. Und wenn neue Wohngebiete gebaut werden, kommen die in Quartiersgaragen. Und das ist der wichtige Punkt. Und ich finde, da muss sich eben auch Politik positionieren und auch eine Stellung dazu beziehen, weil die Leute sollen nicht alle ihre Autos verkaufen, die sollen die nur woanders parken. Und wir haben, ich hatte auch mit dem Verband Parken gesprochen. 40 bis 50 % der Parkhäuser stehen leer. Also es können unglaublich viele Autos von den Straßen sofort umgeparkt werden, ohne dass irgendwem was weggenommen wird. Aber es werden unglaublich große Flächen dadurch frei. Und die Flächen, die brauchen wir für den Radverkehr, die brauchen wir aber auch für mehr Grün. Wir haben ja nicht nur das Problem mit den vielen fehlenden Flächen für den Radverkehr oder den Fußverkehr. Wir brauchen ja auch mehr grüne und blaue, also mehr Flächen zum Versickern in den Städten, damit unsere Städte auch in paar Jahren einfach noch bewohnbar sind. Also wir, wir spüren ja den Klimawandel, wir haben ja Temperaturen von bis zu 40 Grad. Also das sind ja, das sind ja wir hatten letztes Jahr in Hamburg 41 Grad. Das ist ja der absolute Wahnsinn und da müssen wir eben auch jetzt anfangen umzubauen.

Anja: Ich würde gerne noch mal darauf eingehen, was du ganz am Anfang in deiner Vorstellungsrunde schon gesagt hast, und zwar, dass du auch Teil der Riffreporter bist. Kannst du das und die Idee dahinter, wer ihr seid, wie viel ihr seid, seit wann ihr seid und was eure Idee ist nochmal für unsere Hörer in kurz vorstellen, bitte.

Andrea: Ja, tatsächlich. Riffreporter finde ich eine ganz super spannende Plattform. Schaut da gerne mal alle vorbei. Wer sich für Mobilität interessiert, der findet da ganz viele verschiedene Expert*innen, die dort unterwegs sind und über nationale oder auch internationale Entwicklung sprechen. Und ja, besonders mag ich gerade in diesem Bereich Mobilität auch die Zukunftsreporter, die ab und an so in ihren Beiträgen Szenarien beschreiben zu Mobilität der Zukunft. Und was ich da immer ganz spannend finde da geht es eben nicht um diese Flugtaxi usw., sondern wie eine Stadt zum Beispiel auch aussieht, wenn man Parken angemessen bepreist. Wenn dann plötzlich die Autos von den Straßen verschwinden. Ja, das ist so im Bereich Mobilität. Aber wir haben auch ganz viele tolle Beiträge zum Thema Klima oder alles rund um Biodiversität. Wir haben die Flugreporter, die ein unglaubliches Wissen über Vögel haben und wirklich ganz spannende Beiträge dazu veröffentlichen. Und ich mag auch sehr das Ressort Unverkäuflich, wo eine Kollegin eben die Themen aufschreibt, die schlecht in den Redaktionen zu verkaufen sind.

Uli: Eine Nachfrage, und zwar zu dem, was war unverkäuflich. Du hattest uns ja auch schon im Vorgespräch mal erzählt, dass Gender auch nicht immer so einfach unterzubringen ist in den verschiedenen Medien, bzw. dass das kein Thema ist, was man jetzt ständig bespielen kann. Kannst du dazu vielleicht noch was erzählen, warum das aus deiner Sicht so ist?

Andrea: Ja, darüber hatte ich auch noch mal nachgedacht. Aber ich glaube, das liegt in erster Linie tatsächlich an dem eigenen Zugang, also dass auch ich da tatsächlich noch viel aufmerksamer gucken muss, wo sind denn da die Themen? Weil viele Themen in dem Spektrum, in dem ich mich bewege, Radverkehr, Fußverkehr, ÖPNV, da fallen mir viele Dinge auf und da fallen mir auch viele Missstände auf. Aber so wie ich das gerade auch schon gesagt hatte, viel begegnet mir dann im Alltag. Ich bin ja auch viel international unterwegs, aber ich gucke eben auch durch meine Brille und ich habe

noch meine beiden Kinder. Die sind jetzt erwachsen und natürlich sehe ich, wo ich meine 17-jährige Tochter vielleicht nicht gerne abends alleine warten lassen würde. Aber ich sehe jetzt nicht, welche Probleme zum Beispiel eine Rollstuhlfahrerin hat an manchen Stellen, weil ich da eben weil mir da eben die fehlende Absenkung am Bordstein nicht auffällt. Aber das sind ja durchaus Punkte, die Menschen im Alltag massiv behindern. Und das sind ja Barrieren, die man ganz leicht entfernen kann und die eigentlich bei jeder Planung sofort mitgedacht werden könnten. Aber soweit sind wir noch nicht.

Uli: Also wird es auch darum gehen, die Berichterstattung dann diverser zu machen, um das auch leichter unterzubringen, indem man eben die eigene Perspektive da ausweitet und mehr sieht an konkreten Themen?

Andrea: Ja, und da würde ich mir aber auch tatsächlich manchmal mehr Beharrlichkeit von diesen ganzen Betroffenen wünschen. Die Fahrradcommunity, die kann das ja inzwischen gut. Die wird laut und tritt für ihre Belange ein und spricht die Redaktionen auch selbst konkret an. Das war ja auch nicht immer so. Das war ja auch ein Prozess und das meinte ich eben auch. Der ganze Blick auf Mobilität verändert sich und so verändert sich aber auch die Kommunikation zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmer*innen und den Journalist*innen. Also da muss der Austausch auch besser werden. Wir brauchen auch mehr Rückmeldungen oder öfter die Meldungen, Leute also hier, das funktioniert überhaupt nicht. Vielleicht auch so ein Beispiel nochmal so unser ganzer Stadtraum, der ist ja völlig krude geplant. Vieles, was im Stadtraum passiert, wäre am Arbeitsplatz überhaupt nicht möglich. Wenn ich mir also aus diesem Begriff Sicherheit mir das anschau, wenn ich früher mit meiner Tochter auf einer Verkehrsinsel in Hamburg warten musste, dann rauschten 50 Zentimeter vor und hinter uns Lastwagen mit 50 kmh und schneller vorbei. Im Arbeitsschutz in irgendeinem Betrieb wäre das nicht möglich, also dass 50 Zentimeter hinter meinem Schreibtisch die Autos vorbei rauschen. Und wir haben uns aber an so vieles gewöhnt. Aber darum ist es nicht richtig und gut. Und auch solche Sachen sind das, wo man hingucken muss und wo es ganz viel Verbesserungsmöglichkeiten gibt.

Anja: Vielleicht anknüpfend daran unsere traditionelle Frage quasi an alle Gäste dieses Podcasts. Kannst du noch mal zusammenfassen: Was wäre deine Vision für die Mobilität der Zukunft, wenn du dir sie wünschen könntest?

Andrea: Ja, ich habe es ja gerade schon mal gesagt. Also Mobilität und Stadt gehören für mich einfach ganz eng zusammen und die lebenswerte Stadt für mich ist eine autoarme Stadt, in der die Mehrzahl der Privatwagen, in Parkhäusern oder in Quartiersgaragen untergebracht ist und überhaupt die meisten Privatwagen überflüssig sind, weil es eine große Sharing Fahrzeugflotte und viele On-Demand Fahrzeuge gibt. Und dadurch hat man ganz viel Platz in der Stadt für sichere Radwege, breite Fußwege mit viel Begrünung, Sitzgelegenheiten und ja, auch so netten Dingen wie Wasserfontänen oder sonstiges. Um tatsächlich diese klimagerechte Stadt zu schaffen. Und der ganze Durchgangsverkehr findet in den Kiezen halt nicht mehr Stadt. Und ja, für schwächere Verkehrsteilnehmer*innen wird Mobilität einfach viel einfacher.

Anja: Das klingt wirklich sehr schön. Wir haben ja heute die besondere Situation, dass Texte von dir uns schon mal empfohlen worden, und zwar in unserer vorletzten Folge von Marie Heidenreich. Jetzt aber auch noch mal die Frage an dich Hast du irgendwelche Lese-/ Hör-/ Sehempfehlungen für unsere Hörer*innen dabei?

Andrea: Ja, also was ich gerne zwischendurch mal höre ist "Hallo Hamburg! Stadt neu bauen". Das ist ein Podcast von der IBA in Hamburg. Und ja, die haben immer wechselnde Gesprächspartner zu Stadt und zum Verkehr. Und ich finde, da weitet sich immer der Blick ganz schön, wenn man denen zuhört. Ja, den Perspektivwechsel finde ich halt wichtig. Und darum auch noch ein Buchtipp von von Maren Uner. Sie ist Neurowissenschaftlerin und sie hat verschiedene Bücher geschrieben. Und das letzte, was ich gelesen hatte, war jetzt raus aus der ewigen Dauerkrise. Und sie erklärt finde ich sehr schön, warum uns Veränderungen so schwerfallen. Und da geht es eigentlich in dem Buch darum, wie man Denkmuster, wie sich Denkmuster eigentlich verändern müssten, damit die Verkehrswende besser gelingt. Und das fand ich ganz schön, weil man dann eben auch so mit diesen Stereotypen, die man im Kopf hat, so ein bisschen aufräumt oder auch bei den ganzen Vorurteilen so ein bisschen einhaken kann.

Anja: Klingt sehr spannend. Wir verlinken natürlich alle deine Tipps und Hinweise auch in den Shownotes, so wie natürlich auch die Reporter.

Andrea: Ja, sehr gerne. Ja, guckt wirklich mal rein. Also es lohnt sich sehr und wir freuen uns

Anja: Ja, genau. Wir danken dir jetzt sehr herzlich, dass du da warst. Wir sind am Ende unseres Gesprächs angelangt. Mir bleibt sonst auch noch zu sagen Danke für alle Hörerinnen und Hörer beim Zuhören. Und wir wollten diese Gelegenheit auch nochmal nutzen. Und der Heinrich Böll Bibliothek in Berlin, In der Greifswalder Straße ist das ganz doll zu danken, dass wir dort immer aufnehmen dürfen, dass nämlich unser Podcast Studio und ja, alle, die sich für Podcastaufnahmen, interessieren und in Berlin wohnen. Vielleicht schaut doch auch mal vorbei auf der Webseite, vielleicht der Bibliothek, schaut out an die Bibliothek.

Uli: Und noch mal vielen Dank an Andrea für das sehr, sehr spannende Gespräch. Danke dir!

Andrea: Ja, ich bedanke mich auch. Vielen Dank, dass ich dabei sein durfte.

Uli: Und euch auch ganz vielen Dank fürs Zuhören und bis zum nächsten Mal bei Verkehrsvision.