



Das WZB in den Medien Nr. 76/2020

3. Juni 2020

Printmeldungen

„Wissenschaftliche Wahrheit und politische Verantwortung“
Gastbeitrag von Mitja Sienknecht: Neue Zürcher Zeitung, 3. Juni 2020

„Flatrate fürs Fahrrad“
Andreas Knie zitiert in: Süddeutsche Zeitung, 3. Juni 2020

„Berlin dreht am Rad“
Andreas Knie zitiert in: Berliner Morgenpost, 3. Juni 2020

„Verschärfte soziale Ungleichheit“
WZB erwähnt in: Neues Deutschland, 3. Juni 2020

Online-Medien

„Wie die Deutschen die Familie sehen“
Beitrag von Jan Wetzel in: goethe.de, Juni 2020

„Das Verkehrsmittel der Stunde“
Andreas Knie zitiert in: spiegel.de, 2. Juni 2020

„Viel Platz nach Corona“
Andreas Knie zitiert in: sn.at, 16. Mai 2020

„Krasser Trend in Corona-Zeiten: Frauen wollen wieder zurück an den Herd“
Jutta Allmendinger erwähnt in: express.de, 2. Juni 2020

„Warum sind so wenige Expertinnen in der Debatte sichtbar?“
Jutta Allmendinger erwähnt in: tagesspiegel.de, 30. Mai 2020

„Verkehr: Vor der City-Maut kommen höhere Parkgebühren“
WZB erwähnt in: berliner-zeitung.de, 2. Juni 2020

„Bringt Krise Nachteile für Frauen?“
WZB erwähnt in: NWZ online, 3. Juni 2020

Seite: 8 bis 8
Ressort: Meinung und Debatte
Rubrik: Zürich
Weblink: <http://www.nzz.ch/>

Mediengattung: Tageszeitung
Auflage: 68.779 (verkauft) ¹ 96.109 (verbreitet) ¹
Reichweite: 0,250 (in Mio.) ²

¹ WEMF Auflagenbulletin 2019

² MACH Basic 2020-1

Wissenschaftliche Wahrheit und politische Verantwortung

Es ist nicht die Wissenschaft, die Politik macht. Politische Verantwortung heisst, sich nicht hinter der Wissenschaft zu verstecken, sondern sich den in diesem System diskutierten unbequemen Fragen zu stellen. Gastkommentar von Mitja Sienknecht und Antje Vetterlein

Die heftige Auseinandersetzung zwischen der «Bild»-Zeitung und dem deutschen Virologen Christian Drosten wie auch die anhaltenden sogenannten «Hygiene-Demos» zeigen, wie stark die Wissenschaft momentan in die Verantwortung genommen wird. Während in der «Bild» der Versuch unternommen wird, den zum «Kanzlerinnenflüsterer» hochstilisierten Virologen über einen angeblichen Statistikfehler in seiner vorläufigen Studie zu entthronen, verwechseln Teile der Bevölkerung Politik und Wissenschaft und konstruieren sie als gemeinsame Elite, die die Unmündigkeit des Bürgers ausnutzen möchte.

Wenn Virologen auf Transparenten aufgefordert werden, ihre «Ämter» niederzulegen, wird klar, dass der Wissenschaft politische Macht zugeschrieben wird, die sie nicht besitzt. Es ist daher höchste Zeit, über das Verhältnis von Politik und Wissenschaft zu sprechen. Der Soziologe Niklas Luhmann argumentierte, unterschiedliche gesellschaftliche Systeme erfüllten verschiedene Funktionen. Die Politik trifft kollektiv verbindliche Entscheidungen und übernimmt politische Verantwortung, die Wissenschaft gewinnt Erkenntnisse und strebt nach Wahrheit.

Die Kommunikation innerhalb der Systeme ist dabei durch binäre Codes organisiert: Im Politiksystem ist die Kommunikation entlang der Unterscheidung zwischen Macht/Ohnmacht beziehungsweise Regierung/Opposition strukturiert. Das bedeutet, dass Politiker danach streben, sich Macht in Form von politischen Ämtern anzueignen. Der zentrale Code im Wissenschaftssystem ist Wahrheit/Unwahrheit, er spielt in der Politik normalerweise keine dominante Rolle. Politik und Wissenschaft sind zwei unabhängige Systeme. Sie können allerdings in Austausch treten, etwa in

Form von wissenschaftlicher Beratung, auf deren Grundlage politische Entscheidungen getroffen werden.

Zwei Eigenschaften der jetzigen Krisensituation erschweren die Verbindung zwischen Politik und Wissenschaft: erstens die Zeitdimension und zweitens die Reichweite der Pandemie. Während zum einen die Politik jetzt dringender denn je auf die Fachkenntnisse der Wissenschaft angewiesen ist («what you can measure, you can manage»), ist die Wissenschaft weit davon entfernt, abschliessende Daten präsentieren zu können, wie gerade die umstrittenen unterschiedlichen Ergebnisse von Studien zur Corona-Infektions-Rate von Kindern zeigen. Es handelt sich um eine Krise in Echtzeit: Aufgrund der Neuartigkeit dieses Virus gibt es keinen gesicherten Erkenntnisstand, auf dessen Grundlage politische Entscheidungen getroffen werden könnten.

Es ist für die Wissenschaft zudem charakteristisch, ja sogar konstitutiv, dass sie keine abschliessenden Wahrheiten produzieren kann. Anders als in der Politik ist die Revision einer Position in der Wissenschaft eben gerade kein Ausdruck von Schwäche, sondern Alltagsgeschäft. Forschungsergebnisse lassen unterschiedliche Interpretationen zu, und die Beratung von Politikern bleibt entsprechend kontingent. Es ist die Rezeption wissenschaftlicher Informationen im politischen System, auf die es ankommt.

Diese Entscheidungssituation unter Unsicherheit wird zum anderen erschwert durch die weitreichenden Auswirkungen der Pandemie. Nahezu alle gesellschaftlichen Gruppen sind von den Massnahmen zur Eindämmung der Pandemie negativ betroffen, was es für die Politik besonders schwierig macht, die verschiedenen Interessen zu bün-

deln und adäquat zu adressieren. Ist es wichtiger, die Wirtschaft hochzufahren, oder sollten Kinder wieder in die Schule gehen? Was ist mit häuslicher Gewalt, gestiegenen Suizidraten? Was mit der Existenzbedrohung kleiner Unternehmen und unseren Freiheitsrechten? Dies sind nicht nur Verteilungsfragen, sondern Wertekonflikte. Zugespielt könnte man fragen: Wie viel Freiheitsrechte ist ein Menschenleben wert?

In dieser Situation besteht die politische Verantwortung darin, unter Berücksichtigung wissenschaftlicher Informationen zwischen gesellschaftlichen Interessen und Werten abzuwägen, Entscheidungen zu kommunizieren und zu rechtfertigen. Warum spielt die Fussball-Bundesliga wieder, während Schulen und Kitas nur im Notbetrieb laufen? In Demokratien müssen politische Entscheidungen immer Gegenstand von Auseinandersetzung und kritischem Nachfragen bleiben. Politische Verantwortung heisst, sich nicht hinter der Wissenschaft zu verstecken, sondern sich diesen unbequemen Fragen zu stellen – sprich: Politik zu machen.

Die momentane Krise lässt die Grenzen zwischen beiden Systemen scheinbar verschwimmen, so dass man den Eindruck gewinnen könnte, die Wissenschaft steuere die Politik. Dies ist mitnichten der Fall. Entscheidungen werden in der Politik getroffen, aber es gilt sie auch entsprechend zu kommunizieren.

Antje Vetterlein ist Professorin für Global Governance an der Universität Münster und Associate Professor an der Copenhagen Business School; **Mitja Sienknecht** forscht an der Universität Münster und am **Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB)**.



Wörter:

615

Urheberinformation:

Alle Rechte vorbehalten. © NZZ-Mediengruppe

© 2020 PMG Presse-Monitor GmbH

Autor: ANDREAS JALSOVEC
Seite: 18
Ressort: Wirtschaft
Ausgabe: Hauptausgabe

Mediengattung: Tageszeitung
Auflage: 138.493 (gedruckt)¹ 143.958 (verkauft)¹
 147.059 (verbreitet)¹
Reichweite: 0,565 (in Mio.)²

¹ von PMG gewichtet 4/2020

² von PMG gewichtet 7/2019

Flatrate fürs Fahrrad

Wer etwa ein E-Bike nicht gleich kaufen will, kann sich auch erst mal eines leasen. Noch ist der Markt klein – aber die Corona-Pandemie sorgt gerade für einen Boom

VON ANDREAS JALSOVEC

München – André Illmer ist natürlich auch Kunde seines eigenen Unternehmens. Vor ein paar Jahren, erzählt der Deutschland-Chef des niederländischen Fahrradabo-Anbieters Swapfiets, habe er sich ein Rennrad gekauft, mit dem er oft am Wochenende unterwegs sei. Für die Wege in der Stadt jedoch benutze er stets ein Abo-Fahrrad seiner Firma: „Das eine schließt das andere nicht aus“, sagt Illmer.

Wie viele der Swapfiets-Kunden neben dem Leihfahrrad auch noch ein eigenes Rad besitzen, ist offen. Die Zahl derjenigen aber, die auf einem der Abo-Fahrräder mit dem blauen Vorderreifen durch deutsche Städte strampeln, ist in den vergangenen Wochen deutlich gestiegen. „Die Nachfrage ist derzeit enorm, vor allem in Großstädten“, sagt Illmer. Grund dafür ist nicht nur der nahende Sommer. Auch die Corona-Pandemie bringt viele Menschen dazu, sich aufs Rad statt in Busse und Bahnen zu schwingen.

Davon profitiert nicht nur der Fahrrad-Handel. Die Anbieter von Fahrrad-Abos merken es ebenfalls. Man habe das Frühjahrskontingent wesentlich schneller vermietet, als geplant, heißt es etwa bei der Paderborner Firma Smafo, die E-Bikes im Abo verleiht: „Momentan gibt es bei uns eine Warteliste“, sagt ein Firmensprecher. Und auch der Münchner Anbieter Rebike Mobility, der die Internet-Plattform ebike-abo betreibt, meldet: Die Nachfrage übertreffe deutlich die Erwartungen.

Der Markt für Fahrrad-Abonnements ist jung – und noch klein. Doch die Folgen der Pandemie geben ihm einen Schub. Anders als herkömmliche Leihräder, die man meist nur kurz nutzt, mietet man ein Abo-Rad für längere Zeiträume von einem Monat bis zu einem Jahr und

zahlt dafür einen festen monatlichen Preis. Pionier für das Modell war Swapfiets. Seit 2018 ist das niederländische Unternehmen in Deutschland aktiv. Heute hat es 40 000 Abonnenten in 30 Städten. Die meisten von ihnen nutzen herkömmliche Räder, von denen die Firma zwei Modelle im Angebot hat. In Karlsruhe, München und Münster bietet sie seit Kurzem auch ein E-Bike im Abo an. Weitere Städte sollen folgen.

Das dürfte auch nötig sein, denn die Konkurrenten setzen ausnahmslos auf Markenräder mit Elektroantrieb. Im Laden kosten die schnell um die 3000 Euro. Man wende sich daher vor allem auch an Kunden, „die erst einmal ausprobieren wollen, ob ein E-Bike etwas für sie ist“, sagt Melanie Maier von Rebike Mobility – etwa, um damit zur Arbeit zu fahren oder einfach, um es im Sommer für Ausflüge zu nutzen. „Der Abo-Markt für E-Bikes ist ein Ausprobier-Markt“, sagt auch der Berliner Mobilitätsforscher **Andreas Knie**. Die Kunden wollten ein hochwertiges Rad testen, es aber nicht gleich kaufen. Knie rechnet damit, dass in Deutschland bald jedes zweite Fahrrad ein E-Bike ist. „Das Abo-Modell senkt die Zugangshürde zu diesem Markt“, sagt der Verkehrsforscher.

Gerade für jüngere Leute sei ein Marken-E-Bike oft eine „wirtschaftliche Herausforderung“, sagt auch ein ADAC-Sprecher. Der Verkehrsclub hat gerade deutschlandweit ein eigenes Abo-Modell für E-Bikes gestartet – als Möglichkeit, „diese Räder günstig und sorgenfrei zu fahren“.

Tatsächlich erstehen die Kunden mit dem Abo ein Komplettpaket: Sie sollen einfach nur fahren können – und sich sonst um nichts kümmern müssen. Im Abo-Preis sind daher Reparaturen und

Wartung enthalten, auch gegen Diebstahl sind die Räder versichert. Je nach Anbieter liegt die Selbstbeteiligung bei 60 bis 250 Euro. Der Preis für die Räder variiert je nach Laufzeit: Je länger man mietet, desto günstiger wird es. Umgekehrt kosten kürzere Abos mehr: Wer nur ein Vierteljahr fährt, zahlt bis zu 159 Euro im Monat. Hinzu kommt meist eine Einrichtungsgebühr für das Rad. Die Kündigungsfrist beträgt in der Regel einen Monat zum Abo-Ende. Wer das Rad länger behält, kann danach monatlich kündigen.

Beim Anbieter Rebike Mobility werden die Räder anschließend generalüberholt und über eine eigene Internet-Plattform gebraucht verkauft: „Das ist wie der Jahreswagen beim Auto“, sagt Melanie Maier. Was man bisher nur vom Kfz-Markt kenne, sei nun auch beim Fahrrad angekommen, bestätigt Verkehrsforscher Knie. Er ist überzeugt, dass sich der Abo-Markt für Fahrräder „künftig dynamisch entwickeln wird“. So könnte es etwa Abos mit wechselnden Rädern geben: mal ein E-Bike, mal ein Rennrad. Voraussetzung für einen Erfolg seien aber gute Radwege.

Ähnlich sieht man es beim Allgemeinen Deutschen Fahrradclub: Abo-Räder seien eine „tolle Option“, etwas Neues auszuprobieren, „ohne sich gleich langfristig zu binden“, sagt eine Sprecherin. Einziger Flaschenhals sei die „völlig unterdimensionierte Fahrrad-Infrastruktur“. Sie müsse schnell ausgebaut werden, „damit der neue Fahrradboom auch sicheren Platz zum Fahren hat.“

Ein E-Bike kostet schnell bis zu 3000 Euro – zum Ausprobieren ist ein Abo erst mal günstiger

Damit der Rad-Boom langfristig ein Erfolg wird, braucht es auch genügend gute Wege

Das kosten Fahrrad-Abos

Anbieter	Anzahl verschiedener Modelle	Abo-Laufzeiten / Kosten pro Monat	Gebühr für Einrichtung
ADAC e-Ride	11 E-Bike-Modelle (bei Partnern in 20 Städten verfügbar)	3 Monate / ab 119 Euro ¹ 6 Monate / ab 89 Euro 12 Monate / ab 59 Euro	98 Euro ²
ebike-abo	20 E-Bike-Modelle (werden bundesweit per Spedition geliefert)	3 Monate / ab 139 Euro 6 Monate / ab 119 Euro 12 Monate / ab 99 Euro	99 Euro ³
Smafo	1 E-Bike-Modell (in drei Städten verfügbar)	1 Monat / 68 Euro 12 Monate / 48 Euro	keine
Swapfiets	1 E-Bike-Modell (in drei Städten verfügbar) 2 herkömmliche Rad-Modelle (in 30 Städten verfügbar)	1 Monat / 75 Euro 1 Monat / ab 16,50 Euro ⁴	15 Euro ⁵ 15 Euro ⁵

¹⁾ Alle Abos 10 Euro günstiger für ADAC-Mitglieder; ²⁾ entfällt für ADAC-Mitglieder; ³⁾ für Einrichtung und Transport des Rads zum Kunden;

⁴⁾ für Studenten und Auszubildende zwei Euro weniger; ⁵⁾ entfällt bei Abschluss eines Jahresabos, Quelle: SZ-Recherche, Angaben der Anbieter

Abbildung: Auf zwei Rädern zur Arbeit: Viele meiden derzeit den Nahverkehr und steigen lieber aufs Rad. Foto: Julian Stratenschulte/dpa

Wörter: 746

Urheberinformation: DIZdigital: Alle Rechte vorbehalten – Süddeutsche Zeitung GmbH, München

Seite: 11
 Ressort: Lokales
 Mediengattung: Tageszeitung
 Jahrgang: 2020

Nummer: 0
 Auflage: 64.323 (gedruckt)¹ 61.979 (verkauft)¹
 63.649 (verbreitet)¹
 Reichweite: 0,276 (in Mio.)²

¹ von PMG gewichtet 4/2020

² von PMG gewichtet 7/2019

Berlin dreht am Rad

Nie war das Fahrrad so wertvoll wie in diesen Zeiten. Das beweisen am Weltfahrradtag auch neue Zahlen

Christian Latz

Bei Fahrradläden in Berlin sind die vielen Menschen vor der Tür aktuell nicht nur eine Folge der Abstandsregeln. Sie sind auch Ausdruck von etwas Anderem: Die Geschäfte laufen richtig gut. Der Trend zum Fahrrad vollzieht sich bereits seit mehreren Jahren. Nun hat die Corona-Pandemie ihm neues Tempo verliehen. Genau das wollen auch die Vereinten Nationen mit dem Weltfahrradtag an diesem Mittwoch erreichen. In diesem Jahr findet er unter bislang nicht gekannten Bedingungen statt: Noch nie hat die Fortbewegung mit Pedalantrieb so viel Aufmerksamkeit erhalten, plötzlich steigen auch Menschen auf den Sattel, die zuvor nicht auf die Idee gekommen wären. Zugleich entstehen neue, sichere Radwege. Effekte, die den Aufstieg des Fahrrads im Berliner Verkehr beschleunigen. Denn noch hat das Velo längst nicht das Potenzial ausgeschöpft, das Mobilitätsforscher in ihm sehen.

Die neue Lust am Rad zeigen nun auch Berliner Verkehrsdaten. Seit Beginn des Corona-Lockdowns am 16. März registrierten die Messstellen 4.157.322 Radfahrer. Bereinigt um die Werte der Oberbaumbrücke, an der wegen einer Baustelle aktuell nicht gezählt wird, sind das gut 430.000 Personen mehr als im Vorjahreszeitraum. Ein Wachstum von knapp zwölf Prozent.

„Trotz Arbeiten im Homeoffice, geschlossenen Schulen und Kitas wird das Rad weiterhin öfter genutzt“, sagt Lisa Feitsch, Sprecherin des Fahrradverbands ADFC Berlin. Mit den Lockerungen der Corona-Maßnahmen erwarte man, dass noch mehr Menschen umsteigen. „Dieser Trend“, so Feitsch, „ist eine deutliche Botschaft an die Politik, zügig das Mobilitätsgesetz umzusetzen, sichere Radwege einzurichten und dem Fahrrad mehr Platz im öffentlichen Raum zu geben.“

Mit der Forderung stößt die Radfahr-

lobby in der Verkehrsverwaltung auf offene Ohren. „Weltweit zeigen Metropolen, dass der Umstieg aufs Fahrrad in vollem Gange ist“, sagte Verkehrssenatorin Regine Günther (Grüne). „Das ergibt Sinn, denn Fahrradfahren ist gesund und besonders stadtverträglich.“ Nun gehe es darum, Radfahren durch den Ausbau der Infrastruktur sicher zu machen. Berlin nehme dabei gerade jetzt Fahrt auf, so Günther.

Berliner holen auch ihre alten Räder aus den Kellern

Über die Zahlen freuen sich die Fachgeschäfte und Werkstätten: „Wir haben wahrscheinlich nicht nur einen Nachholeffekt, sondern wir erleben einen echten Fahrradboom, der mit Corona zusammenhängt“, sagt Dirk Sexauer, Geschäftsführer des Verbundes Service und Fahrrad (VSF). Der Branchenverband vertritt bundesweit Fahrradhändler sowie Radhersteller. Die Branche ging mit breiter Brust in die Saison. Dann kam Corona. Jäh seien die Aufträge weggebrochen, sagt der Verbandsgeschäftsführer. Aber schnell habe sich die Situation gebessert. Auch wer sich lange nicht mehr auf den Sattel geschwungen hatte, sieht plötzlich im Fahrrad eine Alternative. „Da kommen Menschen in den Laden, die sich das jetzt wegen Corona überlegen“, sagt Sexauer. Händler berichteten ihm von alten Schätzen, die jahrelang im Keller gestanden hätten. Nun landeten sie in der Werkstatt. Die Fahrradbranche blickt deshalb positiv in die nahe Zukunft. Trotz lockdownbedingten Einbruchs erwartet mehr als die Hälfte der Betriebe einen Umsatz auf Vorjahresniveau oder darüber, ergab eine Umfrage vom VSF, dem Zweirad-Industrie-Verband und dem Bundesverband Zukunft Fahrrad.

Mobilitätsforscher **Andreas Knie** vom

Wissenschaftszentrum Berlin hingegen kann die positiven Meldungen bislang nur bedingt teilen. „Einen Boom würde ich es noch nicht nennen.“ Dennoch ändere sich die Wahrnehmung. Dazu trügen besonders die Pop-up-Radwege bei. „Das ist eine Verkehrsrevolution, die über Nacht geschaffen wurde“, sagt Knie. „Die Bedeutung des Fahrrads wird dadurch verbessert.“ Am Kottbusser Damm und am Halleschen Ufer seien nun mehr Menschen auf ihren Rädern unterwegs. Insgesamt liefen die tatsächlichen Nutzungszahlen der neuen Aufmerksamkeit aber noch hinterher.

Das Fahrrad, so Knie, sei noch kein Massenverkehrsmittel. Es gebe jedoch einen kontinuierlichen Trend. „Die Zahl der Radfahrer steigt und ist ein stetig wachsender Faktor im Stadtverkehr.“ Aktuell sieht der Experte die zusätzlichen Radfahrer eher vom Auto als aus Bussen und Bahnen umsteigen. „Autofahren wird mit steigender Zahl der Einpendelnden nicht mehr so bequem. In der Innenstadt ist man da mit dem Fahrrad viel schneller.“

Berlin verzeichne auch langfristig eine Zunahme an Radfahrern, erklärt der Verkehrsexperte. „Wir haben einen deutlichen Anstieg der Ganzjahresfahrenden.“ Dies liege jedoch auch an den zuletzt extrem milden Wintern. Laut der bislang neuesten Daten zur Wahl der Verkehrsmittel nutzten die Berliner 2018 auf 18 Prozent aller Wege das Fahrrad. 2013 waren es noch fünf Prozent weniger. Knie sieht noch deutliches Wachstumspotenzial. „Berlin kann einen Radverkehrsanteil von rund einem Drittel aller Wege pro Jahr schaffen. Im Sommer auch deutlich über 40 Prozent.“ Notwendig sei dafür ein gute Infrastruktur. „Wenn man dem Rad mehr Platz einräumt, dann kann man auch mehr Radfahrer auf den Straßen sehen.“

Abbildung: Das Fahrrad ist so beliebt wie nie zuvor. Denn die Ansteckungsgefahr ist gering, und in der Hauptstadt entstehen immer mehr Radwege.
Reto Klar

Fotograf: FUNKE Foto Services / Reto Klar / Funke Foto Services, BM

Wörter: 744

Autor: Hermannus Pfeiffer

Seite: 11

Ressort: Inland

¹ IVW 1/2020

Mediengattung: Tageszeitung

Auflage: 20.687 (gedruckt)¹ 20.044 (verkauft)¹
20.332 (verbreitet)¹

Verschärfte soziale Ungleichheit

Die Coronakrise sorgt für eine weiter wachsende Konzentration bei Vermögen und Einkommen

Die Folgen des Lockdowns treffen die Bundesbürger unterschiedlich stark. Die ohnehin große Ungleichheit nimmt weiter zu – auch innerhalb der Mittelschicht.

Corona macht den Unterschied bei Einkommen und Vermögen in Deutschland. Der Lockdown und die Verunsicherung über die Entwicklung der Pandemie hinterlassen längst ihre Spuren.

Bei den Vermögen ist von Bedeutung, dass die Phase extrem niedriger Zinsen länger weitergehen wird und diese sogar noch sinken. Anleger und Sparer agieren in diesen Zeiten überwiegend »konservativ«. Dies ergab eine repräsentative Online-Umfrage im Auftrag der Bundesfinanzaufsicht Bafin, die auch für Verbraucherschutz zuständig ist. Die verbreitetsten Formen der Geldanlage sind demnach kaum verzinsten Sparbücher und Tagesgeldkonten. Die meisten Befragten können sich nicht einmal vorstellen, künftig ein höheres Risiko einzugehen, um eine positive Rendite erzielen zu können. Dagegen legen höhere Einkommensgruppen häufiger Geld in Wertpapieren an. Und die werfen im Schnitt deutlich höhere Renditen ab als ein Sparbuch – auch wenn der Kurssturz an den Börsen im März anderes vermuten lässt. Erfahrene oder gut beratene Anleger halten Aktien dauerhaft, und auf diese Weise werfen die Anteilscheine und andere Wertpapiere weit überdurchschnittlich hohe Renditen ab. Kursdellen führen dann lediglich zu virtuellen Verlusten. Oder zum preiswerten Kauf von Wertpapieren, deren Kurs gerade gefallen ist.

Für soziale Unwucht sorgen weiterhin Immobilien. Eigentümer profitieren, zumindest in den Städten und in günstigen Lagen auf dem Land, schon seit einiger Zeit von enormen Wertzuwächsen. So sind die Preise für Wohnimmobilien seit 2010 laut Bundesbank um rund 70 Prozent gestiegen, in Großstädten sogar um mehr als 100 Prozent. Insgesamt bleibt der Kreis der Wohlhabenden überschaubar. Nach der Bafin-

Umfrage sparen lediglich elf Prozent der Befragten 500 Euro im Monat oder mehr. Ganz unten auf der Skala finden sich dagegen 15 Prozent, die gar nicht sparen. Fast alle, weil sie zu wenig Geld dafür haben.

Corona verschärft solche langfristigen Trends noch, wie eine Studie der Postbank, deren Kunden meist aus der Mittelschicht kommen, jetzt ergab. »Zwar trifft die Krise sämtliche Bevölkerungsschichten, finanziell Bessergestellte sind allerdings eher in der Lage, Einbußen abzufedern und Verluste auszugleichen«, meint Karsten Rusch, Experte für Wertpapieranlagen bei der Postbank. Beschäftigte in den jetzt »systemrelevanten« Bereichen werden bekanntlich schlecht bezahlt. Insolvenzen und Entlassungen bedrohen vor allem Arbeiter in bestimmten Branchen. »Wer wenig Geld zum Sparen zur Verfügung hat, dem fehlen die finanziellen Reserven, um Geld langfristig etwa in Wertpapieren anzulegen«, erklärt Rusch. Gleichzeitig verlieren Ersparnisse auf dem Giro- oder Sparkonto durch die Inflation sogar an Wert.

Die soziale Unwucht beginnt bereits beim Einkommen. Mehrere Millionen Menschen sind in Kurzarbeit. Vor allem Beschäftigte in Klein- und Mittelbetrieben müssen mit 60 Prozent (mit Kind: 67 Prozent) des Nettolohns auskommen. Die von der Bundesregierung beschlossene Erhöhung auf 70/77 Prozent wird erst ab dem vierten Monat greifen. Zahlreiche Großkonzerne hingegen stocken das Kurzarbeitergeld ihrer ohnehin überdurchschnittlich bezahlten Beschäftigten auf 100 Prozent auf.

Ganzen mittelständisch geprägten Berufszweigen wie der Gastronomie, den Volkshochschulen oder dem Friseurhandwerk brachen im Lockdown komplett die Einnahmen weg. Mil-lio-

nen Kinder müssen wegen Schließung der Kindertagesstätten und Schulen von ihren oft berufstätigen Eltern betreut werden, was offenbar häufig mit herben Einkommensverlusten verbunden ist. Laut der Postbank-Studie traf die Krise Familien finanziell besonders hart: Während nur 18 Prozent der Single-Haushalte Verluste verzeichnen, haben 57 Prozent der Haushalte mit drei und mehr Personen Einbußen zu verkraften. Corona vergrößert zugleich die Lohnlücke zwischen Frauen und Männern. Schätzungsweise doppelt so viele Frauen haben ihre Arbeitszeit reduziert, um die Kinderbetreuung zu gewährleisten. »Da die ökonomischen Folgen der Krise noch lange spürbar sein werden, wird eine Rückkehr zur vorherigen Arbeitszeit wahrscheinlich nicht für alle möglich sein«, befürchtet der DGB. Frauen mit geringerem Einkommen werden davon noch stärker getroffen als alle anderen. AkademikerInnen hingegen, die laut einer Untersuchung des

Wissenschaftszentrums Berlin wesentlich häufiger im Homeoffice arbeiten, können Arbeit und Kinderbetreuung besser vereinbaren und müssen ihre Arbeitszeit weniger reduzieren. Viele junge Familien haben aber bereits in normalen Zeiten ein eng kalkuliertes Budget. Wie das Statistische Bundesamt anlässlich der gerade zu Ende gegangenen »Aktionswoche Schuldnerberatung« ermittelte, lebt ein großer Teil der überschuldeten Personen, die Hilfe einer Beratungsstelle in Anspruch nahmen, mit mindestens einem unterhaltspflichtigen Kind im eigenen Haushalt. Insgesamt wendeten sich 2019 über 580 000 Personen an die Schuldnerberatungsstellen. »Gerade Kinder spüren, wenn ihre Eltern finanzielle Schwierigkeiten haben«, betont Roman Schlag, Sprecher einer Arbeitsgemeinschaft von

Wohlfahrtsverbänden und Verbraucherzentralen. Dies drückt sich nicht ausschließlich in der materiellen Ausstattung in der Familie aus, auch die Atmosphäre ist dort deutlich angespannter.

Sozialverbände, Gewerkschaften und Ökonomen befürchten in den kommenden Monaten eine weitere Zuspitzung. Der DGB schlägt dagegen unter anderem ein Programm für mehr Chancen-

gleichheit an Schulen vor – damit sich »Bildungsbenachteiligung und soziale Spaltung über die nächsten Generationen nicht weiter verschärfen«.

Abbildung:

Besonders Kinder in ärmeren Familien leiden unter Corona. Hilfsangebote gibt es für sie derzeit nur stark eingeschränkt. Foto: imago images/Sascha Montag

Wörter:

777

Autor: Emil Nefzger
Seite: 0
Rubrik: Mobilität
Mediengattung: Online News

Jahrgang: 2020
Nummer: 0
Visits (VpD): 10,61 (in Mio.)¹
Unique Users (UUPD): 4,34 (in Mio.)²

Weblink: <https://www.spiegel.de/auto/elektrische-motorroller-das-verkehrsmittel-der-stunde-a-ad7551a2-84cc-46c6-907f-01f06494c9c0>

¹ von PMG gewichtet 04-2020

² gerundet agof ddf Ø-Tag 2020-04 vom 05.05.2020, Gesamtbevölkerung 16+

Elektrische Motorroller

Das Verkehrsmittel der Stunde

In der Coronakrise steigen besonders viele Menschen ins Auto, dabei wären elektrische Motorroller das Verkehrsmittel der Stunde. Sie sind leise und umweltfreundlich - wo also ist das Problem?

In der Coronakrise erlebt der Individualverkehr ein unerwartetes Comeback. Weil der ÖPNV als Ansteckungsherd gilt, benutzen die Menschen vor allem in Ballungsgebieten nun wieder verstärkt andere Verkehrsmittel. Das Fahrrad erlebt eine neue Blüte - und das Auto.

Sechs Prozent der Haushalte ohne Pkw denken laut einer DLR-Umfrage über die Anschaffung eines Autos nach - besonders junge Städter können sich inzwischen wieder für diese Form der Fortbewegung erwärmen. Für die staugeplagten Städte ist das ein Problem. Verkehrsraum ist bereits heute knapp, gleichzeitig fallen vielerorts immer mehr Parkplätze weg. Die Verkehrswende könnte durch diesen Trend einen massiven Rückschlag erleiden.

Elektrische Motorroller als idealer Autoersatz

Die seit Wochen von der Politik diskutierte, mögliche Kaufprämie für Neuwagen wäre deshalb ein verkehrspolitischer Rohrkrepierer. Dabei gibt es ein Transportmittel, das einerseits Individualverkehr ermöglicht und gleichzeitig die Verkehrswende nicht gefährdet: elektrische Motorroller.

Mindestabstände einzuhalten ist auf ihnen kein Problem, sie brauchen beim Fahren und Parken aber nur einen Bruchteil des Platzes und der Energie eines Autos. Im urbanen Raum sind sie deshalb ein ideales Pendlerfahrzeug. "Gemessen an Transportleistung und Größe, ist der Motorroller das absolute Optimum", sagt Mobilitätsforscher **Andreas Knie**. Auch der ADAC sieht die Roller deshalb als ideales Fahrzeug für Strecken in Großstädten und deren Umland, die für das Rad oder den E-

Scooter zu weit wären.

Trotz steigender Nachfrage ein Nischenprodukt

So verwundert es nicht, dass die Nachfrage nach den Elektrofahrzeugen steigt. Bei Evecro, einem Händler für E-Roller verschiedener Marken, ist ein klarer Aufschwung erkennbar, erklärt Vertriebsleiter Swen Schilling. "Wir verkaufen seit Beginn der Coronakrise deutlich mehr E-Motorroller und haben zusätzlich spezielle Mietmodelle für Gastronomen und Hotels im Angebot, die extrem gut angenommen wurden." Auch die Hersteller Kumpan und Unu erklärten auf Nachfrage, derzeit eine verstärkte Nachfrage zu verzeichnen.

Trotz der vielen Vorteile steht der echte Durchbruch allerdings noch aus. "Die Verkaufszahlen elektrischer Motorroller steigen langsam, aber stetig um rund 20 Prozent pro Jahr - allerdings mit einem niedrigen Ausgangsniveau", sagt Mobilitätsforscher Knie.

Problem Nummer eins: Fehlende Ganzjahresfahrer und schlechtes Wetter

Das liegt auch am Wetter in Deutschland. Zwar lassen sich auch Motorroller mit Windschildern, speziellen Beindecken und wetterfester Kleidung theoretisch zum Ganzjahresmobil machen. In der Praxis sind Roller aber vor allem in Ländern mit milderem Winter verbreitet, wie beispielsweise in Italien.

Dabei ist eine Nutzung im Winter auch hierzulande erreichbar - das zeigt ein Blick aufs Fahrrad: Dort hat sich die Anzahl der Ganzjahresnutzer im Winter 2018/19 Knie zufolge verdoppelt, dies müsse auch beim Roller gelingen. "Erst wenn der Roller auch diesen Schritt schafft, ist er ein etabliertes Verkehrsmittel", glaubt Knie.

Problem Nummer zwei: 45 km/h reichen nicht mal im Stadtverkehr aus. Abgesehen vom Wetter gibt es politische Hürden auf dem Weg zum Massenmobil. "Das größte Problem ist die Beschränkung der kleinsten Rollerklasse auf eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h", sagt Kurt Sigl, Präsident des Bundesverbands Elektromobilität (BEM).

Dadurch werden die kleinen, besonders günstigen Roller, die man auch mit dem Autoführerschein fahren darf, sogar in der Stadt zum Verkehrshindernis. "Damit die Roller massentauglich werden, müsse man diesen Wert auf 60 km/h erhöhen", so Sigl. "Diese Änderung wird vom Verkehrsministerium und der Autoindustrie aber mit allen Mitteln blockiert."

Sigl sagt, Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer habe ihm bereits 2018 in einem Gespräch versichert, das Thema anzugehen. Passiert sei seitdem jedoch nichts. "Das Ministerium ist zu stark aufs Auto fokussiert. Erlaubt ist nur, was das Auto als Verkehrsmittel nicht gefährdet." Schnellere Motorroller, die keinen eigenen Führerschein erfordern, könnten bei vielen Menschen den Wunsch nach einem Pkw ablösen, glaubt Sigl.

Aus dem Bundesverkehrsministerium heißt es dagegen auf Anfrage, dass Vorgaben der EU umgesetzt werden müssten, Abweichungen von europarechtlichen Vorschriften seien nicht möglich. Man habe jedoch auch Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit, da der für die Roller nötige Führerschein der Klasse AM bereits ab 15 Jahren erworben werden könne.

Dass die Roller aber auch mit 45 km/h

Höchstgeschwindigkeit gefragt sind, zeigen die Sharing-Dienste, die es für diese Fahrzeuge inzwischen gibt. "In Hamburg oder Berlin kriegt man derzeit kaum einen freien Sharingroller", sagt Mobilitätsforscher Knie. "Das zeigt, dass das Modell funktioniert."

Problem Nummer drei: Hohe Einstiegspreise in die Elektro-Welt

Das wohl größte Problem der Fahrzeuge ist ihr Preis. Die E-Roller sind in der Anschaffung vergleichsweise teuer, solide Modelle mit Motoren von Bosch kosten ab 2500 Euro aufwärts, Premiummodelle wie die Vespa Elettrica oder die E-Schwalbe knapp dreimal so viel. Gerade für junge Menschen ist das viel Geld.

Dabei ist ein elektrischer Roller im Betrieb unschlagbar günstig, da die mechanische Komplexität im Vergleich zu einem Roller mit Verbrennungsmotor viel niedriger ist. Laut ADAC liegen die Wartungskosten entsprechend um bis zu zwei Drittel unter denen eines Benzin-Rollers.

Auch die laufenden Kosten sind gering. In einem ADAC-Test verschiedener Roller lag der Stromverbrauch zwischen 3,4 und 5,8 Kilowattstunden auf 100 Kilometer. Geht man von einem

mittleren Verbrauch von 4,5 Kilowattstunden und dem durchschnittlichen Strompreis von 30,85 Cent pro Kilowattstunde für Haushalte aus, kosten 100 Kilometer Fahrt gerade einmal 1,40 Euro.

Ein gleichwertiger Verbrenner wie die Vespa Primavera 50 verbraucht auf 100 Kilometer dagegen 2,9 Liter Benzin, bei einem Spritpreis von 1,20 Euro pro Liter kosten 100 Kilometer somit 3,48 Euro - und damit mehr als das Doppelte.

Das größte Problem ist also der Anschaffungspreis. "Eine Förderung wäre deshalb absolut richtig", sagt BEM-Präsident Sigl und verweist auf einen Vorreiter: "In München unterstützt die Stadt den Kauf eines E-Motorrollers mit bis zu 1000 Euro. So eine Kaufprämie muss in allen deutschen Großstädten verpflichtend eingeführt werden."

München fördert den Rollerkauf

Die Förderung ist bisher jedoch offenbar ein Einzelfall. Der Deutsche Städteverband, erklärte auf Anfrage, ihm seien derzeit keine ähnlichen Förderprogramme bekannt.

Dabei hat das Modell Münchens beinahe Vorbildcharakter. Denn wer dort

sein Altfahrzeug verschrotten lässt oder das neue mit Ökostrom lädt, bekommt sogar noch weitere Zuschüsse.

Ein Beispiel: Wer einen E-Roller für 2500 Euro kauft, hat nach diesem Modell Anspruch auf bis zu 1000 Euro Prämie. Die Förderung darf jedoch 25 Prozent des Nettopreises - das wären hier 2100,84 Euro - nicht überschreiten. Man bekommt also 525,21 Euro Zuschuss. Wer den neuen Roller nun nachweislich mit Ökostrom lädt, bekommt einen weiteren Bonus von 200 Euro. Wird zusätzlich ein Verbrenner-Pkw abgewrackt, erhält man weitere 1000 Euro Bonus, bei einem Verbrenner-Roller 500 Euro. Aus einem Preis von 2500 Euro werden so im Optimalfall 774,79 Euro.

Von einer flächendeckenden Prämie zur Förderung des sinnvollsten Individualverkehrsmittels in der Coronakrise muss man vermutlich noch lange träumen. Das Bundeswirtschaftsministerium wollte zur Möglichkeit bundesweiter Rollerkaufprämien keine Auskunft geben und verwies auf die laufenden Verhandlungen für ein Konjunkturprogramm.

Abbildung:

Leise, sauber, platzsparend: Elektrische Motorroller wären das Verkehrsmittel der Stunde, fristen bisher jedoch ein Nischendasein

Fotonachweis:

KSR-Group

Wörter:

1122

Mediengattung: Online News
Nummer: 4425757403

Visits (VpD): 3,59 (in Mio.)¹
Unique Users (UUPD): 2,29 (in Mio.)²

Weblink: <https://mobil.express.de/ratgeber/familie/krasser-trend-in-corona-zeiten-frauen-wollen-wieder-zurueck-an-den-herd-36735812>

¹ von PMG gewichtet 03-2020

² gerundet agof ddf Ø-Tag 2020-03 vom 02.04.2020, Gesamtbevölkerung 16+

Krasser Trend in Corona-Zeiten: Frauen wollen wieder zurück an den Herd

Köln - „Mein Mann ist besser im Geldverdienen, dafür kann ich besser kochen, auf dem Spielplatz smalltalken und ich liebe es tatsächlich zu bügeln – es ist also eine Win-Win-Situation“, schwärmt die Britin Alena Kate Pettitt.

Die Ex-Marketingmanagerin ist eine der Vorreiterinnen der „Tradwives“, der Rolle rückwärts zur Hausfrau. Ein Trend, für den in Großbritannien und den USA schon Tausende von Frauen ihre Karriereträume im Kräuterbeet begraben – und der in Corona-Zeiten auch in Deutschland erste Anhängerinnen findet. Was ist da los?

Traditionelle Geschlechterrollen wieder auf dem Vormarsch

Laut Studie des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung verbringen Frauen in Corona-Zeiten 36 Prozent mehr Zeit mit den Kindern als sonst. Bei Vätern sind es nur neun Prozent. Er ackert im Büro oder Homeoffice, sie schmiert Kindern die Brote, aber sich selbst Aufstiegschancen von der Backe. Das mag auf einen Großteil der Frauen zutreffen – andere sind die Doppelbelastung satt. Corona zeigt, dass plötzlich wieder tradierte Geschlechterrollen – ganz im Sinne der AfD – an Einfluss gewinnen können, wenn der Staat nicht gegensteuert. Laut aktueller „Playboy-Umfrage“ sehnen sich 80 Prozent (!) heutzutage nach einem „Versorger, der Verantwortung übernimmt“. Für knapp 70 Prozent der Frauen ist sein berufliches Einkommen wichtig bis sehr wichtig.

Mann verdient das Geld, Frau kümmert sich um die Kids

Der Soziologe Martin Schröder erklärt im Interview mit dem „Kölner Stadt-Anzeiger“: „Offenbar finden die meisten am anderen geschlechterstereotypen Verhalten irgendwie hot. Dazu gehört, dass der Mann das Geld nach Hause bringt und sich eher die Frau um die Kinder kümmert.“

Hier lesen Sie mehr: [Woran merkt man](#)

eigentlich, dass man ein Paar ist?

Die „glücklichen Hausfrauen“ zelebrieren ihre „freiwillige“ Rolle rückwärts begeistert im Netz. Bloggerinnen wie Pettitt präsentieren – in frisch gestärkter Schürze – Kuchenrezepte, geben unter dem Hashtag #lifehacks Omas Putztipp einen modernen Anstrich, hippe Mama-Bloggerinnen zerren ihre Kids vor die Kamera.

Drohende Altersarmut: Die fiese Rentenlücke

Natürlich gibt's auch diejenigen, die sich jetzt in Corona-Zeiten nicht freiwillig alleine um die Kinder kümmern und die volle Last des Homeschoolings tragen müssen. Aber sie tun es dennoch – und nehmen den Karriereknick in Kauf. Ist deren Ding, könnte man meinen. Aber wenn mit Renteneintritt die Altersarmut droht und Unterstützung benötigt wird, ist es eben keine individuelle Sache mehr.

Hier lesen Sie mehr: [Intime Geständnisse – 5 Gründe, warum Frauen fremdgehen](#)

Um drei Jahrzehnte sei der erreichte Fortschritt in puncto Gleichberechtigung zurückgeworfen, befürchtet Prof. **Jutta Allmendinger**, Präsidentin des Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung. Wenn es nach ihr ginge, müsste man das Ehegattensplitting sofort abschaffen, um Frauen aus der Hausfrauenrolle auf den Wirtschaftsmarkt zu drängen.

Das Alter macht einen Wiedereinstieg schwer

Doch auch die Soziologin gab diese Woche im Interview mit dem „Morgenmagazin“ zu bedenken, dass gerade viele 55- bis 60-Jährige absichtlich nicht

in den Jobmarkt zurückkehren, weil es zu schwierig ist, in Vollzeit reinzukommen und mit den Männern Schritt zu halten.

So wie die Kölnerin Maria S. (57, Name geändert). Sie sagt: „Erst bist du lange raus, dann bekommst du vom Arbeitsamt eine Weiterbildung bezahlt, bist auf dem Gebiet superfit. Derzeit ist es aber schwer, in den Markt zu kommen. Den Anschluss, um das alles digital zu wuppen, habe ich leider verpasst.“

Jetzt ist ihr Ziel, mit ihrem Lebenspartner zum Altar zu schreiten: „Damit ich rententechnisch abgesichert bin, falls ihm was passiert.“ Hat schon für so viele Frauen nicht geklappt. Rententechnisch auf den Mann verlassen – mehr Rolle rückwärts geht nicht.

Einen Gegentrend gibt es aber auch: Jetzt viel Geld machen

Corona fördert aber auch eine Gegenbewegung zutage: Frauen wollen sich – und ihre Familie – jetzt vermehrt absichern. „Wer weiß, ob mein Mann noch meine Rente mitfinanzieren kann?“

Hier lesen Sie mehr: [Milf und Mom – warum Männer auf Pornoseiten ausge-rechnet nach diesen Begriffen suchen](#) Solche Sätze hat Jobprofilerin Katrin Wilkens vor drei Jahren noch nicht gehört. In einem „Spiegel“-Gastbeitrag hofft sie jetzt auf einen „visionären Schub“. Denn in Sachen Job ist „Ich möchte etwas haben, für das ich brenne“ tatsächlich out.

Jetzt wollen viele Frauen einen Job, der „Geld bringt“, in einer „virensicheren Branche“, statt ein veganes Café eröffnen oder einer Yoga-Lehrerausbildung machen.

Anouk Susan sagt: „Denkt an eure Absicherung im Alter!“

Ich werde mich mit aller Kraft dafür einsetzen, dass wir keine Retraditionalisierung haben“, sagte Kanzlerin Angela Merkel kürzlich im Bundestag. Aus gutem Grund, wie Anouk Ellen Susan weiß. Die Kölner Coachin und Autorin („Upgrade Yourself“) schreibt derzeit einen Ratgeber über Frauen und Finanzen: „Frauen beschäftigen sich damit zu

wenig, auch, was die Altersvorsorge betrifft. Während knapp ein Drittel aller Männer monatlich 200 Euro zur Seite legt, sind das nur ein Fünftel bei den Frauen.“

Laut Statistischem Bundesamt wandele sich traditionelle Rollenmuster hierzulande nur langsam: „Auch von den jüngeren Frauen in Paargemeinschaften lebte 2014 rund ein Viertel überwiegend von den Einkünften Angehöriger“.

Susan legt Frauen deshalb dringend ans Herz, eine finanzielle Aufstellung vorzunehmen, einen Termin bei der Rentenkasse zu machen und sich ausrechnen zu lassen, wie viel sie für ein Auskommen im Alter ansparen müssen. Je früher man damit anfange, desto besser. Denn: „2018 betrug die Durchschnittsrente bei Frauen gerade mal 711 Euro.“

Abbildung:

Ich will wieder zurück ins alte Rollenklischee? Viele Frauen nehmen die Doppelbelastung in Corona-Zeiten gezwungenermaßen in Kauf, andere kapitulieren und wieder andere schließen sich sogar freudestrahlend der neuen Hausfrauenbewegung an. Das hat aber Folgen im Alter für sie. Foto: picture alliance/dpa.

Wörter:

883

Autor: Hatice Akyün
Rubrik: Politik

Visits (VpD): 2,54 (in Mio.)¹
Unique Users (UUpD): 1,72 (in Mio.)²

Mediengattung: Online News

Weblink: <https://www.tagesspiegel.de/politik/maenner-erklaren-corona-warum-sind-so-wenige-expertinnen-in-der-debatte-sichtbar/25872144.html>

¹ von PMG gewichtet 03-2020

² gerundet agof ddf Ø-Tag 2020-03 vom 02.04.2020, Gesamtbevölkerung 16+

Männer erklären Corona

Warum sind so wenige Expertinnen in der Debatte sichtbar?

In der Corona-Berichterstattung melden sich mehr Männer als Frauen zu Wort. Gibt es dafür eine Erklärung? Eine Kolumne.

Sat, 30 May 2020 18:00

"It's a man's world", schoss es mir immer wieder durch den Kopf, wenn ich die Corona-Berichterstattung verfolgt habe. Was ich bisher nur für ein Bauchgefühl hielt, hat eine Studie jetzt aber bestätigt: Das Institut für Medienforschung der Universität Rostock ermittelte im Auftrag der MaLisa Stiftung, dass bei der Aufklärungsarbeit rund um Corona eine Expertin auf vier Experten zu Wort kam.

Es wurden 174 Fernsehsendungen und etwa 80.000 Artikel mit Corona-Bezug untersucht. Das Ergebnis: 22 Prozent der TV-ExpertInnen und sieben Prozent der AutorInnen waren weiblich.

Selbst beim Thema Pflege, in der deutlich mehr Frauen als Männer arbeiten, waren es mit 83 Prozent die Männer, die sich als Experten äußern durften. Man ist fast dazu geneigt zu glauben, dass die Emanzipationsbewegung der 68er und der jahrzehntelange Kampf um Gleichberechtigung nur eine Fata Morgana war.

Als ich das Ergebnis der Studie in meinem Umfeld ansprach, sagte ein Bekannter: "Das liegt bestimmt daran, dass es nicht so viele Expertinnen auf diesem Gebiet gibt." Interessanter Punkt, dachte ich und schaute mal nach: In Deutschland beträgt der Frauenanteil bei ÄrztInnen 47 Prozent und in der

Virologie, Infektionsepidemiologie und Mikrobiologie 45 Prozent. Wäre das also geklärt.

Wer fühlt sich berufen, durch die Krise zu führen? Woran liegt es aber, dass Männer sich viel öfter berufen fühlen, durch Krisenzeiten führen zu wollen und uns die Welt zu erklären? Vor zwei Wochen habe ich hier an dieser Stelle darüber geschrieben, dass die Krise dazu führt, dass Frauen wieder in alte Rollenmodelle geworfen werden. Das habe ich nicht einfach so erfunden, sondern anhand von Statistiken erläutert und mit einem Zitat der Soziologin **Jutta Allmendinger** untermauert.

[Alle aktuellen Entwicklungen in Folge der Coronavirus-Pandemie finden Sie hier in unserem Newsblog. Über die Entwicklungen speziell in Berlin halten wir Sie an dieser Stelle auf dem Laufenden.]

Ich bekam Post von einem habilitierten Leser: "Sie haben offensichtlich Probleme mit der Rolle von Männern in der Gesellschaft. Fühlen Sie sich als Frau unterdrückt?" Er riet mir, ein Tagebuch zu kaufen und ihm meine persönlichen Befindlichkeiten anzuvertrauen. Wenn es darum geht, Fakten einzuordnen, werden Frauen also emotional. Interessanter Ansatz. Dabei könnte ich Ihnen auf Anhieb zehn prominente Beispiele nennen, warum das nicht stimmt.

Emotionen haben kein Geschlecht

Gehen Sie mal durch Ihren eigenen Familien- und Freundeskreis und machen Sie sich Ihre eigene Statistik. Sie werden sehen, dass Männer genauso oft emotional und Frauen genauso oft sachlich argumentieren, wie umgekehrt. Vielleicht sehen wir die Expertinnen nicht in der Öffentlichkeit, weil sie sich nicht in den Vordergrund drängen, weil es für sie schon anstrengend genug ist, sich im Beruf gegen ihre männlichen Kollegen durchsetzen zu müssen, immer wieder an die gläserne Decke zu stoßen und ihnen einfach die Lust darauf vergangen ist, sich als launig und emotional abstempeln lassen.

Männer sind vielleicht besser darin, sich zu verkaufen, der eine oder andere ist vielleicht auch besser im logischen Denken, aber dafür sind sie auch Weltmeister im Antäuschen. Frauen haben inzwischen gelernt, dass sie sich untereinander organisieren und im Team spielen müssen. Deshalb ist es ihnen auch nicht wichtig, wer von ihnen vorne stehen darf, sondern, dass sie es tun.

Und bevor mir wieder erboste Mansplaining-Zuschriften entgegenflattern, möchte ich zum Abschluss noch kurz erwähnen, dass es die britische Virologin June Almeida war, die in den 60er Jahren das Coronavirus überhaupt entdeckt hat und ihm seinen Namen gab.

Wörter:

574

Mediengattung: Online News

Visits (VpD): 0,116 (in Mio.)

Nummer: 4426825647

Weblink: <https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/vor-der-city-maut-kommen-hoehere-parkgebuehren-li.85502>

Verkehr : Vor der City-Maut kommen höhere Parkgebühren ,

Ein Tag Autofahren in der Berliner Innenstadt soll fast neun Euro kosten. Das stößt auf Kritik – aber auch auf Zustimmung.

Stau auf der Leipziger Straße in Mitte. Auch sie läge im mautpflichtigen Gebiet.

Foto:

Imago/Dirk Sattler

Berlin Weniger Lärm, weniger Abgase, weniger Unfälle, dafür mehr Lebensqualität und mehr Geld für den öffentlichen Verkehr. Mit einer City-Maut könnten viele erstrebenswerte Ziele erreicht werden, heißt es in einem Diskussionspapier, das vor kurzem vom **Wissenschaftszentrum Berlin** herausgegeben wurde. Für den Grünen-Verkehrspolitiker Harald Moritz ist eine solche Gebühr das am besten geeignete Mittel, Geld für neue Schienenstrecken und neue Nahverkehrsfahrzeuge zu beschaffen. „Das Land Berlin kann nicht auf den großen Geldsegen vom Bund warten“, so der Abgeordnete. Doch auch bei ihrem jüngsten Vorstoß ernten die Grünen Skepsis und Kritik.

Die Autoren des Diskussionspapiers, über das die Berliner Zeitung am Wochenende berichtet hat, schlagen einen dreijährigen Modellversuch innerhalb des S-Bahn-Rings vor. Der Preis eines Maut-Tagestickets für die gängigsten Schadstoffklassen Euro 4 und 5 sollte sich am Tarif einer Tageskarte für den Nahverkehr orientieren: derzeit 8,60 Euro. Parkgebühren von zwei Euro pro Stunde kämen hinzu. Je nach Ausgestaltung der Maut kämen jährlich 300 Millionen bis 1,16 Milliarden Euro in die Landeskasse, hieß es.

„Grüne fordern: Autofahren nur noch für Reiche“, kritisierte Frank Scholtysek von der AfD. „Das ist rundherum

unsozial und ein Schlag ins Gesicht der Bevölkerung. Der Nahverkehr müsste zunächst einmal sicherer, pünktlicher und zuverlässiger werden, dann würden vielleicht viele Berliner von sich aus und freiwillig das Verkehrsmittel wechseln.“ Die Forderungen zeigten, „dass wir es mit pathologischen Autohassern zu tun haben, die die Menschen zwangsweise umerziehen wollen“, so der Abgeordnete. „Das Umerziehungslager Berlin nimmt immer absurdere Züge an.“ Mobilität Einen Tag Auto fahren in der City soll fast neun Euro kosten

„Nachhaltige Mobilität bedarf einer Gesamtstrategie statt einer Einzelmaßnahme“, twitterte der SPD-Verkehrspolitiker Tino Schopf. Außer einer Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung sollte geprüft werden, ob eine Nahverkehrsabgabe sinnvoll wäre. Vorbild könnte die „Dienstgeberabgabe“ in Wien sein. Bereits seit 1969 müssen dort Arbeitgeber eine „U-Bahn-Steuer“ entrichten. Dem Vernehmen nach hat ein solches Modell in der Verkehrsverwaltung derzeit mehr Sympathisanten als eine City-Maut – obwohl so eine Gebühr grundsätzlich rechtlich möglich ist, wie es bei den Grünen hieß.

Friedemann Kunst, der frühere Berliner Chef-Verkehrsplaner, steht einer Straßennutzungsgebühr im Stadtzentrum grundsätzlich positiv gegenüber. Kosten, die der Autoverkehr verursacht, sollten ihm auch angelastet werden, betonte der frühere Leiter der Abteilung Verkehr in der Senatsverwaltung. „Wenn die Verkehrswende gelingen soll, und wir haben nicht unendlich viel

Zeit dafür, dann ist es zwingend nötig, dass die jeweiligen Verkehrsmittelnutzer den realen Kosten entsprechend zur Kasse gebeten werden“, so Kunst.

Verkehr 80 Euro pro Monat: Berliner Forscher schlägt Maut-Test vor In den Nullerjahren ist das Thema in Berlin schon einmal untersucht worden, als Teil der Voruntersuchungen zur Umweltzone, berichtete der Verkehrsplaner Jürgen Murach. Zwar hätten damals Juristen gewarnt, dass eine Rechtsgrundlage fehle. Doch die Studie ergab, dass die Berliner Stadtstruktur für die Einführung einer City-Maut gut geeignet sei. „Die Innenstadt wird sehr stark von Durchgangsverkehr belastet. Darauf würde die Maut besonders wirken“, so Murach.

„Mir scheint allerdings, dass eine City-Maut eher ein zweiter Schritt wäre als ein erster. Der erste wäre für mich eine Parkraumpolitik, die den Namen verdient“, sagte Friedemann Kunst. Parkplätze müssten angemessen bepreist werden. „Das wäre einfacher zu haben als eine City-Maut, die erhebliche Systemkosten zur Überwachung zur Folge haben würde.“ Doch zunächst müsste der Senat mit den Bürgern ins Gespräch kommen, welche Verkehrspolitik in der Corona- und Klimakrise angemessen wäre. Kunst: „Solange Ziele und Mittel nicht in einen Zusammenhang gebracht und als Strategie für die Stadt erklärt werden, wird für isoliert diskutierte Einzelmaßnahmen kaum ausreichend Verständnis erreicht werden können.“

Wörter:

605

Mediengattung: Online News

Nummer: 4427527939

Visits (VpD): 0,208 (in Mio.)¹

Unique Users (UUpD): 0,213 (in Mio.)²

Weblink: https://www.nwzonline.de/ganderkesee/ganderkesee-bringt-krise_a_50,8,2008369757.html

¹ von PMG gewichtet 04-2020

² gerundet agof ddf 0-Tag 2020-04 vom 05.05.2020, Gesamtbevölkerung 16+

Bringt Krise Nachteile für Frauen?

Schleift die Corona-Krise die hart errungene Gleichberechtigung von Mann und Frau im Arbeitsleben? Diesen Verdacht hegt die

SPD -Ratsfrau Erika Schröter vor der Sitzung des an diesem Donnerstag tagenden Sozialausschusses. Sie will wissen, ob sich Ergebnisse einer Studie des **Wissenschaftszentrums Berlin** für Sozialforschung auf Ganderkesee übertragen lassen.

„Ist etwas darüber bekannt, wie es

Frauen und Männern in Corona-Zeiten unter dem Aspekt gleicher Lastenverteilung erging?“, fragt sie. Mütter hörten häufiger als Männer auf, zu arbeiten, um sich der Kinderbetreuung zu widmen. Da sie oft weniger verdienen, sei das aus finanzieller Sicht naheliegend. Von Interesse sei auch die Beschäftigungssi-

tuation der Frauen, die in der Krise in Schulen, Kitas oder der regioVHS Reinigungsarbeiten durchführten. Schröter: „Haben sie weitergearbeitet, waren sie in Kurzarbeit, wurden sie entlassen?“

Wörter: 124