

# SheDrivesMobility 2 - Dr. Britta Oehrich

Katja (0:03)

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

Katja (00:11)

Hallo Britta, herzlich willkommen bei She Drives Mobility. Ich freue mich total, dass es geklappt hat, dass wir uns hier zusammensetzen. Und ich habe mir vorgenommen, mit meinem Podcast so ein bisschen über Diversität, Mobilitätswandel und andere Dinge zu sprechen. Und vor allen Dingen aber auch zu zeigen, wie Frauen wie du dahin gekommen sind, wo sie jetzt sind. Magst du kurz erzählen, wie dein Mobilitätswandel so war im Leben?

Britta (0:35)

Hallo Katja, ich freue mich total, dass ich tatsächlich der erste Gast, zwar nicht in der ersten Ausgabe sein darf und alle, die schon die erste Version gehört haben, Katja sitzt vor mir und sieht strahlend aus. Man sieht nichts mehr vom allergischen Schock. Ganz wunderbar. Sie ist fröhlich und glücklich und sprüht vor Energie. Von daher vielen Dank, dass du mich eingeladen hast.

Katja (00:55)

Gerne.

Britta (00:56)

Genau, ich stelle mich kurz vor. Mein Name ist Britta Oehrich. Ich bin gefühlt seit, ach schon immer in der Mobilität tätig, was natürlich so nicht stimmt, aber vielleicht fange ich mal chronologisch an, um einfach auch einzuordnen, warum wir uns schon seit Längerem kennen. Ich habe einen betriebswirtschaftlichen Hintergrund und hatte die Möglichkeit und auch ein Riesenglück bei der Daimler Chrysler AG damals, dieses duale Studium zu machen und hatte darüber das erste Mal Kontakt mit Automobilthemen. Wessentlich schon eigentlich, dass das nicht so mein Ding ist, also ‚Automobile‘ gibt mir nichts, aber ich habe da schon mal so ein bisschen Richtung Mindset-Themen kennengelernt. Du sprichst immer von weißen Männern, Ü60. Tatsächlich ist das auch so. Da waren auch viele weiße Jungs, so Ü20, die aber einfach diesen Stern aufs Gehirn tätowiert hatten. Und das war so eine Kultur, die ich einfach, ich hatte die Chance, die kennenzulernen, aber ich wusste auch ganz schnell, das ist es nicht. Ich finde es ganz furchtbar mit so viel PS und welche Chromierung dieses Auto hat und welche Bereifung und welche Farbe und sowas. Also das war ein Ding, wo ich gesagt habe, kann ich mich nicht identifizieren mit und bin dann tatsächlich Richtung Kommunikation in eine Agentur gegangen, habe mir das alles mal angeschaut, durfte verschiedene Kulturen auch dort kennenlernen in der Agentur, aber dann auch wieder auf Unternehmensseite und bin dann letztendlich, und das führt mich dann weiter, ein bisschen ein roter Faden ist in meinem Leben, glaube ich, Richtung TUI. Eben auch, nachdem erst ein Automobil war, Beförderung, Transport, jetzt eben auch Reisen, ging es von der TUI

dann weiter zur DB. Und dort setze ich irgendwo dieses Thema dann auch vor Ort mit Beförderung und sich fortbewegen und habe da im Vertrieb angefangen, in Frankfurt in der Zentrale, habe mal so richtig den Konzern kennengelernt und der Konzern war ja auch der, der uns dann letztendlich zusammengeführt hat, weil es mich dann nach Hamburg verschlagen hat zu den Bussen. Ein ganz spezielles Thema und wir kommen später, glaube ich, noch auf so Frauen-Männer-Diversity, ganz stark männlich dominiertes Gebiet. Busse ist sowas für Menschen, die anfassen, Männer, die Power unterm Hintern haben wollen und da waren wir zwei, die uns irgendwie so ein bisschen schon gefunden haben in dieser Branche, in diesem Bereich und da war ich ganz glücklich und durfte dann weiterziehen Richtung Transdev, auch ein ÖPNV-Unternehmen, Frankreich orientiert, habe da kennengelernt, wie ÖPNV funktioniert und bin jetzt wieder bei der Hochbahn in Hamburg gelandet. Freue mich wie bekloppt, dass ich seit Ende letzten Jahres hier arbeiten darf und habe einen ganz, ganz wunderbaren Job und ich finde auch den besten Job bei der Hochbahn definitiv und vielleicht auch weltweit.

Katja (3:43)

Das klingt ja schon mal super. Damit ihr euch so ein bisschen vorstellen könnt, wo wir uns hier gerade befinden. Die Hochbahn hat sogenannte agile Räumlichkeiten, also die auch als Räumlichkeiten so ein bisschen wiedergeben, was Britta vielleicht gleich nochmal vertiefend erklären wird. Also wenn es ab und zu mal Gelächter gibt, dann liegt das nicht daran, dass hier schon sehr früh gefeiert

wird, sondern die Türen fehlen in diesem Raum. Und das ist ja eigentlich auch symbolhaft so ein bisschen für die Kultur, die ihr, glaube ich, in diesem Bereich der Hochbahn auch habt. Kannst du da ein bisschen was zu sagen?

Britta (4:11)

Genau, das stimmt. Es ist richtig, wir haben hier keine Tür und jeder, der Lust hat, ist eingeladen, einfach mal bei uns vorbeizukommen. Wir haben nämlich nicht nur keine Türen, sondern wir haben auch Open House Policy. Wir machen neben ganz vielen neuen Mobilitätsformen in meinem Bereich auch die Themen New Work. Und da ganz kleiner Teaser, wir haben den zweiten Platz beim New Work Award gewonnen, sind stolz wie Bolle da drauf. Ich bin stolz auf mein Team, weil ehrlich gesagt habe ich gar nichts dazu beigetragen. Das haben alles meine Leute gemacht. Ich habe nur ganz wild mitgefeiert. Und wir wollen diesen Gedanken, diesen Zeitgeist auch ins Unternehmen bringen und sagen, neue Arbeitsformen, anders herangehen, ohne ein Bashing zu betreiben, dass die alten Dinge schlecht sind, sondern einfach sagen, hey, es gibt neue Dinge. Es gibt neue Möglichkeiten, den Nutzer in den Mittelpunkt des Tuns zu stellen, nutzerzentriert zu arbeiten, an Projekte mit Nutzerorientierung ranzugehen. Und das wollen wir ins Unternehmen tragen. Da sind immer diese Buzzwörter, Design Thinking, Agilität. Das machen wir auch alles. Aber uns geht es eigentlich darum, primär Lösungen zu finden für Themen, die wir haben und das mit einem neuen Ansatz. Und es ist ein schönes Konzept, was wir hier umsetzen, weil wir eben nicht von Vorstandsebene top down das

ins Unternehmen tragen, sondern sagen, auf Freiwilligkeit. Wir haben Investoren, die geben ein Thema bei uns rein, beispielsweise SEV Baustellenkommunikation. Und dann gibt es freiwillige Kollegen, ungefähr fünf, sechs, die sagen, okay, ich kümmere mich einfach mal jetzt sechs Wochen um nur dieses Thema und lerne gleichzeitig dieses neue Mindset, Design Thinking und habe am Ende des Tages aber auch eine Lösung noch für dieses Problem. Und dann schließt es immer ab mit einer Investorenpräsentation. Und wir sind bisher super gut gefahren mit diesem Format. Wir haben da jetzt sechs agile Teams gehabt. Die Investoren sind happy, wir sind happy und es läuft ganz gut. Das heißt nicht, dass das jetzt so dauerhaft Bestand hat, weil auch wir müssen uns weiterentwickeln. Gesellschaft entwickelt sich weiter, wir als Menschen entwickeln uns weiter. Wir wollen dieses New Work Thema weiter voranführen. Wir überlegen gerade, kürzere Formate zu machen. Wir überlegen, was ist noch wichtig im Rahmen des Relevant Sets und herangehen, offen zu sein. Und das ist das Team, was da unglaublich agil unterwegs ist. Und da war das Wort wieder. Aber ich bin einfach super stolz und sie machen das ganz hervorragend.

Katja (6:40)

Magst du kurz deine Abteilung mal vorstellen? Dass man sich vorstellen kann, wer da mit dir zusammen arbeitet?

Britta (6:44)

Genau, sehr, sehr gerne. Der Name nennt sich Stabsbereich Geschäftsfeldentwicklung. Das hat so etwas auch Althergebrachtes.

Und das zeigt auch, die Hochbahn hat einfach Tradition. Da kommen wir her und die verleugnen wir auch nicht. Und wir wollen diese Tradition in die Zukunft bringen. Und das machen wir mit 3 unterschiedlichen Bereichen. Wir haben einmal HEAT, autonomes Fahren. Das ist im Rahmen der ITS. Das wisst ihr vielleicht, 2021 gibt es eine Hafencity, eine Strecke von ca. 3 km, wo wir autonom fahren werden. Darauf arbeiten ungefähr 3-4 Leute in einem viel, viel komplexeren Team zusammen. Tatsächlich sind wir hier auch noch sehr wasserfallorientiert unterwegs. Interessanterweise, also ich habe diese Vielfalt auch in meinem Bereich. Wir leben das da. Und auch da haben wir die Diskussion, warum macht ihr das wasserfallartig, warum macht ihr es nicht agil, wenn wir die Experten ein Zimmer weiter haben. Nämlich das ist das nächste Team. Da geht es um das Thema New Work, Agilität. Werden diese Formate ins Unternehmen getragen, weiterentwickelt? Wir haben ein Transition Team, was von meinem Team aus geleitet wird. Das ist so Allianz der Willigen. Das sind Menschen aus verschiedenen Bereichen in der Hochbahn, die sagen, wir treffen uns einmal die Woche und überlegen, wie wir dieses Mindset ins Unternehmen tragen können. Und dann kümmern wir uns auch - ganz, ganz schönes Thema - um sämtliche Formen der neuen Mobilität. Was gibt es eigentlich wie E-Scooter, was ja demnächst zugelassen wird, was wir an den Markt bringen werden. Aber auch Drohnenbeförderung in der Luft haben wir im Auge, kümmern wir uns darum. Mitarbeiter-Mobilität, denn wir haben auch leider noch viel zu viele Kollegen, die auch wahnsinnig gerne mit dem Auto zur Arbeit kommen. Auch da möchten wir gerne gegensteuern. Also wir saugen quasi alles auf,

was es so international an neuen Trends gibt, ziehen das rein, analysieren das, haben so eine Art Ideenfilter, verschiedene Gates, dann wird es geprüft. Und irgendwann, wenn wir das Go! von einem Vorstand bekommen, der immer sehr, sehr, sehr pro Neuerung ist, setzen wir die Themen um, pilotieren das und bringen es dann in die Linie, wenn es Erfolg hat.

Katja (8:46)

Und du und ich, wir kommen ja so ein bisschen aus der Gummibereifung, also du hast schon die Busse genannt, damals im Landkreis Osnabrück. Das ist, finde ich, auch ein ganz wichtiges Thema, um geerdet zu sein, also um nicht nur über Drohnen zu sprechen, sondern auch so ein bisschen, was macht man eigentlich in einem Landkreis, wo einmal am Tag der Bus fährt oder Ähnliches? Also wenn du jetzt so den Weg beschreibst, du bist ja sozusagen jetzt ganz weit vorne visionär unterwegs, hast aber auch einen Fuß immer in der Realität. Wie ist für dich der Weg oder was ist das Bild? Wo glaubst du, geht Mobilität hin?

Britta (9:16)

Da sprichst du ein ganz herausforderndes Thema an. Natürlich haben wir eine ganz andere Mobilität im ländlichen Raum als in der Stadt. Und ich merke, wie einfach es in der Stadt ist, eigentlich neue Mobilitätsformen umzusetzen, weil ganz andere Gelder vorhanden sind, weil die Leute eine viel größere Not haben von exogenen Faktoren wie Feinstaub, NOx-Debatte, etwas zu tun. Die Politik spielt mit rein. Man kann viel fixer aus meiner Wahrnehmung

die ersten drei Monate etwas bewegen als aus der Historie, wo ich herkomme. Wir kommen von der DB, das hatte ich vorhin kurz erwähnt. Da sind wir in einem Wettbewerbsmarkt. Da geht es wirklich knallhart um Geld. Und es geht um Ausschreibungsverfahren. Und wer das günstigste Angebot macht, der gewinnt. Und dann geht man ganz schnell noch mal vor Gericht. Man ärgert sich rum und irgendwann ist dann entschieden. Und dann wird angefangen zu fahren. Und dort dann zu sagen, okay, wir steigen freiwillig auf Elektromobilität um, wo wir wissen, dass der Bus ungefähr das Fünffache kostet. Oder wir pilotieren mal autonomes Fahren. Das ist leider, leider Utopie. Wobei ich gleichzeitig sage, dass ich genau glaube, autonomes Fahren ist das, was im ländlichen Raum dann nachher attraktiv ist und auch umsetzbar ist. Und vielleicht sogar noch aufgrund der geringen Komplexität im Straßenverkehr auch noch einfacher umzusetzen. Und dort wird es auch noch viel, viel mehr gebraucht, weil es geht ja um Abdeckung, Daseinsvorsorge im ländlichen Gebiet. In der Stadt, glaube ich, was ich da erlebe, wird es einen rasanten Wandel geben, was da hier an Carsharing angeboten wird. Wir sprechen ... heute ist der 15.04. Um 11 Uhr ist MOIA gestartet. Die flitzen hier durch die Straßen. Es gibt 5, 6 weitere Carsharing, die auch raus wollen. Es gibt 4 bis 5 E-Scooter-Anbieter, die demnächst auf den Markt kommen. Also es wird ein Angebot in Hülle und Fülle geben. Und das wird aber leider im ländlichen Raum nicht so sein.

Katja (11:14)

Ich finde aber ganz lustig, weil du das auch sagst, dass das manchmal auch vernachlässigt wird, der ländliche Raum. Ich glaube genau wie du daran, dass es eine echte Chance ist, da überhaupt wieder mobil zu machen. Weil es sehr viele Menschen gibt, die aufs Auto angewiesen sind oder auch gar nicht mehr am sozialen Leben teilnehmen. Und da sind wir, glaube ich, beide, man kann das jetzt den weiblichen Faktor nennen, oder wie auch immer, so ein bisschen mit dem 360-Grad-Blick unterwegs. Also nicht immer nur, ich sehe das immer auf irgendwelchen Summits, da fahren die Herren dann total gerne diese Scooter. Man fährt auch mal mit nem Tesla mit usw. Aber trotzdem geht das Denken nicht weiter.

Britta (11:51

Genau!

Katja (11:52)

Und deswegen finde ich das total klasse, weil so wie wir hier gerade in diesen Räumlichkeiten sitzen, die machen ja schon automatisch was mit einem. Man sitzt nicht in einem Zweierbüro oder wie auch immer, sondern es sieht so ein bisschen aus wie eine kleine Mensa. Und man kann sich hier auch mal zufällig begegnen und ihr seid offen dafür, dass Kollegen auch hier reinkommen. Weil es ist ja auch so ein bisschen immer Thema New Work als Thema der Eliten. Also gibt es da auch Dinge, wo du festgestellt hast, dass es überhaupt nichts ... ob ich jetzt Busfahrerin bin oder wie auch immer, dass es immer die Menschen sind, die das Ganze treiben.

Britta (12:21)

Da sprichst du was Spannendes an, weil natürlich wir auch intern eine Diskussion haben. Und das kennst du auch aus deinen vorherigen Jobs. Was bringt das denn eigentlich, was ihr macht? Also verkauft ihr ein Ticket mehr durch diese Aktivitäten? Und wer verdient denn eigentlich das Geld? Und natürlich, und das ist unbestritten, die Busfahrer verdienen das Geld. Und das ist bei uns auch so. Die U-Bahn-Fahrer, das sind die, die im Kerngeschäft aktiv sind und die den Menschen befördern und dann von A nach B bringen. Gleichzeitig ist es aber auch wichtig zu sagen, wo geht es denn zukünftig hin? Es reicht nicht aus, nur Bus und Bahn zu fahren. Wir brauchen zusätzliche Mobilität. Und wenn wir das nicht von hier aus steuern und eingreifen und versuchen, etwas Positives für die Städte rauszuholen, der Markt ist da. Die Leute werden kommen, der Wettbewerb wird kommen und es wird einfach eine Überfüllung - und jetzt bin ich gerade wieder in der Stadt - stattfinden, wenn wir da nicht steuernd eingreifen. Da sehe ich uns als kommunales Unternehmen ganz stark in der Verantwortung, da etwas zu tun und aktiv zu werden und dann eben auch alternative Mobilitätsangebote auf den Markt zu bringen. Wir haben jetzt eine Direktvergabe bekommen. Wir dürfen die nächsten zehn Jahre Bus fahren. Die Frage ist, wie sieht es danach aus? Wie sieht dann eigentlich die Stadt Hamburg im Verkehrsbereich danach aus?

Katja (13:39)

Wie siehst du Hamburg momentan? Also ich nehme einen sehr engen Schulterschluss auch zwischen Hochbahn und der Stadt

Hamburg wahr. Das ist ja auch nicht in allen Städten immer so gegeben. Dann natürlich diesen ITS Kongress 2021 so ein bisschen als Katalysator. Also für dich ja wahrscheinlich auch eine ganz schön spannende Zeit genau jetzt einzusteigen oder?

Britta (13:56)

Es ist großartig. Also es ist eigentlich im Zwischendurch bereue ich, dass ich, ich bin so um die 40, wir sprechen ja weniger über das Alter, aber ich wäre tatsächlich gerne einfach mal 15 Jahre jünger, weil ich glaube in den nächsten Jahren so unglaublich viel passiert und der ÖPNV, wir kommen ja aus einer Geschichte, wo ÖPNV dermaßen unsexy war und so unglaublich viel jetzt los ist und wir so unglaublich viel gestalten können und gerade auch eben wir hier bei der Hochbahn machen da eine ganze Menge und du sagst gerade der Schulterschluss zwischen Senat, der Stadt, der Hamburger Hochbahn, der ist definitiv da und wir sind total glücklich. Vielleicht habt ihr es mitbekommen, wir haben ja bald Wahlen und es gab jetzt letzte Woche den Mobilitäts-Summit in Berlin und Tschentscher hat da die Angebotsoffensive und den Hamburg-Takt ausgerufen. Sensationell. Es ist genau das richtige Zeichen. Wir kommen vom Angebot, wir kommen nicht von der Nachfrage, weil ich glaube eben die Nachfrage würde nicht ausreichen. Wenn wir nur nach den Verkehrserhebungen gehen und gucken, wir würden keinen Euro in die Hand nehmen. Und einfach Angebot schaffen, mal einfach tun, mal machen, Dinge in den Markt stellen und zu sagen, wie kommt es denn an, Leute befragen, nachfragen, findet ihr das gut, befriedigen wir gerade eure Bedarfe, das ist das. Und er-

gänzen nicht nur mehr U-Bahn, nicht nur mehr Bus, sondern auch noch zusätzliche Mobilitätsformen, so wie ich es brauche. Und natürlich aber auch so Hubs, Mobilitätshubs, wo ich dann mein Auto, wenn ich im ländlichen Raum so wohne, dass ich einfach keine Chance habe, dort eine Beförderung in Anspruch zu nehmen, dann muss ich halt ein Stück mit dem Auto fahren. Aber dass ich dann vor den Toren der Stadt das Auto abstellen kann und dann nutze ich die Öffis, um reinzukommen. Das ist so die Vision und da hoffe ich, dass wir da einfach in den nächsten Jahren ganz, ganz viel leisten können und Hamburg einfach, LKW und PKW-frei machen können. Das ist mein Ziel.

Katja (15:47)

Das war auch ein richtig gutes Feedback nach diesem Summit auf dem Eurf Campus in Berlin für Herrn Tschentscher, weil das der Einzige war, der in der Realität war. Weil das der Einzige war, der auch Radverkehr mitgedacht hat. Wer mal looken will, das gibt es auch auf meinem Blog als kleines Video. Und hinterher waren sich alle einig, genau solche Menschen braucht's auch mal, die sagen, was machen wir denn jetzt eigentlich? Magst du diesen Hamburg-Takt nochmal erklären für den, der es nicht kennt?

Britta (16:10)

Sehr, sehr gerne. Ist ganz, ganz frisch. Ehrlich gesagt, er ist noch nicht bis ins kleinste Detail ausgearbeitet. Wir wissen noch nicht genau, wo. Aber wir wollen innerhalb Hamburgs sicherstellen bis 2029, dass in der Zeit von 5 Uhr bis 24 Uhr im 10-Minuten-Takt die

Busse und Bahnen fahren und in der Zeit von 6 bis 21 Uhr im 5-Minuten-Takt. Also ich habe immer eine Beförderungsmöglichkeit. Ich kann einfach zu den Haltestellen gehen und ich werde gefahren. Also quasi dieses fahrplanlose Fahren. Einfach hinlaufen, warten, keine lange Zeit vergeuden und losfahren. Das ist die Vision. Das ist, da wollen wir hin. Und das ist eben, wie gesagt, nicht sklavisch an Bus und Bahn gekettet, sondern eben auch alternative Bedienformen, die wir gerade mitdenken und die es vielleicht auch im Augenblick noch gar nicht gibt, sondern die es dann in den nächsten 10 Jahren zu entwickeln gilt.

Katja (17:04)

Wie machst du denn mobil? Wie bist du denn so unterwegs, wenn du dich durch die Gegend bewegst?

Britta (17:08)

Also, ich hasse diese Staus. Und jedes Mal, wenn ich im Stau stehe, denke ich, warum eigentlich? Ich habe kein Auto, ich habe ein Fahrrad, damit bin ich unterwegs und ärgere mich tatsächlich jeden Morgen. Ich fahre hier die Amsinckstraße lang, das ist gefühlt die mit Schadstoff belastetste Straße. Und denke jeden Morgen, wie viele Minuten meines Lebens kostet mich das eigentlich gerade, dass ich hier diese Luft einatme. Und hoffe so sehr, dass emissionsfreie Busse kommen, dass wir auf autonom umstellen. Ich habe meinen Hochbahn-Mitarbeiter-Ausweis, darf die eigenen Produkte nutzen und bin immer mit dem Rad unterwegs. Tatsächlich nutze ich aber auch alle anderen Dinge, die hier irgendwie zur Verfü-

gung stehen. Ich bin dann abends auch mal mit dem Car2Go los. Ich werde E-Scooter fahren. Ich habe manchmal das Stadtrad, weil mein Rad zu Hause steht oder einen Platten hat. Also, ich bin die totale Zielgruppe und ich bin super happy. Und ich freue mich so, was gerade passiert. Ich bin die erste Nutzerin von den ganzen Angeboten, die kommen werden.

Katja (18:07)

Was fehlt dir so ein bisschen? Ich habe ja so ein bisschen das Gefühl, auch auf diesen Summits, wo wir jetzt glaube ich alle schon fünf Jahre hingehen, dass sich die Themen an sich nicht wirklich ändern. Da wird mal jemand aus Estonien eingeladen, aus Estland, der halt über die Daten und so weiter spricht. Das sind halt immer so, wo ich sage, ja, auch interessant zu hören. Also diese Visionen sind auch wichtig, glaube ich, um so ein bisschen so einen Zug auf das Thema zu bringen. Aber so richtig bewegt hat sich eigentlich ja auch noch nichts. Und wo siehst du da Hebel, dass sich was verändern wird?

Britta (18:36)

Ja, das stimmt. Ich finde, es hat sich nicht bewegt. Es ist ganz viel Commitment da und es ist ganz viel Zeitgeist-Änderung. Es wird unglaublich positiv gesehen. ÖPNV war immer unsexy. Mittlerweile kann, wie irgendwie beim Fußball, jeder mitreden. Autonomes Fahren, Elektromobilität. Das ist ganz, ganz super, letztendlich. Aber, auch im Freundeskreis, der Switch findet noch nicht statt. Es ist noch nicht, dass Leute aktiv ihr Auto loswerden. Sie sind immer

noch stolz, wenn sie einen Firmenwagen bekommen. Diese Statussymbole, die sind noch da. Die sind nicht mehr so stark, glaube ich, wie früher, aber es ist in den Köpfen der Leute irgendwie noch vorhanden. Ich persönlich vermisse ganz stark, ich hatte jetzt diverse Fahrradunfälle beispielsweise, einfach mehr Sicherheit für Nicht-Autofahrer in der Stadt. Es ist alles einfach immer noch auf Autofahren ausgelegt. Wenn ich irgendwie hier Steinstraße langfahre, der Fahrradweg geht mal mit auf die Straße, dann geht er wieder runter auf die Straße, dann kollidiere ich mit Fußgängern. Das finde ich schade. Ich weiß, es ist eine ganz große Offensive hier gestartet in Hamburg, aber es wird noch nicht zu Ende gedacht. Die Fuhle, das ist bei Barmbek, ein Stadtteil von Hamburg, ist alles neu gebaut worden. Da gibt es die Straße, dann gibt es den Fahrradweg und dann gibt es die Parkplätze. Wenn die Autos ausparken, dann überfahren die regelmäßig Fahrradfahrer und es sind zwei wieder gestorben letzte Woche hier in Hamburg. Also es wird noch immer zu doll in der Stadtplanung Richtung Auto gedacht und zu wenig alternative Bedienformen. Und ich finde, es gibt einfach tolle Beispiele. Es gibt in Kopenhagen, das wird immer herbeigezogen, in Holland sind sie fahrradorientiert. Das ist aber einfach so, das sind gute Städte, die gehen mit gutem Beispiel voraus und wir trauen uns das einfach noch nicht. Politik spielt da mit rein, Interessengruppen, Autolobby, da sind genug da, die dagegen spielen, noch. Und deswegen, wir sind noch zu wenig, wir Fahrradfahrer und wir Öffentliche-Personennahverkehrs-Nutzer.

Katja (20:32)

Wen ich auch sehr glaubwürdig finde in dem Ganzen, ist halt euer Chef, der Herr Falk. Also ob das PR ist oder nicht, ist mir sogar egal. Aber ich habe ja schon Fotos gesehen, wie er in der S-Bahn mit einem Klapprad unterwegs ist und ähnliche Dinge. Und ich finde, man muss halt Bilder schaffen. Und ich glaube tatsächlich, Mobilitätswandel - und deswegen sind für mich da ja auch dieses Diversitäts-Thema und New Work Thema immer mit dabei- das geht nicht, ohne dass sich auch Gesellschaft ändert. Und dass sich auch Status ändert, wie du es eben angesprochen hast mit dem Auto. Ich nehme es nämlich genauso wahr. Dann gibt es ja diese Statistiken, die Jugend fährt Smartphone. Das stimmt, bis zum 21. Lebensjahr gibt es weniger Führerscheininhaber. Aber dann kommt es, weil es einfach zu teuer ist. Die fangen später damit an. Und das sind so Sachen, wo ich immer so denke, es bedarf dieser knalligen Floskeln irgendwie schon, um deutlich zu machen, in welche Richtung es geht. Aber es bedarf auch des Angebots. Aber bist du denn auch Fan davon, dass auch mal ein paar Sachen bestraft werden? Du warst ja mal schon bei Bahn, Bonus-Malus-System und so hast du ja kennengelernt. Also ist das nicht auch ein Hebel, den man bedenken muss?

Britta (21:34)

Ja, da greift man schon ordnungspolitisch stark ein. Ich finde, ja, man sollte es mitdenken. Auch da gibt es Beispiele. In Madrid beispielsweise, die schließen ja einfach die Innenstädte vom Autoverkehr. Oder in China, in Peking, wo ich einfach keine Neuzulassungen mehr für mein Auto bekomme. Ich glaube, das werden wir

nicht erreichen in Deutschland. Da sind die Lobbyisten zu stark. So Themen wie Feinstaub-Belastung, was hier reinspielt ... gerade in Hamburg ist ja auch noch mal ganz besonders belastet. Ich glaube, die politischen Interessen, wiedergewählt zu werden, sprechen einfach zu stark dagegen. Ich glaube, wir trauen uns das noch nicht. Deswegen ist vielleicht der erste Schritt zu sagen, wir machen einfach ein richtig gutes, gutes, attraktives Angebot. Wir versuchen darüber, die Menschen zu gewinnen, umzusteigen.

Katja (22:23)

Das Problem ist ja zum Beispiel auch, das kennt man morgens immer, wenn die kleinen Kinder aus den SUVs gelassen werden, da entwickelt sich ja auch eine Generation, die relativ abhängig vom Auto wieder aufgewachsen ist dann. Also da habe ich gar keine Vision, wie mein so einem Kind wieder die Ängste nehmen will. Also ich glaube tatsächlich, dass Radverkehr etwas ist. Es gibt ja in Hamburg und Berlin tatsächlich auch Projekte, wo Flüchtlinge Fahrrad fahren lernen, weil die das in der Heimat gar nicht gemacht haben. Und diese Bilder sind so kräftig, finde ich, was es auch an Freiheit bedeutet. Ich kann anders, wenn ich möchte. Und ich glaube tatsächlich, dieses Bonus-Malus auch gar nicht nur im Sinne von Euro, sondern vielleicht auch von Platz. Weil genau wie du ... Also ich habe mir mittlerweile ein Hövding gekauft, weil ich will einfach keinen ... Ich will nicht so mit Warnweste und Abstandhalter ... Ich will mich frei bewegen. Weil der Mensch, der hinter mir im Auto fährt, ist ja auch nur ein Mensch. Eigentlich sind wir auf Augenhöhe, aber die hat sich geändert durch die SUVs zum Bei-

spiel. Hast du denn das Gefühl, dass auch in der Hochbahn ... Also es war ja lange Zeit im ÖPNV immer das Problem, dass man den Autofahrer gar nicht als Kunden sieht, sondern eher als Konkurrenzprodukt. Findet da auch was statt, dass man merkt, wir müssen unsere Mobilität anders denken, um attraktiv zu werden?

Britta (23:36)

Ja, da sprachst du gerade den Henrik Falk, unseren Chef an, der hat genau diesen Ansatz. Wir haben die Vision der Hochbahn geändert, zu sagen, wir wollen nicht mehr Fahrgäste haben, sondern wir wollen mehr Kunden haben. Und genau das ist die Denke, zu sagen, wir schließen uns zusammen. Wie können wir in der Mobilitätskette das beste Angebot bieten? Wie kann es attraktiv sein? Möglichst wenig Umstiege, möglichst kommod, einfach komfortabel. Und das ist das, was wir hier, glaube ich ... die Verkehrsunternehmen im HVV sind da auch gefragt, einen Schulterschluss zu haben und dann zu sagen, wie können wir denn das Angebot am besten gestalten? Und du sagtest gerade eingangs noch dieses Thema mit Flüchtlingen und SUVs und es werden Geflüchtete, sagen wir ... Ich glaube schon, dass die Menschen heute aufgeschlossen sind, auch die Jugend vor allen Dingen. Also ich denke an diesen Greta-Effekt beispielsweise. Da schaffen die ja schon über diese ganz patente, unglaublich willensstarke 16-jährige Bewegung gerade in Deutschland, in Europa zu erzeugen, wo du denkst: wow! Und ich habe jetzt gestern gelesen, dass tatsächlich in Schweden anscheinend auch die Flugbuchungen für die Urlaube zurückgegangen sind. Also ich glaube schon, dass die Jugend gerade wieder ein

bisschen politischer ist, engagierter ist, bereit ist, Dinge auch anders zu denken, auch gegen den Trend der Eltern anders zu denken. Und ich glaube auch, die nächsten 20 Jahre sind entscheidend. Also die Trendwende muss jetzt eintreten, sonst ist auch bald vorbei. Dann brauchen wir auch nichts mehr machen.

Katja (25:15)

Das ist ja auch gerade das Schöne, also ich musste gerade so schmunzeln, als du das gesagt hast, weil ich habe gerade heute ein Video gesehen von irgendeinem Abi-Jahrgang, die haben sich Nextbike genommen. Also dieses, so ähnlich wie Stadtrad ist das ja, so ein Produkt. Die haben kein Autokorso gemacht zum bestandenen Abi, sondern sind mit Polizei vorweg, haben die quasi so einen Radkorso gemacht. Also ich glaube auch, da ist jetzt wieder, man hat ja tausend Begriffe, Generation irgendwas, aber die, die jetzt gerade da so aktiv sind und auch in den Osterferien auf die Straße gehen, also nicht nur Schulschwänzer sind, wie es oft gesagt wird, dass die viel mehr, ja, einfach wieder Ängste auch haben und das auch zum Ausdruck bringen wollen. Ist vielleicht auch eine gute Überleitung nochmal zu deiner persönlichen Sicht auf deine Karriere. Also als Frau, das hast du ja vorhin auch schon mal anklingen lassen, oder haben wir beide ja auch schon erlebt, ist es ja jetzt allmählich, bricht es vielleicht auch auf: Also es gibt mehr Frauen in der Mobilitätsbranche, aber dadurch, dass wir beide schon ein bisschen älter sind, haben wir auch andere Zeiten erlebt. Also was hat dir geholfen, deinen Weg da zu finden? Hast du irgendwie Netzwerke gehabt oder Kollegen auch, männliche, weibliche, ich

weiß es nicht. Wie hast du quasi für dich das geschafft, dass so ein bisschen auch diese Welt sich verändert, in der du tätig bist, beruflich?

Britta (26:34)

Das ist ja, das treibt uns ja Frauen gerade auch um, dieses Thema Diversity. Und ich finde das total schön, weil ich mir bisher eher immer, ich war mir das bewusst, aber eher tendenziell negativ und hab's so hingenommen. Und hab so ein bisschen reflektiert, wie war meine Entwicklung, wann hab ich das wirklich richtig wahrgenommen, das war bei der DB. Da bin ich in den Busbereich eingestiegen, Bus fahren ist männlich, in den Werkstätten, das sind Männer. Da wird morgens Hackbrötchen mit Zwiebel gegessen. Und wer da sich an den Pin-ups stört in den Werkstätten, der ist irgendwie selber schuld und hat da nichts zu suchen. Ich hab da immer ein bisschen mit gehadert, aber hab mich dann angepasst, weil was sollte man als Frau tun? Also wenn du da rebellierst, dann wirst du als Zicke und unangenehm bezeichnet. Wenn du mitlachst, dann bist du auch so ein Mäuschen. Also irgendwie findest du schon deinen Weg, damit umzugehen, ohne anzuecken. Aber auch nicht wirklich, um irgendwas in Bewegung zu setzen. Hab dann einfach gelernt, wie sind diese Rollenspiele, wie agieren Männer untereinander, um mir einfach dieser Dinge und Spielregeln bewusst zu werden, die ich so ja nicht kenne, als Frau, weil ich einfach anders agiere. Und bin so durch, hab so meinen Weg gemacht. Aber immer besser werdend in Form von, dass ich mir dieser Spielregeln immer bewusster wurde und gemerkt hab, okay, wo sitzt das Al-

pha-Tier? Wer guckt hin? Wann hab ich quasi das Recht, so zu reden? Wie teilt man das auf? Und fand es immer irgendwie ein bisschen doof, aber dachte, na ja, das ist so der Gang, da muss ich mitmachen, sonst bin ich ganz raus. Ich hatte das Riesenglück, ich hatte einen Mentor die ganze Zeit bei der DB. Natürlich ein Mann, wir haben einfach auch bei der DB damals wenig Frauen, wir haben nach wie vor auch nur bei der Hochbahn 17 Prozent Frauenquote. Bei der DB ist es, glaub ich, tatsächlich in den operativen Bereichen noch viel weniger. Und der hat mich gefördert und gefordert. Da war auch nie das Frauen-Männer-Ding ein explizites Thema, es wurde nie artikuliert, aber es schwingt immer mit. Es schwingt immer mit. Und es ist dann, als ich in Hamburg war und Betriebsversammlung hatte und vor den Busfahrern stand, das war dann schon immer, dass die dachten, ach Gott, dieses Mädchen da vorne. Ich hab mir dann schon Respekt verschafft in der Art und Weise des Vortragens, auf-die-Leute-Eingehen, mit denen ein bisschen scherzen, dann auch mal auf Frauenebene, frauenfeindlich in Anführungsstrichen. Das ging alles. Aber es war immer ein bisschen anstrengender, hatte ich den Eindruck, als andere das hatten. Wenn ich abends nicht mitreden konnte mit dem besonderen Steak und dem Grill und dieses, was für mich so Männer-Statussymbole neben Autos ausmachten, dann fühlte ich mich immer so ein bisschen doof daneben. Das war sehr präsent. Eine lange Zeit. Und ich bin total happy, dass sich das gerade alles so ändert. Und natürlich können Männer sagen, wo ist denn unsere Rolle gerade? Wo stehen wir? Wo finden wir uns? Das ist vielleicht auch berechtigt, aber ich finde, das müssen Männer einfach auch mal aushal-

ten. Wir haben dann immer noch, bei der Hochbahn, ich sag das immer noch, eine 83-prozentige Männerquote. Da kommen Männer im Augenblick nicht zu kurz. Und wir Frauen haben die Quote, und ich bin totale Befürworterin dafür, wir haben die an manchen Stellen, bis wir einfach eine Gleichheit hergestellt haben. Und wenn wir gleichberechtigt sind und gleich vertreten sind, dann können wir die Quote auch wieder abschaffen. Aber im Augenblick ist es so, ich glaube schon, und da bin ich selber, ehrlich gesagt, muss bei mir eine Männerquote her, wir haben zu viele Frauen. Und ich merke diese These sozusagen, ich stelle Menschen ein, die so ticken wie ich und mir nahe sind. Das mache ich auch, und das muss durchbrochen werden. Und das ist, glaube ich, ein Weg, wie wir das machen können. Deswegen. Ich bin für ... Ich finde Women in Mobility ne ganz tolle Bewegung von dir, Katja, wir brauchen einfach noch viel, viel mehr davon. Und irgendwann öffnen wir uns auch Männern. Und das geht nicht gegen Männer, sondern das ist einfach nur, wir Frauen wollen uns unser selbst grade erstmal bewusst werden und stärken, und dann gehen wir mit gestärkter Brust.

Katja (30:44)

Ich glaube ja tatsächlich, dass dieses Diversitätsthema auf Mann und Frau, das ist der erste Step. Weil ich hatte irgendwann mal bei Twitter reingestellt, die schwedische Bahn hat ja sechs Frauen und fünf Männer. Und dann hat eine Dame geantwortet, all white. Also das ist wieder mein Frame. Ich sehe dann halt nur diese Gleichberechtigung in geschlechtlicher Weise, dass das total klar, aber

wieder nicht divers ist für jemanden, der people of color ist oder wie auch immer. Und ich glaube auch tatsächlich, ich habe ja auch einen Job dann mal aufgegeben und habe noch eine Übergabe gestaltet und da kamen ganz viele Männer auch und haben gesagt, das ist total schade, dass du gehst, weil diese Stimme wird uns fehlen. Also die haben sich so ein bisschen hinter mir versteckt quasi, weil es gibt natürlich auch Männer, die das nicht mehr so haben wollen, die das ändern wollen, aber diesen Mut vielleicht auch noch nicht haben oder keine Ahnung, auch vielleicht immer Ängste irgendwie haben, Haus gebaut, Kind gezeugt, ich weiß es nicht. Also tatsächlich glaube ich, braucht es einfach eine Kultur, die anerkennt und das macht man im Privaten ja auch. Also das finde ich immer ganz spannend, wenn Männer im Privaten, wenn ich die mitkriege und im Beruflichen, warum das zwei verschiedene Menschen sind. Ich finde, das ist bei Frauen nicht so krass. Und tatsächlich meiner Meinung nach gibt es die Quote auch für Männer momentan durch dieses „Gleich stellt gleich ein“. Und genau wie du sehe ich die Quote auch nur temporär, weil ich glaube, es muss halt jetzt ein bisschen Geschwindigkeit auch rein, weil sonst gewinnen wir den Wettbewerb auch nicht. Es sind einfach auch wirtschaftliche Fakten. Und wie treibst du das hier? Also ich habe gehört, Diversity Managerin war ja bei unserem Move-Up ein bisschen Thema. Wie geht die Hochbahn mit solchen Themen um?

Britta (32:21)

Super, also finde ich auch. Deswegen war ich auch so froh, dass das alles hier geklappt hat, ich mit der Hochbahn hier auch starten

durfte. Da haben wir auch wieder unseren CEO, unseren Chef, der extrem nach vorne gerichtet arbeitet, dem Vielfalt super, super wichtig ist. Gar nicht explizit nur Frauenquote, sondern eben, was du auch sagst, auch in sämtliche Richtung Diversity gedacht. Wir haben in unseren Zielvereinbarungen, jede Führungskraft bei der Hochbahn hat in ihrer Zielvereinbarung ein Diversity-Ziel. Und ich finde, das sagt schon extrem viel. Das sagt natürlich ein bisschen was über, dass wir noch nicht so weit sind mit der Gesellschaft, aber dass wir dahin kommen wollen, dass wir was machen wollen. Und es gibt unterschiedliche Dinge, die die Diversity-Managerin gerade macht, aber auch eben sowas wie, lass uns Frauen mal finden, wie ist der Umgang, wie nehmt ihr den Umgang wahr in den einzelnen Abteilungen? Gibt es da Dinge, die euch besonders positiv auffallen? Gibt es da Sachen, wo man nacharbeiten muss? Sie sensibilisiert ganz viel für Themen auch in der Sprache und auch im Gespräch dann mit männlichen Kollegen, die sagen dann auch, sie werden erstmal hellhörig, werden erstmal für Themen, auf Themen aufmerksam gemacht im Sprachgebrauch, was du sonst gar nicht so realisierst, was du gar nicht so weißt. Und du kannst es einfach ändern. Man kann, also ich finde, das beste Beispiel ist dieser Negerkuss. Warum muss es Negerkuss heißen? Dann sage ich Schokokuss, wunderbar, ist doch, es tut doch nicht weh und das ist einfach, es ist also einfach, da was zu ändern. Und ich finde, über Sprache änderst du auch so viel im Kopf dann. Einfach mal sensibilisieren, ohne als Hardcore-Emanze aufzutreten, sondern einfach nur auf eine nette Art und Weise zu sagen, sag doch bitte Schokokuss.

Katja (34:06)

Habt ihr denn bei der Hochbahn schon gemerkt, dass es bei den Bewerbungen auch was ändert? Also zieht ihr automatisch auch andere Leute mal an, die vielleicht genau wie wir auch gedacht haben, sie landen nie im ÖPNV?

Britta (34:17)

Ich kenne ein Beispiel, dass wir ... wir haben explizit eine andere Ansprache von Busfahrerinnen gehabt. Wir haben eine Kampagne, da gab es dann nur einen männlichen Busfahrer, ein Bild eines männlichen Busfahrers und dann stand darunter Busfahrer und dann männlich und weiblich in Klammern. Da war noch dieses Divers nicht drin. Wir haben wohl ... eine Bewerbung von 300 war weiblich. Und dann haben wir explizit nur Busfahrerinnen-Werbung gemacht. Gleiches, da hat sich kein Mann drauf beworben, interessanterweise nur Frauen. Aber das war sehr erfolgreich. Das war so eine Maßnahme, die mal raus gepurzelt ist. Auch das finde ich ist ein Thema der Sensibilisierung, mal zu verstehen, okay, so tickt der Markt, so ticken die Menschen. Da brauchen einfach Frauen an der Stelle eine andere Ansprache als Männer. Dann ist das so im Augenblick. Ich bin auch da guter Dinge, das wird sich alles wieder ... das wird sich in Zukunft ändern. Aber im Augenblick ist das so die beste Variante.

Katja (35:11)

Ich finde auch, wenn man ein klares Bekenntnis gibt, wir sind noch nicht am Ziel, ist das auch schon was. Ich finde, das ist angemessen zu sagen, wir haben das jetzt gemerkt als Thema, wir müssen es platzieren, wir müssen damit umgehen. Anderes Framing ist immer das Bashing vom ÖPNV. Wie gehst du mit solchen Sachen um, dass du halt natürlich in einer Branche arbeitest, die nicht so hoch gelitten ist?

Britta (35:32)

Absolut und da darf ich nochmal auf deinen ersten Podcast referenzieren. Ich fand das so wunderbar, dein Intro zur Deutschen Bahn. Mein Herz schlägt einfach ganz, ganz doll für die Deutsche Bahn. Ich hab ihr jetzt viel zu verdanken, bei allen Themen, die ich da so gemacht habe, war es einfach auch eine ganz, ganz wunderbare Zeit und ich liebe dieses Produkt. Ich finde es einfach, ich finde den ICE einfach großartig und ich hatte kurz gesagt, ich bin zwei Jahre von Hamburg nach Berlin gependelt. Ich kann mich nicht beklagen, das war ... ich bin drei, vier Mal die Woche hin und zurück gefahren. Das war wunderbar, das ist ein absolut tolles Produkt. Man fährt durch die Landschaft, es ist Sonnenschein, es ist leise, es ist sauber, es riecht gut, es ist einfach, der Fernverkehr in Deutschland, finde ich, das ist wunderbar. So, natürlich kann man sich über ... ab und an mal ... der Bus ist voll, natürlich ist der voll, wenn Schülerverkehre da sind, dann ist der voll und natürlich sind alle Pendler in den Regionalzügen genervt, weil es stinkt vielleicht, es ist voll, es ist zu spät, es ist laut. Ja, das ist so, aber was kriege ich denn dann dafür? Also ich kriege eine Beförderung für

wenig Geld. Gleichzeitig könnte ich mit dem Auto fahren, im Auto stehe ich im Stau, ich suche einen Parkplatz, ich habe einfach viel Aufwand. Du merkst, ich bin ein totaler Fan von DB und von ÖPNV und von dem ganzen System. Natürlich können wir immer besser werden, aber lass uns doch mal ins Ausland schauen. Also ich war in Indien beispielsweise, ich habe da sechs Stunden auf den Zug gewartet. Ja, jetzt kann man sagen, das passiert in Deutschland auch, das passiert, aber es passiert ja ein, zwei Mal im Jahr und dann gibt es Alternativen. In Indien ist das normal. So, jetzt brauchen wir gar nicht so extrem woanders hinzugucken, man kann dann auch vielleicht schon nach England schauen. Auch da ist das alles nicht so kommod wie bei uns. Und auch da kann man wiederum sagen, ja, aber guck in die Schweiz, da gibt es den Schweizer Pass, da ist wieder alles besser. Ja, besser, es geht immer besser und irgendwas ist immer, aber ich finde, wir haben eine ganz hervorragende ÖPNV-Situation schon in Deutschland und die DB ist dran und wir wollen es alle besser machen.

Katja (37:37)

Ich finde es total klasse, wenn sich Leute auch mal die Mühe geben zu erklären. Der Herr Pofalla war ja auch auf dem Summit. Und ich habe auch immer gedacht, was muss man an dem Produkt denn jetzt noch digitalisieren? Und dann hat er aber einfach mal Beispiele gebracht, dass momentan ja ICEs mit einem gewissen Sicherheitsabstand fahren, weil Bremsen immer noch manuell ... wie auch immer. Und in der digitalen Welt werden diese Abstände einfach nicht mehr da sein müssen, die teilweise mehrere Kilometer lang

sind. Das heißt, du kannst viel mehr Züge auf die Strecke packen. Und ich finde auch manchmal ein bisschen unfair, dieses sofort ... Also ich habe das teilweise schon beobachtet, dass Leute sich in einen Zug setzen und sofort anfangen zu lästern. Also es ist noch gar nichts passiert, aber das ist so ein einendes Element, wo Leute ins Gespräch mit Fremden geraten. Weil das funktioniert immer. Und das mit dem Auto natürlich, ist was anderes. Ich bin ja selber schuld, weil ich habe das Lenkrad in der Hand. Geht ihr mit solchen Themen auch um, hier intern mit dieser ganzen Agilität und so weiter, dass man das auch ernst nehmen muss?

Britta (38:34)

Absolut, also ganz, ganz doll. Und gerade weil du sagst Agilität, dieses Design Thinking, da geht es ja erstmal darum, die Belange des Nutzers, des Kunden zu verstehen. Wo ist denn der Schmerzpunkt gerade? Und wir sind auch in manchen Sachen nicht gut. Wir hatten dieses Thema Baustellenkommunikation. Da waren beim Berliner Turn und Rathaus war gesperrt. Und dann haben wir ein agiles Team rausgeschickt, die sind einfach mal einem Kunden hinterhergelaufen, der tatsächlich unsere Kommunikation der Baustelle genutzt hat. Der ist dreimal im Kreis gelaufen. Wir haben es aufgenommen. Wir hätten den am liebsten irgendwann mal angehalten und gesagt, der Weg ist nicht richtig. Wir sehen schon, das ist falsch. Also wir sind uns dessen bewusst. Und auch da müssen wir ran. Kommunizieren, informieren, hinweisen. Am besten, und das ist so meine Vision eigentlich des ÖPNV, ich möchte morgens aufstehen, mein Handy oder mein Device oder was auch immer es

in Zukunft geben wird, ich bin auch gar nicht überzeugt, dass wir immer ein Handy haben werden, sagt, okay, so sieht dein Kalender aus. Ich sage dir, nütz jetzt das Fahrrad, steigt dann um auf, weiß ich nicht, auf ein MOIA-Fahrzeug, weil es jetzt gerade ganz aktuell ist, dann nimm die Bahn und dann lauf das restliche Stück abends wieder zurück. Weil das ist so prognostiziert der beste Weg der Mobilitätskette, den du heute nutzen kannst. Ich möchte mich gar nicht um Mobilität kümmern. Ich möchte einfach, dass das mir präsentiert wird. Und ich steige ein, ich zahle nicht extra, es wird alles über eine Flatrate abgebucht. Es passiert einfach. Und ich fühle mich wohl, es geht mir gut, es ist kein elementarer Planungsteil meines Tages, sondern ich kann mich voll und ganz auf Job oder auch aufs Private konzentrieren. Das ist meine Vision.

Katja (40:15)

Jetzt wiederum strahlt die Britta. Vielleicht noch mal so abschließend, wie ist denn jetzt so, wenn du jetzt hier deinen beruflichen Alltag ... bist gerade relativ frisch gestartet, was sind so die nächsten Herausforderungen, die so vor der Haustür liegen hier für die Hochbahn in deinem Bereich?

Britta (40:31)

Tatsächlich immer, immer dieser Trigger: „Wie können wir es besser machen?“ Was können wir besser machen? Wo können wir im Mobilitätsbereich vielleicht neue Produkte anbieten? Aber auch das Erlebnis, was wir jetzt haben in der U-Bahn, im Bus, wo können wir es da besser machen? Ein Beispiel ist, wir beginnen ja mit der

U5 demnächst. Das ist ein autonomes Fahrzeug, was im 90-Sekunden-Takt fahren wird. Gleichzeitig haben wir auch Busse im Angebot. Der Bus ist einfach ein anderes Verkehrsmittel. Wie kann der Kunde denn aber ein einheitliches Produkterlebnis erfahren? Wie können dann ... auch dieses Medium Haltestelle, auch da gibt es ja extreme Abstufungen, aber wir sind alle in einem System. Also einfach dieses Produkterlebnis zu steigern und den Kunden dieses ÖPNV-Thema nochmal näher zu bringen. Das ist so unser Thema und nach hinten hin gewirkt dieses New Work, dieses Mindset öffnen, zu sagen, hey, es gibt neue Arten des Arbeitens. Probier doch das mal aus und wie kommst du denn damit zurecht? Und da verstehen wir uns in beide Richtungen, nach innen und nach außen als Dienstleister und wollen da dem externen Kunden, aber auch unseren internen Kunden weiterhelfen.

Katja (41:46)

Vielen Dank an dieser Stelle. Das war die erste Folge von She Drives Mobility. Dr. Britta Oehrich von der Hochbahn war zu Gast. Ich danke dir für deine Worte. War richtig erfrischend. Und ich glaube, der Weg ist auf jeden Fall der richtige, den ÖPNV als Basisprodukt zu begleiten, in eine neue Welt, andere Dinge zuzulassen, aber irgendwie, genau was du am Ende gesagt hast, dieses Mobilität gar nicht mehr reflektieren zu müssen, sondern einfach verfügbar zu machen. Ich danke dir für deine spritzige Art, wie immer. Ja, dann wünsche ich noch einen schönen Tag.

Britta (42:15)

Ich bedanke mich auch ganz, ganz herzlich. Hat einen riesen Spaß gemacht.