

Iris Witt und Tim Albrecht

Mobilität der Zukunft in der politischen Bildung

Die Frage, wie die persönliche Version der Mobilität der Zukunft aussieht, kann in der politischen Bildung als guter Aufhänger für die Beschäftigung von nachhaltigen Lebensweisen verwendet werden. Die Heinrich Böll Stiftung NRW spricht die Teilnehmenden mit unterschiedlichen Formaten an, wie Iris Witt mit Beispielen ausführt. Konkrete Zukunftsvisionen entwickelt Dr. Tim Albrecht und zeigt auf, wie ein Tag in der Stadt nach der Verkehrswende aussehen könnte: Busse, E-Bikes, Fahrräder, breite Gehwege und Zebrastreifen.

Nachhaltige Mobilität – Ideen der Heinrich Böll Stiftung NRW (Iris Witt)

Der heutige und zukünftige Zustand unseres Planeten und aller darauf lebenden Arten ist zu größten Teilen vom Menschen beeinflusst. Die ernüchternde Ergänzung dazu ist, dass wir die erste Generation sind, die durch unsere aktuelle Wirtschafts- und Lebensart das komplexe ökologische Gleichgewicht entscheidend zerstören und damit fatale soziale, ökologische und wirtschaftliche Folgen für die Menschen in Kauf nehmen. Die positive Botschaft dabei ist, dass unsere Generation dieser Entwicklung noch entgegenwirken und eine nachhaltige weltweite Entwicklung voranbringen kann.

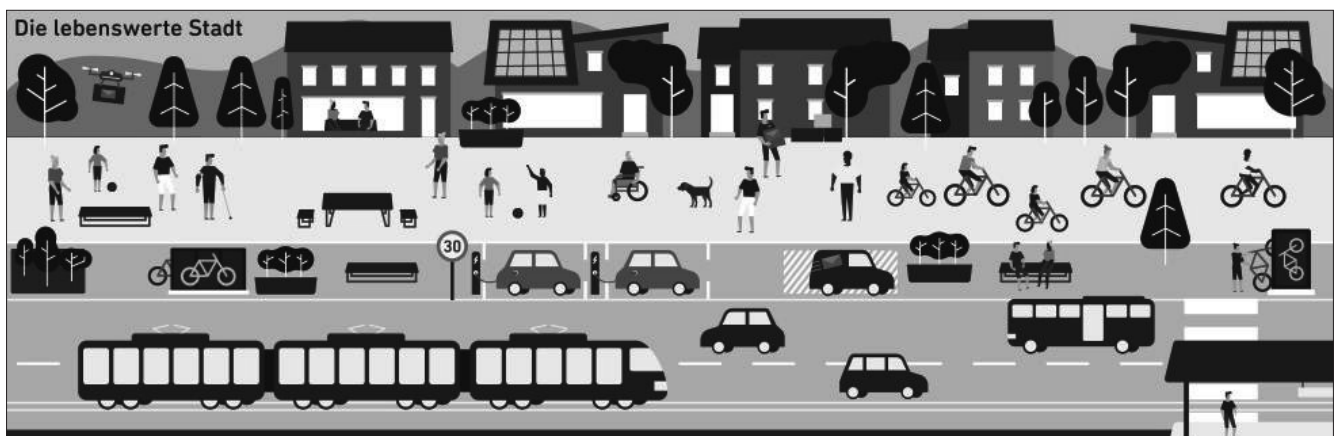
Doch wie kann so eine grundlegende weltweite Veränderung stattfinden? Und welche Rolle kann dabei die politische Bildung einnehmen?

Bildung für nachhaltige Entwicklung ist ein normatives Konzept, um politische Urteilsfähigkeit und politische Handlungsfähigkeit zu fördern. Ein konkretes Beispiel hierfür ist der auch in diesem Jahr von der Heinrich Böll Stiftung NRW angebotene Bildungsurlaub nach Kopenhagen. Kopenhagen deswegen, weil es 2014 Europäische Umwelthauptstadt war und als Vorreiterin in Sachen nachhaltige Mobilität,

Stadtgestaltung und Lebensqualität gilt. Vor Ort in Kopenhagen und unterwegs mit dem Fahrrad können unsere Teilnehmenden die Vorzüge einer modernen und nachhaltigen kommunalen Mobilitätspolitik sowie die dafür zuständigen Menschen kennenlernen und Ideen für die Umsetzung in ihre eigene Stadt mitnehmen.

Ein anderes Beispiel ist der folgende Artikel „Eine lebenswerte Stadt für alle!“ von Tim Albrecht, der, ebenso wie neben viele andere Artikel auf der Internetseite unserer Bundesstiftung (www.boell.de), Lust auf konkrete Visionen der Nachhaltigkeit macht. Ich danke dem fairkehr Verlag & Agentur sowie Playground dafür, dass wir diesen Artikel hier erneut veröffentlichen können.

Stellen wir uns doch einmal vor, wie eine lebenswerte Stadt aussehen sollte. Tim Albrecht hat in seinem Gedankenexperiment seine Vision einer Stadt ausgemalt, in der nicht nur mehr Raum für junge wie alte Menschen, für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen geboten wird, nicht nur die Luft- und Lebensqualität gesteigert wurde, sondern somit auch das Lebensgefühl, das Glücksgefühl. Wie sieht Ihre persönliche Version einer Mobilität der Zukunft aus und welche individuellen und politischen Schritte erachten Sie dafür als notwendig? Bringen Sie sich ein!



Eine lebenswerte Stadt für alle! Eine Zukunftsvision (Tim Albrecht)

So könnte ein Tag im Leben von Simon aussehen

Morgens, 7.45 Uhr: Simon (52) sitzt in der S-Bahn. Er ist auf dem Weg zur Arbeit – einer der zahlreichen Pendler/innen, die morgens aus den umliegenden Gemeinden in die

Stadt fahren. Früher hat er das Auto genommen und stand regelmäßig im Stau im Berufsverkehr. Aber seit die Stadt den S-Bahn-Takt erhöht und die Abfahrtszeiten der Busse auf die ankommenden Züge abgestimmt hat, lässt er den Pkw stehen. Zwar muss er am Bahnhof umsteigen, aber er kommt trotzdem schneller an als mit dem Auto. Wenn es regnet, nimmt er den

Bus. Simon schaut aus dem Zugfenster nach draußen. Die Sonne scheint. Heute wird er auf ein Leihfahrrad umsteigen, das an der Mobilitätsstation am Bahnhof bereitsteht. Wenn er im Büro ankommt, fühlt er sich frischer und konzentrierter, als das früher der Fall war.

Mirceas E-Cargo-Bike erleichtert ihm die Arbeit

10.30 Uhr: Mircea (28) arbeitet für einen Paketdienst. Er benutzt ein E-Cargo-Bike mit Chassis und einem abnehmbaren Ladecontainer. Die Pakete holt er an einem Mikrodepot am Rande seines Bezirks ab. Das Chassis schützt ihn vor Wind und Regen. Da das Gefährt trotzdem als Fahrrad gilt, kann er das gut ausgebaute Radnetz der Stadt benutzen. Seitdem muss er auch nicht mehr ständig mit dem Lieferwagen auf Gehwegen oder in der zweiten Reihe parken. Das gab oft Ärger mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Er arbeitet jetzt entspannter. Sein Unternehmen hat bei den Fahrzeugen Geld und Kraftstoff gespart und von einem Förderprogramm für Cargo-Bikes profitiert. Dafür gibt es jetzt mehr Fahrer/innen, die besser bezahlt werden. Sie holen die Sendungen von dezentral gelegenen Mikrodepots ab und bringen sie schnell zu den Kunden. Die wenigen ganz großen Lieferungen übernimmt der Elektro-Lieferwagen.

Zusammen auf dem Radweg zur Uni

Aylin (23) ist auf dem Weg zur Uni. Sie nutzt den Rad-schnellweg, der das Quartier, in dem ihr Studentenwohnheim steht, mit der Universität verbindet. Sie fährt mit anderen Radfahrer/innen an der Zählstation vorbei und beobachtet, wie der digitale Zähler umspringt. Jeden Tag fahren hier fast 10.000 Fahrräder durch. Im Winter nimmt Aylin manchmal die Straßenbahn. Aber wenn es das Wetter erlaubt, fährt sie lieber mit dem Rad. Das macht gute Laune und wach, auch wenn sie mal bis spät an ihrer Hausarbeit saß. Auf dem Schnellradweg fühlt sie sich sicher. Es ist genug Platz für alle Radfahrer/innen, und sie muss sich nicht vor rechtsab-biegenden Lkw in Acht nehmen. An der Uni angekommen, stellt Aylin das Rad an den überdachten Stellplätzen ab. Ihre Freundin Martha ist mit dem Pedelec gekommen und lädt es an einer Ladestation auf.

Edith bleibt auch im Alter mobil

Zur gleichen Zeit kommt Edith (78) aus dem Seniorenheim. Als sie ins Heim kam, wollte sie in der Stadt bleiben. Sie mag die Natur, aber wichtiger ist ihr, dass sie noch selbst-bestimmt Besorgungen machen kann. Das Heim hat einen schönen Garten. Und seit die Kommune die Innenstadt zur Umweltzone erklärt hat, in die nur Elektrofahrzeuge fahren dürfen, ist auch die Luft viel sauberer geworden. Edith kann mit dem Rollator gut laufen, auch wenn sie langsamer ist

als früher. Sie wohnt in einem Mischquartier: Den Friseur, das Café und die wichtigsten Ärzte kann sie gut erreichen. Allerdings ist das nur möglich, weil die Ampeln fußgängerfreundlich geschaltet sind. Sie hat genug Zeit, um über die Straße zu kommen. Wenn sie etwas weitere Wege hat, kann sie den Bus nehmen, der vor dem Seniorenheim hält. Der Einstieg ist bündig zur Bürgersteigkante, sodass sie gut einsteigen kann. Weil es in der Innenstadt genug Bänke und schöne Sitzgelegenheiten gibt, ist auch ein weiterer Weg nicht zu anstrengend.

Mehr Platz dank verringerten Parkraums

12.30 Uhr, Kathrin (45) und Robert (43) machen Mittagspause. Früher war hier, mitten in der Stadt, eine große Parkfläche, die nur samstags für den Markt gesperrt wurde. Jetzt hat die Stadt den Parkraum in der Stadt reduziert und dafür das ÖPNV-Angebot verbessert. Seitdem stehen hier jeden Tag Stände, an denen Bauern aus dem Umland frisches Obst und Gemüse anbieten. Food-Trucks locken mit leckeren Mittagsangeboten. Die Stadt hat eine Freitreppe mit Sitzgelegenheiten geschaffen und auf dem Platz mehrere Bäume gepflanzt. Früher sind Kathrin und Robert oft ins Restaurant gegangen. Aber jetzt sitzen sie lieber hier, genießen das günstige Essen und beobachten den Marktrubel. Seit hier über Nacht keine Autos mehr stehen, wird der Platz auch abends genutzt – für Public Viewing, Sommertheater oder Feste und Konzerte. Vor ein paar Jahren hatte Kathrin noch überlegt, wegzuziehen. Aber heute ist die Aufenthaltsqualität viel höher und sie fühlt sich in ihrer Stadt immer wohler.

Mobilitätsabo und -app

20.30 Uhr: Robin (19), Farhad (18), Lena (18) und Steffi (19) haben sich bei Robin getroffen. Sie wohnen in einer der umliegenden Gemeinden. Die Azubis haben eine anstrengende Woche hinter sich, und jetzt wollen sie in den Club zum Tanzen. Auf dem Gelände einer ehemaligen Brauerei hat sich ein Kulturzentrum entwickelt, mit Kino, Kneipen und Clubs. Wie kommen sie am besten hin? Nur Steffi hat einen Führerschein, aber ein Auto hat sie auch nicht. Die vier suchen den besten Weg mit ihrer Mobilitätsapp. Ihr Ausbildungsplatz zahlt ihnen einen Zuschuss zu ihrem Mobilitätsabo, und mit der App können sie bequem den schnellsten Weg finden und mit einem Klick ein Ticket für alle Verkehrsträger buchen. Laut App nehmen sie erst den Bus und steigen dann auf E-Scooter um. Und auf dem Rückweg? Wenn Steffi nicht trinkt, nehmen sie sich ein Carsharing-Auto, das reservieren sie schon mal. Und wenn doch? Dann suchen sie sich noch ein paar Kumpels und rufen das städtische Sammeltaxi. Geht auch per App.

Iris Witt ist Geschäftsführerin der Heinrich Böll Stiftung NRW und im Vorstand der DVPB NW.
Kontakt: Iris.Witt@boell-nrw.de

Dr. Tim Albrecht betreut bei fairkehr Agentur & Verlag als Projektleiter verschiedene Projekte im Bereich Mobilität & Nachhaltigkeit, u. a. für die Europäische Klimaschutzinitiative, das Bundesumweltministerium, das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg und den Verkehrsclub Deutschland (VCD).