

# She Drives Mobility 26 - Dr. Sophia Becker

speaker\_SPEAKER\_01 (0:15)

Schön, dass du wieder einschaltest, eine neue Folge She Drives Mobility. Ich beschäftige mich in meinem Podcast mit Themen wie neuen Arbeitsformen, Mobilität im Allgemeinen, wie können wir den Mobilitätswandel gestalten. Und ich freue mich umso mehr, dass ich heute mit Sophia Becker, eine total spannende Frau, zu Gast habe, weil, wie einige von euch vielleicht wissen, es gab den ersten Radentscheid in Berlin, mittlerweile gibt es den ja fast überall in Deutschland, dass so eine Gruppe von Menschen in Städten sich dafür verantwortlich fühlt, die Mobilitätswende von unten nach oben zu tragen, nämlich in die Politik hinein. Der Radentscheid in Berlin war sehr erfolgreich, mittlerweile ist daraus auch Changing Cities entstanden, eine Bewegung, die Berlin zu einer tollen Stadt machen möchte. Und das Novum in Berlin ist, dass es ein Mobilitätsgesetz gibt, also wirklich ein Gesetz, wo verankert ist, wie wir weniger Autoverkehr machen und stattdessen nachhaltige Mobilität fördern. Sophia Becker ist diejenige, die sozusagen von wissenschaftlicher Seite aus begleitet, wie dieser Prozess weiter voranschreiten wird, denn natürlich muss man dafür relativ viele an einen Tisch holen. Und sie ist unter anderem an der TU Berlin dafür zuständig, den Forschungspart von diesem Mobilitätsgesetz zu gestalten. Also hat sich auch in einer vorherigen Forschung viel mit Cargo-Bikes auseinandergesetzt, war auch im Ausland tätig und bringt im Interview ganz viele tolle Aspekte, die eben nichts mit Technik zu tun haben, sondern mit Verhaltenswandel. Wenn euch diese Folge gefällt, dann freue ich mich, wenn ihr mich auf den üblichen Plattformen bewertet. SheDrivesMobility macht die Dinge sichtbar, die andere Mobilität jenseits des privatbesessenen

Autos umfasst. Und da freue ich mich natürlich, wenn dieses Thema mehr Sichtbarkeit bekommt. Ich freue mich aber auch über Feedback, wenn euch Sachen fehlen oder ihr Anmerkungen habt. Jetzt wünsche ich euch erstmal viel Spaß mit der Folge mit Sophia Becker.

Ja, wir haben gerade das Fenster geschlossen, weil draußen der Verkehr recht laut ist. Also wir sind mittendrin eigentlich in dem Problem, mit dem sich Sophia Becker auch beruflich auseinandersetzt. Ich freue mich sehr, dass ich heute mal eine Forschende zum Thema Verkehrswende bei mir im Podcast habe und habe mich auch sehr bemüht, auf weitere Blickpunkte mal hineinzubringen, die jenseits von Produkten sind. Ich würde aber einfach dich bitten, dass du dich mal kurz vorstellst, wer du bist.

speaker\_SPEAKER\_00 (2:35)

Ja, gerne. Danke für die Einladung in deinen Podcast. Mein Name ist Sophia Becker. Ich bin Wissenschaftlerin an der Technischen Universität Berlin und am Institut für transformative Nachhaltigkeitsforschung in Potsdam. Und ich beschäftige mich seit 2013 mit dem Thema Mobilität und Verkehrswende.

speaker\_SPEAKER\_01 (2:58)

Und wie kommt man dazu, als Sophia Becker jetzt da zu stehen, wo du heute bist?

speaker\_SPEAKER\_00 (3:02)

Ich habe zuerst Psychologie studiert in Münster, also zufälligerweise in einer Fahrradstadt. Das war aber nicht Auswahlkriterium damals. Ich habe mich also immer schon für menschliches Verhalten interessiert und natürlich auch für die Gründe, warum verhal-

ten wir uns so, warum verhalten sich manche Menschen anders als andere. Und da habe ich mich aber noch ganz wenig jetzt mit Umwelt, Mobilität oder Verkehr beschäftigt, weil das natürlich im klassischen Psychologiestudium überhaupt nicht vorkommt, sondern da geht es eher um Psychotherapie oder Wahrnehmung, Persönlichkeitsunterschiede und solche Dinge. Und gegen Ende des Studiums habe ich dann aber lustigerweise meine Diplomarbeit bei Daimler geschrieben in Stuttgart, also bei einem Autokonzern, weil ich damals dachte, ich mache dann so Organisationspsychologie und vielleicht irgendwie Personal. Und ich hatte zwar schon immer das Gefühl, dass ich eigentlich gerne auch was ein bisschen Weltverbesserisches machen will oder mich auch mit Themen beschäftigen möchte, die politisch sind. Und nach dieser Zeit, Diplomarbeit bei Daimler in der Führungskräfteentwicklung, war das auch ganz klar, dass ich da überhaupt nicht reinpasse. Man war mit meinen Leistungen zwar sehr zufrieden, aber mir sagte einmal dann ein Ingenieur auf dem Führungskräfte-Training, also wenn du keine Liebe und Leidenschaft für das Produkt hast, das wir hier entwickeln und das ist eben der Mercedes und nicht irgendein Auto, sondern der Mercedes, dann passt du hier auch nicht so rein mit deinen alternativen Ideen. Ja, dann habe ich tatsächlich so ein, zwei Jahre gebraucht nach Abschluss des Studiums, um den Ort zu finden, an dem ich die Art von Arbeit machen kann, nämlich eine sinnhafte, aber auch herausfordernde Arbeit, die ich machen will. Und habe dann die Möglichkeit bekommen, wieder in Stuttgart witzigerweise, meine Doktorarbeit zu schreiben und bin dann auch zur Soziologie gewechselt, weil ich gemerkt habe, das individuelle Verhalten ist zwar wichtig, aber die Kontextfaktoren, vor allem die Gesellschaft und die sozialen Einflüsse sind auch genauso wichtig. Und dazu kommt noch als drittes Infrastruktur, wenn wir

jetzt über Mobilität reden. Und deswegen habe ich mich gefreut, dass ich dann nach der Doktorarbeit nach Potsdam wechseln konnte und dort ja eher auch dann in einem interdisziplinären Team angefangen habe, Mobilitätsforschung nochmal anders, etwas breiter zu machen als in der Doktorarbeit. Und seit Juni habe ich jetzt meine eigene Forschungsgruppe hier an der TU Berlin und am ISS Potsdam und zusammen mit dem DLR-Institut für Verkehrsforschung. Und da beschäftigen wir uns ganz speziell mit der Verkehrswende und haben den Fokus dabei auf Berlin, weil Berlin ja letztes Jahr auf den Druck der Bevölkerung hin eigentlich die Verkehrswende beschlossen hat. Als erste deutsche Großstadt in Form des Mobilitätsgesetzes in Reaktion auf den Volksentscheid Fahrrad damals. Und ja, jetzt ist die Frage, wie funktioniert das hier? Wird das gut funktionieren in Berlin? Wird die Verwaltung das schaffen? Wenn ja, wie schnell? Und was passiert dann in den anderen Städten, also Hamburg, Köln, München? Werden die dann sozusagen neidisch in Richtung Berlin gucken und sagen, ah, Berlin wird jetzt so das deutsche Kopenhagen? Oder wird zum Beispiel Stuttgart sagen, ach nee, wir wollen Autostadt bleiben. Wir glauben weiterhin an den Sieg der Automobilindustrie und dieser ganze Fahrradquatsch. Selbst wenn wir Grüne sind von der Regierung her, interessiert uns nicht, weil es nicht zu unserer Identität als Stadt passt.

speaker\_SPEAKER\_01 (6:35)

Das ist ja schon, wie du gesagt hast, spannend genug. Ihr seid interdisziplinär, will heißen, es gibt ja verschiedene Partner. Wie habt ihr euch gefunden? Wie kam das zustande, dass genau die jetzt an diesem Thema forschen?

speaker\_SPEAKER\_00 (6:48)

Ja, das lief über persönliche Beziehungen, also dass man schon miteinander gearbeitet hat. Wir sind ein Frauenführungsteam, also die Julia Jaras vom TLR-Institut für Verkehrsforschung und ich. Wir kannten uns von einer studentischen Konferenz zum Thema Nachhaltigkeit an der HU, wo wir schon mal gemeinsam einen Workshop gemacht haben und sind über die Jahre in Kontakt geblieben. Wir sind also sozusagen ein Teil eines Frauennetzwerks zum Thema Mobilität und haben dann zusammen diesen Projektantrag geschrieben und eben unsere beiden Partner, also IASS und Potsdam und dann TU Berlin mit dabei gehabt und verbinden damit jetzt auch diese etwas technisch orientierte, ja so planerisch orientierte Verkehrsforschung von TLR mit der sehr stark sozialwissenschaftlichen von der TU Berlin, also von der Fakultät hier an der TU Berlin und dem Nachhaltigkeitsfokus vom IASS Potsdam.

speaker\_SPEAKER\_01 (7:48)

Du hast gerade gesagt, erstes Mobilitätsgesetz in Deutschland. Wie ist jetzt da eure Rolle auch zu den handelnden Personen? Weil ihr könnt ja wahrscheinlich nur Empfehlungen geben oder Ähnliches, so stelle ich mir das zumindest vor und dann muss irgendwer machen. Ist das auch schon klar, wie das funktioniert oder findet ihr euch da noch?

speaker\_SPEAKER\_00 (8:04)

Ja, das ist eine ganz spannende Frage. Was kann Wissenschaft überhaupt beitragen? Also ja, am IASS Potsdam nennen wir uns Institut für transformative Nachhaltigkeitsforschung. Das heißt, wir haben den Anspruch, mit unserer Forschung auch einen Beitrag zu leisten zur Transformation auf der Straße sozusagen. Aber na-

türlich ist das eine total schwierige Herausforderung. Und was wir machen, wir versuchen von Anfang an im Dialog zu sein mit den Stakeholdern, nennt man das ja gerne, also mit den Menschen, die dann diese Stakes da drin haben, in einer Situation, also in Berlin natürlich ganz stark die Politik und Verwaltung, aber auch zivilgesellschaftliche Verbände oder Partner aus der Wirtschaft, dass die von Anfang an im Forschungsprojekt mit dabei sind und ihre Perspektiven, ihre Bedenken, aber auch ihre Chancen oder Hoffnungen sozusagen mit einbringen können und wir damit dann auch mit unseren Fragestellungen direkt darauf eingehen können. In Berlin ist es zum Beispiel im Moment so, dass die Kritik sehr, sehr groß ist und sehr intensiv, sagen wir mal, am Senat und an der Senatsverwaltung auch für Umwelt und Verkehr, obwohl eigentlich auch schon Fortschritte gemacht wurden. Also es ist viel passiert. Es geht auch letztendlich darum, so ein bisschen die Planungskultur zu verändern. Und das ist natürlich total schwer, vor allem, wenn die Verwaltung jahrelang kaputtgespart wurde. Und da denke ich, kann Wissenschaft auch eine vermittelnde Rolle einnehmen und Erfolge, die schon da sind, auch, ich sag mal, wertschätzen sozusagen oder sichtbar machen und damit diese sehr aufgeregte Diskussion, die du ja auch schon beschrieben hattest vorhin, vielleicht ein bisschen beruhigen mit ein paar Informationen, indem man zum Beispiel zeigt, ja, Berlin, klar, es ist noch langsam. Die Verkehrswende läuft sehr langsam. Es gibt erst ein paar kleine Abschnitte an jetzt neuen geschützten Radwegen. Aber es gibt eben in Berlin eine ganz klare Vision, wo wir hinwollen. Und das gibt es zum Beispiel in Stuttgart oder in Köln noch nicht in der Form. Oder auch in Düsseldorf, wo auch viel getan wird, aber wo noch nicht so ein klares Bekenntnis dazu da ist, wo wollen wir denn hin in zehn Jahren?

speaker\_SPEAKER\_01 (10:12)

Und wenn du jetzt so ein bisschen den Status Quo beschreibst, wo seid ihr gerade, womit beschäftigt ihr euch?

speaker\_SPEAKER\_00 (10:17)

Wir sind jetzt am Anfang vielleicht erst mal mit so einer Art Selbstfindung beschäftigt und mit einer Perspektivenöffnung. Also wir sind jetzt sieben Leute im Team plus noch drei studentische Hilfskräfte, also eigentlich zehn. Und wir lernen uns kennen, versuchen uns zu verstehen. Also zwischen Soziologie, Psychologie, Geografie, Verkehrswissenschaft und auch noch ein bisschen Ökonomie und urbane Zukunft gibt es auch Leute im Team, die das studieren. Und wir haben jetzt im September eine Woche Exkursionen nach Amsterdam gemacht und uns da erst mal so ein bisschen quasi das leuchtende Beispiel angeschaut. Wobei man sagen muss, auch da ist es so, wenn man dann ein bisschen hinter die Fassade schaut, wie das ja kritische Wissenschaft gerne macht, dann sieht man schon, dass in den Niederlanden zwar deutlich mehr Wege mit dem Fahrrad gemacht werden. Das ist natürlich schon super toll, wie da die Stadtplanung gemacht ist. Aber dass es dann doch auch oft viele Leute gibt, die noch ein Auto besitzen und auch gerade so in kleinen oder Mittelstädten dann auch mit dem Auto letztendlich viel gependelt wird. Da ist auch nicht alles Gold, was glänzt.

speaker\_SPEAKER\_01 (10:25)

Ja, zumal momentan ja viele Rückbezüge auch stattfinden. Extinction Rebellion ist ja gerade hier in Berlin und da kocht natürlich auch so ein bisschen das Thema wieder hoch, dass das ja damals auch ein Holland-Thema war. Die waren ja auch relativ, also ich fin-

de es nicht aggressiv, was da passiert, aber einige finden es ja sehr aggressiv. Und das ist ja eine Sache, die damals funktioniert hat, muss man auch sagen. Da wurde ja keine toten Kinder mehr, war das ja glaube ich so das Motto. Wenn du jetzt sagst, du hast diesen Antrag gestellt, was ist denn das Ziel, was du da formuliert hast? Also da ist ja schon was formuliert, wo ihr hinkommen wollt, was ihr erreichen wollt.

speaker\_SPEAKER\_00 (12:07)

Ja, unser Ziel ist als Wissenschaftsinstitutionen einen Beitrag zum Gelingen der Verkehrswende in Metropolregionen zu leisten.

speaker\_SPEAKER\_01 (12:18)

Und wenn du das jetzt mal aus der Helikopter-Ebene siehst, Verkehrswende, was ist denn das für dich jetzt in der Rolle, die du jetzt hast? Was steckt da drin?

speaker\_SPEAKER\_00 (12:28)

Also akademisch gesagt ist Verkehrswende ein sozio-technischer Transformationsprozess mit dem Ziel, die Umwelt- und Gesundheitsbelastungen des Verkehrssektors ganz stark zu senken. Und das heißt also, sozio-technisch bedeutet für mich, dass es nicht nur darum geht, Technologien auszutauschen. Also zum Beispiel jetzt, wir fahren alle Elektroauto statt Verbrennungsmotoren. Aber auch nicht nur das Soziale, also nicht nur, also jetzt alle Menschen sollen irgendwie ihr Verhalten ändern und Fahrrad fahren, egal ob es dafür eigentlich eine Infrastruktur gibt oder nicht, sondern es ist genau dieses Zusammenspiel von letztendlich individuellem Verhalten und gesellschaftlicher Veränderung, aber eben auch technischer und Infrastrukturveränderung. Und Transformationsprozess



bedeutet oft, dass es neue sogenannte Akteurskonstellationen gibt. Also im Moment haben wir eine relativ, auf der Bundesebene in Deutschland eine sehr stabile Akteurskonstellation gehabt von Politik und Automobilwirtschaft und Kunden, sag ich mal, ja. Die Leute haben die Autos gerne gekauft, sie wurden viel gefahren, das war gut für die Wirtschaft und die Politik hat das gefördert mit zum Beispiel sehr legeren Dienstwagenregelungen, mit einer Subvention für Dieseltreibstoff und auch einem bewussten Wegschauen, wenn es darum geht, ob denn diese Dieselantriebe eigentlich sehr schmutzig oder nur mittelschmutzig sind und ob sich die Industrie da an die Vorgaben hält oder nicht. Seit diesem Dieselskandal oder Dieselkrise, wie man es nennen möchte, ist das etwas brüchig geworden. Es funktioniert nicht mehr so ganz. Die Verbraucher sind etwas orientierungslos, was jetzt Dieselautos angeht. Bei der Industrie ist auch manches in Veränderung gekommen, wenn auch noch gar nicht so viel, wie man vielleicht eigentlich erwartet hätte. Und ich glaube, in der Politik gab es auch doch ein bisschen ein Aufwachen, dass man da wohl etwas genauer hinschauen sollte und auch stärker regulieren muss. Und insofern bietet sich eigentlich gerade durch diese Dieselkrise jetzt auch ein großes Gelegenheitsfenster, wie man es so gerne sagt, für die Verkehrswende, für eine tatsächliche Verkehrswende im Sinne einer nachhaltigen Mobilität, aber auch im Sinne einer größeren Lebensqualität und damit letztendlich sogar auch mehr sozialer Gerechtigkeit. Denn aktuell ist es so, dass vor allem Dieselfahrer ja sehr stark von den Dieselsubventionen profitieren. Und es gibt aber sehr schöne Statistiken, die zeigen, dass die Dieselautos vor allem von Personen mit einem sehr hohen Einkommen besessen werden, weil es auch ganz oft Dienstwagen sind. Und somit gibt es aktuell schon ziemlich viel soziale Ungerechtigkeit in der Ver-

kehrssituation, die wir haben. Und da kann man eigentlich sagen, es kann nur besser werden, wenn wir ein bisschen mehr dieser Dominanz des Autos aufbrechen und im Grunde damit ja auch mehr Freiheit in der Verkehrsmittelwahl ermöglichen, anstatt mit dem Auto zwangsmobil zu sein.

speaker\_SPEAKER\_01 (15:29)

Das ist auch eine Sache, die ich so empfinde, weil man ja immer oft in solchen Diskussionen halt, wenn es um das Auto geht und um Alternativen, natürlich mit dem ländlichen Raum konfrontiert wird. Und ich frage die Leute, die dann damit immer kommen, warum sie immer sich darauf zurückziehen, dass es keinen ÖPNV gibt und warum sie nicht das so drehen, ich möchte den ÖPNV aber auch haben. Also du hast ja gerade schon sehr gut geschildert, dass das jahrzehntelanger Gewöhnungsprozess eigentlich auch ist. Wie siehst du denn die Schritte raus aus dieser Abhängigkeit? Also was können die ersten Dinge sein, die das ermöglichen?

speaker\_SPEAKER\_00 (16:04)

Also für mich wäre ein erster Schritt tatsächlich so was wie dieser Abbau von Dieselsubventionen, weil das würde ja dem Staat sehr viel Geld sparen und das könnte man dann zweckgebunden in eine Verbesserung des ÖPNVs investieren. Und da brauchen wir vor allem zwei Sachen. Also wir brauchen einen Kapazitätsausbau in den urbanen Ballungsräumen, also Berlin zum Beispiel. Ich kenne die Situation in Hamburg jetzt nicht so genau, aber vermutlich ist da die Bahn auch relativ gut gefüllt morgens. Hier in Berlin ist es definitiv schon über der Kapazitätsgrenze. Und auf der anderen Seite brauchen wir aber auch einen Netzausbau. Wenn man sich mal so historische Eisenbahnkarten anguckt, von vor dem Zweiten Welt-

krieg zum Beispiel, dann hatten wir eigentlich ein ziemlich dichtes Schienennetz in Deutschland. Und das wurde dann ganz gezielt in den 50er, 60er Jahren zurückgebaut. Und man kennt es ja heute noch, wenn man mit dem Rad oder womit auch immer mal unterwegs ist, so auf dem Land, fährt man manchmal an diesen alten Backsteingebäuden vorbei, die aussehen wie ein Bahnhof. Da ist ein nettes Café drin und es ist schön. Manchmal ist ja auch der Radweg auf dem alten Schienenweg gebaut. Freut man sich dann als Radfahlerin, dass man da so schön fahren kann. Aber es ist natürlich irgendwie auch ein bisschen traurig, diese ganze, sogar auch schöne Infrastruktur. Ich finde es meistens ganz nett, diese alten Häuschen da anzuschauen, zu sehen und sich zu denken, ach krass, hier fuhr mal eine Bahn. Kann man sich gar nicht mehr vorstellen, weil da heute nicht mal mehr ein Laden ist in einem Dorf. Zum Beispiel bin ich viel in Brandenburg so im Urlaub. Und da muss es natürlich schon eine klare Ausbau-Offensive geben. Und natürlich macht es Sinn, erst mal mit den Gebieten anzufangen, die suburban sind oder eben, wo schon auch eine gewisse Menge an Leuten fährt. Weil sonst hat man auch das Auslastungsproblem. Und es ist natürlich auch weder ökologisch noch wirtschaftlich sinnvoll, leere Züge durchs Land fahren zu lassen, sondern es braucht natürlich auch Zeit für eine Umstellung. Aber auch da kann man konkrete Anreize setzen, indem man den ÖPNV auch etwas günstiger macht. Oder vielleicht, wenn eine Bahnlinie neu eröffnet wird, damit dann auch erst mal ein Jahr lang ein stark reduziertes Ticket anbietet oder so. Sodass man die Menschen auch zum Umsteigen dann tatsächlich bewegt auf die neue Infrastruktur.

speaker\_SPEAKER\_01 (18:20)

Das wäre jetzt ein bisschen technisch und was ist soziologisch, weil ihr ja beides betrachtet. Welche Dinge können da eine Rolle spielen?

speaker\_SPEAKER\_00 (18:30)

Ja, die soziale Dimension ist im Moment ganz spannend. Du hast es schon angesprochen, Extinction Rebellion und ja auch Fridays for Future, die jetzt auf einmal so die Lieben sind. Seitdem es Extinction Rebellion gibt, habe ich jetzt vor ein paar Tagen so eine sehr böse Glosse im Tagesspiegel gelesen. Das sind jetzt auf einmal nicht mehr die bösen Schülerschwänzer oder die Faulen, sondern das sind jetzt die Lieben, weil die stören ja nicht den Verkehr. Die machen das ja mit guten Mitteln. Die schwänzen in Anführungsstrichen ja nur den Unterricht und die Verletzungen. Also ja, wir sehen im Moment eigentlich einen total interessanten Bewusstseinswandel, auch zum Beispiel, was das Thema Fliegen angeht. Das war ja lange so völlig unter dem Radar, dass das eigentlich alles viel schlimmer ist ökologisch, als wenn man ab und zu mit dem Auto irgendwie aufs Land fährt am Wochenende. Aber wir sehen auch zum Beispiel in Berlin mit dem Volksentscheid Fahrrad ja die ganz konkrete Forderung aus der Zivilgesellschaft, von den Bürgerinnen und Bürgern heraus, bitte, bitte gebt uns bessere Infrastruktur, denn wir wollen gerne Fahrrad fahren. Wir wollen ja unser Verhalten ändern oder eben auch, wir sind von unseren Einstellungen her, wir sind schon so weit. Wir wollen eigentlich gerne hier Verkehrswende machen. Aber das geht nicht, wenn die Radwege irgendwo aufhören oder wenn wir halt zugeparkt werden auf den Radwegen und es weiterhin pro Jahr 10 bis 20 getötete Radfahrerinnen auf Berlins Straßen gibt. Und insofern denke ich, dass im Moment eigentlich spannenderweise wir oft so auf Seiten

der Bürgerinnen und Bürgern, vor allem im urbanen Raum, schon viel weiter sind als bei der Politik. Ich habe immer noch den Eindruck, das ist da noch nicht so ganz angekommen, dass es eine große Änderungsbereitschaft gibt und man dieses soziale Potenzial jetzt eigentlich nur heben müsste, indem man eben die richtige Infrastruktur baut.

speaker\_SPEAKER\_01 (20:20)

Und wo siehst du da das Problem? Ist es eine gewisse Abhängigkeit immer noch von der Autoindustrie, was die Politik angeht? Weil ich werde halt auch immer wieder konfrontiert, dass sich Leute gar nicht vorstellen können, dass auch in Behörden zum Beispiel, jetzt mal abseits von der Politik, Menschen arbeiten könnten, die das auch so verstehen. Also eigentlich haben wir ja in vielen Bereichen, und da würde ich jetzt auch die Autoindustrie stumpf mal dazuzählen, nicht die Innovationstreiber, was Verkehrswende angeht. Jeder guckt natürlich auf seine Fründe. Und da ihr jetzt so ein bisschen Kontakt auch habt zu den Behörden hier in Berlin, merkst du, dass da auch sich was tut, dass man sich da bewegt. Außen nimmt man es vielleicht nicht wahr, aber dass du vielleicht mit deiner Innensicht, weil ich weiß halt auch, dass Leute vom Raddentscheid zum Beispiel ja in die Behörde gegangen sind und ein bisschen entsetzt waren, was sie da vorgefunden haben, hatten, aber gleichzeitig dann auch Verständnis, warum es so langsam geht. Also wie transparent muss Verkehrswende auch sagen, wir schaffen das jetzt nicht, ich weiß nicht, in drei Jahren, sondern man muss ja Schritt für Schritt irgendwie die Verbesserung schaffen.

speaker\_SPEAKER\_00 (21:23)

Genau. Was wichtig ist, finde ich, ist eine klare, positive Vision zu haben, die auch viele Menschen unterstützen können. Also das heißt zum Beispiel Sicherheit, Lebensqualität und nicht unbedingt nur, ich jetzt als Spezialradfahrerin möchte da irgendwie mehr Rad fahren können, sondern dass es letztlich darum geht, eine bessere Stadt, eine bessere Lebensqualität für alle Menschen in Berlin oder in einer anderen Stadt oder Region zu haben. Und ich denke, das hat Berlin dank des Volksentscheids Fahrrad und dann der Wahlen, die ja auch darauf gefolgt sind und des Regierungswechsels auch absolut richtig gemacht. Trotzdem braucht man eben natürlich als andere Seite der Medaille nicht nur eine schöne Vision, sondern auch einen konkreten Umsetzungsplan. Und der ist im Mobilitätsgesetz aber auch drin. Das Einzige, was fehlt im Mobilitätsgesetz, sind Sanktionen, also Sanktionsmechanismen. Denn im Moment ist es so, Berlin als Stadtstaat hat ja die Senatsebene, so was wie die Landesregierung quasi, und dann die kommunale Ebene, die Bezirke. Und auf der kommunalen Ebene passiert die Umsetzung. Und das heißt, wenn man also die Bezirke nicht wirklich auf der Seite, also auf der eigenen Seite hat, dann ist es ganz schwer, von der Senatsregierung aus die Bezirke zu zwingen. Es geht nicht eigentlich. Das ist jetzt auch im Moment sehr unterschiedlich, wie die Bezirke motiviert sind oder Lust haben, was umzusetzen. Und auch in dieser Zusammenarbeit gibt es dann auch wieder manchmal Blockaden vom Senat. Also das ist einfach sehr, sehr schwer. Das ist auch im Grunde so eine Art belastete Beziehung schon seit einigen Jahrzehnten, weil es da immer auch um Geld geht. Und wer darf wem was vorschreiben? Und da kann ich jetzt im Moment nur hoffen, dass durch diese sehr konkreten Vorgaben und den Druck der Bürgerinnen und Bürger auf die Bezirke und den Senat sich diese Kultur, sozusagen diese Verwal-

tungskultur oder Politikkultur auch wieder zum Positiven verbessert. Wenn man dann vielleicht eben auch erste Erfolge hat, mit diesem Mobilitätsgesetz, das kann ja dann auch sehr positiv wirken.

speaker\_SPEAKER\_01 (23:23)

Und damit vielleicht die Zuhörenden auch so ein Bild haben, was ist denn die Vision von Berlin? Also gibt es da wirklich auch konkret ein Bild, wie die Mobilität sich darstellen soll?

speaker\_SPEAKER\_00

Du meinst ein grafisches Bild?

speaker\_SPEAKER\_01

Oder ein Gefühl von, ich weiß es nicht. Aber dass man einfach, weil momentan sind alle grell. Es ist ja keiner mit seiner eigenen Mobilität zufrieden. Der Autofahrer nicht, der im ÖPNV nicht, Radfahrende nicht. Dann die E-Stehroller, die nur noch reingekippt wurden in diesen eh zu engen Stadtraum. Der Fußgänger wird immer vergessen. Genau. Also da ist ja nirgendwo einer, der schreit, ach, lass es doch so, wie es ist. Alle wollen eigentlich nur, dass ihre eigene Position sich verbessert, weil sie sich in dem Moment mit dem Verkehrsmittel identifizieren, in dem sie sitzen oder auf dem sie stehen oder was sie bewegen. Und wie soll sich das anfühlen? Also ich meine jetzt nicht eine Grafik, sondern eher, was ist so die Erwartungshaltung der Vision, was mit Berlin passieren soll als Mobilitätsstadt?

speaker\_SPEAKER\_00 (23:37)

Also der Ursprungsgedanke war ja schon, dass mehr Menschen auf sichere Art und Weise Radfahren können. Und dann wurde es von einem Radgesetz zum Mobilitätsgesetz erweitert und damit auch noch diese Vision Zero eingeführt. Dass es also keine Verkehrstoten mehr geben soll in Berlin, egal auf welchem Verkehrsmittel, Fahrrad, Fuß oder auch Auto. Und insofern ist die Vision schon so, dass wir alle entspannter, schneller und sicherer zum Ziel kommen. Und damit aber verbunden schon eine klare Veränderung des sogenannten Modal Splits, also der Anteile der Verkehrsmittel an den täglichen Wegen in Richtung weniger Auto, mehr Fahrrad und mehr ÖPNV und auch mehr zu Fuß. Also es gibt jetzt ja auch noch einen neuen Teil vom Gesetz, der gerade noch diskutiert wird zum Thema Fußverkehr, was auch total innovativ ist. Und hier sind wir tatsächlich mal nicht ganz so hinterher mit zum Beispiel Amsterdam, weil wir hatten uns da jetzt auf der Exkursion mit zwei Vertretern von der Stadt Amsterdam getroffen. Die haben zwar schon vor ein paar Jahren angefangen mit dem Thema, also wir sind nur so zwei, drei Jahre hinterher und haben da auch schon versucht, ganz viel für dieses Zu-Fuß-Gehen zu machen. Aber ich finde es ganz gut, dass in Berlin das auch jetzt schon gemacht wird und nicht in zehn Jahren man dann merkt, oh, jetzt haben wir viele Radwege gebaut, die Fußgänger haben wir komplett vergessen. Das ist nicht der Fall. Also da muss man sagen, und dann noch der Lieferverkehr kommt dazu, dass jetzt in Berlin schon auf alle verschiedenen Verkehrsträger sehr viel geachtet wird. Aber ganz klar ist natürlich, Berlin wird nicht mehr Platz gewinnen. Wir sind schon eine riesige Stadt, auch an Fläche, sondern wenn wir mehr Platz fürs Zu-Fuß-Gehen und Fahrradfahren brauchen, dann muss das dem PKW weggenommen werden.



speaker\_SPEAKER\_01 (26:05)

Das wäre jetzt so auch das Bild, was ich hätte. Jeder Pkw-Fahrer und das ist ja meistens so, dass er alleine oder sie in einem Auto sitzt, hat ja immer zwölf Quadratmeter. Einmal als Auto an sich, als Raum, dann aber auch mehrfach als Parkplatz, sei es Supermarkt, sei es vor der Haustür, sei es auf der Arbeit, wie auch immer. Und da ist ja auch so ein Hebel, was zum Beispiel Wien ja auch gemacht hat, die ganz klar immer mit dieser 365-Euro-Karte identifiziert werden, die für mich aber ehrlich gesagt gar nicht so das Ding ist, wenn man sich mit dem Konzept beschäftigt, sondern eher die Parkraumbewirtschaftung. Also neben der von dir schon genannten Streichung der Dieselsubvention siehst du da auch einen Hebel, dass man überhaupt wieder den Wert von städtischem Raum erkennt und er nicht einfach geschenkt wird, indem Leute drei Wochen lang ihr Auto da parken.

speaker\_SPEAKER\_00 (26:54)

Total. Ich bin riesiger Fan von Parkraumbewirtschaftung, weil es einfach ganz viele Studien gibt, die zeigen, dass es wirkungsvoll ist. Und weil es natürlich auch neben der finanziellen Sanktionierung auch eine symbolische Dimension hat. Ich kommuniziere als Stadt damit an die Autofahrer, dass es euer Privatvergnügen oder euer Privatproblem, weil oft steht man ja auch im Stau mit diesem Auto, aber es ist eure Privatsache, um das mal neutral auszudrücken. Und Parkplätze sind eigentlich öffentlicher Raum. Und wenn ihr euer Privatgegenstand im öffentlichen Raum abstellen wollt und damit relativ viel Platz verbraucht pro Person im Vergleich zu einem Fahrrad oder auch zu einem E-Scooter oder einem ÖPNV Nutzer, Nutzerinnen, die gar keinen Parkplatz verbraucht sozusagen, dann müsst ihr zumindest dafür zahlen. Und auch nicht wie in

Berlin als Anwohner Parkausweis, 20 Euro im Jahr zahlen. Das ist ja nix. Also das zahlt ja nun wirklich jeder aus der Portokasse, glaube ich, unabhängig vom Einkommen. Und dazu kommt noch, wenn man sich ein Auto leistet, in Anführungsstrichen, dann hat man ja Kosten, die weit über mehrere 100 Euro im Monat hinausgehen, wenn man mal wirklich den Wertverlust und die Vollkosten mit Versicherung, Kfz etc. mit einberechnet. Und dann sind 20 Euro ja wirklich lächerlich. Und dafür kann ich, wie du gesagt hast, mein Auto das ganze Jahr auf die Straße stellen. Ich kenne sogar Leute, die sagen, ja, wir haben in unserer Wohnung so wenig Platz. Wir sind eine Familie mit zwei Kindern. Wir deponieren dann immer den Kinderwagen im Kofferraum, weil dann muss ich es ja nicht hochschleppen in den dritten Stock. Und ich kann das verstehen, subjektiv, total. Aber das kann es ja irgendwie nicht sein, dass ein Auto im Grunde ein Stadtmöbel ist und Leute, die Fahrrad fahren, müssen dann eben den Kinderwagen oder den Anhänger oder wie auch immer dann doch immer in den dritten Stock hochtragen. Das ist ja nochmal doppelt ungerecht.

speaker\_SPEAKER\_01 (28:49)

Damit tickst du noch mal so ein anderes Thema an. Oft wird ja gesagt, dass gerade mit so ein bisschen Sanktionen und ähnlichen oder Preiseändern prekäre Milieus getroffen werden. Also Menschen mit wenig Einkommen. Ich habe mich natürlich nur oberflächlich, vielleicht kannst du da ein bisschen vertiefen, was zu sagen. Ist das wirklich richtig, das immer so wegzuwischen? Wir können auch nichts verändern, weil dann treffen wir genau die, die es eh sich nicht leisten können. Weil ich habe eher die Erfahrung, auch hier gerade in Berlin, wo die Einkommensniveaus ja nicht so hoch sind, dass die Leute gar kein Auto sich mehr leisten können.

Also dass es eher umgekehrt der Blick ist. Vielleicht kann man denen sogar eine Mobilität erleichtern, die sie eh schon ohne Auto gestalten.

speaker\_SPEAKER\_00 (29:32)

Genau, also ich würde das auch eher so sehen, wie du es gerade gesagt hast, weil es ist ganz klar, dass die schlimmsten Umweltsünder die Leute mit hohem Einkommen sind. Also das ist im Grunde ein sehr linearer Zusammenhang eigentlich. Je höher das Einkommen, desto größer das Auto, desto eher haben die Leute ein Auto und desto mehr fahren sie auch mit diesem Auto und noch dazu, desto mehr Flugreisen machen sie. Und insofern trifft man mit solchen Maßnahmen wie CO<sub>2</sub>-Bepreisung eigentlich die Richtigen, weil das ja verbrauchsabhängig ist. Wenn ich ein kleines Auto habe oder wenig fahre, zahle ich deutlich weniger CO<sub>2</sub>-Steuer oder CO<sub>2</sub>-Beitrag, wie man es nennen möchte, als jemand, der eben mit einem großen SUV alleine damit 40.000 Kilometer im Jahr fährt. Insofern ist das erstmal generell sozial gerecht, aber es gibt trotzdem natürlich auch Situationen oder Fälle, wo man sagen muss, da muss man Ausnahmeregelungen für finden. Und das sind für mich Menschen, die aufgrund der hohen Mietpreise in den Innenstädten an den Rand gedrängt wurden oder auch in den ländlichen Raum, also in den suburbanen Raum, weil es ja dort oft so ist, wenn du keine ÖPNV-Haltestelle hast im Berliner Umland, dann ist der Mietpreis eben noch mal billiger. Es ist blöd, dass man die schlechte Anwendung dann im Grunde in Kauf nehmen muss. Und dann, wenn man jetzt auch noch eine Familie ist mit mehreren Leuten, sagt man halt, okay, gut, dann kaufe ich mir ein Auto, irgendwie einen Gebrauchtwagen oder so und pendel dann eine relativ weite Strecke. Und dafür gäbe es aber aus meiner Sicht auch eine Lö-

sung. Man könnte die Pendlerpauschale, die es im Moment gibt, also die Entfernungspauschale bei der Steuererklärung, einkommensabhängig gestalten. Das heißt, das bezieht sich ja auf die berufliche Mobilität. Wenn ich jetzt 30 Kilometer zum Beispiel zur Arbeit pendle, dann bekommt man im Jahr ungefähr so was, kommt man so auf knapp 1000 Euro, glaube ich, mit der Pauschale, dann kriege ich das ja teilweise zurückerstattet. Und das könnte man aber begrenzen auf die niedrigen Einkommen. Weil im Grunde ist es ja okay, wenn ich ein hohes Einkommen habe, dass ich dann auch für meine Mobilität, die ich brauche, um zum Arbeitsplatz zu kommen, was bezahle. Weil ich bezahle auch was für meine Kleidung, die ich brauche, um meine Arbeit auszuüben. Aber wenn wir eben diesen Fall haben, Personen mit niedrigem Einkommen eher so am Stadtrand oder mit schlechter ÖPNV-Anbindung, dann fände ich es auch ungerecht, wenn die jetzt dafür noch doppelt bestraft werden, weil sie schon an den Stadtrand gedrängt wurden und nur mit dem Auto gut zu ihrer Arbeitsstelle kommen, wenn die dann so stark besteuert würden.

speaker\_SPEAKER\_01 (32:11)

Wer ja auch sehr stark noch aufs Auto angewiesen ist. Es sind zum Teil ja mobil eingeschränkte Personen. Also meine Eltern haben sich auch einen Mini-Sio-Suff, wie auch immer man das nennen will, angeschafft, weil mein Vater halt tatsächlich durch Erkrankungen einfach besser drin sitzen kann. Und das wäre etwas, was mich sehr grell machen würde, wenn der einen Klimakiller auf der Motorhaube finden würde. Also welche Visionen hat Berlin da? Vielleicht da auch gerade mal ein bisschen kreativer zu denken, weil ich weiß auch da, ich habe auch im Podcast die Anastasia, die sitzt im Elektrorollstuhl, hat auch gesagt, ich würde eigentlich nie ein

Auto haben wollen. Aber es erleichtert mir einfach, dass ich immer recherchieren muss. Gibt es da einen Aufzug in der U-Bahn? Funktioniert der? Muss ich ewig lang suchen, wo der abgesenkte Punkt vom Bürgersteig ist und solche Dinge? Ist das was, wo Geschwindigkeit draufkommen kann, auch durch den sozialen Druck? Also dass es sozusagen ein positiver Nebeneffekt wäre, auch für solche Menschen eher eine öffentliche Mobilität zu generieren?

speaker\_SPEAKER\_00 (33:15)

Ja, also der ÖPNV in Berlin wird sukzessive immer barrierefreier gemacht. Man sieht auch viele Stationen, wo gut dann zwar für eine lange Zeit eine Baustelle ist, weil es halt irgendwie lange dauert, manchmal so einen Aufzug einzubauen. Aber so ist es halt. Also ja, man muss eben mehr Aufzüge und auch besser funktionierende Aufzüge einbauen. Das ist auf jeden Fall ein Ziel. Und in diesem Fußverkehrsteil vom Mobilitätsgesetz, der jetzt ja noch gerade in der Diskussion ist und ich glaube nächstes Jahr verabschiedet wird, da ist das auch ein großes Thema. Barrierefreiheit, abgesenkte Bordsteine. Also ich finde im Straßenbild jetzt von Berlin, wenn man zu Fuß geht, ist ja eigentlich relativ gut, weil die Bürgersteige groß sind. Also im Vergleich zu anderen Städten hat man hier relativ viel Platz, wenn der nicht zugeparkt ist oder auch manchmal wirklich die Cafés halt sehr, sehr viel Raum einnehmen, sodass man dann kaum irgendwie einen Vater mit Kinderwagen und eine Dame mit Rollator kaum noch aneinander vorbeikommen. Das ist dann natürlich auch nicht mehr so schön. Dann ist die sogenannte Walkability, also die Begehrbarkeit dieses Bürgersteigs ja dann auch sehr stark verschlechtert. Aber diese auch gerade Ab-

senkung der Bordsteine, das ist auf jeden Fall ein Thema in dem Fußverkehrsgesetz.

speaker\_SPEAKER\_01 (34:30)

Gibt es denn da auch so digitalisierte Lösungen? Weil ich habe ja den Door-to-door-Hintergrund auch. München hat ja gerade heute verkündet, die Parkstadt Schwabing, finde ich auch schon ein schöner Begriff, über Ridepooling zu erschließen. Da sind 12.000 Einwohner und Arbeitnehmende auch positiv betroffen. Will heißen, die können eigentlich ihr Auto stehen lassen und solche Verkehre halt abbilden. Also denkt man auch in solche Richtungen, weil da wiederum wurde mir auch von Rollstuhlfahrenden gesagt, da brauchst du ja eigentlich nur noch ein Fahrzeug mit Rampe, dann hast du schon Barrierefreiheit. Also dass man auch mal so rumdenkt. Oder ist das eher ein Schritt, der noch kommen müsste?

speaker\_SPEAKER\_00 (35:05)

Damit kenne ich mich nicht gut genug aus, um das jetzt richtig beurteilen zu können. Ich kriege nur so ein bisschen mit, was halt an Ridesharing passiert mit dem Bergkönig und solchen Sachen und finde das gut, dass die BVG in dem Fall, also die Berliner Verkehrsbetriebe, sich da relativ modern zeigen, finde ich, und da engagieren. Aber ich weiß noch nicht, ob das auch irgendwie mit Barrierefreiheit noch kombiniert wird oder ob das da ein Aspekt ist.

speaker\_SPEAKER\_01 (35:22)

Als ich mich mit dir beschäftigt habe, habe ich festgestellt, du hast auch Carsharing und Cargo-Bikes ein bisschen genauer unter die Lupe genommen. Das ist ja immer so ein bisschen, also Cargo-

Bikes als natürlich eine Familie, die dann die Familienmobilität darüber abbilden kann, kleine Handwerksbetriebe und so das vielleicht auch tun. Aber manchmal habe ich das Gefühl, dann ist die Fantasie auch schon vorbei, was man damit tun kann. Weil immer wenn es um Automobilität geht und Menschen mir sagen, ich brauche aber mein Auto, ist es ja immer die Urlaubsfahrt und der große Einkauf oder Wasserkisten, wo ich ja eh nicht verstehe, warum man noch Wasserkisten kauft. Also will heißen, mein Gefühl ist, wir kaufen Autos gerade am Maximalbedarf. Es ist so ein Sicherheitsgefühl, deswegen werden sie wahrscheinlich auch immer größer. Wie ist das aus deiner Brille der Forschenden heraus zu beurteilen? Was sind die Hintergründe, dass das passiert?

speaker\_SPEAKER\_00 (36:32)

Ja, ich würde dir total recht geben, dass die meisten Leute Autos für den Extremfall kaufen, also im Grunde sozusagen etwas vorhalten immer. Also ich muss das ja vorrätig haben, die Möglichkeit, auch mit der ganzen Familie mit diesem Auto in Urlaub zu fahren. Und ich meine, gerade bei Familien ist es insofern jetzt erst mal subjektiv nachvollziehbar, finde ich, weil die oft Berufstätigkeit und Familienalltag unter einen Hut bringen müssen und sich ja dann in der sogenannten Rush-Hour des Lebens befinden, wo man einfach immer zu wenig Zeit hat. Und dann natürlich solche Dinge wichtig sind wie, ja, es müssen alle Koffer von allen Kindern ins Auto passen und es muss auch eine Klimaanlage geben, weil sonst knatschen die Kinder dann schon nach einer Stunde, wenn es heiß ist. Also das Komfortbedürfnis im Alltag ist einfach sehr groß. Trotzdem gibt es natürlich mittlerweile sowohl bei dem stationären Carsharing als auch im normalen Mietwagenmarkt eine total große Bandbreite an Angeboten. Man merkt auch, die Mietwagen zum Bei-

spiel, diese klassischen Mietwagen sind viel günstiger geworden. Es gibt immer mehr Spezialangebote und es ist nicht mehr so wie früher, dass man immer mindestens 80 Euro pro Tag zahlen musste. Und man kann ja auch gerade durch die Digitalisierung heute auch mit einem Zug, keine Ahnung, nach Südfrankreich fahren und sich im Vorhinein im Internet einen Leihwagen dort dann mieten, wenn man den braucht. Und man muss nicht unbedingt dieses eigene Urlaubsauto das ganze Jahr durch die Gegend fahren oder eben dann auch zum Pendeln zur Arbeit benutzen, was ja auch einen total hohen Spritverbrauch letztendlich mit sich bringt. Also das ist dann auch sehr unökonomisch. Es sei denn, die Firma bezahlt den Sprit durch eine Tankflatrate. Das ist ein Riesenproblem, finde ich, weil dann stört es mich ja im Grunde finanziell nicht, wenn ich mit dem großen Familienkombi als Firmenwagen auch jeden Tag zur Arbeit pendle. Und meine Wahrnehmung ist, dass es da schon bei manchen Leuten auch einen Bewusstseinswandel gibt, also gerade durch die letzten ein, zwei Jahre und durch Fridays for Future und solche Bewegungen, weil damit ja auch dieses Thema Umwelt in die Familien getragen wurde. Das ist ja das Tolle, muss man sagen, an Fridays for Future, dass das Thema.... Genau, also dass das Thema quasi nicht irgendwo abstrakt nur in einer Talkshow im Fernsehen oder so von lauter Experten und einer Expertin vielleicht verhandelt wird, sondern dass das quasi am Abendbrottisch, freitagsabends oder donnerstagsabends thematisiert wird. Und dass klar ist, die Priorität hat sich, verschiebt sich. Und es ist eben nicht so, dass junge Menschen nur egoistisch sind, sondern in ihre eigene Karriere denken oder so, sondern dass sie sagen, es gibt Dinge, die sind viel wichtiger als mein eigenes berufliches Fortkommen, nämlich Umweltschutz in dem Fall. Und insofern gibt es schon auch eine Veränderung, denke ich, vor allem im



Bewusstsein, aber auch im Handeln dann, weil das ist ja auch das Wichtige an Fridays for Future, dass sie einfordern, dass jeder und jede auch das eigene Verhalten überdenkt. Und wenn dazu jetzt noch so eine weitere Verbesserung des Carsharings kommt, vor allem auch im ländlichen Raum, wäre das natürlich toll, weil das fehlt noch. Das muss man schon sagen. Die meisten Sharing-Angebote findet man in den Städten. Das ist ja auch gut, aber es wäre natürlich auch schön, wenn in Kleinstädten oder in so etwas größeren Dörfern oder so was es auch zumindest mal ein oder zwei Carsharing-Autos gäbe, weil dann ist es für viele auch viel leichter, autofrei zu leben, wenn man dann für den Arztbesuch oder so was dann doch mal die Oma abholen kann und dann irgendwo hinfährt. Das sind ja auch wichtige soziale Funktionen, die das Auto zum Teil erfüllt, wo man niemandem sagen würde, ja, schick die doch jetzt zu Fuß oder setz sie aufs Lastenrad, also auf den Rikscha vielleicht, das kann ganz schön sein, aber da kommt ja wieder das Problem auch vom ländlichen Raum, dass diese sogenannte soziale Infrastruktur, also Ärzte, Schulen, Versorgungszentren oftmals nicht mehr so in Laufnähe vorhanden sind und es dann einfach wenig Alternativen zu einem privaten Pkw gibt oder aber eben zu einem geteilten. Das wäre schon möglich, wenn man das Auto gar nicht jeden Tag braucht.

speaker\_SPEAKER\_01 (38:54)

Ja, ich sehe da auch eher, es gibt ja kommunale Anbieter von Carsharing und die sind auch eher in dem Bereich unterwegs, haben natürlich aber nicht den Werbedruck oder können den Werbedruck nicht erzeugen, wie das die Autohersteller können. Aber ich sehe auch, das hast du ja vorhin auch schon so ein bisschen mit anklingen lassen, Welt verbessern. Das ist ja meistens was, wo man im

ersten Schritt nicht unbedingt Geld mit verdient. Andererseits blendet man immer aus, dass das Auto ja auch nur so ein Erfolgsprodukt werden konnte aufgrund von gewissen Geldströmen, die es da so gibt. Wenn du auf deine Studierenden so guckst, merkst du, dass sich da auch was ändert? Dass da so Ansprüche an das, was du jetzt gerade gesagt hast, dass das Leben eigentlich diese Work-Life-Balance sich jetzt in Richtung Life-Balance entwickelt. Also ist da auch für dich schon so eine Beobachtung, dass vielleicht mehr Leute in dieser Studiengänge bei euch strömen, weil sie was verändern wollen?

speaker\_SPEAKER\_00 (41:45)

Ja, es ist immer schwer, dass, also ich habe schon das Gefühl, dass ich mich natürlich auch in einer Blase befinde und das auch kritisch reflektieren muss, quasi wer dann jetzt so in den Seminaren sitzt. Aber auf der anderen Seite gibt es auch noch die allgemeineren Statistiken, die einem dann helfen, aus der Blase rauszukommen. Und es gibt schon, denke ich, eine Veränderung hinzu, eine andere Prioritätensetzung. Ich glaube, kaum jemand möchte sich noch so kaputt arbeiten, wie das früher mal war. Also wenn ich Leute, ich hatte in meiner Doktorarbeit auch viele Senioren und Seniorinnen im Interview, da waren manche dabei, die haben dann so gesagt, ja, ich habe auf dem zweiten Bildungsweg Abitur gemacht, ich habe mir mein Studium durch Kellnern finanziert und auf dem Bau habe ich gearbeitet und so weiter. Und dann bin ich Geschäftsführer geworden und so weiter. Und ich kann mich an das Ende des Lebens zurückblicken und sagen, ich habe jetzt so viel Geld, ich will das auch ausgeben. Und dann kaufe ich mir halt zwei Autos, weil ich möchte einfach in der Gegend rumfahren. Und dann einmal hat sogar einer zu mir gesagt, ja, ich weiß, das ist na-

türlich für die Umwelt nicht so gut, aber ach, wir sind halt in unserer Generation so geprägt. Erfolg im Leben bedeutet eben, ein Auto zu haben und auch ein deutsches Auto zu fahren. Das ist ganz wichtig für viele. Man sieht ja auch, 65 Prozent der Autos in Deutschland sind halt deutsche Marken. Und man hat dann schon ein bisschen den Eindruck, da wird was kompensiert. Also eine Lebensqualität, die man nicht hatte über einige Jahrzehnte, weil man sich kaputt gearbeitet hat, die kompensiert man jetzt durch materiellen Konsum quasi und unter anderem auch Autos. Und das hat sich schon sehr geändert, denke ich. Also die meisten Menschen, die jungen Menschen, mit denen ich zu tun habe, die wollen von Anfang an gar nicht durch diese Phase des Kaputtarbeitens gehen, sondern wollen von Anfang an und dauerhaft eben diese Work-Life-Balance, die du angesprochen hast, und sind dafür auch bereit, von Anfang an weniger zu verdienen, 80 Prozent zu arbeiten und mehr Zeit für die Familie zu haben. Also ich kenne einige Paare auch, wo zum Beispiel beide 80 Prozent arbeiten und die damit sehr glücklich sind, weil ob diese 20 Prozent mehr Gehalt oder weniger kommen, ist dann nicht so entscheidend. Wobei ich natürlich auch, ja, die meisten Leute in meinem Freundeskreis sind halt auch, irgendwie haben studiert und haben ein Einkommen, wo man dann auch mit 80 Prozent auskommt. Insofern ist das auch nicht auf alle übertragbar, denke ich. Also das muss man auch sehen. Und es gibt ja auch, wenn man sich die Absatzzahlen der Autos in Deutschland anguckt, jetzt noch nicht eine riesige Trendwende. Also die Anzahl der Autos steigt weiterhin. Insofern, das können jetzt nicht nur die alten Leute sein, die diese Autos kaufen.

speaker\_SPEAKER\_01 (41:50)

Ja, es sind ja zum Teil auch einfach berufstätige Frauen. Das ist natürlich vor 20 Jahren auch nochmal anders gewesen, plus halt natürlich ein längeres Lebensalter, was wir haben. Und ich glaube tatsächlich, dass es irgendwann, selbst wenn manche mal ausgestiegen sind, im Alter momentan wieder aufs Auto zurückführt, weil es halt keine Alternativen gibt, die man so nutzen kann. Wie bist du denn mobil? Also wie gestaltest du denn dein Leben? Weil du hast jetzt auch verschiedene Standorte, wo du tätig bist. Wie bist du unterwegs?

speaker\_SPEAKER\_00 (44:50)

Ja, ich habe das Glück, dass ich jetzt hier die TU von mir zu Hause in vier Kilometer Entfernung habe, sodass ich immer bis auf stark Regen und Schnee mit dem Fahrrad fahre, weil es das schnellste und sicherste und zuverlässigste, also sicherste im Sinne von sicher nicht unbedingt, aber zuverlässigste Verkehrsmittel ist. Ich weiß halt genau, da ist kein Stau auf dem Fahrradweg oder so. Der Bus steht auch nicht irgendwo im Stau, sondern ich komme immer nach 16 Minuten quasi an und da macht es mir dann auch weniger aus, mal eine Regenjacke anzuziehen oder so, als jetzt in die relativ überfüllte Bahn zu steigen, dann nochmal umzusteigen, weil einfach die Entfernung ja so kurz ist, dass es eben total logisch irgendwie ist. Und ich habe sogar auch das Glück, dass ich fast durchgängigen Radweg habe schon auf der Strecke. Der ist zwar teilweise in einem schlechten Zustand und es gibt ein paar gefährliche Kreuzungen und manchmal ist er zugeparkt, aber so verhältnismäßig ist das ganz okay. Ich bin damit zufrieden. Und wenn ich nach Potsdam fahre, dann nehme ich die U-Bahn und den Regionalzug und dann habe ich in Potsdam noch so ein altes Bahnhofsrads stehen, um damit dann zum Institut zu fahren oder manchmal

nehme ich auch die Tram, wenn ich noch mit anderen Leuten zusammen unterwegs bin. Das ist dann aber schon so eine Stunde für diese 30 Kilometer. Und es gibt auch Leute, die die Strecke mit dem Auto fahren, aber die fahren dann halt entweder morgens ganz früh los oder auch mittags dann ganz früh oder abends ganz spät, um die Hauptpendlerzeit zu umgehen. Und das finde ich dann immer witzig, wenn die sagen, ich bin ja so flexibel mit dem Auto, weil ich mir denke, nee, die S-Bahn fährt alle zehn Minuten und der Regionalzug viermal in der Stunde, da bin ich doch flexibler.

speaker\_SPEAKER\_01 (46:32)

Ja, das finde ich ein total gutes Stichwort und Schlusswort vielleicht auch, weil diese Freiheit und diese Flexibilität, die muss ja auch neu definiert werden. Also wir sind da in dem sogenannten Framing ja einfach total drin. Ich empfinde zum Beispiel Auto überhaupt nicht als Freiheit. Also gerade wenn ich es in der Stadt nutze und mal ein Carsharing-Auto habe, habe ich schon so manches Mal gedacht, es gibt Leute, die machen das jeden Tag. Und ich denke, da brauchst du einfach eine neue Definition. Ich danke dir auf jeden Fall für deine Zeit, liebe Sophia. Und wünsche dir noch einen schönen Arbeitstag.

speaker\_SPEAKER\_00 (47:01)

Danke, Dir auch!