

# KEIN ENTWEDER-ODER.



MINI Cooper SE 3-Türer: Stromverbrauch kombiniert/100 km in kWh: 17,6-15,3 (WLTP); elektrische Reichweite in km: 203-233.

Wie denken wir Mobilität in Zukunft? Im MINI Business Talk unterhalten sich Sarah Schappert von URBAN-X und Dr. Eva Becker von MINI über die Philosophie der Elektromobilität, öffentlichen Nahverkehr und darüber, wie das Homeoffice unsere Bedürfnisse verändert.



## Dr. Eva Becker

MINI Responsibility Strategy

Dr. Eva Becker ist seit mehr als sieben Jahren in der Strategieentwicklung der Marke MINI tätig. Seit zwei Jahren bearbeitet sie gemeinsam mit einer Kollegin Fragen der ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit bei MINI, etwa hinsichtlich Lieferketten, Produktion und Logistik.

Auch Sarah Schappert arbeitet im Bereich der MINI Strategieentwicklung. Außerdem leitet sie als Co-Direktorin das New Yorker Start-up-Programm URBAN-X, das klimafreundliche Technologien und Ideen speziell für das Stadtleben fördert. Schappert und ihr Team scouten junge Unternehmen auf der ganzen Welt.

## Sarah Schappert

Director Europe Urban-X



Offizielle Angaben zu Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Stromverbrauch und elektrischer Reichweite wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt und entsprechen der VO (EU) 715/2007 in der jeweils geltenden Fassung. Angaben im NEFZ berücksichtigen bei Spannweiten Unterschiede in der gewählten Rad- und Reifengröße, im WLTP jeglicher Sonderausstattung. Für die Bemessung von Steuern und anderen fahrzeugbezogenen Abgaben, die (auch) auf den CO-Ausstoß abstellen sowie ggf. für die Zwecke von fahrzeugspezifischen Förderungen werden WLTP-Werte verwendet. Aufgeführte NEFZ-Werte wurden ggf. auf Basis des neuen WLTP-Messverfahrens ermittelt und zur Vergleichbarkeit auf das NEFZ-Messverfahren zurückgerechnet. Weitere Informationen zu den Messverfahren WLTP und NEFZ finden Sie unter [www.mini.de/wltp](http://www.mini.de/wltp)

## MIT KLUGEN IDEEN IN DIE ZUKUNFT.

MINI baut seit 1959 Fahrzeuge mit maximalem Wiedererkennungswert. In Zukunft sind neben Design, Komfort und Gokart-Feeling aber noch viele weitere Faktoren entscheidend. Eva, Sie kümmern sich tagtäglich um Fragen zum „Sustainable Design“. Was erwartet uns?

Dr. Eva Becker: Beim „Sustainable Design“ geht es einerseits um das Produkt als solches, um sein Aussehen, seine Features und Materialien. Beispielsweise: Kommen wir ohne Chromelemente aus? Andererseits designen wir auch Prozesse und Abläufe innerhalb eines Gesamtprojekts. Mit dem aktuellen MINI Electric sparen wir Platz und Ressourcen beim Bau ein. Eine kleinere Batterie benötigt weniger Ressourcen. Im MINI Electric bringt sie trotzdem mehr als 200 Kilometer Reichweite. Weiters geht es um die Lieferkette, die Produktion und um die Logistik. Zum Beispiel: Wie viele unserer MINI aus Oxford verlassen das Werk mit dem Zug, also klimafreundlicher als ausschließlich per Lkw?

Sarah, welche Rolle nimmt der von MINI gegründete Start-up-Accelerator URBAN-X dabei ein?

Sarah Schappert: URBAN-X fördert Start-ups in insgesamt sieben Sektoren, vom Bauwesen über öffentliche Sicherheit bis zur Mobilität. Das Thema „Stadt und Urban Tech“ steht dabei im Fokus. Wir wollen innovative Nachhaltigkeitsmaßnahmen vorantreiben, die dazu beitragen, unsere Städte zu verbessern. Der Blick auf einzelne Städte in einzelnen Ländern alleine reicht dabei nicht aus. Wir müssen die Unterschiede erkennen – und die vielen unterschiedlichen urbanen Herausforderungen bewältigen.



Was normal für Autos ist, wird jetzt auch normal für Fahrräder: Das Start-up Oonee aus New York City baut Fahrradparkhäuser.

## SIE CHALLENGEN DEN STATUS QUO: PROJEKTE, DIE UNSER LEBEN VERBESSERN.

Start-ups wie Oonee oder auch Circuit promoten Alternativen zum klassischen Individualverkehr. Setzt URBAN-X auf Städte mit weniger Autos?

**Sarah:** Es geht nicht darum, Autos zu vertreiben. Wir suchen nach nachhaltigen Mobilitätslösungen und Infrastrukturen für innerhalb und außerhalb der Stadt. Wenn wir über Städte sprechen, haben wir oft nur Berlin-Mitte oder Manhattan vor Augen. Aber auch Vorstädte und ländliche Gegenden gehören dazu. Dort ist Mobilität wichtig, um ins Stadtzentrum zu gelangen. In München lässt sich das gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln lösen, in Los Angeles braucht man das Auto.

Mobilität in der Stadt ist vielfältig: vier- rädig, zwei-, manchmal auch dreirädig. Unternehmen wie Oonee denken dafür die Infrastruktur neu. Oonee baut Pods, kleine Garagen für Fahrräder in New York, und stand anfangs vor einer großen Heraus-

Mit- statt gegeneinander: Getrennte Fahrspuren erhöhen die Sicherheit für Radfahrende – oder E-Scooter-Nutzer\*innen.

forderung. Die Regierungsverordnung besagte, dass diese Pods eine Toilette benötigen, weil es sich dabei um kleine Gebäude handelt. Aber das machte keinen Sinn, da die Leute ihre Fahrräder einfach dort lassen und später wieder abholen. Zu guter Letzt konnte durchgesetzt werden, dass kein WC reinmuss; die Verordnung wurde angepasst.

## URBAN-X: STADTLIBEN NEU DENKEN.

2016 gründete MINI den Start-up-Accelerator URBAN-X mit dem Ziel, Unternehmen zu fördern, die die Zukunft von Städten mittels Technologie und Design mitgestalten. Mittlerweile befinden sich im URBAN-X Portfolio 72 Start-ups in über 30 Städten rund um den Globus. Insgesamt haben diese jungen Start-ups mehr als 400 Millionen US-Dollar an Risikokapital eingesammelt und mehr als 3.500 Jobs geschaffen.



## EINE FRAGE DER PERSPEKTIVE – FORTBEWEGUNG INDIVIDUELL GEDACHT.

Haben wir einen zu eng definierten Mobilitätsbegriff?

**Eva:** Unsere Städte in Deutschland sind nicht mit amerikanischen Großstädten vergleichbar. Klar, es gibt Gemeinsamkeiten, aber eine Schablone lässt sich nicht drüberlegen. Jede Stadt hat ihre Eigenheiten und daraus ergeben sich die Mobilitätsbedürfnisse ihrer Einwohner. Und wir müssen noch weitere Perspektiven einnehmen. Wie sehen zum Beispiel die Mobilitätsbedürfnisse im urbanen, suburbanen und ländlichen Raum aus? Da gibt es natürlich extreme Unterschiede, schon allein bei der Definition von Mobilität.

Ich bin zum Beispiel auf dem Land groß geworden. Bei uns gab es ein Ruftaxi, das abends und nachts den Bus ersetzt hat und für uns als Jugendliche bei den ersten Ausgeh-Abenden sehr hilfreich war. Da haben sich dann schon die ersten hybriden Verkehrsmittel entwickelt. Man fuhr nicht nur Zug oder Bus oder Taxi, sondern konnte alles kombinieren. Intermodal.

Für uns als Marke MINI ist das interessant, weil wir basierend auf individuellen Bedürfnissen neue Mobilitätskonzepte entwickeln können.

„Die Stadt soll von allen Menschen für alle Menschen gemacht werden. Diversität in der Planung darf nicht fehlen.“

Sarah Schappert, URBAN-X

In den USA sieht der öffentliche Nahverkehr ja ganz anders aus. Einen landesweit fahrenden ICE gibt es dort nicht.

**Sarah:** Das ist ein Luxus, den wir in Deutschland oder Europa haben – eine vernünftige Bahninfrastruktur. Der öffentliche Nahverkehr ist auch in New York City sehr gut ausgebaut. Jedoch mangelt es an attraktiven und schnellen Verbindungen in andere Städte. Ich war Anfang dieses Jahres in New York und musste mit dem Team von URBAN-X nach Boston. Die passenden Reismöglichkeiten waren Auto oder Flug. Wir sind letztlich mit dem Auto gefahren, weil es einfach schneller und praktischer war.

**Eva:** Was wir bei URBAN-X auch immer wieder festgestellt haben: Fast alle Mobilitätsideen und -entwicklungen entstehen in der Stadt. Dort steht die Zeit nie still, es gibt Veränderung, Fortschritt. Wir stellen uns die Frage: Was können wir von Städten lernen?

**Sarah, das können Sie sicher bestätigen: Mobilität wird in der Stadt gedacht und entwickelt. Oder?**

**Sarah:** Das stimmt nur zum Teil. In der Stadt entstehen meist Mobilitätskonzepte für die Stadt. Kaum eine städtische Entwicklung taugt für ländliche Gegenden mit vielen kleinen, voneinander weit entfernten Ortschaften. Daher müssen wir den Blick nach draußen haben, in die suburbanen Gegenden.

## JANE JACOBS: EINE REVOLUTIONÄRE URBANISTIN.



Eine Frau, die in den USA großen Einfluss auf die Stadtplanung nahm, war die amerikanisch-kanadische Schriftstellerin Jane Jacobs (1916–2006). Sie verfasste 1961 das Buch „The Death and Life of Great American Cities“, in dem sie die damals vorherrschende Politik der Stadtplanung kritisierte. Jacobs wollte durchmischte, diverse Städte, die soziale Interaktion förderten und kurze Wege

für tägliche Erledigungen ermöglichten. Sie protestierte gegen eine Stadt als reinen Arbeits- und Wohnort und damit gegen die dezentralistische Politik der Nachkriegsjahre.

## BLICK NACH VORNE: DIE PERFEKTE STADT VON MORGEN.

Wie sähe denn aus URBAN-X Perspektive eine menschen-, klima- und verkehrsfreundliche Stadt aus?

**Sarah:** Da fällt mir ein Zitat von Jane Jacobs ein: „Man kann nur Städte für Menschen kreieren, wenn man sie auch mit ihnen zusammen kreiert.“ An diesen Satz glauben wir auch bei URBAN-X. Wir stellen immer den Menschen in den Mittelpunkt, „human centric design“ sozusagen. Die Stadt muss eben allen Menschen dienen – und jede\*r muss sich in der Stadt wohlfühlen können.

Die Städte und die Planung dieser Städte haben sich in den letzten Jahrzehnten oder auch Jahrhunderten stark verändert. Früher haben sich die Städte um die Kirchen und Marktplätze entwickelt, sie waren das Zentrum des öffentlichen Lebens. Dann hat sich die Mobilität verändert, erst mussten die Straßen für die größere Anzahl an Kutschen verbreitert werden; dann kamen die Autos. Das ist, grob gesagt, gerade einmal 100 Jahre her.

Wurden Städte bisher nicht divers genug gedacht?

**Sarah:** Es darf kein „Entweder-oder“ geben – auch aus Sicht der Diversität und Inklusion.

Für ältere Menschen oder Menschen mit Behinderung sind Fahrradwege meistens nichts. Für sie brauchen wir andere Infrastruktur, etwa Taxis und Fahrdienste. Also Straßen oder, falls möglich: öffentlichen Nahverkehr. Deshalb ist es wichtig, die Stadt gemeinsam zu entwickeln, gemeinsam zu diskutieren und Lösungen zu erarbeiten, mit allen Bürger\*innen.

**Eva:** Ich selbst fahre in der Stadt viel mit dem Lastenrad. Und auch wenn es viel weniger Platz braucht als ein Auto, kann ich es meistens nicht eben schnell parken, weil es zu groß ist. Theoretisch dürfte man es auf einen normalen Parkplatz für Autos stellen, aber das macht man im dichten Stadtrubel ja doch nicht. Auch wenn in vielen Städten bereits Fahrradparkplätze entstehen, befindet sich alles noch im Umbruch.

Auch in der Pandemie haben wir unser Mobilitätsverhalten grundlegend geändert, wir erledigen jetzt viel mehr aus dem Homeoffice. Diese Möglichkeit ändert Mobilitätsbedürfnisse für viele Menschen. München, Berlin, Paris und auch New York bauen Fahrradwege und -straßen aus. Ein Sicherheitsplus für Radfahrende und auch für die Autofahrer\*innen.



**Städte brauchen nicht nur Raum für Mobilität, sondern auch zum Verweilen, zum Aufhalten. Haben wir davon genug?**

**Sarah:** Das stimmt! Ich wohne in der Münchner Maxvorstadt, da gibt es den Josephsplatz. Als ich früher dort war, weil ich in der Nähe studiert habe, war der Platz tote Fläche. Inzwischen befindet sich unterhalb eine Tiefgarage, obendrauf wurde ein riesiger Spielplatz gebaut. Seitdem ist der Josephsplatz sehr gut besucht. Eine klassische Win-win-Situation: Den Menschen wurde Raum zum Verweilen gegeben und den Autos Platz zum Parken.

„Die Pandemie und die Arbeit aus dem Homeoffice haben unser Mobilitätsverhalten grundlegend verändert.“

Dr. Eva Becker, MINI

Geschäftiges Treiben: Stadtzentren sollen für alle Menschen erreichbar sein, egal ob mit dem Auto, zu Fuß oder mit der Tram.

## \* WAS PASSIERT EIGENTLICH MIT „ALTEN“ BATTERIEN?



Die Batterie spielt in unserer Zukunft eine wichtige Rolle. Sie dient als mehrdimensionaler Energiespeicher, zum Beispiel in Fahrzeugen, aber auch für Haushalte und Unternehmen. Nach dem Gebrauch in BMW oder MINI Elektrofahrzeugen können die Akkus als stationärer Energiespeicher dienen. Es dauert etwa zehn Jahre, bis der Energiegehalt der Batteriezelle

komplett ausgeschöpft ist – insgesamt lebt eine Zelle somit deutlich mehr als 20 Jahre. Die Speicherfarm im BMW Group Werk Leipzig beweist, dass gebrauchte BMW i3-Batterien nach dem Einsatz im Fahrzeug noch sinnvoll genutzt werden können.



Urbane Zusammenarbeit: Dr. Eva Becker (links) und Sarah Schappert beim Gespräch im MINI Pavillon am Münchner Stachus.

## ELEKTROMOBILITÄT: TRANSFORMATION DES INDIVIDUALVERKEHRS.

Der „Creative Use of Space“ in Kombination mit der Elektromobilität – das Optimum für die Zukunft?

**Eva:** Die Elektromobilität ist mit Sicherheit der nächste große Transformationsschritt. Die Vorteile sind unbestritten: keine lokalen Emissionen, leise, stadtfreundlich, hoher Fahrspaß. Es gibt aber auch klare Challenges und Fragen, die vor allem Stromversorgung, Rohstoffabbau und -gewinnung oder die Lieferkette betreffen,

wie: Welchen Strom tanken wir oder wie werden Batterien gebaut, resourcirt und recycelt? Wichtig zu verstehen ist, dass Nachhaltigkeit beziehungsweise Umweltverträglichkeit ein superkomplexes Thema ist und dass es auf solche Fragen selten einfache Antworten gibt.

**Können die Akkus von Elektroautos gut recycelt werden? Welche Herausforderungen gibt es noch?**

**Eva:** Da gab es in den letzten Jahren enorme Fortschritte. BMW verwendet in Leipzig zum Beispiel alte Batterien aus Elektrofahrzeugen als Speichermedium für grün erzeugten Strom\*. Das ist ein hervorragender Use Case. Und falls die Batterien selbst dafür zu schwach werden sollten, können sie bereits jetzt zu großen Teilen (ca. 80-90 Prozent, Anm. d. Red.) recycelt werden. Ziel ist, die Recyclingquote noch weiter zu erhöhen.

**Sarah:** Eine weitere Herausforderung für die Elektromobilität ist die Ladeinfrastruktur. Hier haben wir auch ein paar Start-ups gescoutet, die interessante Ansätze verfolgen und Ladesäulen mit weiteren Anwendungsfällen kombinieren. In der Stadt ist die Ladeinfrastruktur natürlich besser als auf dem Land. Wo ich wohne, gibt es im näheren Umkreis mehrere Ladestationen.

**Eva:** Bei mir gibt es zehn, und es reicht trotzdem nicht, weil Elektroautos beliebter und gefragter werden und zu viele Leute gleichzeitig laden wollen. Eine Umstiegshürde ist sicherlich auch die Zeit, die man maximal an einer Ladesäule stehen darf – und dass man dann abends noch umparken muss. Menschen, die in einem eigenen Haus mit Fotovoltaikanlage auf dem Dach wohnen, haben dieses Problem nicht. Auch interessant: In Deutschland dürfen keine Wohngebäude mit mehr als fünf Autostellplätzen ohne Vorrüstung für Ladeinfrastruktur errichtet werden.

**Eva, Sie fahren zwar meistens mit dem Rad, aber wenn Sie Auto fahren, dann elektrisch. Wie erleben Sie die Elektromobilität persönlich?**

**Eva:** Wir hatten als Familienauto zuletzt einen BMW i3 und die Kinder liebten es. Sie finden Elektroautos aufregend, fühlen sich wie im Raumschiff. Man erlebt die Transformation des Individualverkehrs aus erster Hand. Wir sind ein Teil davon.