

She Drives Mobility 33 - Neuland21

speaker_SPEAKER_00 (0:16)

Hallo und herzlich willkommen an eine neue Ausgabe She Drives Mobility. Ich freue mich sehr, dass du reinschaltest. Dies ist die erste Ausgabe in Zeiten von Corona. Ich habe mein Archiv abgearbeitet und deswegen müsst ihr euch so ein bisschen an einen neuen Sound gewöhnen. Denn die Gäste, die ich jetzt interviewe, sitzen mir nicht mehr physisch gegenüber. Aufgrund von Corona halten wir uns natürlich an die Abstandsregel, sondern ich habe sie virtuell getroffen. Und das heißt, dass der Sound entsprechend etwas schlechter vielleicht wird, wobei die Inhalte natürlich weiterhin super bleiben. Und ich natürlich den Vorteil habe, Leute zu treffen, die ich vorher vielleicht nicht so getroffen hätte. Weil per Videocast ist das ganz anders möglich, Menschen zusammenzuführen, die ich wirklich interessant finde, die aber vorher vielleicht zu weit weg waren oder zu beschäftigt. Dabei möchte ich auch weiterhin darauf hinweisen, dass ich auf eure Unterstützung auch finanziell angewiesen bin. Ich habe einen Paypal-Me-Link eingerichtet, Katja Diehl in einem Wort zusammengeschrieben nach dem Slash. Da könnt ihr mir Beiträge nach Wahl zukommen lassen. Es gibt von mir auch eine SheDrivesMobility-Seite bei Steady. Da beginnen die Abos mit 5 Euro im Monat. Nochmal der Hinweis, weil das irgendwie ja für manche immer noch eine Hemmschwelle ist, mich da zu unterstützen. Ich versteuere diese 5 Euro auch noch. Also die Ausgabe von euch bedeutet natürlich nicht, dass 5 Euro bei mir ankommen. Das wurde nämlich auch schon wieder angemakelt. Ehrlich gesagt finde ich es ein bisschen schade, dass wir über so was überhaupt diskutieren müssen. Mein erster Steady Buddy hat

auch schon eine 20 Euro im Monat Mitgliedschaft abgeschlossen. Das freut mich sehr. Mit den Leuten treffe ich mich zum Beispiel zweimal im Jahr zum virtuellen oder vielleicht auch nach Corona echten Talk. Also wie gesagt, fühlt euch von mir einfach ermutigt, Arbeit, die euch etwas wert ist und euch schlauer macht und Mehrwert generiert, auf etwas zu geben. Und das meine ich nicht nur auf mich bezogen, sondern auf viele andere, die kostenlos Inhalte offerieren. Nun aber zur aktuellen Folge. Ich freue mich sehr, dass eines meiner Herzensthemen zu Wort kommt durch zwei tolle Gäste von Neuland21. Das ist ein Think and Do Tank aus Brandenburg. Und sie machen genau das, was ich immer proklamiere. Sie ändern ihre Welt, nämlich selbst in die Hand nehmenend. Sie werden selbst aktiv, um Mobilität, Energie und alle möglichen anderen Dinge auf dem Brandenburger Land neu zu gestalten. Hört mal rein, wenn ihr euch inspirieren lassen wollt, wie die beiden auf die Idee kamen, in Brandenburg so etwas voranzutreiben. Wie sie mit Door2Door einen Ridepooling-Dienst errichten wollen, um eine neue Art der Mobilität auch in Brandenburg zu ermöglichen. Und wie sie als totale Fans ihrer Heimat einfach etwas in die Hand nehmen, um Veränderungen in der Zukunft zu bewirken. Die beiden haben mich sehr beeindruckt. Eine sehr spannende Gründerin ist das, was mich natürlich immer freut, wenn Frauen auch Dinge vorantreiben. Und ein Herr aus Berlin zieht jetzt nach Brandenburg, weil dort die Dinge einfach anders zu bewegen sind als in der Hauptstadt. Mich hat diese Aufnahme sehr ermutigt und ich möchte es auf jeden Fall euch zugänglich machen, was ihr selber tun könnt, um auch im ländlichen Raum neue Mobilität zu denken. Nun aber viel Spaß mit She Drives Mobility und Neuland21.

So, sehr gut. Dann würde ich euch kurz bitten, dass ihr euch jeweils einmal vorstellt und dass Silvia vielleicht einmal auch auf Neuland21 eingeht. Ich würde sagen, der Herr fängt an.

speaker_SPEAKER_01 (3:38)

Der Herr fängt an. Das ist natürlich jetzt eine undankbare Aufgabe, weil Neuland 21 Silvias Baby ist. Aber so kann ich ja vielleicht anfangen. Ich bin Matthias Großdorf, seit einigen wenigen Monaten erst zuständig für den Bereich Neue Mobilität im ländlichen Raum bei Neuland 21, was ein wahnsinnig cooler Think and Do Tank ist. Also ein Think Tank, der sich nicht nur auf das Nachdenken über den ländlichen Raum beschränken will, sondern auch sagt, wir gehen jetzt in den Graben oder sind da schon. Wir sitzen in Brandenburg und machen uns die Hände schmutzig und sorgen dafür, Mobilitätsprojekte nicht nur in Gutachten zu erklären, sondern auch einfach anzuschieben. Und ich hatte das große Glück, dass dieser Verein, über den Silvia gleich erzählt, ganz, ganz viele Stellen ausschreiben konnte, dass ich mich mit meinem eigentlich politikwissenschaftlichen Hintergrund darauf bewerben konnte. Und jetzt diese coolen Sachen machen kann. Das bin ich. Alles weitere inhaltlich später. Nicht mehr ist der Verein. Der Verein ist das Ding.

speaker_SPEAKER_02 (4:40)

Okay, gut. Dann schließe ich mich mal an. Silvia Hennig, ich bin die Gründerin und jetzt die Geschäftsführerin von Neuland21. Und ja, also vielleicht kurz zu mir. Ich komme aus Brandenburg, bin da aufgewachsen, zur Schule gegangen, hab da studiert. Bin also so ein richtiges Landei und hab dann aber relativ schnell nach meinem lustigen geisteswissenschaftlichen Studium in die Politik ge-

wechselt und bin dann aus der Politik, aus der Praktischen nochmal studieren gegangen. Vor gar nicht allzu langer Zeit, ich glaube so vor drei, vier, fünf Jahren, bin ich nochmal nach Amerika gegangen. Hab da sehr praxisorientiert Public Policy studiert und das waren dann die Jahre 2015 bis 2017. Ich weiß nicht, ob sich noch alle erinnern, was 2015 bis 2017 in Amerika und auch im Rest der Welt so passiert ist. Es war eine ganze Menge. 2016 war so Brexit, Trump, 2017 der Aufstieg der AfD in Deutschland. Es war eine sehr, sehr spannende Zeit, um irgendwie an einer Public Policy School zu sein und das alles zu reflektieren. Und ich hatte damals einfach einen Fokus auf Innovationspolitik in meinem Studium und hab dann festgestellt, dass tatsächlich diese ganze Unruhe, die sich da auf der Welt entfaltet, vor allem im ländlichen Raum zu entstehen scheint und zwar überall. In allen möglichen Ländern, die man sich angeschaut hat, waren es Altersgrenzen, aber es waren eben auch Stadt-Land-Grenzen, die da wirklich nach Jahren der, also von Aussagen wie Stadt-Land-Grenzen spielen eigentlich keine Rolle mehr, es sind eher so soziale Gräben, die sich auftun, hat man wieder festgestellt, doch es spielt noch eine Rolle. Und was ich eben speziell im Bereich Innovationspolitik gesehen habe, ist, dass einfach fast alle Innovationen für den städtischen Raum gemacht werden und ganz viele der Menschen im ländlichen Raum sich aus genau dem Grund eben auch abgehängt fühlen. Und das war so ein bisschen der Hintergrund und der Nährboden, auf dem ich ein Konzept entwickelt habe für einen Think Tank, der eben hilft, diese Innovationen, die im städtischen Raum entstanden sind in den letzten Jahren, viel stärker für den ländlichen Raum zu entwickeln und da eben auch in die Fläche zu bringen. Und das war dann Neuland 21 und ich bin 2017, glaube ich, bin ich wiedergekommen und habe mich dann auch relativ bald in die Gründung

gemacht. Wir haben einen Kreis von, ich glaube, so 9/10 Leuten zusammengeholt, die irgendwie Interesse am Thema hatten, aus den verschiedensten Hintergründen und haben dann erst mal diesen Verein gegründet, so als einfachste Rechtsform und haben gesagt, wir wollen jetzt mal was anstoßen und gucken, wie das passiert. Und das hat eigentlich ganz gut funktioniert. Wir haben mit einer ersten Studie angefangen zum Thema urbane Dörfer, also wie digitales Arbeiten Städte aufs Land bringen kann. Haben da also den Bereich Arbeiten angefangen, weil wir gesagt haben, das könnte ein echter Game Changer sein. Und ja, sind dann jetzt von den Themen her haben wir uns ausgebreitet in die Fragen der ländlichen Mobilität oder auch Open Data für ländliche Regionen. Was sind eigentlich wichtige Gesundheitslösungen im ländlichen Raum, etwa für die Notfallversorgung? Und ja, wie kann eigentlich digitale Bildung im ländlichen Raum aussehen, wo viele der, ich sag mal, Bildungsträger, die es in städtischen Räumen gibt, eigentlich fehlen? Also wir haben eine sehr breite Palette und heute können wir uns aber gerne auf Mobilität fokussieren, weil das ist wirklich einer der wichtigsten und grundlegendsten Bereiche und auf den gerade auch Menschen im ländlichen Raum selbst am meisten und am häufigsten zu sprechen kommen.

speaker_SPEAKER_00

Genau, vielleicht noch kurz zum Hintergrund. Wir haben uns kennengelernt bei Door2Door, weil ihr mit denen ja auch ein Projekt machen werdet, was wir auch vorstellen und auch nochmal genauer thematisieren werden. Trotzdem würde ich gerne bei dem Bild erstmal noch bleiben, was du gerade gezeichnet hast, weil ich sehe dich so als die gute Spinne Tegla. Also das werden jüngere Menschen vielleicht nicht mehr kennen, aber bei Biene Maja gab es

diese Spinne, die irgendwie immer auftaucht und ich glaube, du bist so jemand, der halt wirklich alle Fäden eher zusammenhalten muss. Also du bist ja sozusagen der Nukleusmann im Ganzen. Und wenn Leute sich jetzt fragen, wie macht man das, so viele Themen auf einmal zu bearbeiten? Einmal würde ich gerne, dass du ein Bild zeichnest. Also wie ländlich ist das ländlich, von dem du sprichst? Weil da gibt es ja auch immer Unterschiede. Manche fühlen sich ja schon in Vororten von Berlin ländlich. Und dann nochmal zu sagen, wie kommt man an diese Themen? Also es braucht ja sehr breite Expertise. Und da, ich glaube, das hilft nochmal so ein bisschen einzuordnen, wie ihr das macht und wo ihr da genau seid in Brandenburg.

speaker_SPEAKER_02

Ja, also vielleicht zuerst zu dem Ländlichen. Also ich meine, ich selbst komme aus der Nähe von Brandenburg-Havel. Das ist dann schon sehr ländlich. Das ist so eine Stunde, anderthalb von Berlin entfernt. Aber es ist natürlich schon auch so, dass Brandenburg sehr schnell anfängt nach der Berliner Stadtgrenze. Also da haben wir nicht irgendwie diese großen suburbanen Räume, also immer mehr. Aber es ist dann trotzdem sehr schnell sehr ländlich. Und wir haben halt den Fokus auf die wirklich strukturschwachen ländlichen Regionen. Wir denken immer, also der suburbane Raum, der wird es halt schon regeln. Denen muss man nicht helfen. Denen geht es gut. Die haben volle Kassen. Die haben eigentlich die gut ausgebildeten, viel Steuer zahlenden Menschen, die halt auf die Innenstädte keine Lust mehr haben, die Ruhe in den Vororten suchen. Denen geht es gut. Die kriegen das schon gebacken. Auf wen wir gucken, sind tatsächlich so die sehr ländlichen, strukturschwachen Gegenden, wo der Bus am Wochenende gar nicht

fährt, unter der Woche eigentlich nur, um Schulkinder von A nach B zu transportieren. Und wo vielleicht auch die Bürgermeister im Schnitt eher weit jenseits der 60 sind, wo es eigentlich niemanden gibt, der sich mit digitalen Themen beschäftigt, wo in der Stadtverwaltung halt vielleicht auch nur zehn Leute, wenn es hochkommt, arbeiten. Und das sind dann so die Kommunen, in denen wir uns umtreiben, wo wir sagen, können wir vielleicht einen Mehrwert leisten, weil wir dazukommen, ein bisschen Expertise reinbringen, Projekte anstoßen, für die sie selber vielleicht auch keine Kapazitäten haben, aber vielleicht trotzdem die Bedarfe. Und da hat sich irgendwann mal herauskristallisiert, dass es schon einen sehr starken Fokus auf die ländlichen Regionen im Osten gibt, weil die einfach von den Ausgangspositionen her, die sind einfach viel leerer, die sind einfach noch mal viel strukturschwächer. Und es gibt kaum wirklich große wirtschaftliche Strukturen, die bei diesen Sachen helfen könnten. Und das sind schon so im Schnitt die Regionen, um die es uns geht, also sehr ländlich und tief draußen.

speaker_SPEAKER_00

Das heißt also, du hast sozusagen aus persönlicher Erfahrung auch einfach so ein Gespür, weil du ja auf einmal ganz raus warst und in einer ganz anderen Welt warst und dich ja mit bestimmten Themen auch im Studium beschäftigt hast, nochmal vielleicht in einen Helikopter bestiegen oder wie man sich das so vorstellen will. Und wie bist du denn dann vorgegangen? Also du hast den Verein gegründet. Verein heißt ja erstmal, eine gewisse Basis zu legen. Also habt ihr schnell auch Richtung Fördertöpfe oder bestimmte Förderprogramme geschaut oder wie seid ihr vorgegangen?

speaker_SPEAKER_02

Okay, also als wir uns gegründet haben, haben wir sehr strategisch gesagt, okay, wir wollen Think Tank aufbauen. Am Ende sollte es eine Organisation werden, die eigene Projekte stemmt und eigene Themen treibt. Und das heißt, wir haben uns Leute gesucht aus dem Bereich Kommunikation, einen Anwalt für die rechtlichen Sachen, Finanzexpertin als Schatzmeisterin und haben dann eben auch versucht, Themenexperten zu finden und Methodenexperten. Das heißt, wir hatten dann viele Design-Thinker, Innovationsberater, Leute aus der Start-Up-Szene, also ein paar Leute, die so Fuß in der Politik hatten oder eben auch in der Technologieszene und haben dann versucht, das alles zusammenzuziehen zu einem einheitlichen Konzept. Wir hatten alle ein Stück weit einen ländlichen Background und trotzdem diese Arten von Erfahrungen gemacht und wollten das dann halt zusammenbringen. Und Neuland war eigentlich immer auch gedacht als eine Mischung von einer Community-Organisation einerseits und wirklich einem Think Tank, der Expertise bereitstellen kann, der Projekte vorantreiben kann auf der anderen Seite. Wir haben lange halb ehrenamtlich, halb hauptamtlich gearbeitet. Im Prinzip tun wir es jetzt auch immer noch, nur dass wir jetzt Gott sei Dank noch mehr hauptamtliche Power haben, wenn man so will.

Aber wir sind immer noch eine Mischung aus beidem. Und das macht es eigentlich spannend, weil sich das sehr viel auch befruchtet. Und es ist auch die einzige Möglichkeit, wie wir, ich sag mal, diese ganzen breiten Themen auch abdecken können. Also jetzt gerade gehen wir zum Beispiel noch in den Energiebereich rein. Das können wir vor allem deshalb machen, weil wir eine Expertin als Vereinsmitglied haben, die ganz stark aus diesem Renewable-Energies-Bereich kommt und da gerne eigene Projekte im

ländlichen Raum aufsetzen will. Und wir bieten ihr dafür natürlich auch einfach gern die Plattformen, die Möglichkeiten und die Ressourcen, dass wir in den Bereich reingehen können.

speaker_SPEAKER_00

Wenn jemand in Brandenburg eine coole Idee hat, dann kann er sich durchaus auch an euch wenden. Und ihr prüft das mal zusammen, ob man das auch zusammen stemmen kann. Weil manchmal gibt es ja Einzeltäterinnen, die dann auch nicht wissen, wohin damit. Also ich habe das eben bei der Verkehrswende ist, glaube ich, die größte Gruppe ohne Stimme. Also ich glaube, die Gruppe ist gar nicht so klein von Menschen, die was tun wollen. Aber man hat einfach mittlerweile, glaube ich, so ein Gefühl von so einem filzigen Wollknäuel. Wo ist da der Anfang und was soll ich überhaupt ausrichten? Will heißen, da kam auch jetzt jemand intrinsisch motiviert und hat gesagt, das würde ich gerne weiter vorantreiben.

speaker_SPEAKER_02

Ja, also solche Leute können auf jeden Fall zu uns kommen, kommen auch schon zu uns. Und wo wir halt immer drauf schauen, ist, dass die Innovationen skalierbar sind. Wir haben einen ganz großen Fokus darauf, dass eben gerade im ländlichen Raum nicht immer wieder vor Ort, das Rad neu erfunden wird. Also wir gucken auch ganz stark, was gibt es schon in welchen Bereichen? Was haben andere schon gemacht? Was hat da gut funktioniert, was nicht? Und was soll man jetzt und wie soll man das dann besten skalieren? Und da gucken wir halt drauf und wir sortieren auch hart aus. Also wenn wir Innovationen irgendwie nur so semi gut finden oder merken, dass irgendwie jeder, der es ausprobiert hat,

damit am Ende irgendwie Probleme hatte. Auch im Mobilitätsbereich gibt es da einige Modellprojekte, die wir eher in diesen Topf sortieren würden. Sagen wir halt auch, nee, das, also würden wir jetzt aus den und den Gründen halt irgendwie vielleicht nicht für die Implementierung vor Ort empfehlen. Wir hätten aber vielleicht noch eine andere Idee. Also das ist dann an der Stelle das Vorgehen. Weil was ganz wichtig ist, ist, dass man diese Impulse vor Ort wirklich aufnimmt. Das ist das, was im ländlichen Raum Innovation treibt. Das sind Menschen, ganz klar. Nicht Infrastrukturen, es sind immer Menschen. Und die brauchen Netzwerke und Strukturen, in denen sie sich da verwirklichen können. Und das versuchen wir echt zu fördern.

speaker_SPEAKER_00

Dann hüpfen wir doch mal kurz vor den Zeitpunkt, bevor Matthias kam. Also wie geht das? Erstens, was war da los? Wie seid ihr zum Thema Mobilität gekommen? Welche Vorstellungen hattet ihr? Und dann müsst ihr ja irgendwie auf die Suche gegangen sein, um jemanden zu finden, der den Job hier im Sinne von Matthias macht. Also wie war die Story von dem Projekt?

speaker_SPEAKER_02

Also ich habe irgendwie, ich glaube, eineinhalb Jahre auf irgendwelchen Bühnen und Podiumsdiskussionen gesessen und wurde immer nach dem Leben im ländlichen Raum befragt. Und habe dann da auch immer gerne Auskunft gegeben. Und ein Thema, auf das ich halt immer und oft auch zuerst gekommen bin, war halt Mobilität. Weil das ist halt so, ich bin nach meinem Studium halt auch dann direkt wieder in den ländlichen Raum gezogen, in meine Heimatregion. Und das war halt total krass. Also ich habe halt ir-

gendwie ein halbes Jahr versucht, schon mit den öffentlichen Verkehrsmitteln von A nach B zu kommen. Aber spätestens, als ich aufgrund der Arbeit mit Neuland dann irgendwie an alle möglichen Regionen reisen musste, also in einer Woche irgendwie in die Prignitz, in die Uckermark und in die Lausitz, das war die Woche, in der ich aufs Auto umgestiegen bin. Und das war auch so ein bisschen der Punkt, wo ich gemerkt habe, was halt wirklich nicht geht. So auch mit viel Überzeugung. Und das war tragisch, weil das war in dem Moment, das war das vierte Auto in der Familie, bei vier Personen. Und ich habe mich echt lange dagegen gewehrt. War so, nein, das geht nicht, das müssen wir irgendwie anders organisiert bekommen. Ich fahre mit dem Zug und dann holte ihr mich irgendwie abends ab vom Bahnhof. Und es war einfach irgendwann der Punkt, wo meine Familie gesagt hat, nee, also du kriegst jetzt ein Auto, aber ich habe keinen Bock, dich da jeden Abend vom Bahnhof abzuholen. Und wirklich, also Door to Door zum Beispiel, mit denen wir jetzt im Projekt arbeiten, mit denen habe ich mich schon sehr früh, nach der Gründung von Neuland, habe ich mich mit Tom Kirschbaum mal zusammengesetzt und ihn gefragt, was macht ihr eigentlich, was könnt ihr eigentlich im ländlichen Raum? Ich will wirklich, dass ihr irgendwie irgendwo mal bei uns einen Shuttle anbietet. Ja, das war so der Hauptaufhänger. Und ja, und wir haben eigentlich die ganze Zeit nach einer Möglichkeit gesucht, dieses On-Demand-Ridesharing halt irgendwo anzubringen, weil es für mich halt wirklich die Lösung ist für die Abendstunden, für das Wochenende, wenn der Busverkehr halt wirklich, wirklich schlecht und eigentlich überhaupt nicht mehr praktikabel ist, da sowas anzubieten. Das war immer mein Traum, sage ich jetzt mal wirklich so zugespitzt, weil diese Dramatik verstehen die Leute manchmal nicht. Das heißt halt, wenn du auf dem Dorf lebst und

abends oder am Wochenende nicht weggommst, kannst du dich eigentlich nicht in der nächstgrößeren Stadt mit Freunden auf ein Getränk treffen. Das geht eigentlich nicht. Wenn du es machst, fährst du betrunken nach Hause. Und das machen wahnsinnig viele Leute und deshalb fahren wahnsinnig viele Leute betrunken gegen Baum. Und das ist die extreme Situation, die dieser Umstand eigentlich herbeiführt. Und da was zu machen, das würde einen riesen Unterschied, einen riesen Delta in der Mobilität machen. Und deshalb hat es mich immer wahnsinnig geärgert, dass diese ganzen Ridesharing-Dienste immer nur in den Städten fahren, wo das irgendwie die zehnte Möglichkeit ist, nachts vom Club nach Hause zu kommen. Und auf dem Dorf, ist es die einzige, wenn es sowas gäbe.

speaker_SPEAKER_00

Will heißt dann, da hattest du die Idee, dann hast du eine Projektskizze gemacht und eine Stelle ausgeschrieben, wo Matthias dann gewonnen hat?

speaker_SPEAKER_02

Wir waren einigermaßen überrascht, dass wir da eine Förderung für bekommen haben. Ich glaube, eigentlich, das ist ja der Clou an unserem tollen Projekt, dass wir dieses On-Demand-Ridesharing irgendwann mal gerne autonom machen würden im ländlichen Raum. Auch damit es sich rechnet und auch weil die meisten tatsächlich ÖPNV-Anbieter auch Probleme haben, Fahrer zu finden im ländlichen Raum. Und das war so ein bisschen das hehre Ziel, dass wir schauen, was muss denn eigentlich passieren, damit es von normalem Ridesharing hin zu einem autonomen Ridesharing-Konzept kommt. Und das ist jetzt unser Projekt. Und da habe ich

irgendwann gesagt, also, ich interessiere mich ja schon für diesen Usecase, aber das wird mir schnell viel zu technisch. Und dann haben wir halt wirklich diese Stelle ausgeschrieben und dann kam Matthias zu uns. Und Matthias ist einfach ganz großartig, weil er auch einen sehr bunten Background hat. Ich glaube, so sein Interessen-Werdegang war irgendwie von Menschenrechten hin zu Drohnen und von Drohnen hin zu Mobilitätstechnologien und von Mobilitätstechnologien hin zum ländlichen Raum. Von daher hat er da auch eine ziemliche Journey hinter sich und der hat deshalb einfach einen superguten Überblick über alle möglichen spannenden Mobilitätsinnovationen, die uns interessieren können.

speaker_SPEAKER_00

Bist du denn Brandenburger Matthias?

speaker_SPEAKER_01 (20:13)

Nee, ich bin... Nee, ich erlebte es übrigens auch, wenn ich vor Corona, als ich noch in Rathäusern gesessen bin und mich mit EntscheidungsträgerInnen unterhalten habe und die dann sagten, ach, Herr Großklaus, aber Sie sind ja Berliner. Und dann hab ich mich gefreut wie Bolle. Ich leb seit 15 oder 16 Jahren in Berlin. Ich komme eigentlich aus Süddeutschland, immer in Großstädten gelebt. Ich hab mich gefreut wie Bolle für Berliner gehalten zu werden. Und dann ist mir klar geworden, das ist natürlich eine harte Beleidigung. Nee, der Punkt ist aber genau, ich bin Städter durch und durch und hab irgendwann aber auch gemerkt, neben Drohnen und Menschenrechten hab ich übrigens auch mal kurz Sicherheitspolitik in der Arktis gemacht. Das heißt, ich hab auch ein bisschen diesen Blick. Und tatsächlich, wenn ich darauf zurück gucke und mich frage, warum hab ich eigentlich Arktis gemacht,

ist, dass mir irgendwann auch klar geworden ist, Städte funktionieren so nicht richtig. Dieses Berlin-Ding, es funktioniert nicht mehr so. Irgendwas nervt, ohne dass ich meinen Finger richtig drauf tun konnte, was genau die Sache ist, die nicht so richtig reibt. Und dass in ländlichen Räumen eigentlich viel spannendere und coolere Sachen passieren können. Und dann kam diese Stellenausschreibung. Und auch bei dieser Stellenausschreibung, auch im Jobinterview saß Sven Silva gegenüber und konnte nicht richtig die Frage beantworten, warum ich mich darauf jetzt beworben hab. Ich hatte davor ein Jahr lang Beratungen und Kommunikationen, Briefings in einem autoindustrie-nahen Bereich gemacht. Da kam ich dann über die KI hin, viel zu autonom fahren. Und bei mir ist der Gedanke irgendwann einfach über die Monate gewachsen, autonomes Fahren geht geiler. Und das Traurige ist, dass autonomes Fahren nicht nur städtisch, das Städtische hatte ich gar nicht so sehr auf dem Schirm, aber dass das so wahnsinnig aus der Technologie her gedacht wird. Also, dass Unternehmen und sonst alle möglichen schlauen Menschen nachdenken, es gibt jetzt diese Technik, was können wir damit machen, was ist ein Use Case? Also, dass man sich so auf die Suche der Use Cases, der auf die Technologie passt, die man schon hat, begeben, das fand ich traurig. Und ich habe so viele Sachen gesehen, wo man das nutzen kann. Und wo man sagt, die sind die Omma auf dem Land. Und das, was Silvia in so drastischen Worten sagt, man kann Verkehrstote in Brandenburg verhindern, wenn man Ridepooling anbietet. Und, jetzt komme ich wieder ins Spiel, man kann Städter aufs Land locken, wenn es eine Mobilitätslösung gibt, die passt. Und das ist das Drama bei mir. Ich bin gerade im Prozess rauszuziehen. Ich will auch nicht in der Stadt bleiben, sondern ich will im tiefsten Brandenburg wohnen. Erstens, weil mich das lockt und zweitens, weil ich verstehen

will, was meine Arbeit macht. Und für mich ist es echt schwierig, mir überhaupt nur abstrakt vorzustellen, wie es ohne Auto funktionieren soll. Ich sehe es nicht richtig. Ich träume davon und es gibt Menschen wie mich, die Zielgruppe, die sagt, ich bin ohne Auto aufgewachsen, ich habe nie eins besessen, das muss doch auf dem Land gehen. Aber in der Realität ist es fucking schwierig. Und deswegen ist es meine Aufgabe zu sagen, da müssen wir jetzt damit anfangen, dafür zu sorgen, dass die Generation nach mir oder auch nur die Ausschreibungsgeneration nach mir nicht mehr sich diese Gedanken machen muss. So bin ich mit meiner Arbeit.

speaker_SPEAKER_00 (23:24)

Das hat sich an einem Thema, weil ich bin ja immer zwischen allen Stühlen, habe ich mir auch freiwillig ausgesucht, aber dreimal die Woche bereue ich das auch, weil ich weder mich einem Verkehrsträger zuordnen lassen möchte, ich möchte einfach wirklich, dass jeder die Mobilität bekommt, die er haben möchte. Und das heißt für mich auch, wenn du einen 911er fahren musst, dann mach das halt am liebsten aber mit Tempolimit, weil das ist ja auch in Deutschland noch so ein Problem, das ist ein anderes Thema. So und dann habe ich, wenn wir jetzt schon unsere ganzen Lebenspläne hier mal hinlegen, wir sind ziemlich viel umgezogen mit der Familie, Braunschweig war der Startpunkt, dann ging es, ich weiß bis heute nicht wie meine Eltern das geschafft haben, in ein Dorf von 4000 Einwohnern glaube ich, also von Braunschweig dahin. Und natürlich hatte ich immer eine Fahrradmobilität als Kind, aber natürlich gab es auch irgendwie nach dem vierten Umzug war es dann halt so ein Mittelzentrum, wo auch immer Fahrdienste gefragt waren, entweder von den Eltern oder von Älteren, wenn man halt weg wollte, dann war das ja das Thema. Will heißen, du machst

jetzt ja sozusagen das Downsizing von Berlin da hinzukommen und erlebst ja vielleicht auch, was es eigentlich heißt. Ich habe aber das Gefühl, man muss sich auch immer entscheiden, Stadt-Land. Also man darf als Städterin nicht den Ländlern was vorschlagen, umgekehrt aber auch nicht. Also ist ja von euch beiden jetzt hier auch eine ganz interessante Konstellation, weil ihr habt jetzt so gesehen, 360 Grad im Blick. Wie guckst du denn da drauf in Brandenburg, Matthias? Also wo siehst du denn jetzt mit dem Projekt, was du mit Door-to-Door gestalten möchtest, die Möglichkeiten?

speaker_SPEAKER_01 (25:00)

Es gibt wahnsinnig viele, weil es so wenige gibt. Wir überlegen und Silvia und ich diskutieren die ganze Zeit, was man eigentlich bräuchte.

speaker_SPEAKER_00 (25:14)

Mhm.

speaker_SPEAKER_01 (25:14)

Und haben genau diese unterschiedlichen Perspektiven, die du angesprochen hast, sind super wichtig. Ich denke manchmal super städtisch, das ist aber auch gut, weil es einen anderen Blick reinbringt. Was kennt man aus städtischen Projekten, die dann vielleicht auch skalierbar sind? Und lass mir dann vorwerfen, so verkopft, und dann denke ich neu darüber nach. Für mich ist es supergut, bei Neuland einen Raum zu haben, ganz frei denken zu können, was wäre geil, was würde gehen. Ein bisschen größensinnig sein zu können, zu sagen, in einer idealen Welt, was würden wir uns malen können? Und dann lassen wir es auf die Realität prallen. Und sind nah an den kommunalen Akteuren dran, in

den Rathäusern und in den Unterabteilungen der Rathäuser, die ganz, ganz schlaue Menschen sind, die coole Ideen haben. Und wir machen so diesen Crash Test und gucken, was fliegt und was kann vielleicht fliegen. Und gucken, wie man das brandenburgisieren kann. Das ist meine intellektuelle Schleife, die laufen muss. Weil für mich super wichtig ist, dass ich eben nicht als Berliner nach Brandenburg komme und sage, ich erkläre den Brandenburger jetzt, wie Mobilität funktioniert. Das kann ich nicht, das ist nicht meine Aufgabe. Das wissen die eh viel besser. Meine Außenperspektive ist wichtig, aber es ist gut, die auch erstmal zurückzustellen. Und erstmal...dann erst mal auch eine lange Phase des Zuhörens zu haben. Und zu gucken, was passiert. Und dadurch entwickelt man einen ganz guten Blick, finde ich, dafür, wie viel kreatives Potenzial in diesen kleinen ländlichen Kommunen dann doch da ist. Wie weit die dann doch denken, wie sehr in die Zukunft dann doch gedacht wird. Nur der Anschubs fehlt, das kann man machen. Dafür gibt es Förderlinien, dafür gibt es Gelder, wenn man die ran schafft. Und wenn man einen coolen Antrag schreibt, der sich nicht schnarchig liest, und wenn man gut erklären kann, warum diese Technologie eine geile Technologie ist, wie Silvia das eben sagte, und nicht eine von diesen, ja, irgendein Start-up hat sich mal ländlicher Raum aufgeschrieben. Sondern es gibt gute Sachen. Und wenn man sagt, das sind die richtig guten, skalierbaren, schauen Projekte, dann kann man das cool aufziehen.

speaker_SPEAKER_00 (27:23)

Wie reagiert denn das Land auf deine bunte Truppe, Silvia? Also, wie ist denn da so? Das ist ja auch so im Positiven wie im Negativen ein Störfaktor. Also, ihr macht ja irgendwas auch, was gewohnt ist, macht ihr ja auch. Und es gibt ja, also, das sieht man ja an Matthias,

auch eine gewisse Berlin-Bubble, die gerade nach Brandenburg zieht. Da gibt es ja auch gewisse Konflikte, wo man manchmal auch, so habe ich es zumindest jetzt von Leuten, die ich kenne, gehört, wo es auch schwierig wird zu vermitteln, dass man wirklich andere Interesse hat und nicht jetzt das Berlin nach Brandenburg bringen möchte, nur weil es da billiger ist zu wohnen oder wie auch immer. Also, vielleicht auch da bist du ja wahrscheinlich wieder die Spinne im Netz in dem Sinne, dass du die Brandenburg-DNA hast, aber die Vision, was zu verändern. Wie siehst du deine Rolle da so insgesamt?

speaker_SPEAKER_02

Also, es hilft auf jeden Fall, den Dialekt zu verhalten im Meeting. Das funktioniert gut. Ist auch bei mir sehr automatisch. Da gucken manchmal meine Mitarbeiter mich so ein bisschen schräg von der Seite an. Aber das werden wir sehen, wie sich das anlässt. Also, ich muss sagen, ich glaube nicht, dass die uns so ein bisschen als die Berlin-Truppe wahrnehmen, der irgendwie rauskommt. Das hat natürlich auch damit zu tun, dass ich da als Ur-Brandenburgerin immer irgendwie mit dabei bin. Aber prinzipiell freuen sich ja die Brandenburger, wenn die Berliner kommen. Ich weiß, dass sie manchmal eine etwas verhaltene Art haben, das zu kommunizieren. Aber prinzipiell finden sie es geil, dass wieder ein bisschen mehr Leben in die Bude kommt. Weil, und man muss sich manchmal so ein bisschen vor Augen halten, die kommen halt so aus 30 Jahren Abwanderung, demografischen Wandel, nur noch alte Leute in den Dörfern. Die finden das nicht schlecht, wenn da junge Familien zuziehen. Und das ist auch so ein bisschen so ein... Der emotionale Part, wo man sie dann beim Shop verpacken kann und sagen kann, ja, okay, aber wenn jetzt wieder junge Leute zu-

ziehen, dann müssen hier ein paar Sachen auch anders laufen, weil für uns halt Lebensqualität vielleicht ein bisschen was anderes als für euch. Und wenn da jetzt Leute zuziehen, die halt keinen Bock haben, irgendwie aufs Auto umzusteigen oder vielleicht nicht mal einen Führerschein haben, aber trotzdem hier leben wollen, dann müssen wir mal gucken, ob und wie wir das möglich machen. Und ich glaube, was wichtig ist, also ab und nach mal kurz auf das zurückzukommen, was Matthias gesagt hat, was für die ganz wichtig ist, ist, dass ihnen jemand auch ein bisschen hilft, so die Spreu vom Weizen zu trennen bei den Sachen, die halt irgendwie cool sind oder nicht. Und diese Geschichte mit dem autonomen Fahren zum Beispiel, das ist ja ein furchtbares Passwort, wenn man so will, also was heißt eigentlich autonom? Und im ländlichen Raum, also es gibt so viele Modellprojekte zu autonomen oder automatisierten Fahren im ländlichen Raum, wo dann diese Shuttle von A nach B rollen mit 7 kmh, wo irgendwie sich die Bürgermeister, als sie das angestoßen haben oder mitgemacht haben, Gott weiß was darunter vorgestellt haben und dann stellt sie sich heraus, oh, 7 kmh, es ist leider ein Verkehrshindernis. Auch die Oma mit dem Rollator, die nebenher läuft, ist eigentlich schneller und das wird auch auf absehbare Zeit nicht anders werden. Das ist ein Problem. Und da müssen wir so ein bisschen schauen, dass solche Modellprojekte nicht irgendwie definieren, wie Innovation im ländlichen Raum aussieht, weil dann sind die Leute nur noch frustriert.

speaker_SPEAKER_01 (30:32)

Das ist auch genau das, was sich dann so aus meiner Erfahrung jetzt dann auch schnell zeigt. Es gibt in vielen Kommunen oder Omnibus-Gesellschaften total viel Misstrauen gegenüber so alles, was Algorithmus und künstliche Intelligenz ist, und zwar zu Recht,

weil sie auch oft verarscht worden sind mit irgendwelchen Quatschprojekten, die nicht das gehalten haben, was groß versprochen wurde. Aber, wenn wir dann als Neuland gemeinsam über Projekte nachdenken, zeigt sich dann doch relativ schnell, dass wir die gleiche Sache wollen. Wir wollen nicht, dass irgendein Algorithmus sein neuronales Netzwerk trainiert, und wir wollen auch nicht, dass irgendein Hersteller von autonomen Shuttles sein Ding fotografieren lassen kann, oder dass irgendwie aus technologischem Selbstzweck irgendwas rumfährt, und dann gibt es ein Pressefoto mit einer Landstraße, sondern wir wollen, dass im Mondflaming ein Bus fährt. Da fahren Busse. Aber wir wollen, dass die abends und nachts fahren, und wir wollen, dass Leute wie ich zuziehen können, und wir wollen, dass 16-Jährige nicht besoffen an den Baum fahren. Und das klingt jetzt so banal, aber das ist erstmal eine total coole Erkenntnis, dass wir ein Akteur sind, der das Gleiche will, und dass wir aber die technische Expertise haben, zu sagen, auf diese Art und Weise kann man sowas umsetzen. Auch wenn es bedeutet, dass wir das alles selber machen müssen.

speaker_SPEAKER_00 (31:47)

Ja. Ich finde ja auch total gut an euch, dass ihr automatisch aber auch wisst, was Kernkompetenz ist. Also, weil viele... Also ich habe ja lange in Verkehrsunternehmen gearbeitet und ich konnte irgendwann das Wort Projekt... also Pilotprojekt nicht mehr hören. Weil es gab tausend Pilotprojekte, die dann immer aufgehört haben und dann... Ja, und jetzt? Und ihr seid, glaube ich, jemand... Ich habe natürlich auch schon gestalkt auf eurer Seite und so und... da kommt ganz viel raus, dass ihr Kernkompetenz aufbaut und dann aber auch... das hast du ja vorhin schon mal gesagt, Silvia, dass ihr auch entscheidet, Spreu vom Weizen zu trennen, aber auch si-

cherlich zu sagen, das machen wir selbst oder das kaufen wir uns ein oder da holen wir uns Partner, wie zum Beispiel Door-to-Door. Will heißen, ich glaube, ganz viele verkehrliche Projekte werden schon viel, viel weiter, wenn man so denken würde. Aber es ist ja schon alles irgendwie da, es muss nur noch irgendwie jeweils immer anders verknüpft werden. Wie bist du denn da losgezogen, Matthias, und hast auf das Projekt geguckt? Da hast du ja irgendwie eine Vision, was du möchtest. Das könntest du vielleicht jetzt nochmal ein bisschen konkretisieren, was soll am Ende fahren? Aber auch, wie sind die Schritte? Weil du als Städter hast ja umgekehrt in Brandenburg jetzt auch was verkaufen müssen, also dürfen, wie auch immer. Also zum einen diese Akquise vor Ort, aber zum anderen auch diese Partnersuche. Wie bist du da vorgegangen?

speaker_SPEAKER_01 (33:10)

Na, ich meine, viele Partner, Gott sei Dank, das Schöne an diesen Projekten, die bei Neuland entstehen, ist, dass die nie ganz im Luftleerenraum entstehen. Also ist nicht, Neuland hat sich was überlegt, dann gibt es die Förderung, und dann muss man erst mal ganz vorsichtig bei den Verkehrsbetrieben und beim Rathaus anklopfen. Übrigens, hier haben wir das. Das ist Kokreation. Es gibt diesen Denkraum, wo Neuland kommt aus dieser Bubble, oder sitzt vor Ort, und wir reden miteinander. Und aus dem gemeinsamen Reden entstehen diese Projekte. Das heißt, die Partner ergeben sich ganz natürlich. Es gibt mit Bad Belzig und Wiesenburg zwei Kommunen, die einfach wahnsinnig vorwärtsdenkend sind. Die sind einfach schlau und die haben coole Sachen auf dem Schirm und sind wahnsinnig offen für so was, haben aber oft einfach nicht die Personalkapazitäten, so ein Projekt selber umzusetzen oder ei-

nen Antrag zu schreiben. Das können wir dann machen. Das heißt, die Partnersuche ist gar nicht so ein Problem. Und die Frage ist, glaube ich, viel mehr zu erklären, dass das, was da passiert, eine sinnvolle Daseinsvorsorge ist, nicht ein Modellprojekt, was irgendwelche Forschungsbedarfe oder irgendwelche Technologiedemonstrationen macht, sondern dass, selbst wenn zwei Shuttles von Door-to-Door oder von sonst wem durch Hohen Fläming fahren, dann bringt das was und dann ist es besserer Nahverkehr als vorher. Die eine Sache, wo du ja nach Problemen gefragt hattest und ich wollte die Frage natürlich nicht ganz drücken, eine große, große Sorge, wir reden jetzt erst mal nur von ganz klassischen Ridepooling-Sachen, über Autonomie können wir später gerne noch reden, Riesenthema, super wichtig, andere Sache aber. Das ist die andere Erfahrung, erst mal beim ganz Praktischen bleiben. Es gibt bei diesen Verkehrsträgern super Angst davor, dass selbst so was eigentlich Basales wie Ridepooling den bestehenden ÖPNV kaputt macht, dass es den kannibalisiert, dass es den Verkehr wegnimmt. Und was man zeigen kann und was man auch einfach praktisch an solchen kleinen aufgesetzten Projekten zeigen kann, ist, dass das was ist, was den ländlichen ÖPNV stärkt. Weil solche Ergänzungssachen wie halt diese Shuttles, die Leute aus den kleinen Käffern zu den Plusbusrouten, die es in Potsdam Mittelmarkt gibt und die großartig sind und auch sehr vorwärtsgewandt, dass so ein Flächenverkehr, der anders funktioniert als alte Nahverkehrspläne das vornehmen, der anders denkt, aber der kann den Passagieren zuliefern. Und davon können die Routen gestärkt werden und die Auslastung auf den klassischen Buslinien steigt. Einfach weil die Leute aus den, sprichwörtlich, aber auch faktisch abgeholt werden. Und wie sehr sich neue, moderne, algorithmengesteuerte Verkehre und ganz klassische Verkehre gegenseitig brauchen.

Weil ganz am Ende, das beste Pooling macht der Bus, eh, der Gelenkbus. Wenn der nicht dumme Umwege und Schlenker über die Dörfer fahren muss, sondern wenn er sich auf das konzentrieren kann, was er kann, nämlich schnelle, gerade Strecken.

speaker_SPEAKER_00 (36:21)

Das heißt aber auch, ihr müsst so ein bisschen, weil ich bin ja auch immer so ein Sprachnerd und ich habe in anderthalb Jahren door-to-door echt gemerkt, wie versaut man wird. Manchmal sage ich so, enabled, was heißt das noch? Das heißt ja auch, was du gerade schilderst, das braucht halt solche Bilder. Also ich glaube manchmal, wir tragen die Technik zu sehr nach vorne, dann steht da das Wort Algorithmus im Raum, dann trauen sich die Herren, mit denen du wahrscheinlich eher zu tun hast als mit Frauen, nicht zu sagen, hääh Algorithmus? Und dann ist, glaube ich, schon die Tür zu, weil dieses Wagnis zu sagen, ich verstehe gerade überhaupt nicht, was sie hier erzählen, also ihr müsst euch wahrscheinlich eher immer so auf die Augenhöhe des Gegenübers bewegen und auch Vermittler sein und auch ernst nehmen, dass man bestimmte Sachen immer noch erklären muss.

speaker_SPEAKER_02

Das ist interessant, weil ich komme ganz stark immer aus dieser Nutzerperspektive her. Mir ist Mobilität wichtig, weil ich zu lange in meinem Leben unter schlechter Mobilität im ländlichen Raum gelitten habe und kann mir da jeden Use Case vorstellen. Und dann ist es aber tatsächlich so, wenn man sich länger mit der Technologie und mit den Angeboten beschäftigt, die es halt auch schon gibt und dann mit so Start-up-Ideen quasi in so eine ländliche Kommune geht, wo halt wirklich seit 20, 30 Jahren der ÖPNV auf

eine sehr ähnliche Art und Weise organisiert wurde und eben sehr analog unterwegs ist, da muss man dann echt auf seine Begrifflichkeiten achten. Ich weiß noch, wie wir am Anfang, ich glaube, bei dem Auftaktmeeting, war so ein bisschen das Wollen, dass wir eben nicht von Shuttles oder Bussen reden, sondern von Gefäßen. Und dann ist mir erst mal die Kinnlade runtergefallen und ich war so, bitte was? Von Gefäßen? Okay, gut. Aber dann fängt man an, sich eben darauf einzulassen und versucht dann halt natürlich nicht nur irgendwie an die Nutzer zu denken, sondern eben auch an die Tatsache, dass die Leute, die das vor Ort umsetzen müssen, auch Nutzer sind von diesen digitalen Technologien und die, wenn sie sie umsetzen wollen, natürlich auch ein Verständnis davon entwickeln, halt wie funktioniert das, wann wird es zur Konkurrenz, also diese Mechanismen, die ja auch tatsächlich gar nicht so einfach zu durchdringen sind und auch so die Prämissen erst mal klären. Also versuchen wir da ein Konkurrenzangebot aufzubauen? Nein, tun wir nicht. ÖPNV ist die Basis von dem, was wir da schaffen wollen. Also alles im ländlichen Raum braucht kritische Masse. Konkurrenz geht da baden, also jegliche. Und vor dem Hintergrund, glaube ich, da erst mal auf eine Linie zu kommen, sprachlich, aber auch von dem, wohin man hin will und wie man das erreichen will, das ist super wichtig. Und das Gespräch dauert, glaube ich, im ländlichen Raum manchmal vielleicht ein bisschen länger. Also auch, weil man viele Akteure einbinden muss auf vielen verschiedenen Ebenen. Das ist in Städten manchmal leichter, weil die anders organisiert sind.

speaker_SPEAKER_01 (37:13)

Aber es macht unsere Konzepte auch besser. Ich merke das auch, wie wir uns ein bisschen lustig gemacht haben, dass das Wort Bus

so verboten war und dass man schon kleinen gefäßigen Flächenbedienverkehr... Aber, nee, es macht voll Sinn und wir haben mit vielen, vielen, vielen, vielen, vielen ländlichen Verkehrsbetrieben in den letzten Monaten gesprochen. Wie du richtig sagst, Katja, fast nur Typen. Krass. Und ich glaube übrigens, dass das auch ein strukturelles Problem ist, dass bestimmte Denkweisen einfach strukturell nicht passieren. Und dass wir auch da was ändern können. Aber den Punkt, den ich eben noch fertigbringen wollte, es ist für uns auch noch mal gut, über unsere Konzepte, es ist immer gut, über die eigenen Begriffe noch mal nachzudenken. Es ist manchmal doch gefährlich, diese Start-up-Lingo so ein bisschen nachzublabbern. Und es wird halt klar, was wir da machen, es ist kein Bus. Es hat die Form eines Buses, es ist wie ein VW-Bus. Aber es ist kein Bus, es ist was anderes. Es ist nur zwischen Taxi und Bus. Und es ist eine eigene Verkehrsform. Die müssen wir begrifflich auch so beschreiben. Und die müssen wir aber auch inhaltlich ausfüllen. Diese lokalen Akteure, die euch sagen, Moment mal, das ist aber ein Kleingefäß. Dann müssen wir über Kleingefäße nachdenken. Und dann am Ende können wir uns überlegen, wie wir das cool nennen. Ob das ein Shuttle ist oder was auch immer. Aber das sind wichtige, wichtige Unterscheidungen.

speaker_SPEAKER_00 (40:24)

Ja, und vor allen Dingen, es hilft ja so oft, das habe ich in meiner Verkehrsunternehmenszeit ja auch gemerkt, die eigene Eitelkeit einfach mal abzulegen. Da kommst du viel besser durch die Tür. Mein Gott, dann ist es halt so, dass ich mich dem Gegenüber annähere, insgeheim vielleicht auch denke, okay, so. Das ist auch gerade bei Verkehrsunternehmen, wenn du als Frau tätig bist, musst du auch ein paar Sachen... Also, es ist halt ein gewisser Umgang, wür-

de ich jetzt mal sagen. Und natürlich ist es auch immer ein gewisses Misstrauen, vor allen Dingen bei Sachen, die man nicht versteht. Also, das kennt man doch von sich selber, wenn man unsicher ist, ist man eher geneigt zu sagen, will ich nicht. Weil letztlich, also, Door-to-Door hat in Freyung ja auch einen sehr ländlichen News-Case. Super, super Projekt. Und da war es halt ein Bürgermeister, der es unbedingt haben wollte. Also, es ist ja manchmal wirklich so, dass du einfach so Leute brauchst, wenn du die gewonnen hast, die boxen das. Und dann auch wieder aus Eitelkeit vielleicht, aber im positiven Sinne durch, weil sie halt ihre Region stärken wollen, weil sie merken, dass da Dinge passieren, die allen guttun. Nicht nur unbedingt denen, die da wohnen, sondern auch Leuten, wie ihr schon sagt, dass man vielleicht nach Brandenburg auch mal Berliner hinbekommt. Ich habe mit Tobias Kremkau gesprochen von St. Oberholz. Die sind ja auch dabei, genau diesen Weg zu verlassen, nur auf die Metropolen zu gehen. Also, ich finde, da passiert ja gerade wieder auch, was so schön ist, wie so ein Puzzle. Und vielleicht puzzelt man sich dann auch irgendwann mal wieder zusammen. Wir haben ja ein bisschen auf die Bremse getreten bei Door-to-Door, wegen Corona und so weiter, muss man ja eh ein bisschen gucken, weil wir uns schon wieder total verquasselt haben und noch fünf Minuten haben. Was ein gutes Zeichen ist, würde ich gerne noch mal darauf gehen, wie geht ihr jetzt mit dieser Krise um? Also, was macht das mit euch? Ist es was, was alles durcheinander wirft? Ist es was, was fokussiert? Wie nehmt ihr das grade so wahr, die Zeit?

speaker_SPEAKER_02 (42:13)

Wir haben ja vorher schon ziemlich remote gearbeitet und wir sind dann einfach Mitte März komplett in den Remote-Modus ge-

wechselt. Von daher, also es ist bei uns nicht Business as usual, weil bei uns kam einfach dazu, dass wir viele Mitarbeiter ins Team geholt haben, seit wir im Lockdown sind und irgendwie ein neues Team einzuarbeiten, komplett remote, war auf jeden Fall nicht normal, aber es lief gut und wir konnten halt ganz viele Projekte einfach auf die Spur bringen. Ob das jetzt das Mobilitätsprojekt ist im Flaming oder auch Open Data-Projekte im ländlichen Raum, das funktioniert alles gut. Aber die Frage, die wir uns jetzt natürlich stellen, ist halt so, wie können wir dieses Momentum von dieser Krise halt irgendwie nutzen? Also wir gucken da halt mit so einem natürlich optimistischen Auge drauf und sehen halt, oh krass, wie viel plötzlich geht im digitalen Bereich. Dann kommen die Kommunen und setzen irgendwie eine völlig neue Plattform auf für regionale Lieferdienste im ländlichsten Raum, den man sich vorstellen kann. Oder sie kommen irgendwie mit neuen E-Health-Lösungen oder plötzlich geht digitale Bildung. Also völlig Sachen, wo sie jahrelang geblockt haben, gesagt haben, es geht nicht, jetzt funktioniert es plötzlich und wir schauen halt über, also okay, was wollen wir, was nicht wieder in der Schublade verschwindet, wenn diese Krise vorbei ist und wie können wir das halt irgendwie pushen und weiterentwickeln. Aber wir fragen uns halt schon auch, ob nicht vielleicht am Ende der Krise halt die Kassen leer sind und dann kann es halt in zwei Richtungen gehen. Dann können die Kommunen halt irgendwie sagen, ja, wir haben jetzt leider für so Luxus wie Digitalisierung kein Geld mehr, geht mal und macht es woanders oder lasst es einfach. Oder man sagt halt, wir haben gesehen, wie wichtig es ist und fokussieren uns jetzt darauf und versuchen, das halt verstärkt voranzubringen, weil es vielleicht doch die Zukunft ist und etwas resilienter als das, was wir gerade haben. Aber wir sind da auch gespannt.

speaker_SPEAKER_00

Und wie siehst du es, Matthias, für das Projekt konkret? Was sind die nächsten Schritte und wo? Wir haben, glaube ich, immer noch nicht erzählt, was es wird.

speaker_SPEAKER_01 (44:11)

Für das konkrete Projekt ist natürlich gefährlich. Auf dem ländlichen Raum ist jetzt die Frage, überlebt ländlicher ÖPNV das? Und steigen Leute jetzt nicht dann doch aufs Auto um, einfach weil sie feststellen, na ja, ich kann mich dann nicht drauf verlassen. Und das ist auch was, was ich Menschen im ländlichen Raum nicht mal übel nehmen würde, wenn sie sagen, ich kann mich nicht drauf verlassen, dass wenn es hart auf hart kommt und wenn eine Wirtschaftskrise kommt, mein ländlicher ÖPNV, der eh schon schwierig ist, der eh nur Schülerverkehr macht, der die Morgenstunden nicht abdeckt, der am Wochenende schwierig ist, darauf kann ich nicht verlassen. Ich brauche ein Auto und ich brauche auch ein Zweitauto. Und jetzt ist es ein super wichtiger Moment, dass wir sagen, da bleiben wir jetzt dran und sorgen dafür, dass das nicht so sein muss. Weil, was wir auch in diesen Projekten merken, wenn wir mit anderen Projekten sprechen, wenn wir zum Beispiel uns anhören, was in Freiehem passiert, aber auch in der Schweiz und in Österreich, dass die Leute auch auf dem Land schon bereit wären, aufs Auto zu verzichten, zumindest aufs Zweit- oder Drittauto, wenn sie sich denn darauf verlassen könnten, dass sie es wirklich nicht brauchen. Und das ist größer als Corona. Es ist nicht mal nur irgendwie Corona bedeutet, dass sich beim Nahverkehr alles ändert, sondern das heißt auch, das was du angesprochen hattest,

Katja, diese unsägliche Projektlogik. Es gibt so ein Modellprojekt, und das gibt dann so drei Jahre Förderung und man hat so einen Landbus oder einen Landshuttle, Entschuldigung, einen kleingefäßigen Landflächenbedarfsverkehr. Und der ist jetzt da und der funktioniert gut und die Oma findet es gut, der 17-Jährige, alle finden das gut und sagen geil, wenn das so weitergeht. Aber die können sich nicht darauf verlassen, einfach weil die Förderung ausläuft. Und niemand schafft auch nur ein Zweit- oder Drittwagen ab, weil es gerade ein Modellprojekt gibt. Das heißt, diese Frage ist noch viel fundamentaler. Das heißt, was für uns die Aufgabe ist, ist halt zu sagen, dass wir Lösungen entwickeln und das soll dabei rauskommen, endlich beantworte ich deine Frage, dass eine Lösung entsteht, die auch ohne Fördermittel irgendwann irgendwie finanzierbar ist. Mit Zuschüssen, eh klar, auf dem Land braucht es Geld, aber die nicht nur durch Leuchtturmförderung irgendwie finanzierbar ist. Also dass man sagt, es ist irgendwas, was sich irgendwie wirtschaftlich so halbwegs tragen kann.

speaker_SPEAKER_00 (46:19)

Um ein paar Sachen zu stressen, wie Bediengebiet...Und virtuelle Haltestellen oder ähnliches, also habt ihr da schon, seid ihr schon so konkret oder seid ihr noch relativ am Anfang, dass das Konzept gerade sich auch entwickelt?

speaker_SPEAKER_01 (46:36)

Jetzt müsstest du, dass noch oder Sylvia sagt das, da meine Verbindung gerade schlecht war.

speaker_SPEAKER_00 (46:40)

Also das wird jetzt schon gerade so konkret, dass wir eben sagen, okay, auf der Strecke macht es total Sinn. Wir haben natürlich schon Haltestellen, aber am Ende guckt man eben auch, wo braucht man vielleicht noch zusätzliche Haltestellen. Das muss ja alles formal sozusagen trotzdem benannt werden, auch wenn es am Ende nur jemanden als Haustür ist. Dass man da an der Stelle ein konkretes Bediengebiet hat, sich ungefähr so langsam überlegt hat, okay, wie viele Shuttle brauchen wir, um die Abendzeiten und das Wochenende zu bedienen, um die Touristen von A nach B zu bringen, aber eben auch die Leute, die abends noch mit dem RE aus Berlin kommen. Das sind so die, der Punkt, an dem wir gerade im Projekt sind. Und eigentlich läuft es gerade ganz gut und meine Hoffnung darauf, dass wir bald ein On-Demand-Ride-Tooling im Fleming haben, die sind richtig groß und ich freue mich wie Bolle.

speaker_SPEAKER_01 (47:29)

Darf in eine Sache noch anmerken, die mir noch so wichtig ist, weil es auf das zurückführt, was du am Anfang sagtest, dass Neuland so wahnsinnig viele Themen verbindet und dass Silvia die Spinne ist, die die ganzen Sachen zusammenführt. Ich glaube, das ist auch so eine Corona-Lehre, wie sehr auf dem Land erst recht diese Themen zusammenhängen. Mobilität ist ein Energieversorgungsthema, ist ein Netzthema, ist ein Umweltthema und Arbeit ist ein Mobilitätsthema und Mobilität ist ein Arbeitsthema. Wir haben als Neuland schon vor Corona versucht, ein Projekt anzuschieben, dass man versucht, Remote-Arbeit und Home-Office so zu organisieren, dass Leute in Communities auf dem Land arbeiten und nicht einsam und alleine, so wie wir es jetzt alle machen.

speaker_SPEAKER_00 (48:11)

Ob die Leute jetzt noch Bock haben. Das könnte schwierig werden. Es sind ja so nie wieder Homeoffice.

speaker_SPEAKER_00

Das Problem ist ja auch tatsächlich, dass Leute jetzt, das sehe ich nicht echt als Problem an, also 25 Prozent, habe ich jetzt gelernt, sind im Homeoffice, aber es ist ja auch wirklich Homeoffice und es geht ja eigentlich um mobiles Arbeiten. Und da habe ich jetzt so die Bedenken, dass jetzt genau was du sagst, dass du dann sagst, oh mein fucking Gott, das ist nie wieder. Da habe ich ja alles am Wickel. Also das muss man glaube ich auch noch mal, auch das ist ja Sprache, das ist nicht das Gleiche, sondern was Matthias sagt oder was auch die von St. Oberholz ja sagen, dass die Leute vielleicht einen Pendelweg sparen. Ja. Wenn sie nur noch so viel mit dem Rad fahren, da sich treffen und nicht mehr diese ganz lange Beziehung haben zu dem Office, wo sie vielleicht nur noch einmal die Woche hinfahren, wie auch immer.

speaker_SPEAKER_02

Wobei man auch da eigentlich die Hoffnung haben muss, das entscheiden die halt meistens nicht alleine. Das ist für mich so eines der größten Missverständnisse, was so ländliche Pendelei betrifft. Das liegt ja nicht an den Leuten, das ist ja nicht deren Entscheidung, ob die pendeln wollen oder nicht. Ich kenne keinen Berufspendler, der freiwillig und mit Freude berufspendelt. Ja und deshalb glaube ich, dass ganz wenige von denen quasi auch aufs Co-working vor Ort umsteigen oder halt aufs Homeoffice, weil sie haben diese Wahl nicht. Also das ist eine Sache, wo für die Reduktion von Mobilität müssen einfach auch Arbeitgeber und Arbeitnehmer sich mal zusammensetzen und sich überlegen, was sie aus dieser

Krise jetzt machen. Weil jetzt hat man halt bewiesen, es geht. Und die Frage ist halt, unter welchen Umständen kann es und soll es in Zukunft gehen. Weil an der Stelle Mobilität zu reduzieren, da freuen sich beide drüber, glaube ich.

speaker_SPEAKER_0

Das ist ja auch das Interessante, dass es nicht wirtschaftlich betrachtet wird. Also es ist ja wirklich Lebenszeit, Arbeitszeit, die Leute gefährden sich nicht mehr, wenn sie übermüdet abends nach Hause fahren und solche Dinge.

speaker_SPEAKER_01 (48:57)

Und es ist ein Gleichstellungsthema auch. Die erste Sache ist, dass wir halt merken, wenn wir uns Arbeit angucken, ist, wenn man so ein Arbeits-New-Work-Projekt richtig aufzieht, spart das einem Landkreisverkehr und Emissionen. Cool. Aber es ist eben auch eine Antidiskriminierungssache. Weil die Gruppen, die am meisten unter dem Pendeln leiden und für die andere miese Nebeneffekte von diesen langen Strecken entstehen, das sind halt Alleinerziehende, das sind behinderte Menschen. Und das ist nur der Punkt, den ich machen wollte, dass man eben auch in solchen Krisen merkt, wie sehr diese Themen zusammenhängen und dass man die eben verknüpft und gleichzeitig denken muss. Und ich glaube, das ist das, was wir können als Neuland. Und was man aus Corona auch mitnehmen muss, ist, dass man eben Arbeit nicht ohne Mobilität und umgekehrt denken kann.

speaker_SPEAKER_00 (50:40)

Ich danke euch für das sehr erfrischende Gespräch. Ich freue mich auf die Zusammenarbeit, wenn wir dann bei Door-to-Door

wieder weitergehen. Wünsche euch ganz viel Erfolg. Und ich habe schon gesagt, Neuland 21 lohnt sich auf jeden Fall auch als Webseite, weil ihr einen coolen Blog habt, wo ihr auch mal berichtet, was ihr so tut. Ich war erstaunt über das Teamfoto. Sind auf einmal so viele. Und da gibt es auch offene Stellen, kann man auch noch mal sagen hier. Und ja, wir halten ja eh Kontakt. Euch wünsche ich einen schönen Abend und auf bald.

speaker_SPEAKER_02

Katja, vielen Dank. Es war sehr schön.

speaker_SPEAKER_00

Bis dann. Tschüss.