SheDrivesMobility 53 - Stefan Heimlich

speaker_SPEAKER_00 (0:15)
Herzlich willkommen. Mein Name ist Katja Diehl und ja, unter SheDrivesMobility versuche ich, verschiedenste Dinge voranzubringen, um endlich den Mobilitätswandel zu gestalten. Denn meiner Meinung nach ist das sehr autozentrierte Vorgehen, was wir gerade haben, ein falsches, was uns nicht in die Zukunft führt, sondern eher die Dinge manifestiert, die jetzt schon falsch laufen. Deswegen ist es auch ein ganz spannender Gast, den ich da heute für euch mitgebracht habe. Stefan Heimlich ist nämlich Vorsitzender vom ACE, also von einem Autoclub. Und Stefan Heimlich ist mir positiv aufgefallen bei Twitter, weil er im Vergleich zu anderen Autoclub-VertreterInnen eine sehr, wie ich finde, innovative Art hat, an das Thema Mobilität heranzugehen. Er ist nämlich wirklich kein Petrolhut, wie man so schön sagt, sondern man merkt ihm an, dass er mehrere Jahre auch im ÖPNV tätig war. Ich glaube, das ist wieder ein Zeichen für Diversität, dass es uns allen guttäte, mal aus dem Auto im wahrsten Sinne auszusteigen und mal zu schauen, was gibt es da eigentlich noch. Natürlich funktioniert Mobilität in vielen Bereichen von Deutschland momentan nicht ohne das eigene Auto. Andererseits gibt es aber diese Nutzungsdauer von 45 Minuten am Tag, die daraufhinzeigt, dass auch viele Autos eigentlich überflüssig sind. Und meiner Meinung nach ist es einfach zu akzeptieren, dass wir vielleicht nicht die gleichen Luxusgefühle und privater Raumgefühle haben werden, wenn wir nicht im privaten Auto sitzen, sondern in etwas, was wir mit anderen Leuten teilen. Aber unsere Zukunft sollte das wert sein. Wenn wir ehrlich sind, in der Stadt, wenn ich mit dem Rad unterwegs bin, dann habe ich eigentlich relativ viele gefühlte Verbote. Einmal das gefühlte

Verbot, gesund zu bleiben, weil ich atme die Abgase ein, ich gebe den Platz ab, ich habe keine Knautschzone und ich muss vor allen Dingen immer aufpassen, dass mich auch jeder sieht. Andererseits gibt es so gesehen das Verbot, dass ich meinen Schrank oder mein Sofa nach unten stelle an die Straße und die zwölf Quadratmeter, die jeder hier mit Auto benutzen darf, auch mal vollstellen mit den Dingen, die mir so gehören. Also ich glaube wirklich, wir sollten hier mal darauf schauen, ob wir die Privilegien, die es so gibt, für die Menschen mit Auto nicht anders aufteilen. Da geht es um Stadtraum, da gibt es um Lärmbelästigung, die abgebaut werden könnte. Da geht es darum, dass Kinder wieder fröhlich in die Zukunft laufen, im wahrsten Sinne. Stefan Heimlich hat einen wahnsinnigen Themenritt mit mir vollzogen. Ich glaube, da ist für alle was dabei. Wir sind in asiatischen Städten, betrachten China als den Hauptmarkt der deutschen AutobauerInnen und wir sind vor allen Dingen dabei zu schauen: Wo sind denn die Lösungen und warum eigentlich ist es so schlecht auf dem Land? Ich glaube, es ist eine Folge, wo man merkt, dass wenn man offen ist für etwas Neues, was allen gut tut, man auf jeden Fall gute Gespräche führen kann. Ich wünsche euch viel Spaß, weise ich an dieser Stelle wieder mal darauf hin, dass ihr gerne Bewertungen, Sternchen oder Kommentare da lasst bei steadyhq. Da Könnt ihr Abos für mich abschließen. Da bekommt ihr einmal die Woche dann einen Newsletter von mir. Ihr könnt aber auch unter paypal.me/katjadiehl einzelne Beträge mir zukommen lassen; Denn diese Arbeit mache ich pro bono. Ich nehme dafür kein Geld, aber ich nehme gerne Geld von denen, denen meine Arbeit etwas wert ist. Ich wünsche euch viel Spaß beim Gespräch mit Stefan Heimlich.

speaker_SPEAKER_00 (3:41)

Ich freue mich. Ich musste es ein bisschen verschieben, krankheitsbedingt, aber jetzt sind wir zusammengekommen, Herr Heimlich. Wollen Sie sich kurz einmal vorstellen, was Sie machen und was Sie gerade auch so an Themen vielleicht umtreibt?

speaker_SPEAKER_01 (3:51)
Ja, mein Name ist Stefan Heimlich. Seit 2014 bin ich der gewählte Vorsitzende des Autoclub Europa. Das ist der zweitgrößte Autoclub in Deutschland nach einem anderen Wettbewerber aus einer südlichen Hauptstadt oder Landeshauptstadt. Und der Sinn und Zweck unseres Vereins, und das wird, denke ich, mir viele überraschen, ist, dass der Vereinszweck von unserem AC dasjenige ist, sich für ein nachhaltiges Verkehrssystem unter Einschluss aller Verkehrsträger einzusetzen und dafür zu werben. Natürlich bieten wir unseren Mitgliedern Pannen- und Unfallhilfe, so was man von einem Autoclub erwartet, aber wir werben für ein nachhaltiges Verkehrssystem. Und all diejenigen, die sich schon mal mit dem Thema nachhaltig befasst haben, wissen, dass Nachhaltigkeit ein Dreieck bildet, nämlich zwischen Ökonomie, Sozialem und Ökologie. Und genau in diesem Dreieck bewegen wir uns, wenn es um Mobilität geht.

speaker_SPEAKER_00 (4:53)
Da wir den einen Wettbewerber jetzt schon ein bisschen anskizziert haben, was würden Sie denn sagen, was macht Ihren ACE anders? Was unterscheidet Sie vielleicht auch von anderen?

speaker_SPEAKER_01 (5:05)
Naja, erstens, der andere hat in seiner Satzung drinstehen, er ist für die Förderung des Kraftfahrtwesens. Und insofern hat er na-

türlich auch immer eine sehr große Nähe zu den Herstellern dieser Fahrzeuge. Das haben wir nicht. Wir haben keine Werbung in unseren Medien von irgendwelchen Kraftfahrzeugherstellern. Wir vergeben keine Preise. Dafür haben wir aber ein sehr lebendiges Ehrenamt mit 112 Kreisclubs in der Republik, in sechs Regionen. Worum sich unsere Ehrenamtlichen kümmern, ist regional Verkehrssicherheit, Verkehrspolitik. Wir wollen einfach Verkehr ein bisschen besser machen. Denn wir alle wissen, dass Verkehr und Mobilität die Teilhabe an der Gesellschaft sichert. Das ist die Grundvoraussetzung, dass ich mich ehrenamtlich engagieren kann. Sei es bei den Gewerkschaften, die wir vor 55 Jahren mal gegründet haben. Sei es in Parteien, Vereinen, in der Zivilgesellschaft. Das wollen wir sicherstellen.

speaker_SPEAKER_00 (6:11)
Heißt also, dass das eigentlich dadurch, dass Sie sich so aufgestellt haben, auch bestimmte Probleme in Deutschland oder bestimmte Herausforderungen, sagt man vielleicht eher, in der Mobilität ja wahrscheinlich unterscheiden. Also merken Sie, dass da Ihre Mitglieder vor Ort unterschiedlich beschäftigt sind mit dem, was so die Herausforderungen sind? Gibt es bestimmte Regionen mit bestimmten Themen?

speaker_SPEAKER_01 (6:35)
Ja, ein ganz großes Unterschied ist, aber ich denke, das werden alle, die jetzt diesem Gespräch folgen, auch wissen, es gibt einen sehr großen Unterschied zwischen Stadt und Land. Zum Zweiten gibt es einen großen Unterschied zwischen Alt und Jung. Beispielsweise, nur mal symptomatisch, das ist überhaupt nichts mehr Besonderes, mein Junior, der ist 18, der wollte keinen Führer-

schein machen, hat auch keinen Führerschein. Der ist in einer großen Stadt am Studieren und sagt: "Ich komm mit Bus und Bahn überall hin, das reicht mir. Und wenn, dann habe ich halt mein Fahrrad-Sharing-Angebot" und von einem großen Hersteller, der bei ihm auf dem Campus auch eine Station hat, "dann hol ich mir ein Fahrrad und dann ist gut." Das ist die Frage Alt und Jung, also Generationenwechsel. Welche Wertigkeit hat denn dein eigenes Auto da überhaupt noch? Ist es noch ein Statussymbol? Das ist die eine große Frage. Die zweite große Frage hatte ich gerade angediskutiert, das ist die Frage Stadt und Land. In einer Stadt habe ich Alternativen. Da ist es nicht sexy, da macht es auch nicht Spaß, mit dem Auto durch eine Stadt zu fahren. Dort ist dann die Frage des öffentlichen Personennahverkehrs, von On-Demand-Verkehren, von Pooling-Systemen wesentlich spannender. Im ländlichen Raum brauch ich das Auto, Stand heute. Weil leider in den 70er-Jahren ist der ÖPNV verkommen zu einem Schülertransport. Das war damals eine richtige Entscheidung, um den ÖPNV zu finanziell zu stabilisieren. Bloß mittlerweile sind die Babyboomer aus dem Schüleralter raus und die Schülerzahlen sind geringer. Jetzt habe ich den damaligen Schulbus, der öfters gefahren ist, habe ich heute zweimal am Tag. Und mehr war es nicht. Das ist keine Alternative. Was dann wieder zu großen sozialen Verwerfungen führt, weil die älter werdende Generation, das ist auf dem Land im überdurchschnittlichen Maße der Fall, das Problem hat, wenn sie aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr ein Auto hat, verkümmert sie, zieht sich zurück, weil sie hat keine Möglichkeit mehr, an der Gesellschaft teilzunehmen. Jetzt sind wir schon abgedriftet in die Regional- und Strukturpolitik, dass ein schönes Themenfeld ist, was mit Mobilität zu tun hat. Aber das treibt unser Ehrenamt in der Diversität, die diese Gesellschaft hat, um. Die Frage ländliche Mo-

bilität und Alternativen, städtische Mobilität und Alternativen und dann natürlich die Generationenfrage.

speaker_SPEAKER_00 (9:12)
Ich war jetzt sehr lange bei meinen Eltern im Emsland. Also auch irgendwie ländlich... Irgendwie auch ländlicher Raum. Aber es sind auch viele Menschen im ländlichen Raum gefühlt. Es gibt ja schon auch noch Unterschiede. Das ist eine Stadt mit 50.000 Einwohnern, die auch, wie Sie schon sagen, Schülerverkehre hat als ÖPNV, aber ansonsten nichts. Mein Vater kann aufgrund seiner Parkinsonerkrankung nicht mehr Autofahren, will heißen, er hat nur Mobilität, wenn meine Mutter ihn fährt. Das sind natürlich auch Sachen, wo ich genauer hingucke. Sie haben das sehr schön hergeleitet, dass das eine Zeit lang vielleicht sogar politisch gewollt war, ÖPNV nicht so zu fördern. Wie stellen Sie sich denn da als ACE auf? Was ist so Ihre Vision, wo soll es hingehen? Wenn wir doch jetzt sagen: "Okay, es muss wahrscheinlich ein bisschen autoärmer werden, weil wir ja jetzt 48 Millionen", glaube ich, "mittlerweile haben an PKW". Haben Sie da so verschiedene Schritte, wie wir uns bewegen sollen in die Zukunft?

speaker_SPEAKER_01 (10:14)
Also, Schritte haben wir... Die Schritte leiten sich ab von der jeweiligen Lebenslage der Menschen. Weil die Lebenslage, je nachdem, wo ein Mensch lebt, in welchem sozialen Kontext er sich begibt, und auch ökonomischen Kontext, ist sehr unterschiedlich. Ich komme aus Spandau, das ist so eine Stadt bei Berlin. Da habe ich natürlich die Alternative, wie ich mich bewege. Da kann ich mich sehr bewusst entscheiden. Ich fahre mit dem Auto, um beispielsweise einen Wocheneinkauf zu machen. Wenn ich aber Punkt-zu-

Punkt-Verkehr habe, Wohnungen bis zur Arbeitsstätte, dann fahre ich mit den Öffentlichen, ist doch völlig logisch. Anders sieht es aus, wenn ich jetzt hier in Baden-Württemberg, wo ich jetzt zu Hause bin, auf die Schwäbische Alb gucke. Da habe ich die Alternative nicht. Da gibt es noch nicht mal On-Demand-Verkehre, wo ich mein Smartphone mit einer App nutzen kann, weil da ist tote Hose. Da komme ich ohne Auto nirgendwo hin. Das wird in Emsland wahrscheinlich genauso sein. Von daher ist die Schritte, die man dort unternehmen muss, um zu einer nachhaltigen Mobilität zu kommen, sehr unterschiedlich. Aber die Mobilität muss gewährleistet sein. Was wir als ACE immer versuchen anzustreben, ist, dass sich die Menschen bewusst machen, über ihre Verkehrswege, d.h. sowohl die Menge: Wie viele Verkehrswege pro Tag habe ich? Zweitens, was für Verkehrswege pro Tag habe ich und was ist das dafür jeweils geeignete Verkehrsmittel? Dabei kommt dann in der Summe ganz schnell auch für Otto Normalverdiener: "Ja, kann ich das überhaupt bezahlen?" Weil viele von uns, die ein Auto haben, das sind nun mal unsere Mitglieder, die sagen: "Das Auto habe ich, das kostet mich einen bestimmten Betrag pro Monat. Und wenn ich darüber hinaus noch ein Jobticket oder ein Ticket für den öffentlichen Nahverkehr habe, wenn ich mir darüber hinaus ein Sharing-Angebot wahrnehmen will, kostet mich das on top." Dann ist die Frage: "Wie hoch ist mein Mobilitätsbudget pro Monat denn insgesamt, und kann ich mir das leisten?" Unsere Angehensweise ist, bewusst machen, über Verkehrsbedürfnisse, Verkehrswege herauszufiltern. Was sind Alternativen, wie kann ich das gestalten? Und darüber aufzuklären, und das ist uns ganz wichtig. Deswegen setzen wir uns nicht nur für das Auto ein unter nachhaltigen Gesichtspunkten, sondern im gleichen Maße haben wir einen Blick auf das Thema öffentlicher Verkehr, auf das Thema Fahrrad, was

Sicherheit angeht, als auch um die Frage der Finanzierung dieser Systeme, sowohl für das Individuum als Konsumenten wie auch für die Gesellschaft.

speaker_SPEAKER_00 (13:00)
Wir sind ja auch über Twitter in Kontakt gekommen. Da sind sie mir auch positiv aufgefallen, weil sie eben, also sie als Person, glaube ich, aber auch der ACE vielleicht, übergreifender denken und auch etwas inklusiver denken. Weil ich glaube tatsächlich, das sage ich immer wieder. Ich ziehe den Hut vor den starken Narrativen der Autoindustrie, aber alle stimmen mir auch nicht. Es sind schon so ein paar Dinge, wo ich merke, dass... Ich wohne ja hier in Hamburg-Eimsbüttel. Wenn ich rausschaue, wie viel Platz den Autos gehört, das ist ja etwas, wo wir so ein bisschen Stadtraum auch umnutzen zu einer Aufbewahrungsfläche. Eigentlich gehört sie aber, die Stadt zumindest, allen, die hier wohnen. Wie kann man sich das denn vorstellen, auch im Sinne einer Gerechtigkeit? Also, gibt es da auch vom ACE eine Position zu, wie sich Stadt entwickeln könnte? Weil wir kommen ja von einer... Als noch Kutschen und Fahrräder und Fußverkehr sich begegnet sind von einer Stadt, die ziemlich beschleunigt wurde durch das Auto auch. Also, das ist ja nun mal das Mobil mit der höchsten Durchschnittsgeschwindigkeit und hat natürlich die Wege auch in der Stadt verändert. Haben Sie da Hinweise, vielleicht auch aus dem internationalen Raum, wie sich so was vielleicht sogar rückentwickeln kann, im positiven Sinne?

speaker_SPEAKER_01 (14:19)
Also erstens, ich würde die Eingangsthese nicht ganz unterstützen wollen und können, weil wir reden jetzt über städtische Ver-

kehre. Und wenn man sich die städtischen Verkehre in den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts anschaut, war schon damals Flächenkonkurrenz ein großes Thema. Es waren nicht Autos, es waren Pferdekutschen. Es waren aber auch pferdegetriebene Straßenbahnen. Und es waren auch vor allen Dingen die Fußgänger. Der Fußverkehr hatte einen viel größeren Anteil als heute. Und weil man da noch viel näher im Umfeld seine Einkäufe, seine Lebensbedürfnisse erfüllen konnte, in fußläufiger Entfernung, als es heute der Fall ist. Also Flächenkonkurrenz in Städten gab es schon immer. Auch damals standen Fuhrwerke drumherum und deswegen ist ja auch das Personenbeförderungsgesetz entstanden. Nur mal als kurzer historischer Exkurs. Das Personenbeförderungsgesetz kommt aus dem Polizeirecht, weil man schlichtweg die Verkehrssicherheit auf den öffentlichen Straßen herstellen wollte in der Konkurrenz von Kutschen, die man für Güter- oder Personenbeförderung anmieten konnte. Und daraus hat sich ja dann etwas später der ÖPNV entwickelt mit Verkehrsunternehmen. Die waren ja alle privatwirtschaftlich. Die Frage, dass das kommunale Unternehmen war, das war ja erst eine Entwicklung, die dann erst Ende der 20er Jahre, Anfang der 30er Jahre eingesetzt hat und dann nach dem Zweiten Weltkrieg. Und von daher ist diese Flächenkonkurrenz schon immer gegeben. Das zweite ist auch die These, dass das Auto das schnellere Verkehrsmittel in einer Stadt ist, würde ich vehement bestreiten. Gerade in einer Stadt ist es ein Stehzeug. Und deswegen habe ich ja vorhin auch gesagt, in einer Stadt Auto zu fahren, das macht mir keinen Spaß. Ich fahre gerne Auto. Das gebe ich gerne unumwunden zu. Aber das mache ich beispielsweise jetzt, wo ich hier in Stuttgart lebe, gerne am Wochenende bei schönem Wetter auf der Schwarzwaldhochstraße. Da cruise ich gerne mal rum. Das macht Spaß. Kehre in einem Landgasthof ein,

laufe ein paar Meter, gehe wandern oder jetzt Skifahren. Also wenn es Corona erlaubt, natürlich. Das mache ich alles ganz gerne. Aber hier am täglichen Weg zum Büro fahre ich mit Bus und Bahn, weil es mich einfach sicher und entspannt hinbringt. Ich kann schon meine E-Mails checken. Ich kann gucken, was SheDrivesMobility auf Twitter gerade mal wieder verzapft hat und bin dann schon voll informiert im Büro, als wenn ich im Stau im Auto stehe. Das macht überhaupt keinen Spaß. Deswegen halt der Punkt: Bewusst mit der Dienstleistung. Bewusst mit Verkehr umgehen und darauf klammern. Und das ist das, was wir als ACE auch treiben. Aufklärung und Sicherheit und zwar für jeden Verkehrsteilnehmer. Deswegen setzen wir uns halt auch für getrennte Protected Bike Lanes, fällt gerade der deutsche Name nicht ein, geschützte Fahrradstreifen, separate. Deswegen setzen wir uns ein. Allerdings, dann haben wir wieder eine Bruchstelle mit dem ADFC. Wir aus dem gleichen Grund setzen wir uns auch für die Helmpflicht ein. Aber und wir setzen uns halt, oder das wäre mir für uns oder für mich persönlich auch eine konsequente Weiterentwicklung, wenn Fahrräder auch ein Nummernschild hätten. Weil es gibt diese berühmten Kampfradler, aber ich will den Begriff gar nicht überstrapazieren, weil es gibt in viel größerem Ausmaß, weil die Gruppe viel größer ist, auch die Kampfautofahrer. Und so wenn ich die einen mit einer Straßenverkehrsordnung sanktioniere und das kann ich durch die Kennzeichen, dann muss das für alle Verkehrsteilnehmer, die sich dort treiben, ebenso gelten. Aber deswegen, wir haben das weite Feld der Mobilität. Das ist für uns das Wichtige. Und da gucken wir uns immer die Lebenslage der Menschen an, wie sie sich befinden und wollen, dass sie optimal ankommen. Preiswert, ökologisch und ökonomisch.

speaker_SPEAKER_00 (18:04)
Sie haben eben schon angedeutet, dass Sie ja sehr gerne cruisen. Und Sie sind ja jemand, der schon relativ früh in die Elektromobilität auch privat eingestiegen ist. Wie kam es dazu?

speaker_SPEAKER_01 (18:15)
Ach, der Hintergrund war ganz einfach derjenige. Ich komme ja ursprünglich von den Gewerkschaften und war dort 14 Jahre in verschiedenen Funktionen national, europäisch als auch international für den öffentlichen Nahverkehr zuständig. Und der damalige Hauptgeschäftsführer des VDV, Professor Dr. Müller, Adolf Müller-Hellmann, Entschuldigung, der hat mal einen Vortrag gehalten, ausgehend von Ulrich von Weizsäcker, der ja zumindest meiner Generation noch viel sagt, und hat mich zur Seite genommen und hat gesagt: "Wir müssen uns um das Thema Elektromobilität kümmern, weil bei dem Bevölkerungswachstum, was wir weltweit haben, können wir einfach nicht sagen, dass wir unser volkswirtschaftliches Modell auf die damals sogenannte dritte Welt überstülpen. Das geht nicht." Also er hat das sehr plastisch gemacht und wir haben ja hier auch eine Kamera nach dem Motto, wenn hier Deutschland oder Europa ist, ist die Frage, wo ist Indien? Sind die dann höher oder sind die niedriger? Thema Ressourcenverbrauch, Lebensqualität oder auch persönliches Wohlergehen und Wohlstand. Und das ist einfach die Frage, dass wir gesagt haben: "Okay, wir kümmern uns um das Thema ÖPNV, der muss emissionsfrei sein, nur dann hat er eine Chance." Ich bin jetzt erstmal bei der Umweltverträglichkeit. Er muss auch ausgebaut werden, gerade in Verdichtungsräumen, weil ich kann nicht jeder mit durchschnittlich 1,2, 1,3 Personen mit einem Auto in einer Stadt fahren. Dann ist das mit dem Platz gar nicht zu machen, dann kommt kein

Mensch mehr an. Und deswegen fand ich es ganz spannend, als man mich dann gefragt hatte, ob ich mir was beim ACE vorstellen könnte. Und dann habe ich mich erstmal mit dem ACE beschäftigt und habe dann gesagt: "Ja, mit dem Auftrag, den der ACE hat", den habe ich ja eben beschrieben, "da kann ich mitgehen", obwohl ich in meinem Herzen eigentlich 14 Jahre lang ÖPNV geprägt war.

speaker_SPEAKER_00 (20:14)
Und wenn Sie jetzt so auf Deutschland schauen, wir werden ja fast schon so ein bisschen belächelt, weil wir die Nation der Autobauer sind, aber unglaublich große Probleme damit haben, uns an diese Elektromobilität zu gewöhnen. Also es gibt immer Umfragen, da wird auch immer eine hohe Bereitschaft von den Befragten, ja, wird geantwortet: "Ich kann mir das vorstellen, elektromobil unterwegs zu sein." Allmählich gehts ja tatsächlich auch los. Das letzte Mal war eine Messung, 14 Prozent Elektromobil bei den Neuwagenkäufern. Zum einen, wie ist Ihre persönliche Mobilität? Also, weil Sie ja gesagt haben, Sie fahren auch immer gerne Auto. Wie sind Sie unterwegs? Und wie nehmen Sie die Entwicklung in Deutschland wahr? Ist jetzt der Damm gebrochen, dass das Elektromobil in die Zukunft geht?

speaker_SPEAKER_01 (21:04)
Also, ich fange mit Ihrer letzten Frage halt mal an. Aus meinem persönlichen Empfinden und das, was ich so lese, ist der Punkt der, dass 2020 für mich der Tipping-Point für Deutschland war, dass jetzt mittlerweile auch jeder begriffen hat, wohin die Reise geht. Als ich 2009 angefangen habe, mich mit Elektromobilität damals, wie gesagt, im ÖPNV zu beschäftigen, als ich 2014 zum ACE kam, für den individuellen Mobilität, mir das überlegt habe und ich mir

dann auch mein erstes Elektroauto angeschafft habe, war einfach der Punkt: "Du musst auch mit gutem Beispiel vorangehen." Das war damals zugegebener Weise noch ein bisschen Abenteuer, wo ich wirklich nicht guten Gewissens sagen konnte, jedes meiner Mitglieder: "Ich empfehle dir ein E-Auto." Also damals war es noch ein bisschen Abenteuer, sei es die Ladeinfrastruktur, sei es die komfortable Steuerung mit einer App für das Fahrzeug, wo sich ja heute noch viele Hersteller schwertun, da war das wirklich noch alles ein bisschen Bastlerstatus. Aber mittlerweile sind die Autos ausgereift, sie haben eine lange ausreichende Reichweite für den täglichen Bedarf, weil da werden ja immer Angstdiskussionen und Angstszenarien aufgebaut, warum es gerade noch nicht klappt. Ich denke, da bewegt sich gerade unglaublich viel und die Modellvielfalt steigt auch, sodass ich da ganz optimistisch bin. Im europäischen Kontext ist die Situation ja die, dass ja auch Italien oder auch Frankreich große Automobilländer sind, also herstellerseitig meine ich, also die die große Automobilindustrie haben, die haben die Kurve schon eher gekratzt, weil die nicht diese Bedeutung hatten in der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung wie Deutschland. Und das haben wir aus meiner persönlichen Einschätzung ein bisschen den Amerikanern zu verdanken, dass wir hier gerade als besetztes Land nach dem Zweiten Weltkrieg wirklich den American Way of Drive so ein bisschen nachvollziehen wurden. Die großen Städte, die wir in Deutschland haben, wurden ja zweimal zerstört, nicht nur im Faschismus, sondern auch danach noch durch die Abrissbirne, wo man Verkehrsschneisen in die großen Städte hineingetrieben hat, wo das, was nicht durch die Bomben kaputt war, noch mal kaputt gemacht wurde, indem man Achsen reingezogen hat. Und im Zuge dessen ist in den 50er, 60er Jahre dann natürlich auch ein Hype entstanden mit dem Wirtschaftswunder-

land: Auto ist ein sozialer Status. Das ist in Frankreich und Italien anders. Als ich nach Paris gekommen bin, weil mein Bruder dort studiert hat, mein Gott, da war klar, die Autos werden abgestellt ohne Handbremse, dann schubst mal ein bisschen nach vorne, schubst mal ein bisschen nach hinten. Jedes hatte so ein paar Beulen dran, das war alles harmlos, das war halt so, Thema durch. Das war savoir-vivre und dann war alles okay. Hat sich mittlerweile durch die Wertigkeit des Autos auch etwas geändert, das weiß ich schon. Aber es hatte halt nicht den sozialen Status wie in Deutschland, wo wir sozusagen wirklich aus einer traumatisierten Generation nach 1945 in das Wirtschaftswunderland gegangen sind. Diesen sozialpsychologischen Effekt hat es in den anderen europäischen Ländern so nicht gegeben. Als ich das erste Mal in Japan unterwegs war im ÖPNV, ist mir aufgefallen, die waren da schon mit Hybridautos im öffentlichen Taxen unterwegs, also im Taxigewerbe unterwegs. Da wäre niemand auf die Idee gekommen, mit einem Benzinauto zu fahren. Diesel im Pkw ist sowieso eine typisch deutsche oder deutsch-italienisch-französische Erfindung, um das enger einzugrenzen. Und das auch erst seit 20 Jahren, muss man immer wissen. Also zu Generationen meines Vaters, da hätte sich doch kein Mensch ein Diesel-Auto gekauft, der hätte gesagt: "Was willst du? Ich fahre doch keinen Traktor. Gottes Willen." Natürlich musste es ein Benziner sein und man hat sich eher über die Anzahl der Zylinder ausgetauscht und über Hubraum als über die Kraftstoffe. Also, Japan zurück. Die sind damals schon Hybrid gefahren, die sind damals schon Erdgas oder Gas gefahren, weil sie damals schon ein sensitives Empfinden hatten, dass die Luftschadstoffe, es riecht halt nicht gut. Da waren wir noch nicht mal bei ppm 10 oder ppm 5. Also die waren da ein Stück weiter. Und diese Welle kommt jetzt auf uns und wir müssen schlichtweg sehen, dass wir

unsere Wertschöpfung hier in Deutschland behalten und wenn wir wissen, dass drei Viertel aller in Deutschland gebauten Autos in den Export gehen und wir gleichzeitig sehen, dass unsere Exportländer, wohin wir unsere Autos verkaufen, auf einem ganz anderen Weg sind, dann ist die Frage: "Ja okay, wo wollen wir denn dann noch unsere Wertschöpfung in Deutschland sichern?" Wertschöpfung heißt einerseits Steuereinnahmen für den Staat, heißt Gewinne für die Unternehmen und heißt gute bezahlte Arbeitsplätze an dritter Seite.

speaker_SPEAKER_00 (26:12)
Ist es denn, wenn Sie das jetzt so anskizzieren, eigentlich auch eine vielleicht auch selbstverschuldete Gefahr, dass die Wertschöpfung so stark an dieser Industrie hängt? Zweite Frage, wo sehen Sie... Ich bin immer mit dem Fragezeichen versehen, warum man nicht auch coole Fahrzeuge für den ÖPNV sich ausdenkt. Grade weil Sie vorhin auch von Ridepooling und ähnlichen Dingen gesprochen haben. Da bräuchte man andere Fahrzeugkonzepte. Wie sehen Sie zum einen diese Abhängigkeit und zum anderen haben Sie Ideen, wie man das modellieren kann, dass man diesen Wandel für alle verträglich gestaltet?

speaker_SPEAKER_01 (26:47)
Wir leben am Beginn einer Dekade, in der wir den Wechsel vollziehen müssen, aus meiner Sicht. Wenn wir diesen Wechsel in den kommenden zehn Jahren bis 2030 nicht hinkriegen, werden wir diese Industrie in Deutschland nicht mehr haben. Weil die Märkte rings um uns herum in der Welt, unsere Absatzmärkte entwickeln sich in eine völlig andere Diskussion. Die diskutieren gar nicht über Diesel und Benzin. Die gehen Richtung elektrische Antriebe. Die

können höchstens noch sehr freundlich diskutieren, ob Wasserstoff eine Variante sei oder Batterie elektrisch. Aber die diskutieren nicht mehr fossile Kraftstoffe. Deswegen ist das der Wechsel, den wir auf alle Fälle hinkriegen müssen. Zur Frage der Fahrzeuge ist der Punkt der, wir haben ja bestimmte Megatrends in der Mobilität. Das eine hab ich eben schon anklingen lassen, das ist das große Thema der 'Dekarbonisierung'. Das zweite große Thema aus meiner Sicht ist das ganze Thema der Digitalisierung. Das fing an vor ein paar Jahren mit der ganzen Frage des Internet der Dinge, IoT, war ein großes Schlagwort. Das hat halt als ein Ding halt auch das Auto erreicht. Damit kann das Auto in Kontakt treten mit seiner Umwelt. Und das dritte ist das ganze Thema 'autonomes Fahren'. Jetzt kommen wir genau zu Ihrer Frage. Deswegen erwähne ich das als drittes großer Megatrend in der Mobilität, das autonome Fahren. Weil nach unserem Dafürhalten das autonome Fahren nämlich an einem Eigentumsstruktur ansetzt. Nämlich an der Eigentumsstruktur ich und mein Auto. Um überhaupt mobil zu sein. Wenn es nämlich so ist, dass durch das Thema Digitalisierung und autonomes Fahren ich über meine App auf meinem Smartphone mir meine Mobilität organisieren kann, und zwar On-Demand, mit ganz kurzen Wartezeiten, maximal vier, fünf, sechs Minuten, so in der Größenordnung, dann bin ich ganz schnell an der Frage: "Brauche ich da noch ein eigenes Auto? Weil dann kann ich meine Wege anders erledigen. Dann brauche ich das Auto höchstens noch mal für Sonderverkehre." Sonderverkehre heißt etwas, was nicht Alltag ist, sondern gesondert, beispielsweise die Urlaubsfahrt. Der Wochenendausflug ins Emsland oder was weiß ich, an den Gardasee. Ja, aber das sind Sonderverkehre, nicht die alltägliche Geschichte. Die kann ich dann mit einem autonomen Fahren machen. Wenn ich das elektrisch antreibe, ist es von den Betriebs-

kosten runter. Und wenn es autonom fährt, ist es insofern auf dem Preislimit, was ich habe, was billiger ist als der Stuttgarter Nahverkehr mit Zone 1 und Zone 2.

speaker_SPEAKER_00 (29:31)
Das ist ja in interessanter Weise, letzte Woche war die CES, diese Konsum-...

speaker_SPEAKER_01 (29:36)
Ja, kenn ich. Da wäre ich gerne hin, aber geht ja nicht.

speaker_SPEAKER_00 (29:40)
Ich war virtuell dabei und war ein bisschen erschrocken, weil eigentlich die gesamten News rund um das Auto waren Interieur, riesige Bildschirme, Wellness-Erlebnis durch Massagesitze. Also eher so die Verweildauer im Auto noch irgendwie anfeuernd. Einzige positive Beispiel war der neue Prototyp von Sono Motors, die mir sehr gut gefallen, weil sie Auto ein Stück weit anders denken. Will heißen, es wird ja noch nicht wirklich von deutschen Autobauern so viel promotet, dass das eigentlich weggeht vom Autobesitz. Und das muss man tatsächlich manchmal auch Leuten noch erklären, dass auch in meiner Wahrnehmung autonomes Fahren nicht mehr heißt: Ich habe ein Auto, sondern ich benutze es für die Mobilität, die ich in dem Moment brauche. Sehen Sie da sehr diverse Fahrzeugparks? Geben wir auf irgendwas Skalierbares zu, was dann sehr ähnlich aussieht? Also wo ich drauf hinaus will, momentan ist das Auto ja sehr individuell. Also wir geben ihm Namen, wir hängen da Duftbäumchen rein, manche Flokatis, keine Ahnung. Also wie glauben Sie, ist dieser Wandel steuerbar, dass Leute sagen, ich gebe das wirklich aus der Hand?

speaker_SPEAKER_01 (30:56)

Also, ich fange noch mal so an. Es ist ja ein privatwirtschaftlicher Zweig, ein volkswirtschaftlicher Sektor, der davon lebt, dass er seine Produkte auch an den Mann und die Frau kriegen kann. Das heutige Geschäftsmodell bedeutet, ich verkaufe ein Auto einem Privatkunden, einer Frau Diehl, einem Herrn Heimlich, und der freut sich dann an diesem Produkt hoffentlich, glaube ich mal. Also das ist das Geschäftsmodell heute. Aus meiner Sicht müssen sich die Hersteller mit dem Blick auf das autonome Fahren, da sind wir aber dann jenseits der 30er Jahre, sage ich auch ganz offen, und das autonome Fahren allein von den Kosten, von der künstlichen Intelligenz, die darin verbaut ist, und von der Sensorik, ist das preislich jenseits dessen, was ich als selbstlenkender Autobesitzer heute noch bereit bin zu zahlen. Das heißt, das Geschäftsmodell ändert sich, dass die Hersteller von Fahrzeugen sich beispielsweise Flottenbetreiber herausgucken müssen oder eben eine Kommune herausgucken müssen und sagen: "So, ich bin jetzt Volkswagen, ich komme jetzt mal nach Hamburg und verkaufe euch Mobilität. Ich stelle euch ein neues Auto zur Verfügung. Dieses Auto hat 5 Meter Länge bis maximal 6 oder 7 Sitzplätze und ist ein Feeder, also ein Zubringer, und ich verkaufe euch aber auch 12 Meter Omnibus oder ein Gelenkbus oder ein Doppelstockbus oder was auch immer. Oder ich betreue bei euch auch mit einer Tochterfirma in meinem Konzern, baue ich euch da auch eine U-Bahn oder Straßenbahn hin." Also, ich habe eigentlich ein ganz anderes Geschäftsmodell. Und das ist ein Teil der Transformation. Eben in meinen Ausführungen bin ich vielleicht zu stark verhaftet gewesen auf dem Thema Antriebswende. Was ich aber eigentlich meinte, ist, das Geschäftsmodell muss sich ändern. Das zweite ist, wir

kommen dann natürlich wirklich, wenn ich einer Gebietskörperschaft Mobilität verkaufe, dann bin ich natürlich auch wieder als Hersteller in meinem Geschäftsmodell auf kosteneffizientes Bauen bedacht. Und dann komme ich zu Modellen hin, wie beispielsweise Canoo, ein kalifornisches Start-up, wunderbar aufgemalt hat. Die machen eine Plattform und bauen darauf auf, das, was wir brauchen. Entweder was zum Personentransport oder was zum Gütertransport. Thema Kurier-, Express-, Paketdienste, Lieferbetriebe. Wir bestellen ja alle bei großen amerikanischen Versandhäusern oder auch bei einem großen Hamburger Konzern. Das ist ja die Nummer zwei in Deutschland. Und die Pakete müssen ja irgendwo hin. Und die haben also eine Fahrzeugplattform entwickelt und bauen halt eine Karosse drauf, zu welchem Einsatzzweck auch immer. Vom Handwerker über den Paketdienst bis hin zu sechs Leuten, die irgendwo hinwollen. Also die dann praktisch taxiähnliche Dienstleistungen erbringen können. Das von der Fahrzeugseite her. Das andere ist dann natürlich auch der Punkt, wenn wir jetzt mal... Wo war Ihre Frage? Jetzt habe ich den Faden verloren.

speaker_SPEAKER_00 (34:04)
Ich find's auf jeden Fall ehrlich gesagt...

speaker_SPEAKER_01 (34:06)
Ach, Sono Motors, Sono Motors, Entschuldigung. Sono Motors ist eine hochspannende Geschichte, hat aber ein ganz anderes Geschäftsmodell. Sono Motors ist sehr technikaffin, was das Thema Antrieb und Gewinnung von Energie angeht, zielt aber eher auf den Privatmenschen an. Das ist ein anderes Modell, als was wir ja schon die ersten zarten Pflänzchen erleben, wie was ich eben skizziert hab. Das ist dann im realen Leben Volkswagen, ist im realen

Leben die Tochter Meuer in Hamburg oder die Tochter von der Deutschen Bahn, Ioki oder Clevershuttle. Solche Modelle, die da bedient werden. Sono hebt noch sehr stark ab auf den individualen Menschen als Eigentümer des Fahrzeugs und seine Erlebniswelt. Jetzt, Erlebniswelt ist genau der Punkt, jetzt hab ich den Faden wieder, den Sie gefragt haben. Sie haben gerade berichtet von Ihren Eindrücken bei der digitalen CES dieses Jahr, das sehr stark auf Interieur gesetzt wird. Klar, wo kommt das denn her? Der am stärksten wachsende Absatzmarkt ist Asien. In Asien stehe ich im Stau, weil die noch nicht, also abgesehen mal von den Megacities, haben die keinen flächendeckenden ÖPNV. Klammer auf, so dolle sind wir Deutschen da übrigens auch nicht. Nur mal am Rande, als kleine Bonmot am Rande. Wenn Sie mögen, können Sie mich ja dann noch mal nachfragen. Von daher ist der Punkt, da ist die Aufenthaltsqualität im Auto wesentlich. Wenn ich drei, vier Stunden im Auto mich bewege, weil ich nur Stop and Go habe, dann ist für mich die Aufenthaltsqualität wichtig. Dann ist mir WLAN im Auto wichtig, eine gute 5G-Verbindung wichtig, etc., um dann mit den riesigen Bildschirmen, die [unverständlich] dort verbaut oder andere, ist dann erheblich wichtig, weil ich die Zeit nutzen kann, die ich da eh im Stau rumstehe. Dass man da eine ganz andere Verkehrsinfrastruktur, ein ganz anderes Verkehrssystem dahinter setzen kann, ist mir bekannt. Das ist aber eine andere Diskussion an der Stelle. Weil die Hersteller sagen: "Okay, den Menschen, der weiß, ich stehe im Stau in Shanghai, in Bangkok, in Nanjing oder in Peking oder in Yokohama auf dem Weg nach Tokyo City, dem muss ich eine Aufenthaltsqualität bieten. Und da verkaufe ich meine A-Zeuge." Und demzufolge setzen die ihre Schwerpunkte auf das Interior.

speaker_SPEAKER_00 (36:24)
Da Sie gerade das Geschäftsmodell angesprochen haben, als letzte Frage vielleicht: Wie ändert sich denn das Geschäftsmodell eines ACE? Haben Sie da schon eine Idee? Also was ist auch Ihre Transformation als ACE in dem Moment?

speaker_SPEAKER_01 (36:39)
Na ja, unsere Geschäftsidee, das will ich jetzt mit Blick auf die Wettbewerb, nicht, nicht, nicht, sag ich ganz offen, nicht allzu sehr außen vorlesen. Andere bezeichnen sich ja immer, sie seien Mobilitätsdienstleister. Ich halte das für Quatsch. Wir als ACE, als Kind der Deutschen Gewerkschaftsbewegung, wo jeder Mitglied werden kann, übrigens, nur mal so als kleiner Werbeblock bei uns, kann jeder Mitglied werden, egal, ob er Gewerkschaftsmitglied ist oder nicht. Wir sind eine Wertegemeinschaft. Ein Wert ist für uns, dass wir sagen, wir wollen gewisse, nicht nur das Thema Nachhaltigkeit, sondern auch Solidarität ist für uns ein ganz wichtiger Punkt. Genauso wie wir ein lebendiges Vereinsleben haben wollen. Und unser Geschäftsmodell will ich nur mit einem Wort jetzt erst mal in die Runde schmeißen, weil wir nicht entre nous sind, sondern öffentlich. Wir sagen, wir sind Autoclub und Mobilitätsbegleiter. Wir begleiten unsere Mitglied, Klammer auf Katja Diehl, wenn es denn unser Mitglied wäre. Wir würden sie also begleiten in die Mobilität der Zukunft. Das heißt, so wie Sie. Wir klären auf, wir informieren. Wie können Sie jedem Anlass entsprechend, jeder Lebenslage entsprechen, jeder räumlichen Struktur entsprechen, ob Sie auf dem Land oder in der Stadt oder in einer Metropolregion leben. Wir klären auf und informieren auf Augenhöhe mit Ihnen, ohne zu bevormunden, ohne mit dem erhobenen Zeigefinger zu argumentieren. Wie können Sie denn Ihre Wege überhaupt zu-

rücklegen? Kostengünstig für Sie als Privatperson oder für unser Mitglied, aber auch nachhaltig, aber auch bezahlbar, auch volkswirtschaftlich im Sinne der Ökonomie. Und diese Begleitung auf Augenhöhe ist uns ganz wichtig. Wir wollen nicht sagen: "Auto, Auto, Auto und alles andere ist zweite Wahl und nur was für die prekäre Seite der Bevölkerung. Jeder, der sich was auf sich hält, soll gefälligst einen Sechszylinder Diesel, heute, früher Benziner, fahren", sondern wir sagen auch: "Nein, seht es doch völlig lässig. Wahlfreiheit ist das Gebot der Stunde und dann soll doch jeder glücklich werden, wie er will." Allerdings, die Freiheit hat dort seine Grenzen, wo ich die Interessen anderer berühre. Auch klar. Also wir sind keine reine, kein reiner Club, der automatisch nur das Individuum in den Mittelpunkt stellt, sondern immer im sozialen Kontext mit der Gesellschaft.

speaker_SPEAKER_00 (39:04)
Das ist ein schönes Schlusswort, vor allem das mit der Wahlfreiheit. Das ist das Wichtigste, dass das geschaffen wird. Ich nehme im ländlichen Raum immer mehr Stimmen wahr, die sagen: "Ich würde zwar gern anders, aber ich kann ja nicht." Aber das kann sich ja auch wieder ändern. Dass man da so ein bisschen wieder die 8000 Schienenkilometer, die wir leider reaktivieren müssten.

speaker_SPEAKER_01 (39:25)
Entschuldigung, wenn ich Sie unterbreche, aber wir haben ja vorwiegend im Osten Schienennetz eingebüßt, nach der Wende. Das war noch vor dem Hintergrund dieses Wahns, man müsse die Deutsche Bahn als Teil der Daseinsvorsorge an die Börse bringen. Völliger Quatsch gewesen. Und im Zuge dessen hat man versucht, das Unternehmen zu... börsenfähig zu machen. Und hat eigentlich

dieses langwierige... Verkehrsunternehmen, Schiene, also schwere Schiene, Eisenbahnen, völlig vor die Wand gefahren und die Resultate sehen wir heute. Das ist ein wichtiger Punkt. Wo wir sagen, allerdings ist der Punkt halt der, das, was Sie jetzt gerade vom ländlichen Raum machen, deswegen setzen wir uns gerade auch und mischen uns als Verein aktiv in die Debatte um ein Personenbeförderungsgesetz. Und wollen On-Demand-Verkehre, Pooling-Verkehre gerade im ländlichen Raum ermöglichen. Ich brauche es nicht auf der Mönckebergstraße in Hamburg. Ich brauche es nicht auf dem Tauentzien in Berlin. Und ich brauche es nicht auf der Zeil in Frankfurt. Ich brauche es an den Stadtrandgebieten. Ich brauche es im ländlichen Raum mit kleinen flexiblen Einheiten, um sie als Zubringer zu nutzen. Denn das systematische Problem des öffentlichen Nahverkehrs ist, und das ist zugleich der systematische Vorteil des Autos, nämlich er bringt mich Tür zu Tür. Der ÖPNV bringt mich Haltestelle, Haltestelle. Da will ich aber gar nicht hin. Ich will an mein Ziel, und ich hab einen gewissen Standort, wo ich heute bin. Das ist aber nicht die Haltestelle. Ich hab also die erste und die letzte Meile. Und dafür brauche ich On-Demand-Verkehre. Deswegen setzen wir uns momentan, was heißt momentan, setzen wir uns halt auch immer auch für ein gutes Personenbeförderungsgesetz ein. Und zwar gut im Sinne des Kunden, des Fahrgastes, der Verbraucher, um möglichst vielen Menschen diese Wahlfreiheit zu ermöglichen. Das unterscheidet uns für andere.

speaker_SPEAKER_00 (41:21)
Danke schön. Es war ein sehr spannendes und facettenreiches Gespräch. Von Asien bis Paris bis ins Emsland haben wir uns bewegt. Ich danke Ihnen für Ihre Zeit. Ich würde jetzt die Live-Mit-

schauenden einfach schön rausschmeißen. Dann können wir gleich noch mal weitersprechen.

speaker_SPEAKER_01 (41:44)
Gerne, vielen Dank, hat mich gefreut.