

# SheDrivesMobility 14 - Janna Aljets

Katja Diehl (0:03)

She Drives Mobility. Der Podcast mit Katja Diehl zum Thema Mobilitätswandel, Diversität und New Work.

Katja Diehl (0:11)

Ja, hallo. Eine neue Folge She Drives Mobility. Erstmals Klarstellung, wir sitzen neben dem Bundestag hier in Berlin, lauschig fahren Schifflein an uns vorbei und wir sitzen in einem Biergarten. Also wenn es ein bisschen klumpert und klappert und Kinder schreien, dann liegt es nicht daran, dass wir hier Leute vertreiben, sondern mittendrin sind im Geschehen. Ich sitze hier mit der Janna und ihr habt euch ja gewünscht, dass ich immer auch ein bisschen vorstelle, warum ich bestimmte Leute und vor allen Dingen auch Frauen ja in den Podcast einlade. Jana sitzt hier heute, weil sie einen etwas radikaleren Weg sogar noch als ich verfolge, sich für bestimmte Dinge engagiert, die relativ Team Tacheles und Klartext sind, was den zukünftigen Gebrauch von Autos angeht, aber auch Klimagerechtigkeit und ähnliche Dinge. Also sehr stark unterwegs in sozialen Bewegungen, aber auch sehr stark darauf abzielend, Gerechtigkeit wiederherzustellen in unserer Gesellschaft. Und damit würde ich einfach mal bitten, dass du dich vorstellst, Janna.

Janna Aljets (1:08)

Ja, vielen Dank für die Einladung liebe Katja und schön, dass wir uns treffen, auf jeden Fall. Ja, ich bin Janna, ich arbeite bei der Rosa-Luxemburg-Stiftung im Büro Brüssel und bin dort für die Transformation der Automobilindustrie zuständig und gleichzeitig auch für die Verkehrswende, weil ich relativ schnell, nach-

dem ich angefangen habe dort zu arbeiten, schnell gemerkt habe, es geht nicht nur darum, industrielle Konversionskonzepte zu entwickeln und an der sozial-ökologischen Transformation für die Industrie zu arbeiten, wir müssen auch an der Verkehrswende arbeiten. Und deshalb arbeite ich zu beidem. Gleichzeitig bin ich seit vielen Jahren Aktivistin in der Klimagerechtigkeitsbewegung, vor allen Dingen in Deutschland im Kampf gegen die Braunkohle aktiv gewesen, dort bei ‚Ende Gelände‘ und habe jetzt eine neue Kampagne mit aufgezogen, die sich dann nennt ‚Sand im Getriebe‘. Und wir haben uns vorgenommen, die internationale Automobilausstellung zu blockieren.

Katja Diehl (2:00)

Aber bevor wir darauf eingehen, vielleicht nochmal der Begriff ‚Ende Gelände‘ ist ja natürlich auch sehr klanghaft. Vielleicht erklärst du trotzdem nochmal, wie seid ihr denn da vorgegangen? Also wie hat man sich sowas vorzustellen? Wie sah euer Protest dort aus?

Janna Aljets (2:15)

Also ‚Ende Gelände‘ ist eine Aktion zivilen Ungehorsams, die darauf abzielt, die Braunkohlegruben in Deutschland zu besetzen, wo eben tausende von Aktivist\*innen in die Gruben reingehen und diese mit ihren Körpern besetzen. Also ganz friedlich, ruhig und besonnen, ohne Eskalation, aber eben mit der Blockade der eigenen Körper sofort die Zerstörung aufhaltend. Mit der klaren Prämisse, wir müssen dorthin gehen, wo Klimawandel produziert wird, wo die Klimakrise produziert wird und das eben ist in Deutschland unter anderem die Braunkohle. Und haben damit eben nicht nur ein sehr mächtiges Bild geschaffen, sondern auch gezeigt, dass es Widerstand gegen diese Kohle gibt und unter anderem durch den Druck dieser Bewegung, neben vielen

anderen Kämpfern und Kämpferinnen in der Antikohlebewegung, es auch geschafft, dass jetzt ist ein zwar sehr schlechtes, aber zumindest ein Kohleausstiegsdatum gibt.

Katja Diehl (3:11)

Hast du vielleicht mal so ein paar Zahlen, Daten und Fakten?

Weil ich glaube, vielen Leuten ist gar nicht so bewusst, was die deutsche Braunkohle eigentlich macht. Das ist ja viel mit Tradition auch verbunden. Mein Opa ist auch in die Grube gefahren.

Das ist ja irgendwie was, wo auch so ein gewisser Stolz existiert und bestimmte Regionen in Deutschland, die sich auch identifizieren damit und dementsprechend vielleicht nicht so tief reinschauen, was es eigentlich für das Klima bedeutet. Hast du da mal so ein paar Dinge, die zeigen, wie die Auswirkungen da sind?

Janna Aljets (3:38)

Also Deutschland ist vor allen Dingen sehr gut darin, sich als Energiewendeland nach außen hin zu zeigen, aber nach innen, wenn man genau hinguckt, muss man klar sehen, dass 40 Prozent der Energie immer noch aus Braun- und Steinkohle kommt. Steinkohle wird vor allen Dingen importiert und die Braunkohle macht noch ungefähr 20 Prozent aus. Und Braunkohle gehört einfach zu den dreckigsten Quellen von Energie. Sie wird am meisten CO<sub>2</sub> verbraucht, ist auch am wenigsten effizient und sie ist halt billig, weil sie vor allem auch stattlich subventioniert ist. Aber sie ist halt angesichts einer Klimakrise wirklich ein Riesenproblem. Und die Braunkohle und der Fakt, dass wir immer noch so viel davon verbrennen, ist auch eines der Hauptgründe, warum wir die Klimaziele nicht einhalten können.

Katja Diehl (4:22)

Hat ja auch ein bisschen, da gehen wir sicherlich später nochmal drauf ein, aber so ähnliche Mechanismen gibt es ja auch beim

Auto. Will heißen, dieses Subventionieren von Dingen, die vielleicht auch natürlich mal eine Berechtigung hatten, weil die Geschichte, die fängt ja nicht gleich beim Umweltschutz an, sondern bestimmte Dinge entwickeln sich ja auch so. Wenn du so auf die Leute schaut, die da mitgemacht haben, ich glaube eure Kernzelle war ja schon recht politisch, aber das ist ja gewachsen auch. Also ich habe das natürlich auch immer ein bisschen beobachtet aus der Ferne, dass das auch Familien mit Kindern waren oder Leute, die halt gemerkt haben, dass es so nicht weiter geht und gerade auch vielleicht durch die kommenden Generationen politisiert worden sind. Und hast du da so ein Gespür, wie sich das so entwickelt hat von den Leuten?

Janna Aljets (5:06)

Also natürlich ist sowas wie eine soziale Bewegung aufbauen, das geschieht oft von so einem ganz klassischen Kern, irgendwie studentisches Milieu, irgendwie Leute zwischen 20 und 35 oder so, weil das natürlich auch Leute sind, die dann auch noch die Zeit haben, sich so zu engagieren, weil politisches Engagement in einer sozialen Bewegung erfordert sehr viel Zeit und sehr viel Energie. Aber ja, die Bewegung ist viel breiter geworden, sie ist viel diverser geworden, es ist vor allem auch daran festzumachen, oder es ist ein Zeichen dafür, dass viele Leute mit der Politik und den typischen politischen Instrumenten auch nicht mehr zufrieden sind, weil sie es eben auch nicht schafft, die Klimakrise tatsächlich anständig zu bewältigen. Das heißt, die Leute haben ein ganz großes Bedürfnis, selbst aktiv zu werden und sowas wie in einen Braunkohletagebau zu klettern und damit direkt die Maschinen aufzuhalten, ist was extrem Effektives. Und das gibt ja auch Zusammenhalt und Empowerment und wir haben ja diese Braunkohletagebau-Besetzungen lange vor Fridays for Future

oder Extinction Rebellion gemacht, aber das sind eben jetzt nochmal neuere Bewegungen, die in eine ganz ähnliche Richtung gehen, die auch zivilen Ungehorsam machen, die auch ganz bewusst kleinere Gesetze überschreiten. Und das zeigt eben, wir leben in einer Zeit, wo es soziale Bewegungen wieder braucht, weil die Verhältnisse so dramatisch sind und weil die Politik eine ganz offensichtliche Unfähigkeit hat, die Probleme zu bewältigen, vor denen wir stehen.

Katja Diehl (6:29)

Also hast du tatsächlich auch beobachtet, dass die Hilflosigkeit bei manchen Menschen einfach in dieses Handeln auch übergeht? Weil man hat ja eigentlich alle Informationen da. Also eigentlich weiß ja jeder von uns, dass es so nicht weitergehen kann. Und manche verharren meiner Meinung nach so in so einer Schockstarre, weil es vielleicht auch zu viele Informationen sind. Also es waren auch Menschen, die gesagt haben: „Es hilft mir persönlich auch was zu tun“?

Janna Aljets (6:51)

Ja, auf jeden Fall. Also ich glaube, in der sozialen Bewegung ist man am Ende, wahrscheinlich kommt man zur sozialen Bewegung genau aus dieser Motivation, weil man sagt: „Ich möchte was machen. Ich möchte effektiv sein.“ Menschen möchten wirkmächtig sein. Ich glaube, dass das ein ganz urmenschliches Bedürfnis ist. Ja, also wir möchten unsere Werte in der Welt eigentlich manifestieren. Das ist ganz klar. Ich glaube aber, dass man in der sozialen Bewegung bleibt, weil man dort auch auf Gleichgesinnte trifft und weil man sich wirkmächtig fühlt, weil man zusammen eben gemeinsam stark ist und das gibt ein total tolles Gefühl, um weiterzumachen. Das heißt nicht, dass soziale Bewegungen immer Erfolge feiern. Also wir haben immer wie-

der Stolpersteine und der Kohlekonsens oder Nichtkonsens, muss man eigentlich sagen, ist ein gutes Beispiel. Wir haben jetzt ein Ausstiegsdatum für 2038. Das wird als politischer Kompromiss oder Konsens verkauft. De facto ist es halt für die angesichts der Klimakrise einfach zu spät und das sagen auch alle Wissenschaftler. Alle sagen, um die Klimaziele einzuhalten, um irgendwie annähernd 1,5 Grad auf diesem Planeten zu haben, müssen wir früher raus und das ist natürlich insofern schon ein frustrierendes Erlebnis. Damit muss man als soziale Bewegung auch umgehen und dann eben auch schauen, wie wir weitermachen und wo wir wieder an anderen Stellen politischen Druck ausüben können.

Katja Diehl (8:03)

Und das war dann der Moment, wo der sogenannte Konsens kam, wo ihr einen Endpunkt gesehen habt und deswegen auch ein neues Thema gesucht habt? Oder wie hat man sich das vorzustellen?

Janna Aljets (8:15)

Ich glaube eher, ‚Ende Gelände‘ ist eher gewachsen und gestärkt. Es ist eine ganz tolle Entwicklung zu sehen, dass durch diese eher punktuellen Aktionen ein sehr langfristiger Bewegungsaufbau entstanden ist. Überall in Deutschland haben sich Ortsgruppen gegründet, die jetzt dauerhaft aktiv sind. Und der Kampf gegen die Braunkohle ist weiterhin aktiv. Trotzdem haben sich einige von uns auch darüber Gedanken gemacht: Was braucht es für Kämpfe auch noch neben der Braunkohle? Die Braunkohle ist definitiv eines der größten Probleme, wenn es um die Klimakrise geht in Deutschland. Aber wir haben auch eine katastrophale industrielle Landwirtschaft. Auch im ganzen Wohnbereich, was die Klimakrise angeht, viel zu tun. Aber einer

der Sektoren, wo am wenigsten passiert ist und wo auch nicht absehbar ist, dass irgendwann was passiert, wo die Emissionen sogar gestiegen sind, statt zu sinken, ist eben der Verkehrssektor. Und deswegen haben einige von uns aus dieser Braunkohlebewegung, aber eben auch aus Extinct Rebellion, aus Verkehrsinitiativen sich zusammengetan und gesagt: „Okay, was können wir gegen das Auto machen?“

Katja Diehl (9:17)

Du hättest ja in eine Partei gehen können, du hättest in ein Unternehmen gehen können und Technologie entwickeln können.

Janna Aljets (9:26)

Netter Versuch.

Katja Diehl (9:29)

Ja, ja, wäre alles offen gewesen. Warum hast du dich genau für diesen Weg entschieden? Also genau da auch tätig zu werden?

Janna Aljets (9:36)

Also ich glaube, es entspricht natürlich auch, also ich komme aus der sozialen Bewegung und ich mache auch wieder soziale Bewegung, ist wahrscheinlich irgendwie logisch. Vielleicht muss ich irgendwann mal ein Unternehmen oder Partei ausprobieren. Ich will es jetzt irgendwie nicht für 100 Prozent für die Zukunft ausschließen, aber ja, ich glaube nicht so an die Kraft des Geldes, muss ich sagen. Ich bin schon eine ziemlich überzeugte Antikapitalistin. Genau, und habe auch irgendwie, bevor ich in der Antikohle-Bewegung war, war ich so in der Degrowth-Bewegung, habe mich viel mit so Wachstumsfragen beschäftigt. Also ich glaube nicht so sehr daran, dass profitorientierte Unternehmen unbedingt die Welt verändern werden. Und genauso problematisch oder ähnlich problematisch sehe ich eigentlich auch das Parteiensystem. Und woran ich wirklich, also ich per-

sönlich ganz fest daran glaube, wenn ich mir die Geschichte an-  
gucke, alle großen Veränderungen, die es in der Geschichte  
gab, gesellschaftlich, sei es in der Frauenbewegung, sei es in der  
Antisklaverei-Bewegung, in der Antiapartheids-Bewegung, in  
der Schwarzen Bewegung, auch in der Schwulen- und Lesben-  
bewegung, das waren mutige Menschen, die auf die Straße ge-  
gangen sind, die Druck gemacht haben, die zivilen Ungehorsam  
gemacht haben, die sich getraut haben, auch Blockaden zu ma-  
chen und damit wirklich den Finger in die Wunde gelegt haben  
und gesagt haben: „Hier gibt es ein Problem.“, und beharrlich,  
kontinuierlich Druck aufgebaut haben und darüber uns jetzt  
Privilegien ermöglicht haben. Also weil es solche mutigen Frau-  
en gab, dürfen wir heute wählen und haben zumindest formell,  
leider nur formell, sowas wie Gleichberechtigung in Deutsch-  
land. Das finde ich schon, das finde ich ein so überzeugendes  
Argument. Genau und ich muss auch sagen, es sind auch meine  
Leute. Wir entscheiden da im Konsens, wir versuchen irgendwie  
so wenig wie möglich Hierarchien aufzubauen. Versuchen, offen  
zu bleiben. Und so mache ich gerne Politik. Und so möchte ich  
die Welt verändern und nicht über Geld oder über politische  
Machtspielchen.

Katja Diehl (11:27)

Bevor wir auf die IAA kommen, vielleicht nochmal zur Rosa-Lu-  
xemburg-Stiftung. Da hast du ja quasi eine andere Facette von  
Verkehrswende. Wie kam es dazu, dass sich dieser Punkt ausge-  
sucht wurde? Also kam es auch durch deine Person, dass du es  
mit reingebracht hast? Oder war das eh an der Zeit, sich diesem  
Thema auch zu widmen?

Janna Aljets (11:46)

Also es war schon so, dass sich die Rosa-Luxemburg-Stiftung klar dazu entschieden hat, aus dem Europabüro heraus an der Transformation der Automobilindustrie zu arbeiten und da eben auch insbesondere die Perspektive der Beschäftigten mit aufzunehmen, das aus einer progressiven linken Perspektive zu machen. Damals war es so, dass ich mich ganz ehrlich, ich habe mich zwar auf den Job beworben, aber es war so ein bisschen auf halber Arschbacke. Ich war irgendwie ganz glücklich, halbwegs arbeitslos, halbwegs selbstständig und habe mein Ding gemacht. Also nach Brüssel ziehen war eh keine Option. Und ich bin dann aber doch zum Vorstellungsgespräch und da war auch relativ klar, dass ich komme ja irgendwie aus der Ökoszene. Ich war irgendwie vorher Pressesprecherin bei ‚Ende Gelände‘. Es war irgendwie klar, dass ich eine starke Klimagerechtigkeitsperspektive mitbringe. Und ich glaube, das war für die total interessant, weil die als Stiftung eher gewohnt sind, sich mit diesen sozialen Fragen zu beschäftigen. Und ich glaube, das ist auch, und das habe ich auch von Anfang an gesagt im Bewerbungsgespräch, es ist ein absolutes Experiment, eine junge Frau auf so eine Stelle zu setzen, weil ich eben vorrangig mit Gewerkschaftern zu tun habe und ich gender jetzt gerade ganz bewusst nicht. Also das ist auf jeden Fall auch immer wieder spannend, sich da auch als junge Frau durchzusetzen. Und auch innerhalb der Stiftung diese klare ökologische Position mit reinzubringen, diese Klimagerechtigkeitsperspektive reinzubringen. Und ich hatte mich aber eben vorher auch schon mit sozialökologischen Fragen beschäftigt. Und am Ende glaube ich schon, dass wir mit so vielen gesellschaftlichen Kräften wie möglich an Transformationskonzepten arbeiten müssen. Dass diese demokratisch sein müssen, dass die ökologisch sein müssen, dass sie sozial sein

müssen. Dass es eben nicht die Ärmsten der Gesellschaft sind, die diesen Wandel zu tragen haben. Ich glaube da wirklich ganz fest dran. Und als sie dann mir dieses Jobangebot dann auch so unterbreitet haben, konnte ich schlecht Nein sagen. Und dann bin ich auch nach Brüssel gezogen.

Katja Diehl (13:40)

Ist natürlich auch, finde ich, ein cooler Move, wenn man das so sagen will, von so einem Arbeitgeber, weil das ist ja eigentlich das, was wir genau auch brauchen, diese Diversität an verschiedenen Stellen auch und tatsächlich sind ja manche Stiftungen auch sehr eingefahren, weil einfach nicht, zum Fluch und zum Segen gleichermaßen, nicht so viel Fluktuation ist wie in irgendwelchen sehr kapitalorientierten Unternehmen oder so. Wie hast du denn da den Switch geschafft, trotzdem, wenn du sagst Gewerkschafter, da habe ich jetzt auch einen gewissen Typ vor Augen. Wie knackt man das? Also wie geht man da vor, die auch für solche Dinge zu gewinnen? War das schwierig oder war es für die einfach auch spannend, mal eine andere Perspektive überhaupt mitzubekommen?

Janna Aljets (14:28)

Also ich glaube, ich kann das jetzt auch nur vermuten, aber ich glaube wirklich für die Stiftung ist an meiner Person vor allen Dingen interessant, eben diese ökologische Perspektive, die ich mitbringe. Und ich meine, wir sind die Rosa-Luxemburg-Stiftung, wir sind eine linke Stiftung, eine sozialistische Stiftung. Ich würde schon sagen, dass ich da das Glück habe, dass das eines der Umfelders ist, wo junge Frauen gern gesehen sind und die auch wirklich unterstützt werden. Und das habe ich auch von Anfang an dort so empfunden, dass ich da sehr viel Unterstützung erfahre und ich eher gepusht werde, als dass ich da ir-

gendwie zurückgehalten werde. Also es ist wirklich, ich glaube, es gehört dann auch so ein bisschen, finde ich, fast zum guten Ton, von wegen: „Ja, wir haben auch junge Frauen, die wir wieder in solche Positionen setzen.“ Aber ich denke, das hat halt auch sehr speziell was mit dem politischen Umfeld zu tun, das ist ganz klar.

Katja Diehl (15:13)

Und wenn wir dann auf die andere Seite von deinem Engagement gehen, warum dieses Symbolbild Auto? Warum nicht Stärkung von Radverkehr, Fußverkehr? Also man kann ja beides machen. Weil das ist ja zum Beispiel auch eine Sache, wo ich manchmal das Gefühl habe, gerade auch Fußverkehr kommt immer zu kurz, weil es einfach so selbstverständlich ist. Jetzt kann man es auch mit E-Stehrollern machen. Also irgendwie geht es auch wieder in die Immobilität ein Stück weit rein. Aber ihr habt euch ja relativ klar entschlossen, euch mit der Lobby stärksten... Ich wüsste jetzt keine andere Branche, die so viel Lobby hat, wie die Autoindustrie in Deutschland. Also warum war das euer nächster Punkt auf eurer Agenda?

Janna Aljets (15:51)

Also bevor ich direkt auf die Frage antworte, wenn ich darf, also ich glaube vielleicht auch um mein eigenes Politik- oder Verständnis, meine Theorie des Wandels auch zu verstehen. Ich habe vor vielen Jahren Joanna Macy kennengelernt, die Arbeit von Joanna Macy, dieses tiefen Ökologin. Klingt fürchterlich, esoterisch, spirituell. Es hat auch ein bisschen was davon. Joanna Macy ist aber wirklich eine ganz wunderbare Frau, die Gruppenkonzepte entwickelt hat und die sagt ganz klar: „Wenn wir die Welt verändern wollen, brauchen wir drei Dinge und zwar gleichermaßen. Das ist der Bewusstseinswandel, wir brauchen

alternative Konzepte, wir müssen den Aufbau von Alternativen stärken, aber wir brauchen auch den Widerstand.“ Und als ich Joanna Macy und diesen Dreiklang kennengelernt habe, ist bei mir richtig was aufgegangen, weil ich gemerkt habe, ja genau das bin ich. Also das vereinte so mal die verschiedenen Welten, an denen ich arbeite, weil ich da auch wirklich ganz ganz fest dran glaube und deswegen will ich dem gar nicht widersprechen, wenn du diesen Vorschlag machst von wegen warum nicht Aufbau von Radverkehr oder ÖPNV und so. Ja, ja, ja, unbedingt, auf jeden Fall. Und genauso müssen wir Leuten beibringen, sich von ihrem, ach so heiß geliebten Auto zu verabschieden. Ja, auch da müssen wir ein Bewusstseinswandel herstellen. Aber wir brauchen auch Widerstand und unsere Analyse war so ein bisschen oder unser Eindruck war, dass eigentlich der Dieselskandal als, man muss einfach sagen, der größte Industrie-Skandal der deutschen Geschichte, ein absolutes, mafiös gestaltetes Kartell, was sich abgesprochen Ingenieurskunst darauf verwendet hat, Abgassysteme zu manipulieren und damit wissentlich den vorzeitigen Tod von 10.000 Menschen in Kauf genommen hat. Das ist wirklich ein Riesenskandal und der ist nach unserer Analyse politisch überhaupt nicht aufgefangen worden. Während in den USA solche Leute ganz schnell im Knast sitzen oder Millionenstrafen zu zahlen haben, ist das hier in Deutschland, die Aufarbeitung wirklich steht da ganz am Anfang und da merkt man, wo die Autoindustrie steht, was sie für einen politischen Stellenwert hat, für einen politischen Stellenwert, was sie für ein, ja, wie sie stark geschützt wird. Und da haben wir uns eben gefragt: „Wie kann man Widerstand aufbauen?“ Und soziale Bewegungen suchen sich eben neuralgische Punkte. Die müssen symbolisch gut funktionieren, die müssen vom Image her gut funktionieren, die

müssen auch aktionistisch gut funktionieren. Also es gibt viele, viele Variablen und da haben wir eben verschiedene Aktionskonzepte uns überlegt, was passieren könnte und eine davon war eben zu sagen, wir gehen zu einem symbolischen Ort, wie eben die IAA in Frankfurt, die alle zwei Jahre stattfindet, weil sich, nicht weil wir dort aktiv irgendwas blockieren oder verhindern können, irgendwie Autoverkehr oder so, sondern weil sie ein Symbolbild ist für ein absolut überholtes Verkehrssystem. Also auf der IAA treffen sich ja alle Autobosse, vor allem die deutschen Autobosse, mit den Spitzen aus der Politik und feiern sich für größer, schneller, weiter, besser, männlicher, protziger, noch mehr SUV, noch viel ungeiler. Es ist einfach so, und jetzt bei aller Image-Aufpoliererei, die IAA ist genau das, es geht um Autos, Autos, Autos und das zu blockieren und da zum ersten Mal so große Proteste aufzumachen, ich glaube, da sind wir ganz, haben wir genau den richtigen neuralgischen Punkt getroffen. Ganz bald ist es soweit und von dem, was wir bisher an Feedback bekommen, an Presseresonanz, an Aufmerksamkeit, haben wir das Gefühl, wir haben genau den richtigen Punkt getroffen.

Katja Diehl (19:24)

Ja, zumal es, glaube ich, auch ein Stück weit langweilig geworden ist. Also ich glaube tatsächlich die IAA selber, wobei mich umgehauen hat, dass das letzte Mal eine Million Besucher da war. Also das ist so, wo ich denke, wow. Wobei das Ding ja auch zweieinhalb Wochen, glaube ich, dauert. Also mir haben auch Leute, die schon mal da waren, ich persönlich war noch nicht da, gesagt, dass in diese Hallen, die natürlich immer existieren, ganze Zweitgebäude eingezogen werden, damit da auch auf einer zweiten Ebene noch Fahrzeuge fahren können. Wie seid ihr

denn vorgegangen, euch mit diesem Ganzen auseinanderzusetzen als Ort an sich? Also das ist ja auch, ein Messegelände findet ja nicht in einer Bevölkerung statt. Also es ist ja schon etwas, was auch ein bisschen abgelegener ist.

Janna Aljets (20:09)

Also tatsächlich kann ich da gar nicht so viel zu sagen, einfach weil ich da auch zu viel interner verraten würde. Bestimmte Dinge können wir vorab nicht sagen. Aber ich sag mal, jedes Gelände, was wir als Aktivisten und Aktivistinnen uns irgendwie vornehmen zu besetzen, ist ein anderes und natürlich ist ein Tagebau was anderes als die Hamburger Innenstadt oder das Frankfurter Messegelände. Das ist ganz klar. Aber da haben wir eben Leute, die dann entsprechend sich vorher Gedanken machen, und wie das aussehen könnte. Für uns ist halt bei so einer Aktion als allerhöchste Priorität, die Sicherheit aller Beteiligten. Das muss auf eine Art und Weise geschehen, dass den Aktivisten und Aktivistinnen, aber auch allen Menschen, die so zufällig vorbeikommen oder auch Sicherheitsmenschen, nichts passiert. Weil uns geht es nicht darum, Menschen zu gefährden, sondern dort ein politisches Zeichen zu setzen. Und das heißt, so eine Aktion wird auf jeden Fall klar danach geplant, dass sie halt niemanden gefährdet. Und dass sie eben auch in gewisser Form niedrigschwellig ist. Weil wir wollen ja auch viele Leute, die vielleicht an so einer Aktion noch nie teilgenommen haben, auch dazu motivieren, das mal auszuprobieren.

Katja Diehl (21:10)

Das wäre auch eine von meinen nächsten Fragen gewesen, wie vermeidet man, dass es in komische Bahnen gerät? Man hat ja bei G20 auch mitbekommen, ich persönlich bin ja aus Hamburg, was da halt auch möglich ist, wenn es diesen ,Terror-Tourismus

gibt. ' Es soll ja, wie ich das verstehe, etwas sein, wo Kind und Kegel mitgenommen werden, wo jeder sicher ist. Aber wie gewährleistet ihr das? Weil das ja schon eine große Aktion geplant ist und auch braucht, denke ich, so einen gewissen geschützten Raum, um das gewährleisten zu können.

Janna Aljets (21:47)

Auf jeden Fall und insofern würde ich auch sagen Kind und Kegel nicht unbedingt. Also es gibt ja auch die Demo am Vortag am 14. September. Dort finden eine große Demonstration von VDA, Campact, BUND, Greenpeace. Die machen auch eine Fahrradsternfahrt, was ich toll finde, weil sie das Bild des Wandels auch gleich mitbringen und sagen: „Hey, guck mal, wie schön es sein könnte ohne Autos.“ Finde ich ganz toll, wir sind ja auch im engen Kontakt. Ich würde sagen, das ist die Kind und Kegel Aktion. Uns ist es ganz wichtig, dass bei unseren Aktionen die Menschen vorbereitet kommen. Das heißt, wir bieten Aktionstrainings an. Die finden eben jetzt schon überall in Deutschland statt, in allen möglichen Städten, aber auch vor Ort. Also man kann auch kurzfristig noch nach Frankfurt kommen, Freitag oder Samstag vorher und dort an einem Aktionstraining teilnehmen, die eben Menschen darauf vorbereiten, wie es ist, in solche Aktionen zu gehen, die auch die rechtlichen Konsequenzen mitbedenken, aber vor allen Dingen auch ein empathisches und achtsames Miteinander garantieren. Das ist total wichtig und wir sagen wirklich allen: Macht Aktionstraining. Zusätzlich ist das anders als bei Demonstrationen, wo man einfach hingehen kann, alleine oder mit einer Freundin, sondern wir organisieren uns in Bezugsgruppen. Das heißt, man hat immer einen Buddy, also eine Person, die wirklich auf dich achtet und auf die du achtest. Und die sind dann wiederum in einer kleineren Bezugsgruppe. Das

heißt, man stellt irgendwie sicher, dass wir wirklich aufeinander achten. Und das ist, finde ich, auch nochmal irgendwie so im ganz Kleinen, so dieses Aufeinander-Achten, das Kollektive, das Solidarische, auch in einer Aktion. Das ist einfach auch gesamtgesellschaftlich, wo wir hinwollen. Also kein Ellenbogen und jeder für sich und damit andere gefährdend, sondern miteinander und gemeinsam und aufeinander achtend. Und so wollen wir die Aktion machen.

Katja Diehl (23:22)

Und du hast angesprochen, Kind- und Kegelerveranstaltungen, wie die heißen. Da klang ja schon mit, dass da relativ viele sich zusammengetan haben. Und das nehme ich als sehr positiv wahr. Weil mich hat beim Verkehrswandel bisher immer genervt, dass jede Interessensgruppe für sich gesprochen hat, aber nie klar die Äußerung kam: „Wir brauchen Platz vom Auto“. Haben wir eben im Vorgespräch schon gesagt, es fällt ja nicht vom Himmel, den Platz, den wir brauchen. Wie seid ihr da vorgegangen, um die alle an einen Tisch zu holen?

Janna Aljets (23:48)

Ja tatsächlich, also das ist auch wirklich einer der Dinge, auf die ich so im letzten Jahr richtig ein bisschen stolz bin, weil wir als soziale Bewegung, als quasi der radikale Flügel, so ein bisschen die, ich sag mal, gemäßigeren Organisationen vor uns hergetrieben haben und die so ein bisschen gepiesackt haben, genau an den Punkt zu kommen, wo wir jetzt stehen. Das heißt, wir haben diese Idee gehabt und haben gesagt: „Lasst uns die IAA blockieren.“, und weil wir da eben auch in der Antikohlebewegung und auch schon in der Anti-AKW-Bewegung wurden damit wunderbare Erfahrungen gemacht, eben auch mit NGOs zusammen zu arbeiten, sind wir direkt auf die zugegangen und haben ge-

sagt, was haltet ihr davon? Macht doch rund um diesen Aktionstag eine schöne Demo, wo dann noch viel mehr Leute daran teilnehmen können. Auch euch ist das Verkehrsthema wichtig und zum Glück ist es jetzt eben auch auf der Top-Agenda bei den meisten, um eben zu zeigen, dass dieser Protest, wie wir ihn machen, dieses ganze Protestwochenende wirklich auf eine breite gesellschaftliche Mitte fällt und das ist uns, finde ich, sehr sehr gut gelungen und auch Organisationen, die, wie du sagst, bisher sehr sehr vorsichtig damit waren, irgendeine Politik gegen das Auto zu machen. In Deutschland traut sich ja leider Gottes niemand, Politik gegen das Auto zu machen, aus Angst vor den Wählern, Wählerinnen, Mitgliedern, Mitgliedern. Also es ist irgendwie, aber de facto ist es so, angesichts einer Klimakrise und da zeige ich jetzt einfach noch mal meine Radikalität. Wir brauchen autofreie Städte, die sind technisch möglich, es wäre absolut überhaupt gar kein Problem, es ist eine Frage des politischen Willens. Wir würden alle massiv an Lebensqualität gewinnen, wir hätten alle viel sichere Städte, wir hätten leisere Städte, wir würden uns wahrscheinlich sogar besser bewegen können, gesünder bewegen können. Also es gibt eigentlich nur Argumente dafür und wir brauchen eben auch die Akteure, die das fordern und derzeitige Betriebe fordern das eben auch und sagen: „Wir brauchen autofreie Städte. Wir brauchen nicht ein bisschen weniger, wir brauchen auch nicht die autofreie Innenstadt, wo wir so ein bisschen die kommerzielle Fußgängerzone haben, sondern wir brauchen wirklich autofreie Städte“, und wegen mir können wir auch zuallererst erstmal die SUVs verbannen, weil die wirklich so die Spitze des Eisbergs sind oder ganz besonders klimaschädliche Motoren. Ja und ich glaube es braucht diese radikalen Forderungen und mein Gefühl ist auch so, vor allen

Dingen, wenn ich jetzt so ein bisschen die ersten Medienreaktionen und Reaktionen auf den sozialen Medien abschätze, das fällt gerade auf fruchtbaren Boden. Die Leute sind wirklich, die sind des Autos überdrüssig. Ein großer gesellschaftlicher Teil sagt: „Wir brauchen das so nicht mehr.“

Katja Diehl (26:12)

Habt ihr denn da konkrete Forderungen schon aufgestellt oder werden die präsentiert? Oder ist das ähnlich wie bei der Kohleaktion, dass ihr da auch mit Ausstiegsdaten und ähnlichen agiert? Oder wie geht das so vor sich?

Janna Aljets (26:25)

Als ‚Ende Gelände‘ waren wir auch der radikale Akteur, der gesagt hat: „Kohleausstieg jetzt, nicht Kohleausstieg 2025 oder 38 oder 50, sondern Kohleausstieg jetzt.“ Und deswegen sagen wir auch: „Autofreie Städte, jetzt.“ Also es ist einfach, viele sagen immer so: „Ja, aber ihr macht keine Realpolitik.“ Wir sagen: „Wir machen Realpolitik fürs Klima.“ Also wir haben irgendwie tatsächlich, die neuesten wissenschaftlichen Studien zeigen, wir haben eigentlich nur noch ein paar Jahre, um die Emissionen wirklich so radikal zu reduzieren, um das 1,5 Grad Ziel einzuhalten, um hier noch irgendwie Lebensgrundlagen auf diesem Planeten zu erhalten, die für eine Menschheit irgendwie noch lebbar ist. Das finde ich als Hintergrund irgendwie schon immer wichtig. Also das ist auch das, was mich antreibt. Für uns ist das so, um die Frage, um die Forderung, also es sind autofreie Städte, auf jeden Fall, aber eben auch, und da sind wir ganz nah, eben auch bei den Alternativen, also wir sagen auch, wir brauchen bessere Fahrradwege, wir brauchen geilen ÖPNV, also wirklich geilen ÖPNV, der 24-7 richtig gut funktioniert, am besten sogar kostenfrei ist, auch das wäre politisch machbar, also

nee, es wäre finanziell machbar, politisch ist es schwierig, auf jeden Fall, also solche Sachen fordern wir und ich finde, die fordern wir auch zu Recht und wir müssen eben auch darüber reden, welche Macht eine Autoindustrie in diesem Land hat, also du hast es selber angesprochen, es gibt kaum eine Industrie, die so viel Macht hat, wo Politik und Industrie auch so miteinander verflochten sind, also das ist wirklich, wie sagt man im Englischen, revolving door, also die wechseln ja die Posten, als wäre es das Gleiche, man muss auch sagen, unser Verkehrsministerium war nie ein Verkehrsministerium, das war immer ein Autoministerium und der Minister Scheuer ist gerade irgendwie wieder die Spitze auf dem Eisberg, das heißt in Deutschland wurde vor allen Dingen Autopolitik gemacht, klientilistische Politik gemacht und es wurde, was den Verkehrssektor angeht, absolut undemokratische Politik gemacht.

Katja Diehl (28:25)

Wobei ich auch beobachte, dass der Deutsche an sich oder die Deutsche an sich relativ devot ist, also wenn man einen Kühlschrank verkauft hätte, das ist so mein Beispiel, der 20-mal so viel Abgase in meine Wohnung bringt, als versprochen laut Prospekt, ich weiß nicht wie viele Klagen es gegeben hätte und das war auch so der Aufschrei der Massen, der mir auch gefehlt hat, also wie erklärst du dir das, dass wir so viel so mit langem Mut hinnehmen, was da so passiert?

Janna Aljets (28:55)

Ich glaube, ich finde den Vergleich mit dem Kühlschrank fantastisch, das ist wirklich sehr charmant. Ich glaube, der große Unterschied ist, dass ich bei dem Kühlschrank wahrscheinlich die Möglichkeit hätte, mir einen anderen Kühlschrank zu kaufen. Beim Auto ist es so, oder irgendwie anders meine Sachen zu

kühlen, das ist vielleicht die bessere Idee. Beim Auto ist es so, dass wir natürlich de facto in eine absolute Abhängigkeit gebracht worden sind, und zwar gezielt über Jahrzehnte. Das ist irgendwie eine Autopolitik, spätestens seit den 50ern wollte man, dass Leute sich vor allen Dingen in Autos bewegen und so sieht Verkehrspolitik aus. Also mehr Straßen bauen, alles autogerechter, es gibt ja sogar den Begriff der autogerechten Städte, statt menschengerechter Städte, absurd aus heutiger Sicht eigentlich. Trotzdem hat sich nicht viel geändert. Oder dieses ‚freie Fahrt für freie Bürger‘. Und das treibt Menschen in Abhängigkeit. Und wenn jemand abhängig ist, dann hat man auch Angst davor, wenn quasi das, was man braucht, nicht mehr da ist. Und solange wir die Alternativen nicht haben, kann ich total verstehen, dass Leute sagen: „Aber ich brauche doch mein Auto.“ Ja, natürlich brauchen die Leute jetzt ihr Auto, weil wir den ÖPNV, den wir bräuchten, nicht haben, weil Bahnfahren viel zu teuer ist und auch noch schlecht funktioniert. Also es sind so Sachen, ich kann das voll verstehen. Und diese Abhängigkeit, ich werde übrigens viel kritisiert für diese Abhängigkeitsmetapher, ich finde, sie passt trotzdem ganz gut, weil wir wollen uns ja auch bewegen. Zusätzlich zu dieser Abhängigkeit kommt so eine extreme emotionale Aufladung mit dem Auto. Und das ist auch der Autoindustrie massiv gut gelungen, über gezielte Werbebotschaften, über einen Lifestyle, eine unglaubliche emotionale Wucht mit dem Auto aufzubauen. Und das ist etwas, was sich erst ganz langsam ändert und was auch wirklich massiv in den Köpfen drin ist. Bei der jungen Generation glaube ich nicht mehr so, aber gerade älteren Generationen, was denen das Auto bedeutet. Ja, oder diese ganzen, also ich meine, wir lachen über so

eine Macho-Technik-Werbung, viele sprechen das an, die finden das geil.

Katja Diehl (30:49)

Ja, ich sage halt auch immer, das Schwierige wird tatsächlich sein, die Leere, die sowas füllt. Also wer, glaube ich, bei sich ist und in sich ruht, der braucht das ja nicht. Obwohl das jetzt total arrogant klingt, aber ich finde tatsächlich, irgendwas muss das ja fühlen. Und das Substitut dafür ist ja noch nicht erfunden, beziehungsweise das Auto ist immer noch billig genug. Ich glaube, 37 Prozent sind da eh geleast. Also es zeigt ja auch schon wieder, wir leisten uns was. Wie war das noch bei Fight Club, ‚um Leute zu beeindrucken, die wir eigentlich hassen‘ oder so, ne? Und tatsächlich kann ich dir aber mitgeben, meine Kolleginnen vom VCD, die so die Bildungsarbeit machen, die haben in Kindergärten Kinder, die sagen: „Aber die Autos sind doch gar nicht mehr so schlimm, da kommt ja hinten nichts mehr raus.“ Will heißen, die werden schon wieder in einer Welt großgezogen, in der das Auto gut ist, weil es elektromobil ist. Und Elektromobilität ist ja null eine Lösung. Es ist ja nur eine Antriebswende, keine Verkehrswende, keine Lösung in dem Sinne, dass der gleiche Platzverbrauch ist, dass es nur 23 Stunden 15 Minuten genutzt wird, 1,5 Personen. Wir kennen alle die Zahlen. Wo siehst du das? Weil wir so krass gesund gerade unterwegs sind und irgendwie jeder mischt sich in die Erziehung von Kindern ein. Aber bei dem Ding, hakt's aus. Hast du da irgendwie Erfahrung oder hast du mal Austausch dazu gehabt?

Janna Aljets (32:08)

Es ist einfach ein totaler Klassiker. Also wir wollen halt, das ist das, was wir, das Elektroauto ist, finde ich irgendwie das Paradebeispiel des grünen Kapitalismus. Und das, was wir eben als

Bewegung kritisieren, was wir auch als Rosa-Luxemburg-Stiftung kritisieren, das ist so ein klassischer Mechanismus, man möchte an unserem Lebensstil so wenig wie möglich verändern und es einfach ein bisschen grün machen, ein bisschen schön grüne Technologie, ach schön emissionsfrei wird es genannt. De facto ist es nur lokal emissionsfrei, wo der Strom herkommt. Ich erinnere, 40 Prozent Kohleenergie, gerade im Moment vielleicht nicht so ein schöner Strommix, nicht so besonders grün. Das kann schön externalisiert werden. Also diese Illusion, wir könnten weitermachen so wie bisher und mit ein bisschen mehr grünen Technologien, einfach jetzt mit einem guten Gewissen, ist einfach schlichtweg eine Illusion. Es führt nachgewiesenermaßen im Übrigen zu einem Rebound-Effekt. Also die Leute fangen an, bei einem ökologischeren Produkt es einfach mehr zu benutzen, weil das ökologische Gewissen so groß ist und es sogar noch mehr zu nutzen teilweise und damit ist quasi die Ersparnis weg. In Norwegen ist das Elektroauto sehr verbreitet, aber halt als Zweit- und Drittwagen. Das ist ein klassischer Rebound-Effekt. Und es bestätigt so ein bisschen auch noch diesen Externalisierungsmodus, den wir sehr, sehr gut drauf haben. Als Gesellschaft wider besseren Wissens, ja, nutzen wir Ressourcen anderswo. Wir müssen es nicht sehen, wir wissen es aber eigentlich. Also das ganze Auto, ja. Also die ganzen Rohstoffe, die dafür abgebaut werden, anderswo. Die ganzen Emissionen, die dafür verbraucht werden und auf Kosten von zukünftigen Generationen gehen, jetzt schon auf Kosten von Menschen im globalen Süden gehen. Das ist eine permanente Externalisierung. Und du hast es gerade angesprochen, von wegen, wir haben Autos, die wir uns gar nicht leisten können. Es ist noch viel schlimmer. Also Stefan Lessenich, ein toller Soziologe, drückt das so aus: „Wir

leben nicht über unsere Verhältnisse, wir leben über die Verhältnisse anderer.“ Und das ist gerade das massive Problem unseres Verkehrssystems. Und das ist auch das, was mich antreibt, weil ich wirklich sage, ich möchte mich nicht weiter so bewegen. Ich möchte nicht, dass wir uns so bewegen müssen. Ich möchte, wie wir in der Degrowth-Bewegung immer gesagt haben, ich möchte das Recht verwirklichen, nicht auf Kosten anderer leben zu müssen. Und so wie es gerade hier in dieser Gesellschaft spinnt, politisch gesteuert, politisch gewollt, muss ich auf Kosten anderer leben. Und das ist doch der eigentliche Skandal. Ich als Mensch fühle mich verbunden, auch mit den Menschen im globalen Süden, die ich noch nie getroffen habe. Weil wir sind halt ein Planet und wir haben nur diesen einen Planeten. Und wir übernutzen ihn einfach gerade zu hart. Und da würde ich halt gerne raus.

Katja Diehl (34:46)

Und wie geht ihr in der Bewegung mit so Vorwürfen um, die ich auch immer wieder höre, dass wir natürlich zu einer gewissen Elite gehören, die ein gewisses Bildungsniveau mitbringt, die sich mit solchen Sachen überhaupt beschäftigen kann, weil wir die Zeit dazu haben, das hast du vorhin ja auch gesagt, beruflich sogar in der Richtung vielleicht arbeitet. Und ja, in bestimmten Landstrichen von Deutschland gibt es natürlich gerade auch ganz andere Probleme. Es ist schnell dieses Whataboutism natürlich, dass man halt schnell vor irgendwo die nächste Nebelkerze, aber ich glaube trotzdem ist es ja wichtig, auch solche Menschen zu erreichen. Und ich habe das erlebt, ich habe mich drei Stunden mit einem AfD-Wähler unterhalten. In meiner Blase war die Hölle los, die haben gesagt: „Ich würde mich nie mit so jemanden treffen.“ Genauso suche ich händeringend aber nach

Leuten, die sagen: „Ich finde Auto geil.“, weil ich möchte es eigentlich verstehen. Aber irgendwie zeigt dieses Verhalten ja, wir bleiben alle schön, doch manchmal ganz gerne auch wir in unseren Blasen, weil wir ja die sind, die Recht haben, das denken die anderen ja genauso. Also wie geht ihr damit um, auch in den Diskurs zu kommen oder in den Austausch zu kommen?

Janna Aljets (35:51)

Also ich glaube, das ist eine total schwierige Frage, die wir uns, ich glaube, der wir uns als soziale Bewegung nicht als allererstes widmen können, weil ich bin wirklich der festen Überzeugung, unsere allererste Aufgabe ist es, den Finger in die Wunde zu legen und den Kurs zu verschieben. Und das gelingt uns jetzt schon, schon vor der Aktion, das ist fantastisch. Aber diese Fragen sind total wichtig und ich glaube, wir sind uns auch total bewusst, und gerade auch soziale, ökologische Bewegungen sind total geprägt von einer sozialen Bubble, ja, gar keine Frage. Ich glaube halt, dass so eine ökologische Transformation, wie sie notwendig ist für unsere Gesellschaft, nicht auf Kosten der Ärmsten gehen soll und damit würde man schon ziemlich viele mitnehmen. Und ich finde schon auch, und da zeigt sich wieder mein klar antikapitalistisches Profil, also wir müssen halt auch über Umverteilung sprechen, ja. Und Umverteilung heißt für mich, wir müssen an die oberen 10 Prozent ran, wir müssen nicht an die Masse ran, ja. Es geht nicht um die Alleinerziehende, die jetzt schon ihre zwei Jobs macht und irgendwie die nur machen kann, weil sie irgendwie von A nach B mit ihrem alten Golf tuckert, ja, der viel zu viel verbraucht, ja. Um die Frau geht es nicht. Es geht erstens darum, dieser Frau Mobilität zu ermöglichen und es geht generell darum, das Leben dieser Frau zu verbessern. Aber es geht vor allen Dingen auch darum, ja, Men-

schen mehr Mobilität zu ermöglichen, Alternativen aufzubauen. Das ist, finde ich, eine total wichtige Perspektive. Und das geht dann eben weit über diesen Widerstand auch hinaus. Und es eben auch über ein soziales Ausgleichssystem zu machen und das den Leuten irgendwie auch verständlich zu machen. Und nochmal, wir fordern autofreie Städte. Und ich finde, bin wirklich der festen Überzeugung, in den Städten könnten wir sofort umsetzen. Es ist einfach technisch möglich. Für den ländlichen Raum müssen wir neue und kreative Konzepte uns überlegen. Und ich bin da ganz ehrlich, ich habe die Antworten da auch noch nicht alle, aber da finde ich es halt total spannend, auch eben mit, weiß ich nicht, Bewegungsforschern zu, Geografen und ich weiß nicht, wer da irgendwie zuständig sein könnte, zu sprechen mit den Menschen vor Ort vor allen Dingen. Wie wollt ihr euch bewegen? Braucht es ein Rufbussystem? Braucht es...? Katja Diehl (37:47)

Es wurde ja letztlich alles zusammengespart. Es gab ja mal eine bessere Mobilität. Und natürlich hat das Auto da auch für gesorgt. Es war ja eine Zeit lang auch Teil unserer Wirtschaftskraft. Das ist ja auch dieses Bild, das nach dem Krieg, da war man stolz drauf. Und da wurden dann die Städte im ersten Moment wieder so aufgebaut. Und in den 60ern, habe ich gelernt, war es noch viel schlimmer, weil man wirklich autozentriert. Im Podcast mit Brigitte Strathmann, die sagt halt von der Verkehrsplanung, wir sind weg von der Stadtplanung. Also wir sind rein auf Verkehrsplanung für das Auto. Nach dem Motto: Wir fahren am liebsten schnell durch. Also wir haben gar keine Aufenthalts- und Flanierqualität mehr. Und der Mensch wurde zwar für 6 km/h gebaut, aber er überschreitet diese Grenze ja ständig. Du hast jetzt aber auch angesprochen, das war jetzt schon mehrfach mit

strahlenden Augen deinerseits, dass du dich freust über die Reaktion. Kannst du da mal so aus dem Nähkästchen plaudern, was das heißt? Also es sind wahrscheinlich sehr bipolare Geschichten dabei aus beiden Ecken, was dir so aufgefallen ist. Also ja, tatsächlich, ich darf euch...

Janna Aljets (38:50)

Also ja, tatsächlich darf ich meine Freude nicht zu sehr zeigen. Also wir haben unsere Aktion vor ein paar Wochen angekündigt, sind an die Öffentlichkeit gegangen, weil wir ja eben angekündigte Aktionen zivilen Ungehorsams machen. Sind also so ein bisschen vorhersehbar. Und ja, der Veranstalter der Messe, der VDA, der Verband der deutschen Automobilindustrie, also der Verband, der alle deutschen großen Autokonzerne vertritt, man kann es einfach nicht sagen, hat richtig Schiss bekommen. Und das ist natürlich, also als soziale Bewegung, das ist genau das, was wir erreichen wollen. Die sollen Angst vor uns haben. Und daran, also das zeigte sich eben daran, dass wir erst über inoffizielle Kanäle von einem ganz merkwürdigen Tom Anrufe und E-Mails bekamen, er würde gerne zwischen uns und dem VDA vermitteln, weil die würden sonst ganz bösartig, radikal werden. Also es war schon sehr amüsant. Wir haben uns wirklich sehr amüsiert. Und dann kamen eben auch die offiziellen Gesprächsangebote des VDAs, welches wir als ‚Sand im Getriebe‘ auch abgelehnt haben. Die NGOs zunächst auch abgelehnt haben, beziehungsweise Bedingungen geknüpft haben, wie dieser Dialog aussehen soll. Wir als ‚Sand im Getriebe‘ und als radikale Akteure haben uns relativ klar entschieden: „Nee, ihr seid kriminelle Profiteure der Klimakrise und ihr wisst ganz genau, was ihr da gemacht habt. Ihr seid für uns kein Akteur der Verkehrswende.“ Auch uns geht es gar nicht darum, dass wir sagen: „Wir sind

nicht gesprächsbereit.“ Wir sagen nur: „Wer ist der VDA und wofür steht der VDA?“ Und der VDA und auch die deutschen Autokonzerne, allen voran der VW, versuchen sich gerade mit allen Mitteln ein grünes Image zu geben. Das heißt jetzt: Oh Elektromobilität und oh unsere Verantwortung. Und ich finde das so lächerlich, weil ich denke, das sind genau die Konzerne, die uns vor zwei, drei Jahren riesengroß verarscht haben und unsere Gesundheit aufs Spiel setzen. Sorry, ich finde das nicht glaubwürdig. Das sind auch die gleichen Konzerne, die die größten Forschungsetats dieser Welt haben und diese in die Prämie- und SUV-Entwicklung gesteckt haben. Das sind die gleichen Konzerne, die seit Jahrzehnten wissen, welchen Beitrag sie zur Klimakrise leisten und trotzdem weiterhin auf ihr Modell setzen, mehr Autos verkaufen, noch größere. Das ist kein glaubwürdiger Akteur. Auch wenn ihr jetzt plötzlich auf Elektromobilität macht, die ja sowieso keine Lösung ist, wie wir alle wissen. Und deswegen finde ich uns da auch nach wie vor sehr, sehr glaubwürdig zu sagen: „Nee, mit euch reden wir nicht, einfach aus den Gründen. Ihr seid nicht glaubwürdig.“ Ja, und wir kriegen einfach sehr viel Aufmerksamkeit. Ich führe sehr viele lange Interviews. Also ich bekomme, ich habe ja auch als ‚Ende Gelände‘ Pressesprecherin, muss ich viel erklären. Warum macht ihr Zivilen ungehorsam? Warum seid ihr so radikal? Oder teilweise irgendwie Braunkohle nicht buchstabieren konnten. Das war noch vor wenigen Jahren. Und jetzt führe ich lange inhaltliche Interviews zur Verkehrswende, zu unseren Hintergründen, zu unserer Motivation, wo ich wirklich gemerkt habe, wow, generell im deutschen Diskurs hat sich was geändert in Richtung Klimagerechtigkeit, auch durch Fridays for Future und Extinction Rebellion. Aber auch dieser Protest gegen das Auto fällt auf to-

tal fruchtbaren Boden. Und das ist da, wo ich merke, aha, unsere Analyse hat gestimmt, es hat es gebraucht, diesen radikalen Akteur, der sagt: „Wir machen jetzt radikal was gegen das Auto. Wir brauchen autofreie Städte.“ Und das ist super. Und deswegen freut uns das sehr. Und es bestärkt uns auch nur noch darin, diese Aktion auch wirklich durchzuziehen und es nicht nur bei dieser Eintagsfliege zu belassen, sondern eben auch weiterhin aktiv zu bleiben, sich weitere Aktionsorte zu suchen. Ich habe ja so ein bisschen die Vermutung, es wird die letzte IAA sein, die ist ja sowieso am Kränkeln, also zahlreiche Hersteller haben abge sagt, die Autoindustrie im Allgemeinen ist am Kränkeln, aber eben auch, weil sie den Wandel verschlafen haben an so vielen Stellen. Aber ja, ich glaube, es ist wirklich so ein bisschen wie die letzten Tage des Patriarchats, es ist auch langsam die letzten Tage des Autokapitalismus, meine positive Seite hofft das zumindest.

Katja Diehl (42:50)

Heißt das denn, dass das so das erste Highlight ist, aber danach auf jeden Fall Dinge noch kommen werden?

Janna Aljets (42:58)

Mein Gefühl ist das schon. Also ich meine, es ist auch so ein bisschen wie in die Kristallkugel gucken, als wir unsere erste Ende-Gelände-Aktion machen. Da waren wir natürlich nicht die Ersten, die irgendwas gegen Braunkohle gemacht haben. Es gab da schon viel auch so lokale Sachen. Vor allem gab es damals auch schon die Besetzung des Hambacher Forst, die ja erst viele Jahre später deutschlandweit bekannt geworden ist. Aber das war ein ganz wichtiger Akteur. Auch jetzt gibt es lokal ja super viel im Verkehrsbereich. Also Leute engagieren sich in ihren Städten für eine bessere Verkehrspolitik, teilweise auch mit radikalen Ak-

tionen. Ich glaube halt, es braucht diese Kristallisationspunkte als Bewegung, wo man sich trifft, eben solche größeren Aktionen wie bei der IAA, um dann eben auch lokal Gruppen aufzubauen und dann einzelne Orte zu suchen. In dem einen Ort wird es die Autobahn sein, im nächsten wird es die nächste Kreuzung sein oder die Radfahrwege. Aber eben auch, und da geht es auch wieder um Verbindung und Ermächtigung, zu wissen, man ist Teil einer größeren Bewegung, die ja in das größere Ganze arbeitet, ist total wichtig. Und ich bin da gerade zuversichtlich. Wie das dann aussehen wird, hängt total an den Leuten. Also wir sind zum Beispiel auch im engen Kontakt mit Leuten, die gerade Aktionen gegen Flugverkehr aufbauen, also generell auch das Thema Mobilität noch größer zu machen. Und ich glaube, da wird sehr, sehr viel passieren.

Katja Diehl (44:05)

Und abschließend, also ich ahne ja schon, wo deine Vision von Mobilität hingeht. Aber vielleicht sagst du einfach nochmal, was ist für dich so das Ziel? Weil ich finde, man muss auch Lust auf irgendwas machen. Also nie nur im Sinne, dass man sagt: „Das will ich nicht mehr“, sondern dass man halt auch sagt: „Da will ich hin und das ist mein Ziel.“ Und so möchte ich mich dann irgendwie auch bewegen. Wie ist dein Bild von der urbanen, aber vielleicht auch ländlicher Raum-Mobilität in Deutschland?

Janna Aljets (44:36)

Ja, voll die schöne Frage, voll die wichtige Frage. Also ich persönlich bin, surprise, leidenschaftliche Radfahrerin. Also meine Vision sieht schon einfach aus, es gibt keine Autos mehr in den Städten. Also ich finde, es sollte noch einzelne Autos geben für, ich weiß nicht, Krankenfahrten. Menschen, die wirklich irgendwie eingeschränkt sind, körperlich eingeschränkt sind. Voll in

Ordnung. Und ansonsten träume ich von einem öffentlichen, kostenlosen Nahverkehr. Aber eben auch, also im Moment haben wir auch so dieses, dieser Individualverkehr ist ja auch so ein Ausdruck von so einer individualisierten Gesellschaft. Jeder und jede will für sich sein, Ellenbogen gegeneinander. Wir sehen es auf der Straße, Road Raid. Also es ist so, und ich träume eigentlich von etwas, dass das auch Begegnungsorte sind. Also wie schön ist das eigentlich auch? Wir kennen das alle, wenn man mal im Zug ist oder im Bus und eine schöne, nette soziale Situation entsteht und man auch Leute kennenlernt, mit denen man sonst auch irgendwie so gar nichts zu tun hat im Leben. Also dass es wirklich auch Orte sind, wo Menschen sich gerne aufhalten. Nicht nur um von A nach B zu kommen, sondern wo sie auch wirklich gerne sind, Ort der Begegnung sind und das Kollektive als kollektives Feiern und da eben auch solidarisch miteinander sind. Ich finde, das Fahrrad ist einer der schönsten Erfindungen der Menschheit. Muss ich wirklich sagen, es ist einfach großartig. Solange man die körperlichen Voraussetzungen hat, das zu fahren, das ist natürlich auch eine Einschränkung, aber viele zumindest können das und es gibt ja auch andere Fahrräder. Dann gibt es jetzt auch die Elektrofahrräder und Lastenfahrräder. Ich bin großer Fahrradfan, es ist einfach toll. Aber es ist auch so leicht reparierbar. Es ist auch so ein schön antikapitalistisches Produkt eigentlich, weil es ist halt so, da brauche ich nicht groß jetzt zu einem Fachmann oder einer Fachfrau gehen, um mir das zu reparieren, sondern das können wir alles selber lernen. Es ist einfach wunderschön. Ja und auch darüber hinaus, ich glaube, wir müssen auch darüber nachdenken, was Mobilität eigentlich bedeutet. Ich nenne das auch oft so, Mobilität ist eigentlich das Privileg, sich bewegen zu können, aber es ist auch

das Privileg, sich nicht bewegen zu müssen. Und dass wir vielleicht so eine Verkehrswende auch dazu nutzen, darüber nachzudenken: Aus welchen Gründen bewegen wir uns? Ist das immer nur die Lohnarbeit, die uns irgendwie von A nach B treibt? Was sind das für Mobilitätsbedürfnisse, die ich jetzt keine Bedürfnisse nennen würde, eigentlich übers Wochenende nach Barcelona zu fliegen? Warum braucht der Mensch das angeblich mit 300 km über die Autobahn zu rasen und was fehlt ihm eigentlich wirklich? Mich würde wirklich interessieren, was Ulf Poschardt eigentlich wirklich bräuchte, der arme Kerl, dass er meint, dass er das braucht. Also das sind so Sachen, da würde ich gerne drüber reden. Also dass wir auch, und auch da sind wir bei einer entschleunigteren Gesellschaft, auch uns weniger bewegen könnten, mehr da sind, wo wir sind, mehr miteinander sind.

Katja Diehl (47:30)

Ich finde, das ist ein super schönes Schlusswort. Zumal ich finde, dass gerade dieses entschleunigt sein, also sich selbst auch wieder aussetzen, das ist glaube ich auch etwas, was dahinter steckt, dass man sich selber wieder aushält. Ich danke dir für dieses Gespräch. Ich glaube, so schnell sind 48 Minuten noch nie vorbeigegangen und ich bin gespannt, was wir von deiner Aktion hören und vielleicht machen wir nochmal ein Follow-up sozusagen.

Janna Aljets (47:52)

Sehr gerne.

Katja Diehl (47:53)

Das wir uns mal unterhalten, wie es gelaufen ist. Danke dir auf jeden Fall.

Janna Aljets (47:55)

Danke dir.