

GMT20230519-104017_Recording.m4a – Katja Diehl im Gespräch mit Mark Hoelling

Katja Diehl [00:00:02] Habe ich dir erzählt, was ich machen will?

Mark Hoelling [00:00:05] Du hast mir nur, nein, es geht um dein neues Buch. Also nicht um ein Update des alten, sondern um ein komplett Neues.

Katja Diehl [00:00:13] Ja. Dann erzähle ich das mal kurz. Also im Februar hatte ich ja jeden Tag mehrfach Morddrohungen, hatte auch einen Crash, habe schlaflos dagelegen und war in so einem kompletten Lost Gefühl, weil ich ja sowohl von rechts als auch von links das Bullshit-Bingo mitgemacht habe, weil ich ja auch so sehr mit der Bild geredet habe. In einer von diesen schlaflosen Nächten – das aktuelle Buch heißt ja Mobilität für eine lebenswerte Welt – kam mir halt Mobilität für eine lebenswerte Welt. Das war so eine Sehnsucht. Also dass die Welt nicht nur lebenswert ist, sondern lebenswert. Das war dann der Titel. Wege aus der Autokratie. Dann habe ich Licht angemacht und habe das so geschildert, was bräuchte es dafür eigentlich? Und ich glaube, ich kann dir das Scribble einfach mal geben. Dann habe ich so überlegt, was passiert hier eigentlich gerade? Was passiert auch gerade jetzt mit mir und mit Menschen, die was verändern wollen? Weil ich war jetzt letzte Woche zum Beispiel auf der Velocity. Da war der Bürgermeister von Gent, der auch gerade alles umbaut und der sechs Wochen Polizeischutz hatte. Ich steckte das mal in den Chat. Also das mit den Wolken da unten ist sozusagen das Nächtliche. Wie kann man das Buch aufbauen war morgens. Dann habe ich überlegt, ich möchte ein Buch schreiben.

Mark Hoelling [00:01:51] Darf ich hier für ganz vertrauliche private Verbindungen Screenshots machen? Für mich?

Katja Diehl [00:01:56] Na klar, kann man runterladen oder kann man das nicht?

Mark Hoelling [00:01:59] Also ich bin sonst eher mit Teams unterwegs als mit Zoom

Katja Diehl [00:02:04] Wenn du neben das Bild gehst auf diese drei.

Mark Hoelling [00:02:06] Hier speichern Genau.

Katja Diehl [00:02:08] Kannst du gerne machen. Ich will natürlich mit einer Problemanalyse starten, weil das, was mir passiert ist, hätte andere Leute schon weggefeht. Ich weiß, es halt eine Mission und ich kann es nicht loslassen. Das hat mir dieser Februar auch gezeigt. Es war auch irgendwie noch mal ganz reinigend, weil ich bestimmte Menschen auch von einer ganz neuen Seite, nämlich unsolidarisch, erlebt habe, die ich freundlich raus geleitet habe aus meinem Leben. Ich starte mit der Problemanalyse. Ich habe gestern zum Beispiel Maren Urner gesprochen, Gehirnforscherin. Was ist das eigentlich? Sie hat mir noch mal erklärt, warum FDP – sage ich jetzt mal platt – FDP eher angstgetrieben, Status quo bewahrend ist. Was macht die Leute aus, die's verändern? Warum haben die keine Angst? Ich will mit verschiedenen Expert:innen sprechen, auch zum Beispiel Annika Brockschmidt und diese Incel-Bewegung. Warum gibt es diesen Backlash gegen Frauen? Ich starte mit einer Art von Problemanalyse von ganz verschiedenen Blickwinkeln aus. Dann gehe ich rüber zu diesen Macher:innen. Ich hatte schon ein Gespräch mit Henrik Falk von der Hochbahn. Gestern habe ich mit der ehemaligen Bürgermeisterin von Wien gesprochen. Leute, die etwas verändern, habe ich halt nach den Punkten gefragt, wo gab es Gegenwehr, wie bist du damit umgegangen? Und dann und da bist du sozusagen mit im Boot, ja, was heißt denn das jetzt? Wo sind denn die Lösungen? Und da ist natürlich, da haben wir auch schon mal drüber gesprochen, mir immer wieder ein Dorn im Auge, diese E-Scooter-Debatte, dieses Bashing, was immer komplett abräumt. Erstens, das ist nicht das Problem und zweitens, es gibt ja auch Besitz-Mikro-Mobilität.

Mark Hoelling [00:03:58] Da gleich mal eine Anmerkung: Die Sharing-Mikro-Mobilität, wenn wir jetzt den Sharing-Bereich mal auf E-Scooter reduzieren, ist der mit Abstand kleinste Teil, der auch noch am wenigsten zu irgendeiner Art von Mobilitätswende beiträgt. Völlig abgefahren. Aber da kommt er gleich noch mal im Detail dazu.

Katja Diehl [00:04:19] Das ist halt immer wieder, finde ich, interessant. Selbst die Leute, die was verändern wollen, wie zum Beispiel Leute von Fuß e. V. und so, lassen sich verlocken in diese Nebelkerze „150.000 E-Scooter gegen 9 Millionen Autos“, das ist halt einfach not the problem. Ich habe verschiedene auf der Liste. Eine Gruppe macht dörflich organisiert elektrisches Carsharing auf dem Land.

Mark Hoelling [00:04:54] Das ist ziemlich beeindruckend, was die da aufstellen.

Katja Diehl [00:04:57] Genau. Und die will ich halt ... Ich will zum Beispiel dich da, dass du jetzt gleich über deine Expertise, sprichst, die sprechen über ihre Expertise. Zur Not kann man dich anrufen oder die anrufen. Ich will einfach mal sagen, es ist alles schon da. Let's do it. Das soll halt so das Gefühl sein, mit dem man rausgeht aus dem Buch, dass man sagt „Ey geil, ich habe jetzt hier so eine Art Handwerkskasten, ich ruf die mal an, vielleicht kann ich das selber initiieren.“ Aus einem anderen Zusammenhang kenne ich eine Studie: So knapp 70 bis 80 % der Leute, denen es ehrlich gesagt, egal ist, was man macht, wenn alle es machen müssen, machen sie das. 10 % sind immer dagegen, 10 % dafür bei Veränderung. Und diese beiden Pole nehmen wir nur wahr. In der Mitte ist aber ganz viel Möglichkeit, Menschen in die schwingende Masse zu bringen, uns da zu unterstützen oder zumindest neutral zu sagen „Hey, lass es uns probieren.“ Das ist der Wunsch, von meinem Buch einfach zu zeigen: Ja, wir reden über Mobilität, aber eigentlich wollen wir doch die Welt wieder liebenswert machen, weil sie ist gerade nicht liebenswert. Also wenn ich hier rausgucke in meinem Eimsbüttel, ich frage mich ehrlich gesagt, wo die Leute das Geld herhaben. Es sind jetzt wirklich, also auf einer Strecke von 400 Metern habe ich letzts über 30 Bullis und Ähnliches gesehen. Nicht gebraucht, die waren neu. Also es muss gerade fantastische Leasing Verträge geben oder so. Und da will ich halt mit dir heute drüber sprechen, dass du mit deiner Mikro-Mobilität-Expertise einfach mal schaut, wo und wie sind da Lösungen. Aber auch, wie ist es im Ausland? Also gerne auch irgendwo hingucken, wo du sagst, da geht man schon ganz anders um mit diesen Lösungen. Das ist unser heutiges Ziel.

Mark Hoelling [00:06:49] Ja, sehr gern. Okay, lass mich das gleich auch mal noch mal ein bisschen vielleicht umreißen, was ich genau mache. Dass du vielleicht noch mal ein Bild hast. Du hast wahrscheinlich die eine oder andere Ecke von mir mitbekommen, wo ich so aktiv bin. Vielleicht, um das Ganze noch mal so ein bisschen zusammenzufassen. Ich nenne mich in meinem Elevator Pitch Berater für Mikro-Mobilität und Mobilitätswende. Und dann schiebe ich doch immer gleich so eine Definition von Mikro-Mobilität hinterher. Da würde ich jetzt gerne für dich speziell einen kleinen Einschub machen, was Mikro-Mobilität eigentlich ist bzw., wozu das so verklärt wurde, auch in den Medien und in der Folge dann auch in der öffentlichen Diskussion und auch in der politischen usw. Mikro-Mobilität kam als erstes Mal auf vor gefühlt ungefähr zehn Jahren von einem Spezialisten. Er hat einen interessanten Namen, ich kann den jetzt nicht genau aussprechen. Er ist jedenfalls im Bereich Mikro-Mobilität sehr unterwegs und der hat damit Fahrzeuge gemeint, die weniger wiegen als 500 Kilogramm. Egal, ob muskelbetrieben, mit Elektromotor oder Verbren-

nungsmotor, völlig egal. Weniger als 500 Kilo ist Mikro-Mobilität. Kleiner Zeitsprung. Als die E-Scooter-Sharing-Companies aufkamen, international so gefühlt 2017, 2018, in Deutschland 2019. Weil die ein Teil der Mikro-Mobilität sind, wurde E-Scooter-Sharing und Mikro-Mobilität immer in einem Atemzug genannt, bis es irgendwann gefühlt gleichgesetzt wurde. Mikro-Mobilität wurde dann nur mit den Kleinstfahrzeugen gleichgesetzt und dann speziell auch nur noch mit dem Sharing. Das hat sich ein bisschen verfangen und sich so festgesetzt. Das ging so weit, dass im Prinzip sogar E-Scooter im Privatbesitz, noch nicht mal in der Wahrnehmung der lokalen Politiker, die auch mit Fahrradwegen und so weiter zu tun haben, überhaupt als existent wahrgenommen wurden. Also hier meine ersten Gespräche schon 2019, aber in den Folgejahren auch hier mit der Hamburger Verkehrsbehörde. Wenn ich mit den Verantwortlichen gesprochen habe, so die typische Reaktion war „Ach, Private gibt es ja auch noch.“ Und wenn ich denen sage: „Ja, es sind ja jetzt schon mehr und es werden immer mehr mehr.“ Du kennst die Zahlen wahrscheinlich auch. Durch mich vor allem sind schon mehr als doppelt so viele private E-Scooter in Deutschland unterwegs und gegen Ende des Jahres werden es wahrscheinlich ungefähr dreimal so viele sein. Und weil die nicht die ganze Zeit im Weg herumstehen, weil die nicht wahrgenommen werden, weil sie nicht auf der Straße geparkt werden, sondern in der Wohnung zum Aufladen immer wieder mit hochgenommen werden, finden die in der Diskussion gar nicht statt. Weder, inwieweit die jetzt sinnvoll sind oder nicht, noch ihr tatsächlicher, möglicher, potenzieller oder auch jetzt schon Beitrag zur Mobilitätswende und zum Thema Autoersatz. Das findet, sagen wir mal bis jetzt, eigentlich in der öffentlichen Diskussion nicht statt. Aber jetzt mal so ein kleiner Schwenk. Ich habe zum ersten Mal in diesem Jahr so was wie eine kleine Zeitenwende wahrgenommen. Ich hatte dieses AHA-Erlebnis bei der Elektromobilitätskonferenz hier in Hamburg im Februar. Das Bundesverkehrsministerium hat hier im Curio-Haus in der Rothenbaum-Chaussee zwei Tage Elektromobilitätskonferenz gemacht und hat dann so verschiedene Vorträge gehalten. Wissing hat da auch mal kurz gesprochen, war dann sofort wieder weg. Lokalpolitiker, dann waren da noch Vertreter aus der Wirtschaft, von Unternehmen, Wirtschaftsverbänden usw. Das ganze Bühnen Panel Programm, alle Workshops drehten sich im Grunde genommen um Elektro-Pkw. Selbst im Logo kam nur ein Elektro-Pkw und ein Ladestecker vor, ein bisschen Lkw, noch ein bisschen Elektrifizierung des ÖPNV, aber auch nur so am Rande. Ich weiß nicht, wie viele Leute ich angesprochen habe. Ich habe wirklich jeden angequatscht und habe mit denen gesprochen und bei fast jedem kamen aber die kleinen Elektrofahrzeuge schon in der Diskussion tatsächlich vor. Und das war das erste Mal Anfang dieses Jahres, dass ich das Gefühl hatte oder tut sich was. Ich immer kurz rein, wer ich bin, was ich mache mit

dem Elevator Pitch und ich schiebe dann immer so die schnelle Definition hinterher. Darunter verstehen wir alle lokal emissionsfreien Fahrzeuge, die kleiner sind als PKW. So, und dann hast du da drin also vom Bio-Fahrrad, also muskelbetrieben bis zum Microcar alles, was so dazwischen ist.

Katja Diehl [00:11:42] Habt ihr das auch so gehabt? Das wäre mal spannend für mich. Aber du meinst, dass es wahrnehmbarer wird oder so? Was war deren Idee, welche Vorstellung hatten die?

Mark Hoelling [00:11:53] Die hatten noch nicht die diese zeitgemäße Vorstellung von Mikro-Mobilität tatsächlich internalisiert. Aber in dem Moment, wo ich das so gesagt habe, haben die das sofort akzeptiert. Interessant auch in dem Zusammenhang: Wenn du das so vor zwei, drei Jahren gemacht hast und wenn du mit Leuten gesprochen hast, die entweder aus dem Fahrrad-Bereich kommen, wenn du mit Leuten gesprochen hast, die aus dem E-Scooter-Bereich kommen, aus dem Elektro-Moped- oder Elektro- Motorroller-Bereich, Elektro Motorrad, Microcar und so weiter – die gab's ja alle schon in mehr oder weniger sichtbaren Formen – dann hattest du da noch so ein bisschen so eine Aufteilung. Innerhalb der Fahrräder gab es ja die Bio-Fahrrad-Leute, die die Hardcore Radfahrenden, die zuerst geschimpft haben über die Pedelecs, die plötzlich aufkamen, wo die ganzen Leute mit den Pedelecs auf einmal die Radwege verstopfen. Dann kamen die E-Scooter noch und, und, und. Das war alles irgendwie jeder gegen jeden. Ich weiß nicht, ob es möglicherweise mit dem, was du machst, auch mit deinem Buch gerade zu tun hat, dass dieses Thema anders wahrgenommen wird. Und plötzlich akzeptieren diese Leute, dass sie im Grunde genommen alle ein Teil sind. Mit Leute meine ich jetzt Vertreter dieser unterschiedlichen Branchen, ein Teil sind für das Thema lebenswertere Städte oder bin ich sogar ein bisschen am Überlegen, ob ich das kämpferischer formuliere „Wir sind alle aufgestellt gegen das Auto.“ Das ist, glaube ich, auch zu großen Teilen deiner Arbeit, aber auch maßgeblich der Bekanntheit deines Buches zu verdanken, dass wahrgenommen wird: Auto, das ist der eigentliche Feind und wenn ich jetzt mit Leuten spreche, die sowohl Bio-Fahrräder herstellen oder spezialisiert sind nur auf Pedelecs, dann ist das für die okay, quasi in einen Topf geworfen zu werden mit diesen anderen kleinen Fahrzeugen. Sicherlich hat dazu beigetragen, wie stark der Pedelec-Markt gewachsen ist. Der Pedelec-Markt hat so ein bisschen das aufgebrochen, wie wir Fahrrad oder auch urbane Mobilität verstehen. Klassisch ist diese, wenn wir über Mobilität sprechen, speziell urbane Mobilität in der Aufteilung in Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und Pkw. Das ist so die klassische Auftei-

lung. Erst mal kommt der größte Teil der Mobilität dort gar nicht vor. Die ganzen motorisierten Zweiräder und Microcars zum Beispiel, die alle ein sehr großes Autoersatz-Potenzial gerade im urbanen Umfeld haben, finde dort erst mal überhaupt nicht statt. Und dann hast du diese ganzen Fragen nicht. Wo hört ÖPNV auf oder wo fängt es an? Also zum Beispiel Sharing-E-Scooter, Sharing-Fahrräder, Sharing-Mopeds und so weiter oder auch Sharing-Pkw, was ist das? Ist das nicht möglicherweise auch ein Teil des ÖPNVs, wenn wir mal genau darüber nachdenken, weil es jedem ja jederzeit zur Verfügung steht und es ist nicht mehr Privatbesitz? Also zumindest, dass man diese Überlegung hat, dass man mal anfängt, diese klassischen Denkmuster infrage zu stellen und sich zu überlegen, macht diese harte Unterteilung überhaupt noch Sinn oder müssen wir das Ganze nicht ein bisschen komplexer und vielleicht auch ein bisschen freier betrachten? In dem Bereich Mikro-Mobilität, so wie ich ihn jetzt zeitgemäß noch mal hier definiert habe, also alles, was lokal emissionsfrei fährt und kleiner ist als ein konventioneller Pkw. Zumindest da sehe ich so seit ungefähr einem Jahr dieses, dieses verbindende Element sehr stark. Wir wollen lebenswertere Städte haben und wir haben jetzt alle das gemeinsame Feindbild Auto. Und das verbindet tatsächlich. Und das macht Kooperationen möglich, die vorher eher noch schwierig gewesen wären. Das ist tatsächlich komplett neu und zieht sich dann tatsächlich durch, durch alle einzelnen Branchen. Um noch mal auf die Pedelecs zurückzukommen: Wenn man genau darüber nachdenkt, motorisierter Individualverkehr fängt beim Pedelec an. Es ist Individualverkehr, ist es mit Motor, auch wenn es jetzt nicht 100 % mit Motorkraft fährt, gleichzeitig ist es der absatzstärkste Teil der E-Mobilität in Deutschland. Letztes Jahr 2,2 Millionen Pedelecs verkauft, 48 % des Fahrrad-Marktes und unsere Prognose geht dahin, dass sich das in den nächsten Jahren so bei 70–80 % Marktanteil einpendeln wird. Das machen wir ab und zu so: Wir stellen uns mal hin und zählen mal so, auch gerade im Berufsverkehr bei den Fahrrädern die vorbeifahren, wie hoch ist so ungefähr der Pedelec Anteil? Wir wissen, dass der Bestands-Anteil an Pedelecs ist in etwa über 10 Millionen Pedelecs in Deutschland im Besitz und etwas über 80 Millionen Fahrräder, die Pedelecs mit eingeschlossen. Das heißt, wir haben einen Anteil von irgendwas zwischen 12 bis 15 % im Bestand. Der Anteil der Pedelecs, die aber genutzt werden innerhalb des Fahrrad-Bereichs, ist deutlich höher. Also, sie werden tatsächlich auch im Alltag mehr und mehr wahrnehmbar. Und das hat natürlich Auswirkungen darauf, dass wir auch darüber nachdenken sollten, was ist eigentlich Radweg oder macht unsere traditionelle Vorstellung von Radweg überhaupt noch Sinn? Wenn wir Radweg in den Medien, wenn wir über Fahrräder und Radweg generell sprechen, dann haben die meisten von uns immer noch dieses Bild vom Bio-Fahrrad im Hinterkopf. Wenn wir jetzt über Radwege nachdenken, was bei uns so

im Team passiert ist: Wir denken an Bio-Fahrräder, Sharing, privat, gewerblich. Wir denken an Pedelecs, Sharing, privat, gewerblich. Wir denken an Lastenräder, einspurig, mehrspurigen, mit und ohne Anhänger, privat, Sharing, gewerblich. Wir denken an E-Scooter Sharing privat auch gewerblich mittlerweile. Wir denken über neue Lösungen für Rollstuhlfahrende nach. Das ist nochmal so ein ganz heißes Thema für sich und was da in Zukunft noch alles kommen kann. Da können wir auch gern noch mal drüber sprechen. Da passieren gerade sehr interessante Sachen und wir reden perspektivisch auch über in Deutschland noch nicht zugelassene Elektro-Kleinst-Fahrzeuge wie Monowheels und E-Skateboards, die sich super in Bus und Bahn mitnehmen lassen, sogar leichter als jedes Klapprad, Klapp-Pedelec oder Klapp-E-Scooter, die in Frankreich legal sind, in Deutschland aber nicht. Nun wissen wir nicht, ob das jemals legal wird. Perspektivisch könnte das passieren und das passiert alles auf unserer klassischen Vorstellung von Radweg. Also ich mache jetzt so oder so und das ist furchtbar eng und jeder dieser Bereiche hat das Potenzial, noch stärker zu wachsen. Im Bereich Lastenrad denkt man in der EU gerade darüber nach, da eine komplett neue Fahrzeugklasse zu schaffen, dass man das eher reglementieren kann, wo die fahren dürfen, wo nicht. Im Moment findet ja theoretisch alles auf dem Radweg statt. Oft wird dann, das bekommst du ja auch mit, wird dann Radweg gegen Fußweg oder Radweg gegen Bäume ausgespielt, statt Radweg gegen die Pkw-Spur. Auch hier in Hamburg. Anjes Tjarks macht unheimlich viel. Aber auch bei ihm in der Behörde habe ich das Gefühl, dass man dann eher bereit ist, mal ein paar Bäume zu opfern, als irgendetwas anderes zu opfern. Klassiker, wie die Verlängerung der einen U-Bahn-Linie, wo dann für die zwei weiteren U-Bahn-Stationen ich glaube 660 ausgewachsene Bäume gefällt werden müssen, wie die Neukonstruktion der Sternbrücke mit dem Fällen von 40 Bäumen. Dann das letzte, was ich gelesen habe, ist, dass sie so eine Fußgängerbrücke bauen wollen rüber von der Hafencity rüber zu dieser Halbinsel Entenwerder bei den Elbbrücken und nur um diese Fußgängerbrücke zu bauen sollen 65 Bäume gefällt werden. Da ist für mich irgendetwas falsch daran. Radwege wachsen. Wie denken wir Radwege in Zukunft? Es gab vor kurzem die Frage, mit welcher Institution oder welche Magazine da beteiligt waren. Da wurden die zehn Fahrrad-freundlichsten Städte der Welt gewählt und drei deutsche waren dabei. Hamburg war nicht dabei. Es waren Hannover, Münster und ich glaube Bremen, wenn ich das richtig in Erinnerung habe und in Hannover warst du glaube ich auch. Wir waren ja beide auf der Micro-Mobility Expo im letzten Jahr, wo wir uns ja auch eigentlich verpasst haben. Ich weiß nicht, ob du da mal Radgefahren bist, dann auch mal ganz bewusst so ein bisschen in der Stadt herumgefahren bist. Also in vielen Dingen wirklich beispielhaft. Also ich träume fast noch manchmal von diesem 5 Meter

breiten Radweg da am Westufer des Maschsees. Also wenn du zum Beispiel von der Innenstadt in den Hannoveraner Zoo fahren willst und der ist nicht um die Ecke, dann hast du das Gefühl, du fährst fast ohne Unterbrechung durch und die Hälfte der Strecke ist noch mal wunderschön im Wald. Das wird so gelenkt, dass du, selbst, wenn du da irgendwo an eine Straße kommst und an der Ampel mal halten musst, hast du das Gefühl, dass du hier als Radfahrender fast oder fast genauso wichtig oder sogar noch wichtiger genommen wirst als der Pkw-Verkehr. Das macht richtig Laune auf Radfahren. Dem Radfahren ist es so, nach dem, was wir immer wieder hören, ist es wie mit der Nutzung des ÖPNV. Je öfter du Unterbrechungen hast, umsteigen musst, desto eher nimmst du das als unangenehm wahr. Wenn du dagegen durchfahren kannst, selbst wenn es länger ist, als du eine Strecke mit Umsteigen hättest, magst du trotzdem lieber dieses eine durchgehende Fahren und nimmst das als wesentlich netter, entspannter und sogar kurzweiliger wahr, als wenn du jetzt umsteigen musst oder irgendwo auch nur eine Unterbrechung hast wegen einer Ampel.

Katja Diehl [00:22:21] Spannend, dass du das sagst, denn ich werde mit Bill O'Neill ein Interview machen und mit der Region Hannover, für die ich ja arbeite, weil die im ländlichen Raum auch denken, was richtig ist, in Radwege-Systemen und nicht an Landkreis Grenze X hört es dann auf, sondern die denken viel mehr so ?

Mark Hoelling [00:22:41] Also, so was gibt es in Bemühungen ja auch in der sogenannten Metropolregion Hamburg. Da war jetzt auch in diesem Jahr im Rathaus eine große Veranstaltung. Da habe ich auch mit sehr vielen Leuten gesprochen. Da ist so die jährliche Konferenz Metropolregion Hamburg, und in diesem Jahr war der Schwerpunkt tatsächlich Mobilität. Und da wird tatsächlich auch ganz groß in Fahrrad gedacht. Also ich hatte das Gefühl, 80 % der Themen waren Fahrrad. Aber auch da nehmen die Leute Fahrrad im Grunde genommen immer noch gefühlt wahr als die ursprüngliche Vorstellung von Bio-Fahrrad, die gestiegenen Anforderungen durch einfach deutlich mehr Radverkehr, durch anderes Fahrverhalten, auch andere Ansprüche an Strecken durch die Nutzung von Pedelecs. Das Thema Lastenrad auch im Sharing ganz großen Thema für uns, wo wir sagen, Lastenrad und Pkw sind die zwei großen Dinge, wo Sharing richtig Sinn macht. Fahrrad? Ja, durchaus auch. E-Scooter eher ein bisschen, aber nicht annähernd so viel, wie immer propagiert wird, auch gerade von den Sharing-Anbietern. Das bitte ich übrigens nicht zu zitieren, weil wir auch mit denen freundschaftlich reden müssen. Aber Sharing macht immer da Sinn, wo du Fahrzeuge hast, die sehr teuer sind und die du nicht wirklich jeden Tag be-

nutzt. Je billiger ein Fahrzeug ist und wie regelmäßiger du es nutzt, desto mehr macht eigentlich Privatbesitz Sinn. Bio-Fahrrad, Pedelec, wenn du es wirklich täglich zum Pendeln benutzt und E-Scooter gehört für mich auch dazu, wenn du ihn regelmäßig nutzt, wenn du auch in Bus und Bahn mitnimmst und so weiter. Und Sharing, da, wo eigentlich der größte Nutzen wäre, wären tatsächlich Lastenrad. Und du sagst, ich muss nur einmal die Woche ein Lastenrad zum Einkaufen nehmen, weil, ich bringe nicht jeden Morgen Kinder zum Kindergarten, sondern für mich wäre das ein Einkaufsfahrzeug, würde mir helfen, aufs Auto zu verzichten oder Carsharing, wo man sagt okay, ab und zu habe ich dann doch mal eine sehr große Strecke oder möchte Sachen transportieren und das Wetter ist furchtbar und Bus und Bahn kommt für mich jetzt aus welchen Gründen auch immer nicht infrage. Das sind so die beiden Fahrzeugtypen, wo ich finde Sharing absolut sinnvoll. Aber im Bereich Lastenrad findet Sharing ja kaum statt, einfach, weil sich das für die Betreiber nicht lohnt. Du hast eben nicht die hohe Auslastung, denn ein Lastenrad steht möglicherweise auch mal ein Tag, ohne genutzt zu werden. Und die Anschaffungskosten sind sehr hoch. Und deshalb ist es nachzuvollziehen, warum Sharing Anbieter sich da nicht drauf stürzen. Deshalb ist es ja so gut, dass es in Hamburg das Stadtrad gibt, wo es an einigen Stationen – leider auch nicht an so vielen, aber immerhin. Und da macht es auch Sinn, dass man sagt okay, das Lastenrad muss auch wieder an die gleichen Stationen zurückgebracht werden. Und um zu sagen, dass sich die ja nicht alle irgendwie dann so clustererartig in einem Ort versammeln, weil alle Leute da hingefahren sind und dann können die anderen nicht mehr darauf zugreifen. Da kann das tatsächlich Sinn machen. Und da kann ich jetzt eigentlich schon, ich mache das jetzt mal so, ich greife in verschiedene Schubladen von Themen, die ich vermute, auch für dich interessant sind. Und du kannst ja noch mal nachhaken, wo du sagst okay, dann lass uns doch mal da in die Tiefe gehen. Und du hattest das ja auch schon angedeutet. Das große Problem bei Sharing sind nicht die E-Scooter. Du wolltest das wahrscheinlich vermute ich mal eher darauf beziehen, dass das Problem eher die Autos sind, die den großen Platz wegnehmen. Verglichen dazu ist so und Sharing E-Scooter ja winzig.

Katja Diehl [00:26:13] Ja, vor allen Dingen, dass diese Energie ... Überleg dir mal, was diese Energie, die gegen Leih-E-Scooter verbraucht wird für die Energie nutzen könnten, gegen das Auto agieren zu können. Also wie weit wären wir schon, wenn das gleiche Geheule zu Recht dann ja auch, aber millionenfach lauter. Na, wir haben uns dran gewöhnt und ich will halt einfach dafür sensibilisieren. Erstens ihr guckt halt einfach nicht mehr, weil

die Leute wachsen so auf, dass das stattfindet. Das ist mittlerweile auch der ländliche Raum, der sieht so aus und das stört natürlich, wenn dann noch eins rumsteht.

Mark Hoelling [00:26:47] Ich kann es aber nachvollziehen. Interessant auch, vielleicht noch mal noch ein Stück zurück. Wir beide haben eigentlich das gleiche Ziel, aber ich bin dankbar dafür, dass ich nicht deine Arbeit machen muss. Du gehst auf Konfrontation, was ich extrem bewundernswert finde und ich komme eigentlich eher so über die Hintertür und ich nutze den Boden, den du vorbereitet hast. Ich bin mittlerweile in sehr freundschaftlicher Verbindung mit Flotten-Management. In Mainz findet im Oktober das bfp Forum statt. Das ist eine der großen Flotten-Management Messen, Veranstaltungen in Deutschland, die jährlich stattfinden. Ich bin dort hineingekommen als jemand, der jetzt das Thema auch Auto-Alternativen, aber speziell kleine E-Mobilität, wie wir das geframet haben, dort mit in die Flotten bringen soll als Alternative. Auf der Elektromobilitätskonferenz jetzt im Februar hier in Hamburg habe ich auch ein Gespräch mit dem Chef von dem Verband Flotten-Management, ich komme jetzt nicht auf die genaue Abkürzung, wie sich genau nennen, und auch der war absolut offen und offensichtlich schon leicht befasst mit dem Thema Autoersatz, Alternativen mit kleineren Fahrzeugen. Und das und wie mein Kontakt zu diesem Kreis, der eigentlich sehr traditionell erstens und zweitens Pkw-getrieben ist, ist auch eine interessante Geschichte. Und zwar auf LinkedIn nimmst du das ja wahrscheinlich auch wahr, dass es sehr unterschiedliche Blasen gibt. Es gibt die Blase, in der wir beide eigentlich eher so beheimatet sind zur Mobilitätswende, wenn ich das jetzt mal im Großen so umfasse. Und dann gibt es diverse andere. Und eine davon ist die ... das bleibt jetzt auch bitte unter uns ...

Katja Diehl [00:28:53] Ganz gut, dass du es immer sagst. Ich habe ein echt schlechtes Gedächtnis durch diese blöde Sache. Deswegen immer, wenn du so was hast, ist es super, wenn du das so anmerkst, dass es eine Hintergrundinformationen ist. Wobei ich eh alles mit dir abstimme, falls ich dich zitiere.

Mark Hoelling [00:29:10] Die andere Blase würde ich so ein bisschen als die FDP-Blase bezeichnen. Aber wie gesagt, das ist jetzt unter uns. Auf offener Bühne würde ich das nicht so beziffern, weil ich mehr daran arbeite, die Leute zusammenzubringen, als jetzt aufzuzeigen, wer die Bösen sind. In dieser FDP-Blase finden wirklich genau die gegenteiligen Diskussionen eigentlich statt und ich bin in beiden so ein bisschen unterwegs, wobei ich eigentlich nur Sachen poste in unserer Mobilitätswende-Blase und die anderen nehme

ich so wahr. Eine Zeit lang habe ich da aber durchaus auch sehr sachliche, immer betont, nicht-emotionale Punkte in dieser anderen Blase dann auch mal gepostet. Da kommt es manchmal zu Diskussionen, manchmal muss man dann einfach aussteigen, weil es dann anfängt, polemisch zu werden. Manchmal kann man da auch einfach die Grenzen aufzeigen und manchmal reagieren Leute auf die sachlichen Informationen. Und da habe ich eine Person. Ich möchte jetzt den Namen nicht nennen, aber das ist eine Person, die lange Zeit sich einen Namen gemacht hat in dem Bereich Flotten-Management in Deutschland, die offensichtlich auch sehr in der Position der FDP beheimatet war und diese Person hat auf mich reagiert und wir haben dann sachlich diskutiert und wir haben beide die Position des anderen anerkannt. Und für mich ist es auch wichtig, auch zu verstehen, warum Leute zum Beispiel sagen, sie halten am Auto fest. Warum sie E-Scooter tatsächlich als störend wahrnehmen. Und ich akzeptiere diese Position, weil ich sie menschlich nachvollziehen kann. Also im Sinne von, wenn ich mein ganzes Leben den Pkw habe nutzen können und das war normal und auch wenn ich dann auf dem Fußweg parke, dann ist das okay, weil, das ist ja immer so gewesen. Dann ist jetzt jemand, der kommt wie du, von der Position her auch wie ich, nur ich kommuniziere das wesentlich zurückhaltender, der sagt Nee, das ist nicht okay. Dann ist diese Person wie du oder wie ich, dann sind das Leute, die mit dieser Person erst mal das wegnehmen wollen. Was wegnehmen wollen, ist einer der größten Antriebe gegen Widerstand. Wenn du dich ein bisschen in dieses Thema Psychologie, was solche Dinge betrifft, hineinlesen willst, ist das Thema Verhaltensökonomie ein hochinteressantes oder auf Englisch Behavioral Economics, also das irrationale, aber vorhersehbare Verhalten von Menschen in Entscheidungssituationen. Hochinteressant. Und wir haben jeden Tag mit diesem Thema zu tun. Ein entscheidender Aspekt ist dieses Thema sogenannter Loss Aversion, das Vermeiden von Verlust. Das ist eine der ganz großen Antriebsfeder für tägliche Entscheidungsfindung. Also, wenn du jemandem 100 € wegnimmst, ist die Negativität des Gefühls größer als das Glücksgefühl, wenn du jemandem 100 € schenkst. Also dieses Wegnehmen wird wesentlich stärker emotional wahrgenommen als ein vergleichbares Geben und Bekommen. Jede Art von Veränderung ist ein bisschen Wegnehmen von dem bisherigen Status quo und im Grunde genommen also, ich will jetzt nicht so weit ausholen, aber evolutionsbiologisch macht das ja auch Sinn, wenn wir alles so erhalten wie bisher war und es hat uns nicht umgebracht, dann ist es zumindest nicht schlecht. Das Risiko, etwas Neues zu probieren, wo jetzt potenziell der Gewinn größer ist, also auch an Lebensqualität und an was auch immer, im Vergleich zum Risiko, das Alte zu verlieren, da sagt man eher 'Nee, dann lieber nichts riskieren'. Das ist so eine der Grundfedern und aus diesem Verständnis heraus agieren wir im Team auch

anders in Bezug auf Mobilitätswende. Wir zeigen deshalb weniger auf welche negativen Folgen, die diese Auto-Zentrierung bisher schon hatte und auch in Zukunft verstärkt noch mehr haben wird, wenn wir an das Thema Klima denken, Luftqualität, der ganze Komplex, dann holen wir die Leute etwas anders ab. Das hat in dieser Diskussion mit diesem Flotten-Management-Experten dazu geführt, dass daraus erst mal ein respektvolles Umgehen miteinander entstanden ist über LinkedIn. Wir haben uns dann auch vernetzt und dann haben wir oder habe ich im letzten Sommer so mehrere Mobility-Talks in Hamburg veranstaltet bei einem Händler, wo ich dann zu bestimmten Themen in einem offenen Vortrag andere informiert habe und die Leute konnten mich dann aber jederzeit unterbrechen, Fragen stellen und dann haben wir noch ein bisschen Netzwerken gemacht. Das haben wir so ein halbes Dutzend Mal hier in Hamburg gemacht. Als ich das erste Mal gemacht hat, hat er gesagt, er ist bereit, dann tatsächlich aus – und er ist nicht in Hamburg zu Hause, sondern ein ganzes Stück weg – bereit dafür, nach Hamburg zu kommen, um mich kennenzulernen und dann auch mal mit mir direkt zu sprechen. Und er ist auch deutlich älter als ich und ich habe ihm aber sofort das Du angeboten und was er dann dankbar angenommen hat. Daraus ist dann ein sehr herzliches Miteinander geworden und er hat mich dann in diesen Kreis der Flotten-Manager eingeführt. Er hat immer noch nicht 100 % meine Position, aber er hat eine sehr, sehr große Offenheit für das Thema, diese neue Mobilität mit reinzubringen, speziell unter dem Begriff kleine E-Mobilität. Das fängt beim Pedelec an und geht dann bis zum Microcar. Das hat mich auch gelehrt, dass das Betonen der Vorteile tatsächlich ein unheimlich einfacher Weg ist, diesen Wandel nicht nur zu beschleunigen, sondern überhaupt erst zu initiieren. Früher hätte ich gesagt: Das Gute im Menschen fördert man am besten, indem man gute Menschen fördert. Das ist übrigens nicht von mir, aber das heißt, dass man sich erst mal auf die Leute konzentriert, bei denen die Überzeugung schon da ist und in die nur noch einen kleinen Schubser brauchen. Mittlerweile sage ich: Lass uns die Dinge betonen, die auch so einen persönlichen Vorteil jetzt besonders hervorheben. Und der persönliche Vorteil? Wenn ich es objektiv dann auch an solchen Punkten wie Flotten-Manager oder vermeintlich rational denkende Menschen denke, dann ist das: Ich spare Kosten. Ein PKW kostet im Durchschnitt, ich glaube der ADAC oder so hat man den Wert von ungefähr 700 € den Durchschnitts-Pkw ausgerechnet. Wenn du Wertverlust und usw. alles mit reinrechnest, dann kostet dich ein durchschnittliches Auto in Deutschland ungefähr 700 € im Monat. Das ist richtig viel Geld. Wenn du das dann aufs Jahr umrechnest, da hast du bequem drin das 49-Euro-Ticket und dann noch Dienst-Fahrrad oder Pedelec oder Dienst-Lastenrad, Dienst-E-Scooter, wenn du willst und jetzt gibt es auch Job-Roller. Interessantes Thema für sich. Das hast du da alles mit

drin. Da hast du quasi dafür sogar noch weniger Geld und einen sehr coolen Mobilitätsmix mit drin, der dir wesentlich mehr Möglichkeiten bietet als dieses Auto. Was jedes Mal, wenn es irgendwie so ein kleines Problem hat, du Angst haben muss, was kommt da möglicherweise jetzt wieder für eine Rechnung auf mich zu, noch an unerwarteter Reparatur? Und das ist so der rationale Bereich. Aber womit wir eigentlich rausgehen, ist, dass Mikro-Mobilität im weitesten Sinne ist die Spaßfraktion der Mobilitätswende. Wir betonen diese also nicht, jeder hat so seine ... Wenn wir über Autoersatz nachdenken, so sein persönliches liebstes Fahrzeug oder Mobilitätsmittel was er benutzt. Bei manchen ist es das Fahrrad, bei manchen ist es vielleicht der ÖPNV. Wobei bei 85 % ist es eben nicht der ÖPNV, da kann ich gleich noch mal was dazu sagen. Und für mich persönlich ist so ein elektrischer Motorroller also im Prinzip Elektro besser, weil ich damit in der Stadt die gleichen Strecken zurücklegen kann wie jemand mit einem Auto. Ich habe seit Jahren keinen kein Auto mehr. Ich habe das auch nicht vermisst, aber mit diesem Fahrzeug habe ich die Möglichkeit von Tür zu Tür zu fahren. Sehr geringe Kosten nicht vom Unterhalt, sondern, auch wenn ich jetzt Kauf-Vergleiche mit selbst mit dem gebrauchten Pkw. Ich habe überhaupt kein Problem mit Strecken. Wenn es mal regnet, okay, dann regnet es, das kennt man vom Fahrrad. In Hamburg ist man daran gewöhnt. Ich nehme Regen gar nicht mehr wahr, auch nicht auf dem E-Motorroller. Und ich habe diesen unglaublichen Sympathie-Faktor. Jedes Mal, wenn ich da irgendwo vorfahre, drehen sich die Leute um und sagen, „Das ist ja elektrisch.“ - „Ja“, also zum Beispiel, wenn ich mit solchen Fahrzeugen Fotos mache, so für unsere Review oder auch für verschiedene Hersteller, dann kann es schon mal sein, dass wir dann auf Gelände fahren, wo wir mit diesem Fahrzeug eigentlich nichts zu suchen haben. Also ein Ding, was ich sehr gerne mag, ist das Jenisch-Haus. Da fahre ich tatsächlich mit dem Elektroroller in den Jenisch-Park rein. Manche gucken mal ein bisschen komisch, aber eher interessiert. Und wenn sie merken, da ist kein Motorengeräusch und so weiter, ich rolle ja nur längs, sind die eher interessiert, kommen ran und fragen, was ist denn das? Also dieser Sympathie-Faktor an der Ampel. Ich unterhalte mich grundsätzlich mit Radfahrenden, die neben mir an der Ampel stehen oder Auto. Wenn jetzt im Sommer die Fenster unten sind, die finden das alle toll, dass es elektrisch ist, kommt auf einen zu und nebenbei habe ich noch dieses ständige Urlaubs-Gefühl, mit diesem Fahrzeug unterwegs zu sein. Mit dem Pedelec ist es ähnlich und ich bin auch viel mit Pedelecs unterwegs. Ich habe kein eigenes, aber ich miete immer wieder so für interne Sachen und ich liebe das, damit dann auch auf Radwegen, dann auch vor allem durch Parks und die Grünanlagen an der Elbe und dort fahren zu können, wo ich mit dem Motorroller jetzt nicht fahren könnte, aber trotzdem, dass ich sehr schnell vorwärtskomme, auch mühelos. Also

so viel zu dem, was und wie ich dieses Thema Mobilitätswende verkaufe. Nach außen hin gefühlt nämlich dieser Spaßfaktor. Wenn ich mit Flotten-Managern rede, dann reden wir über Kosten, dann reden wir über wenig Aufwand, wir reden über Mobilitätswende und Klimaschutz. Aber mir ist klar, wenn ich mit diesen Leuten darüber rede, ist mehr so eine nachträgliche Rationalisierung. Das ist jetzt wieder eine Sache, da bitte ich mich damit, ein bisschen vorsichtig umzugehen mit dieser Information. Ich möchte nicht, dass Leute mitbekommen, dass ich sage, ja, aber wenn ich mit euch über Klimaschutz rede, dann ist das nur ein Lippenbekenntnis. Also noch mal auch bitte, das ist für uns. Aber ich würde das eher da verorten. Klimaschutz ist jetzt einfach ein Thema, was jetzt einfach wichtig geworden ist, aus welchen Gründen auch immer. Ob das jetzt jemand, der sich dann tatsächlich als so wichtig erachtet, nicht als persönlich betroffen sieht oder nicht. Aber es hilft in diesem Gesamtkontext, wie dieses Thema wahrgenommen wird. Auf jeden Fall.

Katja Diehl [00:40:56] Genau. Und dann kannst du vielleicht mal ein Bild skizzieren in der Zukunft, die du baust, wie sieht das aus mit der Mobilität in Stadt und Land? Wo finde ich Mikro-Mobilität? Wie wird das sein, was wir da bauen?

Mark Hoelling [00:41:09] Also auf jeden Fall extrem multimodal, ganz, ganz stark multimodal. Vielleicht hast du das mitbekommen, wir haben Anfang des Jahres die Wahl zum Autoersatz des Jahres gemacht. Hast du das mitbekommen?

Katja Diehl [00:41:21] Nee.

Mark Hoelling [00:41:24] Die Kurzversion ist, letzte Weihnachten bin ich so über Medienberichte daran erinnert worden, dass im Januar wieder mal das Auto des Jahres bekannt gegeben wird. Das ist, ich glaube fast 35 Publikationen zum Thema Auto besser setzen sich Journalisten zusammen international und entscheiden sich dann für ein Auto, das ist dann Auto des Jahres. Und meine erste Reaktion war Auto des Jahres. Warum eigentlich nicht Autoersatz des Jahres? Und dann haben wir überlegt, würden wir das hinkriegen zeitgleich in der Woche im Januar? Ich glaube, das war die dritte Januarwoche oder so, wenn die das Ergebnis verkünden, dass wir zeitgleich über mehrere Tage eine Wahl machen, wo Leute sich beteiligen können. Was ist denn der Autoersatz des Jahres? Und wir waren bis zum Schluss lange nicht sicher, ob wir das so auch technisch abgebildet bekommen. Aber das hat geklappt und dann haben wir das über zweieinhalb Tage laufen lassen. Das so ein bisschen über Social Media gepostet, aber das ging dann eh über

Mund-zu-Mund-Propaganda. Und dann haben etwa 5500 Leute tatsächlich mitgemacht in diesen zweieinhalb Tagen und das ist so aus Versehen zur deutschlandweit bisher größten Befragung unter Autoersatz-Interessierten geworden. Das war eigentlich für uns nur als Gag gedacht und mal sehen, was rauskommt. Aber es hat super interessante Ergebnisse gebracht. Also wir haben das erst mal so in Kategorien unterteilt. Wir hatten vorweggeschickt, wie ich dir das vorhin auch gesagt habe, dass Autoersatz in der Regel multimodal ist, aber jede Person hat so ihre eigenen Vorlieben. Für mich ist es der E-Motorroller. Für andere ist es vielleicht das Bio-Fahrrad oder tatsächlich der ÖPNV oder was auch immer. Aber jeder hat so dieses Liebste und was wäre denn das? Ergebnis sollte sein: Punkt eins ist diese Art von Fahrzeug, Punkt zwei diese und diese, diese. Dann haben wir noch eine Spezial-Sektion zum Thema ÖPNV gemacht und dabei spezielle Fragen gestellt. Dann haben wir noch den liebsten E-Scooter, den liebsten E-Motorroller wählen lassen und so weiter und eigentlich einen relativ interessanten wilden Mischmasch gehabt und dann hinterher noch geschoben, ein, man könnte sagen Statistikteil und wo wir sehr einfach anklickbar im Prinzip alle Optionen reingemacht haben von Wege-Vermeidung, weil man den REWE-Lieferdienst nutzt, bis hin zu einer urbanen Seilbahn und haben gefragt „Hast du das schon mal benutzt? Wenn du das benutzt hast, im Privat- oder im Sharing-Bereich? Wenn du diese Option hättest, würdest du das gerne mal zumindest probieren? Oder ist es für dich vollkommen uninteressant?“ Und wir dachten, das sind jetzt so viele Optionen, die wir da offengelassen haben. Das wird eigentlich kaum jemand ausfüllen. Aber mal sehen, vielleicht sehen wir da ein paar Infos und fast jeder hat das ausgefüllt. Das war hochinteressant und deshalb auch meine Aussage mit 'Auch die größten Potenziale für Sharing liegen eigentlich bei Lastenrad und Carsharing'. und das haben wir da so abgebildet gesehen. Und die andere.

Katja Diehl [00:44:37] Ich bin auf eurer Seite. Da ist er, der Kumpan, die Abteilung. ?

Mark Hoelling [00:44:42] Ja, genau. Und die, was ich gehört habe, die Inder, die das quasi aus der Insolvenzmasse gekauft haben, die haben im Prinzip, so wurde mir das zuge tragen, die ganzen Fertigungsdinge abgebaut und nach Indien verschifft. Es ist komplett weg.

Katja Diehl [00:44:56] Scheiße.

[00:44:56] Du bist jetzt auf Autoersatz des Jahres?

Katja Diehl [00:45:01] Ja, genau.

Mark Hoelling [00:45:02] Und dann siehst du auch dann noch mal so bei der Ergebnis-Präsentation. Da haben wir auch grafisch noch mal aufgearbeitet, was ich dir gesagt habe, was Leute schon mal ausprobiert haben oder ausprobieren würden. Da siehst du auch, wo die Potenziale am größten sind und für uns am interessantesten war auch die Frage beim ÖPNV. Da war eine Frage beim Autoersatz: „Ziehst du die Option des Individualverkehrs, angefangen beim Fahrrad oder auch zu Fuß gehen vor oder den ÖPNV?“ und 85 % haben gesagt, lieber Individualverkehr oder andere.

Katja Diehl [00:45:40] Untergruppe, auf die er oder sie aus wollte. Das war jetzt wahrscheinlich auch eine sehr affine Gruppe. ?

Mark Hoelling [00:45:47] Nein, es ist bestimmt schwer, das zu sagen. Das einzige, was wir abgefragt haben, wir waren auch immer so ein bisschen mit Datenschutz, wie viel können wir fragen, wie viel nicht? Was schreckt Leute ab? Wir planen, die Barriere niedrig zu machen. Aber was wir gefragt haben, ist tatsächlich die Region, aus der sie kommen und ob sie aus einer Großstadt, Mittelstadt, Kleinstadt oder ländlicher Umgebung stammen. Und das meiste war tatsächlich Großstadt. Mit Abstand, das waren über 90 %, glaube ich, haben wir da auch reingeschrieben. Das müsstest du da auch finden. Und das andere beim ÖPNV und das war auch für uns sehr interessant, wir haben gefragt, weil gerade da die Diskussion noch im Gange war, was kommt nach dem 9-Euro-Ticket? Dann haben wir gefragt: „Was ist für euch eigentlich oder was ist für dich persönlich interessanter? Ein günstiges Monatsticket oder ein günstiges Tagesticket?“ und 48 % haben gesagt, „Nein, eigentlich eher ein günstiges Tagesticket.“ und das ist ja etwas, was gar nicht stattfindet. Und deshalb glaube ich auch und ich habe das auch bei verschiedenen LinkedIn-Diskussionen auch so mit der Anna-Theresa Korbitt, die Chefin vom HVV, die hat sich da auch einmal eingeklinkt. Ich hatte immer so ein bisschen Zweifel daran, ob das 49-Euro-Ticket wirklich so funktionieren würde, wie sich das alle erhoffen. Und ich habe da auch und das habe ich so ein bisschen durch die Autoersatz-des-Jahres-Wahl so bestätigt bekommen, dass die Gefahr bei 49-Euro-Tickets ist, dass im Grunde genommen nur wie damals beim 365 € Ticket in Wien, das vor zehn Jahren eingeführt wurde, das eigentlich mehr oder weniger nur Leute, die schon ein Ticket haben, dann auf das günstige Ticket umsteigen, dass also ein echter Mehrgewinn bei dem Preis von 49 € nicht kommen wird. Im Gegensatz

zum 9-Euro-Ticket, das ja auch einen gesellschaftlichen Impuls hatte, der unglaublich war, dass Teilhabe einerseits und zum anderen aber auch, dass Leute, die jetzt gar nicht zwingend vorhatten, den ÖPNV zu nutzen, gesagt haben, 9 €, ich nehme das noch mal mit und wenn ich es dann schon mal habe, dann nutze ich das auch mal.

Katja Diehl [00:47:57] Ja, bzw., du kannst spontan in dem Moment, wo du es machen willst auch los, weil im Deutschland-Ticket ist ja jetzt so ein Vertriebssystem dahinter, was ja unmöglich ist. Aber ich könnte es jetzt ja doch mal machen. Also ich sehe es genau wie du. Das Deutschland-Ticket ist eine Kundenbindungsmaßnahme. Die erste die es überhaupt gibt im Nahverkehr und die wird nicht für Verkehrswende sorgen. Nein.

Mark Hoelling [00:48:21] Vielleicht ein bisschen schon, denn was eines der großen Resultate des 9-Euro-Tickets war, dass ÖPNV auf einmal ganz anders diskutiert wurde. Das heißt, es sind mehr in das Bewusstsein der Leute gekommen. Und das kann dem 49-Euro-Ticket einen Schub geben, zusammen mit dem und gleichzeitig stärker gewordenen Thema der Mobilitätsbudgets bzw. betriebliche Mobilität oder sagen wir mal Mitarbeiter-Mobilität. Das ist ja da auch noch mal zu trennen. Jetzt gewerbliche Nutzung oder wie kommen die Mitarbeiter:innen dann tatsächlich zum Betrieb? Und da spielt das Thema ÖPNV eine zunehmend stärkere Rolle und das wird tatsächlich durch das 49-Euro-Ticket auf einmal leichter, denn die Barriere zum Zugang ist abgebaut, weil, es gibt dieses eine Ticket und ich muss nicht mehr sehen, Zone hier, Zone da, wie kommen die Leute hin, sondern es gibt dieses eine Ticket und damit können die Leute dann zur Arbeit kommen. Immer urbaner Raum gedacht, klar. Das zusammen kann dazu führen, dass tatsächlich ÖPNV im Zusammenspiel mit dem 49-Euro-Ticket eine größere Bedeutung bekommt. Ich glaube aber nicht in nicht mal ansatzweise in dem Maße, wie viele sich das erhoffen. Ich bin sehr gespannt auf die Ergebnisse Ende dieses Monats, wenn wir wirklich sehen, wie viele Tickets sind verkauft worden. Wir haben gehört, wie viele Abonnements verkauft worden sind bzw. wie viele Abonnements umgeschwitcht wurden. Aber das ist eine relativ irrelevante Zahl. Das ist die gleiche Zahl wie vorher. Die schon Abonnements waren und sind dann jetzt eben das neue Abonnement 49-Euro-Ticket. Bisher noch gar nicht kommuniziert wurden Zahlen, wie viele Leute, die vorher eine normale Monatskarte gekauft haben, also eine Nicht-Abonnement-Monatskarte, jetzt gesagt haben, ich nehme jetzt das 49-Euro-Ticket. Ob diese Zahl gestiegen ist, das wäre schon mal ein interessanter Indikator. Wenn es aber die gleiche Zahl ist, dann heißt es auch wieder keine Veränderung. Da wäre es tatsächlich interessant zu sehen, wie viele Leute sind dann tatsächlich zusätzlich

zum ÖPNV gekommen? Das ist die Zahl, auf die ich tatsächlich warte. Wenn das 9-Euro-Ticket fortgeführt würde oder nur eine Spur teurer geworden wäre. Und auch nach unseren Befragungen wäre die Grenze bei so ungefähr 15 € gewesen. Eher noch so ein Ticken drunter. Das ist schon, was wir immer wieder gehört haben. Wobei, wir haben das nicht repräsentativ gefragt, sondern eher in jedem Gespräch, jede Person. „Hast du das 9-Euro-Ticket? Wie viel würdest du maximal zahlen und das trotzdem so spontan kaufen?“ Da haben wir so ungefähr bei 15 € die Grenze wahrgenommen. Was wir gesehen haben ist, dass sehr, sehr viele Leute, die entweder den ÖPNV gar nicht benutzt haben oder nur sehr, sehr sporadisch, dann trotzdem gesagt habe, 9-Euro-Ticket, da nehme ich das mit. Vielleicht nutze ich es vielleicht nicht und die haben ja auf die Weise sogar noch den ganzen Apparat mitfinanziert. Das wird ja immer vergessen, dass die Leute, die eigentlich die Gelegenheitsfahrer:innen sind, dass die auf einmal plötzlich mit einzahlen, mit diesen 9 € oder wie viele das dann gewesen wäre, wenn es trotzdem günstiger gewesen wäre. Und diese Gelegenheitsfahrer, das sind zum großen Teil, und jetzt schließt sich der Kreis wieder, Leute, die jetzt noch ein Auto haben oder ein Zweit-Auto und sich überlegen, könnte ich das vielleicht ersetzen? Und sicherlich nicht 100 % durch den ÖPNV, aber in diesem multimodalen Mix und inwieweit der ÖPNV dabei eine Rolle spielen kann und das heißt, das Ganze auf diese Weise beschleunigen kann, das hat nach unserer Wahrnehmung sehr stark mit dem Preis zu tun und 49 € ist jenseits von Gut und Böse, ist immer noch zu teuer. Es ist deutlich billiger als die, was höre ich für Zahlen, manchmal 200 € oder so was Leute, wenn Sie wirklich weit draußen gewohnt haben, die Nahverkehrszüge benutzt haben, um in die Stadt zu fahren, da bezahlen mussten. Das ist auch das Argument von Anna-Theresa Korbütt, dass sie sagt: 'Ja, aber wir werden dann wahrscheinlich dieses Jahr oder mit dem neuen Ticket wesentlich mehr neue Leute haben, weil das Preisgefälle von 200 € auf 49 € so stark ist, dass Leute sagen, oh, das ist so viel günstiger, das macht jetzt Sinn'.

Katja Diehl [00:52:42] Du brauchst eine Irritation, um wieder auf Hamburg-Eimsbüttel zurückkommt. Das ist hier bis zum Kragen voll geparkt. Du brauchst die Irritation der Auto-Routine. Also, nur, weil ein Auto-Mensch, der ja hier alle Möglichkeiten hat, die es gibt, Eimsbüttel ist supergut in Sachen Alternativen. Nur, weil das Ticket billiger ist, ändert der nicht seine Auto-Routine. Also das ist halt das, was ich immer wieder, deswegen kriege ich ja auch Morddrohungen und Shitstorms, weil keiner ausspricht, alle reden über die tollen Angebote blablabla, aber keiner sagt und dafür, damit das funktioniert, müssen wir ran an die Auto-Privilegien. Weil hier das Anwohnerparken sorgt jetzt dafür ... Ich habe jetzt wie-

der mal, böse wie ich bin, weil ich habe versucht, einen Spaziergang am Tag zu machen. Die Dinger bewegen sich nicht die Bullis, wo sie dann am Vatertag wo es doch frei hat.

Mark Hoelling [00:53:34] Ich kenne das von Wohnmobilen hier auch im Viertel. Ich bin in Ottensen unterwegs und hier stehen auch in manchen Straßen sehr viele Wohnmobile.

Katja Diehl [00:53:40] Es sorgt einfach dieses Anwohnerparken für 0,17 € am Tag schon dafür, dass sich die Dinger gar nicht mehr bewegen, weil, dann hat man ja immerhin auch einen Parkplatz. Es ist halt, das ist halt auch das und das bleibt jetzt auch unter uns. Ich bin der Überzeugung, dass Anjes Tjarks halt in die Bundespolitik will und dass er deswegen auch so ein bisschen sehr ... Also ich habe aus seiner Corona einige, die nicht so zufrieden sind mit der sehr vermittelnden Art, um es positiv auszudrücken. Ich bin also, das habe ich ihm auch schon offen geschrieben, das ist jetzt kein Geheimnis, ich so, „Ich bin super unzufrieden mit dir, weil du bei jedem Husten und Gegenwehr das Anwohnerparken, wieder erst mal aufgehalten, weil mir irgendwie der Handel, das Handwerk, irgendwer hat sich wieder ... Du siehst nicht Menschen wie mich und das sind sehr viele hier, die darauf warten, dass sich was verändert. Immer nur die, die sich verändern müssen, werden gehört, aber nicht die, die brav den Autofahrenden Platz machen.“ Das ist halt was ... Ich schätze Anna-Theresa auch sehr. Aber auch die ist sehr noch in dieser alten Welt in manchen Dingen und da braucht es eine Operation und nicht nur ein Pflaster. Quasi so seamless Mobility. Also das ist quasi das, was du beschreibst, oder?

Mark Hoelling [00:55:04] Dieses Multimodale ganz stark, Reduzierung des Autoverkehrs sehe ich kommen. Auch dank dir. Aber generell so wie die Bewegung und das stärkere Wahrnehmen von Alternativen, ÖPNV trägt mit zur Diskussion bei. Aber die Wahrnehmung der kleineren Fahrzeuge und wenn wir erst tatsächlich ein paar richtig coole Microcars auf der Straße sehen werden und Microlino trägt ganz klar dazu bei, weil wenn du dir vorstellst, du hast einen, es kommt immer aufs Stadtviertel an, aber einen Lamborghini, der aussieht wie ein Bat-Model hin und daneben ein Microlino. Da würde ich fast wetten, dass mehr Leute sich um den Microlino scharen als um das Bat-Mobil, weil die sagen, wie cool, und das ist neu, das ist sexy. Das hat einfach diesen Charme-Faktor in einem sehr großen Maß und das ist eben das, was ich hier mit den zum Beispiel E-Motorrollern wahrnehme. Okay, da will ich jetzt nicht weiter einsteigen. Wo ich die Zukunft sehe, ist tatsächlich, dass das Thema Mikro-Mobilität, so wie wir das hier verstehen, tatsächlich einen größeren Raum einnehmen wird. Wie schnell das geht, ist ein bisschen schwer zu sagen. Das The-

ma Parkraum könnte dabei eine große Rolle spielen. Wenn du in Paris unterwegs warst, dann kennst du das auch, dass gerade im Innenstadtbereich an praktisch jeder Kreuzung diese umgewidmet ehemaligen Pkw-Plätze sind. Das hat in den Neunzigern angefangen, dass sie Motorrad-Parkplätze gebaut haben und Motorroller-Parkplätze. Ich weiß nicht, ob du die Zahlen kennst: In Paris fahren ungefähr 100.000 motorisierte Zweiräder und es gibt 50.000 spezielle Parkplätze nur für diese. Das sind umgewidmete, ehemalige Pkw-Parkplätze. Dann kamen irgendwann die Sharing-Fahrräder, die Vélib's dazu. Da wurden auch Parkplätze umgewidmet. Also ich male gern das Bild einer typischen großen Pariser Kreuzung. Aber du siehst das ja auch bei fast jeder kleinen. Du hast also diese Kreuzung, dann hattest du die ersten zwei, drei Parkplätze auf der einen Seite umgewidmet für Motorräder. Das fing in den Neunzigern an, wo dann zum Teil 100 Meter, dann nur Zweiräder parken. Dann auf der gegenüberliegenden Seite fing irgendwann das an mit den Vélib's, also die Sharing-Fahrräder. Dann kamen Kreuzungen hier, dann kam auf der einen Seite dann tatsächlich die Parkplätze für Sharing-E-Scooter, wobei auch in Paris, das mit den privaten E-Scootern wesentlich früher angefangen hat als die Sharing-Anbieter kamen. Das Sharing anbieten war eigentlich nur noch mal so ein bisschen extra. Aber dann fing man an, dafür extra umgewidmete Parkplätze zu machen und dann bei den Kreuzungen auf der letzten Achse die Parkplätze für die privaten Fahrräder. So, und das heißt auf der typischen Kreuzung so: Auf den ersten paar Metern stehen da gar keine Pkw mehr, sondern da stehen jetzt so kleine Fahrzeuge, welche immer das jetzt sein mögen.

Katja Diehl [00:58:12] Es sieht aufgeräumter aus. Ich fand das einfach fürs Auge auch so angenehm, den unmittelbaren Vergleich zwischen den alten Straßen und zwischen den neuen. Und hast es richtig bemerkt, die haben es einmal durch gemäht, den Belag erneuert und das ist halt einfach auch ein schönes Gefühl. Also ich bin ja so ein innerer Monk.

Mark Hoelling [00:58:32] Aber im Grunde ist es ja so einfach, denn manchmal musst du für dieses umwidmen, ich habe das gesehen, da waren so kleine, das sehr im Zentrum, um die Ecke vom Boulevard Saint-Michel, also wirklich direkt ins Zentrum, habe ich so eine Ecke gesehen, wo die noch nicht mal einen kompletten Pkw Parkplatz umgewidmet haben, sondern einfach nur so die Ecke. Also manchmal ist so ein Parkplatz ja nicht so zu Ende, sondern der Bürgersteig ist dann so schräg und dann haben die da einfach so einen Strich gezogen und da noch mal Strich, aber mit weißer Farbe und dann E-Scooter draufgemalt und auf einmal hat es so einen speziellen E-Scooter-Parkplatz für die Sharing-E-Scooter und die privaten E-Scooter und wenn du willst, dann machst du es halt ein biss-

chen größer und dann packst du daneben dann noch für generell Zweiräder. Motorisiert oder nicht motorisiert. Und das heißt, mit so ein bisschen Farbe kannst du auf einmal dann ohne große Kosten tatsächlich neue Parkflächen schaffen. Wenn du diese Parkflächen schaffst, und wenn du die an jeder Kreuzung packst, dann kannst du auch irgendwann sagen, ja, Sharing-Fahrzeuge müssen auf diesen Plätzen stehen, dann ist das Thema free floating oder nicht free floating und kein Thema mehr, weil die Plätze überall sind und dann kommt das einem free floating gleich. Aber du hast trotzdem diesen ordnenden Faktor und das kriegst du mit ein bisschen Farbe hin. Im Moment, wenn die Stadt, ich habe so eine kleine Tour durch die Bezirksämter und die Verkehrsausschüsse hinter mir – übrigens sehr unterschiedlich. Ich frage bei jeder Veranstaltung, wie seid ihr denn alle hier am Anfang. Ich kann dir sagen Hamburg-Mitte kommen Sie alle mit dem Fahrrad. Hamburg-Altona kommen Sie alle mit dem Auto zum Verkehrsausschuss. Gefühlt. Es ist jetzt eine Information unter uns. Ja, und obwohl man annimmt, Altona ist eher so Fahrrad-getrieben. Aber im Verkehrsausschuss sitzen eher dann die Leute, die tatsächlich dann Pkw fahren und Hamburg-Mitte, wo du denkst, hier, das ist Geschäftsviertel und so weiter, die kommen alle mit dem Fahrrad. Jetzt etwas verallgemeinert, aber Hintergrundinfo für dich nur so unter uns. Von da habe ich auch die Information, dass, wenn du in Hamburg einen Pkw-Parkplatz umwidmen möchtest zu einem Fahrrad-Parkplatz, umbauliche Maßnahmen, dann kommen diese Bügel da rein und was immer, 14.000 € pro Parkplatz. Und wenn die Alternative ist, ein paar Striche auf die Straße zu malen ... wäre doch einfacher. Und in dem Moment, wo du dann einfach nur oft genug diese Striche auf die Straße malst und sagst bitte, was ist hier free floating ist, meinetwegen sogar auch Leute, die privat mit ihrem Motorrad, Motorroller oder was immer unterwegs sind. Wenn es an jeder Ecke wirklich diese speziellen Parkplätze gibt, dann hast du nirgendwo mehr etwas, was im Weg steht. Und dann gibt es auch keinen Grund mehr, dagegen zu sein. Super einfache Maßnahmen und da würde ich sagen, so wie wir immer über Amsterdam und Kopenhagen, Utrecht und so weiter reden, Paris ist die Mikro-Mobilitätshauptstadt Europas im Moment. In Deutschland gibt es die Mikro-Mobilitätshauptstadt noch nicht, aber wir arbeiten sehr hart daran, Hamburg dazu zu machen. Bisher war es gefühlt eigentlich eher Berlin, weil viele Sharing-Anbieter da waren und auch ein paar interessante Start-ups. Aber wir tun eine Menge dafür, dass es in absehbarer Zeit Hamburg wird auch wir mit der Hey/Micromobility ist ein Anfang. Und das hattest du mitbekommen, Hey/Micromobility? Das war auch von mir initiiert, nachdem ich gehört habe, dass die Micro Mobility Expo nicht mehr fortgeführt wird in Hannover. Und da bin ich auf die Veranstalter von Hey/Hamburg mit Mobilitätsereignissen zugegangen, weil der Veranstalter mit mir zusammen im Arbeitskreis Mobilität der Handels-

kammer ist. Dann habe ich gesagt, hier gibt es eine thematische Lücke, habt ihr nicht Lust, die zu füllen. Ich habe sofort offene Türen eingerannt und jetzt findet zum ersten Mal Hey/Micromobility statt und das untermauert auch so ein bisschen das, wo wir Hamburg so hinbringen wollen. Es sind oft kleine einfache Maßnahmen und es fängt an, wirklich mit etwas auf die Straße aufmalen und zu sagen, das ist jetzt dafür da. Dann hättest du ja schon mal das ganze Thema Sharing-E-Scooter, die im Weg rumstehen, hättest du weg. Du sagst, du machst es wirklich an jeder Kreuzung oder du machst das alle 50 Meter, wo eine kleine Ecke ist, auf dem Fußweg, wo aber jetzt nicht wirklich blockiert wird, da malst du das auf und da können die Leute ihre Fahrräder, E-Mopeds, E-Scooter hinstellen, was immer. Lastenräder sollten übrigens auch mal langsam über Plätze nachdenken. Da haben wir einen ganz großen Platzmangel auch hier in Hamburg. Wenn du hier durch Otten- sen, durch Altona fährst, wie die ihre Fahrräder ... Legendär. In einer Straße, ich komme jetzt nicht auf den Namen, da gibt es so ein Haus, das hat eine Garage ebenerdig und zwischen Garage und der Straße ist so ein großes Gitter und die Leute schließen ihre Fahrräder an dem Gitter an, aber nicht nur quasi auf einer Ebene, sondern auf zwei oder drei Ebenen. Dann hängen da oben Fahrräder, weil du auf der Straße keinen Platz mehr hast, um die anzuschließen. Das sind jetzt nur normale Fahrräder, also über Lastenräder reden wir noch gar nicht. Wir müssen anfangen, Farbe auf die Straße zu bringen und für alles, was nicht Auto ist, tatsächlich Parkraum zu schaffen. Den sollten wir idealerweise nicht vom Fußweg nehmen, sondern den sollten wir tatsächlich einfach umgewidmet von den Parkplätzen nehmen. Aber tatsächlich auch auf manchen Fußwegecken geht es tatsächlich darum, zu sagen ...

Katja Diehl [01:04:02] ... einfach ein bisschen Kreativität ...

Mark Hoelling [01:04:04] Ja, genau.

Katja Diehl [01:04:06] Da ich gleich zu Herrn Hermann muss, haben wir noch etwas vergessen, was dir noch wichtig wäre? Das kannst du mir natürlich auch immer eine Mail schreiben oder wir sprechen einfach noch mal.

Mark Hoelling [01:04:16] Gerne lass uns noch mal sprechen. Ich habe dir ja jetzt auch einiges einfach mal so hingeworfen. Ich könnte mir vorstellen, dass du dann auch mal die eine oder andere Frage hast. Zu jedem dieser Punkte gibt es noch wahnsinnig viel ins Detail zu gehen und noch weitere Dinge aufzumachen. Nimm vielleicht das mit: Es tut sich

wahnsinnig viel. Jetzt zum ersten Mal habe ich das Gefühl, da ist ein Switch passiert und ich bin auch ziemlich sicher, das hat auch mit dir und deinem Buch zu tun und was du angestoßen hast. Dieses Thema fängt an, eine gewisse Bedeutung zu bekommen und auch an Fahrt aufzunehmen und zusammen mit so einem großen Sympathiefaktor. Die Leute finden das gut. Das fängt in bestimmten Vierteln, bestimmten Kiezen an, strahlt tatsächlich auf die ganzen anderen Bereiche. Deshalb denke ich so, Mikro-Mobilität im weitesten Sinne hat eine große Zukunft. Nur wir sollten das nicht mehr so klar trennen, hier ist Mikro-Mobilität und da gibt's das und so, sondern wir sollten das alles so als ein gemeinsames, mit verschwimmenden Grenzen, neues Lebensgefühl, lebenswertes Stadtmodell sehen.

Katja Diehl [01:05:22] Wenn du irgendwelche kleinen Start-ups hast oder irgendwas, die jetzt nicht nur als Produkt, sondern wo du sagst, da ist schon systemisch was Gutes entstanden, immer her damit. Also ich kann jetzt nicht Product-Placement machen in dem Buch. Aber wenn du irgendwie, wenn dir was begegnet, wo eine Stadt oder auch ein ländlicher Raum schon neu denkt, egal wo in Europa, gerne einfach per Mail unkompliziert zuwerfen.

Mark Hoelling [01:05:50] Ja, also in Hamburg bin ich an einigen Projekten dran, über die ich auch noch nicht reden kann. Manche werden realisiert, manche nicht. Manche sind auch schon gescheitert. Aber es tut sich tatsächlich unheimlich viel. Da halte ich dich gerne auf dem Laufenden, wenn irgendwas spruchreif wird. Im Bereich Urban Mobility bin ich mit dran auch in pushender Weise an einem bestimmten Projekt. Das möchte ich jetzt aber noch nicht sagen.

Katja Diehl [01:06:20] Das geht im Oktober ja auch erst ab, da passiert ja noch jede Menge. Ich wollte halt das erste Mal ein Projekt wie dieses Buch, einfach in Ruhe und nebenher. Deswegen mache ich ja eigentlich auch eine Pause. Eine Schreibpause, damit ich nicht crashe zum einen, aber damit ich es auch genießen kann, weil mir tun die Gespräche gerade auch einfach psychisch gut. Also sagen sie sind erschöpft und irgendwie am Ende der Kraft. Aber irgendwie tut es einfach gut, zwischendurch sich die Zeit nehmen zu können, und das ist jetzt der Anlass Buch, über Veränderungen zu sprechen und hinterher zu denken, ach komm, wir schaffen das.

Mark Hoelling [01:06:56] Ja, wie gesagt, ich kann dir das nur mitgeben, wir schaffen das und es ist auch schon richtig im Gange. Da ist schon was losgetreten. Das geht gut ab.

Ganz kurz zum Abschluss in eigener Sache: Vielleicht hast du mitbekommen, ich bin dabei, auch ein Buch vorzubereiten. Das heißt ganz schlicht und einfach Autoersatz und das ist im Prinzip einfach nur tatsächlich ein Aufzeigen, wie man so den persönlichen Ersatz für sich ganz praktisch gestaltet. Also Use-Cases, wie baue ich mir meine Mobilität zusammen? Welche Optionen gibt es betrieblich, privat und so? Dann bis hinein in Fahrzeuge. Was macht Sinn für mich, was nicht und so und das werde ich jetzt auch über den Sommer fertig machen. Darf ich dir das mal geben und wenn dir das gefällt, hättest du Lust ein kleines Vorwort zu schreiben und ich würde auch sehr gerne dein neues und natürlich auch die Autokorrektur da mit erwähnen. Auch noch mal empfehlen, das hätte ich sowieso gemacht. Aber wenn du magst und du nach dem Überfliegen oder Lesen das Gefühl hast, ja finde ich gut, dass du da vielleicht ein kleines Vorwort da mit reinhaust.

Katja Diehl [01:08:10] Cool. Dann erst mal danke für den Austausch.

Mark Hoelling [01:08:12] Ja, sehr gern

Katja Diehl [01:08:13] Offiziell. Weil wir.

Mark Hoelling [01:08:16] Wollten.

Katja Diehl [01:08:16] Es wohl auch.

Mark Hoelling [01:08:18] Okay, ich beziehe auch im durchlöcherten Poloshirt. Heute Nachmittag habe ich auch eine Probefahrt mit 'nem sehr coolen Bike, das aus alten Teilen zusammengebaut wird, dann aber modern elektrisch ist. Das sehr cool.

Katja Diehl [01:08:33] Okay, spannend. Dann erst mal schönen Dank und dann hören wir voneinander.

Mark Hoelling [01:08:39] Wenn du magst. Ich hatte dir meine Nummer, glaube ich, über LinkedIn geschrieben. Wenn du Lust hast mir deine zu geben, dass du über WhatsApp oder so kurzfristig was austauschen würde mich das freuen.

Katja Diehl [01:08:50] WhatsApp bin ich nicht, aber über ...

Mark Hoelling [01:08:52] Eine SMS oder wie auch immer.

Katja Diehl [01:08:54] Genau da gucke ich noch mal in unseren Chat und schreibe dir meine.

Mark Hoelling [01:08:58] Okay, ich habe mich gefreut, halte mich auch gerne auf dem Laufenden, wie es weitergeht mit dem Buch und auch was, was andere sagen zwischen-durch. Wenn du dann auch gerne mal einen Kaffee zusammen trinken.

Katja Diehl [01:09:10] Ich versuche auch gerade meinen restlichen Kalender so ein bisschen zu entschleunigen, denn bis jetzt war wieder schon viel zu viel und ich will auch wieder mehr in Hamburg sein.

Mark Hoelling [01:09:19] Schön.

Katja Diehl [01:09:20] Es ist nicht so, glaube ich, dass ich stationär bin. Das ist nun mal so, aber ich fühle mich gerade mit dieser einen Woche hier zu Hause so wohl, dass man auch schon peilt.

Mark Hoelling [01:09:32] Okay, das hat mich sehr gefreut.

Katja Diehl [01:09:35] Ja, also.