

# SheDrivesMobility 70 - Bundesmobilitätsgesetz

speaker\_SPEAKER\_01 (0:15)

Hallo und herzlich willkommen zurück, möchte ich sagen, bei G-Drive's Mobility. Denn ich habe eine kleine Pause eingelegt. Ich habe ein Buch geschrieben, das am 9.2. nächsten Jahres bei S-Fischer Verlage erscheinen wird. Autokorrektur wird es heißen, natürlich, denn das ist der Autokorrektur-Hashtag, den ich ja immer wieder bei Twitter verwende, um darauf hinzuweisen, dass die Autozentrierung unseres Landes überwunden werden muss. Die FDP hat aktuell, ja, was soll ich sagen, ein 10-Punkte-Papier veröffentlicht von sogenannten Highlights ihrer Verkehrswende. Es kommt nicht die Bahn vor, es kommt nicht das Rad vor und schon gar nicht der Fußverkehr oder Inklusion. Deswegen glaube ich, dass es viel Sinn macht, auch mal aus meinen Augen herauszuschauen und vielleicht das Buch zu lesen, es Menschen zu schenken, die vielleicht noch nicht so einsehen wollen, dass das Auto nicht die Lösung für alle ist. Vielleicht wollt ihr auch Lesungen organisieren, da könnt ihr euch beim Verlag auch selbst drum kümmern. Die sind sehr offen dafür, meine Lesereise soll Anfang nächsten Jahres dann starten. Ich gehe gerne in den Dialog mit allen, weil ich habe ja mit 40 Personen in diesem Buch gesprochen. 40 Personen, die jetzt schon leiden unter der Autozentrierung, weil sie entweder ein Auto fahren müssen und es gar nicht wollen oder aber, weil sie keinen Führerschein haben. Das sind in Deutschland immerhin 13 Mio. Erwachsene und 13 Mio. Kinder. Also 26 Mio. Menschen ohne Führerschein in Deutschland. Und denen keine Angebote zu machen, das finde ich unsäglich. Aber das nur der kleine Werbeblock vorab. Gerne auch

noch mal der Hinweis darauf, euch zu Weihnachten vielleicht ein Steady-Abo zu schenken. Einmal in der Woche von mir zu hören per Post, E-Mail, was ich so in der Woche gemacht habe, welche Gedanken mich zu Verkehrswende bewegt haben. Jetzt aber zum Bundesmobilitätsgesetz. Das klingt erst mal überhaupt nicht sexy. Kerstin Hamann, meine Vorstandskollegin vom VCD, Verkehrsclub Deutschland, und Nina Noblé vom Bürgerentscheid Berlin Autofrei sind mit mir ins Gespräch gegangen. Warum eigentlich dauert das so lange mit der Verkehrswende? Warum ist alles so schwergängig? Was ist überhaupt in den letzten Jahren passiert? Und wie können z.B. Gesetze helfen, die der VCD und Berlin Autofrei geschrieben haben, einmal auf Stadtebene und einmal auf Bundesebene, diese Verkehrswende voranzutreiben? Wir haben diesen Talk sehr, wie ich finde, kurzweilig gehalten. Es ist sehr verständlich. Ihr könnt euch auf den jeweiligen Seiten der Initiativen und des VCD auch schlau machen. **Und ich glaube, die FDP mit ihrem 10-Punkte-Plan zeigt uns gerade, wir müssen laut bleiben, wir müssen sexy bleiben, wir müssen die Lösung aufzeigen. Wir müssen v.a. formulieren, dass wir aussteigen wollen aus der Autozentrierung.** 49 Mio. private Pkw ist genug. Wir sollten anfangen, diesen großen Berg abzubauen, von dem bestimmt jetzt schon viele Autos überflüssig sind. Wenn wir das gemeinsam machen, dann schaffen wir Autokorrektur. Jetzt aber viel Spaß. Lasst mir Sternchen da. Gerne auch Kommentare und irgendwelche Hinweise, falls ich was vergessen haben sollte, auch Kritik nehme ich gerne an. Und überweise jetzt sozusagen an die Folge zum Bundesmobilitätsgesetz. Ja, ein All-Female-Panel, das ist doch schon mal erst mal die 1. gute Nachricht für heute. Ich freue mich sehr, der Titel ist vielleicht nicht so sonderlich sexy, Bundesmobilitätsgesetz. Vielleicht hat es der ein oder andere, die

ein oder andere auch schon gehört, aber was genau sich dahinter verbirgt und was auch so wichtig ist, dass die neue Regierung, die wir gewählt haben, da mal genauer hinschaut. Darüber spreche ich heute mit Kerstin Hamann. Sie ist meine Kollegin und Bundesvorsitzende beim VCD. Nina Nobley ist heute dabei. Mit ihr habe ich die 13 Fragen, habt ihr vielleicht auch schon gesehen. Sie ist als Vertreterin von Berlin Autofrei heute dabei. Wir wollen mal beleuchten, was ist eigentlich diese gesetzliche Rahmenbedingung und warum ist das überhaupt alles so langsam. Kerstin, vielleicht kannst du aufgrund der Expertise, die du ja auch mitbringst, mal ein bisschen beleuchten. Was ist aus deiner Sicht heraus, gerade auch in gesetzlichen Rahmenbedingungen, gerade das Problem, warum ist das alles so unglaublich zähflüssig?

Kerstin

Ja, man kann sagen, die Verkehrswende steht im Stau. Das sieht jeder, der sich mal umguckt und sagt, warum dauert es denn so lange, bis wir mehr Bahn und Bus haben? Warum dauert es so lange, bis die Kommunen Tempo-30-Zonen ausweisen können? Und warum dauert es so lange, bis wir Verbrenner ablassen? Insgesamt ist es so, **wir haben ein Recht, wo das Eisenbahnrecht teilweise noch aus der Kaiserzeit stammt, 150 Jahre her. Und im Straßenverkehrsrecht sind viele Bestimmungen auch noch aus der Nazi-Zeit, beziehungsweise aus den 1930er-Jahren.** Und da gibt es dann für die Mobilitätsform, die wir heute wirklich voranbringen müssen wegen der Verkehrswende, da gibt es eigentlich nur Pflichten. Die Straßenverkehrsordnung ist auf die Flüssigkeit des Verkehrs ausgelegt. Und wenn man dann guckt, so Rechte für Radfahrer zum Beispiel, was steht denn da drin? Fehlanzeige. Und auch Fußgänger. Also die haben ja nur Pflichten.

Also die Straße ist dann auf dem kürzesten Weg zu überqueren. Zwischen zwei Punkten steht da drin. Kurzum, also erstmal haben wir keinen durchgehenden Rechtsrahmen im Bereich Verkehr, dann haben wir einen völlig veralteten. Und der Rechtsrahmen ist auch so starr, dass die Kommunen nicht das machen können, was sie gerne möchten, um vor Ort neue Verkehrskonzepte zu machen. Und als drittes vielleicht noch, die deutschen Gesetze sind oft so, dass sie im Allgemeinen mal vor die Klammer ziehen, was man gerne mit dem Gesetz erreichen möchte. Und dann wird daraus abgeleitet, verschiedene Maßnahmen werden abgeleitet. Und das gibt es überhaupt nicht im Verkehrsrecht. Im Energiewirtschaftsgesetz zum Beispiel steht in Paragraf 1 drin, dass die Energieversorgung sicher preisgünstig, verbraucherfreundlich, effizient und so weiter sein soll. Und das haben wir nicht im Verkehrsrecht. Und deswegen hat der VCD sich zusammen mit seinem wissenschaftlichen Beirat und all dem Wissen aus den letzten Jahren Verkehrspolitik hingesezt und gesagt, so, wir brauchen ein Gesetz mit dem, zugegeben etwas unsexy klingenden Titel, Bundesmobilitätsgesetz, das erstens mal übergeordnete Ziele im Verkehr einführt, kann ich gleich später noch nennen, und zweitens die dann auch die Planung auf Bundesebene der Verkehrswege beschleunigt, integriert. Das ist ganz wichtig, weil es da besonders langsam vorwärts geht und weil immer viel mehr Kilometer Autobahn gebaut werden als Schienen zum Beispiel.

Katja

Ja, das sind ja so Punkte, wo man auch immer wieder merkt, dass der oder die Laie da manchmal ganz erstaunt ist, dass wir noch zum Beispiel 850 Kilometer Autobahn, da gibt es vielleicht auch

von Nina gleich aus Berlin ja auch schon die ersten guten Neuigkeiten in dieser Richtung. Aber wenn du das so skizzierst, Kerstin, dass da auch relativ viel wissenschaftliche Begleitung da war, wie war denn dieser Prozess? Also wie ist dieser Vorschlag oder was hat man sich darüber überhaupt vorzustellen? Ist es ein konkreter Gesetzesvorschlag oder was muss man sich darüber, was steckt hinter dem Bundesmobilitätsgesetz?

Kerstin

Ja, also erst ein konkreter Gesetzesvorschlag, der wird jetzt im Januar endgültig vollkommen ausformuliert präsentiert, sodass man ihn eigentlich nur noch übernehmen muss ins Bundesgesetzblatt. Vorschrift, Vorschriften waren ein Regelungsentwurf, das heißt mal inhaltlich alles aufzuschreiben, was man möchte. Und das haben wir uns nicht allein ausgedacht mit unserem wissenschaftlichen Beirat, sondern wir haben zu Anfang die Idee unheimlich weit gestreut, praktisch in allen möglichen Stakeholderkreisen, würde man heute sagen. Also wir haben bei allen Institutionen und Verbänden, die in Berlin sich mit dem Thema nachhaltiger Verkehr beschäftigen, haben wir angefragt, dann auch bei solchen, die es klassischerweise gibt, ADAC und VDV und so weiter und haben gesagt, so, wir haben das vor. Dann haben wir ein, zwei Konferenzen gemacht, wo mal Ideen gesammelt wurden. Was hat man schon? Es gab ja schon mal Kommissionen, Bodewich-Kommission auf Bundesebene, die haben auch schon mal sich schlaue Sachen ausgedacht. Was findet das DIFU zum Beispiel? Oder was finden ganz andere Organisationen? Dann hat man daraus so eine sich verdichtende Masse gemacht und dann haben sich ein, zwei Leute federführend hingesetzt, haben mal ausgearbeitet, was wir wollen. Dann hat man

das wieder besprochen in großen Runden mit 10, 12, manchmal sogar auch 45 Leuten. Und dann, als man sich halbwegs sicher war, hat man gesagt, so, jetzt muss aber noch mal ein typischer Jurist dran, der es gewöhnt ist, Bundesgesetze zu schreiben, beziehungsweise das waren zwei ganze Teams, und die mögen das bitte so rechtstechnisch ausformulieren. Da muss man immer darauf achten, dass es in einer bestimmten Art und Weise beschrieben wird, dass nichts redundant ist und so weiter. Und das haben die gemacht. Dann haben wir erst den Bereich Eisenbahn ein bisschen ausgespart, weil das war besonders komplex. Und wir haben uns auch noch Förderung besorgen können vom Bundesumweltministerium, dass diese Idee auch sehr begrüßenswert fand. Und so haben wir jetzt dann Gesetzesvorschläge, da werden im Moment gerade noch die Punkte und Kommas dran geschliffen, so wie du das bei deinem Buch gemacht hast, Katja, und dann Ende Januar, Anfang Februar das Gesetz präsentiert. Also, Entschuldigung, ich habe vergessen, wir haben es zwischenzeitlich auch, das war Ende Mai, in einer virtuellen Konferenz mit den Spitzen der Bundesparteien, den Parteivorsitzenden präsentiert und namhaften Verkehrspolitikern. Und auch Menschen bekommen, so wie Claudia Kemfert aus der Klimawissenschaft, die das auch begrüßt hat, weil natürlich der Verkehr der Bereich ist, wo in den letzten 30 Jahren überhaupt nichts erfolgt ist in Sachen Dekarbonisierung und Erreichung der Klimaziele.

Katja

Hast du zwei Highlights, die du berichten kannst? Also, was da drin steckt, wo du sagst, das ist auf jeden Fall was Wirkkräftiges, wenn

das jetzt wirklich in eine Gesetzesvorlage käme, da ist richtig viel Wumms dahinter, hat ja irgendwer mal gesagt.

Kerstin

Nur zwei, okay, gut, da fangen wir aber einmal an. Also, ein Highlight ist sicherlich, dass wir die Bundesverkehrswegeplanung mal eigentlich vom Kopf auf die Füße stellen. Dass wir sagen, grundsätzlich wird da geplant, wo eine Notwendigkeit herrscht und dann natürlich so klimaschonend wie möglich. Die Ziele vom Bundesmobilitätsgesetz sind nämlich, dass die Mobilität den Zielen von Klima-, Umweltschutz, Gesundheits-, Verbraucherschutz genügen muss. Auch dem Thema Mobilität für alle, Barrierefreiheit, Flächensparsamkeit, Effizienz und so weiter. Also, ein Highlight ist, dass nach dem Bundesmobilitätsgesetz die Verkehrswegeplanung auf Bundesebene, denn nur dafür ist man eben zuständig im Bund, zukünftig nach Klimaschutzgesetzkriterien erfolgen kann. Das heißt, das Gesetz ist natürlich nur ein Rahmen, aber es ist immerhin ein Rahmen. Und das sagt hier, das sind die Ziele, es muss ein Bedarf da sein und was geplant wird, muss dann auch klimaschonend sein. So, ganz grob. Aber das Bundesmobilitätsgesetz gibt jetzt nicht genau einzelne Schritte vor. Da denken, manche möchten das gerne, das sehen wir vielleicht gleich im Berliner Kontext. Aber wir haben den Rahmen, dass wir gucken können, welches Projekt ist geboten, wie wird es berechnet? Und dann wird das auch unter Beteiligung vieler erarbeitet. Nicht so wie jetzt der Bundesverkehrswegeplan. Da versucht jeder Landrat und jeder Landtagsabgeordnete aus seinem Sprengel, aus seinem Bundesland, Projekte anzumelden. Und in wundersamer Weise wird das dann irgendwie ausverhandelt, also im stillen Kämmerlein. Und diese Projekte

stehen dann oben, oft ohne direkte Rentabilitätsbetrachtung. Die wird dann hinterher oft passend gemacht oder aufgrund von fehlenden Indikatoren nachgeholt. Also das ist das eine...

Katja

Herr Söder hat sich ja auch bei Herrn Scheuer bedankt, dass er so viel Geld nach Bayern gebracht hat.

Kerstin

Ist das nicht frech, offen zu sagen, vielen Dank, Andi, dass du so viel Geld nach Bayern gebracht hast. Dafür ist ein Bundesverkehrsminister und Ministerin nicht da. Und ich finde, das ist so ähnlich, wie wenn ich unlauter irgendwas mit dir verhandele, hinterher dann mich auch noch brüste in der Öffentlichkeit. Und die Leute, denen es eigentlich zugestanden hätte, müssen sich dann auch...

Katja

Zeigt aber auch, es war möglich. Also das ist ja das, was du jetzt gerade schilderst, das war ja anscheinend nicht geklärt. Das ist so, ja, das fällt auch in dem Sinne eine positive Irritation, dass man überhaupt mal überprüft. Also es war... Also, wie soll ich sagen, die Schuspe muss man erst mal haben, sich so hinzustellen. Aber der zweite Schritt ist ja, warum geht das überhaupt? Und das würde durch das Gesetz jetzt auf jeden Fall in einen gewissen Rahmen kommen?

Kerstin

Ja. Weil das Gesetz sieht einen Bundesmobilitätsplan vor, der wird dann erarbeitet, vom Parlament auch verabschiedet, alle fünf

Jahre fortgeschrieben. Und die obersten Projekte, die man für gut erachtet, die werden auch gleich mit Geld hinterlegt, sodass man dann auch gleich loslegen kann. Und es wird nach fünf Jahren geguckt. Und wenn aus irgendwelchen Gründen Projekte nicht vorwärtsgehen, können sie dann auch gestrichen werden und das Geld fällt weg. Also so soll die Planung effizienter werden. Aber der erste Schritt ist, das macht sie transparenter und richtet sie auch - allein durch das Beteiligungsverfahren werden auch Verbände gehört. Es gibt einen Beirat. Wir würden auch gerne ein Bundesmobilitätsgesetz, einen Bundesamt für Mobilität errichten, so wie in der Schweiz, weil wir sehen, das Bundesverkehrsministerium ist überhaupt nicht darauf eingestellt, weder personell noch sachlich, noch von der Zusammenarbeit der Abteilungen von Verkehr und Eisenbahn, das zu leisten. Also das war ein Highlight. Wenn du mich nach dem zweiten fragst, muss ich mal einen Moment länger nachdenken. Also als zweites Highlight würde ich das Ergebnis sehen, wenn unser Bundesmobilitätsgesetz angenommen wird, müssen sich die Länder, also die Länder können ja planen, wie sie wollen, aber wenn sie dann Geld bekommen, also Bundesmittel, müssen sie sich dann auch verpflichten, gewisse Klimaschutzziele einzuhalten. Das können die selber bestimmen, weil die haben die eigene Gesetzgebung. Aber es ist so, dass auf jeden Fall natürlich nur dann auch die Projekte, die insgesamt unter, sag ich mal, unter das Plätsch der Länder fallen. Wenn die sagen, wir wollen so und so viel einsparen, das und das, und schlagen dafür diese Projekte vor, dann gibt es dafür Geld. Und es werden dann klimaschonende Projekte gebaut. Und die Kommunen haben mehr Freiheit, alle, ich würde mal sagen, alle verkehrsplanenden Maßnahmen einzuführen, die sie gerne möchten vor Ort. Weil da sind wir unter

uns drei, ich sag mal, katholische Pastor und Töchtern, ja klar, dass alles, was dazu dient, dass man den Straßenraum neu verteilt, in der Stadt, auch in kleineren Orten, wo Fußgänger und Radfahrer mehr vorkommen und mehr Platz ist zum Leben, da müssen weniger Autos her. Und das können die Kommunen dann zukünftig machen, indem sie sagen Moment, hier, das dient dem Gesundheitsschutz, dem Umweltschutz. Und deswegen können wir das machen und müssen nicht wie mit der jetzigen Regelung stückweise 50 Meter vor und hinter Schulen, oft mehrere Einrichtungen an der gleichen Straße, wo der immer wieder Tempo 30 ist, dann 50, dann 30.

Katja

Klingt auf jeden Fall gut. Und weniger Autos ist natürlich eine gute Überleitung zu Nina. Du lebst ja im sozusagen Stadtstaat Berlin, das immerhin das erste Mobilitätsgesetz in Deutschland auch schon aufweisen kann. Kam ja auch aus dem ersten Radentscheid Deutschlands. Mittlerweile haben wir, glaube ich, 42 davon, was ja auch toll ist, weil bei uns im Aktivismus, denke ich, ist Copy und Paste auch erlaubt, wenn wir Dinge fürs Bessere machen. Wie blickst du denn darauf? Magst du kurz mal Berlin autofrei vorstellen? Weil eine gewisse Unzufriedenheit ist da vielleicht ja immer noch da, die euch auf den Weg gemacht hat, um eine spezielle Bewegung nach vorne zu bringen.

Nina

Genau, also wir haben uns tatsächlich gegründet, weil wir zwar seit 2018 in Berlin das Mobilitätsgesetz haben, aber davon einfach nicht so viel sich auf der Straße niedergeschlagen hat. Deswegen haben wir uns gegründet und gesagt, okay, wir wollen einen

Schritt weitergehen. Wir müssen auch uns überlegen, wir sind in einer Metropole, in einer Innenstadt, wo es einen wahnsinnig gut ausgebauten ÖPNV gibt, wo viele Leute mit dem Rad unterwegs sind, wo gerade in der Innenstadt die wenigsten Strecken mit dem Auto erledigt werden. Da können wir eigentlich einen Schritt weitergehen und nicht nur eintreten für mehr Radinfrastruktur, sondern auch in die Gegenbewegung gehen und zu sagen, okay, wenn wir eine Mobilitätswende wollen, dann müssen wir dafür auch den Autoverkehr einschränken. Das ist so ein bisschen eine unbequeme Position, die ungern gerade auch von der Politik irgendwie vertreten wird. Gerade deswegen war uns das wichtig, von der Zivilgesellschaft her, zu stärken und wir haben beschlossen, einen Volksentscheid durchzuführen. Oder sind da eben in der Phase des Bürgerbegehrens gerade noch. Und haben aber auch da ein Gesetz geschrieben, um mal aufzuzeigen, dass es auch möglich ist, ein Konzept zu schreiben, was eine gewisse Autofreiheit vorsieht. Also, wir wollen im Berliner S-Bahn Ring. Das ist ein ziemlich großes, also, ich glaube irgendwie, ich hab die Zahl nicht im Kopf, sehr großes Innenstadtgebiet. Und dort ist der ÖPNV, wie gesagt, gut ausgebaut. Und dort wollen wir die Straßen umwidmen und zu autoreduzierten Straßen machen. Also, das heißt, dass alle Straßen dann vorrangig den Fahrradverkehr, den ÖPNV und den Fußverkehr erlauben. Und dass nur das Auto im Ausnahmefall fahren darf quasi. Und dass dann alle Menschen, die natürlich irgendwie mobilitätseingeschränkt sind oder die zum Beispiel HandwerkerInnen sind, haben die Erlaubnis, dass sie fahren dürfen, weil sie einen Grund dazu haben, weil sie zum Beispiel Lasten transportieren oder eben sonst nicht mobil sind. Und natürlich soll auch so was wie Polizei, Krankenwagen, öffentliche Dienste, auch Taxen und so weiter alles fahren dürfen.

Aber dass eben der Autoverkehr, vor allem der private Autoverkehr eingeschränkt wird. Das war unser Ziel. Und wir haben das, wie gesagt, auch über ein Gesetz jetzt versucht. Weil sonst würden wir immer vorgeworfen bekommen, autofrei - gut, wie soll das denn gehen? Und wir wollten mal ganz klar durchdeklinieren, wie es funktionieren kann. Das ist auch ein relativ komplexes Gesetz. Und wir hoffen natürlich, das ist gerade in der Prüfung, dass das einen positiven Bescheid bekommt. Und dass uns da auch das Mobilitätsgesetz, was wir in Berlin schon haben, hilft. Weil das ja eigentlich auch vorschreibt, dass quasi der Umweltverbund gestärkt werden muss. Und da bin ich jetzt aber eben auch in Bezug auf ein Bundesmobilitätsgesetz gespannt. Einerseits, wie sehr kann das einem wirklich das befördern? Also inwiefern ist das quasi rechtmäßig zu sagen, wir drehen jetzt den Spieß um? Nicht mehr das Auto hat den Vorrang, sondern alle anderen. Inwiefern ist das gesetzlich legitimiert und kann das umgesetzt werden einerseits? Und inwiefern kann man dort vielleicht auch verankern, nicht nur eben Radverkehr zu stärken, sondern eben auch wirklich Autoverkehr einzuschränken? Oder vielleicht auch über so eine Gesetzgebung sichern, dass eben nicht gegenläufige Maßnahmen passieren. Wie eben zum Beispiel der Ausbau von Schnellstraßen. Also wir haben in Berlin jetzt auch weiter draußen, also ein bisschen nicht in der Innenstadt, wird jetzt der Ausbau von der Schnellstraße auch weiter vorangetrieben. Wohingegen im Westen der Stadt dann Autobahnen zurückgebaut werden, was dann groß begründet wird mit, ja, veraltete Strukturen müssen zurückgebaut werden. Und im gleichen Moment passiert der Ausbau weiterhin. Also da frage ich mich so ein bisschen, inwiefern kann dann da auch so ein Gesetz

wirklich greifen, auch die gegenläufige Bewegung wirklich zu unterbinden?

Katja

Hast du da Hinweise, Kerstin? Also gibt's da schon irgendwie von dir eine Idee jetzt im Kopf, wenn du das konkrete jetzt aus Berlin hörst? Eigentlich müsste so ein Bundesmobilitätsgesetz ja sowas auch lokal pushen, oder?

Kerstin

Ja, es ist einmal so. Grundsätzlich gilt das Bundesmobilitätsgesetz also nur für den Bund, für den Ausbau der Bundesverkehrswege und über den gesetzlichen Rahmen, dass man die Ziele festhält, die man möchte. Natürlich für ganz Deutschland. Wenn Länder planen und so weiter, können sie im Prinzip planen, wenn sie die allgemeinen Prinzipien einhalten. Das Bundesmobilitätsgesetz sieht vor, auch den jetzigen Bundesverkehrswegeplan, wie gesagt, komplett zu reformieren. Es nennt sich dann Bundesmobilitätsplan. Darunter ist dann noch mal so ein Bedarfsplan. Das sind alles technokratische Worte. Aber es ist grundsätzlich so, dass wir nach einem Klimabudget planen müssen. Das Bundesmobilitätsgesetz ist nicht die Lösung für alles, weil es gibt nicht konkrete Richtungen und Einzelmaßnahmen vor, so wie das teilweise im Berliner Mobilitätsgesetz der Fall war. Und Fachleute sagen uns da, das war nicht so günstig, diese Ebenen zu vermischen in Berlin. Aber wie gesagt, da will ich mich nicht im Einzelnen zu äußern. Es gibt den Rahmen vor und innerhalb des Rahmens kann man vernünftig planen, kann sagen, das sind mal die Ziele Klimaschutz, Umweltschutz. So, das wird jetzt nicht verbieten, dass nicht die A 100 da und dort gebaut werden kann.

Aber was sehr wohl möglich ist, und zwar ist es die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zum Thema Klimaschutz, Einklagbarkeit, die viele sehr überrascht hat und wo praktisch bei zwei Juristen drei Meinungen, so heißt es, aber die meisten Progressiven sind sich dann einig, dass aus dem Staatsziel Umweltschutz in Artikel 20a Grundgesetz quasi ein einklangbares Grundrecht wird, dass sich Bürger darauf berufen können. Das ist schon sehr, sehr neu. Und auch der Gedanke in den Bundesverfassungsgerichtsurteilen zu sagen, ja, Bundestag, ihr habt nicht genug geplant bei eurem Klimagesetz, dass auch zukünftige Generationen das schaffen müssen, die Klimaanpassungsmaßnahmen zu haben. Ihr müsst wirklich durchplanen bis hinten hin und daraus entsteht der Gedanke eines Budgets. Und wenn man ein Budget hat, dieser Budget-Gedanke ist anerkannt, muss quasi es dieses Budget auch auf Bundesebene geben und das muss dann runtergebrochen werden. Ich bin mir sicher, das werden wir alle durchfechten müssen mit kompetenten Juristen in der Planung. Und wenn man dieses Budget dann hat, dann kommt man natürlich dazu, zu sagen grundsätzlich, welche Neubauvorhaben kann man denn noch machen und welche nicht. Und auch die, wo Work in Progress ist, also die in der Planung sind, werden überprüft. Also das Bundesmobilitätsgesetz leistet das nicht, zu einzelnen Vorhaben positiv oder negativ Stellung zu nehmen. Nur der Plan, der daraus entsteht, muss darauf Rücksicht nehmen, dass nur die klimarelevanten Projekte oben stehen. Und man muss auch gucken, Schiene oder Straße. Und indem man integriert plant, kann man nicht da, wo es schon auskömmliche Schienenwege sind, dann sagen, da müssen wir noch eine Autobahn daneben her haben, weil es gibt hier noch keine Autobahn. Also es ist nicht das Allheilmittel, nicht die eierlegende

Wollmilchsau, aber es hilft, die Daumenschrauben anzuziehen, sodass auch wenn die Länder planen, die müssen sagen, was sie für einen Beitrag leisten wollen zu den Zielen und müssen sich daran halten.

Katja

Ja, ich kenne das aus Österreich. Ich bin ja da im Beirat bei der Klimaschutzministerin, was ich schon einen schönen Titel finde, Leonore Gewessler. Und die hat ja jetzt in der letzten Woche auch ganz große Bauvorhaben abgesagt, weil die haben als Land ein ganz klares Ziel, wann sie klimaneutral werden wollen. Und da finde ich, da findet sehr im besten Sinne plakativ statt, dass es halt geprüft wird. Zahlt das auf dieses Ziel ein Ja, nein? Und das würde ich euch gerne fragen. Natürlich haben wir jetzt alle einmal kurz geschluckt, als wir gehört haben, dass das Verkehrsministerium in FDP-Hand geht, die jetzt gerade nicht so für Verkehrswende bisher aufgetreten sind. Aber vielleicht auch erst mal an Nina die Frage, ist es tatsächlich auch notwendig - So wie ich die Frage stelle, weiß man, wie ich denke - Aber auch was Kerstin gerade gesagt hat, dass wir laut werden. Also wie waren die Resonanzen auf eure, auf eure Bürgerbegehren, dass ihr euch da nochmal auf den Weg gemacht habt? Weil ich habe das Gefühl, gerade mit FDP im Verkehrsministerium ist super viel bei uns als VCD zum Beispiel oder bei euch in der Zivilgesellschaft. Wie siehst du das Ganze?

speaker\_SPEAKER\_00 (24:11)

Also, auf jeden Fall ist es wahnsinnig wichtig, da aufzustehen und immer wieder den Finger in die Wunde zu legen. Und immer wieder zu schauen, gerade jetzt, wo wir sowohl auf Bundes- als auch auf Berlin-Ebene neue Koalitionsverträge haben, wo sind da

die Knackpunkte? Und was sind leere Worte? Und wo wird es wirklich konkret? Also, da sehe ich, das muss unbedingt passieren. Weil ansonsten, ich meine, gerade im Thema Verkehr, ich kann jetzt vor allem für Berlin sprechen, aber da sieht man ja, inwieweit die letzten Jahre vor allem von der Zivilgesellschaft geprägt wurden. Und wie wichtig das ist, dass auch wirklich die Stimme laut wird, wir wollen diesen Umstieg auch haben. Also, wir wollen die Mobilitätswende erreichen. Und es wird nicht, also gerade aus CDU- und FDP-Sicht wird ja dann immer argumentiert mit den armen Menschen, die ihr Auto brauchen und die darauf angewiesen sind und denen man das nicht antun kann, jetzt hier Klimaschutz zu machen, so nach dem Motto. Und dass man da auch ganz klar gegen vorgeht, dass das eben auch aus der Bevölkerung kommt, dass ein Wille dazu da ist, weil eben auch ganz klar die positiven Auswirkungen, also jetzt mal unabhängig allein vom Klimaschutz, sondern gerade in der Innenstadt, auch die Lebensqualität, die dadurch entsteht. Und die Sicherheit, die dadurch gewährleistet wird, dass man nicht mehr so schnell und mit so viel Energie und Kraft quasi im Verkehr unterwegs ist. Also, dass diese Punkte eben auch gestärkt werden und dass das eine positive Auswirkung für die Bevölkerung hat, das ist uns total wichtig. Und da hatten wir auch das Gefühl, kamen wir gut in der Bevölkerung an, weil der Frust ist da. Erst letzte Woche ist auch in Berlin hier wieder ein Radfahrer verunglückt. Also, es ist einfach präsent. Und wenn sich da, also solange man darüber redet, ändert sich aber trotzdem nicht unbedingt was. Und insofern ist es wahnsinnig wichtig, da mit Konzepten und Ideen voranzuschreiten. Und ich meine, ich sehe da schon auch, oder das finde ich auch bei dem Bundesmobilitätsgesetz spannend, dass es ja wirklich den Kommunen ermöglicht, ja, Maßnahmen

umzusetzen. Und das sehe ich ja auch ganz stark in Berlin. Es hängt dann eben am Ende doch an dem politischen Willen Einzelner. Und so sieht man das zum Beispiel in Friedrichshain-Kreuzberg. Da, das ist grün regiert. Und dort gibt es den Willen zur Verkehrswende. Und da kann dann auch im Rahmen des Mobilitätsgesetzes total viel passieren, wenn das auch aktiv vorangetrieben wird. Und andere Bezirke machen das halt nicht, haben das nicht als obersten Punkt auf der Agenda, hätten aber natürlich auch die Möglichkeit durch die Gesetzgebung. Insofern finde ich es da toll, dass dieser Rahmen geschaffen wird. Und trotzdem müssen wir weiterhin von unten Druck machen und zeigen, es muss dann auch umgesetzt werden, allein der Rahmen reicht eben nicht.

Katja

Schlägt den den den Bogen wieder zu dir, Kerstin, und der Äußerung, die du am Anfang getätigt hast, dass eigentlich alle außerhalb des Autos sich ans Auto anpassen müssen. Also Fahrradfahrende und FußgängerInnen sollen halt Rücksicht üben, damit der Verkehrsfluss nicht gefährdet wird. Hast du das Gefühl, so ein Bundesmobilitätsgesetz hilft auch überhaupt zu diesem Perspektivwechsel? **Weil ich habe manchmal so das Gefühl, dass Menschen so dran gewöhnt sind, dass das ja alles dem Auto gehört, dass es gar nicht mehr hinterfragt wird.** Also was hast auch du da für Reaktionen bemerkt, dass dann so ein Gesetzesentwurf entstehen sollte?

Kerstin

Ja, so ein Gesetzesentwurf grundsätzlich ermöglicht erst mal das umzusetzen, was die Politiker und Politikerinnen für richtig finden.

Um Leuten zu zeigen, dass es auch anders geht, braucht man in erster Linie Beispiele, positive Beispiele, Bilder. Man muss es machen, mal ausprobieren und man sieht es an diesen Pop-up-Bike-Lanes, die ja nun erst mal eine Notwendigkeit, eine besondere Notwendigkeit in den Corona-Zeiten waren und dann haben die Leute gesehen, meine Güte, hier kann man ja fahren, auch überholen und ich kann hier in Ruhe gehen und haben es dann schätzen gelernt, sodass man die mancherorts verstetigen konnte, in mancherorts nicht. So ein Gesetzesentwurf, wie gesagt, ist an die Politik gerichtet. Wir erzählen den Leuten, was man damit auch fort erreichen kann, aber vor allem müssen die Leute wirklich gezeigt bekommen, wie es anderswo geht. Zum Beispiel, wenn man guckt in Paris, Großstadt, wie es da die Bürgermeisterin schafft, ein ganzes Seineufer zu sperren. Hier kommt jetzt der dreispurige Highway weg. Wer da mal gewesen ist, weiß in welcher irren Geschwindigkeit die da herheizen, die Franzosen meistens. Und wir machen jetzt hier Radfahren und Aufenthaltsqualität. Also Beispiele ist wirklich das Wichtigste und das Gesetz muss aber dafür sorgen, dass die Politiker, sage ich mal, Handlungsstrategien entwickeln, dass man nicht so weiter wurstelt wie bisher und sagt, ach, dann ändern wir hier so einen halben Paragraph in der Straßenverkehrsordnung und im Bundesverkehrswegeplan nehmen wir jetzt mal das Projekt nach oben. Statt dem und auch im jetzigen Koalitionsvertrag steht ja erfreulicherweise, wir wollen deutlich mehr Geld für die Bahn ausgeben. Ja, das ist schön, man muss es aber wirklich festnageln. Also ohne Aktivismus, jetzt entweder Berlin von euch, Nina und anderen Gruppen oder auch auf Bundesebene von den NGOs passiert nichts. Zum Beispiel Infrastruktur, da sieht der Koalitionsvertrag jetzt einen sogenannten Infrastruktur-Konsens vor. Kann man sagen, was soll

das denn? Also die Politiker haben schon gemerkt, dass jede Menge Autobahn-Neu- und Ausbauprojekte nicht mehr durchkommen, weil die Leute protestieren. Und ähnlich wie im Hambacher Wald die großen Demos dazu geführt haben, dass man sagt, Mensch, das hat so viel Unterstützung in der Bevölkerung, dieses Thema, wir wollen die Braunkohle nicht mehr und wir wollen die Dörfer erhalten, dass man dann einen Weg gefunden hat, siehe Kohlekommission. Wenn diese Infrastruktur-Kommission, was ähnliches sein soll, steht da unter Beteiligung von Umweltverbänden und Sonstigen, also dafür werden wir auf Bundesebene kämpfen, dass dieser Plan so gestaltet wird, dass wirklich nur noch grundsätzlich Sanierung vor Neubau und wenn was neu gebaut werden muss, wir brauchen natürlich mehr Kapazität bei der Bahn, wenn zukünftig mehr Bahn fahren sollen, dass dann Bahnstrecken gebaut werden und zwar auch vernünftig und effektiv, also erst diese Lücken geschlossen werden, die dafür sorgen, dass der gesamte Netzeffekt viel größer wird.

Katja

Zum Ende unseres Gesprächs würde ich euch beide noch mal bitten, weil ich glaube, das ist auch wichtig, dass man Leuten ja auch ein bisschen Wege aufzeigt, weil viele wollen, glaube ich, das machen, wissen aber nicht genau wie. Fangen wir doch mal mit Berlin an, bei dir Nina, was kann man jetzt tun, wenn man euch unterstützen will, wenn man auch laut werden will, gibt es da Möglichkeiten, dass alles schneller wird?

speaker\_SPEAKER\_00 (30:55)

Also, ich mein, uns kann man natürlich immer gerne unterstützen. Wir sind auf den Social-Media-Kanälen unterwegs und zeigen da,

was gerade bei uns los ist. Wir suchen ganz viele MitstreiterInnen zum nächsten Jahr, weil dann wahrscheinlich die rechtliche Prüfung vorliegt und wir dann weitergehen können im Prozess und entweder weiter Öffentlichkeitsarbeit machen wollen oder eben auch uns vorbereiten auf die nächste Unterschriftenphase, je nachdem, was da entschieden wird. Da können wir ganz viel Unterstützung gebrauchen. Wem autofrei nichts ist, gibt es aber auch wahnsinnig viele Verkehrsinitiativen. Sei es der ADFC, sei es Changing Cities. Ich hab das Gefühl, mittlerweile gibt es viele Initiativen, die auch die ganz unterschiedlichen Beweggründe von Menschen mit abholen. Und je nachdem, wo bei den Einzelnen das Herz schlägt, kann man sich da ganz einfach was aussuchen, hab ich immer das Gefühl. Wir gehen auf die Straße, wir sprechen mit PolitikerInnen, wir machen Pressearbeit, Öffentlichkeitsarbeit und versuchen einfach voranzubringen, dass das Thema im Diskurs bleibt. Aber dass natürlich auch wirklich politisch was passiert, dass Kiezblocks in Berlin z.B. realisiert werden. Es gibt ganz tolle Initiativen, die sich für Kiezblocks überall in der Stadt einsetzen, wo einzelne Kieze vom Durchgangsverkehr befreit werden sollen. Das ist auch aktiv jetzt schon in der Politik besprochen worden, dass das angestrebt wird, diese umzusetzen. Aber das muss auf jeden Fall weiter von unten vorangetrieben werden, um eben genau diese Beispielprojekte eben zu zeigen, um zu visualisieren, was es sein kann. Und da reicht eben so eine autofreie Friedrichstraße, die dann einmal etabliert wurde und die auch nur so mittelmäßig ausgeführt wurde, reicht da eben einfach nicht aus. Da muss eben gezeigt werden, was kann auch die Zivilgesellschaft dazu beitragen und mit einer eigenen Beteiligung sich an der Gestaltung der Straße und der Gestaltung der Mobilität beteiligen. Und was kann daraus kommen? Und wie sehr kann dann eigentlich

auch die Wünsche des Einzelnen mit betrachtet werden in der jeweiligen Planung? Insofern, da gibt es ganz viele Möglichkeiten. Und wir freuen uns natürlich über Unterstützung jederzeit. Auf unserer Website kann man viel nachlesen, wie gesagt, über Social Media.

Katja

Super, danke dir. Kerstin, bei uns ist das beim VCD, habe ich so das Gefühl, manchmal auch so ein Spiel natürlich mit mit einmal Bundesebene, aber auch immer regionaler werdend. Also was sind deine Hinweise für Menschen, die vielleicht einfach gerade auch auf der Suche sind, wo sie was tun können?

Kerstin

Ja, also mindestens drei Wege. Erstens, bitte mal auf unsere Website gehen. [VCD.org](http://VCD.org) slash Bundesmobilitätsgesetz. Da steht es nämlich etwas mehr drin, auch bebildert. Zweitens, mal gucken, in meinem Bundesland gibt es schon so eine Initiative, weil Brandenburg, Hessen, Berlin war ja schon wirklich der allererste Vorreiter. Gibt es solche Initiativen? Immer vom VCD mit einem breiten Bündnis. Kann ich mich da anschließen? Und wenn ich in einem Bundesland bin, wo es das noch nicht gibt, kann man sich auch vertrauensvoll an seinen VCD dort wenden. Natürlich kann man uns auch immer spenden. Das ist wichtig. Und auch unterstützen, weil ich bin mir ganz sicher, dass in nächster Zeit, egal ob jetzt vom VCD oder von anderen, es eine ganze Reihe Klagen geben wird gegen den Fortbau von großen Autobahnprojekten, also Teilstücken, die man als nicht sinnvoll erachtet. Da kann man sich auch immer informieren, an Demos beteiligen. Und im Sommer, wenn wir uns hoffentlich alle wieder

ein bisschen häufiger persönlich sehen dürfen, haben wir auch Aktionen dazu vor. Also am besten auf die Website gehen, sich für den Newsletter eintragen oder direkt auch zum Bundesmobilitätsgesetz. Und wenn man in Berlin jetzt ist und auch im Umfeld von NGOs, so jetzt wie Nina, dann rufen wir auch dazu auf, dass wenn wir uns dann zum Beispiel an Infrastrukturkonsensen beteiligen oder an Aktionen mit und vor Ministerien, dass wir eine ganze Menge an Mitstreitern brauchen.

Katja

Super, das hat auf jeden Fall, finde ich, jetzt einen richtig schönen Drive zum Ende, weil ich glaube, das ist auch manchmal das bisschen die Hand reichen, wenn die Leute...

Nina

So sieht die Website aus. Im Printout, ja. Kann man manchmal besser lesen, wenn man so Korrektur lesen muss.

Katja

Ich hab's in meinem Buch auch gemacht, geb ich ganz offen zu. Ich danke euch für dieses sehr muntere und kurzweilige Gespräch und wünsch euch noch einen schönen Tag.

Nina

Katja, danke, dass du unsere Sache beleuchtest.

Kerstin

Schönen Tag euch. Tschüss.