

SheDrivesMobility 123 - Europäische Verkehrspolitik

Katja (0:15)

Hallo und herzlich willkommen. Du bist hier genau richtig bei She Drives Mobility. Mein Name ist Katja Diehl. Schön, dass du einschaltetest. Alle 14 Tage lade ich mir Gäste ein, mit denen ich auf die Mobilitätswende schaue, die meiner Meinung nach noch nicht begonnen hat, weil wir immer noch steigende Zulassungszahlen haben und steigende Emissionen im Verkehrssektor. Zunächst aber ein Hinweis in eigener Sache. Mein zweites Buch wird im Frühjahr nächsten Jahres erscheinen. Juhu! Es heißt **Wege aus der Autokratie - rein in die Mobilität von morgen für eine lebenswerte Welt**. Und es ist eine Einladung, mal wieder, so ähnlich wie das erste Buch, Autokorrektur, hinzuschauen, wo all die Lösungen denn stecken. Denn die gibt es. Wir könnten eigentlich morgen direkt loslegen, ohne Technik, einfach mit politischem Willen, indem wir die Flächengerechtigkeit schaffen, indem wir die Klimagerechtigkeit schaffen. Aber wir tun das nicht. Vor allen Dingen nicht in Deutschland. Und deswegen habe ich mich auf die Suche gemacht nach Menschen, die diese Verkehrswende schon lange vorantreiben. Der Blick geht nach Ghent, Paris, Barcelona, in die skandinavischen Länder. Der Blick geht aber auch zu Menschen, die ganz, ganz privat aus dem Auto ausgestiegen sind. Familien mit fünf Köpfen im ländlichen Raum, die ohne Auto leben, zeigen euch, wie das alles möglich ist. Wenn ihr das Buch gelesen habt, wisst ihr mehr und könnt loslegen. Entweder indem ihr eure PolitikerInnen nervt, so wie in Paris leben zu wollen, nämlich frei und selbstbestimmt und wahlfrei in Mobilität und mit besserer Luft und weniger Lärm. Oder aber auch, indem ihr mal mit eurem Schatz am Frühstückstisch

diskutiert, ob ihr nicht weniger Wagen wagen wollt. Ihr müsst hier einfach mal ein bisschen helfen, weil natürlich ist das Buch wieder ein Sachbuch und damit in einer Nische. Ich brauche hohe Vorbestellungsraten, weil nur die pushen dieses Buch, in dem 130 Menschen mitgearbeitet haben, in die Bestsellerlisten. Nur so kommt es wirklich zu Aufmerksamkeit, die das Buch nicht nur wegen mir, haha, verdient, sondern vor allen Dingen wegen der Ideen, die in ihm stecken. Und damit ist fast der Werbeblock vorbei, denn auch hier wieder der Hinweis, empfiehlt diesen Podcast weiter, gibt Sternchen und sorgt für Verbreitung, denn dieses Mal, diese Ausgabe ist richtig, richtig cool geworden. Ich habe Anna von den Grünen und Christoph von der FDP im Europaparlament zu Gast. Die beiden gucken vor allen Dingen auf zwei Dinge, nämlich einmal den Begriff Technologieoffenheit und das Bahnsystem in Europa. Und wir diskutieren auch mal so ein bisschen, wo eigentlich E-Fuels so wirklich Sinn machen. Natürlich sind die beiden sich da nicht unbedingt einig. Was ich aber mag, ist, dass wir darüber sprechen, dass wir in die Kommunikation gehen, dass wir genau mal hinhören, was denn das Gegenüber zu sagen hat. Und darum geht es ganz viel in der Mobilitätswende. Deswegen hat es mich gefreut, dass die beiden meine Einladung angenommen haben. Und ich denke, ihr erfahrt so auch so ein bisschen über die verschiedenen Blickrichtungen auf Mobilität. Jetzt wünsche ich euch viel Spaß bei dieser Folge. Und ja, ich denke, danach seid ihr noch ein bisschen schlauer, vor allen Dingen auch darüber, was eigentlich hinter den Bahnen in Europa steckt und warum es verschiedene Spurbreiten gibt.

Ja, ich freue mich sehr. Heute habe ich bei mir im Podcast zwei Personen, wo man immer denken würde, ach, die reden auch

miteinander? Aber die werden gleich auch schon zeigen, dass es gar nicht so ungewöhnlich ist. Aber mich freut, dass wir heute sowohl mal eine grüne als auch eine gelbe Perspektive kennenlernen, was Verkehrspolitik auch im Rahmen von EU-Politik so angeht. Aber ich würde euch bitten, dass ihr euch selber mal vorstellt, weil ihr wisst, wo eure Schwerpunkte liegen. Und ich würde natürlich mit Anna beginnen wollen.

Anna

Hallo Katja, hallo Christoph. Ja, ich bin Anna Ditt-Wachinger-Grunenberg. Ich bin jetzt im Europaparlament seit 2019 im Verkehrsausschuss, so wie Christoph. Und ich komme aus Stuttgart, habe da zehn Jahre Kommunalpolitik gemacht, also politisiert, sozialisiert, auch um die Debatte von Stuttgart 21 und Beteiligung oder mangelnde Beteiligung an Großprojekten. Und natürlich auch als Forst- und Umweltwissenschaftlerin ganz, ganz klar das Thema Klima und wo ist unser größtes Sorgenkind? - Eben der Verkehr. Deswegen bin ich auch froh, hier im Verkehrsausschuss zu sein. Und ja, ich bin gebürtig Berliner, aber eigentlich aus Frankreich und zurzeit habe ich sogar eine meiner Kinder hier zurzeit im Besuch in Brüssel. Also sehr kosmopolitisch unterwegs und freue mich auf unser Gespräch.

Katja

Danke dir. Vielen Dank, Christoph, dann kommen wir zu dir.

Christoph (4:59)

Ja, hallo, mein Name ist Jan-Christoph Oetjen, ich komme aus Niedersachsen, bin Abgeordneter im Europäischen Parlament, genauso wie Anna seit der letzten Europawahl, seit 2019 und bin

im Europäischen Parlament stellvertretender Vorsitzender des Verkehrsausschusses und war, bevor ich ins Europäische Parlament gekommen bin, Landtagsabgeordneter in Niedersachsen, wo ich auch gebürtig herkomme, studiert habe. Und im Landtag habe ich gar keine Verkehrspolitik gemacht, sondern Migrationspolitik, ehrlicherweise kein einfaches Thema. Und das mache ich auch hier im EP weiter, aber darf dann sozusagen nebenbei oder daneben, nicht nebenbei, sondern daneben, die Verkehrspolitik für die FDP im Europäischen Parlament betreuen. Und ich finde es total spannend, weil es so ein eigentlich ganz angenehmer Ausschuss ist. Ich weiß nicht, wie du das siehst, Anna, aber die Art und Weise, wie im Verkehrsausschuss des Parlaments gearbeitet wird, ist relativ unaufgeregt. Ich sag mal, wir definieren Ziele und haben manchmal auch unterschiedliche Ideen, wie wir diese Ziele erreichen. Aber es sind nicht so hyper-emotionale Debatten im Verkehrsausschuss, sondern eher an der Sache orientiert. Und das macht mir eigentlich sehr, sehr viel Spaß, weil das sozusagen in dieser ganzen aufgeregten politischen Debatte, die wir eigentlich zu allen Themenfeldern haben, gar nicht nur in der Verkehrspolitik, sondern zu allen Themenfeldern haben, eigentlich mal so ein Kontrapunkt ist, der wirklich angenehm in der Arbeit ist.

Katja (6:36)

Das finde ich ein gutes Stichwort von dir, Christoph. Vielleicht, Anna, würdest du da mal anfangen wollen, damit Zuhörende einfach mal begreifen, wo liegen jetzt eigentlich die Unterschiede Verkehrspolitik Deutschland, Verkehrspolitik auf europäischer Ebene? Also mit was beschäftigt ihr euch da? Gibt es da eine andere Eskalationsstufe zum Beispiel? Also welche Dinge sind da

wichtig und welche Zusammenarbeiten finden da auch statt? Also auf europäischer Ebene haben wir quasi diese Aufgabe, tatsächlich die nationalen Systeme, seien sie ja eben mit der Bahn, aber auch was Fliegen angeht oder eben auch, und das ist das neueste Baby, Fahrradpolitik, besser zu vernetzen. Weil es gibt ja Verkehrspolitik in dem jeweiligen Kontext. Und bei der Bahn ist es sogar spannend, dass durch die militärische Vergangenheit Europas tatsächlich die Bahnnetze, die Spannungen, die Spurenbreiten wurden extra anders gemacht als das Nachbarland, damit man im Fall eines Überfalls eben nicht einfach die Bahn rüber hieven kann. Das heißt, wir finden vor und wir wollen uns aber jetzt vernetzen, wir wollen miteinander leben, das tun wir natürlich auch, aber wir müssen viel mehr gucken, dass wir harmonisieren. Das ist unser größtes Thema. Und wir haben mit dem Green Deal, das ist natürlich jetzt klimaneutral 2050, da ist ja Verkehr überall drin. Also wenn ich Landwirtschaft gucke, ist Verkehr drin. Wenn ich Energiepolitik, ist natürlich auch Verkehr. Und an sich ist ja auch die Mobilität ein Feld. Wir müssen da dekarbonisieren, das ist unser ganz großes Ziel. Und wir müssen aber dennoch die ganze Zeit die Mobilitätsbedürfnisse von Mensch und von Wirtschaft aber nicht komplett aus dem Auge verlieren. Das ist ganz grob der Kontext. Und dann haben wir natürlich auch das Thema, dass wir nicht als Europa ganz alleine sind auf der Welt und keine Insel irgendwo, sondern auch verbunden sind mit der Rest der Welt. Und da gibt es sich auch logischerweise, was die Häfen angeht und was den Flugverkehr weltweit angeht, auch viele Sachen, die wir regeln. Unser großes Ziel ist immer, Mobilität nach wie vor zugänglich zu machen, aber tatsächlich das große, fossile Zeitalter hinter uns zu lassen. Ganz grob skizziert.

Katja

Da find ich natürlich ganz, ganz spannend, dass der Christoph das vorher noch nicht so hatte, das Thema. Und ich frage immer gerne Leute, die sich irgendwann ja einarbeiten durften in das Thema Verkehr. Was hat dich überrascht? Also gab es irgendwelche Dinge, wo du gesagt hast, noch nie so drüber nachgedacht? Weil es ist ja oft so, muss ich sagen, wenn Leute noch gar nicht... Also man macht Verkehr, man ist Mobilität. Das ist ja nichts, was wirklich so... Ah ja, wie werde ich mich mal heute durch den Tag bewegen? Sondern es ist ja was, was Routinen vor allen Dingen sind. Und gab es da Dinge, die du gelernt hast, als du dich eingearbeitet hast? Auch vielleicht auf Europaebene mal drauf blickend, wo du vorher noch nie drüber nachgedacht hast oder was dich überrascht hat?

Christoph (8:45)

Also es gibt extrem viele solche Themen und ehrlicherweise, ich lerne auch immer noch jeden Tag. Und ich glaube, das ist auch das Tolle. Ich glaube, Anna, das geht dir wahrscheinlich ganz genauso. Das ist was, was wirklich spannend ist an der Arbeit eines Politikers, dass man sich immer in neue Themenfelder einarbeiten muss. Und wenn ein neuer Vorschlag, ein neues Gesetz von der Kommission vorgelegt wird, dann fragst du dich ja immer, wie ist denn eigentlich die Genese dieses Gesetzes? Ja, wo kommt das her? Warum sind bestimmte Sachen so, wie sie sind? Anna hat das für den Bereich der Bahn angesprochen mit den ursprünglich unterschiedlichen Spurbreiten. Also unterschiedliche technische Standards. Verkehrspolitik ist sehr technisch übrigens. Also das ist ein extrem technisches Thema, wo man manchmal Dinge, die man gerne erreichen möchte, aus technischen Gründen gar nicht

sofort erreichen kann, sondern wo man erst ganz viele Harmonisierungen auf den Weg bringen muss oder ganz viele Standards überhaupt erst setzen muss. Und das ist was, was ich mir vorher gar nicht so vor Augen geführt habe. Und ich glaube, das liegt daran, dass wir beim Auto, was ja sozusagen das Verkehrsmittel ist, das die meisten Leute benutzen, und ich komme ja vom Dorf da sowieso, dass das beim Auto eigentlich relativ einheitlich ist in Europa, außer dass du halt über die Grenze fährst und hast eine andere Geschwindigkeitslimit oder du hast bestimmte kleine Sachen, die anders sind, aber keine großen Sachen. Es ist nach wie vor, gibt es eine Vorfahrtsregelung, du hast Geschwindigkeitsbegrenzung, du weißt, wie du überholen darfst oder nicht darfst und all sowas ist beim Auto relativ einheitlich. Aber bei allen anderen Verkehrsträgern ist es sehr unterschiedlich und kommt zum Teil auch aus der Kultur der Länder heraus. Beispielsweise, um mal wieder bei der Bahn zu kommen, wir haben in Deutschland ein Bahnsystem, dass die großen Städte, die alle so mal eine Stunde, mal anderthalb voneinander entfernt sind, alle gut miteinander vernetzt. Wenn du nach Frankreich gehst, da hast du eine Zentrale in der Mitte, ja, alles geht sternförmig nach Paris. Und wenn du von Bordeaux nach Straßburg willst, dann fährst du halt nicht einmal quer, sondern dann fährst du über Paris, musst da den Bahnhof wechseln, um dann weiterzufahren nach Straßburg. Und das kennen wir aus Deutschland gar nicht. Das ist so eine ganz andere Art und Weise, auch Bahn zu organisieren. Und das sind nicht nur technische Standards, sondern das kommt aus der Kultur des Landes heraus. Oder Italien mit dieser ewig langen Nord-Süd-Achse, die dazu führt, dass das im Prinzip alles nur auf einer Linie läuft und gar nicht so wie so ein Netz ist wie bei uns in Deutschland. Und das macht es halt unheimlich spannend, auch zu

lernen, wie das in den anderen Ländern läuft und von den Kollegen, die aus diesen anderen Ländern kommen, sich das auch erklären zu lassen.

Katja (12:29)

Das ist ja interessanterweise, deswegen musste ich gerade so ein bisschen schmunzeln, weil ich habe mit Viktoria Brandenburg auch einen Podcast gemacht, die Barrierefreiheit im ÖPNV in dem Sinne schafft, dass sie Informationssysteme anschaut. Und das ist ja in Deutschland schon. Das Auto ist - also blau ist Autobahn, dann hast du gelb. Also du wirst wirklich durchgeleitet durch ein bundesdeutsches Informationssystem Auto. Und kaum gehst du in den ÖPNV, gibt es Fahrplanbücher mit 26 Schrifttypen. Dann haben sie unterschiedliche Beschilderungen, dann gibt es irgendwie unterschiedliche Bezeichnungen. Also das ist ja was, wo auch dieser Föderalismus sich manchmal auch ein bisschen negativ zeigt, weil man wirklich, also ich habe in München zum Beispiel immer die teuerste Fahrkarte für den Tag gekauft, wenn ich, also ich war ja in einem Verkehrsunternehmen, bin da manchmal hin und habe gedacht, wenn die mich jetzt beim Fahren ohne Fahrschein erwischen, das wäre ein bisschen peinlich. Und dann habe ich einfach immer die teuerste Tageskarte genommen, weil ich wusste, okay, dann ist auf jeden Fall alles drin, weil ich das System nicht verstanden habe. Und das ist ja auch etwas, was manchmal ausladen kann. Und das finde ich total gut als Stichwort, weil das ist ja auch wieder was zeigt, wie viel auch an Verkehrswende, Mobilitätswende diese Kommunikation ist. Und wo ich natürlich hier jetzt FDP und Grüne mal im Raum habe, und das habe ich auch als Teilkapitel in meinem Buch, da habe ich es genannt Technologieoffenheit versus Entscheidungsfreudigkeit.

Also da würde ich natürlich gerne euch beide mal auf diesen Begriff der Technologieoffenheit, der ja eigentlich ein positiver ist, der, und das ist jetzt mein Standpunkt, den ich in das Gespräch reinbringe, der aber manchmal ein bisschen missbraucht wird, um Entscheidungen vielleicht auch nicht zu machen oder immer noch hinter Türrchen zu öffnen. Und da würde ich jetzt gerne mal Christoph einfach mal einladen, dass du damit beginnst, weil man natürlich die FDP so ein bisschen mit diesem Begriff auch verbindet. Wie siehst du Technologieoffenheit in der Verkehrspolitik? Was wäre dir da wichtig? Wo ist sozusagen auch eure europäische Linie? Ist die vielleicht anders als die bundesdeutsche? Da würde ich gerne mal mehr von dir erfahren.

Christoph (14:33)

Also erstmal Technologieoffenheit ist nicht nur eigentlich ein positiver Begriff, sondern ist ein positiver Begriff. Und wir sollten versuchen, finde ich, in der Politik immer so zu arbeiten, dass wir nicht sagen, die eine Technologie ist diejenige, die gewinnt, oder die die richtige ist und die andere ist die falsche, sondern immer gucken, was haben denn diese Technologien für Auswirkungen? Und sozusagen dann diese Technologien in den Wettbewerb zueinander stellen, dass sich die, die sozusagen die bessere ist, am Ende durchsetzt. Und das ist halt genau der Punkt, der mich beim Thema Green Deal, der ja sozusagen die Auswirkungen mit den CO₂-Flottengrenzwerten auf die Pkw hat, ein Stück weit stört, weil wir debattieren darüber, okay, wie schaffen wir es, möglichst schnell klimaneutrale Mobilität auf den Weg zu bringen? Das ist unser gemeinsames Ziel. Und dieses Ziel kann man auf verschiedenen Wegen erreichen. Das Ziel kann man dadurch erreichen, dass man mit ausschließlich batterieelektrischen Autos

fährt, wenn dann der Strom, der da genutzt wird, ausschließlich klimaneutral hergestellt wurde. Oder man kann das dadurch erreichen, dass man klimaneutral mit dem Auto mit Verbrennungsmotor fährt, wenn dann die Kraftstoffe, die dort genutzt werden, ausschließlich klimaneutral hergestellt wurden. Im Prinzip gleiche Voraussetzung. Das ist Wettbewerb von unterschiedlichen Systemen mit unterschiedlichen Technologien. Nur schließen wir durch die Entscheidung, die auf der europäischen Ebene vorbereitet wurde, sollte versucht werden, sich ausschließlich auf das batterieelektrische Auto zu versteifen und ohne die andere Option der Dekarbonisierung tatsächlich zu nutzen. Dabei brauchen wir die, weil wir ja heute schon auf dem Markt hunderte von Millionen von Fahrzeugen haben, die alle mit einem Verbrennungsmotor laufen. Das heißt, wir brauchen alternative Kraftstoffe, um die Bestandsflotte alleine ja schon zu reduzieren. Von daher ist für uns, es geht gar nicht um Hintertürchen oder sowas, sondern es geht darum, diese beiden Technologien dafür zu nutzen, Dekarbonisierung voranzutreiben, möglichst schnell und möglichst kostengünstig für die Verbraucherinnen und für die Verbraucher, für die Nutzer dieser Mobilität. Und ich sag ganz ehrlich, ich bin Politiker und kein Ingenieur. Ich weiß nicht, welche Technologie sich am Ende durchsetzen wird, welche die beste sein wird, welche Entwicklungsschritte in den unterschiedlichen Technologien noch laufen werden. Und wenn die eine - die batterieelektrische Mobilität aufgrund ihrer technischen Spezifikationen sich durchsetzt, weil es die beste ist, weil es die kostengünstigste ist, weil sie am schnellsten den Weg der Dekarbonisierung voranbringt, ist das super. Dann finde ich das total toll. Und dann brauchen wir den Verbrennungsmotor nicht mehr. Aber wir

schließen uns sozusagen vor dieser Option, dass es vielleicht auch der Verbrennungsmotor sein könnte. Oder dass er vielleicht in bestimmten Anwendungssituationen eine gängige Option bleiben kann. Ich glaube, dass wir in Deutschland für den privaten PKW-Verkehr relativ schnell auf Zahlen von deutlich über 90 Prozent batterieelektrische Fahrzeuge kommen werden. Nur Europa ist halt nicht nur Deutschland, sondern Europa ist auch Bulgarien, Europa ist auch Nordfinland. Und ich finde, dass wir zumindest für Regionen, wo wir vielleicht nicht so sicher sein können, dass diese hohen Zahlen schnell erreicht werden, dass wir für die Menschen, die dort leben, alternative Optionen offenhalten müssen.

Katja (18:32)

Aber dann muss ich dich mal kurz doch mal drauf gucken lassen, wie technologieoffen war denn dann die Entwicklung des Autos? Also das ist ja etwas, wo wir doch relativ viel getan haben, um das Auto zu priorisieren. Also wie guckst du darauf, auf diese Technologieoffenheit in der Rückschau? Hatten wir die bisher, was Verkehrsmittel angeht in Europa und auch vielleicht in Deutschland.

Christoph (18:56)

Natürlich ist das nicht der Fall gewesen. Also das Auto, wenn man sich anguckt, wie beispielsweise nach dem Zweiten Weltkrieg Städte umgebaut wurden, um den Zugang fürs Auto zu ermöglichen und wie aus meiner Sicht auch fahrlässigerweise oder falscherweise, keine Ahnung, Trams zurückgebaut wurden und ähnliches, glaube ich schon, dass das Auto eine sehr, sehr starke

Bevorzugung gehabt hat. Aber ich habe keine Verantwortung getragen in den 70er Jahren.

Katja (19:29)

Nein, aber das ist halt manchmal... Es wird nicht reflektiert.

Christoph (19:30)

Nee, ich teile das, ich teile das, dass natürlich unser Leben auf die Individualmobilität mit dem eigenen Fahrzeug ausgelegt wurde. Und ich glaube, dass wir ein Stück weit deswegen heute dafür sorgen müssen, dass wir... dass wir das... zurückdrehen ist das falsche Wort, aber dass wir stärker darauf setzen, Multimodalität auf den Weg zu bringen. Weil das eigene Fahrzeug, wie gesagt, ich komme vom Dorf, das in den ländlichen Räumen verwendet wird, wird weiter die Option Nummer eins bleiben. Und je ländlicher das ist, desto stärker ist das der Fall. Das ist einfach eine Frage auch von Flexibilität und von individuellem Reisen können. Weil du einfach eine Taktung mit öffentlichen Personen, Nahverkehr im ländlichen Raum nicht so gestalten kannst, wie das im urbanen Raum der Fall ist. Die Frage ist nur, wie können wir es schaffen, dass wir die Städte beispielsweise besser erreichbar machen durch die Kombination verschiedener Verkehrsträger. Dass man also vom Auto vielleicht zum Bahnhof fährt, aber dann umsteigt auf den Zug, um in die Stadt reinzufahren? Oder ich war vorletzten Wochenende im Stadion, da haben wir natürlich Park-and-Ride gemacht. Sind mit dem Auto an die Stadt angefahren und sind mit dem Bus bis vor das Stadion gebracht worden. Das sind gute Kombinationen verschiedener Verkehrsmittel. Dass das die Zukunft von Mobilität ist, aber sie muss flexibel und für den Bürger auch praktikabel sein. Das ist das Entscheidende.

Katja (21:06)

Ja, und das ist halt auch manchmal so ein bisschen eine Definition von ländlicher Raum. Also mein Bruder und ich sind gerade die Chauffeuren von meinen Eltern, weil die in so einem, das habe ich gelernt, verstädterter ländlicher Raum, 50.000 Einwohner*innen. Und da gibt es halt keine Alternativen und das fällt dir auf die Füße, wenn du alt bist und nicht mehr fahren kannst oder willst. Also ich glaube schon, dass auch der ländliche Raum, meinetwegen das kleine, vollelektrische Pkw, das vom Dach aus geladen wird, aber es muss trotzdem auch Möglichkeiten geben. Und da wären meine Eltern, glaube ich, auch fitter, als sie jetzt sind, wenn sie hätten mehr Rad fahren können. Also da auch Wahlfreiheit zu schaffen. Aber Anna hat fleißig mitgeschrieben, habe ich schon gesehen. Dann würde ich doch mal dich auf diesen Begriff blicken lassen wollen.

Anna

Ja, Technologieoffenheit, da habe ich mich natürlich auch sehr viel mit auseinandergesetzt. Ich würde sagen, das Plädoyer von Christoph hätte ich vor zehn Jahren so genau so unterschrieben und auch selber vorgetragen. Nur tatsächlich ist Technik einfach weitergegangen und auch Energiewende ist weitergegangen. Und die Dimension des Problems mit dem Klimawandel, den wir einfach sehen und messen können, ist weitergegangen. Und wir sehen, ich bin natürlich auch prinzipiell für, wir definieren die Ziele und welche Technologie dahin führt. Mich juckt es ja nicht, ob ich lade an der Tankstelle oder Wasserstoff reinmache oder irgendwann mal, keine Ahnung, per Kontakt irgendwelche kosmischen Energie in mein Gefährt. Ich meine, es ist ja eigentlich egal. Man will ja von

A nach B und man will, dass es funktioniert. Beim Thema Verbrenner hat man natürlich eine riesige Emotionalität da reingespielt, weil es, man muss sagen, auch ein Produkt ist, was vor allem große europäische Nationen wirtschaftlich nach vorne gebracht hat und die Menschen und auch ganze Regionen, und ich komme ja aus Stuttgart, sich damit auch identifizieren und in Kombination mit der Tatsache, dass man auch durch den Verbrennermotor im ländlichen Raum sich überhaupt erst eine Würde erschaffen kann, dadurch, dass man bewegen kann, hat diese Technologie, die sehr fein geworden ist, man hat auch 100 Jahre daran gebastelt, ist natürlich so ein großes Moment, um sich irgendwie klarzumachen, dass die Fuels, die man dafür bräuchte, die werden auch woanders enorm schnell und viel gebraucht. Und das hat man, egal wie hoch skaliert, und sogar die besten Prognosen vor 5, 6, 7 Jahren haben gezeigt, das wird für den Pkw-Bestand überhaupt nicht möglich sein, erstens. Und zweitens, wir haben nach wie vor nicht das Problem Verpestungen dann dadurch gelöst, weil durch die Verbrennung entsteht einfach, klar kann man mit filtern und viel machen, aber sie sind nie einfach richtig sauber, wie man sich eigentlich hinter einem Elektroauto einfach hinsetzen kann, und da passiert einfach nichts, da ist keine Luftverschmutzung. Und beides zusammen haben wir einfach gemerkt, die Automobilindustrie hat uns auch sehr starke Signale gegeben, wir hätten gerne auch Technologiesicherheit, weil es ist auch eine Gesellschaft, die muss auch investieren. Wenn wir sagen, wir wollen überall irgendwann mal diese Elektromobilität, vielleicht sogar nicht nur für die Pkw, sondern auch für die Lkw, wobei da muss man noch schauen, was passiert, was passiert mit meiner Infrastruktur, das Henne-und-Ei-Problem war die ganze Zeit da. Und wenn man alles parallel macht und auch die

öffentliche Hand und die Pläne nicht klar sind, dann bewegt sich zu wenig und diese Offenheit hätte geklappt, wenn wir nicht dieses Thema haben, wir haben ein fettes Problem mit dem Klima und das müssen wir schnell regeln.

Katja (24:34)

Christoph schüttelt mit dem Kopf.

Christoph

Aber es wird langsamer dadurch, dass du nur BEV machst. Du erreichst es langsamer dadurch, dass du All Electric machst.

Anna (24:44)

Aber ich meine, niemand ist ja dafür, dass bis 35 alternative Fuels für die jetzigen Verbrenner benutzt werden. Da ist doch niemand dagegen. Da ist doch niemand dagegen, wenn es jetzt klappt. Aber ab einem gewissen Zeitpunkt ist es klar, dass wir die Infrastruktur haben werden müssen, damit es full elektrisch funktioniert. Und die Kette ist einfach viel, viel effizienter. Und die Idee, dass wir in, ich weiß nicht wo in der Welt, so viel regenerative, rein regenerative Energie haben werden, dass wir da E-Fuels so viel produzieren können, dass wir nach wie vor transportieren müssen, dass es effizienter in der Kette ist, hier mit dem E-Fuel zu tanken, als mit dem Elektrostrom vom Dach oder vom Windrad neben dran. Egal welche konservative oder progressive Rechnung ich die letzten Jahre verfolgt habe, war es ganz klar, rein elektrisch gewinnt in puncto Luftverpestung, wenn man das irgendwie einbepreist, und in puncto Energieeffizienz. Und wir haben wirklich auch sehr, sehr viel, sind auch alle als Grüne auf Automessen rumgegangen und haben uns mit den Herstellern

auch auseinandergesetzt. Und die haben uns gesagt, vor sechs, sieben Jahren, da geht die Reise hin. Das andere ist, wird gebraucht werden, auch wahrscheinlich für was anderes. Im letzten Moment hat man trotzdem natürlich ein Reichtum da, weil das ganze Know-how über Verbrennungsmotor ist ein Reichtum, wenn man so will, ein geistiges Eigentum. Und es war super schwer, im letzten Moment zu denken, das müssen wir vielleicht loslassen. Und jetzt macht mir auch die Entwicklung, muss ich sagen, mit Euro 7 total Angst, weil durch die Hintertür versucht man jetzt bei Euro 7 doch wieder die E-Fuels und die Biokraftstoffe reinzubringen, um da vielleicht doch nicht sich ganz trennen zu wollen. Und meine Idee ist, an mancher Stelle, lange, lange muss man diese Technologieoffenheit sich anschauen. Aber wenn irgendwann mal die Automobilindustrie oder viele Player sagen, es braucht auch, um Großinvestitionen zu tätigen, auch Technologiesicherheit, für uns war es dann klar, dass wir diesen Weg gehen und wir hoffen, dass wir ihn auch bestreiten. Weil ich finde, das andere ist Dispersionskraft, Verzettelung. Und gesellschaftliche Verzettelung, auch technologische Verzettelung, können wir gerade in dieser Lage nicht gebrauchen. Also das ist mein Plädoyer. Und ja, zum anderen Thema.

Katja

Aber Christoph, ist das nicht auch irgendwie wichtig, weil ich wiederum sehr den Bestand, den wir jetzt haben von 49 Millionen Pkw in Deutschland, wo glaube ich 2 oder 3% erst überhaupt voll elektrisch sind, ist es nicht wichtig, wenn schon eFuels, dann auf den Bestand zu gucken und nicht auf Neuwagen?

Christoph (27:18)

Ja, natürlich brauchen wir EFUs für den Bestand. Was ich nur falsch finde und irgendwie schon eine merkwürdige Art und Weise Politik zu machen ist, zu sagen, okay, da sind bestimmte Unternehmen, bestimmte, weil es sind nicht alle Hersteller gewesen, die gesagt haben, wir müssen All Electric als Technologiesicherheit machen. Es gibt bestimmte Unternehmen, die sich in ihrem als Konzern die Strategie gegeben haben, All Electric zu gehen und wir erfüllen denen durch die Politik, die wir machen, ihren Wunsch und sorgen dafür, dass ihr Modell das ist, das sich ökonomisch durchsetzt. Das ist die Industriepolitik, die beim Green Deal durch die Frage, wir verbieten den Verbrennungsmotor ab 2035 für Neuwagen, die da gemacht wurde. Und das halte ich grundsätzlich für falsch und für Unternehmen, die Politik zu machen. Das ist das, was ich sage.

Anna (28:14)

Aber wir verbieten ja gar nicht den Vergleich zu stören.

Christoph

Doch, wir verbieten die Neuzulassung von...

Anna

Wir verbieten einen Motor, der vor Ort verpestet.

Christoph

Ja genau. Dafür gibt es übrigens liebe Anna, dafür gibt es ja...

Anna (28:24)

Wenn nichts aus der Bestimmung rauskommt, dann wäre er auch raus.

Christoph (28:27)

Dafür gibt es ja, liebe Anna, Regelungen, die die Air-Quality-Richtlinie sind und etc., die dafür sorgen, dass, wenn man mal vergleicht, wie die Situation in unseren Städten vor 20 Jahren gewesen ist, im Vergleich zu heute, sich Dinge sehr, sehr stark verbessert haben. Ich möchte aber einen Punkt machen, denn da haben wir aus meiner Sicht den größten Unterschied. Es gibt Menschen, die tatsächlich glauben, dass wir unseren gesamten Energiebedarf in der Europäischen Union beim Ausstieg aus Kohle, beim Ausstieg aus Kernenergie und ohne russisches Gas ausschließlich durch erneuerbare Energien, die innerhalb der Europäischen Union produziert werden, decken können. Und ich halte das für eine Chimäre. Ich halte das für völlig unrealistisch. Ich glaube, dass wir Partnerstaaten auf der Welt brauchen, wie Marokko oder den Senegal oder Australien oder Chile, wo Energie produziert wird zu deutlich günstigeren Gestehungskosten als bei uns, die dadurch vor Ort durch die Produktion von Energie auch investieren können in ihre Wertschöpfung in ihren Ländern, aber von denen wir Energie nach Europa importieren können. Und dieser Import von Energie, der kann beispielsweise sehr, sehr einfach und unproblematisch über Kraftstoffe, also flüssige Kraftstoffe erfolgen. Und ich habe manchmal den Eindruck, dass es so eine Pipi-Langstrumpf-Politik ist. Weil ich mache mir die Welt, wie sie mir gefällt und wir schaffen das, die Energie in Europa, ausschließlich in Europa herzustellen. Ich halte das für völlig unrealistisch. Und ich glaube, dass da der größte Unterschied ist. Natürlich ist es besser, mit europäischer produzierter Energie ein batterieelektrisches Auto zu produzieren. Am besten, wir haben Batterietechnologie aus

Europa und nicht aus China. Side note. Und das ist natürlich von der Effizienz her super. Die Frage ist, ist das sozusagen realistisch? Und wenn das realistisch ist und sich so durchsetzt, dann brauchen wir auch den Verbrenner nicht verbieten, sondern dann setzt sich ökonomisch das batterieelektrische Auto.

Katja (30:39)

Ja, aber Christoph, das ist nicht Pippi Langstrumpf dann auch? Das muss ich jetzt mal spiegeln. Wenn ein deutscher Verkehrsminister sagt, er jubelt über noch mehr Autos bei Menschen zwischen 18 und 24. Also ist es nicht auch an der Zeit, auch mal auf diesen Bestand der Autos zu gucken? Das ist ja nicht nur in Deutschland der Fall, dass sie sich 45 Minuten am Tag mit 1 Komma etwas Personen bewegen. Da ist die Pippi Lotta auch manchmal bei euch ein bisschen und tanzt, oder?

Christoph (31:13)

Ich hab das nicht verstanden, sorry.

Katja (31:16)

Ja, dass ihr nicht, also das als FDP, also ich kann deiner Argumentation folgen, aber das heißt dann ja auch in der Konsequenz auf den gesamten Bereich Verkehr zu gucken. Und wir können noch nicht diskutieren, allen Ernstes, in der Klimakatastrophe steckend, dass dieser Autobestand bestehen bleibt und einfach in die Elektifizierung oder in die E-Fuels oder wie auch immer. Wir müssen doch auch darauf gucken, wie wir uns Ziele setzen, dass der Energieverbrauch sinkt. Also dass der Energieverbrauch so nicht bleiben darf und auch nicht bleiben

kann, wie wir ihn gerade produzieren. Das ist doch auch Fakt, oder?

Christoph (31:50)

Ja natürlich, aber das erste Ziel beim Thema Klimaschutz ist doch CO2 Emissionen zu reduzieren.

Anna (31:56)

Und Energieeffizienz, weil es ist genau so eine Pipi-Langstrumpf-Geschichte, sich zu denken, dass man es regenerativ nicht in Europa macht, woanders den Strom herbekommt, aber dann dafür viel mehr Energie letztendlich verbraucht, weil die Emissionen im Lebenszyklus vom E-Auto sind einfach 50, 53 Prozent geringer als von dem E-Fuel. Das heißt insgesamt verbraucht dieser Verbrenner, egal was man reinsteckt, mehr Energie. Das heißt, die Lösung zu sagen, weil wir nicht genug haben, holen wir es woanders her und dann sind wir ein bisschen verschwenderisch und noch dazu haben wir das Thema Verpestung nicht gelöst, ist insgesamt, glaube ich, auch nicht fair. Und ich bin da eher für Effizienz, Effizienz, Effizienz. Wir gucken auch nach zum Beispiel Norwegen. Klar, die haben Wasserkraft, aber es gibt schon sehr viele ernsthafte Szenarien, wo man, wenn man Effizienz und Reorganisation des Individualverkehrs, wir das wohl mit erneuerbare Energie aus Europa schaffen können. Es ist aber auch je nachdem, bleibe ich auf einer verschwenderischen Art und Weise, die wir leider gelernt haben. Ich meine, meine Eltern, Großeltern sind immer verschwenderischer geworden, weil dieses - ich bin ja Forstwissenschaftlerin und für mich ist es ja immer wieder krass mir vorzustellen, Millionen Jahre sind diese Pflanzen, diese Fahnen gepresst worden und haben Öl ergeben

oder Kohle ergeben. Das ist eine Superpower. Das ist so wie Millionen Schichten an Wald. Und das haben wir angezapft und sind einfach durch die Decke geschossen damit, haben Räume entdeckt, aber wir merken, so geht das nicht. Wir erhitzen komplett den Planeten. Also wir müssen da runter.

Christoph

Ja, da sind wir uns aber noch einig.

Anna

Genau. Und wenn du einfach nur gucken würdest, wie viel Kahlschlag du machen musst, um einmal zu fliegen, wenn du das sehen würdest, dann würdest du denken, um Gottes Willen, ist das mein Flug wert, dass ich hier so riesig viel Bäume vernichte?

Christoph

Deswegen müssen wir fliegen, ja auch klimaneutral.

Anna (33:46)

Ganz genau. Da sind wir ja ganz beieinander. Wir haben ja auch miteinander gekämpft. Aber trotzdem geht es nicht nur um die Maschinen, die wir haben, mit diesem Gewicht und mit diesem viel Rumstehen, alle anders, sondern es geht auch hauptsächlich um eine Reorganisation. Und eben bei diesem Thema Automobil, sollten wir das, was jetzt einfach möglich ist, die Infrastruktur elektrisch ist ja quasi überall da, da sollten wir so schnell wie möglich umdenken. Und da sind wir ja auch beieinander, dass wir denken, dass für die Alltagsmobilität die Elektromobilität sich durchsetzen wird. Und wenn es für manche Baumaschinen oder für Landwirtschaftsmaschinen tatsächlich andere Kraftstoffe

noch brauchen wird, das ist ja noch gar nicht sozusagen verboten. Also ich meine die großen Maschinen und andere Fahrzeuge, da müssen wir einfach auch schauen miteinander, wie es weitergeht. Aber wir haben jetzt auch Berechnungen und die kennst du ja auch. Wenn wir Stahl der Zukunft, wenn wir die große fette Industrie auch dekarbonisieren werden, werden wir da auch die E-Fuels brauchen oder die SAF, also die Sustainable Aviation Fuels, für das Fliegen. Weil das können wir nicht anders regeln. Wir wollen nicht nach Amerika paddeln. Und deswegen ist es dann eine richtige andere Priorisierung. Wo tun wir dann diese E-Fuel Technologie, wenn wir sie überhaupt so gut haben, dass sie klimaneutral ist in der Kette? Was ich noch nicht gesehen habe. Habe ich mir schon vieles angeguckt, aber so ganz klimaneutral in der Kette haben wir es noch nicht. Ich sage ja nicht, dass wir nicht besser werden können technologisch, aber deswegen sollten wir da auch nicht zu große Hoffnungen draufsetzen. Genau, das ist glaube ich, unser Unterschied ist da etwas klar geworden.

Katja

Ich weiß nicht, Christoph, willst du noch einen Punkt machen? Sonst würde ich einfach mal zum...

Christoph (35:25)

Nur einen Satz vielleicht. In dem Moment, in dem du alternative Kraftstoffe fürs Fliegen produzierst, hast du durch die chemische Produktreaktion sofort auch alle anderen Derivate. Das heißt, du produzierst in dem Moment auch alternativen Diesel und den sollten wir nutzen, um die Fahrzeugflotte zu dekarbonisieren. Zuerst im Bestand und dann später mit klimaneutralem Verbrenner.

Katja (35:53)

Man kann es nicht sehen, weil ihr es nur hört, aber Christoph grinst breit. Ja, ich finde das total schön. Ich finde es gut, wenn man auch mal so in den Diskurs geht. Ich war bei der Fair Finance Week in Frankfurt. Da habe ich wieder mal gemerkt, da durfte ich 10 Minuten Impuls geben. Dann hat sich gegen Ende des Panels, was sich anschloss, ein Herr erhoben und hat so ein paar Dinge geäußert, wo ich gemerkt habe, er hat nicht zugehört. Ich finde es manchmal so schlimm, dass Leute so ein Bild von wem auch immer, von FDP, von Grünen, wie auch immer, haben und die Ohren zumachen, von dem, was gesagt wird, und auf ihrem Pfad bleiben. Man merkt, wo warst du die letzten 45 Minuten? Es war total schwierig, den einzufangen, weil er so wütend auf mich war. Ich habe gesagt, ich bin doch genau, dass der ländliche Raum auch beachtet wird. Das war richtig anstrengend. Ich glaube, umso schöner ist es, so einen Podcast hier zu haben, wo man durchaus auch unterschiedlicher Meinung ist, aber man hört sich zu und bleibt in der Wertschätzung. Das finde ich richtig gut. Wir haben schon mal angefangen mit der Bahn. Ich habe letztes Jahr 5 Wochen Interrail gemacht. Da ich auf Lesereise war, die Geschichte ist noch nicht vorbei, da ich auf Lesereise war und einfach, das mir zwischendurch aus dem Kopf gefallen war - ich habe mir den Pass gekauft. Übrigens an dieser Stelle der Hinweis, es ist kein Jugendprodukt. Ganz viele Leute denken, dass der Interrail-Pass nur für Jugendliche ist. Es ist für jedermann, jederfrau zugänglich. Sogar als Seniorin kriegt er wieder Rabatte. Da noch mal vielleicht dieser Service-Hinweis, dass es ein Angebot ist, das alle nutzen können. Aber ich hatte den Pass gekauft und war dann so naiv, zu glauben, das mache ich dann alles digital. Da

muss ich mich nicht schon Wochen vorher drum kümmern. Dann habe ich, mit schönen Gruß, mich an Elias von Traveling, das ist ein junger Herr aus Österreich, der mit seinem Vater diese Plattform aufgebaut hat, wo man ein bisschen beraten wird, gerade was das grenzüberschreitende europäische Bahnwesen angeht. Ich hatte schon Kontakt mit ihm, er war 18, 19 oder so. Ich hatte das Gefühl, Elias ist schon überall gewesen. Der konnte dir auch immer Empfehlungen geben, wo du über Nacht mal bleiben sollst, weil da gibt es so eine ganz tolle Kirche und so. Ich war so, Wahnsinn, der war schon überall. Und der meinte so, meinst du das ernst, Katja? Du kommst hier so drei Wochen, war es, glaube ich, oder vier, da kommst du jetzt um die Ecke, wir müssen ein paar Sachen per Post anfordern. Und ich so, ja, toll, ich bin auch gerade gar nicht zu Hause. Also ich habe gar nicht so eine postalische Adresse gerade. Und habe dann alles zu meinen Eltern schicken lassen. Und dann die dann wiederum zu mir. Es war absurd, es hat dann nachher geklappt. Aber ich habe auch manchmal, wenn ich einen Zug verpasst habe, da können wir ja auch gleich noch mal reingehen. Also in manchen Ländern ist es ja wie am Flughafen. Du darfst nur an den Bahnsteig, wenn der Zug auch eingefahren ist. Und du kommst nicht mehr ran, wenn der Zug da steht. Das habe ich dann auch gelernt. Also ich habe richtig gemerkt, wie unterschiedlich das je Land auch ist, wie unterschiedlich da auch, dass halt bei manchen Zügen auch nur so viel verkauft wird, wie es Plätze gibt. Also man muss tatsächlich so gefühlt nicht nur unterschiedliche Sprachen können, sondern auch unterschiedliche Bahnsysteme. Das haben wir am Anfang ja auch angerissen. Und da würde ich jetzt einfach auch wieder gern mit Christoph anfangen. Wie guckt ihr auf dieses System? Weil wir in Deutschland haben ja leider die Nachtzüge losgelassen. Also sind als Deutschland ja auch

unglaubliche Nutznießer*innen, dass andere das Nachtzugsystem überhaupt noch vorhalten. Also ich fahre nach Wien nur mit dem Nachtzug. Das würde ich mir gar nicht geben. Ich finde es auch fantastisch, weil die Menschen, die da an Bord arbeiten, man kommt sich immer, als alleinreisende Frau kriegt man auch immer einen Prosecco. Also der Servicegedanke ist da sehr groß. Also wie nähert ihr euch diesem System an? Wie ist da so eure Vision und woran arbeitet ihr konkret Bahn in Europa? Weil es ist ja viel Kraft, auch vorhandenen Flugverkehre auf die Bahn vielleicht auch zu verlagern.

Christoph (40:16)

Also ich glaube, dass das Thema Bahn ein extrem spannendes ist, weil das ein Bereich ist, wo wir extrem viel europaweit machen können. Da geht es um die Frage, durchgängige Tickets über Ländergrenzen zu haben. Da geht es um die Frage, die Standards europaweit zu harmonisieren. Und das sind so die erstmal die wichtigsten Antritte für uns. Und was das Thema Bahn, Nachtzug auf der Bahn angeht, da finde ich es total spannend, dass es diese Renaissance gibt für diesen Bereich und sehr, sehr viele neue Angebote. Deutschland hat ja sein Nachtzugangebot verkauft an die österreichischen Bundesbahnen. Es ist sozusagen gewechselt von der Deutschen Bahn auf die ÖBB. Aber es ist sehr, sehr, in Deutschland gab es nur sehr, sehr wenige Nachtzüge noch. Also von daher ist eine Renaissance, die europaweit entsteht. Und ich finde es total spannend. Und es gibt aber Herausforderungen, die angegangen werden müssen. Denn am Ende ist klar, auch ein Nachtzug muss sich ja irgendwie für ein Eisenbahn- und Verkehrsunternehmen rechnen. Also das muss eine Situation sein, die sich am Markt rechnet, wo die Kunden nachfragen. Und es gibt

bestimmte Strecken, wo die Nachfrage sehr, sehr gut ist, wo es extrem schwierig ist, sozusagen kurzfristig zu buchen, wo man langfristig planen muss. Und das zeigt, dass wir eigentlich nicht genügend Kapazität haben. Das liegt daran, dass wir nicht genügend Rolling Stock haben, also überhaupt nicht genügend Waggons, weil die wurden alle mal abgeschafft, diese Nachtzugwaggons. Und wir brauchen aus meiner Sicht auch eine stärkere Unterstützung, was gerade diese Durchgängigkeit über die Grenzen hinweg angeht, damit man ohne Schwierigkeiten sozusagen durchreisen kann, dass die die Trassen bekommen, wenn sie ein Nachtzugangebot machen wollen. Ich glaube, dass wir da extrem viele Baustellen haben, wo wir als Europa was Positives erreichen können für die Bürgerinnen und Bürger.

Anna (42:35)

Da ihr gleich in euren Vote... Macht ihr das digital mittlerweile, solche Sachen? Nee, ihr müsst richtig hingehen. Okay, dann würde ich jetzt sagen, kommen wir allmählich zum Ende. Anna, deine Sicht noch kurz, dass ihr auch auf jeden Fall eure Stimmen abgeben könnt.

Anna

Ja, das ist ganz wichtig. Ich möchte einfach nur noch mal kurz daran erinnern, dass wir in Deutschland nach wie vor pro Steuerzahler 700 Euro pro Jahr fürs Auto und für die Straße als System, das wird immer noch größer und ausgebaut. Wir müssen es auch instand halten. Und wir waren wirklich jahrzehntelang hinten dran mit der Bahn. Das war Investition pro Kopf. Jetzt mit der Ampel sind wir einfach jetzt viel, viel, viel besser. Muss man einfach auch mal sagen. Und da sind wir ja auch zusammen und an

Bord. Es ist wirklich... Wir sind die Talsohle ist erreicht. Es geht vorwärts. Wir haben natürlich riesige Probleme, was einfach technisch... Es gibt nicht genug Menschen, die jetzt in die Projektplanung gehen, wie schnell wir es möchten. Wir kriegen nicht mal das ganze Geld, was wir eigentlich jetzt haben und entschieden haben, um das System besser zu machen. Aber es muss funktionieren in den Planungen, in den Administrationen, in den Genehmigungsinstanzen. Und nachher müssen wir natürlich auch, was das Thema jetzt Nachtzug angeht, diese Signale setzen. Das System ist etwas, was wir wieder ausbauen wollen. Deswegen plant auch bitte eure Fabriken so, dass wir dieses Rolling Stock auch haben in den nächsten Jahren. Das geht nicht von einem Tag auf den anderen. Das ist einfach traurig, aber es ist so. Und ich denke, wir sind da auf einem guten Pfad. Aber wir haben nach wie vor trotzdem ein bisschen Schwierigkeiten, wenn es mal haushalterisch knapp wird oder wenn es um Priorisierung geht, wirklich zu sagen, das Höchste, was wir gerade immer so besprechen können im Kontext, ist Level Playing Field, also ein ähnliches Niveau für alle. Und dann soll sich das Bessere durchsetzen. Wenn man aber die Klimakosten einberechnet, sollten wir eigentlich massiv mehr in die Alternativen investieren im Vergleich - und ich sage es jetzt mal - zur Straße. Und es ist schwierig, weil ich meine, die Straße kann man nicht einfach kaputt gehen lassen. Aber da muss man sich jetzt echt bei jeder neue Spange und klein, muss man sich jedes Mal die Frage stellen, was sind wirklich die ökologischen Kosten und was kann ich aber dafür in dem anderen System machen? Also wir gehen da wirklich Schritt für Schritt in die Ausbildung der Menschen, in bessere Harmonisierung. Aber wir kriegen es nicht von einem Tag auf den anderen. Und die Nachfrage ist viel zu hoch. Also es ist toll für das

System. Aber wir sollten bedienen können, Menschen, die das als transsibirisches Pendant für Europa sich über mehrere Tage in so einem Luxusding vorstellen können. Wir sollten uns das vorstellen können für Leute, die wirklich pendeln und die abends den letzten Termin um 19.30 Uhr haben und am nächsten Morgen um 8, dass das gut funktioniert und einfach funktional ist. Das sind verschiedene Preiskategorien.

Christoph (45:19)

Und häufig kommen die Züge zu spät an.

Anna (45:21)

Ganz genau. Wir haben nicht die richtigen Passagierrechte. Wenn eine 5-köpfige Familie sich entscheidet, das nicht mal mit dem Auto zu machen, sondern weit weg nach Stockholm oder wie auch immer mit dem Nachtzug. Tolles Abenteuer. Wenn mein Zubringerzug Verspätung hat, ich aber nachher gesagt bekomme von der anderen Firma, es hat aber nix mit uns zu tun, selber schuld, ihr sitzt jetzt auf eurem Ticket, das ist keine Möglichkeit. Da brauchen wir kräftigere Passagierrechte. Wir müssen da manchmal auch gegen die Bahn ein bisschen angehen. Weil wie du es eingangs sagtest, die wollen oft ihr kleines Geschäftsmodell der Daten, ihre Sonderkarten bei sich behalten. Und die merken nicht, und da will ich jetzt mal auch mal einen Vergleich machen, die Flugbranche muss man denen lassen, sie ist gewohnter, international zu agieren, ist smarter. Die streiten untereinander, aber treten hier auch uns gegenüber wie eine 1 mit ihren Forderungen auf. Und das muss die Bahn, und ich lade sie auch einen dieser Bahnsektor lernen. Untereinander können sie wohl auch ein bisschen kebbeln, mir macht das nix aus. Aber sie sollten

als selbstbewusster Agent des Kampf gegen Klimawandel hier auftreten und auch mal was einfordern. Auch Geld, auch Invest, auch Regeln, die sie nach vorne bringen. Und das tun sie noch zu zögerlich und klopfen lieber in ihrem jeweiligen Minister einmal an, dass er im Rat mal was da ein bisschen dreht. Aber nicht als gesamter Sektor, dass die auch mal nach vorne kommen. Ich träume von so einem Güterverkehr wie ein Tetris. Das ist alles möglich. Und wenn man nach Asien guckt, da sieht man, die haben quasi nur einzelne Linien. Aber wenn man das Netz sich von Europa anguckt mit der Technologie und der Digitalisierung, da ist so viel mehr möglich. Das gibt mir immer wieder Hoffnung. Auch wenn ich diese Hoffnung so lang vor mir tragen muss, weil es wirklich langsam vorangeht.

Katja

Ich glaub an dieser Stelle können wir alle, die in deutschen Zügen arbeiten, einfach nur kurz unseren Hut lüften. Weil das immer wieder für mich... Das ist so fantastisch, was für einen Job die machen. Ich war gestern auch mit einer Teamleiterin von Lokführer*innen. Die arbeiten trotzdem, sagen wir mal so. Das muss man echt so auf den Punkt bringen. Das ist richtig toll, den Job, den die machen. Ich danke euch für diesen wertschätzenden und dann auch manchmal knackigen Diskurs. Entlasse euch jetzt in eure politische Arbeit und wünsch euch noch einen schönen Tag.

Anna

Wir gehen jetzt mal wählen und gucken, was bei Euro 7 rauskommt. Hat Spaß gemacht. Das ist richtig toll. Danke, Christoph. Danke, Katja.

Christoph

Ciao.