

SheDrivesMobility 92 - Autokorrektur der Rant

Katja Diehl (0:16)

Hallo und herzlich willkommen. Schön, dass du einschaltest. Mein Name ist Katja Diehl. Normalerweise habe ich hier alle 14 Tage einen tollen Gast oder eine tolle Gästin, die und der mir vielleicht neue Aspekte gibt zur Mobilitätswende. She Drives Mobility ist ein Podcast, der zum Ziel hat, dass wir endlich die Verkehrswende starten, dass wir endlich damit anfangen, diesen kränkenden Sektor, der überhaupt nicht in der Lage ist, Emissionen zu senken und sogar gerade geschafft hat, sie noch mal zu übertreffen. Der einzige Sektor mit steigenden Emissionen, der einzige Sektor mit schweigen der Männer, der einzige Sektor mit, ja würde ich mal sagen, Applaus ist es vielleicht nicht auf das Nichtstun, aber es gibt auch kein großes Gebuhe. Es wird einfach akzeptiert, dass das mit dem Verkehr so schwer ist. Und das liegt natürlich daran, dass der Autoverkehr etwas ist, was in Deutschland schützenswerter ist als so manche Käferart. Deswegen habe ich mich entschlossen, diese Folge mal so ein bisschen euch mitzunehmen in meinen Kopf, euch mal so zu erzählen, was ich auf der Lesereise erlebt habe, was ich auf der Inter-rail-Tour gesehen habe, wie schnell Verkehrswende funktionieren kann, wenn wir Führungskräfte haben. Ich habe gedacht, es wäre mal ein guter Moment, euch auch so ein paar Fakten nochmal mitzugeben. Warum müssen wir handeln? Warum ist das so zwingend erforderlich und warum ist es vor allen Dingen leider nicht nur ein Thema der Mobilitätswende und CO2-Reduzierung, sondern auch ein Thema, dass Mobilität endlich Daseins-

vorsorge wird, dass Mobilität endlich Wahlfrei wird, dass wir das Recht bekommen als Menschen, die wir in Deutschland leben, ein Leben ohne eigenes Auto zu führen? Nehmt euch ein paar Kekse, nehmt euch einen Tee, setzt euch hin. Ich erzähle euch mal was. Katja erzählt von der Autokorrektur. Unter anderem möchte ich betonen, dass ich Autokorrektur, das Buch geschrieben habe, weil die Fakten uns bisher nicht weiterbringen. Das ist etwas, was ich, ja... unterschätzt habe. Ich wurde ein Jahr später geboren, als der Club of Rome mit seinem Buch 'Grenzen des Wachstums' herausgekommen ist. Wenn mich jemand gefragt hätte: "Was ist das Schwierigste? Ist es der Gebäudebestand? Ist es die Industrie, Landwirtschaft oder der Verkehr? Ich glaube nicht, dass ich vor 15 Jahren den Verkehr auf die erste Stelle gerückt hätte, weil ich großen Respekt vor den CO2-neutralen Umbau von Industrie und auch von Landwirtschaft habe. Die Fakten sehen aber leider anders aus. Das liegt vor allen Dingen auch daran, dass die Autoindustrie eine super Lobby hat. Jüngste Ereignisse, wie ein Herr Blume, der mit einem Herrn Lindner telefoniert über die Koalitionsverhandlungen, die nach der Bundestagswahl im letzten Jahr stattgefunden haben, informiert und auch da reinlobbiert, dass die E-Fuels reinkommen, hat er ja groß und breit vertönt, ist jetzt ein bisschen zurückgerudert. Er hat das nicht stündlich gemacht, sondern mündlich und ist jetzt auch Chef geworden. Herbert Dies von Volkswagen darf ja gehen. Das sind alles so Momente, wo ich sage: "Ja Chapeau, ihr habt den Zugriff auf diese Politiker" - da sage ich jetzt mal nicht Innen - „die so einen Koalitionsvertrag bauen“, der eigentlich, wie ich finde, ein Unteraspekt des Pariser Klimavertrags sein müsste, es aber nicht geworden ist. Das hat ja der Bundestagswahlkampf auch schon gezeigt. Keine der re-

nommierten Parteien hat das 1,5 Grad Ziel ernst genommen in ihrer Ausformulierung von den Versprechungen, die sie uns gegeben haben. Also 2021 haben wir eigentlich rein klimatisch und rein von der Emissionsbetrachtung in der EU die Vorgabe, dass 95 Gramm pro Kilometer an CO₂ im Autoverkehr ausgestoßen werden dürfen. Und auch das ist schon problematisch, weil die Autolobby in dieses Ziel 'Flottengrenzwerte' und 'Gewicht' reinlobbiert hat. Ich werde das jetzt nicht noch mal vertiefen, weil dann wird der Podcast ewig lang, das will ich auch nicht. Aber ihr könnt euch da mal so ein bisschen schlau machen, wie diese 95 Gramm eigentlich so berechnet werden, warum zum Beispiel das Produkt Weshare, vollelektrisches Weshare von Volkswagen, eine Rolle spielt, warum Volkswagen vielleicht auch deswegen 800 Autos in Hamburg reingedrückt hat, obwohl wir nur 1300 Ladesäulen haben, die öffentlich sind. Aktueller Stand ist also 95 Gramm pro Kilometer und wir sind bei 122. Und das ist schon lobbyiert und das ist schon gut gerechnet, das ist so dieses Exit-Tabellen-Bashing, was die Leute machen, die solche Dinge auch vollführen müssen. Was ist noch passiert? Aktuell sind 40 Prozent der in Deutschland zugelassenen Autos SUVs. Jetzt geht schon wieder irgendwo eine rote Leuchte an, weiß ich, weil um diesen Begriff SUV streiten sich ja alle, weil angeblich alles, was SUV benannt wird, auch von der Industrie selber übrigens, sei gar nicht SUV, sondern nur ganz normal groß wie ein Golf oder ähnliches, meine Güte ja, kann sein, Aber wenn wir doch anerkennen, dass das deutsche Auto für 45 Minuten bewegt mit einer Person am Ort dann ist es ein SUV, egal was du kaufst, es sei denn, du kaufst den Zweisitzer. Alles, was den Alltagsbedarf nicht trifft, ist mittlerweile SUV, weil Ressourcen in diesem Neubau verbaut werden, weil seltene Erden und ande-

res aus der Erde geholt wird, an sich nicht unproblematisch, wenn diese Autos voll ausgelastet fahren würden, tun sie aber nicht. Und da brauchen wir eine Ehrlichkeit, die reinkommt in die Debatte, dass das beste Auto nun mal das ist, was nicht gebaut wird. Das sind keine Austauschprodukte, das ist Quatsch zu behaupten, dass diese Autos, fast 49 Millionen Stück übrigens, die in Deutschland geparkt sind, dass das Daseinsvorsorge ist, bei 45 Minuten am Tag, wie gesagt 96 Prozent steht das Ding rum. Und dann gibt es einen Bundesverkehrsminister, Volker Wissing, der glaube ich, ich denke mal, dass er es nicht gewusst hat, dass mittlerweile Social-Media so viel Kraft entfalten kann, der bei einer Veranstaltung in Stuttgart, bei der Friedrich-Naumann-Stiftung, einer FDP-nahen Stiftung, auf dem Podium saß und darüber berichtet hat, dass es ja mittlerweile Leute gäbe, die Bücher schreiben und behaupten, dass die Menschen auch gegen ihren Willen im Auto säßen und das könne ja gar nicht stimmen, weil die Zulassungszahlen sogar steigen. Also für Volker Wissing sind steigende Zulassungszahlen ein Beweis der Produktqualität Auto. Für mich ist es ein Versagen von Verkehrspolitik, weil wenn die Verkehrswende gestartet hätte, und das hat sie nicht, hätten wir sinkende Zulassungszahlen, weil Menschen in Alternativen umsteigen könnten, weil Menschen feststellen würden, dass sie 400 Euro, die ein Auto im Monat ungefähr kostet, viel besser angelegt sind in einer wahlfreieren Mobilität. Das ist ja ein ziemlich großes Budget, da kann man sogar ein paar Taxifahrten mit abbilden. Und vor allen Dingen, weil für Familienmobilität die Bahn wieder attraktiv wäre, weil einfach auch echte Marktmechanismen vielleicht wirken würden. Und dann sind wir natürlich schnell, und das habt ihr vielleicht verfolgt, wenn ihr bei Twitter auch, Follower oder Followerin

seid, ich habe ziemlich viel Hass und Gegenwehr gegen meine Arbeit und aus allen möglichen Bubbles. Also es ist eigentlich ein kontinuierlicher Dauerbeschuss, weil ich immer aus einer Sicht auf Mobilität gesehen Dinge falsch tue, weil ich eben für alle blinke. Ich bin sozusagen die Stimme, und ich wüsste ehrlich gesagt auch nicht, da freue ich mich auf Hinweise, ich bin gefühlt die Stimme, die da immer am radikalsten bezeichnet wird, weil ich eben nicht verneine, dass es weiter Autos geben muss für bestimmte Anwendungszwecke. Letztlich sogar fürs Carsharing wünsche ich mir natürlich vollelektrische Autos oder auch für die On-Demand- Systeme, auf dem Land wünsche ich mir Dinge, die ähnlich aussehen wie ein Auto, weil wir da keine großen Liniensebusse brauchen. Da sagen die ganz Linken: "Jaa, Frau Diehl, dass ist die, des Kaisers neue Kleider, die die Industrie unterstützt. Ist die, die autofreundlich agiert, die die lobbyiert zu Gunsten der Autoindustrie. Fünf Minute später kommt eine Person, die sagt: "Katja verkörpert den reinen Autohass. Katja hasst Menschen, die Auto fahren und sorgt für Spaltung. Also gut, es wird jetzt kein ‚mimimi‘, keine Bange, aber nur, dass ihr mal wisst, wie belastend diese Rolle auch für mich ist, weil ich bin eine Person. Ich habe noch nicht mal Menschen, die für mich arbeiten. Das glauben auch Leute, dass irgendwer meine Mails bearbeitet oder Twitter bedient. Das bin alles nur ich, 24-7 Katja. Katja hat viele Facetten, ein Mensch mit vielen Facetten, ist ein Mensch und kein Bot. Ähm, ist auf dem Weg, Mobilität neu zu gestalten, lernt Dinge dazu, das auch mit Freude, aber kriegt eigentlich nur Feedback, wenn sogenannte Fehler gemacht werden, ähm, wenn, äh, keine Ahnung, ich Fakten in einem Tweet nicht so umständlich darstellen kann wie in einer Doktorarbeit. Und da hatte ich vor drei Wochen richtig, ähm, Beef aus der Szene der Men-

schen, die Elektroauto fahren, weil ich einfach immer mehr wahrnehme, dass diese Menschen zwar ein Elektroauto fahren und vielleicht auch eine Photovoltaikanlage haben, die sich ein bisschen für Energiewende und Antriebswende interessieren, öffentlich, aber nicht so sichtbar werden mit der Meinung, dass wir auch weniger Autos brauchen, dass wir zu viel für die Straße ausgeben, 2022 übrigens wieder mehr als für die Schiene. Und, ähm, da ist es mir manchmal zu bequem, was diese Menschen machen, weil sie sich dann durchaus in Städte begeben, wo keine Autos fahren, und schreiben: "Das ist richtig geil hier, tolle Lebensqualität", weil sie vielleicht sogar auch privat kein Auto haben. Aber, ja, die Stimmen fehlen mir einfach auch in der Forderung und Adressierung an die Autoindustrie und Politik, hier wirklich was zu tun und endlich alle mitzunehmen. Das ist nämlich schon lange nicht der Fall. Und dann ist es aber so, dass wir wieder zu den Fakten kommen, neben der Tatsache, dass manche Sektoren schon 40 Prozent der Emissionen von CO₂ im Vergleich zu den 90ern gesenkt haben und der Transportsektor sogar steigende Zahlen hat, kommt dann manchmal auch der Hinweis: „Ja, es liegt ja am Flugverkehr.“, „Das liegt an den Lkw“, was auch immer. Da möchte ich euch noch die Zahl an die Hand geben, dass es im Bereich der Emissionen beim Auto 61 Prozent Verantwortung sind an diesen Emissionen. Danach kommt der Schwerlastverkehr, der Lkw-Verkehr, der ja auch eigentlich auf die Schiene gehört, wo er auch schon mal war, aber auch da haben wir ja diese Dienstleistung ziemlich pervertiert. Und 0,4 Prozent Anteil ist die Bahn. Also das zeigt, glaube ich, ziemlich deutlich, wo die Lösung ist und wo das Problem. "Ja, Katja, aber wir müssen jetzt erst mal die Antriebswende schaffen." "Katja, wenn du jetzt sagst, dass Elektroautos auch kritisch zu betrach-

ten sind, dann bist du diejenige, die Diesel-Dieter dazu bringt, doch wieder einen Verbrenner zu kaufen." Ist das so? Also diese Vorurteile gegenüber meiner Person gibt es, aber ist das so? Oder ist es vielmehr so, dass ein Verband deutscher Autobauer immer noch sagt: "Die Ladeinfrastruktur ist schrecklich. Das funktioniert so nicht". Ist es vielleicht auch so, dass wenn E-Fuels in den Raum kommen, rein kommunikativ, dass da Diesel-Dieter irritiert wird, weil er denkt, dass das mit den E-Fuels schon klappen wird und weil er einfach nicht tiefer reingeht in das Thema und merkt, dass er da verarscht wird, weil so ein E-Fuel wird wahrscheinlich fünf bis zehn Euro den Liter kosten, ist unfassbar viel mehr energiebindend, als es die vollelektrischen Antriebe sind. Also ist es so, dass ich, die ich sage: Wir müssen runter und ich habe mal die Zahl gebracht, 20 Millionen Autos reichen erst mal, wenn wir sie teilen, wenn wir damit zur Arbeit fahren und das Ding acht Stunden rumsteht, dann läuft da was schief mit diesem Produkt. Dieses Produkt ist nicht auf dem Markt. Es ist völlig dereguliert, es sind ganz viele Subventionen drin, es hat eigene Fahrstreifen, es hat eigene Abstellflächen und ist super bequem im Vergleich zu allen anderen, was eigentlich viel besser wäre. Dann bin ich glaube ich nicht diejenige, die Diesel Dieter da zum Kauf bringt. Ich kann Diesel Dieter sogar ein bisschen verstehen, weil er gerade das Gefühl bekommt von Politik und auch Industrie, dass E-Fuels eine Lösung sein könnten und das hat dann zurückgreifend auf die Veranstaltung in Stuttgart auch Volker Wissing gesagt, dass er totales Verständnis hat aufgrund der Chip-Mangelsituation, der vulnerablen Lieferketten, die Autoindustrie nun mal hat. Warum eigentlich? Er hat total Verständnis, dass die Chips, die man für die Elektromobilität braucht, in die Luxusautos kommen und dass es dann hoffent-

lich, aber auch Produkte gibt im Sinne von Autos, die sich alle leisten können. Das wären dann die mit den E-Fuels. Tja, da würde ich mal sagen, Diesel Dieter, ist das echt keine Ahnung, was da gerade mit dir passiert, wenn du ein Auto anschaffst. Ich weiß aber auch, ehrlich gesagt, dass manche Leute es nicht aushalten, ein oder anderthalb Jahre auf das neue Auto zu warten und deswegen wieder Verbrenner kaufen. Also was ist da eigentlich los mit diesem Hyperkonsum, dass wir noch nicht mal auf ein Auto warten können, sondern gleich das neue haben wollen, obwohl das alte vielleicht gerade mal zwei, drei Jahre alt ist. Was passiert, wenn wir Antriebswende geschafft haben? Es bleibt beim Lärm. Und Lärm ist genauso tödlich, wie es Feinstaubemissionen sind. Das haben jetzt verschiedene Studien in den letzten Wochen auch nachgewiesen, unter anderem, wo die Korrelation von Luftverschmutzung und Krebserkrankungen hergestellt. Also alle, die ohne Auto unterwegs sind, gehen diese ganzen Verluste ein und schenken ihre Freiheit den Menschen, die im Auto fahren. Die Freiheit nach Raum, die Freiheit nach gesünder Unversehrtheit, die Freiheit nach Ruhe. Also es sind alles Dinge, die an dieses Auto abgegeben werden. Und da ist das Verkehrssystem komplett in Disbalance. Auch sind Autoreifen die größte Mikroplastikquelle der Welt. Das Mikroplastik von Autoreifen wurde in der Antarktis schon nachgewiesen. Babys, die neu geboren auf die Welt kommen, haben zum Teil Mikroplastik schon in ihrem Blutkreis laufen. Wir wissen ja heute noch nicht mal, was dieses Mikroplastik eigentlich mit uns macht. Wir bemühen uns, alle möglichen Dinge, wie Duschgels ohne Mikroplastik herzustellen, weil wir Angst haben vor dieser komischen Sache, die auch Genetik angeblich verändern kann. Aber bei den Autoreifen machen wir einfach alle Ohren und Augen zu.

Denn auch das verändert sich erstmal nicht. Ein Elektroauto ist erstmal sehr viel schwerer als ein Verbrenner durch die Batterie, die es mit sich führt. Und die Autos werden ja auch sehr groß gebaut. Das habe ich ja am Anfang gesagt. Also da gibt es so viel mehr Probleme, die nicht gelöst werden, wenn wir die Antriebe austauschen. Wenn wir auf Mobilität schauen, wenn wir anfangen beim Zu-Fuß-Gehen bis hin zur privat besessenen Karre, dann ist natürlich das Fahrrad und das Zu-Fuß-Gehen sowohl die gesündeste im Sinne von eigener Muskelmobilität, also auch für die eigene Gesundheitsvorsorge das gesündeste. Dass man sich bewegt, ist gesund, falls ihr das noch nicht wusstet. Es ist aber auch die Art von Fortbewegung, die am wenigsten Raum verbraucht. Also wenn wir das in Vergleich setzen, was kommt hinten aus dem Popo vom Auto raus? Das ist vielleicht manchmal lokal emissionsfrei, obwohl ein Auto natürlich auch immer noch einen Rucksack mitbringt. Also Auto bleibt vollelektrisch auch mein Weg. Aber es ist der größte Platzverschwender. Und da sehe ich nicht ein, dass Verkehrspolitik nicht endlich rangeht an dieses kaum genutzte Produkt. Gerade in der Stadt, wo wir alle Alternativen haben, da kann man auch mal Carsharing machen, einen Scooter nehmen, ein Leihrad oder die Tram. Also das sehe ich einfach noch nicht, dass wir da Ziele haben, diesen Autobe-stand abzubauen. In London hat der Bürgermeister gesagt: "2030 fahren in meiner Stadt 30% weniger Autos." Das ist ein sehr konkretes Ziel, an dem man arbeiten muss. Er hat ja unter anderem auch die City-Maut eingeführt. Und in Wien wird schon seit Jahren der Parkraum verknappt und bepreist, die Einnahmen gehen in den ÖPNV. Solche Dinge könnte man ja eigentlich kopieren. Wo will ich also hin mit meiner Verkehrswende? Und das ist halt das, was so krass ist, weil ich merke auch

immer wieder in Diskussionen wie gestern mit dem hessischen Verkehrsminister Tarek Al-Wazir, wir haben unglaublich viel Verständnis für Menschen, die ein Auto besitzen. Wir haben kein Verständnis im Sinne von Aktion, was für Fußgänger, Radfahrende, Menschen mit Behinderung, Kinder, Senioren schlägt. Das ist einfach ein Verständnis, das so rein empathisch ausgedrückt wird. Aber was nicht im Sinne von Aktion gilt, dass wir etwas für diese Menschen tun. Helsinki hat als Stadt Vision Zero. Vision Zero heißt keine Verkehrstoten mehr. Und da ist viel passiert, natürlich im Sinne der Priorisierung von den Schwachen im Verkehr. Radwege wurden geschaffen, Tempo 30 eingeführt und teilweise noch darunter. Es wurden grüne Lungen etabliert. Und Helsinki hat die Verkehrstoten senken können, zum Teil einige Jahre sogar wirklich auf null. Wir haben das irgendwo in irgendeinem Kapitel von unserem Koalitionsvertrag auch drinstecken, das will ich gar nicht verneinen, aber wir handeln nicht danach. Also sieben bis acht Menschen sterben immer noch auf den Straßen von Deutschland. 880 werden zum Teil schwerstverletzt und wir alle wissen, was das bedeutet. Wenn jemand schwerstverletzt wird, auch da endet ein gesundes Leben manchmal für immer. Ich will also hin in das, was ich erlebt habe auf der Interrail-Tour. Ich will hin in die 15-Minuten-Stadt, das 15-Minuten-Dorf. Ich will, dass Nahversorgung wieder an die Menschen heranrückt, dass sie manche Wege gar nicht mehr antreten müssen, dass die Dinge nicht mehr auf der grünen Wiese sind und nur noch im nächsten Stadtteil, sondern die Städte sollen so sein, dass sie viele kleine Dörfer haben und auch das Dorf auf dem ländlichen Raum soll wieder gesund sein, einen Dorfkern haben, der lebt, wo man sich begegnen kann, der autobefreit ist. Bildung, Shopping, Gastronomie, Vergnügen, Ärzt-

Innen, Einkaufen, alles soll bei euch dran sein, sodass ihr zu Fuß mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV an diese Ziele gelangt und kein Auto mehr braucht, sodass auch 13 Millionen Menschen in Deutschland, die keinen Führerschein haben als Erwachsene, selbstbestimmt unterwegs sein können, auch im ländlichen Raum, sodass 13 Millionen Kinder, die zu jung sind für einen Führerschein, selbstbestimmt unterwegs sein können. Das sind 26 Millionen Menschen, für die wir aktuell nur die Lösung haben. „Kann mich nicht jemand fahren?“ Also auch ein Elternkalender wird ja entlastet, wenn die Kinder selbstbestimmt mit dem Fahrrad oder zu Fuß zur Kita oder Schule gehen können. In Paris habe ich gesehen, dass Hidalgo als Oberbürgermeisterin gerade 168 Straßen autobefreit hat. Daran liegen 204 Schulen. Innerhalb von 500 Metern darf da kein Auto fahren. Das Programm heißt ‚Paris Respire‘, also ‚Frankreich atmet auf‘. Und da habe ich ganz viele Kinder und Jugendliche auf Fahrrädern und Tretrollern gesehen. So viel wie nicht unbedingt vor deutschen Schulen. Wenn wir also diese kurzen Wege haben, dann brauchen wir vielleicht auch im ländlichen Raum keine vier Autos mehr, weil wir ein Vier-Personen-Haushalt sind, sondern haben ein kleines, vollelektrisches Auto, das wir laden über unsere Dachfläche, wo wir sagen: „Ich brauche halt für manche Fahrten noch ein Auto, aber ganz bestimmt nicht mehr vier von diesen Autos.“ Und das ist was, wo Aufenthaltsqualität natürlich steigt. Gerade auch auf der Interrail-Tour. Es war so fantastisch, durch die Superblocks von Barcelona zu fahren. Barcelona ist die erste Stadt, die das Ziel hat, Post-Autometropole zu werden. Also in den Zustand zu kommen, nicht die Autos zu verdammen, aber sie ganz klar zu depriorisieren. Denn Barcelona ist eine der lautesten Städte. Barcelona hat eine hohe Luftbelastung, die ich selber auch erle-

ben durfte, leider. Und das ist etwas, wofür die Menschen, die in der Stadt wohnen, bisher nicht gesorgt wurde im Sinne von Lebensqualität, sondern das Durchfahren mit dem Auto, war die Qualität von Barcelona. Wenn wir auf Barcelona gucken, dann ist das wie so ein Schachbrett aufgeteilt. Dreimal drei von diesen Blocks werden zusammengefasst. Da wird der Autoverkehr rausgenommen. Riesige Kreuzungen, habe ich gesehen, die vorher dem Straßenverkehr vorbehalten waren. Da waren jetzt Bänke, Bäume, Spielplätze ohne Zäune. Da kamen die Menschen auch nach der Tageshitze zusammen, haben draußen gegessen, sich unterhalten, Schach gespielt, also ein richtig herzwärmendes Gefühl von NachbarInnschaft, die ich auch haben will vor meinem Haus in Hamburg-Eimsbüttel. Der Raum zwischen den Häusern wird da den Menschen zurückgegeben. Es gibt durchgängige Radwegeinfrastruktur, die entstehen soll. Es gibt aber auch den Layer Grün und Blau. Es wird für Bewässerung gesorgt, für Abkühlung durch Wasserspiele, für Begrünung, dass auch da die Stadt sich abkühlen kann, weil es total wichtig ist, sich nicht nur auf die CO₂-Reduktion zu besinnen, sondern auch auf die Klimaresilienz. Gerade von Städten, weil gerade die werden große Probleme bekommen, wenn sich die Welt verändert, wie es sie ja schon bereits tut. Habt ihr vielleicht selber gemerkt, Großwetterereignisse, aber auch die Tage, an denen die Temperaturen über 30 und zum Teil über 40 Grad in diesem Sommer waren, waren halt einfach unerträglich. Ich war in Barcelona und habe das mal so ein bisschen beobachtet. In meinem Buch habe ich noch geschrieben, dass es bis zu 8 Grad Unterschied gibt zwischen Barcelona und dem Umland, weil sich Barcelona gar nicht mehr abkühlt in der Nacht. Als ich dort war, waren es bis zu 12 Grad. Also teilweise, die Nächte sind noch nicht

mal mehr unter 30 Grad gekommen. Es war unerträglich. Also es hat Denken unmöglich gemacht. Und das zeigt auch, dass die Lebensqualität der Menschen dort darunter leidet. Und woher kommt die Hitze? Natürlich von der Versiegelung für Parkflächen, natürlich auch von geparkten Autos, die aufhitzen über den Tag hinweg und die Wärme dann wieder abgeben. Also wir müssen da einfach ran. Und auch Menschen in der Stadt haben ein Anrecht auf Lebensqualität. Paris hingegen, das war so die erste Stadt, wo ich war. Gott sei Dank war es auch eine langsame Annäherung an diese ganze Klimawelle, die ich hatte. Da hat es ein bisschen genieselt. Da war die Hitzewelle gerade vorbei, als ich dort kam. Da bin ich aus dem Bahnhof raus und hatte sofort einen eigenen Radweg. Also das hatte ich auf fast allen Stationen meiner Interrail-Tour. Das habe ich in Deutschland noch nie so erlebt, als radfahrende Person so willkommen gewesen zu sein. Und das Gefühl zu haben: Ich spiele hier auch eine Rolle. Ich werde auch gesehen, mir wird auch Infrastruktur gegeben. Ich werde geschützt durch Abpollerung oder durch Wegeführung in der Mitte der Straße. Das wünsche ich mir. Dieser Mut, den ich vor allen Dingen auch in Tallinn erlebt habe, als ich da aus dem Bahnhof kam, roch es, als wäre eine Lackfabrik explodiert. Das kam aber daher, dass sie die Sommermonate, die Sommerferien genutzt haben, Einbahnstraßen zu bauen, Parkspuren zu Radspuren, einfach umzupinseln und abzupollern. Also relativ pragmatisch und mit wenig Aufwand. Also es kostet nicht viel, Räume umzuwidmen. Da ist der Mut einfach da, eine Fahrradstadt werden zu wollen und nicht nur Hochglanzbroschüren zu entwickeln, die das Versprechen aber nicht einhalten. Ich denke, wenn ihr Kinder zum Beispiel auch mal fragt, das war ein ganz tolles Video, auch bei Twitter, wo eine Familie die dreijährige

Tochter auf dem Weg zum Kindergarten begleitet hat. Die Lütte ist auf dem Rad gefahren, hatte ein Handy oder eine GoPro auf dem Helm, weiß ich jetzt nicht. Und du siehst halt, wie sie sich durch ihre Stadt tastet, wie total devot sie sich verhält, bewegen muss, weil sie immer zwischen geparktem Blech agiert, weil sie, wenn sie sich umherguckt, als kleine Dreijährige einfach nur auf Blech guckt. Wie auf ihrem sehr eng gewordenen Gehweg, wo sie ja radeln darf, immer Dinge im Weg noch stehen. Wer solche Bilder sieht, der will doch was verändern. Also es kann einfach nicht sein, dass wir Kinder nur noch zu 45 Prozent sind, Kinder überhaupt täglich draußen. Ich möchte das gerne steigern und allen Kindern ermöglichen, dass sie selbstbestimmt unterwegs sind und natürlich dann am liebsten zu Fuß und auf dem Rad, weil es für Kinder total wichtig ist, für die kognitive Entwicklung auch, dass sie mit ihrer Umwelt interagieren, dass sie nicht alleine hinten im Auto sitzen und an ihrer Umwelt vorbeifahren. Natürlich kann ich verstehen, dass da Ängste bestehen, gerade weil da keine Radwegesysteme sind oder weil es gefährlich ist, aber werdet als Eltern bitte laut, auch für eure Kinder, dass sie da eine bessere Zukunft und vielleicht eine nahe Zukunft auch haben, wo sie sich anders bewegen können. Und das war für mich auch das krasseste. Barcelona, La Sagrada Familia, super beeindruckende Kathedrale. Da war ich mal, weiß ich gar nicht, vor über zehn Jahren auf einem Rucksack-Trip und hab dieses Monument noch komplett autoumtost erlebt. Da waren Menschen, die haben dafür Sorge getragen, dass wir TouristInnen gesund über die Straße kommen, dass wir uns nicht ablenken lassen, indem wir nach oben schauen oder über die Straße gehen. Jetzt ist es ein autofreier Ort. Er ist ruhig. Das Lauteste sind die Stimmen von Menschen, die sich unterhalten. Und die Wirkung von

diesem Monument ist eine ganz andere, als wenn du Autolärm hast, als wenn du gehupe hast, gucken musst, wo du lang gehst. Es war für mich so mit einer der vielen Symbolmomente, die ich auf meiner Reise erlebt habe. Damit kommen wir auf meinen Blick von Lösungen. Es wird ja immer behauptet: "Katja verlangt viel, aber hat keine Ideen, was die Lösung angeht." Wir sind immer noch nicht gut in der Branche. Ich glaube, 22% Frauen mittlerweile. Frauen ist nur ein Part von Diversität. Diversität ist sehr viel mehr. Wir brauchen eigentlich gar keine Frauenkongresse in der Mobilität. Wir brauchen Diversitätskongresse. An die Tische der Macht, wo Mobilität bestellt, gebaut, geplant wird, müssen alle Menschen mit Behinderung, Menschen, die vielleicht auch mal nach Deutschland geflüchtet sind, Menschen, die verschiedene Bildungshintergründe haben und damit auch einen sehr diversen Blick auf Mobilität. Da ist noch lange nichts gut. Das sehe ich auch auf den Messen, wo ich Keynotes halten darf, wer da im Publikum sitzt. Ich sehe es aber auch bei meinen Lesungen. Immerhin ungefähr gleich viele Männer und Frauen, aber bei Weitem nicht die deutsche Gesellschaft abbildend. Umso mehr haben wir die Verantwortung, weil wir die Mehrheitsgesellschaft sind. Für uns wurde die Welt hier in Deutschland gebaut. Umso mehr müssen wir darauf achten, dass die zukünftige Mobilität alle mitdenkt. Denn es gibt Menschen, die werden nicht mitgedacht. Es gibt Menschen, die sitzen im Auto gegen ihren Willen. Hallo, Herr Wissing. Er hat mein Buch anscheinend ja nicht gelesen, sondern, na ja, keine Ahnung. Immerhin spricht er über mich. Das ist ja schon mal was Gutes, ne? Ich habe mich mit den Menschen in meinem Buch unterhalten. Ich habe die Interviews begonnen mit der Frage: Willst du oder musst du Auto fahren? Und da hatten sich viele gar nicht bisher damit beschäf-

tigt. Die waren froh, dass ihr durchgetaktetes Leben überhaupt funktioniert. Und da ist das Auto natürlich zentraler Bestandteil, weil wir jahrzehntelang unser Leben in Autoabhängigkeit aufgebaut haben. Weil wir immer mehr Autobahnen gebaut haben, einmal zum Mond und zurück. Jetzt wollen wir immer noch 850 Kilometer Autobahn bauen, neu. Also ein riesen CO2-Emittent, der dann noch geplant ist, den man sich eigentlich sparen könnte, weil wir ja in eine autofreiere Zukunft wollen. Und ja, dann sind wir in die Gespräche gegangen und die Menschen haben gesagt: "Ja, du hast recht. Also 80% meiner Wege sind ‚muss-Autofahren‘, weil ich keine Alternative habe, weil es nicht barrierefrei ist, weil ich mich nicht sicher fühle. Lust zum Autofahren habe ich eigentlich nur, wenn es um Ausflüge geht. Da macht das richtig Spaß am Wochenende, wo ich nicht im Stau stehe oder wo ich mich freuen kann, Menschen zu besuchen." Und wer das nicht mitdenkt, der wird auch mit autonom fahrenden Shuttles, die kein Personal haben, weiterhin Menschen haben, die nicht in diesen Shuttles sitzen, weil sie da nicht sicher sind, weil sie nicht Teil der weißen Mehrheitsgesellschaft sind. Und deswegen ist es aber auch was Schönes, finde ich. So was ist doch eine tolle Aufgabe, diese Menschen mitzudenken, sich nicht nur um autofahrende Personen zu drehen, sondern um Mobilität. Auch die Gelder aus dem System Auto zu ziehen und zu einem Mobilitätsbudget umzuwidmen, sodass ganz viel möglich wird, weil da wären sogar dreistellige Milliarden im Jahr frei, die wir nutzen können. Und wenn ihr aber auf das Verkehrsministerium, digitalen Verkehrsministerium, wenn ihr da mal drauf schaut, ich habe mal bei einer Präsentation das Organigramm genommen, da brauchte ich zwei Folien, obwohl ich es ganz klein gemacht habe, zwei Folien, um dieses Organigramm abzubilden. Und das

sagt schon, was ich zeigen will, da ist auf jeden Fall noch nichts von agilen Strukturen zu finden. Da sind verschiedene Beine in diesem Organigramm. Da ist eine Person für Schiene zuständig, eine Person für die Autobahn, für Straße. Also das ist alles getrennt. Alles getrennte Budgets, alles getrennte Denke, keine Anreize zur Zusammenarbeit, sondern eher eine richtige Silostruktur, die da existiert. Moderne Unternehmen werden so nicht mehr geführt. Vor allen Dingen Softwareunternehmen arbeiten mittlerweile ganz anders, nämlich KundInnenzentriert. Aber hier ist Verwaltung noch das Maß aller Dinge. Und Verwaltung, wenn da keine externen Impulse reinkommen oder man sich gegenseitig auch mal erzählt von Projekten, dann macht das ja ‚ein weiter so‘. Dann ist das etwas, was nicht Innovationen fördert. Und Innovation, der neueste Smart wurde jetzt vorgestellt, ist auch wieder ein sehr großes Auto geworden, also ganz bestimmt nicht Smart und klein. Der Mini ist mittlerweile ein Maxi. Und eigentlich brauchen wir den PKW von Bertha Benz, einen Zweisitzer, der die erste Autofahrt gemacht hat. Das würde schon ausreichen, um die größte Alltagsmobilität in Deutschland abzubilden. Stattdessen bauen wir Cybertrucks und SUVs. Stattdessen bauen wir Dodge-Rams und irgendwelche Geländewagen mit einer Leiter und einer Boje. Wir bereiten uns in Hamburg ein bisschen damit rumstehen, wahrscheinlich schon auf die Katastrophe vor. Wir beschäftigen uns mit Hyperloop und Flugtaxis, weil das ist ja noch in der nicht so nahen Zukunft möglich. Aber was machen wir denn morgen? Und da ist auch natürlich wichtig, auf die Genderperspektive von Mobilität zu gucken. Das ist nämlich in der Pandemie noch schlimmer geworden. Wir haben schon erste Schritte in die richtige Richtung gemacht. Es gibt Männer, die Kinder erziehen in der Ehe, aber

sie sind immer noch in der Minderheit. Die Pandemie hat dafür gesorgt, dass da Homeschooling gab, da gab es pflegende Personen. Da haben vor allen Dingen Frauen ihre Arbeitszeit wieder reduziert. Und sie haben unsichtbar Care-Work gemacht, weil diese Wege sind nicht Lohnerwerbswege. Sie sind unbezahlt und deswegen gehen sie auch nicht in die Statistiken rein, die modellieren, wie die Mobilität dafür auch gebaut wird. Und das ist ehrlich gesagt in allen Systemen nicht gut. Auch im Radsystem, wo es keine sichere Radwegeinfrastruktur gibt, aber auch im ÖPNV-System, wo meistens die innerstädtischen ÖPNV-Beziehungen sternförmig von einem Zentrum ausgehen. Care-Work ist aber Wegekette und nicht zur Arbeit und zurück, sondern raus aus dem Haus, Kind zur Kita bringen, dann noch was einkaufen, zur Arbeit, zur pflegenden Oma, Kind abholen und zurück. Und da brauchen wir diese Diversität, um gute Mobilität der Zukunft zu bauen, und zwar schon morgen. Und wir brauchen Geld. Kein Geheimnis. Investitionen in Infrastruktur sind wichtig. Und ich habe schon gesagt, 2019 war es zum Beispiel in Deutschland so, 58 Prozent, glaube ich, gingen in die Straße, der Rest in die Schiene. Während andere Länder, die vorne sind, die uns schon längst überholt haben, auch weil sie Nachtzugsysteme haben, wie Österreich, da gehen 67 Prozent und noch mehr, jetzt ist es gesteigert worden, in die Schiene. Und auch in den Radverkehr, die Städte, die gut sind im Radverkehr, die machen pro Person das, ich weiß nicht wie viel Fache, der deutschen Städte. Utrecht und Kopenhagen liegen da ganz vorne in Europa. Und das merkt man natürlich auch, dass wenn Investitionen in Radverkehr und in sichere Systeme kommen, dass du auch diese Systeme erntest. Und die wären mir tatsächlich auch sehr wichtig im ländlichen Raum. Das 9-Euro-Ticket hat gezeigt,

dass Menschen sich auf den Weg machen, wenn es eine Flatrate gibt, zu einem guten Preis. Und die ländlichen Räume haben gemerkt, dass mehr TouristInnen gekommen sind. Gerade weil die Nahmobilität nicht so teuer ist, also zumindest drei Monate, haben Menschen auch Ziele in ihrer eigenen Umgebung mal erkundet, weil die Bahn dafür sonst zu teuer ist. Und es ist schade, dass schon vor Beginn dieser Maßnahme abgewunken wurde, dass es weiter auch laufen würde. Ich glaube, wenn man richtig politischen Willen hätte, dann wäre das möglich gewesen. Wenn es jetzt Richtung 29 Euro gehen sollte, das haben mir schon Menschen, die in Armut leben, gespiegelt, dann geht nichts mehr bei denen. Weil 4 mal 29 Euro bei einer vierköpfigen Familie ist schon ein ganz anderer Batzen, als es 4 mal 9 Euro gewesen sind. Und was hat es auch gezeigt im ländlichen Raum? Dass da auch Möglichkeiten bestehen, die auch über den Preis laufen. Also die Steigerung des touristischen Verkehrs kam ja nicht von ungefähr, sondern weil da halt schon Beziehungen im ÖPNV bestehen, die genutzt werden können. Und ich sehe den ländlichen Raum manchmal sogar als Raum, der vielleicht schneller sich entwickeln kann, als es die Stadt tut, wo wir sehr verwöhnt sind und immer noch umsonst parken können. Und so viele Möglichkeiten hätten, das anders abzubilden, aber einfach nicht irritiert werden, weil Parken immer noch viel zu billig ist und ich bis vor meine Tür fahren kann. Im ländlichen Raum sehe ich erstens, dass sich Arbeitswelten verändern. 60% der Arbeitsplätze sind mittlerweile mobil abbildbar, laut WZB Berlin. Und da Coworking im ländlichen Raum zu machen, wo auch gleich eine Nahversorgung installiert wird, eine kleine Bank, eine kleine Post, eine kleine Apotheke, ich weiß es nicht, Nahrungsmittel des täglichen Bedarfs angeboten werden, also solche Zentren zu er-

richten, vielleicht zusammen mit Banken und anderen, die sich da schon wieder entfernt haben, zurückzukommen. Weil ich glaube, wir unterschätzen manchmal bei allem Digitalisierungswillen, wie sehr Menschen auch Lust auf andere Menschen dann doch haben, wie sehr sie es mögen, vielleicht auch, weil sie alt sind und alleine leben, diese Wege anzutreten, wo man auch mal einfach mit Menschen sich wieder unterhalten kann, begegnen kann. Auch große Kraft sehe ich tatsächlich in den Taxiunternehmen des ländlichen Raumes. Die könnten nämlich den Fahrzeugpark, den sie haben, in die Systeme des ÖPNV-Unternehmens vor Ort speisen. Da braucht es nur ein Tablet im Taxi. Wenn zum Beispiel die Dialysefahrten und Gesundheitsfahrten abgegolten sind, das ist ja so, denke ich mal, so ein bisschen das Kerngeschäft auch im ländlichen Raum, da halt dieses Tablet anzustellen und sich als Teil des ÖPNVs zu bewegen, indem man On-Demand Rufbusse, die natürlich auch immer noch per Telefon bestellt werden können. Man setzt sich in dieses Fahrzeug, teilt sich Wege mit Menschen, die denselben Weg auch fahren wollen und kommt zur nächsten Haltestelle, zum Ortszentrum, zum Bahnhof. Und vielleicht sind es sogar auch E-Scooter und Leihräder, die wir dort installieren, je nach Größe der Orte kann das eine Lösung sein, um zum Bahnhof zu kommen, um auf das Massentransportsystem einen Zugriff zu haben, weil die nächste Haltestelle vielleicht zu weit weg ist oder zu wenig oft bedient wird. Ich würde mal schätzen, mit so einem Scooter macht man durchaus 3 Kilometer, mit dem Leihrad vielleicht 5. Und das ist etwas, was ich morgens hinnehme und abends zurück, denn wir können nicht alle unsere Räder und Scooter in den Zug nehmen. Das ist unmöglich aufgrund des Platzes, den wir nur haben. Aber das sind so Momente, da würde ich mein Steuergeld super ger-

ne drin sehen. Denn diese Fahrzeuge sind von Beginn an barrierefrei. Die Haltestellen kannst du virtuell festlegen, da braucht es keine Baumaßnahmen, taktilen Leitsysteme, Aufzüge, whatever, sondern du hast ein virtuell hinterlegtes Haltestellensystem. Dein Handy kann erkennen, wo du bist und schlägt dir vor, vielleicht 200 Meter dich zu bewegen zu diesem virtuellen Haltepunkt. Und dann wirst du aufgenommen. Und diese Fahrzeuge können von Beginn an mit einer Rampe sein oder das sogenannte London-Taxi, was ja auch teilelektrisch ist, elektrisch fahren kann. Leider gibt es meiner Kenntnis nach immer noch keinen deutschen Fahrzeughersteller, der in dieser Richtung denkt. MOIA in Hamburg fährt immer noch nicht barrierefrei und das schon seit Jahren eine Unmöglichkeit. MOIA ist aber auch nicht integriert in das Verkehrssystem. Das wäre mir super wichtig, dass wir da auch unabhängig werden von Konzernen, die gerne das Fahrzeug bauen können. Das möchte ich auch gerne mit deutschen Fahrzeugherstellern machen, dass sie in diese Lücke stoßen, die meiner Meinung nach auch einen Weltmarkt bietet. Aber dass sie den Service anbieten, will ich nicht. Weil dann kommt es zu dem, was wir heute schon haben. Da wird es nur in Städten angeboten, da wo die Menschen bestimmte Preise zahlen können. Und der ländliche Raum wird wieder vergessen. Und das ist so für mich nochmal der Wrap-up zur aktuellen Situation, die ich durch Lesereise und Vorträge gerade so erlebe. Ihr habt es am Anfang gemerkt, es ist nicht leicht manchmal, an manchen Tagen, bin ich ganz schön müde, weil die Gegenwehr so umfangreich ist und weil auch viele perfide Methoden da manchmal greifen. Aber ich bin immer noch hier. Ich erinnere euch nochmal, Leute steigen erst um, selbst wenn sie klimafreundlich unterwegs sein wollen, wenn sie Alternativen haben, wenn es behin-

dertengerecht ist, überhaupt auch im Sinne einer Barrierefreiheit. Denn auch das 9-Euro-Ticket war barrierefrei, weil du keine Ticketsysteme studieren musstest, wenn wir uns sicher fühlen dürfen, und das hat viel mit gut geschultem, nettem Personal zu tun, mit Aufenthaltsräumen bei Bahnhöfen, wo Menschen sind und sich hinsetzen können, wenn sie warten. Das hat damit zu tun, dass manchmal auch gar keine Bänke da sind. Das ist auch etwas, was Aufenthaltsqualität steigert. Dann muss es bezahlbar sein. Also die 85 Prozent, die ÖPNV-Tickets teurer geworden sind und die jetzt wahrscheinlich nochmal wieder steigen, weil die Energiepreise gestiegen sind. Das ist eine ganz andere Entwicklung als bei den Preisen des PKWs. So ungefähr 30 Prozent, wenn ich das richtig in Erinnerung habe, sind die gestiegen. Also macht Autokorrektur zu einem Movement. Redet mit euren NachbarInnen, fragt: "Willst du oder musst du Auto fahren?" Fragt: "Kann ein Mensch ohne Führerschein", und das sind ja 26 Millionen, das habt ihr gerade gelernt, "dein Leben leben?", so dass diese Menschen vielleicht selbst nichts ändern, weil sie die Kraft dazu nicht haben, ihre eigene Bequemlichkeit auch mal zu überwinden oder weil sie halt keine Alternativen haben. Wenn ihr im ländlichen Raum seid: Werdet laut. Unterstützt mich dabei, dass ich den ländlichen Raum mobil machen möchte. Ich freue mich auf euren Support und wünsche euch jetzt noch einen schönen Tag. Empfiehlt den Podcast gerne weiter. Eure Katja.