

# SheDrivesMobility 60 - Meike Niedbal

Katja Diehl (0:15)

Hallo, schön, dass du wieder reinschaltest. Vielleicht bist du auch das 1. Mal dabei. Ich habe durch eine 14-tägige Twitter-Pause nach einem Nazi-Shitstorm viel Support erhalten. Vielleicht haben Leute mich weiter empfohlen, dass man, auch wenn rechts nicht mit meinen Ideen einverstanden ist, mir trotzdem mal zugehört werden sollte. Mein Name ist Katja Diehl. Alle 14 Tage hoste ich hier den Podcast She Drives Mobility und setze mich mit Menschen zusammen, die sich bereits mit dem Wandel der Mobilität beschäftigen. Heute bin ich zu Gast in Berlin. Im 10. Stock am Hauptbahnhof befindet sich das Coworking-Space der Deutschen Bahn, das von Externen auch minutenweise gebucht werden kann. Dr. Meike Niedbal und ich kennen uns schon länger. Das Thema Smart Cities verbindet uns. Wir unterhalten uns darüber: Was ist eigentlich eine Smart City? Meiner Meinung nach müssen wir die heutige Stadt schon verbessern, bevor wir sie smart machen. Die heutige Stadt ist ein bisschen dumm, was bestimmte Mobilitätsformen angeht. Menschen im Rollstuhl, Menschen, die nicht mehr so gut gehen können. Aber auch andere werden schon jetzt exkludiert von der Mobilität der Stadt. Ich glaube, das Smarte an einer Stadt kann nur sein, wenn alle in ihr sich wirklich gut bewegen können. Meike wird euch erzählen, was Logistik, Boxen und auch das Coworking-Space mit diesem Smart-City-Gedanken der Deutschen Bahn zu tun haben. Ich freue mich weiterhin über Empfehlungen meines Podcasts, über Sternchen und vielleicht auch einfach Fragen. Ich wünsche euch jetzt viel Spaß bei dieser Folge.

Katja Diehl (1:48)

Ich habe mich mal wieder bewegt. Das ist übrigens echt cool, mal wieder mit der Bahn unterwegs zu sein. Ich habe ja seit ein paar Tagen auch mein elektrisches Brompton, was mich begleitet. Und ich bin in einem neuen Bereich der Deutschen Bahn am Hauptbahnhof, wo wir vielleicht noch kurz erläutern können, was das eigentlich ist. Bei mir ist Meike. Meike und ich kennen uns schon relativ lange. Und ich freue mich sehr. Wir wollen heute das Thema Smart-City ein bisschen vertiefen, weil wir beide im Vorgespräch schon festgestellt haben, dass wir, glaube ich, einen ganzheitlichen Blick auf dieses Thema haben. Aber Meike, vielleicht stellst du dich kurz vor und sagst mal, wo wir heute eigentlich sitzen.

Meike Niedbal (2:27)

Ja. Vielen Dank Katja, schön, dass du hierher gefunden hast. Wir sitzen übrigens am Berliner Hauptbahnhof, nur damit das klar ist. Denn wenn man in Berlin ist, vergisst man, dass es vielleicht auch noch andere Städte geben kann. Nein. Wir sitzen hier in unserem Coworking Space am Berliner Hauptbahnhof in der 10. Etage. Wir sind schon mal gerade über diese Fläche gelaufen. Wir haben im letzten Jahr, im September, das eröffnet. Darüber können wir bestimmt gleich noch sprechen. Wir bieten für mobiles Arbeiten, wenn man nämlich auf Reisen ist, eine Möglichkeit an, hier professionell und konzentriert arbeiten zu können in einer wirklich schönen Umgebung. Das ist zum Beispiel eins von meinen Projekten, was ich bei Smart Cities mache. Smart Cities ist ein Bereich bei den Personenbahnhöfen bei der Deutschen Bahn. Ich habe da ein ganz tolles Team von gut 20 KollegInnen. Wir arbeiten und entwickeln Produkte und Services, um den Lebensalltag von uns allen besser zu machen und gleichzeitig dafür zu sorgen, dass Bahnhöfe

attraktiver werden und damit in Summe auch der öffentliche Verkehr. Das ist unsere Mission, wenn man so will. Da arbeite ich und da ist volles Herzblut drin. Gleichzeitig bin ich auch für das Produktmanagement bei Station & Service verantwortlich.

Katja Diehl (3:56)

Ihr macht das seit 2017, vielleicht sogar noch bevor dieses Buzzword so präsent war, Smart City. Wenn du jetzt zum Einstieg auf diese vier Jahre, wo ihr das vertiefend bearbeitet habt, schaut: Wie waren die Trends und Strömungen? Haben sich manche Sachen auch erledigt, wo man vielleicht dachte: "Da gucken wir mal genauer hin"? Ist in den vier Jahren jetzt viel passiert? Wird das Thema auch mehr gesehen vielleicht?

Meike Niedbal (4:22)

Ja, also auf jeden Fall. Also ich glaube, wir haben noch zum richtigen Zeitpunkt angefangen, weil es dauert natürlich auch eine gewisse Zeit, bis das alles mal entwickelt ist und bis man es dann auch wirklich dem Kunden auch zeigen möchte. Und das, das dauert natürlich so ein Prozess. Und ja, ganz am Anfang haben wir uns eben genau überlegt, an welchen Stellen ist das für den Kunden heute, wenn er im öffentlichen Verkehr unterwegs ist. Ja, also was ist quasi, was kann man da besser machen? Also wir haben das wirklich mal versucht, wirklich ganz konsequent aus der Brille des Kunden zu denken und zu schauen: "Wie können wir dazu beitragen, dass das besser gelingt?" Und da sind wir auf die Produkte gekommen. Eigentlich muss man sagen, vier Jahre später haben wir gar nicht so arg viel verändert. Also wir haben an ziemlich vielen Projekten und Themen festgehalten, was auch sich jetzt im Nachhinein wirklich als richtig erwiesen hat. Natürlich haben wir jetzt auch fast an-

derthalb Jahre Corona-Phase hinter uns, zum Glück ja schon. Also das war jetzt nicht gerade der Erfolgsbeschleuniger. Aber jetzt, wenn es wieder in das wahre Leben zurückgeht, sind wir ziemlich stolz, dass wir da stehen, wo wir jetzt da stehen. Klar haben wir aber auch kleinere Themen gehabt, wo wir gemerkt haben, da sind wir vielleicht noch vor der Zeit. Also dieser ganze Verkehr zum Beispiel mit Cargo-Bikes vor vier Jahren war das noch etwas ungewöhnlicher. Da sind wir aber trotzdem heute immer noch dran an dem Thema. Aber manchmal muss man von einigen Themen vorübergehend mal Abschied nehmen, um dann wieder einen neuen Anlauf zu nehmen.

Katja Diehl (6:01)

Was ich an eurer Arbeit und an deiner Arbeit mag, ihr guckt ja eher nach den Problemen, die es gibt, um dann Lösungen zu schaffen. Will heißen, manchmal hat man ja die Gefahr, wenn man sich mit einem Thema auseinandersetzt, wo man total begeistert ist von der Lösung, und dann geht man nach draußen und es will keiner haben. Weil man irgendwie sich die falschen Gedanken gemacht hat oder vielleicht auch in der Blase war. Kannst du vielleicht ein paar konkrete Sachen nennen, was Smart City für dich ausmacht? Also erstmal dieser Begriff und was für Lösungen es da vielleicht auch gibt?

Meike Niedbal (6:29)

Ja, genau. Also Smart City sagt sich total einfach. Und ganz am Anfang, als wir so den Auftrag hatten, uns mit dem Thema mal mit dem urbanen Leben in Städten und vor allem der Mobilität zu beschäftigen, haben wir auch natürlich so ganz klassisch ein bisschen Internetrecherche betrieben. Und dann kamen immer so diese

ganzen Fotos und Bilder von der super vernetzten Stadt. Also quasi so diese ganzen Datenautobahnen und diese ganzen Datenströme und die fließen ineinander und die Kaffeemaschine ist nachher mit dem Auto verbunden und macht kuriose Sachen. Keine Ahnung. Dann haben wir uns aber wirklich gefragt: "Was für ein Problem wird denn dann eigentlich gelöst?" Außer, dass es irgendwie ein tolles technisches Gimmick ist. Damit will ich jetzt überhaupt nicht gegen die Technik oder Technologie sprechen. Aber wir sind eben ziemlich konsequent eher diesen Pfad gegangen, vom Kunden her zu denken und zu überlegen: "Wie kann man das auch im Bestehen dann, in einer bestehenden Infrastruktur übrigens auch, wie einen Bahnhof besser machen?" Weil wenn wir mal ganz übergeordnet denken, smart, das ist ja auch Teil deiner Frage gewesen, bedeutet für mich, es muss eine komfortable Lösung sein, weil sonst ist es nicht attraktiv für den Kunden. Aber das reicht ja nicht. Wir müssen auf der anderen Seite auch diesen Aspekt von Ressourcenschonung, umweltfreundlich, CO2-frei, das müssen wir auch unbedingt berücksichtigen, gerade in den Städten, gerade dort, wo so viele Menschen dann auf einem Platz leben wollen. Und wenn wir es schaffen, genau diese beiden Felder, also komfortabel und umweltfreundlich zugleich hinzubekommen, dann ist es für mich smart. Und das ist auch so unser Kernbegriff, diesem Anspruch, wollen und müssen wir da gerecht werden. Und deshalb steht für uns immer ganz klar, an der ersten Stelle steht erstmal der Kunde, der Reisende, der Pendler oder auch all die Kunden, die wir noch nicht haben und die wir noch gewinnen wollen. Und dann in der zweiten Stelle fragen wir uns natürlich: "Welche Technologie könnte man dafür jetzt einsetzen?"

Katja Diehl (8:21)

Ihr sprengt ja auch die Silos insofern, als dass ihr mit Leuten in eine Kooperation oder Zusammenarbeit geht, wo man vielleicht vor 10 Jahren eher noch so eine Art Konkurrenzverhältnis vielleicht hatte. Ihr guckt ja, so in meiner Vorstellung, eigentlich im ersten Moment auf eine Stadt: Was bewegt sich da eigentlich alles? Es sind ja nicht nur Menschen, es sind Güter, es sind irgendwelche anderen Transporte. Manche Transporte sind wichtiger und müssen schneller zum Ziel, wie z.B. Medikamente. Andere Sachen kann man vielleicht auch zusammendenken. Gibt es da auch Hinweise von dir, was sich da in den vier Jahren auch vielleicht... So dieses Cross-Funktionale, mit anderen zu sprechen, das ist ja auch noch relativ neu, weil ich weiß noch von damals, Verkehrsunternehmenszeit, da war z.B. immer Taxi so ein Gegner. Warum auch immer, ich habe es nie so richtig verstanden. Aber ich glaube, dieser Smart-City-Begriff weicht solche Dinge ja vielleicht auch auf, dass man mit bestimmten Leuten einfach mal ins Gespräch geht: "Was für Probleme habt ihr? Können wir das zusammen lösen?", oder?

Meike Niedbal (9:18)

Ja, also das ist ein großes Thema, dieses Partnerschaften mit anderen Unternehmen, weil wir als Deutsche Bahn uns überhaupt nicht anmaßen können, dass wir immer nur ganz alleine die beste Lösung schaffen. Also das glaube ich nicht, sondern ich glaube, dass man viele Lösungen sehr viel besser macht, eben weil man aus Kundensicht denkt und denkt: "Da fehlt jetzt irgendwie noch ein Baustein. Und den müssen wir aber auch nicht selber machen. Den holen wir uns über eine Partnerschaft mit jemand anderem." Also mal als Beispiel die Hamburg Box, unsere Smart Locker in Hamburg. Dort arbeiten wir zusammen ja mit der Hochbahn zum einen.

Gut, das ist vielleicht noch ziemlich naheliegend, auch ein Verkehrsunternehmen. Zum anderen aber mit Parcel Lock. Dahinter stehen ja DPD und Hermes, also die Cap-Dienstleister. Und da gibt es natürlich erst mal auf den ersten Blick nicht die natürliche Verbindung. Aber wenn man sich genau das nochmal überlegt: "Okay, was ist denn eigentlich ein Problem für den Kunden?" Und auch: "Was ist auch schlecht für die Umwelt?" Sind natürlich diese ganzen Lieferfahrzeuge, die irgendwann ziemlich leer, wenn sie viel ausgeliefert haben, durch die Gegend fahren und die dann an Haustüren klingeln, wo keiner öffnet. Und dann fahren die halt wieder umher, produzieren wieder Emissionen und Meilen und das kostet auch wahnsinnig viel. Und dann komme ich nach Hause, finde den Zettel in meinem Postkasten und stelle fest: "Oh okay, da muss ich am Samstag dann mal wieder vielleicht mit meinem Auto zum nächsten Paketshop fahren." Und dadurch bekomme ich meine Ware dann später, ist nicht komfortabel und umweltfreundlich ist es erst recht nicht, weil ich so viele Kilometer unnütz produziere. Und deshalb haben wir uns da gedacht: "Warum platzieren wir nicht diese Übergabepunkte für diese ganzen Waren einfach am Bahnhof?" Dort komme ich sowieso dann vorbei. Das sind also Wege, die ich sowieso mache. Es ist einfacher, ich komme schneller zu meinem Paket und es ist auch für die Paketdienstleister viel einfacher, das nur an diesen einen Punkt dann zu bringen und sicher zu sein, dass der Kunde es dann ein, zwei Tage später auch abholt.

Katja Diehl (11:15)

Heißt das, dass für das Thema Smart City, wenn wir das erfolgreich gestalten wollen, dass wir auch genauer wissen müssen, wer wir eigentlich sind, also was unsere Kernkompetenzen sind? Weil

ich hatte das Gefühl, Digitalisierung hat erstmal einen riesigen Trichter aufgemacht, dass alle alles machen wollten. Weil irgendwie das Gefühl, die Technik ist da und ich als Verkehrsunternehmen kann vielleicht so viel mehr bis hin zu Softwareentwicklungen oder Ähnlichem. Also heißt das, dass das, was ihr in den Projekten auch lernt, dass es Gold ist, die Kernkompetenzen zusammenzubringen, die was Neues schaffen können?

Meike Niedbal (11:45)

Ja, guter Punkt. Also eigentlich geht es genau darum zu gucken: Welche Kernkompetenzen lassen sich so gut miteinander kombinieren, dass ich daraus, was total Neues erschaffen kann? Und wie kann ich sozusagen auch die Ziele sozusagen eher übergeordnet denken? Also, dass ich nicht immer sozusagen ein bisschen silomäßig, ich gucke jetzt nur auf mein einzelnes Unternehmensziel, sondern dass man irgendwie am Ende vielleicht auch mal stärker irgendwie sagt: "Okay, vielleicht gibt es ja übergeordnet für uns alle nochmal irgendwie eine Mission, der wir vielleicht gerecht werden müssen, wie zum Beispiel Klimaschutz. Und darauf müssen wir einzahlen." Und nun wurde ja zum Beispiel über dieses Thema jahrzehntelang geredet und schon einiges gemacht, aber halt nicht ausreichend. Und nun kommt es darauf an zu liefern. Und genau auch deshalb haben wir uns gesagt: "Wir müssen vor allem auch an Infrastrukturen ansetzen, die schon da sind." Weil sonst dauert das ja nochmal 10, 20 Jahre länger. Und so die Zeit haben wir ja gar nicht. Und ja, es ist genau der Punkt: Mit wem gehe ich da Partnerschaften ein? Das ist schon so, glaube ich, auch so ein bisschen der Schlüssel für deinen erfolgreichen Auftritt. Aber der ist natürlich auch anstrengend. Also viel einfacher ist es erst mal zu sagen: "Das können wir doch alles und wir legen jetzt mal los sel-

ber." Als wenn man dann guckt: "Okay, wer könnte es vielleicht doch noch besser?"

Katja Diehl (13:03)

Du bist ja verankert in Station und Service. Und der Name sagt ja schon so ein bisschen was sehr Tradiertes, sag ich mal, wo man sich auch irgendwie was drüber vorstellen kann. Ist das auch intern eine gewisse Entwicklung, die man machen muss, dass man jetzt Service vielleicht sogar mehr ist als Station? Oder wie gehen da die Menschen, die an diesen Themen auch arbeiten, mit um?

Meike Niedbal (13:24)

Ja, also ich glaube, wir haben ja ein total großes Fund. Also wir haben 5400 Bahnhöfe deutschlandweit verteilt. Dadurch sind wir schon mal flächendeckend überall dort, wo halt Menschen leben und arbeiten. In normalen Zeiten haben wir 20 Millionen Touchpoints, Customer Touchpoints. Da würde ich mal sagen täglich. Das hat wahrscheinlich niemand sonst. Und das ist natürlich ein riesiges Fund. Auf der anderen Seite müssen wir natürlich daran arbeiten: Wie können wir diese Infrastruktur, die ja jetzt auch schon Jahrhunderte alt ist, wie können wir die zunehmend auch in ein digitales Zeitalter versetzen? Und damit meine ich nicht, dass wir da jetzt überall Sensoren im Bahnhof verbauen und mal gucken, was wir mit diesem Datenspannendes anfangen, sondern dass wir ganz gezielt eben gucken: Wo, an welcher Stelle schaffe ich irgendwie Anreize, dass mehr Kunden dorthin kommen, ihr Auto dann stehen lassen oder nicht mehr so lange fahren? Und ja, also einfach sozusagen einen Mehrwert auch haben. Aber das ist natürlich, das ist ein ganz schöner Weg, den man dorthin geht. Und da werden auch viele Fragen gestellt und da zweifeln auch

bestimmt viele bei uns. Aber ich glaube dennoch ist das genau richtig. Also wir setzen eben bei dem an, was wir haben und wir müssen es halt weiterentwickeln.

Katja Diehl (14:45)

Eine schöne Story, kleiner Exkurs habe ich mitbekommen vor Corona, dass ihr halt bei JobRad seid, dass ihr also nicht nur in dem Sinne Dienstwagen habt, sondern für alle ja auch diese Möglichkeit habt, Diensträder zu leasen. Und da gab es jemanden, der ich in Anführungsstrichen nur die Waggon reinigt. Man kann sich vorstellen, dass der kein großes Gehalt hat. Und der hat so eine alte Dieselschrapnelle, also ein Pkw abgeschafft und sich ein gutes E-Bike leisten können. Also ich glaube, dieses Umdenken von Mobilität, das muss halt auch innen drin beginnen. Weil manchmal denkt man, also ich war immer in den Verkehrsunternehmen tätig und dachte: "Warum fahren die eigentlich alle immer größere SUVs?" Dann waren es irgendwie Plug-In-Hybride, also ein bisschen grün. Aber eigentlich muss man das Produkt ja auch kennen. Bist du regelmäßige Pendlerin? Und tust du dir das auch an?

Meike Niedbal (15:34)

Ja, absolut. Ich bin fest davon überzeugt, dass man sein eigenes Produkt natürlich nutzen muss. Ich habe sogar meinen Wohnort danach bestimmt, dass mein Mann und ich einfach gesagt haben: "Okay, wo ist jetzt ein guter S-Bahn-Anschluss und wo ist für ihn ein guter Anschluss zum Regionalexpress?" Und danach haben wir sogar unseren Wohnort bestimmt, weil das für mich total entscheidend ist. Ich würde in Berlin niemals morgens die Stadtautobahn nehmen wollen. Da gucke ich immer aus dem Fenster und sehe dann, wie die dann normalerweise dann vor Corona, ja war

das ja ziemlich stark der Fall, dann alle im Stau stehen. Und ja, es gibt so gute und es ist auch wirklich easy und komfortabel. Ich würde nie wechseln wollen. Und deshalb, also ich habe keinen Dienstwagen, sondern ich habe ein schönes Paket für eine Bahn-Card 100. Und das ist super. Kann man mit den Kindern jederzeit unterwegs sein. Und sitzt dann nicht sozusagen gefesselt im Auto.

Katja Diehl (16:36)

Ja, sehe ich genauso. Ich glaube, es ist auch wirklich das Schwierigste, die Leute aus den Spurrillen rauszuholen, weil so ein Tag ja auch durchgetaktet ist und man dieses Gewohnheitsrecht irgendwie auch so ein bisschen hat, einfach das zu tun. Dass Mobilität sich nicht täglich neu justiert, ist ja auch normal. Und die erste Regel der Verkehrswende heißt ja auch 'Wege vermeiden'. Das vergessen auch immer viele. Das haben wir ja bei Corona jetzt auch gemerkt, wie viele Menschen eigentlich wirklich zumindest mobil arbeiten können. Ich glaube, Homeoffice ist nicht die Lösung, weil da hast du ja privates Leben, Kochen, Kinder erziehen, keine Ahnung, was da alles noch in so einer Räumlichkeit stattfinden kann. Und damit sind wir relativ schnell jetzt auch bei dem Platz, wo wir jetzt hier gerade sind. An wen richtet sich denn dieser Coworking-Space hier im 10. Stock? Mit super Blick übrigens, also unbedingt mal ausprobieren, wer hier mal in Berlin am Hauptbahnhof ist. Erklär dieses Produkt doch mal. Also welche unterschiedlichen Schattierungen hat es und wie kann man es nutzen?

Meike Niedbal (17:32)

Also wir haben im Grunde drei Produkte, die wir anbieten. Einmal für den klassischen Geschäftsreisenden, der unterwegs ist und so ein ruhiges Plätzchen einfach sucht, um vielleicht noch was vorzu-

bereiten, um nochmal ein paar Telefonate zu erledigen. Und da gibt es die Möglichkeit, dass ich minutengenau per App hier einchecke und dann auch eine Abrechnung bekomme, nur für die Zeit, die ich wirklich genutzt habe. Also ich zahle keine Grundgebühr, nichts, sondern nur für die Zeit, die ich wirklich auch hier verbracht habe. Dafür haben wir quasi einen Bereich, wo man sich auch flexibel hinsetzen kann und dann konzentriert arbeiten kann. Dann zweitens ist ein Bereich, wo wir Meetingräume eben auch haben. Das heißt, ich treffe mich hier mit jemandem, weil es ist eben zentral und sehr gut verkehrlich angebunden. Da habe ich dann eben keine weiteren Wege. Ich gehe vom Bahnsteig bis hier oben, das sind drei Minuten. Das heißt, ich kann mich hier super schnell treffen und stundenweise so einen Raum mieten. Also auch das ist möglich. Und die dritte Möglichkeit ist dann, ich habe ein festes Büro. Also ich biete monatsweise einen wirklichen Arbeitsplatz hier, einen ganzen Raum und kann dann mit dem Team hier auch arbeiten. Das heißt, die Fläche, die wir haben, 1500 Quadratmeter, auch die ist flexibel und eben mit ganz unterschiedlichen Leuten, die hier ihren Tag oder ihre Stunden quasi mit Arbeit verbringen. Und das ist letztendlich genau diese Idee dahinter. Es richtet sich sowohl an die Berliner Unternehmen, die hier direkt ansässig sind und ein Büro brauchen oder vorübergehend temporär hier nur sind, bis hin zu denen, die nur ganz kurz vielleicht in Berlin sind und hier quasi so ein Stopover machen.

Katja Diehl (19:24)

Und wie geht es weiter? Probiert ihr hier jetzt erstmal einige Sachen aus und justiert das noch so ein bisschen und rollt das dann über die großen Bahnhöfe aus oder wie ist so der Masterplan?

Meike Niedbal (19:33)

Ja, also wir auf jeden Fall probieren, finden wir hier gute Erfahrung und wissen, woran wir auch noch schrauben müssen. Aber die meisten, die auch hier sind, finden das schon mal ziemlich passfähig. Und zum anderen sind wir natürlich schon an den anderen Standorten, die dafür auch in Frage kommen. Jetzt dieses Modell, was wir jetzt hier am Berliner Hauptbahnhof haben, lässt sich natürlich sehr gut auch auf andere Hauptbahnhöfe übertragen. Zum Beispiel auch insbesondere in solchen Standorten, wo man sich auch super auf der Hälfte treffen kann. Also wir haben ja gerade die Diskussion: Was ist eigentlich mit den innerdeutschen Flügen? Und manche Strecken sind aber halt natürlich naturgegeben ziemlich lang. Und wenn man sich da an gewissen Orten an der Hälfte treffen kann, dann ist das halt sozusagen für beide Seiten nicht mal so eine lange Tagesstrecke, sondern kann man halt quasi die Zeit dadurch verkürzen, trifft sich dort und fährt dann auch schnell wieder zurück. Das ist natürlich auch super interessant. Und eine dritte Möglichkeit ist natürlich auch noch stärker, auch in diesen ganzen Pendlerverkehr nochmal reinzuschauen. Also dieses tagtägliche Rein und Raus pendeln, was wir ja auch alle kennen und wo wir, wie du es gerade beschrieben hast, in Corona-Zeiten auch festgestellt haben, also Homeoffice only kann es und wird es hoffentlich auch nicht sein. Aber vielleicht gibt es mal so Zeiten oder halbe Tage, wo ich dann wirklich wohnortnah arbeiten möchte und wo ich dann auch Bedarf an solchen flexiblen Arbeitsplätzen habe. Da gucken wir uns halt dann eher so diese ganzen Speckgürtelgebiete an.

Katja Diehl (21:04)

Das Problem ist, glaube ich, auch wirklich so eine Überversorgung in der Stadt mit Angeboten, sowohl was Mobilität angeht als auch Coworking Spaces. Da wird man ja in Berlin, Hamburg eigentlich totgeworfen und das ist viel zu viel. Und tatsächlich habe ich auch mal überlegt, warum gucken ArbeitgeberInnen nicht einfach dahin: "Woher kommen meine Leute?" Dass man nur noch zwei Tage oder so im Büro sein muss, aber ansonsten trotzdem irgendwo Team sein kann. Wie organisiert ihr euch eigentlich? Also du hast ja einige MitarbeiterInnen. Wie arbeitet ihr momentan zusammen?

Meike Niedbal (21:35)

Also wir arbeiten seit über einem Jahr wirklich rein virtuell, digital, die meiste Zeit eben im Homeoffice. Und das funktioniert auch glücklicherweise ziemlich gut. Klar gibt es mal zwischendurch auch ein Treffen, oder wo man sich vor Ort an einem Bahnhof trifft, wenn man da irgendwie was umplanen und umgestalten möchte. Da muss man das natürlich schon noch physisch irgendwie auch machen. Aber ja, bislang ist das rein virtuell. Und wir stellen jetzt auch alle zunehmend fest, die Euphorie ist dann doch wieder der Realität gewichen. Und wir freuen uns alle wahnsinnig darauf schon, wenn wir uns wirklich mal wieder wiedersehen können. Wissen aber auch, dass so dieses Fünf-Tage-im-Büro-Modell sicherlich auch nicht mehr so das ist. Wir haben aber allerdings auch vorher nicht so gearbeitet. Also wir hatten noch nie diese Präsenzpflcht, wenn man so will. Also es war schon immer jedem auch freigestellt, wo man jetzt arbeitet. Aber so die Tendenz ging natürlich so im Durchschnitt schon eher stärker ins Büro. Ich glaube, das wird nach Corona noch ein bisschen anders sein. Und ja, und da gibt es natürlich auch Herausforderungen. Wir müssen halt gucken, wie dann die, die im Büro sind und sich mal kurz was quer

über den Schreibtisch zurufen, wie man dann die mitnehmen kann und auch informiert halten kann, die dann in dem Moment aber zu Hause sind oder anderswo sind, eben mobil arbeiten. Also das wird noch eine ganz schöne Herausforderung sein.

Katja Diehl (22:59)

Und ihr habt ja wahrscheinlich im Team euch auch eine Art von Vision gegeben, was Smart City für euch bedeutet und wo die Punkte sind. Gibt es jetzt so Next Steps, die du vielleicht schon verraten kannst? Also gibt es irgendwelche Projekte, wo ihr gerade dran seid, auch nochmal anzuschauen, was man da für Produkte bilden kann, was so die nächsten Schritte sind?

Meike Niedbal (23:16)

Ja, also zum einen geht es darum, natürlich das, was wir jetzt auch schon im Portfolio haben, auch mal größer zu machen und zu wachsen letztendlich, weil genau dann so ein Netzwerk natürlich super spannend ist. Also sowas, wie wir jetzt bei everyworks haben, nicht nur in Berlin, sondern auch anderswo oder auch eine Hamburg-Box auch anderswo zu haben. Also das ist so ein großer Fokus. Und dann arbeiten wir aber schon auch noch an weiteren Punkten. Das ist zum einen stärker auch noch mal die innerstädtische Logistik mit unserem Microhub, den wir auch in Berlin ja schon so einem ersten Prototyp MVP jetzt auch schon haben im Einsatz, wo es dann darum geht, um wirklich letzte Meile Belieferung von zum Beispiel Einzelhandel oder B2B-Kunden. Also alles das, was auch nicht in den Smart Locker dann reinpassen würde. Ich glaube, da liegt noch ein ziemlich großes Potenzial, weil die Städte auch von dem Lieferverkehr einfach dann auch überfordert sind, zunehmend. Also da können wir sicherlich auch über be-

stimmte Flächen, die wir haben, innerstädtisch auch einen guten Beitrag leisten. Und zum anderen geht es auch noch sehr stark natürlich darum, um diese ganze stärkere Verknüpfung von Anschlussmobilität. Also ich stehe jetzt am Bahnhof und häufig habe ich ja dann immer noch dieses, manchmal habe ich eine Flut, so wie am Berliner Hauptbahnhof, von was ich nicht alles nutzen kann. Das überfordert mich dann auch wieder. Und ich weiß dann in dem Moment auch nicht ganz sicher und ganz konkret: "Okay, ist das, was ich jetzt habe, jetzt wirklich genau um die Ecke verfügbar?" Also das noch wesentlich besser zu machen und andererseits auch dort, vielleicht noch mal dort, wo nicht so viel Angebot ist, ganz speziell zu gucken: Was können wir eigentlich für die Anbieter, die so was haben, was können wir da besser machen, damit die das dann bei uns auch an Standorten anbieten, wo wir nicht so eine hohe Reisendenfrequenz haben? Weil da ist es ja eigentlich, da liegt ja genau das Problem. Also da brauche ich ja genau diese letzten Meile Möglichkeiten. Und ich glaube, das wird noch mal ein super Knackpunkt werden. Bin aber auch sehr zuversichtlich, weil wir ja jetzt auch in Corona gesehen haben, dass das auch neben den ganzen neuen Möglichkeiten von Mikromobilität, das Fahrrad doch noch eine ziemlich sichere Wahl ist. Und auch dort kann man viel mehr noch machen. Man kann Anreize für Fahrradverkehr zum Beispiel noch stärker schaffen. Da sind wir eben auch dran.

Katja Diehl (25:35)

Ich glaube auch tatsächlich, dass manchmal... Ich bin manchmal sehr erstaunt, wie Menschen in ihrer Mobilität gefangen sind. Weil bei mir in Hamburg-Eimsbüttel, da ist ja alles zugeparkt. Mittlerweile gibt es den Trend zum Bulli, also zu diesem Tiny-House vorm Haus, was unglaublich das Stadtgefühl zerstört für mich, weil man

einfach nichts mehr sieht außerhalb von Blech. Wenn ich mit Leuten rede, haben die immer so einen Fall, wo sie ein Auto brauchen, wo sie sagen: "Das ist gut, dass es vor der Tür steht", und denen fällt nicht mal mehr ein, dass es Taxis gibt. Das ist wirklich für mich total erstaunlich, wie krass wir manchmal so knacken müssen an den Nüssen, die immer noch dafür Sorge tragen, dass die Leute das Gefühl haben, aufs Auto angewiesen zu sein. Ich glaube, was du sagst, den Anreiz zu schaffen, ist das manchmal auch was, wo ihr mit ArbeitgeberInnen sprecht? Das ist ja eine relativ routinierte Mobilität, wenn da z.B. Firmen mit euch zusammenarbeiten, dass sie z.B. ein Leihradsystem von euch haben, was einfach zum Bahnhof führt. Gibt es solche Ideen auch?

Meike Niedbal (26:36)

Ja, also wir sind an unterschiedlichen Stellen natürlich mit Arbeitgebern oder mit anderen Unternehmen, da ist ja wieder das Stichwort Partnerschaften im Austausch, also auch für so ein Modell hier, mobiles Arbeiten, das wird ja nur dann funktionieren, wenn auch ein Arbeitgeber dahinter ist, der mir das dann auch zahlt, wenn ich es brauche. Also wenn ich das jetzt alles privat zahlen muss, wird es wahrscheinlich nicht funktionieren. Genauso aber auch diese ganzen Belieferungen, also auch die ganzen Unternehmen machen natürlich gewisse Logistikprozesse sozusagen in der Stadt dann aus und bis hin zu der Frage: "Wie kommen denn eigentlich meine Mitarbeiter ins Büro, wenn sie denn ins Büro kommen?" Und klar, also das ist glaube ich schon dieses Stichwort Mobilitätsbudget beispielsweise, also weg von diesem einen einzigen Anreiz, monomodal, "nur das Auto", hin zu, "okay, ich biete einfach mal mehr und mal sehen, was passiert", also zwischen was sich die, meine Mitarbeiter auch tatsächlich entscheiden. Also ich bin

da doch immer, man muss es halt ausprobieren, ich bin aber doch überrascht, wie schnell so was dann doch immer funktionieren kann. Also wir haben zum Beispiel eine App, die ist eigentlich total simpel, eine RadPlus App heißt die, dort kann ich Kilometer zählen. Wenn ich mit dem Fahrrad unterwegs bin, zählt das Kilometer. Total anonymisiert, da wird nichts aufgezeichnet, aber ich habe dann nachher zehn Kilometer, 20, 30 gesammelt und dafür kann ich, das belohnen wir sozusagen oder mit den Partnern gemeinsam, da kann ich mir dann Kaffee am Bahnhof kaufen, also so ganz simpel, oder ich kann mir eine Blumenwiese auch streuen lassen. Also da gibt es auch total fantasievolle Möglichkeiten, also quasi unbegrenzt in dem Sinne und wir reizen sozusagen, setzen Anreize dafür, dass eben nachhaltiger gefahren wird, zum Beispiel dann auch zum Bahnhof. Das geht und also wir haben so viele Möglichkeiten, ich glaube es geht immer wieder darum, die Sachen dann auch mal auszuprobieren, umzusetzen und mal zu schauen, ob vielleicht dadurch das Leben, das ist zwar dann anders, aber wird es nicht vielleicht dadurch auch besser?

Katja Diehl (28:40)

Ja, man muss, glaube ich, neue Maßstäbe haben. Also nicht nur immer Euro, sondern was gewinne ich an Zeit? Was gewinne ich als Arbeitgeber an Klimaschutz? Ich glaube, solche Sachen werden ja auch immer transparenter, was gerade auch große Unternehmen machen, um CO<sub>2</sub> zum Beispiel zu reduzieren. Ist denn Gamification, was du gerade angeteasert hast, auch so ein Bereich, wo ihr genauer hinschaut? Weil das ist ja irgendwie was Spielerisches, ist ja nicht so wie dieser schwere von Klimakrise drohende Szenarien. Was real ist, aber vielleicht ist das ja euer Weg auch da, andersrum umzugehen.

Meike Niedbal (29:13)

Ja, genau. Also ich glaube auch, also wenn man mit so geführten, erhobenen Zeigefinger hat ja keiner irgendwie Lust, ein neues Produkt irgendwie zu nutzen. Und darum geht es ja, finde ich, auch gar nicht. Weil am Ende, das komme ich wieder zurück zu meinem Smart. Wenn es irgendwie für mich nicht komfortabel ist, wenn ich davon jetzt nichts auch irgendwie habe, ja, dann wird es sozusagen die Hürde für mich irgendwie im ersten Schritt so hoch. Und wenn wir andere Möglichkeiten haben, um es mir aber einfach zu machen, dann sollten wir sie einfach nutzen. Wir kommen ja dann zum selben Ergebnis. Also ich glaube, so in die Richtung muss man einfach sehr viel stärker denken. Und da, genau, da macht dann die Technik auch wieder Sinn. Ja, so Gamification, ich glaube, da liegen auch noch ziemlich viele Möglichkeiten.

Katja Diehl (29:57)

Und jetzt zum Abschluss hätte ich gerne mal von dir, weil alle Menschen, die uns begegnen, sagen ja immer: "Ja, ihr in Hamburg und Berlin, ihr könnt ja großartige Sachen erzählen, wie toll das Leben doch ist, ihr habt ja alles zur Verfügung." Wobei ich teilweise feststelle, außerhalb des S-Bahn-Ringes ist Berlin auch nicht mehr Hauptstadt, sondern auch schnell ländlicher Raum. Weil tatsächlich habe ich das Gefühl, ländlicher Raum ist eigentlich überall dort, wo kein Internet ist, wo keine Mobilitätsalternativen sind und wo die Nahversorgung eben nicht...in naher Distanz ist. Aber greif dir doch mal, Meike, so eine Mittelstadt raus. Wenn du jetzt über eine smarte Mittelstadt in der Zukunft redest, was siehst du da? Welche Möglichkeiten haben vielleicht auch Kommunen und Städte, weil die müssen in die Gestaltung gehen. Das Verwalten ist vor-

bei, wir müssen gestalten. Aber hast du so eine Vision von einer Mittelstadt, die so smart sein könnte?

Meike Niedbal (30:46)

Ich komme ja aus einer Mittelstadt, wenn man so will, aus Göttingen. Und die ist natürlich seit jeher bekannt für viel Fahrradverkehr, wegen der ganzen Studenten natürlich vor Ort. Aber deshalb habe ich da, glaube ich, ein gutes Beispiel jetzt so im Kopf. Ich glaube, tatsächlich ist vieles von dem, was ich auch genannt habe, ist jetzt nicht exklusiv nur für die Innenstadt, sondern der Verkehr entsteht ja genau in diesen Ballungsgebieten oder in diesen ganzen Pendlerströmen und Strecken. Und ich denke, dass der Schlüssel darin liegen wird, die erste und letzte Meile super bequem zu machen. Meistens ja die erste Meile, wenn ich mal denke, ich fahre jetzt irgendwie zur Arbeit, so wie komme ich da jetzt hin? Dann sitze ich bequem in meinem Auto beispielsweise. Und dann, das kenne ich ja auch noch von früher, dann fahre ich halt die ganze Strecke. Warum sollte ich jetzt mit einem Auto zum Bus fahren, der dann vielleicht nicht pünktlich kommt oder ausfällt? Und dann fahre ich natürlich direkt die Strecke durch. Und das kann ich auch verstehen, wenn da kein Angebot da ist, dann wird das jeder so machen. Das ist total normal. Wenn man es aber schaffen würde, mehr von zum Beispiel bedarfsorientierten Verkehren, also On-Demand-Verkehren dort zu schaffen, dort, wo wirklich der öffentliche Verkehr nie so dicht werden kann und nie so gut getaktet per se sein kann, wenn man dort Zugbringer, Shuttles hat, viel mehr das ausrollt, die dann geteilt werden können. Ich glaube, da liegt echt noch viel Potenzial drin, weil dann, genau, es ist dann halt wieder die Hürde für den Umstieg, die ist dann einfach niedrig. Und darum muss es, glaube ich, gehen. So kriegen wir dann auch

die Mobilitätswende. Also ich bin da total optimistisch. Es liegt keine... Ich habe noch nie jemanden getroffen, der gesagt hätte: "Mir macht es so verdammt viel Spaß, jeden Morgen im Stau zu stehen."

Katja Diehl (32:35)

Ja, ich glaube auch, es ist eigentlich auch alles schon da. Also das ist ja auch vielleicht das Schöne, dass man halt einfach sich gewiss sein kann, dass da jetzt nicht noch die große technische Lösung gefunden werden muss. Und ich glaube, was mir an Gesprächen mit Menschen wie dir so Spaß macht, dass du halt im Jetzt, das Morgen und nicht das Übermorgen denkst. Also manchmal dieses Hyperloop, Volocopter, alles gut, aber das ist nichts, was uns jetzt gerade hilft, sozusagen. Zumal ich vor ein paar Tagen ein super witziges Video gesehen habe, wo jemand in die Londoner U-Bahn gestiegen ist und so: "Oh, das ist irgendwie wie Hyperloop." Also das auch mal so vor Augen führen, Leute, das gibt, also ob wir jetzt Hyperloop nehmen oder U-Bahn. Also das muss man, glaube ich, auch manchmal sich die Zähne ziehen lassen, dass in der ersten Begeisterung, dass man eigentlich so sagt: "Gibt es doch schon, oder?" Ich danke dir auf jeden Fall für das Gespräch. Wir bleiben, glaube ich, im guten Kontakt, weil der ITS-Weltkongress ja jetzt stattfinden darf. Und wird und ihr da ja auch viele Themen platzieren wird. Ich wünsche dir noch einen schönen Tag hier mit der tollen Aussicht und danke.

Meike Niedbal (33:34)

Vielen Dank, Katja. Bis bald.