

SheDrivesMobility 63 - Warum unsere Mobilität ins Auto zwingt

Katja Diehl (0:14)

Hallo, ich freue mich sehr, dass du eingeschaltet hast. Ich weiß nicht, ob du das erste Mal dabei bist oder regelmäßig zuhörst. Mein Name ist Katja Diehl. Alle 14 Tage mache ich hier unter She Drives Mobility mal ein kleines Experiment und spreche mit Menschen über die Mobilitätswende. Wer mir schon länger hier folgt, mittlerweile sind es ja über 60 Folgen, die ich hier produziert habe, der weiß aber auch oder die, dass es gar nicht so einfach ist, bei der Mobilität zu bleiben. Denn wenn man die Mobilität verändern will, dann muss man sich ganz vielen Themen widmen, die eigentlich gar nicht unbedingt mit Verkehr, mit Autos, mit anderen Dingen beschäftigen, sondern einfach mal den menschlichen Faktor wieder herausarbeiten. Wie ist unser Verkehrssystem eigentlich aufgebaut? Was führt dazu, dass wir 49 Millionen Pkw haben? Was führt dazu, dass die Dienstwagen der Menschen, die in bestimmten Jobs sind, einen erheblichen Anteil an der ganzen Problematik haben, nämlich den Beitrag zur Klimakrise? Und ich fühle mich hier auf jeden Fall immer gut aufgehoben in meinen eigenen Gefilden, weil ich hier einfach mal ganz in Ruhe mit Menschen sprechen kann. Und das ist in anderen sozialen oder wie auch immer gearteten Medien manchmal nicht so der Fall. Man kann hier einfach mal auch als Katja die Gedanken schweifen lassen, zusammen mit einem Gesprächspartner oder einer Gesprächspartnerin. Das ist diesmal nicht der Fall. Ich rede heute einfach mal mit euch, weil ich einen Tweet abgesetzt habe. Ich habe aus irgendwelchen Gründen manchmal so Zuströme von Menschen bei Twitter. Und da frage ich gerne mal nach: Wer seid ihr eigentlich, die mir neu folgen?

Das habe ich wieder getan. Und manchmal mache ich das auch ganz bewusst etwas provokativ, um Menschen, die bestimmte Geisteshaltung, so will ich es mal vorsichtig sagen, haben, gar nicht erst in diesen Bereich kommen zu lassen. Weil ich glaube tatsächlich, dass es eine bestimmte Grundhaltung braucht, um Verkehrswende zu machen. Was habe ich also geschrieben? Ich habe geschrieben, dass ich Katja bin, dass ich den Verkehr wende und dass ich hochpolitische Arbeit damit mache. Was vor allen Dingen darin begründet ist, dass ich versuche, das Verkehrssystem weniger ableistisch, weniger sexistisch, weniger rassistisch und weniger patriarchal zu gestalten. Dann gibt es natürlich eine Riesenwelle. Weil das auf jeden Fall Wörter sind, wo Menschen sich dran reiben und wo sie sagen: "Hä, wieso ist denn der Verkehr, den wir heute haben, mit diesen ganzen Ismen unterwegs?" Ableistisch zum Beispiel bedeutet, dass Menschen mit Behinderung, Menschen mit Einschränkungen nicht frei ihre Mobilität gestalten können. Sexistisch heißt, dass bestimmte Personengruppen einfach auch vielleicht Autofahren aus bestimmten Gründen und nicht, weil sie es toll finden. Rassistisch, dazu brauche ich glaube ich nicht viel zu sagen. Wer bestimmte Überfälle und Vorkommnisse an Bahnhöfen oder auch in Bussen gesehen hat, der weiß, wovon ich da spreche. Naja, und patriarchal, das ist natürlich das, wo wir herkommen. Es gab eine ziemliche Welle da heute und deswegen habe ich mich entschlossen, ich mache einfach mal heute noch keine Sommerpause, sondern spreche darüber, was ich mit diesen Begrifflichkeiten eigentlich so meine. Was stellt sich da eigentlich dar für mich? Und warum ist Technik etwas, mit dem ich mich auskenne, wo ich auch eine Meinung zu habe, wo ich auch viele Dinge sehe, die wir modular zusammenstecken können, um ein neues, tolles Mobilitätssystem

jenseits des eigenen Autos zu knüpfen? Und ich glaube, es braucht hier einfach mal so eine vertiefende Folge, wo ihr mal in meinen Kopf schaut und wo ihr mal ganz in Ruhe zuhören könnt, was so meine Gedanken sind, warum es eben nicht Technik ist, sondern der menschliche Faktor, der die Verkehrswende vorantreibt. Wir merken das auch an den aktuellen Debatten übrigens. Im Bundestagswahlkampf merken wir ganz genau, welche Parteien eigentlich eher mit dem Auto unterwegs sind und vielleicht gar nicht so die AlltagsradfahrerInnen Perspektive haben. Im Urlaub fahren viele von diesen Menschen vielleicht sogar Rad, also in einem Art extra Raum neben dem Alltagsraum. Ich glaube aber, dass Menschen die bestimmte Dinge einfach nicht haben wollen, wie zum Beispiel die Reduzierung von Autoverkehr in der Stadt oder aber auch Tempolimits auf allen Straßen in Deutschland und unterschiedliche Ausprägungen. Diese Menschen haben vielleicht erstens Menschen noch nicht verloren, die aufgrund von überhöhter Geschwindigkeit getötet werden, weil es ist ein weiterhin sehr großer Faktor, der die Verkehrstoten, die wir leider immer beklagen, als sei es ein ganz normaler Vorgang in der Natur, dass Menschen im Verkehr sterben. Und diese Menschen sind glaube ich nicht so recht in der Lage oder auch nicht willens, das weiß ich noch nicht so zu beurteilen, sich in die Lage anderer Menschen zu versetzen, die vielleicht gemerkt haben: "Okay, in den ganzen letzten Jahren hat es der Verkehrssektor nicht geschafft, seine Emissionen zu reduzieren und der private und öffentliche PKW hat da eine Menge dran Anteil." Das ist etwas, wo ich ran will, das ist etwas, wo ich verändern will, das ist aber auch etwas, wo ich merke, wie schnell es emotional wird, wie schnell Abwehrhaltung geht. Und deswegen denke ich, kommen wir einfach mal vom menschli-

chen Faktor und nicht vom technischen Faktor. Warum gehen Menschen in das Auto? Warum ist das Auto manchmal auch sozusagen noch alternativlos? Weil ich will ja gerne daran arbeiten, dass es da Alternativen gibt. Und ich glaube, es ist einfach etwas, wo wir wieder anfangen müssen zu träumen und von den Städten zu träumen, wie sie einmal waren. Und vor dem Auto waren sie halt etwas, was relativ gleichberechtigt funktioniert hat und was durch die Geschwindigkeit und die Schwere des Autos, also das Gewicht, einfach in ein Ungleichgewicht geraten ist. Und ich habe gerade am Montag einen Vortrag halten dürfen zur Mobilität der Zukunft, weil in Stuttgart wird das sogenannte IBM-Gelände, das wird die Bauausstellung 2027 werden. Und da sollen bestehende Gebäude zu einem neuen Stadtviertel umgebaut werden. Und da spielt natürlich Mobilität eine große Rolle. Welche Trends gibt es da? Da habe ich ein bisschen auch zu berichtet. Ich habe aber auch dazu berichtet, dass es halt keine Mobilitätswende geben wird, wenn wir nicht bestimmte Bedarfe von Menschen endlich sehen, die momentan noch in unseren blinden Flecken liegen. Und ich habe ein paar Beispiele gegeben aus Städten im Ausland, die da schon anders mit umgehen. Ich habe auch herausgearbeitet, dass diese Städte, die schon gut dabei sind, eine Art Mobilitätsaquarium zu gewährleisten, dass diese Städte sehr viel über das Mindset kommen. Das ist natürlich jetzt ein Buzzword, was viel zu oft auch benutzt wird, aber ich meine damit, dass es eine innere Grundhaltung braucht und einen neuen gesellschaftlichen Vertrag, vor allen Dingen auch in Sachen Mobilität. Denn ich denke aktuell ist es doch sehr einseitig und homogen, was da so angeboten wird. Und ich denke auch 49 Millionen Autos ist es jetzt einfach mal genug. Wir sind gut versorgt mit 83 Millionen Menschen, die wir haben in

Deutschland, wovon viele gar nicht Autofahren können oder wollen oder es sich nicht leisten können. Also so ein bisschen so ein kleiner Einstiegs-Zwischenfazitsschritt vielleicht. Wir müssen hier über etwas reden, wo es über eine neue innere Grundhaltung geht, wo es darum geht, allen Menschen eine gute Zukunft zu gewährleisten, wo es darum geht, allen Menschen zuzusichern, dass man gut und sicher und auch ökologisch attraktiv unterwegs sein kann, ohne viel Komfort einbüßen zu müssen. Und natürlich, da zitiere ich gerne Raúl Krauthausen: "Wenn wir die heutige Stadt smart machen, also digitalisieren, dann bleibt diese Stadt dumm." Was meine ich damit? Oder was meint auch Raúl damit? Die heutige Stadt ist nicht darauf ausgerichtet, alle Bedürfnisse zu decken. Die heutige Stadt ist darauf ausgerichtet, dass wir möglichst schnell mit dem Auto durch sie durchfahren können. Die heutige Stadt ist umgebaut worden nach dem ersten und zweiten Weltkrieg. Und das war halt die Blütezeit, die aufkommende Blütezeit des Automobils. Und ich glaube, das hat viel dazu beigetragen, dass die Städte außerhalb der Funktion, die sie mal hatten, zu etwas wurden, eine Art Transitstrecke, eine Art Transitor, wo man sich gar nicht aufhält, sondern wo man durchfahren möchte und das möglichst schnell und ohne Probleme im Auto sitzend. Wenn wir auf die großen Mobilitätstrends gucken, dann ist das natürlich viel mit den allgemeinen Metatrends verbunden. Es gibt den Faktor Urbanisierung. Das ist momentan das Gefühl: „Nee, seit Corona ziehen alle ja eher aufs Land. Die Stadt ist viel zu eng.“ Dann sind wir auch schon wieder bei einem Verkehrsthema, weil Corona hat vielen Leuten gezeigt, wenn sie viel zu Hause sind, wie furchtbar die Stadt eigentlich geworden ist, wie laut sie geworden ist, wie verschmutzt, wie wenig Aufenthaltsqualität es auch vor der eige-

nen Haustür gibt. Und ich denke, das ist noch zu beobachten mit diesem Urbanisierungstrend. Ich glaube, der kommt wieder. Ich glaube, das ist einfach eine Sache, die gerade durch Covid so ein bisschen, vielleicht auch eine bestimmte Gruppe von Menschen, die sich das auch einfach leisten kann, sich ihre Wohnorte auszusuchen, aus der Stadt zieht. Ich denke, das wird auch allein weltweit gesehen, wird es ein Trend bleiben. Wir haben die sogenannte Neoökologie. Was ist das? Das ist vor allen Dingen die Post-CO2-Gesellschaft, also etwas, wo wir uns nicht daran ausrichten, in Sinne von Euro- und Quartalzahlen zu wachsen, sondern indem wir einfach sagen, auch die Ökologie ist etwas, was die Ökonomie stützt, wo wir sagen, dass so Dinge wie zum Beispiel, dass wir diesen Carbon-Faktor von bestimmten Dingen einfach mal betrachten. Ihr erinnert euch vielleicht, es gibt gerade große Diskussionen, ob man überhaupt noch U-Bahnen bauen soll, weil Straßenbahnen sehr viel weniger CO2 emittieren. Es gibt U-Bahn-Strecken in Berlin, da wurde das auch erhoben, dass, ja, man muss ja einen Tunnel graben, man muss Beton verbauen und Beton ist mit der Größe CO2-emittent. Da wurde errechnet, dass es hunderte Jahre benötigt, bis die überhaupt amortisiert sind, wenn es bei einer S-Bahn-Strecke auf derselben Strecke nur knapp zehn Jahre sind. Also da kommt jetzt gerade viel auch rein, was uns wirklich einlädt. Haltet bitte einmal an in dem, was ihr tut. Guckt auch hin. Braucht ihr noch 850 Kilometer Autobahn-Neubau bis 2030? Oder geht es eher darum, das Ziel so festzulegen: Wir wollen in einer autobefreiten Zukunft leben und das heißt, wir brauchen nicht mehr Autostraßen, sondern Radstraßen, gute Gehwege. Da investieren wir jetzt, weil das ist auch nachgewiesen. Die Wege, die du baust, diesen Verkehr erntest du und du steigerst ihn, will heißen, wenn du

eine Straße baust, dann zieht das Autos in dem Sinne an, dass immer mehr Menschen denken, ich kann jetzt ja hier schnell vorbeifahren. Es verlagert den Verkehr und es steigert den Verkehr. Das ist einfach nachgewiesen. Also auch da ein Innehalten. Und der Faktor Gesundheit spielt auf einmal eine ganz andere Rolle. Auch in Zeiten von Covid haben wir gemerkt, wie vulnerable wir sind, wie verletzlich wir sind und wie schnell so eine Gesellschaft zum Stillstand kommt, weil es eine Pandemie gibt. Und natürlich war es klar, dass es eine Pandemie gibt. Und natürlich, meiner Meinung nach, sind wir im Pandemiezeitalter angekommen, weil wir nun mal die Lebensgrundlagen einfach verändern, weil wir Räume verkleinern und Tier und Mensch immer näher zusammenkommen und dann auch solche Viren von den Tieren auf die Menschen überspringen können. Das heißt aber im Faktor Gesundheit auch, dass vor Covid der durchschnittliche deutsche Mensch etwa 400 Meter am Tag zurückgelegt hat. Ich will gar nicht wissen, wie die Zahlen während Covid jetzt aussahen. Heißt also auch, Automobilität ist eine Mobilität, die krank macht. Nicht nur in dem Sinne der Menschen, die draußen sitzen und das alles einatmen müssen und den Lärm und den Stress ertragen müssen, sondern auch in dem Sinne der Menschen, die vielleicht mit dem Auto zum Fitnessstudio fahren, obwohl sie 50 Prozent der Wege sind, unter fünf Kilometern, obwohl sie eigentlich andere Mobilitätsformen nutzen könnten. Sogar ÖPNV-NutzerInnen sind aktiver als Autofahrende, weil sie immerhin zu den Haltestellen gehen. Und das ist, glaube ich, etwas, wo wir auch mal genauer hinschauen sollten. In welchen Städten hat sich Covid eigentlich sehr stark verbreitet? Vor allen Dingen in Städten mit hoher Luftbelastung. Und natürlich hängt das irgendwie alles zusammen. Unsere Lunge ist belastet,

wenn sie, wie hier in Hamburg, sogar aus den Hafen kommt, Kreuzfahrtschiffe, Schweröl und ähnliches einatmen muss. Ein weiterer Trend, auf den ich gleich auch noch mal eingehen möchte, ist der Gender-Trend in dem Sinne, dass Gender betrachtet wird. Es ist lange Zeit überhaupt nicht passiert. Es ist zum Beispiel Fakt, dass Frauen sich im Auto sitzen sehr viel öfter schwer verletzen als Männer, weil es lange Zeit gar keine weiblichen Crashtest-Dummys gab. Ich selbst habe mich immer gewundert, wenn ich mal in ein Auto gefahren bin. Warum muss ich so weit nach vorne rutschen? Ich habe das Gefühl, meine Knie stoßen schon ans Armaturenbrett, während ich irgendwie immer noch nicht das Gefühl habe, richtig zu sitzen. Der Gurt sitzt mir am Hals. Und das sind alles Dinge, die darauf zurückzuführen sind, dass das menschliche Maß auf das männliche Maß war. Und das beginnt sich jetzt zu ändern. Da müssen wir hinschauen. Wir müssen da aber vor allen Dingen auch hinschauen im Sinne von: Was ist eigentlich das Sicherheitsbedürfnis unterschiedlicher Menschen? Was ist eigentlich der Anspruch an Mobilität von unterschiedlichen Menschen? Ich habe total Lust auf solche Themen, weil wir können es einfach nur besser machen. Aktuell ist es schlecht. Es ist ungerecht. Es ist, wie ich schon gesagt habe, sexistisch, ableistisch, rassistisch und patriarchal. Und das können wir nur ändern, indem wir halt wirklich mit Diversität an diesen Themen arbeiten. Natürlich gibt es gleichzeitig den Trend der Individualisierung. Es gibt einfach einen großen Wunsch nach sich selbst zu verwirklichen. Und das hat oft mit Dingen zu tun, die halt nicht gut fürs Klima sind. Da müssen wir Angebote schaffen, die anders einladen auf diese Individualisierung. Und wir müssen darauf auch achten, dass Menschen immer auch diesen Wunsch haben werden, als Indivi-

duum sich darzustellen. Vielleicht ist es irgendwann wirklich cooler, kein Auto zu haben, Carsharing zu nutzen und andere Mobilitätsformen als ein Auto mit sich zu führen, was zeigt, welchen Status ich habe. Noch mal kurz erinnert, Antriebswende ist keine Verkehrswende. Ich muss immer wieder diese Diskussion führen. Es nützt uns nichts, wenn wir 49 Millionen Pkw elektrifizieren. Denn es geht immer um die Kombination Treibstoffgasausstoß, Lärm und andere Emissionen plus Platzbedarf. Und wenn wir wissen, dass ein durchschnittliches deutsches Auto sich nur 3% am Tag bewegt, mit maximal einer Person an Bord, dann ist es einfach ein sehr ineffizienter Platzbedarf. Dieses Auto, das ist auch krass, finde ich, wenn man das bedenkt. Wenn es mit vier Menschen gleichzeitig besetzt ist, haben wir nur noch ein Viertel des Autoverkehrs. Aktuell bewegen sich maximal, das hat die Studie ‚Mobilität in Deutschland‘ gezeigt, nur 10% aller Autos gleichzeitig. Obwohl wir so oft im Stau stehen, obwohl wir so oft das Gefühl haben: stop and go, hier geht gar nichts voran, das sind in dem Moment nur 10% aller vorhandenen Autos. Eine furchtbare Dimension, wenn ich mir überlege, es würde sich verdoppeln. Was ist also gut fürs Klima? Natürlich Laufen, natürlich das Fahrrad zu benutzen, dann kommt der Bus, die Tram und der Zug. Und erst dann kommen die ganzen anderen Dinge, wenn man Ausstoß und Platzbedarf kombiniert betrachtet. Deswegen ist es für mich auch immer wieder wichtig, darauf zu schauen, dass wir Narrative ändern. Verkehr ist eben nicht das Auto, Mobilität ist eben nicht das Auto, sondern der Wunsch, einen Weg zurückzulegen. Und wenn ich die Frage stelle: "Willst du oder musst du Auto fahren?" Dann verstehen viele diese Frage nicht auf Anhieb, aber dann findet so etwas statt, wie man merkt, im Kopf rattern die Sensoren und dann wird von vielen

gesagt: "Das habe ich noch nie bedacht, aber ich muss Auto fahren, weil ich keine Alternativen habe, weil ich keine Möglichkeiten habe, meine Mobilität anders darzustellen, weil die Alternativen abgeschafft worden sind und weil ich irgendwie jemand bin, den man sozusagen high potential nennt, also ein Mensch mit einer hohen Bildung und ich muss hohe Wege zurücklegen, um meinen Beruf ausüben zu können." Da hoffe ich sehr, dass wir nach Covid, obwohl es dieses Zeitalter, glaube ich, gar nicht geben wird, weil es wird irgendwie bleiben, dass wir nach Covid auf jeden Fall lernen, den Stillstand auszuhalten in dem Sinne, dass die erste Regel der Verkehrswende ist, Wege nicht zurückzulegen. Also Videokonferenzen in den Jobs, wo das möglich ist, vielleicht sogar irgendwann die erste Konsultation bei der Ärztin auch per Video zu machen. Da gibt es ganz viele tolle Ideen, auf die ich vielleicht auch mal eingehen könnte in der nächsten Podcast-Ausgabe. Und ja, ich habe jetzt gerade hier vor mir so eine Statistik. Von 1990 bis 2019, also vor Corona, hat der Verkehr gerade mal minus 0,2 Prozent die Emissionen senken können. Während Dinge wie Landwirtschaft 24 Prozent weniger geworden sind, Industrie 34 Prozent und Haushalte auch 34 Prozent. Beste Ergebnis erzielte die Energiewirtschaft mit minus 45 Prozent. Das ist natürlich darauf zurückzuführen, dass wir irgendwann doch gemerkt haben, dass erneuerbare Energien eine ganz schöne gute Idee sind. 2030 haben wir uns gegeben, dass wir eigentlich das so weit gesenkt haben wollen, dass wir 40 Prozent unter 1990 liegen. Da sind wir noch weit von entfernt, wenn man überlegt, dass wir 0,2, also Nüchte, geschafft haben. Wir müssen also richtig, richtig auf die Bremse gehen, was den Verkehr angeht, um minus 50 Prozent. Das ist relativ nah an der Hälfte von 1990 zu erreichen. Ich finde es super schade, wie

wenig passiert ist, wie wenig IngenieurInnenkunst da rein geflogen ist, dass wir halt einen Dieselskandal lieber gemacht haben als so wirkliche, ja, nach vorne gerichtete Antriebswende von selbst. Wir hockeln und stockeln da durch die Gegend, während andere Länder schon aus dem Verbrenner aussteigen. Versuchen wir immer noch, Wasserstoff und synthetische Fuels bei privaten Pkw zu etablieren, das ist Bullshit. Der private Pkw muss voll elektrisch werden. Es gibt Zahlen, wenn die gesamte Dienstwagenflotte von Deutschland sofort immer nur voll elektrisch angeschafft werden würde, was für unfassbar großen Impact das hätte auf die Emission. Weil viele der Autos sind mittlerweile auch gewerblich angemeldet oder Firmenwagen. Und ich glaube, wenn ihr überlegt, dass ein einzelner Pkw, das sind Zahlen von der Schienenallianz, im Stadtbereich oder auch sonst, wo er sich bewegt, 100 Quadratmeter braucht pro Pkw. Also ein Parkplatz ist 12 Quadratmeter groß, will heißen, dieses Auto fährt natürlich auf Bahnen, die ihm exklusiv gewidmet sind. Er hat meistens so zwei, drei Parkplätze, einmal zu Hause, einmal bei der Arbeit, beim Supermarkt, Fitnessstudio, Arzt und wo immer. Der Bus braucht 20 Quadratmeter, das Fahrrad braucht pro Person 10 Quadratmeter, die Eisenbahn nur 7. Und der Fußgänger benötigt natürlich am wenigsten, nämlich zwei Quadratmeter pro Person. Das sind eigentlich Zahlen, die ziemlich deutlich machen, wie falsch das alles läuft und wie verquer diese ganze Wende mittlerweile auch aufgestellt ist, weil sie so viel Druck hat, dass es schon fast kurz davor ist, keinen Spaß mehr zu machen. Gehen wir mal zurück, back in time, 1890 ungefähr. Was war da los? Da gab es ein sehr feministisches Verkehrsmittel, nämlich das Fahrrad. Es war günstig zu kaufen, es war selber zu reparieren. Frauen haben sich da ihre Freiheit geholt. Und

das war eine ziemliche Revolution. Es gab auch einen riesen Aufschrei in der Gesellschaft. Es sei nicht schicklich, dass Frauen Fahrrad fahren. Es gab spezielle Bekleidungsstücke, damit es irgendwie schicklich sein konnte. Es waren die Suffragetten, die auch ums Frauenwahlrecht gekämpft haben, die auf diesem Fahrrad saßen. Und es machte den Männern tatsächlich Angst, dass Frauen so selbstständig unterwegs waren und für ihr Wahlrecht und andere Rechte einstanden. Also es war wirklich eine Art von Befreiung auch der Frau. Damals, wie gesagt, das wisst ihr wahrscheinlich, wir durften nicht wählen als Frauen. Wir mussten zu Hause sein, wir durften nicht arbeiten. Es waren viele Dinge bis hin zu Studium und Ausbildung. Es war uns einfach verwehrt. Dann kamen die Weltkriege. Dann kam, muss man auch so sehen, die Nazis. Auch mit VW eine gewisse Verbindung, die halt die Automobilisierung von Deutschland ausgerufen haben. Diese Automobilisierung war rein männlich-weiß. Denn der Ernährer fuhr das Familienauto, er fuhr den sogenannten Stichverkehr von zu Hause zu Arbeit und zurück, während die Frauen multimodal alles erledigten, was sonst im Haushalt, bei den Kindern, in der Pflege von Großeltern und ähnlichen anstand. Die autogerechte Stadt war als ideal ausgerufen worden. Die Bilder von vorher nachher sind furchtbar. Natürlich waren die Städte kaputt, natürlich musste man sie aufbauen. Aber tatsächlich gab es nicht nur nach dem Zweiten Weltkrieg diese Phase, sondern es gab nochmal 60er, 70er Jahre so Anmutungen, dass es immer wieder neu befeuert wurde. Die Fokussierung wurde auf das Automobil gelegt, es gab die Abkehr vom Menschen, es gab Straßenplanung, Verkehrsplanung und eben kaum noch Stadtplanung. Es war ein Fokus auf BesucherInnen, das merkt ihr heute auch. Immer wenn eine Straße von Autos befreit werden soll,

schreien die HändlerInnen: "Wie sollen denn die Leute noch zu uns kommen?" Der Fokus liegt also auf dem Außen und nicht auf dem Innen der Menschen, die vor Ort wohnen. Und die Stadt dient damit dem Verkehr und nicht den Menschen, die dort eigentlich leben und auch ihre Gelder dort ausgeben. Dann kam es natürlich auch durch das Auto dazu, dass die Wege pro Tag nicht mehr geworden sind, aber die Strecken pro Weg. Weil wir haben Arbeit, Wohnungen, Kultur, Erholung und was ihr euch sonst noch denken könnt, immer weiter auseinandergezogen. Auch das Dorf wurde durch diesen Trend kaputt gemacht. Es war auch eigentlich mal gesund mit kleinen Tante-Emma-Läden, Tankstellen, kleine Nahversorgung plus ärztlichen Bedarf. Alles war dort. Durch das Auto gab es immer mehr Verödung. Die Supermärkte gingen auf die grüne Wiese. Man brauchte immer mehr das Auto. Wir haben uns selber abhängig gemacht. Und eigentlich, resilient, sind immer nur Mischformen. Das kennen wir ja auch aus der Biologie und anderen Wissenschaften. Homogenität ist nie eine gute Idee. Und deswegen plädiere ich auch dafür, dass wir wieder zu Diversität von Angeboten, im Sinne von näher an uns ranrücken, was wir täglich so brauchen, benötigen, um weniger weite Wege zurücklegen zu müssen. Natürlich ist das im Auto eine ziemliche Verkapselung. Natürlich ist das Auto viel mehr als der Weg von A nach B. Ich habe einen Safe Space. Ich habe meinen Geruch, meine Musik. Ich habe meinen dritten Platz, dritten Raum. Das hat so einen Charakter von Arbeit, Wohnen und das Auto ist noch mal ein Raum neben diesen beiden Räumen. Und es ist natürlich nicht auf Erlebnis angelegt. Es ist nicht auf Begegnung angelegt, sondern einfach, dass ich als einzelner Mensch meinen Weg zurücklegen kann. Und damit beginnt dann auch schon der Teufelskreis der sich

verstärkenden Effekte, immer längere Wege, immer unwertlichere öffentliche Räume, wo man sich auch nicht mehr unbedingt sicher fühlt. Und deswegen geht es mir um die Wiederbelebung des Raums zwischen den Häusern, dass das wieder etwas wird, was zur Begegnungszone wird. Meiner Meinung nach brauchen Städte dörfliche Strukturen, also eine Art von Fußläufigkeit, die den Stadtteilcharakter wiederherstellt, die gewisse Sicherheit auch wiederherstellt im Sinne von sozialer Kontrolle. Und da gucken wir schnell auch auf die Freizeit. Denn entgegen den Schlagzeilen, die man immer so lesen kann, ist natürlich die PendlerInnen-Mobilität ein Problem. Aber genauso großen Anteil hat die Freizeit. Wir haben momentan so viele Hobbys hier und dort, dass wir fast diese Wege gar nicht mehr ohne Auto zurücklegen können. Ihr kennt vielleicht die Idee der 15-Minuten-Stadt von Paris. Da ist alles von dem Punkt, wo du wohnst, aus gesehen in 15 Minuten zu erreichen. Anne Hidalgo hat mit diesem Bild die Wiederwahl gewonnen und auch auf jeden Fall geschafft, dass Menschen sich wieder vorstellen können, in Städten zu wohnen, die einfach einen Charakter haben, die den eigenen Charakter auch mitbringen. Und damit kommen wir jetzt zum Faktor ableistisch-sexistisch. Denn ich sage tatsächlich: Weibliche Mobilität muss mehr in den Fokus. Das heißt gar nicht unbedingt, dass es Frauen-Mobilität ist. Aber aktuell ist die Branche zum Beispiel nicht durch Frauen geprägt. 20% arbeiten nur als Frauen in der Branche Mobilität. Und das heißt natürlich, dass viele Sichtweisen fehlen. Ich habe schon erwähnt, die Frau ist eher multimodal unterwegs. Wir holen gerade auf, weil wir endlich auch arbeiten dürfen, den Führerschein machen dürfen und nicht mal den Herr des Hauses fragen müssen, wenn wir das tun wollen. Ich finde es aber schade, dass wir genau das

Gleiche in der Mobilität machen, was eigentlich vorher sehr resilient war. Natürlich in dem Moment, wenn Kinder in den Haushalt kommen, dann ist immer so ein bisschen die Frage: "Wie schaffe ich all das unter einen Hut zu bringen?" Ich kenne aber auch Menschen, die drei oder vier Kinder haben und die sagen: "Ich könnte die gar nicht mit dem Auto alle shuttlen. Die müssen ihre eigene Mobilität abbilden. Und deswegen erziehe ich sie, dass sie das auch können und dass sie autark unterwegs sind." Aktuell ist über die Hälfte der Wege von Kindern unter neun Jahren im Auto. Es ist nachgewiesen, dass die kognitive Entwicklung dadurch sich verlangsamt. Brauch auch nicht viel Fantasie. Ein Kind, was Rad fährt oder zu Fuß geht, hat ganz andere Interaktionen mit der Umwelt als ein Kind, das hinter der Mutter oder dem Vater sitzt im Auto. 90% aller Frauen haben im öffentlichen Raum, dazu gehören auch Verkehrsmittel oder Bahnhöfe, schon mal sexistische Übergriffe erlebt. Das beginnt bei dem sogenannten Catcalling, dass einem hinterhergefiffen wird, ob man das will oder nicht. Es geht bis hin zu Übergriffen und natürlich das Schlimmste, Vergewaltigung oder auch mehr. Das ist etwas, wenn ich überlege, dass nur 10% der Frauen das nicht erlebt haben, was auf jeden Fall weg kann. Natürlich kann das weg. Wie kann das sein, dass wir das akzeptieren, dass Frauen Auto fahren, weil sie nicht sicher sind im öffentlichen Raum? Und da kommen wir schnell auch zu der Frage: Wem gehört denn jetzt die Stadt? Jemandem, der ein Auto geparkt irgendwo hinstellt oder einer Person, die sich dort bewegt und vielleicht auch dazu beiträgt, dass es sicherer wird? Eine Freundin von mir, Jasmina Kuhnke, bekannt als ‚Quattromilf‘ bei Twitter, hat das auch mal bei Instagram platziert, dass sie Auto fährt und sich dann auch als Umweltsau beschimpfen lassen muss, weil sie schon Über-

griffe und Angriffe rassistischer Art im öffentlichen Verkehr erlebt hat. Und das möchte sie natürlich sich und ihren vier Kindern vor allen Dingen auch nicht zumuten. Deswegen fährt sie Auto. Sie möchte nicht Auto fahren, sie muss Auto fahren. Und das ist etwas, erinnert ihr euch, als Mindset und innere Haltung, das ist rassistisch. Und das ist ein Grund, warum Rassismus Menschen ins Auto drängt. Denn Intersektionalität ist nur möglich, wenn der Raum zwischen den Häusern ein belebter Raum ist, die Community dort vor Ort aufeinander achtgibt, man füreinander einsteht und jeder und jede sich sicher fühlen kann. Wir sind eine überalternde Bevölkerung. Viele von den Menschen, die vor kurzem geboren wurden, werden über 100 Jahre alt werden. Sollen die alle noch Auto fahren? Oder wollen wir eine Gesellschaft bauen, die denen eine Möglichkeit eröffnet, anders unterwegs zu sein? Mir geht es um Wahlfreiheit. Wenn Menschen Auto fahren wollen, dann sollen sie es tun. Ich weiß aber, dass viele Menschen eigentlich relativ ehrlich mit sich sind, wenn sie Medikamente nehmen, wenn sie Erkrankungen haben, wenn sie einfach alt sind und das Reaktionsvermögen abnimmt, dass sie eigentlich auch wissen, sie sollten sich nicht mehr hinter Steuer setzen. Sie machen es, weil sie eine andere Möglichkeit haben, mehr der sozialen Teilhabe. Ich gucke gerade auf ein wunderschönes Bild, da bietet eine Stadt SeniorInnenrikschas an. Ein Mensch fährt diese Rikscha, es können bis zu zwei Personen hinten drin sitzen, die können eine schöne Stadtrundfahrt machen oder ins Café damit fahren. Das sind Dinge, die wir als Angebote schaffen müssen. Was wir auch schaffen müssen, ist Inklusion. Ableistisch meint, ich sehe gerade einen Menschen in einem Rollstuhl, der nicht auf dem Gehweg fahren kann, weil der eng zugeparkt ist. Ich wüsste ehrlich gesagt, ich wohne jetzt, glaube

ich, drei Jahre hier in der Wohnung, in der ich bin, ich wüsste noch nicht mal, ob ich jemals einen Menschen im Rollstuhl oder mit dem Rollator gesehen habe, weil es ist unmöglich. Die Gehwegplatten sind hochgeparkt, es gibt überhaupt keinen Raum, es ist handtuchbreit, da, wo wir uns bewegen können. Und natürlich ist jemand im Rollstuhl auf etwas ganz anderes angewiesen, auf eine Barrierefreiheit, auf einen inklusiven Gedanken. Und deswegen ist unser System ableistisch, weil es Inklusion nicht mitdenkt. Und wenn wir den Faktor überalternde Gesellschaft denken, dann wissen wir doch, sehenden Auges, dass auch Menschen mal im Rollstuhl sitzen, die älter sind, weil sie nicht mehr gut gehen können. Das hat doch nicht nur mit körperlicher Behinderung von Geburt an oder von Autounfällen, da kommt ja auch leider viel her, zu tun, sondern es ist etwas, was jedem von uns passieren kann. Und wollt ihr dann so darauf angewiesen sein, dass andere Menschen euch helfen, oder wollt ihr eine eigene Mobilität abbilden können, die euch hilft, überhaupt die wahlfreie Mobilität zu gestalten? Also ich sag euch, wenn eine Infrastruktur gesund ist, dann erkennt ihr es daran, dass Kinder auf Fahrrädern oder zu Fuß unterwegs sind, dass alte Menschen spazieren gehen und RollstuhlfahrerInnen auf den Gehwegen zu sehen sind. Und das bedarf einer fußläufigen Vision einer Stadt, denn so hat die Stadt mal angefangen. Wir können froh sein, dass unsere Städte vor dem Auto gebaut worden sind, weil wenn sie das nicht gewesen wären, dann hätten wir so Ami-Städte oder wie in anderen Staaten, wo halt erst das Auto und dann die Stadt kam. Es wäre einfach unwirklich. Wir haben aber das Geschenk, dass wir eine gesunde Struktur haben, die sehr alt und gewachsen ist, mit Ortskernen. Und das gilt auch für Dörfer und das Land. Denn auch das kann man gesund ma-

chen, wenn man in Alternativen denkt, wenn man die Dinge, die man mal hatte, wieder aufbaut, wenn man auf bestimmte Lösungen setzt, die auch schnell zu etablieren sind. Und da möchte ich zum Schluss drauf kommen, dass nämlich diese Lösungen alle schon existieren. Ihr könnt mich gerne ansprechen. Ich berate auch in dem Bereich. Es ist alles schon da. Wir müssen es nur neu denken und zusammenfügen. Daten erlauben völlig neue Mobilitätslösungen. Es gibt Busse aus dem Drucker von Local Motors. Es gibt Softwareunternehmen wie door2door, die Ridepooling-Algorithmen machen. Es gibt ganz viel, was wir tun können und zusammenführen können. Vielleicht auch einfach in einer App, in einer Plattform, dass du, wenn du in der Stadt lebst oder in deinem Viertel lebst, einfach weißt:

Was gibt es hier denn alles? Ich glaube tatsächlich, dass viele durchaus bereit wären, aus dem Auto auszusteigen, aber gar nicht um die Möglichkeiten wissen, die sie haben. Und wenn ich dann hier auf so ein Bild gucke, dass auf Abruf ein barrierefreies Auto kommt, dann müssen wir keine Haltestellen mit taktilen Leitsystemen und Aufzügen bauen. Wir müssen nur die richtigen Fahrzeuge in dieses System speisen. Dass wenn jemand im Rollstuhl sitzt und er den Wunsch angibt, ich möchte abgeholt werden mit elektrischem Rollstuhl plus einer Assistenz, dann kommt das richtige Fahrzeug. Und das könnten zum Beispiel in meiner Vision auch die Taxiunternehmen sein. Denn die sind überall schon vor Ort. Und die könnten ja in der Zeit, wo sie nicht so ausgelastet sind, genau diese Dienste machen. Ich glaube, das ist so ein bisschen das Fazit, was ich in dieser Folge... Ich habe mir geschworen, okay, es sind schon 32 Minuten. Ich habe es ein bisschen geknackt. Ich wollte eine halbe Stunde reden. Nachhaltige Community-Mobilität braucht vor allem kurze

Wege, sichere Räume inklusive Wahlfreiheit, Verlässlichkeit durch Digitalisierung in Richtung On-Demand-Mobilität. Also das große, verlässliche System ÖPNV ist da. Es ist aber nicht flexibel genug für die Bedarfe, die wir haben. Wir haben aber so Sachen wie Leihräder, Carsharing, E-Scooter. Die sollten wir alle an Stationen aufstellen, die gut auffindbar sind, sodass man in der Stadt sofort beginnen kann, die Mobilitätswende auszurufen. Das muss aber direkt weiterklappen in den Suburbanraum und ins Land. Weil ich glaube, man kann Mobilitätslücken auf dem Land auch sehr gut mit solchen Leihfahrzeugen schließen. Dann kommst du halt zum nächsten Bahnhof mit einem Scooter oder mit so einem Bus, den du auf einem... ja, bestellst. Wir machen vielleicht Coworking auf dem Land, weil ein Arbeitgeber oder eine Arbeitgeberin festgestellt hat: "Ach guck, 20 Leute von mir kommen immer aus dieser einen Gegend. Lass uns da doch mal ein Büro mieten, dass sie vielleicht nur noch einmal die Woche ihren Weg zurücklegen." Ihr müsst euer Auto nicht verbrennen, aber ihr könnt gerne mal hinschauen. Der Zweitwagen, der Drittwagen, ist der noch notwendig? Seid euch gegenüber ehrlich. Muss ich das nutzen? Und seid auch mal gegenüber anderen Menschen ehrlich, die andere Bedürfnisse haben als ihr. Ob deren Bedürfnisse nach Sicherheit im öffentlichen Raum, nach Sicherheit in öffentlichen Transportmitteln, nach Barrierefreiheit und nach einer gewissen Konnektivität unter den Dingen nicht auch euch helfen? Weil ich glaube tatsächlich, es macht total Sinn, auf die Minderheiten zu schauen, um der Mehrheit mehr Werte zu generieren. Und das ist dann Autokorrektur. Das ist ein super tolles, buntes Bild, was ich da habe, in Stadt, in Land und überall. Natürlich kann nicht bis an den letzten Kotten, da zieht man ja auch vielleicht hin, weil man seine Ruhe haben will,

ein Bus fahren. Aber wir haben Möglichkeiten, Alternativen zu schaffen. Und ich möchte, verdammt noch mal, wenn ich meinetwegen 89 werden sollte und ich habe jetzt schon gewisse orthopädische Einschränkungen, dann möchte ich ja etwas bestellen. Meinetwegen auch am Tag vorher, weil ich dann irgendwie meine Freunde und Freundinnen in der Stadt treffe auf einen Kaffee. Und ich möchte selber bestimmen, unterwegs zu sein. Und ich möchte nicht zu Hause sitzen und kein Angebot haben, weil ich halt kein Auto mehr fahren möchte. Und das darf nicht sein. Ich warne wirklich davor vor dieser Abhängigkeit vom Auto. Ich warne davor, dass wir es wirklich als zuverlässig betrachten. Weil ich glaube, jeder von uns und jede von uns kann in die Situation geraten, dass es nicht mehr funktioniert. Und das ist nicht schön. Und das ist vor allen Dingen auch nicht Deutschland 2021, so wie ich es sehe. So, jetzt ist diese Folge einfach mal vorbei. Ich hoffe, ich konnte euch so ein paar Impulse geben. Ich freue mich sehr, wenn ihr mir Feedback gebt. Weil das war jetzt einfach mal ein kurzer Ritt durch meinen Kopf. Und ja, lasst mir Rezensionen da, empfiehlt mich gerne weiter. Und ich freue mich, wenn ich von euch höre. Jetzt aber alles Liebe für den Tag, eure Katja.