

**She Drives Mobility 23 - Sascha Barthel, Thorsten Möglinger,
Prof. Christian Haas, Michael Lindhof und Mark-Oliver Diwisch**

speaker_SPEAKER_01 (0:03)

She Drives Mobility, der Podcast mit Katja Diehl zum Thema Mobilitätswandel, Diversität und New Work.

Guten Morgen, zumindest hier in Frankfurt ist es doch ein guter Morgen, wenn auch etwas regnerisch und trübe. Ich bin nach Frankfurt gereist, um einfach mal zu schauen, was machen wir eigentlich in Sachen Diversität? Wie kommen wir voran? Und ich habe mit den Herren, die mich hier empfangen genommen haben, auch schon ein bisschen geplaudert, was haben wir eigentlich in 2019 so geschafft? Uns ist nicht so viel eingefallen, aber umso mehr gehen wir natürlich mit großem Mut und auch so ein bisschen den Push der Verkehrswende in 2020 voran. Ich war auf der Suche nach Orten, wo Diversität gelebt wird, also wo zum Beispiel Konzerne und Start-ups schon zusammenarbeiten. Und da ich ein großer Fan vom Nahverkehr bin, möchte ich natürlich auch am liebsten auf die Orte schauen, wo das von Verkehrsunternehmen getan wird, also nicht von großen Konzernen, die relativ viel Macht haben, auch in Sachen Geld und die manchmal auch einfach Start-ups einkaufen, um sich Expertise und Menschen einzukaufen, auch wenn das vielleicht ein bisschen böse formuliert ist. Hier in Holm geht es anders zu. Ich habe gerade schon verwundert festgestellt, in wie viele WLANs ich mich hätte einloggen können, weil so viele Firmen hier arbeiten. Aber damit möchte ich mich eigentlich direkt an den sogenannten Hausherren in Vertretung heute melden, vielleicht einfach mal einen Überblick zu geben. Erst mal eine kur-

ze Vorstellung, wie wird man hier verantwortlicher und welche Aufgaben gibt es hier und welche Kunden?

speaker_SPEAKER_00 (1:36)

Gerne, gerne. Also ich freue mich, da sein zu dürfen bei dir. Auch wenn der Morgen noch etwas grau ist, aber trotzdem, ich finde es toll. Und ja, mein Name ist Sascha Bartel. Ich bin hier beim HOLM verantwortlich für den Bereich Innovations- und Netzwerkmanagement. Eines der Herzstücke von dem, was wir hier als House of Logistics und Mobility machen. Und wie man das Ganze wird, komme ich vielleicht gleich zu. Kurz zu meinem Hintergrund: Ich bin schon sehr, sehr lange aktiv in der Arbeit zumindest, in der Branche Mobilität Logistics. Ja, auch schon relativ lang angefangen als Unternehmensberater. Dann über mehrere Stationen im Mittelstand bis hin zu eigenen Start-ups gegründet, aufgebaut, alles gemacht. Und deswegen glaube ich hier auch ganz gut geeignet für die Stelle, weil wir bieten hier ziemlich viel an. Soll ich vielleicht mal auf das eine oder andere eingehen?

speaker_SPEAKER_01

Sehr gerne.

speaker_SPEAKER_02

Okay, also das House of Logistics und Mobility ist eine Plattform zum Netzwerken und zum Entwickeln. Und unser Hauptziel, so wie du es eben auch so schön gesagt hast, die Diversität, die machen wir über Wissenschaft, Wirtschaft und Gesellschaft, Politik. Das sind so die Bereiche, die uns interessieren. Und wir wollen einfach mit diesen zusammen sehr früh in dem Bereich Innovationen aktiv werden. Das heißt, alle gleich mit einbinden und die Kreativität aus

den verschiedenen Bereichen nutzen. Natürlich auch die Blockaden, die damit in der Denke kommen, frühzeitig kennenzulernen und zu sehen, sind es wirklich Blockaden oder sind es einfach Möglichkeiten, damit zu arbeiten. Und das House of Logistics und Mobility, wir kümmern uns ausschließlich um Mobilität und Logistik und die Zukunft davon. Und da versuchen wir so eine Art Open Innovation Ansatz, der aber so open ist, dass er nirgendwo geschlossen ist. Das macht uns noch ein bisschen besonderer. Über alle möglichen Bereiche, wir haben hier im Haus, in unserem Kernbereich im Netzwerk 21 Universitäten. Die kommen zum Beispiel die Bundeswehr Universität aus München oder die Universität aus Worms, die Frankfurt University Applied Science Universität, aber auch verschiedene andere Forschungsinstitute wie Fraunhofer Institute haben wir hier. Auf der anderen Seite haben wir circa around about 50 Unternehmen, wo die DB Cargo zum Beispiel dabei ist, Kion, aber auch RMV, RMS und ganz viele andere Unternehmen. So dass wir versuchen, diese Leute schon im Haus zusammenzubringen und darüber hinaus in unserem Netzwerk über Premium Partnerschaften, Cluster Partnerschaften, ganz viele andere aus der Region noch mit einbinden und darüber hinaus bundesweit.

speaker_SPEAKER_01 (4:07)

Es ist ja ein relativ klares Statement gewesen, glaube ich. Erst mal ist es ja ein Neubau, es ist dafür geschaffen worden. Die Struktur vom Haus ist sehr ungewöhnlich. Da kannst du vielleicht auch noch mal ein Bild geben, wie es hier aussieht. Wir sind ja nur Audio. Aber vielleicht als Erstes noch mal, wie ist man denn da vorgegangen? Musste man Akquise machen? Es ist ja nicht gerade im Zentrum von Frankfurt zum einen. War es irgendwann im Bau begriffen?

Man muss ja irgendwann mal loslegen, wer soll hier eigentlich einziehen? Wie seid ihr da vorgegangen?

speaker_SPEAKER_00 (4:13)

Also die GmbH wurde 2009 gegründet. Da hatten wir dieses sehr schöne Gebäude noch nicht, sondern saßen etwas weiter, ein paar hundert Meter an der Autobahn entlang. Und mit diesem Haus, Houses of, war eine ganze Strategie der damaligen Landesregierung in Hessen. Es gibt ein House of Energy noch in Kassel, eins für Finance in Frankfurt und uns halt hier. Und 2014 ist tatsächlich dieser Bau hier entstanden. Du hast recht gesagt, es ist eine Sonderimmobilie. Ein bisschen zur Beschreibung. Es ist alles sehr hell, sehr weiß gehalten. Man könnte fast sagen klinisch weiß, aber auf der anderen Seite gibt es dafür auch sehr, sehr viele Farbtöne, die einfach durch die Unternehmen, die da drin sind und die Universitäten entstehen. Wir haben sehr, sehr viele Vernetzungsflächen über sechs Etagen, wo wir immer wieder auch offenen Bereichen begegnen, wo man sehr gerne auch Meetings abhält, mit Monitoren ausgestattet, wo man in der offenen Fläche letztendlich wie auf dem Flur sitzt und sich dort unterhalten kann. Wir haben eine ganz tolle Empore, wie ich finde, wo sehr offen gehalten ist, ein Innenbereich des Hauses, wo jeder, der weiter oben ist, seine Fenster aufmachen kann und wenn unten eine Veranstaltung ist, einfach zuhören kann.

speaker_SPEAKER_01 (5:56)

Und wie nimmst du das wahr? Ihr seid ja schon ein bisschen länger in das Gebäude eingezogen. Findet dieser Austausch auch statt? Also wenn du durchs Haus bewegst, klappt das Konzept? Was macht ihr auch, um das anzuregen?

speaker_SPEAKER_00 (6:09)

Ja, also es klappt in der Tat, aber es ist kein Selbstläufer. Auch das Befüllen dieses Hauses ist kein Selbstläufer gewesen. Aber mehr und mehr, wie auch die Probleme letztendlich in Logistik und Mobilität immer mehr und drängender werden, desto mehr ist auch der Mehrwert von diesem Haus zu spüren. Und das ist das Schöne, dass wir derzeitigen Stand komplett ausgefüllt sind an Mietfläche. Und es findet Vernetzung überall statt, sei es auf den Fluren, sei es, wie sich das immer so schön gehört, auch im Privatleben. Man trifft sich in der Küche. Wir haben hier eine sehr gute Kantine. Und von daher trifft man sich da sowieso an den langen Tischen. Und das sind so Selbstläufer. Aber es kommt natürlich auch immer auf Menschen drauf an. Die Chemie muss passen zwischen jenen, die hier sind. Und so eine Open-Door-Policy ist natürlich sehr sinnvoll. Das raten wir jedem an, der hierher kommt und dann geht das eigentlich auch ganz gut zusammenarbeiten.

speaker_SPEAKER_01 (7:03)

Und wie breit ist so das Spektrum? Und vielleicht auch noch mal, wenn du uns ein bisschen erzählst, wer hier eigentlich lebt und wohnt sozusagen und auch arbeitet. Wenn du da mal drauf eingehst, aber auch, bleiben die für immer? Also ist das so was, wo sich Leute jetzt wirklich auch gesagt haben, wir haben hier eine kreative Zelle, die immer wieder dafür sorgen soll, dass was passiert? Oder sind das eher Teilzeitpartnerschaften mit euch? Das ist ja auch so ein bisschen schwierig, dass du da noch mal einen Blick drauf wirst.

speaker_SPEAKER_00 (7:29)

Wie ist es so ist im Leben ein gesunder Misch aus allem. Also wir haben tatsächlich, sei es als Beispiel KION, Flur Förderfahrzeuge, die sitzen 200 Meter hinter dir mit einem ganz großen Gebäude, haben aber trotzdem ihren Innovation Campus hier bei uns im Haus, um bewusst auch einfach die Diversität zu nutzen für sich. Genauso bei der DB Cargo. Wir haben hier auch die DB Cargo mit einem Innovation Lab da. Auch keinen 200 Meter hinter dir ist das Haus DB Schenker, wo die letztendlich auch sitzen könnten. Aber es ist einfach was anderes. Innovation ist so eine Art, ja, Gefühlszustand oder ein Denzustand. Und den kann manche Person sehr gut in einem quadratischen Raum mit nichts drin. Und andere brauchen, so wie wir jetzt vielleicht im Umfeld sitzen, in einem Strategy Lab mit vielen Stühlen und Arbeitstischen und Papier und Korkwänden, die brauchen diese Umgebung in dem Zustand zu erhalten. Und wir versuchen das hier in Summe abzubilden mit zum einen klassischen Konferenzräumen. Man kann sich bei uns hier zu Konferenzen treffen. Man kann aber auch Arbeitsräume wie diesen hier, die so Raummethoden-Konzept folgen, anmieten und damit arbeiten. Ja, es gibt viele Möglichkeiten bei uns im Haus.

speaker_SPEAKER_01 (8:48)

Ich glaube auch tatsächlich, das habe ich mit Inga Holtmann besprochen. Die ist sehr präsent im Bereich New Work. Mit der mache ich auch einen digitalen Salon im Januar zum Thema auf „Wie gestaltet Arbeit eigentlich die Mobilität?“ Und ich glaube tatsächlich, das war auch so ein Fazit von uns beiden, so ein bisschen nach einem Telefonat. Es braucht halt Zeit und Raum.

speaker_SPEAKER_00 (9:10)

Ja.

speaker_SPEAKER_01 (9:11)

Du kannst nicht Kreativität noch neben deinem 9-to-5-Job machen, sondern du musst tatsächlich von deinem Arbeitgeber so eine Art Zeitbudget bekommen, wo du dich dem widmen kannst. Da kanns du natürlich allein für das Neudeutsch-Mindset, also die Einstellung, auch helfen, einen Fußweg zurückzulegen zu einem Ort, wo du das eigentliche Bürosetting verlässt. Die Bahn in Berlin macht das ja auch mit der Digital Base. Da kannst du ja hinspucken eigentlich. Aber die gehen in dieses WeWork-Haus, wo sie einen Teil gemietet haben. Das ist auch so ein Feedback. Ist das bei euch auch ähnlich? Hast du schon mal mit Mitarbeitenden, genau von den genannten, gesprochen, was das mit denen macht und was sie auch so gut daran finden?

speaker_SPEAKER_00 (9:15)

Ja, also das Schöne ist in der Tat, das was du beschrieben hast, ist das, was die Leute hier auch in Erfahrung mitnehmen. Man kann hier zu unterschiedlichen Veranstaltungen gehen. Wir haben Cluster-Veranstaltungen, die zum Thema Mobilität sind und sehr offen sind, wo man sich dazugesellen kann und im Endeffekt an den Themen mitdiskutieren kann. Und das, was man einfach feststellt, ist auch in unseren Workshops. Wir haben als Beispiel hier auch das einzige deutschlandweite ÖPNV-Branchen-Innovationslabor, wo alle aus der gesamten Branche eingeladen sind, mitzuarbeiten und tätig zu werden. Und da veranstalten wir sehr, sehr viele Workshops. Und der Mehrwert aus diesen Workshops ist so enorm, weil zum einen wir arbeiten alle aus unterschiedlichsten Bereichen. Also es ist ein Allerleichtes, dass die Conti zum Beispiel zu dem Termin dazu kommt, dass Kion dazu kommt. Wir haben

Leute von der Polizei noch mit dabei gehabt oder vom Kreis Offenbach. Diese alle in einem Workshop zusammen zu haben, ist schon mal was Besonderes. Und dann auch noch zusammen über die Zukunft nachzudenken, wie können denn bestimmte Mikromobilitätsthemen werden, ist einfach enorm. Und das, was die Leute sagen, ist einfach, es ist zwar spannend, jetzt so ein Bild zu haben, wie die Zukunft aussieht, aber noch viel spannender ist es, dass wir uns so divers zusammengesetzt haben und ich auch mal verstanden habe, warum die Polizei das ärgert oder warum gerade ein Anbieter das gerne so machen möchte, wie er das tut. Und diese zwei Punkte sind einfach enorm. Ich persönlich habe sie nirgendwo bisher gefunden.

speaker_SPEAKER_01 (11:26)

Und wenn da Sascha persönlich jetzt mal guckt, gab es auch Überraschungen, gerne auch negativ.

speaker_SPEAKER_00 (11:32)

In welcher Hinsicht?

speaker_SPEAKER_01 (11:33)

Ich finde immer tatsächlich, das gehört auch dazu, dass New Work und andere Ansätze auch manchmal nicht funktionieren. Ich weiß nicht, ob Firmen gesagt haben, nee, wir sind noch nicht so weit, wir ziehen uns erst mal wieder hier raus, oder ob vielleicht auch bestimmte Projekte einfach noch nicht so weit waren. Ich will jetzt gar nicht nur auf negativ gehen, aber ich glaube, der Mut dazu zu stehen, dass auch mal Sachen nicht funktioniert haben, der würde uns allen helfen, mutiger zu werden. Weil momentan, ich würde behaupten, ich habe letztens schon gelästert, es gibt

glaube ich 40 New Mobility Summits. Und dann sitzt du da und wirst frontal beschallt und dann denkst du, es hat alles geklappt, außer bei mir vielleicht. Also wenn du als Firmenvertreter da sitzt. Und ich glaube, solche Räume machen auch auf dafür, dass man jemandem sagt, ja, scheiße, komplett da liegen, das müsst ihr nicht machen. Hast du da schon was mitgenommen hier?

speaker_SPEAKER_00 (12:22)

Ja, also Innovation ist per se aus meiner Sicht ein komplett ineffizienter Prozess. Bis man da irgendwie das Goldklümpchen gefunden hat, hat man sehr viel ineffizient irgendwas gemacht. Deswegen ist es umso wichtiger, dass das, was man tut, möglichst mit einer gewissen Exzellenz verbunden ist. Aber klar, hier gibt es super viele Sachen, wo wir, naja, außerhalb dieses Gebäudes würde man wahrscheinlich sagen, wir sind da gescheitert. Aber in diesem Gebäude haben wir einfach Wege gefunden, wie es halt nicht geht. Aber das ist doch auch Wissen. Und diese Erfahrung, wenn man sie dann bereithält, auch für andere, ist das ein ungeheurer Mehrwert. Und bei uns im ÖPNV-Lab ist genau das auch so eine Art kulturelles Denken. Jeder, der reinkommt, zu dessen Unternehmen gehöre ich prinzipiell. Und da sollen Fehler passieren. Da soll auch eine andere Fehlerkultur stattfinden. Es kann nicht sein, dass in Unternehmen, die innovativ sein sollen, die die Leute nach vorne bringen sollen, gerade in der Mobilität oder in der Logistik, dass die befördert werden, wenn sie keine Fehler produzieren, sondern Business-Excellence haben. Aus keine Fehler produzieren entstehen meistens auch keine neuen Wege. Und das ist genau das, was wir aber brauchen, neue Wege. Und deswegen fördern wir alles, was in diesen Innovationslaboren damit zu tun hat, neue Wege zu finden.

speaker_SPEAKER_01 (13:41)

In deinem Titel ist ja Leiter Innovation. Und du bist in einem Innovationsort. Und wie leitet man in Innovation? Also hast du da Beispiele, die vielleicht kopiert werden können? Also du scheinst ja anscheinend derjenige zu sein, der nie stillstehen darf, sondern immer auch ein bisschen das Ganze vorantreiben darf und soll oder wie auch immer. Wie machst du das? Also das ist ja ein ganz spezieller Job, wo man ehrlich gesagt auch nie fertig wird.

speaker_SPEAKER_00 (14:09)

Das ist genau ein Punkt. Man muss akzeptieren, dass man nicht fertig wird. Ja, zum einen, ich habe ein super Team hinter mir, was da mitarbeitet und tagtäglich auf neue Sachen in Angriff nimmt und ausprobiert, ob das klappt oder nicht klappt, stellen wir dann erst danach fest. Also von daher, das ist schon mal super, super wichtig. Und zum anderen, na ja, die Welt muss man nicht neu erfinden. Es gibt so ein paar Sachen, wo man sagt, Open Innovation funktioniert so. Ein paar Sachen, wo man sagt, im Innovationsbereich gibt es auch KPIs. Aber es muss halt ein gesunder Mix daraus sein. Man darf nicht zu viel Strukturen vorgeben. Man muss an den richtigen Stellen eine Struktur haben und an anderen Stellen halt keine haben. Und damit dann aber auch umgehen und damit leben, dass an den Stellen keine Struktur ist und dass da geguckt wird, was passiert denn da eigentlich, was kann da rauskommen.

speaker_SPEAKER_01 (14:59)

Und vielleicht abschließend, hat dich irgendeine Idee besonders beeindruckt oder haben irgendwelche Dinge dich besonders überrascht, die du hier erlebt hast? Weil es kommt ja sehr viel Un-

terschiedliches hier auf dich zu. Sei es an Menschen oder auch Ideen oder kleinen Firmen. Gab es da irgendwas, wo du echt begeistert warst, wo du gesagt hast, das war wirklich eine Idee, die hat mich beeindruckt?

speaker_SPEAKER_00 (15:21)

Vielleicht zwei Sachen, aber eine Sache noch vorneweg. Ich bin seit circa einem Jahr ungefähr jetzt hier. Die eine Sache, die mir wirklich imponiert hat, ist, klingt jetzt doof, aber dieses Haus selber. Es gibt es nirgendwo so in Deutschland, dass man sagt, Konferenzen auf der einen Seite, Mieter sein auf der anderen Seite und noch Inhalte und alles soll zusammenkommen. Und von einer Startup-Förderung, wo wir einen Startup-Accelerator selber haben, über Projekte, die wir in Konsortialführerschaft, EU, Bund, landweit machen, bis hin auch zu einer Innovationsförderung, wo wir Universitäten, kleine und mittelständische Unternehmen helfen, auch finanziell letztendlich, zusammen mit Partnern als Projektträger aktiv zu werden. Und das alles in Summe in einem Ort zu haben, wo aus jeder Ecke jemand hier auch arbeitet, das finde ich nach wie vor enorm tagtäglich. Und wenn es darum geht, was sind so Punkte, die einem im Kopf hängen geblieben sind? Das ist schwierig, weil es sind so viele verschiedene. Wir haben allein 50 Sachen gemacht zum Thema Innovationsförderung. Und da geht es darum, wie eine Blockchain eingesetzt werden kann, um einen Papierfrachtbrief zu ersetzen. Und man sagt, warum haben wir den überhaupt noch? Das kann aber auch gar nicht sein. Bis hin aber zum Startup, MySchlemmerDepot zum Beispiel, die wie eine Packstation haben, nur gekühlt, um den Bauern, die hier vor unseren Türen in Frankfurt auf der ganz normalen Landsachen anbauen und sie nicht in die Stadt zu kriegen, im Direktvermarktung.

Und da gibt es ein Konzept dafür. Aus jeder Ecke etwas. Von daher ist jetzt blöd und gemein, aber meine Kinder, wenn die mich immer fragen, was ist deine Lieblingsfarbe, dann sage ich auch immer bunt. Und das ist hier genauso der Fall.

speaker_SPEAKER_01 (15:33)

Ich finde, das ist ein gutes Fazit. Ich danke dir für deine Zeit, Sascha, und wünsche dir jetzt auch einen schönen Arbeitstag.

speaker_SPEAKER_00 (17:07)

Gerne, die wünsch ich dir auch.

speaker_SPEAKER_01 (17:11)

Ich komme jetzt zu meinem ersten, ich sage fast richtigen Gast. Eben hatten wir so gesehen, denjenigen, der die Gäste empfängt, vor allem Holm, den Sascha. Und bei mir sitzt der Thorsten, der schon einige Jahre beim RMV tätig war, eine neue Funktion übernommen hat. Aber das kannst du bestimmt selber erzählen. Sag doch mal, wer du bist und was du verantwortest.

speaker_SPEAKER_03

Genau, ich bin Thorsten Möglinger. Ich habe die vergangenen fünf Jahre beim RMV gearbeitet, als Assistent der Geschäftsführung. Und durfte dort in viele Bereiche im Verkehrsverbund reinschauen und Erfahrung sammeln. Und werde jetzt bei der Tochter vom RMV, bei der Rhein-Main-Verkehrsverbund Service-Gesellschaft, der RMS, in Frankfurt das Thema New Mobility weiterentwickeln dürfen. Und speziell für das Projekt EASY als Projektleiter zum autonomen Fahren in den nächsten Jahren die verschiedenen Testfelder in der Region begleiten dürfen.

speaker_SPEAKER_01

Bevor wir vielleicht in diese Zukunft gucken, wir sitzen jetzt hier in Holm. Heißt ja auch, dass du vielleicht eine bestimmte Beziehung zu diesem Ort hast. Was findet aus deiner Sicht hier statt? Und gibt es bestimmte Dinge, die du vielleicht auch hervorheben oder empfehlen möchtest?

speaker_SPEAKER_03

Ja, wir haben eine ganz spezielle Verbindung mit dem Holm. Zum einen sind wir Gründungspartner des Holms und unterstützen die Idee, Mobilität und Logistik in einem Haus zu vernetzen. Und ganz besonders am Herzen liegt uns auch das ÖPNV Lab. Ein Branchenlabor für den ÖPNV, wo wir gemeinsam Zukunftstrends analysieren und zusammen weiterentwickeln wollen.

speaker_SPEAKER_01

Welchen Themen widmet ihr euch da? Also gibt es da bestimmte Sachen, wo ihr auf jeden Fall schon einen Fokus drauf habt? Oder seid ihr gerade noch dabei, alle mal ein zu sammeln? Weil es ist ja bei einer ÖPNV-Branche auch nicht so geübt, dass man zusammen Dinge vorantreibt. Also zum einen, wie ist so die Resonanz und welche Themen treiben euch da voran?

speaker_SPEAKER_03

Genau, also es ist ein Branchenlabor, bei dem vor allen Dingen die Digitalisierung ein großer Schwerpunkt ist. Wir haben auch einen Ideenwettbewerb zu Beginn, zum Start des ÖPNV Labs, ins Leben gerufen, um gerade auch junge Start-ups zu motivieren, sich für den ÖPNV zu begeistern. Und da kamen ganz innovative Ideen

raus, wie man über die Fahrplanauskunft auch andere Dienstleistungen anbieten kann, wie zum Beispiel, dass Nachrichten über eine mobile App dann noch zusätzlich angezeigt werden, die von Interesse sind, vor Ort, also lokale Nachrichten. Aber natürlich auch die großen Themen, die uns bewegen. Stichwort Digitalisierung hatte ich schon genannt. Dass man einfach in der Branche nach Lösungen sucht, die wir alle vor uns haben und sie eben gemeinsam entwickelt und nicht jeder für sich, wie es so aus der Branche bekannt ist.

speaker_SPEAKER_01

Und wenn jetzt irgendwie jemand so ein bisschen aufgehört hat, und das ganz spannend findet mit dem ÖPNV Lab, kannst du noch mal genauer beschreiben, an wen sich das richtet? Also wen wollt ihr da gerne an eurer Seite wissen? Oder wer kann sich auch beim Holm melden, da mal mitzumachen?

speaker_SPEAKER_03

Genau, also das ÖPNV Lab richtet sich in erster Linie an Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände. Aber auch das ist uns ganz wichtig, es soll nicht nur innerhalb der Branche zur Verfügung stehen, sondern wenn es Ideen gibt, sondern wenn es Ideen von außerhalb gibt, dann sind alle herzlich willkommen, sich daran zu beteiligen und auch eigene Ideen mit einzubringen, die die Mobilität von morgen dann verbessert.

speaker_SPEAKER_01

Da sind wir ja schon beim Stichwort, die Mobilität von morgen. Da sind momentan 1.436 Ideen in der Luft, glaube ich, wie das so stattfinden könnte. Du hast ja jetzt einen Bereich im Oktober

übernommen, der sich wirklich auch so nennt und da auch relativ dezidiert auf bestimmte Möglichkeiten, wie die Zukunft der Mobilität zu gestalten ist, eingeht. Es ist ja eine Sache, dass ihr sogar ausgegründet habt, also auch wirklich da jetzt eine Gesellschaft für habt. Das kannst du vielleicht mal kurz erklären. Aber auch, wo seht ihr da die Schwerpunkte und wie habt ihr diese Themen für euch herausgefunden, dass ihr jetzt zum Beispiel autonomes Fahren verstärkt angehen wollt?

speaker_SPEAKER_03

Genau, das ist tatsächlich noch passiert, als wir beim RMV unterschiedliche Zukunftsthemen uns angeschaut haben und das als eines der Themen identifiziert haben, dass wir aktiv angehen wollen. Es gab dann die Möglichkeit, Fahrzeuge auch zu kaufen, um eben die Testfelder, die wir jetzt planen, dann auch in Angriff nehmen zu können, als eine der Voraussetzungen. Wir haben uns dann uns entschlossen, da das, sag ich mal, im Verkehrsverbund alleine wahrscheinlich auch nicht so umsetzbar gewesen wäre, dass wir einen Bereich bei unserer, wie gesagt, Tochter, bei der ich jetzt arbeite, der sich dann wirklich komplett darauf konzentrieren kann und dann die Projekte, die wir im kompletten Verbundgebiet dann auch durchführen wollen. Also wir haben uns natürlich jetzt nicht auf ein spezielles Gebiet beschränkt, sondern wollen, und da steht ja auch der Verbundgedanke dann dahinter, dass allen Verbundpartnern möglich machen, solche Fahrzeuge bei sich auch vor Ort mal fahren lassen zu können, um zum einen natürlich die Technologie erlebbar zu machen für unsere Kunden, aber auch jeden, der daran interessiert ist, und zum anderen, um natürlich am Ende der Projektlaufzeit auch eine Aussage treffen zu können, inwieweit

solche Fahrzeuge in den ÖPNV integriert werden können und wie die Konzepte dann dafür aussehen.

speaker_SPEAKER_01

Was sind das für Fahrzeuge? Wahrscheinlich nicht Doppelgelenkbusse, die jetzt autonom fahren, oder? Also das muss ich mir als Laien da jetzt vorstellen. Wovon sprichst du da gerade?

speaker_SPEAKER_03

Genau, das sind zwei Shuttle von Easy Mile, die wir jetzt gerade am nördlichen Mainufer einsetzen, aus der zweiten Generation. Das sind im Prinzip elektrische Minibusse, wo sechs Personen Platz haben. Und zwei weitere Fahrzeuge werden wir von dem Hersteller Navia in Betrieb nehmen im Laufe von 2020. Und genau, da sind wir gerade noch in den Abstimmungen, in welchen Testfeldern bzw. in welchen Gebieten die Fahrzeuge dann betrieben werden.

speaker_SPEAKER_01

Und für Menschen, die sich jetzt noch gar nicht so mit dem Ganzen beschäftigt haben, was muss man sich unter einem Testfeld vorstellen und was muss dafür geleistet werden vorweg? Also welche Technik ist da verbaut? Und wie wählt ihr die zum Beispiel auch aus? Wie seid ihr bei dem Projekt vorangegangen?

speaker_SPEAKER_03 (25:24)

Ganz wichtig war, dass wir dann direkt die Partner vor Ort auch mit im Boot haben. Das ist in Frankfurt jetzt mit der Traffic und der VGF der Fall, die sich vor Ort dann auch immer sehr gut auskennen und genau wissen, wo die Bedarfe sind, wo man solche Einsatzgebiete planen kann. Das ist wichtig, weil das können wir als

Verbund im Prinzip nicht leisten. Da wissen die Partner vor Ort immer besser Bescheid. Und dann geht es im nächsten Schritt darum, zu schauen, ob diese Strecken mit den Rahmenbedingungen, die technisch gegeben sind, durch die Fahrzeuge kompatibel sind. Und dann im Anschluss werden dann sozusagen alle Rahmenbedingungen, die noch erfüllt werden müssen, was die Infrastruktur angeht, zum Beispiel, welche Partner dann noch mit ins Boot geholt werden müssen. Zum Beispiel für Frankfurt war das jetzt die Stadt. Oder auch die Abstimmung mit sämtlichen Ämtern, die da mit involviert sind. Und ja, das ist dann im Prinzip aus so einer kleinen Idee, solche Fahrzeuge auf der Straße fahren zu lassen, wird dann doch ein sehr komplexes Projekt, wenn man alles von vornherein mitdenkt. Und das ist genau die Herausforderung und die Erfahrungen, die wir jetzt sammeln, um letztlich die Prozesse für die nächsten Testfelder und für die nächsten Projekte etwas einfacher zu gestalten. Und zum anderen natürlich, um wieder auf das Ziel zurückzukommen, dann am Ende eine Aussage treffen zu können, wo solche Fahrzeuge eingesetzt werden können.

speaker_SPEAKER_01

Es bedarf aber auch viel Willen zum Lernen bei allen, oder? Also ich glaube, weil du jetzt auch gerade Behörden ansprichst und so weiter, das ist ja das erste Mal wahrscheinlich, dass die mit solchen Dingen überhaupt konfrontiert worden sind. Wie hast du das wahrgenommen? Weil manchmal hat man ja so das Gefühl, im ÖPNV ist deswegen auch so wenig Geschwindigkeit. Klar, Personenförderungsgesetz ist der eine Faktor, aber der andere Faktor ist manchmal auch, dass es einfach Genehmigungsbehörden vor Fragen stellen, die ihnen noch nie gestellt worden sind. Also wie

seid ihr da auch gewachsen als Team so ein bisschen zusammen oder wie hast du die Zusammenarbeit so empfunden?

speaker_SPEAKER_03

Also da muss ich allen Beteiligten bisher ein riesen Kompliment machen. Da sind wir sehr gut zusammengewachsen und natürlich ist das für uns alle jetzt Neuland und wir machen die Erfahrungen jetzt alle zum ersten Mal. Es gab zwar durchaus schon Testfelder in Deutschland und auch hier in Hessen, aber wenn man sich dann weiterentwickelt und zum Beispiel auf die Straße geht mit den Fahrzeugen, dann sind natürlich auch die technische Aufsichtsbehörde mit einzubinden und das Regierungspräsidium. Und da sammeln wir, wie schon gesagt, die ersten Erfahrungen. Aber da stoßen wir wirklich auf sehr konstruktive Mitarbeit und auf offene Ohren. Es sind alle da doch recht begeistert, wenn es dann um das Thema autonomes Fahren geht. Und wir haben das Gefühl, dass es da so einen sehr konstruktiven Spirit gibt und dass das von allen Seiten unterstützt wird.

speaker_SPEAKER_01

Ja, toll. Abschließend magst du vielleicht mal bei ihr... Du hast ja gesagt, ihr habt euch sehr viel damit beschäftigt, wohin es gehen soll, habt dann diese Gesellschaft gegründet. Magst du uns mal ein Bild malen, wie der RMV die Zukunft der Mobilität sieht? Also warum jetzt autonomes Fahren? Wie wird das vielleicht... Wir wissen alle nicht, wie es letztendlich wird, aber dass man einfach eine Vorstellung hat, wie ihr gerade so denkt, da kann es hingehen.

speaker_SPEAKER_03

Ja, das ist tatsächlich eine schwierige Frage, weil so die ersten Erfahrungen, die wir mit den Fahrzeugen gesammelt haben, uns zeigen, dass es auch technologisch noch ein Weg ist, der zu gehen ist. Aber wir durchaus jetzt nach den ersten Schritten trotzdem sehen, dass das ein Modell sein kann, eine Technologie sein kann, die in Zukunft den ÖPNV stärken und attraktiver machen kann. Gerade wenn man überlegt, solche Fahrzeuge im eher ländlichen Raum auch fahren zu lassen, wo es heute schon schwierig ist mit Anbindungen oder mit leeren Bussen, die durch die Gegend fahren, dass man da einfach ein attraktiveres, individuelleres Angebot hat, möglicherweise auch on demand abrufbar. Das wäre auch ein nächster Schritt, den wir in unserem Projekt jetzt gehen wollen, dass es eine on demand Funktionalität gibt und die Fahrzeuge dann sozusagen auf Abruf jemanden abholen und dann an den Zielort bringen. Und ja, also das ist so ein bisschen die Zukunftsvision, dass solche Fahrzeuge in wirklich speziellen Einsatzgebieten, das muss man sagen, dann den ÖPNV deutlich unterstützen können. Und ja, darauf arbeiten wir hin, dass wir mit den Fahrzeugen sozusagen den ÖPNV ein Stück weit attraktiver machen können. Ich danke für das Gespräch. Vor allen Dingen danke ich aber auch dafür, dass du den ländlichen Raum noch mal reingeworfen hast, weil das ist ja meistens so etwas, wo die Leute immer denken, das passiert nur in der Stadt, dass solche attraktive Möglichkeiten auch durch Digitalisierung stattfinden. Und das finde ich jetzt ein super Schlusswort, um auch zu zeigen, dass hier alle Räume bei euch mitgedacht werden. Also nochmal Aufforderung, ÖPNV Lab kann sich jeder melden, der Interesse hat. Und dir wünsche ich jetzt noch mal einen schönen Tag. Danke, dir auch.

speaker_SPEAKER_01 (32:06)

Ich habe jetzt meinen nächsten Gast bei mir sitzen. Ich muss mich auf 15 Minuten beschränken. Das wird schwierig werden, weil wir jetzt schon relativ viele Punkte, die uns beide interessieren und antreiben, angesprochen haben. Weil einmal wissenschaftlich sich mit dem Thema auseinanderzusetzen, ÖPNV, Bewegung, Mobilität, aber auch zu schauen, wo ist der Faktor Mensch und vor allem der Faktor Veränderung. Ich würde Sie bitten, dass Sie sich einfach mal kurz vorstellen. Wahrscheinlich dürfen Sie gar nicht alles nennen, was Sie machen, weil Sie so viel machen. Aber dass meine Zuhörerinnen einfach wissen, wer hier gerade sitzt.

speaker_SPEAKER_04

Frau Diel, herzlichen Dank für die Einladung hier zum Gespräch. Ich freue mich, hier zu sein. Mein Name ist Christian Haas. Ich bin Professor für quantitative Forschungsmethoden an der Hochschule Fresenius und Direktor des Instituts für komplexe Systemforschung.

speaker_SPEAKER_01

Wir sind eben schon direkt eingestiegen. Was manchmal Menschen am Wandel auch hindert, ist vielleicht auch der fehlende Erkenntnisgewinn. Also was habe ich davon, wenn ich mich nicht mehr mit dem Auto bewege? Wenn Sie aus der Forschung heraus auf so ein Thema blicken, was haben Sie da so für Impulse? Was könnte der Fehler sein, den wir vielleicht auch machen?

speaker_SPEAKER_04

Ich bin jetzt gerade am drüber nachdenken, wie eine gute Antwort darauf aussehen könnte. In der Tat ist es so, dass wir aktuell in einer derartigen Geschwindigkeit Veränderungen erleben, wenn wir es global betrachten. Wir leben zumindest medial in einer globalen

Welt. Wir bekommen Informationen über autonomes Fahren in den USA, in Kalifornien, in China etc. Am nächsten Tag wieder irgendwelche anderen Informationen. Das fällt uns in der Tat allen gemeinsam schwer, dort wirklich Schritt zu halten und das einzuordnen. Was bedeutet eine solche Innovation denn eigentlich für mich im alltäglichen Leben? Da werden ganz viele Technologien zusammengebracht. Das ist nicht mehr einfach zu greifen, sondern ganz viele digitale, algorithmische Lösungen, die ich für meine alltäglichen Mobilitätslösungen gar nicht mehr einfach auseinanderklamüstern kann und gar nicht mehr sagen kann, das bringt mir etwas oder gegebenenfalls für meine Familie. Oder vielleicht eben auch, das bringt mir deutlich einen Nachteil, darauf möchte ich verzichten. Wir sind häufig nicht mehr in der Lage, das zu bewerten. Das erzeugt, glaube ich, eine ganze Menge an Unsicherheit. Dadurch auch Unzufriedenheit. Wir kriegen mit, es tut sich ganz viel, aber wenn wir nicht wirklich Knowledge of Result mindestens mal antizipieren können, dann ist das für uns mehr oder weniger am Ende Desinformation.

speaker_SPEAKER_01

Haben Sie denn Beispiele, wo das gelungen ist? Ist Ihnen was begegnet, wo genau das gemacht worden ist? Nämlich erst davon anzufangen zu erzählen, wo der Gewinn ist und dann ein Wandel stattfinden kann? Wie macht man es besser?

speaker_SPEAKER_04 (35:26)

Also in einem Forschungsprojekt, das wir hier durchgeführt haben, da ging es um eine Sonderform des autonomen Fahrens, nennt sich Platooning. Da wird ein Lkw vorneweg, der wird klassisch gesteuert und der zweite, der folgt, wird digital hinten ange-

hängt. Und am Anfang vom Projekt war es in der Tat so, dass die teilnehmenden Lkw-Fahrer auch eine ganze Menge an Erwartungen oder Ängsten oder vielen weiteren Dingen auch mehr hatten. Klar, die Technologie ließ sich eben auch nicht so ganz leicht greifen. Wie funktioniert sie? Wie sicher ist sie? Wie werde ich als Mensch dort gefordert? Und durch das Erfahren dann in diesem Projekt, wir haben 35.000 km auf deutschen Autobahnen dann zurückgelegt, durch das Erfahren dann, durch das alltägliche Umgehen mit dieser Technologie hat sich wirklich das Meinungsbild der Fahrer deutlich verändert. Am Anfang waren sie skeptisch, wird die Technologie sicher sein? Wird sie ihnen weiterhelfen im alltäglichen Handeln, im alltäglichen Erleben? Und im Verlauf des Projektes hat sich dann herausgestellt, dass die Fahrer gesagt haben, ja, die Technologie ist sicher, weil wir es erfahren haben. Ja, ich kann mit der Technologie einfach umgehen, weil ich es über einige tausend Kilometer erfahren habe. Also ich glaube, der Schlüssel zum Erfolg ist es, oder ein Schlüssel möglicherweise, ist, Technologie erfahrbar zu machen, dass man sich eine Meinung bilden kann. Und da sehe ich hier auch das Holm als einen ganz zentralen Punkt, das Holm als einen Punkt, in dem wir Wissen sammeln, das in verschiedenen Orten der Welt entsteht, aber gleichzeitig es immer wieder so lokal zu diskutieren, den gesellschaftlichen Diskurs letztlich auch aufzunehmen, dass wir hier in Frankfurt im Rhein-Main-Gebiet, aber quasi auch für Deutschland es schaffen, ja, Technologien bewertbar, erfahrbar, annehmbar oder gegebenenfalls eben auch ablehnbar zu machen.

speaker_SPEAKER_01

Also Sie wollen eigentlich fordern, eine Wahlfreiheit zu schaffen. Also dass man erstens die Informationen hat über die Optionen,

die man hat und die, die, ich bin jetzt auch schon immer in diesen englischen Benefits, also auch die Vorteile, die jemand davon hat. Weil ich glaube, und darüber haben wir eben auch noch mal kurz gesprochen, wir hängen gerade relativ viele Menschen ja auch ab durch die Sprache, also Benefits statt Vorteile oder wie auch immer. Also das ist ja auch eine Herausforderung und, um dann den Bogen zu schlagen in der Mobilität, beim Fußweg anzufangen. Also das ist ja was, wo ich immer das Gefühl habe, das ist eigentlich etwas, was jeder macht von uns, weil sonst kommen wir ja nicht aus unseren Betten, wenn wir nicht Fußwege zurücklegen. Also das ist wirklich eine Mobilität, die jeder von uns nutzt, die aber am wenigsten Lobby hat, weil man natürlich an ihr nichts verdienen kann, muss man auch ganz offen sagen. Gibt es da auch Hinweise aus der Wissenschaft, aus ihrer Brille, warum man das eben nicht vergessen sollte, dass auch das zur Mobilität gehört?

speaker_SPEAKER_04

Ich habe jetzt mehrere Antworten auf eine komplexe Frage. Ja, in der Tat, Wahlfreiheit ist etwas ganz Wesentliches, das sollten wir auch sicherlich nicht einschränken. Es ist wichtig, dass wir mit den Lösungen, die wir entwickeln und anbieten, dass die so gut sind, dass wir jemanden überzeugen und sie nicht verordnen. Beispielsweise ein Thema autonomes Fahren, da ist es eben auch ganz wichtig, dass das autonome Fahrzeug, wenn wir diesen Begriff mal verwenden wollen, dass es wirklich für den Einzelnen einen Vorteil auch bringt und eben nicht verordnet wird im Sinne von, du hast jetzt gar nicht mehr die Möglichkeit, manuell zu fahren. Da gibt es in der Tat auch kulturelle Unterschiede zwischen den USA und Deutschland, weil es einfach damit häufig zusammenhängt, dass die Verkehrssituation, insbesondere in den großen kalifornischen

Städten, wie beispielsweise L.A., wirklich katastrophal ist. Also die Anzahl an Stunden, die ich tagtäglich oder der durchschnittliche Einwohner in L.A. tagtäglich im Auto sitzt, die ist schon beachtlich hoch und viel höher, als wir das Ganze eben hier im Rhein-Main-Gebiet haben. Hier gibt es auch den einen oder anderen Stau, das ist wahrlich auch nicht flüssig. Aber für uns ist es noch nicht so bedrohlich, dass wir tagtäglich so viel Zeit verlieren, dass ein autonomes Fahrzeug jetzt für uns eine derartige Lebenserleichterung wäre. Und das sieht in der Tat in Kalifornien deutlich anders aus. Und dadurch, durch diesen Pain, der dort vorliegt, wird es allerdings eben auch zu einem Treiber der Technologie. Wir haben hier ein gut ausgebautes öffentliches Beförderungssystem, Transportsystem, haben auch ein gutes, letztlich, Autobahnsystem. Also wir stehen sozusagen noch nicht lange genug im Stau, als dass ein autonomes Fahrzeug generalisierend so viele Vorteile bezüglich der Verfügbarkeit von Zeit mitbringen würde in Relation zu dem, und das darf man auch nicht vergessen, ja, Autofahren kann ja auch Fahrspaß mit bedeuten. Und ich bin jetzt kein Freund davon zu sagen, generalisierend, das sollte man jemand wegnehmen. Das ist sozusagen der eine Teil. Entscheidungshoheit in der Tat beim Menschen lassen. Wir müssen überzeugen, wir müssen Lösungen anbieten, die lokal, regional, national eben auch sinnvoll sind und einen Mehrwert letztlich bieten. Und da ist, ich sagte es schon, der Diskurs dann auch immer wieder zwischen Wissenschaft und Gesellschaft auch notwendig. Ich habe das Gefühl, das tun wir noch zu wenig. Also wir diskutieren ganz viel wissenschaftlich, wir haben unglaublich viele Kongresse weltweit, aber wir müssen diese Themen dann auch immer wieder übersetzen und schauen, wie können wir die einzelnen Dinge, die in der Gesellschaft wehtun, auch wieder aufgreifen und in neue technologische Lösungen überset-

zen. Das ist das eine. Das zweite, was Sie auch noch angesprochen hatten, ist das Thema Fußwege. Und in der Tat sind Fußwege etwas ganz, ganz Wesentliches. Es gibt eine Reihe von sehr guten Studien, die zeigen, dass jeder dritte Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs allein durch die Fußwege, die er zurücklegt, um den Bus oder die Bahn zu erreichen, bereits die Bewegungsvorgaben der Weltgesundheitsorganisation erfüllt. Und wenn man diese Bewegungsvorgaben erfüllt, dann hat man einen unglaublich großen Präventionseffekt für die Herz-Kreislauf-Gesundheit. Was das an Gesundheitskosten reduziert, ist unglaublich. Also das ist eine unglaublich große Zahl. Und neben den Kosten, die reduziert werden dadurch, ist es natürlich für den Einzelnen auch einfach ein Gewinn an Lebensqualität. Wenn ich gesund bleibe, ist es selbst erklärend, dass es dann besser ist, als wenn ich krank bin.

speaker_SPEAKER_0

Und wir hatten eben auch schon mal kurz angeschnitten, dass technischer Wandel manchmal im Moment, zumindest finde ich, einen Elektromotor statt eines Dieselmotors reinzusetzen, ist halt nicht wirklich Wandel, sondern das Gefäß bleibt dasselbe, die Bewegungsart bleibt dieselbe. Wir haben immer noch 45 Minuten am Tag nur Nutzung von 1,2 Personen. Das sind ja diese bekannten Zahlen. Und das plus, dass natürlich das Manuelle immer noch da bleibt, will heißen, wenn wir uns in der Stadt bewegen mit einem elektrisch betriebenen Fahrzeug, sind da auch noch andere Emissionen vorhanden. Also wie gucken Sie auf solche Themen, wo sehen Sie da Möglichkeiten? Weil ich habe immer noch so die Frage, wenn wir jetzt schon an der Stelle sind, wo jemand ein anderes Auto sich anschafft, wo würden Sie da Momente sehen, wo man

sagen kann, da kann aber auch wirklich Wandel passieren, in dem ein bisschen mehr passiert, als nur ein Elektroauto anzuschaffen?

speaker_SPEAKER_04

Genau, also wir haben ja unterschiedliche technologische Entwicklungen, die zum Teil allerdings auch gegenläufig sind. Beispiel autonomes Fahren oder elektrisches Fahren, zum Teil kombiniert, aber nicht zwangsläufig miteinander kombiniert. Bei elektrischen Fahrzeugen haben wir erst mal keine direkte Emission. Das ist das eine. Aber wir haben, oder keine Emission, die aus dem Auspuff hinten rauskommt, weil das Fahrzeug keinen Auspuff hat. Aber wir haben immer noch Emissionen, eben beispielsweise durch den Reifenabrieb. Und dann sind kleine, ganz, ganz kleine Plastikpartikel. Mikro- oder Nanoplastik, die dann entstehen und im Hinblick auf die Feinstaubbelastung oder auch Belastung von Gewässern, Umweltbelastung, Gesundheitsbelastung sind diese Substanzen durchaus beachtlich schädigend. Und auch das elektrisch betriebene Fahrzeug fährt immer noch auf Reifen, hat zum Teil sogar ein deutlich höheres Gewicht. Mit einem höheren Gewicht haben wir einen höheren Reifenabrieb. Also das müssen wir auf jeden Fall mit auf dem Schirm haben. Das ist nicht die alleinige Lösung, den Verbrennungsmotor abzuschaffen und den Reifenabrieb außen vor zu lassen. Das ist das eine, was wir uns eben anschauen müssen. Es gibt Hinweise darauf, dass ein vernetztes Fahren, wenn Fahrzeuge miteinander kommunizieren, wenn wir autonome Prozesse, hochautomatisierte Prozesse in das Fahrzeug mit integrieren, dass es in der Tat eben auch den Reifenabrieb reduzieren kann, weil wir weichere Fahrzyklen haben, weil wir Dinge besser vorhersehen können, als wenn wir manuell fahren. Also deshalb hat hochautomatisiertes oder autonomes Fahren auch einen gewissen Vorteil für

Umwelt- oder Gesundheitseffekte. Aber wiederum auch auf der anderen Seite ist es eben so, wenn wir hochautomatisierte autonome Fahrzeuge im Stadtbetrieb uns anschauen, ganz, ganz viele Testfelder oder viele Tests finden in der Tat in den USA statt. Da ist die Rechenleistung, die notwendig ist, um Verkehrsschilder zu erfassen, um Umgebungsfahrzeuge zu klassifizieren etc. Also diese Processing Load, diese Last, die notwendig ist, die ist unglaublich groß und die erzeugt einen riesengroßen Energieaufwand. Und das dürfen wir eben auch nicht außen vor lassen. Das heißt, solche Fahrzeuge, dabei ist die Reichweite, wenn sie rein elektrisch betrieben werden, erheblich reduziert, weil so viel Energie für die Computer letztlich drauf geht, die die Fahrzeuge dann steuert. Und dafür brauchen wir eine Reihe von paralleler Entwicklungen. Also wir müssen uns darüber Gedanken machen, wie können wir die Verarbeitung von diesen Informationen direkt in den jeweils involvierten Chips, wie können wir die grüner gestalten, dass die Prozessorlast geringer wird. Wie können wir insgesamt Regelwerke von vornherein in das Fahrzeug mit reinbringen, dass sie mit implementiert sind und nicht erst durch Bildverarbeitung dann Prozessorlast benötigen etc. Also es sind viele Dinge, die ineinander greifen. Es sind keine einzelnen disjunkten Entwicklungslinien, sondern viele Dinge, die sich behindern oder auch fördern, letztlich ein komplexes System.

speaker_SPEAKER_04

Und wir hatten auch das Thema Barrierefreiheit angesprochen, weil zum Beispiel On-Demand-Ridepooling kann ja bedeuten, dass nicht mehr Aufzüge gebaut werden und aufwendig Haltestellen für Menschen mit Einschränkungen, sondern dass einfach ein Fahrzeug kommt, momentan auch mit Fahrer, was den Ansprü-

chen genügt. Also zum Beispiel mit einer Rampe oder mit ähnlichen Dingen. Also wie gehen Sie auch mit dem Thema um, wie verbessern wir wirklich die Mobilisierung von Menschen, die heute zum Beispiel aufs Auto oder andere angewiesen sind, die wirklich so mobil zu machen, dass sie wieder autark werden in ihrer Wahlfreiheit?

speaker_SPEAKER_04

Dabei gilt es letztlich, die komplette Mobilitätskette sich anzuschauen. Und mir hilft es nur bedingt, wenn ich einen barrierefreien Einstieg in den Bus oder in das Fahrzeug oder wie auch immer quasi habe, wenn der Weg zur Bushaltestelle mit Barrieren unterlegt ist und ich komme gar nicht zur Bushaltestelle hin. Das heißt letztlich, das schwächste Glied in der Kette oder dort, wo die größte Barriere ist, die führt dann letztlich zum Ausschluss. Und deshalb müssen wir sowohl im Fahrzeug, sowohl Anhaltstellen, aber auch quasi in dem kompletten Raum, in dem wir uns bewegen, mindestens mal im öffentlich-rechtlichen Raum, damit auseinandersetzen, wo sind denn Barrieren, was sind denn überhaupt Barrieren, die zu einem Ausschluss letztlich führen. Und da ist es aktuell noch so, dass wir in Deutschland eine bisher noch sehr löchrige Barrierekarte haben. Und daran sind wir im Moment gerade dran. Wir haben ein System entwickelt, ein Smartphone-basiertes, automatisiert in der Lage ist, Barrieren zu identifizieren und in eine Karte dann einzutragen. Aber damit das wirklich in der notwendigen Frequenz, in der Häufigkeit etc. passiert, brauchen wir an der Stelle eine unglaublich große Teilnehmeranzahl von Personen, die sagen, okay, ich bin dabei und melde derartige Barrieren. Und wir müssen uns auch damit auseinandersetzen, dass es nicht nur statische Barrieren gibt, sondern auch dynamische Barrieren. Also bei-

spielsweise eine Mülltonne, die auf dem Gehweg steht. Die steht gegebenenfalls nur montags da. Und Dienstag, Mittwoch, Donnerstag, Freitag etc. nicht. Das ist auch ein System, was wir mit berücksichtigen müssen. Es gibt weitere dynamische Barrieren, wie beispielsweise die Außentemperatur. Also durchaus kann ein Berg, eine Steigung, eine Treppe, die kann im Frühling einfach zurückzulegen sein und im Hochsommer, wenn wir 35 Grad dann in den Städten haben, kann das zu einer für ältere Personen zum Teil unüberwindbaren Barriere dann letztlich werden. Auch solche Dinge müssen wir uns anschauen. Wir müssen Barrieren neu verstehen, klassifizieren. Digitale Barrieren, wie kann ich mit einer App umgehen? Wie kann ich ein Fahrzeug ordern? Vertraue ich dieser App? Viele ältere Personen, die wir analysiert haben, bevorzugen nach wie vor einen analogen Busfahrplan. Die haben ein Büchlein oder gehen zur Bushaltestelle, um sich Informationen darüber zu verschaffen, wann fährt denn letztlich der Bus? Weil sie den digitalen Lösungen nicht in der Form vertrauen oder mit den digitalen Lösungen nicht umgehen können. Also wir müssen uns wirklich die gesamte Kette anschauen. Das ist eine Mammutaufgabe. Und da wird es mit Sicherheit auch keine ganz schnellen und einfachen Lösungen geben. Aber gleichzeitig hilft es nichts. Wir müssen diese Herausforderung annehmen.

speaker_SPEAKER_01

Ein perfektes Schlusswort, finde ich. Ich glaube, wir hätten noch eine Stunde, es ist jetzt schon 20 Minuten vorbei, reden können. Ich finde das total super, dass Sie sich so 360 Grad mit den Dingen beschäftigen. Vielleicht komme ich noch mal nächstes Jahr auf Sie zu, dass wir eine eigene Folge noch mal machen. Weil ich glaube, Sie bringen sehr viel unterschiedliche Blickwinkel zusammen. Ich

danke Ihnen für das Gespräch und wünsche Ihnen noch einen schönen Tag.

speaker_SPEAKER_04

Danke Ihnen ebenso.

speaker_SPEAKER_01

Damit kommen wir auch schon zum nächsten konkreten Gast, möchte ich fast sagen. Weil natürlich ist es immer spannend, bei so einem Haus wie dem Holm mal auch reinzugucken, was eigentlich hier vor Ort... Ich habe schon gesehen, rechts unten sitzen Sie. Viele Fahrzeuge waren zu sehen, von außen zumindest. Das macht schon, glaube ich, so ein bisschen deutlich, in welchem Feld Sie sich da bewegen. Aber vielleicht stellen Sie sich erst mal als Person vor. Wie sind Sie überhaupt in diese Mobilität gelangt und was hat Sie zum Holm gebracht?

speaker_SPEAKER_05

Sehr gerne. Michael Lindhof, Geschäftsführer und Gründer von Mobile. Die Fahrzeuge, die Sie unten gesehen haben, sind alle elektrisch betrieben. Und da kommen wir dann auch zu dem Thema, was wir betreiben. Wie bin ich dazu gekommen und wie sind wir zum Holm gekommen? Das hat tatsächlich mit meiner beruflichen Karriere vor dieser Zeit zu tun. Die fand nämlich auf der anderen Seite der Autobahn, auf dem Flughafen statt. Ich war Direktor eines Abfertigungsbetriebes, war also zuständig für alle logistischen Themen rund um die Abfertigung von Passagieren und Flugzeugen und habe im Laufe der Zeit erkannt, es gibt eine gewisse Notwendigkeit, Fuhrparknutzungen sinnvoller zu gestalten. Wenn wir mal das Beispiel Flughafen nehmen, die Flugzeuge wollen minüt-

lich pünktlich bedient werden. Da gibt es keine Toleranz. Aber wenn Sie dann Ihre zwei Spitzenstunden am Tag verrichtet haben, steht ganz viel Flotte ungenutzt herum. Und andere Unternehmen haben zu anderen Zeiten ihre Spitzen. Und da kam das Thema auf, warum teilt man sich nicht bestimmte Teile des Fuhrparks mit anderen Unternehmen, die zu anderen Zeiten die Autos brauchen. Klassisch das, was Sharing ist. Und jetzt ahnen Sie die Überleitung. Das ist die Uhrstunde, in der die Idee der mobileeee geboren wurde. Wir haben auch erkannt, dass zum Beispiel in einem Flughafen, wo man überwiegend sehr kurze Strecken fährt, von einem halben Kilometer bis hin zu vielleicht fünf Kilometer, wenn es die andere Seite ist, auch der Einsatz von Elektrofahrzeugen, die ja vor fünf Jahren auch noch deutlich kleinere Gesamtreichweiten hatten, sehr sinnvoll ist. So ist 2015 die Idee entstanden, ein elektrisches Carsharing im Flughafenbereich für die Betriebe des Flughafens zu etablieren. Wir haben von der Fraport die Konzession dafür bekommen, also die Zulassung, das ausführen zu dürfen, betriebsübergreifend und damit die mobileeee gegründet. Da lag es nah, einen flughafennahen Standort dafür zu beziehen als Sitz des Unternehmens. Das Holm war ganz neu und wir waren einer der ersten Mieter und Startups, die hier eingezogen sind, weil wir von hier aus natürlich sehr kundennah das Feld Flughafen bedienen konnten.

speaker_SPEAKER_01

Damit machen Sie ja relativ viele Dinge neu. Also zum einen Carsharing kennt man ja bisher in einer Kundenbeziehung an Privatpersonen vor allen Dingen. Carsharing war nicht von Anfang an immer elektrisch. Mittlerweile gibt es da Angebote. Und wahrscheinlich brauchen Sie aber auch andere Fahrzeuge als ein nor-

maler Carsharing-Anbieter, der sich an Privatpersonen richtet. Können Sie vielleicht mal anfangen zu schildern, was ist denn in dem Fuhrpark drin? Also welche Fahrzeuge muss ich mir da vorstellen?

speaker_SPEAKER_05

Also im Kern sind es tatsächlich die PKWs, die Sie auch im öffentlichen Carsharing, vom öffentlichen Carsharing her kennen, auch von allen anderen Anbietern. Aber grundsätzlich gilt, jedes Fahrzeug, das kommunizieren kann, Internet der Dinge ist hier das Stichwort, lässt sich sharingfähig machen. Sie brauchen eine Steuereinheit, Sie brauchen im Prinzip eine Zugangskontrolle und Sie brauchen die Lösung für die Schlüsselthematik, wie kommt der Kunde an den Schlüssel, um das entsprechende Fahrzeug zu bedienen. Und was Sie hier im Showroom bei uns im Holm sehen, sind halt auch Fahrzeuge für die Nutzung in Innenräumen, Speditionshallen, Terminals, Einkaufszentren, die man auch sharingfähig machen kann. Das ist zum Beispiel für Sicherheitsdienste oder Hilfsdienste, aber auch Logistiker von Interesse, die punktuell auf solche Fahrzeuge zugreifen müssen, um die letzte Meile zu überbrücken. Also vom Speditionslandeplatz hin zum Geschäft, zum Laden, zum Kunden, der bedient werden will. Und das ist im Kern auch die These, die wir mit unserem öffentlichen Carsharing-Modell verfolgen. Es geht um die kurzzeitige Nahmobilität. Ich will es nicht auf die letzte Meile beschränken, das dürfen auch mal 10 Meilen sein oder Kilometer, aber grundsätzlich geht es um die Bedarfe, die ganz häufig zu den Zweit- und Drittwagen in den Haushalten führen, die dann eigentlich überflüssig werden.

speaker_SPEAKER_01

Und wenn wir jetzt einmal auf den Ursprungsbereich, also auf Frankfurt war ja das Stichwort, schauen. Da war ja immer in der öffentlichen Debatte bei den privaten Pkw Reichweitenangst. Ist es zuverlässig? Also wie haben, weil sie auch schon ein bisschen länger das vorantreiben, also nicht jetzt im Halbjahr, glaube ich, 2019 ist es einfach gelernt, dass es Elektromobilität gibt. Das ist aber noch nicht so neu. Das ist neu so. Will heißen, vorher waren viele Vorbehalte, auch gegen Elektromobilität. Wie haben Sie Ihre Kunden da wahrgenommen? Mussten Sie die ein bisschen überreden, auch in dieser Richtung zu schauen? Oder waren die Türen auch eigentlich offen, dass man neu zu denken, wie man Mobilität da aufstellen kann?

speaker_SPEAKER_05

Also es hat alles was mit dem eigenen Erfahren zu tun, mit dem eigenen Lernen, um seine üblichen Gewohnheiten dann in Frage zu stellen, eine Antwort darauf zu bekommen, macht es Sinn, da was zu ändern. Und das gilt und gilt bis heute für jeden Kunden, für jeden Neukunden, den wir ansprechen. So auch für die Kunden, die wir anfänglich im Flughafen akquiriert haben. Die kamen natürlich auch beruflich aus meinem alten Netzwerk. Da ging es schlichtweg um, probiert es doch mal aus. Und siehe da, mit den damaligen Autos, die vielleicht gerade mal 100 Kilometer Gesamtreichweite hatten, hat es bei keinem der Kunden im Probieren ein Problem gegeben. Weil wenn ein Auto am Tag 40 oder 50 Kilometer innerhalb eines Flughafens fährt, dann ist es schon viel gelaufen. Und dann hat jeder gesagt, das Laden über Nacht ist ja eigentlich völlig unproblematisch für uns und lässt sich realisieren, dass man vorher so nie im Fokus hat, was mit dem eigenen praktischen Erfahren zu tun. Gleichwohl, wir hatten auch ein Sicherheitsunternehmen als

Kunden, die fahren Patrouille und zwar rund um die Uhr. Und die haben natürlich ganz andere Reichweiten. Die brauchen im Prinzip zwei Autos. Ein Auto, das eine Stunde die Runde fährt, dann lädt. Das war die Zeit, wo der Mitarbeiter seine Protokolle und Dokumentation ausführt und der zweite Mitarbeiter mit einem zweiten Auto dasselbe macht. Also auch das lässt sich lösen. Es hat was mit der Einstellung zu diesem Thema zu tun. Und das geht im Kern auch in der Öffentlichkeit gilt das genauso. Wir alle, und da beziehe ich mich selber mit meinen alten Gewohnheiten noch ein, hatten ja so dieses Gefühl, mein Auto ist mein Ding für alles. Ob ich damit jetzt in den Urlaub in die Toskana fahren will oder meinen 50 Kilometer Dienstweg zurücklege, Arbeitsweg zurücklege, ist es immer ein und dasselbe. Es ist mein erweitertes Wohnzimmer. Und wir sind ja alle an dem Punkt auch aufgefordert, Mobilität neu zu denken. Die Straßen werden immer voller, ohne dass der Straßenraum vergrößert wird. Dass es so nicht weitergeht, erleben wir alle. Und da macht es dann eben Sinn, auch darüber nachzudenken, wie organisiere ich eigentlich meine Mobilität so, dass sämtliche Freiheitsgrade ideal erhalten bleiben oder gar verbessert werden, aber eben auch den Themen der Nachhaltigkeit und der Mobilitätswende Genüge getan werden, ohne dass es mich nennenswert mehr kostet.

speaker_SPEAKER_01

Und wenn wir uns jetzt einfach vorstellen, wo findet mobileeee denn jetzt statt? Und wie kann ich Kunde werden, beziehungsweise, oder auch einfach mal ausprobieren, ob das für mich eine Lösung sein kann, auch für meinen Fuhrpark? Also wo sind die Anknüpfungspunkte momentan mit mobileeee zusammenzuarbeiten?

speaker_SPEAKER_05

Also zum einen, wenn wir jetzt mal die Gewerbetreibenden ansprechen, wir sind im unternehmerischen Bereich, im betrieblichen Carsharing tätig, dort, wo Unternehmen mit Elektrofahrzeugen Dienstwege tagsüber zurücklegen und sagen, abends, nachts, an Wochenenden sollen meine Beschäftigten das mal für sich ausprobieren und günstig nutzen können, in Form eines privaten Carsharings. Auch datenschutzrechtlich sauber getrennt. Das ist ein starkes Wachstumsfeld. Das heißt, wir finden statt in Betrieben, die die sogenannte Co-sharing Modell dienstliche und private Nutzung darstellen würden. Wir finden neuerdings statt in Hotels und auf Campingplätzen, wo Gästen für die Dauer ihres Aufenthalts ein nachhaltiges Mobilitätsangebot angeboten wird. Auch zum Ausprobieren. Ganz klar ist Neugier ein Treiber. Aber natürlich ist es auch dem Zug zur mehr Nachhaltigkeit ein Aushängeschild. Sie finden mittlerweile auf den Buchungsplattformen für Hotels ausgewiesen, ob es Lademöglichkeiten in der Garage gibt. Und Menschen buchen das. Die, die ein Elektroauto haben, suchen sich lieber ein Hotel, wo sie laden können, als eines, wo sie noch das Thema Laden lösen müssen.

speaker_SPEAKER_01

Was früher das WLAN war, ist heute die...

speaker_SPEAKER_05

Jawoll, genau. Sehr gutes Beispiel. Aber, und das ist natürlich das dritte Feld, wir finden auch statt im öffentlichen Raum, als freizugängliches öffentliches Carsharing. Und da ist unsere Besonderheit und die Nische, wir machen es nicht in den großen Metropol-

zentren, sondern ab Stadträndern und dann ab in den ländlichen Raum. Dort, wo Mobilität wirklich auch einen wesentlichen Beitrag zur Daseinsvorsorge liefert. Und Sie wissen das, es gibt genug kleine Orte, wo es nicht mal ein Taxiunternehmen gibt, geschweige denn ein Autovermieter oder ein Carsharing. Und genau da erschließen wir jetzt die Märkte. Natürlich müssen wir da auch Ladefrastruktur vorfinden, damit die Autos geladen werden können. Über Nacht immer ideal. Aber das ist unsere Marktnische, in der wir jetzt vorpreschen. Hier im Rhein-Main-Gebiet, ob das im Main-Taunus-Kreis, im Main-Kinzig-Kreis ist, finden Sie uns schon. Hier in Mörfelden-Walldorf, Friedrichsdorf, um die Ecke. Überall dort gibt es mobileeee schon als öffentliches Carsharing. Sie können sich durch das Herunterladen der App komplett digital anmelden und sofort die Autos auch nutzen.

speaker_SPEAKER_01

Heißt also, wenn Sie jetzt so ein bisschen in die nächste Zukunft gucken, welche Projekte haben Sie da vor als mobileeee? Also kann auch eine Kommune an Sie herantreten, die jetzt sagt, das wäre genau eine Lösung vielleicht für uns? Weil tatsächlich gehen ja gerade jetzt auch im ländlichen Raum die Kommunen auch in diese Richtung, weil momentan einfach im urbanen Raum alles stattfindet und dann relativ schnell auch nichts. Manchmal ist der urbane Raum aber auch schon an bestimmten S-Bahn-Linien zu Ende. Also auch in der Stadt ist ja manchmal so eine Lücke. Wie kann man mit Ihnen da zusammenarbeiten? Also wie muss man sich das vorstellen? Wie laufen die Projekte an?

speaker_SPEAKER_05

Na klar, sind wir sehr offen. Man kann uns da ansprechen, da sind wir wirklich auch schnell handlungsbereit und handlungsfähig. Grundsätzlich sind wir angewiesen auf Parkraum und Ladeinfrastruktur. Wenn das Thema lösbar ist, weil unser Angebot findet stationsbasiert und nicht Free Floating statt, das heißt, Sie können nicht das Auto beliebig von einem Punkt zu einem beliebigen anderen Punkt führen, dann würde es irgendwo eine Häufung geben, irgendwo einen Mangel geben und so können wir keine flächendeckende Versorgung darstellen. Also kurzum, da sind wir sehr offen. Wir selber haben strategisch vor, zusammen mit großen Wirtschaftsunternehmen das Mobilitätsthema, nachhaltige Mobilitätsthema stark in die Fläche zu bringen. Also hier im Rhein-Main-Gebiet, in der erweiterten Metropolregion eine hohe Präsenz über die nächsten zwei Jahre aufzubauen. Also mit dem Idealziel, in jedem Ort gibt es mobileeee, auch damit die Carsharing-Nutzung, die hat was mit Sichtbarkeit, mit Kenntnis der Menschen über das vorhandene Angebot zu tun, dann entsprechend trägt. Wirtschaftsunternehmen deshalb, weil die haben eigenen Bedarf hinsichtlich der Nachhaltigkeit, die haben aber auch Bedarf für ihre Mitarbeiter-Mobilität und können da Mehrwerte schaffen. Und ich darf offen zugeben, dass der Handlungsdruck aus der Klimadebatte sowohl bei Kommunen groß ist, wie aber auch die gesellschaftliche Relevanz für das Thema eine deutlich andere jetzt ist. Und das ist uns sehr positiv unseren und ähnlichen Modellen zugewandt. Und vielleicht, wenn wir jetzt immer vom Carsharing reden, eigentlich machen wir Mobilitätssharing. Wir hatten eingangs über die verschiedenen Fahrzeuge gesprochen. Auch das Pedelec, das E-Bike-Sharing gehört dazu. Das heißt, wir stellen nicht nur Mobilität auf vier Rädern, sondern auch auf zwei Rädern bereit. Wir wollen sogenannte Mobilitätspunkte schaffen. Also stellen Sie sich den

S-Bahnhof vor, an dem Sie mal das Fahrrad oder das E-Auto leihen können, um dann an den Ortsrand zu fahren oder hier einen Ausflug von da aus zu machen. Und solche Stationen auch immer gleich erkannt werden können, weil sie einfach einheitlich ausgestaltet sind.

speaker_SPEAKER_01

Ich danke Ihnen für diesen Eindruck. Und ich finde es tatsächlich super, dass Sie sich um den ländlichen Raum kümmern. Weil das fällt bei den klassischen Autokonzernen, die hinter manchen Car-sharing stehen, natürlich ein bisschen runter, weil es auch immer wirtschaftlich sofort sein muss. Und einige ziehen sich ja auch aus bestimmten Geschäftsgebieten gerade zurück. Und natürlich ist im ländlichen Raum ein hoher Druck da, solche Angebote zu schaffen. Also vielen Dank für das Gespräch und vor allen Dingen für den Schwerpunkt, den Sie da mit gewählt haben. Dankeschön.

speaker_SPEAKER_05

Sehr gerne. Vielen Dank.

speaker_SPEAKER_01 (65:11)

Ja, damit kommen wir zu einem weiteren Menschen, der hier bei Holm ein Zuhause gefunden hat. Und ich finde es ganz passend zum Vorredner. Wir haben viel über den ländlichen Raum gesprochen und dass da ja eigentlich die Lösungen fehlen, dass viel in der Stadt stattfindet und dass eigentlich vergessen wird, dass viele Wege ja auch gar nicht nur unbedingt Pendelwege sind, sondern vielleicht auch mal in der Freizeit stattfinden. Ich würde dich bitten, dass du dich einmal kurz vorstellst und kurz sagst, was Driverhood eigentlich so macht.

speaker_SPEAKER_06

Ja, das mache ich gern. Wie du schon schön gesagt hast, ich habe mein Zuhause in Holm gefunden, momentan ein noch sehr einsames Zuhause, weil ich da alleine sitze. Mein Name ist Marc-Oliver Diewisch, ich bin diplomierter Informatiker, komme eigentlich aus dem Projektmanagement der App-Entwicklung und bin seit April bei einer Firma namens Driverhood. Und wir entwickeln ein System, inklusive einer App, zum privaten Ridesharing. Sprich, wir wollen die Leute dazu animieren, das Potenzial ihrer eigenen Autos sinnvoll zu nutzen, anstatt immer nur, wie der Durchschnitt sagt, 1,1 Personen im Auto zu transportieren. Wir haben circa 45 Millionen zugelassene Autos in Deutschland. Das heißt, es kann jeder Bürger in einem Auto mitgenommen werden, sogar mehrfach. Und unser Ziel ist das einfach in Verbindung mit den gegebenen anderen Möglichkeiten wie ÖPNV, wie andere Mobilitätsdienstleister, auszuschöpfen, um letztendlich Parkplätze zu sparen, Fahrtstress zu sparen, Verkehr zu reduzieren und natürlich auch die Umwelt zu entlasten. Ich habe mal spaßeshalber ausgerechnet, zwei Personen, die zehn Kilometer zusammen in einem Auto fahren, sparen kilogrammmäßig CO₂ in der Größenordnung einer Wassermelone.

speaker_SPEAKER_01

Wow. Und wie geht ihr da genau vor? Also, welche Verkehre habt ihr da im Blick? Und an wen, also ihr braucht ja Multiplikatoren, um diese Idee nach vorne zu bringen. An wen wendet ihr euch da?

speaker_SPEAKER_06

Also, wir sind gestartet mit dieser Grundidee des Ride-Sharings und haben uns dann überlegt, okay, wir sind ja nicht neu auf dem Gebiet, wir sind ja nicht die Ersten, die diese Idee haben. Also, wo ist die Krux an der Geschichte? Und die Krux an der Geschichte ist, der Deutsche sieht sein Auto nach wie vor als Schutzraum und Heiligtum an. Der Deutsche öffnet die Autotür nicht so ohne weiteres. Und Forschungen auch über verschiedene Forschungseinrichtungen, die wir begleitet haben, haben ergeben, dass ein gemeinsames Interesse ein sehr starker Treiber ist, zu animieren, fremde Leute im Auto mitzunehmen. Komischerweise steigt jeder zu einem wildfremden Fahrer ins Auto, nämlich Taxi, das stört keinen, aber zu einem Zivilmensch ins Auto zu steigen oder jemanden einzuladen, ist noch so ein bisschen so ein Tabugebiet. Und dann haben wir uns also überlegt, okay, wie können wir das angehen, dass wir Interessensgleichheit schaffen und haben gesagt, wir drehen die Geschichte mal um. Wir treten nicht an die User an sich heran, sondern wir treten als erstes mal an Eventveranstalter heran. Weil alle Eventveranstalter haben zwei Probleme gemeinsam. Sie haben zu wenig Parkplätze und sie haben ein schlechtes Umweltimage. Ob sie jetzt das Umweltimage so wahnsinnig kratzt, kann man nicht sehen, sollte es, ist nicht gesagt. Was sie auf jeden Fall kratzt, ist das Parkplatzproblem. Denn zu wenig Parkplätze bedeutet unzufriedene Zuschauer oder Besucher oder gegebenenfalls sogar weniger Besucher. Also haben wir gesagt, okay, wir suchen uns als Kooperationspartner Eventveranstalter, beispielhaft genannt sei in dem Fall das Rheingau Musikfestival, mit dem wir kooperieren, oder die Frankfurter Eishockey Löwen. Und lassen die unser System bzw. unsere App als ihren Mitfahrerservice für ihre Fans Besucher propagieren. Über den Weg machen wir dann letztendlich auch unser Marketing, sogenanntes Inbound-Marketing.

ting. Und wir haben über den Weg herausgefunden, dass da plötzlich die Bereitschaft der Menschen, auch Fremde mitzunehmen, im Auto sprunghaft ansteigt. Aus dem einfachen Grund, weil es vielen einfach mehr Spaß macht, sich auf der Fahrt hin zum Beispiel schon über das letzte Spiel unterhalten zu können. Oder ich habe endlich jemanden bei mir im Auto sitzen, der interessiert sich auch für klassische Musik. Ja, meine Frau, die hört nur Hip-Hop. Ich aber interessiere mich für klassische Musik, mit der kann ich mich darüber nicht unterhalten. Plötzlich habe ich Leute bei mir, die mir das Event schon quasi loslegen lassen, wenn wir losfahren. Plus Annehmlichkeiten wie einen Unkostenbeitrag zur Fahrt, die ich erhalte. Plus mögliche Incentivierungen wie garantierte Parkplätze für Leute, die tatsächlich nachweislich zusammengefahren sind. Kleine Gastgeschenke, Fanartikel und so weiter und so fort. Das war der Weg, über den wir gestartet sind. Und haben da relativ schnell eine relativ hohe Resonanz bekommen, dass das also funktioniert. Das ging sogar so weit, dass Leute explizit bei uns angefragt haben, ob sie denn das Geld, was sie dort bekommen, nicht spenden könnten oder ganz weglassen können, weil es interessiert sie gar nicht. Sie interessiert nur die Gemeinschaft, die Gesellschaft. Und das war der Ansatzpunkt und der Einstiegspunkt von Driverhood in die sogenannte Event, in den Event Case, wie wir es nennen, Event Case. Hinzu gesagt sei noch, dass wir allerdings nicht, im Gegensatz zu Uber, bieten wir keine Verdienstmöglichkeit für den Fahrer, sondern der Fahrer trägt seinen Betriebskostenanteil selber. Um es ganz einfach auszudrücken, wir berechnen 30 Cent pro gefahrenen Kilometer. Und die zusammengekommene Summe wird auf alle Fahrzeuginsassen umgelegt, also auch auf den Fahrer. Das heißt, es macht keinen Sinn für jemanden, sich bei unserem System anzumelden und zu sagen, da kann

ich Geld mit verdienen, das funktioniert nicht. Dürfen wir auch nicht, weil dann kommen wir in Konflikte mit Personenbeförderungsgesetzen. Das ist genau das, was wir nicht wollen. Der zweite Ansatzpunkt, auf den wir gekommen sind, über die Learnings bei dem Event Case, ist, wir haben ja ein noch viel höheres Potenzial, wenn wir uns mal die Pendlerlandschaft in Deutschland betrachten. Wir reden hier von 70 bis 80 Millionen Eventbesuchern im Jahr in Deutschland. Bei den Pendlern reden wir von 900 Millionen Pendlerbewegungen in Deutschland. Wir sitzen hier in der Pendler-Hochburg, schlechthin Frankfurt, ungefähr 380.000 Pendler jeden Tag rein, 180.000 Pendler raus. Ganz spezifisch hier an dem Ort, wo wir sitzen, im Holm, Frankfurter Flughafen, die Fraport AG, mit geschätzten 23.000 Mitarbeitern, sogenanntes Airport City mit rund 79 bis 80.000 Mitarbeitern. Es gibt kein größeres Event als den Arbeitgeber im Endeffekt. Da haben wir uns umgesehen und festgestellt, es gibt aber offensichtlich aktuell noch keine etablierte Lösung für Pendler. Dann war die Idee zu sagen, wir dehnen unser System, wir erweitern unsere Idee und dehnen das in Zukunft auf Pendler aus. Das heißt, wir werden diese App jetzt weiterentwickeln. Es wird dann mehr oder weniger eine 2-in-1-App werden, die einem zu Beginn die Möglichkeit gibt, zu wählen, geht es mir um Events, um Veranstaltungen oder geht es mir um den Berufsweg. Und dann kann ich mir in Zukunft in der App eine Fahrgemeinschaft automatisiert kreieren lassen aus Gleichinteressierten zum gleichen Arbeitsort, um eben zu vermeiden, dass ich auch da wieder morgens alleine in mein Auto steige, das Auto im Parkhaus abstelle, das ich unter Umständen noch teuer bezahlen muss. Das steht acht Stunden allein und ungenutzt da rum und meine Frau zu Hause braucht ein zweites Auto, weil die muss mittags die Kinder aus der Schule abholen und muss mit denen zum

Arzt oder sonst wie. Das macht ja keinen Sinn. Das sind die zwei Ansatzpunkte, auf die wir hinaus wollen und der Einbeziehung aller weiteren modernen Mobilitätslösungen, die es gibt.

speaker_SPEAKER_01

Heißt das denn, einfach mal laienhaft gesprochen, ich finde in irgendwelchen Stores eine Driverhood-App und kann das für alle Anwendungszwecke auch nutzen oder arbeitet ihr jeweils mit den Zielen zusammen und die branden eine App für ihren Eventverkehr?

speaker_SPEAKER_06

Bisher ist es tatsächlich so, und das ist im Grunde genommen auch unser großes Ziel, es ist eine allgemein zugängliche App im App Store, Android und iOS. Und für die Events ist es auf jeden Fall so, dass das frei zugänglich für jeden ist. Bei den Arbeitgebern wird es aus bestimmten Gründen beides geben können. Das komplett Offene, wo jeder einfach auch von einem anderen Arbeitgeber, ich meine, nehmen wir Fraport, da sind so viele Firmen daran beteiligt, warum soll ich nicht mit einem von der Nachbarfirma zusammenfahren, wenn ich bei meiner eigenen Firma keinen finde? Jetzt ist es so, dass man aber auch die Möglichkeit bei den Firmen in Betracht ziehen kann, sogenannte Inzentivierungen einzuführen. Das heißt also zum Beispiel, nehmen wir den Fraport wieder, ich kann anbieten den Mitarbeitern, die nachweislich über Driverhood eine Fahrgemeinschaft gebildet haben, der Fahrer kriegt einen garantierten Parkplatz, der ihm nichts kostet. So, jetzt muss ich das ja aber irgendwie nachvollziehen können, denn ich will ja nicht, dass jemand von einer anderen Firma sich auf dieses System einklingt und dann kostenlosen Parkplatz kriegt, obwohl er da gar nicht ar-

beitet. Das heißt also, da werden wir dann auf Wunsch der potenziellen Kunden, und ich kann so viel sagen, wir haben gerade Fraport als Vertragspartner gewonnen, wir werden also im kommenden Jahr mit Fraport einen Piloten diesbezüglich starten, wird es auch die Möglichkeit geben, sogenannte Mitarbeiter- oder Regionalcodes zu verwenden, worüber dann die Mitarbeiter sich eben einbuchen können, um eben genau auch eine begrenzte Anzahl von Leuten dort verwalten zu können. Aber das große Ziel letztendlich ist, eine große Community zusammenzubringen, weil je größer die Community, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit eines Treffers, wenn ich jemanden suche, der mich irgendwo hinführt.

speaker_SPEAKER_01 (74:45)

Und wenn jetzt Leute das hören und Driver total interessant finden, weil sie genau das nämlich beobachten, was du ja auch beobachtest. Ich habe gestern so einen Zeitraffer gemacht hier und wollte so lange Zeitraffer machen, bis fünf Autos mit mehr als einer Person. Ich habe es abgebrochen, weil es halt nicht bisher ein abendfüllender Zeitraffer Spielfilm geworden ist. Nee, aber im Ernst, wenn da jetzt jemand ist, der zum Beispiel in einem großen Unternehmen sitzt und der will das einem Betriebsrat vorstellen oder der will einfach mal darauf aufmerksam machen. Also wie kann man euch ansprechen und wer kann beratend tätig werden? Oder gibt es auch Sachen, wo ihr sagt, das macht noch keinen Sinn? Also muss es eine bestimmte Größe haben?

speaker_SPEAKER_06

Ja, also es ist so, natürlich spielt Größe eine Rolle, weil, wie wir schon gesagt haben, je größer die Community und dann kann man

natürlich auch das runterbrechen auf den Arbeitgeber. Wenn wir jetzt sagen, wir gehen an ein Entwicklerbüro oder an ein Designstudio ran, das 20 Mitarbeiter hat, dann ist die Wahrscheinlichkeit aufgrund der Streuung, dass diese 20 Mitarbeiter irgendwie so beieinander auf dem Weg liegen, dass die sich gegenseitig abholen können, gering. Wir führen aktuell auch Gespräche mit WISAG über eine Niederlassung in Frankfurt. Da reden wir von 300 Mitarbeitern. Das ist schwierig. Also tendenziell ist es schon so, je größer, desto besser. Aber da wir Startups sind und da wir relativ flexibel im Augenblick sind, ist es ganz einfach. Ich bin immer zu erreichen, meine Kontaktdaten kann man über die Webseite und über Instagram und über Facebook in Erfahrung bringen. Ich bin noch nicht so weit oben, dass ich sage, ich telefoniere nicht mit den Leuten. Ich telefoniere sehr gern mit den Leuten, ich spreche sehr gern mit den Leuten. Ich bin immer froh über Interesse. Das heißt, hat jemand Interesse, melden, ich komme da hin. Genauso für Symposien, Diskussionen, äh, weiß nicht, Vorträge, Keynotes, wie auch immer, ich, äh, das ist meine Aufgabe und die mach ich gern. Ich bin sozusagen das Gesicht von Driver. Der Außenminister, genau. Und mir macht es einfach sehr viel Spaß, mit den Menschen darüber zu reden, weil die Resonanz immer sehr positiv ist. Und insofern, einfach bei mir melden, wir kriegen einen Termin hin, und dann bin ich da.

speaker_SPEAKER_01

Das ist ein tolles Schlusswort. Danke für den Einblick. Die Firma war Driverhood, ein Noch-Startup. Und ja, ich wünsch dir noch einen schönen Tag.

speaker_SPEAKER_06

Ja, danke, dir auch.