

SheDrivesMobility 4 - Marion Tiemann

Katja (0:03)

She drives mobility. Der Podcast mit Katja Diehl zum Thema Mobilitätswandel, Diversität und New Work. Ich sitze in der wunderbaren, sonnigen, stürmischen Hafencity bei Greenpeace und habe zu Gast Marion Tiemann, die hier bei Greenpeace auch relativ stark momentan mit der Mobilität in Deutschland und darüber hinaus beschäftigt ist. Marion, stell dich einfach mal kurz vor.

Marion (0:30)

Ja, hi. Erst mal vielen Dank, dass ich heute hier sein darf. Ich freue mich sehr. Ich bin Marion Tiemann, 29, habe hier in Hamburg Abi gemacht und danach ein Praktikum bei Greenpeace gemacht, was mich sehr geprägt hat, was einfach eine super spannende, tolle Zeit war. Und danach habe ich in Berlin Umweltpolitik und Umweltplanung studiert und während meines Studiums schon so einen Schwerpunkt auf Mobilität gelegt. Also meine Masterarbeit über Parkgebühren geschrieben und war dann auch ehrenamtlich beim Radentscheid in Berlin engagiert. Und da haben wir zusammen ganz viele Unterschriften gesammelt, was dann sozusagen im Mobilitätsgesetz mündete und sich auch deutschlandweit ausbreitete. Also mittlerweile haben wir über 15 Städte, in denen es Radentscheide gibt. Und genau, seit 2017 bin ich jetzt Klima- und Mobilitätscampagnerin hier bei Greenpeace.

Katja (1:26)

Was heißt das genau? Was umfasst dieses Campaigner-Dasein bei Greenpeace, auch gerade in Richtung Mobilität? Kannst du mal so ein paar Bilder geben, dass man sich so vorstellen kann, was genau deine Arbeit so ausmacht?

Marion (1:38)

Also, so ein typischer Tag bei uns jetzt oder bei mir im Alltag würde so aussehen. Ich komme hier ins Büro, habe vielleicht noch ein kurzes Team-Meeting und dann widme ich mich eigentlich der strategischen Ausrichtung unserer Kampagne. Guck mir an, was da draußen gerade passiert im Diskurs, in der Debatte, politisch, aber auch bei den Unternehmen und Initiativen. Und schlussfolge dann daraus, okay, was bedeutet das für unsere Arbeit? Wir haben einfach das oberste Ziel Klimaschutz. Das heißt für uns muss der Verkehr klimaneutral werden und zwar bis 2035. Und dafür, um dahin zu kommen, das ist natürlich ein super dickes Brett, braucht es gute Strategien, gutes Fachwissen. Das liegt auch bei mir. Also ich muss einfach immer up to date sein, was Studien angeht, was neue Entwicklungen angeht. Also es ist ja in der Mobilitätsbranche ganz, ganz akut. Da muss man ja immer ganz vorne dabei sein, weil so viel passiert.

Katja (2:35)

Und wo seht ihr die Hebel? Also welche Schwerpunkte? Mobilität ist ja schon fast wieder ein Buzzword mittlerweile. Sogar irgendwelche Autozeitschriften titulieren manche Sachen jetzt mit Mobi-

lität und nicht mehr mit Auto. Aber natürlich ist das Auto im Zentrum von allem. Also habt ihr da für euch schon gewisse Wege eruiert, wo ihr auf jeden Fall eine hohe Kraft seht, dieses Ziel für 2035 zu erreichen?

Marion (2:58)

Ja, absolut. Also wir sehen den größten Hebel zum einen in der Antriebsfrage. Also ganz, ganz klar ist ja, dass Diesel- und Benzinautos ein technisches, also technologisches Auslaufmodell sind und dass die Zukunft elektrisch ist. Und wir fordern bis 2025 einen Ausstieg aus Diesel- und Benzinautos. Sprich, ab da dürfen dann nur noch Elektroautos zugelassen werden und die Alten dürfen dann noch weiterfahren, aber man rechnet dann damit, dass es 2030, 2035 dann klimaneutral wird auf den Straßen. Und ja, das Zweite ist eben die Reduzierung der Autos. Also dass eigentlich das eigene Auto überflüssig wird, weil es so viele gute, andere Möglichkeiten gibt, sich fortzubewegen, dass man das gar nicht braucht. Das ist ja auch total stressig und ineffizient. Und unsere Vision ist, dass wir die Anzahl der Autowege sozusagen halbieren bis 2035, eben weil Bus- und Bahnangebote so attraktiv sind, so gut ausgebaut ist und auch genügend finanziert wird von der Politik, dass Leute auch wirklich umsteigen.

Katja (4:04)

Wie nimmst du diese Bewegung von unten wahr? Fridays for Future ist ein großes Schlagwort, was da gerade eine Rolle spielt. Ich habe manchmal son ein bisschen das Gefühl, dass der Mittelbau

fast schon am wenigsten sich bewegt, in der Gesellschaft bestimmte Gruppen sich bewegen, die Politik sich auch mit bestimmten Dingen beschäftigt. Wie bekommt ihr das als Greenpeace zusammen? Also dass es auch Aktivisten gibt, die sich jetzt gar nicht unter irgendeinem Label - außerhalb von Fridays for Future vielleicht - vereinen wollen, sondern dass einfach auch mittlerweile wirklich die Jugend Angst hat um ihre Zukunft.

Marion (4:36)

Also für mich persönlich ist das total wichtig, dass das passiert. Und ich glaube auch für die ganze Debatte, das merkt man ja auch. Und ich bin sehr dankbar, dass es auch Leute gibt, die sich eben jetzt hinstellen und sagen - Extinction Rebellion gehört ja auch dazu - also dass ziviler Ungehorsam dazugehört, dass man immer friedlich bleibt. Das ist auch einer meiner persönlichen und auch was die Organisation Greenpeace angeht, ja sehr starker Kernwert, Gewaltfreiheit. Und das finde ich total stark und wichtig. Und zeigt uns aber auch, dass die Gesellschaft und teilweise aber auch Unternehmen - dazu kommen wir vielleicht später - ja viel weiter sind als die Politik. Dass die Politik eigentlich die ist, die bremst, die keinen Mut hat, um wirklich ernsthaft Klimaschutzmaßnahmen zu treffen. Und dass die Debatte da draußen eigentlich schon viel weiter ist.

Katja (5:30)

Hast du Beispiele? Wen siehst du da als Vorreiter? Es klingt jetzt ein bisschen, als hättest du schon im Hinterkopf so ein paar Pionier-

re, die dir in ihrer Art so ein bisschen gefallen und vielleicht auch mehr voranbringen, als es Politiker aktuell können, wollen, wie auch immer.

Marion (5:44)

Also ein Beispiel ist die Antriebsfrage und die Städte. Die würde ich jetzt mal beide irgendwie nennen. Weil ich fange mal bei den Städten an. Da ist ganz, ganz klar, es kann nicht noch mehr Autos geben und es können nicht immer mehr Leute in Städte ziehen und immer mehr Leute Autos kaufen und in Städten anmelden. Die Städte sind einfach ja begrenzt, der Platz ist begrenzt und keiner hat mehr Lust im Stau zu stehen, sondern eigentlich besteht eine ganz, ganz große Sehnsucht danach, sich nachhaltig durch die Stadt zu bewegen, Sport zu machen, dabei gute Luft einzuatmen, nachts ruhig zu schlafen, weil es eben keinen Lärm, keinen Straßenlärm gibt. Da sind ja ganz, ganz starke Visionen schon da und auch in der Gesellschaft verankert. Und ich glaube, da gehen auch die Städte einen guten Weg voran. Also einige Städte halt mutig voran. Und die andere Seite ist die Antriebsfrage, also was wir jetzt bei Volkswagen und auch bei Daimler angekündigt sehen mit dem Verbrennungsmotor, dass die letzten Endes schon ankündigen, wir gehen auf elektrische Autos und eigentlich sind Diesel- und Benzinautos von gestern, die nehmen wir nicht mit in die Zukunft. Da sieht man ganz klar, die sind weiter als unser Verkehrsminister. Denn der hält immer noch an dem Kampfbegriff Technologieoffenheit fest. Und das finde ich ganz interessant, das zu sehen, weil es jetzt irgendwie auch so einen Spalt zwischen Politik und Unter-

nehmen gibt, also Autoherstellern, bezüglich der Antriebsfrage. Und Herr Scheuer dann eher zu den Unternehmen steht, die ganz stark noch an Diesel und Benziner festhalten.

Katja (7:20)

Und hast du denn auch eine Vision? Wahrscheinlich geht es ja nicht mehr ohne Konzepte. Der Austausch von Antrieben ist ja das eine, aber das andere wäre ja, irgendwie diese ganze Mobilität erfassbar zu machen. Gibt es bei euch intern schon Visionen, wie man sich das vorstellen kann? Ich bin mit MOIA hergefahren, weil ich das ja auch immer alles ausprobieren. Ein Riesengefährte hat mich in Elmsbüttel abgeholt.

Marion (7:49)

Wie wärst du sonst hierhergekommen, ist die Frage jetzt.

Katja (7:52)

Momentan mit den Öffis, weil ich ja ein bisschen angeschlagen bin. Ich habe ja kein eigenes Auto und Fahrradfahren strengt mich gerade einfach zu sehr an. Sonst wäre ich mit dem Rad gekommen. Aber es war halt ganz interessant, weil ... es ist ein Riesending. Er hatte echt Probleme, gerade weil DHL und Hermes im Weg standen. Also will heißen, in Sachen Preis und Zeit war er schlechter als der HVV.

Marion (8:17)

Ah ja, okay.

Katja (8:18)

Weil wir haben letztlich fast 50 Minuten gebraucht, weil wir eine Person abgeholt haben und auch deswegen natürlich ein bisschen anders gefahren sind. Es war natürlich Rushhour. Ich sitze hier gerade um 16.30 Uhr. Das ist natürlich für mich trotz allem ein Gefährt, was super ist, wenn man zum Beispiel an Event-Verkehre denkt, Zubringer zum Flughafen, zu großen S-Bahn-Stationen vom Land aus oder wie auch immer. Aber in einem Wohngebiet einfach Quatsch. Ich finde es total okay, dass man alles ausprobiert. Aber ich bin immer ganz doll interessiert, wie Leute wie du das sehen. Wie sieht es denn jetzt in 20 Jahren aus? Wie siehst du die Mobilität? Was für ein Bild, auch gerade in der Stadt Hamburg, hast du da vor Augen.

Marion (9:00)

Okay, das waren jetzt mehrere Fragen. Ich fange noch einmal bei dem Punkt Antriebswende versus Verkehrswende an. Mir macht das ein bisschen Sorgen, dass man momentan einfach sehr, sehr viel nur über die Antriebswende redet und vergisst oder so tut, als ob wir dieselbe Anzahl von PKWs auf unseren Straßen haben könnten. Und das macht mir auch Sorge bei den Unternehmen, weil die derzeit sagen, okay, Elektro, das finde ich auch total richtig und das passt auch zu unserer Vision, absolut, solange sie auch irgendwann aufhören, diese dreckigen Autos zu verkaufen und zwar früh genug, nicht erst 2040, das ist viel zu spät. Aber die müssen sich natürlich auch viel mehr in Mobilitätsdienstleister bewegen

und entwickeln und aufhören an dieser Idee, Autos zu verkaufen, Stückzahl zu machen und Städte damit zu spamen, damit ihr Geld zu verdienen. Also das ist einfach auch ein Modell von gestern. Und zu unserer Vision oder wie es dann aussieht, also ich würde sagen, jetzt auf Hamburg bezogen, gibt es da ja auch schon tolle Ansätze, erstmal manche Teile autofrei zu machen. Also in meiner Vision ist die Stadt autofrei. Man braucht einfach zumindest kein eigenes Auto, sondern kann sich, wenn man eins braucht, eben eins leihen oder auch teilen und zusammen im Auto sitzen. Und die einfachste Möglichkeit, da hinzukommen, dass das Auto eben überflüssig ist, ist Fahrradwege bauen. Also und ich meine bauen, ich meine nicht aufpinseln. Da hat Hamburg ganz, ganz starken Bedarf noch, weil es ist einfach der unkomplizierteste, schnellste Weg und auch kostengünstigste Weg für eine Stadt, klimaneutral zu werden, die Leute aus dem Auto zu locken. Aber dafür muss es eben sicher genug werden. Es muss so sicher sein, dass Kinder sich alleine durch die Stadt bewegen können und dass sich deren Eltern eben keine Sorgen machen müssen, dass sie überfahren werden. Und dafür müssen die breit sein, müssen baulich getrennt sein und es muss vor allen Dingen so ein ganzes Netz an Radwegen sein. Und dafür muss man auch dem Auto Platz wegnehmen und Spuren umwandeln und auch Parkstreifen wegnehmen. Genau, Parkplätze haben eigentlich auch keine Zukunft in meiner Vision, keinen Platz in dieser Vision. Es ist ein Unding, wie billig Parken ist, dass es gar nichts kostet meistens, wenn man das halt auch mit den Mietpreisen vergleicht in einer Stadt wie Hamburg, ist es ja aber auch in ganz vielen anderen Großstädten das

Problem. Das ist unmöglich, dass ich den öffentlichen Raum einfach so privatisieren kann und meine Karre da stehen lassen kann. Genau, unsere Vision, so das Rückgrat einer Stadt, ganz klar öffentliche Verkehrsmittel, also Bus und Bahn. Und das kommt alles für mich, bevor ich überhaupt über Ridesharing rede. Also das ist für mich die Grundlage und darf auch eben nicht in Konkurrenz treten. Also alle Ridesharing-Anbieter dürfen eben nicht in Konkurrenz mit diesem System treten, weil es sich bewährt hat, weil es Kapazitäten transportieren kann, an die ein Auto niemals rankommen wird. Und wenn wir uns angucken, dass Städte generell wachsen, geht es eben um diese Kapazitäten. Also nicht, wie viele Fahrzeuge bringe ich durch eine Stadt oder durch eine Straße, einen Straßenabschnitt, sondern wie viele Menschen transportiere ich und kann ich mit verschiedenen Verkehrsmitteln transportieren.

Katja (12:18)

Ich glaube so oder so, das ist ein wichtiger Punkt, den du gerade ansprichst, dass es wieder um Menschen geht und nicht um Fahrzeuge. Weil tatsächlich, dadurch, dass ich ja auch so viel Fahrrad fahre, wie du es ja auch tust, das ist ja oftmals auch diese Situation, dass immer alle gegen alle, also je nachdem, welche Rolle man im Straßenverkehr gerade hat, findet man die anderen scheiße und alle anderen verhalten sich scheiße, gefühlt. Aber trotz allem ist es ja immer noch, die Macht liegt ja beim Auto, weil einfach so krass umbauter Raum, sicher im Vergleich zu Fußgängern und Radfahrern, die auch schnell vergessen werden in diesen fancy Dingen, die so manchmal als Konzept darstellen, obwohl du das hast du ja

auch schon skizziert, obwohl das ja eigentlich eine relativ schnell umzusetzende Mobilität auch ist. Was sind so deine Lieblings-Bashing-Argumente gegen diese Vision? Weil du bist natürlich als jemand von Greenpeace auch sehr sichtbar, also welche Dinge begegnen dir immer wieder, warum es eben nicht funktionieren wird?

Marion (13:09)

... die gegen meine Vision genannt werden. Also was ich immer ganz witzig finde, ist immer grundsätzlich so, ich werde immer häufiger gefragt, ob ich Autos hasse. Und das finde ich immer recht witzig. Also nur weil ich ja sage, eine Stadt muss für Menschen funktionieren, nicht für Autos. Und sie muss für Menschen gemacht sein und unsere Bedürfnisse abdecken, nicht die von Fahrzeugen. Und genau, also das hat halt einfach auch nichts damit zu tun, ob man ein gewisses Transportmittel hasst oder nicht. Es geht ganz klar um für alle sinnvollere Lösungen, so für alle, selbst auch für die Autofahrenden. Weil dass es nicht funktioniert, sehen Sie ja selber, siehe Stau. Und generell gibt es natürlich auch diejenigen, die sagen, also die das so personalisieren, die sagen, FahrradfahrerInnen sind immer Radrowdies so und die sind doch einfach asozial. Und genauso aber von der anderen Seite, Autofahrende sind doch irgendwie beknackt, das verstehe ich überhaupt nicht. Und ich glaube, wenn wir uns auf der Ebene bewegen, kommen wir überhaupt nicht weiter. Idioten gibt es überall. Die Frage ist doch eher, warum ein Verkehrssystem nicht funktioniert und zwar für niemanden. Für wen ist es denn gemacht? Und da müssen

wir uns einfach, muss die Politik sich dieser Frage stellen und diese Frage beantworten, statt irgendwie diesen ..., ja auch ein Stück weit diesen Kampf und Hass auf der Straße, auf den Schultern der einzelnen Verkehrsteilnehmern auszutragen. Also das merkt man ja selber. Ich hatte neulich auch so eine Situation, wo ich ins Büro gefahren bin mit dem Fahrrad und mich ein Mensch aus dem Auto heraus beleidigt hat und mich auch bedroht hat, wo ich dann aber am Ende denke, okay, das war jetzt ein Idiot, aber letzten Endes ist der Punkt auch, wie wird denn der Platz verteilt und warum fühlt er sich dann wie der König der Straße und nicht als Gast? Warum werde ich hier an die Seite gedrängt? Und das sind eher so diese systemischen Fragen, die über dieses ganze Individuelle hinausgehen. Mhm.

Katja (15:22)

Und wie geht ihr intern damit um? Also ihr seid natürlich auch eine Organisation, die ja sehr im Fokus der Öffentlichkeit auch steht, weil die Leute ja immer ganz gerne Fehler merken. Also wenn Leute sich für etwas engagieren, guckt ja oft die Gesellschaft drauf und sagt, ha ha ha, du hast gesagt Vegetarier, aber jetzt isst du doch Käse und so. Also es ist ja manchmal schon ein bisschen ... das finde ich immer sehr amüsant, dass bei Menschen, die für etwas in der Öffentlichkeit stehen, schnell abgesucht wird, wo es vielleicht so einen Gap gibt irgendwie. Also wie arbeitet ihr als Organisation, die natürlich auch hochprofessionell mittlerweile arbeitet und auch eine gewisse Anzahl von Mitarbeitern hat und so wei-

ter, wie arbeitet ihr daran, dass ihr euch immer selber auch reflektiert, in eurem Handeln noch besser zu werden?

Marion (16:04)

Also was ich häufig gefragt werde, ist, wie wir denn selber mobil sind, also wie ich mobil bin, ob ich Auto fahre, aber auch wie wir das handhaben. Und da gilt generell für uns die Regel, dass wir zu allen regulären Terminen mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren müssen. Sprich, wenn ich jetzt einen Termin in Berlin habe, fahre ich eben mit dem ICE nach Berlin oder mit dem Bus. Wenn es aber solche Einsätze gibt, wie bei uns wird es so Rapid Response genannt, wenn es jetzt zum Beispiel wie neulich Container in der Nordsee gibt und es da Gefahrgut in diesen Containern gibt. Oder man irgendwelche gestrandeten Wale hat oder versucht zu verhindern, dass sie stranden. Das sind solche Fälle, wo man in entlegene Orte muss und wo man dann auch eben auf Autos zurückgreifen muss. Und da ist für uns total klar, dass wir unser eigenes Verhalten immer reflektieren müssen und immer noch Menschen sind, also auch keine Übermenschen sind, die jetzt sagen können, wir machen alles zu Fuß.

Katja (17:11)

Und wie nimmst du das wahr? Es ist ja momentan für mich ein ganz wichtiges Thema, wie wir diese Kollaboration schaffen. Weil gerade in Umweltgesichtspunkten hat man ja auch immer gegeneinander gearbeitet. Also Verbände gegen Organisationen wie die Eure. Da hattet ihr ja jetzt erstmalig auch so eine Aktion gegen SUVs, wo

sich relativ viele hinter einem Ziel vereinbart hatten. Es ist für mich zumindest positiv aufgefallen, dass so viele sich unter einem Ziel vereinbart hatten. Wie ist es dazu gekommen? Merkst du, dass dafür immer mehr Platz ist, dass man nicht mehr gegeneinander, sondern für ein Ziel arbeitet?

Marion (17:53)

Also ich denke, grundsätzlich gibt es jetzt immer mehr Player, die zu Verkehr oder Mobilität arbeiten. Was auch wichtig und toll ist, weil ich glaube ganz stark an die Aufgabenverteilung, dass manche Organisationen oder Akteure einige Dinge besser können, andere nicht so gut und man dementsprechend das dann auch aufteilt. Und verschiedene Schwerpunkte setzt einfach. Ob es jetzt das Thema saubere Luft ist, ob es das Thema zu Fuß gehen, mit dem Fahrrad fahren und zu gehen ist. Und ich glaube, das Symbol SUV, darin kristallisiert sich einfach alles, was falsch ist in der Verkehrsdebatte, weil sie einfach viel zu dick, viel zu schwer sind, weil sie viel zu viel Platz wegnehmen, weil sie auch gefährlicher sind als andere Autos für andere VerkehrsteilnehmerInnen. Und das ist etwas, was irgendwie alle unterschreiben können, dass es auch nicht sein kann, dass wir eben ... Also, dass es ganz wichtig ist, dass wir so schnell wie möglich weg von Diesel und Benzinern kommen, dass es aber eben auch nicht sein kann, dass wir E-SUVs überall haben.

Katja (19:00)

Und wie siehst du ... Ist das für dich die Todesblüte? Ist das sozusagen das letzte Aufbäumen? Ich habe die Bilder gesehen, da war

ja gerade wieder eine Automobilshow in den USA. Wenn es nicht traurig wäre, wäre es lustig. Was für Absurditäten. Diese Kühlergrills und keine Ahnung was. Meine Frage, die ich immer so habe, wie schaffen wir diese Emotionalität, die an diesem Auto ja noch hängt? Das hat auch nichts mit Alter zu tun, sondern mit Mindset. Viele zeigen damit ja auch was, wenn sie im SUV fahren. Wie schaffen wir auch diesen gesellschaftlichen Wandel, dass andere Dinge vielleicht genauso wichtig werden, wie eine Protzkarre sich zu leisten, die man auch nicht sich leisten kann, sondern wo man nach außen was darstellt? Was hast du für ein Gefühl? Was spielen da noch für gesellschaftliche Themen mit rein, jenseits von dieser Technik, die dahinter steht und auch dieser unmittelbaren Emissionsfrage zum Beispiel?

Marion (19:59)

Ja, Stichwort Mindset. Beginnt mit der Frage des Autos in Deutschland. Das ist ja so ein bisschen diese Rolle. Es ist natürlich wie so eine Bad Romance. Also wie so eine Liebesaffäre, und du weißt eigentlich, dein Gegenüber betrügt dich. Und trotzdem kannst du dich irgendwie nicht trennen. Also, irgendwie, du weißt eigentlich, boah, es läuft nicht mehr, aber irgendwie komm ich nicht los. Und du weißt aber, dass er oder sie dich betrügt, und du hängst immer noch dran fest. Ich glaub, in der Phase sind wir irgendwie. So bitter es ist, aber alle wissen, du musst dich trennen. Und was die SUVs angeht, ich denke, es hat ganz, ganz viel auch mit Sicherheitsbedürfnis zu tun. Also, wenn wir uns anschauen, wer denn in diesem Wagen sitzt und Kinder zur Schule bringt zum

Beispiel, zeigt das ja irgendwie nur, die Menschen, die da hinterm Steuer sitzen, wollen sich ja nicht nur profilieren, wie du das jetzt meinst, Stichwort Statussymbol, sondern sie wollen sich schützen. Und das ist ja auch ein legitimes Bedürfnis. Weil, wenn wir auf die Straßen gucken, musst du dich ja auch schützen. Du bist verletzbar als FußgängerIn, als radfahrende Person. Und die Frage ist, warum sind unsere Straßen so designt, dass man sich schützen muss? Und das ist irgendwie so der Punkt, den wir auch in den Mindsets ändern müssen, also wie wertvoll eigentlich öffentlicher Raum ist, wie toll eine Flaniermeile ist, weil alle Leute sicher da durchkommen. Und was eigentlich das Leben in der Stadt bedeutet, also wie wollen wir eigentlich in der Stadt leben? Wollen wir uns dauernd vor anderen schützen müssen? Das ist ja auch einfach so eine grundsätzliche gesellschaftliche Frage. Und generell natürlich auch eine Frage von Konsumverhalten. Also, ganz grundsätzlich, wie definieren wir ein gutes Leben? Und da will ich ganz klar sagen, es gibt ja auch diese Initiative „Tag des guten Lebens“. Die werden ja nächstes Jahr auch in Berlin drei Straßen, Stadtviertel autofrei machen für einen Tag. Da freu ich mich schon total drauf. Und das ist für mich gutes Leben, wenn Menschen die Straße als sicheren Raum der Begegnung nutzen können und sich nicht in Straßenpanzern abgrenzen müssen voneinander.

Katja (22:18)

. Und hast du denn, also das, was du gerade so beschreibst, das gibt es ja schon immer. Also seit den Nachkriegsjahren, wo die Städte ja wieder aufgebaut sind, autozentriert aufgebaut worden

sind und so weiter. Da hatte das ja auch alles, finde ich, seine Legitimation und die Mobilität war ja damals Auto oftmals, weil es auch die Alternativen vielleicht auch so noch nicht gab. Andererseits denke ich mir so, wo kommt jetzt dieser Druck her, Gott sei Dank, dass das so ein Trendthema geworden ist, dass es ja manchmal auch schon wieder in die andere Richtung schlägt, dass es so ein bisschen, jeder macht sein eigenes Konzept ja gerade. Jeder versucht für sich die Lösung zu finden. Siehst du da die ganzen Dinge, was VCD und Umwelthilfe mit den Klagen rund um die Dieselabgase gemacht haben? War das ein Katalysator? Weil es ist ja schon jetzt in den letzten zwei, drei Jahren unwahrscheinlich Geschwindigkeit draufgekommen. Also wie hast du das beobachtet?

Marion (23:12)

Also ganz klar, jetzt verglichen mit der Atomkraft, war Dieselgate das Fukushima der Autoindustrie. Und ich glaube, daraus kommt ganz, ganz viel Neues. Also da entstand ganz viel Neues. Unmut, aber auch eine Distanzierung von der Politik. Also die Politik hat sich dann zunehmend von der Industrie distanziert. Und Verbraucherinnen und Verbraucher haben sich hinter das Licht geführt gefühlt. Und das, denke ich, ist ein Bruch. Der andere Bruch ist, Städte merken zunehmend, es geht so nicht weiter. Wir haben eine sehr, sehr starke Zivilgesellschaft. Guckt man sich an, was die Radentscheide so rocken in den verschiedenen Städten, Unterschriftensammlungen, da beteiligen sich wahnsinnig viele Leute, die einfach keine Lust mehr haben auf eine autogerechte Stadt, die sich sichere Radwege für sich und ihre Kinder wünschen. Und zuneh-

mend dazu eben auch Fridays for Future, Extinction Rebellion. Also es ist auch ein ... Es geht ganz stark auch um Klimaschutz. Das galt ja immer als sehr, sehr abstrakt, aber spätestens seit dem letzten Dürresommer ist allen klar, wenn es irgendwie in Brandenburg brennt und man in Berlin Angst haben muss, dass man jetzt irgendwie diese Rauchwolken einatmet, dann ist doch irgendwas ... Also dann ist das ja nicht mehr abstrakt, sondern wir alle spüren, was das bedeutet, dass das Klima sich ändert, dass es auch was mit unserem Wetter macht und dass es auch mit zukünftigen Generationen was macht.

Katja (24:44)

Wie gehst du mit der Haltung um, dass Menschen schnell so eine Greta oder andere so kleinreden wollen? Nach dem Motto, was habe ich denn schon ... Es gibt ja auch Leute, die sagen, das ist eh schon vorbei. Also diese ganz Fatalistischen, ich kann mich immer eher mit Leuten anfreunden, die wirklich auch was reflektieren und tun. Wenn man bei Twitter aktiv ist, kriegt man auch mit, dass Eltern ihr Verhalten reflektieren, aufgrund der Kinder. Und wirklich auch zugeben, Ich hatte da auch einen blinden Fleck. Ich habe da nie darüber nachgedacht, was ich eigentlich für ein Auto fahre. Wie siehst du das im Zusammenwirken mit Gesellschaft, die ja zum Teil auch vermeidet, sich zu begegnen? Auto ist neben allem Sicherem, auch etwas, wo ich mich abgrenzen kann. Wenn ich aus dem Auto raus in andere Verkehrsmittel steige, liefere ich mich ein Stück weit der Gesellschaft aus, die ich eigentlich vermeiden möchte. Wie siehst du diesen Aspekt von Mobilität?

Marion (25:46)

Also, dass ich mich abgrenzen will als einzelne Person. Und dann, ja. Also grundsätzlich zu den Menschen, die jetzt sagen, na ja, ist jetzt eh gelaufen, ich mache jetzt nichts mehr für den Klimaschutz. Ja, mit denen kann man reden, muss aber auch nicht sein. Dann rede ich doch viel lieber mit denen, die sich fragen, Mensch, was kann ich denn tun? Ich sehe, dass es ein Problem gibt und ich möchte Lösungen dafür mitentwickeln. So, lass uns doch mal zusammensetzen. Da gibt es ja auch eine ganze Menge. Und ich beobachte das auch, dass es echt sehr, sehr viele Eltern sind auch, die das Bedürfnis haben, da aktiv zu werden. Und für mich ist völlig klar, ich kämpfe für das 1,5-Grad-Ziel. Ich will, dass die Überhitzung der Erde nicht 1,5 Grad überschreitet. Und selbst wenn wir 1,5 Grad nicht schaffen, ich muss dafür trotzdem kämpfen. Das ist völlig klar. Was soll ich denn sonst den Kindern meiner Freunde, in meiner Familie, meiner Geschwister sagen, wenn ich dafür nicht mit allem, was ich habe, kämpfe? Und man darf halt auch nie vergessen, dass diese Kritik an Einzelpersonen, die vorangehen, die sagen ... die ganz klare Haltung haben, die zeigt ja auch ein Stück weit, dass sie schon gewonnen haben. Weil sie einen Nerv treffen, weil sie etwas provozieren. Ich vergleiche das mal mit Fleisch. Vor zehn Jahren hättest du noch mal ganz anders über vegetarisch Leben geredet als heute. Und da fällt das ja auch auf, dass Menschen sich auch angegriffen fühlen am Anfang, wenn du sagst, ich esse kein Fleisch, obwohl du sie ja Fleisch essen lässt. Aber das ist ja schon der Anfang. Weil sonst würde ich mich gar nicht angegriffen

fühlen. Und dasselbe ist mit dem Auto, das Hinterfragen. Es gibt ja schon so eine Art schlechtes Gewissen. Gerade so für kurze Wege, wo ich eigentlich weiß, ich könnte auch anders dahin kommen. Das ist schon, da ist das Mindset auch schon sozusagen geändert. So der erste Schritt ist getan.

Katja (28:00)

Habt ihr denn als Greenpeace schon Städte oder Projekte, wo ihr sagt, da wird es genau richtig gemacht? Also fallen dir da Sachen ein? Weil Bilder helfen ja immer so unglaublich viel, als wenn man nur theoretisch Parkraum ... Da hat man zwar eine Vorstellung, aber alle möglichen Menschen, die jetzt zum Beispiel Baustellen vor der Tür haben, sagen mir auch, krass, weil da nicht mal geparkt werden darf, wie viel Platz da auf einmal ist. Das man es aber nie realisiert in dem Status Quo, den wir halt gerade so haben. Habt ihr da so Projekte, die euch gefallen? Also wo ihr sagt, die sind schon relativ nah an dem dran, was wir so als Vision haben?

Marion (28:36)

Ja, absolut. Also was Fahrradpolitik angeht, sicherlich Kopenhagen, auch Amsterdam. Einfach die Priorisierung der Fahrradfahrenden und FußgängerInnen vor dem Auto und auch eben das Wegnehmen von Parkplatz, also von Parkplatzfläche und die Einführung von Parkgebühren. Super. Interessanterweise wurde ja auch, soweit ich weiß, in Stuttgart dann entschieden, oberflächliche Parkflächen wegzunehmen. Das geht genau in die richtige Richtung. Und alles, was irgendwie mit autofreier Stadt zu tun hat,

ist einfach auch genial. Also sowohl, was jetzt auch internationale Beispiele zeigen, wie Barcelona, Madrid, die einfach sagen, so, die Autos kommen hier nicht mehr rein oder zumindest der Durchgangsverkehr kommt hier nicht mehr rein. Super Projekte, ganz, ganz, ganz toll. Aber auch die Stadt Hamburg, die jetzt im Juni acht Straßen im Rathausviertel autofrei macht, zumindest tagsüber. Und da zumindest mal was wagt, was ja auch, soweit ich weiß, auf eine Initiative aus der Zivilgesellschaft zurückzuführen ist. Und ich glaube, in diese Richtung müssen wir gehen. Also ganz, ganz viel Bereiche autofrei machen, Platz umverteilen und dem Auto wegnehmen, aber eben den Menschen zurückgeben und Radwege sicher machen.

Katja (29:57)

Und wenn wir jetzt mal Greenpeace Deutschland verlassen und weltweit Greenpeace anschauen, ist das überall auch Thema, Mobilität, oder beschäftigen die eher andere Dinge?

Marion (30:08)

Ja, wir arbeiten ja zu ganz, ganz vielen Themen unter dem Oberthema Klimaschutz, 1,5 Grad Ziel. Aber wenn wir uns angucken, wo die meisten Menschen leben und auch leben werden zukünftig, sind das natürlich auch die Städte des globalen Südens. Und ich sage mal so, Europa ist ja ein wichtiger Pionier und muss auch vorgehen, sowohl was die Antriebsfrage angeht, weg von Diesel und Benziner und hin zu Elektro, aber eben auch grundsätzlich weniger Autos und Alternativen fördern. Was aber ganz, ganz wichtig

ist und nicht außer Acht fallen darf, ist, dass im globalen Süden große Megacities, die setzen die Trends. Und das ist ganz, ganz wichtig, dass wir da ansetzen und das machen unsere Kolleginnen auch eben aus anderen Ländern und anderen Büros, dass die sich fragen, wie kann ich denn zum Beispiel das Bussystem in Mexiko City nachhaltiger machen? Oder wie kann ich die Luft in Jakarta besser machen? Also das sind ganz, ganz wichtige Themen, auch für uns als internationale Organisation.

Katja (31:22)

Und wenn du jetzt mal so schaust, wie sich dein Begriff von Mobilität in deinem Leben ... also warst du relativ schnell auf der guten Seite der Macht? Also, weil eigentlich sind wir ja noch eine Generation, die im Auto groß geworden ist. Also da war es relativ logisch, einen Führerschein zu machen. Und ja, irgendwie, wenn man jetzt nicht gerade in einer Großstadt groß geworden ist, auch irgendwie zumindest Mitfahrer zu sein. Bist du dann irgendwann ausgestiegen oder hast du von Beginn an deine Mobilität selber individuell auch anders aufgestellt als mit Auto?

Marion (31:59)

Also ich bin in der Großstadt aufgewachsen. Daher auch noch mal eine Ergänzung für Leute, die jetzt auf dem Land leben. Die hängen ja noch mal ganz anders vom Auto ab. Das sehe ich auch und das kann ich vollkommen verstehen, wenn da irgendwie alle zwei Stunden ein Bus lang tingelt. Das muss sich eben auch ändern. Aber in der Stadt wird es natürlich viel, viel schneller und viel, viel

leichter sein. Ich habe auch einen Führerschein gemacht und fahre auch ab und zu Auto. Ich habe kein eigenes Auto, brauche ich nicht. Also ist in dem Moment wirklich auch überflüssig. Und ich sehe das ganz pragmatisch. Also da, wo ich eben schneller hinkomme, fahre ich eben auch mit Fahrrad, Bus und Bahn oder gehe. Ich bin jetzt keine Autohasserin, sage ich mal so prinzipiell. Ich sehe, dass Autos unsere Gesellschaft extrem, extrem viel kosten auf allen Ebenen. Einmal volkswirtschaftlich, aber eben auch sozial, gesundheitlich. Und wenn man da einmal einen Blick für entwickelt hat, ich finde es ganz, ganz schwer, das dann zu vergessen und ein Stück weit auch abzuschalten, wenn man sich das Straßendesign anguckt, wenn man sich durch die Stadt bewegt, weil es ja überall präsent ist. Überall stehen diese Blechkisten und überall musst du auch als Radfahrerin eben auf dich aufpassen, dass du nicht überfahren wirst.

Katja (33:22)

Ich finde, das ist noch mal ein richtig guter Hinweis, weil das ist ja, ich weiß nicht, ob es dir genauso geht, aber dieser Vorhang der Erkenntnisse, der einmal gefallen ist, man bewegt sich automatisch in einem ganz anderen Blickfeld. Bei mir in Elmsbüttel sind zum Beispiel die Parkbuchten gar nicht mehr geeignet für die heutigen Fahrzeuge. Also die einzigen, die da noch reinpassen, sind aus den 80er Jahren irgendwelche, die Gott sei Dank lange ihre Autos fahren, aber eigentlich ragen die Schnauzen alle so in den Gehweg rein, dass zumindest Rollstuhlfahrer und Kinderwagen da keine Chance mehr haben. Man merkt einfach auch, dass dieses System,

finde ich so, am Ende ist. Das ist halt immer die Frage, die ich stelle, wie willst du das denn machen? Also wenn du jetzt wirklich nicht aufs Auto verzichten willst, nur die Antriebe austauschen willst, dann sag mir bitte deine Vision von Stadt. Da geraten die Leute meistens auch verbal ins Straucheln, weil es eigentlich, wie du schon sagst, das schlechte Gewissen ist schon da und es ist eine Verteidigungshaltung da. Und ist das denn auch etwas, was Greenpeace vielleicht ein bisschen gesteigert hat, das eher pragmatischer zu vermitteln? Ich bin ja auch schon ewig und drei Tage bei Greenpeace, zumindest Fördermitglied, und am Anfang war es ja schon immer hoch emotional und man hat manchmal, glaube ich, in den 80er Jahren auch durchaus mal eine Tür geöffnet, dass man nicht ernst genommen werden musste, weil es halt irgendwie, ja man merkt, die Emotion steht jetzt zu sehr ... wo sind die Fakten, so ungefähr? Also ist das auch etwas, wo Professionalisierung im Sinne von Mindset ändern durch Greenpeace stattfindet oder wie geht ihr an sowas ran? Also ohne Emotion geht es ja nicht, aber es muss ja trotz allem ... und nur Fakten nützen auch nichts. Also wie siehst du sozusagen euren Mix, wie ihr Leute anspricht, um Verhalten ändern zu wollen?

Marion (35:06)

Also wir basieren unsere Arbeit ja ganz stark auf Wissenschaft. Also wir schreiben Studien, lassen Studien schreiben von Instituten und versuchen darüber Einfluss auf die Debatte zu haben. Suchen aber natürlich auch nach Symbolen. Also Beispiel saubere Luft. Da haben wir eben beobachtet, wie wichtig die Rolle und die

Arbeit der anderen ist. Sprich rechtliche Wege einschlagen und da auch dranbleiben, für Verbote kämpfen. Und die Symbolik fehlte da aber noch. Und da haben wir die blaue Lunge entwickelt und gesagt, das muss irgendwie ganz, ganz leicht verständlich sein. Das ist nämlich generell das Problem in der Verkehrswende-Szene, dass wir alle so unglaublich fachlich reden und denken und uns so eine Brücke fehlt für die Leute, die das Wort Mobilität noch nie in den Mund genommen haben und es auch nicht werden. Also so ganz, ganz simple Sprache und kurz auf den Punkt gebracht, ganz, ganz knackig. Und das fehlt uns allen, finde ich, in der Verkehrswende-Szene, und ...

Katja (36:24)

Da ist Autoindustrie auch einfach besser, muss man auch mal anerkennen. Also die mit ihren Schlagwörtern, die, also für mich sind die momentan der Marlboro-Man. Also das funktioniert einfach so gut in Bildern und kurzen knackigen Worten und wir erklären immer relativ viel und brauchen Zusammenhänge und haben natürlich nicht diesen einen Satz, der alles erklärt, zumal was du gesagt hast, Mobilität, selbst wenn man es benutzt, jeder füllt es ja mit seinem Hintergrund. Also das ist ja nichts, was einfach wie eine Vokabel dasteht, was nur eine Bedeutung hat, sondern da kommt ja jeder aus seinem Erfahrungshorizont dann auch.

Marion (36:56)

Alleine das Beispiel Freiheit, wie stark die Autoindustrie diesen Begriff geprägt hat und auch für sich vereinnahmt hat. Obwohl wir

genauso gut auch über die Freiheit reden können, die es heißt, kein Auto haben zu müssen. Also sich das überhaupt nicht selber anschaffen zu müssen, sich das Geld für, keine Ahnung, du kannst ja auch gut essen gehen von dem Geld oder einen tollen Urlaub machen. Und zwar regelmäßig, weil du ja auch Betriebskosten hast. Das ist ja auch eine Art von Freiheit oder eine Freiheit, weil du Zeit sparst, weil du nicht auf Parkplatzsuche gehen musst und dein Auto nicht von der Werkstatt holen musst. Was weiß ich, also es ist eine lange Liste und dieser Freiheitsbegriff wurde natürlich auch ganz stark so geprägt davon. Müssen wir aber neu definieren.

Katja (37:44)

Und was, wenn du jetzt so auf die Zeit hier bei Greenpeace zurück guckst, was hat richtig Spaß gemacht? Also was war bisher so für dich ein Highlight, wo du sagst, da habe ich richtig mal gespürt, dass es auch Sinn macht, in dem was ich tue, Leute zu erreichen oder Dinge zu bewirken?

Marion (38:02)

Also grundsätzlich bringt mir die Arbeit hier Spaß, weil sie grundsätzlich immer ... Es ist nie langweilig, wirklich. Kein Tag ist wie der andere. Das bringt ja natürlich an sich auch eine Herausforderung mit sich. So wenn ich jetzt irgendwie total Routine-orientierter Mensch wäre, wäre das vielleicht auch problematisch. Aber dadurch, dass die Mobilitätswelt so dynamisch ist und morgen das, was heute geht, schon längst veraltet ist oder sein kann, muss man halt auch immer dabei sein, so am Ball bleiben. Das finde ich erst-

mal grundsätzlich toll. Und was ich auch mag, ist dass ... Also einmal mein Team, finde ich super. Bringt wirklich Spaß, mit meinen Kollegen und Kolleginnen zu arbeiten. Und zusammen auch ... also mit unserer Art. Für mich ist Greenpeace so eine Mischung aus ... kann beißen, kann wehtun. Wir haben ja auch schon viele Unternehmen dazu bewegt, den Kurs zu wechseln. Aber macht das auch ein bisschen immer mit so einem Zwinkern. Und dieser Humor, das bringt einfach total Spaß. Und genau, grundsätzlich würde ich sagen ist das das, was Greenpeace für mich ausmacht. Und Gewaltfreiheit.

Katja (39:19)

Wo du das gerade ansprichst, kannst du das mal erzählen? Also wie ist die Zusammenarbeit bei Greenpeace? Also gibt es immer so ein Schwerpunktthema oder ... Also du hast jetzt gesagt, ganz wichtig immer diese 1,5 Grad. Das Ziel ist sozusagen das Metathema. Aber wie arbeitet so ein Greenpeace Hamburg? Wie stellt ihr euch da auf mit dem Thema Mobilität? Sind das einzelne Teams oder wie hat man sich das vorzustellen, wer da jetzt dran arbeitet?

Marion (39:42)

Also erstmal hier in Hamburg - was ja sozusagen der Hauptstandort für Greenpeace Deutschland ist, was man nicht verwechseln darf, wir arbeiten jetzt nicht zu Hamburg - haben wir verschiedene Themen. Wir haben zum Beispiel ein Waldteam, ein Kohle-Team, was den Kohleausstieg mitbetreut und dazu Kampagne macht. Wir haben ein Meeres-Team, die planen jetzt gerade eine Schifftour.

Und wir als Mobilitäts-Team arbeiten eben zum Thema Verkehr / Mobilität. Und da gibt es dann in der Kampagne immer inhaltliche Schwerpunkte. Und wenn du dich entscheidest, zu einem Thema zu arbeiten ... zum Beispiel für dieses Jahr wird einfach das Klimaschutzgesetz ein total wichtiges Thema sein, weil das für alle Bereiche auch übergreifend relevant ist, weil das sozusagen die Architektur der Klimaschutzpolitik für die nächsten Jahre ist. Und das ist dann ein Thema, wozu dann ganz, ganz viele Akteure im Haus hier arbeiten.

Katja (40:45)

Und wie macht ihr das mit externer Expertise? Gibt es bei euch auch Grenzen? Ich kann mir vorstellen, dass gerade im Mobilitätsbereich relativ viele bei euch anklopfen. Ich will es nicht Greenwashing nennen, aber natürlich ist so ein Projekt mit Greenpeace zu machen noch mal ein anderes Siegel. Seid ihr für so was offen oder ist es relativ klar, dass da auch Grenzen sind? Ich habe gerade schon manchmal ein bisschen so einen Verdacht, dass gewisse Konzerne oder so, der Autoverkauf steht immer noch im Vordergrund, aber man muss jetzt auch so ein bisschen Verkehrswende machen. Also ich glaube teilweise sogar den Projektteams, dass sie gute Sachen vorhaben, aber so ein Riesentanker ändert sich ja auch nicht von heute auf morgen. Gibt es da auch Ambitionen? Nehmt ihr so was wahr, dass ihr auch auf einmal ganz anders als Partner auch für andere in Frage kommt? Oder gibt es da noch die klaren Fronten, die es immer schon gab?

Marion (41:37)

Also als Partner eher nicht. Ich glaube, man ist an Austausch interessiert, ganz klar. Aber was für uns ja klar ist, ist, wir nehmen kein Geld an, weder von ... also kein Geld von Parteien und Unternehmen an, und das ist völlig selbstverständlich. Und das schließt schon ganz viele Projekte, Kooperationen aus, weil wir einfach unabhängig bleiben wollen. Das ist für uns das Wichtigste in allem, was wir tun.

Katja (42:06)

Und ist das was für deine Arbeit auch relevant ist? Also hast du dich deswegen auch für Greenpeace entschieden? Du bist ja schon dadurch, dass du hier arbeitest, verortet. Also ich glaube auch unmissverständlich verortet. Tut dir das gut bei deiner Arbeit?

Marion (42:20)

Ja, weil ich einfach eine klare Grenze ziehen kann und weil ich mich auf ... ich sag mal so, Kooperationen bedürfen ja auch immer ganz, ganz viel Zeit, Absprachen grundsätzlich. Also alles, was man irgendwie auch jetzt mit den Verbänden zum Beispiel zusammen macht. Wir planen für die nächste IAA eine große Verkehrswende-Demo am 14. September, könnt ihr euch schon mal merken. Das wird die erste große Verkehrswende-Demo oder die erste Verkehrswende-Demo überhaupt bei einer Automesse. Und diese Absprachen, die man da treffen muss, zusammen in so einem Trägerkreis oder als UnterstützerInnen, das raubt natürlich auch viel Zeit.

Es lohnt sich dann am Ende, aber man muss sich das genau überlegen, mit wem man jetzt irgendwie kooperieren will. Und das ist natürlich dann auch ein Vorteil, wenn ich klar habe, okay, mit bestimmten Akteuren der Gesellschaft kooperiere ich nicht oder ich kann mich gerne austauschen, aber es wird da keine gemeinsamen Projekte geben, dann ist das für mich ein Pluspunkt, Fokus.

Katja (43:25)

Und das ist ja vielleicht auch nochmal jetzt so zum Abschluss unseres Gesprächs ein guter Hinweis. Was sind denn jetzt so die nächsten Dinge? Wo kann man denn Mario Tiemann das nächste Mal wieder auf der Straße sehen, irgendwelche Dinge tun? Oder gibt es irgendwelche Aktionen, die du gerade vielleicht auch schon benennen kannst oder Schwerpunkte? Was sind so die nächsten Schritte in deiner Arbeit?

Marion (43:44)

Also das mit dem September mit der IAA habe ich erwähnt, das wird auch eine große Nummer. Also da werden wir sehr, sehr viel vorbereiten, sehr viele Leute mobilisieren. Es soll eine richtig große Demo werden und wird dementsprechend auch Ressourcen binden. Das andere ist das Klimaschutzgesetz. Also das steht auch einfach ganz stark im Fokus dieses Jahr, soll ja bis Ende des Jahres verabschiedet werden. Und da geht es einfach um das Sektorziel. Also derzeit wird ja befremdlicherweise so darüber diskutiert, als ob man jetzt über Scheinlösungen reden könnte und die dann eben auch große, ernste Schritte für den Klimaschutz ersetzen

könnten. Also Stichwort: diese ganze Debatte synthetische Treibstoffe, Biokraftstoffe. Das sind ja eigentlich lebensverlängernde Maßnahmen, die da getroffen werden für den Verbrennungsmotor. Und man redet um den heißen Brei herum, dabei ist längst klar, man muss aus dem Verbrennungsmotor aussteigen, ist ein Auslaufmodell. Und das wird sich jetzt eben auch beim Klimaschutzgesetz und in der Debatte im Verkehrsbereich manifestieren, dass unser Verkehrsminister versuchen wird, Scheinlösungen nach vorne zu stellen und so zu tun, also so tut, als ob man mit Kosmetik irgendwie dieses sehr, sehr ambitionierte Klimaziel für den Verkehr minus 40 Prozent bis 2030 erreichen könnte. Und das ist einfach nicht der Fall. Und das wird ganz klar Schwerpunkt unserer Arbeit.

Katja (45:20)

Dann danke ich dir für den Austausch. Das war She Drives Mobility mit Marion Tiemann von Greenpeace. Ich freue mich über Rezensionen und wenn ihr Kommentare da lasst und wünsche euch einen schönen Tag. Danke Marion.

Marion (45:32)

Danke schön!