

SheDrivesMobility 154 - Leonard Issen

Katja Diehl (0:15)

Hallo und herzlich willkommen zu einer neuen Folge She Drives Mobility. Mein Name ist Katja Diehl. Ich bin Bestseller-Autorin, Speakerin, aber vor allen Dingen bin ich unterwegs, um endlich die Mobilitätswende in Deutschland zu starten, denn die hat immer noch nicht begonnen. Das zeigen uns steigende Zulassungszahlen beim Auto. Warum dem so ist, dass ich das so sehe, das könnt ihr in anderen Episoden von meinem Podcast verfolgen. Falls das erste Mal dieser Podcast vor deine Ohren fällt, freue ich mich, wenn du abonnierst. Ich freue mich aber auch, wenn dir diese Podcast-Folge gefällt. Wenn du mir gute Bewertungen, Sternchen, vielleicht einen Kaffee bei Ko-fi oder eine Zahlung bei PayPal dalässt. Wir kommen damit zu einem ziemlich ernstem Thema, was mich nicht erst seit heute beschäftigt und was vor allen Dingen im aktuellen Bundestagswahlkampf immer wieder auch mal aufgetaucht ist. Zuletzt, das ist auch Anlass für diese aktuelle Folge über das Thema, hat Carsten Linnemann von der CDU sich vorgestellt, dass Menschen, die Asylanträge bei uns gestellt haben, ausgewiesen werden können, wenn sie zwei Straftaten begehen. Da hat er als Beispiel unter anderem das Fahren ohne Fahrschein angebracht. Das ist etwas, was wir auf jeden Fall mal vertiefen sollten, warum so eine Haltung vor allen Dingen auch zu diesem Delikt hochproblematisch ist. Das Menschenbild, was dahinter steckt, wollen wir mal nicht thematisieren. Das kommt im Podcast auch vor in dieser Episode. Ich habe mich mit Leo von dem Freiheitsfonds zusammengesetzt.

Das ist eine Initiative, die sich darum kümmert, dass Menschen, die wegen Fahren ohne Fahrschein ins Gefängnis gelangen, wieder freigekauft werden können. Ihr könnt dem Freiheitsfonds Gelder überweisen, spenden, damit die, die sich darum kümmern, beim sogenannten Freedom Day Menschen aus solchen prekären Situationen zu befreien. Ich selber bin ziemlich entsetzt, immer noch, dass es zwar eine sogar fraktionsübergreifende Initiative im Bundestag gibt, den zugrunde liegenden Paragraphen endlich abzuschaffen. Wie viele Dinge, die in unserem deutschen Leben problematisch sind, geht auch dieser Paragraph auf eine Geschichte in Nazideutschland zurück. Denn er entstand 1935. Wenn ihr heute mal schaut, dass es in unserem Land Mobilitätsarmut gibt, und das hat nicht nur mit Geld zu tun, sondern auch damit, dass alle Alternativen zum privaten Pkw abgebaut wurden oder gar nicht erst geschaffen worden sind, dann ist das für mich etwas, wo wir uns als Deutschland nicht wirklich auf die Fahnen schreiben könnten, dass wir ein hochentwickeltes Land sind. Und wenn ihr dann auch wisst, dass Fahren ohne Fahrschein euch in das Gefängnis führen kann, während das Parken ohne Parkschein fast schon eine Bagatelle ist, die ihr so beliebig oft, wie ihr wollt, wiederholen könnt, ohne dass es großartige Einschränkungen für euch gibt, dann sehen wir mal wieder, wo Autoland Deutschland gelandet ist in der Ungerechtigkeit, die es immer in diesem Vergleich zwischen Menschen, die mit dem Auto mobil sind, und denen, die anders mobil sein wollen oder auch vielleicht gar nicht Auto fahren können. Ich selber bin sehr nachdenklich, wie wir das gestalten. Ich weiß aber um die Community, die hinter diesem Podcast steht. Schreibt doch einfach mal euren Abgeordneten, wie es um diesen Bundestagsentscheid geht, zu fahren ohne Fahrschein. Das

Ding ist nämlich abstimmungsreif. Und wenn ihr dann noch vielleicht die Zeit überbrückt, indem ihr dem Freiheitsfonds Gelder zukommen lässt, dann ist gewährleistet, dass Menschen befreit werden. Aber eigentlich gehört dieser Paragraf abgeschafft. Deswegen habe ich mich mit Leo unterhalten. Ihr erfahrt viele Hintergründe. Ihr erfahrt auch viel Emotionen im positiven Sinne, warum wir beide der festen Überzeugung sind, dass wir andere Gesetzgebungen brauchen. Und ich wünsche euch daher jetzt auch ein wenig Freude mit diesem Thema, aber vor allen Dingen auch Erkenntnisgewinn.

Katja Diehl (4:23)

Diese Folge ist wieder eine hochaktuelle Folge. Ich widme mich ja manchmal so Themen, ehrlich gesagt, ich habe letztens auch mal durchgescrollt durch 5,5 Jahre Podcast und habe gedacht, zeitlos, zeitlos, weil sich einfach nichts verändert hat. Das ist total bitter. Aber ihr könnt meinen Podcast natürlich auch immer als eine Art Wikipedia für Mobilitätsideen nutzen. Heute habe ich aber spontan entschlossen, weil die Union unter anderem mal wieder eskaliert, dass wir mal ganz spontan in ein Thema reingehen, das so komplizierte Begriffe erhält wie Ersatzfreiheitsstrafen. Und da habe ich jemanden mir eingeladen, der da tief im Thema ist und ehrenamtlich auch für dieses Thema arbeitet. Stell dich doch bitte einmal kurz vor, wie du zu dem Thema gekommen bist und was du sonst eigentlich machst.

Leonard Issen (5:09)

Hi und vielen Dank für die Einladung. Ich bin Leo vom Freiheitsfonds und der Freiheitsfonds ist eine Kampagne zur Entkriminalisierung von Fahren ohne Ticket. In Deutschland kommen we-

gen fehlender Tickets jährlich schätzungsweise 9000 Menschen ins Gefängnis, weil sie sich erst nicht das Ticket leisten konnten und später die sehr hohen Geldstrafen nicht zahlen konnten, die ihnen juristisch auferlegt wurden. Wir vom Freiheitsfonds finden das ungerecht und es ist sozusagen dysfunktional, auch im Sinne der Gemeinschaft, dass das passiert und wollen dafür sorgen, dass das nicht weiterhin passiert und kaufen Menschen aus dem Gefängnis frei, die deswegen einsitzen.

Katja Diehl (5:51)

Genau, es finanziert sich über Spenden. Menschen können euch unterstützen. Das ist auch an dieser Stelle gerne noch mal unterstrichen. Und es ist vor allen Dingen ja etwas, was böse Wurzeln hat, wie so vieles in unserem Land, was mit Mobilität zu tun hat. Müssen wir leider zurück in die Nazi-Zeit. Magst du mal berichten, woher diese Rechtsprechung überhaupt stammt?

Leonard Issen (6:13)

Ja, die Rechtsprechung, die trägt die Handschrift des NS-Regimes. Dieser Paragraf kommt tatsächlich aus dem rechtlichen Blütejahr 1935. Die wurde entwickelt, gar nicht insbesondere wegen Fahren ohne Ticket, sondern damals noch wegen dem Automatenbetrug, wenn es darum ging, Telefone zu benutzen. Dort haben zwei Männer eine, ich glaube, fünf Pfennig Münze breit geklopft, sodass sie aussah für den Automaten, den sie betrogen haben, wie eine Zwei-Mark-Münze und haben dann sehr günstig telefonieren können. Die sollten dann verurteilt werden, aber es ist aufgefallen, hierzu gibt es gar keinen passenden Paragrafen, denn es wurde kein Mensch betrogen, sondern ein Automat. Dann hat sich die NS-Justiz diesen Paragrafen überlegt,

der bis heute Bestand hat und bis heute dazu führt, dass Menschen wegen fehlender Tickets in Haft kommen. Heutzutage ist dieses Telefonie-Thema, das ist eigentlich gegessen, das passiert eigentlich nicht mehr, sondern dieser Paragraf hat nur noch Wirkung in diesem Feld.

Katja Diehl (7:35)

Magst du uns kurz mit reinnehmen, wie viele Menschen betrifft das pro Jahr, damit sich Leute mal vorstellen können, wie ist das überhaupt? Wen betrifft das? Wie sind auch die Kosten? Also ich habe es ein bisschen quer natürlich nochmal gelesen zur Vorbereitung. 200 Euro ungefähr kostet ja auch so ein Knast-Tag. Also es ist ja etwas, wo auch Kosten für die Allgemeinheit entstehen.

Leonard Issen (7:56)

Das ist ein gutes Thema und sehr spannend in dem Bereich, denn wir haben es einerseits mit riesigen Kosten zu tun für die Gemeinschaft und andererseits mit minimalen Schäden. Also natürlich ist es gut, sich ein Ticket zu kaufen, ich glaube, da sind wir uns einig, dass es eine gute Sache ist, mit dem ÖPNV zu fahren usw. Nur leider haben wir es tatsächlich damit zu tun, dass in Deutschland die Ticketpreise immer weiter steigen und es einfach sehr viele armutsbetroffene Menschen gibt, die natürlich auch darauf angewiesen sind, zum Arzt zu fahren, zur Ärztin, zum Amt, zur Arbeit oder zur Schule. Und diese Menschen benutzen dann den ÖPNV auch ab und zu ohne Ticket. Und wenn die erwischt werden, dann kriegen sie erst mal ein Knöllchen, ein sogenanntes erhöhtes Beförderungsentgelt, das kennen die meisten. Und das ist aber noch mal was anderes als diese Geld-

strafe, von der wir die ganze Zeit sprechen. Und wenn sie mehrfach erwischt werden, normalerweise ist das so ungefähr dreimal im Jahr, dann kommt es zu einer Strafanzeige. Und die kann sie tatsächlich in letzter Konsequenz ins Gefängnis führen. Und wenn wir uns sozusagen vor Augen führen, um was es hier geht, dann wird eigentlich relativ klar, um wen es geht. Also wer die Betroffenen dieser Kriminalisierung sind. Denn wer sich mehrfach kein Ticket leisten kann, der hat wenig Geld. Das liegt eigentlich auf der Hand. Und der ist vielleicht oder die auch nicht in der Lage, diese sehr hohen Geldstrafen zu bezahlen. D.h., wenn wir in die Statistiken gucken, dann sind die Betroffenen dieser Kriminalisierung zu 87% erwerbslos und zu 15% sogar wohnungslos. Und dann kommt noch ein anderer Aspekt dazu, der ist sozusagen zugespitzt. In dieser Zahl lässt er sich zusammenfassen, 15% sind auch akut suizidgefährdet. Unter diese 15%, die ich zuletzt genannt habe, zählen aber nicht andere psychische Erkrankungen. Wir machen immer wieder die Erfahrung in unserer Arbeit, dass es sozusagen ganz pauschal gesagt, es um Menschen geht, die sowieso gerade in ihrem Leben, in ihrem Alltag auf sehr wackeligen Beinen stehen. Und diese Kriminalisierung bzw. Inhaftierung kann in letzter Konsequenz auch dazu führen, dass sie quasi den Boden unter den Füßen weggezogen bekommen und sich ihre Lage weiter dramatisiert. D.h., wir haben ganz kleine Schäden auf der einen Seite, es geht um Ticketpreise im Wert von 3 Euro. Und super, super große Kosten auf der anderen Seite, die natürlich die Gemeinschaft trägt. Denn die Haftkosten, die werden von den Steuern bezahlt, die wir alle abgeben und genau das sagen wir, muss aufhören im Sinne von allen und auch der Betroffenen.

Katja Diehl (10:53)

Ich habe da ein Beispiel aus Hamburg. Da gab es eine Art Feldversuch, wo Auto... Nicht autonomisch, sorry, das ist die nächste Stufe, die da geplant ist. Aber es gibt die Bahntochter ioki und die hat Angebote gemacht, ja eher so Randgebiete, Bergedorf und andere an die Stadt oder an bestimmte Haltestellen anzuschließen, weil dort kein gutes Nahverkehrsnetz war. Es waren Kleinbusse, die per App gebucht werden können. Also die gibt es auch immer noch. Das ist mittlerweile auch ein Regelbetrieb geworden. Am Anfang haben sich, so wie Menschen nun mal sind, das war kostenlos, Menschen den ganzen Kleinbus gebucht, weil sie alleine fahren wollten. Daraufhin haben sie den Fahrpreis auf einen Euro gehoben. Das hat dann schon dafür Sorge getragen, dass das nicht mehr passiert ist. Und da gab es sehr vorhersehbare Verbindungen zu Ortszentren, zu großen S-Bahn-Stationen. Aber es gab auch Verbindungen, wo man sich dachte: Hä, was ist denn da, dass da so viele Leute hinfahren? Und da stellte sich raus, die Tafel. Also es war für Menschen, die wenig Geld haben, billiger natürlich, ein Euro zu bezahlen und zur Tafel in Hamburg zu fahren, als ein Tagesticket zu ziehen. Und das zeigt ja schon, und da kommen wir zu dem nächsten Thema, ich verdränge gerade noch Carsten Linnemann, wie du merkst. Der kommt aber auch noch. Da sind wir schon bei dem Thema Mobilitätsarmut. Das ist ein Thema, wo viele noch gar nicht sensibilisiert sind oder das auf dem Schirm haben. Nur damit mal klar wird, was hier gerade von uns beiden thematisiert wird. Das Deutschlandticket ist auf 58 Euro hochgesetzt worden. Und der Satz im Bürgergeld für Mobilität liegt bei etwas über 50 Euro. Also da ist ein Gap von 8 Euro schon mal da. Das

ist ein Unding. Also es gibt kein bundesweit gültiges Sozialticket im Deutschlandticket. Das sind alles Dinge, die nicht mitgedacht werden. Das Deutschlandticket hat viele Vorteile, aber es hat auch viele Nachteile, die ich an anderer Stelle schon mal thematisiert habe, weil sie unter anderem ja den Ausbau bremsen, die Ausgaben, die man da hat in den Ländern. Und ich kann auch den VDV, den Verband Deutscher Verkehrsunternehmer, irgendwie ein Stück weit verstehen. Die sagen: „Fahren ohne Fahrschein sollte weiterhin bestraft werden.“ Aber auch der VDV geht nicht tief genug, meiner Meinung nach, reinzugucken. Woher kommt denn dieses Missverhalten, das von uns als Gesellschaft nicht gebilligt wird? Also es ist wieder mal stark in der Symptombekämpfung und es geht nicht an die Wurzeln. Und da wollt ihr, glaube ich, ja auch zusammen mit mir darauf hinweisen, dass das Menschen in Not sind. Also es wird eigentlich, diese Mobilitätsarmut wird gesetzlich bestraft, indem Menschen aus welchen Gründen auch immer, und das ist meine tiefste Überzeugung, dass das jeden von uns treffen kann, geraten. Und dann kommen sie ja nochmal in prekärere Situationen. Und das ist vielleicht ein guter Punkt, dass du einfach mal so ein paar persönliche Geschichten teilst. Weil ich glaube, Betroffenheit steigt immer, wenn man aus Statistiken aussteigt und so ein bisschen erzählt, wer sind denn diese Menschen? Also den Leuten ein Gesicht zu verleihen, ähnlich wie ich das manchmal auch versuche mit den acht Verkehrstoten am Tag, die ja auch so weggedrängt werden, als wäre es eine natürliche Todesursache. Und wenn man dann die Geschichten erzählt von den Menschen, auch von den Angehörigen, dann macht das ganz anders betroffen. Magst du mal, hast du gerade in deinem Kopf Geschichten, die du teilen könntest?

Leonard Issen (14:34)

Ja, also die erste Geschichte, die mir immer einfällt, ist die einer Frau, die vor ihrem gewalttätigen Ex-Partner geflohen ist, in ein Frauenhaus hier in Berlin. Ähm, und die, genau, hat dann dort Schutz bekommen, und ihr wurde empfohlen, Anzeige zu erstatten. Für die Statistik und einfach sozusagen, um diesen Mann auch aufzuhalten und in seine Schrank zu weisen. Sie hat sich dazu durchgerungen und ist zur Polizei gegangen. Alle, die sich mit dem Thema beschäftigt haben, wissen, dass das, glaub ich, ganz schön schwer ist. Und die hat Anzeige erstattet, und der Polizei ist aufgefallen: „Ah, hier liegt noch ein offener Haftbefehl gegen sie vor, wegen Fahren ohne Ticket.“ Und genau, dann sollte diese Frau eigentlich sozusagen raus aus dem Frauenhaus, rein ins Gefängnis, wegen dieser Lappalie. Und wir konnten mit den ganzen Unterstützer*innen, die wir in unserem Rücken haben, das verhindern. Und man könnte jetzt denken, ah, Leo, der greift jetzt einfach zu den krassesten Beispielen, um hier irgendwie sozusagen für Verständnis zu werben. Wir haben sehr, sehr viele Beispiele von Menschen, wo sofort klar wird, diese Menschen sind in einer Extremsituation, diese Menschen befinden sich in Not und brauchen eigentlich Hilfe statt Haft. Und genau, ein anderes Beispiel, das auch noch mal ein Thema aufzeigt, was mir irgendwie dabei wichtig ist, ist der Fall von einem Mann, der sich an uns gewendet hat, der seinen krebserkrankten Vater pflegt und für ihn, also für seinen Vater, immer wieder sozusagen Besorgung machen musste. Dieser Mann war ziemlich arm, hatte wenig Geld und ist manchmal ohne Ticket gefahren. Der sollte, weil er dann dreimal ohne Ticket kontrolliert wurde, ins Gefängnis für mehrere Monate. Und er hätte dann nicht mehr

für seinen Vater da sein können, der quasi im Sterben lag. Und das ist eben auch ein großes Feld, was uns immer wieder begegnet, dass Menschen einfach wegbrechen. Für sie persönlich ist das schrecklich und bedeutet eine superstarke Dramatisierung ihrer Lage. Aber eben auch für ihre Angehörigen brechen da einfach Menschen weg. Wir haben manchmal Anfragen von alleinerziehenden Müttern vor allem im Postfach, die sagen: „Ich musste mein Kind ans Jugendamt übergeben, damit ich diese Strafe absitzen kann.“ Und wir im Team sind von diesen Sachen schockiert. Leider irgendwie auch daran normalisiert. Also, das begegnet uns tatsächlich oft, dass uns genau solche Geschichten irgendwie berichtet werden aus den JVA's. Und... Und wir denken, wer setzt hier eigentlich die Prioritäten? Also, das kann doch nicht sein, dass es wegen finanzieller Schäden von ein paar Euro zu dieser heftigen Strafe gegriffen wird, die tatsächlich, ja, die stärkste, schärfste Repression ist, die dem deutschen Staat zur Verfügung steht. Nämlich Freiheitsstrafe. Du hast kein Geld für die Geldstrafe, Freiheitsstrafe.

Katja Diehl (18:01)

Und wie ist es denn da jetzt zugekommen, dass ihr euch da auf den Weg gemacht habt? Ja, da sozusagen, also ganz viele Dinge, die in Deutschland schief laufen, sind ja leider immer auf ehrenamtliches Engagement angewiesen, dass man darauf aufmerksam macht. Also wann kam dieser Punkt, dass ihr gesagt habt: Wir müssen da jetzt eine Kampagne machen. Wir müssen aufklären. Wir müssen Gelder sammeln. Kannst du da ein bisschen eure Geschichte sozusagen erzählen?

Leonard Issen (18:27)

Ja, also ich sitze gerade im Büro von FragDenStaat. Und das ist sozusagen auf eine Weise die Mutterorganisation des Freiheitsfonds. Das ist rechtlich nicht so, wir sind unabhängig voneinander. Aber FragDenStaat hat mal mit Jan Böhmermann zusammen, also dem ZDF-Magazin Royale, eine Recherche dazu gemacht, dass Menschen wegen fehlender Tickets in Haft kommen. Und wie das eben häufig so ist bei den Folgen von Jan Böhmermann, wurde auch dazu eine Website gelauncht. Also parallel zum Erscheinungsdatum wurde eine Website gelauncht. Und dort wurden die Geschichten von Menschen dargestellt, die innerhalb dieser Folge eben auch freigekauft werden konnten. Und eigentlich sollte das sozusagen damit enden. Also man wollte auf dieses Thema hinweisen und sagen: Hier, das passiert. Warum passiert das eigentlich? Das sollte nicht mehr passieren. Und dann haben sich unglaublich viele Menschen nach dieser Folge bei uns gemeldet, beim Freiheitsfonds, und gesagt: „Kann ich mich irgendwie beteiligen? Ich möchte euch unterstützen. Ich möchte auch, dass das weitergeht.“ Und aus dieser Situation heraus ist dann eine Kampagne entstanden. Weil wir gemerkt haben, es gibt unfassbar viele Menschen, die dieses Thema adressieren wollen. Und der Rückhalt ist riesengroß. Die Menschen wollen, dass das entkriminalisiert wird. Und dann haben wir sozusagen eigentlich auf Zuruf der ganzen Unterstützer*innen hin das weitergeführt. Und konnten mittlerweile innerhalb dieser Kampagne über 1.200 Menschen frühzeitig nach Hause holen aus dem Gefängnis. Und sind darüber sehr stolz und freuen uns total über den ganzen Rückhalt der Unterstützer*innen.

Katja Diehl (20:26)

Ja. Also mich hat das auch sehr berührt, vor allen Dingen, weil ihr genau den richtigen Weg da ja auch gegangen seid, diese persönlichen Geschichten dahinter zu teilen. Und das sind ja auch Sachen, die bewusst unter der Decke gehalten werden und die einfach so laufen. Und das ist ja auch etwas, wo dieses klassische ‚Wir gegen die‘ und dieses klassische ‚Nach-unten-Treten‘ auch stattfindet. Und damit kommen wir zum letzten Punkt vor Carsten Linnemann, der ja anders für diese Spontanität auch ist. Ihr habt etwas in den Bundestag eingereicht und das droht aufgrund der ganzen Umstände, die jetzt die Neuwahlen und Ähnliches und der Bruch von der Koalition ja auch bedeutet haben, das wird jetzt ja so ein bisschen auf nach ferner liefern verschoben. Und natürlich haben wir alle so ein bisschen die Bedenken, dass die nächste Regierung eher konservativer wird als die Ampelregierung. Was habt ihr da gemacht? Was liegt da im Bundestag und welche Chancen seht ihr da noch, dass das noch vor den Neuwahlen vielleicht sogar beschlossen wird?

Leonard Issen (21:35)

Also, wir nehmen diese Folge ja am 3. Januar 2025 auf. Zurückblickend auf das Jahr 2024, das war ein absurdes Jahr, auch wenn wir auf unsere Kampagne schauen. Denn, genau, wir führen diese Kampagne jetzt schon länger und konnten immer mehr Druck aufbauen. Und endlich, im Oktober vergangenen Jahres, kam der Gesetzentwurf aus dem Justizministerium. Und der wird nicht all unseren Forderungen gerecht, aber man sieht, der Druck hat gewirkt. Endlich wird sich diesem Thema... Nach über 90 Jahren endlich wird sich diesem Thema gewidmet. Und Fahren ohne Ticket soll entkriminalisiert werden. Und zwei Wochen nach dem Erscheinen dieses Gesetzentwurfs zerbricht die

Ampel. Und damit stand wieder alles auf der Kippe, beziehungsweise steht alles auf der Kippe. Und sieht gerade... mehr schlecht als recht aus. Also, es gibt weiterhin die Möglichkeit, dass innerhalb der nächsten sechs Wochen dieser Gesetzentwurf durch den Rechtsausschuss verabschiedet wird und dann als fraktionsübergreifender Antrag im Bundestag diskutiert wird. Aber, genau, wir wissen alle, wir stecken im Wahlkampf. Und das bedeutet oft, dass konkrete Gesetzesvorhaben auf der Strecke bleiben. Und stattdessen taktiert wird noch und nöcher. Und wir wollen weiterhin dafür sorgen, dass genau dieses Thema nicht vergessen wird und dass konkrete Politik gemacht wird. Aus dem Bundestag von vor allem rechten Parteien hören wir immer wieder, dass die Leute doch arbeiten sollten. Gerade im Moment, im Wahlkampf. Das finden wir hinsichtlich der... Genau, Politiker*innen auch. Die sollten mal ihre Arbeit machen und diesen Gesetzentwurf endlich... verabschieden und endlich dafür sorgen, dass niemand mehr wegen ein paar Euro... ins Gefängnis kommt.

Katja Diehl (23:41)

Genau, und damit sind wir bei Carsten Linnemann, der sich hochproblematisch und hochpopulistisch natürlich... äh, geäußert hat, dass... Ja, also, wenn's ein Film wäre, wär es komisch, aber es ist ja das richtige Leben. Es sind ja Anschläge passiert, wo wirklich großes Leid über Menschen gekommen ist, weil auch Menschen getötet worden sind. Und wo aber die Menschen, die diese Anschläge verübt haben, ja, zum Teil ja sogar AfD-nah waren. Also, es ist für mich ähnlich wie die Dinge, die da in den USA passiert sind, mit diesem Cybertruck und dem, was in New Orleans passiert ist. Es sind ja sogar US-Soldaten gewe-

sen. Also, es ist halt eine komplette Manipulation von News und ein kompletter Missbrauch auch von solchen furchtbaren Taten. Und da hat Carsten Linnemann im Deutschlandfunk keine bessere Idee als... Wir brauchen jetzt neben Registern von Rechtsradikalen und von Islamisten auch ein Register über psychisch gestörte Straftäter, hat er's, glaub ich, genannt. Zumal das auch wieder absurd ist, weil dieser Mensch in Magdeburg ja gar nicht als psychisch krank... Also, aus der Ferne machen jetzt viele Diagnosen, aber er war nun mal nicht in dieser Kategorie. So, und damit sind wir auch bei dem Punkt, dass ich kurz darauf hinweise, dass ihr eventuell gegen die elektronische Patientenakte erst mal Einspruch erheben solltet bei euren Plankenkassen, weil wir wissen alle nicht, wohin das ganze Thema steuert. Und dieses Register, was Carsten Linnemann da fordert, das wurde noch mal ergänzt, um eine Äußerung von ihm, dass er sagte, es solle schon nach zwei Straftaten pro Jahr möglichst sein, Menschen abzuschicken. Dazu gehören auch so Delikte wie das Fahren ohne Fahrschein. Und das ist ja auch etwas, wo eure Sensoren sofort hochgegangen sind. Wie ordnet ihr sowas ein und wie habt ihr darauf reagiert?

Leonard Issen (25:48)

Also das, was Carsten Linnemann fordert, wäre, genau, das genaue Gegenteil von dem, was wir fordern. Das wäre eigentlich eine Verschärfung der Kriminalisierung von Fahren ohne Ticket. Denn Abschiebung als Reaktion auf Straftaten wie zum Beispiel auch dem Fahren ohne Ticket bringt immer noch mal diese Doppelbestrafung letztendlich von geflüchteten Menschen beziehungsweise Menschen ohne deutschen Pass auf die Tagesordnung. Und wir glauben, das macht er ganz bewusst. Also, ge-

nau, mit so einer Forderung landet man schnell auf irgendwelchen Titelblättern. Und gleichzeitig ist zum Glück klar, so eine Forderung passt auf Titelblätter und passt noch besser auf Wahlplakate, aber die halten einer rechtlichen Prüfung überhaupt nicht stand. Das heißt, das ist zum Glück erst mal Getöse. Und gleichzeitig, genau, sehen wir aber natürlich darin einen gewissen Trend. Wir haben auch immer wieder... Wir sehen das immer wieder bei Debatten um Kriminalisierung, dass gefordert wird, dass geflüchtete Menschen härter bestraft werden sollen. Und ich find ziemlich interessant, dass er gerade auch explizit Fahren ohne Ticket nennt. Ich glaube, eigentlich ist ihm wahrscheinlich auch bewusst, dass das ein Bagatelldelikt ist und auch ein Delikt, was natürlich nichts mit Magdeburg zu tun hat. Das, was dort passiert ist, ist schrecklich und hat aber erst mal nichts mit Fahren ohne Ticket zu tun. Und das als Reaktion darauf zu fordern, ist einfach nur absurd und purer Populismus. Genau, hier geht es um Menschen, die zum Teil Wüsten durchquert haben, die Weltmeere überwunden haben, einfach nur, um in Frieden und in Schutz leben zu können. Und da find ich's blanker Hohn zu sagen, wenn sie ein paar Mal kein Ticket im Bus oder Bahn hatten, dass sie dann abgeschoben werden sollten.

Katja Diehl (27:59)

Es ist halt die Exotisierung. Also ich habe das eben auch noch mal. Irgend so ein Influencer hat ja Silvester auch eine Rakete in ein Wohnhaus geschossen und die Rakete, die Silvester-Rakete ist in dieser Wohnung explodiert und er hat sich jetzt entschuldigt. Und das sind halt so Sachen, wo ich so sage, dass es nicht an die Wurzel des Problems geht. Wieder mal, es geht um Männer, es geht um Patriarchat, es geht um toxische Männlichkeit

und die wird aber immer nur adressiert, wenn es in die eigene Agenda passt und dass fast jeden Tag ein Mann seine Ex-Partnerin tötet in Deutschland, also den sogenannten Femizid begeht, ist irgendwie nicht so wichtig, weil das ja auch in Anführungszeichen deutsche Männer, was auch immer das sein soll, betrifft und man in der eigenen Peergroup auch mal gucken sollte, was da so passiert, also viele Beispiele von problematischen Männerverhalten im Rahmen des Patriarchats werden halt nicht adressiert. Aber solange man sie exotisieren kann, und da wird auch teilweise, finde ich, sehr fast schon hektisch gesucht, wie man Magdeburg so in diese Richtung drängen kann. Und der Typ war ja islamophob, er war AfD-nah, er war seit 2006 hier gut integriert, als Arzt auch. Und wie du schon sagst, der war wahrscheinlich weit weg davon, fahren ohne Fahrschein als Problem in seinem Leben zu haben. Und das ist jetzt etwas, wo wir vielleicht zum Ausklang von unserem Gespräch nochmal bekannt geben oder weitergeben. Wie kann man euch unterstützen? Also gibt es Möglichkeiten, diesen Antrag im Bundestag nochmal zu supporten? Wie kann man euch supporten? Also was können Menschen, die jetzt auch das Gefühl haben, ich möchte was dagegen tun, gegen diese Ungerechtigkeit? Was kann man tun?

Leonard Issen (29:56)

Ich glaube, es gibt viele Möglichkeiten, etwas zu tun. Einerseits kann man uns Geld spenden, aber das ist nicht darauf reduziert. Wir freuen uns über jeden Support. Andererseits kann man z.B. auch den Verantwortlichen im Rechtsausschuss schreiben, am besten der Partei, die da aus dem eigenen Wahlkreis vertreten ist, also dort, wo man wohnt. Man kann Carsten Linnemann

schreiben, z.B. auch, wenn man in Paderborn wohnt. Der kommt nämlich aus dem Wahlkreis und ihm sagen, dass das Quatsch ist, was er da erzählt. Man kann aber auch z.B. selber Statements verfassen und das fordern. Denn das ist tatsächlich ein Thema, was immer wieder hinten runterfällt. Und das liegt daran, dass Menschen ohne Geld einfach in unserer Politik wenig Platz bekommen und meistens als Feindbild genutzt werden. Menschen, die inhaftiert sind, sind sozusagen unsichtbar, die könnten unerreichbarer kaum sein. Das merken auch wir in unserer Arbeit. Denen irgendwie eine Stimme zu geben, die zu unterstützen, das ist, glaube ich, total wichtig, wenn wir das mit einer offenen und inklusiven Gesellschaft ernst meinen. Vielleicht habe ich noch eine Frage an dich, Katja. Ich bin großer Freund vom 9-Euro-Ticket gewesen. Auch im Hinblick auf dieses Thema, was wir jetzt besprochen haben, haben wir dort große Gewinne sehen können. Das hat den klimafreundlichen Verkehr gefördert und hat super viel CO2 einsparen können. Es gab tatsächlich auch weniger Menschen im Gefängnis in dieser Zeit, weil sich fast alle Leute ein Ticket gekauft haben und leisten konnten. Es gab weniger Staus und so weiter. Was ist denn dein abschließendes Urteil vom 9-Euro-Ticket? Und was hältst du davon, das vielleicht einfach weiterzuführen? Oder hast du da eine andere Idee zu?

Katja Diehl (32:14)

Ja, das ist natürlich jetzt eine längere Antwort, die ich da gebe. Erstmal finde ich es super gut, dass ein gewisser Druck auf die Verkehrsunternehmen in Deutschland gekommen ist, endlich mal zusammen was anzubieten. Weil das ist ehrlich gesagt in allen Bereichen von Mobilität ein Problem. Autobranche, Fahr-

radbranche, ÖPNV-Branche sind immer noch Männerdomänen. Und damit sage ich nicht, dass Männer schlechter sind als Frauen. Aber sie haben halt einen bestimmten Blick auf Mobilität, dem diese Cararbeit fehlt, dem diese Wegeketten fehlen. Und es ist auch statistisch nachgewiesen, viele Menschen, wenn sie Kinder kriegen, ziehen raus aus der Stadt. Und dann ist die Frau, die ja meistens die Cararbeit macht, diejenige, die jetzt auch mal ein Auto braucht. Und das sind ja alles Abhängigkeiten, die geschaffen werden aufgrund der Systeme, die wir gebaut haben nach den Weltkriegen. Also das ist halt eine fast schon philosophische Frage, die in diesem 9-Euro-Ticket gebunden ist. Ich habe mich gefreut, dass es das gab. Aber ich habe auch sofort Fragezeichen gehabt, weil ich in Verkehrsunternehmen gearbeitet habe und weil ich weiß, wie das mit Einnahmenverteilung ist und so weiter. Will heißen, die Idee des 9-Euro-Tickets ist nur gekommen als Konter zum Tankrabatt, weil wir ein grünes Licht an der Ampel hatten. Und die haben Gott sei Dank gesagt, wenn wir jetzt wieder einen Tankrabatt machen, und das ist eine Maßnahme, die immer verpufft. Das ist nichts, was für irgendwas Sorge trägt, sondern das wird in den ganzen Raffinerien verbrannt im wahrsten Sinne des Wortes. Und da habe ich mich sehr gefreut, dass endlich mal an die Menschen gedacht wurde, die nicht Autofahren können oder wollen. Das sind ungefähr ein Drittel in Deutschland, weil 13 Millionen Kinder sind zu jung dafür, selbstbestimmt Auto zu fahren. 13 Millionen Erwachsene haben keinen Führerschein. Es gibt sehr viele Menschen mit Schwerbehinderung. Es gibt sehr viele Menschen, die einfach auch, und das finde ich auch legitim, nicht Autofahren wollen, weil sie Ängste haben, weil sie keinen Bock drauf haben. Und dieses Drittel in Deutschland empfindet sich natürlich nicht als

gemeinsame Gruppe, weil sie aus unterschiedlichen Gründen kritisch aufs Auto schauen. Deswegen ist das auch keine Lobby, weil man da nicht begreift, dass es allen gut tut, eine Wahl zu haben. Weil frei ist ein Mensch nur, wenn er zwischen zwei Angeboten wählen kann. Also wenn jemand super gerne Auto fährt und das macht, obwohl er eine gute Bahn hat, dann ist es eine freie Entscheidung. Wenn aber hier im Emsland, wo ich gerade sitze, alle Autofahren, weil es nichts gibt außer dem Auto, obwohl es mal gute Regionalbahnen, Busse und Ähnliches hier gab und gerade ältere Menschen ihrer Mobilität beraubt werden, sobald sie anerkennen, dass sie nicht mehr Auto fahren können aufgrund von Erkrankungen, aufgrund von Medikamenten, die ich nehme. Dann ist es eine Abhängigkeit, die in diese Mobilitätsarmut führt, die wir ja schon thematisiert haben. Weil Mobilitätsarmut ist nicht nur ein Geldthema, sondern auch ein Thema von mangelnden Angeboten. Der Zugang zum bestehenden System wurde Menschen geschaffen, die kein Geld oder wenig Geld haben. Aber, das ist das große Aber, die Länder tragen zur Hälfte die fehlenden Einnahmen mit. Und das ist das Problem, was ich echt sehe, dass eine Bundesidee, die spontan irgendwann nachts gefasst wurde und die wirklich eine gute Idee war, nicht nur vom Bund getragen wird, sondern eben auch von den Ländern. Und damit entziehst du dem System Geld für Ausbau und Sanierung. Und das ist eingetreten, ich habe, als es das 9-Euro-Ticket gerade nicht mehr gab, nach den drei Monaten, habe ich mit Dr. Arne Beck von der NAH.SH, das ist der Verkehrsverbund in Schleswig-Holstein, gesprochen. Und er hat prophezeit, was auch eingetreten ist. Es werden Verbindungen gestrichen, es werden gerade auch die letzten Busse gestrichen, weil die nicht mehr bezahlbar sind. Weil du musst dir vorstellen, das Deutsch-

land-Ticket oder das 9-Euro-Ticket ist so viel billiger als Monats-Tickets zum Beispiel. Und natürlich schwingen die Leute da um, selbst wenn sie nicht deutschlandweit fahren. Und diese Einnahmen, die Abos vorher bedeutet haben, kommen nicht mehr ins Säckel der jeweiligen Verkehrsverbände. Und für mich wäre es ein Zeitpunkt gewesen, die milliardenfachen Subventionen von fossilen Autos zu hinterfragen. Also die einfach abzuschaffen. Es gibt immer noch das Dienstwagenprivileg, wo ganz viele, die privilegiert sind, behaupten, das ist kein Privileg, sondern das ist eine Steuererleichterung. Dann gibt es die Entfernungspauschale, die nachweislich, ja, sie ist auch für Radfahrende und für ÖPNV-Fahrende geöffnet worden, aber nachweislich, das ist in jeder Studie, die darüber gemacht wird, sind es vor allen Dingen Gutverdienende, die mit dem Auto fahren und sehr lange Strecken pendeln. Und dann gibt es weiterhin das Dieselprivileg. Das kommt auch von anno dazumal, dass der Diesel irgendwie künstlich billig gehalten wird. Das sind alles drei schon mal alleine Subventionen, die hätten fallen müssen während der Ampel. Und dann kommen wir relativ schnell zu dieser Frage: Warum fragen wir immer, wenn wir neue Dinge etablieren, die eine wahl- freiere Mobilität ermöglichen: ‚Ja, das ist ja ganz schön teuer‘. Die Allianz Pro Schiene hat errechnet, dass 146 Milliarden Euro in den Autoverkehr fließen jedes Jahr. Das tragen wir alle mit als Solidargemeinschaft Auto. Warum machen wir nicht nur Solidargemeinschaft Mobilität und denken das viel größer und machen Leute unabhängiger? Das liegt daran, dass das Auto in unserem Gehirn und Herzen parkt. Also wir gehen einfach an dieses Auto nicht ran, weil wir daran so gewöhnt sind. Also allein, wenn Leute mir entgegenkommen und sagen: ‚Aber ich zahle doch Kfz-Steuer‘, dann könnte ich mittlerweile nur noch lachen,

wenn man sich damit beschäftigt, wie marginal die Kfz-Steuer die realen Kosten vom Autoverkehr für die Allgemeinheit deckt. Das ist ein lächerlicher Betrag. Es gibt Studien, die nachweisen, dass ein Opel Corsa zum Beispiel 5000 Euro im Jahr für die Allgemeinheit an Kosten bedeutet. Und das ist was, wo ich der Ampel wirklich einen Vorwurf mache. Dass sie weiterhin Autopolitik gemacht hat, dass sie weiterhin nicht in Mobilität gedacht hat, dass sie weiterhin Autoabhängigkeit verschärft hat. Und um deine Frage zu beantworten, ich habe sehr viele Dinge, die ich an diesem 9-Euroticket kritisiere, weil es, glaube ich, in so einer Hauruck-Aktion und ohne Beteiligung der Verkehrsunternehmen, die haben ja daraus aus den Medien erfahren, dass es dieses Ticket geben soll. Haben es aber geschafft. Das muss man auch mal anerkennen, die ganzen Systeme haben sie ja hingestellt zu Zeitpunkt X, wo das gefordert war. Aber man hat sie halt allein gelassen mit den Einnahmeausfällen. Und ich wünsche mir einfach, dass wir nicht mehr fragen, was kostet das, weil das machen wir mit dem Auto auch nicht, sondern was ist es uns wert? Und da kommen wir schnell zu so Sachen wie bedingungsloses Grundeinkommen, bedingungslose Grundmobilität, bedingungslose Gesundheitsversorgung, bedingungslose Bildung, dass wir uns als so hochentwickelt bezeichnen und ansehen in Deutschland, ist in vielen Bereichen aber nicht Sinn. Und ich hatte mit dem ersten Buch die Lesereise in der Zeit vom 9-Euro-Ticket. Und das war natürlich auch für mich sichtbar, welche Probleme es erzeugt hat in der Über-Nachfrage, die einfach nicht befriedigt werden konnte. Menschen im Rollstuhl wurden teilweise einfach nicht in Züge gelassen. Behinderte Personen hatten echte Nachteile. Aber es waren auch unfassbar tolle Begegnungen in den Zügen. Und Züge und Busse und Fahrrad, das

ist für mich etwas, was Demokratie stärkt, weil man Leuten begegnet, denen man sonst nicht begegnet. Es gibt Zwangs-Kurzzeit-Beziehungen. Ja, die sind nicht immer nur angenehm. Das gebe ich auch zu. Ich liebe meine Noise-Canceling-Kopfhörer. Aber ich hatte Gespräche mit älteren Menschen, die gesagt haben: „Wir fahren einfach mal überall, wo es schön ist, steigen wir aus, trinken Kaffee. Ich bin nie aus meiner Stadt rausgekommen. Ich bin nie aus meinem Dorf rausgekommen. Und ich kann das jetzt.“ Oder es gab Jugendliche unter 18, die gesagt haben: „Heute fahre ich bis nach Hamburg ohne meine Eltern. Weil meine Familie, das sind fünf Kinder, da können wir das Schülerferienticket nicht bezahlen, aber fünf mal neun Euro. Das war drin für meine Eltern.“ Also es war ganz viel richtig Herzerwärmendes. Und das ist wieder verloren gegangen. Da haben wir, glaube ich, verpasst, Mobilität sehr viel grundsätzlicher und sehr viel radikaler zu besprechen, weil wir wieder in die alten Spurrillen zurück sind. Und das bedauere ich bis heute, weil, ja, wie wir ja schon besprochen haben, die realistische Chance auf eine eher konservative Regierung ist sehr groß, die da jetzt nachfolgen wird. Und die wird wieder sehr viel Auto denken. Das merkt man ja auch an einem Söder, der vor fünf Jahren noch gefordert hat, ein Verbrennerverbot. Weil er da gegen den Strom schwimmen wollte. Jetzt will er halt, dass das Verbrennerverbot gekippt wird. Also es ist alles sehr populistisch gerade. Es ist alles sehr unempathisch. Es ist alles sehr kalt. Auch im Umgang miteinander. Und wie ich schon gesagt habe, diese eurozentristische Sichtweise und diese wenig globale Gerechtigkeit denkende Sichtweise, wo Autos gebaut werden aufgrund von Ressourcen aus dem globalen Süden, die unter miesesten Bedingungen. Ja, ist auch bei Verbrennern so, aber wird halt mit dem

Elektroauto auch nicht besser im Moment. Da ist viel Musik drin, noch besser zu agieren. Und ich glaube...ah, das haben wir noch gar nicht thematisiert. Einige Städte in Deutschland haben ja schon sich gegen diese Bestrafung entschieden. Weil, und das ist auch kein, wie soll ich sagen, kein Herzensthema in dem Sinne, sondern weil sie einfach gesagt haben: „Die Kontrollen sind so teuer für den Effekt, den wir haben, dass wir auf diese Bestrafung auch verzichten, weil es einfach keine Situation ist, wo beide Seiten gewinnen.“ Und das freut mich dann wieder an der anderen Seite, dass es durchaus so zarte Pflänzchen gibt, dass sich manche da einfach frei von machen. Und ich glaube, was du betont hast, und da finde ich zum Beispiel machen abgeordnetenwatch, FragDenStaat, LobbyControl, um nur ein paar zu nennen, echt guten Job, die Dinge auch aufzudecken, auch zu zeigen: Wir alle sind Demokratie. Wir alle sind Politik. Man muss nicht im Bundestag sein, um Dinge zu hinterfragen, sondern wir können alle ganz easy nachgucken, wer ist eigentlich für mich im Bundestag? Und die Leute anschreiben am besten per Post, weil da gibt es einen Stempel und es muss beantwortet werden. Und das würde ich gerne, diesen Muskel Demokratie würde ich gerne in 2025 noch viel mehr stärken, dass wir auch solche Dinge plakativ äußern, dass wir es schade finden, dass bestimmte Angebote nicht mehr da sind, dass wir uns wünschen, dass wir eine Wahl bekommen und zu freien Bürger*innen werden, die eine Wahl haben zwischen Auto und irgendwas anderem. Und dass das, was im Grundgesetz uns versprochen wird, die Unversehrtheit, dass die auch auf dem Rad spürbar ist. Weil aktuell setzen wir uns glaube ich fast alle aufs Rad und sagen: „Möge diese Übung gelingen.“ Also wir werden nicht geschützt. Es ist einfach klar, dass wir uns in dieses Autosystem stürzen in Städten. Und

da sind auch immer mehr Stimmen, die sagen: „Ich hätte im ländlichen Raum gerne gute Radwege, weil mit dem E-Bike ist so viel mehr möglich.“ Und da ist ganz viel Möglichkeit für Demokratisierung, ganz viel Möglichkeit, dass ihr das mitgestaltet, dass ihr das nicht mehr akzeptiert und vielleicht in diesem ganzen Chor so ein bisschen einstimmt, dass einfach deutlich wird, wir sind eigentlich viel mehr, die das anders denken und anders wollen. Aber dafür müssen wir das auch äußern.

Leonard Issen (44:31)

Ja.

Katja Diehl (44:33)

Rant Ende. Genau. Ich danke dir für das Gespräch. Ich hoffe sehr, dass der Podcast noch mal dafür Sorge tragen wird, dass dieses Thema noch mal mehr wieder in die Köpfe rückt. Weil leider sind wir bei einer Aufmerksamkeitsspanne von Goldfisch, glaube ich mittlerweile. Alle acht Sekunden dreht er sich im Kreis, sagt: „Schön hier, schön hier.“ Und ich glaube, das ist aber auch das, was ich für 2025 mehr auf die Fahnen geschrieben habe. Ich bin nicht hoffnungsvoll, ich bin nicht optimistisch, aber ich bin zuversichtlich, dass wir durch solche Aktionen, wie euch zu unterstützen oder die Menschen auch, die in Gefängnisse kommen wegen so einer Bagatelle, dass wir denen eine Stimme verleihen und dass wir sagen, das ist nichts, was wir als menschlich erachten und dass wir dagegen aufbegehren. Deswegen danke für die Insights, die du noch mal gegeben hast. Und ich hoffe, dass das Projekt noch mal richtig Schwung bekommt und vielleicht sogar ja noch im Bundestag besprochen wird. Danke dir.

Leonard Issen (45:33)

Vielen Dank dir, Katja.

Katja Diehl (45:37)

Schönen Tag dir noch.

Leonard Issen (45:38)

Dir auch. Ciao, ciao.