

# journalist

DIE GRÜNE  
AUSGABE

Nummer 9  
September 2025

Wie machen wir  
den Journalismus besser?

75. Jahrgang  
14 Euro

32

Brauchen wir ein neues  
Narrativ beim Thema  
Nachhaltigkeit?



Wie gelingt die  
Verkehrswende,  
Frau Kemfert?



## Maschinenraum

Unsere Titel-Gesprächspartnerin Claudia Kemfert wurde kürzlich von Brand New Bundestag, einer unabhängigen Organisation, die sich für zukunftsorientierte Politik engagiert, in der Kategorie „Science Voices“ nominiert. Die Initiative zeichnet Menschen aus, die sich für eine gerechte und nachhaltige Gesellschaft einsetzen. **20**



# 20

**Claudia Kemfert**

„Wir haben kein Erkenntnisproblem, sondern ein Umsetzungsproblem.“

# 34

**Sabine Nallinger**

„Klimaschutz ist eine Chance für die Wirtschaft“



# 46

**Krise des Klimajournalismus**

Wie erreichen wir die Menschen mit Umweltthemen?



# „OHNE VER- ÄNDERUNGEN IM VERKEHR ERREICHEN WIR KEINE KLIMAZIELE“

Interview: Catalina Schröder

Fotos: Norman Konrad

Die Bundesregierung habe sich grundlegend gegen eine nachhaltige Verkehrswende entschieden, kritisiert Claudia Kemfert vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung. Im Gespräch mit dem *journalist* räumt sie mit Mythen über E-Autos auf, erklärt, warum Deutschland bei der Verkehrswende seit Jahrzehnten hinterherhinkt – und was jetzt passieren muss.

Foto: Norman Konrad





**V**iele kennen sie aus dem MDR-Format *Kemferts Klima-Podcast*, in dem die Energie- und Klima-Ökonomin Claudia Kemfert die Folgen des Klimawandels anschaulich erklärt. Als der MDR kürzlich ankündigte, das Format nicht weiterzuführen, starteten Fans eine Petition für den Erhalt.

**Frau Kemfert, in Ihrem Podcast haben Sie kürzlich mit Mythen im Zusammenhang mit E-Autos aufgeräumt. Welche hören Sie am häufigsten?**

Claudia Kemfert: Dass die Reichweite nicht ausreicht – dabei schaffen moderne E-Autos längst 400, 500 Kilometer. Dass sie schmutziger sind als Verbrenner – was falsch ist, selbst mit dem deutschen Strommix haben sie eine bessere CO<sub>2</sub>-Bilanz. Dass das Stromnetz zusammenbricht, wenn alle elektrisch fahren – dabei erfolgt die Elektrifizierung über Jahrzehnte und das Netz wird entsprechend ausgebaut. Dass E-Autos ständig brennen – obwohl Verbrenner statistisch viel häufiger Feuer fangen. Es gibt etliche.

**Können Sie sich erklären, warum solche Mythen in der Welt sind?**

Es gibt handfeste wirtschaftliche Interessen. Die fossile Industrie und Teile der traditionellen Automobilindustrie haben jahrzehntelang Milliarden in bestehende Technologien investiert. Ein schneller Wandel zur Elektromobilität gefährdet diese Geschäftsmodelle. Dann gibt es psychologische Faktoren: Menschen mögen Veränderungen nicht, besonders, wenn es um emotionale Themen wie das Auto geht. Das ist für viele Deutsche mehr als ein Fortbewegungsmittel – es ist Statussymbol und Identität. Mythen sind einfacher zu verstehen als komplexe technische Zusammenhänge. „E-Autos sind schlecht“ ist leichter zu merken als eine differenzierte Analyse der Umweltbilanz. Soziale Medien verstärken solche Mythen, weil emotionale Botschaften häufiger geteilt werden als sachliche Informationen.

**Wie kommt es, dass diese Mythen sich halten?**

Wer Geschäftsmodelle in der fossilen Welt hat, bedient die PR-Klavatur offensichtlich gut. Aber Autokonzerne schwenken mittlerweile um, die techno-

logische Entscheidung hin zur Elektromobilität ist gefallen – aus den eben genannten Gründen.

**Wie kam es dazu, dass Sie einen Podcast machen?**

2021 kam der MDR auf mich zu und wollte anlässlich der UN-Klimakonferenz in Glasgow vier Folgen aufnehmen. Die waren so erfolgreich, dass wir knapp vier Jahre weitergemacht haben. Leider hat der Sender dann entschieden, den Podcast einzustellen, aber ich bin schon mit neuen Anbietern im Gespräch und werde ihn woanders weiterführen. Die Zuhörerzahlen sind extrem gut und ich bekomme viele positive Zuschriften. Der Podcast ist mir wichtig, ich merke, dass ich komplexe Klimathemen verständlich erklären und mit den vielen Mythen aufräumen kann.

**Sie sagen, der Verkehrssektor ist für die Energiewende entscheidend. Was gehört alles dazu?**

Aus volkswirtschaftlicher Sicht der motorisierte Individualverkehr, also Privat-Pkw, der Güterverkehr, das heißt, der Transport von Waren, der Flug- und Schiffsverkehr und der öffentliche Personennahverkehr. Die gesamten Verkehrsleistungen, die es in einem Land, auf einem Kontinent oder der Welt gibt. Man schaut dabei auf die reinen Nutzungszahlen – wie viele Autos fahren in Deutschland? – aber vor allem auf die Emissionen. Denn im Zuge der Klimavereinbarung haben wir uns dazu verpflichtet, dass die Emissionen sinken.

**Wie steht der Verkehrssektor momentan da?**

Er hinkt seit Jahrzehnten hinterher, die Emissionen müssen dringend herunter. Da passiert zu wenig. Und deswegen ist es wichtig, dass wir in allen Verkehrsbereichen mehr auf Elektromobilität setzen – mit Ökostrom geladen.

**Mal angenommen, der gesamte Verkehr wäre ab morgen klimaneutral, wäre dann die Energiewende großteils geschafft?**

Nein. Der Verkehrssektor ist ungefähr für 20 Prozent der weltweiten Emissionen verantwortlich.

**Woher kommt der Rest?**

Die Energiewirtschaft ist mit etwa 25 bis 30 Prozent tatsächlich der größte Einzelsektor, gefolgt von der

25

bis 30 Prozent der weltweiten Emissionen kommen durch die Energiewirtschaft, damit ist sie der größte Einzelsektor.

20

Prozent der weltweiten Emissionen entstehen durch den Verkehrssektor.

10

bis 15 Prozent der weltweiten Emissionen werden durch die Landwirtschaft verursacht.

## „Wir haben kein Erkenntnisproblem, sondern ein Umsetzungsproblem. Wir wissen seit Jahrzehnten, was wir tun müssen, damit der Verkehrssektor nachhaltiger wird.“

Industrie mit etwa 20 bis 25 Prozent. Dazu kommen noch Gebäude mit etwa 15 bis 20 Prozent und Landwirtschaft mit etwa 10 bis 15 Prozent. Selbst wenn der Verkehr morgen klimaneutral wäre, müssten wir immer noch 80 Prozent der Emissionen in anderen Bereichen lösen.

### Warum ist der Verkehrssektor dann so wichtig?

Das Entscheidende am Verkehrssektor ist, dass es Schnittstellen gibt, gerade zum Energiesektor. Wenn der Verkehrssektor sich elektrifiziert, mehr Güterverkehr auf die Schiene kommt, wir einen besseren öffentlichen Personennahverkehr und Fernverkehr haben und der Schiffsverkehr auf emissionsfreie Technologien setzt, dann können wir die Sektorenkopplung erreichen.

### Das müssen Sie erklären.

Sektorenkopplung bedeutet, dass wir die verschiedenen Energiebereiche – also Strom, Wärme und Verkehr – intelligent miteinander vernetzen, anstatt sie getrennt zu betrachten. Zum Beispiel: E-Autos können als mobile Stromspeicher dazu beitragen, das Stromnetz zu stabilisieren. Wenn viel Wind- und Sonnenstrom da ist, laden sie sich auf. Wenn wenig da ist, können sie Strom zurück ins Netz geben. So hätten wir insgesamt einen Teil der Energiewende gelöst. Der Verkehrssektor hat also eine Schlüsselrolle.

### Wie nachhaltig ist der deutsche Verkehr momentan?

Er ist viel zu emissionsintensiv wegen der vielen Fahrzeuge, besser gesagt: Stehzeuge. Die meisten von ihnen stehen statistisch gesehen 23 Stunden am Tag herum. Trotzdem müssen die Städte und Gemeinden sehr viel Fläche versiegeln, damit sie alle irgendwo parken können. Gleichzeitig haben wir einen hohen Anteil von Verbrennerfahrzeugen, die Elektromobilität macht immer noch einen geringen Anteil aus. Dann ist unser ÖPNV nicht ausreichend ausgebaut und teuer. Dasselbe gilt für den Güterverkehr. Da ist die Schienen-Infrastruktur zu wenig ausgebaut. Und im Schiffsverkehr sind die Emissionen ebenfalls viel zu hoch. Wenn überhaupt, dann stehen wir am Anfang.

### Auf der Straße sehe ich schon deutlich mehr Elektroautos als noch vor einigen Jahren.

Das stimmt. Aber eigentlich sollten bis 2030 zehn Millionen E-Autos auf deutschen Straßen fahren. Momentan sind wir bei circa 1,6 Millionen. Das sind ca. 3,3 Prozent aller Autos in Deutschland. Das ist weiterhin viel zu wenig, um in Sachen Emissionen einen Unterschied zu machen. Der Verkehrssektor verfehlt seine Klimaziele seit Jahren.

### Läuft es in anderen Sektoren besser?

Der Energiesektor stand auch vor einer Transformation, als es darum ging, dass weniger Kohlekraftwerke im Einsatz sein sollen. Da gab es eine Kohlekommission und der Ausstieg wurde beschlossen. 25 Jahre ist es her, dass man sich einigte, die erneuerbaren Energien auszubauen. Dasselbe hätte man mit der Elektromobilität machen können.

### Würde ein kostenloser ÖPNV etwas bringen?

Nicht kostenlos! Das klingt zwar verlockend, ist aber nicht praktikabel. Unser ÖPNV wäre dann überfordert. Unsere Infrastruktur ist nicht darauf ausgelegt, dass alle Menschen auf einmal auf den ÖPNV umsteigen. Außerdem braucht er eine stabile Finanzierung, die funktioniert besser mit einem symbolischen Beitrag der Nutzer. Ich plädiere für ein Ticket von einem Euro pro Tag, also 365 Euro im Jahr. Das ist günstig genug für eine echte Verkehrswende, aber nicht kostenlos.

### Gibt es Länder, die es besser hinkriegen?

Österreich hat das klug gelöst, finde ich: Für knapp 1.200 Euro im Jahr können die Menschen dort den gesamten ÖPNV und alle Züge nutzen. Die Emissionen in Österreich sind dadurch gesunken. Allerdings stecken sowohl Österreich als auch die Schweiz im Vergleich zu Deutschland etwa drei- bis viermal so viel Geld in den ÖPNV und in ihren Schienenverkehr. Deshalb funktioniert das System dort deutlich besser. Auch viele skandinavische Städte schaffen es, die Menschen für den ÖPNV zu begeistern und sind dadurch teilweise fast emissionsfrei geworden. Das 9-Euro-Ticket war in Deutschland ja auch erfolgreich, aber es war eben nur eine Lösung für eine sehr kurze Zeit.

## LÄNDER, VON DENEN WIR LERNEN KÖNNEN



### 1. In Österreich

zahlt man knapp 1.200 Euro im Jahr für den ÖPNV und alle Züge – die Emissionen sind dadurch gesunken.



### 2. In Paris

gilt fast überall Tempo 30. Radwege und Tramlinien werden ausgebaut, Elektrobusflotten wachsen.



### 3. In Kopenhagen

dürfen Elektroautos umsonst parken und laden. Die fahrerlose Metro kommt alle drei Minuten.

## „Ein Tempolimit wäre wichtig, es würde sich sofort auf unsere Emissionen auswirken. Wenn wir so weitermachen, verlieren wir den Anschluss.“

### Was halten Sie vom Deutschlandticket?

Es ist zu teuer, um etwas substanziell zu verändern. 49 Euro bzw. jetzt 58 Euro sind für viele Familien und Geringverdiener zu viel. Deutlich weniger Menschen steigen auf den ÖPNV um, als das beim 9-Euro-Ticket der Fall war. Das hat gezeigt, dass eine Verkehrswende möglich ist, wenn der Preis stimmt. Aber es geht zumindest in die richtige Richtung.

### Welche Ideen würden Sie umsetzen?

Eine Steuerreform im Verkehr: Das Dieselpriileg abschaffen, das Dienstwagenprivileg reformieren, eine Kerosinsteuer einführen. So würden die wahren Kosten von Mobilität sichtbar. Ein Tempolimit wäre wichtig. Es würde sich sofort auf unsere Emissionen auswirken. Aber in unserer Autofahrernation sind die Vorbehalte gegen solche Veränderungen sehr groß. Nur: Wenn wir so weitermachen, verlieren wir den Anschluss.

### Autokonzern klagen über zu viele Umweltauflagen, beteuern, sie seien die Transformation längst angegangen. Stimmt das?

Da ist etwas dran. Deutsche Autokonzern investieren massiv in E-Mobilität – aber viel zu spät und meist nur auf politischen Druck. Gleichzeitig lobbyieren sie gegen schärfere CO<sub>2</sub>-Grenzwerte. Das ist widersprüchlich. Sie könnten immer noch deutlich mehr machen. Die Politik muss klarere Signale setzen – verlässliche Förderung, aber auch klare Grenzen.

### Von dort kommen andere Signale. Bundeswirtschaftsministerin Katherina Reiche hat die aktuellen Klimaziele infrage gestellt: Wenn Deutschland bis 2050 klimaneutral würde, reiche das. Fünf Jahre später als aktuell vorgegeben.

Das halte ich für grundfalsch. Der Satz wirkt harmlos, aber sie stellt damit Klimaziele infrage, die vor mehr als einem Jahrzehnt vereinbart wurden. Das ist hochproblematisch, weil wir damit ein Einfallstor dafür schaffen, dass fossile Geschäftsmodelle noch länger genutzt werden.

### Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder hat kürzlich einen Expertenrat ins Leben gerufen

### mit dem Ziel, Klimaschutzmaßnahmen für den Verkehrssektor zu entwickeln. Hat man Sie gefragt, ob Sie Mitglied werden?

Nein, das ist auch in Ordnung. Ich bin bereits im Sachverständigenrat für Umweltfragen der Bundesregierung. Dort haben wir uns ausführlich mit Stadtmobilität und der Verkehrswende beschäftigt und Empfehlungen erarbeitet. Es gibt viele andere exzellente Expertinnen und Experten, die dort sicher gute Arbeit leisten.

### Was halten Sie von dem neuen Expertenrat?

Die Erkenntnisse sind schon da. Wir haben kein



## Claudia Kemfert

**Claudia Kemfert** leitet seit April 2004 die Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) in Berlin und ist Professorin für Energiewirtschaft und Energiepolitik an der Leuphana Universität Lüneburg. Zuvor war sie Professorin für Energieökonomie und Nachhaltigkeit an der Hertie School of Governance (bis 2019) sowie von 2004 bis 2009 Pro-

fessorin für Umweltökonomie an der Humboldt-Universität zu Berlin. 2016 wurde Kemfert in den Sachverständigenrat für Umweltfragen beim Bundesumweltministerium berufen. Zuvor beriet sie bereits EU-Präsident José Manuel Barroso. Sie engagiert sich in zahlreichen Beiräten von Forschungsinstitutionen, Bundes- und Landesministerien sowie der EU-Kommission.

## „Natürlich ist individuelle Verantwortung wichtig. Aber wenn Unternehmen weiter Milliarden mit fossilen Geschäften verdienen, finden viele Menschen das unfair.“

Erkenntnisproblem, sondern ein Umsetzungsproblem. Wir wissen seit Jahrzehnten, was wir tun müssen, damit unser Verkehrssektor nachhaltiger wird. Ein weiterer Expertenrat wird daran wenig ändern – die Politik ist hier gefordert.

**In der aktuellen Bundesregierung haben wir einen Umweltminister, der zuvor als Ostbeauftragter tätig war. Bringt er aus Ihrer Sicht die richtigen Kompetenzen für das Amt mit?**

Carsten Schneider ist eines der erfahrensten Kabinettsmitglieder. Seine Erfahrung als Ostbeauftragter ist ein Vorteil: Er kennt die Herausforderungen struktureller Transformationen. Das ist für die ökologische Transformation der Wirtschaft wertvoll. Die fachliche Kompetenz kann er durch sein hervorragend aufgestelltes Ministerium einbringen. Außerdem gibt es mit Jochen Flasbarth einen Staatssekretär, der seit Jahrzehnten tief im Thema steckt. Ich würde mich freuen, wenn der Bundesumweltminister standhält.

**Zweifeln Sie daran?**

Wir sehen, dass alte Grabenkämpfe wieder aufkommen. Dass Wirtschaftsministerin Reiche die Erneuerbaren-Ziele kritisiert, ist ein direkter Angriff auf Schneiders Politikfeld. Der Umweltminister ist dafür zuständig, dass die Klimaziele eingehalten werden und muss sich jetzt schon in entsprechende Konfliktsituationen mit seiner eigenen Koalitionspartnerin begeben. Da wünsche ich ihm einen geraden Rücken.

**Sie wurden auch einmal im Schattenkabinett als Energieministerin gehandelt. Reizt es Sie, in die Politik zu gehen?**

Nein, meine Hauptkompetenz liegt seit Jahrzehnten darin, wissenschaftliche Erkenntnisse zu erarbeiten. Die Politik funktioniert nach ganz anderen Gesetzmäßigkeiten. Viele, die aus der Wissenschaft in die Politik gegangen sind, sind früher oder später gescheitert. Ich glaube, man kann in der Politik nur erfolgreich sein, wenn man sich über viele Jahre vernetzt hat.

**In einer Ihrer Podcastfolgen haben Sie eine Studie besprochen, nach der 53 Prozent der Men-**

**schon sich selbst in der Verantwortung für die Klimakrise sehen. Vor vier Jahren waren es noch fast 70 Prozent. Wie kommt es zu diesem Rückgang?**

Einerseits wurde diese Studie während des Bundestagswahlkampfes gemacht und da spielte der Klimaschutz leider so gut wie gar keine Rolle. Kaum ein Medienvertreter hat danach gefragt. Andererseits sind die Menschen von den ständigen Krisen erschöpft. Und dann wirken noch Desinformationskampagnen, die den Menschen einreden, sie seien nicht das Problem. Natürlich ist die individuelle Verantwortung ein wichtiger Baustein. Aber wenn gleichzeitig Unternehmen weiter Milliarden mit fossilen Geschäften verdienen, fühlen sich viele Menschen unfair behandelt. Das macht es schwieriger, demokratische Mehrheiten für Klimaschutz zu organisieren.

**Bilden Medien das Thema Nachhaltigkeit ausreichend ab?**

Nachhaltigkeit – und die Frage, wie nachhaltige Mobilität funktionieren kann – das kommt aus meiner Sicht wirklich zu kurz. Wir brauchen noch viel mehr positive Erzählungen aus Städten wie Paris oder Kopenhagen, in denen der Stadtverkehr schon gut funktioniert. Begleiten Sie doch dort einmal die Menschen für eine Geschichte. Sie werden lernen, dass es sozial so viel gerechter ist, wenn der ÖPNV preiswert ist. Die Stadt ist sauberer und grüner, die Menschen haben weniger Probleme mit ihrer Gesundheit.

**Wir haben in diesem Gespräch mehrere Male den Begriff Nachhaltigkeit verwendet. Wird er zu inflationär verwendet?**

Wir sollten zumindest genau definieren, was wir damit meinen. Viele Menschen verstehen darunter, dass wir für zukünftige Generationen eine lebenswerte Umwelt und ein funktionierendes Wirtschaftssystem erhalten wollen. Und mit dieser Definition bin ich einverstanden.

→ **Catalina Schröder** arbeitet als freie Reporterin unter anderem für die Zeitschrift *Impulse*, die *Zeit* und Deutschlandradiokultur.

### VERKEHRS- WENDE?

# 40

Prozent der Menschen in deutschen Metropolen nutzen das Auto, im ländlichen Raum sind es über 90 Prozent.

# 1,6

Millionen E-Autos fahren aktuell auf deutschen Straßen. Eigentlich sollten es bis 2030 zehn Millionen sein.

# 50

Prozent der Stadtbusse in Deutschland sollen bis 2030 elektrisch fahren. Aktuell sind es 9,6 Prozent.