

SummerSchool 2015

Bewegte Stadt – Mobilität auf dem richtigen Weg?



Bewegte Stadt - Mobilität auf dem richtigen Weg?

- Abschlussbericht der SummerSchool 2015 -



Leipzig, 23. bis 29. August 2015

© 2015, GeoWerkstatt Leipzig e.V.

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	2
Mobilitätscharaktere.....	2
Themen im Überblick	4
Erster Tag – Einführung.....	4
Zweiter Tag – Bedürfnisse.....	5
Dritter Tag – Infrastrukturen.....	7
Vierter Tag – Wirtschaft	9
Fünfter Tag – Engagement.....	11
Sechster Tag – Reflektion.....	12
Tagesberichte der Teilnehmenden	14
Montag, 24.08. – Von Hochmobilen, Leihfahrrädern und Nachtflügen	14
Dienstag, 25.08. – Eisenbahn im Citytunnel = Platz auf alten Gleisen	15
Mittwoch, 26.08. – Wo fährt Leipzig stromaufwärts?	16
Donnerstag, 27.08. - Mobilität als ämterübergreifende Aufgabe.....	18
Fotoimpressionen der Tage.....	21
Montag, 24.08. – Schwitzen im Ziegenleder Saal.....	22
Dienstag, 25.08. – Visionen im Leipziger Osten	23
Mittwoch, 26.08. – Die Autostadt mit dem Rad erkunden	24
Donnerstag, 27.08. – Moderne Magistrale im Süden.....	25
Freitag, 28.08. – Reflektion der Bewegten Stadt	26
Gruppenarbeiten.....	27
Gruppe 1: Inken, Christina & Michelle	27
Gruppe 2: Carina, David & Nora.....	28
Gruppe 3: Fabian, Melina, Moritz & Regina	29
Gruppe 4: Anja, Lisa & Lisa	31
Evaluation.....	34
Danksagung	36

Einleitung

Die SummerSchools der GeoWerkstatt Leipzig e.V. widmeten sich bislang prinzipiell Fragen der Stadt- und Regionalentwicklung. Mit dem Schwerpunkt Mobilität setzten wir für die achte SummerSchool erstmal einen Fokus, der direkt einen Aspekt unseres alltäglichen Verhaltens thematisiert.

Dass Verkehr und Mobilität gegenwärtig ein großes Interesse zukommt und sich bei dem Thema „viel bewegt“, bestätigt einerseits die große Nachfrage seitens der Studierenden und andererseits die Vielfalt und Qualität der Diskussionen mit lokalen Experten.

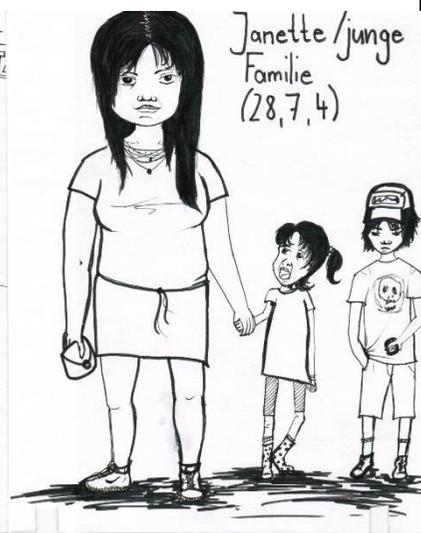


Radtour der Gruppe durch verschiedene Quartiere: Wer braucht eigentlich was? - Mobilität vor Ort erleben Am Ende der SummerSchool „Bewegte Stadt – Mobilität auf dem richtigen Weg?“ wirkt einmal mehr nicht nur der Prozess des Erkundens und der Auseinandersetzung nach, der allen Teilnehmenden die Komplexität des Themas vergegenwärtigte. Darüber hinaus zeugen die Inhalte der Gruppenarbeiten, die am Ende dieses Berichts möglichst umfangreich dokumentiert sind, von dem Potential, welch großer Erkenntnisgewinn ein studentisch und ehrenamtlich organisiertes Bildungsprojekt ermöglicht. Wir wünschen allen viel Spaß beim Lesen.

Mobilitätscharaktere

Erfundene und generalisierte Persönlichkeiten können in Planungsprozessen helfen sich in einen anderen Blickwinkel zu versetzen. Dies war auch der Hintergrund für die Einführung der Mobilitätscharaktere als stille Begleiter der diesjährigen SummerSchool. Dafür wurden vier verschiedenen Charaktere erschaffen, welche unterschiedlichen Sozialstatus, Lebensstile und Lebensweisen besitzen. Bewusst wurde dabei versucht gewisse Stigmata auszunutzen, um den Figuren möglichst realitätsnahe Charaktere zu geben. Diese Vereinfachung und Übertreibung sollte dafür sorgen, dass die Teilnehmer_innen während der Woche bestmöglich ihren Blickwinkel in den Diskussionen wechseln konnten.

SummerSchool: Bewegte Stadt **Einleitung**

				
Alter	71	45	23	28, 7, 4
Wohnort	Plattenbaugebiet (Grünau)	Suburbia (Wiederitzsch)	Zentral (Südvorstadt)	Stadtrand (Paunsdorf)
Tätigkeit	Rentnerin	Unternehmer	Studentin	Hausfrau / arbeitslos
Beziehungsstatus	verwitwet	verheiratet, Kinder sind aus dem Haus	ledig	geschieden, alleinerziehend
monatl. Budget	800,-€	3500,-€	600,-€	1500,-€
Liebungsverkehrsmittel	ÖPNV	Auto (für alle Wegstrecken bzw. Distanzen)	Fahrrad, manchmal ÖPNV	ÖPNV
Charakteristika / Lifestyle	geistig und körperlich eingeschränkt, schwerfälliges Bewegen durch die Stadt, bleibt im Viertel, angewiesen auf ÖPNV, versteht die neuen Medien nicht, hofft auf eine leisere, langsamere und barrierearme Umgebung, hat Probleme beim Ticketkauf	Es ist ihm wichtig schnell auf die Autobahn und zum Flughafen zu kommen; mit Digitalisierung hat er nur so viel am Hut, dass er ein Smartphone mit Mailprogramm besitzt; besucht gern Stadtfeste in der Innenstadt.	urban, denkt ökologisch, ernährt sich bewusst, nutzt intensiv digitale Medien, strebt entschleunigten Lebensstil an, ist digital vernetzt	nutzt digitale Medien, hoher Koordinierungsaufwand

Themen im Überblick



Erster Tag – Einführung

Sonntag 23.08.2015

- Anreise der Teilnehmerinnen und thematische Einführung

Entgegen der langjährigen Tradition fand in diesem Jahr der erste Einführungsvortrag schon am Sonntag statt, um den Teilnehmer_innen am Montag die Option zu geben mit den ersten Experten in Kontakt zu treten. Angedacht war daher wichtige Eckpunkte unseres Themas am Anfang der SummerSchool eingehend vorzustellen und zu diskutieren.

Dazu gehörte es zunächst zentrale Begriffe, welche in der Woche wiederkehrend auftauchen würden, zu definieren, um mit den Teilnehmer_innen eine gemeinsame Basis zu finden. Darauffolgend wurden wichtige sozio-ökonomische Trends näher vorgestellt, um das diesjährige Thema der Mobilität besser für die anstehende Woche zu rahmen. Dabei stand sowohl ein Blick auf gesellschaftliche Trends als auch Mobilitätsbedürfnisse im Vordergrund, um auf aktuelle Entwicklungen in urbanen Räumen näher einzugehen.

Weiterführend wurde der Blick für Konzepte der (nachhaltigen) Stadt- und Verkehrspolitik geschärft, um Gemeinsamkeiten und vor allem Differenzen in verschiedenen politischen Ebenen aufzuzeigen. Daraus ließen sich zentrale Fragen für die anstehende Woche ableiten, welche den Teilnehmer_innen als

Impuls für spätere Diskussionen dienen sollten und durch die Mobilitätscharaktere regelmäßig ins Gedächtnis gerufen werden sollten.

Letztlich leitete der Vortrag darin über, den „roten Faden“ der Projektwoche vorzustellen. Ziel war es Mobilitätsbedürfnisse aufzudecken und zu verstehen, um diese im urbanen Kontext mit den realen Angeboten und Möglichkeiten zu überprüfen. Ein Blick hinter die Kulissen verschiedener Planungsakteure sollte hierbei als dritte Säule die Diskussion über Anspruch und Wirklichkeit von Planungsprozessen hervorheben. Die resultierenden Zielkonflikte sollten dem folgend von unseren Teilnehmer_innen aufgedeckt und diskutiert werden, um mit dieser Projektwoche die Frage: „*Mobilität auf dem richtigen Weg?*“ zu beantworten.



Zweiter Tag – Bedürfnisse

Montag, 24.08.2015

- Torben Heinemann (VTA Leipzig): Mobilität in Leipzig – Städtische Konzepte für die Zukunft
- Robert Schönduwe (InnoZ Berlin): Biographische Mobilitätsansprüche
- Dennis Steinsieck (Nextbike): Leihfahrräder für alle?
- DHL: globale Logistik durch lokale Nachfrage [Flughafen Leipzig-Halle]

Der Montag widmete sich den vielfältigen Bedürfnissen bezüglich Mobilität. Uns interessierte, welche Bedürfnisse von welchen Akteuren erkannt werden, und wie Wirtschaft, Politik und Planung darauf reagieren.

Als offiziell einleitender Programmpunkt stand ein Besuch im Verkehrs- und Tiefbauamt Leipzig (VTA) an. Dort erläuterte Torben Heinemann Vorhaben der städtischen Verkehrsplanung anhand von Zahlen, Daten und Fakten zu Verkehr und Mobilität in Leipzig. Den thematischen Schwerpunkt aufgreifend fragten wir, an welchen Stellen das VTA Mobilitätsbedürfnisse sieht und wo von städtischer Seite Möglichkeiten gesehen werden diese zu unterstützen.

Leipzig steht laut Heinemann für Handel, Kultur, Verkehr, so findet bezeichnender Weise einmal jährlich das International Transport Forum hier statt, auf dem u.a. Visionen für unser zukünftiges Verkehrssystem diskutiert werden.

Wesentliche Zielkonflikte in Bezug auf Mobilitätsbedürfnisse sieht das VTA im Modal Split, darin den ÖPNV besser zu vermarkten, Schließung als Modelstadtteil für Car-Sharing zu etablieren, Lösungen zur Umweltzone zu finden/sie zu vergrößern und in der Elektromobilität mit komplett „grünen“ Strom-Mix. Des Weiteren stehen die Barrierefreiheit von Fußwegen, die Aufstellung von Fahrradbügeln und Mobilitätsstationen auf der Agenda. Auch die Verantwortlichkeit zum Thema Fernbusse ist zu klären.

Mit Robert Schönduwe vom Innovations-zentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH in Berlin ergründeten die Teilnehmer sowohl die eigenen, als auch modelhafte biographische Mobilitätsansprüche. Entfernungsintensive Lebensformen, wie etwa die, Hochmobiler Menschen als Nutzer intermodaler Dienstleistungen standen im Zentrum dieses Themenblocks. Dazu zählten z.B. die anwesenden Studenten, die fragten, welche Entwicklungstendenzen es diesbezüglich gibt, wie diesen Bedürfnissen nachgegangen wird, und zu welchem Zeitpunkt es welche Bedürfnisse gibt. Spannend war hierbei die Betrachtung des Einflusses von Umbruchmomenten auf das Verkehrshandeln und wie sich diese steuern lassen.

Dennis Steinsiek, Mobilitätsberater des Leipziger Start-Up-Unternehmens Nextbike diskutierte mit uns die plakative Frage „Leihfahrräder für alle“? Das Konzept von Nextbike sowie dessen Entwicklung, und Zahlen und Fakten über das Unternehmen halfen dabei das Leihfahrrad als Mobilitätsbedürfnis zu untersuchen, auch in Hinblick auf die Zukunft.

Zu guter Letzt besuchten die Teilnehmer ausgestattet mit einem Fragenkatalog zum Thema Mobilitätsbedürfnis Logistik DHL-Luftdrehkreuz am Flughafen/DHL Hub. Und suchten vor Ort nach Zeichen für die Realisierung von Visionen der mobilen Zukunft.



Dritter Tag – Infrastrukturen

Dienstag, 25.08.2015

- Stephan Naue (DB Regio AG): Schienengebundener ÖPNV als Rückgrat urbaner Mobilität?
- Christoph Waack (ADFC Leipzig): Lobbyismus und Interessenvertretung in kommunaler Planung
- Heide Luckmann (ASW Leipzig): Neue Definition alter Wege? Vom Umgang mit bracher Infrastruktur

Der dritte Tag widmete sich der Frage, wie unsere Infrastruktur geplant wird. Aus der Sichtweise der Planenden wollten wir deshalb insbesondere erfahren, inwiefern unsere Mobilitätsbedürfnisse sich im Planungsprozess wiederfinden, wie das generelle Planungsverständnis der eingeladenen Expert_innen aussieht und wie mit aktuellen Herausforderungen, bedingt durch den Wandel in der Gesellschaft und im Falle von Leipzig dem starken Kontrast zwischen Wachstum und Schrumpfung, umgegangen wird. Um differenzierte Sichtweisen der Vortragenden einzufangen, traf sich die Gruppe mit Akteur_innen der öffentlichen, privaten sowie zivilgesellschaftlichen Ebene.

Mit Stephan Naue, dem Marktgebietsleiter der DB Regio AG (Region Südost), ergründeten die Teilnehmer_innen die Bedeutung des Schienenpersonennahverkehrs in Verbundsystemen. In einem dynamischen Vortrag erläuterte der Referent, wie Planung im Verbund verläuft und reflektierte dabei kritisch die Hindernisse, die durch starre Strukturen und fehlender Ausrichtung auf die aktuelle Nachfrageseite entstehen.

Im Anschluss daran trafen die Teilnehmer_innen auf Dr. Christoph Waack, Vorstandsvorsitzender des ADFC Leipzig e.V. Nachdem zuerst die generelle Funktion und Arbeitsweise sowie einzelne Projekte des ADFC's vorgestellt wurden, vertieften sich die Gespräche im Weiteren auf die Einschätzung der Stellung des Radverkehrs innerhalb des städtischen Gebiets. Dabei erläuterte der Vortragende die problematische Stellung als informelle Planungsinstanz, die keine rechtlich verbindliche Umsetzungslegitimation besitzt und somit nur als Sprachrohr der Radfahrenden dient. Trotzdem wird aus dem Gespräch deutlich, welche Mitsprache- und Mitwirkungsmöglichkeiten auch der ADFC mit begrenzten sozialen und finanziellen Ressourcen in Konkurrenz zu anderen Verkehrsträgern besitzt.

Der letzte Programmpunkt des Tages führte die Studierenden gemeinsam mit der Projektmanagerin Heide Luckmann über den Parkbogen Ost. Dieser ist die bürgerschaftlich entstandene Vision eine brachgefallene Bahntrasse zu einem Rad- und Fußweg umzunutzen. Früher stellte die Trasse eine Barriere zwischen den Quartieren dar, in Zukunft wird sie als Parkbogen zur Verbindung der Quartiere beitragen. Somit ist der Parkbogen ein Infrastrukturprojekt, welches nicht nur die Bedürfnisse menschlicher Mobilität erfüllt, sondern durch die entstehende stadträumliche Qualität auf den generellen gesellschaftlichen Wandel reagiert. Da das Projektmanagement in der Stadtverwaltung angesiedelt ist, stellte der inhaltliche Schwerpunkt in den Gesprächen die Herausforderungen der Planung unter knappen finanziellen Ressourcen öffentlicher Haushalte sowie der Beteiligung und Aktivierung der Bürgerschaft vor Ort dar.



Vierter Tag – Wirtschaft

Mittwoch, 26.08.2015

- Manuel Emmelmann (teilAuto Leipzig): Revolution CarSharing?
- BMW: Zukunft Elektromobilität? [BMW Werk Leipzig, Werksführung]

In 17 Städten ist der Carsharing-Anbieter teilAuto in Mitteldeutschland vertreten. In einem Gespräch mit dem Leipziger Stadtbüroleiter Manuel Emmelmann erfuhren wir welchen Herausforderungen sich das Unternehmen stellen muss um aktuell und zukünftig eine entscheidende Rolle in der städtischen Mobilität spielen zu können. Um keine allzu große Konkurrenz für den ÖPNV zu sein und Bequemlichkeitsmobilität zu verhindern, ist das Ausleihen der verschiedenen Modelle von teilAuto bislang nur an festen Ausleihstationen möglich. Orte für die Ausleihstationen zu finden, gestaltet sich als durchaus schwierig, da diese am wirtschaftlichsten in dicht besiedelten Quartieren sind, dort aber auch der Leidensdruck am größten ist, wenn öffentliche Parkplätze wegfallen. Gerade in diesen Quartieren mit Parkplatzproblematik könnte durch ein Umdenken der Bewohner_innen hin zur Nutzung von Carsharing die Parkplatzsituation erheblich verbessert werden. Dazu ist es notwendig den Bewohnern der Städte gerade in den kritischen Umbruchphasen des Lebens, wie das Ende der Ausbildung und der Beginn der Familiengründung eine gleichwertige Alternative zum eigenen Auto bieten zu können. Dafür kooperiert das Unternehmen mit öffentlichen

Mobilitätsanbietern wie zum Beispiel mit den Leipziger Verkehrsbetrieben und trägt somit zur Möglichkeit der multimodalen Mobilität in der Stadt bei.

Auch der Autohersteller BMW kooperiert mit öffentlichen Verkehrsbetrieben um seinen Kunden mit einer App Informationen über Park+Ride Standorte bieten zu können. Der BMW Mitarbeiter Jochen Müller prognostiziert, dass der Besitz eines Autos zwar immer weniger wichtig, jedoch der Bedarf an individueller Mobilität eher zu-nimmt und somit zukünftig immer mehr Menschen motorisiert sein werden. Um diese Zunahme verantwortungsvoll gestalten zu können, sind Investitionen in neue Innovationen wie zum Beispiel Wasserstofftanks erforderlich sowie der Ausbau von entsprechender Infrastruktur. So muss neben den Autoherstellern auch die Regierung die Aufladeinfrastruktur für Elektromobilität deutlich mehr fördern um das Ziel für 2020, eine Millionen Elektroautos, erreichen zu können.

Das Auto wird wohl weiterhin einen großen Stellenwert in der städtischen Mobilität einnehmen. Obwohl die Zahl der Carsharing-Nutzer und E-Autobesitzer weiter steigt, wird es wohl noch lang dauern bis es zu einem völligen Umdenken kommt. Mit der noch relativ geringen Reichweite, sehr spärlich vorhandener Aufladeinfrastruktur und dem vergleichsweise hohen Preis bieten Elektroautos derzeit noch keine gleichwertige Alternative zum Verbrennungsmotor. Auch Carsharing-Unternehmen können nicht den gleichwertigen Komfort und die Bequemlichkeit eines eigenen Autos bieten. Jedoch durch Einbindung in multimodale Verkehrskonzepte kann eine bestmögliche Alternative zum eigenen Auto geschaffen werden.



Fünfter Tag – Engagement

Donnerstag, 27.08.2015

- Tino Supplies (Ökolöwe Leipzig): Mobilität im Spannungsfeld der Stadtplanung
- Abschlussdiskussion & Vorbereitung Gruppenarbeit

Der Donnerstag stand thematisch ganz im Zeichen von gesellschaftlicher Partizipation und Engagement. Als wichtiger Akteur in diesem Bereich wurde der Ökolöwe Umweltbund Leipzig e.V. als zentraler Ansprechpartner ausgewählt. Mit einem Besuch in dessen Vereinssitz im Haus der Demokratie sollten kritische Fragen zum Thema des aktuellen Stadtentwicklungsplanes Verkehr der Stadt Leipzig diskutiert werden. Als größter Umweltverein in Leipzig sollte den Teilnehmer_innen die Sicht „von der anderen Seite“ des Tisches aufgezeigt werden und die Themen aus Bürgersicht diskutiert werden.

Der Verein selbst sieht seine Arbeit als öffentlich, informierend und beratend. Des Weiteren bietet er aktive Unterstützung an um die Kultur der Bürgermitwirkung zu stärken und versucht die Verkehrswende mit Hilfe von Politikberatung in Politik zu tragen. Mit Tino Supplies und Matthias Uhlig, welche für den Themenbereich "Nachhaltige Mobilität" beim Ökolöwen tätig sind, fand eine lebhaft Diskussions über die "Mobilität im Spannungsfeld der Stadtplanung" statt. Im Zuge dessen wurden erfolgreich Fragestellungen über die Mobilitätsbedürfnisse aus Nutzersicht, noch bestehenden Handlungsbedarf im STEP Verkehr und der

allgemeinen Verkehrsplanung sowie die Verortung von Programmen des Ökolöwen wie "Mach`s Leiser" oder dem "Parking Day" besprochen. Um die diskutierten Themen am Beispiel Leipzigs etwas greifbarer zu machen und Arbeitsfelder des Ökolöwen vor Ort zu erleben kam es anschließend zu einer kleinen Fahrradtour über die sich noch im Umbau befindliche Karl-Liebknecht-Straße. Hierbei wurden bewusst Projekte des Ökolöwen, wie der "Parking Day" am Südplatz, vorgestellt um mögliche Arten der Partizipation zu verdeutlichen und auf verschiedene Arten der Wahrnehmung von Raum aufmerksam zu machen.

In der zweiten Tageshälfte wurden mit Hilfe einer Abschlussdiskussion im Institut für Geographie der Universität Leipzig die einzelnen Inhalte der SummerSchool noch einmal zusammenfassend besprochen und kritisch hinterfragt. Dabei bestand das Ziel den roten Faden der Woche deutlich zu machen und auf die bevorstehende Gruppenarbeit, welche jedes Jahr selbstständig von den Teilnehmern in Gruppen am Donnerstagnachmittag und Freitag durchgeführt wird, thematisch vorzubereiten.



Sechster Tag – Reflektion

Freitag, 28.08.2015

- Gruppenarbeit, Abschlusspräsentation der Arbeiten

Das didaktische Konzept der SummerSchool der GeoWerkstatt Leipzig e.V. sieht nach den Gesprächen mit Experten und dem Erfahren des Themas im Alltag Leipzigs auch eine Gruppenarbeit der Teilnehmenden vor. Zum Abschluss

stellen sich mehrere Kleingruppen nochmal einige Fragen neu, reflektieren über das Gelernte oder versuchen weitere Aspekte des Themas zu beleuchten.

In diesem Jahr formierten sich insgesamt vier Gruppen, die von Donnerstagnachmittag bis Freitag um 16:00 Uhr nicht nur selbständig arbeiteten, sondern ihre Ergebnisse auch in einer Präsentation zusammenfassten. Herzlich begrüßen konnten wir zu den Präsentationen auch die Referenten Herrn Heinemann von der Stadt Leipzig und Herrn Naue von der DB Regio AG sowie den Bundestagsabgeordneten Dr. Axel Troost.

Darüber hinaus prämiert das Orgateam seit einigen Jahren am Ende der Woche das beste thematische Foto, das sich zum Thema der SummerSchool auseinandersetzt und kurz erläutert. Das Organisations-Team entschied sich 2015 für den Beitrag von Fabian Kapesser aus Münster.



Next Generation? Mobilstation mit parkendem TeilAuto und Serviceschalter der Verkehrsbetriebe, mit dazwischen spielendem Kleinkind. Der Titel bezieht sich auf die neuen Mobilitätsmöglichkeiten, aber auch gleichzeitig auf das Kleinkind welches mit einem Spielzeugauto spielt, daher das Fragezeichen.

Tagesberichte der Teilnehmenden

Montag, 24.08. – Von Hochmobilen, Leihfahrrädern und Nachtflügen

- Inken, Lisa, Christina & Michelle -

Nachdem wir uns als SummerSchool-Gruppe am Sonntag kennenlernten und eine umfassende Einführung in das Programm der Woche bekamen, begrüßte uns am Montagmorgen Herr Torben Heinemann, Leiter der Abteilung Generelle Planung im Verkehrs- und Tiefbauamt. In seinem Vortrag ging er insbesondere auf die Entwicklung seit der Stadt seit Wende 1989 ein.

Neben Bezeichnungen wie „Wasser-“ und „Straßenbahnstadt“ zeichnet sich Leipzig zum heutigen Zeitpunkt durch den Titel „Wachstumsstadt“ aus. Noch um die 2000er als Armutsstadt verschrien, verzeichnet Leipzig seit nun mehr 5 Jahren wachsende Bevölkerungszahlen und die Wirtschaftslage der Stadt weist eine positive Entwicklung auf. Im Rahmen des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum wird das Ziel verfolgt, den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf 30% zu reduzieren und die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu stärken. Neue Mobilitätsbedürfnisse, bedingt durch demographische und sozio-ökonomische Veränderungen, lassen neue Spannungsfelder im Verkehrsbereich aufkommen – z.B. in Bezug auf Elektromobilität, Fernverkehr (Fernbus) etc.

Nach einer Stärkung in der Universitätsmensa sprach Dr. Robert Schönduwe vom InnoZ Berlin über Mobilitätsbiographien. Drei Ebenen prägen diese: die Lebensstil-, Erreichbarkeits- und Mobilitätsstilebene. Der Ansatz besagt, dass es durch Veränderungen im Lebenszyklus, wie Umzug, Geburt usw., auch zu Änderungen im Mobilitätsverhalten kommt. Besonders ausführlich wurden die Mobilitätscharakteristika der wachsenden Gruppe hochmobiler Personen besprochen. Ferner sprach Schönduwe über Mobilitätskulturen, die den Modal Split von Städten prägten. So sei z.B. Münster als Fahrradstadt und Hamburg als ÖPNV-Stadt zu charakterisieren.

Im anschließenden Gespräch mit Dennis Steinsieck von Nextbike wurde das Geschäftsmodell des Fahrradverleihsystems vorgestellt. Das Unternehmen sieht sich als Teil eines multimodalen Mobilitätskonzepts, welches das bisherige ÖPNV-System auf dem „ersten und letzten Kilometer“ ergänzt. Zielgruppen sind voranging Studenten und Touristen. Es wurde deutlich, dass kommunal-private Kooperationen zwar sinnvoll sind, sich in der Realität – z.B. bei der Standortwahl und Errichtung der Fahrradverleihstationen – jedoch häufig als schwierig herausstellen. Um die Nutzung des Verleihservices besonders attraktiv zu gestalten, sind Kooperationen mit Universitäten und Unternehmen für Next Bike von besonderer Bedeutung.

Am späten Abend stand der Besuch des europäischen HUB (= Infrastrukturdrehscheibe) von DHL im Norden von Leipzig auf der Agenda. Unter dem Motto „in der Welt unterwegs, der Region verpflichtet“ werden auf dem Flughafen Leipzig von etwa 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr am nächsten Morgen über 300.000 Express-Sendungen bei mehr als 60 Starts und Landungen abgefertigt. Mit mehr als 3.500 Arbeitsplätzen stellt das Unternehmen einen wichtigen Wirtschaftsmotor für die Region dar. Obwohl auf der knapp zweistündigen Führung die positiven Effekte für die Region dargestellt wurden, sollte man das Unternehmen und seine Strategie jedoch auch kritisch hinterfragen (Löhne, Arbeitsbelastung, nächtliche Lärmbelastigung der Anwohner_innen). Es sollte aber auch berücksichtigt werden, dass vor allem das heutige (westliche) Konsumverhalten das stetige Wachstum des Logistikkonzerns DHL fördert.

Dienstag, 25.08. – Eisenbahn im Citytunnel = Platz auf alten Gleisen

- Fabian, Melina, Moritz & Regina -

Nach dem ersten Tag starteten wir auf unseren SummerSchool-Fahrrädern in Richtung Universität, um Stephan Naue, den Leiter des Marktgebietes Mitteldeutschlands der DB Regio AG, zu treffen. Wir betrachteten Themen des schienengebundenen ÖPNVs als Hauptbestandteile moderner städtischer Mobilität. Er begeisterte bei seinem Vortrag mit vielen realitätsnahen Anekdoten aus seiner täglichen Arbeitswelt. Ein Beispiel war der technisch einfache Ausbau von Sitzen im Regionalexpress „Saxonia-Express“ von Leipzig nach Dresden, eine der meist ausgelasteten schienengebundenen Strecken in Sachsen. Der Vorgang sollte dazu dienen mehr Platz in den Bahnen zu schaffen, sodass der vermehrt aufbekommende Fahrradtransport bewältigt werden kann. Dies wurde jedoch durch die verschiedenen Verkehrsbetriebe (ZVNL und VVO) erschwert, da sie auf dem detaillierten und mit den Jahren ausführlicher gewordenen Verkehrsvertrag als Grundlage beharrten. Herr Naue schilderte selbstkritisch die große Vielzahl verschiedener Tarife, der sich viele Kund_innen der Bahn gegenüber sehen. Abschließend ist zu sagen, dass die Gruppe einen guten Einblick in die Aufgaben und Herausforderungen bekam, mit denen sich die DB Regio AG auseinandersetzt.

Nach einem Essen in der Universitätsmensa ging es mit dem Rad in den Lene-Voigt-Park. Dieser entstand Anfang der 2000er Jahre auf der Brachfläche des ehemaligen Eilenburger Bahnhofs, der bereits mit dem Bau des Hauptbahnhofs an Bedeutung verlor und endgültig nach 1945 stillgelegt wurde. Unter freiem Himmel erwartete uns PD Christoph Waack vom ADFC Leipzig, um mit uns über den Lobbyismus für den Radverkehr und die Interessenvertretung in kommunaler Planung zu diskutieren. Aus Sicht des ADFC liegen die größten Entwicklungshemmnisse des Radverkehrs bei der fehlenden Priorisierung des Ausbaus von Radverkehrsinfrastrukturen durch die Stadtverwaltung. Dies liegt laut Waack an der mangelnden Einsicht politischer Parteien, sowie der

finanziellen Situation Leipzigs. Aufgrund dieser beiden Faktoren sei ein „langer Atem“ von Nöten. Hierbei ist das stärkste Mittel, welches sich der ADFC zu Nutze macht, Gesetzesgrundlagen der StVO bzw. die lokale Durchsetzung von Novellierungen, die vor allem bei der Radwegebenutzungspflicht oder bei der Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr Anwendung finden können.

Der letzte Tagespunkt war ein Rundgang über die stillgelegte Eisenbahnverbindungskurve mit Viadukt im Leipziger Osten. Ursächlich für die Konversion der Fläche ist die Umstrukturierung des SPNV mit der Eröffnung des Citytunnels. Die Leitung der Fuß-Exkursion übernahm Heide Luckmann vom Amt für Stadterneuerung und Wohnungsbau der Stadt Leipzig. In den kommenden Jahren soll die Brachfläche, ähnlich der Highline im New Yorker Stadtteil Manhattan, in einen Rad- und Fußgängerweg umgestaltet werden. Aufgrund der Fördersituation, gekoppelt mit der Haushaltslage der Stadt, wird das Projekt nach jetzigem Stand nur Abschnittsweise realisierbar sein. Das Gesamtvolumen für das Projekt wird auf rund 45 Mio. Euro geschätzt. Die Akquise der Geldmittel konnte bis jetzt nur wenig an Fahrt gewinnen: lediglich 4,5 Mio. Euro an Geldern konnte aufgetrieben werden. Krönender Abschluss des Tages war ein gemeinsames Grillen beim Verein „Helden wider Willen“, der im Leipziger Osten ein Projekthaus betreibt.

Mittwoch, 26.08. – Wo fährt Leipzig stromaufwärts?

- Lisa & Anja -

Station 1: Wilhelm-Leuschner-Platz - Manuel Emmelmann (teilauto): Am Beginn des Tages stellte Herr Emmelmann unserer Gruppe das Carsharing-Unternehmen teilAuto vor. Es wurde 1992 in Halle (Saale) von zwei Personen zunächst mit einem einzigen Auto gegründet. Herr Emmelmann erläuterte, dass bei Carsharing grundsätzlich zwei Modelle zu unterscheiden sind: Erstens, das klassische Modell der festen Stationen, bei denen das Auto am Ort der Ausleihe wieder abgegeben werden muss. Alternativ dazu gibt es das „free-floating“-Modell ohne feste Stationen, bei denen die Autos flexibel entnommen und wieder abgestellt werden können.

teilAuto verfolgt das klassische Modell mit 25 Stationen in Leipzig, dass mit 1,5 Mio. € Fördermittel der EU unterstützt wird. Insgesamt sind 250 Autos verfügbar, wobei lediglich sechs Fahrzeuge mit einem Elektromotor ausgestattet sind – Tendenz sinkend. Dies ist auf mehrere Faktoren zurückzuführen. Die Anschaffungskosten sind sehr hoch, doch lange Strecken können mit einer Akkuladung nicht zurückgelegt werden. Zudem gibt es nur wenige Aufladestationen, so dass sich die E-Mobilität für teilAuto derzeit wirtschaftlich nicht lohnt.

teilAuto strebt gegenwärtig eine Zusammenarbeit mit dem Leipziger ÖPNV und Nextbike an, um die Automobilität als sinnvolle Ergänzung in ein multimodales Verkehrskonzept zu integrieren. Herr Emmelmann will eine Verdrängung anderer

Verkehrsmittel durch den MIV vermeiden und eher eine sinnvolle Nutzung vorantreiben.

Station 2: Werksführung BMW-Werke Leipzig und Gespräch mit Herrn Müller: Im Jahr 2001 fiel die Entscheidung, ein BMW-Werk in Leipzig zu eröffnen. Vier Jahre später rollte in Leipzig das erste Auto vom Band. Aktuell beschäftigt BMW ca. 6000 Mitarbeiter, die im Zwei- und Drei-Schichten System im Bereich der Fahrzeugmontage tätig sind. Der Standort zeichnet sich insbesondere durch die Produktion der Elektroautos i3 und i8 aus, deren Montage wir auf einer ausführlichen Führung von der Kunststofffaser bis zum fertigen Auto verfolgen durften.

Im anschließenden Gespräch mit Herrn Müller wurde der Frage nachgegangen, warum BMW sich im Bereich der E-Mobilität engagiert. Zunächst einmal erfordert die CO₂-Gesetzgebung, dass CO₂-Ausstoß der produzierten Fahrzeugflotte von derzeit 130g/km bis 2020 auf 95g/km abgesenkt werden soll. Um dieses Ziel zu erreichen, ist die Einführung von Alternativen zum herkömmlichen Verbrennungsmotor erforderlich, weswegen sich BMW für die Produktion von E-Autos entschied. Darüber hinaus wird nach eigenen Angaben den „nachhaltigen Autoverkehr“ durch das Carsharing-Angebot DriveNow und durch eine klima- und ressourcenfreundliche Produktionsweise gefördert. BMW entschied sich für Leipzig da ein Standort in Europa gesucht wurde, um einen Kleinwagen einzuführen und in Europa abzusetzen. Leipzig zeichnete sich durch finanziell lukrative Standortfaktoren und eine attraktive Stadt mit hoher Fachkräfteverfügbarkeit aus. Zudem half es dem das Label Made in Germany aufrecht zu erhalten.

Station 3: Radtour Thekla-Paunsdorf-Bülowviertel-Volkmarsdorf: Auf der anschließenden Radtour untersuchten wir auf dem Weg von BMW bis ins Leipziger Stadtzentrum die Mobilitätsbedürfnisse und -voraussetzungen in verschiedenen Stadtquartieren. Im suburbanen Thekla war eine geringe ÖPNV-Verfügbarkeit zu beobachten. Die Siedlungsstruktur und das Vorhandensein von Einfamilienhäusern mit Garage deuteten darauf hin, dass das am häufigsten genutzte Transportmittel das Auto ist.

Der nächste Standort, Paunsdorf, war ein Beispiel für sozialistischen Wohnungsbau und eine entsprechende Stadtplanungspolitik. Durch ein Shopping-Center können viele Bedürfnisse der Einwohner direkt vor Ort befriedigt, so dass lange Wege nicht zurückgelegt werden müssen. Als Quartier des industriellen Wohnungsbaus der DDR ist traditionell eine Anbindung an den ÖPNV gegeben, doch auch zahlreiche Parkplätze sind vorhanden. Die hohe Besetzung dieser Parkplätze lässt darauf schließen, dass – trotz eher niedriger Einkommen – viele Bewohner über ein Auto verfügen. Über ein gut ausgebautes Radwegenetz wurde anschließend das Bülowviertel erreicht. Hierbei handelt es sich um ein demographisch junges und inzwischen aufstrebendes Stadtviertel. Obwohl offenbar auch Autos verfügbar sind, scheint das Fahrrad aufgrund der Bevölkerungs- und Einkommensstruktur hier einen höheren Stellenwert

einzunehmen, zumal wir dem Zentrum immer näher kamen und die städtebauliche Dichte weiter zunahm. Auch an den ÖPNV ist das Viertel sehr gut angebunden.

Im Stadtteil Volkmarsdorf beendeten wir die Tour im Park Rabet. Das umliegende Wohnviertel, welches bisher als unattraktiv, schwierig und sogar gefährlich galt, war Schwerpunktgebiet diverser Stadtentwicklungsprogramme (z.B. Stadtumbau Ost, Soziale Stadt). Die Straßenbahnlinien und die Nähe zum Hauptbahnhof deuten auf einen Standort hin, an dem ÖPNV eine bedeutende Rolle spielen kann. Die schwache Einkommensstruktur vermuteten wir eine etwas geringe Pkw-Verfügbarkeit. Aufgrund des zunehmenden Zuzugs junger Menschen in das bisher von Migranten geprägte Viertel scheint auch das Fahrrad an Bedeutung zu gewinnen und neue Haushalte ganz ohne Auto zuzunehmen. Abgerundet wurde der Tag durch ein Abendessen im Biergarten der „Substanz“.

Donnerstag, 27.08. - Mobilität als ämterübergreifende Aufgabe

- Carina, David & Nora -

Zusammen mit den Vertretern des Vereins Ökolöwe Leipzig, Tino Supplies und Matthias Uhlig, die sich schwerpunktmäßig mit dem Thema Verkehr beschäftigen, diskutierten die Teilnehmer das Thema Mobilität im Spannungsfeld der Stadtplanung. Zu Beginn wurde das Projekt „Mach's leiser“ vorgestellt, bei dem es Ziel ist klassische Bürgerbeteiligungsverfahren aufzubrechen und die Bürger zielführender in Projekte einzubinden. Der Ökolöwe organisiert zu diesem Zweck Bürgerversammlungen, in deren Zuge die Bürger eigene Verkehrskonzepte zu ihren Quartieren erstellen. Diese wurden dem Verkehrsamt vorgelegt, das die Konzepte auf ihre Durchführbarkeit überprüft und fachlich ausarbeitete. Vor dem Hintergrund der in den letzten Tagen gewonnenen Einblicke fragten wir auch nach einer Stellungnahme zu neuen Mobilitätsformen wie Car- und Bikesharing sowie Elektromobilität. Der Elektromobilität im Bereich der Automobile steht der Ökolöwe kritisch gegenüber. Stadtteilautos, sofern sie an Stationen gebunden sind und nicht zu Kosten des ÖPNVs gehen, werden hingegen positiver betrachtet. Um eine ausreichende Mobilität für alle zu gewährleisten ist es notwendig, die Schul- und Kita- sowie die Stadtplanung aufeinander abzustimmen. Ziel sollte es sein, zu garantieren, dass alle notwendigen Dienstleistungen und Versorgungseinrichtungen in geringer Entfernung zum Wohnort vorhanden sind und gleichzeitig große Einkaufszentren vermieden werden.

Zusammen mit Herrn Uhlig wurden im Anschluss insgesamt drei Stationen in der näheren Umgebung besucht, anhand der bestimmte, verkehrsbezogene Problemstellungen noch einmal verdeutlicht wurden. Der REWE-Supermarkt am Connewitz Kreuz und der Südplatz dienten der Veranschaulichung von Nutzungskonflikten einzelner Verkehrsteilnehmer mit unterschiedlichen Interessen. Als besonders störend wurden der ruhende Autoverkehr und weite Wege insbesondere für Senior_innen oder Bürger_innen mit Behinderung

genannt, die durch lange Schutzgeländer der Straßenbahnhaltestelle entstünden. An der Karl-Liebnecht Straße wurde über sinnvolle Beteiligungsmaßnahmen und die Aufteilung des öffentlichen Straßenraumes für alle Nutzer_innen gesprochen. Jeglicher Nutzungsmöglichkeit, sei es Einzelhandel, der Fuß-, Rad oder Autoverkehr oder öffentlichen Nahverkehr soll, laut Matthias Uhlig, ausreichend Raum zur Verfügung gestellt werden, ohne sich gegenseitig zu behindern.

Innerhalb der Diskussion und der kurzen Exkursion wurde deutlich, dass ohne Kooperation zwischen den einzelnen Fachplanungsämtern, privaten Akteuren (wie z.B. teilAuto oder Nextbike) und den Bürger_innen, keine zielführende Entwicklung im Bereich der Mobilität für Leipzig stattfinden kann. Grundlegend sehen alle Akteure eine Kooperation als positiv an, in der Praxis scheitert diese jedoch häufig. Um eine bürgernahe Entwicklung des öffentlichen Raumes zu garantieren, sollten neue Konzepte der Bürger_innenbeteiligung in Erwägung gezogen werden, wie dies am Beispiel des Projekts „Mach's leiser“ vorgestellt wurde.

Am Nachmittag wurden die Inhalte der Woche in einer Abschlussdiskussion am Institut für Geographie diskutiert und kritisch hinterfragt. Es wurde festgestellt, dass der MIV noch immer eine große Rolle in Leipzig spielt und insbesondere der Innenstadtring einen Sonderstatus für den MIV besitzt. Dies hat zur Folge, dass kaum Möglichkeiten bestehen, den Radverkehr an dieser Stelle auszubauen und eine Gleichberechtigung anderer Verkehrsarten mit dem Autoverkehr zu erreichen. Hinsichtlich des Radverkehrs wurden in der bestehenden Infrastruktur noch Mängel gesehen, was besonders die Teilnehmenden aus Münster betonten. Insgesamt fiel das Fazit jedoch positiv aus.

Aufgrund der aktuellen Verkehrssituation stellte sich unsere Gruppe die Frage nach sinnvollen Maßnahmen, um die Zahl der im Straßenraum abgestellten Fahrzeuge zu verringern. Eine Möglichkeit wäre in Leipzig eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung einzuführen.

Für den ÖPNV fiel unsere Zukunftsperspektive ambivalent aus. Generell ist es möglich, dass der steigende Anteil an Radfahrer_innen in Zukunft eine Konkurrenz um ÖPNV darstellen wird. Tatsächlich ist ein solcher Effekt jedoch zurzeit aufgrund eines hohen Auslastungsgrades der Straßenbahnen noch nicht zu beobachten. In der Angebotsqualität konnten große Unterschiede zwischen der gut angebundenen Innenstadt und innenstadtnahen Quartieren auf der einen Seite und den schlechter angebundenen Quartieren in den suburbanen Lagen auf der anderen Seite festgestellt werden. Auch für den sogenannten „Tarifschungel“ sollte eine Lösung gefunden werden, um die Zugänglichkeit zum günstigsten Angebot zu erleichtern.

Die E-Mobilität wurde insgesamt kritisch gesehen. Aussagen, die am Sonntag innerhalb der persönlichen Zukunftsperspektiven bzgl. möglicher E-Mobilität getroffen wurden, wurden zum Teil revidiert. Es ist durchaus schwierig, die

zukünftige Bedeutung des Autoverkehrs in Leipzig einzuschätzen, da sie in entscheidender Weise von den Lebensumständen der Bürger_innen abhängig ist. Die Sinnhaftigkeit der Nutzung von Angeboten wie Car- oder Bikesharing sowie geteilten Autos in Hausgemeinschaften, sollte demnach immer abgewogen werden.

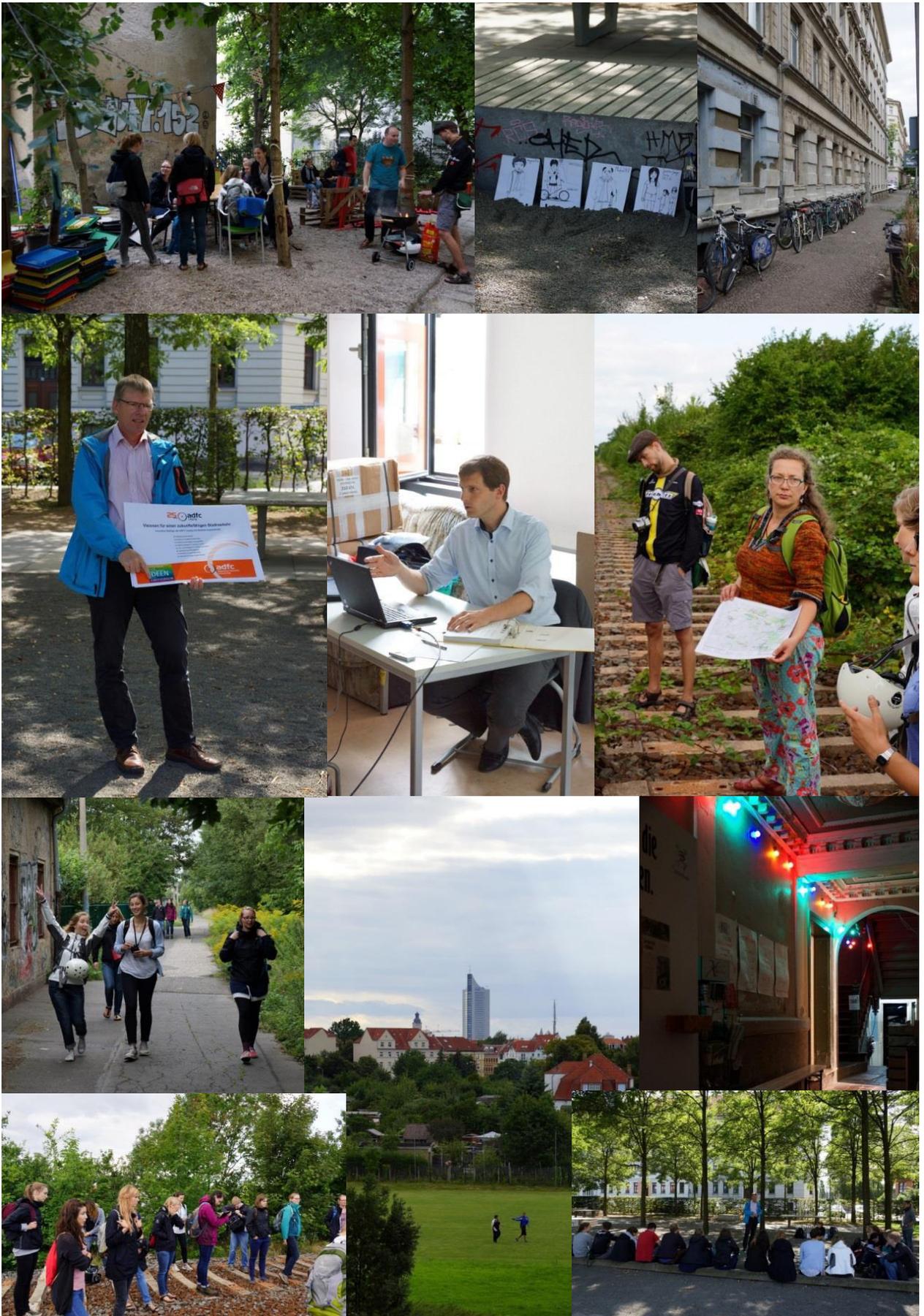
Fotoimpressionen der Tage



Montag, 24.08. – Schwitzen im Ziegenleder Saal



Dienstag, 25.08. – Visionen im Leipziger Osten



Mittwoch, 26.08. – Die Autostadt mit dem Rad erkunden



Donnerstag, 27.08. – Moderne Magistrale im Süden



Freitag, 28.08. – Reflektion der Bewegten Stadt



Gruppenarbeiten

Gruppe 1: Inken, Christina & Michelle



Die zweite Gruppe widmete sich einer Gesellschaftsgruppe, die ebenfalls nicht näher thematisiert wurde, Kinder und Jugendliche. Dabei sind sie die „Verkehrsteilnehmer von Morgen“ und ihre Verkehrs- und Mobilitätssozialisation entscheidend für bestimmte Mobilitätsstile, wie wir sie kennenlernten. In qualitativen Gesprächen und mit Hilfe von Mental Maps (kognitive Karten) erfragte die Gruppe zunächst die Aktionsradien der Kinder und die für die Wege genutzten Verkehrsmittel.



Ausgehend von dem Ergebnis, dass die Kleinen ihre Mobilität in Zukunft v.a. mit einem eigenen Auto in Verbindung brachten, suchten die Gruppenmitglieder nach ergänzenden Möglichkeiten zur Sensibilisierung für den Radverkehr. So könnte es Fahrradwerkstätten, Rad-AGs, Eltern-Kind-Radwandertage oder „schuleigene Fahrradflotten“ geben, die allen Schüler_innen das Radfahren ermöglichen.

Gruppe 2: Carina, David & Nora



Die erste Gruppe fragte: „Sind die Mobilitätsstationen der Stadt Leipzig seniorengerecht?“ Bereits am Montag und am Dienstag erfuhren wir mehr zu den insgesamt 25 Stationen. Der demographische Wandel ist ein wichtiger Trend, der die Verkehre unserer Städte verändern wird. Umso wichtiger ist daher zu wissen, inwieweit Senior_innen auch moderne Angebote nutzen können. Ausgehend von den Bedürfnissen der Altersgruppe wie u.a. leichte Bedienbarkeit, Erklärungen oder Hilfen und bauliche Aspekte wurden insgesamt sechs Stationen unter die Lupe genommen. Die positiven Ergebnisse z.B. das Design der Bedienelemente, attestieren den Betreibenden ein insgesamt gutes Konzept. Die negativen Punkte – genannt wurden u.a. die Konzentration der Stationen im Innenstadtbereich, die Funktion der Touchscreens und die Geschwindigkeit der Software – sind vermutlich eher typische Probleme in der Phase des Markteintritts. Nicht erhoben werden konnten die tatsächlichen Nutzerzahlen, die auch Hinweise für ein Nutzen-Kosten-Verhältnis geben könnten.

Gruppe 3: Fabian, Melina, Moritz & Regina

Die dritte Gruppe rekapitulierte die SummerSchool anhand der vier Charaktere Irmgard, Manfred, Wiebke und Janette – die aufgrund ihrer unterschiedlichen sozio-ökonomischen und demographischen Merkmale ganz unterschiedliche Mobilitätsstile haben. Die fiktiven Charaktere begleiteten uns die gesamte Woche, um unser Augenmerk bei den Präsentationen und Diskussionen stets auf die Relevanz für verschiedene Nutzer_innengruppen zu lenken. Am Ende bekamen wir mit „Mobility – Your Possibility: Vielseitig durch die Stadt“ eine neu erzählte Grafikgeschichte, in der alle Charaktere erstmals fiktiv aufeinander trafen und miteinander interagierten. Deutlich wurde, dass in Leipzig die gesamte Vielfalt an Fortbewegungsmitteln zur Verfügung steht und die Angebote in jedem Segment eine wahrnehmbare Größe erreicht haben und kein Nischendasein fristen. Für die Praxis zeigt die Grafikgeschichte, dass die Verkehrsmittelangebote teils nicht allen Gruppen gleich zugänglich sind, ein Beispiel wäre die Nutzbarkeit des Fahrradverleihsystems ohne Smartphone. Allerdings zeigte die Geschichte auch, dass die Mobilitätsstationen – in deren Umfeld unsere fiktiven Charaktere aufeinandertrafen – Lücken schließen können.



Gruppe 4: Anja, Lisa & Lisa

Die vierte Gruppenarbeit thematisierte mit Migrant_innen eine Gruppe, deren Mobilitätsbedürfnisse bislang keine Rolle in unseren Überlegungen spielte. Zunächst befragten sie im Leipziger Osten vier Migrant_innen zu ihren alltäglichen Aktionsradien und ihrer Verkehrsmittelwahl. Ihnen war eine große Abhängigkeit vom ÖPNV und geringe finanzielle Mittel gemeinsam. Die Eindrücke zusammenfassend entwickelten sie daher einen weiteren Charakter: Amira aus Syrien, 43 Jahre, seit 5 Jahren in Leipzig, 3 erwachsene Kinder, kein PKW, kein Führerschein, kein Fahrrad, kein Internet, Grundkenntnisse der deutschen Sprache.

Die Gruppe besann sich zugleich auf den ersten Tag der SummerSchool, als wir am Sonntag zur Einstimmung auf das Thema „Herzblatt“ spielten, bei dem Fragen und Antworten auf das Thema Verkehr und Mobilität zugeschnitten waren. So erzählt kommen beim Herzblatt unserer Gruppe die drei Verkehrsträger Auto, Bus und Fahrrad als Subjekte zu Wort, legten der unentschlossenen Kandidatin ihre Vorzüge nahe und bewerteten sich gegenseitig – eben wie beim richtigen Herzblatt. Das Ergebnis brachte uns nicht nur zum Lachen sondern resümiert durch das Mittel der Personifizierung die wichtigsten Attribute unserer wichtigsten Fortbewegungsmittel auf eine ganz eigene Art.

DAS HERZBLATT-QUIZZ ZUM NACHSPIELEN



Amira: Lieber Kandidat 1 (2, 3). Wie lernen wir uns kennen?

Kandidat 1 (Fahrrad): Wenn du auf der Suche nach mir bist. Nimm Kontakt zu deinem Sozialarbeiter auf. Vielleicht kann er uns verkuppeln.

Kandidat 2 (Straßenbahn): Ich bin immer präsent. Wenn du durch die Stadt läufst, können wir uns sogar im Minutentakt treffen. Solltest du gar nicht genug von mir bekommen – hol dir doch den Leipzig Mobil Pass. In der Kombi bin ich eine richtig gute Partie.

Kandidat 3 (Auto): Eigentlich bin ich schwer zu haben. Aber wenn du nicht zu viel Geld und Zeit investieren möchtest und mich mit anderen teilen kannst, dann schau doch mal ins Internet. Auf Seiten wie Blablacar, MFG, etc. kannst du mein Profil abchecken, ein treuer Typ bin ich aber nicht.

Amira: Im Alltag muss ich nicht nur den Weg in dein Herz, sondern auch durch ganz Leipzig finden. Wie hilfst du mir dabei?

Kandidat 2: Ich bin so der zuverlässige Typ. Du kannst dich darauf verlassen, dass ich pünktlich und oft komme. Wenn du dich auf mich einlässt, bin ich immer in deiner Nähe. Aber weite Wege sind nicht so mein Ding.

Kandidat 3: Je weiter, desto besser. Für spannende Reisen – am liebsten außerhalb der Stadt – bin ich immer zu haben. Mit mir kommst du auch in andere schöne Städte. Wenn du offen bist, können wir gern auch neue Leute kennenlernen. Ich mag es nämlich auch kuschlig. Aber ich nehme dich und deinen Sohn auch gerne mit auf eine Einkaufstour.

Kandidat 1: Ich bin normalerweise schon ziemlich wild unterwegs, aber mit mir wird dir nie langweilig und mit mir kannst du super spontan jedes Ziel erreichen.

Amira: Lieber Kandidat 3 beschreib mir doch mal Kandidat 1.

Kandidat 3: Das ist ein ganz schön gefährlicher Typ. Da legst du dich schnell auf die Nase. Und wenn die Sonne mal nicht scheint, lässt er dich im Regen stehen.

Kandidat 1: Er schaut mir zwar recht zuverlässig aus, aber ich weiß nicht, ob er das auf Dauer versprechen kann.

Kandidat 2: Das ist ehrlich gesagt ein richtig teurer Typ. Da musst du ne Menge Geld reinstecken. Und ehrlich gesagt ist er ziemlich stinkig.



Kandidat 1



Kandidat 2

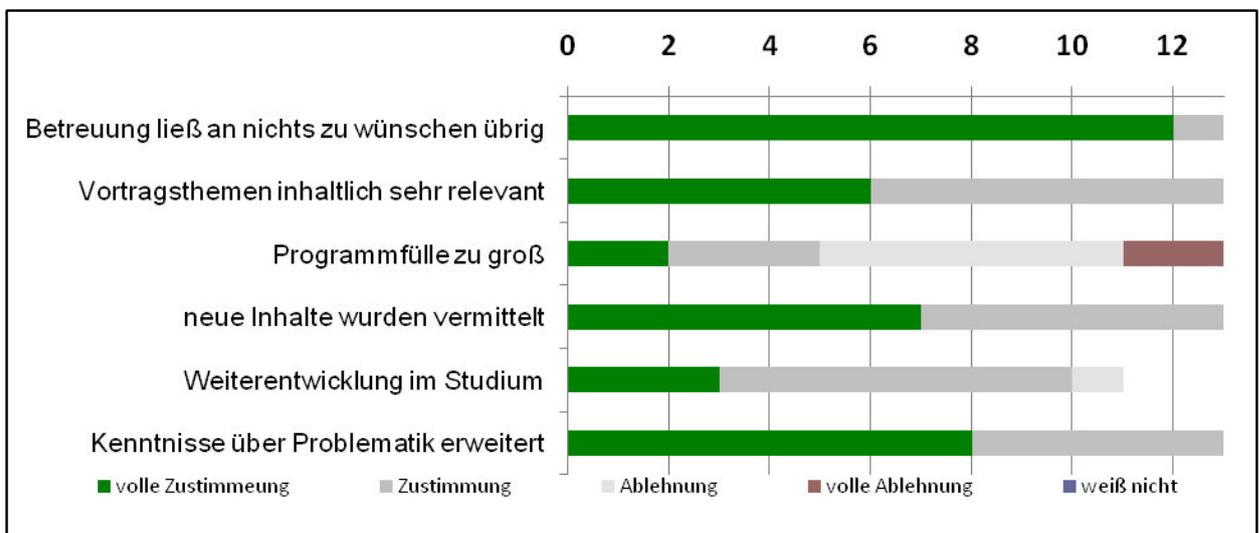


Kandidat 3

Evaluation

Nicht nur die Stadt, sondern auch wir als Summerschool-Organisations-Team bewegen uns. Erfahrungen die wir jedes Jahr aufs Neue sammeln und die Einschätzung der Teilnehmer zum Ablauf und Inhalt der Summerschool-Woche treiben uns immer weiter an, Dinge zu verbessern und zu verfeinern. Wie jedes Jahr baten wir die Teilnehmer am Freitagnachmittag die vergangene Woche kurz zu bewerten und einen kurzen Fragebogen auszufüllen. Die Ergebnisse sind einmal mehr sehr positiv. Im Vergleich mit vorangegangenen Summerschools konnten wir unser hohes in vielen Bereich halten.

„Es hat viel Spaß gemacht mit euch! Danke für die hervorragende Verpflegung und Versorgung. Ich finde das nicht selbstverständlich. Weiter so!“



Nachdem sich im letzten Jahr die Einschätzungen hinsichtlich der Programmfülle noch die Waage hielten, war das Ergebnis dieses Jahr nicht ausgeglichen. Nur fünf Teilnehmer empfanden das Programm als zu voll gepackt. Dies überrascht insofern, dass die Hinweise an das Organisations-Team unter der Woche eher den Eindruck erweckten, als sei das Programm zu voll gepackt. Weiterhin gab es vereinzelte Hinweise, dass die Zeit zum Diskutieren nicht immer ausreichend war. Hier gilt es in der nächsten Summerschool anzusetzen und eine ausgewogenere Mischung aus Input und Diskussion herzustellen.

Die Stimmung zwischen Organisations-Team und Teilnehmer_innen bzw. unter den Teilnehmer_innen an sich wurde grundsätzlich positiv wahrgenommen. Einige waren mit der Durchmischung von Organisations-Team und Teilnehmern_innen unzufrieden. Auch die Problematik einer großen Gruppe aus ein und derselben Stadt wurde im Fragebogen thematisiert. Diese Anmerkungen nehmen wir sehr gerne auf und werden Strategien für die Verbesserung in diesen Bereichen finden.

Die Teilnehmer bewerteten die Vorträge, Gespräche und Diskussionen mit Herrn Naue von der DB Regio AG Region Südost sowie mit Dennis Steinsieck von Nextbike am positivsten. Auch die Radtour durch die Quartiere, der Besuch des

Danksagung



Das Organisationsteam v.l.n.r.: Katja Gehrman, Benjamin Prager, Michelle Bröcking, Sascha Dunger, Johannes Ritter, Dr. Frank Feuerbach, Anna Wagner

Als Organisationsteam möchten wir uns am Ende bei unseren Teilnehmenden bedanken, die den Kreis der Summer-School-Alumni ein weiteres Mal erweitern. Wir hoffen, dass sie auf das erlangte Wissen aufbauen werden, so aufgeschlossen, integrativ und diskussionsfreudig bleiben.

Großen Dank möchten wir unseren vielen fachkundigen Referent_innen für die interessanten, sehr ehrlich formulierten Einblicke aussprechen. Es ist nicht selbstverständlich, dass Sie sich Zeit für uns nahmen. Zu guter Letzt gilt der Dank unseren Sponsoren. Die SummerSchool „Bewegte Stadt – Mobilität auf dem richtigen Weg?“ wäre ohne deren finanzielle Zuwendung oder Förderung nicht möglich gewesen.

Wir danken herzlich: der Stiftung Lebendige Stadt, der Sparkasse Leipzig, der DB Regio AG und unserem Gesprächspartner Herrn Naue, dem Verein der Bundestagsfraktion DIE LINKE e.V., teilAuto und unserem Gesprächspartner Herrn Emmelmann, dem BMW-Werk Leipzig und unserem Gesprächspartner Herrn Müller sowie Nextbike Leipzig und unserem Gesprächspartner Herrn Steinsiek.

Dr. Frank Feuerbach
i.A. des Vorstands GeoWerkstatt Leipzig e.V.





Geschäftsstelle:
GeoWerkstatt Leipzig e.V.

c/o Institut für Geografie
Johannisallee 19a
04103 Leipzig

Registergericht: Amtsgericht Leipzig
Vereinsregisternummer: VR 3619

Bankverbindung:
IBAN: DE73 8605 5592 1100 5348
02
BIC: WELADE8LXXX

Kontakt:

Tel: ++49-(0)341-9738611
Fax: ++49-(0)341-9732979
mail:
vorstand@geowerkstatt.com

<http://www.geowerkstatt.com>