

SheDrivesMobility 38 - Andreas Knie

Katja (0:16)

Eine neue Folge She Drives Mobility. Und du bist hier, und das ist schön. Ich freue mich, wenn ihr meine Arbeit unterstützt. Weil, ich habe mich entschlossen, alles weiterhin pro bono und kostenlos zur Verfügung zu stellen. Das heißt natürlich nicht, dass diese Arbeit nicht auch eine Menge wert ist, und ich weise immer wieder darauf hin, dass ihr die Möglichkeit habt, hier auch She Drives Mobility mit Geld zu fördern. Weil ohne Geld läuft die Welt noch nicht. Das geht per PayPal, per Steady. Ihr könnt T-Shirts bei Glückskind kaufen, oder auch sonst vielleicht Dinge für mich tun, wie Sketch Notes oder bestimmte andere beratende Tätigkeiten, die mir helfen. Denkt doch einfach mal kreativ nach, was She Drives Mobility nach vorne bringen könnte. Nun aber zu einer neuen Folge. Und auch hier freue ich mich, wenn ihr mir Sternchen das lasst, Bewertungen und einfach für Sichtbarkeit sorgt. Weil ich glaube, wir brauchen immer und immer mehr Menschen, die die Autokorrektur vollführen. Weil irgendwo habe ich das Gefühl, wir rasen momentan auf 50 Mio. privatbesessene Pkw zu. Bei 27 Mio. Deutschen, die gar nicht aktiv Auto fahren können. Weil sie entweder unter 18 oder ohne Führerschein sind. Und das ist ein Drittel an Menschen, die nicht Auto fahren können. Überlegt das mal. Also Hilfe, Hilfe, Hilfe für die Autokorrektur in Deutschland, aber nicht nur dort. Andreas Knie ist heute zu Gast. Und Andreas ist jemand, den ich sehr schätze, weil er im Team Tacheles ist, ähnlich so wie

ich ja auch immer verortet werde. Manchmal ist es sehr schwierig, wenn man mit Fakten nach vorne geht und Dinge ändern will, dann wird man trotzdem in Deutschland, solange es ums Auto geht, ja, so ein bisschen als oberkritisch, als nervig, als zu sehr fordernd wahrgenommen. Aber ich glaube, wir brauchen Leute wie Andreas und auch vielleicht mich, die sagen, so geht es nicht weiter. Andreas ist sehr lange schon tätig in diesem Bereich. Er ist als Wissenschaftler auch geübt, Fakten und Forderungen zu verbinden. Und hat hier auch große Reichweite in die Politik hinein. Das Gespräch mit ihm war natürlich auch so ein bisschen gekennzeichnet von dieser Prä-Abwrack-Prämien-Zeit. Wir laufen ja gerade auf den Herbst zu, auf den politischen Herbst. Und allmählich geht es wahrscheinlich auch mit dem Warmlaufen auf die Bundestagswahl zu. Und gerade da, finde ich, gibt Andreas sehr wertvolle Hinweise. Sehr viele Dinge kommen auch zur Sprache, wo es wirklich falsch läuft, wo wir vielleicht auch blinde Flecken haben. Wo wir mal hinschauen sollten, dass wir es für andere und alle besser machen. Weil Automobilität vergisst vor allen Dingen die Schwachen. Und ich finde, das ist etwas Schwieriges. Weil meiner Meinung nach, wenn wir auf die Schwachen schauen und deren Bedürfnisse erfüllen, dann haben wir schon viel geschaffen für alle. Und das ist die Zukunft, von der ich träume. Unabhängig sein vom privaten Pkw, tolle Alternativen haben, aber auch Stadtraum zurückzugewinnen. Ich wünsche euch jetzt viel Spaß. Lasst gerne Bewertungen da. Und nun viel Spaß an der Folge mit Andreas Knie. Herzlich willkommen, lieber Andreas. Ich finde das, ehrlich gesagt, total spannend, wenn ich alles auch gerade treffe, den ich so schnell

nicht getroffen hätte. Weil wir sind alle in derselben Bubble unterwegs, aber irgendwie schafft man es im Vor-Corona-Zeitalter doch immer, sich auch mal nicht zu sehen. Deswegen freut es mich sehr, dass wir uns zusammengefunden haben, weil ich habe das Ganze hier anberaumt, um auch in Corona-Zeiten und auch gerade in den Zeiten des Übergangs mal so ein bisschen die Verkehrswende aufrechtzuerhalten. Weil gerade medial ist doch zu Beginn auch der Corona-Krise viel passiert, was das Auto sehr auf einem Podest wiedergestellt hat. Und das hat mich natürlich nicht so begeistert. Ich würde dich bitten, dass du dich mal kurz vorstellst. Ich glaube, du könntest dich eine Viertelstunde vorstellen, weil du so viel schon gemacht hast. Aber einfach, dass man so ein bisschen weiß, wie lange du dieses Thema eigentlich schon vorantreibst.

Andreas (3:53)

Ja, vielen Dank für die Einladung, hier in einem wunderschönen, ja, wie sagt man, Gärtchen einen kleinen Beitrag zu liefern. Das ist ja schon fast so ein kleines Ökotoptop. Und ja, mein Name ist Andreas Knie. Ich bin aktuell Leiter der Forschungsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung, die ich gemeinsam mit meinem Kollegen Bert Kanzler leite. Und das tun wir am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, eine sehr große Einrichtung, die zu 75 Prozent dem Bund gehört - da hat das BMF die Federführung - , zu 25 Prozent dem Land Berlin. Eine Einrichtung, die gerade 50 Jahre alt geworden ist und in der etwa rund 400 Sozialwissenschaftler, man soll es kaum glauben, zusammen arbeiten. Und in der jetzt auch tatsächlich der Verkehr eine große Rolle spielt. Wir tun das, oder ich persönlich habe das aber auch schon

seit Längerem getan - in der Tat, ich bin immer ein bisschen älter schon - und habe das eigentlich seit 1995/96 schon getan. Und wir Sozialwissenschaftler leiden ja darunter, dass uns in der Regel keiner zuhört. Wir können Powerpoints machen, wir können Bücher schreiben, die liest ja keiner. Und deshalb haben wir immer schon gesagt, wir tun das, was wir schreiben, einfach auch mal selber an uns und an anderen ausprobieren. Und haben schon seit '98 Firmen gegründet, wie Choice GmbH, das **Cashka**-Thema. Wir haben viel versucht. Ich war dann auch 16 Jahre bei der Deutschen Bahn, habe dann Call-a-bike gemacht, Touch & Travel, das **TDK-sharing** gemacht. Und eben dann auch noch das Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel, das InnoZ begründet. Was vor allen Dingen auf dem EUREF Campus in Berlin-Schöneberg einiges versucht hat, nämlich die Welt von morgen heute schon begehbar zu machen. Und auch versuchen, einen Beitrag zur Verkehrs- und Energiewende, die darf man ja nicht vergessen, zu liefern. Also das heißt, wir sind immer so ein bisschen, oder ich persönlich bin immer so ein bisschen Grenzüberschreiter. Bin natürlich auch noch akademisch unterwegs, bin Hochschullehrer an der TU Berlin und versuche jetzt im Online-Bereich auch Lehre zu machen, was einem aber auch noch nicht so wirklich gut gelingt.

Katja (5:57)

Ja, ich glaube, da müssen wir alle ein bisschen mithelfen und tatsächlich auch neue Wege suchen. Und vor allen Dingen heißt Verkehrswende ja auch immer Wege vermeiden. Also da können wir uns, glaube ich, ganz gut gerade ausprobieren, weil keiner von uns das wirklich konnte vorher. Auch ich bin total gewohnt, mobil zu

arbeiten. Aber auch ich habe so, dadurch, dass es jetzt jeden Tag so ist und dass man vor allen Dingen auch gar nicht mehr so viele Leute persönlich trifft, immer Ups und Downs so ein bisschen in meinen Tagen auch. Wir haben uns vorab so ein paar Themen rausgegriffen, weil natürlich ist die Abwrackprämie gerade in aller Munde. Alle diskutieren gerade Sinn und Unsinn. Ich glaube, dazu gibt es auch mittlerweile genug. Können wir noch streifen, wenn Zeit überbleibt, glaube ich. Aber ich bin ja jemand, der immer versucht auch darzustellen, dass Verkehrswende nur gelingt, wenn wir Verhalten auch verändern. Also ich bin ja gar nicht so die Technikerin, sondern eher jemand, der gerne draufschauen möchte, wie machen wir das denn, dass wirklich Leute vom Auto befreit werden, so wie ich es eigentlich auch immer ein bisschen sehe. Und da ist natürlich immer, was mir begegnet, der ländliche Raum. Da wird immer gesagt, ich würde das ja gerne, aber ich kann es nicht. Und heute sind auch so ein paar Zahlen nochmal durch Twitter gejagt worden, wie viel Schiene eigentlich abgebaut wurde und wie das Ganze ja auch ein bisschen politisch gewollt ist. Welche Ansätze siehst du für den ländlichen Raum als erfolgreich an, die wir weiterverfolgen sollten, um auch gerade hier, keine Ahnung, PendlerInnenströmen oder Ähnliches anders aufzugreifen?

Andreas (7:26)

Ja, das ist in der Tat so, das sehen wir auch so. Das erste Thema ist aber schon allein, dass wir uns klarmachen müssen, dass der ländliche Raum nur mit dem Auto im Kopf tatsächlich bespielt worden ist. Denn wir haben uns natürlich einen entfernungsintensiven Lebensstil angewöhnt, der uns erlaubt hat, den Wohnort und den Ar-

beitsort weit auseinanderzureißen. Und das war ja alles kein Problem. Man konnte dann auch noch irgendwohin zum Vergnügen fahren. Das heißt, was wir also als Charta von Athen für Städtestrukturen schon kennen, das ist die funktionale Gliederung, also das Auseinanderreihen und -reißen von Funktionen, hat im ländlichen Raum erst recht sozusagen seine Entwicklung gefunden. Und dementsprechend haben wir diese völlige disperse Struktur. Und das muss man einfach mal zur Kenntnis nehmen. Deshalb kann man jetzt nicht sagen, ach Gott, da mache ich jetzt besser 'nen Bus oder ich mache ein tolles Schienenangebot. Also das ist leider nicht möglich, denn ich sage immer gerne, die Schiene, der Bus war eine super Erfindung, aber nicht mehr nach dem Auto. Nach dem Auto wissen wir, dass wir von Tür zu Tür fahren. Und mal ganz klar zu sagen, wenn wir kein Angebot bekommen, was das auch machen kann, werden wir scheitern. Wir sind auch gescheitert. Das muss man einfach mal deutlich sagen. Die Leute, zu denen ich mich auch zähle, die sagen, man muss nur ein vernünftig flächendeckendes Schienennetz bauen und dann macht man so ein bisschen noch Plus-Bus-Angebote. Dann kommen die Leute schon. Das klappt in der Summe nicht. Und wenn man sich jetzt mal ganz, ganz, ganz nüchtern die Zahlen anschaut, dann kann man sagen, in den ländlichen Raum sind zu über 90 Prozent nur noch Schüler und Auszubildende unterwegs. Das heißt also, der normale Mensch fährt im ländlichen Raum nicht Busse und Bahnen. Deshalb gibt es ja die alte Idee auch schon, dass wir diesen ländlichen Raum anders organisieren müssen, nämlich als Hub-and-Spoke. Das heißt also, da, wo die großen Busse und Bahnen, die immer berühmten Groß-

gefäße, hin- und herfahren können, da sind sie wirklich leistungsstark, wenn sie bündeln können. Aber sie bündeln eben in der Fläche nichts. Deshalb fehlt der Spoke, also die letzte Meile. Und die kann man natürlich auch mit Autos machen, aber die kann man eben auch mit autonomen Shuttles machen. Die kann man aber auch zum Beispiel mit digitalen Plattformen machen. Soll das, was in der Stadt gut funktioniert, ich drücke auf eine App und da kommt was, worum soll das nicht im Land gehen? Und da dran sollten wir jetzt arbeiten, dass man eben auch im Land die vielen Menschen, die dort leben, mit ihren vielen Autos ruck-zuck zum öffentlichen Verkehr macht. Denn jedes private Auto kann in Sekundenschnelle zu einem Bus umgewandelt werden. Und dann hätten wir eine wunderbare Verbindung.

Katja (10:09)

Ja, das ist ja auch so eine Denke, die unter anderem bei Door2Door, wo ich ja auch Teilzeit beschäftigt bin, dass man zum Beispiel auch Taxiunternehmen mit einbindet. Also es wird immer von hohem Aufwand gesprochen, wenn man Bahnlinien und ähnliches baut, ist das ja auch der Fall. Es ist hoher Aufwand, aber eigentlich hat man ja schon relativ viel vor Ort, genau was du sagst. Entweder sind es die nicht bewegten Privat-Pkw oder halt auch Taxis, die nicht so wirklich ausgelastet sind. Wie stellst du dir das denn vor? Also wie könnten jetzt die ersten Schritte in diese richtige Richtung sein? Weil ich habe das Gefühl, dass überall sehr viel Wissen ist und auch sehr viele gute Ideen, aber dass das immer so, auch das sehr dispers ist. Also dass man da nicht miteinander diesen Austausch hat. Wie können wir das denn starten?

Andrea (10:51)

Ja, das erste Problem im ländlichen Raum ist, dass jeder ländliche Raum natürlich seine eigene Lösung angestrebt hat. Wirkliches kleinteilig, Untertupfingen natürlich noch etwas anders wie Ober-
tupfingen. Und deshalb sind immer alle so ganz kleinteilig auch ge-
scheitert. Das muss man auch ganz offen sagen. Alle schön als Mo-
dellregion genannt. Jetzt hat man das umgenannt, jetzt nennt man
das Reallabor. Aber letztendlich sind es kleine Projekte, die in der
Sache wunderbar sind, aber in der Summe nichts bringen. Das
zweite ist, was man klar sehen muss, es gibt natürlich auch die Re-
gulierung im Moment gar nicht vor. Also das Mitnehmen von ande-
ren Menschen, das wisst ihr ja auch ganz gut, gegen Entgelt ist
eben leider in Deutschland nicht erlaubt. Das sagt das berühmte
Personenbeförderungsgesetz, und wer da Ausnahmen machen
will, der muss hohe Hürden unter Bereitssein überspringen. Das
machen die wenigsten. Deshalb muss man sagen, oder da wird im
Moment darüber diskutiert, es wird im Moment aktuell das Perso-
nenbeförderungsgesetz geändert. Man möchte den digitalen
Fortschritt ein bisschen auch besser im Gesetzeswerk unterbrin-
gen können. Es gab lange eine Blockade zwischen CDU und SPD,
die ist aber aktuell aufgehoben. Und jetzt wird zum Beispiel dar-
über nachgedacht, ob man nicht sagen kann, okay, okay, im ländli-
chen Raum machen wir das so, dass andere Menschen Menschen
mitnehmen können und vielleicht dafür durchaus 65 Cent pro Ki-
lometer nehmen können. Das ist dann noch deutlich billiger wie ein
Taxi, aber schon mehr als der berühmte Selbstkostenpreis des
PKWs von 35 Cent. Denn man muss wissen, bis dahin gilt das PBFG

nicht. Also wenn man nur den Selbstkostenpreis ansetzt, dann ist das wie eine Mitfahrtzentrale, dann ist das erlaubt. Aber sobald man auch nur 1 Cent quasi Gewinn macht, dann ist man PBFG-pflichtig. Und das kann man ja auch auf 65 Cent oder auf 60 Cent erhöhen, denn wir sagen, 35 Cent kostet der PKW tatsächlich und 30 Cent kostet eben so eine digitale Plattform. Und wenn man 65 Cent ohne Regulierung nehmen könnte, dann hätte man schon eine ganze Menge erreicht. Und der zweite Teil, der muss natürlich in einer anderen Finanzierung liegen. Wir haben im ländlichen Raum ja durchaus Geld. Also es ist nicht so, dass kein Geld im System wäre. Wir haben die Besteller-Verkehre, also das machen die Länder. Das haben die damals bekommen als Ausgleich zur Zustimmung der ersten Bahnreformen. Kriegen im Moment 9 Milliarden, das steigt noch auf 11 Milliarden für den Schienen- und auch zum Teil für den Busverkehr im ländlichen Raum. Und da haben wir schon länger gesagt, da müsste man einen kleinen Teil, vielleicht 10 Prozent nur, für genau diese letzte Meile sich ein bisschen rausrupfen können, so dass man diese letzte Meile, also diese berühmten wenigen Kilometer auch zuzahlungsfähig macht. Das heißt also, jeder, der dort einen Dienst anbietet, kann dann zu den Kosten, die der Nutzer zahlt, dann noch vom Staat eine zusätzliche Prämie bekommen. Und dann, glauben wir, läuft das. Denn als Drittes, das hätte ich vielleicht auch als Erstes sagen können, ist es nicht so, dass der ländliche Raum jetzt super zufrieden ist. Also das beobachten wir immer mehr, dass wir merken, dass die Idee, ich gehe aufs Dorf, lebe da, super, merke aber, dass ich dann natürlich mit einem Auto, ich bin ja Teil des Problems, dann doch immer in die

Stadt gefahren bin, auch zum Einkaufen habe ich dann doch nicht den sehr teuren Tante-Emma-Laden genommen, sondern bin dann doch zum Mall gefahren und schwuppdwupp war erst der Tante-Emma-Laden weg und dann war auch die Kneipe weg. Und dann stehe ich da mit meinem schicken Auto und bin völlig allein und merke erst, als meine drei Kinder dann auch vier Autos haben und selbst im Land der Parkraum knapp wird. Und das geht den Leuten jetzt echt auf den Drissel. Also diese völlige Autofixierung, das heißt also auch auf dem Land wollen die Leute Alternativen haben. Aber, da sind wir wieder am Anfang, das kann nicht sein, ja, geh mal zu Fuß zur Bushaltestelle, warte da mal zwei Stunden und dann kommt dann der Bus und übrigens kommt der sonntags gar nicht und in den Ferien kommt er auch nicht und wenn du sonst ... musst du eben selber klarkommen. Das geht eben nicht und deshalb braucht man diese andere integrierte Hub-and-Spoke-Konstruktion mit entsprechenden Regulierungen und Finanzierungsstücken.

Katja (15:11)

Ihr begleitet das ja auch immer forschend. Also, erst mal finde ich es total spannend, das ist auch in meinem Podcast der Fall. Da habe ich mittlerweile über 30 Folgen. Am Anfang habe ich angefangen bewusst mit den Frauen in der Mobilitätsbranche und die hatten alle als Quereinsteigerinnen was gemacht. Also, es waren bis auf eine Person von Clever Shuttle, waren alle Frauen irgendwas anderes vorher. Von Landschaftsgärtnerinnen über irgendwie was. Auch du hast ja geisteswissenschaftlichen Hintergrund, ich auch. Und ich glaube, diese Diversität macht es ja auch aus. Gerade hat Volkswagen einen Shitstorm, weil sie einen relativ krassen, wie ich

finde, rassistischen Spot gemacht haben. Und wo man merkt, das hat jetzt gar nichts mit Rassismus zu tun, aber es gibt blinde Flecken auch was Mobilität angeht. Und ich glaube, man geht natürlich immer von der Mobilität aus, die man selber haben möchte und selber braucht. Also, wie glaubst du, müssen denn in der Zukunft auch die Teams aufgestellt sein? Also wen siehst du, wer ist Gestalter der zukünftigen Mobilität? Wie wird das ablaufen?

Andreas (16:13)

Ja, das ist wirklich eine gute Frage. Was wir natürlich sofort erstmal erkennen, ist, die, die jetzt im System sind, haben nicht unbedingt ein Interesse, dass sich das System verändert. Es gab in Brandenburg lange Zeit einen sehr, sehr bedeutenden Abteilungsleiter Verkehr, Herr Karweese, auch mittlerweile in Rente. Und der hat uns immer, wenn wir als WZB in den ländlichen Raum nach Brandenburg kamen, das müsste man auch so, das müsste man auch jeder machen, da könnte man auch Mobilitätsgeld geben, so dass die Leute 50 Euro in die Hand bekommen und dann können sie damit machen, was sie wollen. Dann hat er den wunderbaren Satz gesagt, ja, wenn Sie Revolution machen wollen, dann dürfen Sie doch nicht den König fragen. Das heißt also, die, die jetzt im etablierten System sitzen, die ÖPNV betreiben, die ihn bestellen, die ihn strukturieren, die ihn planen, die können aus ihrem System einfach nicht ausbrechen. Das heißt, es müssen tatsächlich, wie von mir auch schon interviewten, Menschen von außen sein. Und die brauchen einfach den Bündnispartner der Menschen vor Ort. Also die Menschen vor Ort sind die Akteure mit ihrem Verhalten, aber auch mit ihren Forderungen. Und ich glaube, da hat sich jetzt

auch eine Generation entwickelt, die auch am Land das Auto gar nicht mehr so als Ikone, also es gibt nicht mehr diese Schrauber, es gibt nicht mehr diese Identifikationen, was hat der auf dem Tacho, wie viel Zylinder fährt er, und ich bin 18 und jetzt muss ich aber sofort das Auto haben. Das ist zu einer nüchternen Veranstaltung geworden, die aber da sein muss. Das heißt nicht, dass wir das Auto nicht mehr lieben, dass wir es nicht mehr brauchen. Wenn da diese Menschen mit den Menschen, die ganz überraschend von außen kommen oder auch im Ort selber sind, was tun, dann glaube ich, kriegen wir hier einen guten Mix, der uns da weiterhilft.

Katja (17:54)

Dann kommen wir aber doch noch zur Abwrackprämie, die gerade so ein bisschen wie ein Damoklesschwert über uns hängt. Ich hätte es tatsächlich nicht gedacht. Also ich bin schon Kummer gewohnt, sage ich immer, aber dass wirklich so deutlich platziert wird, dass der sogenannte saubere Diesel, also ich muss meinen Hut ganz tief ziehen. Die PR und Public Affairs von Autoindustrie läuft wie eine Nähmaschine, würde man nur immer sagen. Also die sind sich ja seit Jahren auf einmal auch sehr einig. Das war ja auch nicht immer so. Sie haben dazugelernt, als Lobby sich auch gar nicht als Marke jeweils, sondern als gemeinsame Lobby zu etablieren. An einem Tag schmeißt Herr Diess diese Prämie in den Raum. Bei den Tages-themen war es, glaube ich, vier Tage später, sagt Frau Müller, jetzt müssen wir die aber auch haben, sonst kauft keiner Autos. Will heißen, wenn du diese sechs Milliarden sollen es ungefähr sein, nutzen könntest, und auch ich betone immer wieder, ich kann das Auto gerne haben, wenn wir es anders nutzen. Was würdest du denn

tun, um Autobranche zu reformieren, zu transformieren, wie auch immer? Oder denkst du, die verkaufen jetzt noch einmal ab und dann sind sie leider abgehängt?

Andreas (19:01)

Das sehe ich jetzt doch ein bisschen optimistischer. Also, sagen wir mal, wir haben ja noch 2008, 2009 in der Debatte, da ging das mit der Abwrackprämie wirklich wie geschnitten Brot. Also die mussten nur Piep sagen, ouh, Systemrelevanz reklamieren, zackig hatten sie eine -die hießen damals übrigens auch schon Umweltprämie - etabliert und hatten sich da aber ins eigene Fleisch geschossen, wie wir ja noch wissen, hat da vor allem, ich glaube, Renault Dacia davon profitiert, jedenfalls nicht unbedingt die sehr teuren deutschen Autos. Da ist die Autoindustrie auch ein bisschen schlauer geworden und auch was die Einigkeit angeht, die war tatsächlich lange sehr, sehr stark und es war wirklich lange Zeit ein wirklich schlaues Taktieren, wer sagt wann, was, wo. Das haben wir wirklich auch gut beobachten können. Das hat sich aber auch ein bisschen geändert, weil sich im Moment die drei großen Hersteller nicht wirklich einig sind, was sie jetzt wirklich machen. Also wir wissen ja, dass VW klar gesagt hat, das ist vor allem an dem Vorstandsvorsitzenden Diess tatsächlich zu beobachten, wir setzen auf die batterieelektrischen Fahrzeuge. Das ist bei BMW nicht mehr so, die das ja lange mal getan haben und die ihren Vorsprung, wie ich finde, sträflich vernachlässigt und jetzt auch verloren haben. Und Daimler taktiert nach wie vor zwischen allen möglichen Antrieben und möchte so lange Verbrenner verkaufen, wie es irgendwie geht. Solange es noch China gibt, die immer alles noch abnehmen, das

muss man ja leider auch sagen, wird das auch noch immer getan. Aber wie die Zukunftsfähigkeit aussieht, das ist unsicher. Und das weitere Umfeld, da bin ich auch optimistisch. Es geht eben nicht mehr so einfach wie 2008, 2009. Also die erste Kanzlerrunde war nicht erfolgreich. Also so einfach mal das Abwinken von Prämien ging nicht. Und jetzt gibt es ja immer mehr Dinge und das ist jetzt deine Frage. Wir würden ja eine Mobilitätsprämie ausloben. Wir würden sagen, wir wollen natürlich die Verkehrswende-Akteure unterstützen. Wir wollen den öffentlichen Verkehr unterstützen. Wir wollen die ganzen Bikesharing, die Carsharing, die Freefloater, die stationären, wir wollen die E-Tretroller, wir wollen die Scooter, die Pooling-Dienste, die wollen wir unterstützen und wir sagen, wenn du Kunde oder Kundin 5.000 Euro dort investierst mit deinem eigenen Geld, kriegst du von uns nochmal 5.000 drauf als Start. Dann haben wir schon mal 10.000 Volumen. Damit kann man schon ordentlich unterwegs sein. Nicht zu viel wieder, wir wollen ja keine schlimmen Rebound-Effekte, aber man ist unterwegs und man stützt da natürlich auch Wirtschaftskreise, die im Moment nicht unterstützt werden. Und da könnte die Art Industrie ja profitieren, wenn sie denn dementsprechend elektrische Fahrzeuge für Sharing einsetzen würde - das macht im Moment ja nur VW -, und dann hätten wir alle was davon. Ich glaube also, wenn wir hier so reden, wird ja gerade mächtig verhandelt. Ich würde mal jetzt heute die Prognose starten, dass die klassische Abwrack-Prämie, wie wir sie 2008 hatten, möglicherweise doch nicht kommt, sondern dass dann nur eine kleine, ganz kleine Schar von Fahrzeugen gefördert wird, wobei wir das Problem haben, dass die elektrischen

Fahrzeuge im Moment gar nicht lieferfähig sind, weil wir immer noch keine ausreichenden Mengen von Batterien haben und dementsprechend tut man sich gerade schwer, nur die Fahrzeuge mit elektrischen Antrieben zu fördern. Dass Verbrenner gefördert werden, da hoffen wir doch mal gemeinsam, dass das nicht der Fall ist. Denn dann könnte man auch Waschmaschinen fördern, dann könnte man Kühlschränke fördern, dann könnte man Föhn fördern, dann könnte man alle Gebrauchsgegenstände fördern. Und vielleicht letzter Satz, wie ich hier schon am reden bin, dass die Auto-distribution sich reklamiert, systemrelevant zu sein, das ist sowieso lächerlich. Denn wenn es etwas in Hülle und Fülle gibt, was überall auf dem Weltmarkt und zwar sofort verfügbar ist, dann sind es Autos. Die kriegen Sie an jeder Ecke, jeder Staat, also China, Südkorea, Vietnam, USA, Italien, Frankreich können Autos bauen und können die uns ganz schnell, möglicherweise sogar noch günstiger darstellen. Die drei großen Fragen, die wir haben, nämlich, was ist wirklich mit einer anderen Antriebstechnologie? Was ist zum Beispiel mit anderen Verwendungsformen? Nicht immer nur kaufen und dann dumm rumstehen lassen, sondern intelligent nutzen. Und die dritte große Herausforderung, was ist mit dem zunehmenden Automatisierungsgrad? Und gibt es vielleicht die Idee, dass sich solche Fahrzeuge als autonome Flotten selbst disponieren können? Auf diese drei große Fragen hat die deutsche Autoindustrie leider keine Antwort.

Katja (23:21)

Hast du denn, wenn wir da jetzt schon den Bogen so ein bisschen angeschoben haben in Richtung Diversität, hast du denn das Ge-

fühl, dass das auch etwas ist, woran die Branche krankt? Also ich habe ja jetzt, also ich bin ja in den 70ern geboren, es gibt ja nur CSU-Verkehrsminister, wenn man es mal einfach so ganz neutral sagt. Und jetzt wird ja sogar die STVO-Novelle eventuell wieder novelliert, weil wenn sich Leute nicht an Regeln halten, nämlich mehr als 21 auf dem Tacho zu viel haben, dann ist das ja irgendwie total fies, wenn man die bestraft. Also das ist ja auch eine Denke, wo ich mich manchmal, also wo ich wirklich ein bisschen erschüttert bin, dass ich noch erklären muss, was daran falsch ist. Also wie siehst du auch das Thema Diversität, weil du hast ja jetzt ganz viel, das finde ich nämlich immer spannend, du hast ganz viele Produkte nennen können und das Auto. Also diese andere Landschaft ist ja unglaublich viel unterwegs und wir können auch gleich nochmal auf diese Studie mit dem Clevershuttle eingehen, hat aber nicht diese Macht dieser homogenen Masse von Automobilindustrie. Wie siehst du da Prozesse, was kann passieren, damit es diverser wird?

Andreas (24:28)

In der Unterstellung, die ich auch teile, ist ja genau der Punkt schon angesagt. Das sind natürlich die grauen älteren Männer. Auch wenn sie noch ein bisschen jünger daherkommen. Aber es ist eine sehr männlich dominante Branche, die eben nicht divers ist, sondern sehr homogen. Das setzt sich übrigens noch fort beim Tempolimit, das finde ich das Aberwitzigste überhaupt, dass wir uns in Deutschland immer noch erlauben, nachzudenken, warum eine befreite Autobahn irgendwas Gutes sein könnte. Ich hatte gerade wieder einen französischen Journalisten, der wollte unbe-

dingt wissen, warum wir das immer noch machen, warum wir uns das noch leisten. Da kann man kein Argument finden. Das sind natürlich die alten grauen Männer, die das sich nicht vorstellen können. Die machen aber die Politik. Die machen nicht nur die Politik in der autoherstellenden Industrie, sie liefern Strukturen dabei und sie sind natürlich auch im BMVI (seit Ende 2021: BMVD). Und was wir alle noch haben, und das ist dieser Autoindustrie tatsächlich gelungen, ist dieses Lobbying im Kopf. Es gibt ja Ministerpräsidenten, die werden gar nicht direkt angesprochen und müssen nicht direkt besät werden. Die kriegen nicht jeden Tag ein E-Mail, sondern die denken sich selber schon, ach Gott, was mache ich mit den Arbeitsplätzen, die gehen ja verloren. Diese 850.000 zugegebenermaßen hoch bezahlten und sehr geschützten, von der IG Metall geschützten Arbeitsplätze, die darf ich ja nicht verlieren. Dass die jedes Jahr weniger werden, dass wir sowieso schon einen langsamen Ausverkauf dieser Kompetenz haben in diese Länder, in denen dann der Markt tatsächlich der Zukunft für diese herstellende Industrie ist, nämlich insbesondere China, das kriegen wir gar nicht mit. Also das ist schon ein Aderlass, der jeden Tag läuft. Aber zurück zur Eingangsfrage. Das liegt wahrscheinlich auch am Ausbildungswesen. Warum studieren so wenige Frauen Maschinenbau? Warum studieren so wenige Frauen diese sogenannten MINT-Fächer? Weil es ein aber-langweiliges, immer wieder gleichendes Thema ist. Es ist immer die Peer-to-Peer-Kommunikation. Experten sagen anderen Experten, wo es lang geht. Und das sind alles Männer. Wenn Männer irgendeine Erfindung in Deutschland machen, dann fragen sie nicht diejenigen, die sie nutzen sollen, sondern sie

fragen andere Männer, wie findest du denn das? Und dann sagt der natürlich, ja super. Und dann hat man diese Peer-to-Peer-Geschlossenheit und schwuppidiwupp, ist das Ding fertig. Es kann nur keiner nutzen, weil es keiner versteht. Aber diese Strukturen, die haben wir in Deutschland im Wissenschaftssystem. Deshalb ist das auch überhaupt nicht innovativ. Deshalb haben wir auch diese enormen Probleme, gerade in der Digitalisierung, wo nämlich eins gefragt wird, nämlich Trial and Error. Versuch und Irrtum, das kommt bei uns nicht vor. Und deshalb wird immer das Alte gelehrt, das möglichst sehr, sehr konservativ. Und deshalb interessiert das die meisten Menschen nicht. Und die studieren dann lieber was anderes. Aber das heißt, hier muss es wahrscheinlich, wir haben das ja schon im Taumel der Giganten beschrieben, muss es eine wirklich konstruktive Zerstörung dieser Strukturen geben. Die autoherstellende Industrie ist aus sich heraus nicht in der Lage, neue Horizonte zu erklimmen.

Katja (27:34)

Was müsste denn passieren? Was muss denn Autoindustrie schaffen? Welche Kurve gibt es denn deiner Meinung nach, die man noch bekommen könnte?

Andreas (27:43)

Also wir haben ja vorgeschlagen und da stehen wir auch nach wie vor zu, das wird auch im Moment tatsächlich von der Autoindustrie ja auch schon gesehen, das muss man ja auch sagen, dass die ja auch nicht blöd sind. Das sollte man jetzt bei aller Ehrlichkeit auch sagen und wenn man mit den einzelnen Leuten spricht, sind die sehr reflektiert mittlerweile. Also die sind auch auf der Suche und

tasten sich auch voran. Das ist wirklich beeindruckend, das kennt ihr ja auch. Aber sie sind in der Summe ... haben sie ehrlich gesagt, digitales Geschäft können wir nicht. Also wenn man jetzt nochmal durchgeht, das Thema digitale Plattformen, free oder free now und was da alles noch drunter sein sollte, also mit Car2Go und DriveNow, ist gescheitert. Die Autoindustrie hat es ausgelagert, wollte es groß an die Börse bringen mit neuem Geld. Das haben sie praktisch jetzt abgemurkst, muss man schon sagen. Was mit MOIA passiert, wissen wir alle nicht, sieht jedenfalls nicht sehr gut aus. Das heißt also, alle diese Zukunftsfelder, wo die Autoindustrie sagt, wir sind doch der digitale Anbieter und wir können doch auch Mobilitäts-Dienstleister sein, das funktioniert nicht. Ich habe von Herrn Paefgen mal, der war damals Audi AG-Vorstand, mal 2002 den Satz gesagt bekommen, sozusagen ins Gebetbuch bekommen: „Herr Knie“, sagte er damals, „die Audi AG ist eine Blechbiegeanstalt und sie wird auch eine Blechbiegeanstalt bleiben.“ Und das ist tatsächlich genau so der Fall. Das heißt also, die Autoindustrie sollte sich auf das konzentrieren, was sie kann, nämlich Bleche zu biegen, gute Autos zu bauen, die aber dann in anderen Formen integriert werden. Und Herbert Diess hat das, glaube ich, wenn ich ihn richtig verstanden, im Handelsblatt auch mal gesagt, ja, ja, das machen wir genau so. Wir packen dann alles ins Auto rein, nämlich das gesamte Internet, das ganze Interieur. Und deshalb kann der Mensch in der Zukunft in seinem Auto auch alles machen. Er kann nämlich dann auch seine E-Mails lesen, weil er ein bisschen auch das Lenkrad loslassen kann, aber er bleibt immer Herrscher aller Reusen. Die Autoindustrie kann sich ja nicht vorstellen, dass man völlig fah-

rerlos fährt. Und das haben wir dann alles unter unserer Beherrschung. Und wir sagen, es ist ja genau umgekehrt. Nicht das Internet soll ins Auto gepackt werden, sondern das Auto muss ins Internet gepackt werden, dass es Teil einer großen Landschaft wird. Und das hat die Autoindustrie nicht verstanden und wird sie nicht verstehen und deshalb wird sie konstruktiv sich selber zerstören müssen. Sie wird Bleche biegen und wird dann das Geschäft des Disponierens und des Integrierens dieser Fahrzeuge in verkehrliche Landschaften leider anderen überlassen müssen.

Katja (30:15)

Wie siehst du da Tesla? Oder wen siehst du da? Also wer ist da besser aufgestellt?

Andreas (30:21)

Da sehe ich nicht Tesla. Tesla ist sehr beeindruckend, weil Tesla uns allen zeigt, mit welcher Energie allerdings zugegebenermaßen man Dinge auch umsetzen kann und was eigentlich alles schon verfügbar ist. Denn der hat es ja wirklich super gut geschafft, die Ware, die da ist, neu einfach nur zu mixen. Also wer an den ersten Teslas gesessen hat, ich meine jetzt nicht die Lotus-Teile, sondern auch den Tesla S, der wird sehen, es ist sehr viel Daimler-Technik drin, sehr viel Toyota-Technik drin, die Produktionsanlagen sind alle von Toyota. Also er hat sozusagen die Autoindustrie eigentlich am Schopfe gepackt und hat gesagt, so Leute, ich kombiniere das jetzt mal neu und zeige euch selbst, was alles geht. Und kommt mir jetzt gerade mal nicht mit Ladeinfrastruktur: ‚Was, das Elektroauto, erst die Ladesäule ...‘ - die baue ich gleich mit, da rede ich gar nicht drüber. Also Tesla-Fahrer haben vor allen Dingen eins nie,

Probleme mit der Reichweite. Und sie haben ihre Ladeinfrastruktur wunderbar ratz-fatz hingekriegt. Das heißt, nur ein Wille ist es ein Weg und die Technik ist da. Und das demonstriert Elon Musk. Er wollte, was wir gehört haben, natürlich auch da drüber hinaus, er will ja den Automatisierungsgrad erhöhen, er will sich eigentlich auch zu einer disponierenden, autonomen Flotte machen. Das ist sicherlich eine interessante Komponente. Aber wir sehen leider, oder aus deutscher Sicht leider natürlich, da ist Google mit Waymo, da ist auch Uber, da ist auch Apple schon weiter, die sagen, die digitalen Plattformen brauchen neue Bespielungsformen. Da sind Autos ein wichtiger Teil davon. Und vor allen Dingen, was die beeindruckend machen, finde ich, die machen es einfach, die probieren, was das Zeug hält. Da passiert auch mal was, da passieren auch Sachen, die wir gar nicht wissen wollen. Aber es geht nur so. Ohne Unfälle geht es leider nicht. So sind auch die Autos auf die Welt gekommen. Das ist nicht perfekt vom Himmel gefallen. Und da sehe ich vor allen Dingen diese Plattform-Unternehmen, die Plattform-Kapitalisten, wie sie so schön heißen, was sie auch wirklich sind. Die sind einfach stark. Und warum sind die so stark? Weil die sich so stark machen, weil das, was sie anbieten, muss man ja ehrlicherweise sagen, von uns auch allen gerne genutzt wird.

Katja (32:24)

Ja, ist convenient, ne? Und man hinterfragt viele Sachen auch nicht. Und das erlebe ich auch immer in meinen Jobs, die ich so habe, dass ganz viel, ja, die Leute sind ganz kritisch gegenüber Mobilitätsdaten freigeben, haben aber eine Payback-Karte, haben ein Handy und haben alle möglichen Dienste, die ständige Daten

erheben. Und was ich aber auch immer sehe, ist, dass das Auto ist ja immer schon da. Also diesen Satz gibt's ja auch. Ich hab's mir angeschafft, das steht hier vorne. Ich hatte hier so einen Golf stehen, sogar neueren Baujahrs. Der hat, glaube ich, vier Monate sich nicht bewegt. Der war schon relativ vergilbt, so mit diesen von den Linden, das ist ja, glaube ich, immer dieser Blütenstaub. Und diese neuen ..., also ich bin selber gar nicht so der E-Scooter-Fan, aber ich hab mich dann nachher als Lobby vor dieses neue Mobilitätsinstrument gestellt und hab gesagt, Leute, ihr könnt jetzt hier nicht innerhalb von einem halben Jahr erwarten, dass sich so ein Produkt erstens durchsetzt, dass es total recycle-fähig ist. Ihr habt alle Laptops und Handys mit seltenen Erden. Was dreht sich denn hier gerade in eurem Kopf? Und das hinterlegt ihr ja auch mit Daten. Also das deutsche Auto bewegt sich ja nur 45 Minuten am Tag, aber es ist völlig egal, weil es schon da ist. Und ihr hattet eben diese Clevershuttle-Studie ja auch angesprochen. Was ist denn dabei rumgekommen? Also was habt ihr da untersucht und was waren so die Erkenntnisse?

Andreas (33:37)

Ja, also bei Shuttle war immer die Frage, nützt uns das eigentlich was? Wir haben ja anhand hier in Berlin den BerlKönig, der doch sehr spektakulär durch die Gegend fuhr. Wurde ja sehr schnell gesagt, naja, das ist ja nur so ein Party-Shuttle für vorwiegend junge Menschen, einfach abends statt mit der U-Bahn, mit einem bequemen Transporteur dann in die Discos oder in die Clubs, wie man so heutzutage sagt, zu kommen. Und dann hatten die ja noch die Unverschämtheit, 46 Millionen Euro zu fordern, wenn man das auf-

rechterhält. Das war so eine ganz schiefe Debatte und dahinter steht eigentlich der verkehrliche Nutzen völlig im Schatten. Und deshalb haben wir gesagt, wir gucken uns mal den Dienst an, der am längsten schon existiert und der die größte Verbreitung hat, über eine Million Kunden, und schauen uns wirklich anhand der Buchungsdaten und auch aufgrund von Befragungen der Kunden wirklich mal an, was das bringt. Und das ist eigentlich sehr erstaunlich, weil er tatsächlich, Clevershuttle zeigt eben, dass zum Beispiel allein in Berlin sind über 35 Prozent der Menschen, die hatten gar keine Führerschein. Und eine ganze Reihe von Menschen haben gesagt, ich würde, wenn es diesen Dienst dauerhaft gäbe, ich würde tatsächlich mein Auto abschaffen. Das waren also hardcoremäßig 10 Prozent, aber es waren letztendlich über 35 Prozent. Das sind Befragungsergebnisse, gar keine Frage, aber wenn man dann sieht, wo sind denn die Leute gefahren, und sie sind natürlich tatsächlich in den Schwachlastzeiten unterwegs gewesen und vor allen Dingen, sie sind mit mehreren Leuten unterwegs gewesen. Also die Pooling-Quote, gerade samstags und freitagsabends, ist unglaublich gewesen. Und da sieht man, dass so ein Dienst wunderbar passt und sehr komplementär zu den klassischen ÖV-Unternehmen passiert. Ganz besonders und erstaunlicherweise Leipzig. Leipzig, da funktioniert das wirklich wie geschnitten Brot. Und da zeigt sich, dass eine wunderbare Netzstruktur, die Leipzig hat, das Straßenbahnnetz in Leipzig ist pro Kopf gesehen das größte, das wir in Deutschland kennen, mit diesen Clevershuttle-Studien wunderbar ergänzt werden kann und dann ein Gesamtkonzept hat, wie wir es eben schon beschrieben haben, mit Tür zu Tür, door to door

natürlich insgesamt, was wunderbar funktionieren könnte, wenn man jetzt diese regulatorischen Fallen und Strickmuster ein bisschen öffnen würde. Und es geht ja im Moment in Personenbeförderungsgesetz darum, dass diese Pooling-Dienste immer wieder zurück müssen und damit ist jede Wirtschaftlichkeit quasi im Keim erstickt. Das Bedien-Gebiet ist immer riesig groß und die Zahl der Autos wird immer schön begrenzt, so dass da ökonomisch nichts rauskommt und man muss schon in dem Fall tatsächlich jetzt eher auch mal die Deutsche Bahn loben, die sich ja auch da als Hauptsponsor, muss man ja sagen, im Moment noch etabliert. Das ist auch gut, dass sie das tut und alle anderen, die sich da engagieren, das ist wunderbar, weil es zeigt, es könnte funktionieren und wenn man jetzt noch die Regulierung ändert, dass diese Pooling-Dienste, die deutlich was anderes sind als ein Taxi ... Wenn ich jetzt gleich mit einem Clevershuttle unterwegs bin, dann weiß ich nicht genau, wann ich heimkomme. Ich zahle weniger, aber ich weiß nicht, wann ich ankomme. Das ist ein anderer Dienst als ein Taxidienst. Dann kann ich das dritte T noch mal einen Chauffeurdienst machen, gerne. Also das passen eigentlich alle wunderbar unter ein gutes Dach und erweitern unser Gesamtangebot. Aber den Pooling-Diensten muss man mehr Freiheiten geben und man muss sie von ihren Rückkehrpflichten befreien. Natürlich muss man alles das, das sind aber die Branchen mittlerweile sich einig, unter den sogenannten Aufgabenträger stellen. Das heißt, das ist die von der Kommune bestimmte Behörde, die das alles mal ein bisschen orchestriert und schaut, dass das nicht alles ganz in den Himmel fällt

oder ins Bodenlose fällt. Wenn wir das vernünftig hinkriegen, dann könnten wir jetzt schon die Verkehrswende einleiten.

Katja (37:27)

Wenn du das alles so angerissen hast, dann mach doch bitte zum Schluss mal so eine Skizze. Also im urbanen Raum, wie siehst du da das Mobilitätsmodell der Zukunft? Weil ich weiß, aus meiner Verkehrsunternehmen-Sicht, das waren alles kleine Könige, die wollten alle eine eigene App mit ihrem eigenen Logo, was den Kunden ja überhaupt nicht abholt. Will heißen, auch gerade wenn du in Berlin jetzt unterwegs bist, theoretisch musst du glaube ich über 30 Apps haben, um alle Angebote nutzen zu können. Von denen musst du erst mal wissen, wo siehst du da die Chance, weil du ja auch gerade gesagt hast, in kommunaler Hand, das zu ändern und wie ist dann dieser Übergang auch zu gestalten zwischen urbanem, suburbanem und ländlichem Raum?

Andreas (38:06)

Also ich sehe den, die Zukunft des Verkehrs tatsächlich, egal ob im ländlichen Raum, im suburbanen oder im verdichteten städtischen Raum gleich. Ich drücke und das gehört zu der Debatte, die wir eben hatten. Wir haben alle Smartphones und Timo Daum hat das ja in einem deiner Blogs auch gesagt, damit produzieren wir schon Daten ohne Ende und uns ist es ganz bewusst, dass wir das tun. Und wir wollen es aber, weil der Gegenwert gut ist. Ich kriege dafür was. Ich gib zwar Daten parat, aber ich kriege auch noch was. Das ist so der neue Deal, glaube ich, der Datenschutzgedanke übrigens. Ich war Volkszählungs-Boykotteur 1987, um mich auch mal zu bekennen. Das ist ja die Debatte heute. Wir müssen also auch

eine ganz neue Datenschutzdebatte führen. Wie sieht die denn eigentlich zukünftig aus? Jedenfalls haben wir alle diese Smartphones und diese Smartphones haben wunderbare Dinge. Können sie tun, nämlich sie können uns sofort was eröffnen. Es ist sozusagen ein riesiges Warenhaus in einer Hand. Wir können sofort sehen, was geht und das nutzen wir. Und das können ganz unterschiedliche Dinge sein. Da ist der städtische Raum natürlich vielfältiger. Ich kann ein Fahrrad nehmen, ich kann ein Auto nehmen, ich kann gefahren werden. Ich kann mich fahren, ich kann vielleicht mit drei Kindern irgendwohin, ich kann transportieren. Ich kann auch sicherlich mal für eine Zeit selber irgendwas alles haben, aber ich muss es nicht mehr besitzen. Also etwas zu besitzen, was ich dann eigentumsrechtlich für mich exklusiv habe, diese Zeit geht vorbei. Denn wir leben auch im Verkehr, dass dann, wie du es schon sagtest, das Auto dann doch zu 90 Prozent seiner Zeit und auch das Fahrrad übrigens größtenteils rumsteht, das kann man in einer Stadt von morgen neu, anders, intelligenter lösen. Wir haben alles schon da. Es fehlt so ein bisschen der Elon Musk der intermodalen Verkehrsunternehmungen, der alles schon zusammennimmt. Und da könnten vielleicht die Kommunen jetzt sagen, okay, Corona ist jetzt die Chance. Wenn wir den ÖPNV wieder hochfahren, dann aber bitte nicht mehr Königreich spielen, sondern jetzt wird wirklich eine integrierte App, also ihr müsst euch jedenfalls gegenseitig buchbar machen. Das muss jetzt für alle, die jetzt auch von so einer Mobilitätsprämie profitieren wollen, die müssen sich gegenseitig buchbar machen. Ich muss mit einer App auch die anderen Sachen können. Wir stellen uns mal vor beim Mobilfunk, wir müssen bei je-

dem Wechsel eines Netzes sofort irgendwie nochmal eine Quernutzung ausfüllen. Das würde keiner haben wollen, sondern wir haben einen Vertrag und wir gehen weltweit sofort ins Netz. So muss es auch mit einer App. Eine App, die jeder für sich selber bestimmen kann, die aber eben alle anderen auch buchen kann. Man kriegt dann auch immer nur eine Rechnung. Das ist eigentlich ganz einfach. Dafür müssen diese Königreiche in der Tat, diese männlich dominierten Königreiche aufgelöst werden. Und vielleicht kann uns Corona da die Chance geben, dass wir das dann auch über die kommunalen Verkehrsträger dann auch schaffen.

Katja (40:51)

Was sind denn so die nächsten Sachen, die du jetzt unternimmst? Wo bist du denn so unterwegs? Mal so zum Abschluss, dass man so ein bisschen eine Vorstellung hat, wie komplex es ist.

Andreas (40:59)

Ja, ich komme gerade aus Pankow, da wollen wir ein neues Siedlungsgebiet machen. Wir wollen natürlich die Verkehrsanlässe reduzieren. Das heißt, wir wollen dort, wo die Menschen wohnen, auch es ermöglichen, dass sie dort arbeiten können. Ihr Homeoffice nicht zu Hause haben, sondern in einem Coworking-Space, so dass sie dann zwei, drei Tage dort arbeiten können, ihre Kinder auf die Straße schicken können. Also das sind wunderbare Sachen. Und dann haben wir noch ein Verkehrswendebüro eröffnet. Das ist von der Deutschen Stiftung Umwelt auch jetzt gefördert. Wo wir dann jeweils, ob das auf Rügen ist, in Gingst oder in Trollshagen, im Südwestfälischen oder eben in Leipzig, Dinge jetzt nach vorne schieben wollen. Denn das ist in der Tat so, wenn da kein Impuls

von außen kommt, also wie du das eben schon sagtest, in der herrschenden Struktur ist die Innovation nicht eingebaut, sondern muss von außen was kommen. Man muss sozusagen nicht nur Observing machen, sondern muss auch Stimulating machen und am Schluss muss man auch Intervening machen. Und genau das versuchen wir mit dieser neuen Forschungsgruppe jetzt auch zu tun. Und natürlich auch in Berlin, natürlich wollen wir die Pop-up-Fahrestreifen weiter unterstützen. Und wir wollen an dem Personenbeförderungsgesetz rumschrauben. Wir wollen auch die Straßenverkehrsordnung neu definieren, dass der öffentliche Raum neu verteilt wird. Und wir wollen vor allen Dingen, dass die Menschen einsehen, dass das Abstellen eines privaten Autos auf öffentlichem Grund einfach nicht mehr zeitgemäß ist.

Katja (42:03)

Zumal das ja in Berlin, ich weiß auch nicht, ob das so cool war, dieses Pop-up als Begriff zu nehmen. Viele missverstehen das ja wie so eine Guerilla-Aktion, das ist es ja nicht. Der Felix Weisbrich rennt diesem Begriff, glaube ich, gerade auch so ein bisschen hinterher, indem er immer sagt, 90 Prozent davon bleiben ja. Und hier in Hamburg, wo ich lebe, ich arbeite in Berlin und lebe in Hamburg, passiert gerade gar nichts. Das ist ein richtig krasser Stillstand. Und das freut mich so für die Hauptstadt, dass zumindest da international auch darüber berichtet wird, wie mit den anderen Städten da zumindest als Deutschland auch stattfinden. Und ich danke dir für diesen Austausch. Ich mache jetzt hier die Aufzeichnung mal kurz aus.