

## Transkript der Audiodatei

### Nächster Halt:

#### Mobilitätswende gemeinsam voranbringen

### Intro:

Hallo und herzlich willkommen zum Podcast der VDV-Akademie. Der Podcast rund um Weiterbildung und Lernen in der Mobilitätsbranche.

### Catharina Goj:

Nächster Halt: Mobilitätswende gemeinsam voranbringen. Hallo und herzlich willkommen zu einer neuen Podcastfolge Nächster Halt. Mein Name ist Catharina Goj.

Städte bauen und gestalten, die für Menschen gemacht sind? Für manch einen vielleicht ein Traum, was die Mobilitätswende und die Verkehrsplanung damit zu tun hat und wie wir gemeinsam den Verkehr und damit die Städte schöner und besser machen. Darum soll es unter anderem in dieser Podcastfolge gehen. Ich habe heute Jörg Müller zu Gast. Er ist Geschäftsführer der Kommunikationsagentur Lots\*.

Schön, dass du da bist, Jörg.

### Jörg Müller:

Danke für die Einladung, Catharina.

### Catharina Goj:

Wenn wir uns jetzt den Status quo anschauen mit Blick auf die Verkehrsplanung - darum soll es ja heute auch zum großen Teil gehen - welche Strukturen und Prozesse funktionieren in der Verkehrsplanung bereits gut, damit wir die Städte schön gestalten können? Und



wo entstehen im Alltag im Moment so Reibungsverluste?

### Jörg Müller:

Lass uns mal so drauf schauen: Ich würde sagen, es funktioniert schon heute sehr, sehr viel, sehr gut.

Das sehen wir, wenn wir heute in die Städte schauen, die schon an vielen Stellen wirklich die Mobilitätswende sehr erfolgreich und sehr engagiert vorantreiben. Es sind Radwege entstanden. Es sind Radschnellwege entstanden. Es sind ÖPNV Linien, neue, entstanden, neue Strecken entstanden. Auch im Fußverkehr ist ganz viel Positives passiert. Wir haben Städte, wo mehr und mehr auch sozusagen die der motorisierte Individualverkehr, wie man so schön sagt, der MIV, ein Stück weit nach außen geschoben wird und gleichzeitig mit Augenmaß darauf geguckt wird, wie das gut gehen kann. Also es passiert sehr viel Gutes. Wir dürfen auch nicht ganz vergessen wir hatten Corona. Wir haben das Deutschlandticket gehabt.

Das hat auch viele Veränderungen. Wir sind ja heute mit euch hier im VDV, in der

VDV-Akademie unterwegs. Also mit dem Fokus auf ÖPNV ein Stück weit.

Da ist ganz vieles passiert. Es hat auch ganz viel gestresst und gleichzeitig, wenn du fragst, was funktioniert schon. Also es funktioniert sehr viel Gutes, aber wo entstehen immer wieder Reibungsverlust? Das war ja so die Frage, würde ich sagen, auch mit Blick auf die Tagung, was wir da in den Fokus nehmen. Es sind Strukturen, es sind Prozesse, mangelnde Klarheit über Verantwortungsbereiche, Zuständigkeitsbereiche, die dazu führen, am Ende, dass doch eine Planung über mehrere Jahre, wenn ich da im Zweifel ein Jahrzehnt lang geht, bevor etwas, ich spitze es jetzt zu, bevor etwas dann tatsächlich sozusagen gebaut werden kann. Dann sprechen wir nochmal über sehr, sehr lange Zeiten.

Und das bringt uns natürlich auch als Kommunikationsberatung in den Projekten, in denen wir unterwegs sind, immer wieder ins Grübeln, Weil wir sehen ja auf der anderen Seite viele engagierte Planer\*innen, Kommunikator\*innen, Ideengeber\*innen, sage ich jetzt mal, die was bewirken wollen und die aber aufgrund dieser ihr jahrzehntelang gewachsenen Strukturen und Prozesse auch teilweise mit dem Kopf gegen die Decke stoßen.

### **Catharina Goj:**

Jetzt sind wir schon mittendrin und der eine oder die andere fragt sich vielleicht :Hä? Tagung? Warum hat der das jetzt da eingebracht? Den Werbeblock, den schieben wir nochmal am Ende ein. Das lösen wir dann auf. Also die Zuhörenden sollten auf jeden Fall dranbleiben. Genau.

Meine nächste Frage geht schon auch so ein bisschen darauf ein, was du gerade gesagt hast. Denn ich habe mich gefragt, was die Mobilitätswende konkret bremst? Du hast gesagt, das läuft schon sehr viel gut und bremsen tun die Prozesse, Entscheidungswege, die sich irgendwie oder Strukturen, die jahrelang gewachsen sind. Gibt es noch was, was gerade bremst?

### **Jörg Müller:**

Na ja, ich sage mal, ich möchte auch manchmal nicht in der Haut der Planer\*innen und der Verantwortung und auch der politischen Verantwortungsträger\*innen stecken. Denn was bremst, ist auch ein mangelndes gemeinsames gesellschaftlich gemeinsames Verständnis, wie wir Mobilität eigentlich leben wollen und welche auf welche Mobilität wir uns auch miteinander verständigen können.

Und was natürlich dementsprechend die Folge ist, ist, dass die Konflikte und das erleben wir ja nicht jeden Tag, aber sehr, sehr häufig das Thema Verkehrsversuche, wo Städte etwas ausprobieren, um Verkehr und Mobilität weiterzuentwickeln. Und wie schnell stößt das auf sehr viel nicht nur Wohlwollen, sondern auch sehr viel laute, lautstarke Kritik. Es bremst aber in diesem Kontext dann auch nur bedingt vorhandene Konfliktfähigkeit.

Also, und das ist ein Stück weit sogar nachvollziehbar. Natürlich begeben sich als Amtsleiter, als Bürgermeister, im Zweifel vielleicht aber auch als Geschäftsführer eines Unternehmens nicht gerne in solche konflikthafter Felder hinein, in solche konflikthafter Themen

hinein, die sehr schnell, sehr konflikthaft werden, weil heute Medien, soziale Medien und Ähnliches auch ihre eigenen Systeme haben, wie Themen nach vorne gepusht werden. Und das bremst dann, wenn ich eben mit diesem Konflikt keine adäquate Antwort habe, keine adäquate Lösung habe, wie ich in so einem Kommunikationskonflikt dann wiederum beispielsweise umgehen kann.

Es bremst in dem Moment letztendlich auch ein, trifft nicht auf alle zu, aber wir sind ja in der Zuspitzung auch ein Stück weit dann auch im Zweifel, dass mangelnde gemeinsame Verständnis eines ganzen Amtes oder eines ganzen ÖPNV Unternehmens und seiner Entscheider\*innen. Wohin wollen wir? Also wollen wir alle eigentlich in die gleiche Richtung.

Und das sind Dinge, wenn wir die früher ausräumen könnten. Wenn wir am Anfang eines Projektes zum Beispiel drauf schauen würden: Wo sind denn die Zielkonflikte, die wir vielleicht in der Verkehrsplanung gegenüber der Stadtplanung haben? Die Stadtplanung gegenüber eines ÖPNV Unternehmens, dass ein Angebot Plan in der Metro, Mobilität oder ähnliches. Wenn wir diese Zielkonflikte zum Beispiel am Anfang klären würden oder wissen würden, welche in welche Konflikte wir laufen, könnten wir andere Antworten finden. Und last but not least bremst die Veränderungsbereitschaft und die Veränderungsbereitschaft ist etwas, was wir, was uns allen auf allen Seiten schwerfällt.

**Catharina Goj:**

Okay, also ich nehme daraus mit: Die Art

und Weise der Kommunikation oder vielleicht auch der Kommunikationsstruktur ist ein Schlüssel oder kann ein Schlüssel sein. Und du hast die Verkehrsversuche angesprochen, die ihr auch als Lots\* begleitet? Ist das nicht ein super Instrument, um Dinge einfach mal auszuprobieren und auch diese Veränderungsbereitschaft vielleicht so ein bisschen zu frohlocken, weil ein Versuch kann ja auch mal scheitern, der muss ja nicht für immer bleiben. Was ist das Problem mit den Versuchen?

**Jörg Müller:**

Ja, Versuch macht klug. Also. Und in dem Moment trifft es eigentlich tatsächlich zu, weil es ist an sich natürlich ist ein super Instrument, um Dinge auszuprobieren und herauszufinden, funktionieren sie oder funktionieren sie nicht? Können wir die weiterverfolgen oder nicht? Man muss aber ehrlicherweise auch dazu sagen, oftmals würde ein Versuch eben auch mit dem Ziel gemacht, dass er am Ende, am Ende nicht beim Versuch bleibt, sondern dass dieser Versuch zu einer neuen Lösung führt. Dafür ist es ein super Instrument und gleichzeitig deckt es eben genau die, die Bremsen auf, die wir über die wir gerade schon gesprochen haben und eine Bremse, die ich mal direkt noch mit reinschmeißen möchte, um sie rum zu haben.

Es sind natürlich die Verwaltungssilos. Also wir haben eben da die Stadtplanung und da haben wir die Stadtentwicklung und da haben wir die Verkehrsplanung und und so weiter und so fort. Und wir erleben es ganz oft, dass da nicht mit einer Stimme gesprochen wird und man eine

gemeinsame, wirklich gemeinsame Idee verfolgt. Und dann verfallen wir ganz schnell in dieses „Die anderen sind daran schuld“. Und ich bin mittlerweile an dem Punkt, wo ich sage wir müssen, denke ich, alle mehr auf uns selbst gucken und sagen: Jede Veränderung beginnt bei uns selbst. Was können wir denn erstmal verändern, bevor wir dann sagen die anderen machen es uns schwer.

**Catharina Goj:** Du hast gerade schon gesagt, die einzelnen Stellen denken in Silos. Das betrifft auch also die einzelnen Akteure. Wir haben die Kommunen, wir haben die Unternehmen. Wo liegen konkret diese typischen Schnittstellenprobleme? Kann man die genau benennen?

**Jörg Müller:**

Also da gibt es eine ganze Reihe von Schnittstellen und damit auch im Zweifel problembehaftet.

Wir haben die Schnittstelle Politik beauftragt etwas. Also ein Stadtrat beauftragt etwas, um im Zweifel eine Mobilitätsstudie oder eine Mobilitätsstrategie und die Verwaltung soll sie umsetzen. Da haben wir die erste Schnittstelle. Das eine ist das, was die Politik sich wünscht, das andere ist das, was die Verwaltung als machbar oder umsetzbar sieht und mit den Ressourcen, die sie zur Verfügung hat.

Wir haben die Schnittstelle jetzt wieder auf das Thema ÖPNV geschaut, beispielsweise Stadt und Stadtverwaltung, aber auch Stadtpolitik und ÖPNV Unternehmen. Wir haben die Schnittstelle Verwaltung, die etwas plant oder ÖPNV, Unternehmen und

Öffentlichkeit und nicht nur Öffentlichkeit im Großen, sondern dann auch mit den vielen Teilöffentlichkeiten, Umweltverbände und was es alles gibt.

Und diese Schnittstellen oder diese Akteure, die ich gerade aufgezählt habe, denen fehlt es oftmals an einer gemeinsamen Linie oder andersrum ausgedrückt: Es gibt zu selten die gemeinsame Linie und das gemeinsame Zielbild, hinter dem sich dann immer wieder alles organisieren und ausrichten kann. Wir reden ja heute auch viel von diesem Ort, aber wir reden ja heute oft in politischen Debatten auch um: Was ist denn das Zukunftsbild? Was ist das Zielbild, wo wir hinlaufen wollen? Und es ist eben vielen nicht klar. Und das ist auch in Städten, Gemeinden so. Was ist denn das Ziel für die Mobilität, hinter der wir alle uns versammeln können? Dann wiederum hinkommen zu dem Thema Zielkonflikte, die wir dadurch auch früh erkennen können, um damit umzugehen und dann auch gemeinsam sozusagen loszulaufen.

**Catharina Goj:**

Würden gewisse Standardisierung oder Regulatoriken helfen, um schneller voranzukommen, um vielleicht auch diese Schnittstellen ein Stück weit zu komprimieren und vielleicht nicht zu viel, ich nenne es jetzt mal salopp basisdemokratisch zu entscheiden? Also kann man das irgendwie ein bisschen komprimieren durch Standardisierung, dass man in bestimmten Themen schneller vorankommt?

**Jörg Müller:**

Das ist eine sehr gute Frage und ich bin der

Meinung, es ist heute nur selten ein Problem der Basisdemokratie. Das gibt es teilweise. Und dann kann man sich immer fragen: Ja, aber gehört das nicht zum demokratischen Prozess dazu? Werden zum Beispiel über Bürgerentscheide nachdenkt und nach drei Jahren Planung eine Stadtbahn für oder gegen sozusagen am Ende abgestimmt wird und ein Projekt geerdet wird, obwohl man schon so viele Ressourcen reingelegt hat. Da kann man sich schon fragen, ob das zielführend ist.

Aber wie gesagt, ich sehe nicht, dass das Thema der Basisdemokratie als ein Problem. Ich würde sogar eher sagen: Boah, noch mehr Regulatorien? Ich glaube, wir haben genügend Regulatorik und wir haben auch genügend Standardisierung.

Vielleicht haben wir zu viel Standardisierung und müssen wegkommen von zu vielen Normen und Vorgaben hin zu der Möglichkeit eines Gestaltungsspielraums, den eine Stadtplanung, eine Verkehrsplanung, ein Verkehrsplanungsamt sich gibt, mutigere Strukturen sich gibt, die eine andere Durchlässigkeit haben, die eine andere Arbeitsweise zulassen, wo wir vielleicht auch stärker gucken können: Wie geht es denn in anderen Organisationen, die auch in Planungen sind, aber vielleicht was ganz anderes planen, ein Projekt planen oder ähnliches? Wie arbeiten die eigentlich?

Also ich mag jetzt nicht das Wort Agilität oder Scrum oder Ähnliches in den hier reinwerfen, weil Planung, Verkehrsplanung oder solche Themen schon noch mal eine andere Sache sind. Aber dennoch geht es darum, aus meiner Sicht andere Strukturen zu finden, Dinge auszuprobieren, Setzungen am Anfang zu machen,

Verbindlichkeit in Projekte hineinzubekommen und beispielsweise auch hier, weil du regulatorisch ansprichst, regulatorische Hindernisse abzubauen. Also wie schaffe ich denn auch letztendlich einen Raum? Stellt es hinterher Räume, wo Dinge ausprobiert werden können von mutigen Akteur\*innen, von Innovationen, von innovativen Unternehmen, die die Mobilität mitgestalten wollen und die oftmals eher noch scheitern an der Regulatorik.

**Catharina Goj:**

Okay, ich stell mir jetzt vor, ich möchte,... Was nehmen wir denn mal ÖPNV, könnte man sagen, eine neue Stadtbahnlinie oder eine neue Buslinie? Gut, Stadtstadt dauert immer recht lange. Wenn ich jetzt vielleicht. Ich weiß nicht, ob das einfacher ist, aber neuen Radweg bauen möchte. Und ich bin jetzt neu in dieser ganzen Thematik, wo fange ich da am besten an? Wie finde ich meine Mitstreiter und wie wird am Ende die Zusammenarbeiten Beschleuniger vielleicht auch zwischen einzelnen Akteuren/ Akteurinnen, wenn ich jetzt neu in dem Themenfeld bin?

**Jörg Müller:**

Naja, ich falle ja als Neue in diesem Themenfeld nicht vom Himmel, sondern ich treffe ja im Zweifel auf eine Organisationsstruktur in einer Verwaltung oder eben in einem Mobilitätsunternehmen und muss erst mal mit dem arbeiten, was da ist.

Gleichzeitig würde ich sagen oder bin ich der Überzeugung, wenn wir am Anfang uns wirklich stärker und manche Organisation machen das bereits schon

sehr gut die Frage stellen: Wie wollen wir jetzt zusammenarbeiten? Also wie arbeiten wir zusammen? Wer ist alles notwendig in diesem Projekt? Ab wann holen wir die denn ins Boot? Verstehen wir uns als Team nur innerhalb einer Abteilung oder verstehen wir uns dann als Team, der alle, die in dieser Planung irgendwann oder in diesem Vorhaben irgendwann vorkommen, sprechen? Planer\*innen mit Kommunikatorinnen, sprechen Kommunikator\*innen und Planer\*innen zusammen am Ende mit der Politik teilen wir Verantwortung, sind wir uns eben. Thema Konflikte am Anfang klar, wo ein Konflikt vielleicht auftreten könnte. Haben wir darüber mal gesprochen? Sprechen wir nach außen für dieses Projekt mit einer Stimme oder sagen wir alle etwas anderes. Tragen wir nach innen alle die gleiche Stimme und das gleiche Thema? Oder sagen wir hinter vorgehaltener Hand: Ich halte nicht viel von diesem Projekt? Lass die mal machen. Und genau das passiert aber leider teilweise, nicht überall, aber immer wieder. Auch das am Ende eben nicht sich alle hinter einem Thema versammeln und das dann gemeinsam antreiben. Und was steckt denn dahinter? Am Ende steckt dahinter. Das klingt so einfach, ist es aber nicht: Teamspirit.

Wir brauchen am Ende, also wenn jemand kommt und sagt: Ich plane jetzt oder ich habe das Mandat, diese Planung umzusetzen, mit Menschen hier in den Verwaltungen und Unternehmen, dann brauche ich ein Team. Und wie kriege ich es hin, dass da alle mit auch motiviert rangehen? Und wie schaffe ich auch letztendlich Erfolge? Erfolge, die mich motivieren. Also wenn ich keinen Erfolg habe und Planungsprozess am Ende über

Monate und Jahre hinweg geht und immer wieder von Einzelnen im Zweifel eher behindert wird. Oder Strukturen, nicht mal der Einzelne bewusst vielleicht, aber eine Struktur oder ein Prozess, das Voranschreiten behindert, dann ist das natürlich nichts, was motiviert und antreibend ist.

#### **Catharina Goj:**

Das heißt, man muss auch ein Stück weit gut vernetzt sein, die Kommunikation muss stimmen. Und was ich ganz wichtig finde, auch hinsichtlich Projektplanung, man muss sich Meilensteine setzen und dann auch zwischendurch die Erfolge feiern.

Also sei es Anträge, die genehmigt wurden, Verkehrsversuche, die geklappt haben, bis hin zur finalen Umsetzung dann und vollen Akzeptanz, natürlich. Das ist das große Ziel. Aber dass man sich eben diese kleinen Meilensteine setzt, gerade in Strukturen, die über Jahre gewachsen sind. Wir hatten es gerade. Und manchmal auch vielleicht den einen oder anderen Nerv kosten.

#### **Jörg Müller:**

Ja, und da sprichst du was wirklich Gutes an, diese Zwischenschritte, diese Zwischenergebnisse, Meilensteine. Nicht nur sich bewusst zu machen Hier ist ein neuer Meilenstein. Den haben wir geschafft. Den auch wirklich zu würdigen, zu wertschätzen.

Was ja heute oftmals passiert in diesen riesigen Projekten, ist ja auch, dass jemand daran etwas beiträgt oder dass er etwas beiträgt, etwas plant, zuarbeiten soll. Und dann hört er nie wieder was davon. Und dieses „Nie wieder was davon hören“ oder

erst nach anderthalb Jahren oder drei Monaten? Ach, jetzt muss ich wieder was zuarbeiten. Bin ich denn Teil des Projektes? Bin ich Teil des Vorhabens oder werde ich immer nur angezapft oder gefragt, wenn jetzt musst du was arbeiten. Also interne Kommunikation: Wo stehen wir? Was ist denn passiert? Was war dein Beitrag dazu? Auch das spielt natürlich da mit eine Rolle und jetzt darf man das nicht...

**Catharina Goj:**

Gegenseitige Wertschätzung würde ich dazu auch vielleicht sagen. Innerhalb des Teams, wo wir wieder bei diesem Teamspirit sind, den du gerade angesprochen hast.

**Jörg Müller:**

Da sind wir ganz schnell auch bei der Führungsaufgabe. Dann, wenn man das alles zusammenfasst, dann bin ich ganz schnell bei der Frage: Wie muss jemand, der so ein Projekt anführt oder sein Team anführt, führen? Und das ist eben am Ende mehr als eine Planung zu führen, sondern ich führe auch Menschen und ich, es muss mir gelingen, alle da gut mit zu führen. Und das ist, würde ich sagen, eine mega Herausforderung.

Zumal ich ja auch in einer Verwaltung auf viele Menschen treffe, die eben aus unterschiedlichen Kontexten kommen. Die einen oder anderen, die schon viel erlebt haben und vielleicht auch ihre Motivation schon längst abgegeben haben, weil sie, weil sie desillusioniert sind oder die - wir haben vorhin über Kommunikation gesprochen - die vielleicht vor zwei Jahren so ein tolles Projekt mit angeschoben haben, dann einen Shitstorm erlebt haben

und jetzt sagen: Lass mich in Frieden, damit ich mache. Ich bin dabei, aber ich bin eben auch nur noch dabei.

**Catharina Goj:**

Ja, das haben wir ganz viel über die Theorie gesprochen, wie es gehen kann, was wichtig ist. Gibt es Best Practice Beispiele, wo du sagst, so sollte es immer laufen? Und sind diese Beispiele vielleicht sogar skalierbar?

**Jörg Müller:**

Also es gibt eine ganze Menge Best-Practice-Beispiele, die nachahmenswert aus meiner Sicht sind. Skalierbarkeit mit sich bringen. Vielleicht muss man immer wieder gucken, was ist von der Verwaltung auf eine andere Verwaltung von Unternehmen, vielleicht auch auf eine Verwaltung oder andersrum übertragbar? Wir kommen ja gleich noch zu dem Werbeblock.

**Catharina Goj:**

Genau der kommt danach.

**Jörg Müller:**

Also wenn ich jetzt auch auf den Werbeblock schon mal gucke, dann fällt mir zum Beispiel direkt Düsseldorf ein mit dem Unternehmen Connected-Mobility-Düsseldorf, wo Stadt und Rheinbahn ein schnelles Beiboot, wenn man so möchte, gegründet haben. Eine GmbH, ein Unternehmen, was eine echte Start up Mentalität mitbringt und die mit einem kleinen Team. Ich glaube, es sind 30-40 Personen sozusagen wirklich nachhaltige Mobilität in der Stadt planen, in der Stadt bauen, in der Stadt umsetzen und darüber

kommunizieren. Und das so schnell und so aktiv und interaktiv und auch agil machen, dass man sagt: Wow, das ist eine Lösung. So kann es gehen, weil...

**Catharina Goj:**

Sachen outzusourcen.

**Jörg Müller:**

Na ja, oder für Sachen eben eine neue Organisation zu schaffen, die schon noch Teil der Stadt ist, aber aufgrund der Größe einfach auf andere Prozesse zugreifen kann, sich andere Strukturen geben kann. Weil es ist natürlich auch in der Stadtverwaltung mit 500 bis 3000, 4000, 5000 Menschen schwierig, mal einfach so Dinge ganz anders zu machen. Das andere, was mir in den Sinn kommt, Best-Practise, leider nicht Teil der Tagung. War mal mit vorgesehen und dann konnte es leider terminlich nicht funktionieren.

Aber in Heidelberg gibt es das Amt für Mobilität und die entsprechende Leitende dieses Amtes hat einfach dieses Amt für 14 Tage geschlossen und ist mit ihren 120 Mitarbeitenden in Klausur gegangen, um letztlich sehr kritisch und fast schon radikal zu hinterfragen: Welche Prozesse haben wir? Welche Strukturen haben wir? Was müssen wir anders machen, um wirklich Mobilität mit Geschwindigkeit neu zu gestalten und die Wende herbeizuführen? Und ich habe mit ihr gesprochen und ich würde sagen, das würde dem einen oder anderen Amt wirklich gut tun, diesen Mut zu haben, sich wirklich mal, weil es braucht Zeit, es braucht. Auch solche Dinge muss man durchdenken, aber man sieht, es geht.

Und last but not least man kann jetzt sagen, das Verkehrswende Büro Dortmund ist eine ganz wunderbare Lösung, wie man Silos aufbricht und interdisziplinär Verkehrsplanung und damit auch Planung neuer ÖPNV Projekte voranbringen kann. Man kann aber auch, ich bin ja selbst Leipziger, zum Beispiel die Leipziger Verkehrsbetriebe nehmen und die Stadt Leipzig, die gemeinsam eine sogenannte Phase 0 und das hat jetzt nichts mit der HUAL zu tun, sondern eine sogenannte Phase 0 etabliert haben, wo alle relevanten Akteure vor Planungsbeginn an einem Tisch kommen und man sehr ausführlich, Thema Zielkonflikte, am Anfang klärt.

Wo gibt es Zielkonflikte? Welche unterschiedlichen Interessenlagen sind zu berücksichtigen, um damit bereits vor Prozess und Planungsbeginn diese ganzen Themen auf den Tisch zu haben und Lösungen zu entwickeln, bevor man dann während des Planungsprozesses plötzlich überrascht ist, dass es einen Konflikt gibt.

**Catharina Goj:**

Okay, jetzt sind wir mittendrin, würde ich sagen, in der Werbung und den vielen tollen Themen und Beispielen, die auch auf der 3. Verkehrstagung gemeinsam zwischen VDV, Lots\*, VDV-Akademie stattfinden wird.

Ja, jetzt darf der Werbeblock eingeschoben werden: Wann muss ich wo sein, um mich zu vernetzen zu diesem Thema und Mobilitätswende gemeinsam zu gestalten?

**Jörg Müller:**

Also ich muss am 21. und 22. April tatsächlich in Leipzig sein, wenn die von mir eben schon angesprochenen Beispiele

seitens Unternehmen wie Connected Mobility Düsseldorf, Leipziger Verkehrsbetriebe, Dresdner Verkehrsbetriebe, RMS, RMV, aber auch von Städten wie Berlin oder Dortmund vorgestellt werden.

Ich muss mir zwei halbe Tage einplanen am 21. April ab mittags und ab 22. April noch der ganze Vormittag. Wir werden viele spannende Austauschformate haben. Wir werden bewusst wenig in frontale Vortragsformate hineingehen, sondern wirklich sehr, sehr viele Panelformate und Publikums Gesprächsformate haben, um mit den Akteur\*innen, die es machen und die neue Sachen ausprobieren, wirklich so im direkten Austausch zu sein. Mit der Idee nimmt was mit, was ihr vielleicht anders bislang gemacht habt oder hier noch nicht ausprobieren konntet, um es dann auszuprobieren.

Um sich mit Leuten zu vernetzen, die es schon gemacht haben, um vielleicht aber auch aus den Fehlern zu lernen. Wir werden uns auch darauf schauen, wo Dinge vielleicht nicht geklappt haben. Und was kann man daraus lernen? Es ist tatsächlich am Ende eine spannende Mischung von Dingen, wo es immer um die Frage geht Prozesse, Strukturen, Abläufe, Verantwortungen. Wie können wir das so gestalten, dass wir schneller werden?

**Catharina Goj:**

Okay, also sozusagen die Mut-Maschine ankurbeln durch Impulse und Vernetzung.

Dass am Ende wirklich die Städte nicht nur für den Individualverkehr gebaut werden, sondern eben für alle Menschen und auch alle Verkehrsträger\*innen oder ja alle Fahrzeuge, die ja durchaus auch

nebeneinander existieren können.

**Jörg Müller:**

Ja, und damit die Menschen, die es planen, verantworten und bauen. Ich würde so weit gehen, zu etwas mehr Freude darin empfinden können, an was sie Tollem mitwirken, weil sie auf ein Umfeld stoßen, auf Strukturen in Verwaltungen oder Unternehmen, die ihnen es ermöglichen, auch ihre eigene, ihre eigenen Fähigkeiten letztendlich wirklich wirksam werden zu lassen. Denn dafür sind sie ja alle irgendwann mal an eine Hochschule gegangen, haben Planung studiert oder was auch immer. Und ich finde, das ist ein ganz wichtiger Punkt. Freude! Wie schaffen wir es, Freude in dem zu haben, was wir tun? Weil wenn wir die haben, dann haben wir die Motivation. Und wenn wir die haben, können wir wirklich gestalten und dann auch wirksam werden. Und dann haben wir für alle was gekonnt.

**Catharina Goj:**

Nicht nur die Mut-Maschine, die kommt vielleicht später, sondern erstmal die Motivations-Maschine. Lieber Jörg, ich danke dir heute für das Gespräch und diejenigen, die sich jetzt anmelden wollen. Und ja, ich würde es jedem empfehlen, der in diesem Bereich arbeitet. Der sollte dringend auf den Link in den Shownotes gucken und sich noch schnell anmelden. Herzlichen Dank!

**Jörg Müller:**

Danke dir.

**Outro:**

Bei Fragen und Anmerkungen sind wir  
unter [podcasts@vdv-akademie.de](mailto:podcasts@vdv-akademie.de)  
erreichbar.