

**Anja:** Hallo und herzlich willkommen bei Verkehrsvisionen, dem feministischen Podcast zur Mobilitätswende vom VCD Nord Ost. Ich bin Anja, eine der zwei Moderatorinnen des Podcasts. Neben mir sitzt Uli, meine Co-Moderation und die Stimme, die ihr die letzten zwei Folgen, wenn ihr sie gehört habt, auch alleine gehört habt. Denn ich war ja leider krankheitsbedingt verhindert. Alle Eltern mit kleinen Kindern werden verstehen, wovon ich spreche. Es war ein harter Winter, aber jetzt naht der Sommer und ich bin wieder dabei und freue mich, dass neben Uli heute auch Marie Heidenreich bei uns ist unsere Gästin für diese Folge. Hallo Marie, schön, dass du da bist.

**Marie:** Hallo! Ja, ich freue mich auch sehr.

**Uli:** Hallo! Hallo Marie.

**Anja:** Wir freuen uns besonders darüber, dass du da bist, weil wir mit dir auch über Themen aus Mecklenburg Vorpommern sprechen werden. Wir sind ja der VCD Nordost, was der VCD Landesverband für Berlin und Mecklenburg Vorpommern ist. Und deswegen freuen wir uns, dass wir mit dir über den Radentscheid Rostock quasi auch ein mecklenburg vorpommersches Thema jetzt im Podcast haben. Bevor wir aber einsteige:, kannst du dich für unsere Zuhörerinnen noch einmal kurz vorstellen, bitte.

**Marie:** Ja, gerne. Also ich bin Marie Heidenreich. Ich war einige Jahre Sprecherin vom Rad Entscheid Rostock. Inzwischen vertrete ich Bundes-Rad. Das ist das Bündnis aller Radentscheide in Deutschland, die sich im BundesRad zusammengeschlossen haben. In der SGFV und darüber sprechen wir, glaube ich, gleich auch noch.

**Anja:** Bevor wir weiter einsteigen in den Podcast, haben wir wie immer drei kleine Fragen zum Aufwärmen für dich. Bist du bereit, Marie?

**Marie:** Ja!

**Anja:** Einfach das kurz from the top of your head sozusagen beantworten.

**Marie:** Ja, bereit.

**Anja:** Das heißt also Frage Nummer eins Fahrrad oder ÖPNV?

**Marie:** Fahrrad. Mir wird tatsächlich übel im ÖPNV.

**Anja:** Jeglichem ÖPNV?

**Marie:** Ja, es ist echt übel.

**Uli:** Dann hast du ja gar keine Wahl.

**Marie:** Es ging los mit Bussen und mit Schiffen. Also in Rostock gibt es ja auch die Fähre, die gehört zum ÖPNV. Über die Wanow, die geht tatsächlich, weil die nur sehr, sehr kurz ist. Die Strecke ist ja nicht so lang. Ja, und es wird inzwischen auch in der Tram, in der Straßenbahn immer schlimmer. Rostock ist total gut mit Straßenbahnen ausgebaut. Das ist echt schade, dass mir da inzwischen auch übel wird. Aber Straßenbahn ist deutlich besser als Bus. Und ich habe jetzt festgestellt, dass es auch in Zügen schon so weit. Ich bin letzte Woche nach Karlsruhe gefahren im ICE auch eine ganz tolle durchgehende Verbindung und so und hatte mich echt gefreut auf die Zugfahrt. Aber inzwischen wird mir sogar im ICE schlecht. Das ist echt fürchterlich und auf dem Fahrrad geht es mir echt gut. Fahrrad finde ich ein wunderbares Verkehrsmittel und ja, aus vielen Gründen sehr, sehr praktisch. Viele Gründe, die der ÖPNV auch nicht mitbringt. Mein Fahrrad ist immer dabei und fährt immer dann, wenn ich es brauche und möchte. Das ist wirklich toll.

**Anja:** Alles klar! Dann Frage Nummer Zwei: MeckPomm oder Berlin?

**Marie:** Also gut, MeckPomm, wenn ich das höre. Also die vergangenen sieben Jahre MV habe ich in Rostock eben gewohnt und jetzt seit kurzem Berlin. Im September bin ich nach Berlin gezogen.

**Uli:** Und fährst du jetzt mit dem Fahrrad durch Berlin?

**Marie:** Ja, ausschließlich, zur Arbeit.

**Anja:** Es sind ja wahrscheinlich etwas weitere Strecken als in Rostock. Einfach, weil die Stadt größer ist.

**Marie:** Ja, ein bisschen weiter. Genau. Wobei in Rostock, Also wenn man da mal ans Meer fährt, zum Beispiel, dann ist das ja auch schon sehr, sehr weit mit dem Fahrrad. Es dauert richtig lange. So weit fahre ich hier in Berlin selten, maximal mal nach Adlershof oder so.

**Anja:** Das ist auch schon eine Strecke... Aber ja. Hält einen fit. Gesund?

**Marie:** Genau, hier sind die Strecken ja immer so sehr lange, sehr gerade. Inzwischen gibt es auch viele Pop up- oder auch Protected Bike Lanes, wo man auf der Fahrbahn fahren kann. Dann kann man auch einfach ein bisschen mehr Tempo machen. In Rostock muss man immer sehr viel abbiegen und jetzt auch rechts, links. Und wo wird der Radverkehr jetzt hier lang geführt? Ach, also einfach nirgendwo und so. Und das gibt es hier tatsächlich nicht so oft. Gerade auch an Baustellen fällt mir das total auf. In Rostock steht man ständig einfach vor Barken oder vor einer Absperrung und kommt nicht weiter. Und wenn man Glück hat, steht noch irgendwo ein Schild "Bitte andere Straßenseite benutzen" oder so. Hier in Berlin finde ich es wirklich- werden die Radwege gut um Baustellen drum herum geleitet und es gibt immer irgendwie noch einen Fahrradtunnel oder so. Da ist es dann nicht komfortabel, aber immerhin wird es mitgedacht inzwischen, seit dem Mobilitätsgesetz.

**Anja:** Das war mir gar nicht so bewusst, weil ich bin auch Berlinerin und kennen quasi nur diese Stadt und Frankfurt Oder, da hab ich studiert, das ist halt noch viel kleiner. Ja, war mir gar nicht so bewusst, dass es vielleicht doch auch einige ganz gute Sachen gibt.

**Marie:** Ja, das ist absolut so. Also im direkten Vergleich muss ich sagen, einige auch Innovationen jetzt aus Berlin, da würde ich mir wünschen, dass die in Rostock schon angekommen wären.

**Anja:** Okay, vielleicht können wir dazu nachher auch noch etwas detaillierter sprechen. Wir haben noch eine dritte Aufwärmfrage. Feministisch oder eher nicht?

**Marie:** Ja, feministisch im Sinne von Gleichberechtigung, Selbstbestimmung, Freiheit für alle Menschen. Klares Ja.

**Anja:** Okay, super. Dann sind wir durch mit unserer Aufwärmrunde. Ich hoffe, unsere Stimmen sind alle schön warm gesprochen. Wir haben das ja am Anfang auch schon erwähnt, dass du beim Radentscheid Rostock aktiv hast bzw. das hast du auch schon selbst gesagt. Deswegen würden wir dich natürlich auch gerne fragen, ob du etwas über den Radentscheid Rostock erzählen kannst. Also was ist das genau? Und wie hast du dich da eingebracht? Vielleicht auch, wie du dazu gekommen bist?

**Marie:** Also der Radentscheid Rostock ist ein Radentscheid, wie es ja inzwischen ganz, ganz viele in Deutschland gibt. Nach dem Vorbild vom Volksentscheid Fahrrad in Berlin entstanden, war damals der erste in Ostdeutschland. Inzwischen gibt es auch da viele andere. Und wir haben viele Aktionen gemacht. Wir haben natürlich auch dieses Bürgerbegehren gemacht. Das erzähle ich auch gern gleich noch mal genauer, was alles zu einem Radentscheid wirklich dazugehört. Und ich war eben Sprecherin des Radentscheids gegenüber der Politik. In erster Linie Kommunalpolitik, teilweise auch Landes und Bundespolitik. Wenn es Themen waren, die eben auf der Ebene eine Rolle gespielt haben und auch gegenüber den Medien und das war wirklich in Rostock ganz, ganz enorm. Das ist in Berlin ja auch so. Ich glaube, der Tagesspiegel hat eine eigene Rubrik "Verkehr und Fahrrad". Und dann in Rostock in der OZ, in der NNN inzwischen auch bei Katapult MV, spielt Verkehr eine ganz große Rolle, auch beim NDR Nord Magazin und so, ist das immer wieder Thema. Und es gab da oft Wochen, in denen mein Handy gar nicht mehr stillstand, in denen ich wirklich am Tag drei, vier Interviews oder Anfragen hatte. Und das hat echt sehr, sehr viel Platz eingenommen.

**Uli:** Und das Ergebnis dieser Anfragen haben wir dann in der Recherche zum Teil glaube ich, aufgefunden. Also es gibt wirklich viele Artikel, auch in der Ostseezeitung usw. und von Katapult, wo man jetzt noch nachlesen kann, über die Historie des Radentscheids sozusagen und Einblicke bekommen kann.

**Marie:** Ja, die Presse war also schon auch oft kritisch und haben auch oft bei Aktionen gesagt "Oh ja, jetzt gab es wieder einen riesigen Rückstau", womit dann nur Autostau gemeint wurde, weil der Radentscheid mal wieder eine Pop up Bike Line irgendwo eingerichtet hat als Demo, oder sonst eine andere Demo. Und trotzdem waren die aber auch ganz wichtig für uns, um eben Öffentlichkeit für unser Anliegen zu erzeugen. Und ja, das Interesse ist groß. Es waren natürlich sehr, sehr kontroverse Artikel, dann auch auch die Diskussionen. Die UZ macht ganz viel mit Leser:innen Diskussionen bei Facebook zum Beispiel, die sie dann auch wiederum aus denen sie dann Artikel generiert. Und das wurde auch immer sehr, sehr kontrovers diskutiert. Gleichzeitig haben wir aber auch festgestellt, dass es eine ganz große öffentliche Unterstützung für uns auch gibt und für unsere Ziele.

**Anja:** Kannst du vielleicht noch mal genauer darauf eingehen, welche Ziele der Radentscheid in Rostock hat. Vielleicht gibt es ja schon auch viele Zuhörer:innen, die sich mit Radentscheidn auskennen. Aber für die, bei denen das nicht so ist oder die auch den Radentscheid der Stadt Rostock nicht so kennen. Kannst du das noch einmal ein bisschen ausführen und auch gerne sagen, was da vielleicht auch schon erreicht wurde?

**Marie:** Ja, genau. Also zu dem, was schon erreicht wurde. Was auf jeden Fall erreicht wurde, ist, dass wir diese öffentliche Debatte angestoßen haben. Da ist ein klares, erreichtes Ziel. Das waren oder ist auch weiterhin ein ganz, ganz großes Thema. Es war in verschiedenen Wahlkämpfen auch ein ganz großes Thema. Das ist uns auf jeden Fall gelungen. Und dann hat der Radentscheid Rostock eben ähnliche Ziele wie ganz viele andere Radentscheide in Deutschland auch. Zum Beispiel: wir hatten insgesamt zehn Ziele. Das Erste ist, dass alle Radwege, alle Radinfrastruktur nach aktuellem Stand der Technik gebaut werden. Also, dass Radwege nicht als anderthalb Meter breite Schutzstreifen gebaut werden. Und trotzdem passiert das weiterhin. Dann wurde uns immer gesagt, wenn wir vorab die Planungen sehen wollten: "Ja, aber das steht jetzt schon fest. Und es sind nun mal Planungen von vor zehn Jahren. Das lässt sich jetzt auch nicht mehr ändern und da ist ja auch noch mal kein Platz. Außerdem muss hier ein Bus durchfahren, deshalb muss nun mal die Autofahrbahn so und so breit sein", also das war extrem mühsam. Dann alleine nach dem Stand der Technik, wo man erst mal denkt, es ist doch eine Selbstverständlichkeit so zu bauen. Das zweite Ziel ist auch ganz klassisch, das haben ganz, ganz viele Radentscheide. Zehn Kilometer Radwege, gute Radwege nach Stand der Technik, an Hauptverkehrsstraßen und ca dreizehn Kilometer an Nebenstraßen, pro Jahr jeweils, und das ist eben allen Radentscheiden eigentlich gemein. Es gibt dann unterschiedlich Kilometerzahlen. In Berlin sind es ja viel, viel mehr Kilometer. Klar, hier muss man auch mal mehr schaffen angesichts der Fläche. Und in Rostock ist die Stadt eben krachend gescheitert jedes Jahr.

**Uli:** Das klingt eigentlich erst mal gar nicht so viel, oder?

**Marie:** Sollte man meinen, wenn man dem Gegenüber auch Autostraßen stellt. Oder Autobahnbau oder so. Es ist eigentlich nicht viel, aber wie gesagt, es hat sich wirklich extrem wenig getan. Also bis hin zu, dass einfach die identischen Zahlen für für mehrere Jahre

nacheinander im Statistischen Jahrbuch der Hansestadt Rostock veröffentlicht wurden und irgendwann dann gar keine neuen Zahlen mehr für Radwege veröffentlicht wurden. Es ist wirklich katastrophal eigentlich, was sich getan hat, auch seit unserer Gründung, seit Gründung des Radentscheids Rostock. Deshalb muss ich leider zusammenfassend sagen: unsere Ziele haben wir nicht erreicht.

**Anja:** Noch nicht vielleicht.

**Marie:** Überhaupt nicht. Ja. Noch nicht. Was wir erreicht haben, ist ein Bürgerschaftsbeschluss, was quasi das höchste politische Gremium der Stadt ist. Die haben sich ganz klar zu unseren zehn Zielen bekannt. Aber auch das ist jetzt wieder einige Jahre her und es wurde von der Verwaltung nicht umgesetzt. Das ist ja, da gibt es eine ganz, ganz große Umsetzungslücke. Das ist katastrophal.

**Anja:** Kannst du noch mal kurz sagen, wann der Radentscheid Rostock gestartet wurde?

**Marie:** Ja, der Rat der Stadt Rostock wurde 2018 gegründet, im Sommer. Ich bin dann ein paar Wochen später im Herbst dazugestoßen. Die heiße Phase war dann quasi der Sommer 2019, das Frühjahr 2019, wo wir Unterschriften gesammelt haben für unsere zehn Ziele, die wir eben Ende 2018 formuliert haben. Und da haben wir auch ganz, ganz viele Aktionen gemacht, ganz viele Demonstrationen auch zusammen mit anderen umwelt- und klimapolitischen Gruppen aus Rostock mit einer ganz starken Bindung zwischen all diesen Gruppen. Und im November 2019 hat sich dann eben die Rostocker Bürgerschaft, in anderen Städten heißt das Stadtrat oder sonst wie Lokalparlament. Also die Rostocker Bürgerschaft hat sich eben zu unseren zehn Zielen bekannt und hat beschlossen, die Ziele des Radentscheids möglichst weitgehend zu übernehmen, so war die Formulierung. Und das ist eben Auslegungssache. Und was wir aktuell feststellen ist, die Verwaltung hat sich für die Auslegung entschieden, unsere Ziele überhaupt nicht zu übernehmen und nichts davon umzusetzen. Und das, finde ich, ist ganz, ganz klar gegen diesen Beschluss, gegen den Beschluss des obersten politischen Gremiums, was ja demokratisch legitimiert ist, demokratisch gewählt ist. Und das finde ich wirklich katastrophal, dass das auch der Verwaltung durchgehen gelassen wird, dass sie das einfach nicht umsetzen und sich einem so klaren politischen Beschluss verweigern.

**Uli:** Also eine Herausforderung für den Radentscheid Rostock war und ist, habe ich jetzt herausgehört, definitiv die Verwaltungsseite. Was gab es vielleicht noch für Herausforderungen oder vielleicht noch einen Schritt zurückgegangen: Wie ist denn die Situation gewesen, die einen Radentscheid überhaupt nötig gemacht hat?

**Marie:** Die Situation, die diesen Radentscheid nötig gemacht hat, ist eben letztendlich eine gefährliche Radinfrastruktur, eine Radinfrastruktur, die so einer Touristenstadt, wie es Rostock ja nun mal ist, als Großstadt am Meer überhaupt nicht gerecht wird. Es gibt ganz, ganz viele Fahrradurlauber:innen Rostock wie in ganz MV auch. Ich glaube, in MV ist es so, dass jede vierte Urlauberin, jeder vierte Urlauber zum Fahrradfahren in den Urlaub da hinkommt. Und

früher war es auch so, das mit dem Ostsee Küstenradweg, MV ganz oben an der Spitze der Radverkehrs Urlaubsziele stand. Und dann hat vor neun oder zehn Jahren, Bayern aufgeholt und inzwischen ist Bayern ganz ganz oben und MV und die Ostseeküste komplett abgeschlagen. Und in Rostock speziell ist es so, dass Rostock ja so eine U-Form um die Warnow, um den Fluss, nachdem ja auch Warnemünde benannt ist, wo die Warnow in die Ostsee mündet, bildet. Und dieses diese U-Form bedeutet, dass es ein kleines Zentrum ganz unten gibt und dann relativ weite Wege bis nach Warnemünde im Westen und Markgrafenheide am Strand östlich der Warnow. Und es gibt keinen durchgehenden und gut befahrbaren Radweg ans Meer vom Zentrum aus. Es gibt eine S Bahn nach oben links, also nach West, nach Warnemünde. Die ist sehr gut, wo dann eben diese ganzen Orte Marienehe, Groß-, Klein-Lütten etc. gut angebunden sind, aber eben keinen Radweg. Und das gleiche gilt auch nach Markgrafenheide. Da gibt es streckenweise einen guten Radweg. Aber genau an einem Kreuz im Bahngleis, wo es auch wirklich gefährlich wird, da gibt es eben keinen guten Radweg. Und das ist echt schade. Und diese weiten, weiten Wege machen aber eben gute Radinfrastruktur total notwendig. Und im Zentrum ist es auch so. Rostock ist ja sehr klein als Zentrum, verglichen mit Berlin ist das ja nichts. Man bräuchte quasi ein paar gute Radrouten und schon wären alle glücklich. So eine Sache wie in Münster die Promenade, die ja einmal im Kreis um die Innenstadt führt und alle wären total seelig und niemand würde mehr verlangen, dass mehr Radwege gebaut werden. Aber diese paar Routen gibt es nicht. Es gibt zum Beispiel keine gute Anbindung an den Stadthafen. Der Stadthafen wird von einer riesigen Straße, die L 22 ist es, getrennt von der Innenstadt, von der Altstadt. Und das ist total schade, weil Rostock ja eigentlich dieses von diesem maritimen Flair viel mehr profitieren könnte, wenn diese riesige L22, das ist die Straße in MV mit dem meisten Autoverkehr. Und die ist wirklich sehr, sehr präsent, weil man an einer Straße in der Stadt ist und wenn man an Stadthafen möchte und das ist sehr, sehr schade, dass es da keine gute Verbindung gibt. Und das zeichnet wirklich Rostock aus, dass es überall Stückwerk ist, dass die Radwege, die es gibt, extrem huckelig sind oder eben auch nur Schutzstreifen. Und ich würde mir wünschen, dass es mehr wie in Berlin ist, so dass es Hochbord Radwege gibt, dass es Protected Bike Lines gibt, die eben auch auf der Fahrbahn dann mit gutem Asphalt geführt sind. Und das alles ist leider nicht der Fall.

**Anja:** Kannst du noch mal ein bisschen drauf eingehen, wie so ein Radentscheid grundsätzlich funktioniert? Also es gibt jetzt ja mittlerweile schon ziemlich viele Radentscheide. Aber wenn ich jetzt tatsächlich in einer Stadt wohne, wo es das noch nicht gibt, das aber total notwendig ist, wie wahrscheinlich an vielen Orten, wie macht man das? Wie geht man das an?

**Marie:** Also wie man das macht, hat die Mutter aller Radentscheide gezeigt, nämlich hier der Volksentscheid Fahrrad in Berlin. Die sind ja 2015 schon mit ihren Forderungen an die Öffentlichkeit gegangen und haben dann 2016 Unterschriften gesammelt. Und innerhalb von ganz, ganz wenigen Wochen, ich glaube weniger als vier Wochen, haben die über 100.000 Unterschriften gesammelt. Das ist ja selbst für Berlin wirklich enorm. Bei uns in Rostock waren übrigens 4000 nötig und wir hatten auch nach ganz, ganz kurzer Zeit 8366 Unterschriften. Bei uns haben auch alle Bürgermeisterkandidat:innen, die damals zur Wahl standen– es war ganz gut, dass das zeitlich abgepasst war mit dieser Bürgermeister Wahl– und alle haben

unterschieden, unter anderem auch Klaus Romatzen, der es dann ja geworden ist. Der inzwischen Wirtschaftsminister in Schleswig Holstein ist. Und Klaus Romatzen hat sich eben auch insbesondere den Radverkehr auf die Fahnen geschrieben. Nur die Umsetzung auch in seiner wenn auch kurzen Amtszeit, war ein Trauerspiel. Wie auch jetzt. Inzwischen gibt es ja in Rostock eine andere Bürgermeisterin, Eva Maria Kröger von den Linken. Auch die hat uns extrem unterstützt, auch schon in ihrer Zeit als Fraktionsvorsitzende der Linken. Die hat quasi auch dafür gesorgt, zusammen mit den Grünen, dass dieser Radentscheid Bürgerschaftsantrag erfolgreich war. Die SPD war so ein Wackelkandidat, hat dann aber hinterher doch noch okay gesagt. Nachdem sie erst mal noch kurzfristig ihre Unterschrift unter dem Antrag zurückgezogen hatten, also auch eine spannende Zeit. Genau, hier in Berlin ist es eben so, dass diese über 100.000 Unterschriften dann ans Land Berlin übergeben wurden. Und zwei Jahre später hat das Abgeordnetenhaus Berlin das Berliner Mobilitätsgesetz verabschiedet. Das ist Deutschlands erstes Radgesetz. Das ist ganz, ganz toll, dass das direkt dann auch in einem Land, wenn auch noch kein Flächenland. Das war dann ja in NRW zum Ersten Mal so weit. Aber das es eben dieses Berliner Mobilitätsgesetz gibt. Das hat Radentscheiden in ganz Deutschland dann auch gezeigt was möglich ist. Und hier in Berlin ist ja das Ziel bis 2025 100 Kilometer Radschnellverbindungen zu bauen. Da sind wir aus Rostocker Perspektive, wo gar nichts passiert ist, auf einem guten Weg. Aber natürlich lange, lange, lange nicht so gut, wie es sein sollte. Und es werden mehr als 50 Millionen € pro Jahr für den Radverkehr ausgegeben. Und das macht ja tatsächlich einen ganz großen Unterschied. Wir sehen das inzwischen sind hier ganz, ganz viele Radverkehrsplaner:innen angestellt, die auch wirklich tolle Arbeit leisten. Und ich als als Radfahlerin hier jeden Tag merke ich das sehr, was diese Menschen auf die Straße bringen. Und das ist was ganz anderes als in Rostock, wo man auf der Straße das wirklich leider noch nicht oder nur sehr punktuell merkt. Und dieses Prinzip Radentscheid ist in ganz Deutschland immer das Gleiche. Wenn ihr jetzt also in eurer Stadt, wenn es dann noch keinen Radentscheid gibt, wenn ihr einen Radentscheid gründen möchtet, dann schließt ihr euch mit anderen Leuten zusammen, mit anderen Bürgerinnen und Bürgern. Formuliert diese Forderung für den Radverkehr in eurer Stadt zum Beispiel, wie bei uns in Rostock, diese zehn Kilometer sichere Radwege mit mindestens 2,30 Meter breite und zehn Kilometer pro Jahr. So hatten wir es formuliert. Passt ihr an, je nachdem, was in eurer Stadt realistisch ist. Dann braucht ihr ganz viele ehrenamtliche Helfer:innen. Und das ist tatsächlich der leichteste Part, muss ich sagen. Also in Rostock haben wir festgestellt, dass ganz, ganz viele Leute uns unterstützen wollten, dass ganz viele Leute mit uns auf die Straße gegangen sind, zu Volksfesten, zu allen möglichen Kinderfesten etc., um Unterschriften für diese Forderung zu sammeln. Ganz viele Geschäfte und Lokale haben diese Unterschriften sammeln ausgelegt und mit Unterschriften für das Bürgerbegehren gesammelt. Auf Landesebene heißt es dann Volksbegehren. Und dann gibt es eben je nach Stadt oder auch nach Land eine andere, gesetzlich festgelegte Anzahl von Unterschriften. In MV sind es 4000 Unterschriften. Das ist ziemlich viel, wenn man bedenkt, wie klein ganz viele Städte in MV nun mal sind. Also neben Rostock, Greifswald, Stralsund. So was wie Anklam ist ja schon sehr, sehr klein. Es ist eine sehr kleine Stadt, wenn man das vergleicht mit anderen Städten in Deutschland. Für die wären dann 4000 Unterschriften schon ein ziemlich hartes Quorum. Und wenn dieses Quorum dann erreicht ist, muss sich die Stadt oder das Land wie in Berlin mit den Forderungen befassen und kann

dann die Forderungen übernehmen oder ablehnen. So steht es dann quasi im Gesetz. Und erst wenn die das Lokalparlament und das Landesparlament diese Forderung ablehnt, kommt es dann zum Bürgerentscheid oder auch zum Volksentscheid, wo dann alle wahlberechtigten Bürger:innen hingehen dürfen, abstimmen dürfen. Und wenn dann 50 % dafür sind, dann muss die Stadt, das Land diese Forderung umsetzen. So ist quasi die Theorie, aber meistens kommt es nicht so weit. Das haben wir jetzt festgestellt aus über 50 Radentscheiden in Deutschland. Dass es wirklich zum Entscheid kommt und zu dieser Abstimmung, das hat absolute Seltenheit. Meistens ist es so, dass das Kommunalparlament, der Stadtrat, die Bürgerschaft in Rostock, diese Forderung schon vorher übernehmen, sobald Sie sehen: oh, das wollen wirklich sehr, sehr viele. Und es sind ja auch sinnvolle Forderungen. So war es eben in Rostock auch. Da hat die Bürgerschaft dann Ende November 2019 gesagt: ja, wir übernehmen jetzt diese Forderungen, wenn auch nur weitgehend. Und dann treten die Politiker:innen oder auch die Verwaltung mit dem jeweiligen Radentscheid in Verhandlung. So ist hier ja auch das Mobilitätsgesetz entstanden, dass eben Vertreter vom Volksentscheid Fahrrad dann mit Leuten aus dem Land hier in Berlin in Verhandlung getreten sind. Und das ist dann in meinen Augen wirklich mühsame Phase. Weil man quasi eigentlich schon denkt, wir haben jetzt alles geschafft, wir haben doch das Okay von unserem Parlament, von der Politik, von den Leuten hier das Sagen haben. Und dann geht es aber eigentlich erst los. Und dann sitzen wir als Radentscheid Vertreter:innen in unserer Freizeit Menschen gegenüber, die diese Verhandlungen in ihrer Arbeitszeit führen und die teilweise gar kein Interesse daran haben oder denen in sehr unterschiedlichem Maße daran gelegen ist, dass diese Verhandlungen zu einem erfolgreichen Ergebnis kommen. Und das wird wirklich zäh. So war es bei uns auch. Also in Rostock hat die Verwaltung eine absolute Hinhaltetaktik gefahren. Uns wurden immer wieder unterschiedliche Verhandlungspartner:innen gegenübergestellt. Wir haben das mal aufgezeichnet. Das ist absurd vom Senator zur stellvertretenden Senatorin oder kommissarischen Senatorin. Dann eine Fast Lane Fahrradstadt Leitung, dann doch der OBS. Das war eine Farce in Rostock. Ja, also da braucht man dann einen ganz langen Atem.

**Uli:** Ja.

**Anja:** Also die Crux ist eigentlich, wenn ich es jetzt so ein bisschen herausgehört habe, tatsächlich auch so die Verwaltung und die Umsetzung, vielleicht braucht es irgendwie, ich weiß nicht, ob das bestätigen würde, eine Verwaltungsreform, um das dann auch umzusetzen, was ja eigentlich dann auch die Politik unterschreibt.

**Marie:** Ich glaube, wir brauchen auch einfach Leute, die Interesse an einem modernen Radverkehr haben in den Verwaltungen. Das sehen wir ja jetzt, was hier motivierte Stadtplaner, motivierte Verkehrsplaner:innen Berlin umsetzen können. Das sind ganz oft einzelne Personen. Deshalb ist es so toll, dass es jetzt neue Studiengänge auch gibt im Bereich Radverkehrsplanung. Weil das sind dann Leute, denen ich unterstellen würde, dass sie wirklich Interesse daran haben, den Radverkehr in ihrer Stadt auch voranzubringen. Und sonst ist es eben so, dass viele Verwaltungen noch sehr autozentriert arbeiten. Sehr gerne breite "Brumm Brumm Straßen" bauen. Und ich würde mir wünschen, dass viel, viel mehr Leute diesen Weg

gehen in die Verwaltung und sich das vorstellen könnten Stadtplanung selbst zu machen, Verkehrsplanung selbst zu machen. Das ist auch was, was wir als Radentscheider immer wieder besprochen haben. Wie kann man diesen Weg gut machen? Weil dann braucht man ja als Verwaltung auch wiederum die politische Ebene, die einem dann auch Rückendeckung gibt für die Umsetzung dessen. Und was aus Radentscheidssicht wichtig ist für die Verhandlungen, ist, dass man verbindliche Ziele zu Beginn mit der Verwaltung, wenn die einem vielleicht doch ein bisschen offener gegenüber sind und sich das noch nicht alles so abgeschliffen hat. Dass man dann mit denen gemeinsam diese Ziele festlegt: Was wollen wir erreichen und in welchem Zeitrahmen? Und dass man einfordert, dass diese Verhandlungen zur Chefsache gemacht werden. Also dass die Chefin, die Oberbürgermeisterin, selber darüber verhandelt. Weil dann kann man auch sicherstellen, dass nicht so viel Zeit vergeudet wird. Das ist ja auch unsere Freizeit. Und wenn die uns immer wieder jemand anders vor die Nase setzen, dann ist das mühsam.

Dann ist es für die vielleicht noch lustig oder die nehmen sich dann gern die Zeit. Aber für uns in unserer Freizeit ist es dann, ja, auch verschenkte Lebenszeit ein Stück weit. Und dann braucht man eben die Öffentlichkeit, die Medien, auch die Bürgerschaftsfraktion als wichtige Sparringspartner.

**Anja:** Ja, du hast die Medien gerade angesprochen. Das wollte ich auch noch fragen, weil du ja auch Sprecherin warst vom Radentscheid. Welche Rolle spielt denn Kommunikation bei so einem Gelingen? Wahrscheinlich eine riesig große, auch weil man ja irgendwo auch die Bevölkerung auf seine Seite ziehen muss. Klingt jetzt vielleicht ein bisschen blöd, aber auch Überzeugungsarbeit leisten muss auch auf Seiten der Politik, vielleicht. Aber auch vielleicht in der Bevölkerung.

**Marie:** Genau. Man muss die überzeugen. Aber man muss vor allen Dingen auch das Thema am Kochen halten. Also man braucht die Medien auch, man muss denen immer wieder neue Inhalte liefern, man muss auch spannende Aktionen haben, man muss vor allen Dingen auch spannende Bilder liefern als Radentscheid. Wir hatten ganz oft wirklich bildgewaltige Aktionen, wenn wir ein Fahrrad irgendwie über dem Stadthafen baumeln lassen haben. Also alles mit Wasser hat in Rostock nun mal gut funktioniert oder auch am Strand und so... Ach, die Critical Mass geht traditionell einmal im Jahr nach Warnemünde an Strand. Und das ist schon ein tolles Bild dann: diese mehreren 100 Radfahrer, die am Strand von Warnemünde ihre Fahrräder in den Himmel und in den Sonnenuntergang strecken. Also man muss vor allen Dingen diese Debatte am Kochen halten. Man kann sie gerne auch kontrovers am Kochen halten, aber vor allen Dingen muss es halt irgendwie interessant bleiben für die Leute. Und in Rostock ist uns das, glaube ich, ziemlich gut gelungen, dass wirklich eigentlich jede und jeder eine Meinung hatte. Und das ist ja nun mal auch Verkehr, das ist was, was uns ganz direkt in unserem Alltag betrifft. Was vor der eigenen Haustür anfängt. Dazu haben auch viele eine Meinung, wenn man das mal anspricht. Deshalb ist es, glaube ich, ein gutes Thema um auch langfristig über Monate und Jahre hinweg sehr präsent in der Öffentlichkeit zu sein. Und nur dann interessiert es ja auch die Politiker:innen so sehr oder auch die Verwaltung merken auch nur dann, glaube ich, einen Handlungsdruck. Wenn sie feststellen, da gibt es ein großes Interesse an diesem Thema.

**Anja:** Eine Frage würde ich dir gerne noch stellen, weil wir ja explizit uns einen feministischen Podcast nennen. Was hat denn aus deiner Sicht Gender mit Mobilität zu tun und inwieweit war das vielleicht auch beim Radentscheid Rostock ein Thema? Oder ist es vielleicht auch noch, soweit du das weißt?

**Marie:** Ja, das ist beim Radentscheid Rostock ein ganz, ganz großes Thema. Und wir sind davon überzeugt, dass die Mobilitätswende feministisch ist. Es ist, glaube ich, für alle Radentscheide, für die ganze Radentscheid-Bewegung. Und eben auch für uns beim Radentscheid Rostock so, dass gute Radinfrastruktur viel mit Gleichberechtigung und Inklusion zu tun hat. Es ist ja so, dass erst gute Radwege es allen ermöglichen, Fahrrad zu fahren. Gerade ältere Menschen fahren Fahrrad, wenn die Wege breit genug sind, wenn es keine Huckelpisten sind, wenn die eben nicht von Wurzeln durchzogen sind. Kinder brauchen sicherere und fehlerverzeiendere Radwege als vielleicht geübtere Radfahrerinnen, die dann sich vielleicht auch auf der Fahrbahn zwischen LKWs sicher fühlen. Also ich fühle mich da auch nicht sicher, obwohl ich sehr, sehr viel Fahrrad fahre. Aber es gibt ja nun mal diese Strömung innerhalb des Verkehrsaktivismus, dass Vehicular cyclings. Die sagen: alles auf die Fahrbahn, wir wollen quasi auch Fahrzeuge oder Verkehrsmittel wie Vehikel sein. Wir möchten auf dem glatten Asphalt fahren und davon profitieren. Wir brauchen keine baulich getrennten Radwege. Das war in den Achtzigern hat der ADFC das, glaube ich, auch lange vertreten. Das war auch einfach schick, auf der Fahrbahn zu fahren als Radfahrer:in. Und das hat aber dazu geführt, dass sich viele, viele Leute gar nicht trauen, Fahrrad zu fahren, die sich eben nicht zwischen LKWs sicher fühlen. Und wir als Radentscheide sind davon überzeugt Farbe ist keine Infrastruktur. Verkehrsunfälle sind keine Unfälle, sondern das Resultat unserer Infrastruktur. Ja, und viele Menschen steigen erst aufs Rad, wenn sie auf dem Radweg nicht mehr um ihr Leben fürchten müssen, wie es ja aktuell nun mal ist. Wenn man mal fragt Warum fährst du nicht mit dem Fahrrad? Das ist oft nicht Faulheit. Ich mag nun mal meine Musik im Auto oder mein Radio oder so. Klar gehört das auch dazu. Aber ganz oft ist es auch einfach: Ich habe auf dem Fahrrad Angst, totgefahren zu werden oder verletzt zu werden. Solange das der Fall ist, steht das Fahrrad nun mal nicht allen Leuten offen. Und das ist für mich ein ganz, ganz wichtiges Ziel. Dass alle Leute, die möchten und die quasi physisch so fit sind, dass sie Fahrrad fahren könnten oder es einfach gerne wollen, dass die auch Fahrradfahren können und nicht Angst haben müssen zu sterben. Und deshalb setzen wir uns eben als Radentscheid für baulich vom Autoverkehr getrennte Radwege ein, womöglich mit komplett eigener Führung. Wo dann weniger Platz ist, zumindest durch Poller oder andere Trennelemente. Wieso Schwellen vom Autoverkehr getrennt. Und das ist auch was, was ich jetzt in Berlin beobachte. Gerade diese Schnellverbindungen, also Pop up bike lanes. Hier und in Rostock fallen mir vielleicht fünf Straßen ein oder so, auf denen so eine Pop Up Bike Line oder eine Protected bike lane überhaupt sinnvoll eingerichtet werden könnte, weil die Straßen in Berlin ja viel, viel breiter sind. Hier gibt es ja viele vier, fünf, sechsspurige Straßen. In Rostock ist das der Mühlendamm. Da haben wir lange dafür gekämpft, erfolglos. Die L 22 am Stadthafen lang, da gibt es viel Platz. Und Klaus Romatzen, hat er immer gesagt, dass er die die Straße, die Bundesstraße, die nach Warnemünde führt, dass er möchte, dass das eine

Fahrradautobahn ist. Das ist nun eine der wenigen Straßen, die nicht in seiner Kompetenz als Bürgermeister lag. Eben die B105, also eine Bundesstraße. Natürlich könnte man das da trotzdem machen, aber eigentlich wäre es natürlich schöner, die getrennt vom Autoverkehr woanders zu haben. Eine hübsche Routenführung, die dann auch für Urlauber:innen und für den Tourismus interessant wäre, zu bauen.

**Uli:** Du hast ja jetzt auch schon ein paarmal über Radentscheid-Bewegung und wir als Radentscheide gesprochen usw. und es am Anfang auch schon erwähnt, dass du bei BundesRad jetzt aktiv bist. Kannst vielleicht noch mal kurz erklären, was das überhaupt ist und was ihr dort macht?

**Marie:** Ja gerne. Also BundesRad ist der Zusammenschluss, das Bündnis der, inzwischen sind es 53 Radentscheide in ganz Deutschland, wo wir uns alle zusammengeschlossen haben. Zusammen haben wir übrigens über 1 Million Unterschriften in Deutschland gesammelt. Und warum wir uns zusammengeschlossen haben und damit eben auch bundesweit die Bundespolitik adressieren, ist, weil die Bundespolitik mit der StVO, mit der Straßenverkehrsordnung, über das mächtigste Instrument der Verkehrspolitik verfügt. Und die ist aktuell auch nach der letzten StVO Novelle noch absolut autozentriert. Das oberste Ziel in der StVO ist ja immer: "Der Autoverkehr muss fließen" und jegliche Ausnahme Tempo 30 muss man dann begründen, weil da eine Kita ist oder so. Und dass dabei dann der Radverkehr, der Fußverkehr, auch der ÖPNV, ausgebremst werden und eben dieser Maxime der Maxime KFZ Verkehr untergeordnet werden, spielt überhaupt keine Rolle oder nur eine nachgeordnete Rolle in der StVO. Außerdem ist Vision Zero kein Bestandteil der StVO und das muss sich aus unserer Sicht aus BundesRadsicht ändern. Und deshalb muss es mindestens eine neue StVO Novelle geben.

**Uli:** Ja, auf jeden Fall sehen wir auch hier in unserem direkten Umfeld so die Auswirkungen von von den bundesweiten Gesetzgebungen wie der StVO usw.. Kannst du vielleicht noch mal ein bisschen erzählen, was ihr bei BundesRad dann konkret macht? Also wie vernetzt ihr euch? Was macht ihr zusammen, wie wollt ihr da was verändern?

**Marie:** Also es gibt verschiedene Sachen. Zum Beispiel habe ich eine Radverkehrskonferenz über BundesRad mit anderen Mitstreiter:innen, zum Beispiel vom Rat der Stadt Freiburg, gegründet und ins Leben gerufen. Die Konrad, das steht für Konferenz der Radentscheide, die hat bisher zweimal stattgefunden. Wo dann eben aktuelle Erkenntnisse aus der Verkehrsforschung, aber auch Politiker:innen, auch Verwaltungsmitarbeiter:innen zusammengekommen sind und eben Aktivist:innen von Radentscheiden, sich einfach ausgetauscht haben: Was gibt es denn aktuell für Ideen? Ganz viele Sachen gibt es ja dann in einer Stadt. Zum Beispiel diese Schulstraßen oder Schulzonen, und noch nicht in allen. Und wir tauschen uns oft einfach über solche Sachen aus. Ein Kiezblog, wie funktioniert das? Es gibt von Changing Cities ja auch diesen Dr. Kiezblog. Und letztendlich funktioniert es so, dass wir uns gegenseitig auch Tipps geben, dass wir uns oft externe Expertise nochmal reinholen zu Sachen, die uns gerade besonders interessieren. Zum Beispiel juristisch. Was begegnet jedem

Radentscheid irgendwann? Irgendwann begegnet jedem Radentscheid diese Hürde der StVO und welche Kniffe gibt es dann, das zu umgehen? Wir hatten zur Bundestagswahl Forderungen für die Bundestagswahl aufgestellt, wenn ich mich richtig erinnere, sogar inklusive Wahlprüfsteine. Wir machen quasi immer, wenn es was Bundesweites gibt, was uns alle betrifft, dann machen wir was zusammen. Und sonst ist es auch ein Forum für Erfahrungsaustausch. Und das kann eben auch gerne für neue Radentscheide, wenn ihr euch jetzt überlegt, ihr möchtet einen Rat Entscheid gründen, dann ist das eine ganz gute Adresse. Wenn ihr euch an BundesRad oder auch direkt an Changing Cities erstmal wendet, weil es da sehr viel Erfahrung gibt und die können euch helfen, die können euch die Klemmbretter für die Unterschriftenlisten zuschicken oder sowas. Sie können euch die Teppiche führen für eure ersten Aktionen, für einen Pop up Radweg zum Beispiel auch zuschicken. Roter Teppich oder so. Also da gibt es sehr viel Erfahrung und da profitiert ihr sehr von. Und haben wir als Radentscheid Rostock auch sehr von profitiert.

**Uli:** Und tauscht ihr euch dann auch aus über diese schwierige Phase, nachdem die Entscheidung eigentlich schon getroffen wurde und wo immer noch nichts umgesetzt wird? Ist das eine Erfahrung, die oft vorkommt?

**Marie:** Das ist eine Erfahrung, die ganz, ganz viele gemacht haben. Und da, was ich eben gesagt hab: also setzt euch verbindliche Ziele mit den Verwaltungen. Das sind auch so Sachen, die sind quasi in dieser Bewegung oder in diesem Netzwerk auch so zusammengekommen und auch dieses, dass alles weiterhin mit Öffentlichkeit zu flankieren, das sind auch alles Erfahrungen, die aus diesem ganzen Netzwerk kommen und die nicht nur von uns als Radentscheid Rostock jetzt kommen. Und auch gerade das Juristische, muss ich sagen, da hat uns der Austausch sehr, sehr geholfen, dass die uns gesagt haben, was darf man denn überhaupt in den Forderungen fordern, weil man muss da ja immer vorsichtig sein, dass man die Ebene, die man wirklich mit dem Bürgerentscheid oder mit dem Volksentscheid adressiert, dass man auch die Forderung dann nur auf diese Ebene gemünzt und ich kann ja jetzt nicht in einem Bürgerentscheid für Rostock plötzlich fordern, dass man Tempo 30 überall flächendeckend umsetzen darf, weil das ist ja nun mal die StVO und Wissing nicht zu.

**Uli:** Ihr seid ja eben sehr viele Radentscheide, die sich da zusammengefunden haben, aus sehr unterschiedlichen Umgebungen, Städten. Wie geht ihr damit um oder wie kriegt ihr das zusammengebunden?

**Marie:** Also da stimmt ein ganz ganz großer Unterschied ist ja einfach der Unterschied, wie sehr ein Ort urbanisiert ist. Es gibt ja zum Beispiel die Flächenländer, wie zum Beispiel NRW, Bayern, die ja jeweils große Volksentscheide initiiert haben. Und die haben natürlich eine ganz andere Herausforderung. Wir haben zum Beispiel in MV auch mal über ein Radgesetz für MV nachgedacht. Aber es sind ja ganz viele kleine Kommunen. Da hat sich letztendlich die Landespolitik auch einfach nicht zu durchringen können. Aber das ist eine ganz andere Voraussetzung als in den urbanen Zentren wie zum Beispiel Greifswald, wo es ja ein Radverkehrsanteil von über 30 % gibt, der größte in ganz Deutschland. Also eigentlich ist das

die geheime Fahrradstadt in Deutschland, auch wenn die viel zu wenig Publicity daraus machen. Aber das mit diesem Stadt-Land, das ist eine große Herausforderung. Und ich muss sagen, Radentscheide gibt es auch in Kleinstädten, gibt es eben auch teilweise für ein ganzes Land. Aber sind doch im Kern ein urbanes Phänomen, genauso wie Critical Mass, genauso wie ganz viel Rad-Aktivismus. Das ist so was auf dem Land gibt das. Es sind dann ja oft einzelne Straßen, eine Bundesstraße oder eine lange Landstraße, wo sich dann Anlieger:innen zusammenschließen. Ich hatte mal so was gesehen von einem Rad-Gottesdienst, wo sie dann quasi Gott um einen Radweg an einer Landstraße bitten. Das sind dann aber, glaube ich, sehr punktuelle Forderungen, die sich oft nicht auf den ganzen Landkreis erstrecken.

**Uli:** Was du vorhin schon angesprochen hattest, ist, dass du für BundesRad in der FGSV sitzt.

**Marie:** Genau.

**Uli:** Kannst du dazu noch mal ein bisschen was erzählen?

**Marie:** Ja, gerne. Also FGSV steht für "Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen" und das ist ein eingetragener Verein. Und die FGSV bestimmt letztendlich, wie Radwege in ganz Deutschland aussehen, wie die gebaut werden. Das sind diejenigen, die bestimmen, ob Radwege in der Regel 1 Meter oder 2,5 Meter breit sind. Diese ganzen Sachen, wie Radwege in ganz Deutschland aussehen, die sind durch einen soundso breiten Streifen getrennt und es gibt Schutzstreifen und es gibt Radstreifen, also es gibt gestrichelte oder durchgehende Linien. Sowas wird von der FGSV festgelegt. Das sind die, die bestimmen, ob Radfahrerinnen und Radfahrer an großen, viel befahrenen Straßen über breite und glatte, vom Autoverkehr getrennte Radwege fahren. Oder eben über Schutzstreifen, die nur mit Strichen auf die Fahrbahn gemalt sind. Und all das legt die FGSV in der ERA fest. ERA steht für "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen". Die aktuelle Fassung der ERA, nach der aktuell gebaut wird, ist die ERA 2010 und die wiederum basiert auf dem Kenntnisstand von 2005. Und deshalb ist die in meinen Augen berechtigte Kritik an dieser ERA, dass sie nicht auf der Höhe der Zeit ist. Zum Beispiel enthält sie zu schmale Sicherheitsabstände, zu parkenden Autos und generell eine Priorisierung des Autoverkehrs. Und dann, neben dieser inhaltlichen Kritik an dem an den Inhalten der ERA, gibt es noch die Kritik an den Gremien der FGSV. Auch diese Kritik ist in meinen Augen absolut berechtigt. Und die besagt eben, dass die Gremien der FGSV intransparent sind, dass sie nicht divers sind und dass sie undemokratisch sind. Da gibt es ein ganz interessantes discussion paper von der TU Berlin, wo Forscherinnen und Forscher um Prof. Oliver Schwedes sich die FGSV angeschaut haben. Und die kommen zu dem Ergebnis, das muss ich gerade mal vorlesen. Der Männeranteil beträgt 86,9 %, der Frauenanteil also 13,1 %. Die Vertreter:innen rekrutieren sich aus Ministerien, Hochschulen, Ingenieuren, Planungsbüros und Baufirmen. Und dann schreiben die Forscher:innen, das ist ein Zitat aus diesem Discussion Paper. "Diese Personen dürften im Regelfall ein starkes Eigeninteresse an dem dort zu treffenden Regelungen besitzen. Alle diese Personen und Organisationen sind am Fortbestand der aktuellen Situation in gewissem Umfang mehr oder weniger interessiert. Vertreter von Organisationen, die nicht verkehrliche Interessen, etwa soziales, Klimaschutz usw.

vertreten, sind in den Arbeitsgremien der FGSV e.V. praktisch nicht vertreten." Und dann kommen Sie zu diesem Fazit. Das muss ich auch noch mal vorlesen. "Es ist uns in dieser Analyse nicht gelungen, eine in der FGSV mitarbeitende Organisation zu identifizieren, die an einer grundsätzlichen Umkehr der Situation im Verkehrswesen hin zu Mobilität für alle Personengruppen mit weniger Verkehr interessiert wäre. Eine Einbeziehung der verschiedenen gesellschaftlichen Nutzer in Gruppen, also zum Beispiel von Kindern, Senioren, Nichtregierungsorganisation oder Vertretern anderer Perspektiven, findet de facto nur in Ausnahmefällen statt." Das ist ja vernichtend.

**Anja:** Ja, Wahnsinn.

**Marie:** Wenn das die Forschung sagt über dieses Gremium, was so weitreichende Entscheidungen trifft. Das finde ich absolut bedenklich. Und diese Kritik trifft, also ich bin jetzt Mitglied zumindest auf Probe seit September 2022. Insofern es gibt jetzt zumindest eine Person und vielleicht auch ein ganz, ganz paar weitere, die Interesse daran haben, dass der aktuelle Stand nicht forbesteht und die aktuelle Situation. Aber im Kern trifft die zu. Also das ist auch genau das, was ich da erlebt habe. Ich würde gerne den Link zu diesem discussion paper auch in die Shownotes reinlegen.

**Uli:** Genau das machen wir auf jeden Fall.

**Marie:** Genau. Und ich bin eben seit September Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft 2.5 der FGSV. Die befasst sich mit Radverkehr und schreibt eben auch die ERA, wobei wirklich Fortschreibung der ERA macht der Arbeitskreis 2.5.1, nochmal ein Unterarbeitskreis. Da bin ich nicht reingekommen. Das ist echt die letzte Bastion. Wenn das jemand von euch schafft, dann Chapeau! Versucht es gerne. Und ich bin aktuell auch noch zur Probe Mitglied, weil man an drei Sitzungen teilnehmen muss, bis man dann Vollmitglied ist. Die nächsten beiden Termine wurden jetzt gestern schon wieder abgesagt. Es wurden auch schon einige andere Sitzungen vorher abgesagt und Ende Juni ist das nächste Treffen jetzt. Und allein das schon: diese schleppende Geschwindigkeit macht mich nervös. Und außerdem ist dieser Prozess total intransparent. Und das ist in meinen Augen frustrierend, weil eben eine neue ERA so dringend gebraucht wird, damit die neuen Radwege, die jetzt weiter gebaut werden, nicht weiter nach dem Kenntnisstand von 2005 gebaut werden. Sondern mit angemessenem Sicherheitsabständen, mit allen neuen Technologien und Ausführungen, die seitdem erfunden wurden. Sowas wie Protected Bike Lanes kommen da ja noch nicht vor, zumindest nicht mit den Erfahrungen, die wir inzwischen gemacht haben. Also es gibt aktuell eine riesige Umsetzungslücke. Neue Erkenntnisse aus der Forschung, aus Unis, aus Hochschulen und auch aus den neu eingerichteten Radverkehrsprofessuren kommen in der Umsetzung in der Verwaltung aktuell noch überhaupt nicht an und dieses Wissen zum aktuellen Stand der Technik, muss in meinen Augen angewendet werden, um eben das Resultat, was wir jeden Tag draußen auf der Straße sehen, dass einfach Radfahrer:innen gefährdet werden. 2021 sind über 350 Radfahrerinnen und Radfahrer in Deutschland gestorben. Das müssen wir doch endlich mal ändern. Und da ist für mich Infrastruktur der Schlüssel.

**Anja:** Danke dir für deine engagierten Worte. Ich fand es ein super interessantes Gespräch. Wir sind jetzt schon mehr oder weniger am Ende angelangt und haben zum Abschluss auch die, mittlerweile sage ich mal traditionelle Frage, weil wir Verkehrsvisionen heißen. Was denn du dir wünschst für die Zukunft der Mobilität, also was quasi deine Vision ist?

**Marie:** Also ich wünsche mir breite, baulich getrennte Radwege. Ich wünsche mir, dass jede und jeder Fahrrad fahren kann. Ich wünsche mir, dass Begrünung immer mitgedacht wird. Ich finde, dass Kiezblogs ein extrem toller Ansatz ist. Wir haben ja als Changing Cities gerade Richtlinien für Kiezblogs nach drei verschiedenen Standards entworfen. Übrigens kann man gerade aktuell kommentieren, ihr seid herzlich eingeladen, das zu machen auf der Website von Changing Cities. Das finde ich, ist ein ganz toller erster Ansatz. Und letztendlich ist das Ziel eben eine 15 Minuten Stadt, wie es das in Berlin ja jetzt in vielen Kiezen schon gibt oder auch in den ganzen Vierteln, dass man überall schnell ist, dass man alles mit dem Fahrrad erreichen kann, dass man einkaufen kann, dass Ärztinnen, Ärzte, die Arbeit und Wohnen, dass das nicht so weit voneinander entfernt ist. Und wenn man es dann noch schafft Naherholung, Grün, auch Wasser in der Stadt, also die Schwammstadt letztendlich, wenn man das alles zusammendenkt. Für mich ist es eine ganz tolle Vision, diesen Verkehrsraum endlich gerechter aufzuteilen. Und das bietet in meinen Augen ganz, ganz großes Potenzial für ein schöneres Leben in der Stadt.

**Uli:** Ja, mit diesem schönen Ausblick müssen wir uns jetzt leider verabschieden, weil unsere Zeit hier rum ist. Du hattest uns aber noch ein paar Lese- und Hörtipps mitgebracht. Vielleicht kannst du noch kurz was weitergeben an unsere Zuhörer:innen.

**Marie:** Ja, tatsächlich. Genau darauf habe ich mich vorbereitet. Und zwar gab es ja vor einer Weile dieses Lied: "Warum hört der Fahrradweg einfach hier auf?" von Jan Böhmermann. Und ein Einblick in die Radentscheid-Bewegung in ganz Deutschland bietet dann die Aufnahme, die Changing Cities daraus gemacht hat. Wo eben völlig verkorkste Verkehrsinfrastruktur aus ganz Deutschland gezeigt wird. Das würde ich gerne noch in die Shownotes packen. Da ist zum Beispiel aus Rostock meine Freundin und Mitstreiterin Sophia dabei, die am Stadthafen steht und einfach fragt: Warum ist unser Stadthafen ein riesiger Parkplatz? Das ist eine ganz, ganz triste Betonwüste. Das könnte so schön sein. Und das sind sehr eindrückliche Beispiele aus ganz Deutschland, was aktuell noch schief läuft. Eben zu diesem Lied von Jan Böhmermann. Dann sind meine Lieblingsfahrradjournalistinnen Andrea Raidl und Petra Pinzler. Sie schreiben tolle Artikel für Zeit Online und andere Medien. Das kann ich sehr empfehlen. Außerdem Die Stadtutopien oder auch Visionen können wir das gerne nennen. In kurzen Videoclips von Jan Kaminski. Wo eben Autos wie von Geisterhand hochgehoben werden, der Asphalt plötzlich begrünt wird und in Sekunden wunderschön lebenswerte Plätze entstehen, wo vorher alles grau, voller Verkehrslärm und Abgasen war. Zum Beispiel kann man Jan Kaminski bei Twitter folgen und überhaupt mag ich meine Twitter Fahrrad-Bubble sehr gerne, muss ich sagen. Wo für jede noch so abstruse Verkehrsführung eine bessere, fahrradfreundliche Lösung gefunden wird. Und mein letzter Tipp: wenn es bei euch in der Stadt oder im Ort eine Critical Mass gibt

fahrt da mal vorbei. Und wenn ihr Kinder habt, auch bei der nächsten Kidical Mass. Das sind wirklich schöne Veranstaltungen, die mir sehr viel Spaß machen.

**Anja:** Da haben wir beim VCD Nordost ein Stück mit drin. Also wir organisieren da auch in Schöneberg oder haben zuletzt in Schöneberg eine Kidical Mass organisiert und machen das auch immer wieder. Das ist immer sehr schön.

**Marie:** Ja, die Kids lieben das, Wenn sie endlich mal frei sind, mit ihrem Fahrrad über die Straße zu düsen, dann dürfen sie sogar über rote Ampeln fahren, weil es ja eine Demo ist, die von der Polizei begleitet wird. Das finde ich sehr, sehr aufregend. In Rostock sind waren die Kinder mal so übermütig, dass sie dann immer hinten auf das Polizeiauto drauf gefahren sind. Da musste man echt aufpassen. Aber ja, Kinder lieben das.

**Uli:** Ja, dann bedanken wir uns ganz, ganz herzlich bei dir, Marie. Das war ein super spannendes Gespräch. Vielen Dank.

**Marie:** Sehr gerne. Ja, ich danke euch. Hat mir sehr viel Spaß gemacht.

**Uli:** Genau. Und wir bedanken uns natürlich auch bei unseren Zuhörer:innen. Ihr könnt uns gerne Feedback schicken an: [podcast@vcd-nordost.de](mailto:podcast@vcd-nordost.de) und hört gerne wieder nächsten Monat rein. Bis dahin habt eine gute Zeit.