

SheDrivesMobility 77 - Claudia Kemfert

Katja Diehl (0:16)

Hallo und herzlich willkommen. Mein Name ist Katja Diehl. Alle 14 Tage lade ich hier bei She Drives Mobility Menschen ein, die nicht unbedingt immer nur auf die Mobilitätswende als solches schauen, die mit mir aber die Mobilitätswende gestalten, weil sie den Horizont erweitern, Ideen mitbringen und Anregungen geben. Zunächst ein paar kleine Dinge in eigener Sache. Mein Buch ist wieder lieferbar. Das freut mich sehr. Papiermangel hatte dazu geführt, dass es nicht immer in euren Buchhandlungen liegen konnte. Aber die von Fischer haben sich gekümmert. Die dritte Auflage ist nun gedruckt. Ihr könntet eventuell sogar eine Nachricht bekommen haben von eurem Buchladen, dass das Buch nun wieder in den Regalen bei euch vor Ort liegt. Da solltet ihr es auch kaufen. Ich freue mich sehr, dass 'Autokorrektur' viele von euch anregt, mal anders auf Mobilität zu schauen. Mir ist auch schon zurückgespiegelt worden, dass in manchen kommunalen Veranstaltungen schon Sätze aus meinem Buch zitiert worden sind. Das freut mich, denn ich will das Buch nicht nur verkaufen, das muss ich natürlich, damit es sich verbreitet, aber ich will vor allen Dingen, dass ihr Anregungen für eure eigene Arbeit vor Ort erhaltet, wie man auf Mobilität schauen sollte, wenn man wirklich alle mitnehmen will. Ich danke euch auch für die ersten Lesungen, die ich gehalten habe. Hallo und liebe Grüße nach Halle an der Saale, nach Bochum, nach Köln, nach Baden bei Wien und nach Wien. Denn dort werde ich auch die nächsten Lesungen halten. Es macht Spaß, mit euch in Kontakt zu kommen. Es macht Spaß, positives Feedback zu erhalten.

Offline ist das sehr viel wertvoller als mancher Online-Hass. Ihr zeigt mir, dass ihr euch gesehen fühlt, dass ihr merkt, dass es normal ist, auch mal zu fordern, ohne Auto unterwegs sein zu dürfen. Ich hoffe, wir werden alle lauter, dass möglichst jeder Mensch sein Leben ohne eigenes Auto gestalten kann. Denn das ist ja so ein bisschen meine Mission. Jetzt aber zum Podcast. Ich habe Prof. Claudia Kemfert schon mal in meinem Podcast gehabt. Das ist schon gefühlt ewig her, war aber zu Anfang der Pandemie. Dann habe ich sie bei 'hart aber fair' gesehen und mich total darüber geärgert, dass es ein klassisches Szenario war, wo eine Frau nicht bestehen durfte gegen die Herren, die sie immer unterbrochen haben. Ich habe sie angefragt: "Claudia, wollen wir nicht mal ein Twitter-Space zusammen machen und mal aus wissenschaftlicher Sicht auf die Verkehrswende schauen? Ich verspreche auch, dass ich dich aussprechen lassen werde und dass wir ins Gespräch kommen." Sie hat spontan zugesagt, was mich sehr freut. Es gab einen super regen Austausch, auch im Nachgang an dieser Aufnahme. Die ist jetzt nicht im Podcast, weil das ist, glaube ich, etwas schwer zu hören, wenn man nicht dabei war. Aber ihr erfahrt die drei Mythen zur Mobilitätswende und ihr erfahrt die drei Dinge, die auf jeden Fall getan werden müssen. Ich freue mich sehr, wenn ihr meinen Podcast empfiehlt. Ich freue mich sehr, wenn ihr mein Buch lest. Ich freue mich sehr, wenn ihr bei Steady zum Beispiel den Newsletter abonniert, den ich dort immer wöchentlich herausgebe. Und jetzt wünsche ich euch ganz viel Spaß mit She Drives Mobility und Professor Claudia Kemfert.

Katja Diehl (3:12)

Schön, dass du da bist.

Prof.in Claudia Kemfert (3:13)

Hallo Katja, grüß dich. Hi, ich muss mich erst mal unmuten oder weniger stumm schalten. Sehr schön, ich höre dich. Hallo, wie geht es dir?

Katja Diehl (3:23)

Sehr schön. Ich bin soeben in Bochum angekommen und habe heute Abend wieder eine Lesung und freue mich jetzt schon auf die Nightjet-Fahrt nach Wien.

Prof.in Claudia Kemfert (3:34)

Ja, das klingt super.

Katja Diehl (3:35)

Morgen bin ich in Wien, das wird toll. Und gestern...

Prof.in Claudia Kemfert (3:38)

Das heißt, du sitzt im Zug jetzt, oder wie?

Katja Diehl (3:40)

Nee, ich bin gerade hier unten in der Hotelhalle, wo ich gerade dazwischenstehe. Da ist das WLAN auch besser, glaube ich, als im Zug. Genau. Ich freue mich sehr, dass das heute klappt, weil ich glaube, wir brauchen mal Raum und Zeit, um so ein paar Dinge zu besprechen. Ehrlich gesagt, das Format, in dem du zu Gast warst, war ja auch Anlass, das mal ja so anzustreben. Das gucke ich gar nicht mehr, weil das eben leider immer so ein bisschen so verläuft, wie es nun mal verlaufen soll. Einfach nur Konfrontation und nicht nach Lösungen suchen. Ich habe vorhin schon mal so ein bisschen gefragt, was die Leute interessieren würde, auch auf den Blick der Wissenschaft auf die Mobilitätswende. Aber vielleicht machst du, um für uns alle so ein kleines Stretching und Anwärmen zu machen, aus deiner Sicht der Dinge mal so wissenschaftlich betrachtet: Wo stehen wir eigentlich gerade? Also was ist eigentlich gerade der Status Quo auch von

Mobilität, von Verkehr? Auch natürlich klimatisch gesehen, dass du so ein paar Zahlen, Daten, Fakten vielleicht mal gibst.

Prof.in Claudia Kemfert (4:44)

Ja, also erst mal vielen lieben Dank, liebe Katja, dass ich heute dabei sein darf, ein bisschen mehr erzählen darf als kürzlich. Das ist ja schon mal wunderbar und auch nochmal Kompliment für dein tolles Buch. Ich habe es noch nicht ganz durch, aber ich habe es wirklich mit Begeisterung gelesen. Kann ich nur allen, die da zuhören, wärmstens ans Herz legen, weil ich finde, es ist sehr gelungen, weil nicht nur Fakten genannt werden oder auch toll geschrieben ist, sondern weil und das finde ich besonders gut, da viele Menschen zu Wort kommen aus unterschiedlichsten Richtungen, Perspektiven, eben auch von jung, alt, je nachdem, was für Lebensthemen man hat und welche Einschränkungen man auch hat, in welcher Richtung auch immer. Und das finde ich wirklich, finde ich wirklich sehr gelungen. Also da großes Kompliment.

Katja Diehl (5:32)

Dankeschön.

Prof.in Claudia Kemfert (5:33)

Ja, das freut mich sehr, freut mich sehr. Und du hast ja jetzt auch viele Lesungen und so weiter. Das finde ich natürlich auch super, dass da auch viele Leute zuhören und das in Präsenz ja offensichtlich auch stattfindet, wenn du da unterwegs bist. Das freut mich ja auch. Ja, das geht. Geht also wieder, dass man sich da irgendwie trifft.

Katja Diehl (5:48)

Genau, wir haben halt natürlich unter Corona-Auflagen, aber es ist auch ehrlich gesagt, das ist ja ein doppelter Druck. Ich will das Buch natürlich verkaufen. Gar keine Frage. Aber ich will ja

auch was damit bewirken. Und die schönste Lesung, da haben sich direkt die Leute hinterher auch zusammengesetzt, also haben gesagt: "So wir gehen hier jetzt nicht raus, ohne dass wir nicht irgendwas tun." Und genau das hat dann natürlich mein Herz gefüllt, weil ich genau das ja auch bewirken möchte. Und es gibt tatsächlich auch die Resonanz, dass einige sagen: "Das und das habe ich noch nicht so gesehen." Also durch die Geschichte, die ich da erzähle, gibt es ja einfach auch Facetten, was Mobilität eigentlich ausmacht und was Leute vielleicht auch ins Auto drängt.

Prof.in Claudia Kemfert (6:27)

Ja, genau. Und das finde ich auch sehr erhellend. Ja, also das waren ja einige Beispiele von dem, wo du dann auch sagst: "Ich frage immer zu Anfang: Musst du fahren oder willst du fahren?" Ja, und das ist ja auch ein großer Unterschied. Ja, manche werden ins Auto gezwungen, aus welchen Gründen auch immer, obwohl sie es gar nicht gut finden. So und das finde ich mal so eine Perspektive auch von den Menschen her. Das finde ich sehr, sehr gut. Also insofern großes Kompliment. Da ist sehr schön. Und ich hoffe, dass da auch viele, viele mitmachen. Und sich auch umsteuern. Weil ich glaube, es sind zwei Wege. Also vielleicht ist das Stretching so ein bisschen aus der Wissenschaft gekommen. Wir haben ja auch im Rahmen des für Umweltfragen ein Sondergutachten erstellt. 2017. Das ist ja immer so diese Makro-Ebene. Man guckt von oben drauf: Wo stehen wir? Was ist notwendig? Und das Buch, deswegen habe ich es gerade erwähnt, ist ja so eine Mikro-Ebene. Ja, ist auch von den Menschen kommen. Was können Menschen tun? Wo kann man sich auch verändern? Wie kann man sich anpassen? Und was sind auch die Anforderungen dafür? Aber jetzt mal so diese Makro-Ebene, die

Top-Down-Ebene. Ist es eben so, ein paar Daten, Fakten, was du gerade sagtest, dass der Verkehrssektor auch verantwortlich ist für den Klimawandel. Also auch in Deutschland über 20 Prozent der Emissionen kommen eben aus dem Verkehr und die müssen so schnell wie möglich gesenkt werden. Und wir verbrennen dafür Öl, importieren Öl, im Übrigen auch aus Russland. Das interessiert uns im Moment ja auch. Wir importieren sehr stark dafür Öl, Benzin und Diesel und verbrennen dies und verursachen damit eben nicht nur klimawirksame Treibhausgase, sondern eben auch lokalen Feinstaub. Und nicht nur das, gerade jetzt der Verkehrssektor ist eben geprägt von der Nutzung des Verbrennungsmotors auch im privaten Bereich, private Pkw, aber auch zur Logistik und Verkehr insgesamt. Das heißt, da gibt es verschiedene Stellschrauben und auch Hebel, wo man ran muss, einerseits die Emissionen zu senken, aus Klimaschutzgründen umzustellen, eben auf emissionsfreie Mobilität. Aber das haben wir in dem Gutachten sehr deutlich gemacht. Das kann nicht einfach nur heißen, dass man jetzt einen Verbrennungsmotor austauscht mit einem Elektromotor beispielsweise, sondern es muss um Verkehrsvermeidung, Verlagerung und Optimierung gehen. Und Vermeidung heißt eben weniger Fahrzeuge. Also das beschreibst du ja auch so schön in dem Buch. Die vielen Fahrzeuge sind ja eigentlich keine Fahrzeuge, sondern Stehzeuge. Sie stehen am Tag durchschnittlich 23 Stunden am Tag herum und verbrauchen dafür Platz, Parkplätze. Und wir haben wahnsinnig viel Infrastruktur. Platz, den wir eigentlich auch nutzen sollten für Grünanlagen, für Spielplätze, für Menschenbegegnungsorten, was auch immer. Und nicht jetzt unbedingt für die Stehzeuge. So das ist das eine. Das zweite ist eben auch Verlagerung, das heißt mehr auf die Schiene zu verlagern, auch die Logistik,

aber insgesamt eben auch den Schienenverkehr stärken. Und wenn wir in der aktuellen Diskussion sind, muss man ja auch fragen, wie weit wir die sehr autozentrierte Politik, die wir haben, noch so aufrechterhalten sollen können, weil wir eben sehr schnell jetzt wegkommen müssen vom fossilen Verbrennungsmotor. Weg von Benzin und Diesel hin mehr zu Elektromobilität und auch dem Einsatz von Schienenverkehr, ÖPNV und so weiter. Und das fängt bei der Straßenverkehrsordnung an und endet beim Verkehrswegeplan. Ja, also alles ist derzeit auf das Auto ausgerichtet und da muss man ran. Wir brauchen eher ein Mobilitätskonzept, also eine Mobilitätsverordnung, die eben nicht nur auf den Autoverkehr sich konzentriert, sondern eben auf die Mobilität als Ganzes. Und auch die inklusive Mobilität. Und das gehört ja letztendlich auch dazu. Sprich, also wir haben so viele unterschiedliche Stellschrauben, wo wir ran müssen. Und wir haben damals auch eine lange Liste an Vorschlägen gemacht, um was es geht. Also die Einführung einer Elektro-Auto-Quote beispielsweise ist natürlich nur eine Komponente. Aber es geht ja auch um Verkehrsvermeidung. Es sind noch wahnsinnig viele umweltschädliche Subventionen, die wir haben im Verkehrssektor, über 28 Milliarden. Die Steuererleichterung für Diesel. Also ich meine, worüber reden wir jetzt aktuell wieder? Händlerpauschale ist auch eine umweltschädliche Subvention, die eigentlich abgeschafft gehört, sondern eher in Richtung Mobilitätsgeld, und zwar gerne auch den ÖPNV halb so teuer machen. Das ist eine Maßnahme auch in der aktuellen Krise. Und wir reden auch noch über Energiebesteuerbefreiungen, die wir haben beim Kerosin. Also die Inlandsflüge brauchen wir ja gar nicht, sondern eher eine Stärkung des Bahnverkehrs. Also eine lange, lange Liste an notwendigen Schritten. Also da habe ich

jetzt mal so kurz umrissen, was die Makro-Ebene angeht, warum es so wichtig ist, dass wir umsteuern, um eben einerseits uns unabhängig zu machen von Autokraten dieser Welt, ja, dass wir keine Importe aus Russland benötigen oder aus anderen autokratischen Ländern, die uns ihr Öl teuer verkaufen oder Benzin und Diesel, sondern eher uns unabhängig machen mit unserer eigenen Mobilität, mit strombasierter Mobilität und dann auch gleichzeitig noch Klimaschutz betreiben, weil das geht ineinander über. Also das ist ja häufig so ein Missverständnis, was da an den Tag gelegt wird. Also wenn wir über Benzinpreise reden und darüber ging es ja am Montag, das ist ja das Skurrile und dann gesagt wird: "Aber über Energiewende reden wir heute nicht", ist das so falsch, wie es nur sein kann. Weil es geht nicht ohne, weil die Energiewende bedeutet ja mehr Ökostrom, bedeutet weg von fossilem Öl, bedeutet weg von fossilem Gas, gerade aus Russland und eben dem Einsatz von Ökomobilität und strombasierter Mobilität durch Fahrzeuge und auch Schienenverkehr und auf der Straße. Also insofern gab es ein großes Unverständnis von meiner Seite auch am Montagabend, welches ich da versucht habe mehrfach zum Ausdruck zu bringen, was mir aber nicht gelungen ist, weil ich drei Herren in der Runde hatte, die alles ganz anders gesehen haben und ich nicht wirklich durchgekommen bin, aber hinterher wahnsinnig viele positive Rückmeldungen bekommen habe, die ich echt sehr schätze. Und das ist bei dir Katja ja glaube ich auch so, dass du viel im Austausch bist mit Menschen, auch auf Twitter. Das tut echt gut, wenn man da aus dem Abend rauskommt und irgendwie denkt: „Meine Güte, ich habe gedacht, wir wären weiter so“, aber das ist auch in den Diskussionen stehen und das ist offensichtlich nicht so. Und dann aber viele Menschen da draußen irgendwie sagen: "

Also so wollen wir das nicht mehr. Also so wollen wir es wieder sehen, so wollen wir es wieder erleben“, und einen dann auch unterstützen. Das finde ich echt toll und das tut dann auch wieder gut und gibt wahnsinnig viel Kraft und Energie, da auch weiter zu argumentieren. Ja, also jetzt, aber ich will hier keinen Monolog machen.

Katja Diehl (13:23)

Nein, alles gut. Aber ich finde es trotzdem wichtig, dass du das sagst, weil das unterschätzen Leute manchmal auch, glaube ich, dass das gut tut. Also diese Fragen erreichen mich ja auch, wenn da wieder so Streits sind oder irgendwelche Dinge, wo man sich auseinandersetzt, da reicht auch eine DM, da reicht auch einfach zu sagen: "Hey, ich bin da, ich weiß zwar gerade nicht, was ich tun soll, aber wenn...", ne? Ich glaube, das ist etwas, das kann man gar nicht oft genug betonen, dass es gar nicht darum geht, jetzt sich in jeden Fight mit uns beiden oder so reinzustürzen, sondern eher zu sagen: "Ich bin da. Ich finde gut, was ihr macht, aber ich kann da nicht selber auch noch tätig werden, aber bitte macht weiter." Ich fand es halt einfach wirklich, also ich habe natürlich dann die Snippets gesehen, es war halt schwer auszuhalten, auch als Zuschauerin, weil das so eine Diskussionskultur ist, wo einfach die Sendung an sich war ja fast gescrriptet, also das war ja irgendwie klar, dass sie in eine bestimmte Richtung wollen, aber es war ganz spannend, weil ich wurde auch gefragt: "Frag doch bitte Claudia mal: Was sind die drei größten Mythen?" Also welche, wo du auch das Gefühl hast, das kenne ich aus meiner Arbeit auch, wo du jedes Mal sagst: "Oh, muss ich dir das jetzt echt nochmal erklären?" Was sind so die drei Sachen, gerade vielleicht auch im Sinne von 'Mobilitätswende geht nicht ohne Energiewende', wo du sagen würdest, was sind die drei

Sachen: „ehrlich gesagt möchte ich das nicht mehr diskutieren“, also mir fällt jetzt spontan Wasserstoff natürlich ein, aber vielleicht fallen dir auch noch andere Dinge ein? Aber es war tatsächlich eine Frage: Was begegnet dir immer wieder, wo du das Gefühl hast: "Ich muss da immer wieder gegen an", obwohl das faktisch schon bewiesen ist, dass es nicht der Weg ist?

Prof.in Claudia Kemfert (15:02)

Ja, also da gibt es mittlerweile so viele. Ich hatte ja damals ein Buch geschrieben, 'Kampf um Strom'. Die Kapitel haben sich nur mit Mythen auseinandergesetzt. Also nur damals waren zehn Mythen, also zehn Kapiteln, die ich da auseinandergepflückt habe. Das fing beim Ökostrom an, ‚Kosten-Tsunami‘, ‚Energie- wende geht nicht‘. Grundlast, das kam ja bei der Sendung auch wieder: "Wir brauchen Grundlastkraftwerke und das kann nur Gas." Das ist total falsch. Es ist eben nicht so. Grundlastkraft- werke meinen eben Kraftwerke, die dauerhaft durchlaufen wie Atom und Kohle. Und die passen aber nicht zu den Erneuerba- ren. Da geht es mehr um Residuallast und nicht um Grundlast. Und Gaskraftwerke sind auch Spitzenlastkraftwerke. Also da müsste man einen Einführungskurs machen in die Energiewirt- schaft, die dann aber in so einem Abend nicht geht. Aber diese Begriffe geistern darum wie ‚Zappelstrom‘, ‚Kosten-Tsunami‘, ‚erneuerbare Energien‘, ‚Dunkelflaute‘ ist ja das übliche. So wenn der Wind nicht weht, die Sonne nicht scheint. Das sind immer diese zwei Wochen im Jahr, die alle da interessieren, was ja auch spannend ist. Aber wir haben letztendlich 50 Wochen im Jahr, wo wir wahnsinnig viel Sonne haben wie heute beispiels- weise und auch Wind und sehr viel Überschuss an Strom. Wo geht der hin? Und dann ist es eben sinnvoll, den Strom zu nut- zen. Und das ist dann in der Elektromobilität, im Auto, auf der

Schiene oder dann letztendlich auch zur Herstellung von Wasserstoff. Aber das würde ich sagen, ist auch ein gängiger Mythos der Wasserstoff beziehungsweise das Elektroauto, was umweltschädlich sei, was eben mit Kinderarbeit hergestellt wird, was umweltschädlich sei. Es gibt da keine seltenen Erden oder Rohstoffe, muss man ja nennen, die da zum Einsatz kommen können. Die wären dann knapp. Also das sind so diese Mythen um das Elektroauto herum, die mir immer wieder begegnen. Auch orchestriert, das kenne ich aber von der Energiewende-Debatte auch, wo man immer dann gegen ‚Zappelstrom‘ und ‚Kostens-Tsunami‘ und ‚Dunkelflauten‘ argumentieren muss. Aber die Mythen halten sich eben. Und das ist rhetorisch sehr clever von denjenigen, weil man redet nur über die Mythen und dann in den Köpfen sind nur die Mythen und nicht die Antwort. Und das ist rhetorisch clever. Deswegen haben wir permanent diese Abwehrschlachten, die man da verbal kämpfen muss, weil man immer erst mal dieses Wort erklären muss. Und dann ist man schon in der Rechtfertigungsschleife. Genauso wie bei der Elektromobilität auch, wo dann eben behauptet wird: "Die Rohstoffe werden mit Kinderarbeit abgebaut." Das ist ja auch zum Teil berechtigt, die Kritik. Nur wieso fragen wir das nicht beim Handy? Wieso fragen wir das nicht beim Computer? Wieso fragen wir es nicht beim Bildschirm, bei der ganzen Elektronik? Wieso fällt uns das immer nur bei der Windenergie oder dann beim Elektroauto ein?

Katja Diehl (17:46)

Und Öl ist ja auch nicht so sauber.

Prof.in Claudia Kemfert (17:50)

Genau, Öl ist überhaupt nicht sauber. Genau, die muss man auch noch teilweise aus der Tiefsee holen oder verbuddeln von gan-

zen Pipelines. Das ist auch umweltschädlich, wird aber nie ein Buhei drum gemacht. Irgendwie so. Und das ist das eine. So also Elektromobilität ist schon auch mit einigen Problemen behaftet. Aber es geht hier wirklich darum zu sagen, also wenn der Ökostrom, also wenn es ökologisch hergestellter Strom ist, also mit Sonne, Wind, Wasser, mit Ökostrom getankt wird, dann ist dieses Auto umweltfreundlicher als Benzin oder Diesel. Das gilt immer. Und das ist das eine. Das zweite ist aber auch, dass man die Rohstoffe, die wertvollen Rohstoffe dann eben auch recyceln muss. Und da auch von vornherein hohe Kreislaufwirtschaftsgesetze einführt, hohe Recyclingquoten, Nachhaltigkeit und Sozialstandards einführt, auch international. Die sollten immer gelten für alles, für alle Produkte. Aber bei der Elektromobilität interessiert uns das ja auf einmal so stark. Das ist so das eine. Der Wasserstoff ist das, was du schon sagtest. Das war ein zweiter Mythos, wo eben "Wasserstoff ist die Antwort auf alle Fragen. Ist das neue Öl." Deswegen hatte ich da auch federführend im Sachverständigenrat ein Sondergutachten erstellt und auch das Wort geprägt. Danke dir Katja auch für die nette Widmung in dem Buch. 'Der Champagner unter den Energieträgern', also Wasserstoff ist kostbar, ist rar, ist nur etwas für besondere Anlässe und eben nicht in dem SUV-Tank. Sollte dort nicht verschwendet werden oder in der Heizung, sondern eher dort, wo man keine direkte elektrische Alternative hat. Also sprich im Industriebereich ist das besonders wichtig. In der Schwerindustrie, da brauchen wir den Wasserstoff letztendlich auch. Und der muss eben sehr energieintensiv hergestellt werden und nicht mit emissionsintensiven Energien. Also wenn man jetzt mit Gas Wasserstoff herstellt, wie Norwegen das jetzt plant oder auch Russland, das ja auch schon angeboten hatte, dann

erhöhen sich die Emissionen. Dann sinken sie gar nicht. Das ist dann nicht wirklich sinnvoll. Oder eben mit Atomenergie ist auch nicht sinnvoll, weil nicht nachhaltig. Und deswegen sollte man da also deswegen nur grüner Wasserstoff sollte man mit Ökostrom Wasserstoff herstellen. Aber man braucht eben drei bis fünfmal so viel Energie, um Wasserstoff herzustellen. Und deswegen ist es immer besser, man nutzt den Ökostrom, sobald man ihn hat, direkt in der Wärmepumpe mit der in der Elektromobilität und hat damit eine enorm hohe Effizienz. Das ist das. Das ist so der zweite Mythos, würde ich sagen, der einem immer begegnet. Und der dritte ist dann, dass gesagt wird: "Es gibt nicht genügend Strom für die Elektromobilität", also dass man dann eben dann Atomkraftwerke oder Kohlekraftwerke braucht. Auch das ist Unsinn. Also die Elektromobilität ist ja sehr viel energieeffizienter. Und das ist eben deswegen muss man über Energiewende reden, wenn man auch über Benzinpreise reden will. Man muss schon erläutern, dass das jetzige Energiesystem sehr verschwenderisch ist. Und wir, wenn wir auf Ökostrom umstellen und den Ökostrom sofort nutzen in der Wärmepumpe, in der Mobilität, in dem Auto oder in dem Zug, dann halbieren wir den Primärenergiebedarf. Sprich, wir brauchen also der jetzige Primärenergiebedarf wird ja gedeckt aus Öl, Kohle und Gas. Und diese Menge brauchen wir in der Zukunft nicht mehr. Wir brauchen nur noch die Hälfte. Deswegen muss man auch nicht so viel Windanlagen zubauen oder Solarenergie. Wir müssen zubauen, aber nicht in der Größenordnung, wie manche Hobbyenergiewissenschaftler sich da auf ihrem Küchentisch im Excel-Pfeil da irgendwie hinmalen. Die selbsternannten Energieexperten, die plötzlich dahin montieren und sich das ausdenken. So, das muss man aber deutlich sagen. Und

deswegen, wenn man dann Wasserstoff produziert, braucht man ganz viel mehr Strom. Ja, und dann braucht man auch ganz viel mehr Windanlagen. Und das ist deswegen nicht sinnvoll. Und das muss man dann schon erläutern. Also insofern, es gibt Strom, wenn wir es effizient und klug machen. Und das ist nicht so kompliziert und auch nicht so schwierig, weil auch die Elektromobilität sogar preiswerter ist. Wenn der Ökostrom preiswert ist, dann ist das durchaus machbar.

Katja Diehl (22:09)

Das Krasse, was ich halt finde, du arbeitest ja auf wissenschaftlicher Seite an der Mobilitätswende und ich komme ja von Menschen und den Bedürfnissen ausgehend. Und das ist ja beides in der Verkehrspolitik, die wir gerade haben. Beide unsere Felder werden ja sehr faktenavers behandelt. Also einmal wird auf meiner Seite behauptet: "Das System, wie wir jetzt haben, passt allen. Alle, die ein Lenkrad in der Hand halten, wollen auch Autofahren und so weiter." 13 Millionen Erwachsene in Deutschland haben auch noch nicht mal einen Führerschein. Eine ziemlich große Gruppe. Und das ist ja die Minimumgruppe. 13 Millionen Menschen sind ja auch zu jung. Also bei Kindern wird dann gesagt: "Ja, da können die Eltern, die ja fahren, wo ich sage: "Ja toll, wäre ja schöner, wenn die Kinder mobil sein könnten." Und auch deine Fakten, du warst ja jetzt schon unglaublich nah an der Politik und hast beraten. Woher kommt das, dass das so zäh ist, dass eigentlich alle Sektoren schon gewisse Hausaufgaben gemacht haben und im Verkehr sich gar nichts bewegt?

Prof.in Claudia Kemfert (23:03)

Ja, das ist eine super Frage. Das ist wirklich, da bin ich auch ratlos. Also irgendwie im Verkehrssektor halten sich da die Mythen eben sehr lange. Und die Automobilwirtschaft arbeitete da bis

vor kurzem eben auch gezielt dagegen, also gegen und gegen eine Umstellung. Und daher kommen ja eben diese ganzen Mythen. Da müssen wir uns da nichts ausdenken, sondern wir wissen es aus der Empirie, aus den wissenschaftlichen Studien, dass zum Beispiel Mineralölkonzerne 40 Jahre lang Milliarden Euro für PR-Kampagnen ausgegeben haben. Und diese Mythen reden wir hier die ganze Zeit. Die sind einfach unheimlich klug und clever und bombardieren da eben diese Mythen in den Diskurs und wir jetzt von der Wissenschaft kommen, versuchen Fakten einzubringen, aber in dem Moment, wo man dann eben schon gegen Mythen argumentiert, ist man schon in der defensiven Lage und kommt da nicht mehr durch. Es ändert sich erst, wenn die Wirtschaft selber transformieren will. Das merkt man jetzt ja auch. Die Mythen-Diskussionen werden weniger, bei den Politikern, bei manchen kommt das eben zeitverzögert offensichtlich an. Ja, also die haben dann noch nicht so ganz mitbekommen, dass die großen Energiekonzerne auf erneuerbare Energien setzen, dass große Automobilkonzerne umsteuern und sind dann noch in ihren alten Narrativen gefangen und müssen sich da wieder neu briefen lassen. Also das ist schon auch jetzt ein Wandel, in dem wir sind. Und beim Verkehrssektor sind wir erst am Beginn des Wandels. Und das kenne ich aus der Energiewirtschaft. Mich erinnert der Verkehrssektor an die Energiewirtschaft von vor 20 Jahren, wo man genauso immer dagegen gekämpft hat, alles Mögliche gestreut hat, die den Wandel da umschippen wollten und auch Studien erstellt haben, massiv bekämpft hat und mit Mythen überzogen hat. Und da geht es ja auch um die Diskreditierung von Personen bei dir oder die Wissenschaft bei mir. Das gehört zu deren Kampagne dazu. Da gibt es ja auch Logbücher, die man kennt, mittlerweile, wo das drin-

steht. Ja, und deswegen gehört das eben auch zu diesem wissenschaftlichen Diskurs zum Teil dazu. Und da muss man einfach immer wieder die Erkenntnisse gegenhalten und wissenschaftliche Erkenntnisse gegenhalten. Und beim Verkehrssektor, deswegen hatte ich viel dafür in 2017 im Rahmen des Sachverständigenrats, das erarbeitet, erschien es mir dringend notwendig, da auch eine größere Aufmerksamkeit drauf zu verwenden, weil sich da so wenig tut. Und so ein Sachverständigenrat, die haben dann ja auch schon einen Impact. Also wir saßen dann schon im Parlament und auch beim Verkehrsministerium, haben die Dinge dort vorgetragen. Und das wird dann schon auch wahrgenommen. Und sobald die Konzerne selber auch was verändern wollen, geht es auch ein bisschen mehr in die Richtung. Aber die Beharrungskräfte sind da einfach enorm. Da darf man sich nichts vormachen. Hier geht es ja auch noch zusammen mit der Ölwirtschaft und der Gaswirtschaft. Das sind ja diese ganz alten Verquickungen, die man ganz schwer aufbekommt. Und wenn es um Öl geht, hier Benzin und Diesel und dann noch Automobilproduktion. Da ist einfach eine riesen Lobby dahinter, die diese Geschäftsmodelle aufrechterhalten wollen. Das ist meine Wahrnehmung dahinter, warum man sich da so wahnsinnig schwer tut.

Katja Diehl (26:10)

Kann ich nur stützen, weil Volker Wissing hat mir erst sehr gut gefallen als Verkehrsminister. Er war gegen E-Fuels. Er hat ganz klar Herbert Diess von Volkswagen auch folgend gesagt: "Voll elektrisch ist der Weg." Aber kaum war er einmal beim VDA und bei der Autoindustrie war auf einmal Hybrid Plug-In, die ich ja immer Dreck am Stecker nenne, war eine Brückentechnologie. Und man soll wieder technologieoffen, also auch eines von mei-

nen liebsten Wörtern, technologieoffen agieren. Wie hast du das wahrgenommen?

Prof.in Claudia Kemfert (26:41)

Ja, genau so. Also habe ich genauso wahrgenommen. Zu Anfang fand ich ihn da sehr, sehr klar auch in seiner Analyse. Und offensichtlich auch aus seiner Partei oder eben von den Verbänden wurde er da dann entsprechend eingenordet, was jetzt die Entwicklung dort angeht. Genau, Technologieoffenheit oder denken wir doch mal pragmatisch, ist auch immer so ein schöner Satz. "Hier kommen wir jetzt mal mit mehr Realismus in die Debatte." Das sind ja auch immer die schönen Schlagworte, die da kommen. Also Technologieoffenheit heißt einfach, dass man die alte Technologie möglichst lange offenhalten will. Und das steckt dahinter. Also und das, wir haben auch verschiedene Studien schon dazu gemacht. Auch zum Thema Technologieoffenheit ist insofern auch wissenschaftlich hochproblematisch, weil man ja die alten Technologien, die die ganzen Vorteile haben von umweltschädlichen Subventionen, von Dieselsteuererleichterung, von den ganzen autozentrierten Politiken, die wir haben, diese ganzen Vorteile. Dann sagt aber jetzt sollen jetzt diejenigen, die da neu reinkommen wollen, sich bitte diesem verzerrten Wettbewerb stellen, ist ja von vornherein total schräg. Also man muss erst mal die Vorteile für das, was man nicht mehr in der Zukunft haben will, abschaffen, um dann die neuen überhaupt ins System zu kommen. Deswegen subventioniert man da jetzt gegen an. Mit wirklich hohen Subventionen ja auch für diese Kaufprämien. Das ist ja in dem Sinne rausgeschmissenes Geld, wenn man auf der anderen Seite noch die alten so lange fördert und auch indirekt subventioniert, ist das schwer zu vermitteln. Und deswegen nehme ich das genauso wahr wie du,

dass man da wegkommen muss, auch von diesen von diesen Schlagworten und auch wirklich mehr Realismus, dann echt mal mehr Fakten in die Debatte reinkriegen sollte. Aber es ist eben enorm schwierig. Aber deswegen ist es wichtig, was du auch machst, Katja, dass man an den Menschen dran ist, dass man auch Menschen begeistert, dass man jetzt mit so einem Buch, da auch viele Menschen wissen, ja, worum es geht und wollen ja auch teilweise was verändern und können es nicht so richtig. Wenn man da jetzt wirklich diesen Hebel ansetzt und wir sind jetzt an so einem Wendepunkt, wir haben jetzt einen Fukushima-Moment mit dieser schrecklichen Kriegssituation, in der wir drin sind, da auch zu verstehen: "Wir wollen kein Putin-Öl mehr." Viele wollen das nicht, auch wenn es nicht alle sind, aber eine Mehrheit will es nicht und sind auch bereit, da mitzugehen und umzusteuern. Und ich glaube, das ist ein wichtiger Hebel, da jetzt auch an die Breite der Gesellschaft zu appellieren. Komm, lasst uns hier gemeinschaftlich zumindest mal ein Tempolimit einführen. Auch wenn ich da bombardiert werde seit Montag mit dem Vorschlag, immer wenn man damit kommt, ist man da dem Abschluss freigegeben auf der einen Seite und auf der anderen Seite werden dann die Daten jetzt angezweifelt und es lässt sich damit gar nichts einsparen. Und was jetzt alles auch wieder journalistisch da hinterhergerufen wird. Also es ist schon erstaunlich, dass man immer wieder bei null anfängt, gerade bei diesem Thema. Das ist wirklich erstaunlich.

Katja Diehl (29:37)

Ich habe einen Artikel, der ist mittlerweile drei Jahre alt, das habe ich auch mal bei LinkedIn gepostet, der hat mittlerweile 700 Kommentare. Da habe ich alle Fakten, das waren dann glaube ich 18 Stück an der Zahl, sowohl welche Traumatisierung

durch Verkehrstod auch entsteht und so weiter. Also ganz, nicht nur Zahlen im Sinne von Klima, weil das ist ja auch etwas, was wir immer vergessen. Es geht hier bei Vision Zero, die es nicht mehr gibt im Koalitionsvertrag, geht es ja auch darum, Verkehrstode überhaupt mal anzuschauen. Ist das etwas wie eine Tsunami-Katastrophe oder ist das etwas, woran wir arbeiten sollten? Bevor ich jetzt ZuschauerInnen Fragen zulasse, würde ich dich noch mal bitten: Was wären so aus deiner Sicht heraus die nächsten drei wirklich wichtigen Maßnahmen, wie wir die Mobilitätswende jetzt endlich mal beginnen?

Prof.in Claudia Kemfert (30:20)

Also die drei wichtigsten Sachen hatte ich schon genannt, jetzt auch von der Makro-Ebene, da wo wir herkommen, ist eben erst mal die Abschaffung von fossilen Subventionen im Verkehrssektor. Finde ich sehr, sehr wichtig, dass man da wirklich eine Reform von Steuern und Abgaben macht, gerade im jetzigen Bereich, wo wir wegkommen müssen von Benzin und Diesel, die Dieselsteuererleichterung. Ich meine, jetzt reden wir über Subventionen, wir reden über Tankrabatte, Benzinpreis niedriger zu haben. Mein Argument ist eher, im Moment haben wir sehr hohe Benzinpreise, da muss man dann, würde man dann jetzt nicht noch zusätzlich Steuern erheben, aber zumindest sollte man die umweltschädlichen Subventionen runterfahren, dass man dann auch einen entsprechenden Lenkungseffekt hinbekommt. Interessant ist ja wirklich, bei den jetzigen Benzinpreisen, jetzt sind wir, weiß ich nicht, wo wir aktuell sind, aber wir waren ja teilweise bei 2,30 Euro. Das ist so die Größenordnung, wo wir auch aus der Empirie wissen, aufgrund der niedrigen Preiselastizität bei Benzinpreisen ein Lenkungseffekt auftreten würde. Das heißt, wird zum ersten Mal auch ein, und das ist ja auch die Debatte

dann darum: Wie viel Emissionssenkung oder wie viel, wie viel wird jetzt umgesteuert? Wer entscheidet sich jetzt wirklich auf ein anderes, auf eine andere Mobilitätsform, ein anderes Fahrzeug zu kaufen, aufgrund eben dieser hohen Kosten? Und deswegen ist das jetzt so ein interessanter Bereich. Aber in der Tat haben wir soziale Verwerfungen in dem Moment. Und deswegen hatten wir, als wir die CO₂-Preisstudie, CO₂-Steuerstudie damals entwickelt haben, immer darauf gedrungen, eine soziale Abfederung zu machen. Pro Kopf ist das Einfachste, administrativ das Einfachste. Aber man kann jetzt auch mit einem Mobilitätsgeld für Geringverdiener dagegen steuern, dass man zumindest die jetzt wirklich von Armut, ja auch betroffenen Menschen, das sind auch im Übrigen 13 Millionen, die in Deutschland, wo du gerade sagtest, 13 Millionen ohne Führerschein, auch 13 Millionen sind arm in diesem Land, also leben in Armut. Die können sich, davon können sich über 50 Prozent überhaupt gar kein Auto leisten. Also wir reden über diejenigen, die sich es überhaupt leisten können, weil das man dann auch einen Mobilitätswandel hinbekommt und den ÖPNV die Kosten, den Preis dafür halbiert. Das wäre doch viel sozial fairer, als dass wir jetzt Tankrabatte vergeben und den Unternehmen dann gezielter hilft. Also zielgerichtet ist so das Allerwichtigste, wenn man da auch an die Reform von Steuern und Abgaben rangeht. Tempolimit finde ich nach wie vor, das kann man wirklich kurzfristig einführen.

Katja Diehl (32:56)

Das ist wirklich für mich unbegreiflich. Oder?

Prof.in Claudia Kemfert (32:55)

Ja, genau. Das wäre jetzt wirklich so, das wäre sowieso billig gewesen, in dem Sinne, dass man es einfacher jetzt auch, wenn

man die Emissionen senken will, aber jetzt den Ölverbrauch zu senken um fünf Prozent, sehr kurzfristig der russischen Ölimporte ist ja ohne weiteres drin und nur durch die Geschwindigkeitsbegrenzung von einem Tempolimit. Und das wäre so was, was ich sofort machen würde. Ja, und eben die sozialen Aspekte, die ich gerade genannt habe.

Katja Diehl (33:32)

Dankeschön. Damit würde ich jetzt die Runde so ein bisschen eröffnen, weil das soll ja auch für euch heute eine Möglichkeit sein. Dann versuche ich mal hier jetzt die Menschen... Das ist mein erster Space, ne?

Prof.in Claudia Kemfert (33:41)

Ja, okay. Wenn ich helfen kann, sag Bescheid.

Katja Diehl (33:43)

Alles gut. It's Tobi nennst du dich, glaube ich. Ich lade dich jetzt hier mal ein. Hast du eine Frage?

Tobi (33:49)

Ich merke, in der E-Mobilität gibt es ja sehr viele auch SUVs und Sportwagen und mich. Ich aus meiner Sicht finde ich auch das ein bisschen unnötig, weil das ja auch sehr viel Energieverbrauch ist und ein kleiner sparsamer E-Auto, sprich weniger Energie verbraucht als ein großes SUV, was dann noch sehr viel wiegt. Und was ist Ihre Meinung dazu? Oder finden sie das dann doch nicht so schlimm und es ist gar nicht so relevant, ob es jetzt ein kleines Auto ist oder ein größeres.

Prof.in Claudia Kemfert (34:25)

Also du meinst mich, oder?

Katja Diehl (34:28)

Ja, ich habe es so verstanden.

Prof.in Claudia Kemfert (34:30)

Ja, okay. Vielen Dank. Das sehen wir genauso. Wir haben das auch damals im Rahmen der Studie im Sachverständigenrat von einem Sachverständigenrat adressiert. Also es müssen kleine, effiziente, leichte Fahrzeuge sein, die dann am besten auch in der Zukunft kombiniert werden können, also auch miteinander kommunizieren. In der fernen Zukunft oder vielleicht gar nicht mehr so fern, auch autonom fahrend mit verschiedenen Personen, wo man dann einfach einsteigt von A nach B, auch gerade für den ländlichen Raum hochinteressant, wenn man irgendwie On-Demand da irgendwie so ein Mini-Shuttle da zu sich rufen kann, welches da munter seine Kreise dreht. Also in der Tat, es sollte klein, leicht und effizient sein. Diese Sportwagen, das ist für mich immer so eine Art von Abnabelung, sodass man diejenigen, die ja so gerne Auto fahren, und in Deutschland gibt es ja so viele, die ja jetzt eben gerne solche Sportwagen fahren oder große Fahrzeuge, denen das leichter macht, da umzusteigen, weil das Fahrzeug dann so schnell fahren kann. Und davon haben wir eben viele, die diesen Kick da brauchen. Ich weiß, dass viele den Vergleich total bescheuert finden, aber ich vergleiche das immer mit vegetarischer Wurst. Das ist ja schon ein Widerspruch in sich, Wurst vegetarisch zu machen, aber so diese Abnabelung für diejenigen, die ganz gerne Fleisch essen, dass man irgendwie eine Zwischenvariante hat, um dann irgendwann endlich vegan oder voll vegetarisch zu werden. Aber das ist keine Sache für die Zukunft und wird uns auch nicht dauerhaft begleiten können, weil es tatsächlich nicht nachhaltig ist. Aber für den Übergang vermutlich das kleinere Übel, als wenn wir Benzin- oder Diesel-SUVs oder Sportwagen haben, die in ihrer Umweltwirkung noch schädlicher sind.

Katja Diehl (36:30)

Und ich kann vielleicht auch nochmal ergänzen, dass unter anderem Fahrzeugmodelle wie der VW e-Up ja auch erst mal verschwunden sind, jetzt wieder aufgelegt worden sind. Also wenn wir die Elektro-Kaufprämien angucken, die von der Bundesregierung und der Industrie ausgelobt worden sind, dann war das der e-smart, der e-Up. Also eigentlich tatsächlich auch kleine Autos. Kann natürlich auch heißen, es war der Zweit- oder Drittwagen. Das kann man natürlich da jetzt auch nicht so dran ablesen. Ich habe einen Podcast gemacht mit Herstellern zum Beispiel von Microlino, das ist die ehemalige Knutschkugel, nannte man das damals, Isetta. Die wird nicht gefördert, weil sie keine Konkurrenz hat, weil die aus der Schweiz kommen. Also das sind halt Dinge, wo man auch so ein bisschen Industriepolitik hinter bestimmten Subventionen dann sieht. Und das muss sich halt auch verändern. Danke, Tobi, für deine Frage. Jonas war der Nächste.

Tobi (37:19)

Danke, für die Beantwortung.

Jonas (37:21)

Ja, danke schon einmal. Vielleicht noch ganz kurz einen Punkt zu den SUVs. Das Problem ist natürlich auch, dass gerade bei teuren SUVs, die Lux-SUVs, da natürlich die Hersteller deutlich mehr daran verdienen als bei einem e-Up, wodurch sich auch die Hersteller deutlich mehr Interesse haben, solche Autos zu fertigen. Was aber eigentlich meine Frage an Frau Kemfert war, ist, wie Sie glauben, dass in der Zukunft die Elektroautos geladen werden, weil ich halte es doch für schwierig, jetzt in den nächsten zehn Jahren bei fast jedem Parkplatz irgendwie eine 11-KW-Ladesäule hinzubauen. Und wenn man dann bei Supermärkten

natürlich Schnellladesäulen bauen würde, was ja theoretisch am einfachsten wäre, dann wäre natürlich das Problem, dass die am Ende teurer sind, wodurch dann die Menschen fürs Laden mehr zahlen müssten und natürlich dann auch, dass bidirektionales Laden keine Rolle mehr spielen würde.

Prof.in Claudia Kemfert (38:04)

Ja, genau. Also ich denke, wir brauchen wirklich eine Ladeinfrastruktur, die flächendeckend ist und auch überall nach Möglichkeit. Der Strom ist ja überall. Es gab auch mal so ein Start-up, die da auch an jeder Laterne irgendwie da eine Steckdose installieren wollten. Also je mehr wir davon haben, desto besser. Also ich sehe es nicht so substitutiv, dass man dann jetzt irgendwie... Also Schnellladesäulen sind natürlich vorteilhafter und auch interessanter, aber es gibt eben auch Modelle jetzt von Restaurants oder so, wo man dann irgendwie auch parken kann und noch Kaffee trinken kann, die dann jetzt gar nicht so ein Rieseninteresse dran haben. Also ich denke, da wird es in der Kombi beides geben müssen. Aber in der Tat gibt es ja auch schon wieder Wirrwarr über Stecker und Ausgestaltung. Das sollte man nach Möglichkeit vereinheitlichen.

Katja Diehl (38:54)

Und ich finde ganz interessant, zu dieser Frage noch mal zu sagen, dass ich noch nicht entdeckt habe, dass es eine Ladeinfrastrukturstrategie im Sinne von "wir wollen auch weniger Autos haben" gibt. Also momentan haben wir noch fast 49 Millionen Pkw in Deutschland. Und ich habe so ein bisschen das Gefühl, dass da nicht mitgedacht wird, dass wir den Bestand abbauen wollen, also gar nicht die Ladeinfrastruktur brauchen, die wir für 49 Millionen Autos im Moment brauchen müssten.

Prof.in Claudia Kemfert (39:22)

Ja, ja, ganz genau.

Katja Diehl (39:24)

So, der nächste ist Patrick Rutzel.

Rick (39:29)

Ja, hallo. Einfach nur Rick. Danke, Frau Diehl und Frau Kemfert für euren Space. Der ist extrem wichtig.

Katja Diehl (39:36)

Danke.

Rick (39:37)

Jetzt meine Frage: Wie bekommen wir denn unsere Politiker dazu, dass sie die Berührungängste verlieren, gerade diese Themen mal offen und ehrlich anzusprechen? Um da mal ein konkretes Beispiel zu nennen, hatten wir ja Kretschmer, der bei Anne Will sich reingesetzt hat und hat gesagt: "Ich fahre Diesel und werde immer Diesel fahren, weil ich viel fahre und meine Familie auch viel fährt." Wie bekommen wir ein Umdenken hin, wenn wir solche Aussagen in der Politik haben? Das ist so meine Frage.

Prof.in Claudia Kemfert (40:07)

Also ja, ich denke nicht, das ist einfach meine Erfahrung, auch an knapp 20 Jahre Politikberatung, dass es hier um ein Umdenken geht. Also es ist tatsächlich häufig ja eben so eine Parteient-scheidung, also auch ideologisch einfach entschieden, dass jetzt in der CDU eben sehr stark der Verbrennungsmotor favorisiert wird, weil die Verquickung auch zu der Autoindustrie eben sehr stark ist und man das dann eher unterstützt. Also es war ja, Kretschmer, ich bin jetzt gerade durcheinander, Sie meinen den, welchen Ministerpräsidenten meinen Sie jetzt? Habe ich das

richtig verstanden? Sie meinen nicht den von Baden-Württemberg?

Rick (40:51)

Nee, nee, nee.

Prof.in Claudia Kemfert (40:52)

Ja, ja, genau, da habe ich es richtig verstanden. Genau, und da ist eben durch die CDU eine starke Verquickung auch zur Automobilwirtschaft und da kann man jetzt nicht irgendwie umdenken, in dem Sinne erwarten, dass jetzt jemand da irgendwie denkt: "Oh ja, heute überlege ich mir was", so wie Herr Wissing, der glaube ich tatsächlich schlau ist und das auch versteht und eigentlich wahrscheinlich ganz gern was anderes machen würde, aber dann wird da zurückgepiffen, einfach aus unterschiedlichsten Gründen. Und deswegen muss man da eher eben auch die breite Gesellschaft informieren und weniger die Politiker, weil die Politiker werden gewählt und die werden vom Volk gewählt und die werden von uns allen gewählt und je mehr wir sind und je mehr man auch an Abgeordnete ran tritt und auch Briefe schreibt und sich da engagiert und Dinge verändern will, das sieht man jetzt ja auch bei den bei den friedlichen Demonstrationen und der unglaublichen Hilfsbereitschaft, was wir mobilisieren können, wenn wir wollen. Das wird man jetzt sehen, wie lange das alles anhält und wann es auch wieder kippt und wann es schwierig wird und so weiter, aber wenn wir wirklich wollen, können wir wahnsinnig viel bewegen. Und da sehe ich die größte Stellschraube und das ist ja auch das, was Katja macht, an die Menschen ranzugehen und da zu informieren und wirklich auch zu motivieren, einfach auch positiv zu motivieren. Das ist für mich aus meiner Sicht der geeignetere Hebel und eben auch klar, die Wissenschaft, was wir machen, aufzuklären und immer

wieder auch zu informieren, um dann eben auch politische Mehrheiten, die sich dahinter stellen können und sich darauf auch beziehen können. Aber Einzelne, jetzt sehr stark mit der fossilen Wirtschaft und der Automobilwirtschaft verwobene Personen, wie diese hier genannte, die wird man jetzt weder überzeugen können, es sei denn, das Parteiprogramm ändert sich oder mehr Menschen üben da Druck aus und das ist in seinem Wahlkreis glaube ich nicht der Fall.

Katja Diehl (42:53)

Aufgrund der Kürze der Zeit würde ich jetzt am Ende kommen wollen. Ich sehe ganz viele Sprechwünsche. Es tut uns leid. Wir machen das vielleicht einfach demnächst noch mal. Katharina, du warst die Nächste.

Katharina(43:04)

Ja, dankeschön, Katja. Danke schön, Frau Kemfert. Mir geht es nochmal einfach darum, was könnten wir zügig tun? Ich selber fahre Elektroauto und ich weiß auch da ganz einfach, wenn ich nicht 130 fahre, sondern 100, verbrauche ich deutlich weniger an Energie oder ich wandle sie um, verbrauchen sie ja nicht. Aber um nochmal dann halt so dieses Thema, das ist ja so hoch emotional, das Auto in Deutschland, um da vielleicht nochmal irgendwo so eine Lanze brechen zu können. Wie viel Prozent spare ich ein, wenn ich nur 100 fahre anstatt 130, 160 oder so, dass man da mal solche Zahlen auch wirklich immer wieder in die Medien wirft, damit das plastisch im Kopf wird, dass es sich wirklich lohnt, dass man langsamer fährt. Denn solange das Tempolimit nicht vom Staat angestoßen wird, gibt es ja immer noch die Möglichkeit, dass ich es selber tue.

Prof.in Claudia Kemfert (43:57)

Ja, ganz genau. Also ich hatte das ja immer Montagabend gesagt und hinterher auch im Faktencheck ja bestätigt. Also es wurden ja nur meine Aussagen in Frage gestellt. Alle anderen durften da ja munter reden, ohne dass da hinterher was im Faktencheck nachgeguckt wurde. Das nur als Randnotiz. Aber da wurde ja auch bestätigt. Also ich hatte ja eben die 5 Prozent erwähnt, die man mit einem geringen Tempolimit einsparen kann, die auch jeder einsparen kann, indem man weniger auf die Tube drückt. Das weiß jeder, der mal im Auto saß. Aber die Zahlen werden jetzt eben öffentlich angezweifelt. Aber es gibt Studien des Umweltbundesamts, auch von Greenpeace und auch von der Deutschen Umwelthilfe. Die Zahlen sind da ziemlich ähnlich. Insofern kann man da immer wieder verweisen und ich werde das auch weiter erwähnen, auch wenn jetzt heute auch schon wieder Medienanfragen kommen von den üblichen, die dann da irgendwie das alles in Frage stellen. Und die Zahl wäre irgendwie nicht gedeckt und was weiß ich, was alles. Also es ist schon erstaunlich, aber daran erkennt man, dass man am Anfang der Debatte ist, das ist so das, was Katja, was du schon vorhin gefragt hattest: Warum sind wir da nicht so weit? Wir sind am Anfang. Und wenn man 5 Prozent mal in den Raum stellt und alle das irgendwie anzweifeln, weiß man, wir sind überhaupt noch gar nicht weiter. Ja, das ist so wie früher die 5 Prozent, um die es ging, als gesagt wurde: "Wir können niemals ins deutsche Stromnetz mehr als 4 Prozent erneuerbare Energien Strom einspeisen. Dann bricht alles zusammen" und dann wurden die Blackout-Szenarien gemalt mit allen Detaillierungsgraden, welches Kind dann stirbt, in welchem Krankenhaus, weil wenn erneuerbare Energien kommen, geht die Welt unter. Und so ähnlich ist es jetzt, habe ich den Eindruck, bei 5 Prozent durch

Tempolimits sparen. An dem Niveau sind wir ungefähr aktuell und da müssen wir, da ist noch ein langer Weg offensichtlich. 20 Jahre mindestens [unverständlich] wir an Diskussion.

Katja Diehl (45:41)

Dann ist es doch ganz schön, dass die letzte Frage von der muskelbetriebenen Mobilität kommt. So deute ich zumindest das Profilbild von Lars.

Lars (45:50)

Ja, auch nochmal von mir kurz Danke für den Space. Und genau da sagst du es eigentlich schon. Wir reden die ganze Zeit irgendwie über die Effizienz, die wir bei Elektromobilen sehen. Und ich frage mich dann manchmal einfach, warum nicht selbst fortbewegen? Weil jedes Mal, wenn ich mir diese Pyramide angucke, wo wir wie viel Energie für den zurückgelegten Weg reinstecken, dann können wir uns selbst sehr gut fortbewegen. Und es geht da einfach gefühlt gar nicht voran.

Prof.in Claudia Kemfert (46:18)

Also würde ich, würde ich, würde ich auch so sehen. Also gerade was sichere Fahrrad- und Fußwege angeht. Gerade so jetzt in Berlin wohnen ist doch schon ein Leidwesen. Es tut sich so langsam so schneckentempomäßig was. Aber das müsste deutlich mehr werden. Das ist so das eine. Und das andere, wenn ich jetzt aus Katjas Buch lesend. Nicht alle können das so. Also das ist, was ich da gelernt habe. Es gibt viele Menschen, die können nicht Fahrrad fahren, aus welchen Gründen auch immer, weil sie eingeschränkt sind, körperlich eingeschränkt oder aus anderen Gründen. Und das finde ich auch immer wichtig noch zu sagen, weil dafür ist eben auch der öffentliche Personennahverkehr wichtig für Gerechtigkeit, für soziale Gerechtigkeit und die dann auch für alle erschwinglich zu machen und da mit den

Preisen runterzugehen. Die Qualität aber zu erhöhen. Das sind Gelder, die, das sollte uns das wert sein. Aber in diesem Land sind eher die Autofahrer und die Automenschen und die Menschen, die mit dem Auto fahren, an erster Stelle und eben nicht die anderen. Und das ist hoch problematisch, finde ich.

Katja Diehl (47:18)

Damit schließen wir jetzt den Kreis, weil ich kann sagen, es gibt viele Leute. Es gab auch gerade eine Studie oder eine Umfrage im ländlichen Raum wollen 60 Prozent der Menschen Fahrrad fahren, tun es aber nicht, weil da überhaupt keine Radwegesysteme sind. Also ich glaube, ich würde jetzt mal sagen, Lars ist auch ein trotzdem Radfahrer, der nicht gerade mit Lust so genau wie ich, wenn ich in Hamburg Fahrrad fahre, mache ich das manchmal ganz schön gestresst und auch innerlich ängstlich, weil ich jetzt einfach auch mir meinen Platz erobere. Aber ich bin jetzt hier gestern in Köln die Venloer Straße fahrend von einem...Hallo Martin... von einem Außenspiegel touchiert worden. Also da geht es einfach nicht. Du musst als Autofahrende Person normalerweise hinter Radfahrenden bleiben, wenn du nicht mit 1,50 Meter überholen kannst, was auf der Venloer nicht möglich ist, wird natürlich trotzdem getan. Und da kann ich jede Person, die sich nicht so sicher fühlt, auf dem Rad total verstehen, dass sie im Auto sitzt und sagt: "Das ist jetzt mein Safe Space." Okay, meine Lieben, leider konnte ich jetzt nicht mehr alle Sprechwünsche erfüllen. Wir melden uns vielleicht mal in einem Monat oder so mit einem neuen Space. Was ist eigentlich passiert? Ich danke euch für eure Zeit. Ich danke vor allem dir, Claudia, dass du dir Zeit genommen hast und wünsche uns jetzt allen noch einen sonnigen Tag.

Prof.in Claudia Kemfert (48:28)

Ja, das wünsche ich ebenso.

Katja Diehl (48:30)

Bis dann. Tschüss.

Prof.in Claudia Kemfert (48:31)

Tschüss.