

# SheDrivesMobility67 - Bündnis

speaker\_SPEAKER\_01 (0:16)

Ja, ich freu mich sehr. Ich bin umringt, wie ihr seht. Das ist, glaube ich, das größte Panel, was ich online hier in meinem Podcast moderieren darf. Ich habe mich aber sehr gefreut, dieses Thema mal ein bisschen vertiefen zu können. Ich werde die Gäste auch einzeln mal gleich zu Wort bitten, aber möchte zuvor noch mal den Link setzen zu meiner Arbeit auch. Also sozialverträgliche Mobilität, das ist ja heute mein Schlagwort mit den Gästen, die ihr hier auch schon jetzt seht. Ich war auf der IAA und interessanterweise hat dieses Thema außerhalb der Messehallen stattgefunden. Und das war von einer Messe in München ja hauptsächlich auch organisiert. Aber es treibt die Leute tatsächlich um. Entweder werde ich gefragt: "Wie soll ich denn zukünftig noch zu meiner Arbeitsstelle kommen?" Oder aber ich werde gefragt: "Verbessert sich denn endlich was für mich?" Also es ist auch etwas, was da die Emotionen ziemlich geweckt hat. Beginnen möchte ich aber mit Johannes Russmann von NABU, von denen ja das Bündnis sozusagen auch ausgegangen ist. Wie seid ihr darauf gekommen, mal in diese Aspekte reinzuschauen und euch als Bündnis auch zusammenzustellen?

speaker\_SPEAKER\_02 (1:22)

Genau, erst mal auch vorweg vielen Dank für die Einladung. Und es ist auch noch mal wichtig zu betonen, dass wir sozusagen die Initiatoren dieses Bündnisses waren, aber dann ja nicht allein dieses Bündnis aufgesetzt haben, sondern das war dann halt schon ein längerer Prozess. Also wir waren mit einzelnen Akteuren im

Vorfeld schon auch im Austausch. Und wir haben das dann zwar initiiert, aber der Prozess, dass wir jetzt diese Plattform sind, die wir jetzt heute sind, das war natürlich ein Gemeinschaftswerk, würde ich mal sagen. Und ja, der Grund ist eigentlich der, dass wir als Umweltverband und die anderen Umweltverbände natürlich auch schon lange zum Thema Verkehrswende arbeiten. Immer mit dem Fokus natürlich relativ fokussiert auf die Emission, CO<sub>2</sub>- und Luftschadstoffe. Und uns aufgefallen ist, wir vergessen so ein bisschen die allgemeine Verkehrswende, was da drumrum halt noch so passiert. Also wir haben es einfach sehr stark aus der Umweltbrille natürlich betrachtet. Ist natürlich auch einfach für Umweltverbände klar, dass es so ist. Und man muss sagen, dass jetzt nach vielen Jahren Arbeit einfach, wenn man auf die Straße guckt und rausgeht, einfach sehr wenig passiert ist. Und dazu kommt noch, dass bei dem Thema Mobilität, anders jetzt bei Themen von Kollegen von uns, wie jetzt Landwirtschaft oder Energie, das natürlich alle Menschen in diesem Land unmittelbar oder mittelbar betrifft. Und dadurch halt auch eine ganz andere Dynamik in der öffentlichen Debatte ist. Also was man oftmals auch merkt, ist, dass Ängste gemacht werden vor Freiheitsverlust, Ängste gemacht werden vor Wohlstandsverlust. Also jeder, für jeden Menschen in diesem Land und überall auf der Welt ist Mobilität ein Thema. Und damit lässt sich natürlich auch sehr einfach spielen. Und auch gerade für die Politik ist es halt auch leicht zu sagen: "Wir sehen zwar die große Klimalücke, die sich gerade beim Sektorverkehr auftut. Aber was sollen wir machen?" Da wird immer so verwiesen, direkt oder indirekt nach Frankreich an die Gelbwesten, die es vor ein paar Jahren gab. Das ist so das große Schreckgespenst in der deutschen Politik. Was passiert, wenn jetzt eine CO<sub>2</sub>-Steuer kommt? Wenn Benzinpreise hochgehen? Und das macht es halt relativ einfach, ein-

fach nichts zu tun und zu verharren im Stillstand. Und uns ist halt in vielen Gesprächen mit anderen zivilgesellschaftlichen Akteuren schon früh aufgefallen: "Moment mal, auch Akteure, die jetzt nicht sich originär mit dem Thema Mobilität auseinandersetzen oder wo das nicht in das Portfolio originär passt, geben uns Zeichen, dass es da wirklich großes Interesse gibt und große Schnittmengen." Und dann haben wir gemerkt, wenn wir jetzt mal gucken würden, wenn wir ein breites zivilgesellschaftliches Bündnis hätten und uns dafür aussprechen würden, dass wir eine neue Mobilität wollten, dann wäre das ein Riesenzeichen an die Politik, nämlich genau das zu sagen: "Guck mal, ihr braucht jetzt nicht zu warten." Also die Zivilgesellschaft ist schon einen Schritt weiter. Jetzt das Bündnis, wie wir haben, sind wirklich viele Millionen Menschen, die dahinterstehen. Und wir wollen eine neue Form der Mobilität, weil die, die wir jetzt haben, ist weder umweltgerecht noch sozial gerecht, noch gesundheitsfördernd und so weiter. Das war so eigentlich der Auslöser, warum wir uns mal gedacht haben, wir versuchen mal ein bisschen die Fühler auszustrecken. Wir sind natürlich total froh, dass das auch so gut geklappt hat, dass wir am Anfang natürlich eine Blackbox, weil so eine Zusammenarbeit auch zu anderen Themen natürlich noch gar nicht gab. Und deswegen freuen wir uns sehr, dass das so gut funktioniert hat.

speaker\_SPEAKER\_01 (4:42)

Ja, finde ich einen spannenden Hinweis. Ich habe gerade ein Interview für den SWR gegeben, wo auch wieder kam: "Aber eigentlich muss es doch die Politik machen." Und da habe ich gesagt: "Ja, aber wer macht denn Politik?" Also Alexander ist ja gerade im Wahlkampf auch. Man will ja gewählt werden. Also das ist ja etwas, wo man auch reaktiv ist, ein Stück weit, nicht nur aktiv. Und wenn

das nicht formuliert wird, dass wir eine Veränderung wollen und nicht adressiert wird, dann wird sie ja auch nicht kommen. Damit habe ich dich schon ein bisschen eingeführt. Wir duzen uns, weil wir natürlich VCD-Kollegen sind. Das ist aber auch ein unglaublich breites Thema, Alexander. Also habt ihr euch da verschiedene Handlungsfelder entwickelt oder wie seid ihr da vorgegangen, dass es nicht total ausfranst und man eigentlich sagt: "Dann schaffen wir auch wieder nichts", weil es zu unkonkret bleibt?

speaker\_SPEAKER\_03 (5:26)

Hallo Katja, erst mal. Ja, wir haben uns am Anfang Gedanken gemacht: Wie bauen wir das Ganze auf? Sind dann nach einiger Diskussion in vier Handlungsfelder gekommen, die wir gefunden haben und haben die dann auch mit verschiedenen Expertisen diskutiert. Zum Beispiel hatten wir Ruth Blanck vom Öko-Institut dabei gehabt, Mathias Großklaus von Neuland21, aber auch Gabriele Mertens-Zündorf vom BAGSO. Einfach nur mal so ein paar Beispiele zu nennen, wo wir dann mit der Expertise von anderen diskutiert haben, was denn da die möglichen Felder sind, die wir da finden und wie wir sie ausformulieren. Letztlich haben wir dann vier Dimensionen gefunden, die wir weiter ausgearbeitet haben. Die erste Dimension ist eben die Daseinsvorsorge und gesellschaftliche Teilhabe. Also Mobilität als Teil der Daseinsvorsorge muss anerkannt werden und Maßnahmen zum Beispiel eben auch umfassen auch die Erhöhung der Regelsätze in der Grundsicherung für Mobilität. Wer es vielleicht weiß, momentan ist dem SGB II, also Sozialgesetzbuch, der Satz bei 40 Euro für die gesamte Mobilität. Und das ist ja zum Beispiel die Herausforderung, wenn es dann kein Sozialticket gibt, was eben dem Preis entspricht, sondern wenn das sogar teurer ist oder gar kein Sozialticket da ist und

ich kein Auto habe, bin ich mit wenig Einkommen ziemlich aufgeschmissen. Dann aber auch die Verpflichtung, eben was wir schon vorab diskutiert haben, der Verkehrsanbieter zur Barrierefreiheit, einheitliche Bedienstandards im öffentlichen Personennahverkehr. Also dass ich Klarheit habe, dass ich von meinem Ort jeweils die Stunde wegkomme und auch wieder zurückkomme und dass das Mindestmaß ist, aber eben auch verständliche Preis- und Buchungssysteme, wie auch eben integriert zu planen überhaupt die Versorgung mit Mobilität, sichere Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr und am besten eigentlich, wenn man solche neue Wohngebiete baut, dass man dann auch gleich sagt: "Wie kommt man da eben mit dem Umweltverbund, also Bahn, Bus, Fahrrad, zu Fuß am besten hin?". Dann aber auch eben Lebensqualität, Gesundheit als Dimension 2, dass sich das Verkehrssystem verändern muss, um Gesundheit und Lebensqualität nicht länger einzuschränken. Eben weiter konsequente Strategien zur Senkung von Schadstoff- und Lärmemissionen und auch wie man eben weiter verkehrsberuhigende Maßnahmen und Umgestaltung von Quartieren machen kann. Dazu gehört für uns aber eben auch die Frage soziale Wohnpolitik. Wir wissen ja, dass viele Menschen eben mit wenig Einkommen an lauten und abgasreichen Straßen wohnen und wenn die natürlich jetzt besser gestaltet werden, steigt ja dann auch auf die Miete und das darf dann eben nicht dazu führen, dass die Miete sich dann nicht mehr leisten lässt. Also das muss dann auch sozial flankiert werden. Die Dimension 3 ist die Mobilitätswirtschaft, wo wir eben vor allen Dingen die rechtlichen Rahmensetzungen für klimafreundliche Mobilität und Zukunftstechnologien haben wollen. Ich nenne jetzt mal als VCDler das Stichwort Bundesmobilitätsgesetz, was wir ja auch weiterspielen, auch im Bündnis. Eine industrie- und strukturpolitische Begleitung der

Transformation vor allen Dingen des Automobilinnensektors. Da wird ja die größte Transformation stattfinden, als eben auch die Etablierung des Leitbilds: Gute Arbeit im gesamten Mobilitätssektor. Also, dass die Menschen eben von ihrer Arbeit auch gut leben können und dass wir da eben keine schlechten Lohnverhältnisse mehr haben und das eben in allen Bereichen, weil es eben dann umfassende Weiterbildungsinitiativen um die Menschen, die von der Transformation betroffen sind, eben auch die Qualifikation zu geben, die sie für die Zukunft brauchen. Und letztlich aber auch die Frage des Kulturwandels, wie wir dort eben weiter agieren, um eben eine neue Mobilitätsstruktur auch erfahrbar zu machen. Also mehr Räume zulassen, wo man neue Mobilitätsformen austesten kann und auch vielleicht mal die eigenen Konsumgewohnheiten kritisch hinterfragt, als auch welche Alternativen es eben gibt. Und Mobilitätsbildung und -Beratung im Grunde genommen für alle Altersklassen, die auch Beispiele aufzeigt, wie man eben auch ohne Auto mobil sein kann. Soweit eigentlich erstmal unsere vier Dimensionen und Handlungsfelder.

speaker\_SPEAKER\_01 (9:40)

Dankeschön. Da sind natürlich schon paar Sachen angeklungen, die den DGB besonders interessieren. Ich finde Ihre Position, Herr Stuber, auch ganz spannend, weil Sie natürlich einmal sich in Richtung ArbeitnehmerInnen orientieren, aber Ihre ArbeitnehmerInnen sind natürlich auch unterwegs. Also Sie müssen zur Arbeit kommen, aber Sie bauen auch Dinge oder sind da tätig, wo Mobilität gemacht wird. Wie sehen Sie diesen Faktor der sozialverträglichen Verkehrswende? Was ist für Sie wichtig?

speaker\_SPEAKER\_04 (10:12)

Ja, auch von meiner Seite erstmal schönen Dank für die Einladung. Alexander Kaas Elias hat ja eben schon einige Punkte genannt. Sie haben darauf verwiesen. Für Beschäftigte in der Mobilitätswirtschaft ist natürlich an vorrangiger Stelle erstmal, dass Wohlstand und Beschäftigung erhalten bleibt, beziehungsweise auch unter neuen Bedingungen so ist, dass die Menschen gut leben können davon. Das heißt, der Strukturwandel, der ansteht, der muss gerecht gestaltet werden. Gleichzeitig, wie Sie gesagt haben, sind wir natürlich auch interessiert daran, dass Verkehr künftig die Gesundheit weniger belastet und Beschäftigte, beziehungsweise Gewerkschaftsmitglieder sind natürlich eben auch Kunden und gerade Pendelnde, wenn es auf den Weg zur Arbeit und zurück geht und haben Interesse daran, dass überall Zugang zu attraktiven und bezahlbaren Angeboten existiert. Sie wissen also um die Notwendigkeit der Mobilitätswende, weil wir eben bis 2045 klimaneutral sein müssen und in den letzten zwei Jahrzehnten im Verkehrsbereich halt herzlich wenig passiert ist, was die Minderung von CO<sub>2</sub>-Emissionen angeht. Dieser Stillstand muss aus unserer Sicht jetzt enden, weil für die Beschäftigten natürlich es möglicherweise wesentlich problematischer ist, wenn es jetzt zu drastischen Maßnahmen und entsprechenden Brüchen kommt. Das kann sowohl die Beschäftigten in der Mobilitätswirtschaft treffen, also wenn der Antriebswechsel von Verbrenner auf Elektromobilität beschleunigt wird, bis 2030 nicht 8 Millionen, sondern 14 Millionen Fahrzeuge mit Elektroantrieb produziert und auf die Straße gebracht werden müssen, heißt das im Umkehrschluss natürlich, dass die anderen Bereiche schneller schrumpfen müssen. Das heißt, Arbeitsplätze können auch verloren gehen, aller Wahrscheinlichkeit nach. Geht es gleichzeitig aber auch darum, das hatte Alexander eben auch schon betont, dass eben Menschen mit

weniger Geld mit den Preissprüngen, die durch höhere CO2-Preise verursacht werden können, konfrontiert werden können, ohne dass es tatsächlich klimagerechtere oder bezahlbare alternative Angebote gibt. Das heißt, wir können eigentlich in dem Bündnis, in dem wir uns jetzt über ein Jahr darüber auseinandergesetzt haben, gemeinsam deutlich machen, dass diese Beschleunigung der Veränderungen wirklich nur funktionieren kann, wenn wir die Mobilitätswende mit gesellschaftlicher Teilhabe, mit Lebensqualität und mit guter Arbeit im gesamten Verkehrssektor positiv verknüpfen können. Und das heißt auch, dass man eben stärker darauf setzen muss, um Ihre Eingangsfrage auch so ein bisschen nochmal zu beantworten. Die Mobilitätswende ist sicherlich in der Umsetzung dann Aufgabe der Politik, aber davor geschaltet muss auch sein, eine gesellschaftliche Debatte. Und wir wollen als Bündnis da eine breite Plattform dafür bieten, dass diese gesellschaftliche Debatte nicht nur von Expertinnen und Experten geführt wird, sondern eben auch von denjenigen, die im Alltag daran beteiligt sind. Das heißt eben auch beispielsweise, dass man sich darüber Gedanken machen muss, wie man die Beschäftigten in dieser Debatte mit einbezieht.

speaker\_SPEAKER\_01 (13:45)

Dankeschön. Die evangelische Kirche, Frau Dr. Gütter, das ist natürlich etwas, was ich absolut assoziiere mit 'Schöpfung bewahren', also sozusagen die Kernkompetenz, die wir eigentlich auch für die Klimakrise benötigen, dass wir halt wirklich Wert drauf legen, dass auch zukünftige Generationen noch ein gutes Leben führen können. Wie ist so Ihre Haltung zur Verkehrswende und welche Möglichkeiten sehen Sie da auch als Kirche mitzugestalten?

speaker\_SPEAKER\_05 (14:12)

Ja, von meiner Seite Hallo und danke für die Einladung. Ja, Sie haben es ja schon gesagt, also die Bewahrung der Schöpfung, aber auch natürlich der Einsatz für soziale Gerechtigkeit, für ein gutes Leben für alle ist für Kirche eine Kernaufgabe. Und daraus begründet sich eigentlich auch schon unser Engagement, vor allen Dingen für Klimagerechtigkeit und Nachhaltigkeit. Und in diesem großen Rahmen setzen wir auch unsere Beteiligung bei diesem Bündnis. Also der Klimawandel ist ja ohne Zweifel eine der größten Herausforderungen der Gegenwart, nicht nur, weil er das Leben, das ganze Leben, auch das Leben der Mitschöpfung bedroht, sondern weil er ja vor allen Dingen jetzt erst mal in den ersten Jahren, das ändert sich gerade, aber in den ersten Jahren vor allen Dingen die getroffen hat, die am wenigsten dazu beigetragen haben, also nochmal so diese globale Ungleichheiten verschärft hat. Und er nimmt auch zukünftigen Generationen ihre Lebenschancen. Und das sind große ethische Herausforderungen. Und weil eben der Sektor Mobilität bisher sehr wenig oder fast gar nichts zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen beigetragen hat, sehen wir da eben besonders viel Notwendigkeit, dass da etwas geschehen muss. Und das war auch der Grund, warum der Rat der EKD auch zu meiner Überraschung zugestimmt hat, sich an diesem Bündnis zu beteiligen. Vielleicht so zwei Aspekte, die uns als Kirchen besonders wichtig sind dabei. Natürlich sind wir dafür, dass die Mobilitätswende jetzt möglichst schnell umgesetzt wird, aber sie muss so umgesetzt werden, dass sie eben nicht wieder zu Lasten der Schwächeren oder der Armen geht in Deutschland, wie aber auch weltweit. Wir haben ja auch eine weltweite Partnerschaft, eine weltweite Perspektive. Und wenn wir jetzt nach Lösungen suchen

in der Mobilitätswende, dann dürfen gerade ihre Rechte nicht verletzt werden. Das gilt zum Beispiel auch für die Rohstoffgewinnung in der E-Mobilität. Da müssen wir auch drauf achten. Und das andere ist dieser vierte Aspekt, den Alexander vorhin benannt hat, nämlich der notwendige Kulturwandel. Ich denke, oder wir arbeiten ja auch sehr stark daran, dass wir vor allen Dingen neue Leitbilder brauchen, wie wir in Zukunft eigentlich leben wollen, dass wir motivierende Visionen brauchen, wie ein Leben aussieht, das sich eben nicht immer mehr, immer schneller, immer besser erschöpft und das eben nicht auf Kosten anderer Menschen und nicht auf Kosten der Mitschöpfung stattfindet. Und das Ganze einmal für diesen Mobilitätssektor auch durchzuspielen, eine solche Zukunftsvision zu entwickeln, fand ich persönlich besonders spannend und wichtig. Und ich glaube, das ist uns auch ganz, ganz gut gelungen, dass wir also in unserem Papier erst mal mit einer Vision starten und nicht gleich mit Forderungen und mit den vielen schwierigen Zielkonflikten, sondern am Anfang muss eine Vision stehen, wie es auch anders gehen kann. Soweit vielleicht erst mal.

speaker\_SPEAKER\_01 (17:35)

Das ist tatsächlich auch sehr wichtig, weil man immer auf etwas zustreben muss. Man muss ja irgendwie eine Idee von Ziel haben. Und da ist zum Beispiel Anne Hidalgo meiner Meinung nach, sie tritt ja jetzt auch für das Amt der Präsidentin in Frankreich an. Die ist da sehr stark unterwegs, dass sie sehr genau weiß, wie ihr Paris aussehen soll. Und das zieht, glaube ich, sehr viel mehr mit, als wenn man so diese kleinen Schritte macht. Ich will gar nicht so sehr über die Friedrichstraße und den Jungfernstieg, die ja autofrei sind, lästern, aber es sind halt 700 Meter und da erlebt man nichts, was visionär ist oder was irgendwie ein neues Gefühl gibt.

Damit kommen wir zur letzten in der Runde, sozusagen in der ersten. Frau Verspohl, ich habe ja selber auch schon zugegeben, dass ich sehr stark mittlerweile darauf achte, was Barrierefreiheit angeht, was auch Gerechtigkeit im Zugang zu Mobilität überhaupt angeht. Habe auch gelernt, dass der neue ICE schon wieder eine Verschlechterung vor allem für Menschen im Rollstuhl darstellt, was ich mir auch selber nicht mehr erklären kann. Was ist Ihr Antrieb und was ist Ihnen besonders wichtig in diesem Bündnis?

speaker\_SPEAKER\_06 (18:37)

Ja, vielen Dank. Und was uns in diesem Bündnis angetrieben hat oder was uns da reingebracht hat, unsere Mitglieder treibt natürlich auch die Angst um vor steigenden Benzinpreisen und dann können sie nicht mehr mobil sein. Viele haben eine sehr kleine Rente, eine kleine Erwerbsminderungsrente und das kann für uns nicht der Weg sein, wenn man keine Alternativen aufzeigt, sondern einfach nur den CO2-Preis steigen lässt. Und das fand ich den spannenden Ausgangspunkt in diesem Bündnis. Also nicht nur Forderungen zu stellen, sondern zu überlegen: Wie könnte es denn besser aussehen? Wie könnte es auch besser sein als jetzt? Also nicht nur, wie erhalten wir das, was wir haben, sondern wenn wir noch mal ganz neu nachdenken, wie sehr denn eine gute Mobilität für alle aus. Und es ist bereits heute so, dass viele Menschen gar nicht Zugang zu Mobilität haben. Das ist gar nicht gerecht verteilt und eigentlich wissen wir das alle aus eigener Erfahrung. Kinder und Jugendliche können nicht selbstbestimmt mobil sein in den meisten Regionen. Also das geht nur in Städten, wo es wirklich einen guten ÖPNV gibt. Auf dem Land ist man davon abhängig, dass Mama einen dahin fährt, wo man gerne möchte. Da erinnern wir uns alle dran. Und das kommt auch später wieder. Also auch

pflegebedürftige ältere Menschen sind darauf angewiesen, dass Enkelkinder oder Nachbarn oder so sie zum Arzt fahren, zur Kirche fahren, zur Doppelkopfrunde fahren. Und das Gleiche gilt für Menschen, die nicht sehen oder hören können oder aus anderen Gründen nicht Auto fahren können. Das sind eigentlich ganz schön viele, die wir immer wieder vergessen, weil es muss halt nicht nur ein Recht geben, selbstbestimmt mobil zu sein, sondern auch eine Möglichkeit. Und deshalb finde ich diesen Einstieg, den wir gewählt haben, über die Daseinsvorsorge auch so gut. Also Mobilität ist etwas, was vom Staat auch vorgehalten werden muss, die Möglichkeit und die Möglichkeit auch für alle teilzunehmen. Das ist natürlich auch eine Preisfrage. Das hat der Elias am Anfang schon gesagt, wenn das Sozialticket teurer ist als der in Hartz IV oder in der Grundsicherung im Alter vorgesehene Satz, ist das schwierig. Und dann Barrierefreiheit ganz konkret und technisch. Es ist natürlich niemand gegen Barrierefreiheit, aber das wird einfach nicht mitgedacht. Also wenn man die Leute fragt, alle sind dafür, aber da passieren immer wieder so Sachen wie jetzt mit dem ICE oder dass wieder Bahnhöfe gebaut werden, wo der Bahnsteig zu niedrig ist, um in die Regionalzüge zu kommen, dass wir keine einheitliche Bahnsteighöhe haben in Deutschland. Autonomes Fahren finde ich eine total spannende Entwicklung gerade, weil das auch gerade Menschen helfen kann, die es nicht selber fahren können und dürfen. Und da sehen wir jetzt, dass Fahrzeuge entwickelt werden, wo die Batterie unter dem Fahrzeug ist und nicht im Heck. Hätte man auch ins Heck bauen können, dann könnte auch ein Rollator oder ein Rollstuhl einsteigen. Jetzt ist zu spät. So einfach nicht mitgedacht. Das sehen wir an ganz vielen Stellen und ich glaube, das muss einfach mehr ins Bewusstsein noch rücken, weil das nachher wieder umzubauen ist sau schwer. Also jetzt die

Bahnsteighöhen zu verändern von bestehenden Bahnsteigen ist halt viel schwieriger, als wenn man das beim letzten Umbau gleich mal mitgedacht hätte. Das hoffen wir einfach, dass das als Thema noch mal mehr ankommt, weil das nützt im Endeffekt allen. Das sind ja nicht nur Rollstuhlfahrer, das sind Leute mit dem Rollator, das sind Leute mit dem Kinderwagen, die mit dem Fahrrad unterwegs sind oder einfach mit einem schweren Koffer.

speaker\_SPEAKER\_01 (21:54)

Ich habe das in München gesehen, da haben die an einigen Bahnsteigen so eine Rampe reingebaut. Das war dann in Gelb mit dem Zeichen für Rollstuhl, dass die Bahn, da wo sie hält, da war sie dann auf jeden Fall auch barrierefrei. Ist natürlich eine gute Brückenlösung sozusagen, zeigt aber eben auch, dass es nicht baulich nachgedacht wurde, das insgesamt zu machen. Und tatsächlich muss ich sagen, wenn ich mit meinem Klapprad und zwei Rucksäcken unterwegs bin, ich falle auch eher in die Züge der deutschen Bahn manchmal rein, als dass ich das wirklich gut gewährleisten kann, dass ich da einfach einsteige. Johannes, mir ist nochmal wichtig, das ist ja jetzt schon, wir haben so ein bisschen im Vorgespräch gehört, es war ja auch ein bisschen ein Ringen und es hat auch ein bisschen etwas gedauert, was ja auch normal ist, weil sehr unterschiedliche Menschen mit ihren Organisationen hier zusammengekommen sind. Also kannst du vielleicht nochmal so ein bisschen den Prozess der Gestaltung vielleicht beschreiben und wie die Zusammenarbeit so funktioniert?

speaker\_SPEAKER\_02 (22:56)

Genau, also wir haben ja unser Papier, unser gemeinsames, jetzt im April veröffentlicht, was ja jetzt auch noch gar nicht so lange her

ist. Das sind jetzt einige Monate, sind wir sozusagen auch öffentlich sichtbar. Die Zusammenarbeit im Vorfeld ist natürlich schon deutlich länger. Also wir haben im Dezember 2019, glaube ich, haben wir eine Konferenz veranstaltet zum Thema Sozialverträgliche Qualitätswende. Das war, da haben wir zum ersten Mal sozusagen Sozialverträglichkeit und Verkehrswende, haben wir es damals noch genannt, einmal zusammengebracht und haben Vertreter der Politik, Vertreter von Städten und von den einzelnen Verbänden einmal zusammengeholt, um mal zu gucken, gibt es denn da eigentlich Interesse? Also man muss ja auch, jetzt gehen wir davon aus, dass es selbstverständlich ist, dass wir hier alle, wie wir sitzen, plus noch die anderen Organisationen, die Teil des Bündnisses sind, eine gemeinsame Vision davon haben: Was bedeutet eigentlich Verkehrswende oder Mobilitätswende? Das ist ja für uns jetzt schon selbstverständlich, dass wir das haben. Das war es aber vorher natürlich nicht. Und das mussten wir natürlich erst mal ausloten. Gibt es denn, also gibt es überhaupt Interesse auch jetzt A seite der Politik? Kommt da jemand, interessiert sich der für jemand? Und dann interessiert es eigentlich auch die anderen zivilgesellschaftlichen Akteure so weit, dass man wirklich auch mit eigenen Ressourcen da reingeht und Interesse daran hat, zu arbeiten. Und es wurde halt ziemlich schnell klar, ja, von beiden Seiten existiert es großer Bedarf da. Was uns natürlich sehr erfreut hat. Und dann war das halt ein Prozess, der dann, ich würde sagen, so ein dreiviertel Jahr ungefähr war, dass wir uns dann zusammengesetzt haben und einmal erst mal geguckt haben, wie Ines und Martin das vorhin auch schon genannt hatten. Wir haben halt angefangen, die Vision erst mal zu skizzieren. Wir haben das Problem von vorne raus halt gedacht. Und das so sind wir dazu gekommen, dass es dann Positionen gibt. Natürlich mussten wir Kompromisse

alle eingehen. Ist klar, wenn man eine Bündnisarbeit macht, dann ist das so. Aber dafür, dass wir so unterschiedliche Interessen in Teil auch vertreten, sind wir alle, glaube ich, relativ nah an unseren Leitbildern geblieben. Und das war ein sehr, also ein schnell, sehr vertrauensvolle, sehr gute Zusammenarbeit. Und es hat erstaunlich gut geklappt. Also für uns war das zuerst natürlich eine Black-box, wie funktioniert es? Aber es hat sich sehr schnell wirklich ein großes Interesse von allen Beteiligten gezeigt und eine vertrauensvolle Zusammenarbeit. Und genau, soweit, dass wir dann im April halt das Papier veröffentlichen konnten.

speaker\_SPEAKER\_01 (25:24)

Ich glaube, man denkt sich dann automatisch auch anders mit, wenn man mal hinter die Kulissen von den Personen, die da so in dem Kreis waren, schauen durfte. Merkt man ja auch, welche Themen beschäftigen die andere Person? Also ich glaube, das hilft ja auch, weil wir eben dabei waren, Barrierefreiheit wird nie mitgedacht. Also man hat ja jeder für sich irgendwelche Punkte, wo man immer das Gefühl hat, warum hat da wieder keiner dran gedacht? Das wird dann jeder von Ihnen ja auch, glaube ich, erzählen können. Und wenn so eine Gruppe zusammenkommt, klar ist es auch immer Kompromiss, wie in jeder guten Beziehung. Aber es ist ja auch eine Bereicherung, mal aus den Augen der jeweils anderen Personen vielleicht zu schauen.

speaker\_SPEAKER\_02 (25:24)

Richtig. Und das ist ja auch gerade der Mehrwert, den wir haben. Also die umweltbezogenen Visionen oder Forderungen, die wir da aufstellen, sind jetzt für den VCD, NABU oder BUND jetzt auch

jetzt nicht die große Neuigkeit. Die Neuigkeit ist, dass wir alle, die wir hier sitzen, das zusammentragen. So, das macht es besonders.

speaker\_SPEAKER\_01 (26:26)

Ja, und ich glaube tatsächlich, dass, das würde ich dich gerne fragen wollen, Alexander, dieses sozial verträglich nimmt ja so ein bisschen, wie soll ich sagen, Emotionen vielleicht raus, in dem Sinne, dass wir doch ein relativ krasses Gegeneinander manchmal haben. Also wir alle wollen die Welt verbessern, aber jeder natürlich so, wie es ihm am besten passt oder ihr. Und ich glaube, selber auch zu merken, wenn ich so Vorträge halte, wenn man auf diesen sozialen Aspekt geht und auch mal zeigt, genau was Frau Verspohl eben auch gemacht hat, dass es schon Leute gibt, die nicht mitgenommen werden im wahrsten Sinne, dann hören die Menschen eher zu. Hast du denn das Gefühl durch eure Zusammenarbeit, dass ihr auch sozusagen Projekte copy and paste weiterreichen könnt oder dass ihr euch irgendwie auch in der dann irgendwann folgenden konkreten Arbeit da bereichert?

speaker\_SPEAKER\_03 (27:11)

Ja, ich denke, es ist immer gut, über den eigenen Tellerrand zu gucken. Zum einen eben dann noch ganz andere Schwierigkeiten festzustellen, die man vielleicht vorher nicht auf dem Schirm hat. Und zum anderen, ein Verband alleine wird eben das große Thema Verkehrswende nicht wuppen können. Das werden wir wahrscheinlich nur gesamtgesellschaftlich auf den Weg bringen können. Und wenn sich hier so ein breites Bündnis aus Sozialverbänden, Gewerkschaften, Kirche und Umweltverbänden zusammenschließt, hat das nochmal eine ganz andere Wirkung. Und ja, in der Diskussion wird ja oft bestimmte Beispiele herangezogen, wie die

Krankenschwester, die dann morgens nicht mehr in die Stadt fahren kann. Und da gibt es eben aber auch Gegenbeispiele. Als der Bus aufgrund von Corona eingestellt worden ist, ist die Krankenschwester morgens nicht mehr zur Frühschicht gekommen, weil der Bus nicht mehr gefahren ist. Solche Beispiele gibt es eben auch. Und die sind leider in der politischen Diskussion bis jetzt viel zu wenig, tauchen die auf. Oder eben, was ist denn mit Menschen, die wirklich wenig Einkommen haben und zugleich eben auch ganz kleinen CO<sub>2</sub>-Abdruck und auch eben ganz wenig pendeln? Und die Projekte, die wir jetzt haben, diese Thematiken weiter in die Öffentlichkeit zu tragen, zu anderen Verbänden. Wir hatten jetzt zwei Regionalkonferenzen, eine in Baden-Württemberg sogar mit dem dortigen Verkehrsminister Winne-Hermann zusammen, eine weitere in Bayern, wo wir das mal aufgeschlagen lassen. Wir hatten auch eine Diskussionsrunde sogar mit den Spitzen unserer Verbände im KanzlerInamt, wo das mal aufgenommen worden ist. Als auch eben jetzt vor kurzem in dem Politikdialog, wo wir das nochmal mit den Fraktionen im Bundestag quasi Vertretern diskutiert haben, wie das auf den Weg gehen kann. Also das Positive ist, alle sind natürlich dafür. Sozialverträgliche Mobilitätswende - toll, wichtig, muss man weiterdenken. Allerdings die Konzeptionen sind unterschiedlich. Und ich glaube, wir sind hier so ein breites Bündnis mit so viel verschiedener Expertise aufgestellt, dass wir durchaus als Ansprechpartner auch weiterhin, ja die Politik will ich nicht sagen, weil die Politik, das sind wir alle, sondern eben für die Institutionen, für Bundesregierung, für Landesregierungen, teilweise Kommunen, dastehen. Also wir würden uns anbieten, eben weiterhin als Ansprechplattform bereit zu stehen, für die neue Bundesregierung, als auch für andere Verbände, die gerne das Interesse haben, mit uns den Austausch zu finden und gemeinsam das Ziel

zu finden: Wie schaffen wir die Klimaziele, die uns ja der Pariser Weltklimavertrag aufgegeben hat und das so sozialverträglich zu gestalten? Und wir denken, das ist möglich. Man muss nicht sozial gegen Klima ausspielen, sondern man muss beides Hand in Hand denken, weil so schaffen wir die beiden Krisen zu lösen, die Sozialkrise und die Klimakrise.

speaker\_SPEAKER\_01 (29:39)

Danke dir. Herr Stuber, wenn man sozialverträglich im Sinne von Arbeitsmarkt hört, geht es ja meistens um Entlassungen. Das ist ja meistens so etwas, ja wie soll ich sagen, positives Framing, wo eigentlich sich was Negatives für einzelne Personen dahinter steckt. Ich habe auch manchmal ein bisschen das Gefühl, wir reden zu viel über Arbeitsplätze und nicht über die Menschen, die diese Arbeit verrichten. Sie sind ja jetzt sehr nah dran an diesen Menschen. Was treibt die gerade um? Haben die eine Orientierung und was wünschen sie sich? Sie haben ja gesagt, auch die sagen, ja wir brauchen das, diesen Wandel, aber ich als Einzelperson bin vielleicht dann ja auch irritiert und habe diese Sicherheit nicht mehr, die ich so lange hatte. Wie ist so die Stimmung und was geben sie diesen Menschen mit, wohin es gehen könnte?

speaker\_SPEAKER\_04 (30:27)

Naja, ich habe ja vorhin schon angedeutet, dass das da natürlich auch durch die Geschwindigkeit, mit der jetzt die Veränderungen vonstattengehen und faktisch ist es jetzt schon so, dass Menschen entlassen werden im Automobilbereich. Erstmal durch, verursacht natürlich durch die Krise, aber durch auch Automatisierungstendenzen, Absatzprobleme, dass da natürlich auch Ängste existieren und umso wichtiger ist es und das, vielleicht sollte man da auch

noch mal darauf zurückgehen, wie die bisherige Debatte gelaufen ist. So richtig hat die bisherige Debatte diese Ängste nicht bearbeiten können oder nicht aufnehmen können. Es wurde eine sehr starke technologielastrige Debatte geführt, wo es eigentlich dann um die eine oder die andere Technologie ging und das hieß dann für die Kolleginnen und Kollegen in den Werken ganz konkret, dass es dann einfach nur um die Frage ging: Wie lange wird noch mit Verbrenner, werden noch Verbrenner produziert oder nicht? Ich denke, wir brauchen eben und das ist auch ein Impuls, weshalb die Gewerkschaften an dieser Bündnisarbeit beteiligt sind, auch aus eigenem Interesse ist, dass die Debatte breiter geführt werden muss, dass wir genau diese Ängste, die existieren, nur aufnehmen können, wenn wir eine Lösungsstrategie entwickeln, die eine stärkere Beteiligung tatsächlich mit den Nöten, aber auch mit den Wünschen, die die Kolleginnen und Kollegen haben verbunden wird und dass man den Mobilitätssektor insgesamt auch ins Visier nimmt. Wir haben natürlich auch im Fahrzeugbau einerseits die Probleme, aber im Automobilsektor, im Bahnbereich, in der Bahnindustrie gibt es ganz andere Probleme und dass man die gemeinsam aufgreift und dann eben auch noch mal thematisiert, was eigentlich im öffentlichen Nahverkehr an Aufgaben und Herausforderungen vor uns liegen, dass wir eigentlich, wenn wir einen großen Teil oder einen wesentlichen Teil der Verkehrsleistungen zukünftig umweltverträglicher und klimagerechter abwickeln wollen, dann müssen wir massiv in den Bereich ÖPNV und Schienenverkehr investieren in den nächsten Jahren. Auch diese Sachen müssen adressiert werden und muss man eben versuchen, das auch in einem Zusammenhang zu stellen und positives Framing aus der Frage einer polarisierten Debatte für oder gegen das Auto zu entwickeln, ist natürlich extrem ambitioniert, sage ich jetzt mal.

Wir werden auch weiterhin Autoverkehr haben müssen, gerade im ländlichen Bereich ist es absehbar, dass es noch sehr lange dauern wird, bis wir tatsächlich eine flächendeckende Versorgung mit öffentlichem Nahverkehr haben müssen. Gleichzeitig brauchen wir aber auch neue Fahrzeuge, die Sammelverkehre, Sharing- Dienste und ähnliche auch in den Markt bringen müssen, damit Alternativen entstehen, von denen Frau Verspohl? auch gesprochen hat, eben ein breiteres und umfassenderes Angebot heißt auch jede Menge neue Jobs und dann ist natürlich bei uns ein ganz wichtiger Aspekt, wenn es Alternativen, neue Jobs entstehen, dann ist das bisher wie in vielen anderen Bereichen auch, gerade im Dienstleistungsbereich, sind das oftmals prekäre Jobs mit schlechten Arbeitsbedingungen, mit schwierigen Arbeitszeiten, Unsicherheit, Scheinselbstständigkeit und so weiter und unser Ziel ist es natürlich, die guten Arbeitsverhältnisse in den Industriebereichen, dass wir die auf den gesamten Verkehrsbereich auch versuchen zu übertragen, das heißt, wenn die sogenannten Juicer, die diese E-Roller nachts einsammeln und aufladen, oft im eigenen Gefährt nach Hause fahren, aufladen und so weiter, dass die nicht mit 3,50 nach Hause gehen, sondern dass die tatsächlich einen Tarifvertrag kriegen, dass sie mitbestimmt in einem Unternehmen agieren können und dass die nächtliche Arbeit auch entsprechend entlohnt wird, damit dann morgens wieder diese Gefährte, wenn man sie dann haben will, auch da stehen, wo sie gebraucht werden, also da sind jede Menge Arbeits-, jede Menge Baustellen, die dazu beitragen können, dass eben auch gute Alternativen aus der Jobperspektive entstehen und erst dann kann man aus unserer Sicht davon sprechen, dass dann die Mobilitätswende auch wirklich umfassend gelingt. Gleichzeitig sind natürlich die Kolleginnen und Kollegen im öffentlichen Nahverkehr auch daran interessiert, dass sie

zukünftig bessere Umstände haben. Wir haben da ein extremes Nachwuchsproblem, weil die Arbeitsbedingungen nicht so attraktiv sind, wie sie sein müssten, damit diese Jobs auch tatsächlich in Zukunft in ausreichendem Maße genutzt werden, beziehungsweise die Dienste erbracht werden, wie wir sie brauchen im öffentlichen Nahverkehr.

speaker\_SPEAKER\_01 (35:23)

Ich finde es interessant, dass Sie das auch ansprechen, weil mir bricht es irgendwie immer das Herz im Moment, ich bin ja bei Door2Door, die Ridepooling machen und ich muss immer LEVC, also dieses London-Taxi, wird da in den Projekten immer eingesetzt, weil noch nicht so viele deutsche Hersteller in der Lage sind, solche Zwischenlösungen zwischen dem starren Bussystem und dem privaten Pkw zu bauen. Da ist leider auch MOIA nicht barrierefrei unterwegs. Das sind halt so Sachen, ja, also ich habe da wirklich den Optimismus, wir müssen jetzt einfach mal reden, das tun sie ja hier in dieser Runde auch, aber ich würde mal interessieren, das hört sich ja alles, also ich kenne es auch tatsächlich aus der Klimabewegung. Frau Dr. Gütter, ist es bei Ihren Gläubigen zu merken, dass es diese Ängste gibt? Gibt es da mehr Bedarf auch an Kontakt zu Ihnen in der Kirche und ist das ein Thema, was die Leute auch wirklich belastet?

speaker\_SPEAKER\_05 (36:30)

Ja, bei uns in der Kirche ist das Thema Mobilität natürlich auch relevant, also ich habe ja vorhin, ja, weil natürlich auch die Menschen in der Kirche, die Beschäftigten unterwegs sind, aber natürlich auch die Leute zu den Gottesdiensten und Gemeindeveranstaltungen kommen müssen. Ich habe ja vorhin gesagt, für uns ist die

große Rahmung eben das Thema Klimaschutz und da sind wir als Kirchen ja auch aktiv und stellen auch Forderungen gegenüber der Politik, aber wir sind natürlich auch nur glaubwürdig, wenn wir versuchen, auch in unserer eigenen Praxis da auch was zu verändern und insofern ist es auch eine sehr große Herausforderung. Also die meisten Landeskirchen haben inzwischen auch schon Klimaschutzkonzepte verabschiedet und da spielt auch das Thema Mobilität eine große Rolle, weil wir natürlich in allen Bereichen versuchen müssen, unsere eigenen Emissionen auch zu senken und im Bereich Mobilität gibt es da verschiedene Maßnahmen, also Förderung von Jobtickets, um den ÖPNV attraktiver zu machen, aber auch Zuschüsse zum Kauf von E-Bikes für den dienstlichen Gebrauch. Also ich kenne auch Kollegen, die tatsächlich mit Talar und Fahrrad über die Dörfer fahren. Das ist sicher eher die Ausnahme, aber die gibt es. Ja, oder bis dahin, was auch mühsam ist, aber auch wichtig ist, dass man Reisekostenverordnungen überarbeitet und da auch reinschreibt, dass auch Mitarbeitende, die mit dem Fahrrad zum Beispiel unterwegs sind, auch Vergütungen bekommen. Bis hin zu Sharing-Konzepten in Kirchengemeinden. Bis dahin habe ich jetzt gelesen, in einem Dorf in Niedersachsen, da hat die Kirchengemeinde einen Kirchenbus gekauft und der fährt die Gemeindemitglieder, holt sie ab. Statt dass zehn Leute einzeln mit ihrem Auto kommen, werden die alle in einen Bus gepackt und zum Gottesdienst oder zu einer Veranstaltung gefahren. Bis dahin, dass ich im Kirchenamt der EKD, bin ich ja in Hannover tätig, da habe ich auch lange geackert und wir haben jetzt tatsächlich unseren Transporter verkauft und ein Lastenfahrrad gekauft und auch die beiden Autos für den Personaltransport, das sind vor allen Dingen die Bischöfe und die leitenden Geistlichen, haben wir jetzt auch auf ein Auto reduziert, weil inzwischen auch es tatsächlich so ist,

dass viele Kirchenleitende auch inzwischen mit ÖPNV und Fahrrad unterwegs sind und nicht immer mit der Limousine vorgefahren werden müssen. Also auch das ein Kulturwandel. Also das sind so ein paar Beispiele. Wir sind da allerdings auch noch nicht so ganz zufrieden. Da muss auch noch flächendeckend mehr passieren und es hat sich jetzt auch ein Bündnis innerhalb der Evangelischen Kirche gegründet, Kirche und Mobilität, wo einige Landeskirchen sich zusammengeschlossen haben, die gesagt haben: "Wir müssen da noch, es muss über diese Best Practice Sachen hinausgehen, es muss mehr flächendeckend noch mehr passieren."

speaker\_SPEAKER\_01 (39:47)

Ich finde, das war ein sehr insofern mutmachender und wertschätzender Talk, dass wir einfach auch, das ist glaube ich auch etwas, dass man einfach sich auch mal die Zeit, das ist aber auch ein Problem, was wir haben im Alltag, nehmen muss, um miteinander zu sprechen und einfach sich auch auszutauschen. Johannes, famous last words, wo kann man euch verfolgen, was habt ihr vor, wenn jetzt Leute begeistert sind und vielleicht auch noch mitmachen wollen als Verband oder Institution, wo findet man euch?

speaker\_SPEAKER\_02 (40:15)

Genau, finden tut man uns auf den jeweiligen Internetseiten der beteiligten Verbände. Wir haben das so gemacht, wir haben es dezentral gemacht, also die Arbeit des Bündnisses ist überall bei den einzelnen Partnern auf den Internetseiten zu finden und genau Alexander hat es mir vorhin schon vorweggenommen, also wir verstehen uns ja tatsächlich als Plattform, als Dialogplattform und das ist auch die Richtung, in die wir in Zukunft stärker gehen wollen. Er hat ja auch erzählt, wir hatten jetzt einige Veranstaltungen, auch

mit Vertreterinnen, Vertretern von Politik, das wird es nächstes Jahr auch geben, allerdings wollen wir das noch mehr auf die regionale Ebene holen, um wirklich zu gucken, dass was wir jetzt hier, wir sind ja alle von Bundesverbänden in Berlin, größtenteils zu mindestens, haben wir uns ja dieses Papier zusammen erarbeitet und das wollen wir jetzt mal auch weitergehen, prüfen mit Menschen vor Ort, auf dem Land, Mitarbeiter von Betrieben, also unsere Thesen wirklich mal runterbrechen und gucken, passt es eigentlich so, wie wir uns das hier aus Berlin, in Anführungsstrichen, zusammengeschrieben haben und wollen in Zukunft verstärkt da in Dialog gehen und rufen auch alle Menschen dazu auf, uns zu kontaktieren und mit uns im Dialog zu gehen und genau das wird auf jeden Fall in nächster Zeit so ein Fokus von uns sein, A natürlich weiterhin auch öffentlichkeitswirksam die Debatte mit Politiker, Politikern zu führen, aber vor allen Dingen halt auch mit, nicht nur mit Mitgliedern unserer Verbände, sondern die wir natürlich gut erreichen, sondern unser Ziel ist natürlich auch Leute zu erreichen, die keine Mitglieder unserer Organisation sind, aber natürlich Betroffene und unsere Thesen zu überprüfen und natürlich auch, also auch dieses Papier, was draußen ist, das ist ein lebendes Dokument, ja wir sind natürlich bereit und sogar sehr gewillt, unsere Thesen auch zu überprüfen und abzuändern, also das ist unser großer Wunsch für die Zukunft.

speaker\_SPEAKER\_01 (42:11)

Ein lebendes Dokument sozusagen, ein lebender Prozess. Ich danke Ihnen und euch sehr für die Offenheit auch, was bestimmte Bereiche auch angeht, ich glaube, es ist einfach wichtig, dass wir alle was tun, am besten ist es, wenn wir gemeinsam was tun, das ma-

chen Sie und ihr ja, also das gefällt mir sehr. Danke für das Gespräch und viel Erfolg bei der weiteren Zusammenarbeit.