

Transkript – Podcast im Gespräch mit Katja Diehl – 22.11.2021

Raul Krauthausen: Unser heutiger Supporter ist Naturstrom. Für mehr Klimaschutz brauchen wir mehr erneuerbare Energien. Klar, durch den Ausbau von Wind- und Solarenergie-Anlagen wird nicht nur Kohlestrom verdrängt. Mehr Ökostrom schafft auch die Grundlage für emissionsfreie Elektromobilität und Wärme. Einfach irgendwelchen Ökostrom zu beziehen, unterstützt die Energiewende allerdings nicht, da viele Anbieter nur mit Grünstrom-Zertifikaten arbeiten und keine neuen Anlagen bauen. Nicht so bei Naturstrom. Der Ökostrom-Pionier kaufte Energie für seine Kund*innen, nicht nur direkt bei erneuerbaren Kraftwerken hier in Deutschland. Allein in den Tarifen ist auch ein fester Betrag für den Bau neuer Wind- und Solarparks enthalten. Als Kundinnen und Kunden von Naturstrom sorgt ihr somit aktiv dafür, dass mehr Klimaschutz passiert. Wenn ihr jetzt Naturstrom wechselt, lohnt sich das gleich dreifach. Euer Energieverbrauch wird CO2 frei, der Fortgang der Energiewende wird gefördert und ihr bekommt dafür auch noch 30 Euro Startguthaben. Klickt dazu einfach auf [Naturstrom.de/wie-kann-ich-was-bewegen](https://naturstrom.de/wie-kann-ich-was-bewegen) und macht mit beim Klimaschutz. Den Link findet ihr natürlich auch in den Shownotes. Vielen Dank an Naturstrom für den Support.

Einspieler – Zitat Katja Diehl:

Katja Diehl: Weil ich will auch Fehler machen dürfen. Aber es wird mir nicht mehr verziehen, seitdem ich eine gewisse Reichweite habe.

Einspieler – Raul Krauthausen:

Raul Krauthausen: ‘Wie kann ich was bewegen?’ ist ein Podcast von mit Vergnügen. Mein Name ist Raul Krauthausen. Ich bin politischer Aktivist. Mich interessiert: Wie wird aus politischem Protest politisches Handeln? Was wirkt? Wie kann ich als Einzelner Einfluss nehmen? Wie kann ich etwas bewegen? Das frage ich in diesem Podcast Deutschlands bekannteste Aktivistinnen und Aktivisten. Heute spreche ich mit Katja Diehl.

Raul Krauthausen: Ich glaube, wir können loslegen (lacht). Ich freue mich sehr Katja Diehl, dass du heute für uns Zeit für den Podcast ‘Wie kann ich was bewegen?’ gefunden hast. Wir beide werden wahrscheinlich ein superanregendes Gespräch über die Mobilität der Zukunft führen. Der oder die andere kennt dich wahrscheinlich schon aus dem Internet unter dem Titel ‘She Drives Mobility’. Aber für die ganz wenigen, die noch nicht wissen, wer Katja Diehl ist, magst du uns erzählen, was dich noch alles auszeichnet?

Katja Diehl: Erst mal dankeschön für die Einladung Raul, über die ich mich natürlich sehr gefreut habe, weil ich euren Podcast sehr wichtig finde, weil er immer wieder deutlich macht, dass wir alle etwas bewegen können und es auch sollten. Mich selbst zu beschreiben wird im Februar einfach werden. Dann kann ich nämlich einfach Autorin sagen. Dann kommt mein erstes Buch raus. Es heißt ‘Autokorrektur’. Das ist auch so ein bisschen der Hashtag, mit dem ich mich seit drei Jahren durch die sozialen Medien bewege, so alt ist “She Drives Mobility” jetzt geworden.

Es fing mit einem Podcast an, wo ich die Frauen der Mobilitätsbranche ans Mikro geholt habe, weil wir ein totales Diversitäts-Problem haben. 20 Prozent Frauenanteil in der Branche

und weniger als 5 Prozent in Führung. Das deutet, glaube ich, schon deutlich darauf hin, dass wir da noch ein bisschen mehr Diversität reinbringen müssen. Aber meiner Meinung nach soll jeder Mensch, der gerne Auto fährt, das weiterhin auch tun. Aber die Menschen, die ich für das Buch auch interviewt habe, die das nicht wollen, die anders unterwegs sein wollen, brauchen eine Wahl und wir haben uns sehr stark aufs Auto fokussiert.

Das Auto ist auch total clever, wenn man es gut benutzt. Das tun wir aber nicht. Ich versuche tatsächlich, im Sinne von Storytelling nennt man das, glaube ich, Neudeutsch einfach mal einen Perspektivwechsel vorzustellen, zu sagen: Wie fühlt sich ein Kind in der Stadt, in der du wohnst, wenn es nur auf Blech guckt und immer nur bis zur nächsten Kreuzung laufen darf? Wie fühlen sich Menschen wie du, die Rollstuhlfahrer*innen sind in so einer Stadt, wo ich mich gestern fast auf die Klappe gelegt habe, vor meiner Haustür die immer größeren Autos mittlerweile die Gehwegplatten so hochschieben und es war nicht beleuchtet. Und habe auch ich gemerkt, wie schnell so was behindernd sein kann.

Da setze ich mich für Diversität ein. Ich setze mich ein für neue Arbeit im Sinne von guter Führungskultur, aber auch im Sinne von mal vielleicht einen Weg nicht antreten, wie wir beide ja auch, gerade weil wir uns nicht real treffen. Und ich setze mich vor allen Dingen dafür ein, dass die Menschen, die sich nicht als die Mehrheitsgesellschaft empfinden und dementsprechend sich einer bestimmten Mobilitätskultur fast unterwerfen müssen, dass die eine Stimme haben.

Raul Krauthausen: Da wollte ich auch gerade noch mal darauf extra eingehen. Du hast mal auf Twitter, glaube ich war das, geschrieben, dass die komplette Verkehrsplanung in Deutschland männlich ist. Was genau meinstest du damit? Sind es nur die Männer, die das planen? Oder ist es für Männer auch vor allem gemacht?

Katja Diehl: Tatsächlich, je mehr ich lerne, desto mehr bin ich auch manchmal gehemmt, das in den Hauptsätzen zu machen. Weil männlich heißt für mich natürlich ein gewisses männliches Verhalten, was im Patriarchat nun mal der Ernährer war, der mit dem Auto zur Arbeit fuhr, hin und zurück. Und die Frau hat alle restliche Mobilität, die unbezahlt ist, nämlich Care-Work für Kinder, für ältere Angehörige, Einkäufe und so weiter, ohne Auto zurückgelegt. Natürlich verändert sich unsere Gesellschaft, auch Frauen dürfen mittlerweile arbeiten und einen Führerschein haben, ohne dass sie ihren Mann fragen.

Die Basis jedoch, die gelegt wurde nach den Kriegsjahren, der Wiederaufbau von Deutschland hatte als Ideal die sogenannte autogerechte Stadt. Das heißt, dass die gesamte Mobilität, die früher in den Städten und auch auf dem Land ja sehr gesund war, weil wir alles in Reichweite hatten, teilweise sogar zu Fuß einkaufen konnten. Dass die aufgelöst wurde im Sinne einer schnellen Auto-Mobilität, die natürlich den Menschen so beschleunigt, dass es unmenschlich ist, dass ist eine Geschwindigkeit im Auto.

Das müsstest du als Mensch nie erreichen können. Dementsprechend hat sich alles auseinander gezogen. Haben sich Stadt-Kulturen auseinander gezogen. Im Sinne hier in Hamburg zum Beispiel, da gibt es Feier-Viertel, da gibt es das Gastro-Viertel und so weiter.

Dieses Männliche hat sich tatsächlich auch manifestiert, weil die Menschen, die am Tisch entschieden haben, wie denn die Mobilität der Zukunft sein soll, vorwiegend Männer waren, vorwiegend weiß, mittelalt, gesund, relativ wohlhabend im Hintergrund, die sich auch ein Auto leisten können. Es ist schon eine Sache, die wir gerade aufarbeiten und das ist aber auch gleichzeitig die Hoffnung, die ich habe, weil wir haben das ja kaputt gemacht, also können wir das ja auch reparieren.

Einspieler – Raul Krauthausen:

Raul Krauthausen: Katja Diehl Drives Mobility. Das bedeutet so viel, wie sie versucht in Richtung Verkehrswende zu steuern, Politik, Wirtschaft und Gesellschaft durch kluge Beratung zu lenken. Bedeutet, Aktivismus für Veränderung zu handeln. Dann ist Katja im besten Sinne Aktivistin. Sie will das Auto nicht abschaffen, sondern für Alternativen sorgen, die so attraktiv sind, dass weniger Menschen Autos nutzen müssen und wollen. Katja Diehl kämpft für eine sozial- und geschlechtergerechte Verkehrswende. Eine, die alle mitnimmt mit Verkehrsmitteln, die zum Menschen und seiner Zukunft auf der Erde passen.

Raul Krauthausen: Bist du Aktivistin oder würdest du dich selbst nicht als Aktivistin bezeichnen?

Katja Diehl: Ich habe lange mit dem Begriff der Aktivistin gehadert, weil ich ja 15 Jahre in allen möglichen Mobilitätskonzernen außerhalb der Auto-Industrie gearbeitet habe, also eine hohe Expertise auch im Sinne von fachlichen Wissen mitbringe. Und Aktivist oder Aktivistin, habe ich gespürt, ist in Deutschland eher eine Herabwürdigung. Es heißt, dass jemand Aktivistin ist, dass sie etwas tut, um dagegen zu sein und dagegen zu agitieren.

Aber ich habe den Begriff an einem ganz bestimmten Tag umarmt, nämlich an dem Tag, wo das mit der Pandemie zuschlug und wo wieder mal ein Auto-Gipfel einberufen wurde und kein Mobilitäts-Gipfel und wo im Raume stand, das haben vielleicht auch einige schon wieder verdrängt, dass es wieder eine Abwrackprämie geben sollte. Das war ja möglich. Dass du dein Auto gegen ein neues Auto tauscht und dafür noch Geld kriegst. Das war vor zehn Jahren, elf Jahren in der Finanzkrise schon mal eine Idee, die nicht funktioniert hat, weil einfach Autokäufe zeitlich nach vorne gezogen wurden. Und weil natürlich nur Menschen, die ein gewisses Einkommen haben, sich überhaupt einen Neuwagen leisten konnten. Da habe ich mir ehrlich gesagt, ein Glas Weißwein auf ex reingestellt (lacht). Ich war fassungslos, zu bemerken, dass Ideen, die schon mal gescheitert sind, ja wieder hervorgeholt worden sind.

Da habe ich auch bei Twitter, damals konnte man auch diese Live-Aufnahmen machen, geschrien vielleicht, ich weiß es nicht: Ihr könnt mich auch Aktivistin nennen. In einer Welt, in der so was möglich ist, indem man an einem Tisch geht, hoch bezahlte Menschen sich beraten, was dann so zu tun sei.

Raul Krauthausen: Männer.

Katja Diehl: (lacht) Ja, ich finde es sehr gut, dass du das immer sagst, weil ich als Frau muss da immer ein bisschen vorsichtiger sein. Genau, das ist der Punkt, wo ich sage: Okay, Aktivismus. Radikal ist auch so ein Wort. Habe gelernt radikal ist aber einfach an die Wurzel

gehen. Deswegen gibt es ja auch die Radieschen. Ich habe ein paar Worte tatsächlich einfach anders betrachtet und ich habe gemerkt, dass es auch solche Stimmen wie die meine braucht, weil alles sonst so flauschig und so wertschätzend ist. Und man muss ja alle mitnehmen. Nö. Ich nehme die mit, die was verändern wollen, aber nicht die, die den Status Quo manifestieren wollen.

Raul Krauthausen: Du hast gesagt, dass du auch vorher schon Expertin in dem Bereich warst. Lass uns erzählen, was du davor gemacht hast?

Katja Diehl: Ich habe nach meiner Magisterarbeit über das proletarische Theater der 20er Jahre in Berlin einen Professor gehabt, der gerne wollte, dass ich darüber auch eine Doktorarbeit mache. Es war eine super spannende Zeit, aber ich habe gedacht: Okay, für das Thema als auf Doktor-Niveau interessieren sich wahrscheinlich acht Leute in Deutschland.

Dann habe ich mich bei der Umweltstiftung in Osnabrück beworben. Die haben ein PR-Volontariat ausgelobt, wo man zusammen mit dem ZDF Nachrichten und so weiter so ein richtiges Volo machen konnte. Weil ich hatte vorher auch schon für die Deutsche Presseagentur gearbeitet, also hatte eher einen journalistischen Hintergrund und habe dann sozusagen die Seiten gewechselt. Habe viel über Nachhaltigkeit lernen dürfen, hab viel auch über diese Zeit nach der Wende, nach der politischen in der DDR, in den Bereichen von Ostdeutschland lernen dürfen, wo damals ja im Umweltschutz viel gemacht wurde, weil es damals schon mit der Braunkohle nicht so gut war.

Und habe dann verschiedene Stationen gemacht. Einmal bei Hellmann Worldwide Logistics, das ist ein Logistiker, sowas wie DHL, damals noch in Familienhand, mittlerweile auch nicht mehr. Aber da habe ich so ein Luftfracht, Seefracht, LKW-Verkehre, bin Gigaliner mitgefahren, über Nacht-Express, eingeschlafen mit dem Kollegen, der mich einfach immer festhalten musste, weil es einfach komplett gegen mein Biorhythmus war. Dann habe ich in einem Stadtwerk Carsharing aufgebaut, habe Bus-Betriebe, Bahn-Betriebe kennengelernt. Eigentlich alles, was die Alternativen zum Auto sind.

Raul Krauthausen: Wow, das klingt auch sehr abwechslungsreich. Was sind Gigaliner? Sind das Schiffe oder Züge?

Katja Diehl: Das sind diese überlangen LKWs.

Raul Krauthausen: Ah, die in Australien.

Katja Diehl: Genau.

Raul Krauthausen: Die vorne so ein Gitter haben, damit sie Kägurus überfahren können?

Katja Diehl: (lacht) Das weiß ich nicht. Aber in Deutschland gab es da eine große Debatte, weil natürlich der LKW-Verkehr auch Teil des Problems ist, weil viel von der Schiene auf die LKWs gepackt haben, weil es so fahrende Just-in-time-Lagerflächen sind. Das ist ja alles etwas, immer mit zwei Seiten von jeder Medaille.

Raul Krauthausen: Ich habe vor ein paar Wochen ein Gespräch gehabt mit jemandem, der ein relativ hohes Tier in einem sehr großen Automobilkonzern in Deutschland ist. Der hat

erzählt, ein großes Problem der Automobilindustrie in Deutschland und vor allem seines Konzerns ist, dass er die Führungsetagen, also die Vorstände, meistens Männer sind, die früher im eigenen Betrieb irgendwie Ingenieure waren. Und das, obwohl dieser Konzern riesige Forschungsabteilungen hatte und sie genau wussten, was die Zukunft der Mobilität sein wird.

So etwas wie die Elektromobilität, Smart Mobility, diese kleinen Fahrzeuge und so der Vorstand immer gesagt: Nee, nee, das Auto ist die Zukunft und wir müssen einfach nur Benziner durch Elektroautos ersetzen. Und das scheint ihnen jetzt auf die Füße zu fallen, weil vielleicht dann das Auto doch nicht mehr so das Statussymbol ist, wie es damals zu deren Zeiten, als Sie noch Autos geliebt haben, war. Kannst du das bestätigen?

Katja Diehl: Tatsächlich kann ich das insofern bestätigen, als dass ich hier in Hamburg einen Verkehrs- und Mobilitätswende-Senator habe, der Radfahrer ist und der eine andere Politik macht natürlich, als Menschen, die vielleicht sogar gefahren werden. Ich glaube, wir brauchen Menschen, die einfach mal sich dem aussetzen. Was heißt es eigentlich, zu Fuß unterwegs zu sein, mit dem Rad unterwegs zu sein? Wenn du das nie als Mensch erlebt hast, wie bedrohlich es sich anfühlen kann, Rad zu fahren, dann hast du das vielleicht auch nicht im Fokus, diese Situation zu verbessern.

Ich beobachte genau, was du auch skizziert hast, dass da sehr viele Menschen in Machtpositionen sind. Das hat dann ehrlich gesagt auch nicht nur das Problem des Produktes Auto, sondern auch wie sie führen, ob sie eine Vision haben. Ich glaube du und ich, wenn wir gefragt werden: Wie seht ihr denn so die Zukunft? Dann könnten wir relativ lange leben. So ein Mensch in einer hohen Führungsposition eines Autokonzerns ist, glaube ich, relativ schnell fertig, weil er im Produkt denkt und nicht in der Welt, die wir erschaffen wollen. Denn die Welt ist ja so, wie sie im Status Quo ist, nur für eine bestimmte Gruppe von Menschen. Und dazu gehören leider diese Führungskräfte gut. Jetzt schon vergessen wir Menschen, die nicht teilhaben können. 13 Millionen Deutsche haben keinen Führerschein. Das sind Erwachsene, die an diesem System Auto nicht teilnehmen können.

Raul Krauthausen: Oder wollen.

Katja Diehl: Es gibt sogar Menschen mit Führerschein, die nicht Autofahren wollen. Aber meine Frage ist halt immer dann: Verbieten wir denen jetzt in den ländlichen Raum zu ziehen? Weil da ist es ja nun mal so schlecht ohne Auto. Was ist das Produktversprechen Auto solchen Menschen wert, die davon gar nichts haben können, die ausgeschlossen sind?

Raul Krauthausen: Das Interessante ist, dass das ja passiert, obwohl diese Konzerne riesige Forschungsabteilungen haben, die mit einer relativ hohen Genauigkeit wissen, was die Zukunft ist. Also so was wie zum Beispiel Micro City, dass man wieder versucht, Städte zu gestalten oder Stadtviertel zu gestalten, wo alles zum Beispiel per Fuß und Laufen her oder mit einem Tretroller elektrisch erreichbar ist, damit wir vielleicht nicht mehr so viele Autos brauchen. Aber das Problem von diesem Konzern ist wahrscheinlich, dass sie dann eben keine Autos mehr verkaufen können, wenn es diese Mobilität nicht mehr benötigt, so wie zumindest die Visionäre der Stadtplaner*innen oft haben. Und das andere und das fand ich auch sehr bemerkenswert, was der Herr mir erzählt hat, das, was diese Konzerne, zumindest

die deutschen Konzerne eigentlich nur noch können und das können sie natürlich weltmeisterlich ist Metallverarbeitung. Aber das, was Mobilität heutzutage ausmacht, keine Ahnung, Akkus, autonomes Fahren, gute Software im Fahrzeug, das ist ja gar keine Kernkompetenz mehr von deutschen Automobilkonzernen.

Katja Diehl: Ich glaube tatsächlich, was du sagst, ist ein total wichtiger Punkt. Wir waren ja schon mal an diesem Punkt. Wir waren schon mal Batterie-Weltmeister, wir waren schon mal, ich war gar nicht mehr – war es der Drei- oder Ein-Liter-Lupo? Es gab so verschiedene Fahrzeug-Typen die ja schon mal da waren. Ich habe letztens ausgegraben, den ersten e-Golf aus den Siebzigern war da, glaube ich. Wir hatten das alles schon mal da. Aber natürlich ist die Wertschöpfung eine andere. Deswegen verkaufen sie ja auch gerade wie blöd diese riesigen Autos, weil sie damit noch Geld verdienen. Die meisten Elektro-Kaufprämien für Autos sind für den e-Smart und den e-Up rausgegangen. Also relativ kleine Fahrzeuge, der e-Up wird nicht mal mehr angeboten. Das sind Sachen, die verstehe ich nicht.

Wenn ich zum Beispiel Autoindustrie wäre und hätte da eine große Rolle, wie das so weitergehen könnte, dann habe ich ja, ehrlich gesagt, seit elf Jahren gepennt, weil 2011 war der erste Auto-Gipfel, da wurde versprochen, zehn Jahre später fährt eine Million Elektroautos. Wenn ich das verspreche, würde ich das ernst nehmen. Genau wie den Pariser Klimavertrag. Ich wäre zu Andi Scheuer gegangen, hätte gesagt: Du Andi, ich habe eine super gute Idee. Wir bauen mal was zwischen dem privaten PKW und dem Linienbus, damit wir den ÖPNV flexibilisieren und im Erlebnis näher an das Auto rankommen. Ich glaube, mit solchen Fahrzeugen kannst du Geld machen.

Aktuell die Projekte, die ich auch mit door2door, die on Demand Ride-Kunding als Algorithmus mache. Alle EVC. Das Londoner Taxi wird da eingesetzt, weil es keine deutschen Hersteller gibt, die diesen Fahrzeugtyp herstellen. Und das sind so Sachen, da habe ich das Gefühl, was du auch gerade skizziert hast, dass die zwar sich beraten lassen im Sinne von: Wie geht es denn eigentlich weiter mit der Zukunft? Und danach vielleicht auch jemand steht, der sagt: Ja, es geht in Richtung Micro Cities und Lückenschluss von Mobilität, die aber dann nicht ableiten: Okay, da müssen wir unsere Kernkompetenz verändern und vielleicht auch mit anderen zusammen ein Produkt entwickeln, in dem wir mehrere Kernkompetenzen bündeln.

Raul Krauthausen: Jetzt bist du ja schon seit Jahren an diesem Thema dran und hast ja da auch die inzwischen richtige Reichweite aufgebaut. Ich find's immer wieder bewundernswert, wie viele Leute dann zustimmen und wie oft du auch regelmäßig neue Themen setzt. Leider erlebe ich auch die ganzen Shitstorms, die ja auch wahrscheinlich für dich noch viel schlimmer sind als für mich schon als Zuschauer. Dass ich mich schon frage: Was kann man über Twitter und Co hinaus noch machen? Beziehungsweise was machst du noch? Du hast gerade erzählt du hast ein Buch in der Mache, das bald erscheint?

Ich habe mal irgendwie mitbekommen, dass du auch in Österreich teilweise berätst. Da ging es um das Öko-Ticket oder so. Klima-Ticket heißt das, glaube ich, wo für tausend Euro jeder Österreicher in der Lage war so eine Art Bahncard Hundert zu kaufen, da hast du mitgewirkt. Jetzt habe ich aber viel mehr vergessen.

Katja Diehl: She Drives Mobility, habe ich ja gerade gesagt, ist jetzt 3 Jahre alt. Ich mache das nicht immer so im Dezember, wenn alle das machen. Aber ich mache tatsächlich regelmäßig einmal im Jahr ein bisschen so ein Vision Board, also wo man sich so mit Bildern aufklebt, wo man eigentlich hin will. Dieses Jahr stand da weniger finanzielle Ängste haben, weil bei mir letztes Jahr natürlich durch Corona mein Vortrags- und und und Moderations-Business sozusagen zusammengebrochen war. Nächstes Jahr will ich von meiner Arbeit leben. Ich will durch das Buch einladen, mit mir zusammen diese neue Mobilität zu gestalten, die allen zugute kommt. Diese Beratung sehe ich als eine große Chance, natürlich auch für mich Geld zu generieren, aber einfach dieses Netzwerk, was ich ja mitbringe, in einer Art Außensicht anderen zugutekommen zu lassen.

Ich war zum Beispiel im Landkreis Borken eingeladen und in Nordfriesland und habe da jeweils Vorträge gehalten zur Verkehrswende im ländlichen Raum. Die wird ja immer als total unmöglich dargestellt. Ich habe aber das Gefühl, es könnte da sogar schneller gehen, weil wir Städter*innen eben so verwöhnt sind durch unseren umsonst parken. Und obwohl wir tausende Alternativen haben, steht hier Hamburg Eimsbüttel voll mit diesen Karren. Ich habe das Gefühl, da wächst eine neue Generation von von Politikerinnen und Gestalter*innen im ländlichen Raum nach, die auch das als Wert empfinden, dass der ländliche Raum lebenswert wird, also dass man da auch nicht so abhängig ist. Vielleicht auch immer noch dieses Familienauto gibt. Das kannst du dir dann aber zu Hause laden, weil du eine Photovoltaikanlage auf dem Dach hast. Du bist autark und da merke ich immer wieder, dass die Art und Weise, wie ich auf die Dinge so gucke, die überhaupt nicht technisch ist, obwohl die Techniken kenne, sondern die sagt, es gibt Bedürfnisse an Mobilität. Wie können die ausgestaltet werden? Was können wir tun, damit wir uns vom Auto befreien? Corona hat uns auch gezeigt. Wir können von jetzt auf gleich krank oder arm oder was auch immer, werden und uns das Auto vielleicht nicht mehr leisten.

Da habe ich das Gefühl, der Landrat da in Nordfriesland, der ist mit 33 Jahren der Jüngste dort in Deutschland, habe ich auch gelernt, der ist Radfahrer und bringt seine Kinder mit dem Rad in die Kita und so weiter. Mit dem habe ich hinterher noch geschnackt und der meint, es ist nicht gut, dass sich Menschen hier in unserem touristisch so attraktiven Gebiet nicht gut fühlen können, wenn sie Fahrrad fahren. Es sei den, sie machen diese Urlaube, wo du ja diese sehr ausgebauten Wege immer findet, aber er sieht die Alltags-Radler*innen im Fokus und da biete ich meine Dienstleistung an.

Was ich auch noch mache, ist dieses klassische Kino-Typen. Die Autoindustrie noch nicht eingeladen, aber vielleicht kommt das nächstes Jahr. Da war ich schon beim Bundesverband Taxi oder auch bei anderen, die einfach mal hören wollten, was so meine Ideen sind. Da habe ich schon das Gefühl, dass das manchmal auch hilft, weil von außen jemand kommt und sagt: Ihr habt doch die und die Kernkompetenzen, entwickelt die doch weiter. Das ist so das Geschäft, was ich aufbauen will.

Raul Krauthausen: Aber das würde mich jetzt auch interessieren. Was ist denn jetzt genau deine Idee, wie sie die Mobilitätswende aus, für die du kämpfst?

Katja Diehl: Tatsächlich will ich nicht aus China oder Amerika heraus ferngesteuert werden. Ich war da auch immer davor. Anscheinend muss man das zu oft auf Google Maps zu

vertrauen, weil die augenscheinlich ins Auto drücken, weil sie noch nicht so viele Daten für Fahrradfahrende und zu Fuß Gehende erhoben haben. Ist ja auch logisch, weil die größte Mobilität, die auf Google Maps zurückgreift, ist wahrscheinlich Mensch im Auto.

Ich würde mir vorstellen, dass wir eigentlich alles regional und lokal verankern, dass wir dadurch auch Wertschöpfung vor Ort haben. Die jetzt eben schon angeklungenen Taxiunternehmen sehe ich zum Beispiel als Brückentechnologie zum autonomen Fahren. Warum nicht in Schwachlast-Zeiten beim Taxi-Verkehr ein Tablet an Bord haben, dich anmelden in einem System, was den ÖPNV mit diesem Taxifahrzeug verbindet und On-Demand-Dive-Pooling den Weg mit mehreren Menschen teilst, weil ich gerne Taxi-Business im ländlichen Raum kann dadurch auch gewinnen, dass solche Kunden zum Beispiel angebunden werden.

Ich habe vor Autohändler*innen einen Vortrag gehalten und habe mir wirklich Mühe gemacht, mal zu schauen, was für eine Rolle könnten die auch in suburbanen und ländlichen Räumen spielen? Kann das ein anderer? Die sind ja unglaublich große Gelände, die die meisten haben. Kann man da nicht so was wie Urban Gardening, eine kleine Post, dass man Logistik anbindet, einen kleinen Supermarkt hat? Und da war ich am Ende fertig und hatte ich so ein bisschen einen Mico-Drop-Moment, weil totale Stille war und der Moderator meinte, dass es voll krasse Hinweise seien und sie hätten ehrlich gesagt erwartet, dass wenn ich vor Autohändler*innen spreche, dass das eher eine Kritik wird und das wäre aber so wertschätzend gewesen ist.

Darum geht es doch genau, dass wir einfach hinschauen. Wie können wir bestimmte Branchen, die auch wichtig sind für die für die Region vor Ort so weiterentwickeln, dass sie eine Aufwertung erfahren? Diese Lust am Wandel zu wecken ist mir total wichtig, weil im Moment ist es eher so Frust und eher sowas: Das ist so schwer und wie soll man es tun. Ich glaube, wenn wir einmal diesen ersten Schritt machen und vielleicht auch einen Fehler machen, das ist so viel mehr wert als gar nichts zu tun

Raul Krauthausen: Ist, dass dieser konstruktive Aktivismus, den wir versuchen mit diesem Podcast vielleicht auch zu definieren?

Katja Diehl: Ich finde tatsächlich mich selbst als Vermittlerin. Ich weiß auch, dass manche Leute mich anders lesen. Dass ich für manche Leute auch die Autohasserin bin, die Grün-Versiffte, was auch immer. Du hast es gerade ja auch anskizziert. Ich hatte ja sogar schon mit dem Staatsschutz zu tun, weil das so ein krasse Thema ist, dass ich da Hilfe benötigt habe. Ich glaube, das ist so was, wo ich vielleicht auch das Ergebnis meiner Arbeit nicht sehen werde. Ich habe, das darf man fast nicht laut sagen, glaube ich.

Aber neben dieser ganzen Bedeutung des Verkehrs-Sektors für die Klimakrise, treibt mich sehr viel mehr die Ungerechtigkeit im System an. Die nicht bestehende Inklusion, die nicht bestehende subjektive Sicherheit von Menschen, die nicht der Mehrheitsgesellschaft entsprechen, das Zwingen von Menschen ein Auto zu besitzen, die es gar nicht wollen. Leute in Automobilität zu drängen, obwohl sie einfach gerne anders unterwegs wären. Das macht mich echt im positiven Sinne wütend. Auch, das ein Wort, mit dem ich mich angefreundet habe, dass es okay ist, wenn Leute sagen: Ich bin wütend. Bin ich halt auch. Das ist für mich

etwas, wo ich sage: Wie soll man denn auch etwas verändern, ohne eine gesunde Wut zu haben und das System ändern zu wollen.

Raul Krauthausen: Während also die einen Aktivist*innen für eine barrierefreie Umgebung kämpfen, setzen sich andere für Mobilitätswende und wieder andere für mehr soziale Gerechtigkeit oder Klimaschutz ein. Da stellen sich dann oft für mich, aber auch für andere Menschen natürlich dann die Frage, die davon betroffen sind. Wäre es nicht besser, wenn wir das alles irgendwie zusammen denken würden statt parallel? Oder wäre das dann zu groß? Und wie gesagt für zu viele dann auch zu angsteinflößend, die momentan damit Geld verdienen?

Katja Diehl: Ich glaube tatsächlich, dass so wie du und ich das zum Beispiel machen, dass wir uns ab und zu die Bälle hin und her spielen und dass wir die Bubbles verbinden oder aber auch Sachen zusammen denken, dass das eine sehr positive Irritation ist. Ich werde zum Beispiel aktuell, war es mal wieder der Fall als transfeindlich gelesen. Es gibt irgendeine Bubble. Ich habe bestimmt auch Fehler gemacht, weil ich dieses System, das Patriarchat ja auch erst seit 5 Jahren so krass durchleuchte und immer wieder finde: Okay, da ist eine Baustelle, da ist eine Baustelle. Ich bin ein Mensch mit Fehlern. Ich wache jeden Morgen auf und versuche diese Fehler zu überwinden.

Ich glaube, wenn ich das alles zusammendenken würde, wäre es zu viel, weil ich nicht alles sehe. Ich brauche die Verbindung zu Menschen wie dir. Die Verbindung zu Menschen wie Dr. Jolina zum Beispiel, die ich auch für mein Buch interviewt habe. In die Trans-Community rein, die BIPOC-Community. Ich brauch diese Anker, die ich setze, wo ich auch weiß, ich darf mal Fragen stellen, wenn mir mal was nicht bewusst ist, weil ich glaube, wenn wir es zu sehr nur gemeinsam denken, ist es schwierig für die Menschen, die wir verändern wollen.

Wo du auf jeden Fall recht hast, ist, dass wir als diejenigen, die was verändern wollen, uns zu sehr immer aneinander abarbeiten, weil wir uns irgendwie so. Ich sage mal: Ich muss perfekter sein als jeder Nazi. Das ist so eine Erwartungshaltung an meine Person, manchmal auch, die mich fertig macht, weil ich will auch Fehler machen dürfen, aber es wird mir nicht mehr verziehen, seitdem ich eine gewisse Reichweite habe. Die einzige Twitter Pause, die ich bisher gemacht habe, wo ich meinen Account deaktiviert habe, war nicht aufgrund Rechtsradikaler, war nicht aufgrund der Springer-Presse. Da bin ich es schon gewohnt, dass sie mich durchs Dorf jagen.

Das war aufgrund von Menschen, die sich als links verorten und keine Solidarität mit mir geübt haben, sondern mich auch durchs Dorf gejagt haben. Da bin ich auch rein und hab gesagt: Ihr seid jetzt der Grund, warum ich eine Pause brauche. Das ist was das ärgert mich, dass wir unsere Konflikte so nach vorne tragen. Das gibt es zum Beispiel gar nicht mehr in der Autoindustrie, das ist die Autolobby. Da spricht keiner mehr von BMW, Volkswagen. Das war noch vor ein paar Jahren so, die sprechen mit einer Stimme und das haben noch nicht geschafft. Da hast du auf jeden Fall recht.

Raul Krauthausen: Das ist total interessant, weil ich mache ähnliche Beobachtungen und Erfahrungen und das ist ja unglaublich kontraproduktiv, weil wir ja alle Fehler machen. Auch die, die uns kritisieren, werden ja Momente in ihrem Leben haben, wo sie selbst Fehler

machen und es dann auch wahrscheinlich dann nicht gut fänden, wenn sie den eigenen Reihen so zur niedergebrüllt werden, weil wir das auf der anderen Seite auch gar nicht beobachten. Ich glaube die Autolobby oder Autoindustrie, die die zerhackte ja nicht so, die sind sich darin einig. Hauptsache wir können Autos verkaufen und dann springt sogar BMW für Mercedes ein, weil es darum geht, mehr Autos zu verkaufen. Der Kunde soll er entscheiden oder die Kundin, ob es BMW oder Mercedes ist. Das finde ich auch eine sehr, sehr interessante Beobachtung.

Aber noch mal zurück zum Thema Aktivismus. Gerade durch die Fridays For Future-Bewegung ist ja vor allem sichtbar geworden, dass es ja viele verschiedene Arten des Protestes und Aktivismus auch geben muss. Es gibt auf der einen Seite Demonstrationen am Brandenburger Tor und dann gibt es Klagen vorm Bundesverfassungsgericht, wie es ja auch die Fridays For Future-Bewegung gemacht hat, um die Bundesregierung zu zwingen, das Klimapakete mal ordentlich hinzukriegen im Vergleich zu dem, was die Bundesregierung ursprünglich geplant hatte. Es ist natürlich immer noch nicht perfekt und da ist noch eine Menge offen. Gleichzeitig gibt es Organisationen wie German Zero, die ja auch sehr stark mit Gesetzesinitiativen arbeiten und versuchen, auch die Arbeit, die eigentlich die Politik zu machen hätte, zu übernehmen, weil es sonst offensichtlich nicht geschieht. Wo würdest du sagen, liegt die Zukunft des Aktivismus? Ist es die Demo oder ist es der Gang vor den Gerichtssaal in Karlsruhe?

Katja Diehl: Ich habe natürlich öfter auch mal die Frage bekommen: Katja, was kann ich denn tun? Ich bin nicht der Typ, die oder der sich an Bäume kettet. Aktivismus ist ein Begriff, wo viele gleich so was sehr Plakatives vielleicht auch vor Augen haben. Ich glaube, wichtig ist, auf seine eigenen Skills zu gucken. Da habe ich auch schon gesagt: Wenn du zum Beispiel Steuerberaterin bist, dann gehe zum Verein, der die richtige Mission für dich verkörpert und berate die bei den Steuern. Um so ein ganz blödes Beispiel zu machen.

Ich glaube wirklich, diese Frage: Was ist richtig? Würde ich mir gar nicht stellen, sondern: Mach was. Das wäre so meine Aufforderung. Ich glaube, uns wird oft so dieser Zahn gezogen: 'Aber das muss ja die Politik machen, die Rahmenbedingungen das können wir gar nicht. Ganz ehrlich, Katja, hör doch mal auf, immer auf die Individualität und so weiter zu verweisen. Wir brauchen ja die Politik, ja, aber auch die Politik, in der einzelne Menschen.' Will heißen: Nerve deine Bürgermeisterin, nerve deinen Landrat, geh in die in die Bürgerversammlung vor Ort, erhebe deine Stimme und sage, dass du Tempo 30 willst. Mach einfach deutlich, dass es nicht gewollt ist, dass alles so bleibt, wie es ist.

Hier in Hamburg bei mir ums Eck entsteht gerade Superbüttel. Das ist eine super erfolgreiche Community, die diese mit Barcelona Super Blogs hier etablieren wollen. Bereiche, wo keine Autos reinfahren dürfen, sondern umfahren werden muss. Das sind alles für mich Bereiche, wo ich sage: Ja, macht alles, was euch liegt, macht alles, wofür ihr brennt, findet euren eigenen Weg, aber macht was.

Ich glaube, und das habe ich auch für mich umarmen lernen müssen, weil ich ja wahrnehme, jetzt auch gerade nach Glasgow, wo Deutschland nicht unterschrieben hat und wo Deutschland echt bewusst nicht unterschrieben hat. Wie zum Beispiel den Ausstieg aus dem Verbrenner, das ich mittlerweile auch Leute schätze, auch wenn es nicht meine eigene Art

wäre, die friedlichen Protest machen, gewaltfreien Protest, Blockaden, die vielleicht sogar über Sabotage, nachdenken, wo keiner zu Schaden kommt, aber wo bestimmte Prozesse, die zerstörerisch sind, einfach mal so in die Medien gelangen, weil sie ins Stocken geraten. Ich persönlich schätze alles was passiert.

Ich bin auch immer mit Extinction Rebellion im Austausch, die ja immer wieder auch diese Klatsche kriegen, weil der Gründer ja nicht ganz dicht ist. Die hier in Deutschland meiner Meinung aber auch einen super Job machen und ich habe sie auch kennenlernen dürfen, die Menschen, die dahinter stecken. Das sind oftmals einfach auch Menschen, die Kinder haben und die sagen: Ich will diese Verantwortung für meine Kinder nicht Status Quo bewahren. Mit diesem Versprechen: Meine Kinder sollen es mal besser haben im Sinne von mehr, mehr, mehr, mehr, mehr, sondern im Sinne von Lebensqualität auch in 40 Jahren noch. Da bin ich einfach total begeistert, dass der immer mehr sich auf den Weg machen. Das Rad entscheidet, zum Teil auch im ländlichen Raum etabliert werden. Immer die Stimme erheben, immer sagen So geht's nicht weiter. Das ist das Wichtigste.

Einspieler – Raul Krauthausen:

Raul Krauthausen: Jede und jeder sollte das recht haben, ein Leben ohne eigenes Auto führen zu können. So formuliert es Katja in ihrem Buch Autokorrektur, das im Februar erscheint. In 'Autokorrektur' entwickelt Katja eine Zukunft, die mehr Lebensqualität in Städten und auf dem Land bietet. Eine Zukunft, die sich moderne und ökologische Lösungen traut. Eine, die gerecht und fair ist, so wie die Autorin im Übrigen auch. Autokorrektur - Mobilität für eine lebenswerte Welt ist ab sofort bestellbar und ab 9. Februar 2022 im Handel.

Was würdest du, wenn du morgen Bundeskanzlerin wärst, als erstes korrigieren, wenn du könntest?

Katja Diehl: Ich würde eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden anstreben, was automatisch heißt, dass das Auto genauso unbequem wird, wie zu Fuß gehen, Radfahren und Ähnliches. Ich würde auf Flächen-Ungerechtigkeiten schauen und ich würde das 1,5 Grad Ziel als bindend betrachten.

Du hast gerade kurz skizziert, dass ich im Beirat der österreichischen Klimaschutz-Ministerin, das ist auch schon ein schöner Name, finde ich. Sie trägt bloß weit mehr im Titel, aber sie hat sich auf diesen Titel erst mal so fokussiert. Leonore Gewessler hat an dem Tag das auch schon von dir schon beschriebene Klima- Ticket verkündet, als Andi Scheuer mal wieder eine Milliarde für die Autoindustrie verkündet hat. Original am gleichen Tag und mehr muss man, glaube ich, nicht wissen. Ich wäre eher bei dem Weg, den Österreich geht, auch nicht perfekt. Natürlich nicht, aber die wollen zu einem bestimmten Zeitpunkt als Land klimaneutral werden. Sie schauen auf alles, was sie politisch tun. Zahlt es auf dieses Ziel ein? Ja, nein. Sie sind jetzt dabei, eine Autobahn und einen Tunnel nicht zu bauen, weil sie gesagt haben: Das ist total kontraproduktiv. Das wäre so der Weg, den ich gehen würde, weil ich in Paris diesen Vertrag habe und ich kenne es nicht, dass man Verträge unterschreibt und hinterher dann noch mal verhandeln will. Das wäre mein Pfad, den ich gehen würde.

Raul Krauthausen: Aber das ist ja alles noch sehr, sehr theoretisch. In den ersten 100 Tagen, was dann letztlich so ähnlich wie in Berlin, wahrscheinlich in Hamburg ähnlich so plötzlich wie Pilze aus dem Boden überall diese Radwege entstanden sind. Die werden ja auch nicht mehr weggehen. Da haben sich, sagen wir mal grüne Verkehr-Senator*innen, Denkmäler gebaut, richtig in der ganzen Stadt verteilt. Ich finde das großartig. Aber was für Maßnahmen könnte man in hundert Tagen erreichen, die messbar und sichtbar und für alle sind?

Katja Diehl: Ich glaube tatsächlich, diese Fahrradwege in Berlin, die waren ja eh geplant. Die stehen ja in eurem Mobilitäts-Gesetz und die wurden nur in der Umsetzung beschleunigt. Es wurde auch tatsächlich ausgehalten, dass es vielleicht dann auch einfach mal erst mal nur Farbe ist und nicht Infrastruktur. Und genau das würde ich auch angehen wollen.

Wenn du aber, so wie ich es nun mal bin, in dieser ganzen Struktur drin bist, dann weißt du auch, dass es bestimmte, leider gesetzliche Rahmenbedingungen gibt, die du erst mal sprengen müsstest, weil zum Beispiel die Städte die jetzt gerade unterwegs sind und sagen: Ich will Tempo 30 haben, die müssen ja ganz. Sie müssen ja nachweisen, dass da eine Gefährdung zum Beispiel vorherrscht. Die können das gar nicht alleine machen, sondern es gibt uralte Gesetze. Da in den ersten hundert Tagen reinzuschauen, auch wenn das jetzt für dich vielleicht nicht sexy genug ist. Aber das wäre für mich tatsächlich so ein buntes Mobilitäts-Gesetz. Können die Leute mal nachschlagen, ist ja auch im VCD, die haben das vorangetrieben.

Dass wirklich vom Bund her diese Sachen bis in die Kommunen auch gedrückt werden können. Das wäre für mich wichtig. Das wäre auf jeden Fall in den ersten 100 Tagen mit drin und dann könnten sich tatsächlich die Kommunen und Städte selbstverantwortlich und gestaltend auf den Weg machen und schauen: Was macht denn hier Sinn? Für mich ist tatsächlich wichtig, dass was in Paris geschieht, gerade was Anne Hidalgo als Bürgermeisterin da macht, diese Geschwindigkeit der Umsetzung zu einer Menschen zentrierten Stadt, die Seine, diesen wunderschönen Fluss Auto befreit ist zu machen. Das sind Dinge, glaube ich, die zeigen auch, dass es diese Geschwindigkeit braucht, weil wir als Menschen nicht in der Lage sind, uns das vorzustellen. Die Fantasie haben wir einfach nicht und deswegen brauchen wir diese Real-Labore und die möchte ich schaffen.

Raul Krauthausen: Ich kann mich erinnern, vor ein paar Jahren war ich mal bei einem Arbeitsgremium von der Deutschen Bahn und da ging es um barrierefreie Züge und dass es doch mal endlich Zeit wäre sowohl die Bahnsteighöhen als auch die Einstiegshöhen in den Zügen anzugleichen, damit man nicht ständig diese Stufen hat, die ja nicht nur Menschen mit Behinderungen beeinträchtigt, sondern auch Familien mit Kinderwagen oder Personen, die vielleicht nicht mehr so fit sind oder mit viel Gepäck. Das fand ich unglaublich interessant, dass dann in diesem Gremium, wo einige Expertise da war und sogar die Deutsche Bahn Mitarbeiter*innen, die in diesem Bereich in ihrem Konzern Expert*innen sind, gesagt haben: Das anzugleichen, dauert in Deutschland 35 Jahre. Und dann antwortete jemand, ein Mensch mit Behinderung: Na toll, dann bin ich 115. Was ich unglaublich Traurig fand, wenn das jemand sagt: Dann bin ich 115.

Dann habe ich gefragt: Warum dauert es denn so lange? Und dann sagte der von der Bahn: Na ja, dass wir das Problem haben, dass Mobilität oft Ländersache ist und dass man sich auf die Position zurückziehen kann, als Konzern zu sagen: Ja, es gibt nur zwei Hersteller, die Züge bauen und die dazu zu bringen, andere Züge zu bauen, ist jetzt auch nicht so einfach. Aber selbst wenn man das außer Acht lassen würde, hast du trotzdem noch 17 Verkehrsminister*innen, mit denen du verhandeln müsstest. Weil einige Bahnhöfe gehören der Bahn und einige Bahnhöfe gehören dem Land und die Leute dazu zu bringen, Dinge zu bezahlen, von denen sie erst mal nichts haben und dann auch alle Bundesländer gleich abgestimmt mit der Bundesverkehrsminister*in, ist einfach ein unglaublich kompliziertes Ding in Deutschland. Ist nicht nur bei Bahnhöfen so, sondern bei ganz vielen anderen Themen, wenn wir Corona-Maßnahmen uns anschauen und so weiter, dass wir nicht in der Lage sind, aus einer Stimme zu sprechen. Ist das vielleicht auch ein Problem, dass wir so ein föderales Land sind?

Katja Diehl: Ich glaube tatsächlich, dass das Corona als Erstes auch gezeigt hat, wie krass dieses föderale System auch ist und dass es tatsächlich Dinge gibt, die einfach schädlich sind, dass du da nicht eine einheitliche Regelung hast. Ganz ehrlich, wenn man dann sich die Gedanken macht, wir bewegen uns durch ein Land und da hast du jeweils vorher dich kenntlich zu machen in dem Sinne ja, wenn ich jetzt von da nach da fahre, dann überschreite ich Bundesländergrenzen und checke in einem Hotel in einem anderen Bundesland ein. Was muss ich da an Schnelltests und ähnlichem eigentlich mitbringen? Ich glaube wirklich, dass die föderale Struktur sicherlich auch Vorteile hat. Ich würde sie nicht auflösen wollen, aber man müsste einmal mal sortieren wo das den Sinn macht, dass sozusagen vor Ort regiert wird.

Ich glaube, da braucht es so etwas wie das Bundes-Mobilitäts-Gesetz, das zum Beispiel in dem Bereich der Mobilität regeln würde welche Dinge und Umsetzungsgeschwindigkeiten wir jetzt auch brauchen und schieben das jetzt vielleicht auch an im Sinne eines Bundesmobilitäts-Plans an. Dass man einfach nicht mehr diese komplett zerschossene Deutschlandkarte hat, mit den ganzen Verkehrsverbindungen und so weiter. Da braucht es tatsächlich Menschen mit einer Vision und vor allen Dingen mit einem Loslösen von Kosten-Denken.

Das stört mich total, dass viele neue Dinge immer so in Abrede gestellt werden, so nach dem Motto: 'Was kostet das?' Und ich sage immer: Leute, ihr gebt 141 Millionen Euro jedes Jahr in die Folgekosten von PKW. Da fragt auch keiner mehr: Was kostet uns das? Sondern wir machen uns halt einfach. Alles, was neu ist, wird man sofort danach bewertet ab wann es eine Wirkung hat und ab wann es sich lohnt. Moja fährt seit drei Jahren nicht barrierefrei. Es wird aber Volkswagen verziehen, dass es so ist, weil es ist ja ein wirtschaftlich agierendes Unternehmen, die den Betrieb mehrfach während der Pandemie eingestellt haben. Da wird einfach komplett verziehen, dass es so ist und das sehe ich einfach nicht ein. Da wiederum streite ich mich auch mit Anjes Terks, der hier als Senator dafür zuständig ist, weil ich diese Art und Weise, solche Dienstleistung zu betrachten, nicht in Ordnung finde.

Auch heute hatte ich mal wieder eine Diskussion bei Twitter. Ich bin halt kein Elon Musk-Fan. Ich finde das anerkennenswert, dass er das mit der Elektromobilität im Auto-Sektor so

vorangetrieben hat. Aber er hat sie gemacht, weil er ein Geschäftsmodell gesehen hat. Er ist Kapitalist und er ist nicht holistisch unterwegs und er hat aber die Macht das anders zu tun. Deswegen kritisiere ich ihn auch, weil er nicht wie zum Beispiel Einhorn in Berlin oder VD im Bereich von Sport-Bekleidung und Outdoor an sein Produkt rangeht und sagt: Wie kann ich das Gemeinwohl orientiert machen? Wie kann ich super Lieferketten machen? Er macht einfach nur das, was alle machen, die Autos bauen - Autos mit einem Elektroantrieb bauen.

Jetzt kommen wieder viele mit SpaceX. Das ist ja alles mehr als Produkte für eine gewisse Gruppe von Menschen. Das hilft auch nicht der Menschheit in Afrika. Keine Ahnung. Das sind so Dinge, wo ich immer wieder merke.

Dieses Verzeihen und das hat eine gewisse Ähnlichkeit von diesem föderalen Strukturen, dass wir nicht von allen das Gleiche verlangen, dass wir nicht sagen: Wir haben jetzt dieses Klimaproblem, wir haben jetzt dieses Klimaziel, alles zahlt darauf ein. Da glaube ich schon. Und da habe ich auch so ein bisschen das Gefühl, dass die Menschen nach Regulierung eigentlich schreien, weil sie sonst, sobald man ihnen diese Selbstbestimmung gibt, läuft es sehr schief. Das sehen wir auch gerade wieder bei Corona.

Raul Krauthausen: Zum Thema Elon Musk fällt mir ein und das fand ich auch so unglaublich spannend. Da hatte ich vor 2 Jahren mal irgendwo gelesen, dass wir uns jedes Mal, wenn irgendeine Mobilitäts-Innovation präsentiert wird, egal was es ist, ob es der Transrapid war, der ICE oder jetzt der Tunnel von Elon Musk oder der Tesla jedes Mal versprochen wurde, dass wir dann in Zukunft in 15 Minuten in der Stadt oder bei der Arbeit sind. Das ist ja nie passiert. Genauso wie der Kühlschrank, der für uns einkauft, uns ja auch seit 20 Jahren von Samsung versprochen wird und auch nie kommt.

Das Faszinierende an diesem Artikel, den ich damals las, war, dass gesagt wurde: Das einzige, was sich immer verändert hat bei solchen Verkehrs-Revolutionen war, dass sich die Fahrt-Wege verlängert haben. Das heißt, ich bin schneller gefahren, aber größere Distanzen. Das hat dann auch dazu geführt, dass keine Ahnung, die Mieten im Inneren teuer wurden, die Menschen immer weiter in die Peripherie zogen. Dadurch letztlich weitere Fahrwege hatten und deswegen schnellere Fahrzeuge brauchten. Aber diese die Zeit, die der Mensch fuhr, war schon immer drei Stunden am Tag und das einzige, was sich ändert, ist die Geschwindigkeit.

Das fand ich so absurd. Wenn man sich dann anguckt, was die dann mit diesem Tunnel jetzt in Las Vegas und so von Tesla machen. Ursprünglich gefeiert als das ultimative Ding, ist am Ende alten Tunnel, wo Teslas durchfahren. Der Tunnel ist jetzt auch keine Revolution. (Katja Diehl lacht) Er hat den Tunnel neu erfunden. (Katja Diehl lacht) Gratulation!

Katja Diehl: Ich fand es großartig. Ich weiß gar nicht, ob er Comedian ist, ehrlich gesagt, aber er hat das so großartig gemacht. Ein Mensch in London mit seinem Handy und hat gesagt: Oh Gott, oh Gott. Ich glaube, ich bin da was ganz großem auf der Spur. Ich glaube, es gibt den ersten Hyperloop schon und macht das mega cool in der Moderation, der die Treppen runter steigt in die U-Bahn.

Das fand ich so auf den Punkt, weil bei ganz vielen Sachen ist dieses Technikaffine ja echt Big Boys, Big Toys und so im Weg. Für die echte Verkehrswende, diese Begeisterung für Hyperloop, für Flugtaxis. Und dann kommt halt Katja und fragt: Dann sag mir bitte das Problem was es löst.

Raul Krauthausen: (Lacht) Wenn das die Antwort ist, dann will ich mein Problem zurück.

Katja Diehl: (Lacht) Ja, so ungefähr.

Raul Krauthausen: Du kommst ja aus dem PR- und Marketing-Bereich und gehörst auch zu denen, die irgendwann eine sinnvolle Alternative gesucht haben. Oder warst du schon vorher politisch aktiv?

Katja Diehl: Ich habe einen ziemlichen Ritt hinter mir. Das erzähle ich dir mal bei einem Cocktail mit Schirmchen in allen Details. Das würde jetzt diesen Podcast sprengen. Aber ich hatte tatsächlich, Gott sei Dank, eine krasse Krise, bin richtig auf den Arsch gefallen. Diese Krise war intrinsisch, weil das in mir drin war, das Problem sozusagen und musste mich neu kennenlernen. Ich hatte schon immer das Gefühl, wo wo viele ja auch so ein bisschen, immer so ein bisschen, wie soll ich sagen, so kokettieren. Na, ich bin glaube ich ein Misfit, ich passe hier nicht rein. Ich hatte das Gefühl schon immer, Menschen haben auf mich drauf geschaut.

Dann war ich irgendwann Abteilungsleiterin, dann hatte ich irgendwo auch mal sechsstellige Gehälter und man wurde als Katja so gelesen. Die hat auf jeden Fall Erfolg, die ist erfolgreich, Karriere und ich habe immer gedacht: Ja, warum führt sie das nicht so an? Und je mehr ich diese Karriereleiter nach oben gekrochen bin, desto mehr hatte ich das Gefühl, ich muss erklären, warum ich da bin, weil ich irgendwie nicht passte. Es gab immer Mentor*innen, die die mich gesehen haben in bestimmten Positionen. Es gab aber immer ein System. Je mehr ich als Führungskraft sichtbar wurde, desto mehr Probleme hatte ich und musste 25 Prozent meiner Arbeit darauf verbringen verbringen PR für mich selbst zu machen. Dann bin ich da auch nicht krass ausgestiegen, weil ich feige war und Angst hatte, weil Deutschland macht dir einfach Ängste, die es ja gar nicht real gibt.

Mittlerweile bin ich da wo ich bin, so glücklich. Ich bin das hört sich jetzt ein bisschen pathetisch an, aber ich steh jeden Morgen auf und nimm noch mal so meine Bettdecke und denke auch. Es ist so geil, dass ich einfach ich sein darf. Dann nehme ich auch die Shitstorms, obwohl ich mir manchmal auch echt den Boden unter den Füßen wegreißen, weil sie sehr bedrohlich sein können. Aber es gibt so viele Menschen, die dann doch mal eine kleine Nachricht dalassen oder mir irgendwas, ich habe von einer ein T-Shirt geschenkt bekommen. Da steht drauf: Ich bin Expertin, lassen Sie mich durch. So kleine Gesten, wo ich merke, irgendwas tue ich mit den Menschen. Irgendwas schaffe ich dann doch in Bewegung zu bringen.

Und tatsächlich, um jetzt auf deine Frage zurückzukommen. Ich mache es mit Kommunikation. Ich mache das nicht, indem ich das nächste Start Up gründe und einen Tunnel baue, sondern ich mach das mit Kommunikation. Ich rede mit den Menschen und nicht über sie. Ich habe für das Buch mit der Krankenschwester gesprochen, mit dem Feuerwehrmann, mit der alten Frau auf dem Land und hab gesagt: Industrie nimmt euch

immer als Ausrede, nix zu verändern. Wie geht es dir mit deiner Automobilität? Die Antworten werden sich in dem Buch finden und sie haben mich bestärkt. Das ist nicht so, wie uns immer alle glauben machen, dass jeder Mensch, der ein Lenkrad in den Händen hält, auch wirklich fahren möchte. Stimmt nicht, Lüge. Da hilft, glaube ich, Kommunikation, solche Sachen aufzudecken, Perspektiven zu wechseln.

Allein schon die Frage: Willst du oder musst du Auto fahren? Ist schon krass, wenn Leute da erst mal nicht drüber nachdenken. Deswegen habe ich, damit kommen wir jetzt zu diesen Punkt, was ich vorhin gesagt habe. Ich nutze meine Kernkompetenz, weil ich bin gut in Kommunikation, um diese Verkehrswende voranzutreiben.

Einspieler – Raul Krauthausen:

Raul Krauthausen: Und jetzt mal wichtige Werbung in eigener Sache. Das Buch 'Wie kann ich was bewegen? Die Kraft des konstruktiven Aktivismus' im Verlag Edition Körber Mein Co-Autor Benjamin Schwarz und ich haben für dieses Buch mit 16 der bekanntesten Aktivistinnen und Aktivisten Deutschlands gesprochen. Von Anfang an wollten wir daraus kein Interview-Buch machen, sondern eine wichtige Frage beantworten: Gibt es einen konstruktiven Aktivismus und wenn ja, wie sieht er aus? Kann eigentlich jeder Mensch aktivistisch werden? Und wäre das überhaupt gut? Diese und viele andere Fragen beantwortet das Buch 'Wie kann ich was bewegen?' Wir freuen uns, wenn ihr es liest. Jetzt überall da, wo es Bücher gibt.

Raul Krauthausen: Es gibt, wie du ja auch schon gesagt hast, viele verschiedene Gruppen, die in der Mobilität ausgeschlossen werden beziehungsweise gezwungen werden, Auto zu fahren. Wie sieht denn für dich so ein alternatives System aus? Ich weiß jetzt erst mal nur für mich, was es für einen Menschen bedeutet, auf barrierefreie Fahrzeuge angewiesen zu sein.

Aber wenn zum Beispiel ein Mensch in der Öffentlichkeit in Verkehrsmitteln bedroht wird, weil er oder sie eine Frau ist oder Person of Color, da kann ich dann irgendwann nicht mehr mitreden. Ich frage mich, wie müsste man solche Verkehrsmittel gestalten, damit Menschen, die bedroht werden, im öffentlichen Verkehrsmittel, sich geschützt fühlen oder nicht mehr bedroht zumindest? Brauchen wir dann mehr Sicherheitskräfte, mehr Kameras oder was könnten denn da Ansätze sein? Beim Rollstuhlfahren ist es klar. Da kriegt du halt eine Rampe oder ein Aufzug.

Katja Diehl: Ich glaube tatsächlich, dass das Buch auch mir noch mal geholfen hat. Dass ich mich bestärkt fühle, dass ich auf dem richtigen Weg bin, weil die Gruppe der Menschen, die entweder durch Automobilität ausgeschlossen werden oder aber Autofahren müssen. Die machen einen Bei-Passing, also die umfahren im wahrsten Sinne des Wortes gerade gesellschaftliche Probleme, indem sie zum Beispiel Auto fahren. Was total für mich erstaunlich war, da sind die Menschen, die da Bedürfnisse adressieren, die sie gar nicht gedeckt sind, sehr unterschiedlich, sehr heterogen.

Aber die Lösungen sind sehr homogen, weil alle eigentlich Sicherheit wollen, Verlässlichkeit und so weiter. Eine Lösung könnte zum Beispiel sein, das hat die Transform, mit der ich gesprochen habe, gesagt, dass es abends in der Großstadt Waggons gibt mit Personal. Damit

meinte sie jetzt nicht diese Securities, die da so stehen, sondern so was wie in der Deutschen Bahn, dass da eine Person einfach subjektive Sicherheit erzeugt, aber auch Einstiegshilfe bieten kann, Auskunft bieten kann. Ich glaube nicht an diese Digitalisierung, die den menschlichen Faktor komplett wegext, sondern ich glaube an eine Digitalisierung, die den menschlichen Faktor immer mitdenkt.

Da gehört dazu Frauen, du kannst bestimmt auch das Buch 'Unsichtbare Frauen', das nur kapitelweise und zu genießen ist, finde ich, weil es so furchtbar ist, wie umfassend einfach bestimmte Gruppen von Menschen nicht mitgedacht werden. Das ist einfach ernst zu nehmen. Da kommen mir immer Männer und sagen: Ja, aber du Gewaltverbrechen im öffentlichen Raum, das passiert doch gar nicht den Frauen ist doch scheißegal. Wenn sich eine Frau nicht sicher fühlt oder eine andere Person, die der Mehrheitsgesellschaft nicht entspricht, dann müssen wir das ernst nehmen.

Ich bin die letzte, die nachts einsteigt in ein autonomfahrendes System mit 16 Sitzen und ich weiß, wer da drin sitzt. Meinetwegen zahle ich auch Euro mehr, dass eine Person ist, die für Sicherheit sorgt. Und damit meine ich überhaupt nicht, dass da was krasses passiert im Sinne von einem Überfall. Sondern ich würde mich ja schon unwohl fühlen mit 5 total alkoholisierten Frauen zum Beispiel damit drinnen zu setzen. Ich finde das ist gar nicht immer so eskalativ zu betrachten, sondern dieses gewisse Unwohlsein einfach weg zu machen, dass Leute wirklich sagen: Okay, dann fahr ich dann auch mit diesem alternativen Verkehrsmittel, was die ganze Zeit fährt und deswegen nicht geparkt werden muss und Fläche freigibt. Da einfach zu schauen wo, wo liegen eigentlich die Gründe?

Das sollte immer noch beim Auto bleiben, wo es eigentlich unsinnig ist oder was auch wichtig ist, bezahlbar. Diese klassischen Vergleiche zwischen Flügen und Bahnfahrten, das ist ja wirklich absurd, dass du für 19 Euro nach Malle kommst. Ich weiß gar nicht, wo ich mit einem Bahnticket ende, wenn ich 19 Euro zahle. Und auch das ist Kommunikation.

Raul Krauthausen: In Magerburg vielleicht.

Katja Diehl: (Lacht) Ja, das ist auch witzigerweise der Kommunikation, weil ich habe ja, als diese Abwrackprämie im Raum stand, gefragt: 6000 Euro stehen ja zur Debatte. Was würdest du machen? Die Umfrage lief einen Tag: Elektro-Lastenrad, Bahncard 100, Auto. Dann haben über 50 Prozent von den 25 000 Antworten gesagt, Bahncard 100. Aber ich musste ganz vielen vorher erklären, was überhaupt die Bahncard 100 ist. Auch da gibt es Kommunikations-Gaps sozusagen.

Raul Krauthausen: Die Bahncard 100, das ist ja auch so ein Ding, womit ich so ein bisschen sagen wir mal sagen, ich bin da nicht ganz zufrieden mit der Idee. Aber vielleicht komme ich ja später noch dazu. In Österreich gibt es ja dieses Klima-Ticket. Das heißt, 70 000 Menschen haben ein Ticket im Wert von 1 000 Euro gekauft. Österreich hat die Größe von einem Viertel von Deutschland. Das heißt übertragen auf Deutschland könnte man die Bahncard 100 letztendlich schon auch. Kann man das überhaupt gleichwertig sehen, wenn man sagt, dass Deutschland viermal so groß ist. Rechtfertigt das, dass die Bahncard über 4000 Euro kostet? Oder müsste es hier auch tausend Euro wert sein?

Katja Diehl: Tatsächlich ist das mit dem Klima-Ticket für mich einfach auch ein starkes Symbol, weil Leonore Gewessler hat als Ministerin das Klima Ticket verkündet, als noch nicht alle Landkreise in Österreich gesagt haben, dass sie das finanzieren würden. Sie war in dem Moment Führungskraft und hat gesagt: Ich will das haben. Und wenn ihr nicht mitmachen wollt, das war sogar Wien, glaube ich. Dann macht halt nicht mit. Dann setzt euch diesem Bashing aus. Was ist jetzt passiert? Alle sind dabei. Ich glaube, solche Symbole braucht es einfach, um eine Einladung auszusprechen. Mach doch mal was anders.

Raul Krauthausen: Aber wäre das auch übertragbar auf Deutschland?

Katja Diehl: Ganz ehrlich, es ist mir scheißegal, wir müssen das machen. Ob das jetzt übertragbar ist oder nicht. Wir brauchen solche Symbole. Wir haben doch diesen Topf von 141 Milliarden Euro Kosten Auto. Wir haben einen Topf 'Dienstwagen-Privileg'. Wir haben den Topf 'Diesel-Privileg'. Wir haben den Topf 'ich weiß nicht was noch alles'.

Raul Krauthausen: Pendlerpauschale.

Katja Diehl: Wo wir alle den Autoverkehr manifestieren. Wenn wir diese Töpfe nehmen, haben wir schon ganz schön viel. Und dann bin ich total Fan davon das ein Jahr auszuprobieren und dann dann mal gucken, weil ich glaube, wenn man erst mal Leute auch merken, dass es für ihr zweites Familienauto dann das ausgibt, weil sie sagen: Okay, damit können wir schon ziemlich viel abdecken, wenn wir noch Carsharing machen oder so. Ich will nicht mehr, dass nur eine einzige Mobilitätsform so gepusht wird.

Ich will dann meinetwegen ein Mobilitäts-Budget. Dann können sich die Leute ja auch immer noch ein Auto holen. Aber bei Arbeitgebenden zu sagen, wir machen jetzt eine demokratische Geschichte, wie zum Beispiel das Dienstrad-Leasing, was ja oftmals nicht nur den Führungskräften zugute kommt, sondern allen. Denn das Dienstwagen-Privileg nützt ja meistens auch wieder nur Besserverdienenden. Da würde ich einfach bestimmte Meilensteine setzen und sagen: Wir machen das jetzt.

Raul Krauthausen: Was machen wir dann mit dem Standardargument: Auf dem Land braucht man das Auto? Das 200 Seelendorf in Thüringen wird doch niemals ein Schienenverkehrsnetz bekommen, das sagen wir mal dem gerecht wird, was ein Auto leisten kann.

Katja Diehl: Eine Veränderung, hat noch nie damit angefangen auf Ausnahmen zu schauen, was Dinge verunmöglicht. Das ist auch etwas, was ich momentan echt abnervend finde, dass immer wieder irgendwelche Ausreden kommen, anstatt auf die Chancen zu schauen. Ich glaube, wenn wir mal loslegen würden, dann geraten die Dinge auch ins Rollen. Dann entstehen vielleicht auch tatsächlich Systeme, was du soeben ja schon noch anskizziert hast. Vielleicht fährt man dann im ländlichen Raum mit dem E-Scooter zum nächsten Bahnhof. Vielleicht hat man da Leih-Fahrrad-Systeme, Carsharing, also all die Sachen, die wir in der Stadt haben, brauchen wir eigentlich im ländlichen Raum. Wiederum mein Plädoyer. Geil, wenn du das mit dem Auto alles hinbekommst, da in dem 200-Seelendorf, aber es ist mit dem Menschen, der zu krank ist oder das Geld für ein Auto nicht hat.

Raul Krauthausen: Oder Kind.

Katja Diehl: Ja, genau. Das sind Sachen, wo ich immer das Gefühl habe, dass die Leute dann ihre Empathie komplett vergessen mit Menschen, die dieses System ausgrenzt.

Raul Krauthausen: Wie reagieren dann Entscheider*innen in Deutschland? Hast du da inzwischen Kontakt? Kommt man auf dich zu? Fragt man um Rat oder deine Expertise? Oder ist sowas nur in Österreich möglich?

Katja Diehl: Im Rahmen der Bundestagswahl zu allen Parteien außer AfD und Union Kontakt gehabt. Dabei waren auch Generalsekretäre, die mit mir und anderen Hintergrundgespräche gemacht haben wie mit der Mobilität weitergehen kann. Da nehme ich schon wahr. Das ist ja auch ehrlich gesagt die Kunst. Dinge, die man selber nicht kann und weiß, dass man da von extern das holt, das nehme ich durchaus wahr. Ich nehme aber auch eine unglaubliche Angst vor der sogenannten Autolobby, eine unglaubliche Angst vor den Menschen, die Autofahren wahr.

Es hat noch kein Mensch, außer ich vielleicht, gesagt: 'Wir brauchen weniger Autos. Ab jetzt müssen wir abbauen.' Es kann nicht sein, dass wir die 50 Millionen Automarke knacken. Das sind so Dinge, wenn dann wieder im Handelsblatt und Konsorten steht, der Gewinn stieg, die Aktionäre haben von der Autoindustrie Geld bekommen. Da denke ich mir immer noch, dass es die falschen Systeme sind, in denen wir uns da bewegen.

Es müsste eigentlich auch belohnt werden, das ist ein Aspekt, den wir jetzt auch gar nicht, in dem wir uns vorgenommen haben. Was ist mit den Menschen, die jetzt schon gut unterwegs sind und gewisse Einschränkungen in Kauf nehmen, weil sie eine gute Mobilität abbilden per Rad, ÖPNV, wie auch immer. Da wird immer so eine intrinsische Motivation vorausgesetzt. Aber die mal zu belohnen fand ich auch ganz cool.

Raul Krauthausen: Ich habe mal in meinem Studium der Kommunikation gelernt, dass Werbung vor allem nicht dafür da ist, neue Käufer*innen zu gewinnen, sondern bestehende Käufer*innen zu bestätigen. Das würde, glaube ich, echt mal eine Maßnahme. Nach dem Motto: Die Leute, die bereits Veränderung leben, zu bestätigen, dass dieses Handeln gut ist. Das ist, glaube ich, wirklich ein total unterschätzter Aspekt. Egal ob Kohleausstieg oder Ende des Verbrennungsmotors, ich habe manchmal das Gefühl, dass Deutschland irgendwie auf die Bremse tritt. Jedes Mal.

Was glaubst du, muss passieren, damit sich das ändert? Und hast du nicht auch die Befürchtung, dass wir mit dem Bundeskanzler Olaf Scholz, der in diesen Punkten ja vielleicht ein bisschen rückständiger ist als seine Vorgängerin das ganze Ganze schwierig bleibt oder noch schlimmer wird?

Katja Diehl: Du darfst wahrscheinlich Hamburger*innen eh nicht nach Olaf Scholz fragen, weil uns noch ziemlich genau in Erinnerung ist was er hier mit dem Brechmitteleinsatz unter anderem gemacht hat. Ich finde es interessant, Wirecard Comex, wer also Kanzlerkandidat geworden ist.

Tatsächlich ist es für mich manchmal. Ich versuche ein freundliches Wort zu finden, entsetzlich, sage ich mal, mit Menschen auf dem Podium zu sitzen, die ich eigentlich für ihre sonstige Arbeit wertschätze. Das sind auch grüne Politiker*innen zum Beispiel. Dann kommt

aber selbst in deren Narrativen der Arbeiter am Band, wo ich immer so denke. Erstens: Wie paternalistisch und übergriffig ist das, dass der Arbeiter am Band nicht eventuell auch eigene Ideen hätte, diese Industrie besser voranzutreiben? Und zweitens: Wie lange wollt ihr die noch belügen, dass es ewig so weitergeht? Ab wann sprechen wir wirklich Tacheles?

Ich glaube, das Schlimmste, was uns passieren kann, ist, dass wir in eine reaktive Haltung haben, also dass wir nicht mehr aktiv gestalten, sondern dass es Rahmenbedingungen gibt, wo wir handeln müssen und dann dieses über Nacht auf einmal passieren muss. Das ist so sehenden Auges seit 10 Jahren, was jetzt die Elektromobilität in der Autoindustrie angeht. Aber wenn wir ehrlich sind, ja noch viel länger, seitdem Exxon diese Studie über fossile Brennstoffe in den 60ern und gesagt hat: Die packen wir mal schön wieder in die Schublade, weil das würde ja unser unser Kerngeschäft gefährden.

Ich kann dir nicht sagen, Raul. Ich versuche mich jedes Mal mich da rein zu fühlen und zu denken: Okay, morgens sitzen solche Menschen noch mit ihren Kindern am Frühstückstisch. Die Kids gehen auf eine Fridays For Future-Demo. Und dann geht dieser Mensch in ein Büro und dann dreht sich das Gehirn irgendwie um und dann ist man auf einmal Lobbyist.

Es hat sich ein e-Fiuits-Verband letztes Jahr gegründet. Das sind jetzt über 150 Organisationen und alles mögliche vereint. Dieser e-Fiuits-Verband sitzt in Brüssel. Also direkt auch an den Hebeln der Macht, hatte, ich glaube, acht Lobbyist*innen jetzt schon wieder untergebracht und vier Treffen mit der Regierung sozusagen da vor Ort. Das sind so Dinge wie ich denke: Geil, die machen wirklich einen guten Job.

Raul Krauthausen: e-Fiuits macht jetzt Wasserstoff und andere Verbrennungsmotoren-Flüssigkeiten. Keine Ahnung wie nennt man das.

Katja Diehl: e-Fiuits meint vor allen Dingen den Verbleib von dem Verbleib von uns allen in Sachen Antriebsarten in der fossilen Welt. Das ist ja fast verstromter fossil. Das ist ja etwas, wo du Tankstellen bräuchtest, wo du eben nicht einfach übers Dach dich laden kannst, du nicht autark wirst. Ein unglaublicher Energieeinsatz.

Andi Scheuer hat noch vor zwei Wochen gesagt: Die e-Fiuits müssen raus aus dem Reagenzglas, rein in die Masse. Damit ahnst du vielleicht auch schon, dass dieses Ding noch gar nicht so weit verbreitet ist, dass es jetzt sofort losgehen kann. Aber das Narrativ der Autoindustrie ist: Wir brauchen diese e-Fiuits, weil wir haben ja unter anderem Plug-In-Hybride verkauft. Die fahren ja elektrisch und fossil. Und dann brauchen wir auch noch fossile Brennstoffe. Also die sind schon gut, das muss ich anerkennen. Kommunikation, Lobbyismus, PR.

Ich glaube, ein Drittel der Lobbyist*innen in Sachen Autos ist von VW in Brüssel unterwegs. Da gab es ja auch so ein paar tolle Berichte dazu, dieser sogenannte Drehtür-Effekt, dass Menschen aus der Politik in den Lobbyismus wechseln, ihre Netzwerke mitnehmen und so weiter. Da sehe ich tatsächlich, wo du das gefragt hast, eine Gefahr? Die Gefahr wird sein, dass diese Lobbyist*innen weiterhin die lautere Stimme haben, weiterhin die größere Finanzkraft und Einflussnahme, so dass sie Menschen, die Entscheidungen treffen, vorgaukeln können, das Richtige zu tun.

Raul Krauthausen: Könntest du dir vorstellen, dich als Politikerin zur Wahl stellen zu lassen?

Katja Diehl: Ich bin tatsächlich mehrfach gefragt worden, auch gefragt worden, ob ich auf bestimmte Kandidat*innen-Listen für das BMVI oder bestimmte parteiliche Ämter im Rahmen von Bundesvorständen anzunehmen. Ich mache das erst mal nicht, weil ich hoffe, mit dem Buch nächstes Jahr eine ganz andere Wirksamkeit als Katja zu erfahren. Ich bin, glaube ich nicht, das kann in drei Jahren anders sein, aktuell die Type, die aushalten kann, dass Team Özdemir und andere, die ich sehr schätze, so krass nah an der Auto-Lobby sind.

Ich will etwas verändern. Da habe ich das Gefühl, dass Politik natürlich total wichtig. Aber sie braucht den Druck von außen, weil die Diskussionen, die wir gerade führen, kommen immer nur durch Druck von außen. Die Autoindustrie kam durch Tesla unter Druck. Die Politik kam durch Fridays For Future und andere unter Druck. Und ich glaube, diesen Druck von außen will ich verstärken, statt dass ich den Druck innen aushalte, Kompromisse eingehen zu müssen, die Demokratie natürlich immer erfordert.

Raul Krauthausen: Das führt mich perfekt zur letzten Frage Wie groß ist dein Gefühl der Selbstwirksamkeit? Das Gefühl, dass du etwas erreicht, etwas verändern konntest? Das ist eine Frage, die wir allen Aktivist*innen stellen und es immer sehr spannend, was da für Antworten kam. Aber kein Druck.

Katja Diehl: No pressure. Ich weiß nicht, wie die anderen geantwortet haben, aber tatsächlich kann ich gar nicht anders. Ich habe ja mal 5 Monate für Fielmann gearbeitet, weil ich gedacht habe, ich mache mal was ganz anderes als Mobilität, weil ich mich da ja auch aus dieser Konzernwelt rausziehen musste und bin dann zurück in die Mobilität, weil ich gemerkt habe, es treibt mich ganz anders an. Und da musste ich auch anerkennen, ich kann gar nicht anders.

Da haben auch irgendwann Leute zu mir gesagt: Ja, ja, ja Katja, mach mal diesen Ausflug, du kommst eh zurück und sie hatten recht. Ich habe manchmal das Gefühl, dass Aktivismus auch etwas ist, was sich nicht in dem Sinne aufbaut oder so, sondern was irgendwie immer schon in einem war. Bei mir ist es diese Ungerechtigkeit im Verkehrssystem.

Raul Krauthausen: Und hast das Gefühl, du kannst was bewegen.

Katja Diehl: Wenn du wenn du mich an einem Dienstag fragst, dann sage ich vielleicht mal 0 Prozent. Wenn du mich an einem Mittwochabend fragst, sage ich vielleicht mal 70 Prozent. Ich bewege was. Auf jeden Fall bewege ich was, aber nicht immer gleich stark. Und es ist nicht eine Excel-Tabelle wegen Quartalsbericht.

Es ist eher etwas, wo ich Feedback bekomme, wo Menschen mir Räume schaffen, wo ich meine Ideen ausformulieren darf, wo Menschen auch gegen innere Widerstände mutig sind, mich zu buchen. Und das ist das was, wo ich auf jeden Fall Selbstwirksamkeit spüre. Und ich glaube ich, ich weiß gar nicht. Ich hätte es wirklich mal aufschreiben sollen. Aber ich glaube, ich habe schon fast 40 Leute vom Auto erlöst, in dem Sinne, dass sie mir sagen: Wir versuchen das jetzt ohne Auto. Ich glaube, von denen ist auch keiner wieder zurück ins eigene Auto gestiegen.

Raul Krauthausen: Wow, das finde ich eine Schöne Metrik. Da kann man vielleicht viel davon lernen, wie man seine eigene Wirksamkeit messen kann. Welche anderen Verkehrs-Aktivistinnen. also ganz bewusst jetzt Frauen, kannst du weiterempfehlen und sollte man unbedingt auf dem Schirm haben?

Katja Diehl: Nina Noblé, mit der wir gerade von Berlin Autofrei gedreht haben, weil ich glaube, dieser Weg, was wir auch schon so ein bisschen mit den Klagen und politischen Eingebungen der Bevölkerung gestriffen haben ist superwichtig. Ich glaube tatsächlich mittlerweile leider auch, dass wir uns alles mögliche erklagen müssen, weil Gerichte uns in dem Weg, den wir beschreiten wollen, eher Recht geben werden, als die Politik und Industrie das machen. Das wäre also nur eins.

Isabel Eberlein ist bei Velo-Konzept, ist feministische Rad-Aktivistin, um es mal so auf den Punkt zu bringen und ist jemand, die auf jeden Fall gestaltend und auch bei Changing-Cities unter anderem aktiv war und da eine unglaubliche Power und Begeisterungsfähigkeit mitbringt. Durch sie habe ich auch mal in diese 20er Jahre tiefer reingeguckt, wo die Frauen ja so eine Skandal-Welle hatten. Die Suffragetten sind ja auch mit dem Fahrrad unterwegs gewesen und das Fahrrad ist das feministischste Verkehrsmittel und erstaunlicherweise nach den Weltkriegern aus dem Stadtbild verschwunden. Woher das wohl kam? Das wäre meine Nummer zwei.

Um vielleicht auch mal ein bisschen in Richtung Industrie zu gehen. Dr. Nari Kahle ist bei Volkswagen tätig. Sie hat in ihrer Freizeit gerade ein Buch geschrieben, wo sie eine Art Reise zu verschiedenen Menschen unternommen hat, weil ihr wichtig ist, dass die Verkehrswende wirtschaftlich, ökologisch, aber eben auch sozial ist. Auf diesen drei Ebenen ist Ihr Buch verankert, zeigt auch, welche Unternehmen das schon so denken und richtig machen. Das sind so die drei, die mir gerade spontan einfallen.

Raul Krauthausen: Mir würde auch Frau Nikutta einfallen, die früher bei der BVG die Chefin war und jetzt bei der Deutschen Bahn Logistics ist.

Katja Diehl: Bei der Cargo, genau.

Raul Krauthausen: Genau, weil sie zumindest bei einem Konzern arbeitet, der keine fossilen Brennstoffe braucht.

Katja Diehl: Das ist richtig. (lacht)

Raul Krauthausen: Katja, das war ein super, super spannendes Gespräch. Ich freue mich auf ein Wiedersehen, gerne auch mal ohne Kamera und Mikrofon. (Katja lacht) Ich glaube, wir können viel voneinander lernen. Ich zumindest von dir und bin sehr dankbar, dass du da warst.

Katja Diehl: Ich danke für die Einladung, Raul. Und ich danke auch für den Teamspirit, den es zwischen uns beiden gibt. Der glaube ich auch zeigt, dass man sich nicht immer hundertprozentig einig sein muss, aber zusammen auf dem Weg, den man gemeinsam gestaltet. Danke dir, dafür.

Raul Krauthausen: Kämpfen wir weiter.

Katja Diehl: Stay strong.

Raul Krauthausen: Ciao, Kakao.

Einspieler – Raul Krauthausen:

Das war's für heute. Vielen Dank fürs Zuhören. Ich freue mich über eure Bewertungen, Kommentare, Feedback und natürlich, wenn ihr den Podcast abonniert oder einer Person weiterempfiehlt. 'Wie kann ich was bewegen?' ist eine Produktion von Mit Vergnügen und der Park GmbH für digitales Handeln. Lasst uns was bewegen. Bis bald.