

Transkript der Audiodatei

Nächster Halt: #autokorrektur

Intro:

Hallo und herzlich Willkommen zum Podcast der VDV-Akademie. Der Podcast rund um Weiterbildung und Lernen in der Mobilitätsbranche.

Catharina Goj:

Nächster Halt: #autokorrektur.
Herzlich Willkommen zu einer neuen Folge „Nächster Halt“. Ich bin Catharina Goj und habe heute Katja Diehl zu Gast. Sie ist inklusive Mobilitätsberaterin, Politikberaterin und Autorin.

Anfang des Jahres hat sie ihr Buch „#autokorrektur“ herausgebracht. Laut Klappentext heißt es: „Dieses Buch will Kick Off einer Gesellschaft sein, die gemeinsam eine attraktive Mobilitätszukunft baut. Und zwar schon heute.“

Da der öffentliche Verkehr und dessen Gestaltung eine entscheidende Rolle dabei spielt, freue ich mich sehr, dass wir Katja heute in unserem Podcast begrüßen dürfen. Hallo Katja, schön, dass du da bist.

Katja Diehl:

Hallo und Danke für die Einladung.

Catharina Goj:

Bevor wir genauer auf dein Buch eingehen, möchte ich dich fragen: Was bedeutet Mobilität für dich?

Katja Diehl:

Mobilität bedeutet für mich eine echte Freiheit. Also die Auswahl zu haben, wie ich unterwegs sein kann.

Mobilität bedeutet für mich auch, Sicherheit zu haben. Gewiss zu sein, dass ich genau so viel wert wie alle anderen Menschen, die unterwegs sind.

Mobilität bedeutet für mich aber auch, eine hohe Verantwortung für die Zukunft von Kindern zum Beispiel, die jetzt geboren werden, weil leider haben wir im Verkehrsbereich die Emissionen seit den 90er-Jahren nicht gesenkt.

Leider werden die Autos immer größer.



Leider haben wir immer mehr Autos. Also Auto ist für mich nur ein Aspekt von Mobilität. Und da würde ich gern daran arbeiten, dass die vielfältiger werden.

Catharina Goj:

War das auch die Motivation „#autokorrektur“ zu schreiben?

Katja Diehl:

[schmunzelt] Das Buch habe ich geschrieben, um hinter diese ganze Automobilität zu schauen. Weil natürlich auf den ersten Blick könnte man sagen: „49 Millionen private Pkw in Deutschland. 2021 nochmal 400.000 neue Pkw hinzugekommen. Das ist doch ein totaler Erfolg der Autoindustrie.“

Ich denke aber, es ist mehr ein Misserfolg der Verkehrspolitik, weil eigentlich, wenn Verkehrspolitik richtig gut funktionieren würde und ein tolles System gebaut hätte, wären alle möglichen anderen Mobilitätsformen vorne.

Ich habe das Buch geschrieben, um Menschen ja Sendezeit einzuräumen in meinem Buch, die nicht zu Wort kommen in dieser ganzen Debatte.

Auch Menschen, die tatsächlich Auto fahren, aber gegen ihren Willen. Von außen aber gelesen werden, als Autofahrende und damit Bestätigung der Deutschen Verkehrspolitik.

Ich habe diese 60 Menschen interviewt, hat

gefragt willst du oder musst du Auto fahren? Und die meisten haben da erstmal nicht drüber nachgedacht. Was ist eigentlich für ein Antrieb gibt, Auto zu fahren und haben dann festgestellt im Gespräch: Hmm, das ist das erste Mal, dass ich darüber nachdenke. Ich muss ziemlich oft Auto fahren, weil mir Alternativen fehlen, weil ich mich nicht sicher fühle, weil da Barrieren sind, die ich nicht übergehen kann. Und das wollte ich erzählen. Und das ist auch #autokorrektur. Nämlich nicht technisch, sondern menschlich auf die Verkehrswende zu schauen.

Catharina Goj:

Das finde ich total spannend. Auch als ich das Buch selber gelesen habe, die ganzen verschiedenen Sichtweisen und Aspekte.

Jetzt möchte ich erst einmal ein bisschen was untypisch machen und zwar mit der letzten Seite deines Buches beginnen.

Dort befindet sich nämlich eine Art Checkliste für diese Autokorrektur und auf ein paar Punkte möchte ich genauer eingehen. Den ersten Punkt hast du auch schon ein bisschen erwähnt, dass ist nämlich #menschenzentriert. Und wenn man dein Buch gelesen hat und dich auch ein bisschen in den sozialen Medien verfolgt, weiß man, wie sehr dieser Punkt an dem Herzen liegt. Denn der entscheidende Punkt, du hast es auch schon erwähnt, in Sachen Mobilität ist die gerechte Mobilität. Was bedeutet menschenzentrierte Mobilität noch?

Katja Diehl:

Für mich ist es tatsächlich sehr erstaunlich, dass wir so in dieser Sackgasse gelangt sind, die ja Automobilität mittlerweile bedeutet, sowohl klimatisch als auch im Sinne von Autobesitz. Im Sinne von ein Auto fährt nur um 45 Minuten am Tag. Also das sind ja alles statistische Werte hinter dem Auto, die eigentlich zeigen, dass es keine gute Mobilität ist, weil ein Auto ja immer nur herumsteht.

Und menschenzentrierte heißt für mich, hinzuschauen: Was bringt Menschen ins Auto? Was fehlt ihnen, damit sie ohne eigenes Auto leben können? Das heißt

schon, das merkst du, Auto kann immer noch eine Rolle spielen, indem ich es mir leihe, indem ich es teile mit anderen. Aber so, wie wir das gerade machen, ist es nicht menschenzentriert, sondern es ist so, manchmal so eine Haltung in Deutschland, habe ich so das Gefühl, die da im Hinterkopf sitzt, dass man sich selber sagt: Zur Not kannst du ja immer noch Auto fahren.

Das stimmt aber allein für 13 Millionen Erwachsene nicht, die keinen Führerschein haben.

Das stimmt für die Menschen nicht, die einfach sagen: Ich möchte nicht Auto fahren. Die werden nicht ernst genommen.

Menschenzentriert Mobilität zu gestalten heißt, ich darf in Deutschland sagen: Ich möchte kein Auto fahren und ich bin trotzdem gut mobil. Das ist in vielen Bereichen von Deutschland aber einfach nicht mehr gewährleistet.

Catharina Goj:

Ich habe es tatsächlich auch jetzt wieder in den Niederlanden erlebt, wo der Fahrradweg Priorität hat und das Auto warten muss. Sehr spannend.

Gab es denn, bevor es das Automobil überhaupt gab, schonmal menschenzentrierte Mobilität. Oder hat das vorher überhaupt keine Rolle gespielt?

Katja Diehl:

Wir müssen natürlich anerkennen, dass in Deutschland das Auto nicht nur die Mobilität von A bis B gestaltet, sondern dass es sehr viele Dinge gibt, die hinter dem Auto stecken.

Es ist Status. Das ist irgendwie auch, sich über andere erheben, sich sicher zu fühlen. Ganz viele Aspekte stecken da drin.

Ich glaube tatsächlich, dass durch diese massive Fokussierung auf Automobilität das menschenzentrierte rausgekommen ist. Es ist ja auch irgendwann gekippt, dass wir nicht mehr Stadtplanung gemacht haben, sondern Verkehrsplanung. Und natürlich heißt Verkehrsplanung die autozentrierte Stadt.

Städte wurden unmodelliert, dass nicht die Menschen, die dort leben, im Fokus standen, sondern schnell durchfahren, schnell zum Parkplatz kommen, schnell irgendwie Erreichbarkeit für Menschen mit Auto.

Bevor das Auto auf der Straße war und es hat mich tatsächlich auch erstaunt, dass es sogar nach dem Zweiten Weltkrieg noch relativ lange gedauert hat mit der Automobilität, weil es für viele einfach nicht bezahlbar war. Und die, die sich dann ein Auto geleistet haben, haben den sogenannten Sonntagswagen gehabt. Also der stand in einer Garage, wurde gehegt und gepflegt und nur sonntags zum Ausflug genutzt. Also auch eine ganz andere, ja wie soll ich sagen, anderer Genuss vielleicht auch von Auto fahren dahinter.

Viele Menschen, die Autos gebaut haben damals, sind mit dem Fahrrad zu Produktion gefahren. Und ich habe auch genossen, vor den Weltkriegen, diese Bilder von Frauen in den 20er-Jahren auf Fahrrädern oder auch die Suffragetten, die das Frauenwahlrecht durchgesetzt haben, haben ihre Demos mit Fahrrädern gemacht.

Und das ist für mich etwas, was sehr feministisch in dem Sinne ist, dass es allen gut geht, weil ein Fahrrad kannst du selbst reparieren. Ein Fahrrad nimmt wenig Raum weg. Ein Fahrrad ist nicht so bedrohlich wie ein Auto.

Und ich glaube schon, dass es damals menschenzentrierter war, weil es gab diese sogenannten shared spaces. Also der Raum der Stadt, auch der ländliche Raum, war noch nicht so in Bürgersteig und und Fahrbahn - auch interessante Wörter finde ich - unterteilt, sondern wir konnten, weil wir uns in einer menschlichen Geschwindigkeit begegnet sind, in die Augen schauen und uns ein bisschen Vorfahrt gewähren. Also wir brauchten keine Ampeln, wir brauchten keine Fußgängerüberwege. Wir konnten unterwegs sein ohne eine Hierarchie und die ist durchs Auto ins Verkehrssystem der Stadt und im ländlichen Raum natürlich gekommen.

Catharina Goj:

Du hast es schon erwähnt. Für dein Buch hast du viele Menschen interviewt. Du hast gesagt, insgesamt 60, und sie nach ihrem Mobilitätsbedürfnis und dem daraus resultierenden Mobilitätsverhalten befragt. Wie können wir es denn schaffen, dass Mobilität wahlfrei ist und eben niemand gezwungen wird, ein bestimmtes Verkehrsmittel, häufig eben das Auto, zu nutzen?

Katja Diehl:

Ich habe das Gefühl, dass wir dafür Zeit brauchen. Denn das war natürlich in dem Moment, wo ich eine Stunde Video- oder Telefoncall hatte mit den Menschen. Das war Zeit, die ich denen, aber Sie auch mir geschenkt haben. Und diese Zeit haben wir in unserer Hektik des Alltags gar nicht.

Du wirst dich erinnern, am Anfang von der Pandemie - wir haben es damals auch Lockdown genannt, obwohl es das natürlich nicht so unbedingt war - sind wir alle, die wir konnten, zu Hause geblieben.

Auf einmal war die Stadt ruhig. Auf einmal hörtest du Vögel, hört es zu, Gespräche von Menschen, die spazieren gegangen sind. Die Stadt hatte eine ganz andere Anmutung und das ist etwas, wo ich gemerkt habe, da sind wir im wahrsten Sinne des Wortes ein bisschen auf die Bremse getreten. Natürlich nicht aus freiem Wunsch, sondern aus einem äußeren Reflex heraus.

Und in den Gesprächen habe ich gemerkt, wenn ich die Zeit habe, mit den Menschen über ihre Automobilität zu sprechen, gucken sie am Ende ganz anders drauf als am Anfang. Viele haben gesagt: „Ja, klar, du kannst mit mir sprechen für ein Buch. Aber ich fahre halt Auto. Ich brauche das Auto auch und es ist ein gutes Leben.“ Und dann habe ich die Frage gestellt: Willst du oder musst du Auto fahren? Dann ging das erste „Oh“. Und dann habe ich gefragt: 13 Millionen Erwachsene in Deutschland haben keinen Führerschein, könnten die dann Leben führen? Und dann wurde fast von allen sagt: „Nein. Mein Leben beruht auf Automobilität. Das ist darauf aufgebaut, dass ich Auto fahren kann, dass ich das Auto bezahlen kann. Aber ich habe mir noch nie

darüber Gedanken gemacht, das dem so ist, das nicht eigentlich in einer Abhängigkeit stecke.“

Und das ist natürlich etwas, wo Autoindustrie sehr gut arbeitet. Tolle Werbeformate, im Tatort Verfolgungsjagden, überall springt dir das Auto entgegen, ist Teil deiner Welt. Du kannst dem sich gar nicht entziehen. Und da habe ich das so ein bisschen für mich gedacht: Hmm. Es hat wahrscheinlich damit zu tun, dass wir so viel Hektik in unserem Alltag haben, dass wir gar nicht reflektieren, was wir da tun, sondern wir sind einfach froh, dass unser Leben so funktioniert, wie es funktioniert.

Was aber auf der anderen Seite bedeutet, andere Menschen sind ausgeschlossen von diesem Leben, wenn sie keinen Führerschein haben, wenn sie sich kein Auto leisten können. Das ist eine Sache, in einer Demokratie, die ich nicht gut finde, weil wir im Grundgesetz ja die Gleichheit aller Menschen propagieren. Und das würde ich gerne in der Mobilität auch ermöglichen.

Catharina Goj:

Da spielen gute Nahverkehrsanbindung natürlich eine Rolle und nicht nur die Anbindungen, sondern auch die Verbindung. Und das ist natürlich für unsere Verkehrsunternehmen das Stichwort in der Checkliste.

Wir wissen leider, dass es nicht immer so einfach ist, sofort mehr Kapazitäten anzubieten und geschweige denn neue Linien von heute auf morgen zu errichten. Was können Verkehrsunternehmen denn deiner Meinung nach kurzfristig tun, um wenigstens Mobilität für alle anzubieten, dass sie gerechter wird?

Katja Diehl:

Also erst einmal muss man sich an alle, die jetzt in Verkehrsunternehmen tätig sind und hier zuhören sagen: Ihr seid Teil der Lösung. Gute Nachricht! Weil die Probleme kommen ja vom Auto. Und wir müssen auch zugestehen, dass wir da teilweise auch selber an uns arbeiten müssen. Ich habe ja einen Verkehrsunternehmen gearbeitet und das Pony springt man nur so

hoch, wie es muss. Will heißen die haben ja selber auch ein System geschaffen und waren und sind Teil von diesem, wo es Ausschreibungen gibt, wo es immer mehr wurde, dass der Billigste gewinnt.

Das ist natürlich etwas, was nicht viel Zusatz anregt. Manche Busverbindungen sind dann nur noch Schülerbusverkehre.

Also es gab ja mal ein gesundes System und das wurde zusammengeschrumpft von einer Gesellschaft, die sich sehr auf das Auto verlassen hat und dann sind viele in den Verkehrsunternehmen natürlich eher gewohnt zu verwalten als zu gestalten.

Das ändert sich jetzt aber gerade auch. Also ich werde die Keynote halten in Baden-Württemberg für die ÖPNV-Strategie 2030 und mit hoffe, dass meine Keynote dafür sorgen wird, dass sich alle ja gesehen fühlen, aber auch gepusht fühlen, was zu verändern, zum Positiven.

Denn es gibt viele Dinge, die wir tun können. Wir können auf Reaktivierung gucken. Wir können auf Aufbau von Kapazitäten gucken. Wir können darauf gucken, auch von der Politik Geld zu verlangen, für diese Vorsorge, weil wir wollen ja die Fahrgastzahlen verdoppeln. Das ist das politische Ziel und an diesen sollten wir arbeiten. Und da ist natürlich der ÖPNV die große Lösung, auch im Sinne klimarelevanter positiver Mobilität.

Es gibt OnDemand-Systeme.

Das sind Dinge, wo man den Lückenschluss z. B. im ländlichen Raum auch gut schaffen kann. Also wenn Verkehrsunternehmen da mit E-Scooter-Anbietern, mit Leihrad-Anbietern oder auch mit Menschen, die eine Software gebaut haben für OnDemand-Rufbussystem zusammenarbeiten.

Also Kernkompetenzen gebündelt werden und die Verkehrsunternehmen nicht wie früher, wie ist es noch gekannt habe, alles selber machen.

Dann kann da richtig was Gutes entstehen, weil gerade im ländlichen Raum und im suburbanen Raum haben wir ja diese Mobilitätslücke.

Da können wir nicht jedes Mal ein Linienbus reinschicken. Das wäre total ineffizient.

Wenn wir aber dafür Sorge tragen, dass niemand in seinem Dorf ein Leihsystem von Rädern oder Scootern hat, damit zum Bahnhof oder zur nächsten großen Haltestelle fahren kann und dann in den Bus oder die Bahn umsteigt. Dann ist da eine Wegekette vorhanden, die vielleicht zumindest den Zweit- oder Drittwagen obsolet macht.

Es sollen ja auch nicht alle im ländlichen Raum komplett ohne Auto unterwegs sein. Das wird auch nicht möglich sein, so schnell. Aber der Familienwagen könnte z. B. voll elektrisch fahren. Eine PV-Anlage auf dem Dach könnte die Tankstelle sein mit erneuerbarer Energie zu tanken und Zweit- und Drittwagen werden ersetzt durch Wege mit dem ÖPNV zusammen.

Catharina Goj:

Und eigentlich können die Verkehrsunternehmen ja auch sehr gut zusammenarbeiten. Also eigentlich steckt da ja viel Leidenschaft und Community hinter, wenn ich unsere Kollegen und Kolleginnen aus den Verkehrsunternehmen erleben darf.

Der letzte Punkt ab der Checkliste ist „Weniger Wege wagen“. Kannst du uns das noch einmal genauer erklären?

Katja Diehl:

Ja, das ist so ein bisschen, wo ich gerade ehrlich gesagt, mich mit vielen auch, ja nicht streite, aber diskutiere: Müssen wir wirklich jetzt wieder anfangen inner Deutsch zu fliegen?

Ich bin bei LinkedIn, diesem Business-Netzwerk, und ich will ja wirklich was verändern. Ich will nicht nur das alle so mobil sind, wie sie gerne möchten, sondern ich will auch, dass wir das Pariser Klimaziel ernst nehmen.

Und dazu gehört es einfach zu reflektieren, ob ich nicht zwischen Hamburg und München die Bahn nehme anstatt des Fliegers. Zumal ich glaube, wenn man diese Strecke mit der Bahn zurücklegt, ist es nur eine Stunde netto mehr von Tür zu Tür. Also manchmal ist dieser Status von Fliegen auch noch so ein kleines Fragezeichen für mich.

Ich denke, wir müssen weniger Wege wagen. Es gibt das WZB in Berlin. Das ist ein Institut, das sich auch mit unter anderem Mobilität auseinandersetzen. Die haben so eine kleine Studie gemacht, dass ca. 60 Prozent der Arbeitsplätze in Deutschland eigentlich schon mobil unabhängig abgegolten werden können.

Und damit meine ich nicht Homeoffice, also sozusagen auf einem wackeligen Stuhl zu Hause am Küchentisch sitzen, sondern wirklich Homeoffice in dem Sinne, dass ich vielleicht ein Büro habe neben meinem Home. Also Coworking im ländlichen Raum, kann eine einfach auch eine Rolle spielen, dass Menschen nicht mehr in die Stadt pendeln müssen jeden Tag, sondern manche Tage einfach mit dem Fahrrad zu diesem Platz fahren, der halt in der Nähe ist und einmal in der Woche nur noch ins Office gehen. Also, was wir gerade machen, den Podcast aufzunehmen virtuell ist ja auch weniger Wege wagen.

Wir haben uns beide nicht auf den Weg gemacht, um uns zu treffen und dann das zu machen. Sondern wir sind hier virtuell verbunden. Da gibt es so viele Möglichkeiten. Das hat die Pandemie ja auch gezeigt. Es funktioniert.

Klar ist es für eine Bürosituation immer auch gut, wenn man sich richtig trifft, weil das ist viel mit Chemie und Zusammenarbeit, aber einfach ehrlich sein, wie viel von diesen Wegen, die wir vor Corona gemacht haben, waren sinnvoll und ich glaube, dass trägt auch zu einer Entschleunigung bei.

Das hatten wir am Anfang, wie hektisch doch alles ist, dass Menschen das Auto benutzen müssen. Das trägt zu einer Entzerrung auch bei. Also auch die Arbeitswelt verändert sich da ja im positiven Sinne.

Ich weiß von Menschen, die Coworking im ländlichen Raum etablieren, dass sie z. B. mit genossenschaftlichen Banken zusammenarbeiten. Die haben ein Gebäude, wo dann diese eine Schalter ist und dieser eine Automat. Und oben kann man vielleicht vermieten, an einen Coworking-Space.

Also auch Arbeitgeber in der Stadt könnten gucken, wo kommen unsere Leute eigentlich her? Können wir mit anderen Arbeitgeber*innen zusammen so einen Space schaffen, damit ihm nicht immer noch anderthalb Stunden zu uns pendeln müssen. Und da gehen aber viele wieder in die vertrauten Spurrillen zurück.

Es ist natürlich Status zu fliegen. Es ist natürlich etwas, was sich wichtig fühlen lässt und wo manchmal auch vielleicht Menschen ja diese Bequemlichkeit gut finden.

Die Zeit ist aber vorbei, dass wir das so leben dürfen, weil wir so viel Schuld aufgebaut haben gegenüber den Menschen im globalen Süden bezüglich unseres Lebensstils. Wir müssen einfach anerkennen: Wir sind diejenigen, um die es hier geht. Menschen in Armut fliegen nicht. Menschen, die einen keine Ahnung ein Leben haben am unteren Lohnniveau sind nicht das Problem. Die haben einen reduzierten Lebensstil qua Geld, qua Portemonnaie.

Vielflieger sind es, Menschen, die viel und hypermobil sind das, die die Probleme machen und da auch anzuerkennen. Ja, ich bin privilegiert und ich will aber Teil der Lösung sein, heißt auch wieder innezuhalten und zu reflektieren und da einfach auch zu gucken. Ich weiß ja, dass die Deutsche Bahn ihre Coworking Spaces auch an den Bahnhöfen ausbaut. Und sie wollen das nicht nur in den großen Metropolen tun, sondern auch gerade in Mittelzentren. Vielleicht trifft man sich da einfach auch mal in der Mitte. Das, wenn man sich treffen möchte, nicht eine Person fliegt, sondern beide Personen sagen: Okay, wir treffen uns in der Mitte. Wir machen das mit der Bahn, arbeiten dann in einem Coworking-Space zusammen, weil es wichtig ist, dass wir uns treffen für einen Workshop oder wie auch immer. Also einfach mal ein bisschen anders denken, bisschen die Dinge, die in der Pandemie gut gewachsen sind, auch weiter fortführen und auch sagen: Ich will etwas verändern zum Guten für alle.

Catharina Goj:

Ja, anlässlich des ganzen Flugchaos gerade, sollte man sich da vielleicht auch Gedanken machen. Und vielleicht trägt dieses Chaos, ja dazu bei, dass man zumindest inner Deutsch nicht mehr fliegt. Abschließend, was möchtest du unseren Hörer*innen noch mit auf den Weg geben?

Katja Diehl:

Also ich finde es natürlich total toll, hier in einem Podcast zu sein, weil ich absolut im Team Nah- und Fernverkehr bin und einfach diese Chance auch so sehe für die Branche, jetzt so richtig was zu gestalten.

In Baden-Württemberg habe ich ja gerade eben schon erwähnt, gibt es eine Strategie mit Mobilitätsgarantien, mit auch versprochenen Verbindungen im ländlichen Raum bis im städtischen Raum. Das seit einer gewissen Taktung, der auf jeden Fall Systeme etabliert werden, da wo nicht das klassische ÖPNV-System und Nahverkehrssystem entstehen kann, entstehen OnDemand-Angebote.

Also da freut es mich gerade richtig, was für ein Wind unter den Flügeln die Branche auch bekommt. Und 21 Millionen verkaufte Tickets zum 9-Euro-Ticket, das ist so krass gut. Nur in einem Monat. Und dann sind da noch nicht mal die Abonnent*innen dabei.

Also die Leute wollen mit Euch unterwegs sein. Die wollen bestimmte Wege zumindest anders zurücklegen.

Natürlich war das nicht cool, von diesem Ticket aus der Zeitung zu erfahren. Natürlich war es nicht cool, dass Politik euch da nicht so mit einbezogen hat. Und natürlich ist es auch nicht cool, dass das 9-Euro-Ticket nur so lange läuft wie der Spritpreis-Rabatt.

Es wäre schön gewesen, das noch in den Winter reinzuziehen, um Pendelverhalten auch zu verändern.

Aber ihr merkt gerade, ihr seid diejenigen, über die täglich gesprochen wird, und ihr seid diejenigen, die nachgefragt werden. Der Spritpreis-Rabatt ist einfach ein Strohhalm gewesen, wenn überhaupt und das ist für mich etwas, wo ich so diese Wertschätzung auch für die Branche spüre, die mich total freut und die hoffentlich genutzt wird, um

wirklich dieser Teil der Lösung zu werden,
die wir sein können.

Catharina Goj:

Vielen Dank für diese motivierenden,
wertschätzenden und tollen Abschlussworte
und natürlich für deine Einblicke und deine
Einschätzung, die du uns in dieser
Podcastfolge mitgegeben hast.

Wer mehr über Katja und ihre Arbeit
erfahren möchte, dem kann ich nur
empfehlen, ihr in den sozialen Medien zu
folgen, z. B. auf Twitter oder LinkedIn, ihren
Podcast „She drives Mobility“ zu hören und
natürlich auch ihre Keynotes zu besuchen,
wenn man denn die Möglichkeit hat.
Die Links dazu finden Sie, wie immer, in
unserem Shownotes.

Und dir liebe Katja, danke ich heute, dass du
in unserem Podcast warst und uns so tolle
Impulse für eine menschenzentrierte und
gerechte Mobilität gegeben hast.

Katja Diehl:

Danke. Sehr gerne. Auf bald.

Outro:

Bei Fragen und Anmerkungen sind wir
unter podcast@vdv-akademie.de
erreichbar.