

los!

Das Magazin für Mobilität

Herbst 2023



Hier kommt die Tram!

Die Renaissance der
Straßenbahn

Der Freibeuter der Ideen

Dirk Dillmann von den
Flensburger Sportpiraten

Ein Tag im ... deutsch- dänischen Grenzland

Wanderung auf dem
Gendarmenpfad



Editorial

Liebe Leser*innen,

ob er nun Stadtbahn, Tram oder Straßenbahn heißt: Der innerstädtische Schienenverkehr erlebt eine Renaissance. Das gilt auch für die nördlichsten Städte der Bundesrepublik. Kiel hat sich schon dafür entschieden, Lübeck führt gerade eine Potenzialanalyse durch, in Flensburg wird darüber diskutiert. Bei unseren europäischen Nachbarn finden sich ähnliche Beispiele – Frankreich etwa ist ein Vorreiterland in Sachen Straßenbahn, skandinavische Städte wie Lund, Aarhus und Odense setzen zukünftig ebenfalls auf die Tram. Vor Jahrzehnten noch ausgemustert, ist die Tram das Comeback-Kid der Mobilitätswende. In unserer Rubrik „Vor Ort“ sprechen wir mit Nahverkehrsexpert*innen aus Kiel und Lübeck über diese Entwicklung.

Ein anderer Trend unserer Zeit ist hingegen Anlass zur Sorge: Cybermobbing, Hate-Speech und andere Formen digitaler Gewalt. Wie gehen wir damit um und wo finden insbesondere Kinder, Jugendliche und Eltern Hilfe? In unserer Rubrik „Unterwegs im Netz“ lesen Sie dazu ein Interview mit dem Medienreferenten der Aktion Kinder- und Jugendschutz Schleswig-Holstein. Im Land unterwegs sind wir auch für diese *los!* wieder: So wandern wir für „Ein Tag im ...“ auf dem Gendarmstien entlang der deutsch-dänischen Grenze. Für die „NAH.Aufnahme“ treffen wir Dirk Dillmann von den Sportpiraten Flensburg und in „Mein echter Norden“ besuchen wir nicht nur Filmfestivals in Lübeck und Eckernförde, sondern auch die Künstlerin Antonia Lindenberg in ihrem Kieler Siebdruckatelier.

Eine anregende Lektüre wünscht Ihnen

Ihr Dr. Arne Beck





Antonia Lindenberg in ihrem Kieler Siebdruckatelier „links|im|hof“

Inhalt

6 Unterwegs im Netz

- 1 „Cybermobbing ist eine Gewalterfahrung“
Interview mit Marcel Schröder, Aktion Kinder- und Jugenschutz SH e. V.

8 Vor Ort

- 2 Hier kommt die Tram!
- 3 Die Renaissance der Straßenbahn

16 Durchgezählt

Wie nah ist der Nahverkehr?
Anbindung an den ÖPNV
im bundesweiten Vergleich

18 Ein Tag im ...

- 4 deutsch-dänischen Grenzland
Einfach mal rübermachen:
Eine Wanderung nach Kollund

24 NAH.Aufnahme

- 5 Dirk Dillmann
Der Freelancer der Ideen

26 NAH.SH sucht ... und findet:

- 6 Die weite Welt in einem Land

30 Mein echter Norden

- 7 Das war:
17. Internationales Naturfilmfestival Green Screen

- 8 Das kommt:
65. Nordische Filmtage Lübeck

- 9 Antonia Lindenberg:
Mein zweites Wohnzimmer

32 Kurz & bündig

Mehr On-Demand-Verkehr
Mehr Deutschlandtickets
Mehr Nahverkehr wagen
Mehr Meinungen

34 Rätsel und Abonnement

Die los! gibt es auch als E-Mail-Newsletter.
Einfach unter www.los-lesen.de anmelden!

Impressum

Herausgeber:
Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH)
V. i. S. d. P.: Dennis Fiedel
Raiffeisenstraße 1, 24103 Kiel
T. 0431.66 019-0, Fax 0431.66 019-19

NAH.SH-Kundendialog:
T. 0431.66 019-449
E-Mail: kundendialog@nah.sh
Alles über den Nahverkehr finden Sie unter www.nah.sh

Autorinnen und Autoren dieser Ausgabe:
Melanie von Plocki (Chefredaktion)
Alexander Kurzhöfer
Imke Voigtländer
Manuel Weber
Sven Sonne

Gestaltung und Redaktion:
PEPERONI
Werbe- und PR-Agentur GmbH

Druck:
feingedruckt, Neumünster

Auflage:
31.590 Exemplare
Erscheint bis zu viermal jährlich

Bildnachweise:
Titel, S. 3, S. 4, S. 11, S. 12, S. 14-15, S. 18-24, S. 31, Rückseite: Manuel Weber; S. 2, S. 32-33: NAH.SH GmbH; S. 5: Adobe Stock; S. 6-7 Illustrationen: PEPERONI Werbe- und PR-Agentur GmbH / Julia Fernández; S. 8-9, S. 13: Landeshauptstadt Kiel; S. 10 unten: Michael Stödter; S. 10-17, S. 26, S. 34-35 Illustrationen: freepik; S. 21 Möwe: freepik; S. 26-27 Hintergrundfoto: Wikimedia Commons / Arne List; S. 28-29 Hintergrundfoto: Haello Kommunikationsdesign / Alexander Kurzhöfer; S. 30 oben: Christina Krippahl; S. 30 unten: Nordische Filmtage / Olaf Malzahn

„Cybermobbing ist eine Gewalterfahrung“

Interview mit Marcel Schröder, Aktion Kinder- und Jugendschutz SH e. V.

Hassrede und Mobbing finden im Internet täglich millionenfach statt. Die Tatorte: TikTok, WhatsApp, Snapchat, Instagram und andere soziale Medien. Kinder und Jugendliche sind digitaler Gewalt besonders schutzlos ausgeliefert. Die Aktion Kinder- und Jugendschutz Schleswig-Holstein (AKJS SH e. V.) bietet seit mehr als 25 Jahren Fortbildungen, Workshops, Vorträge und Beratung zu Gewalt- und Mobbingprävention, Medienkompetenzförderung und Jugendmedienschutz, vor allem für pädagogische Fach- und Lehrkräfte. Der gemeinnützige Verein will für die Risiken im Netz sensibilisieren und Handlungsmöglichkeiten aufzeigen. *los!* sprach mit AKJS-Medienreferent Marcel Schröder.

Hate-Speech, Cybermobbing, Cybergrooming: Hass und Hetze im virtuellen Raum haben verschiedene Erscheinungsformen. Was ist der Kern dieser Taten?

Zunächst einmal ist festzuhalten: Für Betroffene handelt es sich dabei nicht selten um Gewalterfahrungen. Deshalb sprechen wir auch von digitaler Gewalt als Oberbegriff dieser Phänomene. Das menschliche Gehirn kann nicht unterscheiden, ob einem die Gewalt auf der Straße oder im Internet passiert ist. Im Unterschied zur physischen Gewalt können digitale Attacken rund um die Uhr, vor einem potenziell riesigen Publikum und häufig durch anonyme Täter*innen verübt werden. Digitale Gewalt ist eng mit analoger Gewalt verknüpft. Mitunter setzt sich analoge Gewalt online fort, in anderen Fällen überträgt sich digitale Gewalt auf das analoge Leben.

Wie wirken sich solche Gewalterfahrungen auf Kinder und Jugendliche aus?

Die schädliche Wirkung digitaler Gewalt ist bei jungen Menschen besonders groß. Leistungseinbrüche in der Schule, Gewaltfantasien, psychosomatische Reaktionen können die Folge sein. Auch Scham und sozialer Rückzug, Selbstwertprobleme, Hilf- und Hoffnungslosigkeit sind zu beobachten. Das kann bis hin zu manifesten Depressionen und Suizidgedanken führen.

Wie kann eine sinnvolle erste Reaktion aussehen? Was raten Sie Betroffenen?

Zunächst einen Moment innezuhalten und ein Bewusstsein für den Grad der eigenen Verletzung, für die eigenen Bedürfnisse und die persönlichen Grenzen im Umgang mit den Täter*innen zu bekommen. Nicht jede*r kann und möchte digitale Gewalt schlagfertig auf dem eigenen

Profil diskutieren und sich dabei auf die Unterstützung eines couragierten Netzwerks verlassen. Was aber jede*r tun kann: möglichst sofort rechtssichere Screenshots machen. Nur so kann man später wirksam gegen Täter*innen vorgehen. Wer sich gänzlich überlastet fühlt, kann das eigene Smartphone auch erstmal einer engen Vertrauensperson geben, bis der erste Schock überwunden ist. In jedem Fall ist es eine gute Idee, sich Hilfe zu suchen.

Wenn mein Kind Opfer von digitaler Gewalt ist: Wo finde ich Unterstützung?

Eltern sollten sich direkt an die Lehrer*innen und an die Schulleitung wenden. Cybermobbing kann nur durch Interventionen in der realen Welt wirkungsvoll beendet werden. Schulen sind gesetzlich dazu verpflichtet, verbindliche Präventions- und Interventionskonzepte für den Umgang mit diesem Problem bereitzuhalten. Ein Ansatz ist, Jugendliche und Lehrer*innen zu kompetenten Ansprechpartner*innen und Multiplikator*innen für Präventionsarbeit an den Schulen auszubilden, sogenannten Medienpeers oder Streitschlichter*innen.

Und wer hilft außerhalb der Schule?

Es gibt Anlaufstellen wie etwa das Bündnis gegen Cybermobbing, die Nummer gegen Kummer und andere schulexterne Angebote. Die bundesweite Beratungsstelle HateAid ist zudem ein kompetentes Beratungsangebot für von Hass im Netz Betroffene. Hier finden sie Verhaltenstipps, psychologische Beratung und Rechtsberatung bis hin zur Rechtsdurchsetzung. Es ist dringend notwendig, dass solche Angebote weiter ausgebaut und nachhaltig finanziert werden, um auf die unzähligen Fälle von Hass im Netz angemessen reagieren zu können.



Hate-Speech (deutsch: Hassrede): Beleidigungen, Herabsetzungen und Anfeindungen, die sich auf Merkmale wie Aussehen, Herkunft, Religion, sexuelle Orientierung oder soziale Klasse beziehen. Besonders in rechtsextremen Organisationen und Milieus verbreitete Form der digitalen Gewalt, die zunehmend als Waffe gegen Politiker*innen, Vertreter*innen des Staates, Journalist*innen und diskriminierte Minderheiten eingesetzt wird. Immer wieder folgen auf digitale Gewalt auch physische Angriffe und Bedrohungen. ✓✓

Cybermobbing: Darunter fällt das Beleidigen, Bloßstellen, Belästigen oder Bedrohen anderer Menschen mittels digitaler Medien über einen längeren Zeitraum hinweg. Häufig werden Angriffe zunächst digital durchgeführt, um in den Besitz von kompromittierendem Material zu kommen und Betroffene anschließend vor den Augen der beteiligten Mobbler*innen bloßzustellen. Cybermobbing ist genau wie Mobbing ein systemisches Machtverhältnis, in dessen Verlauf die Angriffe im digitalen – und häufig parallel dazu auch im analogen – Raum geführt werden. Betroffene sind nicht mehr in der Lage, das Mobbing selbst zu beenden, und benötigen dringend Hilfe. ✓✓

Cybergrooming: Zielgeleitete Ansprache und Manipulation Minderjähriger über soziale Medien mit dem Ziel, sexuell explizites Material zu erlangen und/oder persönliche Treffen zu vereinbaren. Täter*innen geben sich häufig als Gleichaltrige aus und wollen betroffene Kinder und Jugendliche dazu bewegen, ihnen sexuell explizite Darstellungen zu senden. Häufig werden betroffene Jugendliche im Nachhinein mit diesem Material erpresst, um eine missbräuchliche Abhängigkeit herzustellen. Wenn Jugendliche selbst zu Täter*innen werden und beispielsweise Missbrauchsdarstellungen von Minderjährigen in Klassenchats verbreiten, spricht man auch von sogenannten Peer-Delikten. ✓✓

Anlaufstellen für Betroffene

Bundesweite Beratungsstelle HateAid:
www.hateaid.org
 Bündnis gegen Cybermobbing:
www.buendnis-gegen-cybermobbing.de
 Telefonseelsorge:
www.telefonseelsorge.de
 Nummer gegen Kummer:
www.nummergegenkummer.de
 JUUUPORT:
www.juuuport.de
 Weißer Ring:
www.weisser-ring.de ✓✓

Weitere Infos

Aktion Kinder- und Jugendschutz SH:
www.akjs-sh.de
 Gemeinsames Kompetenzzentrum von Bund und Ländern für den Schutz von Kindern und Jugendlichen im Internet:
www.jugendschutz.net
 EU-Initiative klicksafe:
www.klicksafe.de ✓✓



Vor Ort

Hier kommt die Tram!

So wie in dieser 3D-Computergrafik soll die Stadtbahn in Zukunft durch Kiel fahren

Die Renaissance der Straßenbahn

Von den 1880er Jahren bis weit in die Nachkriegszeit war die Straßenbahn in den drei größten Städten Schleswig-Holsteins ein selbstverständliches Verkehrsmittel. Ihr Abgesang begann – wenn auch anfangs noch leise – mit der „autogerechten Stadt“. 1959 kam dieses Schlagwort auf und es führte dazu, dass sich Stadt- und Verkehrsplanung immer stärker auf den enorm wachsenden Autoverkehr ausrichteten. Die Gleise wurden von vielen Autofahrer*innen eher als Hindernis empfunden, „Freie Fahrt für freie Bürger“ war in aller Munde und die Städte investierten kaum noch in Straßennetze. Nach und nach stellten die Verkehrsgesellschaften den Straßenbahnbetrieb ein, 1959 in Lübeck, 1973 in Flensburg und schließlich 1985 in Kiel. Während bei uns im Norden die letzte Straßenbahn abgewickelt wurde, zeichnete sich europaweit längst eine Trendwende ab. Es wirkt wie ein ironischer Zufall: Als in der Landeshauptstadt zum letzten Mal die Wagen der Linie 4 klingelnd und in den Kurven kreischend über die schon etwas maroden Gleise ruckelten, eröffnete zeitgleich in Nantes, tief im Westen Frankreichs, eine neue Straßenbahnstrecke. Mittlerweile feiert die Tram aber auch in Schleswig-Holstein ein Comeback. Über die Renaissance der Straßenbahn hat die los! mit Verkehrsexpert*innen in Kiel und Lübeck gesprochen.

Zuerst treffen wir uns mit **Michael Stödter**. Der Verkehrswendebeauftragte der Hansestadt Lübeck empfängt uns in einem Büro, dessen Wände mit Statistiken und Liniennetzen gepflastert sind. In Lübeck läuft gerade eine Potenzialanalyse. Von unabhängigen Expert*innen wird dabei geprüft, ob eine Straßenbahn am besten dem ehrgeizigen Ziel der Lübecker Bürgerschaft nützt: den Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs auf den Hauptverkehrswegen in der Stadt von derzeit etwa 11 bis 12 auf künftig 20 Prozent anzuheben. Das ist mit dem derzeitigen Bussystem wahrscheinlich nur sehr schwer möglich. „Wir brauchen einen ÖPNV, den auch Menschen nutzen, die sich ebenso gut für das Auto entscheiden können. Und diese sogenannten wahlfreien Fahrgäste steigen, das zeigt die Erfahrung in vielen anderen Städten, besonders gern in die Straßenbahn.“ Das heißt natürlich nicht, dass das unbedingt auch für Lübeck gelten muss. Deshalb betont Michael Stödter: „Wir prüfen hier ergebnisoffen.“

Trotzdem hat es natürlich Gründe, warum in immer mehr Städten Europas die Straßenbahn zum Shootingstar der Verkehrswende wird. Messbare Gründe: „Bis zu 75 Meter kann eine einzelne Bahn lang sein, ein Gelenkbus dagegen maximal 25 Meter. Mit einem Tramfahrzeug kann man also deutlich mehr Fahrgäste befördern als mit einem Bus“, erklärt Michael Stödter. Ein eindrückliches Beispiel ist die erste neue Straßenbahnlinie in Straßburg: 1991 fuhren hier noch Busse, 1994 feierten die wiedereingeführten Schienenfahrzeuge ihre Premiere. Ergebnis: Zwischen 1991 und 2006 stiegen die Fahrgastzahlen um 753 Prozent. Kein Wunder, dass auch in Deutschland fast alle Städte mit mehr als 200.000 Einwohner*innen Schienenfahrzeuge im Nahverkehr einsetzen. Zu den sechs Ausnahmen zählen Lübeck und – noch – die Landeshauptstadt Kiel.



Vorbild Frankreich: Trams wie hier in Le Havre steigern die ÖPNV-Nutzung massiv.

Wir fragen nach besonders gelungenen Beispielen. Da wird man laut Michael Stödter immer wieder in Frankreich fündig. Neben Straßburg haben etwa 30 weitere Städte, die keine Straßenbahn mehr hatten, dort mittlerweile ein neues System eingeführt und damit dem ÖPNV enorme Zuwächse beschert. Sofern die Gutachter*innen in Lübeck eine Straßenbahn als Zukunftsperspektive empfehlen und auch die Bürgerschaft zustimmt, stünden in der Hansestadt ähnliche Herausforderungen an, wie sie auch viele französische Städte mit ihren ebenfalls denkmalgeschützten Altstädten zu bewältigen hatten. „Da gibt es gute Lösungen, teilweise ohne Oberleitung. Es ist eben ein Verkehrsmittel, das sehr gut zum europäischen Stadtgrundriss passt, mit wenig Platz auskommt und sehr effizient ist, während das Auto sehr viel Fläche braucht.“ Eine weitere kreative Idee aus Frankreich: Dort sind die Straßenbahnen oft so gestaltet, dass sie Charakteristika der Stadt integrieren. „In der Champagnerstadt Reims haben die Fahrzeugfronten die Form eines Sektelchs und in der für feines Tuch bekannten Stadt Lyon die einer Seidenspinnerraupe. In Le Havre findet man Details der dortigen ‚Béton-brut‘-Architektur auf den Fahrzeugen wieder.“



„Wir prüfen hier ergebnisoffen das Potenzial eines Tramsystems.“

Michael Stödter,
Verkehrswendebeauftragter
der Hansestadt Lübeck



„Kiel ist prädestiniert für eine Tram.“

Dr. Christina Jakob arbeitet bei NAH.SH an der Streckeninfrastruktur im Land



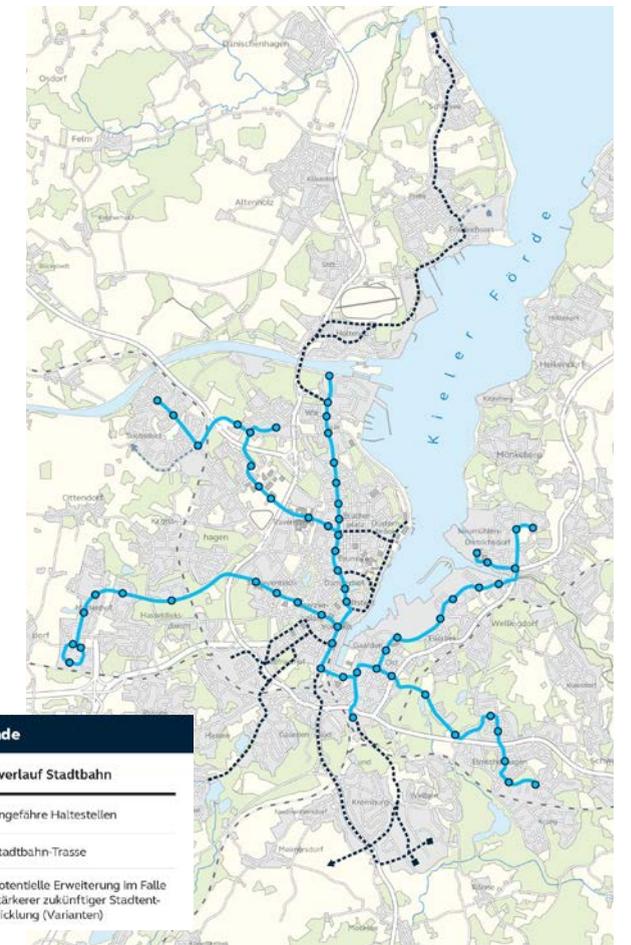
Unser nächster Halt ist das Büro der NAH.SH in Kiel. Wir sind dort mit **Christina Jakob** verabredet. Sie ist für Streckeninfrastruktur zuständig und sowohl Straßenbahnenthusiastin als auch -expertin: „Konzepte zur Abbildung des Straßenbahnbetriebs in Verkehrsmodellen“ lautet das Thema ihrer Doktorarbeit. Sie begrüßt, dass Kiel eine Stadtbahn bekommt, denn das Ergebnis der Trassenstudie von 2020 bis 2022 war eindeutig: Nur ein innerstädtischer Schienenverkehr kann die zukünftigen Belastungen meistern, den ÖPNV-Anteil steigern und den des motorisierten Individualverkehrs verringern. „Wir werden einfach alle mobiler, vielleicht wird Kiel auch noch größer, jedenfalls müssen wir mit mehr Verkehr rechnen“, erklärt sie. „Und eine Straßenbahn ordnet sich ideal zwischen einer S-Bahn und dem Bus ein. Sie macht in kurzer Zeit Strecke, hält aber auch so oft, dass sie recht nah an die tatsächlichen Ziele der Fahrgäste herankommt.“ Wo das nicht der Fall ist, ergänzt dann der Bus das Angebot.

Kiel ist für Christina Jakob geradezu prädestiniert für eine Tram: „Die Stadt hat breite Straßenräume. Es gibt wenige Engstellen, wo man nicht so gut durchkommt und wo man Kompromisse machen muss. Zum Teil werden die Linien auf den gleichen Strecken verlaufen wie vor 1985, denn an den Verkehrsströmen hat sich nicht so viel geändert.“ Zu den günstigen Bedingungen in Kiel komme noch hinzu, dass eine Straßenbahninfrastruktur sehr lange hält: „Die Wagen fahren nicht so schnell über die Gleise und es sind keine so großen Lasten wie bei Eisenbahnen.“ Jetzt ein System neu zu bauen sei zwar schon eine große Investition für eine Stadt, aber dafür seien die Folgekosten gering.

Christina Jakob erklärt uns den sogenannten Schienenbonus: „Ganz allgemein werden Schienenfahrzeuge in der Regel nicht von Autos oder Stau behindert. Man fährt bequem und kommt weitgehend ohne Verzögerungen an. Das System ist auch sichtbar. Ich glaube, das können wir alle bestätigen. Wenn wir in einer fremden Stadt sind, nutzen wir eher die schienengeführten Systeme, als dass wir uns mit dem Bussystem beschäftigen. Man

sieht einfach, wo es langgeht.“ Natürlich gibt es auch Herausforderungen. Was ist zum Beispiel, wenn eine Straßenbahnlinie durch eine Fußgängerzone fährt? „Also gerade in Frankreich ist das total üblich. Dann führt sie quasi mitten durch die Cafés, was ich sehr schön finde. Aber in Skandinavien hätten die Menschen eher Angst, dass dann viele Unfälle passieren. Für neu zu bauende Bahnen wird man herausfinden müssen, wie das jeweilige Sicherheitsgefühl aussieht.“

Als wir auf das Thema Taktung zu sprechen kommen, versorgt uns Christina Jakob mit einem interessanten Detail: „Die Wissenschaft sagt, dass wir aufhören, auf den Fahrplan zu schauen und einfach auf die nächste Bahn oder den nächsten Bus warten, wenn der Takt bei bis zu 7,5 Minuten liegt.“ Da in Kiel drei Linien das gleiche Teilstück zwischen Gaarden-Ost und Beselerallee bedienen werden und jede der Bahnen planmäßig im 10-Minuten-Takt fahren soll, kann man dort durchschnittlich alle drei bis fünf Minuten mit einer Bahn rechnen. Kiel läge also im Innenstadtbereich weit unter der psychologischen Schwelle.



So soll das Streckennetz der Kieler Stadtbahn aussehen: Die geplanten Linien mit den ungefähren Stopps sind türkis skizziert. Gestrichelte Linien stellen mögliche Erweiterungen dar.

Legende	
Trassenverlauf Stadtbahn	
●	ungefähre Haltestellen
—	Stadtbahn-Trasse
- - -	potentielle Erweiterung im Falle stärkerer zukünftiger Stadtentwicklung (Varianten)



„Das aktuelle Bussystem kann die wachsenden Herausforderungen nicht bewältigen.“

Anne Steinmetz, Stabstelle Mobilität der Stadt Kiel

Dieser Vorteil wird uns bei unserer letzten Station in der Kieler Stadtverwaltung bestätigt. „Das ist doch toll. Man geht hin und weiß, da kommt immer gleich eine Bahn, und steigt ein“, sagt **Anne Steinmetz**, die wir in den Räumen der Stabsstelle Mobilität der Landeshauptstadt in der alten Landwirtschaftskammer treffen. Sie arbeitet federführend daran, dass der Beteiligungsprozess für die Planung der Stadtbahn, wie das System hier heißt, erfolgreich ist. „Wir legen hohen Wert darauf, alle Kielerinnen und Kieler auf dem Weg zur Stadtbahn mitzunehmen und zu beteiligen. Wir haben Stadtteilforen veranstaltet und haben uns neue Formate überlegt wie zum Beispiel die sogenannten Trassenspaziergänge. Bei jeder dieser Veranstaltungen war auch jemand aus dem Planungsteam dabei, um aus erster Hand informieren zu können und Informationen aufzunehmen. Auf keinen Fall sollen sich Irrtümer rund um die Stadtbahn verbreiten.“ Die gesellschaftliche Akzeptanz stand in Kiel von Anfang

an im Mittelpunkt. Es gab gründliche Untersuchungen, welches neue Verkehrssystem das beste ist. Klar war zu Beginn des Entscheidungsprozesses nur eines: Das aktuelle Bussystem kann die Herausforderungen nicht bewältigen, die durch die wachsende Mobilität der Bevölkerung und durch die Klimaschutzziele anstehen.

Nach einer Grundlagenstudie von 2016 bis 2019 und der anschließenden Trassenstudie sprachen die Fakten eine deutliche Sprache: Kiel braucht eine Stadtbahn. Entsprechend einhellig verlief die Abstimmung in der Kieler Ratsversammlung Ende 2022. 2033 soll dann die erste Teilstrecke befahren werden. „Klingt vielleicht lang, ist aber ein sehr ehrgeiziger Zeitplan“, so Anne Steinmetz. Ist so eine kleinteilige Einbindung der Öffentlichkeit nicht wahnsinnig aufwändig? „Ja sicher, aber schließlich geht es auch um einen öffentlichen Raum, den Straßenraum, und der ist endlich. Also versuchen wir alle Interessen zu

berücksichtigen, besonders wenn sich die geplante Veränderung bei den Leuten vor der Haustür abspielt. Erstens betrifft es die Anwohnerinnen und Anwohner direkt und zweitens wissen sie im Zweifel besser als wir, was sich dort rund um die Uhr abspielt.“ Als ein prominentes Beispiel nennt Anne Steinmetz die Holtenauer Straße, eine von Kiels zentralen Einkaufs- und Geschäftsstraßen. „Hier haben wir frühzeitig Gespräche mit den Ladeninhaberinnen und -inhabern geführt. Natürlich gab und gibt es da Bedenken, vor allem wegen der Baustellen. Aber wir sind da in einem sehr konstruktiven Austausch, den wir auch in den kommenden Jahren fortsetzen werden. Am Ende sollen alle von der Umgestaltung des Straßenraums und dem neuen System profitieren.“

Greift man bei solch einer Herkulesaufgabe wie Planung und Bau eines völlig neuen Verkehrssystems nicht auch auf Vorbilder zurück? „Vorbild würde ich nicht sagen,

aber natürlich haben wir andere Städte besucht und uns die Systeme angeschaut. Wir waren zum Beispiel in Aarhus, Lund und – besonders eindrucksvoll – Odense. Da gibt es auch viele sogenannte Rasengleise. Die planen wir, wo es geht, in Kiel auch. Dadurch werden die Gleise nicht nur ansprechender als Asphalt oder Beton, man macht damit auch die Versiegelung von Oberflächen rückgängig. Auf jeden Fall haben wir bei unseren Besuchen viel mit Planern und Betreibern gesprochen und einiges über Baustellenphasen und städtebauliche Integration gelernt – und auch über die modernen Fahrzeuge, die nichts mit denen zu tun haben, die noch in den 1980er Jahren in Kiel unterwegs waren.“

Die Begeisterung, mit der Anne Steinmetz und ihre Kolleg*innen zu Werke gehen, ist spürbar. „Wir brennen hier für die Stadtbahn und freuen uns, an diesem besonderen Projekt mitarbeiten zu können!“

Wie nah ist der Nahverkehr?

Anbindung an den ÖPNV im bundesweiten Vergleich

Wie ist fußläufige Erreichbarkeit hier definiert?*

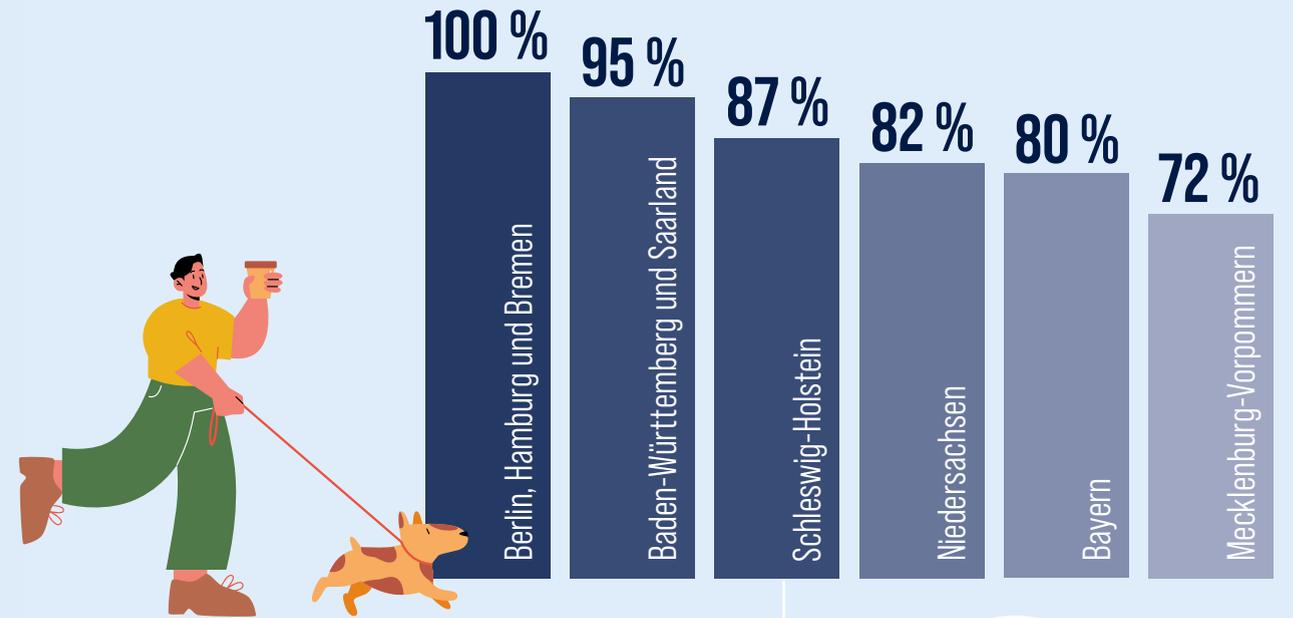
- 600** Meter zur nächsten Bushaltestelle
- 1.200** Meter zum nächsten Bahnhof
- 8-10** Gehminuten zur nächsten Bushaltestelle
- 16-20** Gehminuten zum nächsten Bahnhof
- 20** Abfahrten insgesamt an Werktagen

* Quelle: Studie des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), veröffentlicht im Juni 2023

Wie viel Prozent der Bevölkerung sind fußläufig an den Nahverkehr angebunden?

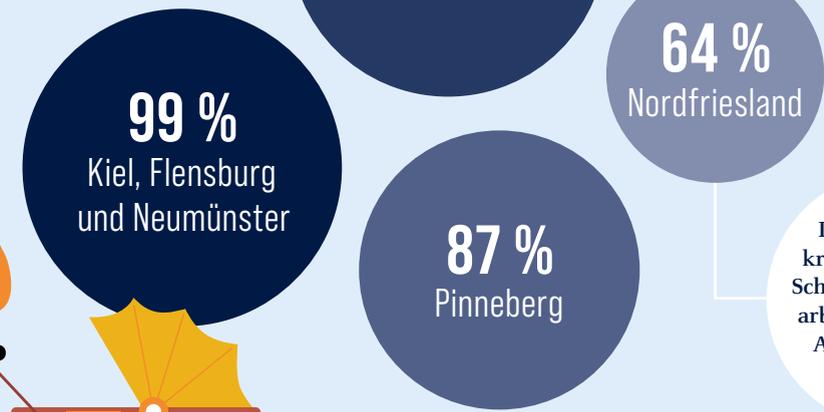
90 %

der Bevölkerung in Deutschland (Gesamtdurchschnitt bundesweit)



Schleswig-Holstein liegt bei der ÖPNV-Anbindung im Mittelfeld

Beste und geringste Anbindung in Landkreisen Schleswig-Holsteins:



Die Kreise und kreisfreien Städte Schleswig-Holsteins arbeiten weiter am Ausbau des Busverkehrs!



Ein Tag im ...

DEUTSCH- DÄNISCHEN GRENZLAND

Einfach mal rübermachen: Eine Wanderung nach Kollund

Schleswig-Holstein und Dänemark verbindet eine nicht ganz unkomplizierte Geschichte. Manch eine blutige Schlacht wurde einst im Grenzgebiet geschlagen. Heute steht diese Region für ein lebendiges Miteinander und Entdeckungsmöglichkeiten im Doppelpack – nämlich diesseits und jenseits der Grenze.

gen wollten. Wir hingegen genießen heute ganz ohne schweres Gepäck die spektakulären Ausblicke auf die Flensburger Förde, durchstreifen die Schluchten im Kollunder Wald und machen hier und da Abstecher zu besonderen Stationen.

Auf unserer Wanderung von Wassersleben nach Kollund gehen wir ein Stück auf dem Gendarmstien. Hier haben die dänischen Grenzgendarmen einst nach Schmugglern Ausschau gehalten, die über den Wasserweg Waren am Zoll vorbei über die Grenze brin-

Übrigens:

Wer den Rückweg von Kollund nach Kupfermühle als Rundweg gehen möchte, sollte eine Karte oder eine Navigationsapp zur Hand haben. Schön ist es aber auch, den Hinweg einfach als Rückweg zu nutzen. Denn ein zweiter Blick lohnt sich auf jeden Fall!

11.15 Uhr

Die kurze Holzbrücke über die Krusau zählt zu den kleinsten Grenzübergängen Europas. Nach der deutsch-dänischen Volksabstimmung 1920 wurde sie errichtet. Seinen Namen verdankt der Übergang dem ersten Haus auf dänischer Seite – einer kleinen Schusterkate. Der Blick über die Förde rüber zur Marineschule Mürwik ist fantastisch ... und ab jetzt heißt es „mojn“ statt „moin“. Die Aussprache ist identisch. Wie praktisch!

Grenzübergang Schusterkate
Auch wenn Kontrollen selten sind: Personalausweis nicht vergessen!



Brücke zu den Nachbar*innen



Anfahrt: Mit der Buslinie 1 vom Flensburger ZOB Richtung Krusau/DK in 15 Minuten bis zur Haltestelle Wassersleben/Abzweiger Kupfermühle. Von dort geht's per pedes weiter!



Pausenplatz für Schaukelfans

11.30 Uhr

Direkt hinter der Grenze beginnt der Kollunder Wald. Nach einigen Minuten biegen wir rechts in einen kleinen Weg ab. Er führt uns zu zwei Sheltern, einfachen Holzhütten, die bei Regen und Wind Schutz bieten. Der perfekte Platz, um unser Mini-Picknick auszupacken! Zur Ausstattung dieser Outdoor-„Hotels“ gehören auch ein Grillplatz und eine kleine Schaukel an einem der Bäume – Wasserblick inklusive!

Shelter im Kollunder Wald
Für Übernachtungen können einige Shelter online vorgebucht werden:
www.visitsonderjylland.de

12.15 Uhr

Wir folgen dem Gendarmstien und merken schnell: Die dänischen Gendarmen müssen damals eine gute Kondition gehabt haben. Bei rund 59 Meter Höhendifferenz kommt unser Kreislauf gut in Gang! Wir stellen uns der Herausforderung, steigen steile Treppen hoch und passieren zugewachsene Schluchten auf kleinen Brücken.

Gendarmstien
Gesamtroute:
www.gendarmsti.dk



Herz-Kreislauf-Sport

12.35 Uhr

Am Ende des Waldes landen wir auf einem kleinen Platz. Eigentlich ist es nur ein Parkplatz an einer Mole. Früher haben hier die Butterschiffe festgemacht: grenzüberschreitende Fahrten mit dem Ziel, unterwegs zollfreie Waren zu kaufen. 1999 wurde diese Art der Fördeschiffahrt aber unterbunden. Heute scheint der Ort unspektakulär ... Wäre da nicht dieser Ausblick! Wir stehen an der kleinen Steinmauer und gucken. Weit über die Förde, einmal von Flensburg bis Glücksburg und wieder zurück. Ein Panoramakino!

Kollund Mole
Öffentlicher Parkplatz



Förde als Panoramakino



13.15 Uhr

Von Kollund Mole aus folgen wir dem Molevej bis zum großen Fjordvejen. Über einen hübschen Umweg am Strand entlang erreichen wir das Hotel & Restaurant Fakkellaarden und wagen einen Blick auf die ausgehängte Karte: Menüs mit vier und mehr Gängen stehen hier neben „köstlichen Kleinigkeiten“, die jedoch auch im Preis dem Ruf des Hauses als Gourmetrestaurant gerecht werden. Wir beißen herzhaft in unsere Proviant-Stulle und merken uns den Fakkellaarden für den nächsten besonderen Anlass.

Fakkellaarden
Fjordvejen 44, Kollund
www.fakkellaarden.dk

Öffnungszeiten Küche:
Di.–Sa. 12.00–13.30, 18.30–21.00 Uhr



Abstecher für Gourmets



Minimalistisches Gotteshaus

13.50 Uhr

Derart auf dänisches Design eingestimmt, machen wir einen Abstecher in die Welt des dänischen Möbeldesigns. Unser Ziel: Kollund Møbler – einer der größten Designmöbelläden in ganz Dänemark. Wir bummeln durch das rund 5.000 Quadratmeter große Einrichtungshaus und entdecken neben Lampen von Louis Poulsen noch so manchen weiteren dänischen Möbelklassiker.

Kollund Møbler
Fjordvejen 15, Kollund
www.kollund.de

Öffnungszeiten:
Mo.–Fr. 10.00–17.30 Uhr
(außer dienstags),
Sa. 10.00–16.00 Uhr,
So. 11.00–16.00 Uhr



Dänische Designklassiker

13.40 Uhr

Zurück auf dem Fjordvejen fällt uns auf der rechten Seite ein weißes Gebäude auf: Kollund Kirche. Zusammengesetzt aus klaren geometrischen Formen sieht sie ein bisschen aus wie aus einem Baukasten für Minimalisten. Leider ist die Tür geschlossen, aber wir recherchieren, dass der dänische Architekt Karsten Rønnow die Kirche 1971 entworfen hat.

Kollund Kirche
Kirkevænget 2, Kollund

Geöffnet ausschließlich zu den Gottesdiensten

15.05 Uhr

Zurück durch den Kollunder Wald steuern wir das Industriemuseum Kupfermühle an. Hier erkunden wir das einstige Kupfer- und Messingwerk. Kernstück ist ein über 400 Jahre altes Wasserrad – Antrieb für ein Hammerwerk und bis heute voll funktionsfähig! Als die Krusau, die das Rad antreibt, 1920 streckenweise zum Grenzfluss erklärt wurde, gab es allerdings ein Problem: Der kleine Fluss verläuft mitten durchs Werk. Die spannende Geschichte dazu erzählt das Museum. Eins verraten wir aber schon jetzt: Kupfermühle liegt heute auf der deutschen Seite.

Industriemuseum Kupfermühle
Messinghof 3, Harrislee
www.industriemuseum-kupfermuehle.de

Öffnungszeiten:
Mai bis Okt.:
Mi.–So. 13.00–17.00 Uhr
Nov. bis April:
Sa./So. 13.00–17.00 Uhr



Süßer Abschluss im Direktorenhaus



Ein uraltes Wasserrad

16.00 Uhr

Der Ort Kupfermühle ist geprägt durch die gelben Häuser rund um das Museum. Sie gehören zu einer der ältesten historischen Arbeitersiedlungen Europas. Zielsicher steuern wir das Café LaFe im ehemaligen Direktorenhaus an. Jetzt muss es ein Kaffee mit einem Stück Trümmertorte sein. Oder doch lieber der Käsekuchen oder der Apfelkuchen oder ...? Die Auswahl ist groß – unser Appetit auch! Wir bestellen, strecken die müden Beine aus und genießen die gemütliche Atmosphäre. Frisch gestärkt geht's danach zurück zum Ausgangspunkt, der nur wenige hundert Meter entfernt liegt.

Café LaFe
Zur Kupfermühle 17, Harrislee
www.cafelafe.de

Öffnungszeiten:
Fr. 14.30–17.00 Uhr,
Sa./So. 9.00–17.00 Uhr

Der Freibeuter der Ideen

Dirk Dillmann, 49 Jahre,
aus Flensburg



NAH.Aufnahme

Dirk Dillmann kennen in Flensburg fast alle. Vielleicht hätte er sogar bei einer Bürgermeisterwahl gute Chancen. Die Kids schlagen ihm das immer mal wieder vor. Aber Dirk ist Sportpirat. Durch und durch.

1,90 Meter groß, Kapuzenpulli, Strickmütze über den schulterlangen grauen Haaren, viele kleine Tattoos – Dirk fällt auf. Nicht zu übersehen ist aber vor allem, was der 49-Jährige zusammen mit Jugendlichen in und für Flensburg auf die Beine gestellt hat: den Schlachthof, einen rund 10.000 Quadratmeter großen Jugendpark, dessen Skate- und BMX-Areal zu den größten seiner Art in Europa zählt. Streetsocckerkäfig, Streetballfeld, Pumptrack, Calisthenics-Anlage für Fitnesstraining und viele andere Angebote befinden sich ebenfalls auf dem Gelände. „Für viele Kids ist das ihr zweites Wohnzimmer. Die hängen hier den ganzen Tag ab, rollen zwischendurch ein bisschen, machen ihr Ding.“ Und einmal jährlich, zum Butcher-Jam mit BMX-Contest, trifft sich hier die internationale BMX-Szene.

„Angefangen hat alles, als ich mal ein paar jugendliche BMXer gesehen habe, die durch den Wald gesprungen sind. Am nächsten Tag habe ich die Kids wiedergesehen. Da mussten sie den Wald auf Anordnung der Forstbehörde und der Polizei wieder ‚in seinen Ursprungszustand‘ zurückversetzen. Ich hab mir gedacht: Die brauchen einen Platz!“ Also hat Dirk, der damals schon im Bereich Jugendarbeit unterwegs war, sich mit den Jugendlichen auf die Suche gemacht. Und ist fündig geworden:

Da war diese riesige Industriebrache eines ehemaligen Schlachtbetriebs mitten in der Flensburger Nordstadt. Der Stadtteil, in dem Dirk selbst zur Schule gegangen ist und der als „sozialer Brennpunkt“ gilt. „Ich hab mich über Fördermöglichkeiten informiert, recherchiert, zusammen mit den Kids Demos organisiert und mit ihnen gemeinsam an Konzepten gearbeitet.“ 2008, nach sieben Jahren Lobbyarbeit, war es endlich so weit: Der erste Teil der Anlage wurde eröffnet. Seitdem wächst der Park. „Unser Ziel ist es,

„Unser Ziel ist es, nie fertig zu werden.“

nie fertig zu werden, immer eine Perspektive zu haben, was wir noch zusammen mit Kindern und Jugendlichen gestalten können.“ Denn die sind immer dabei. Sie planen mit, bieten Workshops an, halten die Anlage sauber. Und auch bei Dirks Engagement als Lehrbeauftragter für Trendsport und Jugendarbeit an der Europa-Universität Flensburg spielen sie eine große Rolle. „Die Studierenden sollten ‚neue Sportarten‘ auch selbst ausprobieren können. Und wer kann ihnen das besser zeigen als die Kids?“ Also steht dann schon mal ein 13-Jähriger vor einer Gruppe angehender Lehrer*innen und stellt ihnen die Basics im Skateboarding vor.

Dirk ist nie selbst ambitioniert BMX gefahren, sportlich ist er aber: „Ich habe lange leistungsorientiert Fußball gespielt.“ Im Verein hat der heute dreifache Vater auch gemerkt, dass er gern mit Kindern arbeitet. Nach einer Ausbildung zum LKW-Schlosser sattelte er auf Erzieher um und ist schließlich in der Jugendarbeit gelandet. Inzwischen leitet er die Sportpiraten, zusammen mit seiner Kollegin Katja Wrobel. Der Park ist das bekannteste Projekt dieses Vereins für „stadtteilübergreifende mobile bewegungs- und sportbezogene Jugend- und Jugendsozialarbeit“. Aber nicht das einzige. Die Sportpiraten betreiben eine kleine BMX-Halle, organisieren Feste und Mitternachtsfußball, bieten Workshops an, haben offene Sporthallenzeiten für Jugendliche und junge Erwachsene. Einige der jungen Leute haben Dirk schon vorgeschlagen, er solle doch Bürgermeister werden. „Genug Stimmen würde ich vielleicht sogar kriegen. Aber ich weiß, dass ich den Job nicht könnte.“ Stattdessen „spinnt“ er lieber den Schlachthof weiter: ein Jugendzentrum und eine Kita mit Schwerpunkt Rollen und Gleiten in der eigenen Skatehalle. Ein Wohnmobilstellplatz ... Der Sportpirat hält immer Kurs: auf die nächste Idee!

Mehr zu den Sportpiraten:
www.sportpiraten.com

NAH.SH sucht ... und findet: Die weite Welt in einem Land

Im Regio um die Erde

Jules Vernes Buch „Reise um die Erde in 80 Tagen“ wird von uns Schleswig-Holsteiner*innen nur schulterzuckend mit „Kannste auch kürzer haben“ kommentiert. Hier ist man sich einig: Eine Handvoll Stunden sollten locker reichen, um von England über Kamerun bis nach Sibirien zu gelangen – und das per ÖPNV. Noch nie in Belgrad gewesen? Da fährt die Buslinie 620 hin! Lust darauf, alle 520 Berliner Einwohner*innen per Handschlag zu begrüßen? Einfach in den Bus 7700 steigen! Wer mal das Gefühl haben möchte, in Skandinavien zu arbeiten, kann mit dem Bus 635 nach Norwegen pendeln. Ach, Sehnsucht nach Berglandschaften? Tut uns leid, die wird in Schleswig-Holstein grundsätzlich nicht gestillt, auch in Tirol nicht. Dafür aber im Angebot: von Brasilien nach Kalifornien in unter einer Sekunde! Funfact: Grenz beides aneinander. Schweden, Rußland (ja, mit ß!), Kamerun, Bali, Sibirien – klingt nach weiter Welt, findet sich aber alles im nördlichsten Bundesland. Apropos Weitewelt: Das Eingangsschild auch dieses Ortes unterliegt stetig der Gefahr, gemopst zu werden – zu gut passt es wohl in manch einen Hobbykeller oder Schrebergarten. Wie man sieht, sieht man viel von der Welt in Schleswig-Holstein. Es scheint beinahe so, als hätte Pippi Langstrumpf einmal erfolgreich für den Landtag kandidiert. Denn ganz offensichtlich pfeift man hier zur Melodie von „Ich mach mir die Welt, widdewidde wie sie mir gefällt“ nonchalant auf die Geografie. Das ist fraglos erfrischend, doch wir fragen uns: Warum in aller Welt ist das so? los! geht auf Antworten-Safari, schlägt sich durchs Dickicht der Sagen und Legenden – und findet ab und zu ein Körnchen Wahrheit.



1, 2 oder 3? England

Dereinst gab es hier einen kleinen Hafen, der für fernwehgeplagte Einwohner*innen das Tor nach England war. Daher der Name. Sagt man. Man sagt aber auch, das England nahe Husum habe seinen Ursprung im dänischen Wort für Wiese: „eng“. Nun ja, Wiese gibt es auch woanders. Ein weiterer Erklärungsansatz lautet: Der Ort mit den am Deich aneinandergereihten Häusern sei eng im Sinne von schmal, insofern liege es auf der Hand, hier von England zu sprechen. Tja, was nun? 1, 2 oder 3? Wer hier wirklich richtig steht, erfahrt ihr, wenn das Kaminlicht der Dorfältesten zum Plausch angeht!

Ö: RE 74 bis Husum, von dort aus weiter mit der Buslinie 140

Grönland

Gemeinde Sommerland
Kreis Steinburg

Lange Namensgeburt Grönland

Eigentlich war es nur eine Frage der Zeit, bis Grönland Grönland heißen würde. Allerdings war das eine ermüdend lange Frage, deren Ausformulierung über 250 Jahre dauerte. Im Jahre 1293 wurde das grüne Stückchen Land bei Elmshorn bereits Gronlande getauft. 1458 wurde das o in ein u getauscht – zu Grunelände. Den Tausch be-reute man offensichtlich, so wurde daraus gut 50 Jahre später Gronlandt. Auch damit war man nicht zufrieden. 1539 folgte Groynlannde. Im Jahre 1563 hatte man den heutigen Namen fast schon ins Ziel gebracht: Grönlande. Irgendwie, irgendwo, irgendwann fiel dann noch das e ab. Vermutlich vom Rathausturm.

Ö: RE 70 bis Elmshorn, von dort aus weiter mit der Buslinie 6550 in Richtung Itzehoe, Ausstieg an der Grönländer Chaussee

Das Brüderpaar Brasilien

Ein familiärer Wettstreit kann nicht nur Berge, sondern ganze Länder versetzen. In unserem Falle wurde der siebtgrößte Staat der Erde an die Ostsee versetzt. Und das kam so: Zu Beginn des 20. Jahrhunderts ließ ein Einwohner Schönbergs einen ganzen Ortsteil amtlich als Brasilien registrieren. Angestachelt wurde er dabei angeblich durch seinen Bruder. Dieser hatte seiner Strandhütte einen damals Aufsehen erregenden exotischen Namen gegeben, der seiner Meinung nach noch größere Aufmerksamkeit durch die von ihm vorgenommene Eintragung verdiente: Kalifornien. Halt, stopp. Wir haben da eine ganz andere Geschichte bezüglich Kalifornien zu hören bekommen! Waren die Brüder zufällig Fischer und etwa 250 Jahre alt? Wir werden die ganze Wahrheit wohl nie erfahren.

Ö: Buslinie 200 vom Hauptbahnhof Kiel

Welt

Kreis Nordfriesland

Die Schiffsplanke Kalifornien

Es war im Jahre 1735, als ein Fischer eine gestrandete Segelbark am Schönberger Strand entdeckte. Er brachte die Teile des dreimastigen Schiffstyps an Land und begann damit, sich eine Unterkunft daraus zu bauen. Das ursprüngliche Schiff hieß California. Die Planke, auf welcher der Name aufgepinselt wurde, zimmerte er zur Fertigstellung über seine Eingangstür. Es sollte nicht die letzte Fischerhütte bleiben, viele weitere siedelten sich an. Die Siedlung bekam den Namen Kalifornien – und wir eine schöne und ausnahmsweise eindeutige Geschichte.

Ö: Buslinie 200 vom Hauptbahnhof Kiel

Kalifornien

Gemeinde Schönberg
Kreis Plön

Brasilien

Gemeinde Schönberg
Kreis Plön

Alle auf die Warften! Welt

Die Welt ist ein Dorf. Die altbekannte Redewendung erfährt ganz konkret in Nordfriesland Erfüllung. Hier leben etwa 200 Einwohner*innen, die sich mit den Tourist*innen sicherlich schon den ein oder anderen Weltklasse-Kalauer in die Schenkel geklopft haben – denn sie leben in: Welt. Die historische Erklärung des Namens besagt, dass „Welt“ von „Wehle“ abgeleitet wurde. Die Wehle ist ein küstennahes Gewässer, welches bei großen Sturmfluten aufgrund von Deichbrüchen entsteht. Um also keine nassen Füße zu bekommen, wurde der Ort auf zwei Warften errichtet. Eine Warft ist ein aus Erde aufgeschütteter Siedlungshügel. Die ersten Weltbürger*innen lebten bereits im 9. Jahrhundert in dem heute 8,2 Quadratkilometer großen Ort. Die Welt ist eben klein.

Ö: RB 64 Richtung Sankt Peter-Ording bis Tönning, von dort aus per Rufbus EID2:
www.rufbus.nordfriesland.de

Mein echter Norden

Das war:

17. Internationales Naturfilmfestival Green Screen

Cannes? Venedig? Berlin? Nein, der rote Teppich liegt in: Eckernförde! Bereits zum 17. Mal wurde die Hafenstadt im September zum Mekka des Naturfilms: Rund 300 Filmschaffende und viele tausend Naturfilmfans zog es zum dortigen Naturfilmfestival Green Screen. 100 Produktionen aus 59 Ländern liefen über die Leinwand, darunter Filme aus der Mongolei, aus Sambia, von den Malediven und vor allem aus den Niederlanden, dem Länderschwerpunkt in diesem Jahr. Im Fokus stand das Thema Lichtverschmutzung und ihre negativen Folgen für Insekten und Wildtiere. Die ökologische Bedeutung von Insekten spiegelte sich im Motiv des Festivals wider: die Makroaufnahme einer Feldwespe der Kölner Fotografin Cristina Krippahl. Mit einer Gala am 9. September endete das Festival, das von NAH.SH als Kooperationspartner unterstützt wurde. Die beiden höchstdotierten Preise gingen an „Kaktus Hotel“ (Green-Screen-Naturfilmpreis) von Yann Sochaczewski, Deutschland, und an „Patrick and the Whale“ (Heinz-Sielmann-Filmpreis) von Mark Fletcher, Österreich. Aber auch die Preisträger*innen der anderen Kategorien wurden vom internationalen Publikum begeistert gefeiert.

Alle Filme, Preise, Laudationes und Infos:
www.greenscreen-festival.de

Das kommt:

65. Nordische Filmtage Lübeck

Vom 1. bis zum 5. November 2023 dreht sich in Lübeck alles um den nordischen und baltischen Film: Acht Festivalsektionen bieten Raum für Spielfilme, Dokumentarfilme, Kurzfilme und Serien. Außerdem zeigt das Festival in einer Sektion Filme aus Schleswig-Holstein. Young Audience heißt die Sektion für die jüngsten Cineast*innen: Sie bietet neben den regulären Filmvorstellungen auch Schulvorstellungen. Eines der Highlights des Festivals sind immersive Produktionen, bei denen die Zuschauer*innen tief in das Geschehen eintauchen, weil der Film um sie herum projiziert wird. „Immersion 360°“ heißt diese Sektion, für die als Spielstätte eigens der InfinityDome auf dem Lübecker Klingenberg errichtet wird, eine mobile igluförmige Rundumleinwand (Fulldome) mit einem Außendurchmesser von fast 20 Metern. Im Rahmen der Lübeck Meetings trifft sich die Branche zum Fachaustausch unter anderem im Europäischen Hansemuseum. Das Programm wird im Oktober auf www.nordische-filmtage.de bekanntgegeben. Der Kartenvorverkauf startet am Wochenende vor Festivalbeginn auf der Website der Nordischen Filmtage und in den teilnehmenden Kinos.

Programm, Spielstätten und Tickets unter: www.nordische-filmtage.de



Nächstgelegene Haltestelle:
Eckernförde Bahnhof/ZOB



Nächstgelegene Haltestelle:
Lübeck Hauptbahnhof



Mein zweites Wohnzimmer

Antonia Lindenberg aus Kiel

Mir gefallen Orte, die sich verändern, die in Bewegung sind und wo was passiert. Ich mag es zu netzwerken und arbeite einfach gern mit Menschen zusammen. Menschen, mit denen ich Gedanken austauschen, Ideen spinnen und Spaß haben kann. Genau so ein Ort ist meine Werkstatt.

Als ich 2014 hierherkam, weil mein altes Atelier zu klein geworden war, gab es hier nichts – nicht mal eine Tür. Aber es herrschte so ein Gründergefühl, so ein Gefühl des Aufbruchs. Und mit Loppokaffee und Modemacherin Angela Ziemer hatte ich großartige Nachbar*innen, die auch gerade erst eingezogen waren. Gott sei Dank lag der Raum wie beim alten Atelier wieder auf der linken Seite. Rechts im Hof wäre gar nicht gegangen. Also sagte ich ja und rief die Leute von Viva con Agua an. Die hatten mal in meiner früheren Werkstatt gedruckt und gesagt: Wenn du irgendwann irgendwie Hilfe brauchst, klingel durch. Kurze Zeit später waren sie da. Das war eine Riesenaktion mit blauweißer Torte, Drucken, Essen und viel ausgelassenem Spaß. Renoviert wurde eher nebenbei.

Das beschreibt auch ganz gut den Geist der Werkstatt. Es ist ein Ort der Begegnungen und des Miteinanders. Meine Tochter, die auch als Illustratorin viele Motive

für mich entwirft, hat hier ihre Hochzeit gefeiert. Wir lernen in unseren Workshops die tollsten Menschen kennen, Filmschaffende nehmen den Ort als Kulisse, Fotograf*innen drucken ihre Motive hier und immer wieder tauchen Neugierige auf, um einfach mal zu gucken und zu schnacken.

Diese Werkstatt ist wie mein zweites Wohnzimmer: eine kleine Oase. Ich mache die Tür auf und bin jedes Mal wieder aufs Neue beglückt. Dieser Ort ist einfach so inspirierend. Ich kann jederzeit ein Sieb belichten und losdrucken, einen Keilrahmen bauen – tausend Dinge tun. Ich habe meine Nähmaschine hier, meine Farben: einfach alles, was ich brauche, um kreativ zu sein. In Kürze wird der Raum sich wieder in Bewegung setzen und ein Stockwerk höherziehen. Zum Glück bleibt das Umfeld. Und der Geist wandert einfach mit.

In ihrer Kieler Werkstatt „links|im|hof“ arbeitet die Künstlerin Antonia Lindenberg als Siebdruckerin an eigenen künstlerischen Projekten sowie für Unternehmen, Organisationen, Privatleute und Künstler*innen, verkauft gedruckte Motive verschiedener Illustrator*innen und bietet Workshops an. www.linksimhof.de

Kurz & bündig

Neues aus der Welt des Nahverkehrs

Mehr On-Demand-Verkehr

Happy Birthday, remo: Das On-Demand-Angebot remo (Rendsburg Mobil) feierte seinen zweiten Geburtstag und damit beachtliche Erfolge. Los ging es am 6. August 2021. Fünf barrierefreie und klimaneutrale Wagen fahren mittlerweile gut 1.300 virtuelle Haltestellen in der Region Rendsburg an. Im August 2022 kamen die Kommunen Hohn, Jevenstedt und Alt Duvenstedt dazu. Gut 11.000 Fahrten mit knapp 18.000 Fahrgästen gab es bisher, durchschnittlich sitzen 1,8 Personen in einem Fahrzeug und fahren durchschnittlich 5,7 Kilometer. Die Fahrten können über die NAH.SHUTTLE-App gebucht werden. Das Pilotprojekt ist für drei Jahre angelegt, wird aber weitergeführt. Eine Begleitforschung soll bis September 2024 laufen und den Effekt des Angebots untersuchen. Partner im Pilotprojekt sind neben NAH.SH und dem Land Schleswig-Holstein die Kreise Rendsburg-Eckernförde, Schleswig-Flensburg und Nordfriesland sowie das Amt Süderbrarup. NAH.SH kooperiert zudem mit Kommunen aus dem gesamten Bundesland, um deren On-Demand-Mobilitätsprojekte in der NAH.SHUTTLE-App zu bündeln. In den nächsten fünf Jahren sollen weitere On-Demand-Verkehre in ländlichen und städtischen Gebieten sowie Inselregionen Schleswig-Holsteins anrollen.



Mehr Deutschlandtickets

Auf Erfolgskurs: Bis Ende August fuhren mehr als 230.000 Schleswig-Holsteiner*innen mit einem Deutschlandticket – über 140.000 davon abonnierten ihr Ticket bei NAH.SH oder einem Verkehrsunternehmen aus dem echten Norden. Davon sind 47 Prozent Neukund*innen, hatten also vorher noch kein Abonnement für den Nahverkehr. Gut 95.000 Abonnements wurden beim Nachbarverbund hvv abgeschlossen. Hoch im Kurs ist im Schleswig-Holstein-Tarif das Handyticket mit einem Anteil von 76 Prozent.

Sehr gute Nachrichten gibt es auch zum Jobticket von NAH.SH: Inzwischen haben knapp 400 Unternehmen aus Schleswig-Holstein einen Rahmenvertrag für das Jobticket abgeschlossen. Das bedeutet, dass rund 28.950 Schleswig-Holsteiner*innen damit noch günstiger den Nahverkehr nutzen können. Davon fahren 18.000 mit dem Deutschland-Jobticket. Das Deutschlandticket gibt es jetzt übrigens auch direkt in der NAH.SH-App zu kaufen.

Mehr Nahverkehr wagen

Zeit zum Umlenken! Der Nahverkehr ist ein wichtiger Schlüssel für die Verkehrswende – und ein zukunftssicherer und attraktiver Arbeitgeber. Am deutschlandweiten „Tag der Schiene“ vom 15. bis 17. September 2023 zeigte deshalb die gesamte Branche, was in ihr steckt. Ziel des Tags der Schiene: die Sichtbarkeit des Nahverkehrs und seiner Bedeutung erhöhen und so Menschen (und Fachkräfte) begeistern, die bislang keinen emotionalen Bezug zum Schienenverkehr hatten. Denn: Wie auch in anderen Branchen fehlt dem Nahverkehr das Personal. Die Unternehmen suchen händelnd Fachkräfte für Werkstätten, Instandsetzung der Infrastruktur und Fahrzeuge, Planer*innen und Projektmanager*innen, aber auch Zugbegleiter*innen, Triebfahrzeugführer*innen und Busfahrer*innen. Interessierte konnten deshalb am Tag der Schiene deutschlandweit Instandhaltungswerke, Baustellen und Betriebszentralen besichtigen, beim Tag der offenen Tür einen Blick in die Unternehmen oder Ausbildungszentren werfen und ganz in Ruhe besondere Fahrzeuge inspizieren. Ansprechpartner*innen der Nahverkehrsunternehmen waren mit Informationen zu Projekten und Berufsbildern vor Ort. Zu sehen gab es zum Beispiel auch einen nagelneuen Akkuzug, der im Kieler Hauptbahnhof zum ersten Mal seine Türen für die breite Öffentlichkeit öffnete. Mehr zu Berufsbildern im Nahverkehr und offenen Stellenausschreibungen aus ganz Deutschland gibt es online unter: www.einsteigen-jetzt.de



Mehr Meinungen

NAH.SH braucht Meinungen und sucht deshalb Tester*innen: Die sollen aktuelle und geplante Produkte und Services bewerten und damit helfen, den ÖPNV in Schleswig-Holstein besser zu machen. Denn: NAH.SH möchte einen Nahverkehr ermöglichen, der sich an den Bedürfnissen der Menschen orientiert. Dabei ist der Verbund auf Erfahrungen und ehrliche Meinungen angewiesen – und das nicht nur von regelmäßigen Nutzer*innen. Wer sich als Tester*in registriert, wird per E-Mail zu passenden Studien eingeladen. Die Befragungen führen spezialisierte Partner im Auftrag von NAH.SH durch. Tester*innen erhalten exklusive Einblicke und haben die Möglichkeit, mit ihrer Meinung den Nahverkehr in Schleswig-Holstein mitzugestalten. Dafür gibt's ein finanzielles Dankeschön. Mehr unter: www.testingtime.com/pool/nahsh



Eine Runde Gehirnjogging

Abwechslung macht das Leben bunter, das gilt auch für unsere beliebte Rätsel­seite. Deshalb finden Sie ab sofort an dieser Stelle immer wieder eine andere Art der Knobelei. Lassen Sie beim Sudoku die Zahlen tanzen und schlagen Sie einen Bogen beim Brückenrätsel! Aber keine Sorge: Auch das bewährte Kreuzworträtsel wird wiederkehren. All das natürlich wie gewohnt zusammen mit der Auflösung des Rätsels der vorigen Ausgabe. Viel Spaß!



Brückenrätsel

Hier ist aus der Wortliste das richtige Brückenwort zu suchen und in das Gitter einzusetzen. Es muss sowohl zum linken als auch zum rechten Begriff passen. In der senkrechten Mittelleiste ergibt sich dann das gesuchte Lösungswort.

BESEN – GLAS – GRAT – KASTEN – LADEN – MEISTER – PUDER – SCHEMA – SCHOCK – STUHL – TANZ – TEMPO – WAAGE – WERK – ZAHL

GILDE												GESANG
ZUCKER												THERAPIE
SCHLAG												TAG
ZEITRAFFER												LIMIT
KORB												BEINE
TALK												DOSEN
ANGEL												DIEB
REISIG												SCHRANK
MARMELADEN												AAL
STAND												BALKEN
BERG												BÄNKE
KLAPPER												WAGEN
KULT												BAR
BEUTE												BRIEF
SCHNITT												WANDERER

Sudoku

Füllen Sie die Felder so aus, dass in jeder waagerechten Zeile und jeder senkrechten Spalte alle Zahlen von 1 bis 9 stehen. Dabei darf auch jedes 3 x 3-Quadrat nur je einmal die Zahlen 1 bis 9 enthalten.

	4		7	1				
6			4	2				7
1							8	6
		9	1		7			
	5			8				4
			2		5	3		
	1	8						5
	7			3	4			9
				5	1		2	



Lösung

Ausgabe 02/2023

M	R	W	P
A	R	N	A
R	E	N	G
N	A	T	U
R	E	G	E
E	M	E	I
A	N	D	E
G	P	S	T
O	B	R	E
T	R	I	O
H	L	K	R
P	E	L	L
K	A	I	N
E	M	O	J
R	A	N	K

(1–10) Nahverkehr



Abonnement

Jetzt alle los!-Ausgaben frei Haus erhalten!



Mit einem kostenlosen Abo von los! landen die neuesten Informationen, Angebote und Aktionen rund ums Bus- und Bahnfahren im echten Norden bis zu viermal im Jahr brandaktuell in Ihrem Briefkasten.

los! können Sie per E-Mail bestellen: kundendialog@nah.sh

Wenn Sie Ihr kostenloses Abo lieber per Post ordern möchten, werfen Sie einfach die ausgefüllte und frankierte Bestellkarte in den nächsten Briefkasten.

Ich will los!
 Ich möchte bis zu viermal pro Jahr die Ausgabe von los!, dem Magazin für Mobilität, per Post erhalten. Dieses Abo ist für mich kostenfrei und kann jederzeit ohne Angabe von Gründen fristlos gekündigt werden.
 Bitte senden Sie meine Ausgaben von los! an folgende Adresse:

Name

Straße

PLZ, Ort

- los! habe ich entdeckt: am Bahnhof in Bahn oder Bus
 im Internet durch Empfehlung

anders, nämlich:

Bitte freimachen

NAH.SH GmbH
 Stichwort „los!“
 Raiffeisenstraße 1
 24103 Kiel



NAH.SH

Der Nahverkehr

