

# SheDrivesMobility61 - ThomasKrautscheid

speaker\_SPEAKER\_00 (0:15)

Hallo, schön, dass du wieder oder auch neu dabei bist. Mein Name ist Katja Diehl. Unter She Drives Mobility unterhalte ich mich an dieser Stelle alle 14 Tage mit ExpertInnen, nicht nur über die Mobilität, aber vor allem auch über die Zukunft. Eigentlich ist es ein komischer Begriff, Mobilität der Zukunft, denn wir müssen natürlich heute beginnen, diese zu bauen. Sonst gibt es ja keine andere Mobilität in der Zukunft. Die Firma Quotas aus Hamburg ist da auch schon länger unterwegs, macht viel in Sachen Recherche, Umfragen und Ähnliches. Ich habe mich mit ihnen unterhalten und mal geschaut: Was ist eigentlich aus deren Sicht so wichtig für diesen Wandel? So hat zum Beispiel der Vertreter von Quotas selbst dafür gesorgt, dass in seiner Bubble das Carsharing bekannter wurde, beziehungsweise hat es sogar geschafft, einen neuen Carsharing-Stellplatz zu etablieren, der auch gut nachgefragt ist. Ich finde, solche kleinen Beispiele sind es, zu zeigen, dass wir selber etwas tun können. Wir müssen nicht darauf warten, dass nur andere etwas tun. Wir können selber unsere Zukunft gestalten, indem wir heute etwas tun, indem wir heute für Dinge einstehen. Ich hoffe, durch das Gespräch, das natürlich einen gewissen Hamburg-Bezug hat, aber eigentlich auch multiplizierbar ist auf viele andere Städte und suburbane Räume, könnt ihr etwas mitnehmen und selber mal schauen: Was kann ich eigentlich tun, damit es vor meiner Haustür weniger geparkte Fahrzeuge gibt, mehr Raum für Kinder und vor allen Dingen Ruhe und weniger Emissionen? Ich wünsche euch viel Spaß, freue mich, wenn ihr ein Feed-

back dasst oder auch ein paar Sternchen vergibt. Empfiehlt mich weiter, denn ich glaube, es hilft allen, wenn wir die Zukunft heute beginnen, gemeinsam zu gestalten.

speaker\_SPEAKER\_00 (1:51)

Schön, dass du da bist. Ich würde dich mal bitten, dass du dich kurz vorstellst, damit die Menschen, die dir jetzt zuhören, auch wissen, mit wem sie es zu tun haben.

speaker\_SPEAKER\_01 (1:56)

Gut, Thomas Krautscheid vom Forschungsinstitut Quotas aus Hamburg und ich bin zuständig für die Abteilung Verkehr und Umwelt.

speaker\_SPEAKER\_00 (2:12)

Wir haben im Vorgespräch schon ein bisschen überlegt, was man thematisieren könnte. Und natürlich ist uns als Erstes die aktuelle Situation vom Autogipfel, der ja auch Autogipfel und nicht Mobilitätsgipfel heißt. Die Bundesumweltministerin ist nicht eingeladen. Und ja, ich sag immer: "Wahrscheinlich sind die Verträge schon gedruckt, die da unterschrieben werden." Wie nimmst du das gerade wahr? Mit diesen Dingen, die ja doch sehr an Abwrackprämien und Ähnliches erinnern. Und wie hast du von 2008 diese Situation noch in Erinnerung? Hat das wirklich was gebracht damals? War das für dich eine valide Art, auf Krisen zu reagieren? Oder ist Corona jetzt eine andere Krise? Wie siehst du das?

speaker\_SPEAKER\_01 (2:59)

Da bin ich natürlich Optimist. Ich würde sagen, dass wir aus der Finanzkrise schon gelernt haben. Ich möchte was ganz Aktuelles

aufgreifen. Wenn ich mir anschau, dass die Allianz pro Schiene zusammen mit dem ADFC sich positioniert und eine Mobilitätsprämie ins Gespräch bringt, dann glaube ich, haben auch die Organisationen, auch die Umweltverbände und die Lobbyorganisationen, die einen anderen Verkehr wollen, daraus gelernt. Ich glaube, dass es 2008 in der Tat so war, dass sich die Automobilindustrie sehr stark in Stellung gebracht hat, sich sehr stark durchsetzen konnte, auch mit Argumenten, die vielleicht in der Tat 2008 noch verfangen haben. Wenn wir uns aber anschauen, was jetzt seit 2008 passiert ist, und die Klimakrise ist jetzt, glaube ich, auch mittlerweile beim Allerletzten angekommen. Ja, wir haben jetzt Corona, aber Corona wird hoffentlich irgendwann vorbei sein. Klimawandel ist nach wie vor ein großes Thema. Da glaube ich, da hat sich einiges getan. Auch bei den Verbänden, muss man ganz klar sagen. Ich glaube, wo früher noch jeder sein eigenes Süppchen gekocht hat, ist es mittlerweile schon so, dass man merkt: "Okay, der Verband der deutschen Automobilindustrie, die sprechen mit einer Stimme", und wir, ich sag jetzt mal überzeichnet als Umweltverbund, müssen auch sehen, dass wir uns da klar positionieren und müssen auch sehen, dass wir da Mehrheiten bekommen. Ich glaube, dass das ein wichtiges Signal ist, und das muss jetzt weiter auch reingetragen werden, auch in die Politik, in die Öffentlichkeit, in die Diskussion. Weil man merkt es ja jetzt schon, also man hatte so das Gefühl, vier Wochen lang außer Corona gar nichts. Jetzt habe ich aber das Gefühl, jetzt wird schon das erste Mal wieder thematisiert: Es hat vier Wochen nicht geregnet. Ist mittlerweile wieder ein Thema in der Tagesschau, in der Süddeutschen taucht das wieder auf, prominent. Also wir merken das sozusagen, ja, Corona ist nach wie vor dominant, aber die Klimakrise ist ja nicht weg. Und letztendlich muss man dann ja auch die richti-

gen Schlüsse daraus ziehen. Und wenn dann auch die Verbände sich da entsprechend positionieren und auch in der Öffentlichkeit sich dementsprechend positionieren, wäre da schon mal sehr viel erreicht.

speaker\_SPEAKER\_00 (4:58)

Und an was für Instrumente, was könntest du dir vorstellen? Also ich glaube, so den goldenen Weg gibt es nicht. Es muss ja irgendwie, da werden wir auch noch drauf kommen. Das ist ja immer auch ein Maßnahmenmix. Aber wie würdest du denn sowas jetzt gestalten, wenn es denn in Richtung Prämien gehen soll? Also gibt es da Beispiele aus dem Ausland oder hast du schon für dich selber eine Idee entwickelt, wenn man über Prämien spricht, welche Prämie es sein sollte?

speaker\_SPEAKER\_01 (5:26)

Also, wenn man sagt, man möchte sozusagen die Konjunktur anschieben, man möchte dann Impuls setzen, da ist ja nichts gegen einzuwenden. Und ich denke, da stimmen auch die allermeisten zu. Aber die Frage ist halt, dieser Impuls sollte ja nicht einseitig gelegt werden. Das heißt, wenn sich jemand jetzt für 3000 Euro ein neues E-Bike kauft, da sollte der ja genauso davon profitieren, weil er zum Beispiel gemerkt hat: "In den letzten fünf Wochen, Mensch mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren. Sowohl coronatechnisch hat mir das geholfen, als auch für meine Gesamtkonstitution war das vielleicht von Vorteil und dann auch für die Umwelt." Also der Punkt sollte sein, meines Erachtens, dass man nicht sagt, einseitig, man hat eine Autoprämie, die dann noch auf Verbrenner abzielt oder mit fossilen Energien betriebene Fahrzeuge, sondern wir sollten ja sehen, dass wir da auch Lösungsorientiert. Man könnte

das ja an Bedingungen knüpfen, dass man sagt, wenn jemand einen Pkw, eine Kaufprämie dafür haben will, dann muss er ein E-Auto oder alternative Energien, aber das Ganze sollte auch beispielsweise auch für ein ÖPNV-Abo, auch wenn das sozusagen der ÖPNV gerade so ein bisschen diskreditiert wird. Aber zu Unrecht, meines Erachtens, wir wissen ja alle, wenn wir eine Verkehrs- und Mobilitätswende haben wollen, brauchen wir den ÖPNV. Und das andere wäre halt, dass man so was wie eine Fahrradkaufprämie, also dass man vielleicht sich überlegen würde, dass wenn man diese Prämie schon ansetzt, dass man sie als Mobilitätsprämie, so wie es jetzt auch von den Verbänden gefordert wird, dass man sie genau so umsetzt und dementsprechend einfach auch an Bedingungen koppelt. Und ich glaube, diese Lehre hat man, ist zumindest der Eindruck, vielleicht dann doch daraus gezogen, dass man 2008 im Grunde genommen ein paar Dinge nicht in die richtige Richtung gedreht hat.

speaker\_SPEAKER\_00 (7:08)

Also ich nehme auch auf jeden Fall wahr, ich weiß gar nicht seit wann ich bei Twitter bin, ich glaube auch 2007 oder so, und ich nehme schon wahr, dass die Gegend eher anders ist. Twitter ist eine Bubble, okay, jetzt sind nicht alle natürlich auch bei Twitter, aber zumindest habe ich da das Gefühl, dass das nicht mehr einfach so sang- und klanglos ist. Ich fand auch das Gespräch von Herbert Diess in der Tagesschau ganz interessant, weil der Moderator ja auch sehr kritisch war und ihm immer wieder Nachfragen gestellt hat. Was du sagst, indem ich auch war, es ist nicht mehr so einfach zu machen. Früher wären sie wahrscheinlich einfach dahin gefahren ins Kanzleramt und das wäre akzeptiert worden. Damit sprechen wir ja eigentlich auch schon so einen gewissen anderen

Aspekt von Mobilität an, dieses bezahlbar, inklusiv und nachhaltig. Weil ein Auto ist ja für viele auch gar nicht mehr bezahlbar. Also das ist ja etwas, was immer so ein Mythos ist, dass man den kleinen Mann bestraft, wenn man das Auto irgendwie teurer macht oder ähnliches und prekär Verdienende haben ja den geringsten Autobesitz in Deutschland, nämlich nur 50 Prozent. Will heißen, diese Prämie, so wie sie jetzt gerade durch den Raum wabert, wäre ja auch gar nicht für eine sehr große Zielgruppe, sondern für eine spezielle, die sich überhaupt Neuwagen, ich weiß auch gar nicht, wie die Relevanz außerhalb von Dienstwagen, wer über sich wirklich noch einen Neuwagen so holt. Wie nimmst du das wahr mit der Automobilität in Deutschland? Ist das wirklich noch dieses ungebrochene Phänomen oder ist das ein Lifestyle oder wo steht das momentan als Produkt?

speaker\_SPEAKER\_01 (8:44)

Wir haben eben im Vorgespräch kurz darüber gesprochen, dass wir uns Gedanken gemacht haben, dass wir der Meinung sind, dass man nicht nur schaut, was jemand für ein Verkehrsmittel besitzt, sondern welche Einstellung dahintersteht. Weil wir glauben, nur wenn ich die Einstellung verstehen kann, wie auch immer die sich zusammensetzt, können wir vielleicht später noch mal darüber sprechen, ist das sehr, sehr wichtig. Wenn du sagst, ja, also man muss ganz klar sagen, das geben ja auch die Zahlen her, sowohl die Zulassungszahlen als auch MED in Deutschland sagen ja ganz klar: Also das Auto ist natürlich das Verkehrsmittel Nummer eins. So, Punkt. Aber wir wissen ja auch, wenn wir uns die Städte anschauen, wenn wir uns vor allem die Innenstädte anschauen, dann haben wir da ein massives Problem. Und ich rede jetzt gar nicht nur über Luftverschmutzung, sondern ich rede über Stellplatzprobleme.

Also wenn wir wirklich sagen, wir möchten weiter, dass die Städte wachsen, oder die werden wahrscheinlich auch weiter wachsen, und wir möchten, dass es lebenswerte Bäume bleiben, dann müssen wir uns ja überlegen, wie kriegen wir sozusagen auch die Stellplatzsituation gelöst. Also wenn die Pkws in der Regel 45 Minuten am Tag bewegt werden und über 23 Stunden am Tag im Raum rumstehen, dann muss man sich halt fragen: "Wollen wir das perspektivisch noch so haben?" Ich glaube, nein. Also öffentlicher Raum ist ein hohes Gut, wo wir uns bewegen als Erwachsene, für Kinder noch viel, viel mehr, dass wir einfach sagen: "Das ist ein wichtiges Gut, dieser öffentliche Raum, und der muss anders aufgeteilt werden." Und ich glaube nicht, dass da perspektivisch der Privat-Pkw, den es zu Recht in bestimmten Situationen gibt, da die Lösung ist. Das ist so der eine Bestandteil. Der andere Bestandteil, ich weiß, es gibt diese Mythen, dass man sagt: "Ja, die junge Generation, die wollen nur noch ein Smartphone haben und ein Pkw." Also der These bin ich irgendwie noch nie gefolgt, wenn ich ehrlich bin. Also wir haben auch vorhin kurz vorher gesprochen, wenn ich mir anschau, wenn man mal in einen kleinstädtischen Raum geht, muss man gar nicht in einen ländlichen Raum gehen, da ist der Pkw nach wie vor dominant, auch bei den jungen Leuten. Man muss einfach auch sagen, der hat da auch eine Dominanz, weil bestimmte Dinge da auch noch nicht so funktionieren, weil der ÖPNV noch nicht so ausgebaut ist. Und weil das Denken sozusagen da auch noch ein anderes ist, dass man vielleicht noch gar nicht so sagt: "Okay, wie ist denn das Thema Nachhaltigkeit da angesiedelt?" Das ist das eine. Aber was auch sehr wichtig, da ist ja auch dieses Flächenproblem einfach ein anderes Problem, als wir es jetzt hier haben. Da habe ich meinen Carport, da stelle ich mein Auto ein. Also deshalb würde ich ganz klar plädieren, dass man da

wirklich den Fokus auf die Urbanität legt. Aber worauf ich noch mal hinaus will, wir beschäftigen uns gerade mit dieser Segmentierung, dass wir einfach wissen wollen, wir wollen einfach verstehen, warum wer welchen Pkw, welches Verkehrsmittel nutzt. Und wenn er einen Pkw nutzt, kann das unter Umständen die Gründe haben, dass er sehr statusorientiert ist. Es kann aber auch solche Dinge sein, wie das einfach Fahrspaß da ist. Auch das wird häufig, sage ich jetzt mal, in unserer verkehrswissenschaftlichen Bubble so ein bisschen... Also ich glaube nicht, dass ich nur durch rationale Argumente die Leute ansprechen kann, sondern ich glaube auch, dass ich sie ganz stark über Emotionen mitnehmen muss. Das Thema Emotionen ist sehr, sehr wichtig. Also wenn ich zurückdenke, letztes Jahr im September hatten wir den größten Klimastreik ever. Da waren 100.000 Leute in Hamburg und da waren einen Haufen Kandidaten dabei. Die wären, glaube ich, niemals auf diesem Klimastreik gewesen, wenn da nicht Emotionen dahintergestanden hätten. Und wenn die Emotion so aussieht, dass vielleicht morgens mit dem SUV die Kinder zur Schule gebracht wurden und die gesagt haben: "Mama, Papa, Mensch, das ist irgendwie gar nicht so cool, was wir da gerade machen und da gehen wir auch irgendwie hin." Also da glaube ich eher dran, sozusagen, dass wir durch diese Einstellungsgeschichten, an den Schrauben müssen wir dringend drehen. Natürlich neben den ganzen anderen Geschichten, die auch in Bezug auf Infrastruktur verändert werden müssen. Aber Einstellungen halte ich für ein sehr wichtiges Merkmal. Und da hat sich schon sehr viel getan in den letzten Jahren, aber es reicht noch nicht aus. Also da muss noch viel mehr passieren.

speaker\_SPEAKER\_00 (12:51)

Das ist ja auch ein Pfad, den ich immer wieder fleißig auf- und abtrample, dass ich sage, dass Mobilitätswandel nicht technisch lösbar ist, sondern Verhalten verändern muss. Und das gelingt durch den einen Faktor, den du genannt hast, Emotionen, aber auch durch Irritation, also indem man Routinen durchbricht. Und das werden mir jetzt wieder Leute krumm nehmen, weil man darf, habe ich gemerkt, Klimakrise und Corona nicht vergleichen. Und es ist für mich aber vergleichbar, weil wir sowas von auf die Bremse getreten wurden ja auch. Also wir haben es ja nicht freiwillig gemacht. Und für mich sind die Parallelen einmal darin, in diesem krassen Stillstand, der auf einmal da ist, den wir sonst nie im Leben so hinbekommen hätten, freiwillig. Plus, dass wir wirklich Verantwortung tragen für andere. Und das tun wir in der Klimakrise halt noch gar nicht. Also das ist für mich immer das Schlimmste, zu denken...Da sind Leute, die sogar Kinder haben oder Enkelkinder und dass diese Transformation, dass wir das ja auch in der Klimakrise für diese Kinder und Enkelkinder schaffen müssen, dass das da nicht so gelingt, wie es jetzt bei Corona gelingt, weil es halt unmittelbarer war. Wir haben Fernsehbilder gesehen von Menschen in Italien. In China war es ja auch noch egal. Da war es auch noch weit genug weg. Wie siehst du da, also wie betrachtest du Corona? Also welche Dinge sollten wir mitnehmen? Oder wo hast du das Gefühl, kann man auch mal durchaus positiv draufschauen, dass da Dinge passieren, die eigentlich gar nicht so schlecht sind?

speaker\_SPEAKER\_01 (14:13)

Ich glaube, dass in der Tat in der Krise, wie es immer so schön heißt, auch eine Chance liegt. Nehmen wir mal ein Beispiel, was wir jetzt machen. Wir machen jetzt eine Videokonferenz. Würden wir das normalerweise machen? Nein, wir würden ein persönliches

Treffen organisieren. Wir würden eine Veranstaltung organisieren. Und wo ich glaube, wo viel Potenzial da ist, ist beim Thema Dienstreisen. Wir beschäftigen uns schon seit Jahren mit dem Thema Dienstreisen. Wir haben verschiedene Studien dazu gemacht. Wir haben Bahnflugkostenvergleich gemacht. Wir haben uns angeschaut bezüglich der Arbeitszeiten. Wir haben die Umweltaspekte in den Vordergrund geschoben. Ich glaube, dass diese Krise einen Vorteil hat, dass wir dieses Momentum, was gerade da ist, eventuell nutzen können hin zu einem positiven Verhalten. Und zwar, das Momentum sieht doch gerade so aus. Wir haben es auch schon in diversen Studien abgefragt: "Ja, würden Sie eventuell auf eine Dienstreise verzichten, wenn eine Videokonferenz?", "Ja, vielleicht, aber irgendwie funktioniert das auch nicht so richtig." Ich glaube, wir haben jetzt gerade durch ein riesengroßes Labor sind einfach Leute in Situationen gekommen, weil sie gar keine andere Wahl hatten. Sie mussten es testen. So, auch da, da werden 30 Prozent rausgehen und sagen: "Das will ich nie wieder haben. Das war diese abgebrochene Verbindung und es geht so viel verloren." Stimmt, ist richtig. Aber ich glaube, dass es auch ein ganz großes Potenzial beinhaltet, insofern, dass man sagt, ich glaube nach wie vor für Erstkontakte ist es bestimmt sinnvoll, gerade wenn man irgendwie so wie wir neue Aufträge generieren möchte, ist es glaube ich manchmal unabdingbar, einen Erstkontakt zu haben. Beim zweiten Termin würde ich eventuell auch sagen: "Ja, wahrscheinlich schon." Aber ich glaube, wenn es Arbeitsbeziehungen gibt, die schon seit Jahren bestehen, wo es ein Arbeitsmeeting gibt, wo bestimmte Dinge besprochen werden müssen, wo eigentlich eh klar ist, da ist die Agenda klar und man kennt die Personen schon, die dahinterstehen und die Thematik dahinter. Ich glaube, dieses Potenzial kann man nutzen und zwar zum Vorteil der Arbeitgeber

und auch zum Vorteil der Arbeitnehmer. Wenn man sich das anschaut, nimmt man ein Beispiel, man hat eine Dienstreise, zwei Stunden Meeting mit An- und Abreise. Man ist ja im Grunde genommen nicht wirklich dann produktiv gewesen an dem Tag, hat vielleicht eben, wenn man noch mit dem Zug anreist, die Zeit dann noch nutzen können. Aber im Grunde genommen ist es schon deutlich geringer gewesen. Und der andere Punkt ist, ich glaube, dass viele Firmen jetzt auch auf den Trichter gekommen sind nach dem Motto: "Okay, funktioniert ja. Funktioniert ja." Also, wenn ich mir das anschau, vor fünf Wochen, als wir da die ersten Video-konferenzen gemacht haben, da bin ich ganz offen, das war eine Katastrophe. Also, jeder kommt mit einem anderen System rum. Der eine hat das Mikrofon aus, der eine hat die Kamera noch nicht. Man redet durcheinander, man hat noch kein System da gefunden. Wenn ich mir das jetzt anschau und am letzten Freitag hatten wir mit dem Partner, hat mit dem Umweltbundesamt in Österreich zu tun, machen wir gerade ein sehr schönes Projekt. Da haben wir eine dreieinhalbstündige Telefon, wenn mir einer gesagt hätte, vor fünf Wochen, hätte ich gesagt: "Um Gottes willen, das ist die größte Katastrophe ever." Jetzt haben wir dreieinhalb Stunden gesprochen, das ging gut. Es ging gut. Normalerweise wäre das, also noch vor Wochen, denke ich, undenkbar gewesen. Aber ich merke, dass alle da so eine Lernkurve vollzogen haben. Alle haben sich jetzt so ein bisschen eingegroovt. Alle wissen so ein bisschen besser jetzt auch, wie ich das technisch anzuwenden habe. Und wenn wir diesen positiven Aspekt verwenden, dann zahlt das, finde ich, auf beiden Seiten ein. Bei den Arbeitgebern, dass die Leute meines Erachtens, die Dienstreisen teilweise einsparen. Ich glaube, dass sie nach wie vor notwendig sind, aber dass man überlegt: "Okay, muss das sein? Das ist jetzt das 15. Meeting dieses Jahr, die haben

doch, muss der denn wirklich vor Ort sein?" Ich glaube, nein. Und das andere ist, dass die Arbeitnehmer natürlich auch sehen: "Das ist für mich immer ein Riesengeräffel, die ganze Organisation mit den Kindern und ich bin zwei Tage nicht da. Oder ich fall dann auch aus, produktivitätsmäßig, ich habe eigentlich noch so viel zu tun, und jetzt hab ich dieses Meeting". Und wenn wir diesen Aspekt betrachten, und wenn wir uns das alle vergegenwärtigen, ich glaube, dann können wir viele positive Dinge auch aus dieser Krise ziehen. Und da spricht in mir der Optimist, dass ich denke, dieses Momentum müssen wir dann auch einfach nutzen. Und da müssen wir natürlich jetzt irgendwie dranbleiben. Also nichts ist schlimmer, und das wissen wir ja auch, wenn man sozusagen in Routinen wieder reinkommt. Wir haben jetzt die Routine aufgebrochen. Und schlimm wäre es, sage ich mal, wenn wir hoffentlich sehr bald wieder in Normalität zurückkommen, aber dass wir dann sozusagen die negativen Dinge auch wieder mitschreiben, dass wir dann wieder die Bilder sehen vom Flugverkehr in Europa, wenn die wieder genauso hoch sind wie vor einem Jahr, würde ich sagen: "Da haben wir gar nichts gelernt." Weil wir im Moment merken: "Oh, Mensch, da hat sich ja einiges verändert an der Stelle." Und bestimmte Dinge sind da verändert worden, dass da alle Beteiligten davon profitieren. Also der Arbeitgeber bei den Kosten, die Allgemeinheit durch die Umweltkosten und die Arbeitnehmer, dass sie weniger Stress haben. Weil das darf man auch nicht vergessen, 37 Prozent, habe ich noch mal nachgeschaut, sind gestresst von Dienstreisen. Das darf man auch nicht vergessen, das ist ja nicht immer so ein Spaziergang, wenn man eine Dienstreise hat, sondern das ist ja in der Regel auch... Also es gibt Dienstreisen, die natürlich auch sehr positiv behaftet sind. Also wenn ich eine Dienstreise in Berlin habe, da fahre ich eineinhalb Stunden mit der Bahn hin, hab

da den Termin, fahre wieder zurück, das ist super. Also das meine ich aber nicht. Aber wenn man eine Dienstreise hat, die schon eine längere Strecke, wo man gegebenenfalls dann auch gezwungen ist, irgendwie zu fliegen, das hat natürlich andere Implikationen. Und wenn wir das daraus lernen, dann haben wir doch auch aus der Corona-Krise was Positives.

speaker\_SPEAKER\_00 (20:04)

Ja, und ich glaube tatsächlich, der Effekt kann auch ein großer sein, weil gerade was du jetzt auch ansprichst, dieses innerdeutsche Fliegen, das ist ja, ja, wird so mit allem auch verteidigt oder auch diese Billigflieger, aber wenn dann die Zahlen mal auf den Tisch kommen, wer überhaupt fliegt? Das ist ja auch immer so ein Mythos, dass das Reisen bildet, aber das wenigste, glaube ich, sind wirklich Flugreisen in dem Sinne, dass man wirklich in eine fremde Kultur geht und da die Menschen kennenlernt. Viel ist ja entweder organisiertes Reisen oder Dienstreisen. Es ist eine kleine Gruppe von Menschen, die relativ viel an Emissionen auch bewirkt. Und das ist für mich immer ein schwieriger Punkt, wenn Leute sagen, immer gleich dieses 'Whataboutism' heißt es ja mittlerweile, "Ja, aber wenn dann die Kohlekraftwerke", ich weiß nicht was, und "Fliegen ist ja gar nicht das größte Problem im Vergleich zu anderen Dingen." Wie stehst du denn zu dieser Diskussion? Ich persönlich finde sie sehr, auch unredlich teilweise, dass das immer so ein bisschen lächerlich gemacht wird, so kleine Schritte zu machen. Also es gibt jetzt mittlerweile Firmen, das weiß ich, die wollen auch mit Kunden nicht mehr innerdeutsch, also da wollen sie nicht hinfliegen und wenn der Kunde darauf besteht, dann wird er gezwungen über zumindest atmosfair, also dieses Konversationstool zu nutzen. Also das wäre ja auch eine Möglichkeit. Will heißen, man

kann sich ja auch einen anderen Katalog von Dienstreisen, also man kann ja auch weiterhin sagen: "Ab da ist Fliegen vielleicht dann doch wieder, wenn du noch," keine Ahnung, "in die Schweiz musst oder so." Sind dir da schon Sachen begegnet, wie die Arbeitgeber das anders denken?

speaker\_SPEAKER\_01 (21:49)

Ich glaube, dass da auch ein großes Potenzial liegt in Bezug auf... Wir sehen ja gerade, dass da auch eine große Veränderung stattfindet. Ich sag mal, noch vor fünf Jahren, wenn da jemand erzählt hat: "Mensch, ich musste eine Dienstreise machen und bin da und da hingeflogen." "Boah, super, ist ja ganz fantastisch." Jetzt erlebe ich das, jetzt kann man natürlich sagen, okay, ich lebe vielleicht auch in einer gewissen Bubble, aber das glaube ich gar nicht. Man hat ja schon mal eine Berührung einfach durch Nachbarn, Freunde der Kinder oder solche Dinge, wo Leute anfangen, und das finde ich sehr spannend, sich dafür zu rechtfertigen. Also noch vor fünf Jahren war es so: "Boah, super, bin nach Paris geflogen, bin nach London geflogen." Und jetzt so: "Ja, bin ich nicht anders hingekommen, war nicht anders machbar. Wir haben ja auch geguckt." Und auch da finde ich es sehr interessant, wie die Bahn im Grunde genommen eine Aufwertung erfahren hat. Ich rede jetzt von vor Corona, die wird es auch nach Corona wieder bekommen. Sozusagen wie die Bahn im Grunde genommen sehr davon profitiert hat, dass dieses Thema Klimawandel sehr stark in den Vordergrund geschoben wurde. Und der Punkt ist, darauf wolltest du ja glaube ich, hinaus, sozusagen, wie kriegen wir eine Veränderung hin? Ich glaube, wir müssen das Mindset verändern, neudeutsch dieses Framing, was sozusagen überall entsteht. Und ich glaube nach wie vor, dass diese Vorbildfunktion, und das ist letzte Woche in der

Zeit nochmal sehr schön herausgearbeitet worden, von einer Umweltpsychologin, dass auch wir Erwachsene sehr stark uns an Vorbildern orientieren. Und wenn sozusagen die Vorbilder dann auch wirklich so agieren, dass wir sagen: "Okay, da gibt es jetzt mal wirklich eine starke Veränderung Richtung nachhaltiger Mobilität hin." Ich glaube, dass da sehr, sehr viel Potenzial drin ist und sehr, sehr viel möglich ist. Also wir müssen einfach auch da, jetzt sind wir wieder bei den Einstellungen, wir kommen immer, glaube ich, so zwangsläufig dann wieder zu den Einstellungen. Das muss aber auch vorgelebt werden. Und ich glaube, das muss vorgelebt werden im privaten Kontext, aber auch im beruflichen Kontext. Ich glaube, dass sich da einiges verändert hat. Und da mag es bestimmt auch Leute geben, die würden das verleugnen. Aber ich glaube, wenn wir uns anschauen, die Klimabewegung, die gibt es erst eigentlich, also ich rede jetzt von Klimastreik, sozusagen das, was Greta Thunberg initiiert hat. Das gibt es jetzt seit anderthalb Jahren, glaube ich. Im August sind es, glaube ich, jetzt zwei Jahre, dass sie das erste Mal da gesagt hat. So, was ist das für eine Veränderung, die da stattgefunden hat? Was hat da stattgefunden am Mindset? Also ich glaube, Leute, die sich vorher, wenn wir jetzt wieder auf die 100.000, die letztes Jahr in Hamburg waren, da waren noch eine ganze Menge Leute, die sich vorher mit dem Thema nicht auseinandergesetzt haben, die plötzlich aus welchen Gründen auch immer sich mit diesem Thema auseinandersetzen. Sei es, dass der Kollege sie mitschleppt, sei es, dass die Kinder, die dahingeschleppt haben. Und das müssen wir hinkriegen, dass das, dieses Mindset, das ist sozusagen das, was vorgelebt wird in Bezug auf nachhaltige Mobilität. Und dass wir wirklich sagen, unsere Mobilität der Zukunft, und ich finde den Begriff nachhaltige Mobilität, ich finde zukunftsgerichtete Mobilität, das muss unser Thema sein.

Dass wir sagen, ist das eine Mobilität? Deshalb gefällt mir immer der Begriff sehr schön. Beim Klimastreik ist das enkeltauglich. Das finde ich, das sollte unser Maßstab sein. Da kriege ich jetzt auch wieder die Kurve zur Mobilitätsprämie. Die Mobilitätsprämie sollte enkeltauglich sein. Punkt. Das ist das Kriterium.

speaker\_SPEAKER\_00 (25:08)

Und du bist ja schon etwas länger, genau wie ich, dabei. Braucht man, um das so lange zu begleiten und jetzt vielleicht mal die erste Phase zu erleben, wo sich ein bisschen was tut und wo wir alle so ein bisschen hoffen, hoffentlich macht uns das Corona nicht wieder kaputt. Wobei es nicht Corona kaputt machen kann, auch das muss man sich nochmal vor Augen führen. Das können wir nur selber machen. Wenn wir das für alles jetzt als Ausrede benutzen, warum wir Dinge nicht verändern wollen. Aber wie bleibst du am Ball? Ich habe ja gesagt, ich bin ein bisschen müde, du wolltest mich ja hochziehen. Warum bist du davon nicht abzubringen? Woher nimmst du deinen Optimismus?

speaker\_SPEAKER\_01 (25:52)

Ich nehme meinen Optimismus ganz klar, wenn ich mir anschau, wie man auch Dinge verändern kann. Und das eine Beispiel, was ich eben gesagt habe, gucken wir mal das kleine Mädchen in Schweden, was die in Gang gesetzt hat. Das ist Punkt 1. Punkt 2, da glaube ich auch fest daran, auch diese Vorbildgeschichte, dass wir alle in unserem Alltag im Grunde genommen kleine Dinge auch verändern können. Kleine Dinge, große Dinge. Wir haben im Beruflichen, im Familiären, im Freundeskreis immer die Möglichkeit, uns miteinander auszutauschen. Und auch den Diskurs miteinander zu pflegen, auch Dinge in eine positive Richtung zu drehen. Und ich

greife vielleicht mal ein Beispiel heraus, wo ich denke, da hat sich auch was zum Positiven verändert. Jetzt beschäftige ich mich schon seit über 15 Jahren mit dem Thema Mobilitätsforschung, Verhaltensveränderung hin und her. Und wir haben schon sehr viele Studien dazu gemacht mit unterschiedlichen Erfolgen, die sich teilweise dann aber doch vielleicht nicht so durchgesetzt haben, wie wir uns das gewünscht haben. Wir merken aber, dass in den letzten Jahren da auch eine andere Aufmerksamkeit auf unsere Themen, jetzt im beruflichen Kontext, stärker gesetzt werden, dass es eine andere Aufmerksamkeit hat. Und das andere, beispielsweise im privaten Kontext, habe ich vor sieben Jahren überlegt, wir leben in einem Quartier in Hamburg-Alt-Osdorf, wo auch jeden Abend dieselbe Situation, du kennst es ja aus Eimsbüttel dann auch, dieser Park-Suchverkehr, auch hier gibt es große Probleme abends, dass die Leute nicht wissen, wo sie ihr Fahrzeug hinstellen können. So, und wir haben vor sieben Jahren den Schritt gemacht, dass wir gesagt haben: "Okay, als vierköpfige Familie mit zwei kleinen Kindern, wir verkaufen unser Auto. So, wir machen das." Und dann war großes Thema: "Oh, um Gottes willen, das kann man doch nicht. Und wie soll man das denn machen mit den Kindern? Und wie soll man die Mobilität dann organisieren?" Und dann habe ich mich auf die Suche gemacht nach einem Carsharer. Und für mich kam da an der Stelle nur ein stationärer Carsharer infrage. Und das ist an der Stelle, jetzt muss ich aufpassen, mit Schleichwerbung, cambio gewesen.

speaker\_SPEAKER\_00 (28:13)

Das ist keine Schleichwerbung, weil da stecken keine Autokonzerne dahinter.

speaker\_SPEAKER\_01 (28:16)

Genau. Das war mir auch wichtig. Ich wollte ja Langfristigkeit und Zukunftsfähigkeit.

speaker\_SPEAKER\_00 (28:20)

Das wissen ja aber auch so viele nicht. Um da mal reinzugehen. Wie lange die das schon machen. Und dass es überhaupt keine neue Idee ist und dass es viele kleine Vereine erst gab. Und dass man tatsächlich mit der cambio-Karte, die ich ja auch habe, deutschlandweit das machen kann. Das ist halt für mich immer so ein Zeichen, was Marketing macht. Also dieses Elende: Der Markt wird es richten. Das ist einfach Quatsch, weil es gibt für viele Sachen schon Lösungen. Und das haben wir vorhin ja schon besprochen. Die Technik ist eigentlich da. Und genau das, was du jetzt auch ansprichst, brauchst du da jemandem vor Ort, der sich damit auskennt. Du warst derjenige, der jetzt wusste, wie man das lösen kann. Aber kannst du trotzdem vielleicht auch mal auf dieses Pre-Floating versus stationär. Da habt ihr ja auch manchmal so Themen, was da eigentlich die unterschiedlichen Effekte sind?

speaker\_SPEAKER\_01 (29:13)

Ja, genau. Wichtig ist einfach da, dass es in der Tat recht gut untersucht, muss man sagen. Also stationäres Carsharing hat einen positiven Effekt. Also stationäres Carsharing heißt, das Carsharing-Fahrzeug hat einen festen Stellplatz, wo ich dieses Fahrzeug dann mieten kann und dort wieder abstelle. Das heißt, es ist eine feste Zuordnung an der Stelle. Free Floating, das sind ja in der Tat die von uns, oder die von dir genannten Player, die da gerade im urbanen Raum nur tätig sind oder in Hamburg nur im Innenstadtbereich. Und es gibt eine kleine Insel, die in Blankenese stattfindet,

aber im Grunde genommen so wirklich sich auf die verdichteten Innenstadträume beschränkt. So, und das stationäre Carsharing hat in der Tat den positiven Effekt, dass man sagen kann: "Ein Carsharing-Auto ersetzt ungefähr, je nachdem, zwischen 10 und 14 Pkw." Das ist ein Positiver. Beim Free Floating ist es halt eben nicht so eindeutig, dass man da jetzt den positiven Effekt daraus ableiten kann. Aber ich wäre sehr vorsichtig an der Stelle, da gibt es auch verschiedenste Untersuchungen dazu. Ich glaube, dass man nicht da den Fehler machen darf, dass man sagt: "Okay, das ist jetzt ein Free Floater, der hat jetzt unter Umständen dazu geführt, dass der ÖPNV kannibalisiert wurde." Das hat er bestimmt auch bei einzelnen Personen. Ich glaube aber, dass wir uns mit dem Thema Mobilität anders auseinandersetzen müssen. Möglichkeiten. Das heißt, wenn der Free Floater es letztendlich mir dann auch ermöglicht, dass ich mobil sein kann in der Stadt und keinen eigenen Pkw haben muss, dann hat das wiederum einen positiven Effekt. Aber auch um das zusammenzufassen, ist es natürlich schon so, dass das stationäre Carsharing da definitiv positivere Effekte hat. Und ich kann aus meinem eigenen empirischen Umfeld sagen, wir kennen schon alleine vier Familien, die ihren eigenen Pkw verkauft haben und nur noch mit stationärem Carsharing unterwegs sind. Und insofern dieses Modell an der Stelle sehr, sehr gut funktioniert. Aber auch da sind wir jetzt wieder beim Thema, solche Dinge muss man einüben. Also das wäre auch unredlich, wenn ich jetzt sagen würde: "Okay, das war von heute auf morgen ganz einfach." Nee, ist es nicht. Man muss sich auch da, die Mobilitätsroutinen müssen überdacht werden. Heute hat man den Pkw direkt vor der Tür stehen. Dann muss man sich einfach umorganisieren. Man muss Wege mit dem Fahrrad absolvieren. Man muss Wege mit dem HVV. Man muss ergänzen, das Carsharing. Also es

ist dann im Grunde genommen einfach ein vielfältigeres Spektrum der Mobilität, was man nutzen muss. Aber ich glaube, das wird, denke ich, die Zukunft sein. Ich bin nämlich nicht der Meinung, dass man nur ein Verkehrsmittel perspektivisch nutzen kann. Genauso wie wir die Fernbahn nutzen, nutzen wir das Carsharing-Auto, nutzen wir den HVV, nutzen wir das Fahrrad. Ich glaube, das ist die Lösung perspektivisch. Nicht monomodal, sondern dass man multimodal unterwegs sein wird. Das ist natürlich die Hoffnung. Aber es gibt natürlich jetzt auch, um auf die aktuelle Geschichte zurückzukommen, ganz starke Tendenzen in der Richtung, dass natürlich, wenn der ÖPNV an der Stelle jetzt gerade wegfällt, dass die Leute in den Pkw zurückfinden. Und ich hoffe, die finden dann wieder anderseitig zurück. Das wird noch ein spannendes Thema werden, denke ich.

speaker\_SPEAKER\_00 (32:36)

Ja, vor allem, weil es gelöst werden muss für die Leute, die keine Wahl haben. Also das ist halt, was mich richtig aufgeregt hat, das hält sich, glaube ich, noch bis heute, ist dieses 'ÖPNV als Virenschleuder'. Das hat überhaupt keine Basis. Das ist einfach, also soll mir mal jemand beweisen. Ich sage immer: "Wer sich um Klopapier gekloppt hat, hat wahrscheinlich ein höheres Risiko, als in der Bahn sich anzustecken." Und ich habe heute auch noch von den Kollegen geteilt, was die ja gerade auch alles machen. Und wenn man mal ehrlich ist, diese horrenden Seifenabsätze und so weiter deuten ja auch eher darauf hin, dass wir eh mal unsere Hygiene überdenken sollten. Also waschen ja jetzt nicht nur Leute sich mehr, sondern vielleicht überhaupt mal die Hände. Und das sind so Sachen, wo schnell so auch da wieder Mythen entstehen. Aber natürlich, der ÖPNV bei weitem nicht diese Lobby hat und diese Kraft

und diese Marketingkraft einfach im Milliardenbereich. Wir haben jetzt Mobilitätswandel durch neue Arbeitsformen und ich habe ja dann immer noch Diversität. Also das ist ja für mich dieser Dreiklang, den ich so vertrete, weil ich glaube, dass wir den Mobilitätswandel ohne diese beiden anderen Dinge, und da ist Diversität auch ein sehr weiter Begriff. Aber ich fange gerade auch erstmal an bei der Branche, die halt sehr männlich ist, bei den Ideen, die sehr männlich sind. Aber auch die Diversität unter den Männern ist nicht gegeben, die die Branche prägen. Und hätte uns nicht Corona auf die Couch geworfen, hättet ihr ja ein sehr besonderes Meetup zu diesem Thema auch gemacht. Magst du kurz mal vom Berichten, weil ihr seid ja auch eine Buddybutze, ne?

speaker\_SPEAKER\_01 (34:17)

Wir sind auch eine Buddybutze, genau. Aber wir sind eine reflektierte Buddybutze. Das zeichnet uns dann aus. Also wir sind dann doch in der Lage, uns zu reflektieren. Also wir machen ja historisch gesehen jetzt mittlerweile seit fast vier Jahren ein Meetup: 'Mobilität bewegen, Zukunft gestalten'. Die Idee dahinter war, dass wir einen Bundesländerindex alle zwei Jahre durchführen. Für den BUND, für die Allianz Pro Schiene und für den Deutschen Verkehrssicherheitsrat, wo wir die Bundesländer vergleichen. So, und als wir das das erste Mal getan haben, ist leider Hamburg auf dem letzten Platz gelandet. Und dann sind wir in Berlin angesprochen worden: "Ja, wie kann denn das sein? Ihr kommt doch aus Hamburg, macht doch da mal was." Und dann haben wir gesagt: "Ja, da sind uns jetzt in gewisser Weise die Hände gebunden. Da können wir nur bedingt noch Einfluss nehmen." Aber dann haben wir gesagt: "Okay, dann lasst uns doch mal das Thema aufgreifen und lasst uns mal das Thema Mobilität in dieser Stadt diskutieren und

deshalb Mobilität bewegen, Zukunft gestalten." Wir haben gesagt, dass wir über zukunftsfähige Mobilität diskutieren wollen. Und das haben wir in der Tat schon vielfältig getan. Wir haben mit der Zivilgesellschaft diskutiert, wir haben mit Umweltverbänden diskutiert, wir haben aber auch schon mit Arbeitgebern diskutiert. Oder im letzten Jahr, wenn wirklich etwas in Hamburg sehr innovativ und wo wir gut aufgestellt sind, ist der ganze Sharing-Bereich von MOIA über Share Now und haben da die Vertreter eingeladen, das heißt... Wir stellen uns unterschiedlichen Themenfeldern. Aber wir haben ja auch gesagt im letzten Jahr: "Okay, lass uns mal schauen", weil häufig das Thema Mobilität, wie du ja schon sagst, sehr männerdominiert ist, Thema ist und wir alle das Gefühl haben, das sage ich selber als Sozialwissenschaftler, dass die sozialwissenschaftliche Komponente da teilweise zu kurz kommt und das sehr technik- und ingenieursgetrieben ist, dass wir gesagt haben: "Lasst uns da mal versuchen, ein komplett anderes Podium zusammenzustellen." Und deshalb sollte eigentlich im März dieses Jahres von dir moderiert eine Veranstaltung stattfinden, die dann 'divers mobil' heißt, sondern wir haben gesagt. "Okay, wenn, dann wollen wir das einfach mal komplett aus einer anderen Perspektive betrachten." Und wir sind ja nach wie vor guter Hoffnung, dass das stattfindet, wahrscheinlich jetzt im Oktober, am 29. Oktober in Hammerbrooklyn. Aber uns war es wichtig, das aus verschiedenen Perspektiven zu betrachten. Das heißt, wir haben sowohl... Mit Frau Dr. Wagner von der Verkehrsbehörde. Jemanden, der die städtische Seite abdeckt. Wir haben mit Isabell Eberlein jemanden, der vom Velokonzept kommt, der sozusagen den Fahrradaspekt, den Consulting-Aspekt reinbringt. Mit Inga Schlichting haben wir die Deutsche Bahn dabei, die von ihren aktuellen Projekten berichtet. Und Andrea Reidl, die als Journalistin da noch mal einen anderen Blick-

winkel reinbringt, weil sie auch themenmäßig sehr weit aufgestellt ist. Diese Veranstaltung wird am 29. Oktober stattfinden. Das ist dann für uns unser Beitrag, den wir leisten können an der Stelle. A, dieses Thema Mobilität in dieser Stadt aufzutreiben. Zu diskutieren. Und auch dann sozusagen der Diversität Raum zu geben. Aber wir sind ja ganz positiv bestimmt, dass das im Oktober stattfindet.

speaker\_SPEAKER\_00 (37:46)

Oh Gott, mach mir keine Angst.

speaker\_SPEAKER\_01 (37:48)

So lange hin, ne?

speaker\_SPEAKER\_00 (37:49)

Das ist eh schon lange her, alles. Also diese Woche, ich erzähle es auch jedem, der es nicht hören will, aber diese Woche ist bei mir gerade so ein bisschen die Luft raus. Mir fehlt das Oxytoxin im Austausch mit Menschen, glaube ich, oder so. Meine Katze kann das auch nicht kompensieren. Ich glaube tatsächlich, dass das, ja, also wenn man früher Geisteswissenschaft, oder jetzt vielleicht auch, studiert hat, würde man ja immer so ein bisschen: "Was willst du damit machen?". Und ich finde tatsächlich in meinem...In meinem Podcast habe ich ja das erste Jahr, oder 2019, nur Frauen, bis auf wenige Ausnahmen, rangelassen ans Mikro. Und fand das total interessant, dass die eigentlich überhaupt nicht vorhatten, bis auf eine war es wirklich nur. Und ich hatte, glaube ich, 25 Ausgaben. Alle haben gesagt: "Hättest du mir doch vor so und so vielen Jahren erzählt, dass ich in der Mobilitätsbranche, also nie im Leben", die sind eher über persönliche Beziehungen oder über Projekte,

wurden abgeworben, wie auch immer. Es kam nie aus der Branche so viel Sexiness, dass die tollen Frauen, die ich da interviewen durfte, auf die Idee gekommen wären, das selbst zu machen. Ist das auch so ein Momentum, dass man merkt, jetzt gerade hilft uns Technik in der Mobilität auch überhaupt nicht weiter?

speaker\_SPEAKER\_01 (39:10)

Da würde ich jetzt sagen, da bin ich, glaube ich, eigentlich der falsche Ansprechpartner. Ich glaube, da würdest du sehr viele finden, die sagen: "Ja, die Technik wird das schon irgendwann lösen. Irgendwann haben wir ein Fahrzeug, was emissionsfrei durchgeht". Da würde ich da sagen: "Okay, das Fahrzeug steht trotzdem im Raum rum. Wenn wir nicht eine andere Lösung dafür finden, wird uns das perspektivisch für eine zukunftsgerichtete Mobilität nicht weiterhelfen." Deshalb, ich glaube ja in der Tat daran, an die Kraft, die wir auch alle entfalten können, da was in Gang zu setzen und eine Mobilität zu gestalten. Aber ich glaube, in der Regel sind es Dinge, die in den Köpfen stattfinden müssen. Ja, die Technik kann uns an vielen Stellen weiterhelfen. Oder wir haben eben über Carsharing gesprochen. Niemand wird doch leugnen, dass da an der Stelle die Smartphones mit ihren Apps Vorteile bringen. Also ich gucke einfach nach: Wann ist das Fahrzeug da, wenn ich sonst hätte anrufen müssen? Ist das ein Vorteil? Ja, das ist ja nicht weg zu diskutieren. Aber auf der anderen Seite, was ist gerade das Megathema, auch in Sachen Corona? Fahrradfahren. Fahrradfahren geht gerade durch die Decke. Wie lange fahren wir schon Fahrrad? Seit mehr als 150 Jahren. Und das ist, finde ich, ganz interessant. Also die Technik ist da, die ist gut, aber die hat sich ja auch nicht nur rudimentär weiterentwickelt.

speaker\_SPEAKER\_00 (40:30)

Da hab ich ja mit Isabell, die ich ja auch sehr gut kenne, auch genug Lästergrund. Also ich erzähle immer wieder gerne, dass ich auf der Eurobike war, der weltweit größten Fahrradmesse in Friedrichshafen, und bin da so frohgestimmt rein, weil ich dachte, da ist es bestimmt anders. Als hätte der Genfer Autosalon nur mit Fahrrädern sein können. Also es waren fast nur Männer, es waren fast nur Männer auf dem Podium. Es gab Räder mit Lackierungen, die auf so Podesten sich drehten und gefilmt wurden. Ich glaube, das Problem, was die Branche da hat, ist genau das gleiche, vielleicht auch wie Auto. Auto ist noch nicht so weit, Auto ist auch Alltag. Aber Fahrradalltag-Mobilität hat keine Lobby in dem Sinne. Weil die Leute, die für Fahrrad stehen und jetzt mit dem Rad entscheiden, kommt ja ähnlich wie mit dem Klimastreik da jetzt was auch von unten aus der Bevölkerung. Aber eine lange Zeit lang war das was, was auch nicht reingezogen hat, weil nicht jeder immer Urlaub an der Donau machen will mit dem Rad oder in komischer Altsweckkleidung. Also da hat sich ja auch viel an dem Produkt Rad getan. Und man muss auch sagen, es geht nicht so durch die Decke wie in anderen Ländern. Also da fand ich es schon, Berlin ist gerade mit dem Felix Weisbrich super, aber es sind ja geplante Maßnahmen. Wer das jetzt gerade liest, der ist total beschwingt. Aber wer sich mit dem Thema auskennt, weiß auch, da werden jetzt einfach nur Sachen umgesetzt, die eh geplant waren. Und das ist halt so die Kunst, wo man auch merkt, dass Storytelling total wichtig ist. Und das hat ganz viel mit 'Straße zurückerobern' zu tun. Und tatsächlich wird mir im positiven Sinne das Herz immer warm, wenn ich jetzt diese kleinen Kinder sehe, die mitten in Berlin auf diesen Protected Bike Lanes noch ihre vielleicht zweite, dritte Fahrradstunde mit Mama und Papa absolvieren. Wann habe ich

das überhaupt schon mal in Berlin gesehen? Da kriege ich auch Gänsehaut, dass so kleine Kinder mitten in der Stadt einfach fahren dürfen. Und das sind so Sachen, glaube ich, was du auch sagst. Und das wäre jetzt auch mal eine Frage: Wie schaffen wir denn die Irritation? Weil, na klar, ich kann auf diese Apps zugreifen, aber ich brauche ja erstmal überhaupt einen Grund, nicht mehr im Auto so zu machen. Weil, es ist ja alles erlaubt. Du darfst hier parken in Eimsbüttel umsonst und damit den Raum nutzen, der eigentlich auch mir gehört. Das ist eine Größe von, kennt man ja auch, die Berechnung zum Kinderzimmer. Wo seht ihr da oder du Möglichkeiten überhaupt mal? Also wir stehen ja jetzt auf der Bremse, sind aber auch nur 25 Prozent, die auf der Bremse stehen. Der Rest ist immer noch in den Jobs, die man nicht digitalisieren kann. Und die erleben ja nicht diesen Wandel, sondern haben eher anderen Stress und sind wahrscheinlich wirklich jetzt gerade in einem sicheren Auto unterwegs. Wenn es jetzt irgendwann mal wieder gut gehen sollte nach Corona, wie stupsen wir an, dass sich da Dinge verändern? Gibt es da auch Bonus-Malus-Systeme oder wie siehst du das?

speaker\_SPEAKER\_01 (43:23)

Ja, da würde ich zum Beispiel auch sagen, auch da sind einige Dinge auf einem positiven Weg. Ich glaube, das Thema Parkraumbewirtschaftung, bis vor zehn Jahren hat da niemand drüber gesprochen. Ich glaube, das war so ein Thema: Was ist denn Parkraumbewirtschaftung? Mittlerweile, glaube ich, wird in sämtlichen Städten und Gemeinden und Kommunen das Thema Parkraumbewirtschaftung ein wichtiges Thema. Und deine Frage zur Veränderung, das ist ein großes, weites Feld. Wie kriegen wir Veränderungen in der Mobilität hin? Ich glaube aber, dass ein ganz wichtiger

Schlüssel definitiv auch in der Parkraumbewirtschaftung liegen wird. Ich glaube, in 20 Jahren werden sich Leute fragen: "Wie kann das sein, dass ich in der Innenstadt den ganzen Tag auf einer Fläche, wo zwölf Fahrräder stehen konnten, einen Pkw die ganze Zeit kostenlos stehen lassen konnte? Also, das ist ja undenkbar. Da kann man ja auf der Fläche, was kann man da für schöne Dinge tun?" Aber der Punkt ist, und das finde ich ganz interessant, die Arbeit, die man in den letzten Jahren in Kopenhagen gemacht hat, die haben ja jedes Jahr sukzessive drei Prozent weggenommen. Ich glaube, was nicht funktionieren wird, ist, wenn man jetzt sagt, wenn jetzt bei den rot-grünen Koalitionsverhandlungen herauskommt: "Wir wollen den Parkraum innerhalb des Ring-2s halbieren." Ich glaube, dann gibt es wirklich einen Aufstand. Das werden wir nicht hinkriegen. Ich glaube aber, wenn man sagt, in den Koalitionsverhandlungen: "Wir nehmen jedes Jahr drei Prozent des Parkraums zurück und der restliche Parkraum, dennoch da ist", an der Stellschraube drehen wir ja. Das wäre genau die Einnahmesituation beibehalten. Also die Parkgebühren erhöhen. Und ich glaube, dadurch würde in der Tat was passieren. Warum haben wir jetzt unser Arbeitsverhalten verändert? Weil bestimmte Dinge einfach so nicht mehr funktionieren. Und warum würde da jemand sein Mobilitätsverhalten? Es werden nach wie vor Leute mit dem Pkw unterwiesen. Darum geht es auch gar nicht. Es geht gar nicht darum, zu sagen, den Leuten irgendwas zu verbieten. Es müsste nur so sein, dass andere Dinge auch möglichst attraktiv sind. Wir haben noch gar nicht über Einzeltarife im HVV gesprochen. Da muss man einfach sagen, da gibt es noch sehr, sehr viel an der Stelle, wo wir drehen können. Und vielleicht können wir uns da ein Wiener Beispiel, die haben die Parkraumbewirtschaftungsgebühren sozusagen eingesetzt, um ihr 365-Euro-Ticket zu promo-

ten. Und vielleicht, also worauf ich hinaus will, das 365-Euro-Ticket wird auch gestritten. Ich finde es zwar ganz gut, ich weiß, dass einige das kontrovers sehen. Aber was, glaube ich, unstrittig ist, dass wir für ein Einzelticket, was 3,40 Euro kostet, Hin- und Rückweg 6,80 Euro, das muss man einfach sagen: Das ist nicht akzeptabel. Und das ist auch nicht zeitgemäß. Das ist weder unter Klimagesichtspunkten zeitgemäß, noch unter den Gesichtspunkten, dass man sagt, soziale Gerechtigkeit ist ein Thema. Da gibt es schon noch ein paar schöne Stellschrauben, an denen man drehen kann. Sowohl die ÖPNV-Preise als auch das Thema Parkraumbewirtschaftung, als auch das Thema Infrastruktur, dass man sagt: "Wir haben wirklich solche Fahrradwege", wie du es eben gesagt hast, "wo uns die Tränen kommen, weil da auch kleine Kinder oben fahren können". Da fallen mir nicht so wahnsinnig viele Radwege in Hamburg ein, wo ich sagen würde: "Da würde ich jetzt kleine Kinder ganz alleine fahren lassen". Wenn wir das geschafft haben, dann sind wir, glaube ich, auf einem sehr guten Weg.

speaker\_SPEAKER\_00 (46:32)

Sehr schönes Schlusswort, weil im Hintergrund von mir wird geklatscht. Das ist immer das Zeichen für mich, dass es 21 Uhr ist. Mittlerweile auch nur eine Minute, aber das steht auf dem anderen Blatt. War ein klasse Austausch. Ich bin dir noch eine Mail schuldig, die bekommst du gleich noch. Und ja, ich freue mich, wenn wir uns mal in real irgendwann wiedersehen. Und ich glaube, wenn wir alle uns als Team begreifen, das ist vielleicht auch nochmal so ein Hinweis wert, weil was du auch gesagt hast, dass die Verbände jetzt auch mal zusammenarbeiten und so weiter. Weil eigentlich haben wir auch eine große Lobby, aber wir haben sie diversifiziert auf Verkehrsträger. Und ich glaube, wenn wir das mal aufhören und

sagen einfach: "Wir sind die ohne Autos oder die, die ohne Autos leben wollen", dann werden wir ganz schön viele. Ich wünsche dir noch einen schönen Abend.

speaker\_SPEAKER\_01 (47:14)

Vielen Dank.

speaker\_SPEAKER\_00 (47:15)

Tschüss Thomas.

speaker\_SPEAKER\_01 (47:17)

Bis ganz bald. Tschüss.