

SheDrivesMobility 136 - Jacob Spanke

Katja Diehl

Hallo und herzlich willkommen zu einer neuen Folge She Drives Mobility. Mein Name ist Katja Diehl und alle 14 Tage lade ich mir hier Menschen ein, die mit mir mal so schauen, wann geht denn das endlich los mit der Mobilitätswende. Aber erstmal ein paar Dinge in eigener Sache. Hu hu, allmählig steigt die Aufregung. Am 29. Mai erscheint mein zweites Buch, raus aus der Autokratie, rein in die Mobilität von Morgen. Und ich brauche ganz viele Vorbestellungen, damit dieses Buch mit 100 Expertinnen an Bord es in die Bestsellerlisten schafft und damit auch eine Aufmerksamkeit generiert, die dafür Sorge tragen soll, dass die Mobilitätswende endlich beginnt in Deutschland. Ich habe unfassbar viele Menschen in ihren Wohnungen zu Hause oder Büros besucht und natürlich haben wir Wege vermieden und Videocalls gemacht. Und ich habe sie gefragt, warum ist es eigentlich so schwer aus den fossilen Energien auszusteigen, Claudia Kämpfert. Und Maren Urna sag mal mit unserem Gehirn. Warum fällt ihm das so schwer, dass wir uns verändern müssen? Aber auch Menschen wie Carlos Moreno in Paris, Timo Weitemeyer in Nordhorn, Maria Vassilakou in Wien haben mir gesagt, das geht, wenn man nur will. Und die zeigen euch, wie es geht, wenn man will und was möglich ist, wenn man einfach mutig den ersten Schritt tut. Dieses Buch kommt also am 29. Mai heraus. Am 28. Mai mache ich eine gratis Vorablesung mit meinen Newsletter-Abonnenten bei Steady. Das habe ich schon in meinem ersten Buch gemacht und es hat mich sehr berührt, euch das Ding einfach mal exklusiv vorstellen zu können. Jetzt aber zu einem nicht minder spannenden Thema und zu jemandem, der auch im

Buch sein wird, nämlich Jakob Spanke. Er beschäftigt sich mit der Frage, wie viele Autos brauchen wir eigentlich wirklich in Deutschland, wenn wir weiterhin mobil wie heute sein wollen und er kommt auf die Zahl 10 Millionen. Ich habe mich mit ihm darüber unterhalten, welche Recherchen er angestrebt hat, um diese Zahl zu eruieren, welche Lösungswege er sieht, welche schnellen Maßnahmen er einführen würde und warum es eben Mut bedarf, in einem Land wie Deutschland einfach das Offensichtliche zu tun. Sein Buch sucht gerade noch nach einem Verleger oder Verlegerin. Er selber hält auch gerne Vorträge zu dem Thema, spricht ihn also an oder kauft mein Buch, denn auch dort kommt Jakob zu Wort. Jetzt aber erstmal ganz viel Spaß beim 10-Millionen-Ding mit Jakob.

Ja, ich freue mich total. Ich habe einen Gast, den ich jetzt schon ein paar Mal in diesem Internet gespoilert habe und der auch Teil meines zweiten Buches ist und der mit einer sehr interessanten These gerade ein Buch schreibt, nämlich, dass wir in Deutschland eigentlich nur 10 Millionen Autos brauchen, um die gleiche Mobilität zu erhalten. Ich denke, da habe ich jetzt eure Aufmerksamkeit auch schon in diesem Podcast, in dieser Episode einzusteigen. Jakob, bevor wir anfangen, stell du dich doch mal kurz vor. Was machst du eigentlich und was verbindet dich vielleicht auch mit der Mobilität?

Jakob Spanke

Ja, ich bin Jakob. Ich habe ursprünglich VWL studiert und engagiere mich jetzt auch schon seit mehreren Jahrzehnten, also so alt bin ich schon, ehrenamtlich, irgendwie in einer ganzen Menge Nachhaltigkeits- und Ökoinitiativen. Ich schreibe das auch im Vorwort vom Buch, aber mich irgendwie nie für Verkehrspolitik inter-

essiert, weil es schien mir einerseits irgendwie zu technokratisch zu sein und andererseits schien mir dieses Thema zu klar zu sein. Es ist ja irgendwie klar, dass Züge besser sind als Autos und es gibt ja auch diese ganzen schönen Verkehrsbild-Simulationen, also wie die Zukunft aussehen soll. Und ich dachte, das läuft so. Und dann irgendwann in den zehner Jahren habe ich festgestellt, dass es so gar nicht so ist. Und dann habe ich nach meinem VWL-Studium angefangen, bei DB-Cargo, die Güterverkehrssparte der Deutschen Bahn, als Referent vom Gesamtbetriebsrat zu arbeiten, wo ich die Arbeitnehmervertreter betreut habe. Im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn, im Aufsichtsrat von Cargo und die ganzen so auch wirtschaftliche Analysen gemacht habe. Und da ist mir klar geworden, wir reden die ganze Zeit von Verkehrswende, aber machen tun wir genau das Gegenteil. Das ist das eine, was mich mit dem Thema verbindet. Ich habe dann auch noch zwischendurch tatsächlich bei einem Fahrzeughersteller gearbeitet, allerdings nicht für Autos, sondern für Gabelstapler. Also ich habe auch so ein bisschen Ahnung von Industrie. Und jetzt bin ich in der Eisenbahnforschung gelandet. Ich möchte aber ausdrücklich sagen, dass ich natürlich nicht die Meinung meines Arbeitgebers, sondern meine private vertrete. Und ich bin, glaube ich, zum Bruch gekommen, dadurch, dass ich einerseits eben gemerkt habe, wir verhalten uns als Gesellschaft so ein bisschen so, dass wir auf möglichst hohen Berg steigen, runter springen und hoffen, dass uns im Fall Flügel wachsen oder uns irgendwas anderes einfällt. Also wir machen einfach immer genau das Gegenteil von dem, was wir sagen und hoffen, dass es trotzdem gut geht. Und das funktioniert halt nicht. Und da war auch der konkrete Anlass, dass ich von einem Jahr gehört habe, die Autozahl in Deutschland ist schon wieder gestiegen. Und ich dachte mir so, unsere Städte sind voll, die

Staus werden immer länger, das Klima, die Ziele sind jetzt schon völlig unrealistisch und wir gehen weiter in die falsche Richtung. Das war das eine vom Anlass her. Der zweite Anlass war dann noch ein bisschen dramatischer. Ich habe in meiner Zeit, wo ich bei DB Cargo und eben bei Kion bzw. bei Linde gearbeitet habe, habe ich in Mainz gewohnt. Und da war vor ungefähr anderthalb Jahren, das werden wahrscheinlich einige mitbekommen haben, da gab es ein richtig schlimmes Auto-Unfall, wo ein sechs- oder siebenjähriges Kind bei Grüner Ampel von einem SUV überfahren und getötet worden ist. Und das war 30 Meter von meiner Haustür entfernt. Also ich bin ungefähr zweimal täglich an dieser Stelle vorbeigegangen. Und das hat mich auch nochmal ein bisschen emotional mehr wütend gemacht. Und dann, als ich diese Meldung gehört habe, die Autozahl ist schon wieder gestiegen, ist mir aufgefallen, dass wir als Verkehrsverbände 10er auch insofern ein Marko oder ein Defizit haben, als dass wir immer zwar sagen, wir brauchen weniger Autos, wir brauchen mehr Bahnen, aber wir haben keine Zahlen. Wir können den Zielzustand nicht beschreiben. Und weil wir keine Zahl haben, fällt es uns auch schwer, ein Gesamtbild zu zeigen. Weil ein Verkehrssystem mit 50 Millionen Autos sieht anders aus als ein Verkehrssystem mit 30 oder eins mit 10 Millionen Autos. Und die Finanzierung, die ich brauche, um dann zum Beispiel das Alternativverkehrssystem aufzubauen, sieht auch anders aus. Und dann habe ich naiv, wie ich war, einfach mal angefangen, mich mit dem Thema zu beschäftigen und angefangen, ein Buch zu schreiben und bin dann relativ schnell zum Ergebnis gekommen, dass eigentlich 10 Millionen Autos mehr als genug sind.

Katja Diehl

Bevor wir jetzt so ein bisschen in die Bedeutung von dieser Zahl reingehen, weil natürlich, vielleicht noch mal vorweggeschickt, 49,1 Mio. private Pkw haben wir in Deutschland. Es ist immer so ein bisschen schwierig, weil jetzt auch von Kraftfahrzeugen die Rede ist. Aber das ist so das, was in Privatbesitz ist auch schon wieder Quatsch, weil es viele Dienstwagen gibt. Aber das ist die Zahl, die ja gerade so genannt wurde. Wo bist du überall reingekrochen? In welche Statistiken, in welche, ja, welche Dinge musstest du wälzen? Weil das sind ja unglaublich viele Abhängigkeiten auch. Also wie hast du überhaupt angefangen, dich dieser Zahl zu nähern? Weil das geht ja in Bereiche rein, wo du ja so ein bisschen Annahmen auch treffen musst aufgrund der Basis von Status Quo. Und da haben wir ja einen Fuhrpark in Deutschland, der riesig groß ist und sich kaum bewegt und meist nur eine Person an Bord. Also welche verschiedenen, ich sag jetzt mal vielleicht sogar Stell-schrauben, hast du rausgefunden, um auf die Zahl 10 Millionen zu kommen?

Jakob Spanke

Ja, vorab nochmal, weil du jetzt 49,1 Millionen erwähnt hast an Fahrzeugen, also nicht nur PKWs, haben wir sogar 69,1 Millionen Autos. Also es sind wirklich einfach sehr, sehr viele. Da mache ich mir immer bewusst, wie viele es sind, dass wenn alle gleichzeitig losfahren würden, ich glaube, das kommt von dir oder von Paper-planes, wenn alle Autos gleichzeitig losfahren würden, müsste niemand mehr in Deutschland hinten sitzen, sondern wir haben mehr als genug Sitze vorne. Wo bin ich reingekommen? Ungefähr überall. Also ich glaube, ich habe inzwischen, mein Quellenverzeichnis ist 150 Seiten lang. Und also so von wirklich diesen klassischen Statistiken wie Mobilität in Deutschland oder im Berichten

vom Statistischen Bundesamt über Klimaberichte und dann gibt es ja von der Oberverkehrsbehörde oder vom Umweltbundesamt eine Menge Berichte, die sich mit verschiedenen Teilaspekten beschäftigen. Und dann habe ich einfach versucht, die Puzzleteile zusammenzufügen und das klappt mal mehr oder weniger gut. Also um das auch direkt vorweg zu schicken, natürlich, das hast du eben angesprochen, reden wir, wenn wir darüber reden, dass wir die Autozahl fünfteln über ein anderes Land und über ein anderes Verkehrssystem. Das heißt, ich beschreibe eine Version, die ich für plausibel halte, die teilweise auch relativ gut untersucht ist, teilweise nur weniger gut untersucht ist. Aber je nachdem, was genau passieren wird, sehen wir dann auf dem Weg. Also dazu kommen wir wahrscheinlich gleich auch noch. Aber ich bin auch bezüglich der Zielzahl gar nicht dogmatisch. Also ob das jetzt 10 oder 7 oder 15 Millionen Autos sind, das finde ich zweitrangig. Die wichtige Botschaft ist erstmal, 50 Millionen Autos braucht wirklich niemand. Und mein erster Take, und da ist mir auch direkt aufgefallen, wie absurd viele 50 Millionen Autos sind, war, dass ich gelesen hatte, das kommt aus Mobilität in Deutschland, dass wir selbst in der Rush-Hour stehen, 90 Prozent der Autos. Also selbst in der Zeit, wo die meisten Autos bewegt werden, sind nur 5 Millionen Autos auf der Straße. Und dann habe ich mir gedacht, vielleicht verdoppelst du mal diese Zahl, weil klar, vielleicht gibt es mal Leute, die wollen aus der selben Straße, wollen dann alle losfahren oder so, dass man halt ein gewisser Sicherheitsreservat hat. Und ich habe dann halt versucht, für diese 10 Millionen Anhaltspunkte zu finden, ob das stimmt oder nicht stimmt. Und umso mehr ich recherchiert habe, also Klimaziele, internationale Gerechtigkeit, auch was es an bisherigen Schätzungen gibt, umso klarer ist mir geworden, dass die 10 Millionen eher die Obergrenze sind von

dem, was wir brauchen, wenn wir wirklich mit Autos Mobilität sicherstellen wollen und versuchen, auf ein anderes Verkehrssystem zu switchen und es eigentlich auch in allen Aspekten möglich ist. Also das ist auch mein momentaner Arbeitstitel vom Buch. Die Verkehrswende ist möglich, weil ich gucke mir die ganzen Fragen an und komme immer wieder zum Schluss, es ist möglich. Die Frage ist, wollen wir es politisch? Und das ist vielleicht auch noch mal eine Botschaft aus meinem Buch den Lesern und den Leserinnen zu zeigen, wir können und es macht unser Leben besser und jetzt kommst du jetzt auf uns an.

Katja Diehl

Und was ich ganz interessant finde, dass du genau anscheinend ja in die Komfortzonen gehst, wie ich das auch tue, nämlich globale Gerechtigkeit ansprechend. Also ich habe ja im März, also einmal in der Woche kommt mein Newsletter, den man für sechs Euro im Monat abonnieren kann. Und im März habe ich zwei aufeinanderfolgende Ausgaben genutzt, um so ein bisschen zu kritisieren, dass wir momentan viel zu sehr auf Antriebe starren und dass ich deswegen auch die Wasserbesetzung in der Grünheide oder in Grünheide gut heiße, weil die Werke von Tesla sollen ja nochmal größer werden. Und Elon Musk will ja da das größte Werk. Er will unbedingt größer werden als Volkswagen, wo man auch schon so weiß ich nicht, was das sein soll. Und dadurch, dass es auf dem Trinkwasserschutzgebiet ist und Brandenburg auch schon unter Wasserknappheit leidet in den letzten Sommern, habe ich das als positiv erachtet, dass man das noch größer werden von Werken, weil wir brauchen ja genau, was du ja auch sagst, wir brauchen erst mal weniger, aber wir brauchen vor allen Dingen auch die Anerkennung, dass wir im globalen Norden so gearst haben, auch mit Res-

sources, was Automobile angeht. Ich bin gerade von Osnabrück hier ins Emsland zurückgefahren und da waren vor uns ein, zwei, drei unfassbar riesige Elektro-SUV, also absurd mit unserem alten Familienauto daneben hängend. Das war irgendwie so, ich dachte, das ist einfach das Wohlbild schlechthin der Komfortzone, in der viele sitzen, in der sie sagen, ja, okay, aber ich habe doch ein elektrisches Auto. Und deswegen fand ich das so gut, dass du schon jetzt in den ersten Sätzen sozusagen gesagt hast, dass du ja auch auf solche Dinge achtest, also Ressourcenschonung, Dinge nur noch zu bauen, die sich wirklich auch bewegen und mit vielen Menschen an Bord. Denn mir haben 10% der Leute das Abo gekündigt, weil sie gesagt haben, dass ich auf einem Kriegszug gegen elektromobile Autos bin, was ich überhaupt nicht bin. Ich sage halt, alles, was zukünftig rollt, sollte voll elektrisch sein, aber wir brauchen halt weniger. Also das ist so, wo ich immer wieder dieses, der Kaiser ist nackt, diesen Moment habe. Wie sind denn da für dich die Eindrücke? Was hast du da für dich gelernt? Oder wie schaust du auch gerade auf diese Ressourcenfrage, auf diese Verantwortung gegenüber dem globalen Süden? Weil wenn man so ein deutsches Auto anguckt, so allzu viel kommt ja gar nicht aus Deutschland, was wir für Autobau benötigen.

Jakob Spanke

Ja, gar nichts ungefähr. Dazu hast du ja auch eine Folge gemacht. Und wenn wir uns Eisen, Kupfer, Lithium alles angucken, all das importieren wir ja. Vielleicht zu dem, was du gesagt hast, drei Dinge. Erstens abonniert Katjas steady Account. Ich bin auch dabei und der Newsletter ist sehr gut. Zweite Sache ist, Elektroautomobilität, das war auch so einer der Impulse, die in den ersten zwei, drei Wochen, als ich angefangen habe zu schreiben, aufkam. Wir müssen

auch erklären, warum wir gerade, um die Antriebswende zu schaffen, nicht so viele Autos haben dürfen. Weil ich habe das mal ausgerechnet. Also wenn man sich rein die Energieleistung, rein der Gesamtenergieverbrauch von Elektroautos anguckt, der deutlich, deutlich besser ist als der Verbrauch von Brennern. Dann kommen wir bei PKWs und LKWs kombiniert, unter denen momentan verbraucht wird, und da habe ich auch schon eher konservativ gerechnet, auf 172,63 Terawattstunden pro Jahr. Zum Vergleich, die gesamte Stromproduktion momentan aus Wind und Sonne beträgt ungefähr 190 Terawattstunden. Das heißt, momentan müssten wir um alle Autos mit der Fahrleistung, die wir momentan haben, betreiben. So können wir unsere gesamte erneuerbare Energie nur für Autos verwenden. Und das funktioniert einfach nicht. Also wir brauchen ja die erneuerbaren Energien zum Heizen. Wir brauchen sie für unsere Industrie, die jetzt übrigens zunehmend auch mehr auf den Trichter kommt, dass sie auch die Verkehrswende braucht, weil sonst die ganzen Autos die billige Energie wegkaufen werden und es einfach sehr, sehr teuer wird. Und dann kommen wir in die Industrialisierung. Also momentan gibt es in den Köpfen von rechtspopulistischen Scharfmachern, aber in den Zahlen nicht. Aber wenn wir nicht anfangen, dieses Energieproblem zu lösen, dann würden wir ja tatsächlich in die Industrialisierung kommen. Und dann drittens ist es auch noch so, dass die Antriebs- oder Elektromobilität löst eine ganze Menge anderer Probleme auch nicht. Also sie löst nicht das Problem des Flächenverbrauchs. Sie löst nicht das Problem des Ressourcenverbrauchs. Ich würde sagen, sie verschlimmert es auch nicht. Also auch Katalysatoren brauchen ähnliche Edelmetalle, wie wir momentan in die Batterien einbringen. Aber sie löst es eben auch nicht. Sie löst nicht das Problem der vielen Verkehrstötten. Sie löst nicht das Problem der

kaputten Innenstädte, sondern sie löst ein Teilproblem. Und das mehr oder weniger gut. Weil das erkläre ich auch immer wieder fast wie ein Leierkasten oder so. Keine Ahnung. Wie ein Papagei. Also die Elektromobilität ist viel effizienter als ein Verbrenner. Aber im Vergleich zur Schiene ist sie wahnsinnig uneffizient. Weil Stahl auf Stahl hat eine sehr geringe Reibung. Und dadurch, dass ich eben verschiedene Wagen, also dass ich zusammenreise und dass ich die Wagen zusammenspanne, habe ich auch einen viel größeren Luftwiderstand. Also ich glaube, ich müsste es jetzt nachgucken. Aber gegenüber dem Zug braucht die Elektromobilität trotzdem noch mal das 3- oder 4-fache an der Energie. Zur Frage der globalen Gerechtigkeit. Aber da argumentiere ich, und das kam dann auch sehr, sehr schnell, dass ich mir angeguckt habe, wie viele Autos gibt es eigentlich gerade global? Da gibt es ungefähr, ich glaube, 1,2 Milliarden Fahrzeuge, Milliarden Fahrzeuge global. Auf 8 Milliarden Menschen sind das ungefähr 150 Fahrzeuge pro 1000 Menschen. Und dann komme ich zu dem Punkt, dass ich sage, Autos sind ja eigentlich etwas ganz Wunderbares. Also solange es nicht zu viele davon gibt. Weil wir brauchen sie zum Beispiel als Rettungswagen, sie schaffen Transporte wie Umzüge oder so, wenn ohne Auto sehr unkomfortabel. Wir brauchen sie auch für Handel. Und es gibt eine Menge Länder im globalen Süden, die bräuchten eigentlich mehr Autos. Also zum Beispiel in der Zentralafrikanischen Republik gibt es pro 1000 Menschen, laut der Statistik, da muss man gucken, wie zuverlässig die Statistik ist, aber laut den zugänglichen Statistik mit ca. 4 Autos pro 1000 Einwohner. Ich glaube, in Deutschland sind wir ungefähr bei 750 gerade und in Äthiopien gibt es 10. In Deutschland gab es übrigens 1930, glaube ich, schon 20 Autos auf 1000 Einwohner. Also es sind wirklich einfach sehr, sehr wenig Autos, die es da gibt. Und

diese Länder brauchen mehr Autos. Und wenn wir jetzt aber aus Gründen des Klimaschutzes sagen, die Zahl der Autos soll zumindest nicht weiter wachsen, dann ist die logische Konsequenz daraus, dass Länder, die sehr, sehr viele Autos haben, davon ein paar abgeben müssen. Und wenn man das umrechnet, dann entspricht diese Quote, die momentane Quote, ungefähr, wie eben was für Deutschland 10 Millionen Autos an PKW-Dichte bedeuten würde.

Katja Diehl

Heißt das denn für dich jetzt, also ich finde das so cool, was du machst, weil du ja ganz pragmatisch und mit Excel dich diesem Thema annäherst. Und du natürlich, genau wie ich das ja auch immer wieder, auch wie ein Papagei, sage, wir haben die Pariser Klimaziele unterschrieben, wir haben das Bundesverfassungsgericht, was sagt, wir dürfen zukünftigen Generationen nicht die Zukunft rauben, indem wir heute Entscheidungen treffen, die der Zukunft schaden. Und wenn du jetzt so drauf geguckt hast und vielleicht so ein kleines Zwischenfazit mal ziehst, wie fühlt sich gerade jetzt, wo du die ganzen Recherchen so hinter dir hast, wie fühlt sich das für dich an, das jetzt auch mit diesem Wissen angereichert zu haben? Hast du das Gefühl, es rückt dadurch näher oder sind das, wo wir gleich drauf eingehen werden, die Stellschrauben, die wir brauchen, sind das Dinge, die wirklich krass sind, wo du sagst, wow, das ist wirklich eine große Anstrengung, die wir machen müssten?

Jakob Spanke

Ich würde sagen, alles. Also es gibt Sachen, die mir Mut gemacht haben. Vor allem bei den ganzen Sachfragen, auf die wir gleich eingehen, wie ist eine Alternative des Verkehrssystems aus, wie kriegt man das finanziert, da war ich überrascht, wie einfach und

verfügbar Antworten jetzt doch teilweise schon sind. Das hätte ich mir schwieriger vorgestellt. Teilweise ist es bedrückend, weil ich sehe, wie stark sich Dinge in die falsche Richtung entwickeln und wie stark die Widerstände auch sind gegen Verkehrswende. Das macht mir Angst, weil ich mir denke, wie wollen wir das denn hinkommen in der Zeit, die nicht mal besonders viel ist, die wir haben. Und dann macht es mich auch oft wütend auf Politiker oder ganz sture AutofahrerInnen, gerade Menschen, die ein besonders großes, dickes Auto fahren, die dann ja meistens auch zu den Besserverdienenden gehören. Weil ich mir denke, ihr nehmt euch da was raus, was euch gar nicht zusteht. Ihr lebt eigentlich von den Rechten von anderen Menschen und ihr habt überhaupt kein Problembewusstsein dabei. Das zitiere ich auch in einem Nebensatz, zitiere ich auch diese Geschichte von David und Bathseba in meinem Buch, wo es ja in der Bibel so ist, dass der König David, also quatschen ganz viele Frauen und dann sieht er einen und verliebt sich in die und nimmt die dem anderen auch noch weg. Und den lässt er dann auch noch in der Welt umbringen, damit der ihm nicht gefährlich werden kann. Und dann kommt ein Prophet zu ihm und sagt, ich erzähle dir mal eine Geschichte und so spricht das Urteil, da gibt es einen Mann, der hat ganz viele Schafe und der braucht Besuch. Und der will kein Schaf von denen schlachten und dann geht er zu seinem Nachbarn, der hat nur eins und nimmt ihm das weg und der hat gar kein Schaf. Und so geht es mir gerade oft in Bezug auf die Autofahrerinnen, also vor allem die sehr privilegierten Autofahrerinnen, weil ich mir denke, die haben schon so viel und dann bereichern die sich einfach, weil sie es können im Wesentlichen, auf Kosten von zukünftigen Generationen, auf Kosten von dem globalen Süden oder auch auf Kosten von sozial

Schwachen unserer Gesellschaft. Das macht mich einfach dann wütend erst.

Katja Diehl

Also ist es doch auch ein Gerechtigkeitsthema, was dich antreibt. Also wo du halt einfach den Status Quo auch hinterfragst, ja.

Jakob Spanke

Es ist alles. Wir müssen es ändern, weil wir ökologisch sonst voll gegen die Wand fahren. Es ist ein totales Gerechtigkeitsthema. Das treibt dich ja sehr um. Und das fällt mir, seitdem ich mich mit dem Thema so intensiv beschäftige, auch immer wieder auf. Wir nehmen Kindern ihren ganzen Bewegunguns Raum. Und es ist auch ein Vernunftsthema. Also das, was wir machen, macht aus keiner Sicht Sinn. Es ist das teuerste Verkehrssystem, das wir haben könnten. Es macht unsere Gesellschaft nicht besser. Es macht uns krank. Es macht wirklich in keiner Hinsicht Sinn. Und wir machen es einfach deswegen, weil eine sehr kleine Minderheit davon profitiert. Und weil der Rest denkt, ja, geht ja nicht anders. Und das ist auch so eine Botschaft, die ich hoffentlich dann überbringe, in dem Buch zu zeigen. Ja, natürlich geht es doch anders. Und eins sind auch all diese Fragen beantwortet. Wir müssen uns nur trauen.

Katja Diehl

Ja, es ist halt auch wirklich was, wo Menschen wie du und ich immer als die Emotionalen und Irrationalen gelesen werden oder geframed werden. Ich stehe da davor und staune auch nur noch. Da werden Sektorziele weggenommen. Was alles getan wird, damit nicht an dieses Auto, das Auto ist für 2 Drittel des CO2 nun mal

verantwortlich. Aber dann gehen wir doch mal rein. Was würdest du denn sagen? Wobei eine Sache fällt mir noch ein, die wollten wir besprechen. Jetzt komme ich mit dem Bullshit-Bingo der Verkehrswende. Aber wenn die Autoindustrie, an der doch jeder 7. Arbeitsplatz hängt, jetzt weniger Autos bauen soll, dann geht ja der Wohlstand in Deutschland verloren. Jakob, was machen wir da?

Jakob Spanke

Ich würde sagen, da machen wir gar nichts, weil diese Statistik ist einfach falsch. Da haben die jeden Arbeitsplatz, der irgendwie mit dem Auto lose in Verbindung hängen könnte, als nur von der Automobilindustrie abhängig gezählt. Also zum Beispiel den Holzfäller, der einen Baum fällt, der es dann in eine etliche Limousine für diese Verschalung benutzt wird. Also jede Menge Arbeitsplätze, die nur sehr gering mit dem Auto was zu tun haben, wurden da eingerechnet. Tatsächlich ist es so, der größte Arbeitgeber in Deutschland ist das Gesundheitssystem. Und selbst wenn wir auf die verarbeitende Industrie gucken, dann ist der größte Arbeitgeber immer noch nicht die Automobilindustrie, sondern knapp davor ist der Maschinenbau. Und die Automobilindustrie hat, wenn ich die Zahl richtig im Kopf habe, rund 900.000 bis 1 Mio. Arbeitsplätze in Deutschland, was eine relativ weite Zahl ist. Was aber auch erstmal nicht komplett wegfallen würde, weil die deutsche Automobilindustrie ja einen Großteil ihrer Autos exportiert. Und leider ist es so, bloß weil wir die Verkehrswende machen, machen sie die anderen jetzt nicht alle automatisch. Das heißt, diese ganzen Exportmärkte bleiben erhalten. Zweitens würde ja die Zahl der Neufahrzeuge gar nicht eins zu eins reduziert werden, weil, also eins meiner Prinzipien, wie wir die Autozahl reduziert bekommen,

sind ja mehr Carsharing-Autos. Und wenn wir Carsharing-Autos mehr fahren, müssen die einfach öfter ausgetauscht werden. Und drittens, und das finde ich eigentlich das relevanteste Argument, wir haben gerade Fahrkräfte, meine ich. Und all diese gut qualifizierten Menschen, die Automobilindustrie, man kann gegen sie sagen, was sie will, aber sie schafft es, wirklich gut qualifizierte Expertinnen und Experten in den verschiedenen Bereichen dazu zu bringen, für sich zu arbeiten. Aber all diese Experten brauchen wir eigentlich auch für die Umsetzung der sozialökologischen Transformation. Also jeder ITler, der momentan Edutainment-Programme schreibt, er fehlt eben, um eine innovative Software für unser Stromsystem zu schreiben, also ganz platt gesagt. Und die Leute, die Autos montieren, können auch Solaranlagen montieren. Und da gibt es auch eine Menge von Studien, die zeigen, wie groß der Bedarf zukünftig noch wird, obwohl jetzt schon Arbeitskräfte fehlen. Und ich glaube eigentlich, dass wenn die Zahl der Arbeitskräfte in der Automobilindustrie moderat zurückgehen würde und über was anderes sprechen wir nicht, wäre das eigentlich für die deutsche Volkswirtschaft eher gut, weil wir sie in anderen Bereichen nötiger brauchen.

Katja Diehl

Genau. Und damit wären wir jetzt natürlich bei deinem Pfad, den du aufzeichnest. Also das ist ja jetzt eine Berechnung, wo du einfach im ersten Schritt ja auf Mobilität geschaut hast. Also auch, wie werden wir mit weniger Pkw trotzdem mobil bleiben? Das ist ja etwas, was deine Prämisse auch ist, dass du sagst, natürlich soll das nicht zu einer Immobilisierung führen, sondern es soll ja in Mobilität auch enthalten werden. Und da hat man ja immer so klassisch kurz-, mittel-, langfristig vielleicht auch einen Blick drauf. Also was

wären für dich sozusagen die Dinge, die wir vielleicht sogar noch 2024 anstoßen könnten?

Katja Diehl

Ich beantworte erst mal die andere Frage, was glauben wir, wenn wir das Verkehrssystem umbauen und sag dann was kurzfristig mit dem Zyklon. Also was brauchen wir dafür, um die Fahrzeugzahl deutlich zu reduzieren, zum Beispiel auf 10 Millionen? Ich würde sagen, das sind drei Schritte. Nämlich erstens den Verkehr zu reduzieren durch eine stärkere Verdichtung von Innenstädten, durch Wiederaufbau von Nahversorgung, durch mehr Homeoffice, durch mehr Videokonferenzen statt Dienstreisen etc. Der zweite Schritt ist eine Verlagerung von Autokilometern, also durch Aufbau von Bus- und Bahnangeboten, durch bessere Fahrradwege, durch mehr Möglichkeiten zu Fuß zu gehen. Der dritte Schritt ist dann die Autokilometer, die dann noch gefahren werden. Das werden einiges sein, weil wir momentan fast komplett vom Auto abhängig sind. Der Modus vom Auto beträgt momentan über 80 Prozent. Dass wir die in Zukunft nicht mehr mit privaten Autos, sondern überwiegend mit geteilten Autos fahren. Und je nachdem, was man da an Annahmen annimmt, kommt man dann auf Zahlen von deutlich unter 10 Millionen bis knapp unter 20 Millionen. Was würde ich als Maßnahmen ergreifen, um diesem Zielzustand näher zu kommen? Die erste Maßnahme, die ich tatsächlich ergreifen würde, wenn es speziell um die Reduzierung der Automobilzahlen geht, also nicht gar nicht mal der Zahl der Kilometer, die mit Autos zurückgelegt wird, sondern der Zahl der Automobile selbst, wäre dann ein repräsentatives Kostenbeispiel bei einem Automobilkauf einzuführen. Das hört sich jetzt komisch an und irgendwie auch technokratisch, macht aber total Sinn, weil es gibt eine Studie, da

wurden Autofahrer gefragt, wie viel kostet sie denn eigentlich ihr Auto im Monat? Und dann wurde das mit den realen Kosten verglichen. Und im Durchschnitt kamen Autofahrer unter der Hälfte der tatsächlich angefahrenen Kosten. Zum Beispiel die meisten haben den Wertverlust komplett vergessen. Die Forscher haben dann mit Ergebnissen aus anderen Studien geschätzt, dass allein dadurch, wenn man Autofahrern, wie das ja auch beim Barkredit passiert, da gibt es dieses repräsentative Kostenbeispiel, wo drauf steht, wenn sie diesen Kredit abschließen, wird sie jetzt ungefähr so und so viel Euro im Monat kosten. Und wenn wir beim Autokauf, wenn da ein Schild hängen würde, so und so viel Euro wird sie dieses Auto wahrscheinlich durchschnittlich kosten, würde allein dadurch die Autozahl um ein Drittel zurückgehen. Und das ist was, wo ich vielleicht dann, oder wo man als Politik vielleicht die Industrien nicht so sehr erfreut, aber die ganzen Autobesitzer hätten damit ja erstmal gar keine Probleme. Deswegen glaube ich, wären diese Maßnahmen relativ wirksam und trotzdem relativ einfach durchzusetzen. Das zweite, was ich machen würde, wäre, also wenn ich jetzt nicht auf politische Gegebenheiten Rücksicht nehmen müsste, sondern einfach von dem, was tatsächlich schnell möglich ist, wäre, Fuß- und Radverkehr zu stärken. Also das hat man ja in der Corona-Pandemie gesehen, der Aufbau passiert sehr schnell und schafft dann auch erstmal Glücksgefühle. Also einer Monat, wie du ja auch schon in deinem Podcast hattest, spricht ja auch oft davon, dass eine alternative Mobilität Spaß machen kann. Und ich glaube, wenn wir die Menschen davon überzeugen wollen, dass es besser mit weniger Autos ist, müssen wir erstmal diese Glücksgefühle schaffen. Da hängen, glaube ich, die tiefhängenden Früchte. Und was ich im Jahr 2024 auch auf jeden Fall machen würde, einfach deswegen, weil wir in massives Sicherheitsproblem beilaufen, ist

ein SUV-Verbot in Innenstädten und oder - eigentlich lieber und - eine massive Besteuerung bei der Kfz-Zulassung von SUVs. SUVs haben bis auf ganz kleine Bereiche, wie Land- und Forstwirtschaft, eigentlich keine sachliche Existenzberechtigung. Die Existenzberechtigung kommt dahinter, dass wir einerseits Leute aus gerne bessere Übersicht haben wollen, aber die Übersicht von ihnen ist das Blickhindernis vom anderen. Und so gut ist diese Übersicht übrigens auch gar nicht, weil ich einen massiven Toten-Winkel habe, was gerade für Kinder ein massives Problem ist. Und das Zweite, weswegen SUVs gekauft werden, ist einfach Status und Protz. Und wenn ich ein Produkt habe, von dem ich weiß, dass es für uns als Gesellschaft wirklich tödlich ist - also in den USA, die sind uns ja um die zehn Jahre beim SUV-Bauen voraus - sehen wir, dass ganz lange die Zahl der Toten im Verkehr gesunken ist, weil eben immer neue Sicherheitsinnovationen eingeführt werden und seit, ich glaube, auch ungefähr zehn Jahren steigt diese Zahl wieder an, einfach weil es inzwischen fast nur noch SUVs gibt und SUVs rollende Panzer sind und die massiv gefährlich für Fußgänger, Radfahrern und auch für Fahrer von kleineren Autos sind. Und da, glaube ich, müsste Politik dann tatsächlich einfach mal Rückgrat haben und sagen, ein Produkt, was für uns so schädlich ist und das keine Vorteile hat, das regulieren wir einfach mal gerade aus dem Markt raus.

Katja Diehl

Es ist sogar so weit, dass SUVs, wenn man die Verbrenner betrachtet, mehr Emissionen verursachen als Kontinente. Also, es ist ja... Ich finde, weil du ja meintest, man braucht manchmal so Bilder. Und ich finde das echt eklatant. Und die Tödlichkeit bei Unfällen, die... Oder Kollisionen, will ich auch lieber sagen. Unfälle ist immer

so was, was man nicht vermeiden kann. Die Kollisionen mit FußgängerInnen sind zu 40 Prozent tödlicher. Weil ja der Aufbau... Ich hab das letztens auch wieder gehabt. Da stand ich neben so einem Ding, ich bin 1,68, und die Motorhaube ging mir mal eben bis zur Schulter hoch. Das ist halt was, wo man früher am Becken getroffen worden ist, was ja noch vergleichsweise stabil ist im Körper. Und da, wo die SUVs uns treffen, wenn wir zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, das ist halt einfach ein krasses Machtsystem. Und wenn du jetzt so auf dein Buch guckst und auf die Dinge, die du dir da so auch als Pfad überlegt hast, wie es rausgehen kann und wie es zu einer Lösung wird, und wie es... Ich glaub, du und ich haben auch kein Problem damit, die tolle Zukunft zu sehen, die da möglich wäre. Aber wie meinst du, wo sind die Hebel, um rauszukommen aus dieser Emotionalität? Weil das ist ja, du hast es jetzt auch ausgiebig noch mal nachvollziehbar gemacht, es ist alles irrational, was in Sachen Auto eben nicht passiert. Es ist irrational, dass wir das immer größer werden lassen, dass wir immer noch feiern, der Bundesverkehrsminister als Erstes, wenn Zulassungszahlen steigen. Also wie hast du in deiner Recherche so ein bisschen dem nachgespürt, wo sind denn die Hebel, das zu entemotionalisieren und einfach pragmatisch mal draufzugucken?

Jakob Spanke

Ich weiß nicht, ob es Hebel gibt, die zu entemotionalisieren. Also zumindest nicht kurzfristig. Ich glaube, es gibt zwei oder drei Hebel, wie wir die Verkehrswende schaffen. Aber damit ändere ich so bittersüß. Also Verkehrswende ist ein politisch sehr schwieriges Unterfangen. Es ist aber nicht unmöglich. Es gibt Städte, wie in Paris, die zeigen, was geht. Aber gerade am Anfang, solange die ganzen Autofahrer ihre Privilegien haben und andererseits auch eine

diffuse Angst davor haben, wie es mit einer anderen Mobilität ist, und es nicht so viele Benutzer von alternativer Mobilität gibt, ist es sehr schwer. Ich glaube, da ist es am Anfang wichtig, Symbole für ein gutes Leben zu schaffen. Anni Dalbo hat das ja in Paris sehr elegant gemacht, dass sie die Ufer der Seine vom Autoverkehr befreit hat. Dann haben die Menschen erst mal direkt gesehen, wir verlieren ganz wenig Verkehrsfläche und wir gewinnen ganz viel Lebensqualität. Da waren dann relativ schnell die Leute begeistert. Auch da gab es vor der Umsetzung erst mal Widerstand dagegen. Ich glaube, das Gute, was Politik machen muss, ist, dass sie Dinge dann einfach gegen Widerstände tut, also indem sie aufhört zuzuhören. Das muss sie sehr genau, dass sie zuhört und auch gegebenenfalls dann im Detail ändert, aber keinen Zweifel an ihrer Entschlossenheit im Gesamten lässt. Weil das Ding ist, Autos sind eben... Das Interesse am Auto einerseits und an der Verkehrswende andererseits ungleich verteilt. Also ein Aston-Martin-Fahrer, der vom Dienstwagenprivileg profitiert, spart teilweise 2.500 Euro im Monat, allein darüber. Die Leute vom globalen Süden, ich rede jetzt gar nicht, aber die Menschen in unserer Gesellschaft, die vom Autoverkehr betroffen sind, das sind Kinder, das sind Menschen in sozial schwachen Gebieten, wo es viel Lärm, viel Luftverschmutzung gibt, oder Alte und Jugendliche, die einfach ohne Auto gar nicht mobil sind und dann auf dem Dorf versacken, wo es da auch keine Nahversorgung gibt. Also diese Interessensgegensätze bekomme ich nicht weg, sondern ich bekomme sie nur dann weg, indem ich einfach Strukturen ändere und darüber dann auch Menschen, und das ist dann wieder etwas, was Hoffnung machen kann, positive Erfahrungen mit einer anderen Mobilität machen und dann irgendwann die Gewohnheit nicht mehr ist, wenn ich von A nach B will, steige ich in mein Auto, sondern ich gucke, wann der

nächste Zug und Bus kommt, und da kommt auch immer was. Das ist, glaube ich, ein weiterer wichtiger Schritt. Und das Dritte, was Politik machen sollte, ist, sie sollte, genauso wie sie es jetzt momentan macht, indem sie, also Politik redet ja viel über die Verkehrswende, aber momentan redet sie vor allem über die Gefahren, die Industrialisierung, und danach sind wir alle nicht mehr mobil. Aber wenn Politik wollte, dann könnte sie auch positive Zukunftsvisionen verbreiten, dann könnte sie anfangen, darüber zu sprechen, wie viel Geld wir eigentlich sparen würden. Also ich habe das auch ausgerechnet, Pi mal Daumen, glaube ich, dass wir, also ich glaube, es kommt ungefähr raus, dass wir als Gesellschaft momentan über 500 Milliarden Euro pro Jahr ins Auto stecken. Und wenn wir konsequent ein anderes Verkehrssystem nutzen würden, wo das Auto eben nur noch die Ausnahme ist, weil es einfach sehr teuer ist, und für die Sachen, wo es am besten ist, soll es ja gerne weiter benutzt werden, aber für die Sachen, wo Zug, Bus, Bahn, Fahrrad Vorteile haben, die wir da benutzen, dann würden wir ungefähr 300 Milliarden Euro pro Jahr sparen. Und das sind, pi mal Daumen, dann auch wieder 2.000, 2.500 Euro pro Person im Jahr. Das heißt, eine vierköpfige Familie hätte direkt oder indirekt ungefähr 10.000 Euro mehr, wenn wir auf ein anderes Verkehrssystem umsteigen würden. Politik konnte darüber reden, dass wir in autofreien Siedlungen 15 Prozent mehr Wohnungen schaffen können, also dass wir darüber das Wohnraumproblem gelöst bekommen. Politik könnte über die Chancen für Kinder reden. Politik könnte über die Chancen von alternativen Wirtschaftszweigen reden und welches Beschäftigungspotenzial da drinsteckt, gerade wenn wir dazu Vorreiter werden und auch da dann wieder Exportweltmeister werden können in nachhaltiger Mobilität. Aber da muss sich die Politik eben entscheiden, will sie mutig sein oder will sie, um gera-

de mal irgendwie zwei Prozent mehr zu bekommen, weiter Ängste schüren. Und ich glaube, das ist einfach eine Entscheidung, die wir als Gesellschaft und als Politik treffen müssen.

Katja Diehl

Absolut. Abschließend, jetzt sind alle total neugierig und denken, oh, wo gibt es dieses Buch? Was muss man über dein Projekt wissen? Genau das wollte ich abschließen, noch mit dir kurz besprechen.

Jakob Spanke

Ja, das ich einen Verlag suche. Also wenn hier jemand zuhört, der Lust hat, ein Buch darüber zu verlegen, warum wir nur zehn Millionen Autos brauchen und wie ein alternatives Verkehrssystem aussehen könnte und wie man das alles hinbekommt, kann ich gerne an dich wenden. Und übrigens, falls ihr Lust habt, dass ich irgendwie mal einen Vortrag mache, falls es hier Leute gibt von verschiedenen Verkehrswendebündnissen oder so, bin ich auch dafür sehr offen.

Katja Diehl

Sehr schön. Das freut mich total und das wird auch auf jeden Fall klappen, weil ich glaube, das ist einfach das Thema, was gerade noch so fehlt, das wirklich auch in so einen Masterplan zu überführen. Ich danke dir auf jeden Fall für diese tollen Einblicke, für die tollen Zusammenhänge, auch für das abschließende Plädoyer, für eine gute Gesellschaft für alle und wünsche dir jetzt noch einen schönen Abend.

Jakob Spanke

Ja, danke gleichfalls.