

# SheDrivesMobilty 139 - goflux

Katja Diehl

Hallo und herzlich willkommen zu einer neuen Folge She Drives Mobility. Mein Name ist Katja Diehl und seit über fünf Jahren lade ich alle 14 Tage Menschen ein, die mit mir zusammen mal reinschauen in den Maschinenraum der immer noch nicht stattfindenden Mobilitätswende in Deutschland, aber auch international. Mein zweites Buch, Raus aus der Autokratie, rein in die Mobilität von Morgen, ist seit dem 29. Mai in allen Buchhandlungen erhältlich und hat es spontan auf Platz 8 der Spiegel-Bestsellerliste geschafft. Das freut mich natürlich sehr, aber ich freue mich natürlich auch, wenn jetzt alle, die das Buch noch nicht haben, in den Buchhandel gehen und es erwerben, denn ich habe in diesem Buch 105 Expertinnen zusammengeführt, die mit euch mal reinschauen. Zum einen, warum sind die Stellschrauben so rostig? Warum dreht sich da nichts? Claudia Kempfert, Maren Urner, Susanne Kaiser, viele Menschen schauen rein mit mir. Was ist das, das uns immer noch daran hindert, die wirkliche Mobilitätswende zu starten? Da geht es auch um Dinge, die aus den USA zu uns rüberschwappen. Annika Brockschmidt zum Beispiel schaut auf den Backlash gegen Frauen. Ich schreibe was zu Petromaskulinität und das ist, denke ich, etwas, was erstmal ein bisschen schwergängig ist. Aber im zweiten Teil des Buches lasse sich all die Menschen zu Wort kommen, die verändern, die Leadership lehnen, die wirklich wissen, ich habe eine Vision, ich sehe ein Bild vor Augen, ich sehe einen Sehnsuchtsort, den ich im Heute beginne zu gestalten. Das sind Menschen wie Carlos Moreno aus Paris, der an Hidalgo hier

als wissenschaftlicher Brain hinter der Veränderung von Paris tätig ist. Da ist jemand wie Timo Weitemeier, der gerade von Nordhorn nach Osnabrück gewechselt ist als Stadtbaurat und in Nordhorn 40 Prozent Radanteil am Modellsplit geschafft hat. Also rein in die Buchhandlung, raus aus der Autokratie. Ich freue mich. Und ich freue mich auch in loser Folge jetzt Episoden vorzustellen mit Menschen, die in diesem Buch stattfinden. So zum Beispiel Wolfram Uerlich von GoFlux. Das ist eine App, mit der ihr Fahrgemeinschaften organisieren könnt. Denn im beruflichen Pendelverkehr ist das Auto mit einem Besetzgrad von 1,075 Personen ausgestattet. Also da sind noch ganz viele Sitze frei. Wenn das Auto doch schon fährt, warum nicht auch diese Sitze besetzen? Wolfram hat sich da Gedanken zu gemacht, hat eine App fortentwickelt, die genau diese Dinge zusammenführt, nämlich im beruflichen Pendelverkehr die Menschen in einem Auto zu bündeln. Da gibt es dann die Person, die das Auto fährt, die entlohnt wird. Und in vielen Bereichen Deutschlands, wo die App schon gilt, kann man zum Beispiel mit dem Deutschlandticket mitfahren. Und das macht wieder Lücken zu, die manchmal im ÖPNV ja bestehen. Deswegen auch hier mal hingehört, falls ihr ArbeitgeberIn seid oder falls ihr ArbeitnehmerIn seid oder auch eine Kommune, die den Verkehr noch mal verdichten möchte im Sinne von weniger Wagen wagen, ist das für euch eine richtig gute Episode. Wenn euch diese Folge gefällt, könnt ihr mich unterstützen bei Ko-Fi, ihr könnt meinen wöchentlichen Newsletter abonnieren oder auch Sternchen und Rezensionen dalassen. Oder ihr empfiehlt diesen Podcast und mein Buch weiter. Ich freue mich über alles, was Sichtbarkeit verschafft und wünsche euch jetzt viel Freude bei der Episode mit GoFlux.

Ja, ich freue mich, weil das Buch ist draußen. Und ja, es ist Tag zwei mit meinem neuen Buch in den Buchregal der Buchhandlung. Und jetzt habe ich einen Gast, der auch Teil des Buches ist. Und das freut mich natürlich dann umso mehr. Mal gucken, wie viele von den 105 Leuten, die ich interviewt habe, ich noch mal vors Mikro bekomme. Aber ich finde es insofern ganz spannend, weil natürlich auch jetzt ein bisschen Zeit vergangen ist. Es dauert ja immer, wie so ein Buch entsteht und dann noch mal ins Lektorat geht. Und dann gibt es auch noch mal Privatirrunen und Wirrungen. Deswegen können wir wahrscheinlich sogar heute ein bisschen berichten, was seitdem geschah. Aber als erstes würde ich dich doch einfach mal fragen, was machst du denn eigentlich so mit Mobilität?

Wolfram Uerlich

Sehr gerne. Erstmal vielen Dank für die Einladung, Katja. Ich bin Wolfram Uerlich, bin studierter Betriebswirt, habe in Köln Betriebswirtschaft studiert bis 2017 und bin dann so ein bisschen zufällig vielleicht in die Mobilität gerutscht, weil meine unternehmerische Idee mit Mobilität zu tun hatte und hatte damals die Idee zu GoFlux, Fahrgemeinschaften innerhalb einer Stadt durchzuführen, weil ich als Student viel BlaBlaCar genutzt habe und wusste, dass das auf Langstrecken eine coole Lösung ist und innerstädtisch die Autos leer rumfahren. Das war also der Startpunkt. Heute machen wir keine innerstädtischen Fahrten, sondern dann regionale Fahrgemeinschaften, die durch Berufspendler genutzt werden.

Katja Diehl

Genau, und euch hab ich ja mit reingenommen, weil es natürlich hier und da immer auch sogenannte Gaps, also Lücken gibt zwischen dem Nahverkehrsangebot, gerade auch im ländlichen Raum. Und da wird ja oft auch gesagt, ja, aber hier geht das ja nicht, weil wir sind ja ländlicher Raum. Und dann denke ich immer, also gerade im ländlichen Raum sehe ich richtig viele Möglichkeiten und im suburbanen Raum, in der Stadt habe ich das Gefühl, da müssen halt die Autoprivilegien fallen, bevor sich was verändert. Und es war ja auch eher ein Marathon als ein Sprint. Deswegen würde ich gerne mit dir als erste Frage reingehen, bevor wir auf das jetzige Erfolgsmodell, was es dann ja Gott sei Dank geworden ist, gehen. Was waren denn die Barrieren? Also was war das Problem, das in Deutschland nicht verstanden wurde, welche Möglichkeiten GoF-lux eröffnen kann?

Wolfram Uerlich

Viele Barrieren. Mehr als viele Barrieren. Aber ich glaube, eine sehr klassische Barriere, um jetzt erstmal aus der unternehmerischen Sicht zu kommen, Gründen in Deutschland mit einer innovativen Idee, ist einfach super viel Gegenwind. Mit dem Standard-spruch, also in der Start-up-Szene ist das so ein üblicher Spruch, das klappt doch sowieso nicht. Sowas habe ich super häufig gehört. Und das ist auf der einen Seite cool, weil mich hat das motiviert. Auf der anderen Seite ist das natürlich aber auch echt, dass ich selber auch ins hinterfragen gekommen bin, ist das wirklich das Richtige? Und meine Lieblingsgeschichte dazu ist mein Mitbewohner von früher, der immer gefragt hat, was ist das Datum, wo du entscheidest, ob du aufhörst oder nicht? Und ich hatte dieses Datum nicht. Das gab es in meinem Kopf einfach nicht. Und ich habe immer weitergemacht. Und irgendwann sind wir halt Schritt für

Schritt, auch trotz Corona, da war ja eigentlich das nur Überlebenskampf für unser Geschäftsmodell. Irgendwie haben wir uns durchgekämpft, sodass wir jetzt dann nach einem Modell sind, das funktioniert. Das war der eine Punkt. Der zweite Punkt, also Anfangszeit war ja so 2017 bis 2020 vor Corona, da war Fahrgemeinschaften, insbesondere für den ÖPNV, immer noch die Systeme bei Konkurrenz, also Kannibalisierung des eigenen Produktes, also Bus und Bahn. Das war, glaube ich, einer der größten Blockaden, die wir damals hatten. Und die gibt es heute quasi nicht mehr in den Köpfen.

Katja Diehl

Und dann müssen wir trotzdem ja auch noch mal nach Frankreich gucken, wo die Idee ja ursprünglich herkommt und wo eure Muttergesellschaft auch sitzt. Da ist ja sogar die Regierung ein Stück weit Push für diese Idee. Also was ist in Frankreich, dass man sagen kann, dass da sogar auf Bundesebene sozusagen erkannt wurde, dass man das nach vorne bringen soll.

Wolfram Uerlich

Ja, ich stelle ein bisschen klar, die Idee kommt aus Deutschland und aus Frankreich. Die Franzosen, also unsere Muttergesellschaft karos hat nur drei Jahre früher damit angefangen. Ich kann dir aber so viel sagen, ich habe es da nicht abgeguckt, sondern es ist in meinem eigenen Kopf entstanden. Als wir uns zusammenschlossen haben, haben wir 2023 haben wir festgestellt, dass die Firmen super identisch sind. Also 80-90 Prozent waren wir gleich, obwohl wir nicht abgeguckt haben, wir waren hinterher. Und die können dementsprechend auch nicht abgeguckt haben. Und bei Frankreich ist es ja so, dass Frankreich im Bereich Fahrgemein-

schaften einfach gesellschaftlich oder auch politisch einen großen Fokus darauf hat, weil Blabla Car aus Frankreich kommt, dort ich glaube 2008 gegründet wurde und lange zu einem der Vorzeige-Startups gehörte, was Frankreich hatte. Und ich glaube deshalb ist es politisch einfach sehr relevant gewesen. Und dann kam noch karos dazu, also unsere Muttergesellschaft, und seit 2014 ein weiterer Anbieter, die alle drei sich auch auf das Thema Pendelfahrgemeinschaften in Frankreich konzentrieren. Und dadurch ist es politisch einfach sehr früh oder viel früher als in Deutschland den Fokus gekommen, sodass die Politik auch staatliche Maßnahmen in Gang gebracht hat. Also das ist zum einen, dass kommunale Fahrgemeinschaftsprojekte subventioniert werden mit 50 Prozent der Projektkosten. Und das andere, dass es einen sehr hohen Anreiz gibt, wenn Menschen Fahrgemeinschaften das erste Mal nutzen, dann bekommen sie nämlich nach der 10. Fahrt 100 Euro staatlich finanziert. Und das ist natürlich allein, wenn du so einen Anreiz hast, presse-technisch ein Riesending. Das haben wir in Deutschland noch nicht. Wir sind ja ein größeres Land, also am Ende müssen auch hier mehr Fahrgemeinschaften als in Frankreich stattfinden bei unserer Muttergesellschaft.

Katja Diehl

Genau. Und wenn wir jetzt einfach mal rein pragmatisch, bevor wir jetzt in die ganzen Tiefen gehen, wie sich das jetzt entwickelt hat, seitdem wir das letzte Mal gesprochen haben, wie muss man sich das vorstellen? Also ich würde nachher noch mal gerne erläutern, wer deine PartnerInnen sind, aber dass man einfach mal auf die technische Entwicklung vielleicht auch mal schaut. Wie seid ihr da vorgegangen? Was habt ihr da entwickelt?

Wolfram Uerlich

Ja, also vielleicht vom Nutzerergebnis aus betrachtet, ist GoFlux, beziehungsweise in den anderen Ländern wie Frankreich und Spanien, karos, eine Mobilität App, die Berufspendler zusammenführt, damit sie gemeinsam Fahrgemeinschaften bilden können. Also es funktioniert nach dem Prinzip, Kollege A fährt mit dem Auto, Kollegin B kann entlang der gesamten Strecke des Kollegen A ein- und aussteigen und bis zum Arbeitsplatz mitfahren. Und die GoFlux App ermöglicht das super simpel, der Kern darin ist, du registrierst dich einmalig, gibst Wohn- und Arbeitsort an und deine typischen Pendelzeiten. Und dann ist im Hintergrund natürlich sehr viel Matching-Algorithmus, sehr viel Technologie, die es den Nutzern einfach macht, zueinander zu finden. Und ich finde, eine spannende Sache, die mir einige Jahre zu Beginn der Gründung nicht klar war und aber super relevant ist für uns, dass wir eine Community haben, die Mobilität zusammen durchführt. Und wir hatten in meiner initialen Idee keinen Chat. Heute wissen wir aber, der Chat ist mit das Relevanteste vor der Fahrt, weil quasi vor jeder Fahrt chatten die Menschen miteinander und sprechen sich ab, weil es eben Mensch mit Mensch ist und nicht ein Mensch nutzt ein geteiltes Carsharing-Auto und setzt sich in ein Fahrradzeug, was ihn mehr oder weniger gar nicht interessiert. Und das ist super spannend neben der Mobilität als zusätzlicher Faktor bei Fahrgemeinschaften, dass sie wirklich Kollegen verbinden, Menschen verbinden.

Katja Diehl

Und wenn man jetzt draufguckt, gab's da... Wenn wir jetzt schon in der Start-up-Branche sind, da müssen wir so Sachen sagen wie Early Adopter und so weiter. Also habt ihr in eurer Tätigkeit ir-

gendwie Schwerpunkte festgestellt? Vielleicht Regionen oder Altersgruppen? Oder wer waren so diejenigen, die als Erstes für diese Idee nicht nur zu begeistern waren? Weil begeistert sind sie immer alle, das weiß ich auch in meinen eigenen Ideen. Aber wenn das umgesetzt wird, ist es ja noch mal ein anderer Turf. Die Türen am ehesten geöffnet.

Wolfram Uerlich

Ich glaube, da kann man noch sehr lange drüber sprechen. Ich würde ein Fokus darauf legen, auf etwas, was mir vor zwei Wochen erst bewusst geworden ist. Wir arbeiten im Fokus ja mit den Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden in Deutschland zusammen. Wir wissen, dass in dieser Branche ein hoher Männeranteil ist, rein statistisch. Und bei unseren Partnern in der Entscheider-Ebene haben wir einen überproportional großen, weit über 50 Prozent Frauenanteil. Rein statistisch, kleine Stichprobe, fünf Partner ÖPNV-Unternehmen, die wir haben, finde ich super spannend, und wir können mal gucken, wie sich das bei den nächsten zehn Partnern entwickelt. Und das Gleiche sehen wir auch bei den Nutzern. Wir haben 60 Prozent der Nutzenden sind weiblich. Jetzt muss ich aber einschränken. Das sind die, die ihr Geschlecht angeben. Und das sind nur 30 Prozent der Nutzer. Es kann sein, dass wir da eine Bias haben, die das falsch darstellt, aber auch eine spannende Statistik. Und bei unserem System ist das Thema Reliability super entscheidend. Wir haben Nutzer, die fahren im Jahr 300 bis 500 Fahrten mit GoFlux. Und da sind die, die super viel darüber reden. Und die sind, wenn wir in eine neue Region gehen, einfach extrem wichtig. Mit denen arbeiten wir sehr eng zusammen.

Katja Diehl

Und wie muss man sich das jetzt... Also das ist ja bei dem, was ihr da tut... Oder nochmal einen Schritt zurück. Ihr habt ja wahrscheinlich auch Analysen gefahren, weil das sind ja auch immer Sachen, wo die Leute fast ohnmächtig werden, wenn man sagt, dass immer nur maximal zehn Prozent der Autos sich bewegen, obwohl man das Gefühl hat, es sind 90 Prozent oder es sind nur 45 Minuten am Tag gefahren wird im beruflichen Pendelverkehr von 1,075 Personen. Also immerhin hält noch jemand das Lenkrad. Was sind so deine Highlights bei eurem Produkt? Also ich denke, ihr habt ja auch Erhebungen gemacht. Was ist so das Potenzial? Und jetzt habe ich die eine Zahl natürlich auch schon vorweggenommen mit den 1,075, weil der berufliche Pendelverkehr ist ja wirklich ein Problem. Und das habe ich auch gerade... Ich habe jetzt fürs Buch als Dankeschön für meine Leute, die da mitgemacht haben, so ein paar T-Shirts gemacht. Und die habe ich zu Fuß mit dem ÖPNV abgeholt. Und da war in diesem Viertel, das ist in der Nähe Karow Viertel, also auch sehr enge Straßen, da ist Autostau freitags. Und ich habe den, wo ich das abgeholt habe, ich so, warum fahren die? Also, hä? Und dann meinte er, ja das ist ganz normal, weil dann ist die Feldstraße meistens dicht und statt dass sie da stehen, wühlen die sich dann, aber dann ist es nur noch Stop und Go. Also das ist ein richtiger Stau. Also da ist ja viel Potenzial, aber vielleicht hast du Zahlen, die so ein bisschen statistisch nochmal zeigen, wie das Potenzial einfach auch ist.

Wolfram Uerlich

Eine super entscheidende Zahl, um zu verstehen, wo, oder zwei, wo die Fahrgemeinschaften wirken. Die Durchschnittsdistanz unserer Fahrten je nach Region liegt zwischen 20 und 35 Kilometer.

Und wenn du dir die Projekte anguckst, auf der Karte sind das immer sternzeitliche Fahrten zu den Arbeitgeberstandorten. Das ist erst mal Punkt 1. Punkt 2, und das ist dann wissenschaftlich untersucht von der RWTH Aachen. Dort haben die die Wissenschaftslaufbasis von 6000 Fahrten, also Fahrgemeinschaften, die über unsere Plattform durchgeschürt wurden, sich einen Vergleich angeguckt, Fahrgemeinschaftsnutzung zu Bus und Bahn. Und die Erkenntnis dort war, zu einem Arbeitgeberstandort zwischen Köln und Aachen, der nicht so gut angebunden ist mit Bus und Bahn, weil man umsteigen muss ein bis zweimal, dass die Mitarbeiter, die dann Fahrgemeinschaften nutzen, pro Strecke im Schnitt 25 Minuten sparen. Und das in Kombination mit diesen beiden Punkten zeigt super eindeutig, das kann man auch mit anderen Statistiken unterlegen, dass Fahrgemeinschaften dort genutzt werden, wo sie einen signifikanten Vorteil bieten für die Mobilität, weil die Menschen fahren ja nicht zur Arbeit, weil sie den größten Spaß daran haben, sich da hin zu bewegen, sondern sie machen das, weil sie es müssen und versuchen den Weg des geringsten Widerstand zu gehen. Das zeigt das enorme Potenzial von Fahrgemeinschaften und zeigt auch, dass es diese Kannibalisierung, von der ab und zu immer noch gesprochen wird, eigentlich gar nicht gibt, dass man die Ressourcen Autos, die unbesetzt rumfahren, einfach super günstig in das System einbringen kann.

Katja Diehl

Also das ist ja... Genau, ja. Also das ist ja... Ich müsste eigentlich noch mal Bullshit-Bingo... Der Verkehrswende habe ich ja schon mal gemacht, so ein Sharepick, aber man müsste noch mal Bullshit-Bingo der ÖPNV-Branche vielleicht machen. Das sind auch immer Sachen, als in meiner aktiven Zeit wurden auch Taxi und ÖPNV, das

war auch immer so spinnefeind, jetzt machen die ja zusammen auch niemand Rufbus-Systeme, weil sie endlich verstehen, dass alle von denen jeweils eine Kernkompetenz haben. Deswegen ist das so, finde ich manchmal doch ein bisschen lustig, wo dieses Wort Kannibalisierung dann auch auftaucht. Das heißt, ihr habt...

Wolfram Uerlich

Vielleicht kurz, um da noch reinzugehen. Also, es taucht zum Glück heute quasi nicht mehr auf. Also, ich glaube, da gibt es echt in den letzten zwei, drei Jahren, ich glaube, irgendwie mit Corona hat es diesen Wandel gegeben, was superpositiv ist. Und die Skepsis gegenüber Fahrgemeinschaften heute ist, ich glaube, dass es gab einfach in den letzten 10, 15 Jahren unheimlich viele Fahrgemeinschaftsprojekte von unterschiedlichsten Anbietern, die eins gemeinsam haben. Die haben einfach nicht funktioniert. Nicht funktioniert heißt, es kamen eine oder nur sehr wenige Fahrgemeinschaften zustande. Und deshalb legen wir so unheimlich viel Wert darauf, transparent zu sein in unseren Ergebnissen. Also hast du ja auf LinkedIn beides gesehen. Ich poste sehr regelmäßige Ergebnisse aus den Projekten. Sowohl die positiven als auch die nicht so positiven, wo es langsam anläuft. Um einfach zu zeigen, dass es auch normal ist, dass ein Fahrgemeinschaftsprojekt nicht wie in Hamburg nach einer Woche durch die Decke geht, sondern vielleicht auch, wie wir es in Ingolstadt sehen, ein paar Wochen braucht, bis so dieser Wendepunkt kommt, wo es sich in der Region schnell verbrannt.

Katja Diehl

Ja, und vor meiner Flugschirm war ich ja in Island mit dem Mietwagen alleine unterwegs und hatte ab Tag zwei immer Leute in

meinem Auto, weil in Island total üblich ist zu trampen. Und hier in Deutschland hat man ja fast schon Aktenkennzeichen XY ungelöst. Also das ist so irgendwie auch nachvollziehbar natürlich, aber es hat ja auch einen kulturellen Aspekt, weil hier in Deutschland ja auch weiterhin der Autobesitz sehr wichtig ist. Der ist auch in Spanien und Frankreich wichtig, aber da ballern die halt auch mal aus der Parklücke und denen ist es scheißegal, wenn da eine Delle bei rumkommt. Also ich habe letztens in Amsterdam bei meinen Eltern eine Waschanlage mit rosa Schaum gesehen, wo sie dann alle da so ihre Autos polierten. Und ich dachte nur, erzählt ihr mir noch mal, dass ich emotional bin. Also würde heißen, du hast ja mit deinem Angebot nicht nur eine reine Dienstleistung in dem Sinne, die du vermarkeln musst, sondern es gehört ja auch ein bisschen so ein Kulturshift dazu. Und dann aber glaube ich, wenn die erst mal da sind, die Leute, ist es auch relativ schnell, ganz ehrlich. Also mir würde jetzt zum Beispiel einfallen, boah geil, dann kann ich zur Not noch mal die Augen zumachen. Also weil ich finde dieses berufliche Pendeln im Auto ist echt anstrengend. Also da habe ich ja ein Buch jetzt im Neuen, in manchen Bereichen der Rushhour erreichen Autofahrende die selben Stresslevel wie Kampffjetpilotinnen im Einsatz. Und das sagt ja was aus. Das ist nicht was, was Lustprinzip ist. Aber wie teilen sich denn die dann auf, die das Auto anbieten und die, die mitfahren, gibt es da auch Tendenzen?

Wolfram Uerlich

Wie meinst du das, wie sich austeilen, wo die herkommen?

Katja Diehl

Ja, es gibt ja denjenigen oder diejenige, die das Auto fährt. Und dann wird der mitgenommen. Also gibt es da auch so verschiede-

ne Typen von, wer eher anbietet oder eher das Auto weiterhin fahren will, wer eher offen ist, sein Auto auch für andere zu öffnen oder eher sagt, dann bin ich aber lieber mitfahren, weil dann wird mein Auto nicht vermüllt oder keine Ahnung, was für Dinge man sich ausdenken kann.

Wolfram Uerlich

Also wer sein Auto eher anbietet bzw. mitfährt, kann ich dir tatsächlich gar nicht so genau sagen. Da haben wir, vielleicht haben wir da noch nicht tief genug reingeguckt. Wir haben aber dann auch nicht tief genug reingeguckt, weil es für uns nicht so relevant ist, das zu machen. Für uns ist es relevant, allgemeine Menschen in die App zu bringen und denen ein gutes Erlebnis zu geben, im Sinne von, es gibt wirklich auch Fahrer und Mitfahrer. Und wir versuchen auch dieses Rollensplitting, ich bin das oder das, also Fahrer oder Mitfahrer aufzuteilen. Und wir wollen eigentlich bei der Rollenauswahl den dritten Punkt, den wir anbieten haben, nämlich ich bin beides. Ich kann von Tag zu Tag, von Fahrt zu Fahrt die Rolle wechseln. Und wir schaffen es in den erfolgreichsten Projekten bezogen auf diesen Fokus, dass zweidrittel der Nutzer sagen, sie sind bereit zu wechseln. Und das ist für uns eigentlich das Beste, weil dann hast du ein viel stärkeres Netzwerk. Wenn das in beide Richtungen geht. Und ich hatte die Frage jetzt erst so interpretiert und das ist auch spannend zu sagen, die Menschen, die in einer Fahrgemeinschaft sich zur Arbeit bewegen, was hätten die eigentlich sonst gemacht? Und da ist die Erkenntnis, die die Autofahrer einer Fahrgemeinschaft sind, 90 Prozent von denen sind sonst auch Autofahrer. Das heißt, wir haben den größten Anteil, die wirklich ihr Auto auffüllen und ein, zwei Prozentpunkte, die von Mitfahren zu Autofahrer wechseln. Bei den Mitfahrern hast du zwei

Kerngruppen von der Herkunft. So 40 bis 45 Prozent waren vorher Autofahrer und werden Mitfahrer. Das ist natürlich das Optimum für uns. Und die anderen 40 bis 45 Prozent von den beiden großen Gruppen waren vorher Mobilitätsnutzer, Bus, Bahn, Fahrrad. Und die werden dann Mitfahrer. Und die lassen sich zum großen Teil darüber erklären, was ich eben erläutert habe, dass die einfach signifikant schneller sich fortbewegen. Und dann hast du da wieder die Ergänzung des Bus- und Bahnsystems.

Katja Diehl

Und wenn ihr jetzt so auf die verschiedenen Regionen schaut, habt ihr ja wahrscheinlich irgendeinen Scanner-Algorithmus oder keine Ahnung was, der so ein bisschen rausrechnet, erst mal überhaupt, wie ist die verkehrliche Anbindung, stelle ich mir jetzt so vor. Aber auch natürlich, wo sind große Arbeitgeberstandorte. Weil das ist ja meiner Wahrnehmung auch noch so viel Musik, die gar nicht durchleuchtet wird, weil es dafür alle ArbeitgeberInnen einer Region ja braucht, die so ein bisschen die Ströme auch beobachten. Das ist ja für mich auch wirklich so ein richtiger Hebel im ländlichen suburbanen Raum. Du stehst bei meinen Eltern mittlerweile morgens auch im Stau, weil alle in die kleineren Städte dann fahren. Und ich hab ja im Buch auch Vaude, die Antje, als sie das von ihrem Vater übernommen hat, seinen Outdoor-KleidungsHersteller, die hat das zum Beispiel gemacht. Die ist auf andere Arbeitgebende, weil das jetzt kein urbaner Raum ist, wo sie das herstellen. Die haben ja auch eine Buslinie etabliert und so. Das braucht ja auch von den Leuten, die Arbeit geben, ein neues Mindset. Denn was ich bei euch ja auch sehe, dass da sogar Standorte angeschlossen werden können, wo kaum ÖPNV ist und Menschen auch ohne Führerschein oder Auto trotzdem hingelangen. Wer

sind die Verkehrsunternehmen, wer sind die ArbeitgeberInnen, wie geht ihr da so vor in der Akquise?

Wolfram Uerlich

Ja. Also für uns, auch noch mal Rückgriff auf eins der Themen von eben, für uns sind eigentlich die Partner spannend, die das wirklich wollen. Also, wirklich, ich zeige euch jetzt den Beispiel, das klingt nach einem perfekten Kandidaten eigentlich. Weil von dem Arbeitgeber selbst und Verkehrsunternehmenverbände gilt das Gleiche. Weil die Offenheit und auch der Druck da sein muss, so ein System umzusetzen, um das menschliche Mobilitätsverhalten in der Region einfach so zu verändern. Und ja, das ist eigentlich das Relevanteste. Also, da brauche ich gar nicht viel mehr zu sagen. Was ich noch selber aus eigener Erfahrung spannend fand, war jetzt bei unserem Projekt bei den Airbussen in Hamburg. Da haben wir es, wir haben da einen Montagnachmittag angeschafft mit einer E-Mail-Kampagne unter den Mitarbeitern. Und hatten bis zu dem Dienstag, vor dem Mittag, wo es dann zur Arbeit ging, schon ein paar hundert Mitarbeiter, die sich registriert haben. Das hat ja gezeigt, dass wir anscheinend einen Problempunkt getroffen haben. Und ich konnte an dem Dienstagmorgen schon mit der Fahrgemeinschaft zu unserer Promoaktion vor Ort fahren. Und in dieser Fahrgemeinschaft mit Airbus-Mitarbeitern hatte ich gelernt, die haben so einen hohen Parkdruck, dass für viele der Grund, Fahrgemeinschaften zu nutzen, war, ich will meinen Kollegen helfen, dass das mit dem Parkdruck weniger schlimm ist. Superspannend. Also, dass so ein enger Zusammenhalt unter 17.000 Kolleginnen und Kollegen ist, hatte ich so auch nicht erwartet. Das haben wir bei weitem nicht bei allen Arbeitgebern. Und zeigt dann aber auch, dass nicht nur das Management muss gewillt sein, das

zu tun, sondern auch die Mitarbeiterschaft muss da in einem guten Verhältnis untereinander stehen zum Management. Das sind alles super wichtige Faktoren für den Erfolg.

Katja Diehl

Wir haben ja fürs Interview, weiß ich nicht, zwar Sommer letzten Jahres gesprochen. Und da hast du grade, glaub ich, auch so reflektiert, dass es jetzt irgendwie war ein Knoten geplatzt so ein bisschen. Also, nach der großen Geduld, die du so hattest, hast du auch geschildert, dass da immer mehr Menschen auch verstehen, genau, nämlich, dass es keine Kannibalisierung ist. Und dass es ja auch was sein kann, um Menschen auch nicht nur zu ArbeitgeberInnen hinzuführen, sondern auch auf große verkehrliche Knotenpunkte, dass man einfach in eine S-Bahn kommt oder wie auch immer. Also, skizziere doch mal so ein bisschen, was ist so seit Sommer letzten Jahres passiert, was ist jetzt für dich?

Wolfram Uerlich

Ja, ich habe das Gefühl, dass immer mehr Knoten platzen und immer schneller. Was natürlich vor allen Dingen dadurch kommt, dass das Vertrauen in unser Produkt wächst. Und als wir im Sommer gesprochen haben, hatten wir im Prinzip zwei Regionen aktiv. Einmal Bonn mit den Stadtwerken als Kernpartner und den lokalen Arbeitgebern und das Forschungszentrum Jülich zwischen Köln und Aachen. Dann, dass mehr Knoten geplatzt sind, hat eigentlich damit angefangen, dass wir dann noch weitere Projekte gestartet haben in Hamburg, das erwähnte schon, mit dem Hamburger Verkehrsverbund und Airbus zusammen. Und dann auch in Ingolstadt zusammen mit den lokalen Arbeitgebern, Unis, Audi, auch viele. Also dann in Ingolstadt sind eigentlich alle Arbeitgeber mit an

Bord. Es war auch spannend zu sehen, wie schnell die damit reingegangen sind. Das heißt, wir haben uns da verdoppelt von der Anzahl der Regionen, wo wir aktiv sind und werden im Sommer noch drei weitere starten. Also siehst du wirklich auch bei der Anzahl der Regionen so ein sehr steiles Wachstum gerade. Und das wiederum erzeugt Interesse in den anderen Regionen. Das ist das, wo wir sieben Jahre lang darauf hingearbeitet haben, dass das jetzt wirklich schnell verbreitet. Und für uns ist das Wichtigste, dass wir dort, wo wir aktiv sind, extrem viel Aufwand reinstecken, damit es dann auch erfolgreich ist. Wir wollen nicht aus einer Region rausgehen und sagen, das hat nicht funktioniert. Dann würde wieder Vertrauen schwinden. Und wir sind inzwischen an der Stelle, dass es nicht mehr darum geht, ob es funktioniert, sondern wie lange dauert es, bis Region A ein funktionierendes System ist. Das ist unsere tägliche Arbeit.

Katja Diehl

Ja, dann verrät doch mal bitte, warum euer Projekt funktioniert und die anderen nicht, die vorher da waren. Soll ja kein Bashing werden, aber es muss ja irgendwas geben, oder?

Wolfram Uerlich

Ja, um das im Detail zu erklären, fehlt die Zeit. Aber ich kann dir Kernfaktoren nennen. Der eine Kernfaktor ist das Deutschlandticket. Bei unseren Projekten ist es ja standardmäßig so, die Menschen, die ein Deutschlandticket haben, müssen für die Fahrgemeinschaft auch nichts extra zahlen. Das ist dann genauso inklusive wie für die Bus und Bahn. Und damit machst du die Einstiegsbarriere sehr niedrig und bringst einfach in das Mobilitätsangebot der Regionen rein, was dadurch besser und attraktiver für Nut-

zer, für Arbeitgeber und so weiter wird. Und die Fahrer erhalten trotzdem wertfinanziert aus den Tarifeinnahmen teilweise oder aus Fördergeldern 2 bis 4 Euro pro Fahrt. Das ist super wichtig. Dann brauchst du eine leistungsstarke Technologie, die die Menschen zusammenbringt, haben wir eben schon darüber gesprochen. Und das Dritte, das kann ich jetzt anreißen, und das ist wirklich die Kernkompetenz, die wir haben. Da bräuchte ich wahrscheinlich Tage, um das zu vermitteln. Und das will ich vielleicht auch gar nicht vermitteln, weil das wirklich der Unterschied ist zum Wettbewerb. Das ist das, was man unter dem Oberbegriff Projektmanagement zusammenfassen würde. Und dieses Projektmanagement bedeutet, wenn wir in eine Region reingehen, gucken wir uns an, wie ist die aufgebaut, welche Menschen fangen an das zu nutzen, warum nutzen sie es, warum nutzen sie es nicht, oder sie gehen auch? Und stecken unheimlich viele personelle Ressourcen und Erfahrungen in eine Region. Und da gehört zum Beispiel zu, dass wir die einzelnen Nutzer anrufen und mit denen sprechen, was ihnen gefällt, was ihnen nicht gefällt. Und so schaffen wir es, den allerschwersten Punkt zu überwinden, von null Fahrgemeinschaften auf zehn und dann von zehn auf ein kontinuierlich wachsendes System, weil es gibt irgendwann einen Punkt, wo ein Fahrgemeinschaftsnetzwerk ohne Zutun von uns trotzdem so ein fünf bis zehnprozentiges Wachstum im Monatsverlauf hat. Und das dazwischen ist einfach viel Zeit und viel Zuwendung zu dem Projekt.

Katja Diehl

Und wenn man jetzt nochmal drauf guckt auf die Geldflüsse, kannst du das mal kurz darstellen? Wer bezahlt da eigentlich wen? Und das ist ja wahrscheinlich auch was, was bei den Leuten auch so, hä, wie, da fährt jetzt so ein Auto und dann steigen Leute zu

und dann gibt es eine App und dann gibt es auch noch ein Deutschland-Ticket und wenn die doch dann umsonst mitfahren können, wo ist denn da das Geschäftsmodell? Aber vielleicht, dass du das einmal nochmal fokussiert darstellst, damit man das versteht.

Wolfram Uerlich

Ja, also ich erkläre es vor allem für die Nutzer, denn es ist sehr relevant. Fahrer erhalten einen Schnitt 10 Cent pro Kilometer. Das sind pro Fahrt circa 2 bis 4 Euro und bei starken Nutzenden mit hoher Frequenz 100 bis 150 Euro pro Stunde. Die Mitfahrer zahlen diesen Preis. Außer, sie haben ein Deutschland-Ticket, dann zahlen sie nichts dafür. Das ist erstmal für die Nutzenden das Wichtigste und es ist kein Trick dran. Es ist nicht so, dass man dann nach einem Jahr zur Kasse gebeten wird. Es ist sehr einfach auf der Nutzerseite und wir sind Mobilitätsdienstleister für Arbeitgeber. Darüber verdienen wir unser Geld mit und genauso wie ein Arbeitgeber oder eine Kommune bei einem Fahrradverleihsystem in die Fahrräder und die Operations investiert, investieren sie bei uns auch in diese Finanzierung der Fahrer und das ist günstiger, als wenn sie in neue Fahrzeuge und neues Fahrpersonal investieren, wenn man es auf den Kilometer runter rechnet, weil die Ressourcen schon da sind. Das ist ja logisch.

Katja Diehl

Da hat am Anfang keiner die Hände gehoben. Boah, wie ist denn das Versicherungstechnisch?

Wolfram Uerlich

Doch, da wird jedes Meeting jeder, jedes Mal einer die haben. Und das ist eine unserer Lieblingsfragen, weil das ist zum Glück super klar in Deutschland. Also wir hatten ja vor jetzt fast drei Jahren die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes, wo noch mal ganz klar definiert wurde, das Personenbeförderungsgesetz gilt ab 30 Cent pro Kilometer. Oder genauer gesagt, bis 30 Cent pro Kilometer gilt es nicht, dann gilt es. Fahrgemeinschaften bleiben immer unter 30 Cent pro Kilometer. Dadurch ist es nicht genehmigungspflichtig in einer Region. Und man kann dadurch rechtlich auch ableiten, dass es eine Privatfahrt ist. Und genau das, wie wenn wir beide unterwegs sind, du nimmst mich mit, so freundschaftlich oder in einer Familie ist eine Fahrgemeinschaft genau das Gleiche. Also Versicherungstechnisch komplett abgedeckt.

Katja Diehl

Und vielleicht noch so abschließend, da hast du ja doch manchmal, denk ich, einen ganz schönen Culture-Clash, wenn du, was weiß ich, hochinnovative Arbeitgeber in Kommunen, Verkehrsunternehmen... Also, das sind ja nicht immer die gleichen Welten, die da aufeinandertreffen und die dann erstmalig so ein Projekt miteinander starten. Ähm... Wie sind da die Erfahrungen? Also, das ist ja auch was von Vertrauen, ne? Da müssen sich ja auch die Leute, die ihr sozusagen zusammenführt, müssen sich ja erstmalig vielleicht sogar in so einem Projekt zusammenfinden. Ist das auch etwas, was am Anfang viel Betreuung bedarf und dann fliegt es von selber? Welche Erfahrungen macht ihr da?

Wolfram Uerlich

Ich würde es jetzt nicht Betreuung nennen, ich würde es einfach, unheimlich viele Diskussionen und Gespräche. Man muss einfach

dranbleiben. Also es gibt Projekte in Deutschland, die haben wir gestartet vier, fünf Jahre nachdem wir das erste Mal gesprochen haben. Und ich glaube der Spitzenreiter ist eine Großstadt in Frankreich, ohne sie jetzt zu nennen, aber dort hat es von Erstgespräch bis Projektstart neun Jahre gedauert. Also das kommt vor. Und auch das ist ja wieder ein Zeichen, ganz klar, dass es...es gibt Skepsis, die ist da und die hat auch ihre Berechtigung, weil einfach so viele öffentliche Gelder auch schon im Tage mancher Projekte geschlossen sind und verpufft sind. Das soll ja nicht sein, denn das will ja keiner der Steuern zahlt. Und deshalb ist es uns, also ich kann das immer wieder sagen, man kann mir das glauben oder nicht, aber mir ist es wichtig, dass unsere Projekte erfolgreich sind und dass wir darüber sprechen, auch wenn sie nicht erfolgreich sind, dass wir auch darüber sprechen, weil es gibt immer wieder Herausforderungen. Und genauso ist es uns wichtig, weil ja die Fahrer teilweise auch steuerliche Gelder erhalten für ihr Angebot von Fahrgemeinschaften, dass wir wirklich technisch sicherstellen, dass diese Fahrgemeinschaft auch stattgefunden hat. Also wir investieren sehr viel technologisch da rein, Betrugsfälle zu erkennen und Betrüger sehr schnell aus der Plattform auszuschließen. Also wenn wir einen Betrüger erkennen, hat der fast keine Möglichkeit, wir in unsere Plattform noch mal wiederzukehren. Weil diese Nutzer tun allen anderen nur einen großen Schaden.

Katja Diehl

Und dann habe ich also, wenn ich jetzt losfahre, sage ich, ich fahre los. Es ist jetzt, sagen wir mal, Katja Zeit, 9.30 Uhr.

Wolfram Uerlich

Dann sind die meisten schon bei der Arbeit, laut unserer Statistik. Das kann ich dir sagen. Da wirst du keine Fahrt finden.

Katja Diehl

Mist, kein Match. Nein, aber jetzt mal ernsthaft. Ich sitze am Küchentisch, trinke meinen Kaffee, letzte Züge, dann mache ich die App auf und sage, Start in 5 Minuten. Und dann läuft die App. Und dann gibt es einen Ping, wenn jemand diese Fahrt sieht und direkt einsteigt. Ich will einfach drauf hinaus, wie kurzfristig oder wie planerisch ist diese App. Machen das die Leute wirklich ganz spontan oder gibt es da auch unterschiedlichste Typen?

Wolfram Uerlich

Ja, also natürlich gibt's Leute, die es sehr spontan machen, sagen wir mal in der letzten Stunde vor der Fahrt. Aber das ist super die Ausnahme, weil wir haben ja wirklich den Fokus 100 Prozent der Nutzenden sind Pendler. Und man kann eigentlich sagen, ein Drittel der Fahrten wird am Tag selbst geplant und zwei Drittel am Tag davor. Das ist immer planerisch etwas stattfindet. Und wenn die Fahrt dann aber bevorsteht, dann bekommst du eine Push-Nachricht, kannst auch über den erwähnten Chat nochmal genau den Treffpunkt festlegen und sagen, ich bin pünktlich oder nicht. Meine eigene Erfahrung aus ca. 30 Fahrgemeinschaften bei unserer Plattform ist, ich glaub, da war noch nie jemand signifikant zu spät. Also vielleicht fünf Minuten maximal, was ja auch spannend ist, also im Kontext von Bus und Bahn. Und dann, wenn du im Auto drin sitzt, gibt's so ein Check-In-Verfahren. Also dann müssen beide kurz ihr Handy auspacken, insbesondere der Mitfahrer. Und dann kommen so drei Checkmarks, wo dann über GPS-Daten überprüft wird, ob die beiden Handys sich am gleichen Ort befinden. Das

wird auch während der ganzen Fahrt, unter halt Zustimmung der Nutzer, datenschutzkonform, durchgeführt, damit wir dann auch wirklich sehen, die Menschen haben sich zusammen bewegt. Und ja, der einfachste Betrugsfall, das werden jetzt die Zuhörer wahrscheinlich denken, weil die ein bisschen betrügerisch veranlagt sind, aber das sind die meisten Menschen in diesem Gedankengang. Klar kann ich zwei Handys haben und die können zusammen meine Fahrgemeinschaft bilden. Das ist der häufigste Betrugsfall. Aber der ist recht leicht zu erkennen.

Katja Diehl

Ja, und jetzt als Finale hätte ich von dir gerne noch einen Ausblick. Also was sind so die nächsten Dinge, auf die du dich freust? Gibt's irgendwelche Projekte, gibt's irgendwas in naher oder ferner Zukunft, wo du sagst, das wird nochmal richtig cool?

Wolfram Uerlich

Also ich freue mich extrem auf den September und den Oktober, weil Fahrgemeinschaften sind auch ein bisschen ein Saisongeschäft. Und wir hatten jetzt... Mai ist immer ein blöder Monat, wenn jetzt stehen Feiertage. Dann arbeiten die Menschen nicht so viel. Fahrten gehen wirklich stark zurück. Ich glaube, wir hatten jetzt 30, 40 Prozent weniger Fahrten als im April. Der Juni ist jetzt nochmal gut. Dann kommt so ein Monat der Sommerpause. Von September bis November ist dann echt Hochphase für Fahrgemeinschaften. Da freuen wir uns alle sehr drauf für die Bestandsprojekte. Und es kommen noch mal mindestens drei Regionen, die ich noch nicht nennen darf. Aber es kommen noch mal drei deutsche Regionen dazu. Dann sind es glaube ich sechs oder sieben. Also da sollen einige tausende Fahrgemeinschaften pro Monat

dann entstehen in Deutschland. Und die ganz große Perspektive ist unsere Kollegen in Frankreich machen 300.000 Fahrten pro Monat im Moment. Wir sind so bei einem Prozent davon und das soll sich schnellstmöglich ändern. Also wie ihr am Anfang gesagt, wir haben 80 Millionen Menschen in Deutschland, 60 Millionen in Frankreich. Das heißt, hier muss mehr Potenzial sein. Und der deutsche Fahrgemeinschaftsmarkt hat genau das gleiche Potenzial. Und das ist ein bisschen interner Wettkampf mit den Kollegen, die uns noch nicht ernst nehmen, aber gibt uns ein paar Jahre, dann machen wir mehr als 300 Tausend und dann mehr als 500 oder eine Million, weil die Franzosen wachsen ja auch.

Katja Diehl

Ja, aber vielleicht sind die Franzosen auch wirklich nicht so sehr autoverliebt. Vielleicht ist das hier einfach auch ein dickeres Brett. Ich glaube, dass...

Wolfram Uerlich

Ich glaube nicht. Also dieses kulturelle Thema, kulturell ja, weil, wie eben erwähnt, BlaBla Car und höhere Aufmerksamkeit dafür, aber das mit dem, also, ich wollte eben schon sagen, bei dem Thema Nutzungsstatistiken und so weiter, wenn Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler hier zuhören, meldet euch sehr gerne bei uns, weil uns das wirklich wichtig ist, dass auch aus neutraler Perspektive mit unseren Daten zu betrachten. Und ich würde mir gerne nochmal eine sozialwissenschaftliche Untersuchung angucken, ob es diesen kulturellen Unterschied für Fahrgemeinschaften gibt. Ich glaube nicht.

Katja Diehl

Also Island hat mich echt überrascht. Also Island war wirklich... Ich habe mich da natürlich auf die Reise auch vorbereitet, weil ich auch wissen wollte, wo man so hinfährt und so. Und hatte das bestimmt auch mal mit so einem halben Auge gelesen, dass es da ganz üblich ist. Aber als es dann wirklich so war und wie lustig das vor allen Dingen war, nicht nur, dass in Island ja auch alle miteinander verwandt sind. Also wenn du gesagt hast, ja, vor zwei Tagen war ich auf dem und dem Hof. Ja, das ist der Cousin von meinem Onkel. Aber das war wirklich, das war richtig cool, weil du so Kurzfristbeziehungen sozusagen hattest. Du hast dich nochmal ausgetauscht. Also das fand ich einfach, hat eine Lässigkeit auch. Also es war jetzt nicht so. Aber ich wollte nur sagen, was mir nochmal wichtig ist bei dem Thema. Das dürfen natürlich auch Leute ihrem Arbeitgeber vorschlagen. Also manchmal habe ich so das Gefühl, man muss die Leute immer noch so ein bisschen pushen, dass sie auch selber Teil der Veränderung sein können. Und sei es nur, dass man den Hinweis gibt, es gibt diese App.

Wolfram Uerlich

Man kann das aber auch in der GoFluxApp angeben. Man kann uns das sagen, wir sammeln ihr Arbeitgeber, und gehen auch auf sie zu.

Katja Diehl

Ja, also da hat man immer auch selber ein bisschen Verantwortung, Dinge anders zu machen. Und da braucht es echt mehr von unten den Druck, weil Politik will ja immer populär sein, leider. Aktuell ist, glaube ich, also für mich ist 2024 das Rekordjahr der Umfragen, wie sollen wir Verkehrspolitik machen, wo ich so denke, hm, soll Populismus jetzt auch irgendwie gewinnen? Also da halt

einfach gerne auch selbst die Verantwortung in die Hand nehmen. Ich danke dir für das Gespräch. Ich weiß nicht, hattest du noch was? Ich hab dich jetzt auch ein bisschen unterbrochen, oder?

Wolfram Uerlich

Nee, alles gesagt. Wir können auch lange weiterreden, aber das Wichtigste ist gesagt.

Katja Diehl

Nee, weil mir ist es wirklich wichtig, dass das systemisch gedacht wird, dass es modular gedacht wird und dass auch immer bei diesen naja, bei uns geht's hier nicht, trotzdem Menschen aktiv werden für die Menschen, die aus diesen Räumen aktuell noch ausgeschlossen sind. Also ich finde es nicht tragbar, dass es in Deutschland Regionen gibt, wo du nur mit dem Führerschein und dem Auto leben kannst. Und wenn es doch nur das Mitfahren zum Beispiel ist, dann ist das ja auch schon eine Steigerung von der Lebensqualität vor Ort. Und da glaube ich, da seid ihr halt einmal so ein Modul in diesem Puzzle, was es da so gibt. Und deswegen habe ich euch ja auch gerne in mein Buch genommen. Und ja, danke für das Gespräch und für die Arbeit, die ihr macht.

Wolfram Uerlich

Danke Dir.