

Wie sind wir unterwegs?

m.next Podcast Folge Nr. 23 mit Katja Diehl



Foto: Amac Garbe

Katja Diehl wechselte nach 15 Jahren in zum Teil leitenden Funktionen der Mobilitäts- und Logistikbranche die Seite und gilt heute als „Rockstar einer Verkehrs- und Mobilitätswende“. Die Mobilitätsexpertin und Unternehmensberaterin sitzt im Beirat der österreichischen Klimaministerin und berät den Verkehrsminister von Baden-Württemberg. Sie ist Autorin des aktuellen Spiegel Bestsellers „Auto-korrektur – Mobilität für eine lebenswerte Welt“.

Mit ihr sprechen wir über Themen, die Schnappatmung und Herzrasen auslösen können.

„Das Spannende ist ja, wenn wir 120 km/h auf der Autobahn hätten als Regel, dann braucht es ja keine Schilder, sondern die Regel ist dann ja 120 km/h und sie müssen nur die Ausnahmen beschildern.“

Dass ein allgemeines Tempolimit aufgrund eines Mangels an Verkehrsschildern nicht möglich sein soll, kann die Mobilitätsexpertin nicht nachvollziehen. Sie kennt 18 Gründe, die für ein Tempolimit sprechen, der Grund dagegen lautet: „Ich will aber!“

Mit Beginn des russischen Angriffskrieges auf die Ukraine stiegen die Spritpreise rasant, was nicht an den steigenden Kosten für das Barrel Öl liegt, sondern an der Spekulation der Zwischenhändler, die hohe Margen erzielen. Die Spritpreisbremse hält sie für nicht sozial gerecht, weil Entlastungen nicht einkommensbezogen, sondern im Gießkannenprinzip verteilt werden, was zur Folge hat, dass Menschen, die große Autos mit hohem Spritverbrauch fahren, dieselben Rabatte erhalten wie Menschen, die wirklich rechnen müssen, wann sie sich die nächste Tankfüllung leisten werden können. Die Tatsache, dass ein SUV, der meistens nur eine Person (ca. 80 kg) befördert, 2,5 Tonnen wiegt, findet die Mobilitätsexpertin völlig unverhältnismäßig und verweist auf eine Studie, die belegt, dass SUVs die zweitgrößte CO₂-Quelle sind.

„Es ist aber natürlich das Auto, woran die Autoindustrie gerade am meisten verdient. Da ist eine hohe Marge drauf. Natürlich wollen die, dass die Leute nicht klein kaufen, die wollen, dass groß gekauft wird.“

Geradezu belustigend ist Katja Diehls Bericht über Menschen, die auf eigene Kosten ihren Dienstwagen pimpen, um damit ihren vermeintlichen Status im Unternehmen zu steigern. Je größer der Dienstwagen, desto wichtiger der Mitarbeitende. Dienstwagen werden immer größer, kaum jemand verkleinert sich, obwohl Befragte angaben, dass sie, wenn sie privat ein Fahrzeug kaufen würden, ein bedarfsgerechteres, kleineres wählen würden.

„Es ist nicht gerecht, weil gerecht wäre eine Mobilitäts-Prämie für alle. So haben wir einen Dienstwagen für wenige. Wie Sie schon sagen, meistens sogar auch für Leute, die eh schon gut verdienen. Die werden noch mal belohnt.“

Die Gestaltung der Innenstädte wurde viel zu lange vernachlässigt und darauf ausgerichtet, dass man mit dem Auto möglichst schnell durch die Städte hindurch kommt. Sinnvoller wäre es, die Innenstädte für Fußgängerinnen und Fahrradfahrer attraktiver zu machen, weil man so viel mehr um sich herum wahrnehmen kann und ein spontaner Einkauf oder Restaurantbesuch wahrscheinlicher wird. Eine Studie aus London belegt, dass autofreie Zonen 40% mehr Umsatz bringen. Katja Diehl schlägt vor, diese Zonen nicht autofrei sondern menschenzentriert zu nennen. 13 Millionen deutsche Erwachsene haben keinen Führerschein, 13 Millionen sind zu jung für einen.

„Also 26 Millionen Deutsche haben keinen aktiven Zugriff auf Automobilität. Und das ist eigentlich eine ziemlich große Gruppe, der ich aber systemrelevante und selbstbestimmte Mobilität gönnen würde.“