



Folge 1

Verkehrsminister Winfried Hermann: „Wenn man's macht, ist es immer gut.“

Transkript

00:00:00:00 - 00:00:44:06

Verkehrsminister Winfried Hermann:

Es geht bei der Verkehrswende nicht nur um Klimaschutz, sondern es geht um eine neue Lebensqualität in der Stadt, im Dorf, in der Ortschaft. Der eigene Vorteil ist, dass eine andere Qualität entsteht auf Plätzen, dass man wieder sicher zu Fuß gehen kann, dass Kinder auf der Straße spielen können, ohne dass man als Eltern Angst haben muss, dass sie überfahren werden.

Das sind alles die Gestaltungselemente, die Kommunen haben. Man könnte auch sagen die Kommunen können die schöne Seite von Umwelt und Klimaschutz entfalten.

00:00:44:08 - 00:01:10:24

Sprecherin:

Verkehrswende einfach machen. Der Podcast zur nachhaltigen Mobilität der KEA-BW. Wir, die KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg, treiben den Klimaschutz in den Kommunen voran. In diesem Podcast zeigen wir die vielen Möglichkeiten für Städte, Gemeinden und Landkreise, um die Verkehrswende anzukurbeln. Wir erklären Hilfsangebote und zeigen gute Beispiele aus dem ganzen Land. Also rein ins Auto, rauf auf den Sattel, Türbereiche freimachen, Wir düsen los.

00:01:11:01 - 00:02:09:15

Moderator:

Hallo zusammen, zur Premieren-Folge von „Verkehrswende. Einfach. Machen.“ Ich bin Matthias Schmid aus dem Fachbereich Nachhaltige Mobilität bei der KEA-BW und ich moderiere diesen Podcast. Wir wollen vor allem Sie, liebe Kommunalvertreterinnen und Verwaltungsmitarbeiter, ganz praxisnah bei der Verkehrswende unterstützen. Alle zwei Wochen beschäftigen wir uns dazu mit einem Thema oder einem Werkzeug, das die Verkehrswende in Baden-Württemberg voranbringen soll.

Das werden sein: Hilfestellung für den Umstieg auf E Mobilität, Vernetzung von Angeboten, Planungshilfen und vieles mehr. Dazu zeigen wir immer ein passendes gutes Beispiel. Zum



Einstieg verschaffen wir uns jetzt aber erst mal einen Überblick. Und das machen wir natürlich mit dem Verkehrsminister. Winfried Hermann von Bündnis 90/ Die Grünen hat dieses Amt schon seit 2011 inne. Er weiß ganz genau, wie es um die nachhaltige Mobilität steht – und wie die Verkehrswende weiter Fahrt aufnehmen kann.

Hallo Herr Herrmann.

00:02:09:15 - 00:02:10:12

Verkehrsminister Winfried Hermann:

Hallo.

00:02:10:12 - 00:02:34:00

Moderator:

Zum Einstieg eine kleine Geschichte aus der Vergangenheit, aus Ihrem Buch „meine kleine Geschichte der Verkehrswende“. Da ist zu lesen, dass Ihnen das Amt des Verkehrsministers mehr oder weniger in die Wiege gelegt wurde.

00:02:23:10 - 00:03:03:20

Verkehrsminister Winfried Hermann:

Ja, insofern, dass ich Güterbahnhof 1 geboren bin. Das ist meine Geburtsadresse und das zeigt an, dass meine Großeltern am Güterbahnhof gearbeitet haben. Auch meine Mutter, mein Großvater, waren Unternehmer und insofern war ich ja als Kind viel auf dem Bahnhof und auf dem Güterbahnhof und habe da natürlich eine lebenslange Affinität zur Schiene, zum Schienenverkehr. Allerdings hatte mein Großvater natürlich keine Eisenbahn, sondern er hatte einen Pferdewagen, mit denen die Güter ausgefahren wurden. Das war zugleich Nachkriegszeit und natürlich auch ein Lastwagen. Also insofern war ich sozusagen schon früh mit allen Verkehrsmitteln befasst.

00:03:03:20 - 00:03:31:05

Moderator:

Ja, sehr gut. Sie schreiben im Buch auch: „Damals, also 1952, gehen die Transporte zu 52 % über die Schiene. Nur 23 % wurden per LKW und 25 % per Binnenschiff transportiert. Deutschland war noch ein echtes Bahn-Land“. So was in der Art wollen wir jetzt auch wieder werden. Da stellt sich so ein bisschen die Frage: Was ist in den letzten Jahrzehnten vielleicht nicht ganz so gut gelaufen, dass wir jetzt so weit entfernt sind, ein Bahn-Land zu sein?



00:03:31:08 - 00:05:51:16

Verkehrsminister Winfried Hermann:

Na ja, also bis zum Ersten und Zweiten Weltkrieg war Deutschland wirklich ein Bahn-Land. Und nach dem Krieg hat sich das dann sehr rasch verändert. Also die Zeit meiner Kindheit, bis ich Abitur gemacht habe, war eine dramatische Transformation. Man hat es nur nicht so wahrgenommen, sondern es war halt so, dass die alten Pferdewagen und die Güter noch durch die Kleinstadt gelaufen sind. Das mutet an wie Mittelalter oder dritte Welt. Aber das war halt in der Anfangsphase der Republik noch so in ländlichen Räumen. In Großstädten war es natürlich da schon nicht mehr so, aber in ländlichen Räumen war das so, und dann hat sich in relativ kurzer Zeit das Auto durchgesetzt gegen das Fahrrad und die LKWs gegen die Pferdewagen. Es ging in ganz wenigen Jahren. Und ganz viele Berufe und Handwerke, die es in meiner Kindheit noch gab, wie den Sattler oder den Wagner, der also Holz gemacht hat für die Tiertransporte oder eben der Sattler, der noch Sattel gemacht hat, für die Pferde und Geschirr für die Pferde – die sind alle abgestorben. Dann wird man manchmal so wehmütig. Den gibt es jetzt auch nicht mehr und Nachfolger gibt es jetzt auch keinen mehr. Man hat es schon als Veränderung wahrgenommen. Und das Bild, das mich auch so geprägt hat in meiner Kindheit waren ganz viele Häuser, waren kleine Bauernhäuser. Also es gab einen kleinen Stall mit ein, zwei Kühen und Hühner und vielleicht ein Schwein und davor gab es eine Miste – wohlgemerkt im ländlichen Raum oder in der Kleinstadt im ländlichen Raum. Und wenige Jahre später war der Stall zu und die Scheune war eine Garage und in der Miste war der Stellplatz. Also das hat sich wirklich in wenigen Jahren vollzogen. Eben eine dramatische Wende hin zum Auto und alles war aufs Auto fixiert. Und meine Generation hat in der Schule darauf hin gefiebert, den Führerschein zu machen. Es gab bei uns quasi fast so eine Art Topliste: Wer schafft es mit möglichst wenig Stunden den Führerschein zu bekommen?

Rekord waren vier Fahrstunden. Wie konnte das geschehen? Weil wir auf den Höfen und auf den Feldern natürlich schwarz probiert haben, wie Auto fahren geht und dann schon ziemlich geübt waren, wenn wir in die Fahrschule gekommen sind.

00:05:51:17 - 00:05:59:20

Moderator:

Ja, sie haben es gesagt, eine rasante Entwicklung. Genauso rasant soll es jetzt wieder in die andere Richtung gehen. Damit sind wir schon mitten im Thema.

00:05:59:20 - 00:06:01:19

Sprecherin:

Die Frage der Fragen!



00:06:01:21- 00:06:05:22

Moderator:

Welches ist die Frage zur Verkehrswende, die Sie am häufigsten gestellt bekommen?

00:06:05:22 – 00:06:54:09

Verkehrsminister Winfried Hermann:

Kann man es überhaupt schaffen? Es geht doch nicht. Wie soll das gehen? Und das ist ja schon ein krasser Kontrast, wenn man bedenkt, dass also in der Nachkriegszeit niemand gefragt hat, wie es geht, sondern man hat es einfach gemacht. Und jetzt ist vergleichsweise wenig zu ändern. Also wir steigen ja nicht vom Pferd aufs Auto um, sondern wir steigen vom Auto, das mit Verbrennungsmotor fährt, auf ein Auto, das noch viel besser zu fahren ist, mit Elektromotor um. Und manche tun da schon so, als würde die Welt zusammenbrechen, als könne man sich diese Umstellung niemals leisten. Bleibe ich dann vielleicht hängen? - Obwohl es überall Lademöglichkeiten gibt. Also die Ängstlichkeit, die Zurückhaltung, das ist für mich kaum nachzuvollziehen. Und das ist wahrscheinlich eines der Hauptprobleme, warum wir nicht vorankommen.

00:06:54:09 – 00:06:59:16

Moderator:

Die Antwort auf die Frage ihrerseits ist dann: Können wir das schaffen? Schaffen wir das?

00:06:59:16 - 00:08:12:10

Verkehrsminister Winfried Hermann:

Also wir können es gut schaffen. Wir haben alle Voraussetzungen. Wir haben die Industrien, die solche Fahrzeuge bauen können, die übrigens mehr produzieren können als heute verkauft wird. Wir haben schon eine ziemlich üppige Ladeinfrastruktur.

Also nur mal ein Beispiel. Es wird ja häufig gesagt: Ja, aber reicht es überhaupt? Die Ladeinfrastruktur, die wir aufgebaut haben, die wird nur zu 10 % genutzt. Aber es wird dauernd darüber gesprochen, es gäbe zu wenig. Also es werden die Probleme extrem großgeschrieben. Oder ich höre immer wieder, selbst in meinem eigenen Bekanntenkreis: „Ja, wie ist es, wenn du jetzt ein Elektroauto hast oder, was muss du nicht alle naselang laden?“ Dann sag ich: „Nee, 500 Kilometer Reichweite, wieso sollte ich da alle naselang laden? Außerdem des Nachts das Auto in die Steckdose hängen? Was ist das Problem, machst du mit deinem Handy auch.“ – „Ach ja“. Also es ist schon so, dass eine große Ängstlichkeit da ist und man muss einfach ab und zu mal sagen, die Welt ist schon immer eine Welt des Wandels gewesen. Und das einzig Beständige ist der Wandel. Und in manchen Phasen gibt es mehr Wandel und schnelleren Wandel. Und jetzt gerade sollte es eigentlich im Sinne des Klimaschutzes deutlich schneller gehen mit der Verkehrswende.



00:08:12:10 - 00:08:36:06

Moderator:

Ein entscheidender Faktor dabei sind Kommunen und Landkreise. Das ist ja das, was wir bei der KEA-BW auch bearbeiten. Was sind aus Ihrer Sicht da die Hebel, an denen angesetzt werden kann?

00:08:24:17 - 00:10:07:11

Verkehrsminister Winfried Hermann:

Also, Kommunen spielen absolut eine große Rolle, und zwar deswegen, weil sowieso vieles, was im Verkehr passiert, das erlebt man ja im Ort, in dem man lebt oder in der Stadt, in der man wohnt. Und deswegen haben wir auch gesagt, wir müssen die Kommunen als Partner gewinnen und müssen denen helfen. Wir unterstützen die Kommunen, zum Beispiel mit Personalstellen die Elektroinfrastruktur aufzubauen oder für die Fahrradinfrastruktur und Fahrradplanung. Denn der Verkehrswandel, ist ja nicht nur der Wechsel vom Antrieb des Autos, sondern das ist ja ein anderes Verkehrssystem mit mehr umwelt- und klimafreundlichen Verkehrsmitteln als öffentliche Verkehrsmittel: zu Fuß gehen, Rad fahren und Fahrten mit einem umwelt- und klimaverträglichen Auto. Und das in einer anderen Mischung. Weniger Dominanz des Autos, mehr die anderen Bereiche. Und da spielt die Gestaltung der Kommunen eine große Rolle. Jeder Gemeinderat ist da wichtig und Personalförderung auch. Dann fördern wir auch konzeptionelle Entwicklung, also die Mobilitätspläne, also Klimaschutz und Mobilität zusammendenken. Und schließlich haben wir unsere Förderinstrumente, das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, dahingehend umgestaltet, dass die Transformation eben gefördert wird mit höheren Prozentsätzen. Wer klimafreundliche Investitionen tätigt kriegt eben 75 % und nicht 50 % ersetzt. Klimafreundlich ist zum Beispiel eine Ladeinfrastruktur oder auch ein Fahrradabstellanlage oder eine Bushaltestelle. Also das gehört alles zu der Verkehrswende dazu. Und ich glaube, die Bedingung, die wir für die Kommunen setzen sind sehr gut. Jetzt müssen sie auch das Angebot nutzen.

00:10:07:11 – 00:10:38:08

Moderator:

Genau. Lassen Sie uns noch mal einen kleinen Schritt zurückgehen. Baden-Württemberg hat sich ja auch durchaus ambitionierte Verkehrswendeziele auferlegt. Ambitionierter als sie der Bund hat, zum Beispiel. Bis 2030 soll der öffentliche Verkehr verdoppelt werden, jedes zweite Auto klimaneutral fahren, jede zweite Tonne klimaneutral fahren. Also das bezieht sich vor allem auf den Güterverkehr. 1/5 weniger Kfz-Verkehr in Stadt und Land und jeder zweite Weg soll selbst aktiv oder mit dem Rad zurückgelegt werden. Erzählen Sie uns ein bisschen zur Historie. Wie sind diese Ziele entstanden? Wo kommen die her?



00:10:38:08- 00:11:11:05

Verkehrsminister Winfried Hermann:

Na ja, wir haben ja auf europäischer Ebene den Plan „Fit for 55“, also bis 2030 minus 55% CO₂. Das hat die Bundesrepublik Deutschland transformiert. Was bedeutet das für Deutschland? Was bedeutet das für Baden-Württemberg? Und zufälligerweise sind es in Baden-Württemberg auch 55 % die wir im Verkehrssektor bis 2030 erbringen müssen. Und dann haben wir mal gesagt, na ja, das ist ja abstrakt, 55 % CO₂, wer und durch was können wir das schaffen?

Und dann haben wir die einzelnen Verkehrsbereich mal durchgerechnet und sind zu diesen Zahlen gekommen. Das sind natürlich grobe Zahlen. Ich muss nicht zwingend jedes zweite Auto elektrisch machen. Wenn es weniger sind, muss ich halt in anderen Bereichen mehr tun. Also das muss jedem klar sein. Und wenn man die Ziele liest, dann klingt es schon ziemlich ambitioniert, wenn man bedenkt, dass wir heute vielleicht in Baden-Württemberg insgesamt 400.000 Autos haben, die entweder Plug-in Hybride sind oder elektrisch – wir haben aber fast 7 Millionen Fahrzeuge, also immer noch weit von der Hälfte entfernt. Oder bei den Tonnen. Bei den Transporten ist es noch dramatisch anders. Also wir haben richtig viel vor, aber man muss sagen, das ist die Umsetzung des CO₂ Ziels. Viele haben gedacht: Na ja, CO₂ kann man auch irgendwie so runterholen, aber dass es konkret im Verkehr sehr viel Veränderung bedeutet, das hat man sich nicht klar gemacht. Und wir haben eben diese fünf Ziele.

Aber die muss man schaffen, wenn man das CO₂- Ziel schaffen will. Und ich sehe im Moment gerade, dass wir im öffentlichen Verkehr große Probleme haben, vor allem im Schienenbereich. Der Ausbau kommt nicht voran. Wir haben einen riesigen Sanierungsstau, der erst mal nachgeholt werden muss. Das heißt, wir werden viele Baustellen haben die nächsten Jahren. Der ÖPNV wird nicht wirklich besser werden und trotzdem sollen da immer mehr Leute fahren. Das ist eine schwierige Aufgabe, weil viele sagen: „Boah was soll ich dann Zug fahren, wenn ich nicht weiß, wann ich ankomme und ob ich ankomme.“ Also da wird es schwierig werden mit der Reduktion des CO₂. Fahrrad- und Fußverkehr wird das Leben in der Stadt sehr verändern. Und das ist auch etwas, was sie stark verändert hat in den letzten Jahren. Dank unserer Politik und dank vieler kommunaler, neuer Konzepte. Gerade in so einer Stadt wie Stuttgart, wo man vor 20 Jahren kaum ein Radler gesehen hat, sieht man inzwischen viele junge Menschen, die mit Cargo Bikes rumfahren, die Kindern hin- und herschippern, aber auch sonst viele Fahrradfahrer. Also da ist deutlich was passiert. Auch weil es endlich auch mal Radwege gibt, die einigermaßen sicher sind. Und da wollen wir noch mehr tun.

Aber wenn man dann die Summe anguckt, was kann ich mit dem Radfahren einsparen und was kann ich im Autoverkehr einsparen? Da muss man klar sagen, das größte Volumen an CO₂ können wir einsparen durch die Antriebswende beim PKW und auch beim LKW. Denn grob gesagt, in Baden-Württemberg kommt ungefähr 1/3 der Treibhausgase aus dem Verkehrssektor und aus dem Straßenverkehrssektor. Und davon ist eine starke Hälfte der PKW und der andere Teil ist LKW. Das ist so, je nachdem in welcher Region man sich bewegt, sind es zwischen 40 und 50 % LKW. Da kann man richtig viel holen und da ist die Branche ja erst am Anfang. Anders als im PKW-Bereich. Da haben wir ja schon viele Modelle. Im LKW-Bereich kommen gerade jetzt die ersten größeren LKW überhaupt auf den Markt. Und dort ist übrigens die Ladeinfrastruktur natürlich viel aufwendiger zu betreiben als beim PKW.



00:14:21:10 – 00:14:31:13

Moderator:

Was macht Ihnen oder was sollte den Kommunen dann jetzt auch Mut machen, dass wir diese Verkehrswendeziele gemeinsam erreichen können, erreichen werden?

00:14:31:13 – 00:16:07:08

Verkehrsminister Winfried Hermann:

Die Kommunen haben es in der Hand. Die Kommunen können ihren Kern umgestalten. Deswegen haben wir ja auch ein Programm „500 verkehrsberuhigte und lebendige Ortsmitteln“. Das heißt, dass man im Innenbereich einer großen oder kleinen Kommune oder einer eines Stadtbezirks einen Kern hat, wo man gut zu Fuß hinkommt, gut mit dem Fahrrad hinkommt oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Dass man dort die Basisversorgung kriegt, also eine Apotheke, Bäcker und vielleicht auch ein Amt der Kommune. Das heißt, dass man da wirklich schon einiges abdecken kann.

Ein kleiner Laden, so wie das teilweise früher war, aber vielleicht ein bisschen moderner und umfassender. Und dann hat man sozusagen eine andere Lebensqualität in der Stadt und das ist ja auch ganz wichtig. Es geht bei der Verkehrswende nicht nur um Klimaschutz, sondern es geht um eine neue Lebensqualität in der Stadt, im Dorf, in der Ortschaft. Und diese Lebensqualität ist das, was man als Mensch als Vorteil spürt. Also wenn wir das CO₂ reduzieren, können wir das ja nicht wahrnehmen. Da spürt man keinen Vorteil. Der eigene Vorteil ist, dass eine andere Qualität entsteht auf Plätzen, dass man wieder sicher zu Fuß gehen kann, dass Kinder auf der Straße spielen können, ohne dass man als Eltern Angst haben muss, dass sie überfahren werden. Das sind alles die Gestaltungselemente, die die Kommunen haben. Man könnte auch sagen, die Kommunen können sozusagen die schöne Seite von Umwelt und Klimaschutz entfalten.

00:16:07:08 – 00:16:16:01

Moderator:

Auch das Landeskonzept Mobilität und Klima, also kurz „LNK“, setzt ja genau dort an. Welche Rolle spielen die Kommunen in dem Konzept?

00:16:16:01 - 00:17:51:13

Verkehrsminister Winfried Hermann:

Eine ganz große Rolle, nur auch hier mal ein Beispiel. Wenn man den Radverkehr weiterentwickeln will, muss man wissen, 80 % aller Radwege befinden sich auf kommunaler Ebene. Also kann ich als Landesminister lang rumturnen und dies und jenes machen und Radschnellwege propagieren, wenn auf kommunaler Ebene nichts passiert, wenn die Förderprogramme nicht annehmen. Ich kann nur hoffen, dass es da neue Mehrheiten gibt.



Und wir unterstützen gerne die Pionierkommunen, die voranschreiten und was machen und dann Vorzeigeobjekt für die anderen sind, die sagen „Oh, funktioniert ja, geht ja“.

Es ist ja oft so, dass in Gemeinderäten von manchen Dingen, die selbstverständlich an anderen Orten funktionieren, behauptet wird „Es geht gar nicht“. Ich sag immer: Reisen ist gut, Reisen bildet. Schaut euch mal irgendwo in den Niederlanden oder der in Holland, in Dänemark oder auch in Großstädten an. Selbst Megastädte, die absolut autodominiert waren wie Paris oder London, selbst New York und Manhattan haben inzwischen Bereiche, wo man staunt, wenn man sich ein bisschen erinnert, wie das früher war. Vor wenigen Jahren, wie da das Auto alles dominiert hat. Die haben es einfach rausgeschmissen und jetzt da Boulevards gemacht oder Radwege aus einer ehemaligen Straße entlang der Seine. Also, es ist schon, die Potenziale der Veränderung sind riesig. Und bei uns ist es häufig verbunden mit „Boah, funktioniert es überhaupt? Und kann man darauf verzichten?“ Mal hinschauen, wo es gemacht wurde und wie schön es ist.

00:17:51:13 - 00:18:01:00

Moderator:

Wir haben ja schon über Tempo gesprochen. Also es soll schnell gehen, es muss schnell gehen. Wo, beziehungsweise wie können die Kommunen jetzt ganz schnell, ganz viel erreichen?

00:18:01:00 - 00:21:25:16

Verkehrsminister Winfried Hermann:

Also die Kommunen sollten sehr rasch Plätze ausweisen, wo Ladeinfrastruktur aufgebaut werden kann. Auch Ihre Stadtwerke animieren, Ladeinfrastruktur aufzubauen. Was wir brauchen, das sind jetzt Schnellladehubs. Wir fördern ja als Land auch private Hubs in Mehrfamilienhäusern zum Beispiel. Aber der Kern ist eigentlich, dass wir auch öffentliche Lade-Hubs brauchen haben. Dort, wo Menschen keine Garage haben, wo über Nacht getankt werden kann. Aber auch wenn ich Besuch in der Stadt machen, zwei Stunden einkaufen und praktisch nichts passiert ist am Laden, weil es halt eine langsame Ladestation ist, das hilft nicht. Ich brauche in Zentren Schnellladestationen. Ich brauche auch in Gewerbegebieten Schnellladestationen. Wir nennen das „urbane Schnelllader“. Wir haben ja auch ein Förderprogramm laufen, wo wir mit mehreren Kommunen ausprobieren, wie das ist, wenn wir ein Quartier autofrei, also verbrennerfrei machen und man die PKWs in einem Hub dort abstellen kann, also im Parkhaus oder Tiefgaragen. Dort ist dann die Ladeinfrastruktur, dort sind auch Leihmöglichkeiten für Fahrräder oder für Autos, Elektroautos. Also, dass man einfach die Verkehrswende auch räumlich gestaltet und anders – da haben die Kommunen echt was zu tun. Ich weiß, das es auch alles nicht schnell geht. Man muss Gemeinderatsbeschlüsse machen und es ist zäh, jeden Parkplatz zum Platz für, zum Beispiel einen Baum, wiederzugewinnen. Da bieten wir den Kommunen an, dass sie sich sogenannte Straßenmöbel ausleihen können, also dass man zum Beispiel einen Baum, der auf dem Wagen ist, den kann man in die Straße einfahren und dort wo ein Auto steht, den Baum hinstellen. Damit kann man sich mal vorstellen, wie sähe es aus, wenn die Straße eine Allee wäre statt eine Parkreihe. Das ist ein



kostengünstiges Anliegen. Die werden reisend abgenommen, dieses Möbel zum Ausprobieren. Es gibt aber inzwischen auch Software, das heißt man kann sich seine Straße angucken, dann kann man sozusagen programmieren: Ich möchte mal, dass die Hälfte aller Autos verschwinden und dann möchte ich eine Begrünung und ich möchte einen Spielplatz. Kann man alles, sozusagen mit Software gestalten. Und dann kann man sich ziemlich gut vorstellen, wie könnte die Straße anders aussehen.

Also da glaube ich, dass die Kommunen noch stärker mit ihrer Bürgerschaft an einem Umbau für eine lebenswerte Stadt oder lebenswerte Ortschaft zu arbeiten hat. Und man muss die Bürger mitnehmen, weil, verordnen kann man es nicht. Mehrheitsbeschlüsse helfen da auch nicht. Man muss konkret die Leute mitnehmen, also die Antriebswende vorantreiben, den Stadtumbau vorantreiben. Und dazu zählt eben auch das Fördern von Fuß- und Radverkehr. Da haben wir festgestellt, bei unseren Untersuchungen, dass erstaunlicherweise der Rad- und Fußverkehrsanteil in den größeren Städten viel höher ist als in Kleinstädten, obwohl dort die Wege kürzer sind. Aber der Maßstab in der Kleinstadt ist etwas zugespitzt, weil man sagt, wenn es ein Kilometer ist, dann nimmst du das Auto. Kommen dieselben Kleinstädter dann nach Stuttgart, laufen sie problemlos die Königstraße rauf und runter und sind damit zwei, drei Kilometer gelaufen. Sie werden nie auf die Idee kommen, da können sie ja nicht hingehen, weil da können sie nicht mit dem Auto fahren. Also es ist einfach auch eine Umstellung im Kopf.

00:21:25:16 – 00:21:44:08

Moderator:

Ein großes Instrument, das Baden-Württemberg auch hat, das auch die KEA-BW gemeinsam mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, also NVBW betreut, sind die geförderten Personalstellen des Landes. Aus ihrer Sicht eine zentrale Aufgabe, die wahrscheinlich auch nicht mehr wahrgenommen werden sollte von den Kommunen.

00:21:44:24 – 00:23:02:15

Verkehrsminister Winfried Hermann:

Ja, ich habe am Anfang ja etwas gezögert, als meine Leute das vorgeschlagen haben, weil wir fördern quasi das Personal, das eigentlich die Kommune selber bereitstellen sollte. Aber wir haben halt festgestellt, viele unserer Förderprogramme, unsere Ideen, scheitern daran, dass es vor allem in kleineren Gemeinden nicht das entsprechend ausgebildete Personal gibt oder, das Personal dann halt, ich sage mal den Friedhof zu betreuen und den Bauhof zu betreuen hat, und dann soll man auch noch irgendwie Rad- und Fußverkehr planen. Und es ist halt ein breites Spektrum. Übrigens bieten wir damit mit unserem landeseigenen Institut Baden-Württemberg, Institut für nachhaltige Mobilität, Kurse an, um solche Leute zu qualifizieren. Damit sie sich auch in Mobilitätsfragen kundig und firm machen können, dass sie auch besser Mobilität planen lernen. Das gibt es alles. Aber wir haben mal festgestellt, die größte Unterstützung ist immer auch Personalunterstützung machen mit einer konkreten Aufgabe: Hilft beim Aufbau einer Ladeinfrastruktur, hilft beim Aufbau eines Radwegenetz, hilft beim Aufbau eines Klimamobilitätsplan, bei der Ausarbeitung. Und das muss ich sagen, seit wir das



gemacht haben, bewegt sich sehr viel mehr. In der Summe sind es ja nicht viele Stellen, aber die bewegen was.

00:23:02:21 – 00:23:27:00

Moderator:

Vermutlich auch, weil der Aspekt Kommunikation jetzt einen ganz anderen Stellenwert bekommt. Also die Dinge können kommuniziert werden, was glaube ich, einen Schlüssel für deren Gelingen ist. Hier setzt übrigens auch unser Leitfaden „Klimakommunikation im Verkehr“ an, denn wir kürzlich herausgebracht haben. Wie wichtig ist dieses Thema Kommunikation aus Ihrer Rolle, mit den Leuten reden, die Leute mitzunehmen?

00:23:27:10 – 00:25:42:18

Verkehrsminister Winfried Hermann:

Absolut wichtig. Ich glaube, das ist vielleicht auch einer der Gründe, warum wir nicht so weit sind, wie wir sein sollten. Weil wir gedacht haben, irgendwie finden die Leute es gut und machen es. Man muss halt zum Teil Vorurteile abbauen, man muss viel mehr erklären, muss zeigen, wie es anders sein könnte. Und sagen wir mal die Leute, die Klimaschützer sind, die denken, es reicht, wenn man sagt „du musst die Klimakatastrophe verhindern“. Aber es ist halt für die allermeisten kein richtiges Motiv, sondern das Motiv ist: Welchen Vorteil habe ich konkret? Und dann glaube ich, dass auch Klimaschützer häufig den Fehler gemacht haben, übrigens auch wir zum Teil, dass wir gesagt haben: „Wenn man das nicht macht, dann geht aber die Welt in den Abgrund. Dann wird noch mehr Starkregen, noch mehr Hochwasser geben und ausgetrocknete Wüsten und vielleicht bei uns auch noch austrocknen und usw. Alles ganz schlimm, alles ganz teuer.“ Das will auch niemand hören. Diese Bedrohungsszenarien, die helfen vielleicht ein paar Intellektuellen oder solchen, die damit irgendwie gut klarkommen. Ich werbe sehr dafür, dass wir die Veränderung im Verkehrsbereich wirklich als eine Gewinnergeschichte darstellen – für die Menschen in den Orten, wo sie leben, für unsere Wirtschaft.

Ich meine, wir haben viel zu verlieren. Unsere Automobilindustrie war lange Zeit führend, sie wird gerade überholt von chinesischen Herstellern. Das hat auch damit zu tun, dass wir in Deutschland zu langsam sind bei der Transformation. Und wenn wir weiter zu langsam sind, werden hier eben Probleme entstehen. Und deswegen will ich nicht allzu lange über die Probleme reden, sondern sagen: Hier haben wir die Chance, die Zukunftsmärkte zu bestimmen, zu erobern. Wir haben die guten Ingenieure, wir haben tolle Wissenschaftseinrichtungen, wir haben sehr viele Hochschulen, die der etwas zu bieten haben, und das können wir alles nutzen. Oder wir können es halt verpennen. Und das ist ja häufig so in der Geschichte, das, wenn es einem richtig gut geht, wenn man das Gefühl hat, wir sind top, wir machen das alles, dann verliert man die Zukunft. Und genau wir sind jetzt gerade an einem Punkt, wo wir erkennen, Jetzt müssen wir was tun. Und der Erkenntnis müssen jetzt natürlich Taten folgen.



00:25:43:10 – 00:25:52:07

Moderator:

Was sind denn für Sie die besten Argumente oder Strategien für Verwaltung, jetzt speziell, um Akzeptanz bei den Menschen hervorzurufen für Verkehrswendeprojekte?

00:25:52:12 – 00:26:45:00

Verkehrsminister Winfried Hermann:

Ich glaube, die besten Argumente sind zu zeigen, wie es anders aussieht und dass es gar nicht weh tut, sondern Freude macht, dass man vielleicht manchmal auch denkt, auf Argumente kommt es nicht an, sondern auf das „ErFahren“. Wir haben ja zum Beispiel auch mal in einem Programm angeboten, dass Leute ohne Kaufdruck ausprobieren können: Wie fährt sich ein Elektroauto? Weil man sich am Anfang nicht vorstellen konnte, wie fühlt sich das an? Und dann haben wir gesagt, sie sollen es „ErFahren“. Und wer dann mal so ein Elektroauto gefahren hat, der hat dann die Erfahrung gemacht: Das ist total easy, das ist auch viel angenehmer. Und so denke ich, sollte man vieles erlebbar machen, anschaulich machen und vielleicht wegkommen von Bürokratsprache und oder Klimaschutzsprache, sondern mehr sozusagen alltagstaugliche Kommunikation hinbekommen.

00:26:45:03 – 00:27:05:01

Moderator:

Ja, wir haben das jetzt auch in der Entwicklung unseres Leitfadens, dass man beim Thema Verkehrswende eigentlich das Wort „Klimaschutz“ gar nicht verwenden muss. Das gibt so viele andere Vorteile, die man einfach aufhören kann. Und Klimaschutz spielt da muss da gar keine übergeordnete Rolle spielen. Sehen Sie das auch so?

00:27:05:01 – 00:27:45:08

Verkehrsminister Winfried Hermann:

So ist es. Also ich kriege ja öfter so Entwürfe für Presseerklärungen zum Fahrradfahren. Da beginnt es immer mit dem Satz: Fahrradfahren schützt das Klima - streiche ich weg. Sondern der erste Satz heißt: Fahrradfahren macht Spaß. Fahrradfahren ist übrigens in vielen Fällen sogar das schnellste Transportmittel. Es ist so geschickt. Du hast kein Problem mit Parkplatz Sorgen. Du musst nie auf den Bus warten. Du bestimmst die Zeit. Es hat so viele Vorteile und am Ende tust du deine Gesundheit und das Klima. So, dann wird ein Schuh draus. Weil kein Mensch steigt aufs Fahrrad, weil er jetzt Klimaschutz betreiben will.



00:27:46:00 – 00:27:47:13

Moderator

Ah doch, ich schon.

00:27:48:01 – 00:28:29:14

Verkehrsminister Winfried Hermann:

Na ja, aber Sie machen das auf jeden Fall, weil Sie irgendwo hinwollen und denken, das ist auch das beste Transportmittel dahin. Also ich meine, das gilt ja auch für den Nutzen des öffentlichen Verkehrs. Man kann Leute nicht zum Einsteigen in den öffentlichen Verkehr überzeugen, wenn der öffentliche Verkehr doppelt und dreimal so lang braucht wie im Auto oder mit dem Fahrrad, sondern der muss dann einigermaßen konkurrenzfähig in der Zeitplanung sein, und es muss gut funktionieren. Und dann kommt das Argument hinterher, dass Menschen schon sehr stark Eigennutz orientiert sind – was glaube ich, eine wichtige Erkenntnis ist, dass man auch Klima- und Umweltschutzkommunikation mit dem Eigennutz verbindet.

00:28:29:58 – 00:28:59:24

Moderator:

Ja, also vielleicht kleine Anekdote aus dem Privaten. Ich habe uns ein Fahrrad angeschafft für die Familie, für die Kinder. Und irgendwann kürzlich kam meine Frau und hat dann auch gesagt Mensch, das ist ein ganz anderes Freiheitsgefühl, wenn man auf diesem Fahrrad sitzt und jetzt ist unser Auto ist keine 23 Stunden Stehzeug, sondern eher so ein 23 3/4 Stunden Stehzeug schon geworden. Ich kann Ihnen nur zustimmen, was die Erfahrung auch angeht, die Menschen da machen müssen.

00:28:59:24 – 00:29:43:10

Verkehrsminister Winfried Hermann:

Und irgendwann werden Sie vielleicht sagen: „Das Auto steht so oft rum. Brauchen wir es überhaupt noch?“ Und eigentlich gibt es da schon ein ganz gutes Carsharing-Angebot. Das ist so viel günstiger. Wir rechnen das mal durch und so ist es. Wobei ich genau auch aus eigener Erfahrung weiß, es fällt schwer, sich vom eigenen Auto zu trennen, weil das hat man halt immer zur Verfügung, egal wann. Man muss niemand fragen. Und wenn es Carsharing-Angebot dünn ist, dann ist es nicht eine gute Alternative. Aber je mehr mitmachen, desto mehr Stellplätze gibt es. Und in großen Städten kann man ja inzwischen vom Cabrio bis zum Kleinbus alles ausleihen. Also die Palette kann man sich privat nicht leisten.



00:29:43:20 – 00:29:59:17

Moderator:

Ich würde gerne noch auf ein Thema kommen, und zwar das relativ neue Instrument der Klimamobilitätspläne, das jetzt den Kommunen zur Verfügung steht. Was sind aus Ihrer Sicht die großen Vorteile oder warum sollten Kommunen dieses Instrument nutzen?

00:30:01:01 – 00:31:01:05

Verkehrsminister Winfried Hermann:

Ich glaube, dass wir, wenn wir Mobilität verändern wollen und gleichzeitig Klimaschutz orientiert Mobilität verändern wollen, dann muss einem schon klar sein, dass es nicht stümperhaft geht, sondern man muss sich genau überlegen: Wo kann ich was erreichen? Wie greifen verschiedene Sachen ineinander? Ich kann nicht einfach sagen, jetzt machen wir was für das Fahrrad und bauen dann Radwege und denken nicht an die Stellplätze. Und dann denkt man an die Stellplätze und vergisst, dass Cargo Bikes eigentlich mit dem normalen Radabstellplatz nichts mehr anfangen können. Da brauche ich einen anderen Platz. Also man muss ganzheitlich denken und man muss auch mittel- und langfristig strategisch denken. Nicht meinen, man müsste gleich mit dem Kompliziertesten anfangen, dann wird er nie fertig, sondern mal gucken, was kann man gleich machen? Wofür brauche ich ein paar Jahre, wofür brauche ich vielleicht ein Jahrzehnt? Und das alles kann so ein Klimamobilitätsplan ganz anders abbilden. Und ich glaube, das ist ein gutes Instrument, zu diskutieren: Wie gestalten wir Zukunft?

00:31:01:15 – 00:31:07:11

Moderator:

Was ist aus Ihrer Sicht jetzt das dickste Brett, das es aktuell bei der Verkehrswende zu bohren gibt?

00:31:08:18 - 00:33:53:20

Verkehrsminister Winfried Hermann:

Ich glaube, dass das größte Problem ist, dass jedenfalls die heute lebenden Menschen hier in Baden-Württemberg quasi alle mit dem Auto auf die Welt gekommen sind. Also ihre Eltern hatten ein Auto, sie selber sind sehr früh ans Auto gewöhnt worden und haben dann selber früh den Führerschein gemacht, sind mit seinem ganzes Mobilitätsverhalten sehr stark am Auto orientiert. Das gilt nicht für alle Menschen, aber für einen überwältigenden Teil gilt es und wenn man sich mal an diese Form gewöhnt hat, fällt es einem schon schwer, sozusagen ein anderes Bild von der Stadt im Kopf zu kriegen. Als Autofahrer habe ich ja eine Straßenbahn im Kopf, weil die haben nicht besonders das Navigationsgerät. Aber wenn ich auf den ÖPNV umsteige, dann ist die Haltestellen und Linien kennen jetzt auch kein Hexenwerk. Aber wenn ich immer Auto gefahren bin, habe ich erst mal keine Ahnung. Wenn da steht Linie 15,



Endhaltestelle Rollmatten. Da muss ich wissen, wo Rollmatten liegt und ob das irgendwie auf der Strecke ist, wo ich da hinwill. Also man muss schon auch was wissen in dem System, und deswegen müssen wir dafür sorgen, dass wir das besser kommunizieren, dass das Umsteigen möglich ist und den Autofahrern helfen, das System zu wechseln. Und da ist, glaube ich ganz wichtig, dass wir das einfache Ticketzugänge haben. Also Deutschland Ticket ist so was, wo ich ganz Deutschland egal welches System fahren kann, und nichts bezahlen muss. Wir haben in Baden-Württemberg ein Handy-Ticket, was für die Gelegenheitsnutzer günstiger ist. Also ich muss eine App runterladen und steigt dann mit einem Wisch ein und mit einem Wisch aus, und es wird automatisch zum besten Preis abgerechnet. Das sind sozusagen einfache, komfortable Zugänge, die wir schaffen müssen, damit es gelingt. Und beim Fahrradfahren ist es so, wir wollen ja das Radeln und das Zu Fuß gehen zur Schule fördern, mit unserer Kampagne „Movers“.

Das ist so wichtig, dass junge Leute, also Kinder, Jugendliche von Anfang an lernen. Das ist eine super Sache, wenn du selber unabhängig von deinen Eltern zur Schule kommst und wenn du dich selber im Verkehr bewegen kann. Das gibt auch das Selbstbewusstsein, dass man dann eben auch eine neue Generation gewinnt, die selbstverständlicherweise im ÖPNV-Nutzer, Rad-Nutzer, und Fußgänger ist. Und wenn sie es nicht sind, wenn sie halt immer mit im Auto gefahren werden, dann werden sie so früh wie möglich wieder selber auf das Auto aufsteigen und das Auto nur nutzen. Und ich freue mich immer an den jungen Eltern mit ihren Cargo Bikes, es ist doch schon ein ordentliches Gefährt, was man da den Berg hochfahren muss. In Stuttgart auch. Aber die Kids hocken vorne mit großer Freude drin.

00:33:53:20 – 00:33:54:20

Moderator:

Die feiern das richtig.

00:33:54:20 - 00:34:39:05

Verkehrsminister Winfried Hermann:

Ich sag immer „Prinzen und Prinzessinnen“, werden gefahren. Hoffentlich bleibt es nicht dabei, dass sie nur gefahren werden, sondern dass sie rechtzeitig auch zum selber Fahren gebracht werden. Aber die Cargo Bikes haben zum Beispiel das Stadtbild in Stuttgart, wie ich finde, am meisten verändert. Das fällt einfach auf und dann merkt man auch, dass die Infrastrukturen nicht passen. Und deswegen muss dann die Kommune nachziehen, muss das möglichst angenehm machen, dass die Verkehrswende gelingt. Ich finde das Cargo Bike ist irgendwie eines der schönsten Symbole der Verkehrswende, weil da werden Menschen anders transportiert. Und da kann man übrigens auch Güter anders transportieren. Also von daher ist es, glaube ich, eine gute Sache.



00:34:39:10 – 00:35:03:16

Moderator:

Ein Faktor, der aber dann immer mit reinspielt, wenn man Platz für andere Verkehrsmittel schafft oder für andere Wege, ist, dass auch Platz für Autos verlorengeht oder umgewandelt werden muss. Und da ist schon so eine Art reflexartige Reaktion entstanden, ein reflexartiger Widerstand, dass die Leute einfach das nicht wollen.

00:35:03:18 – 00:37:07:21

Verkehrsminister Winfried Hermann:

Auf kommunalpolitischer Ebene ist es der größte Konfliktherd. Das Auto hat unendlich viel Platz bekommen in den letzten 50 Jahren und wenn man da ein bisschen was wegnimmt, obwohl das Auto gemessen an dem, was es im Verkehr bedeutet, viel zu viel Platz bekommen hat, empfinden es viele schon als eine Benachteiligung der Autofahrer. Das habe ich oft genug in Diskussionen. Ich bin ja gar nicht gegen Fahrrad, aber ich bin dagegen, dass das Auto benachteiligt wird. Wenn du da ein paar Parkplätze wegnimmst, für einen Fahrradverkehr, der noch gar kein Platz hat, fühlen sie sich schon manche benachteiligt. Also klar ist der Platz ist jetzt ungerecht verteilt. Es muss fürs Fahrrad und für den Fußverkehr und für die Plätze zum Verweilen und Spielen mehr Raum geschaffen werden. Der öffentliche Raum ist begrenzt. Und das geht natürlich nur durch Reduktion der vielen Autoparkplätze, wenn man es sich mal bewusst macht, dass die Autos eben richtig viel rumstehen, dass eigentlich selbst verkehrsberuhigte Stadtteile inzwischen Großparkplätze sind und die Leute haben ein Auto, stellen es ab und nutzen es nicht, weil sie Angst haben, dass sie keinen Parkplatz mehr kriegen. Auch verrückt, dass sie deswegen dann zu Fuß gehen. Aber warum nutzen wir die Möglichkeiten nicht besser?

Also wir haben hier in Stuttgart, aber auch in vielen anderen Städten so riesige Parkhäuser, Tiefgaragen für die Bürogebäude, für die großen Kaufhäuser. Die sind ja nur tagsüber benutzt. Nachts sind sie leer. Da könnten die anderen reinfahren und dann hätte man ja auch nicht so einen Druck in den Wohngebieten oder in der Innenstadt. Da könnte man einiges an Parkplatz nehmen, und „dual use“, also doppelte Nutzung dieser Parkhäuser machen, wo es allerdings dann morgens halt nicht den ganzen Tag stehen lassen sollte. Also man muss da wieder rausfahren, würden man auch nicht mit allen machen. Aber man kann an den Orten, wo es gelungen ist, aus einer Straße, die eher ein Parkplatz war, eine Wohnstraße machen. Was das für einen mehr an Lebensqualität für alle Beteiligten ist, das muss mal zeigen.

00:37:08:05 – 00:37:15:10

Moderator:

Eigentlich sagt bei solchen Projekten am Schluss nie jemand, das war jetzt keine so gute Idee, lass es uns wieder rückgängig machen.



00:37:15:19 - 00:39:24:08

Verkehrsminister Winfried Hermann:

Das Machen ist immer gut und gilt ja auch für die Fußgängerzonen. Keiner würde gern heute die Fußgängerzonen noch zurücknehmen, weil da irgendwie alle sagen, „Boah, es ist angenehm, dass man ohne Stress zu Fuß gehen kann, und einkaufen können, Schwätzle halten kann“. Aber wenn man heute sagt, „Wir machen jetzt ein Stück mehr Fußgängerzonen“, dann kommen Händler, sagen „Das ist der Tod meines Geschäfts“. Obwohl andersherum: Dort, wo eine gute Fußgängerzone ist, sind die Preise für Immobilien die höchsten und die Mieten die höchsten. Warum? Weil dort die größten Umsätze gemacht werden. Und deswegen ist es oft für mich nicht nachvollziehbar, dass Händler glauben, dass, wenn sie drei Parkplätze vorher vor ihrem Fachgeschäft haben, dass das schon die Sache rettet. Man muss irgendwie hinkommen, komfortabel.

Es kann aber auch sein am Rand der City und da gibt es ein Parkhaus und Tiefgaragen zu Fuß. Man weiß auch aus Untersuchungen, dass übrigens Fußgänger viel mehr einkaufen als Autofahrer. Man kann sich auch vorstellen, dass man das, was man einkauft, auch übrigens besser transportiert. Das ist auch so ein Argument. „Wenn ich da mit den Tüten bin, kann ich so nicht mehr Fahrrad fahren“, und sonst was. Man könnte sich auch mal Gedanken machen, wie man sozusagen seine Kundschaft mit Shuttlebussen versorgt und den Bus nach Hause bringt. Oder wenn man sieht, wie in den letzten Jahren die Fahrrad-Kurierdienst zu Essenstransportern geworden ist, also mit ihren fetten Rucksäcken da ihre Pizzas verteilen. Das ist ja alles früher mit dem Auto gemacht worden, mit irgendwie alten stinkenden Autos. Und es wäre ja auch denkbar, dass man mit größeren Cargo Bikes die Pakete nach Hause fährt. Manche machen das schon und sagen, „Wir sind ein grünes Unternehmen. So was bieten wir den Kunden an, dann kann man völlig entspannt shoppen, muss nichts nach Hause tragen“. Also da kann man einfach auch einfach neue Formen pflegen. Und da finde ich, wird oftmals was abgelehnt mangels Fantasie, das doch machbar sein müsste, wie es anders besser ist.

00:39:24:12 - 00:39:31:01

Moderator:

Herr Herrmann, Ihr großer Wunsch oder vielleicht sogar eine Vision mit Blick auf die Verkehrswende in Baden-Württemberg?

00:39:31:10 – 00:40:11:02

Verkehrsminister Winfried Hermann:

Also mein großer Wunsch ist, dass wir diese ambitionierten Ziele, die aber machbar sind, dass wir sie wirklich schaffen bis 2030. Mein großer Wunsch ist das Baden-Württemberg, das ein Pionierland der Automobilität gewesen ist, wieder zum Pionierland einer neuen Mobilität wird. Also erstens top Autos hat, die klimafreundlich sind, aber auch neue Mobilitätsmuster pflegen, die auch top beim Fahrradfahren sind, beim zu Fuß gehen, beim ÖPNV, einfach top für eine



neue klima- und umweltfreundliche Mobilität – damit eine neue Lebensqualität im Land entsteht. Das ist meine Vision und das treibt mich jeden Tag an.

00:40:11:05 – 00:40:20:04

Moderator:

Super. Ich glaube, wir könnten noch zwei Stunden weiterreden. Aber wir haben beide keine Zeit, müssen die Verkehrswende voranbringen. Deshalb vielen Dank für das Gespräch.

00:40:20:10 – 00:40:22:17

Verkehrsminister Winfried Hermann:

Ich danke auch. Hat Freude gemacht.

00:40:23:09 - 00:41:17:03

Moderator:

Ja, und das war sie, die erste Folge von „Verkehrswende. Einfach. Machen.“ Und der Verkehrsminister hat genau das betont, was wir hier auch zeigen wollen. Wenn wir es richtig angehen, dann klappt das schon mit der Verkehrswende. Wenn Sie mehr über die Themen dieser Folge wissen wollen, finden Sie in der Folgenbeschreibung die Links dazu.

Ans Herz legen möchte ich Ihnen da besonders den „Statusbericht Nachhaltige Mobilität“ der KEA-BW. Der fasst zusammen, wie weit die Landkreise und einige Städte in Baden-Württemberg bei der Verkehrswende sind. Da können Sie dann auch gerne mal spicken, wie sie im Vergleich zu den Nachbargemeinden dastehen. Die nächste Folge widmen wir komplett dem Thema Klimakommunikation. Dazu sprechen wir mit dem Experten Carel Mohn von „Klimafakten.de“. Ich danke Ihnen fürs Zuhören. Wenn Ihnen der Podcast gefällt, abonnieren Sie gerne den Kanal und empfehlen Sie ihn weiter. Bis zum nächsten Mal und bleiben Sie nachhaltig mobil!

00:41:17:03 – 41:27:58

Musik

00:41:28:21 - 00:41:41:10

Sprecherin:

„Verkehrswende. Einfach. Machen.“ ist ein Podcast der KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH.

Konzept, Redaktion und Moderation: Mathias Schmid, Sprecherinnen: Britta Wittchow, Videoproduktion: Hawkins and Cross.