

SheDrivesMobility 65 - Tagesspiegel

Katja (0:16)

Hallo und schön, dass du wieder Reinhörst oder vielleicht auch zum ersten Mal. Mein Name ist Katja Diehl. Unter SheDrivesMobility versammle ich alle 14 Tage hier an dieser Stelle Menschen, die mit mir zusammen die Zukunft gestalten wollen. Vor allen Dingen geht es mir um die Mobilität der Zukunft, aber das werden wir alle wahrscheinlich auch bemerkt haben, dieser Verkehrswandel, den wir brauchen, er braucht einfach auch ein bisschen mehr Raketenschub. Er findet nicht statt, weil Verkehrswende etwas ist, was sehr emotional und sehr individuell betrachtet wird. Diese Folge ist eine sehr besondere Folge, denn ich wurde vom Tagesspiegel gebucht, den sogenannten Start-up-Pitch zu begleiten und zu moderieren. Da ging es darum, auch mal ganz neuen und am Anfang stehenden Ideen auf dem Future Mobility Summit, der bereits stattgefunden hat vor sechs Wochen, Platz einzuräumen für die, die vielleicht noch ein bisschen Mentorship benötigen, die mit Ideen in die Mobilität dringen, obwohl sie vielleicht gar nicht so viel der Zukunft nur Mobilität sehen, sondern eher ein Netz von Ideen. Und Markus ist hier zu Gast. Er hat mit seinem Team gewonnen, den ersten Preis sozusagen abgeräumt. Und er schaut sich an, wie können wir eigentlich Mobilität abbilden in dem Sinne, dass wir vielleicht immer noch unterwegs sind in einer Art Fahrzeug, aber dieses Fahrzeug so klein gestalten, dass zwei Personen dort drin sitzen können, die autonom und elektrisch bewegt werden. Die Idee von Markus setzt Stadtraum frei, weil es keine parkenden Autos mehr geben wird. Es beinhaltet das autonome Fahren, elektrifizierte

Antriebe und vor allen Dingen auch eine realistische Abschätzung des Raumes, den Mobilität benötigt. Denn schon heute sitzen ja gerade mal 1,1 Personen an den Werktagen in Autos. Und wenn ihr dann überlegt, wie groß diese Autos mittlerweile auch sind, dann denke ich, ist da viel Bedarf und viel Möglichkeit, das besser zu denken. Die zweite Gesprächspartnerin heute ist Jana Kugurt. Sie leitet das Team, das den sogenannten Tagesspiegel Background entwirft. Das ist ein täglicher Newsletter. Der Tagesspiegel ist in der Medienwende auch schon relativ fortschrittlich gewesen und hat sich hier auf bestimmte Schwerpunkte spezialisiert. Jana steht für den Schwerpunkt der Mobilität. Es gibt auch andere zu Energie und Ernährung. Könnt ihr euch gerne mal anschauen. Und Jana wird so ein bisschen in die Zukunft schauen, so nach dem Motto, was hat denn jetzt auf dem Future Mobility Summit stattgefunden? Welche Themen beschäftigen uns? Und wie kann auch Politik hier endlich mal helfen, dass der Wandel sich wirklich vollzieht? Denn eigentlich wissen wir, was zu tun ist. Wir machen nur immer diesen ersten wichtigen Schritt nicht. Ich freue mich sehr, wenn ihr Anmerkungen zu dieser Folge hinterlasst, wenn ihr mir Sternchen dalasst, um She Drives Mobility noch sichtbarer zu machen. Und jetzt wünsche ich euch sehr viel Spaß bei dieser kurzweiligen Folge zum Future Mobility Summit. Eure Katja.

Herzlich willkommen. Wir haben diesmal eine ganz spannende Ausgabe, weil wir sehr gar nicht so nur auf ein Produkt oder Ähnliches gehen, sondern ein bisschen den größeren Rahmen spannen, vielleicht auch so ein bisschen auf den Status Quo sogar eingehen werden. Ich durfte vor ein paar Tagen auf dem Tagesspiegel Mobility Summit, Future Mobility Summit, moderieren den sogenannten Start-up Pitch. Und eine der

Redakteurinnen, die dabei war, ist die Jana gewesen. Und der Markus, den ihr jetzt seht, ist der glorreiche Sieger. Ein Teil des Gewinns war auch, diese Podcast-Folge aufzunehmen. Jana, magst du dich kurz vorstellen?

Jana

Sehr gerne. Erstmal danke für die Einladung und danke dafür, dass wir nochmal zurückblicken können auf den Summit und ich glaube, so das ein oder andere spannende Thema streifen können, gerade Innovation und Mobilität. Kurz zu mir. Mein Name ist Jana, hast du ja schon gesagt, Jana Kugut und ich leite den Tagesspiegel Background Verkehr und Smart Mobility. Vielleicht für alle, die nicht so ganz vertraut mit den Tagesspiegel-Produkten sind. Also der Tagesspiegel ist ja den meisten, glaube ich, bekannt als Tageszeitung, Berliner Tageszeitung und auch überregionale Zeitung. Und seit ein paar Jahren gibt es am Tagesspiegel auch diese Background-Familie, sagen wir immer so intern. Das sind Fachmedien, die sich um verschiedene Branchen kümmern und eben eine davon ist Mobilität. Ein spannendes Thema. Und da machen wir quasi von Montag bis Freitag einen Newsletter, der alle Interessierte, die sich mit dem Thema Mobilität, Verkehr und Fortbewegung in irgendeiner Dimension beschäftigen, informiert über die Themen, die an dem Tag wichtig werden, in der Woche wichtig werden. Und ja, da gucken wir uns vor allen Dingen auch diese politischen Prozesse an, da ja doch viel im Bereich Gesetzgebung da gerade passiert, um es so in die richtigen Bahnen zu lenken oder zu regulieren, die ganze Branche, wo auch viel Neues entsteht. Und genau diesen Background Mobilität, den leite ich. Und da habe ich ein Team von insgesamt sind wir da sechs Redakteurinnen und Redakteure, die sich ausschließlich um das

Thema Mobilität kümmern und ja, jeden Tag wieder aufs Neue dann gucken, was passiert und die Herausforderungen, die die ganze Branche hat, begleiten.

Katja

Ich finde es total spannend, insofern, als ob es vor ein paar Jahren wahrscheinlich sogar noch Auto gegessen hätte. Das war ja schon in manchen Medien, ich finde, das ist immer noch so ein sehr, fast schon auf eine komische Art und Weise faszinierender Bereich, dieser Auto-Journalismus, den es da so gibt. Und zeigt aber auch meiner Meinung nach, dass das wirklich ein wichtiges Thema ist, dass Mobilität wirklich was ist, was gerade so Meta-Ebene der Transformation der Gesellschaft auch so ein bisschen darstellt. Ja, und unser glücklicher Gewinner, der Markus Hess, ist mit dabei beim Podcast heute. Und ich darf, glaube ich mal, die Menschen, die jetzt das Video gucken, sehen es, die Menschen, die Audio hören, weil wir parallel natürlich auch einen Podcast in Audio machen, sehen es nicht. Also, es ist nicht der typische junge Berliner Hipster, der da gerade sitzt, wenn ich das mal so sagen darf. Und ich freue mich tatsächlich sehr, dass es genau so ist, weil, und das habe ich mit Jana auch in der Vorbereitung so ein bisschen hin und her geschrieben, ich finde es richtig gut, dass, ich sage jetzt einfach, deine Generation da auch neu zu denken scheint. Magst du vielleicht, bevor wir ins Detail gehen, mal erzählen, wer du bist, warum ich so ein bisschen erstaunt bin, dass du jetzt ein Startup machst und was dich so dahin geführt hat, es zu tun?

Markus

Ja gut, also wie du schon sagtest, Markus Hess ist mein Name. Und ich bin mittlerweile eben nicht mehr der junge Startup-Gründer. Das heißt, ich habe die 30 locker hinter mir gelassen, bin mittlerweile locker auch über die 50. Und nichtsdestotrotz, ich glaube, Startup heißt nicht, dass man jung sein muss, sondern es ist einfach eine Einstellungssache. Und ich kann, glaube ich, zu 100 Prozent behaupten, dass schlussendlich mein ganzes Leben immer irgendwie mit neuen Dingen, mit Neugierde, also gierig nach Neuem und eben auch der Gründung von Startups zu tun hatte. Und ob das eben früher mit Schokolade zu tun hatte, das heißt, ich habe versendbare Grusschokoladen entwickelt und daraus eine Firma Schocki-Mail gemacht. Oder ob es schon zu Schulzeiten war, wo ich eine Erfindung damals hatte, und zwar hatte ich das damals Antigav getauft. Das ging damals um eigentlich Stauverhinderung. Mittlerweile, seit zwei, drei Jahren, gibt es das. Ich habe es damals versucht, krampfhaft beim ADAC und bei den entsprechenden Behörden vorzustellen und zu sagen, Mensch, ihr könntet Staus wesentlich schneller reduzieren, indem ihr einfach den Unfall mit entsprechenden Sichtschutzwänden abdeckt und die Autofahrer auffordert, bitte nicht gaffen, sondern weiterfahren. Ja, aber alles hat eben seine Zeit und so ist es auch mit Startups. Und in dem Zusammenhang bin ich jetzt zusammen mit einigen Partnern mit Flight unterwegs. Das steht also für Fast Lane Artificial Intelligence Transportation. Und wir hoffen, dass wir diesmal auch den richtigen Zeitpunkt erwischen. Also es ist natürlich vieles, was zusammenkommt, um ein Startup am Schluss zum Erfolg zu bringen. Und man darf nicht unterschätzen, auch dass das Quäntchen Glück dazu gehört und insbesondere das richtige Timing. Und dass man eben zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort mit dem richtigen Menschen zusammentrifft und

dann gemeinsam nach vorne geht. Und ja, vielleicht ein paar Worte zu Flight. Also Flight sollte unserer Meinung nach die Mobilität in Innenstädten wie auch auf entlegenen Orten wie zum Beispiel Inseln, also ich kann mir zum Beispiel hervorragend Sylt vorstellen, komplett, ja, ich sage revolutionieren, aber eher in Klammern, also evolutionieren, denn schlussendlich ist das, was wir entwickelt haben, jetzt nicht, wie man so schön sagt, Raketentechnik. Es gibt eigentlich alles schon, aber die Kombination macht eben dann das Gesamtpaket aus. Das beginnt bei der Größe des Fahrzeugs und hört dann am Schluss bei der Steuerung. Also das heißt, wir versuchen eben nicht, unsere Fahrzeuge zu autonomisieren, wie es zurzeit alle Automobilhersteller tun, sondern wir sagen, wir fahren automatisiert. Und das ist eben der große Unterschied. Und aufgrund dessen sind wir der Meinung, dass wir viel schneller und viel günstiger und viel praktischer diesen Markt schlussendlich zukünftig oder hoffentlich nicht mehr sehr zukünftig, sondern sehr bald entsprechend verändern können.

Katja (10:11)

Wir können ja gleich noch mal ein bisschen genauer reingucken, was ihr als - damit die Zuhörer*innen auch ein bisschen so ein Bild haben. Ich hab ja schon die erste Ausgabe vom Summit damals als Besucherin anschauen dürfen, damals im Gasometer, am Euref Campus. Und Jana, ihr habt euch ja doch auch schon, das merkt man auch der Veranstaltung an, natürlich auch pandemiebedingt, das ist klar, weil das ist die Zeit, wo die Veranstaltungen sich eh auch immer ein bisschen verändert haben. Ihr habt nicht mehr als die klassische Messe oder die klassische Konferenz verstanden, sondern immer sehr viel auch mit Formaten gespielt. Zeigt ja auch der Pitch, den wir da zusammen gestaltet haben. Magst du kurz für

Menschen, die es vielleicht versäumt haben, erläutern, was so euer Anspruch war und wie sich dieser Summit gestaltet hat?

Jana

Ja, also Formate gibt es wirklich so einige, auch im Digitalen. Da haben wir, glaube ich, auch noch viel dazugelernt im letzten Jahr, wo so die erste Ausgabe in Pandemiezeiten war zu dem diesjährigen Format. Also es gibt immer die irgendwie dann doch klassischen Diskussionsrunden, wo dann so die aktuellen Themen diskutiert werden, wobei auch die sich, glaube ich, im Laufe der Zeit durchaus gewandelt haben, was da im Mobilitätsbereich diskutiert wird. Dann gibt es aber auch immer Workshop-Formate oder eben den Innovators-Pitch jetzt dieses Jahr. Ja, so dass es gerade auch jetzt im Digitalen möglich sein soll, auch mal in kleineren Gruppen miteinander sich auszutauschen, weil, wie wissen wir ja alle, dieser klassische Kaffee und das Treffen am Kaffeeautomaten oder so fällt einfach weg. Und deswegen versucht auch der Summit da, so den Raum aufzumachen, gerade im professionellen Bereich. Da gibt es ja viele Themen, die man gerne mal besprechen würde, da eben auch, ja, Räume zu eröffnen.

Katja

Markus, wie hast du es so empfunden? Also warum habt ihr euch entschieden, da mitzumachen? Und wie war so die Veranstaltung und auch der Pitch für euch?

Markus (12:11)

Ja, also grundsätzlich ist natürlich alles, was Mobilität angeht, für uns interessant. Und wir haben dann von dieser Veranstaltung

erfahren und dann haben wir uns gesagt, ja, Mensch, wir können nicht verlieren, wir können nur gewinnen. Also das heißt, wir wussten natürlich nicht, dass wir jetzt in dem Fall tatsächlich den Preis gewinnen und Erster werden. Aber schlussendlich ist jeder Pitch natürlich ein Gewinn für einen selber wie auch für die Firma. Denn mit jedem Pitch lernt man was. Und in dem Zusammenhang haben wir uns gesagt, Mensch, Tagesspiegel ist eine renommierte Adresse und das probieren wir einfach mal aus. Grundsätzlich ist es natürlich schon und vielleicht kommt da natürlich wiederum ein bisschen mein Alter, wie soll ich sagen, mit ins Spiel. Das heißt, ich bin schon noch jemand, der viel auf den persönlichen Kontakt Wert legt. Und dementsprechend ist dieses Pitchen einerseits von der Technik her manchmal doch immer noch mit kleinen Schwierigkeiten verbunden. Denn irgendwann oder die Problematik, dass teilweise die Internetverbindung nicht stabil ist oder man den falschen Knopf drückt und man sich dann irgendwo verirrt in dem Programm, die ist gegeben. Gut, abgesehen von diesen kleinen technischen Schwierigkeiten ist es eben im Rahmen der heutigen Zeit trotzdem eine hervorragende Möglichkeit, miteinander in Austausch zu treten und Dinge voranzubringen. Allerdings habe ich das Gefühl, es geht eben alles um einiges langsamer, weil schlussendlich auch der mittlerweile nicht mehr populäre Handschlag und das wirklich in die Augen schauen ist eben über Video schlussendlich nicht möglich, nicht so möglich.

Katja (13:48)

Ja, und ich hab ja gerade gestern leider mit ein Sätzen, wie ihr vielleicht auch feststellen müssen, wir sind ja noch mitten in der Pandemie, trotzdem ist der Earth Overshoot Day, also der Tag, an dem wir die Ressourcen für ein Jahr so gesehen verbraucht haben,

die die Erde hergeben, schon gestern gefallen. Das sind immer so Zahlen, wo ich so denke, auf der einen Seite zu langsam, auf der anderen Seite, das rennt uns alles so davon. Wir müssen ja auch in Sachen Veränderung schneller werden. Und da hast du dich selber ja gerade als Beispiel auch genannt, Markus, dass du sagst, du fängst Sachen auch gerne wieder von vorne an, wenn du das Gefühl hast, es hat eine gewisse Wirksamkeit. Magst du jetzt mal kurz so ein bisschen bildlich erzählen, was hat denn da jetzt gewonnen? Mit was habt ihr die Jury überzeugt und was ist euer Produkt sozusagen?

Markus (14:33)

Gut, also Flight ist, ich würde es eben als zweiseitige Kabine bezeichnen, die eben automatisiert, zukünftig per App angefordert von A nach B fährt. Also das ist sozusagen die Endausbaustufe. Also ich rufe per App sozusagen mein kleines, persönliches Kabine, die öffnet sich automatisch, ich steige ein, sie fährt mich automatisch dorthin, wo ich hin will. Ich bezahle per App und ich steige aus und die Kabine fährt weiter. Das hat eben den riesen Vorteil, einerseits ist es, ich meine, das braucht man heute eigentlich nicht mehr zu erwähnen, trotzdem sollte man es wahrscheinlich, das ist das ganze elektrisch in dem Fall, also es ist jetzt nicht irgendwie mit Benzin oder Diesel oder sonstigem Kraftstoff angetrieben. Das ist das eine. Das andere ist, dadurch, dass die Auslastung dieser Kabine eben wesentlich höher und wesentlich besser ist als das, wenn jeder mit seinem Auto in die Stadt fährt und auch aufgrund dessen, dass der Platzverbrauch natürlich nur ein Bruchteil ist von dem, was ein normales Auto verbraucht. Also das heißt, so eine Kabine ist ungefähr ein Viertel so groß wie ein normales Auto. Das heißt, wenn wir tatsächlich nur

noch solche Kabinen, also Flightkabinen in der Stadt fahren würden oder nur noch solche Kabinen hätten, dann könnte man tatsächlich die Kapazität auf der vorhandenen Infrastruktur, auf den heutigen Straßen um den Faktor 10 erhöhen. Und da kommen wir immer wieder an den Irrsinn, dass eigentlich die heutigen Fahrzeuge extrem schlecht ausgelastet sind. Das heißt, die durchschnittliche Besetzung eines Autos liegt bei 1,2 Personen. Und ich glaube, da unterscheiden wir uns auch von vielen anderen Konzepten, die auch in diesem sogenannten Shuttle- oder Mover-Bereich unterwegs sind, indem wir eben sagen, okay, wir sind konsequent und wir bauen unsere Kabine nur so groß, wie sie eigentlich auch genutzt wird. Das heißt, wenn wir jetzt einen Sechs-Sitzer oder einen Acht-Sitzer, dann hätten wir schon wieder dieselbe Problematik. Wir wären zu breit. Wenn jetzt ein DPD oder ein DHL oder UPS-Laster irgendwo am Straßenrand parkiert, ist automatisch der Stau schon wieder vorgegeben. Und wenn ich gerade über das Thema auch noch nachdenke, das heißt, diese Lieferservices, da haben wir natürlich auch unglaubliche Vorteile. Wir kriegen also bis zu drei Fahrzeuge parallel auf eine heutige Spur. Das heißt, wenn wir eben, das ist bei uns in der Phase 2 angedacht, die gesamte Lieferlogistik, Auslieferlogistik auch mit unseren Geräten durchführen, verhindern wir die Staus in der Stadt. Denn wenn ein Fahrzeug am Straßenrand parkt, um tatsächlich eben, wie soll ich sagen, entweder automatisch oder auch manuell entladen zu werden, dann besteht weiterhin die Möglichkeit, mit zwei anderen Fahrzeugen parallel daran vorbeizufahren. Und was vielleicht in unserem Konzept noch ganz spannend ist, dass wir eigentlich ein Drei-Stufen-Konzept haben und das wir in der ersten Stufe, um eben wirklich schnell am Markt unterwegs zu sein und auch eben entsprechend in Regularien,

denn die Regularien kommen oft nicht so schnell hinterher, wie wir uns das natürlich wünschen oder wie sich das viele andere auch wünschen, haben wir eigentlich eine virtuelle Straßenbahn als erste Stufe. Das heißt, unsere Kabinen fahren auf einer für sie reservierten Spur, benötigen aber eben keine Schienen, benötigen keine Haltestellen mehr und sind damit um ungefähr kostenmäßig nur noch 15 Prozent der Kosten, die eine heutige Straßenbahn erfordert. Aber wir haben eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit, wir haben einen höheren Komfort, das heißt, die Bequemlichkeit ist viel höher, man muss nicht mehr zu einer Straßenbahn-Haltestelle gehen, man geht einfach an die Straße, winkt, also die Kabine hält an und fährt dann entsprechend weiter. Und das sind natürlich, wie soll ich sagen, Vorteile, mit denen wir einerseits die Mobilität in Städten verbessern, aber gleichzeitig damit auch die Nachhaltigkeit, denn wir sorgen dafür, dass viele Autos außen vor bleiben bzw. gar nicht mehr benötigt werden und sind davon überzeugt, dass wir das tatsächlich zu dem Preis eines heutigen ÖPNV-Tickets anbieten können. Und das ist unserer Meinung nach, wie soll ich sagen, ein Vorschlag an den Kunden, der zu gut ist, um ihm zu widerstehen. Also ich meine, wenn ich mich nicht mehr um mein Fahrzeug kümmern muss, ich brauche mich wirklich nur noch irgendwo hinzustellen, mein Handy anzutippen und zu sagen, hier, komm kurz vorbei, in zwei Minuten steht die Kabine davor und fährt mich dorthin, wo ich hin will und das Ganze zu einem Preis, der mit heutigem ÖPNV vergleichbar ist, dann kann ich sagen, warum nicht?

Jana (19:05)

Fällt mir nur gerade auf, dass damit ja eigentlich so die Top-Themen der ganzen Mobilität irgendwie abgedeckt sind. Also

gerade hier beim Summit sind so die Schwerpunktthemen, die wir hatten, wenn ich daran denke, so Digitalisierung, Nachhaltigkeit und eben vor allen Dingen urbane Mobilität, weil da ja dieses Flächenthema ein Riesenthema ist. Da sind drei der Top-Themen auf jeden Fall schon drin.

Markus (19:28)

Apropos Fläche, was natürlich damit auch dann möglich ist, dass all die Parkflächen, die im Augenblick reserviert werden für die Fahrzeuge, die in die Stadt fahren, egal ob das Parkhäuser sind oder die Straßen oder die Parkflächen, die sind damit obsolet, werden nicht mehr benötigt und können natürlich für ein viel urbaneres Leben, also für grün, für Freizeitaktivitäten und so weiter zukünftig genutzt werden. Und damit wird ähnlich viel Fläche, ich habe das jetzt nicht im Kopf, wirklich wie viel Fläche, es hängt natürlich auch viel von der Stadt ab, aber wenn man überlegt, man kann sicherlich mit der Fläche ganze Stadtteile eigentlich, wenn man es über die gesamte Stadt sieht, neu gestalten.

Katja (20:03)

Ja, auf jeden Fall. Ich hab gestern oder vorgestern auch was gelesen in Amerika sind die meisten vermieteten Garagen einfach vollgemüllt. Weil alle Leute, die nutzen das quasi als Lagerraum. Und deswegen, das hat auch jemand ausgerechnet, es sind riesige Flächen, die vor den Wohnungen oder Häusern besetzt werden durch Autos, die eigentlich in die Garage gehören. Das kennt man, wenn man umziehen muss und den Keller aufräumt. Das sind total interessante Aspekte. Da bist du, Markus, natürlich auch auf der Angebotsseite total gut aufgestellt. Aber da schwenken wir auch

gleich mal zu Jana. Es muss natürlich trotzdem, das hast du auch angeteasert, auch eine gewisse Regulierung in dem Sinne geben, dass so was erstens möglich wird. Und zweitens auch gegenüber dem Auto attraktiviert wird. Weil meine These ist ja, solange das Auto genauso bleibt, wie es ist, und alles um sich herum verändert, aber genauso bequem bleibt, steigt niemand um. Weil wir halt so Gewohnheitstiere sind. Gab es auf dem Summit auch schon Hinweise in Richtung Regulierung oder auch vielleicht sogar, dass man auf etwas hoffen kann, was so Ideen wie der von Markus helfen kann, Jana?

Jana

Ja, die Ideen sind, glaube ich, alle gar nicht mehr so neu. Und die ganzen Vorhaben und Pläne sind auch nicht neu. Also dieses Thema Vernetzung ist ja immer wieder eins, was uns schon einige Jahre begleitet. Das wissen wir, glaube ich, alle, die sich irgendwie mehr oder weniger mit dem Thema Mobilität auseinandersetzen. Da hakt es aber immer noch. Aber erst, das sehe ich auch so wie du, erst wenn wir da wirklich eine Alternative haben zum Auto und die verschiedenen Verkehrsträger miteinander vernetzt sind und man wirklich so schnell das buchen kann, dass man nicht mehr einzelne Apps aufruft oder sich irgendwo einloggen muss, dann erst wird es eine Alternative zum Auto. Und ich glaube, das ist so eines dieser großen Themen, wo die Politik einfach gerade noch den richtigen Rahmen setzen muss, was einfach sehr behäbig und langsam läuft, aber natürlich auch nicht trivial ist. Weil wenn man sich das Thema Digitalisierung anguckt und dann eben auch tiefer in diese Datenwelten eintaucht, von denen wir zwar unheimlich viele haben, aber so viele offene Fragen damit noch verbunden sind, sind es jetzt nur technische Standards bei Schnittstellen, die

man alle zusammenbekommt oder erst mal aus den Silos der einzelnen Angebote, die man miteinander in Verbindung bringt und verknüpfen kann. Und dann die Frage, welches Preisschild hängt man eigentlich da dran? Oder welche Daten muss man frei zur Verfügung stellen? Ich glaube, das sind jetzt die ersten Schritte und die ersten Weichen gestellt dafür, dass Daten bereitgestellt werden müssen und Datenräume geschaffen werden. Wer da jetzt wirklich alles mitmacht und ob das so funktioniert, ich glaube, da müssen wir uns noch ein bisschen gedulden und es einfach auch rausfinden. Das ist ein dynamischer Prozess, aber ich glaube, so langsam kommen wir da ein bisschen voran. Ob das Tempo ausreicht, das ist jetzt eine andere Diskussion, aber es ist in der Mache, sagen wir mal so.

Katja

Ich war ja gerade bei der Präsentation vom Ideenzug. Das ist der Zug der Zukunft von der Deutschen Bahn. Da haben wir auch tatsächlich sehr viel darüber gesprochen, dass Daten im Moment auch wert sind, wenn sie vielleicht gar nicht von allen gedacht sind. Wer das Buch Unsichtbare Frauen oder andere Dinge gelesen hat, der weiß ja auch, dass die Gruppe der Menschen, die Daten gerade sortiert oder auch KI anfängt zu programmieren, das ist meistens sehr homogen, was mir an dem Angebot von Markus gefällt. Zumindest ist es so in meinem Kopf entstanden, dass es sowohl die Nutzungsbarriere als auch die physische Barriere... Wir werfen noch mal eine Frage an dich, Markus. Ist das auch relativ barrierearm? Wir haben ja nicht wenige Menschen, die zum Auto gezwungen werden, weil, keine Ahnung, Bahnhöfe... So blöd wie es ist, Aufzüge fehlen, Treppen nur da sind. Ich hab jetzt mittlerweile ein Faltrad und merke, wo überall kein Aufzug ist, weil es doch ein

bisschen schwer ist. Ist euer Angebot auch so gedacht, dass Menschen im Rollstuhl oder Menschen, die nicht so gut mehr gehen können, das benutzen können?

Markus (24:13)

Also grundsätzlich ist es sicherlich so, dass, vielleicht noch kurz auch auf Jana eingegangen, dass diese Kabinen einen enorm hohen Bequemlichkeitsfaktor haben. Eigentlich kann man heutzutage so oder so sagen, dass alles, was irgendwie die Bequemlichkeit des Menschen anspricht, ne Zukunft hat. Das ist wohl einfach, wie soll ich sagen, in der Veranlagung des Menschen, dass er immer bequemer wird. Das heißt, in dem Fall ist der Komfort eigentlich wie bei einem Van oder einer Großshuttle-Limousine, wie ich das heute nenne. Das heißt, man kann recht aufrecht sogar in die Kabine einsteigen. Man hat mehr Komfort als auf der Rücksitzbank einer klassischen Limousine und sitzt sich gegenüber, was natürlich auch für die Kommunikation sehr förderlich ist. Dass das eine das andere auf dich eingegangen Katja. Ja, ja, wir haben auch tatsächlich das Thema Rollstuhltauglichkeit bedacht. Das heißt, wir haben die Möglichkeit, aufgrund dessen, dass sich unsere Kabinen neigen, das heißt, um eben auch den Komfort während der Fahrt zu erhöhen. Das heißt, die Kabine neigt sich wie ein Motorrad in die Kurve und damit ist es sehr, wie soll ich sagen, fühlt sich einerseits sehr angenehm und andererseits auch sieht es sportlich aus. Das ist vielleicht ein netter Nebenaspekt. Aber aufgrund dessen, dass wir diese Neigetechnologie haben, können wir auch eine entsprechende, wie soll ich sagen, Installation haben, die es ermöglicht, Rollstuhl in diese Kabine einzufahren. Das heißt natürlich, wenn ein Rollstuhl dann in der Kabine drin ist, dann passt

kein zweiter Rollstuhl rein. Dafür ist sie dann nicht groß genug, aber ein Rollstuhlfahrer kann ohne Probleme diese Kabine benutzen.

Katja (25:54)

Was hat dir denn, Jana, weil du gesagt hast, dass du so erstaunt bist, wie in einem Produkt schon alles angeteasert wird, was gerade auch so ein bisschen schwierig ist, was hat dir denn, jetzt lass uns doch mal in die Zukunft gucken, das Projekt von Markus ist ja auch schon etwas, was optimistisch stimmt, was hat dich denn optimistisch gestimmt bei der Schwere, die du gerade geschildert hast, mit den Daten und ähnliches, dass es vielleicht wirklich noch mal funktionieren kann und dass es vielleicht auch Menschen gibt, die sich jetzt auf den Weg gemacht haben? Gab es irgendwelche Ideen, die dich besonders beeindruckt haben? Was ist so hängengeblieben an diesem Summit?

Jana

Ideen, ich weiß gar nicht, ob ich so auf eine Idee runterbrechen kann, aber mich ermutigt vor allen Dingen auch immer, dass diese Branche viel breiter aufgestellt ist mittlerweile und immer viel mehr verschiedene Stimmen auch zu Wort kommen und mehr über einen Verkehrsträger hinaus gedacht wird und mehr das, was können wir gemeinsam erreichen, gedacht wird. Also natürlich ist das, wie alle Branchen, eine Wettbewerbsbranche, aber so langsam brechen doch so alte Hürden und Silos irgendwie auf und deswegen, ja, das ist das, was mich eigentlich immer ermutigt, dass man auch so feststellt bei den Konferenzen, dass das Publikum sich doch viel mehr Menschen mittlerweile dafür interessieren, was vielleicht vorher noch nicht so der Fall ist. Ich glaube, das hat

einfach auch den Grund, dass Mobilität so ein Thema ist, was uns alle angeht. Das packt einen relativ schnell. Jeder stellt täglich fest, wenn er von A nach B will, dass es total nervig ist, dauernd im Stau zu stehen, dass es super laut ist, dass wir dieses Flächenproblem in der Stadt haben. Und das ist, glaube ich, mit so ein Grund, warum ich glaube, dass da sich viele Kräfte jetzt bündeln können, um das zu ändern. Genau, das ist, glaube ich, so, ohne es jetzt auf eine Idee festzumachen, weil da gibt es unheimlich viele und da, wie Markus auch schon gesagt hat, kommt es dann auch immer darauf an. Also es gibt viele Ideen, die gab es auch schon mal. Und dann kommt es aber immer auch ein bisschen auf Glück und Timing an und dann zur richtigen Zeit dann auch alle mitzunehmen und dann auch die Kundinnen und Kunden zu treffen, die dann irgendwann bereit sind, sich auch darauf einzulassen. Deswegen würde ich es jetzt nicht an einer Idee oder Innovation festmachen wollen, sondern eher so an dem, dass ich merke, dieses Thema zieht immer mehr an, gewinnt an Dynamik und hat auch jetzt in der Politik, glaube ich, mittlerweile einen anderen Stellenwert erreicht, was auch damit zu tun hat, dass im Zuge dieser Klimadiskussion sich, glaube ich, vieles so anfänglich sehr auf den Energiesektor konzentriert hat. Da haben wir jetzt einige Fortschritte schon gesehen und da wurden schon die regulatorischen Weichen gestellt und jetzt geht man so die nächsten großen Blöcke an und da ist eben Verkehr einer davon. Also 20 Prozent aller Emotionen entfallen ja immer noch auf den Verkehr und ich glaube, nachdem man so jetzt dieses Energiefeld erst mal mehr oder weniger angegangen und abgeräumt hat, gehen wir jetzt die Schritte weiter. Und dann gibt es ja Klimaurteile und alles, das erhöht einfach den Druck. Und ja, das habe ich so beim Summit mitgenommen, dass da eben auch viele Politikerinnen und Politiker sich auch jetzt selbst

wiederfinden in dem Thema und sich dem auch annehmen. Und das sah man ja auch an denen, die da waren, dass es einfach einen hohen Stellenwert hat. Und das ist so das, was ich mitnehme und was mir Mut macht.

Katja

Ist aber auch, wenn du das so erzählst, und da frage ich jetzt sozusagen wie die Journalistin, ist aber auch ein bisschen so ein Zeichen, dass es nicht intrinsisch ist, also dass es nicht eigenmotiviert ist, sondern dass es tatsächlich diesen Druck von außen braucht, oder? Also ich sage immer so ein bisschen böse, es brauchte Elon Musk und die Klimakrise, dass wir uns so auf den Weg gemacht haben. Und selbst jetzt hat ja Markus auch schon gesagt, manche Sachen sind immer noch relativ langsam und verhandelbar. Hast du da auch neue Bündnisse festgestellt, die sich helfen? Also hast du so das Gefühl, dass es auch etwas ist? Du hast eben gesagt, raus aus den Silos, aber heißt das auch zuzugeben, ich kann was nicht? Kannst du mir helfen? Ja, diese Klassiker sind natürlich dann die im Bereich, wenn sich Corporates irgendwelche Start-ups oder so suchen, um da sich ein Know-how raufzuschaffen, was sie selber nicht haben. Oder gerade auch im IT- und Software-Bereich. Ich glaube, das merken ziemlich viele große Unternehmen gerade, dass sie da dünn aufgestellt sind und Nachwuchs brauchen oder einfach Expertinnen und Experten brauchen, die in dem Bereich fit sind und die sich ja auch versuchen, selbst schon irgendwie Ausbildungsplätze in ihrem Unternehmen einzurichten, um überhaupt diesen Bedarf decken zu können. Aber ich glaube, es sind auch so NGOs und Verbände, die sich mittlerweile miteinander zusammenschließen und da

Bündnisse schmieden, um eben einfach lauter zu sein, als man das alleine wäre.

Katja

Bevor ich Markus jetzt zum Abschluss gleich mal fragen, was die nächsten Schritte bei ihm auch sind. Wie blickst du denn auf die große IAA? Also das ist natürlich etwas, was jetzt auch viel mehr als zuvor in verschiedenen Bereichen im Fokus steht. Hat sich da für dich was angedeutet, dass da was zu sehen sein könnte, was irgendwie spannend ist? Also hast du jetzt auch begleitend in deiner journalistischen Arbeit so Dinge? Was sind für dich jetzt so die nächsten, weiß ich nicht, drei Top-Themen, die man da wahrscheinlich auch betrachten werden kann?

Jana

Erst mal ist es ja schon mal interessant, dass die IAA nicht mehr diese klassische Automesse ist, sondern jetzt auch Mobilitätsmesse sein wird. Ehrlich gesagt bin ich selber noch einfach sehr neugierig, was genau dann da passieren wird. Es gab ja auch in der Vergangenheit immer schon viele Veränderungen und Ankündigungen. Manchmal war ich dann doch relativ enttäuscht, wenn ich dann da war und dann doch wieder diese klassischen Auto-Ausstellungen und Abendempfänge gesehen habe. Da hätte ich mir schon das eine oder andere Mal mehr Innovationen und Neues gewünscht. Ja, deswegen, so ganz genau kenne ich das Programm auch noch nicht und bin einfach sehr neugierig, was da kommt.

Katja

Markus, was können wir denn apropos, was da kommt? Was sind denn jetzt bei euch die nächsten Schritte? Wo steht ihr gerade mit eurem Projekt? Und wenn sich jemand für euch interessiert, was braucht ihr? Gibt es da Hinweise von dir, was die nächsten Schritte bei euch so sind?

Markus (32:27)

Ja gut, das ist eigentlich recht konkret. Also ich habe ja erwähnt, wir haben eigentlich so drei Stufen. Die erste Stufe ist dieser Flight Train, also die virtuelle Straßenbahn oder virtuelle Schiene. Die zweite Stufe ist dann dieser Ausliefer-Service und die dritte Stufe ist dann die finale Ausbaustufe On Demand. Das heißt per App kannst du es von A nach B entsprechend ordern. Und für die erste Ausbaustufe, die unserer Meinung nach auch sehr schnell umgesetzt werden kann, also wir sind der Meinung, wenn wir jetzt die entsprechenden Mittel hätten, also wir benötigen ganz konkret 5 Millionen Euro, um eben auf einer Teststrecke mit einer kleinen Fahrzeugflotte zu beweisen, dass wir all die heute vorhandenen Regularien beziehungsweise Sicherheitsanforderungen erfüllen können. Also das heißt, unser nächster Schritt konkret ist, Investor finden, der mit uns gemeinsam eine Teststrecke für drei Monate lang, also 24 Stunden, sieben Tage die Woche betreibt.

Katja (33:21)

Heißt das abschließend dann von dir, Jana, hast du einen Hoffnungsschimmer für Markus, dass es eventuell Dinge gibt, die gerade gesetzlich verhandelt werden oder wo sich andere auf den Weg machen, dass sowas auch jetzt beschleunigt möglich wird? Also ich kenne es natürlich aus dem Bereich Personenbeförderungsgesetz, auch so ein schönes Wort, dass da

diese, ja wie soll ich sagen, die Sucht des Deutschen immer erst nur zu probieren, aber nicht wirklich was zu machen, so ein bisschen gefüttert wurde. Hast du das Gefühl, dass es jetzt auch alles ein bisschen konkreter wird und Sachen auch einfach mal gemacht werden? Ohne Fehler geht es ja auch nicht, genau was Markus ja andeutet. Wir müssen ja testen, damit wir, wenn wir es in die richtige Bahn lenken wollen, auch sicher sind, dass es funktioniert.

Jana

Ich glaube, die Politik hat schon so ein paar Instrumente entwickelt, mit denen das leichter geht. Es gibt ja auch dieses Konzept der Reallabore, wo man dann schon mal mehr ausprobieren kann, als das sonst so der gesetzliche Rahmen zulässt. Und jetzt glaube ich, vor ein oder zwei Tagen ist ja auch das Gesetz zum autonomen Fahren in Kraft getreten. Das wird wahrscheinlich dann auch noch mal ermöglicht, zumindest, ob dann wirklich die Geschäftsmodelle und alles so kommen und sich das etabliert und in welche Richtung. Aber es ebnet zumindest schon mal den rechtlichen Weg, um da was voranzubringen. Und das war ja auch relativ zügig, wurde es dann ja doch noch erarbeitet. Und wir haben es immerhin in dieser Legislatur noch bekommen. Also ich glaube, so einiges ist zumindest so das Fundament da, auf dem man jetzt aufbauen kann.

Katja

Ich danke euch für das kurzweilige Gespräch. Ich gebe an dieser Stelle noch mal den Tipp, dass man den von Jana erwähnt, das journalistische Produkt vom Tagesspiegel, das kann man ausprobieren, 14 Tage oder irgendwie. Da kann man auch mal

reingucken und einfach mal gucken, ob ein, dass sich auch einen Mehrwert im Sinne von Recherche bietet, weil mittlerweile alles und nichts im Internet ist und man findet es nicht. Markus und sein Projekt werde ich auf jeden Fall in den Links auch mit reinbringen. Auch mal vielleicht versuchen, ein paar Fotos noch mal zu zeigen, hier zumindest im Video, dass man auch so ein bisschen optisch sich das vorstellen kann. Ich drücke dir und deinem Team die Daumen, dass das alles ein bisschen schneller wird. Wir sollten alle wählen gehen dieses Jahr. Und vielleicht eine gewisse Ära auch beenden, die 16 Jahre. Eine gewisse Stillstandspolitik auch in Sachen Verkehr bedeutet hat. Und ja, wünsche euch jetzt noch einen schönen, hier zumindest sonnigen Tag und bleibt gesund.

Markus

Ja, vielen Dank.

Jana

Vielen Dank, Katja.

Markus

Vielen Dank, Jana. Tschüss.

Jana

Tschüss.

Katja

Tschüss.