

Dokumentation der Veranstaltungsreihe: Gesundheit, Klima, Nachhaltigkeit – Jetzt gemeinsam handeln! 2022

Teil 2: Mobilität gesund und nachhaltig gestalten



Datum: 19. Mai 2022
Zeit: 9:00-12:00 Uhr
Ort: Online-Veranstaltung via Zoom

Organisation und Moderation:

Landesvereinigung für Gesundheit und Akademie für Sozialmedizin Nds. e. V. (LVG & AFS)

Referierende:

- **Björn Weber**
Deutsches Institut für Urbanistik (DifU)
- **Dr. Dominik Santner**
Arbeitnehmerkammer Bremen
- **Vlatko Vilović**
inter 3Institut für Ressourcenmanagement
- **Jonas Daldrup**
Denkhaus Bremen
- **Wolfgang Geißler**
Einfach Einsteigen e.V.

Inhaltsverzeichnis:

1. Einführung	2
2. Überblick Programmablauf	2
3. Vortrag: Klimaschutz, Mobilität, Klima & Gesundheit	3
4. Vortrag: Der Weg zur Arbeit zwischen Notwendigkeit, Belastung & Nachhaltigkeit	5
5. Vortrag: EU H2020 COMPAIR	6
6. Pitch: Fahrplan Verkehrswende in Bremen	8
Kontaktdaten der Veranstalter*innen	9
Kontaktdaten der Referierenden	9
	1

Gefördert durch die BZgA im Auftrag und mit Mitteln der gesetzlichen Krankenkassen nach § 20a SGB V

Einführung

Die Dringlichkeit und das komplexe Zusammenspiel von Klima-, Umwelt- und Gerechtigkeitsfragen sind auch im Gesundheits- und Sozialbereich nicht mehr wegzudenken. Was bedeutet die Klimakrise konkret für das Gesundheitswesen, für die Gesundheitsversorgung und Gesundheitsförderung, für soziale und gesundheitsbezogene Einrichtungen und schließlich für die Gesellschaft und jede*n Einzelne*n? Wie können wir uns den veränderten Bedingungen wie längere Hitzeperioden besser anpassen und welche innovativen Ansätze gibt es bereits? Diesen Fragen soll in einer zweiteiligen Veranstaltungsreihe im Jahr 2022 auf den Grund gegangen und gemeinsam mit Expert*innen und interessierten Teilnehmenden diskutiert werden.

Die digitale Veranstaltungsreihe wird von den Koordinierungsstellen Gesundheitliche Chancengleichheit Bremen und Niedersachsen organisiert und als Online-Veranstaltung via Zoom durchgeführt. Sie richtet sich an Akteur*innen, Multiplikator*innen und kommunalen Vertreter*innen sowie Interessierte, die das Thema Klima und Gesundheit weiter voranbringen möchten.

Am 19. April 2022 fand der zweite Teil der Veranstaltungsreihe im Jahr 2022 statt zum Thema **Mobilität gesund und nachhaltig gestalten**.

1. Überblick Programmablauf

- 9.00 Uhr **Begrüßung und technische Einführung**
- 9.15 Uhr **Einführungsvortrag: Klimaschutz, Mobilität & Gesundheit**
Björn Weber, Deutsches Institut für Urbanistik (DifU)
- 10.00 Uhr **Vortrag: Der Weg zur Arbeit**
Dr. Dominik Santner, Arbeitnehmerkammer Bremen
- 10.45 Uhr **Pause**
- 11:00 Uhr **Vortrag: EU H2020 COMPAIR**
Vlatko Vilović, inter 3 - Institut für Ressourcenmanagement
- 11:45 Uhr **Pitch: Fahrplan Verkehrswende in Bremen**
Jonas Daldrup, Denkhäus Bremen, und Wolfgang Geißler, Einfach Einsteigen e.V.
- 12:00 Uhr **Ende der Veranstaltung, Lunch Talk**

2. Vortrag: Klimaschutz, Mobilität, Klima & Gesundheit

Björn Weber, Deutsches Institut für Urbanistik (DifU)

Mit einer Online-Präsentation leitet Björn Weber in das Thema ein. Er beschreibt die ökologischen und gesundheitlichen Auswirkungen der Klimakrise, erklärt die Position der Mobilität in diesem Beziehungsgeflecht und stellt mögliche Maßnahmen vor.

Wesentliche Aspekte des Vortrags:

Klimakrise: Die Notwendigkeit des Handelns

Der Vortrag von Herrn Weber beginnt mit der Beschreibung bisheriger und zukünftiger Folgen der Klimakrise. Bei der Aufzählung der vielfältigen ökologischen Folgen, stellt er auch Bezüge her zu gesundheitlichen Auswirkungen wie der Ausbreitung des Eichen-Prozessionsspinners oder der Ambrosia. Herr Weber schlussfolgert, dass die kommunale Klimastrategie gleichzeitig das Voranschreiten der Klimakrise (Klimaschutz) und die bereits unabwendbaren Auswirkungen (Klimaanpassung) adressieren muss. Mit einem Säulendiagramm des BMU veranschaulicht er, dass zwischen 1990 und 2019 die Treibhausgase in Deutschland um 39% zurückgegangen sind, aber der Ausstoß im Verkehrssektor nahezu unverändert blieb. Die Begründung von Herr Weber hierfür ist, dass die Autos zwar immer effizienter gebaut werden, aber die Gesamtzahl an Autos und vor allem der Schwergewichtigen stieg. Um das Ziel des Pariser Klimaschutzabkommens zu erfüllen, die Klimaneutralität im Jahr 2035, müssten allerdings die aktuellen Maßnahmen massiv, um den Faktor drei erhöht werden. Daher ist klar positiv zu werten, dass der Klimaschutz, gefolgt von Mobilität, als wichtigstes Thema für die Zukunft von den deutschen Bürgermeister*innen bewertet wird und als zweitwichtigstes Thema aktuell, nach der Covid-19-Pandemie auf Platz eins.

Handlungsfeld Mobilität

Der aktuelle Modal Split (die Aufteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger) muss zu Gunsten des ÖPNV-, Rad- und Fußverkehrs verschoben werden, um die Treibhausgase im Verkehrssektor endlich zu minimieren. Diese Umkehr hätte auch verschiedene (klimakrisen-unabhängige) gesundheitsförderliche und präventive Auswirkungen, wie eine geringere Lärmbelastung, weniger Unfälle oder mehr grüne Naherholungsflächen. Grünflächen könnten vor allem auf Plätzen entstehen, die aktuell durch den ruhenden Verkehr beansprucht werden. Herr Weber betont, dass die Mobilitätswende eine Reduktion des Autoverkehrs beinhalten muss und nicht nur einen Übergang von herkömmlichen- und Elektroautos beschreibt. Er ist der Meinung, dass Anreize allein zur Zielerreichung nicht ausreichen, sondern Verbote notwendig sind. Für entsprechende Verbote müssen aber auch gute Alternativen zum Auto in Form eines aufeinander abgestimmten Verkehrsangebots gegeben sein, auch im ländlichen Raum. Als Positivbeispiele stellt Björn Weber Projekte in Norderstedt und Dortmund vor und beendet seinen Vortrag mit einem kleinen Input zum betrieblichen Mobilitätsmanagements. Dieses umfasst (bestenfalls integrierte) Maßnahmen in den Bereichen Mitarbeitenden-Mobilität, dienstliche Mobilität und Verkehr von Besuchenden und wird durch Möglichkeiten der Kosteneinsparung für Arbeitgebende attraktiv.

Diskussion

In der Diskussion wird die Frage aufgeworfen, wie der ÖPNV attraktiver gestaltet werden kann, um für mehr Menschen die bessere Option zum Auto und Flugzeug zu werden. Herr Weber beschreibt die Tatsache, dass häufig Kurzstreckenflüge günstiger als Bahnfahrten sind, als Systemfehler in der aktuellen Preispolitik, den es aufzulösen gilt. Daneben ist interkommunale Zusammenarbeit wichtig, um die Ticketpreise und Fahrpläne der Verkehrsbetriebe aufeinander abzustimmen und Tickets mit überregionaler Gültigkeit anzubieten. Ein Teilnehmer greift Herrn Webers Aussage auf, dass Menschen ab einem bestimmten Punkt nicht mehr durch weitere Anreize animiert werden können, sondern Verbote für einen Umdenkprozess notwendig werden, und stimmt der Aussage zu. Herr Weber ist der Meinung, dass sich Autofahrende an geringfügige Einschränkungen gewöhnen und einschneidende Maßnahmen notwendig sind. Als gutes Beispiel wird Rotterdam genannt, wo eine Autospur in eine Fahrspur für Fahrradfahrende umgebaut wurde.

Des Weiteren wird die Notwendigkeit einer stärkeren sektorenübergreifenden Zusammenarbeit thematisiert. Es ist ein Versäumnis, dass im Stadtentwicklungskonzept die Gesundheitsdimension nicht adressiert wird. Zwei Anwesende sehen das Problem vorwiegend beim fehlendem Aktivismus des öffentlichen Gesundheitsdienstes (ÖGD), da dieser in der Stadtplanung und Verkehrspolitik sehr willkommen geheißen wird. Als Best-Practice-Beispiel für die Kooperation von Stadtplanung und ÖGD wird die Stadt Utrecht genannt und auf die Mobility Hubs verwiesen. Die Mobility Hubs, welche als Knotenpunkte für verschiedene Verkehrsmittel verstanden werden können, sollen den Individualverkehr in verschiedenen Quartieren minimieren. Ein Teilnehmer sieht großes Potenzial in Mobility Hubs und begründet dies damit, dass die Errichtung neuer Strukturen häufig einfacher ist als die Auflösung bestehender Strukturen.

Dirk Gansefort führt als nächsten Diskussionspunkt die Studienlage zu besonderen Expositionen und Vulnerabilitäten an. Er berichtet von einer Studie, die herausfand, dass in niedriger Höhe die Feinstaubbelastung höher ist und somit Kinder stärker belastet werden als Erwachsene, deren Kopf sich höher befindet. Fragen zu regionalen Expositionsmustern innerhalb einer Stadt sind für gesundheitsgerechte Maßnahmen auch entscheidend. Eine Teilnehmerin fragt, wie es vor dem Hintergrund des Präventionsdilemmas um den Zugang von armutsbetroffenen Menschen zu „guter“ Mobilität steht. Neben den vergünstigten Tarifen für die ÖPNV-Nutzung gibt es in Bremen nur einige kleine, dezentrale Angebote wie ein kostenfreier Fahrradkurs für Frauen mit Migrationshintergrund in Gröpelingen. Zudem wird das Problem beschrieben, dass häufig Bike- oder Carsharing-Angebote in hochpreisigen Wohngebieten gelegen sind, aufgrund der Gewinnabsicht der Unternehmen. Als vorbildhaftes internationales Beispiel wird erneut Utrecht genannt. Dieses Mal wird der [U-Pas](#) beschrieben, der armutsbetroffenen Menschen ein Budget zur Verfügung stellt, um verschiedene Mobilitätsformen günstiger nutzen und Freizeitaktivitäten ausüben zu können.

3. Vortrag: Der Weg zur Arbeit zwischen Notwendigkeit, Belastung & Nachhaltigkeit

Dr. Dominik Santner, Arbeitnehmerkammer Bremen

Mit einer Onlinepräsentation beschreibt Dr. Dominik Santner das Ausmaß und die Bedeutsamkeit des arbeitsbedingten Pendelns und stellt die aktuellen Maßnahmen in Bremen zur Reduktion des (arbeitsbedingten) Autoverkehrs vor.

Wesentliche Aspekte des Vortrags:

Die Verkehrsmittelwahl zur Bestreitung des Arbeitsweges

Herr Dr. Santner startet seinen Vortrag mit der Präsentation von Ergebnissen der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMVI) von 2017. Demnach waren 16% des Allgemeinen Verkehrsaufkommen 2017 auf dienstliche Fahrten zurückzuführen, hingegen ganze 28% auf den Freizeitverkehr. Pro Dienstweg wurden im Schnitt 10km zurückgelegt. Von den Bremer Beschäftigten pendeln 42% aus dem Umland ein. Dabei ist der Arbeitsweg besonders bedeutsam, weil er zwingend zurückgelegt werden muss für eine sozio-ökonomische Teilhabe. Daher ist eine gute Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes und die individuelle Ausstattung mit Ressourcen, welche die Beschreitung des Weges ermöglichen, besonders entscheidend. Berechnungen des SUBV und der Arbeitnehmerkammer Bremen zeigen, dass über die Hälfte der Beschäftigten in Bremen (52%) das Auto nutzen, um den Arbeitsweg zu beschreiten, 72% der Pendelnden und 44% der Nicht-Pendelnden. Mit einem Anteil von 22% nutzen in Bremen verhältnismäßig viele Beschäftigte das Fahrrad für den Arbeitsweg, vor allem bei Strecken von 1-5km (67%). Dies allerdings zulasten des ÖPNV und nicht des PKW-Verkehrs.

Gesundheitliche Auswirkungen des Arbeitsweges

Um die gesundheitliche Bedeutung der Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg zu verdeutlichen, zieht Herr Dr. Santner Ergebnisse der Arbeitszeitenbefragung der BAuA (Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin) von 2017 heran. Diese zeigen, dass mit wachsender Strecke des Arbeitsweges die Work-Life-Balance sinkt, der Lebensstil ungesünder wird und Schlafstörungen, körperliche und emotionale Erschöpfung zunehmen. Herr Dr. Santner merkt an, dass die Stärke dieser Effekte aber auch von der Branche und dem Stundenpensum der Arbeit abhängen. Die höheren Werte bei der physischen und psychischen Belastung unter Frauen erklärt Herr Dr. Santner mit der häufig auftretenden Doppelbelastung durch Care- und Hausarbeit.

Maßnahmen in Bremen zur Förderung des ÖPNV und Radverkehrs

Verschiedene politischen Paper, wie der Verkehrsentwicklungsplan (VEP 2025), der Masterplan Green City oder der Radverkehrsbericht, beschreiben die Relevanz in Bremen den ÖPNV und Radverkehr attraktiver zu gestalten. Der Verkehrsentwicklungsplan, dessen Planungshorizont durch die Teilfortschreibung über 2025 hinausgeht, beschreibt verschiedene bauliche Maßnahmen zum quantitativen und qualitativen Ausbau der Fahrradinfrastruktur, wie Fahrrad-Premiumrouten und -parkhäuser. Im Bereich des ÖPNV soll das gleiche Ziel erreicht werden mit Maßnahmen wie Taktverdichtungen, Expressbuslinien oder verlängerte Straßenbahnlinien. Herr Dr. Santner erklärt, dass bei diesen Maßnahmen die Nachhaltigkeit nicht immer adäquat berücksichtigt wird und der Ausbau des ÖPNV nur möglich ist, wenn die Arbeitsplätze in dem Bereich attraktiver gestaltet werden, da viele der Angestellten in Bremen bald in Pension gehen.

Ergänzend stellt Herr Dr. Santner noch ein Bremer Projekt zur nachhaltigen Mobilität für zwei Gewerbegebiete vor. Er erklärt, dass die Gewerbegebiete kaum durch (umstieg-freie) Bus- und Bahnverbindungen oder lückenfreie und sichere Fahrradwege erreichbar sind. Die Arbeitnehmerkammer Bremen möchte daher mittels einer Befragung unter Beschäftigten und Arbeitgebenden herausfinden welche kollektiven Anstrengungen, im Sinne eines gebündelten Mobilitätsmanagements, die dortigen Unternehmen angehen können, um ihren Arbeitnehmenden einen gesundheitsförderlichen, sozial- und klima-verträglichen Arbeitsweg zu ermöglichen. Diese Erkenntnisse sollen dann in konkreten Handlungsempfehlungen für Politik und Unternehmen festgehalten werden.

Diskussion

Die Diskussion beginnt mit dem Hinweis von Dirk Gansefort, dass Autos von Frauen auch als Verkehrsmittel gewählt werden, um (gerade bei sehr frühem Arbeitsbeginn) einen Sicherheitsraum zu haben. Herr Dr. Santner stimmt ihm zu, betont, dass aber die meisten Pendelnden, aufgrund der Branchenstruktur, männlich sind. Die Teilnehmenden anerkennen die Bedeutung der Sicherheit bei der Verkehrsmittelwahl und die Notwendigkeit diesen Zielkonflikt durch verschiedene Maßnahmen aufzulösen. Dafür könnte sich an Best-Practice-Beispielen aus anderen Ländern orientiert werden, wie Kopenhagen, wo es viel mehr Regeln im Radverkehr gibt.

Es wird gefragt, wie das Thema Mobilität mehr von Arbeitgebenden als Wettbewerbsvorteil genutzt werden kann. Herr Dr. Santner beschreibt beispielhaft das Projekt [AZWEIO](#) der Gemeinden Achim, Ottersberg und Oyten. Bei **AZWEIO** werden derzeit alternative Mobilitätslösungen entwickelt und erprobt, welche die Beschäftigten mittels einer App auswählen können. Björn Weber weist darauf hin, dass die tatsächliche Nutzung solcher Angebote immer gewissen Gegebenheiten erfordern, wie Duschen und Fahrradparkplätze beim Unternehmen. Herr Weber denkt, dass mehr Unternehmen sich dieser Thematik annehmen, wenn sie durch Umwelt-Audits und Zertifizierungen abgedeckt werden. Ergänzend werden noch das Jobrad-Leasing und Jobticket-Zuschüsse als Maßnahmen genannt. Herr Dr. Santner erklärt, dass kleinere Betriebe häufig das Jobticket nicht ihren Arbeitnehmenden zur Verfügung stellen können, weil für die Teilnahme an dem Programm die Abnahme einer gewissen Stückzahl obligatorisch ist. Seiner Meinung nach ist diese Absatzmenge ein großes Problem, da das Jobticket für alle Beschäftigten nutzbar sein sollte. Als erfolgsversprechend schätzt zudem eine Teilnehmende die Aufnahme des Themas Mobilitätsmanagement in die Aus- und Fortbildung im BGM (betrieblichen Gesundheitsmanagement) ein. Eine andere Teilnehmerin spricht eine Befragung zum Employer Branding unter jungen Menschen an und sagt, dass Diensträder und Jobtickets für die Befragungsteilnehmenden eines der entscheidendsten Kriterien bei der Wahl des Arbeitgebenden sind.

4. Vortrag: EU H2020 COMPAIR

Vlatko Vilović, inter 3 - Institut für Ressourcenmanagement

Mit einer Onlinepräsentation stellt Vlatko Vilović das Projekt EU H2020 COMPAIR in Berlin vor. Zu Beginn beschreibt er das Ausmaß der verkehrsbedingten Luftverschmutzung in Berlin, erklärt was unter Citizen Science verstanden wird und welche Möglichkeiten und Grenzen dieser Ansatz bietet. Daraufhin präsentiert Vlatko Vilović die Ziele, verwendbare

Sensoren zur Schadstoffmessung und den aktuellen Stand der Pilotprojekte von COMPAIR. Abschließend werden internationale Citizen Science Beispiele zur Messung der Luftqualität vorgestellt.

Wesentliche Aspekte des Vortrags:

Berliner Luftqualität und Potenzial von Citizen Science

Herr Vilović erklärt, dass in Deutschland häufig die Grenzwerte für Luftschadstoffe des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) überschritten werden und Berlin bei einem europaweiten Ranking zur Luftqualität der europäischen Umweltagentur (EEA) im Jahr 2020 auf dem 219. Von 323 Plätzen landete und somit die höchste Feinstaubbelastung der untersuchten deutschen Städte aufwies. Dabei hatte sich die Luftqualität seit 2005 schon verbessert, durch die Aufstellung eines Luftreinhalteplans mit Maßnahmen wie einer Modernisierung der Linienbusse, Partikelfilter an Baumaschinen oder Tempo 30-Straßen. Der PKW-Verkehr ist an Hauptverkehrsstraßen in Berlin die Hauptursache für die Stickstoffdioxid-Emissionen (48%) und für 21% der Feinstaub (PM10) -Belastung verantwortlich (auf dem zweiten Platz nach den Emittenten des Berliner Umlandes mit 63%). Die fest installierten Luftsensoren erlauben zwar mit einer Modellierung auf Makroebene die Luftqualität in Berlin zu erfassen, aber sind fehlerbehaftet auf Mikroebene. Um dieses Defizit der kleinräumigen Daten zu beheben, sollen Bürger*innen in Rahmen von Citizen Science einbezogen werden.

Citizen Science ist ein recht offenes Konzept der Bürger*innen-Beteiligung, welches über den bekannteren Partizipationsansatz hinausgehen kann, indem die Bürger*innen auch in die Datenanalyse einbezogen werden, wie im Projekt COMPAIR.

Ziele und Vorgehen im COMPAIR-Projekt

COMPAIR ist ein EU-gefördertes dreijähriges Projekt, welches vor sechs Monaten startete und die Luftqualität in fünf europäischen Städten mittels Citizen Science bewerten soll. Dafür werden in Berlin zunächst zwei Pilotprojekte durchgeführt. In einem sollen Fahrradfahrende mit einer App und Sensoren die dynamische Luftbelastung messen, in dem zweiten Projekt die Belastung vor und nach einer Straßensperrung. Die gemessenen Daten sollen anschließend für Bürger*innen, politische und industrielle Akteur*innen aufbereitet und mit verschiedenen Dashboards und AR-Technologien visualisiert werden. Herr Vilović betont nochmals, dass das COMPAIR-Projekt vor wenigen Monaten erst begonnen hat und gerade noch die Anforderungen von Wissenschaft, Zivilgesellschaft und privaten Bürger*innen, welche bei einer Tagung gesammelt wurden, ausgewertet werden, um das Projekt genauer ausgestalten zu können.

Internationale Citizen Science Ansätze zur Messung der Luftqualität

Vlatko Vilović erklärt, dass es vor dem COMPAIR-Projekt noch nicht viele Citizen Science Projekte zu Messung der Luftverschmutzung gab, aber doch ein Großes. Das sensor.community-Projekt, welches angestoßen wurde vom OK Lab Stuttgart. Im Rahmen dieses Projektes montierten und installierten Freiwillige schon über 14.000 Sensoren in 71 Ländern.

Ein kleineres Projekt, das Herr Vilović daraufhin vorstellt, wird unter dem Namen „HOPE gesündeste Route“ in Helsinki durchgeführt. Bei HOPE werden mittels dynamischer Luftbelastungsmessungen Belastungskarten für die Stadt erstellt. Diese Karten sind in eine App eingepflegt, welche den App-Nutzenden die schadstoffärmsten, aber auch grünsten und

7

leisesten Routen vorschlagen. Herr Vilović erklärt, dass COMPAIR die Entwicklung einer vergleichbaren App plant.

Des Weiteren wird das Berliner Modelprojekt Stadtpuls vorgestellt, welches im Rahmen der Berliner Smart City Strategie in der Stadt schon Sensoren installierte. COMPAIR plant eine Kooperation mit Stadtplus einzugehen, um den Datenschatz für beide Parteien auszubauen, erklärt Herr Vilović.

Abschließend erwähnt Vlatko Vilović noch, dass es in der belgischen Stadt Mecheln ein Projekt zur Luftschadstoffmessung nach Straßensperrungen im Einzugsgebiet von Schulen gibt. Die Ergebnisse sind ebenfalls online für die jeweilige Schule einsehbar.

Diskussion

In der Diskussion wird die Frage aufgeworfen ob neben der Luftqualität im COMPAIR-Projekt auch Aspekte wie die Sicherheit oder Steigungen von Fahrradwegen erhoben werden. Herr Vilović verweist darauf, dass die Wünsche der teilnehmenden politischen Akteur*innen und zivilgesellschaftlichen Personen von der Tagung noch nicht ausgewertet wurden. Daher kann er noch nicht alle Variablen nennen, die erhoben werden sollen, aber Sicherheit kann er schon ausschließen.

Dirk Gansefort ist begeistert von dem geringen Ressourcenverbrauch von Luftmessungen durch den Einbezug von Bürger*innen. Er lässt sich von Herrn Vilović versichern, dass wirklich praktisch alle Bürger*innen einen Sensor erhalten können, um die Luftqualität genau an dem Ort zu messen, an dem die Belastung die jeweilige Person besonders interessiert. Wenn die Personen es projektunabhängig tun möchten, zahlen sie in der Regel auch nicht viel Geld für ein entsprechendes Gerät und können die Daten trotzdem in das offizielle Netz einspeisen. Vlatko Vilović betont ergänzend, dass international von jeder neuen Messtelle durch die Vergleichbarkeit profitiert wird. Dirk Gansefort bekundet Interesse in Bremen entsprechende Unternehmungen anzustoßen.

5. Pitch: Fahrplan Verkehrswende in Bremen

Jonas Daldrup, Denkhäus Bremen, und Wolfgang Geißler, Einfach Einsteigen e.V

Jonas Daldrup und Wolfgang Geißler stellen das gemeinsame politische Forderungspapier [„Fahrplan Verkehrswende“](#) vom BUND Bremen, einfach einsteigen und dem denkhäus bremen vor.

Herr Daldrup legt zunächst ihre Motivation da. Die rot-rot-grüne Koalition in Bremen wird in der aktuellen Legislaturperiode, welche nächstes Jahr zu Ende geht, voraussichtlich das im Koalitionsvertrag festgehaltenes Ziel der Verkehrswende nicht erreichen. Dabei birgt die Verkehrswende neben klimabedingten auch gesundheitliche und soziale Vorteile. Der Fahrplan Verkehrswende wird daher auch in Bremen breit getragen, 60 lokale Akteur*innen haben unterschrieben.

Herr Geißler übernimmt, indem er zunächst einfach einsteigen als Bremer Initiative vorstellt, die ein Konzept für einen umlagefinanzierten und fahrscheinfreien ÖPNV in Bremen ausgearbeitet hat. Daraufhin stellt er die Forderungen des Fahrplans Verkehrswende vor, welche auf Seite 3 nachgelesen werden können. Wolfgang Geißler hofft, dass eine noch stärkere politische Bewegung durch vermehrte Öffentlichkeitsarbeit entstehen kann, da die Verkehrswende jede Person betrifft.

Kontaktdaten der Veranstalter*innen

Landesvereinigung für Gesundheit und Akademie für Sozialmedizin Nds. e. V. (LVG & AFS Nds. e. V.)

Tel.: 0511 / 388 11 89 - 0

Fax: 0511 / 388 11 89 - 31

E-Mail: info@gesundheit-nds.de

Internet: www.gesundheit-nds.de

Twitter: @LVGundAFS

Dirk Gansefort

Telefon: 0511/ 388 11 89 - 303

E-Mail: dirk.gansefort@gesundheit-nds.de

Nicola Jakobs

Telefon: 0511 / 388 11 89 - 130

E-Mail: nicola.jakobs@gesundheit-nds.de

Jennifer Clemens

Telefon: 0511 / 388 11 89 - 104

E-Mail: jennifer.clemens@gesundheit-nds.de

Kontaktdaten der Referierenden

Björn Weber

Deutsches Institut für Urbanistik (DifU)

bweber@difu.de

Dr. Dominik Santner

Arbeitnehmerkammer Bremen

d.santner@arbeitnehmerkammer.de

Vlatko Vilović

inter 3Institut für Ressourcenmanagement

vilovic@inter3.de

Jonas Daldrup

Denkhaus Bremen

jonas@denkhausbremen.de

Wolfgang Geißler

Einfach Einsteigen e.V.

geissler@einsteigen.jetzt