

SheDrivesMobility 49 - Landlogistik

speaker_SPEAKER_01 (0:16)

Eine neue Folge She Drives Mobility. Das Jahr liegt fast hinter uns, das ist kaum zu glauben. Im Rückblick habe ich auch irgendwie noch keine Meinung, ob es ein langes war oder ein kurzes Jahr. Auf jeden Fall war es ein ganz besonderes Jahr. Ich habe ja das Live-Format etabliert. Ich freue mich, dass She Drives Mobility dadurch auch ein bisschen an Dynamik gewonnen hat, weil ich die Menschen im Homeoffice antreffe. Also sehr viel schneller eigentlich den Zugriff auch auf bestimmte Themen und bestimmte Menschen, die mal einen Blick auf den Mobilitätswandel aus ihrer Brille werfen. Alle 14 Tage unterhalte ich mich hier mit ExpertInnen, die aus völlig unterschiedlichen Richtungen gucken, was können wir eigentlich tun, um diesen Verkehrssektor, der immer noch für steigende Emissionen verantwortlich zeichnet, zu verändern und vor allen Dingen klimagerecht, sozialgerecht, inklusiv zu gestalten. Und die größte Gegenwehr, die mir immer entgegenkommt, ist eigentlich dann gegeben, wenn es um den ländlichen Raum geht. Zum einen sprechen mir die Menschen ab, dass ich über den ländlichen Raum sprechen darf, weil sie nicht wissen, dass ich jetzt zum Beispiel schon 3 Wochen im Emsland bin bei meinen Eltern und deswegen den ländlichen Raum auch kenne. Zum anderen aber gucken die Menschen, wenn sie den ländlichen Raum betrachten, immer eher auf die Probleme als auf die Möglichkeiten. Das würde ich gerne ändern, auch mit meinem Podcast. Und deswegen habe ich mich getroffen mit Landlogistik. Das sind Menschen, die zum Teil auch schon Jahrzehnte an der Veränderung arbeiten. Ich

glaube, in diesem Gespräch erfährt ihr relativ viel auch von den Dingen, die ich so kritisiere am ländlichen Raum. Nämlich, dass wir den ländlichen Raum abgehängt haben und er nicht abgehängt war. Sondern er war eigentlich mal gut versorgt oder vergleichsweise gut versorgt mit Bus- und Bahnanbindungen. Es gab die sogenannten Postbusse, die sowohl als Logistiker als auch als ÖPNV funktionierten. Das wurde zerschlagen. Das könnt ihr euch alles auch im Internet mal nachlesen, woher die Gründe so kamen. Und ich glaube, solche Systeme, die eigentlich ziemlich gut waren, haben wir heute dringend nötig. Und deswegen habe ich mich sehr gefreut, mal über diese Dinge auch sprechen zu können. Und vor allen Dingen sprechen zu können, wie gehen wir eigentlich hier voran? Was kann das sein, dieses neue System, das z.B. auch Mobilität im privaten Bereich mit Logistik kombiniert? Und ich glaube, gerade auch diese fehlende Nahversorgung, die wir im ländlichen Raum haben, dass die Tante-Emma-Läden ja auch weggebrochen sind, dass es keine Post mehr gibt. All das kann man ja vielleicht wieder zusammendenken und da auch Wege so ein bisschen kumulieren, dass sie nicht einzeln gemacht werden, sondern zusammengedacht werden. Also ich glaube, ihr nehmt, wenn ihr dieses mal genauer hinhört, relativ viel Anregung mit. Was können wir eigentlich tun im ländlichen Raum? Wo sind die ganzen Chancen, uns ein wenig unabhängiger vom eigenen Auto zu machen? Denn ich glaube auch weiterhin fest daran, dass es viele Menschen gibt, die vielleicht gar nicht mehr Auto fahren wollen, es aber müssen. Und auch die würde ich gerne in die Lage versetzen, wahlfrei zu sein, also sich aussuchen zu können, auf welche Art und Weise sie unterwegs sind. Auch dieses Mal freue ich mich sehr, wenn ihr Kommentare da lasst oder auch ein paar Bewertungen, um diesen kleinen Podcast ein wenig sichtbarer zu machen. Ich wünsche

euch jetzt viel Spaß bei der Folge mit Landlogistik. Herzliche Grüße aus dem Emsland. Das ist ganz passend, dass ich jetzt hier bin, weil wir uns jetzt auch auf den ländlichen Raum stürzen werden. Bei mir zu Gast ist heute Anja und hat einen ganz besonderen Blick, das haben wir gerade schon im Vorgespräch festgestellt, auf den ländlichen Raum. Magst du dich mal kurz vorstellen, Anja?

speaker_SPEAKER_00 (3:59)

Gerne. Mein Name ist Anja Sylvester. Ich bin seit 2017 Geschäftsführerin der LALOG Landlogistik GmbH. Wir kümmern uns um die Verschneidung der Ladefläche, die der öffentliche Personenverkehr, ob das Bus oder Schiene ist, diese mit den Logistikdienstleistern zu verknüpfen, um insbesondere dem ländlichen Raum eine bezahlbare Logistik zu ermöglichen. Wir nennen das die multimodale Logistik für den ländlichen Raum, aber wir sind ja als Systeminitiatoren unterwegs und deswegen ist natürlich unsere Überlegung immer mit der Stadt und mit dem Land als ein System verknüpft.

speaker_SPEAKER_01 (4:44)

Ich starte immer sehr gerne mit der großen Vision, weil ich glaube tatsächlich momentan verlieren wir uns manchmal im Klein-Klein, weil wir immer schon alle Probleme mitdenken. Was kann passieren, wenn wir den Status Quo ändern? Wo wollt ihr hin? Wo will Anja hin? Was ist so dein Bild, was du erreichen möchtest?

speaker_SPEAKER_00 (5:04)

Also mein Bild ist immer auch das Bild des Teams. Also als Systemdenker ist man in einem großen Netzwerk unterwegs. Das haben wir uns jetzt über viele, viele Jahre aufgebaut. Und wir müssen ja

auch noch mal kurz erwähnen, dass die Landlogistik eine Tochtergesellschaft der Interlink GmbH ist. Also auch dort nochmal ein großes Dankeschön an meinen Chef, Herrn Michelmann, der mir das hier alles ermöglicht hat. Ja, also wo wollen wir gemeinsam hin? Wir wollen eigentlich dahin, dass das Thema Mobilität und auch Logistik als ein System gedacht wird. Viele Marktteilnehmer wuseln hier umher. Jeder versucht, alles zu tun. Und ich glaube, das ist ein ungünstiger Ansatz. Ich glaube, dass man in Kooperation die Synergieeffekte, die man in der im gemeinsamen Handeln hat, viel besser erzielen kann, als wenn man alles hier mal besser und dort mal schlechter ermöglicht. Und da versuchen wir als Überzeugungstäter, die vielen Marktteilnehmer zu überzeugen, ja so ein bisschen den Systemgedanken zu beherzigen und sich dieser Idee anzuschließen.

speaker_SPEAKER_01 (6:23)

Du hast im Vorgespräch gesagt, du bist schon über 25 Jahre in dem Bereich tätig. Da würde ich gerne wissen, um Himmels willen, woher nimmst du die Kraft? Oder es ist ja nicht das einfachste Thema, dem man sich widmen kann. Und was reizt dich daran so sehr?

speaker_SPEAKER_00 (6:36)

Ja, ich bin ja eigentlich Stadtmensch. Also ich bin in der Metropole Singapur groß geworden. Und dann hat es mich zurück nach Hamburg verschlagen. Aber komischerweise so von der Ausbildung her war ich im ländlichen Raum. Meine Jobs waren alle im ländlichen Raum. Und ich, ja, mich fasziniert das einfach. Also nicht nur jetzt von der von der Umgebung her, sondern auch von der Herausforderung, dort was anzuschließen. Und alle stürzen sich

immer auf den urbanen Raum. Und jetzt auch mit diesen ganzen langjährigen Entwicklungen. Alle ziehen in die Stadt. Vernachlässigung des ländlichen Raums ist es nicht nur bei mir auf großes Interesse gestoßen, sondern natürlich auch in meinem Netzwerk und mit den Menschen, wo ich arbeite, dass wir gesagt haben, wir müssen unbedingt dem ländlichen Raum eine Stimme geben. Denn nach der großen Welle in die Stadt kommt folglich immer die Welle wieder zurück in den ländlichen Raum. Wir dürfen den ländlichen Raum nicht einfach mehr abhängen. Er darf nicht weiter geschwächt werden. Er ist lebenswert und er ernährt auch die Stadt. Also wir wohnen dort auch, weil die ersten schon den Koller kriegen über zu viel Stadt. Und der, was erst mal weg ist, kommt auch so schnell nicht wieder. Also wir sehen es ja auch zum Thema Schienenbereich, Schieneninfrastruktur, Entwicklung, Abbau. Das fällt uns jetzt zum Thema Verkehrswende sowas von auf die Füße. Da hätte vielleicht der strategische Weitblick in der Politik sich etwas anders orientieren sollen. Das ist jetzt eine große, große Lücke, die wir so schnell nicht mehr aufbauen können. Schließlich müssen wir uns um auch das kümmern, was jetzt vernachlässigt worden ist mit dem ganzen Innovationsstau, der zu finanzieren ist.

speaker_SPEAKER_01 (8:31)

Ich finde das total wichtig, was du sagst, weil viele sehen den Status quo ja als Norm an oder denken, das war schon immer so. Ich hab letztens noch mal nachgeguckt, es sind, glaube ich, über 8.300 Schienenkilometer abgebaut worden in den letzten Jahrzehnten. Das waren v.a. die Regionalbahnen, die wir jetzt sehr dringend gebrauchen könnten. Ich nehme es tatsächlich aber auch wahr, dass, wenn man, wie ich, in den 70ern geboren, dass man erst mal dahin kommen muss, das zu hinterfragen, warum ist

das im ländlichen Raum eigentlich so? Da begegnet mir natürlich immer wieder recht schnell, obwohl ich beides kenne, Stadt und Land, weil meine Eltern hier halt wohnen, dass das so dieses Arranganzgefälle oder wie ich es nennen soll, das ist ja auch nicht unproblematisch. Weil natürlich auch einige StädterInnen jetzt aufs Land ziehen wegen der Kinder, die sie bekommen, und denen eine gute Zukunft... Dann fangen wieder andere Pendlerbeziehungen an usw. Wenn du jetzt auf diese 26 Jahre zurückblickst, woher nimmst du den Optimismus, dass das jetzt sich ändern wird und dass es jetzt eine kleine Wende vielleicht auch geben wird?

speaker_SPEAKER_00 (9:37)

Ich glaube, weil wir jetzt einfach mit dem Rücken an der Wand stehen. Also die Probleme stapeln sich ja gerade. Und sie sind tatsächlich, man kann sie sehen, man kann sie anfassen und man selber ist davon betroffen. Und wenn das eine breite Masse erreicht, dieses Empfinden, dann handeln wir vorher nicht. Also vorher kriegt man auch niemanden überzeugt. Und man kann noch so sehr mit guten Argumenten daherkommen. Wenn die Not nicht da ist, handelt man nicht. Deswegen die größte Kreativität gibt es in der Krise. Und da sind wir jetzt. Wir haben zu viele Probleme zu lösen, auch zu vielen Ebenen. Und da gibt man sich jetzt vielleicht den Druck, neue Konzepte anzudenken, die eigentlich sehr einfach sind, indem man die Kommunikation stärkt und auch zugibt, dass man Dinge abgeben muss, um selber besser zu werden. Und ich glaube, das mag kein Mensch auf dieser Welt, sondern man ist ja immer bestrebt, bestmöglichst die Dinge selber zu erledigen. Aber das wird so nicht mehr funktionieren. Also auch zum Thema nachhaltiges Wirtschaften müssen wir einfach neue Wege bestreiten. Und da hoffen wir als Landlogistik zu dem Thema Mobilität

und auch in der Logistik hier gegenzusteuern und auch behilflich zu sein, mit kleinen Ideen größere Schritte zu tun.

speaker_SPEAKER_01 (11:08)

Da sind wir ja schon bei der Anja und der Landlogistik. Was machst du denn so? Also wie ist eure Rolle? Wie kommt ihr an die verschiedenen Menschen, die da ja auch was bewegen wollen, aber irgendwo alle ja auch ein bisschen verteilt sind? Wie geht ihr vor? Wie ist eure Aufgabe, eure Rolle?

speaker_SPEAKER_00 (11:30)

Ja, wir kommen ja eigentlich aus unserem originären Beratungssegment, nämlich zum Thema öffentlicher Personenverkehr zu beraten, sowohl im schienen- als auch im straßengebundenen Verkehr. Die gute alte Angebotsplanung ist auch heute immer noch eigentlich ein Handwerkzeug, dem man sich widmen sollte. Ich glaube, auch hier ist noch vieles zu tun, um zum Thema integraler Taktfahrplan, also Anschlusssicherung zwischen den Verkehrsträgern, aber auch die multimodale Mobilität anzuschließen zwischen den Verkehrsträgern. Wir brauchen ein hierarchisches Netz, gerade im ländlichen Raum, um auf die Anfrage auch effizient reagieren zu können. Und dabei muss man natürlich auch die Wirtschaftlichkeit immer im Auge behalten. Und das war der Auslöser überhaupt, wieder den guten alten Postbus-Ansatz rauszuholen, zu überlegen, mit den ganzen tollen Strukturen oder mit der Infrastruktur, mit den Kapazitäten, die der Personenverkehr jetzt so mitbringt, kann man auch noch andere Dinge tun. Und da sind wir dann tatsächlich ganz nah an der Logistik dran. Also der integrale Taktfahrplan entspricht Hub & Spoke in der Logistik. Also auch hier kommt es darauf an, über Haltestellen, Knoten, Hubs, wie man

sie jetzt so nennt, miteinander die Dinge zu verknüpfen, in komplette Ketten, also ob wir zu Fuß zur Bushaltestelle gehen und dann in die Bahn einsteigen. Am Bahnhof ist genauso, wie das Paket mit dem Lastenfahrrad an der Haustür abgeholt werden kann, um im Linienbus, mit der Regionalbahn und dann zur Spedition, vielleicht auch global, irgendwo hingetragen zu werden. Also da sind wir sehr beieinander. Und ja, hier sind Dinge zu tun und auch anders zu tun, weil wir auch digital geworden sind. Und das schafft die Transparenz dieser Angebote. Und derjenige, der eigentlich das wissen sollte, um seine Region nach vorne zu schieben, Impulse zu geben für seine Bürgerinnen und Bürger, ist immer die Kommune selbst. Das heißt, wir fangen eigentlich an, mit der Kommune zu sprechen, mit der Wirtschaftsförderung, mit einem begeisterten Landrat oder Landrätin, die sich schon sorgt, wie sie den Leerstand an Immobilien irgendwie wieder auffüllen kann, wie sie Dinge im Quartier attraktiv gestaltet. Und wir kommen eigentlich immer auf die Querschnittsaufgabe Logistik und Mobilität. Wenn diese fehlt, haben wir kein wirtschaftliches Leben vor Ort. Also die Wirtschaft kommt zum Erliegen. Und da steckt eigentlich die Musik drin, um regionale Wertschöpfung anzuschieben, Arbeitsplätze zu schaffen und auch zu sichern. Und wenn diese Ebene den Schrittmacher vorgibt, hier etwas zu tun, dann sind wir auch schnell bei den nachgelagerten Instanzen wie das Verkehrsunternehmen und auch anderer Aufgaben, die die Kommune tut, die ja dann wieder entsprechend vernetzt wird, auch mit ihrer Wirtschaft. Und dann sind wir im richtig guten Dialog. Und dann kann man auch sehr an der Graswurzel arbeiten. Ja, was bedeutet denn das für das Hotel, regionale Produkte zu beziehen? Wo kommen die denn her? Und dann entdecken wir die Erdbeere, die im Nachbarfeld produziert wird, nach Berlin transportiert wird

und dann wieder zurück ins Hotel gefahren wird und so mal ganz schnell über 200 Kilometer zurückgelegt werden. Ja, und diese Dinge kann man aber nur im Dialog meistern. Und so gehen wir grundsätzlich vor. Immer im Dialog.

speaker_SPEAKER_01 (15:20)

Und gibt es das schon? Also gibt es schon so eine Art Vorbildregion oder hast du im Ausland irgendwie Beispiele, wo das schon so gemacht wird?

speaker_SPEAKER_00 (15:30)

Ja, wir haben, bevor wir den Kombibus über dieses Modellprojekt des BMI, das Bundesministerium des Innern, angefangen haben, 2010 war das Jahr, ist ja schon doch eine Weile her, waren wir auf großer Exkursion in Skandinavien und haben uns dort in Norwegen und Schweden, Finnland, die dortigen Systeme angeschaut. Natürlich kann man das jetzt nicht mit unserer Bevölkerungsdichte so vergleichen. Die Fahrten sind natürlich irre lang, die da der Regionalbus durch die Lande ziehen muss. Aber dieses Segment, Dinge mitzumachen auf dem, was man hat, das hat uns sehr überzeugt, den Versuch, auch hier in Deutschland zu starten. Und da muss man sich vorstellen, also jeder Supermarkt hat hinter der Kasse irgendwie so eine Art Kleiderschrank, wo jeder Kunde seinen Brief abgeben kann und sein kleines Paket und über den kleinen Logistiker vor Ort, ob das ein Packdienst ist oder Zeitungszusteller, der kommt an diesem Supermarkt vorbei, holt sich die Sachen raus und bringt sie dann zu dem nächsten Hub, wo dann der Regionalbus entlang fährt. Und im Gegensatz zu uns hat dieser Bus auch noch einen Cargo-Bereich, also sehr professionell, wo die ganze Heckklappe runtergefahren werden kann, um mit einem

Gabelstapler Paletten einzuladen. Sehr überzeugende Bilder, die wir dort gesehen haben. Und ja, mein Wunsch ist ja immer noch mal so ein Bus hier fahren zu lassen in Deutschland, um einfach mal das Potenzial aufzuzeigen, wenn wir das wieder kombinieren.

speaker_SPEAKER_01 (17:11)

War das in Deutschland jemals zusammen? Ist das getrennt worden oder haben wir das nie zusammen gedacht?

speaker_SPEAKER_00 (17:11)

Ja, ja, ja, ja, ja. Wir hatten den Postbus, der im ländlichen Raum sowohl Personenbeförderung als auch die Gütermithnahme bewältigt hat. Und ja, was der Auslöser war, kann man ja nur vermuten, dass man meinte, diese beiden Systeme unbedingt zu trennen. Da sind wir ja ganz groß drin. Also zieht sich ja bis in die heutige Zeit, dass wir den Schienenverkehr in die Länder Aufgabe geben. Und der Bus ist dann kommunal zu steuern. Und deswegen passen manchmal das Angebot beider Verkehrsträger gar nicht zusammen, weil sie unterschiedlich finanziert werden, unterschiedlich geregelt werden. Und ja, und deswegen ist es manchmal auch bedauerlich, dass man dann Regionalbahnen abschafft, weil man es verpasst hat, den Bus als Zubringer zu verstehen. Denn ja, der bringt ja die Fahrgäste dann auch zu diesen übergeordneten Systemen. Also es ist immer ein Miteinander. Deswegen, wie gesagt, Systemdenker und Systemanschieber in der Richtung.

speaker_SPEAKER_01 (18:17)

Ich frag deswegen so deutlich nach, weil mir das bewusst ist, aber ich glaube, es wissen einfach viele nicht. Oder sind vielleicht auch zu jung. Ich habe letztens eine Keynote gehalten, wo ich Digitali-

sierung auch so ein bisschen hinterfragt habe. Das hat ja ganz viele Vorteile. Letztlich lagen ja aber ganz viele Lösungen in der Vergangenheit. U.a. standen ja schon mal so edel gekleidete Herren und Damen auf diesen E-Scootern schon mal. Das war noch keine E-Scooter. Aber von der Art der Mobilität war es sehr ähnlich. Das war etwas, was Damen damals erlaubt war, weil Fahrradfahren ja unschicklich wurde. Das gibt, finde ich, manchmal ganz oft Aha-Momente, wenn ich sage, lass uns doch mal einen Schritt zurückdenken und nach hinten gucken, was gab es denn schon mal? Weil ich erlebe die Branche, die ja nun mal auch männlich dominiert ist, sehr technikaffin. Also so Volocopter und autonomes Fahren und alles Dinge, wo ich auch mal sage, können wir uns tatsächlich mit beschäftigen. Da gibt es bestimmt auch Anwendungsfälle. Aber was war denn da schon? Das ist total interessant, dass dann Leute das nicht mehr mitbekommen haben und auch nicht mehr wissen, dass es so was schon mal gab, dass das zusammen gedacht wurde. Und dass es, wie du schon sagst, Gründe gab, das zu zerschlagen. Es wird doch wahrscheinlich sehr schwierig sein, das wieder zusammenzuführen. Kannst du uns Hoffnung machen aufgrund von Projekten, die du kennst, dass das vielleicht doch einfacher geht, als wir manchmal glauben?

speaker_SPEAKER_00 (19:47)

Also, ich glaube, das ist sehr menschengesteuert. Es gibt Einfachmacher vor Ort, die das erkennen und sagen, wir tun das jetzt. Die haben einen breiten Rücken, treffen eine Entscheidung und stehen dafür auch ein. Und ich glaube, solche Menschen brauchen wir noch mehrere davon, weil nur die so ein bisschen über ihren Schatten springen, so ein bisschen Richtlinien und sonstige Hemmnisse einfach hinter sich lassen und sagen, das ist einfach

eine gute Idee, weil das Ergebnis wird einfach überzeugen. Und dann schauen wir mal, wie wir dahin kommen. Das schaffen aber nur wenige, weil manche vielleicht auch gar nicht in der Lage sind, so über die Stränge des Verbotenen zu hopsen. Sie haben da ja auch ihren Rahmen, in dem sie wirken müssen. Das ist gar nicht böse gemeint an der Stelle. Also ja, und die Probleme sind einfach sichtbar jetzt mittlerweile. Man hat sich auch politisch verpflichtet Richtung Verkehrswende, Klimaschutz etc. Und in einem Weiter-So, wie wir das jetzt alles so leben, ist das nicht mehr machbar. Wir brauchen jetzt Lösungen und da passt auch nicht diese Technikverliebtheit dazu. Also ich muss ja auch sagen, wenn ich meine Kunden berate, muss ich ja mein Geld selber mitbringen. Das heißt, ich muss dann auch meistens mit Förderrichtlinien daherkommen oder Budgets, weil die Kommunen für Innovationen gar keine Budgets mehr haben. Sie sind so ausgewogen, dass sie nicht mal in der Lage sind, Eigenmittel irgendwie zu meistern. Also das ist schon wirklich sehr, sehr eng mittlerweile. Und ja, da muss man einfach sehen, wie man damit klarkommt. Also ja, ich hoffe, dadurch, dass man jetzt merkt, dass man im gemeinsamen Dialog und deswegen ganz weit weg von Technik an der Stelle, merkt man einfach, dass man im Miteinander, in der Kooperation jetzt womöglich Synergien irgendwie erarbeiten kann, die einen weiterbringen. Und das bedeutet nicht unbedingt, dass man die Drohne fliegen lässt oder ein unterirdisches Rohrpaketsystem verlegt, um Gottes willen, sondern einfach mal miteinander sich an den Tisch setzt, um Prozesse zu besprechen, wie man hier miteinander kooperiert. Und das ist etwas, was ich mir in Förderrichtlinien auch immer wünsche. Technik, ja, ist schön, aber wenn nicht das gute alte Handwerkzeug wieder auflebt, also wir gestalten einen guten Fahrplan, dann

kriegen wir die Basis auch nicht gelegt darüber, die mit Technik angehübscht wird. Das wird nicht funktionieren.

speaker_SPEAKER_01 (22:42)

Braucht es denn dann auch, wie man immer so schön sagt, einen holistischeren Herangang an Erfolg? Weil natürlich ist ja alles, was wir immer tun, Erfolg, ist immer Wachstum. Und das heißt ja, und ich hab auch, als ich noch in Verkehrsunternehmen gearbeitet hab, das Wichtigste in der App ist aber unser Logo. Wo ich immer gedacht habe, wenn das Produkt überzeugt, das Geld landet ja bei uns, egal, welches Logo drauf ist. Das heißt ja auch, eine Struktur von Kommunen und vielleicht sogar Verkehrsunternehmen, die bisher eher gewohnt war, zu verwalten, muss jetzt gestalten. Braucht es da auch andere Menschen, die vielleicht in solchen Strukturen arbeiten?

speaker_SPEAKER_00 (23:22)

An der Stelle mag ich immer gerne die Verkehrsunternehmen in Schutz nehmen. Ich habe ja selber mal in einem auch gearbeitet. Also ich weiß, was es bedeutet, Innovationen auch an Busfahrer heranzutragen. Da muss man auch eine andere Sprache sprechen. Nee, jetzt mal Scherz beiseite. Also wenn Verkehrsunternehmen sich tatsächlich um ihren Markt kümmern sollen, um Fahrgastgewinnung kümmern sollen, dann kann man sich nicht nur für die Schülerbeförderung bezahlen, sondern man muss dann auch den Vertrag ausgestalten. Und da bin ich dann bei dem Aufgabenträger, dem Besteller der Leistung, ob das Schiene oder Straße ist, entsprechende Vorlagen zu geben, damit das Unternehmen diese Freiheit auch hat, diese Aufgabe überhaupt zu meistern. Also die meisten haben gar keine Marketingabteilung, weil das über ihre

Vertragsgrundlage gar nicht finanziert ist. Also da geht es um den Betriebskilometer und sie stehen dann im Wettbewerb. Und ja, das erschwert dann diese zusätzlichen Leistungen, die nicht gefordert sind. Also sobald sie im Verkehrsvertrag drinstehen würde, müsste ein Verkehrsunternehmen sich ja drum kümmern. Aber diese Dinge stehen da nicht. Ja, und deswegen übernehmen ja jetzt mehr die Regiegesellschaften dann anscheinend diese Arbeit, also Verkehrsverbände, auch die großen kennen wir alle, die investieren sehr viel in Marketing und Werbung, um hier dann auch für die App zu werben, multimodale Verkehrsmittel zu nutzen und so weiter und so fort. Ja, man entbindet quasi das Verkehrsunternehmen auch zu dieser sehr verantwortlichen Aufgabe, weil die sind eigentlich die regionalen Kenner. Also die kennen ihre Pappenheimer. Und ich muss auch sagen, wenn wir vor Ort sind, ich bin immer überrascht, wie dann das Netzwerk des Verkehrsunternehmens dann auch in die Region wirkt. So nebenbei die Dinge, die dort mal so ganz schnell erledigt werden, wo man auch sagt, ja, eigentlich wirst du dafür auch nicht bezahlt. Also ganz eindeutig.

speaker_SPEAKER_01 (25:42)

Ein Freund von mir arbeitet in leitender Position in einer Bahngesellschaft und die setzt sich auch dafür ein, dass in die Ausschreibungen ein Innovationsbudget kommt, weil die Bahn legt sich ja noch länger fest. Das ist ja auch ein Zeit-Horizont. Wenn wir überlegen, was in einem Jahr mittlerweile Technik usw. sich entwickelt, da kann man ja gar nicht zuverlässig sagen, welche Gelder brauchen wir in 5 Jahren oder Ähnliches. Deswegen habe ich da jetzt gerade so ein bisschen gekitzelt. **Ich glaube tatsächlich, es braucht einfach einen anderen Wert für Mobilität, es braucht einen anderen Wert für Vermeidung von Klimaschäden.** Und es ist

immer wieder zu beobachten, dass wir bereitwillig, ich weiß nicht wie viele Milliarden Folgekosten für das Auto als Gemeinschaft tragen, über die verschiedensten Wege. Aber sobald du etwas für den ÖPNV tust, wird gesagt, er ist ineffizient. Und es gibt für mich in Sachen Effizienz eines Fahrzeuges nichts Schlimmeres als das Auto, weil das steht rum und hat meistens nur eine Person an Bord. Und wenn so wie deine Idee oder eure ist, verschiedene Sachen sogar noch in einem Fahrzeug zu poolen, also nicht nur die Fahrgäste zusammenzubringen, sondern vielleicht auch Pakete und andere Dinge und Lieferungen. Und da war ich letztens vor mehreren AutohändlerInnen, und die gucken da ja genauso. Die sind ja auch oft im ländlichen Raum und werden jetzt eventuell zu Showrooms nur noch von Autoherstellern und merken gar nicht, dass sie das Pfund in der Hand haben, nämlich den Kundenkontakt. Also ich glaube, da kann man ganz viele Sachen so zusammendenken, anstatt dass alle Angst haben, dass sich irgendwas verändert, dass man guckt, wo können wir uns auch ergänzen. Denn ich habe natürlich hier auch Menschen, Freunde von meinen Eltern, die eben nicht ohne Auto gerade unterwegs sein können, weil sie noch ländlicher wohnen. Wie wird das denn zusammen gedacht? Also ich will mir einfach mal vorstellen, sitzen dann an so einem Tisch ein Einzelhändler, ein Verkehrsunternehmen, also wie bringst du die auch zusammen, dass sie miteinander sprechen, was sie vielleicht noch nie gemacht haben?

speaker_SPEAKER_00 (27:40)

Genau, so machen wir es.

speaker_SPEAKER_01 (27:42)

Kurz beantwortet, sehr gut. Und wie ist das dann? Das ist doch am Anfang bestimmt schwierig, oder? Gerade weil du auch Verkehrsunternehmen, die Sprache kenne ich ja auch, Gefäßgrößen und was es da nicht alles gibt. Das sind ja auch unterschiedliche Kulturen, die du zusammenbringst.

speaker_SPEAKER_00 (27:45)

Genau, deswegen geht das nicht ohne Kommune. Wir brauchen die kommunalen Macher, Wirtschaftsförderung, auch IHKs und starke Partner, die eben dieses Bindeglied zwischen Wirtschaft und politischen Entscheidungsträgern hier auch mittragen. Wir gehen nicht in eine Region und sagen, huch, hier ist die Landlogistik und jetzt kommt alle zu uns. Wir haben hier das super Patent. Im Gegenteil, wir halten uns da sehr zurück und geben auch dem Landkreis die Chance, sich dieser Aufgabe zu widmen und dann auch diesen Dialog anzuschließen. Also wir sind dann vielleicht die Moderatoren da im Hintergrund, begleiten auch das Fachliche, wie etwas anzustoßen ist oder auszuführen ist, das Konzept und so weiter. Aber wir wollen unbedingt, dass die lokalen Akteure auf der Bühne stehen, weil wenn wir keine emotionale Bindung zu dem, was wir hier vorschlagen, hinbekommen, dann scheitert die Region. Und wir scheitern dann mit, das wollte ich damit sagen. Und deswegen, das ist ja ein Systemwandel. Es wird Prozesse zu verändern geben in der Region. Und das können wir nur erreichen, wenn die Region das selber adaptiert. Wir alleine als Landlogistik werden nichts ändern. Das ist die Region selber mit ihren Akteuren, mit ihren Entscheidungsträgern, hier gewisse Schritte zu tun, um woanders hinzukommen. Und wir sind da die Begleiter. Gerne.

speaker_SPEAKER_01 (29:34)

Es braucht so eine Initiative, oder? Es ist schon, finde ich, angenehm, wenn da jemand ist, der vernetzt und dann auch diesen Rahmen irgendwie schafft. Plus, dass ihr natürlich eine Expertise habt mit vorherigen Projekten. Diejenigen, die da sitzen, machen das vielleicht zum 1. Mal. Und ihr habt schon bestimmte Dinge, die ihr da reingießen könnt. Das ist ja auch so doof, wenn immer wieder alles von vorne gedacht werden muss.

speaker_SPEAKER_00 (30:01)

Das ist richtig. Aber **wir müssen immer ein Verständnis bei dem anderen für den anderen schaffen**. Also wir kennen jetzt alle Branchen. Also wir wissen, wo der Schuh drückt bei den Logistikern. Wir kennen die Tourismusbranche, wo die die Sorgen haben. Bis hin zum Landwirt. Und wie sie alle heißen, haben wir uns jetzt in diesen vergangenen 10 Jahren dieses Wissen angeeignet, diese Welten zu verstehen. Und jetzt gilt es da, die Welten so zueinander zu bringen, dass sie erkennen, dass sie in einer Win-Win-Situation miteinander sind. Und dann kann man das nicht digital lösen, indem man sagt, hier ist was im Internet, guckt euch das an, und dann läuft das. Sondern wir sind so herrlich analog von Beginn an. Wir müssen wirklich reden miteinander. Wir müssen ein Verständnis haben für gegenseitige Prozesse. Warum läuft das bei dir eigentlich so, warum bei mir anders? Und warum kriegen wir das nicht zueinander? Und was müssen wir dafür schaffen? Und dieses Schaffen kann mit einer digitalen Lösung verknüpft sein, wo das aber nur Hilfsmittel ist. Und einem Handwerker zu sagen, dass er plötzlich Routenplanung machen muss, wo er vielleicht noch irgendwelche Pakete mitnimmt, das ist ein Riesensprung. Und wir sind auch nicht alle digital. Also unsere Befragungen sind fast ein Drittel immer noch in analoger Form, weil Menschen noch nicht in

der digitalen Welt angekommen sind. Aus welchen Gründen auch immer, das ist auch hier nicht böse gemeint. Sie haben auch vielleicht gar keinen Anlass dazu, weil ihr Business gerade so läuft. Analog. Und von der Hecke, Gartenzaun, über die Straße ruft man sich was zu und verkauft da seine Himbeeren. Egal. Also das heißt, wir müssen alle Leute erst mal mitnehmen in der Idee. Dann müssen wir sie mitnehmen, etwas verändern zu wollen in ihrem Betrieb. Das tut auch schon weh. Und dann muss man vielleicht noch Dinge abgeben an jemand anders. Der hat plötzlich Einsichten in meine Daten womöglich, Einsichten in meine Kunden, die ich habe. Verliere ich dann jemand, weil vielleicht der anders agiert? Also wir spielen da auch mit Ängsten und Befürchtungen. Und die müssen wir erst mal alle abholen in dieses gemeinsame Boot. Und ja, das ist ein Aufwand, der nicht über technische Innovation und Förderlinien abgedeckt ist. Ganz eindeutig. Aber er macht ganz viel Spaß.

speaker_SPEAKER_01 (32:30)

Ist dann da eine Art Basis-Datenplattform im Hintergrund? Oder wie organisieren sich diese Verkehre dann?

speaker_SPEAKER_00 (32:39)

Ja, also wenn es nachher wirklich um diese kombinierte Transportkette geht, ist das eins zu eins zu adaptieren aus der Mobilitätswelt. Auch wir haben ja hier unsere elektronische Fahrplanauskunft, die in den 90er Jahren ja hier Einzug erhielt in Deutschland. Und die wurde jetzt erweitert, ja, um andere Verkehrsträger, was ich sehr gut finde. Und so wird das auch in der Logistik dann ablaufen. Das ist noch eine Vision von uns, leider Gottes. Wir haben keinen Investor im Hintergrund, der uns hier die Millionen hin-

terlegt, um das alles aufzubauen. Wir gehen in ganz kleinen Schritten zu und wir nutzen auch Software, die es schon gibt. Die soll jetzt ausgebaut werden und da nähern wir uns dem Großen und Ganzen. Wir haben dazu auch viele Gespräche geführt. Wir sind bei der Investorenwelt noch nicht angekommen, dass man anscheinend in dieses Risiko reingehen möchte. Und deswegen sind wir auch noch nicht so digital an vorderster Front sichtbar, wie wir es gerne hätten.

speaker_SPEAKER_01 (33:51)

Gibt es denn eine Region, die da schon mit euch relativ lange zusammenarbeitet und schon die ersten Schritte gegangen ist?

speaker_SPEAKER_00 (33:58)

Wir haben ja unseren Kombibus. Diese Befähigung der Ladefläche Bus haben wir ja seit 2012 am Laufen. Der Kombibus in der Uckermark fährt ja auch bis heute. Übrigens sehr analog zu unserem Bedauern. Er könnte sehr, sehr viel effektiver sein, wenn wir endlich unser digitales Produkt dort auch zum Einsatz bekommen würden. Da warten wir noch drauf. Aber wir sind jetzt mit zwei Projekten zur Kombibahn unterwegs. Das eine ist ja das große Empfindprojekt Kombibahn Nordhessen. Sehr digital getrieben an der Stelle. Im Hintergrund versuchen wir natürlich operativ die Menschen jetzt hier zueinander zu bringen. Dass der Warenversender zum Bahnhof fährt, dann mit der Regionalbahn von Kantus hier seine Sachen in eine viel größere Reichweite dann auch in den Vertrieb bekommt. Auch eine spannende Sache. Und dann sind wir zum Thema Mikrologistik in mehreren Landkreisen unterwegs. Auch die letzte Ladefläche, die da gewerblich umherfährt, dass der Pool des Behindertenwerkes ist oder auch landwirtschaftliche

Betriebe haben ja alle aufgerüstet mit ihren Fahrzeugen, fahren da unsinnigerweise viele Kilometer für eine Marmeladenglas zum Kunden hin und her. Also auch diese sind alle einzubinden. Und je nachdem, wo ihr eigenes Optimum eben halt liegt. Sie können auch Dinge dann in ein anderes System übergeben. Aber da sind wir schrittweise hier unterwegs, wirklich schrittweise. Wir müssen viel überzeugen. Immer noch.

speaker_SPEAKER_01 (35:35)

Wenn das jetzt Menschen geguckt haben und sich irgendwie so ein bisschen angesprochen fühlen, für wen seid ihr da? Also wer kann jetzt nach diesem Impuls, den wir beide jetzt so eine halbe Stunde gegeben haben, sich an euch wenden? Also es gibt ja sicherlich auch Sachen, die ihr nicht könnt, aber wo könnt ihr helfen und wo seid ihr ansprechbar?

speaker_SPEAKER_00 (35:55)

Also wir können immer zu diesem System beraten, egal, wer uns da braucht oder uns haben möchte. Natürlich freuen wir uns am meisten über eine Kommune, die uns anspricht, weil daraus der größte Impuls durch die Region gehen kann. Also wer da sich als Zugpferd an die vorderste Spitze stellt, wird sehr schnell die Region nachziehen lassen. Weil wir einfach mit allen zusammenarbeiten müssen. Wir können natürlich auch für einen Verein oder auch für ein einzelnes Unternehmen agieren. Aber das Unternehmen wird dann nicht in diesen Synergieeffekt kommen, als wenn wir die Region hier anschieben, weil wir alle Teil des Ganzen sind. Wir können natürlich Unternehmen beraten zu ihrer Logistik vor Ort, können da versuchen zu optimieren. Aber die Optimierung gerade im ländlichen Raum ist im Miteinander. Und da drin liegen die größten

Effekte, als sich vielleicht ein neues E-Fahrzeug auf den Hof zu stellen. Das ist ja nicht das, denn die Logistikkosten bleiben. Jetzt auch noch für eine Ladestelle und vielleicht noch einen zusätzlichen Fahrer. Also damit löst man nichts. Man steht dann womöglich, wenn man in die Stadt fährt, auch noch im Stau und verbringt da weitere Zeit. Also der größte Effekt ist im Miteinander. Und wenn eine Region auf uns zukommt, egal wie sie auch als Tourismusregion vielleicht organisiert ist, kommen wir da weiter.

speaker_SPEAKER_01 (37:32)

Ich danke dir für dieses Gespräch, weil ich find's total gut, dass wir beide so, ich glaub, eher pragmatisch sind. Und nicht sofort jubeln, wenn wir so über Technik was hören, sondern immer auch gleich im Kopf haben, was die Menschen angeht. Ich glaub auch tatsächlich, dass es hilft. In meinem Podcast sind die meisten Ladies, die am Mikro waren, Quereinsteigerinnen. Das find ich auch ganz interessant, weil das immer andere Blickrichtungen in Mobilität bringt. Ich find's super, dass du so spontan Zeit hattest. Ich wünsch dir jetzt eine schöne und gesunde Vorweihnachtszeit. Und vielleicht sehen wir uns im nächsten Jahr mal in echt.

speaker_SPEAKER_00 (38:08)

Das wäre doch mal eine schöne Abwechslung. Ich habe da auch echt Sehnsucht danach.

speaker_SPEAKER_01 (38:13)

Man ist ein bisschen unter Zucker, dann wirklich, ne?

speaker_SPEAKER_00 (38:15)

Ja, nur alles am Bildschirm abzuwickeln, ist überhaupt nicht meins.
Und darunter leiden auch im Moment gerade unsere Projekte.

speaker_SPEAKER_01 (38:16)

War auch so ein Gedanke von mir gerade, weil du ja so betont hast,
dass es eigentlich den persönlichen Kontakt braucht. Wir hoffen
mal auf 2021.

speaker_SPEAKER_00 (38:26)

Die hoffen auf 2021. So ist das, wenn wir uns alle benehmen. Dann
hoffen wir das. Auf geht's. Danke für die Gelegenheit. Tschüss.