

SheDrivesMobility 166 - Winfried Herrmann

Katja (00:14):

Hallo, und herzlich willkommen zu einer neuen Folge She Drives Mobility. Mein Name ist Katja Diehl und alle 14 Tage unterhalte ich mich an dieser Stelle mit Gästen darüber, wie wir endlich mit der intersektionalen Verkehrswende beginnen können. Ein Bundesland in Deutschland hat einen Plan. Und das ist ziemlich ungewöhnlich in Deutschland, einen Plan zu haben, wie Mobilität etwas weg vom Auto und hin zu Lebensqualität führt. Bei mir zu Gast ist der Verkehrsminister, der am längsten in Deutschland in einem Bundesland diese Aufgabe übernommen hat, Winfried Herrmann. Und er berichtet so ein bisschen darüber, ja, wie alles begann als erster grüner Verkehrsminister in einem Land, das sehr autozentriert ist, weil dort viele Autohersteller ja auch einfach sitzen. Er sagt so ein bisschen etwas über seine Haltung zur Politik, weil seiner Meinung nach gibt es zu viele BerufspolitikerInnen, die sehr an der Macht hängen. Er ist mit ganz anderen Dingen angetreten. Und da er nicht mehr antreten wird - also das ist sozusagen seine letzte Amtszeit, die auch relativ zeitnah enden wird - gibt er auch den Menschen, die jetzt in der Politik sind, da reingehen wollen, ein paar Dinge mit. Ich fand es total spannend, mit ihm darüber zu sprechen, wie seine Haltung ist und wie er die Veränderung auch geschaffen hat. Er gibt großartige Insights in seine Arbeit, wie er bestimmte Veränderungen auch geschaffen hat. Und ja, wenn euch diese Folge gefällt, wenn euch der Podcast gefällt, dann könnt ihr mich supporten, dann könnt ihr dem Podcast gute Sternbewertungen geben, weiterempfehlen und ja, am liebsten auch

abonnieren. Aber jetzt wünsche ich euch erstmal viel Spaß und viel Erkenntnisgewinn bei der Folge mit Winfried Herrmann.

Katja (2:05):

Was mich an unserem Video oder unserem ersten Gespräch so beeindruckt hat, war Ihre persönliche Motivation, in die Politik zu gehen, weil Sie so ein bisschen berichtet haben, was sich vielleicht auch zu heutiger Politik so ein bisschen unterscheidet. Und damit würde ich gerne anfangen. Warum sind Sie in die Politik gegangen und was war Ihnen besonders wichtig?

Winfried Herrmann (2:24):

Ja, das waren bestimmt inhaltliche Themen. Also, das war ja die Zeit der Hochrüstung, das war die Zeit, wo man erkannt hat, wie viel Umwelt- und Naturzerstörung eigentlich durch die bisherige Entwicklung stattgefunden hat. Und es sind immer mehr Täler zugebaut, asphaltiert worden, der Verkehr hat zugenommen. Die Städte waren laut und stickig und, ich meine, die Autos damals waren im Vergleich zu heute natürlich richtige Dreckschleudern. Und das hat man auch nicht nur gerochen, sondern das hat man auch gespürt. Es waren halt die ganzen starken Umweltbelastungen, wo man gesagt hat, das muss sich ändern, da muss man was tun. Und man muss sich aber auch arrangieren. In der Demokratie ist es halt so, von selber passiert nichts. Am besten, man mischt sich selber ein.

Katja (3:09):

Und wenn Sie heute dann so auf 2025 gucken, haben Sie ein Déjà-vu? Das, was in der Welt gerade so passiert, ist ja nicht gerade das Gefühl von, es geht voran, sondern manche Dinge drehen sich auch vielleicht zurück?

Winfried Hermann (3:22):

Naja, es gibt beides. Es gibt Dinge, die heute selbstverständlich geworden sind, die damals noch eine Provokation dargestellt haben. Also heute ist praktisch jedem bewusst, dass die Fläche knapp ist und dass man auf Umwelt achten muss und auf die Natur und auf das Klima. Dass das nicht immer zu konsequenten Handlungen oder Entscheidungen führt, ist sicher nochmal eine andere Sache. Aber sagen wir mal, was die Bewusstseinsbildung anlangt in vielen Sektoren, hat sich viel verändert. Technisch hat sich viel verändert. Heute wird doch in Deutschland niemand mehr groß über Abfalltrennung reden. Das hat sich einstmals eingebürgert, auch wenn es nicht optimal ist, aber es findet irgendwie statt, ja. Und selbst Leute, die jetzt nicht viel mit der Umwelt am Hut haben, aber ... wenn jemand, was weiss ich, im Mehrfamilienhaus sichtbar die Flasche in den falschen Mülleimer schmeißt, wird auch jemand, der nicht engagiert ist, sagen, hey, die gehört woanders hin. Also das hat sich schon verändert. Und da gibt es zum Beispiel Themen im Rollback-Bereich, also vielleicht weniger im Verkehrssektor. Ich empfinde das gerade im Bereich der Friedens- und Außenpolitik gibt es, denke ich, Gott, das habe ich vor 40 Jahren schon mal gehört. Und damals war eine ganze Bewegung dagegen. Jetzt vertreten zum Teil die selben Leute, die damals dagegen waren, genau das. Also da gibt es schon, manche Sachen, wo man denkt, ha noi, in 40 Jahre nichts dazu gelernt. Gibt's beides.

Katja (4:44):

Das klingt aber auch, als wenn Sie ein Mensch sind, der in die Politik sehr wertegetrieben gegangen ist. Also der Politik jetzt nicht macht, um ein Amt zu bekleiden, sondern um irgendwie Dinge auch zu bewegen. Was bewegt denn Sie? Was treibt Sie an?

Winfried Hermann (4:58):

Tatsächlich ist es so, dass meine Generation sich ja eigentlich nicht vorgestellt hat, dass sie in der Berufspolitik werden muss. Das war nicht mein Ziel. Aber antreiben tut mich eigentlich immer noch das, dass ich heute noch besser als früher sagen kann, wie kann man es besser machen. Klarheit vorstellen, Konzepte. Und es ist immer noch das Gefühl wie damals, ich möchte diese Welt nicht den Leuten überlassen, die alles falsch machen oder die Dilettanten sind oder Ignoranten sind. Und wo es eben so viel bessere Alternativen gibt. Das ist wirklich ein riesiger Unterschied. Als ich angefangen habe bei den Grünen in den 80er Jahren, war Vieles von dem, was wir uns als Vision vorgestellt haben, das war tatsächlich so, dass die Leute sagten, naja, schöne Idee, aber das gibt es ja alles gar nicht. Bis das da ist ... Wir hatten ja schon in den 80er Jahren von Photovoltaik gesprochen. Ich bin in den 80er Jahren in den USA gewesen, Kalifornien, und hab mir da die Windräder angeguckt, die Photovoltaikanlagen, die neue Architektur, das war auch ... Und dann sind wir zurück und haben gesagt, warum machen wir das nicht? Und dann war das alles schwierig. Das gibt es nicht, wer produziert die PV-Anlagen und so. Und vieles von dem ist heute da. Und auch das Auto, was damals halt nur in der Forschung war, es könnte ja eigentlich auch elektrisch angetrieben werden, es könnte sauber sein. Heute kann man sagen, wir haben das. Wir haben in ganz vielen Bereichen haben wir die Techniken, wir haben die Produkte. Und das ist manchmal das, was einen auf die Palme bringt. Das ist, heute haben wir die Möglichkeit, anders als vor 40 Jahren, als es noch eine Idee war. Und wir machen es trotzdem nicht in dem Maße, wie man es machen müsste.

Katja (6:42):

Wir sind natürlich hier in einem sehr automobil geprägten Bundes-

land. War das ein kleines Erdbeben, als klar wurde, dass Sie jetzt Verkehrsminister werden?

Winfried Hermann (6:49):

Absolut. Also die Leute haben ja alle allerhand verbreitet, so nach dem Motto, jetzt müssen alle Rad fahren und so. Ich bin ja am Anfang immer verspottet worden, weil ich irgendwie so Termine hatte bei Bürgermeistern, Landräten, dass es dann hieß, so, sind Sie mit dem Fahrrad da? Wobei natürlich offenkundig war, dass ich natürlich nicht mit dem Fahrrad sein konnte. Aber sie wollten mir das sozusagen unter die Nase reiben, dass ich doch auch ein Auto fahre und so. Also aber selbst ist es ja da, ist es dann heute eher so, dass der junge Bürgermeister sagt, das finde ich gut, ich fahre jetzt auch gerne Fahrrad. Also das Bewusstsein, auch der Akteure hat sich verändert. Aber damals hatten die wirklich Sorge, wir machen das Land kaputt. Und ein grüner Ministerpräsident, ein grüner Verkehrsminister. Und heute weiß ich, dass durch die, die einigermaßen eine Ahnung haben, auch in der Wirtschaft, wissen, dass wir richtig gute Sachen machen, dass ich auch Ahnung habe und dass ich keineswegs irgendwie grün borniert bin in Sachen Verkehrspolitik oder dass ich nicht sehe, dass auch die Automobilindustrie wichtig ist, oder Autos ein total gutes Verkehrsmittel auch sind. Also es ist ja nicht so, dass Autos nur schlecht sind. Das sieht man schon daran, dass wenn es mal 1,4 Milliarden Produkte auf diese Welt gibt, die konnte man den Leuten ja nicht einbröckeln. Das war ja schon auch die Faszination des Produktes.

Katja (8:13):

Und wenn Sie so jetzt mal jenseits von der Technik, da kommen wir gleich noch drauf, einfach mal auf diesen Begriff „Nachhaltige Mobilität“ ... Das ist natürlich eine Kombination von zwei Begriffen, die kein Mensch im Alltag nutzt. Nachhaltig, das denkt jeder an-

ders und auch Mobilität denkt jeder anders. Aber wie schauen Sie als derjenige, der das jetzt hier in diesem Bundesland auch gestaltet, darauf? Was ist für Sie nachhaltige Mobilität? Und welche Visionen sehen Sie da?

Winfried Hermann (8:37):

Also ich glaube, dass der Begriff „Nachhaltige Mobilität“ sehr gut ist, auch wenn er nicht gleich definiert ist. Aber es gibt doch viele Leute, die ihn definieren können, inzwischen. Und weil wir immer gesagt haben, das ist eigentlich auch was Positives. Ich sage immer, als Verkehrsminister bin ich dazu da, dass Mobilität gelingt, aber sie muss ja nicht zulasten des Planeten gehen oder der Umwelt, sondern unsere Herausforderung ist, Mobilität zu ermöglichen, dass sie nachhaltig ist. Also nicht die Natur verbraucht, nicht die Ressourcen verschleudert, nicht das Klima belastet und gleichzeitig aber auch soziale Dimensionen hat, dass alle davon profitieren, nicht nur ein Teil, dass nicht die einen sozusagen die Lasten oder sozusagen die Abgase, die Emissionen der Mobilität ertragen müssen, weil sie arm sind, selber es sich nicht leisten können, aber an verkehrsreichen Straßen wohnen müssen, in schlechten Wohnungen und die anderen haben alle Privilegien, so. Das ist, glaube ich, wichtig. Und deswegen ist für mich auch Radverkehr, Fußverkehr, öffentlicher Verkehr so wichtig, weil das sind die Verkehrsangebote für alle. Die können sich alle leisten, sollen sie auch alle leisten können. Und deswegen ist quasi eine umweltorientierte, sozial orientierte Verkehrspolitik ist wirklich ein Beitrag zur Verbesserung der Lebenssituation von Menschen, denen es nicht so gut geht.

Katja (9:54):

Ist das Problem, was wir vielleicht auch so ein bisschen haben, dass die intrinsische Motivation bei manchen nicht so hoch ist, weil

jetzt die Klimakatastrophe drückt. Also vieles, was wir im Verkehr diskutieren, unter anderem wurden ja sogar die Sektorziele von der Bundesregierung weggenommen, weil der Verkehrssektor da nicht so gut dasteht, ist ja nicht aus einem inneren Antrieb heraus, sondern es ist jetzt der Druck durch die Klimakatastrophe, durch CO₂. Also haben Sie, weil Sie es eben so schön ausgeführt haben, das Gefühl, dass da manchmal dieser soziale Aspekt gar nicht so gesehen wird? Dieses gefühlte „Weg vom Auto!“, was Sie ja auch sagen, muss es ja gar nicht sein, aber jeden Weg mit dem Auto muss es eben auch nicht sein. Wie haben Sie da so für sich den Weg gefunden, das zu vermitteln, wie dringlich das auch ist?

Winfried Hermann (10:38):

Naja, ich glaube, was schon ganz wichtig war, dass wir immer gesagt haben, die Verkehrswende hat ja mindestens zwei Dimensionen. Einmal die Dimension des Antriebs, der klimafreundlich werden muss und zum anderen die Mobilitätswende, die eine andere, intelligentere Mischung schafft und vor allem auch die umweltfreundlichen Verkehrsmittel nach vorne bringt, die ja über Jahrzehnte vernachlässigt wurden. Und es gibt sicherlich dann im Güterverkehrsbereich gibt es dann auch noch die Transportwende. Das ist dann auch analog die Antriebswende und die andere Mischung der Transporte und die umweltfreundlichen Transporte nach vorne bringt. Das war, glaube ich, schon wichtig, weil da konnten dann auch welche mitgehen, die eigentlich jetzt per se eher autoorientiert sind oder LKW-orientiert sind und nicht der Schiene das Wort reden und vielleicht auch schlechte Erfahrungen mitgebracht haben. Und ich glaube, was auch sehr wichtig ist, was ich als Verkehrsminister immer gesagt habe und das auch wirklich so meine, ein guter Verkehrsminister muss sich um alle Verkehrsmittel und alle Verkehrsarten kümmern, aber auch, dass

die Balance stimmt. Und halt nicht nur ein grüner Verkehrsminister, der sich nur um ÖPNV und Radverkehr kümmert, der ist kein guter Minister. Wie ein CDU-Minister, der sich nur um Autoverkehr kümmert, auch kein guter Minister ist. Der Minister muss das ganze Spektrum abdecken, und das ist sein Job.

Katja 12:00):

Wenn Sie jetzt auf die Jahre als Minister zurückblicken, was hat sich in diesem Land getan? Also wo sind Sie gestartet? Vielleicht hat man auch Zahlen oder ein Gefühl oder ein Bild und wo stehen wir jetzt 2025? Welche Entwicklungen wurden angestoßen?

Winfried Hermann (12:16):

Also es hat sich eigentlich sehr viel verändert. Ich hatte ja wirklich das Glück und das ist auch ein Geschenk, dass ich jetzt schon 14 Jahre Minister bin. Ich kann mit Fug und Recht sagen, ich bin mit Abstand der dienstälteste Verkehrsminister in Deutschland und vielleicht sogar auf der ganzen Welt, weil die Verkehrsminister gehen halt nach einer Periode, entweder weil sie ausgewechselt werden, oder weil sie frustriert sind, weil sie nichts hingekriegt haben. Das ist leider im Verkehrssektor so, dass es sehr langatmig ist, sehr lange dauert und ich kann jetzt halt über die vielen Jahre auch sehen, was ich geschafft habe, was sich verändert hat, und die Welt hat sich schon ziemlich verändert. Das fängt damit an, dass heute die Verkehrsminister, die Kolleginnen und Kollegen, die ich habe, alle anders ticken als die von vor 15 Jahren. Das waren wirklich noch eher Männer und waren eher auto- und straßenfisierte Männer, die maximal noch Schiene gedacht haben, aber nie Radverkehr, Fußverkehr. Das ist heute anders und auch so ganz banale Sachen, die man inzwischen für so selbstverständlich hält. Aber ich meine, vor 15 Jahren gab es in Stuttgart keine Echtzeit-Anzeige. Da gab es überall noch die kleinen Fahrplänchen, und

heute gibt es die jetzt in der ganzen Stadt. Du weißt, in drei Minuten kommt der Bus oder in acht Minuten, was auch immer. Dann, die Vernetzung der Verkehrsmittel ist deutlich besser geworden. Das Fahrrad hat in Baden-Württemberg inzwischen einen ganz anderen Stellenwert. Der ÖPNV, wir hatten damals noch die ältesten Waggons der Deutschen Bahn. Inzwischen haben wir die schönsten Züge Deutschlands, möchte ich fast sagen, aber jedenfalls sehr viele landeseigene Züge. Wir haben das System geändert. Mein Problem ist eher, dass es inzwischen so viele Leute gibt, die gar nicht mehr wissen, wie es vorher war. Und jetzt sagt man, was habt ihr eigentlich verändert? Und tatsächlich ist es halt so, man hat sich schon daran gewöhnt, dass alles besser ist.

Katja (14:00):

Ist das so ein bisschen wie Kindererziehung? Also weil manchmal habe ich schon das Gefühl, dass es Leute gibt, die immer sehr laut dagegen sind. Das sind so 10 Prozent, sagen wissenschaftliche Studien. 10 Prozent sind immer total begeistert dafür und dem Rest, ehrlich gesagt, ist es egal. Also wenn es neue Regeln gibt, das sieht man ja auch in Paris, wo dann Tempo 30 eingeführt wird. Erst gab es ein bisschen Kampf. Mittlerweile ist es ganz normal. Haben Sie das hier auch beobachtet, dass man manchmal auch so ein bisschen neue Regeln aushandeln muss und dann irgendwie nach einem halben Jahr ist der Kampf vergessen, den man darum mal hatte?

Winfried Hermann (14:31):

Das gibt's schon auch, es ist manchmal wirklich erstaunlich, wie groß die Bedenkenträgerschaft ist, wenn man was Neues machen will und die dann so im Laufe der Zeit dann verstummt und wo dann auch irgendwann klar wird, man ist einfach dagegen, obwohl man keine Substanz hat, aber man bläst die unheimlich auf. Aber

ich muss sagen, das ist manchmal auch fast nicht mehr nachvollziehbar, wie viel Aufwand betrieben wird, um manche Sachen einfach nur zu blockieren, obwohl sie am Ende gar nicht so bedeutend sind. Also selbst auch im Positiven gar nicht so bedeutend sind, aber wie viel Manche aufwenden, damit sie dagegen sind. Also wir haben ja hier im Land ein Versuchsprojekt gemacht mit Oberleitungs-Lkws. Das war ein Versuchsprojekt des Bundes. Wir haben es einfach gerne umgesetzt, weil wir gesagt haben, wir müssen alle Technologien ausprobieren. Ausgerechnet die Parteien der Technologieoffenheit, die das immer im Munde führen, waren total gegen diese Technologieversuche und haben alle möglichen Gründe gehabt, warum man das nicht braucht, wo du dann einfach merkst, offenbar ist es mit der Technologieoffenheit echt ein Pseudo-Argument, weil man einfach keine Änderung will und lieber noch ewig lang reden und nix machen.

Katja (15:47):

Ist da auch ein bisschen Fantasielosigkeit in der Technologieoffenheit? Weil ich habe manchmal das Gefühl ... also mittlerweile kann man ja darüber reden, also weil er nicht mehr in Amt und Würden ist, aber bei Volker Wissing hatte ich kein Bild. Wo will er mit ... was ist die Vision? Und ich habe das Gefühl, also deswegen bringe ich jetzt auch ein Kinderbuch raus, weil Kinder dürfen immer andere Fragen stellen, als Erwachsener es dürfen, dass wir auch gar nicht mehr träumen. Das wir auch gar nicht mehr ... Also ich stelle mir vor, in den 2000er Jahren geboren, man hat diese Welt ja auch so kennengelernt, wie sie jetzt ist. Also ich bin ... Oma schrieb im Krieg, also so ... ich konnte nur auf der Straße spielen im Emsland. Aber da, wo meine Eltern jetzt leben seit 30 Jahren, geht das nicht mehr, weil da auch alles vollgeparkt ist im ländlichen Raum. Also brauchen wir da irgendwie auch Bilder oder haben Sie auch mit

Bildern gearbeitet, um eben zu sagen, es ist kein Verlust, es ist ein Gewinn, weil wir kriegen bessere Luft, haben wir schon gesagt, weniger Lärm, wir kriegen eine größere Freiheit, indem wir mehr auswählen können.

Winfried Hermann (16:43):

Also unbedingt, also die Umgestaltung der Städte, insbesondere der Innenstädte, also wenn Straßen zu Parkplätzen geworden sind, wenn ein schöner Platz zur Kreuzung umgebaut wurde, man hat sich irgendwie schon an diesen miserablen Zustand gewöhnt. Da braucht es unbedingt Bilder. Und das ist ja heute digital möglich, dass man alles sehr lebensnah darstellen kann, wie es aussehen könnte mit Bäumen und mit Menschen da drauf. Das sind Technologien, die es echt erleichtern. Die Umgestalter sollten das noch viel mehr nutzen. Wir machen das ja auch als Ministerium. Wir haben ja zum Beispiel Möbel angeschafft, die man ausleihen kann, um mal sozusagen ... wie sieht es aus, wenn auf der Straße ein paar Parkbänke sind und ein paar Bäume, wo vorher Autos gestanden sind? Also das ist was, was man vielleicht noch viel mehr nutzen sollte, also schöne, interessante und auch, sagen wir mal, überzeugende Zielbücher zu produzieren für bestimmte politische Forderungen.

Katja (17:37):

Da braucht es ja trotz allem immer auch etwas wie einen Masterplan. Also ich war im Beirat von Leonore Gewässer - die ja leider abgewählt wurde in Österreich -, und das war manchmal so ein bisschen ... ich weiß auch nicht, wie mit so einer neunschwänzigen Katze nach Österreich ... Erstmal haben die noch Nachtzüge, da bin ich immer morgens um halb neun frisch also in der Stadt angekommen, mitten in der Stadt und dann haben wir uns immer hingewetzt und dann wurde geguckt, on-demand-Rufbussysteme im

ländlichen Raum, wo stehen wir da? Sie hat alle Großbauprojekte abgesagt, Tunnelbauten und Autobahnen und stattdessen ÖPNV, und hat das aber auch alles wissenschaftlich begleiten lassen. Also wie haben Sie mit Wissenschaft vielleicht auch zusammen erarbeitet, was Sie hier im Land verändern wollen?

Winfried Hermann (18:15):

Also wir haben grundsätzlich sehr viel Beteiligung und zwar Beteiligung von Experten, Expertinnen, Betroffenen und aber auch von Wissenschaft. Wir haben wissenschaftliche Beiräte für die verschiedenen Bereiche, ob es die Digitalisierung ist oder auch beim Klimaschutz, gibt es ja auch einen wissenschaftlichen Beirat für unser Klimaschutzprogramm. Zeit wird sehr wichtig. Moderne Politik muss wissenschaftsgestützt sein, und sie muss aber auch natürlich die Betroffenen miteinbeziehen, sonst wird das nichts, weil auch Wissenschaft weiß oft nicht, wie man mit Menschen umgeht, und das ist so, ist auch meine Erfahrung, dass Veränderungen häufig nicht an der Technik scheitern, sondern eher an der Schwierigkeit der Menschen, sich zu verändern, sich was anderes vorzustellen und aus alten Gewohnheiten auszusteigen.

Katja (19:03):

Das, was Sie aufhebeln müssen in Ihrer Arbeit, ist ja auch ein bisschen der Entzug von Privilegien. Das ist ja gar nicht jetzt „Du darfst nicht mehr Auto fahren“, sondern ist ja „Du darfst eventuell nicht mehr direkt vor deiner eigenen Haustür in der Stadt parken“. Und das sind aber alles Dinge, die im Kopf von Autofahrenden sich natürlich als ein Recht manifestiert haben. Wo haben Sie da die größten Widerstände und die größten Lösungen vielleicht auch? Wie kann man dagegen an? Was muss man zeigen, damit der einzelne Verlust in dem Sinne auch als Gewinn für die Gemeinschaft empfunden wird?

Winfried Hermann (19:34):

Also tatsächlich ist es so, dass diejenigen, die privilegiert mit einem Auto gefahren sind und privilegiert geparkt haben wenn man denen sagt, ja, da müssen wir doch ein bissl Platz machen auch für den ÖPNV oder für den Fuß- oder für den Radverkehr, dann empfinden die die leichte Reduktion eines Privilegs als eine extreme Benachteiligung der Autofahrer. Und die Geschichte wird ja auch von einigen Parteien wirklich sehr offensiv gespielt. Da muss man wirklich, glaube ich, auch mit Bildern mal arbeiten und sagen, hey, du stellst dein Auto auf der Straße ab, ich könnt mein Sofa da nicht abstellen, das würde sofort zum Bußgeldbescheid führen und sonst was. Du kannst es umsonst sogar oder gegen geringe Gebühr abstellen. Also man muss erst mal krasse Argumente bringen. Aber das ist auch eine harte, Geduld brauchende Arbeit, dieses Mindset zu ändern, weil halt 50 Jahre Privilegierung des Autoverkehrs sind in der Gesellschaft so verankert, dass selbst die, die eigentlich gar nicht wollen, dass es die Privilegien gibt, auch schon sagen, das ist doch normal. Und das deutlich zu machen, dass das eigentlich doch nur normal geworden ist, aber eigentlich nicht normal sein müsste ... Es könnte was anderes sein. Und tatsächlich ist es dann so, weil man dann auch leicht Widerstand kriegt. Also Stuttgart ist ein typisches Beispiel dafür, dass Bezirksbeiräte, Gemeinderäte stundenlang diskutieren, wegen ein paar Parkplätzen, die wegfallen, die man dringend braucht und ohne die die Welt eigentlich eher untergeht, das zu drehen und zu sagen, hey, überleg mal, was du da Schönes machen könntest. Und das dann zu visualisieren und die positive Botschaft zu machen. Also etwa zu sagen, hey, wir nehmen euch nicht jeden fünften Parkplatz weg, aber wir pflanzen an jedem fünften Parkplatz einen Baum. Das ist ein anderes Bild, ja?. Und davon brauchen wir noch mehr! Die positiven Bil-

der, auch die angenehme Zukunft, die Aufenthaltsqualität sichtbar machen. Und das ist ja so, dass dort, wo man es gemacht hat, gibt es ja doch eine ganz feine Zustimmung, wie schön und wie toll das ist und auch die Natur.

Katja (21:45):

Und wenn man dann so die Menschen fragt, wo fährst du eigentlich hin in den Urlaub und man fragt, ob man da gut parken konnte oder gut durchfahren konnte, sind die immer sehr irritiert.

Manchmal ist es sogar so, dass sie aus Venedig zurückkommen.

Und wenn ich denen dann sage, oh, es ist eine autofreie Stadt, dann sind die ganz erstaunt, weil sie es gar nicht realisiert haben.

Und das ist ja auch etwas, wo ich immer wieder das Gefühl habe, mir wird natürlich ... also die ganzen Bullshit-Bingo-Karten kennen wir, glaube ich, beide zusammen aus ich soll aufs Dorf ziehen. Will ich aber nicht, weil ich weiß, dass die Stadt ja mal, diese 15-Minuten-Stadt, das ist ja keine Idee von Carlos Moreno in Paris, die gibt es ja schon sehr lange. Und wie wecken Sie da die Lust? Also wie ist das Ganze hin, vielleicht auch zu Lebensqualität, zum Thema Klima Resilienz, zum Thema, wir machen uns Sicherheit, nicht nur im Sinne von Aufrüstung, sondern auch gegen Klimakatastrophe?

Winfried Hermann (22:35):

Ja gut, also ich bin da natürlich dabei der Prediger, denn der Landesminister hält Reden, macht Kongresse und kann da was sagen und wir entwickeln Förderprogramme, dass die Kommunen das tun können. Aber wir sind da eigentlich sehr darauf angewiesen, dass auf kommunaler Ebene Bürgerinnen und Bürger sich einbringen und die Gemeinderäten offen sind für so neue Ideen oder die Verwaltung. Und muss man auch sagen, das gibt's zunehmend ... ich würde mir noch ein bissl mehr bürgerliches Engagement wünschen. Also das ist übrigens was, was natürlich sich stark ver-

ändert hat. Also, als die Grünen noch nicht in der Regierung waren, musste man sich irgendwie in Bürgerinitiativen engagieren, um überhaupt bestimmte Themen in die öffentliche Debatte einzubringen. Jetzt erledigen sozusagen Grüne und andere, die so orientiert sind, das Geschäft und viele lehnen sich in Sesseln und erwarten, dass wir das für sie erledigen und dass sie nichts tun müssen. Und das ist, glaube ich, ein großer Irrtum. In der demokratischen Gesellschaft müssen sich alle einbringen und nicht nur die, die gerade ein politisches Amt haben. Und warum, wenn man eine andere Straße haben will, ist es nicht verboten, dass sich Bürgerinnen und Bürger in einer Straße zusammentun und einen Vorschlag machen, die Stadt fragen und sagen, wir hätten gern weniger Parkplätze und mehr Bäume. Und dort könnten wir uns einen Kinderspielplatz vorstellen. Wir würden auch da mitwirken. Und bei der Gestaltung. Also da geht mehr, als zurzeit gerade läuft.

Katja (23:59):

Sie sind ja im besten Sinne unbeirrbar. Also Sie haben auch im ersten Gespräch, was wir hatten, sich so ein bisschen eher als Marathon- und nicht als der Sprinttyp bezeichnet. Und was Sie gerade skizzieren, kann ich ehrlich gesagt auch spiegeln, weil viele danken mir dann durchaus auch mal für meine Arbeit, neben dem ganzen Hass, den ich so bekomme. Und ich sage immer so, mach doch mal mit! Also diese Mentalität, dass andere es tun und diese Mentalität, dass die, die es behalten wollen, so wie es ist, weil es ihnen gut passt, sind sehr laut. Und das könnten wir ja auch machen. Aber ich habe manchmal das Gefühl, diejenigen, die was verändern wollen, die sind eher höflich, haben Excel-Tabellen dabei und irgendwelche Dinge und sind nicht so in der Emotion, wie es die Menschen vielleicht sind, die Dinge nicht verändern wollen. Haben Sie da auch einen Tipp? Also was sollte man tun, wenn man was verän-

dern möchte, aber auch nicht so genau weiß, wie sage ich das der Politik, den Behörden, wem auch immer in meiner Stadt?

Winfried Hermann (24:48):

Naja, ich glaube schon, dass es wichtig ist, dass man sehr kommunikativ ist und dass man nicht als sozusagen „Ich weiß alles besser und ihr müsst jetzt endlich mal ... dann verzichtet doch auf euer Auto!“, und die anderen erstmal beschimpft als Idioten, dann geht es halt ... das wird nichts. Das muss man wirklich mit Freundlichkeit und mit schönen Beispielen machen. Und man kann ja manches auch machen, einfach mal auf Zeit oder mal an einem Wochenende. Ich meine, es gibt im Dorf, gibt es Dorffeste, in Städten könnte man mehr Straßenfeste machen und übrigens dort, wo es die gibt, ist richtig viel los. Und da finden es halt die Leute richtig toll, wenn da mal keine Autos sind, sondern wenn da Bars sind und sonst was und irgendwelche Möglichkeiten zu spielen, irgendwie sich halt aufzuhalten. Und ich war ja unlängst in Tokio und Seoul. Und im Ausland sieht man auch bestimmte Sachen, die man bei uns so nicht sieht. Und also ... die haben nicht so viele Fußgängerzonen. Aber was sie machen, das ist, die größte Straße wird am Wochenende einfach gesperrt und dann laufen die Leute einfach alle auf den Straßen rum und finden es dann klasse, dass man auf den Straßen ... Leute bringen dann ihre Gartenmöbel mit und sitzen auf der Straße, trinken Tee, bringen Picknick-Sachen mit und entdecken sozusagen die Straße noch mal als Lebensraum. Und das denke ich, also solche Experimente ... wenn man es nicht schafft, eine Fußgängerzone einzuführen oder eine Straße zu sperren, kann man auch mal sagen, lass uns mal einmal im Jahr die Straße sperren. Oder lass uns mal das wenigstens jetzt am Wochenende machen. Oder auch beim ÖPNV, das ist nun mal erinnert, bei dem ÖPNV halt mal ... es gibt ja Städte, die machen den auch einmal

umsonst am Wochenende, um einfach den Leuten zu zeigen, hey, der funktioniert. Und manche ständigen Autofahrerinnen wissen auch nicht, wie ein öffentliches Verkehrssystem funktioniert, oder nicht gut. Also das man einfach mal so ein Erfahrungs- und Lernerlebnis ermöglicht, ja.

Katja (26:53):

Und hier in Ihrem Bundesland, welchen Plan haben Sie? Also welche Zielgröße gibt es? Gibt es einen Punkt, wo dekarbonisiert sein soll? Gibt es andere Ziel- und Kenngrößen? Weil das ist ja etwas, was ich bei uns in Deutschland auch so ein bisschen vermisse und wo ich ein bisschen Sorge habe, dass wir am Tag X wach werden und sagen, oh, der Verkehr, also es gibt ja jetzt die ersten Hochrechnungen, dass er bis zu 40 Prozent irgendwann an CO₂ in Deutschland - wenn das so weitergehen sollte - verantworten kann. Und dann denke ich, wird es doof, weil man dann nicht mehr gestaltet, sondern hart reagieren muss. Wie sieht das hier bei Ihnen im Bundesland aus? Wie ist das gestaffelt sozusagen?

Winfried Hermann (27:30):

Also wir im Verkehrsministerium und ich persönlich sind überzeugt davon, Politik muss einen strategischen Ansatz haben. Also man muss klare Ziele haben, man muss überlegen, mit welchen Mitteln, mit welchen Methoden kommt man dahin. Und dann muss man sich auch Zwischenschritte, Meilensteine geben, dass man den Weg erreichen ... das muss man überprüfen. Und so haben wir ja auch unser Klimaschutzgesetz angelegt und auch ein Klima-Maßnahmen-Register. Das ist ein schwieriges Wort, aber gemeint ist, dass man eben überprüft, was haben unsere Maßnahmen gebracht, wo stehen wir auf dem Weg zum Klimaschutz. Und wir haben als Verkehrsministerium unsere Ziele, die wir haben, abgeleitet aus den allgemeinen Klimazielen der EU, der Bundesrepublik

Deutschland, des Landes Baden-Württemberg. Was müssen wir als Verkehrssektor beitragen? Wo müssen wir bis 2030 stehen? Wo müssen wir bis 2040 sein? So, und das überprüfen wir laufend. Und da haben wir allerdings feststellen müssen, jetzt gerade bei dem ... wir sind jetzt gerade wieder in diesem Überprüfungszeitrahmen, und da ist es so: wir sind nicht da, wo wir sein wollten. Wir sind deutlich unter unseren Zielen, unseren Zwischenzielen, und wenn wir so weitermachen, werden wir unsere Ziele in 2030 nicht erreichen. So, und jetzt überlegen wir uns, was können wir tun? Wo müssen wir nachschärfen, damit wir es doch noch schaffen? Das Problem bei Zielen ist, das muss man einfach auch sagen, dass im Verkehrssektor kaum ein Ziel nur von einer Ebene oder von einem Akteur erreicht werden kann. Sondern man braucht immer ... also alles, was wir jetzt, sagen wir mal, den Bereich der umweltverträglichen Verkehre fördern wollen, da sind wir mal auf die Kommunen angewiesen. Wenn da nichts passiert, können wir noch so schöne Förderprogramme machen, es klappt einfach nicht. Die müssen das aufgreifen. Wenn der Bund und die Europäische Union mit der Automobilindustrie Deals macht und die Flottengrenzwerte dann doch weniger scharf macht, dann kommen wir nicht runter beim CO₂-Ausstoß. Das muss man ganz klar sagen. Die technischen Änderungen und die Vorschriften zur besseren Technik haben viel bewegt. Also die haben ja auch die Elektromobilität angestossen. Wenn ich es aber dann wieder mal zurücknehme, dann rückt man halt auch von den Zielen ab. Insofern muss man immer darauf hinweisen, dass man halt Partner braucht und man muss aufpassen, wenn man als Einzelner sich ein Ziel setzt, dass die anderen sagen, du erreichst ja dein Ziel nicht, gemeint sind sie aber selber. Und die haben sich das aber nie gegeben, das Ziel. Das waren jetzt auch, dass sie ausweisen, wer hat welchen An-

teil, Handlungsanteil, um das Ziel zu erreichen. Und man muss immer wieder nachdenken, ob wir die richtigen Hebel getroffen haben, mit unseren Förderprogrammen. Es gibt ja da manchmal auch merkwürdige Erfahrungen, die man macht. Dinge, die wir gar nicht haben wollen, die haben ziemlich einen Beschleunigungseffekt gehabt. Also wir hatten vor bald zehn Jahren hatten wir ja mal die Ansage vom Bund, dass er die Förderprogramme, wie zum Beispiel das GVFG-Programm 2020 einstellt und nur noch Projekte finanziert werden, die 2020 fertig sind und abfinanziert sind. Das hat einen unglaublichen Beschleunigungsprozess gehabt. Wir haben natürlich dagegen angekämpft, dass das abgeschafft wird. Aber es hat eben den guten Effekt gehabt, dass alles schneller ging als danach, als es wieder unendlich waren, also was die Zeiträume anlangt.

Katja (30:56):

Ja, hat ja, glaube ich, auch Robert Habeck so ein bisschen, als die Elektroauto-Kaufprämie weggenommen wurde, hat er auch zugegeben, dass er diesen psychologischen Effekt unterschätzt hat. Also was es wirklich bedeuten kann, weil das sind ja hochpreisige Autos im Moment noch, wenn dann auf einmal 3000 Euro weniger ... Das ist ja keine Bedeutung. Und damit sind wir ja bei der Automobilindustrie und da habe ich manchmal sehr viele Fragezeichen im Kopf, weil ich habe jetzt zum Beispiel einen Logistiker interviewt aus Österreich, der unbedingt vollelektrisch werden will. In Österreich haben wir da leider eine ähnliche Situation in der neuen Bundesregierung, dass Förderprogramme in diese Richtung gestrichen werden sollen. Und mit ihm zusammen war Leonore Gewessler in der Unterhaltung und sie meinte, die haben es auch offen gemacht, aber es kamen kaum Nachfragen nach Wasserstoff und anderen. Alle wollten vollelektrisch, weil es einfach das ver-

lustwenigste Energie, die am wenigsten Verlust hatte als Energie. So, und dann war ich jetzt, da habe ich fast gedacht, haben die mich aus Versehen eingeladen, bei Volkswagen in Hamburg bei so einem Abend Hintergrundgespräch Elektromobilität. Und das war ein höherrangiger Mensch von Volkswagen, der ganz klar gesagt hat: vollelektrisch! Und ganz klar gesagt hat, wir müssen jetzt endlich mal hier den - also er hat es sich anders ausgedrückt, aber - Sack zumachen, weil, je länger wir hier rum schwenken, je mehr wird die Industrie ja auch abgehängt, was die klare Zielvorgabe angeht. Und Sie haben zum einen einen guten Kontakt zur Autoindustrie, zum anderen, finde ich, haben Sie hoch geschickt ein Buch geschrieben und einfach mal andere sprechen lassen. Wie ist Ihr Blick auf Autoindustrie? Weil Sie sind ja hier in dem Land, wo das auch eine hohe Rolle spielt und wo ich mir auch Sorge mache, weil das nun mal eine Wirtschaftskraft ist, die wir pflegen müssen, dass sie nicht mit in diese Zukunft kommt, die jetzt so schnell sich entwickelt gerade.

Winfried Hermann (32:41):

Also ich habe ja das Buch so ungefähr vor gut zwei Jahren begonnen, und da war ich wirklich überrascht, wie positiv die Idee aufgegriffen wurde und wie leicht es war, dass sich wirklich Konzernchefs der größten Unternehmen hier im Land, aber auch darüber hinaus, aber als Autoren gewinnen konnten mit der klaren Anzeige, es soll ein persönliches Bekenntnis auch sein, soll ihre Einschätzung sein, was sie mit dem Unternehmen vorhaben, ihr Verhältnis zum Klimaschutz, wie wichtig das ist und so weiter, was sie tun wollen. Und das haben sie alle gern und gut gemacht, und da muss ich sagen, dann ist vor einem Jahr die öffentliche Meinung gekippt und heute denke ich, dass sie sich manchmal jetzt dafür schämen, dass sie den Text geschrieben haben, weil sie heute öffentlich an-

ders reden als damals. Damals war die Euphorie groß und damals war die Haltung in der ... wirklich bei den großen Automobilfirmen, die Elektromobilität haben, war es wirklich so entwickelt, die muss jetzt kommen und wir können das problemlos einhalten, die Vorgaben der EU und auch die nationalen Vorgaben. Und dann kam, muss man wirklich sagen, die Politik, die in dem Fall mal wirklich die Wirtschaft wieder rumgedreht hat. Das hatte angefangen mit der Technologieoffenheit und mit Wasserstoff und warum alles nur mit Batterie und dann E-Fuels, ausgerechnet die, die am Anfang davon gar nichts gehalten haben, haben es dann nach vorne gebracht. Da hat die kleine FDP viel Schaden angerichtet, hat sie faktisch angerichtet, dann auch mit dem, dass sie die ganze EU in Geißel genommen hat bei den Entscheidungen und dann sind leider große Teile der CDU auch noch darauf eingeschwenkt und das hat dann bei den Unternehmen dazu geführt, dass die dann das Gefühl haben, die Politik steht gar nicht zu den eigenen Zielen. Und dann haben sie gemerkt, dass die Kundschaft nicht so reagiert, weil die Kundschaft natürlich erst recht provoziert war, weil die sich ja gar nicht so gut auskennen, sondern nur da, ob das was wird mit der Elektromobilität und wer weiß, ob es funktioniert und mit der Ladeinfrastruktur, wie geht das überhaupt. Also daher hatten ja Viele Bedenken und die sind halt genau gefüttert worden und dann ist die Nachfrage gekippt und dann sind sie halt als Konzernbosse, die gleichzeitig eben dem Aktionären verantwortlich sind, kommen dann ins Kippen. Dann sind die schönen Ideen von einst, das machen wir, ins Rutschen gekommen und das war ... also da hat ein Teil der Politik fatale Wirkung gehabt. Ich glaube, das war die wirklich ungeschickteste Methode, die eigene Wirtschaft zu schützen, weil am Ende wird es zur Schädigung der Wirtschaft führen, weil andere jetzt an uns vorbeifahren. Es war ja auch so, dass große Tei-

le der Wirtschaft die Ziele geschafft hat. Also die Flottengrenzwerte hat Volvo problemlos eingehalten, weil sie halt rechtzeitig umgestellt haben und VW war auch lange Zeit auf einem guten Weg. Dann sind sie wieder gekippt. Ich mein, sie haben selber dafür gesorgt, dass immer mehr und immer noch weiter die alten Verbrenner verkauft wurden, günstig verkauft wurden und die neuen Fahrzeuge, die Elektromobile waren einfach zu teuer. Es gab am Anfang auch so gut wie keine Kleinwagen, die da ... mit wenigen Ausnahmen. Also es gab einfach nicht das Angebot. Sie haben selber dazu beigetragen, dass es halt auch kippt. Also es war nicht nur die Politik, sondern natürlich auch die Angebote der Unternehmen. Und das war mit der größte Fehler. Und jetzt sitzen sie in der Patsche. Die Chinesen haben unbeirrt weitergemacht und haben jetzt gute, konkurrenzfähige Angebote.

Katja (36:16):

Leider war es nur ein virtueller Termin. Herr Hofreiter war zugeschaltet und der hat auch gesagt, dann lassen wir uns halt entweder ... also ich kann den Dialekt von ihm nicht so gut nachmachen, aber ... entweder ein Ausspähen von Tesla oder den Chinesen, hat er gesagt. Und das stimmt ja auch. Das ist ja auch Daten. Also das ist ja nicht nur Automobilität, ist ja mittlerweile nicht mehr nur ein Auto zu bauen, sondern es ist eigentlich ein Device. Also es sind ja auch Softwareunternehmen da unterwegs und wollen was machen. Haben Sie noch Hoffnung für die deutsche Autoindustrie?

Winfried Hermann (36:46):

Na klar. Also wir sind ja wirklich auch eng zusammen. Ich habe ja im Rahmen des Strategiedialogs der baden-württembergischen Automobilwirtschaft, die vom Ministerpräsidenten, der diese Prozess ... eingeleitet wurde, ist jetzt im siebten Jahr. Wir werden Ende des Jahres dann erst mal den Prozess abschließen. Ich bin in wech-

selnden Feldern tätig gewesen. Ich bin jetzt gerade im Feld Daten zusammen mit Bosch und Porsche und Experten, und wo wir genau darüber reden, über das Software Defined Car und wie kann man Daten besser nutzen, wie kann man Daten so zur Verfügung stellen, dass auch kleine und mittlere Unternehmen Nutzen haben, nicht nur die großen. Also wir sind ja sehr an einem Open Source Ansatz dran, der inzwischen auch von der Industrie gar nicht so schlecht befunden wird. Also wir glauben, dass die deutsche Automobilindustrie schon noch viel kann. Ich meine, was die Chinesen können, haben sie auch stark von den deutschen Unternehmen gelernt. Ja, die haben ja jetzt Jahrzehnte lang das nach China getragen, die Erfahrung, die Technik, das Wissen. Und insofern bin ich mir nicht bange. Ich bin mir nur bange, wenn jetzt noch lange die Politik zögerlich rummacht und das konterkariert, diese Entwicklung, dann wird es schiefgehen. Und wenn die Automobilindustrie selber zaudert, wird es auch schiefgehen. Also wenn die jetzt das, was sie eigentlich mal erkannt haben, dass sie den Weg beschreiten müssen, wieder wackelig angehen und dann halt mehr Werbung machen für die alten Technologien als für die neuen, und wenn sie die alten Technologien so viel günstiger anbieten als die neuen, dann brauchen sie sich nicht wundern, dass die neuen nicht weggehen. Also man muss sich schon Gedanken machen, wie man kostengünstiger produziert und wie man auch ein kostengünstiges Fahrzeug produziert. Ich meine, das ist ja schon auch verrückt, dass die Autos ja immer teurer geworden sind, nicht nur, weil sie per se teurer geworden sind, sondern in das Auto ist ja immer mehr reingepackt worden. Und viele Menschen wollen nicht so ein extrem kompliziertes, luxuriöses Gefährt, sondern die sagen, ich möchte gerade ein einfaches, sauberes Auto haben, ein gutes Navi und ein ordentliches Radio und dann ist es gut. Ich brauche nicht

den Schnickschnack, den vielleicht chinesische Nutzerinnen und Nutzer haben wollen. Damit könnte man schon einiges sparen. Und vielleicht ist die Vorstellung, dass man ein Weltauto baut, was für alle, für alles in der Welt passt, dass das vielleicht auch ein Irrtum ist, dass man regionale Produktion, regionale Produkte macht, die dann eben zur Kultur eben dieser Regionen dann besser passen.

Katja (39:26):

Ich muss gerade schmunzeln, weil mir da eine Anekdote einfällt. Also in der Zeit, wo das noch alles ein bisschen unklar war. Ich habe ja zwei pflegebedürftige Eltern und dann bin ich Mietwagen gefahren von Hamburg aus und habe immer die kleinste Klasse gebucht und ich habe sie nie bekommen, weil es die gar nicht gibt, weil die nie nachgefragt wird. Und die haben mich immer hochgestuft und das war ganz furchtbar, weil ich dieses Auto da mit nach Elmsbüttel - am dichtesten besiedelten Stadtteil - und die Dinger piepen und haben Kameras und man weiß wirklich nicht, manchmal auch, wie man es anbekommt, weil die alle so unterschiedlich sind. Dann hatte ich einen hochdigitalen Golf und habe den nicht anbekommen. Also ich wusste nicht ... manchmal braucht man den Schlüssel ja nicht, dann doch. Dann habe ich den Herrn geholt und der hat es auch nicht geschafft und die haben festgestellt, der das vorher gefahren hat, hat es auf Gesten umgestellt. Man musste also so Sachen mit den Händen machen. Plus, dass alles über dieses Touchpad funktionierte. Und das ist ja wirklich auch gefährlich und das hat der Mensch vom Volkswagen, dem habe ich das letzte Woche auch erzählt, die gehen zurück zu Knöpfen, weil das einfach, man muss nicht hingucken. Also manchmal muss man ja auch, glaube ich, so pragmatische Dinge machen, die nach vorne bringen. Und zu „pragmatisch“ passt es vielleicht so ein bisschen: Wo ist das Auto in der Zukunft? Wo ist Ihre Vision? Was sehen Sie

2035, vielleicht so als letzte Frage, in Ihrem Bundesland? Was wollen Sie gestaltet haben?

Winfried Hermann (40:40):

Also wir arbeiten ja an einem Projekt, das heißt autonome Shuttle, Busse, also kleine Bussen, die ja in Randzonen, Randbereichen zeitlicher Art und die nach Bedarf bestellt und gefahren werden können. Und die sollen natürlich möglichst autonom sein oder teilautonom sein. Die sollen günstig sein, weil sie sollen eine kollektive Nutzungsform darstellen, eine Ergänzung oder Erweiterung des Öffentlichen Nahverkehrs.

Katja (41:05):

Kommen die aus Deutschland, die Busse?

Winfried Hermann (41:06):

Die sollten aus Deutschland kommen, ja.

Katja (41:08):

Weil, das ist ja immer so mein Wunsch ...

Winfried Hermann (41:09):

Noch können sie aus Deutschland kommen. Das versuche ich ja gerade mit verschiedenen Kolleginnen und Kollegen der anderen Bundesländer ein Projekt aufzusetzen, weil es jetzt in die Fläche geht. Weil wir haben viele Einzelprojekte, wo das schon geklappt hat, aber jetzt mal ausruhen zu sagen, so, Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen, Hessen und Hamburg und Berlin. Wir bestellen so und so viel Shuttle und wir finanzieren die teilweise oder zumindest den Einsatz teilweise, sodass auch klar ist, da gibt es einen Business Case. Der ist jetzt im Entstehen und das könnte dann auch ein Belug für die Welt landen. So, also wie gesagt, automatisiertes Fahren ist für mich vor allen Dingen für das kollektive Fahren sinnvoll, weil das vollautomatisierte Auto ist im schlimmsten

Fall ein Albtraum, nämlich da noch mehr Autos und schon Kleinkinder können dann Auto fahren und alle, die sonst nicht mehr fahren können, auch noch fahren, weil das Auto halt alleine fährt und es fährt auch alleine zurück und dann haben wir noch mehr Leerfahrten. Deswegen setzen wir da sehr stark auf die kollektive Nutzung und glauben auch, dass im Individualverkehr eher die teilautomatisierten Assistenzsysteme eine Rolle spielen und auch gut sind, weil die der Sicherheit dienen. Aber die meisten Deutschen wollen gerne auch fahren, selber fahren und jedenfalls nicht nur die Deutschen. Man hat ja 100 Jahre lang die Leute zum Piloten ausgebildet, jetzt wollen sie ja nicht einen Haufen Geld ausgeben dafür, dass sie eigentlich gefahren werden. Das können sie ja schon in der Straßenbahn haben.

Katja (42:38):

Ja, bei mir ist es nur da zu diesem autonomen Shuttle und diesen kleinen Bussen. Das ist ja die Lücke, die wir haben zwischen dem privat besessenen Pkw und dem unglaublich starken Linienbussystem muss es ja Dinge geben. Und die sehe ich tatsächlich auch im ländlichen Raum und die sehe ich da auch autonom und die sehe ich vielleicht sogar am Anfang auch mit 30 km/h. Aber ich würde mir wünschen und das haben wir jetzt noch gar nicht beleuchtet, dass wir natürlich andere Teile der Welt über die fossile Automobilität ja auch darüber hinwegheben müssen. Und da wünsche ich mir von der Autoindustrie natürlich, die in unserem Land so großartig ist, auch großartige Ideen. Aber da haben Sie wahrscheinlich mehr Einblick als ich. Also da könnte was passieren, habe ich rausgehört.

Winfried Hermann (43:14):

Na gut, also wir sind übrigens schon weiter. Wir müssen nicht Tempo 30 fahren mit den Shuttles. Also wir haben ein Modellpro-

jekt, das sollte mit dem Verkehr mitfließen können mit 60, 70 Stundenkilometern. Aber es gibt auch welche ... in Oslo gibt es Projekte, das geht so Richtung 80, 90 Kilometer, also im normalen Verkehr mitfließen. Und richtig ist, man muss eigentlich nicht die, ich sage mal, vollgepumpten Länder der westlichen Welt, wo eigentlich sehr viele Autos sehr viel rumstehen, mit noch mehr Autos zu versorgen, das klappt ja schon nicht mehr. Das sieht man ja, die Märkte sind nicht mehr dynamisch, da passiert nicht mehr viel. Aber es gibt ja viele Länder auf der Welt, die noch kein ordentliches Mobilitätssystem haben. Und die muss man ja nicht alle erstmal durch den Diesel jagen, bis sie dann zu einer umweltfreundlichen Fortbewegungsart kommen, sondern ... und die müssen auch nicht alle ein autophiles System aufbauen, sondern die könnten viel mehr mit öffentlichem Verkehr arbeiten und mit Kleinbussen. Es gibt ja auch viele Städte in der sogenannten dritten Welt, wo auch schon aus Kostengründen das kollektive Nutzen des Autos viel mehr verbreitet war. Schon in meiner Studienzeit war ich beeindruckt, wie viel kollektive Nutzung es in Kenia gab, zum Beispiel das „Collectiv Cars“, wie es da hieß und die halt ...wo dann in abenteuerliche Weise Autos, die für fünf Personen zugelassen waren, sind von 15 benutzt worden, ist ja auch unter Sicherheitsgesichtspunkten atemberaubend gefährlich. Aber es gab sozusagen einen Ansatz, das Auto ist so wertvoll, man muss es gemeinschaftlich nutzen. Und es ist ja auch, wenn man es genau betrachtet, eine ökonomisch wirklich Irrationalität besondere Art, wie viel Geld wir in die Automobilität stecken, die dann gar nicht genutzt wird. Also wenn man sich mal diese Milliarden, die auf der Straße rumstehen, wenn man sich das in eine intelligentere Form der Mobilität vorstellen würde, dann könnte man trotzdem individuell mobil sein

und es wäre trotzdem nicht alles zugestellt und es wäre für alle kostengünstiger.

Katja (45:25):

Ich bin gestern mit dem Zug an Frankfurt vorgekommen, gestern waren ja viele Bundesliga Spiele, und da war ein ablaufendes Fußballspiel und die vollgestellte Autobahn. Und das war super interessant, weil im beruflichen Pendelverkehr sind ja noch 1,075 ... hat Agora Verkehrswende ja ... also Gott sei Dank ist da noch jemand, der das Lenkrad hält. Und da habe ich mir so vorgestellt, diese Masse an Menschen, wenn jetzt auch noch alle mit dem Auto gefahren wären. Also das sind ja manchmal auch Bilder, die man vielleicht so braucht. Letzte Frage, hat ein schwer beschäftigter Verkehrsminister überhaupt noch Genussmobilität?

Winfried Hermann (45:58):

Naja, aber schon. Also erstens gibt es Tage, wo man auch mal nicht bis zu kurz vorm Termin in die Papiere gucken muss sondern man rausgucken kann aus dem Zug. Und das Schönste ist natürlich, bei so einem Wetter, Radfahren, ich meine, das ist einfach schön. Ich erzähle immer, Leute, die ein Cabrio haben, wo ich dann denke, hey, mit dem Fahrrad hast du das praktisch jeden Tag, das Cabrio, da brauchst du nicht so viel Geld ausgeben.

Katja (46:29):

Ich danke Ihnen für das Gespräch.

Winfried Hermann (46:31):

Gerne.