

# SheDrivesMobility 100 - Andrea Reidl

KD: Hallo und schön, dass du wieder reinschaltest, vielleicht auch das erste Mal. Mein Name ist Katja Diehl. Alle 14 Tage versammle ich hier ExpertInnen zur Mobilitätswende, die in Deutschland noch nicht begonnen hat, aber auch andere Menschen, um mal einen Blick in die hoffentlich lebenswertere Zukunft zu wagen. Und in dem Moment, wo ich euch diese Einleitung einspreche, fällt in Lützerath der 1000 Jahre oder noch ältere Hof von Eckhardt. Das war ja der letzte offizielle Bewohner von Lützerath. Ja, und ihr merkt es vielleicht meiner Stimme an, ich bin ziemlich angefasst von dem, was da gerade so passiert. Wenn ihr diese Folge hört, ist hoffentlich die größte Demo, die Lützerath je gesehen hat, bereits hinter uns, die ist nämlich am 14.01. Und allein aus Hamburg sind Dutzend Busse unterwegs gewesen nach Lützerath. Ich selber bin mit meinem eigenen, ha ha ha, angemieteten, also mit dem Bus, den ich organisiert habe, drei Stunden am letzten Sonntag festgehalten worden. Das habt ihr vielleicht auch mitbekommen. Also das ist eine sehr, sehr seltsame Zeit. Gott sei Dank ist Klimaterroristen zum Unwort des Jahres gewählt worden. Aber so wie sich Presse und sogenannte JournalistInnen gerade in Sachen Klimakrise und Lützerath zeigen, habe ich leider ein bisschen Bauchweh, ob wir überhaupt noch was gelernt haben aus 2022 oder einfach so weitermachen wie bisher. Es wird sich aktuell belustigt über die Proteste in Lützerath. Einmal, dass es sehr performativ sei und schlecht anzusehen, unästhetisch. Auch ein interessantes Kriterium, finde ich, für Klimaproteste. Und ja, weiß ich nicht, wie viel Prozent in Deutschland der Bevölkerung überhaupt etwas tun. Und da fin-

de ich JournalistInnen recht problematisch, die sich über die Art von Klimaprotesten belustigen. Und was ich auch gelernt habe in den sechs Tagen vor Ort in Lützerath war, wie bequem oder unter Zeitdruck stehend, das weiß ich nicht, JournalistInnen einfach Polizeimeldungen nehmen und das zu Nachrichten machen. Und ja, dann wird da mal ein Böller gefilmt. Ja, dann wird da mal so eine Tonne gefilmt, die brennt, die in Klammern gesprochen, übrigens von der Polizei selbst aus Versehen umgeworfen wurde. Überwiegend sind diese Proteste aber friedlich, aber das macht ja kein Clickbait, nicht wahr? Egal, ich will ja jetzt nicht ranten über Lützerath. Sondern war sehr froh, nächstens nach Hamburg zurückzukommen und ein paar Stunden später mit Andrea diese Folge hier aufzunehmen. Andrea ist nämlich schon sehr, sehr lange als Journalistin in Sachen Verkehrspolitik, Mobilitätswende unterwegs. Und ja, wir machen natürlich einen Schwung zum ersten Jahr Volker Wissing, Bundesverkehrsminister. Wir machen einen Schwung zu Verkehrstod in Deutschland, zu den Opfern, die es da gibt. Sie erzählt da eine sehr persönliche Geschichte auch, weil das sind ja Menschen, die unsichtbar gemacht werden. Denn natürlich sterben nicht nur sieben bis acht Personen am Tag auf Deutschlands Straßen, sondern es werden auch 880 bis zu schwerstverletzt. Und was bis zu schwerstverletzt beinhaltet am Tag, 880 Mal, das erfahrt ihr auch. Ich habe mich sehr gefreut, Andrea ausgiebig sprechen zu können. Auch um Lösungen mal zu zeigen, die Dinge, die ihr gerade auch im ländlichen Raum begegnet sind und die Wünsche, die sie an die nächsten drei Jahre Volker Wissing im Bundesverkehrsministerium hat. Wenn ihr mich unterstützen wollt, könnt ihr das tun. Das findet ihr auf meiner Webseite. Ganz klassisch per Überweisung, per Paypal, aber auch, indem

ihr einen wöchentlichen Newsletter abonniert bei Steady. Da bleibt ihr auf jeden Fall auf dem Laufenden. Ich freue mich, wenn ihr mich für Vorträge bucht. Das könnt ihr über das London Speaker Büro machen. Auch hier im Podcast werde ich in diesem Jahr Unternehmen und Menschen zu Gast haben, deren Ideen mir natürlich zusagen im Rahmen der Verkehrswende oder anderer Transformation. Ich freue mich auf dieses Jahr. Ich habe das Gefühl, es gibt ein Momentum für uns, auch im Sinne eines neuen Zusammenrückens zwischen sehr unterschiedlichen Segmenten und Flanken der Klimagerechtigkeitsbewegung. Macht was, macht was ihr könnt, tut etwas, nichts tun geht nicht mehr. Und jetzt viel Spaß bei der Folge mit Andrea.

Es ist Freitag nach sechs Tagen Lützi, bin ich wieder zurück in der Zivilisation, die erst mal damit begonnen hat, dass ich mir eine Pizza bestellt habe. Umso mehr freue ich mich, wieder auf dem Boden der richtigen Tatsachen zu landen mit der Andrea, die sich auch gleich noch mal vorstellen wird. Wir haben so ungefähr jetzt schon mehr als ein Jahr Bundesregierung, ein Jahr Verkehrspolitik hinter uns mit der neuen Ampel. Und darüber wollte ich mich mit Andrea gerne unterhalten. Aber stell dich doch erst mal kurz vor.

AR: Ja, hallo Katja, schön, dass ich heute dabei sein darf. Ich arbeite seit vielen Jahren freiberuflich als Journalistin mit dem Schwerpunkt nachhaltige Mobilität. Ich schreibe für verschiedene Nachrichtenmagazine wie Zeit Online oder Spiegel Online, Fachmagazine wie die Velo, Plan oder auch die Faircare. Außerdem bin ich Mitglied bei den Riffreportern. Wir sind eine Genossenschaft von Fachjournalisten und veröffentlichen auf der gleichnamigen Plattform zu unseren Fachthemen. Und ja, dort

findet man mich unter Busy Streets, aber auch viele andere Kollegen, die dort über E-Mobilität, über Mobilität in der Zukunft schreiben oder auch tatsächlich sich auf Mobilität weltweit spezialisiert haben. Ja, und es lohnt sich da wirklich mal vorbeizuschauen.

KD: Nehmen wir doch mal den Schritt zurück. Da war diese Wahl, da war viel Spekulation. Wer bekommt denn jetzt das Bundesverkehrsministerium? Und dann hieß es irgendwann die FDP. Kannst du dich an diesen Moment erinnern und was hat das mit dir gemacht?

AR: Ja, ich denke, allen, die sich mit nachhaltiger Mobilität beschäftigen, ging es da ganz ähnlich und die waren alle ein bisschen enttäuscht, weil die Linie im Grunde genommen dann ja ein bisschen absehbar war, dass man sich denken konnte, dass nicht so viel Innovation kommt wie notwendig sein würde. Und das zeichnet sich ja im Grunde genommen, oder das ist auch was, was ich wirklich sehr schade finde, weil Verkehrsexperten, die predigen das ja auch schon seit vielen, vielen Jahren. Wir brauchen, wenn wir von Mobilitätswende sprechen, diesen Dreiklang aus Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern und Verkehr verändern. Und wenn man sich jetzt Wissing anschaut, was er macht, dann geht er eigentlich so diesen letzten Schritt, diesen verändern, das ist so sein zentraler Punkt, vom Verbrenner auf Elektro umzusteigen. Und das ist natürlich ein wichtiger Punkt, den wir auch brauchen, aber es ist nicht das Ausschlaggebende. Das Ausschlaggebende, finde ich, wäre tatsächlich mal ein großes Bild zu entwickeln, wie sieht das denn aus, wenn wir mit weniger

Automobilität unterwegs sind. Und dieses Vermeiden, finde ich, das kommt halt viel zu kurz.

KD: Ja, zumal alles zu kurz kommt. Ich war ja im Sommer mit meinem Brompton, also meinem Faltrad und dem Zug unterwegs zu all den Orten, wo Verkehrswende spürbar ist. Und da ist mir bis hin, dass es wirklich auch Bilder gab, wie zum Beispiel in Paris und Barcelona, wo du dir wirklich auch anschauen konntest, wo geht es denn eigentlich hin und was kommt da nach der Veränderung, die vielleicht auch ein bisschen schmerzhaft sein kann. Und das ist halt etwas, was ich tatsächlich komplett vermisste. Ich sehe da kein Bild. Ich habe eher das Gefühl, der Status Quo wird verteidigt, elektrifiziert, genau was du sagst. Und ich habe tatsächlich, ich werde noch eine Folge aufnehmen mit einer Dame, die viel zu automobiler Elektromobilität arbeitet. Da noch mal so ein bisschen diese ganzen E-Fuels, Wasserstoff, warum macht das alles keinen Sinn, dass ich immer nur noch einen Link zu dieser Folge verschicken muss zukünftig. Ich werde tatsächlich nichts mehr zu Antriebswende machen, weil meiner Meinung nach, da würde ich dich gerne um deine Einschätzung bitten, ist es tatsächlich eine Diskussion, die ja auch immer noch nicht final entschieden ist. Da werden ja immer wieder Türchen geöffnet, warum es nicht voll elektrisch werden kann. Und diese Debatte, das hat ja auch der aktuelle Autogipfel jetzt im Januar gezeigt, diese Debatte zieht alle Kräfte, die wir eigentlich brauchen, um wirklich das System zu verändern. Also wie stehst du zur Antriebswende? kümmerst du dich um die Antriebswende oder wo siehst du eher deine Schwerpunkte?

AR: Um die Antriebswende beim Auto kümmer ich mich gar nicht. Weil da sieht man, finde ich, da ist einfach die Industrie gefragt. Und man sieht, wo das gewollt ist, geht das auch schnell. In Deutschland geht es für mich auch ein bisschen in die falsche Richtung, weil die Autos immer größer werden, was jeder, der sich mit dem Thema beschäftigt, worüber jeder dann die Hände über den Kopf zusammenschlägt, weil kleine Autos viel effektiver sind. Ich finde, wenn ich mir E-Mobilität anschau, finde ich das beim Fahrrad, beim Lastenrad oder auch bei diesen Elektro-Kleinstfahrzeugen extrem sinnvoll. Und ich glaube, auch in der Beziehung werden, also in der Hinsicht, werden wir in den nächsten Jahren ganz viel Entwicklung noch sehen. Gerade diese Kleinstfahrzeuge, die auch sehr leicht sind, Zwei-Sitzer für Städte, die teilweise kleiner sind als so ein Smart. Da wird ganz viel kommen. Die werden uns auch helfen. Die brauchen wir auch. Aber um den Wechsel vom Verbrenner auf Elektro, da gibt es viele Kollegen, die sich damit beschäftigen. Und das überlasse ich gerne denen.

KD: Ich habe ja, glaube ich, also wir beide sind natürlich jetzt sehr einig. Also wir gucken, glaube ich, auch auf den menschlichen Faktor in der Mobilität. Und mit dem Buch habe ich ja auch versucht, daraus zu arbeiten, dass selbst Menschen, die im Auto sitzen, ja das nicht freiwillig tun. Und ich finde, der menschliche Faktor ist aber auch etwas, das hilft, so dass Menschen, die in einem Raum sitzen mit Volker Wissing, wo er sich sehr geschützt fühlt, wie bei der Friedrich-Naumann-Stiftung in Stuttgart vor ein paar Wochen, wo er ja sehr offen gelegt hat, dass er die eigentliche Verkehrswende gar nicht will, sondern sogar sie noch lächerlich macht. Und er hat gestern oder vorgestern, einiges

habe ich natürlich auch in Lützerath ja noch mitbekommen, ein Interview der FAZ gegeben, wo er sagt, es wird auf jeden Fall erst mal zu noch mehr Autos kommen, weil die Leute wollen nun mal gern Auto fahren und das können wir auch nicht verneinen. Ich habe jetzt bei sowas, also neben dem Fakt, dass es mich schüttelt, steigende Zulassungszahlen als Erfolg von Auto und nicht als Misserfolg von Verkehrspolitik zu lesen, ich habe bei sowas natürlich aber auch das Gefühl, okay, wir müssen jetzt noch drei Jahre mit diesem Herren und seiner Art von Verkehrspolitik arbeiten. Ist deiner Meinung nach ein Problem, was wir bei der Verkehrspolitik seit Jahrzehnten vielleicht auch schon haben, dieser Mangel an Diversität, also dass ein Volker Wissing auch gar nicht ein böser Mensch ist, so in Anführungsstrichen, sondern dass er einfach von gleichen Menschen umgeben ist, die ihn halt darin bestätigen, ja, alle wollen Auto fahren, weil die, die um ihn rum sind, gerne Auto fahren und dass er vielleicht viel zu wenig mit den Menschen spricht, die ganz andere Mobilitätsbedürfnisse haben?

AR: Das ist sicherlich ein Punkt. Und was ich in der Diskussion aber wirklich extrem spannend finde, weil du gerade eben meinst, wir müssen ja jetzt noch drei Jahre diese Politik aushalten. Und ich frage mich tatsächlich, ob wir das müssen. Also ich bin ganz gespannt. Wir haben ja, also im Koalitionsvertrag sind ja die Klimaschutzziele festgelegt bis 2030. Und Volker Wissing muss, der muss jetzt ja auch noch, also es gibt jetzt ja dieses Klimaschutz-Sofortprogramm und da muss er ja, das wird jetzt ja in ein paar Wochen auch noch mal vorgelegt werden, und da muss er ja auch zeigen, wie er einsparen will. Und ich finde, es zeigt sich jetzt schon, dass die Gesellschaft und die Zivilgesellschaft

nicht mehr bereit sind, diese Augenwischerei hinzunehmen. Und auch die Empörung in den Verbänden ist groß und alle beharren. Also die fordern das jetzt ein, dass diese Einsparungen tatsächlich stattfinden. Und ich gehe davon aus, oder ich erwarte das eigentlich auch, dass er da viel mehr in die Pflicht genommen wird als seine Vorgänger.

KD: Was mich aber trotzdem zu einem neuen oder anderen Gedanken noch bringt, weil ich war ja mal in diesem Konzern und musste immer Excel-Quartalsberichte vorlegen, wo dann immer grün, gelb, rot, Ziel erreicht, Ziel mhm oder nicht erreicht. Und dann musste ich rapportieren, wo ich dann meine roten Ampeln hatte, wo ich Dinge nicht erreicht habe, warum dem so ist und was ich tun will, um das abzuwenden, also um doch das Ziel zu erreichen. Und ich hab so im Moment das Gefühl, dass Volker Wissing im größten SUV des Landes sitzt, im Verkehrsministerium innerhalb dieser Bundesregierung und einfach fährt und fährt und fährt über alle roten Ampeln. Ein ExpertInnen-gremium hat gesagt, wir beschäftigen uns nicht mit deiner dreiseitigen Liste, was du an Maßnahmen machen willst. Die Emissionen steigen sogar, während andere Sektoren um bis zu 45 Prozent schon gesenkt haben, von denen ich gedacht hätte, das wird bestimmt nicht so schnell gehen. Also Olaf Scholz als bundes- und ehemaliger Klimakanzler erfüllt da auch so ein bisschen nicht seine Führungsposition. Oder wie nimmst du das wahr?

AR: Auf jeden Fall. Da stimme ich dir völlig zu. Ich fand das auch am Dienstag, diese Einladung zum Mobilitätsgipfel, war natürlich auch... Das war ja auch eine Farce. Es war ein Autogipfel. Aber das wird er ja auch bewusst gewählt haben, diese Formu-



lierung. So schlecht beraten kann man ja gar nicht sein. Und das zeigt ja auch, wo das Kanzleramt zurzeit noch steht. Aber da denke ich, da werden tatsächlich die nächsten Wochen noch mal so ein bisschen Licht bringen, wie es einfach weitergeht mit diesem Klimaschutz-Sofortprogramm, wenn das auf dem Tisch liegt. Weil man muss sie ja an irgendwas messen können. Und man muss die Politiker ja auch in die Pflicht nehmen. Und ich sehe das schon so, das fand ich auch ganz gut von den Verbänden, die sich auch zu Wort gemeldet haben und zu Recht verärgert waren, dass sie zu diesem Mobilitätsgipfel nicht eingeladen worden sind, dass sie das auch nicht länger hinnehmen. Also ich glaube, dieses Aussitzen, dieses Abwarten, was passiert, ich glaube, die Bereitschaft sinkt in der Bevölkerung.

KD: Magst du für Menschen, die nicht so genau in diesen ganzen Prozessen stecken, mal skizzieren, wo du diese Hoffnung her hast, dass da jetzt was passieren muss, auch aufgrund von bestimmten Regularien, also was für Dinge müssen jetzt passieren, wo du auch erhoffst, dass Volker Wissing auch einen gewissen Druck bekommt, mal Ziele zu erreichen?

AR: Also im Koalitionsvertrag wurde festgelegt, dass die Klimaschutzziele bis 20 erreicht werden sollen. Und jeder Sektor hat ja seine Ziele oder andersherum, der Verkehrssektor spart seit 1990 keine Emissionen ein. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen sind fast noch genauso hoch wie zu der Zeit. Und das ist der einzige Sektor. Das muss man halt wirklich betonen. Alle anderen, Bauen, Landwirtschaft und so weiter, die tun das alle. Die tun alles, alle das, was man vereinbart hat. Und nur das Verkehrsministerium hält sich nicht an seine Absprachen. Und ja, im vergangenen Jahr

war es ja schon so, dass Andreas Scheuer im Jahr 2021 drei Tonnen mehr CO<sub>2</sub> wieder produziert hat, als er eigentlich gedurft hätte. Daraufhin musste, also wenn so was ist, dann gibt es jetzt die Vereinbarung, dass der zuständige Minister zeigen muss, wie er nachbessert. Wie er im Folgejahr das einspart, das hat Volker Wissing im Sommer 2021 gemacht. Und das fand dann das Expertengremium, das sich das angeguckt hat aus dem Bundestag, nicht ausreichend. Hat gesagt, das brauchen wir gar nicht weiter anzugucken, das reicht nicht. Und das ist ja im Grunde genommen, meine Kinder würden sagen, setzten sechs in der Schule. Und dass er sich da aber, also im Grunde genommen, dass er sich nicht so ein bisschen schämt, sondern er das ganz stolz auch noch vertritt, dass seine Experten, die ihn beraten, sagen, doch, das reicht. Und er noch nicht mal in Zweifel zieht, dass das vielleicht richtig oder falsch sein könnte, weil die anderen Experten halt alle sagen, nee, das reicht nicht. Das zeigt ja auch so ein bisschen so seine Haltung. Und darum ist es jetzt aber wichtig, dass dieses Klimaschutz-Sofortprogramm, das jetzt noch mal kommen muss, um eben zu zeigen, wie halten wir jetzt die Klimaschutzziele ein? Weil im vergangenen Jahr ist dann ja nochmal eine größere Lücke aufgetreten. Also die Agora-Verkehrswende geht von 11 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> aus, die zu viel in die Luft geblasen wurden vom Verkehr. Für all das muss er ja zur Verantwortung gezogen werden. Und er muss sagen, wie man das jetzt verhindert und reduziert. Und ich weiß nicht, ob du das gesehen hattest, er war ja auch, ich glaube, vor zwei Tagen war das bei Maischberger. Und da hat er, sie hat ihn halt konkret dazu gefragt, wie er das denn vorhat einzusparen und wie viel CO<sub>2</sub> er in diesem Jahr einsparen wird. Und da hat er sich auch nicht zu einer klaren Aussage hinreißen lassen. Im

Grunde genommen sagt er halt bis 2030. Also er schiebt es eben wieder von sich weg. Aber ich bin gespannt. Man muss halt die Regierung in die Pflicht nehmen, weil wir uns das nicht mehr länger leisten können. Also die Ziele nicht zu erreichen, das geht einfach nicht mehr. Und das ist gesetzlich festgeschrieben und wir müssen uns an die Gesetze halten. Auch Minister.

KD: Ich gerate immer in Diskussionen dann, dass das ja auch mit Tempolimit, das immer wieder gestresste Tempolimit, wo keiner von uns, glaube ich, noch überhaupt versteht. Also, wo wir dann immer die IdeologInnen sind, die emotional und keine Ahnung was sind. Und ich immer denke, ich finde, die Emotionalität und Ideologie liegt dann eher auf der Gegenseite. Also mir wird dann immer gesagt, ja, aber Katja, das ist ja auch noch gar nicht so sicher. Weil wir können ja auch sektorübergreifend das machen. Also wenn andere Sektoren sehr gut arbeiten, plattgesprochen kann der Verkehrssektor ja machen, was er will, und sich darauf verlassen, dass das so passiert. Weil das ja mit den Sektoren eh alles kritisch zu sehen sei. Also ich merke, und da würde ich gerne mal erfahren, wie du das so siehst, ich merke immer wieder die große, auch bei aufgeklärteren Personen, die große Willigkeit, sag ich mal. Weil da diese einzige, so scheint es, Schlüsselindustrie dahintersteht, die wir noch haben, vom Land der Dichter und Denker kommend, in eine Pandemie geraten, wo zwar das Doppelte an Menschen arbeitet als in der Autoindustrie, aber halt schlechter bezahlt wird und einfach auch nur Menschen gesund macht, zynisch gesagt, und keine Autos baut. Also ich habe so das Gefühl, dass dieses Narrativ, ohne Autoindustrie kann Deutschland nicht existieren ganz gut platziert wurde, und dass sogar Menschen, die ich kenne, die sonst relativ

kritisch auch in Sachen Klima sind, da irgendwie so einen Druckpunkt haben der Verteidigung. Und ich mache mir umgekehrt eher die Sorge, dass Deutschland crashen könnte, wenn wir nicht die Autoindustrie, auch geführt durch einen Verkehrsminister, der ja dann auch als erster Handlung sich Digital- und Verkehrsminister hat nennen lassen, wir brauchen da einfach Führungskraft, die Regeln vorgibt. Ist das so eine Art Schutzreflex, der dahinter steckt, dass einfach ganz klar ist, 61 Prozent der CO2-Emissionen, und das finde ich übrigens echt eine krasse Zahl, im Transportsektor kommen ja von privaten Pkw, dass aber dann klar ist, dass man eben nicht mehr Milliarden auf Konzerne schmeißen kann, die Milliarden verdienen, sondern dass man halt wirklich hingucken müsste, wo man das System ändert. Kann das sein? Dass es dieser eine Schritt ist, zu bekennen, ja, die Probleme kommen vor allen Dingen vom Auto.

AR: Sicher. Und ich glaube oft, also das Problem ist ja erkannt. Ich glaube auch, dass diese Bedeutung der Autobranche als Arbeitgeber, die ist wichtig. Aber was nutzt sie uns, wenn unsere Städte aufgrund der vielen Autos kollabieren und wir unsere Umwelt zerstören? Also das ist ja absurd. Das rechtfertigt ja nicht die Arbeitsplätze von heute. Das ist ja auch sehr kurz gedacht, weil wir uns damit ja auskatapultieren langfristig. Und es ist, finde ich, eher fatal, dass die Autoindustrie sich weigert, umzudenken. Und da würde ich mir auch politisch viel mehr Forderungen wünschen. Wie kann es sein, dass jetzt die Autoindustrie, die ja alle so wichtig finden, sich also die ganzen kleinen Elektroautos, die für Städte noch geeignet werden, aus dem Programm nimmt? Das kann doch nicht sein. Und da kann Politik Lenkungswirkung übernehmen in Gesetzgebung. Und also wie auch

Autoverkehr in Städten organisiert werden kann. Aber, das meinte ich ja eingangs, dafür fehlt das große Bild in der Politik. Das große Bild, wie sieht Verkehr in 10, 20, 30 Jahren aus? Und wie viele Autos wollen wir dann auch noch in den Städten haben? Das frage ich ganz oft Verkehrsplaner oder auch Bürgermeister, ob die eine Idee dazu haben, wie viele Autos sie in 10 Jahren oder in 15 Jahren überhaupt noch in ihren Städten haben wollen. Weil auch viele, wenn man jetzt auch sagt, auch in Amsterdam, viele Wege werden unter der Woche ausschließlich mit Fahrrad zu Fuß und so weiter zurückgelegt. Aber am Wochenende steigen viele in ihr eigenes Auto und fahren damit ins Grüne. Der Autobesitz ist auch in Amsterdam angestiegen. Dort fällt es nicht so auf, weil dort das Straßenparken immer mehr abgeschafft wird. Aber ich finde auch da zeigt es, dass diese ganze Diskussion gerade erst begonnen hat. Und wir müssen viel stärker uns überlegen, wie unsere Städte eigentlich aussehen wollen und wie ein Verkehr aussehen kann, der ohne Auto auskommt und trotzdem attraktiv ist. Das eine schließt das andere ja nicht aus. Das wird nur, weil uns die Ideen dazu oder die Bilder dazu jetzt oft fehlen, wird gar nicht weiter gedacht. Aber das ist was, was eigentlich stattfinden muss und zwar jetzt diese Diskussion.

KD: Und was ich jetzt gerade, während du sprichst, drei Gedanken für Beispiele, wie es halt funktionieren kann. Einmal bin ich ja im Beirat von Leonore Gewessler. Und die machen in Österreich, sie ist da Klimaschutzministerin, und die machen in Österreich tatsächlich viel vom Zielpunkt aus. Also in dem Sinne, an Zeitpunkt X... Und das ist ehrlich gesagt auch was in der Debatte, was komplett verloren geht. Wir müssen ja auf null bei CO<sub>2</sub>.

Also das geht momentan in der Debatte sehr viel um Reduktion, um Prozentwerte. Aber dass wir wirklich auf null irgendwann mal müssen und da vor allen Dingen ganz viel weniger von allem drin sein muss, auch von Mobilität, das geht mir manchmal ein bisschen unter. Egal. Leonore Gewessler und Österreich in dem Sinne hatten Zeitpunkt X, wo sie klimaneutral sein wollen und rechnen von da aus die Maßnahmen in die Gegenwart sozusagen. Und sie legt ja auch durchaus gegen den Widerstand ihres Koalitionspartners gerade große Infrastrukturprojekte wie den sehr umstrittenen Lobautunnel, wo sie halt hat ausrechnen lassen, weil Tunnel ist, glaube ich, mit das CO<sub>2</sub>-intensivste, was man überhaupt bauen kann, hat sie, glaube ich, ausrechnen lassen, dass es knapp, keine Ahnung, 150, 200 Jahre dauert, um überhaupt diese Emissionen des Baus zu kompensieren. Dann gibt es für mich das Beispiel, was eher über Visualisierung, über Sehnsuchtsorte funktioniert, wie zum Beispiel Barcelona und Paris, wo relativ konkrete Visualisierungen existieren. Wie sieht sie aus, die 15-Minuten-Stadt? Wie sieht sie aus, die Stadt mit den Superblocks, wo Nachbarschaften wieder neu entstehen können und dass der Raum zwischen den Häusern wieder den Menschen gehört? Und dann immerhin ein Beispiel aus Deutschland, weil ich bei Winfried Herrmann, Verkehrsminister in Baden-Württemberg, der leider auch wiederum von seinem Koalitionspartner ausgebremst wird, zumindest war das mein Stand, vor Lützerath, der diese Mobilität-2030-Strategie ausgerufen hat für suburbane ländliche Räume, Halbstundentakt, Stundentakt oder halt auch On-Demand-Rufbus-Systeme, also auch mit so Meilensteinen, wo er 2030 stehen will. Und das sind Ausnahmen. Das sind Ausnahmen, zumindest was deutsche Verkehrspolitik auf Bundes-, Regional- oder Landesebene angeht. Wie wichtig

schätzt du ein, dass es dafür auch eine Bundespolitik braucht, die diese Rahmenbedingungen vorgibt? Weil Winfried Herrmann, vielleicht kannst du mich korrigieren, aber ist für mich der Einzige, der so konkret schon Programme, ich glaube, aus intrinsischer Motivation eher, gestrickt hat. Wie siehst du dieses, was auch wirklich schwierig ja sein kann, Bundespolitik, Länderpolitik, in das Kommunale gehend? Also wie sind wir da in Deutschland aufgestellt?

AR: Wir sind einfach extrem schlecht aufgestellt, was aber vielerorts tatsächlich, also auch an der Rechtslage, Straßenverkehrsordnung, Straßenverkehrsgesetz liegt da.

KD: Die er ja auch reformieren wollte. Das ist ja auch noch offen.

AR: Genau, das bindet ja vielen tatsächlich die Hände. Und da muss ganz viel passieren. Aber das fällt halt auch wieder in dieses große Bild, was du ja auch beschrieben hattest, was jetzt Anne Hidalgo beispielsweise hat. Die hat das entworfen. Und das finde ich eben auch in den Niederlanden, da ist es ja ähnlich, total interessant. Also Rotterdam ist ja auch die Autostadt der Niederlande schlechthin. Und die sind aber seit ein paar Jahren dabei, massiv ihre Innenstadt umzubauen. Weil wir reden jetzt die ganze Zeit von Verkehr. Aber wenn wir jetzt die Straßen pro Radverkehr und pro Fußverkehr umbauen, das reicht ja längst nicht mehr. Wir haben ja längst den Klimawandel, die Auswirkungen des Klimawandels sind ja längst spürbar. Das haben wir ja letztes Jahr auch im Sommer sehr gemerkt in allen Städten. Und wir müssen unsere Straßen ja sogar so umbauen, dass sie

starke Hitze und Starkregen abpuffern. Wir müssen viel weiterdenken als nur die Verkehrswende. Wir müssen viel mehr Grün in den Städten mitdenken, damit die Menschen sich dort gerne aufhalten und wir müssen dem Autoverkehr viel, viel mehr Platz wegnehmen, als sich jetzt viele vorstellen können. Und darum finde ich es eben auch so wichtig, ein großes Bild zu entwickeln, um tatsächlich zu sagen, wer bekommt denn hier welchen Platz, so wie Anne Hidalgo es eben auch gemacht hat und wie viel Grün brauchen die Menschen auch vor der Haustür, um Wege einfach auch zu vermeiden. Ich war im Sommer in Kopenhagen und was ich super eindrucksvoll fand, also die perfektionieren diesen Ansatz Wege vermeiden. Die haben das ganze Ufer vom Hauptbahnhof, der ist so zwei Minuten vom Öresund entfernt, bis hoch zur kleinen Meerjungfrauen, ich weiß gar nicht, das sind vielleicht rund vier Kilometer, auf beiden Seiten ist das Ufer so gestaltet, dass du ganz oft einfach direkt ins Wasser gehen kannst oder dass du dich am Ufer aufhalten kannst. Und es ist attraktiv für Familien, für Ältere, für die Jugend. Abends sind da Tanzveranstaltungen. Du hast direkt am Hafenbecken, die haben das vor Jahren so umgebaut, dass das Wasser gefiltert wird, also du kannst dort baden. Da haben die öffentliche Schwimmbäder eingerichtet, die umsonst sind. Du hast eine ganz hohe Aufenthaltsqualität dort direkt am Wasser. Und damit vermeidest du eben die Fahrt am Abend zu irgendeinem Baggersee oder sonstiges, weil du direkt vor der Haustür diese Lebensqualität hast und auch riesige Wohnkomplexe, die dort hochgezogen werden, also wirklich große Hochhäuser direkt am Wasser. Die haben aber vor der Haustür Grünflächen. Die haben vor der Haustür dann eben ihren Bootssteg, wo sie ihr Paddelboot oder sonstiges ablegen können oder direkt ins Wasser springen. Und das



ist Lebensqualität und das macht auch Spaß. Und in den Städten, mehr im Zentrum, setzen sie das halt mit Parks um. Und dann wieder dieser Schwenker zu Rotterdam. Die machen das auch. Die haben sieben große Stadtprojekte verabschiedet, wo im großen Stil riesige Parkflächen, riesige Straßenzüge entsiegelt werden und zu Grünflächen werden. Und nicht, weil die da jetzt irgendeinen grünen Stadtbürgermeister haben, sondern weil die sehen, die haben ein Klimaproblem. Und darauf müssen sie reagieren. Und die brauchen mehr Radverkehr, mehr Fußverkehr und damit auch mehr Aufenthaltsqualität. Und die Autos müssen raus.

KD: Ist das Problem vielleicht auch, dass die Lösung in einem gewissen Rückwärtsgang liegt? Also wir sind als Menschen ja so erzogen und gedrillt, wir müssen immer nach vorne, wir müssen noch mehr von allem, wir müssen schneller, höher, weiter. Und jetzt stellt sich diese Autogläubigkeit ja immer mehr... Und leider auch nur durch die Klimakatastrophe übrigens - das macht mich richtig fertig, dass wir ja nicht intrinsisch motiviert auf den Bereich Mobilität gucken, der einfach kaputt ist, sondern dass wir allein durch die Klimakatastrophe uns gezwungen sehen, auch politisch mal genauer hinzuschauen, was wir da eigentlich machen. Aber das ist natürlich für Leute, die technikaffin sind, das hatten wir ja am Anfang, wo du auch gesagt hast, die sind eigentlich beim drittichtigsten Punkt, nämlich Verkehr verändern und nicht vermeiden und verlagern, ist das das doofe Gefühl, was man vielleicht überwinden muss, dass man sagt, es fühlt sich zwar an wie ein bisschen Rückwärtsgang, aber der ist halt gut für alle?

AR: Ja, genau. Also das wird dieser vermeintliche Rückschritt, den wollen viele nicht gehen. Aber ich sehe darin eher, es ist tatsächlich ein Gewinn, ein Zugewinn für alle an Lebensqualität. Und dass man eben auch diese Abhängigkeit vom Auto, die entfällt ja auch. Und wir hatten, also ich wohne ja hier in Buxtehude, bis nach Hamburg zur Stadtgrenze sind es fünf Kilometer. Bis 2018, hatten wir hier natürlich ein Auto. Und seitdem haben wir keins mehr. Also der ÖPNV innerhalb der Stadt ist verheerend. Aber wir haben einfach eine sehr gute Anbindung nach Hamburg und die ist ausschlaggebend. Und ansonsten nutzen wir Carsharing. Und ich finde, das ist, abgesehen davon, dass das Carsharing-Angebot in unserer kleinen Stadt besser sein könnte, finde ich, ist das für mich eigentlich ein Gewinn. Weil ich mich um nichts mehr kümmern muss. Ich nutze das Auto, wann immer ich will, dann miete ich es mir. Und so oft brauche ich es ja gar nicht. Weil hier in der Stadt lege ich sowieso alle Wege mit dem Rad zurück. Und ja, für Ausflüge reicht es, wenn ich den Wagen mieten kann. Aber ansonsten muss ich mich eben auch um nichts kümmern. Und wir hatten, anfangs hatten wir uns einen Wagen mit Freunden geteilt und das fand ich total interessant. Der stand bei uns vor der Haustür, weil wir eben auch so einen Abstellplatz dort haben. Und wir sind vorher im Jahr ungefähr so zwischen 9.000 und 11.000 Kilometer gefahren, inklusive Urlaub. Und als wir nur noch den Wagen mitnutzen konnten, mitnutzen wollten und der vor unserer Haustür stand, war das trotzdem so eine große Hemmschwelle, dass wir nur noch 2.000 Kilometer im Jahr zurückgelegt haben. Und das fand ich interessant. Also das, wir sind halt vorher, war es dann ja nicht so viel, aber wie sehr sich das doch nochmal reduziert. Und ich habe

nicht das Gefühl, dass ich etwas vermisse. Also das ist der Punkt dabei.

KD: Ja, das ist auch für mich immer der schwierigste Part, vor allem, wenn es um ländliche Räume geht. Vielleicht können wir uns da auch nochmal hinwenden, weil das ist ja immer so ein bisschen das „Ja, du in Hamburg, du hast gut reden“, obwohl ich ja sehr viel Zeit im Ländlichen bei meinen Eltern bin und einfach mitbekomme, dass da die Haushalte rund um meine Eltern pro Kopf ein Auto haben meistens. Also auch da ziemlich viel Unehrlichkeit in der Debatte ist rund um Autos. Aber ich fand es total spannend, die Interviews zu meinem Buch zu führen und zu merken, dass Menschen tatsächlich in das Gespräch gehen und Auto als Lösung empfinden. Und nach so ungefähr 60 Minuten Gespräch aber eine Wut entstanden war, erstens, weil sie ihre Abhängigkeit verstanden haben, also dass es nie eine Lösung ist, wenn alles nicht funktioniert, es sei denn, man fährt Auto. Zweitens aus so einer Art von Ungerechtigkeit in dem Sinne, dass denen nicht bewusst war, dass mindestens 13 Millionen Menschen ja gar nicht Auto fahren können, weil sie keinen Führerschein haben als Erwachsene, also sozusagen die nicht ihre Nachbarinnen werden können. Und drittens auch dieser Faktor im ländlichen Raum, der auch statistisch belegbar ist, dass Menschen, wenn sie älter werden und vielleicht auch nicht mehr Auto fahren können oder wollen, dann wieder umziehen müssen, weil sie eben diese Strukturen nicht mehr haben. Also wie gehst du, denn das wird dir ja wahrscheinlich genauso begegnen wie mir, wie gehst du mit diesen Verteidigungsmechanismen um, die das Auto so schützen wollen und wo gesagt wird, im ländlichen Raum geht es aber nicht ohne Auto? Erster Teil der Frage. Und

zweiter Teil der Frage, welche Lösungen kennst du im ländlichen Raum?

AR: Also fangen wir erst mal mit den Lösungen an. Das ist ja auch mein Ansatz in meiner Arbeit. Ich beschäftige mich ja immer damit, was geht. Was es einfach für Alternativen zum Auto immer dort gibt, wo immer alle sagen, das funktioniert nicht. Und einerseits, was ich super interessant finde, das ist Nordhorn, 50.000 Einwohner, am äußersten Ende von Niedersachsen, zwei Kilometer bis zur Grenze von den Niederlanden. Die haben einen Fahrradanteil von über 40 Prozent. Und dort sind alle Parteien pro Fahrrad. Dort fahren auch alle Politiker Fahrrad zu ihren Terminen, weil Nordhorn seit Jahrzehnten Infrastruktur ausbaut pro Fahrrad und immer sagt, der Weg mit dem Rad in die Innenstadt ist der kürzeste. Also die machen ganz viel vor, wie es geht. In Barnim, das ist ein Landkreis im Norden von Berlin, da haben die beiden größten Städte ungefähr 35.000 Einwohner. Die haben vor, ich glaube 2018 oder 2019, angefangen mit Barshare, die haben ein E-Sharing, E-Carsharing-System aufgebaut auf dem Land und haben da jetzt schon Dutzende Fahrzeuge im Einsatz. Ich glaube, elf verschiedene Standorte waren es. Ich weiß es aber nicht genau. Es sind wirklich viele und ganz unterschiedliche Fahrzeuge. Dann haben die immer einen Hauptnutzer, das kann ein Verein sein, das kann die Sparkasse sein, irgendeine Behörde, ein Unternehmer und, und, und. Die buchen dann stundenweise das Fahrzeug für ihre Mitarbeiter und die übrige Zeit ist das Fahrzeug zur freien Verfügung, kann von allen gemietet werden. Und das finde ich ist echt ein guter Ansatz. Und ein kleines Dorf, die haben, ich glaube, das waren um die tausend Einwohner, die haben als Verein sich einen Bus

angeschafft. Und die haben ehrenamtliche Fahrer, die regelmäßig die Älteren in die umliegenden Orte fahren. Zum Singen, zum Markt, aber auch zum Arzt. Und der Bus, der fährt zweimal am Tag und der ist immer voll besetzt, es sei denn, es muss jemand zu irgendeiner Therapie. Also so hatten sie es mir erzählt. Und ich finde, das ist schon mal ein Ansatz, wie man Mobilität einfach erhalten kann und trotzdem sie teilen kann. Und natürlich, wenn ich immer sage, es geht nicht, dann geht es auch nicht. Aber wenn ich mich wirklich hinsetze und anfangen zu überlegen, ich muss, das ist eben auch so diese Denkweise, ich habe dieses Ziel, dieses Ziel muss ich erreichen, wie schaffe ich das denn und wo kann ich ansetzen? Und ich brauche diese Mobilität und wie kann ich denn diese Mobilität sicherstellen? Dann finden sich immer Lösungen. Und die findet man aber nicht alleine, da muss man tatsächlich kreativ sein. Dieses Angebot wird von den Kreiswerken Barnim angeboten. Und die haben da auch lange drüber nachgedacht und sind viel in Austausch gegangen. Und was hatten sie, ich hatte jetzt letztens im Sommer nochmal nachgefragt und ich glaube, die hatten mir gesagt, sie hoffen in drei Jahren, sich auch wirtschaftlich selbst tragen zu können. Und das ist, finde ich, schon ein enormer Schritt in so einer ländlichen Region.

KD: Was ich immer so schwierig finde, du merkst, dass ich gerade denke, was ich immer so schwierig finde, ist tatsächlich, wenn du das auch so erzählst, und du hast ja so ähnliche Hinweise, wie ich sie auch immer habe. Ich habe zum Beispiel einen Podcast aufgenommen, der ging eigentlich über die Uberfiles, also über dieses Gebaren dieses riesigen toxischen Mobilitätsanbieters. Da hatte ich einen von VDV, einen vom Taxiverband,

die Journalistin, die recherchiert hat. Und auf einmal sagten erstmalig VDV und Taxiverband, ja, wir müssen ja eigentlich was zusammen machen und wollen das auch. Und da du das ja ähnlich lange begleitest wie ich, dachte ich so, wow, endlich. Und deswegen habe ich gerade so geschwiegen, weil ich gedacht habe, was wäre eigentlich die Führungskraft Verkehrsminister, der halt da mal die Milliarden hinwirft und sagt, ich habe hier so ein Förderprogramm für On-Demand-Rufbus-Systeme für Gemeinden ab einer gewissen Größe meinetwegen. Weil die Taxiunternehmen bei meinen Eltern zum Beispiel, die machen diese Krankenfahrten, also so zu Dialyse, die sind ja meistens auch immer morgens, also zu festen Zeiten. Und danach muss man ganz ehrlich sein, ist dann auch nicht mehr viel mit Taxi. Also weil ja alle ein Auto haben. Wie siehst du denn die Förderpolitik? Vielleicht sollten wir da auch noch mal drauf eingehen. Weil momentan ist das, was mit dem Auto gemacht wird, das ist zwar unglaublich geldbindend, also wir machen ja lieber Elektroauto-Kaufprämien auch für zum Teil hybridbetriebene Pkw. Also befeuern eine Art weiter so, das uns ja in diese ganze Katastrophe geführt hat, anstatt die fossilen Subventionen komplett rauszunehmen, das Auto endlich auf den freien Markt zu geben, was ja immer die FDP ja auch will mit allem Möglichen. Und dann vielleicht auch Möglichkeiten der finanziellen Art freizugeben für ländliche Räume, solche Dinge mal zu probieren. Also wie sind dir die, weil diese Ideen müssten ja eigentlich skaliert werden, nicht in dem Sinne, dass sie jetzt mehr Fahrgäste machen, sondern dass sie sich über Deutschland verbreiten.

AR: Also da fände ich tatsächlich gut, Konzepte zu entwickeln und die eben, also da auch wirklich zu bündeln, wie man die

Menschen da zu den Mobilitätsknotenpunkten bekommt. Das ist jetzt ein riesiges Feld. Da würde ich mir aber auch tatsächlich zuerst dieses Gesamtbild wünschen, weil es für mich gehört zu so einem Gesamtbild auch zum Beispiel das Bilden von Fahrgemeinschaften, was ja echt immer so ein bisschen, was ja echt nicht attraktiv ist hier in Deutschland. Dazu aber, weil du gerade so diese ländlichen Räume angesprochen hast. Wir haben hier in Stade weit ab, auch mit einer schlechten Anbindung, einen großen Konzern Dau-Stade. Das ist ein großer Chemiekonzern und die haben ein großes Nachwuchsproblem, weil... Also die brauchen halt ihre Fachkräfte, aber das Ding ist total schlecht angebunden und die ganzen Auszubildenden kommen da gar nicht mit irgendwelchen Bussen hin. Darum gibt es dort seit vielen, vielen Jahren diese Garantie, wenn du bei uns eine Ausbildung anfängst, finden wir jemanden in deinem Umkreis von unseren Mitarbeitern, der dich abholt und morgens mit zum Werk nimmt. Find ich ziemlich schlau und völlig cool. Und warum? Also die Firma, die kriegt das hin und die kriegen auch dadurch ihre Arbeits-, ihre ganzen Ausbildungsplätze vergeben, obwohl die da JWD am Ende der Welt sitzen. Und die Leute kommen dann ja auch noch aus winzigen Dörfern wie Hemmoor, also so richtig aus dem Cuxhavener Land. Da ist es wirklich eine Aufgabe, da diese Fahrgemeinschaften hinzukriegen. Aber das schaffen die, weil der Bedarf da ist. Und darum bin ich auch immer fest davon überzeugt, wenn der Bedarf erkannt ist, Verkehr zu vermeiden und selbst auf dem Land, dann findet man auch da Lösungen. Aber dieses Denken muss verankert werden. Und darum habe ich auch, als die Benzinpreise letztes Jahr so hoch gingen, habe ich mich auch die ganze Zeit gefragt, warum stellt sich da nicht eigentlich mal der Verkehrsminister hin und sagt,

bildet Fahrgemeinschaften. Tut euch zusammen. Also das war ja immer noch so ein bisschen tricky damals mit gerade Auslaufen Corona. Corona war überhaupt kein Thema mehr, als das 9-Euro-Ticket kam und die ganzen Züge so überfüllt waren. Also da fand ja langsam auch dieser Wechsel dann wieder statt. Und sowas würde ich mir aber wünschen, dass solche Sachen, die früher selbstverständlich waren, das fand ich auch interessant, in den 70er Jahren, damals in der Ölkrise, da wurde ja auch dazu aufgerufen, weniger Auto zu fahren. Und ich glaube, das war damals, ich weiß gar nicht mehr, welcher Politiker das war, ich glaube, das war Schmidt, der dazu auch irgendwann mal gesagt hat, natürlich haben wir da auch dazu aufgerufen, wir wollten zeigen, wie ernst die Situation ist. Wir wollten den Ernst der Lage verdeutlichen. Und das fehlt mir auch. Also mal den, das ist nicht irgendwie ein bisschen, wir haben hier Verkehrsminister Wissing spart nicht. Ja, das ist ein Problem und das ist nicht ein Problem jetzt, das ist auch noch ein Problem in 30, 40, 50 Jahren, wenn er nicht spart. Und die Lage ist ernst und darauf muss man hingewiesen werden.

KD: Cool. Ein Punkt, den ich auf jeden Fall mit dir auch nochmal thematisieren wollte, sind meine Shitstorms, die ich immer wieder bekommen habe in der Vergangenheit, als ich noch sehr viel reger bei Twitter bin. Ich war ja eigentlich weg bei Twitter und bin jetzt wieder da wegen Lützerath, um da irgendwie doch tätig zu werden. Da gab es immer wieder, weil ich sehr viel mit Menschen im Hintergrund gesprochen habe, die Angehörige verloren haben aufgrund von Straßentod. Und hier vielleicht auch eine kleine Triggerwarnung, dass wir auf dieses Thema eingehen werden, weil ich weiß, dass es nicht für alle gut ist,



spult ein bisschen vor. Es gab einen Vorfall mit jemandem, der nach einer Gehirn-OP eine Woche später in den Porsche gestiegen ist. Und vier Menschen getötet hat in Berlin. Es gab den Vorfall, dass mit einem Renault Clio, glaube ich, in eine Menschengruppe gefahren wurde in Berlin. Und dort eine Lehrerin getötet wurde. Aufgrund der Tatsache, dass ich mit diesen Menschen viel Kontakt hatte, vorher war ich wahrscheinlich auch ein bisschen dünnhäutig, auf jeden Fall gefällt und gefiel mir, da stehe ich auch zu, die Priorisierung von Verkehrstod nicht. Das dritte Beispiel war natürlich, müssen wir benennen, die Radfahrerin, die von einem Betonmischer getötet wurde in Berlin. Wo der letzten Generation der Vorwurf gemacht wurde, ihr seid schuld an diesem Tod. Auf dieses Thema wollte ich mit dir noch eingehen, weil du auch einen tollen Bericht, also toll geschrieben, auf gar keinen Fall inhaltlich, über so ein Opfer geschrieben hast, die zuvor eine sehr sportliche Radfahrerin war und dann so einen schrecklichen Unfall erlebt hat. Ich hab das Gefühl, dass viel an der Verkehrspolitik auch daran krankt, dass wir in Verkehrsträgern denken, dass wir Menschen, die nicht im Auto sitzen, depersonalisieren. Das geht ja bis hin zu Schlagzeilen in den Medien, Lkw über Radfahrerinnen, ne? Also so, wo man so denkt, gibt es schon autonomfahrende Lkw? Wie blickst du auf dieses Thema? Wie bist du dazu gekommen, diese Story, die du vielleicht noch mal kurz erzählen kannst, von dieser Frau zu recherchieren? Und wie stehst du zu... Dann sind wir doch wieder bei dem Thema Straßenverkehrsordnung. Wie stehst du zu diesem Prokrastinieren davon, dass die gesetzliche Grundlage zum Beispiel für Tempo 30 in der Stadt immer noch nicht vorhanden ist?

AR: Ja, zunächst zu dem Beitrag. Ich habe über Beate Pflanz geschrieben. Sie ist jetzt, ich glaube Anfang 50. Es war immer eine ganz aktive Frau. Wer mit ihr spricht, auch wenn man nur mit ihr telefoniert, spürt man das auch jetzt noch. Das ist eine ganz lebenslustige. Die hatte früher bei einer Rentenversicherung gearbeitet, auch nur drei Tage die Woche, damit sie ihren ganzen Hobbys nachgehen kann. Und ihr Leben war einfach draußen sein, sich in der Natur bewegen, Rad fahren. Sie war auch ADFC-Tourenleiterin, hat alles an Sport gemacht, was man sich denken kann. Vom Skifahren, Kanufahren, morgens im See schwimmen, Reiten, Qigong, alles Mögliche. Und sie war auch immer eine sehr vorsichtige Radfahrerin, hat alle Wege in der Stadt mit dem Rad erledigt. Und wurde dann vor fünf Jahren morgens auf dem Weg zur Arbeit von einem Kieslaster überrollt. Der hat, also sie ist über eine Kreuzung gefahren, hat auch noch fünf, sechs Mal geguckt. Und der kam aus dem Nichts. Und die Gutachter haben später auch festgestellt, der war viel zu schnell. Sie hätte wirklich nichts machen können. Sie hätte einfach nur nicht losfahren können an dem Morgen. Das wäre das Einzige gewesen, was sie hätte retten können. Sie lag ganz lange im Koma. Sie war ein halbes Jahr im Krankenhaus. Und sie hat überlebt. Aber von ihrem Körper ist nur noch die Hälfte übrig. Also sie fehlt das rechte Bein, den rechten Arm kann sie nicht mehr benutzen. Ihr Gesichtsnerv ist zerstört. Sie kann den Mund beim Essen, Trinken nicht mehr schließen. Und was es, finde ich, wirklich zeigt, wie einschneidend auch das so alles ist. Sie hat Assistenten, die sie den ganzen Tag begleiten. Aber sie kann noch nicht mal abends, wenn sie allein zu Hause ist, sich aus der Küche ein Glas Wasser holen und ins Wohnzimmer tragen. Weil sie ja nur noch einen Arm hat. Und den braucht sie, um die Krü-

cke zu halten. Und sie hat einfach keinen Arm mehr, mit dem sie das Glas fast halten könnte. Und sie braucht für alles Betreuung. Und ja, der Tag, der Lastwagen, der hat ihr Leben zerstört. Sie hat zwar überlebt, aber von dem, was sie ausmacht und was ihr Leben bis dahin ausmachte, ist nichts mehr übrig. Und ich habe damals die Geschichte geschrieben, weil wir immer so diese... Also mir geht es so, wenn ich was Schlimmes von einem Unfall lese, dann denke ich oft, zum Glück, die hat aber überlebt. Aber dieses zum Glück hat überlebt, das trifft bei ihr nicht zu. Ihr Leben ist super anstrengend. Und sie ist wirklich so eine frohe Natur. Und da fällt es eben besonders... Es fällt jedem besonders schwer, aber sie ist halt auch unbequem. Und sie formuliert das und geht damit raus und fordert auch das Leben ein, das sie vorher hatte. Und ich denke, darum hören wir auch erstmals oder hören wir von ihr so viel, wie es solchen Menschen eigentlich geht, die verschwinden.

KD: Ja, die werden unsichtbar gemacht. Genau. Das sind halt auch diese Statistiken, dass sieben bis acht Menschen pro Tag sterben und 880 bis zu schwerstverletzt werden. Und dann hört es aber auch schon auf und dann wird sich unser Gehirn, glaube ich, auch sich vorzustellen, was das bedeutet. Und umso wichtiger ist und schön, dass sie ihre Geschichte erzählt.

AR: Ja, genau. Und das war damals auch so für mich der Punkt, in Kontakt mit ihr zu gehen und die Geschichte aufzuschreiben. Und wir... Sprache hat ja auch eine Geschichte. Du hast es ja auch angesprochen, wie über Unfälle berichtet wird. Das hat viel damit, auch mit unserer Verkehrspolitik zu tun und dass wir uns... und dass es in den 50ern und 60ern und 70ern ja noch

viel, viel schlimmer war. Also das ist ja das, was einem dann immer vorgehalten wird, dass sich ja schon viel verändert hat. Aber was ich ganz spannend finde, ich habe mal mit einem Professor, der sich mit Sicherheit beschäftigt, unterhalten und der meinte auch zu mir, die Bedingungen, die wir im Straßenverkehr haben und akzeptieren, die würden beim Arbeitsschutz an Arbeitsstellen nie genehmigt werden. Wir stehen auf Verkehrsinseln mit unseren Kindern oder mit unserem Fahrrad und hinter uns einen halben Meter oder Meter fährt ein Lastwagen vorbei mit Tempo 30 oder mit Tempo 50. So etwas würde am Arbeitsplatz nie genehmigt werden. Also solche Gefährdungen in so einem nahen Radius. Aber wir haben uns daran gewöhnt und darum ist auch diese Überprüfung des Straßenverkehrsrechts und der Straßenverkehrsordnung so wichtig, die Wissing ja immer noch vertrödelt. Und das spielt... es geht aber alles Hand in Hand. Wir müssen, wir brauchen die Diskussion um Geschwindigkeiten in der Stadt, um unseren Verkehr auch sicherer zu machen. Und darum finde ich es ganz furchtbar, dass Wissing es noch nicht für nötig gehalten hat, sich mit dieser Initiative Städte und Gemeinden für angepasste Geschwindigkeiten zu unterhalten. Es sind 380, es sind fast 400, es werden wirklich monatlich mehr. Und das sind ja keine Aktivisten, das sind Bürgermeister, wo er eigentlich vielleicht, wo er Berührungspunkte vielleicht haben könnte oder keine Lust hat, sich mit denen auseinanderzusetzen. Es sind ja Menschen, die auch die Verfassung vor Ort durchsetzen, die ihre Städte weiter ausbauen und die ja genau wissen, welche Situationen sie in den Städten vorfinden und die ja auch einen Grund haben, warum sie an manchen Stellen vielleicht die Geschwindigkeit reduzieren wollen. Nämlich weil es da absehbar ist, dass dort was passiert oder es für alle gefährlich ist oder

Menschen behindert werden, andere Verkehrsmittel zu nutzen, weil sie sich auf Fahrrad oder zu Fuß dort fürchten aufgrund dieser hohen Geschwindigkeit, die dort zurückgelegt wird. Das ist das Problem.

KD: Wobei sich ja irgendwie jetzt gerade, sorry, der Kreis so ein bisschen schließt, dass Wissing sich mit den falschen Leuten vielleicht umgibt. Weil dieses, wie soll ich sagen, bewusste Nicht-Treffen von Personen, die vielleicht auch einfach Diskurs wollen, den wir ja brauchen. Wir können nicht in Einigkeit diesen Weitersoweg bestreiten. Wir brauchen den Diskurs, den ich auch immer überhaupt nicht schlimm finde. Weil man nur im Diskurs ja auch Lösungen findet. Aber ich habe schon das Gefühl, dass Volker Wissing bewusst die Gruppen nicht trifft, wo er weiß, dass da eben nicht applaudiert wird.

AR: Ja. Das kann durchaus so sein. Wo ich gespannt bin, ob diese Bürgermeisterinnen und Stadträtinnen vielleicht irgendwann einfach mal dieses Gespräch einfordern.

KD: Ja, das ist wirklich interessant, vor allen Dingen, weil ich auch natürlich dann von JournalistInnen angesprochen wurde zu diesem angeblichen Mobilitätsgipfel. Dann wurde ja so traurig auch noch nachnominiert. Da fühlte ich mich so ein bisschen an meine Schulvolleyball-Vergangenheit erinnert, weil wir hatten in unserem Jahrgang deutsche Meisterinnen. Und da blieben natürlich immer, wenn die sich aufteilten, immer die sitzen, die das nicht konnten. Dazu gehörte immer ich, weil ich halt nur ein funktionierendes Auge habe und nicht dreidimensional gucken kann. Das war halt auch immer so, wo wir dachten, ja, ich gehe

jetzt in diese Mannschaft auch noch mit rein. Dann haben sie es halt doch wieder umbenannt in Nein, Nein, das ist gar kein Mobilitätsgipfel, das ist der Gipfel von der Plattform-Mobilität, was auch immer. Dann hat er ja irgendwas in Richtung Radverkehr einberufen, Volker Wissing, wo der ADAC dann auch dabei ist. Während umgekehrt bei anderen Sachen Nicht-Autofahrer nicht dabei sind. Also wie du es vielleicht auch so an der Art und Weise, wie ich es erzähle, merkst, ich bin da einfach ähnlicher Überzeugung wie du, dass man eine unglaublich laute Zivilgesellschaft braucht, dass man auch PolitikerInnen, und das nimmt in meiner Wahrnehmung auch zu, PolitikerInnen braucht die Lebensqualität auch ganz pragmatisch im Sinne von Wettbewerb der Region. Weil hochqualifizierte Menschen haben heute schon Jobs, die sich von überall machen lassen. Und die gehen nicht in ein vollgeparktes Hamburg-Eimsbüttel, was ich ja hier vor Ort habe, wo ich manchmal denke, ich lebe in so einem Trailerpark, sondern die suchen sich das halt aus. Und von daher sind alle gut beraten, die wollen, dass Menschen in ihre Region kommen und Geld mitbringen, lebenswerte Räume zu schaffen. Das ist halt auch immer so ein Spalt im Kopf bei anderen Leuten, die sagen, ja, ist doch klar, dann zieh halt aufs Land, Katja. Die Stadt ist nun mal stressig, ist ja, abgesehen davon, dass ich es mögen muss, mit relativ vielen Leuten auf engeren Raum zu leben als auf dem Land, ist bei meinen Eltern im Ländlichen alles genauso wie in der Stadt. Also es ist vor der Tür zweifach geparkt, Kinderspielen nicht vor dem Haus. Also da muss man schon richtig ländlich werden, um diese Lebensqualität, die gesucht wird, zu finden. Plus, dass ich als Teenagerin noch irgendwann, ich weiß nicht, wie viele Kilometer mit dem Fahrrad zusammengefahren bin, weil ich nicht mehr gefahren werden wollte von meinen Eltern.

Also irgendwann dreht sich das ja auch, dass diese glücklichen Babys, die aufs Land gebracht werden, damit sie eine gute Kindheit haben, Teenager werden, die sagen, Alter, wo lebe ich hier? Hier ist ja nichts los. Und im Alter dann halt auch die Problematik der Nahversorgung. Also ist dir was begegnet an Geschichten, die funktionieren, wo Menschen auch vielleicht auch ohne das Auto thematisiert werden muss? Ich weiß nicht, ob es geht, weil es ist immer das Problem. Aber es sollte auch begreifen, ja, eventuell, wenn wir das alles so machen, brauchst du als Städterin zwei Urlaube weniger, weil der Urlaub für der Haustür beginnt. Also ich habe manchmal so das Gefühl, dass wir da auch rein müssen in dieses Denken, dass Stress oftmals auch von einer autozentrierten Gesellschaft kommt. Damit meine ich von Platzknappheit bis Terminenge. Wie guckst du auf dieses Auto auch im gesellschaftlichen Kontext vielleicht?

AR: Ja, jetzt hattest du irgendwie mehrere Fragen. Nein, es ist vielleicht erst mal so dieses Katja, zieh doch aufs Land. Das ist natürlich immer gerne so ein Totschlag-Argument, was aber, finde ich, nicht die Diskussion ersetzt. Also wir müssen uns darüber auseinandersetzen, wie unsere Städte zukünftig aussehen und wie wir die Autos rauskriegen aus der Stadt. Und ja, das Auto ist einfach ein heißes Thema. Viele Menschen haben einfach kein Bild dazu, wie Mobilität ohne Auto gehen kann. Das sehe ich halt immer noch. Und das, was... Ja, also es ist tatsächlich so, dass wir uns in so einer Bubble befinden und viel mit Menschen sprechen, die sich seit Jahren mit diesem Thema beschäftigen und ganz viele Alternativen haben und die ja auch schon leben. Wenn ich aber mit meinen Nachbarn spreche oder mit vielen Freunden, die schauen mich dann oft einfach auch mit großen

Augen an. Oder wenn ich denen dann... So, letztens hatten wir die Diskussion, da ging es auch um Parkplätze und dass die nicht immer breiter werden könnten. Und dann meinte ein Bekannter zu mir, ja, aber wie soll ich denn dann mit meinem VW-Bus in die Stadt reinfahren? Ich komme ja jetzt schon kaum noch ins Parkhaus. Wo ich dann auch sage, ja, vielleicht musst du dann entweder mit der Bahn fahren oder dein Zweitauto nehmen, das ja viel kleiner ist. Und das ist der Punkt, von dieser Anspruchshaltung runterzukommen und überhaupt erstmal ein Bewusstsein da zu schaffen, dass es auch anders gehen kann. Und das ist ja überhaupt nicht in der Gesellschaft, finde ich, vielerorts vorhanden. Also da gibt es einfach noch ganz, ganz viel Aufklärungsarbeit, die geleistet werden muss und... die auch zeigt, welche Gewinne man davon trägt, wenn man nicht immer mit dem Auto unterwegs ist.

KD: Mein Highlight in Sachen von solchen Anekdoten war eine Frau bei meinen Eltern. Und die wusste nicht, was mich so für Dinge umtreiben. Die haben sich jetzt so ein Wohnmobil gekauft. Und das Wohnviertel, wie auch immer man es nennen soll, ist eigentlich so angelegt bei meinen Eltern, dass früher noch die Autos auf die Grundstücke gepasst haben. Und jetzt die Enkelgeneration erstens die alten Häuser eher abreißt, um sie zu Einfamilienhäusern zu machen und die Parkplätze auch nicht mehr ausreichen, weil die Autos zu groß werden. Deswegen stehen sie dann doch wieder auf der Straße. Und die hat gesagt, dass sie ihr Wohnmobil letztens weiter weg geparkt hätte, weil das ihr Küchenfenster so dunkel gemacht hätte.

AR: Hat sie dann voll ein anderes Küchenfenster geparkt?



KD: Die hat das einfach anderen Leuten vor die Tür gestellt, wo ich so dachte, ja, das ist irgendwie vielleicht so das beste Symbolbild, wie wir gerade auch so Probleme lösen. Deswegen würde ich zum Ausklang unseres schönen Gesprächs dich mal bitten, was sind für dich schnelle Hebel der Veränderung in der Mobilität? Was ist dir begegnet, wo du sagst, da können wir richtig viel, und damit meine ich nicht nur Klima, sondern auch Gerechtigkeit erreichen? Und was wünschst du dir für die nächsten drei Jahre vielleicht von unserer bundesdeutschen Verkehrspolitik?

AR: Was war das Erste?

KD: Schnelle Maßnahmen. Wo du denkst, wenn die kämen... Da gibt es Geschwindigkeit-Kurven.

AR: Ja, also was ich mir wirklich wünsche, ist, dass die Städte das Werkzeug in die Hand bekommen, dass sie selber das Tempo anordnen können. Was sie meinen, also ich fände mehr Tempo 30 in Städten würde echt viel bringen. Dann gibt es ja an Schulen vor dem Unterricht hier diese Durchgangssperren, sei es Poller oder einfach temporäre Sperrungen, dass die Wohngebiete vom Autoverkehr befreit werden. Und ganz viele Pop-up-Radwege würde ich mir auch wünschen. Und temporäre Spielstraßen in vielen Quartieren, dass man halt tatsächlich für die Kinder vor der Haustür regelmäßig Platz schafft. Das wäre es einmal. Was wolltest du noch wissen?

KD: Wo du die nächsten drei Jahre in einer idealen Welt die bundesdeutsche Verkehrspolitik hingehen sehen würdest. Oder was du dir vielleicht auch von diesem ersten Schritt, er muss jetzt mal einen Report ablegen, den er wünscht?

AR: Was ich ja wirklich ganz toll fände, wenn uns Wissing bei diesem Klimaschutz-Sofort-Programm alle überrascht und Maßnahmen präsentiert, die sogar mehr CO<sub>2</sub> einsparen würden, als er eigentlich muss. Also das wäre ja mal... Sehr schön utopisch, ja. Ja, aber das wäre doch mal was. Dann soll er uns doch tatsächlich mal...

KD: Das wäre wirklich, ja, da wäre ich auch zu bereit. Das würde ich sogar eingestehen.

AR: Da würden wir auch alle nach Berlin fahren und Applaus spenden. Also das wäre doch mal was, wenn er mehr CO<sub>2</sub> anspart, als er muss. Es geht ja wirklich viel, wenn man will. Ich finde diese Debatte um das Tempolimit, ich mag es eigentlich nicht mehr hören, aber das ist einfach was, was kommen muss. Es ist ja völlig absurd, wenn Deutschland hier das kleine gallische Dorf ist und das Schild hochhält, wir fahren so schnell, wie wir dürfen. Also das ist ja absurd. Ich fände es ganz wichtig, dass er das Geld für den Ausbau des Radverkehrs aufstockt. Er hat es ja massiv gekürzt und damit kommen wir nicht weiter. Wir brauchen das Fahrrad als Standbein der Verkehrswende und darum muss da deutlich mehr Geld kommen. Wir müssen auch massiv, wenn wir den Umbau unserer Straßen jetzt rangehen, was ja viele Kommunen auch tun, stets auch den Klimaschutz mitdenken. Wir müssen klimagerechte Straßen bauen und mehr Grün im-

mer mitdenken und auch mit an den Hochwasserschutz und an Klimaanpassung denken. Wenn der Ausbau des Radverkehrs mehr Klimagerechtigkeit direkt in die Städte bringt, beim Straßenbau ein Tempolimit, die Autosubvention abbauen und auch das Straßenverkehrsrecht und die Straßenverkehrsordnung zügig reformieren und zwar so, dass der Autoverkehr nicht mehr bevorzugt wird, sondern alle Verkehrsmittel wirklich gleich behandelt werden, dann sind wir ein ganzes Stück weiter.

KD: Abschließend möchte ich dazu noch mal sagen, das ist auch was, was ich noch mal sprachlich hinterfragen muss für mich selber. Weil das ist ja auch wiederum der Schritt zurück, den Urzustand einer gewissen Gleichberechtigung auf der Straße wiederherzustellen. Also dieses Fossilsubventionen-Abbauen ist ja eigentlich nur Wiederherstellung einer gleichberechtigten Subventionslage aller Verkehrsträger plus vielleicht sogar, dass man sagt, man belohnt die. Das ist auch was, was mir bei meinen Lesungen immer wieder begegnet ist. Ich fahr schon seit Jahrzehnten kein Auto, aber ich hab nix davon. Alle kriegen immer irgendwie, die Autofahren, irgendwas. Aber die, die Platz machen und die, die vielleicht sogar schon dafür beigetragen haben, dass es nicht noch mehr eskaliert im Verkehr, die kriegen nichts. Ich danke dir sehr für das Gespräch. Es war immer sehr lustig, auch natürlich schwer. Aber ich glaub, ja, wir müssen da manchmal auch zwischendurch mal innehalten und Status quo festhalten. Aber auch die Lösungen, das haben wir besprochen, beleuchten. Ich wünsch dir jetzt noch einen schönen Tag.

AR: Katja dir auch. Tschüss

KD: Tschüss, bis bald.