

# Berlin

Immer wieder Jüterbog:  
Warum die Waldbrände  
dort so gefährlich sind  
Seite 15

Mehr Nachtflüge in Tegel – Anwohner sind gestresst *Seite 13*  
Neustart für den Holzmarkt – nun planen neue Partner *Seite 15*



## Zu Gast bei Doc Brown

Im Ullsteinhaus am Mariendorfer Damm entwickeln drei Dutzend Start-ups die Mobilität der Zukunft. Doch die großen deutschen Automobilhersteller sind nicht dabei

Von Jochen Knoblach

Wie gelangen Menschen künftig von A nach B? Das erforschen Timon Rupp von Drivery und die Leute der anderen jungen Unternehmen im Ullsteinhaus. Als beeindruckende Kulisse im Hintergrund: der legendäre Oldtimer DeLorean mit geöffneten Flügeltüren. VOLKMAR OTTO

Der DeLorean ist echt. Baujahr 1982, Edelstahlkarosserie, unlackiert. Es ist jener Flügeltürer, der zwar nie ein kommerzieller Erfolg wurde, aber als zeitreisendes Vehikel aus „Zurück in die Zukunft“ quasi Unsterblichkeit erlangte. Ein Klassiker der Automobilgeschichte, der nun ohne Motor, Getriebe und Fluxkompensator in einer Werkstatt nische parkt. „Irgendwann wird das Ding über den Kudamm fahren“, sagt Timon Rupp. „Elektrisch und autonom.“ Wenngleich man dem 43-Jährigen bedenkenlos den Werkstattmeister abnehmen würde, so ist Rupp nicht nach Berlin gekommen, um einen Oldtimer zu restaurieren.

### Im Frühjahr zogen erste Firmen ein

Rupps Mission ist eine größere. Dem gebürtigen Würzburger geht es darum, wie wir künftig von A nach B kommen. Im Ullsteinhaus am Mariendorfer Damm in Tempelhof hat Rupp einen Ort geschaffen, der eine Mischung ist aus Coworking-Space und Gemeinschaftswerkstatt, Ideenfarm und Business-Center. Drivery nennt sich das Projekt, in dem voneinander unabhängige Start-ups nach stadt- und klimaverträglichen Varianten und Angeboten der Mobilität suchen. Im Frühjahr sind die ersten Firmen eingezogen. Inzwischen sind es einige Dutzend. Der DeLorean, der Rupp 30 000 Euro wert war, ist Inventar und Motivation. Rupp ist gewissermaßen der Doc Brown von Tempelhof.

Während der Filmheld die ganz große Vision verfolgte – „Straßen? Wohin wir fahren, brauchen wir keine Straßen!“ – dreht sich bei Drivery viel um das Automobil. Der Autozulieferer Hella aus Nordrhein-Westfalen ist

der Geldgeber im Hintergrund. Rupp selbst hat mit Autos eher wenig am Hut. Er hat Betriebswirtschaft und Halbleitertechnologie studiert und 18 Jahre lang für den Lampenhersteller Osram in vielen Ländern gearbeitet. Dort hat er auch den Ersatz von Glühfäden durch Leuchtdioden mit vorangetrieben, der es ermöglichte, Licht mit 90 Prozent weniger Energie zu erzeugen. Jetzt will er die Mobilität zukunftsfest machen.

Es reizt ihn, Veränderungen anzuschauen, sagt er und spricht von den ganz großen Themen: von Mobilität in Zeiten der Klimaveränderung, dem Megatrend Urbanisierung und davon, dass die Entwicklung von Elektro- und Roboterautos derzeit nicht in Stuttgart oder Wolfsburg vorangebracht werde, sondern in China und den USA. „Wir müssen wieder in die erste Reihe“, sagt Drivery-Chef Rupp und sieht das Potenzial dafür alternativlos in Berlin.

Tatsächlich ist die Stadt längst das Epizentrum einer jungen Mobilitätsszene, die nach alternativen Fortbewegungsmöglichkeiten zum Privatauto sucht. Nirgendwo gibt es mehr Start-ups in diesem Bereich, und in keine Stadt fließt dafür mehr Risikokapital. Von den 658 Millionen Euro, die deutsche Mobility-Start-ups in der ersten Jahreshälfte bekamen, pumpten die Investoren 622 Millionen Euro in die Hauptstadt. „In Berlin gibt es kluge Köpfe an jeder Ecke“, sagt Timon Rupp. „Wir haben also alle Zutaten, wir brauchen nur noch eine Küche.“ Drivery sei die Küche.

Der DeLorean parkt ebenerdig im Ullsteinhaus. „Makerspace“ nennt sich dieser Bereich der Drivery-Welt. Es ist eine Art Autowerkstatt mit Hebebühnen und Werkzeugschränken und wird tatsächlich von einem

Werkstattmeister geführt. In den Parknischen neben dem Flügeltürer stehen ein VW Passat und zwei koreanische Kleinwagen. Jedes Auto ist rundum mit mindestens einem Dutzend Mini-Kameras bestückt. Prototypen fahrerloser Fahrzeuge. Voraus in die Zukunft.

In der ersten Etage des unter Denkmalschutz stehenden ehemaligen Druckhauses, das seit 2015 den Berliner Digital-Baronen Marc, Oliver und Alexander Samwer gehören soll, haben Mobilitätsentwickler unter-

gendwas nicht wie geplant. Immer diese Roller.

Das von Investoren mit 32 Millionen Euro gepushte Start-up der Sharing-Economy ist eines von derzeit 35 Jungunternehmen, die die Drivery-Gemeinde ausmachen.

Während Start-ups anderswo in der Stadt Schreibtisch an Schreibtisch Apps, Onlineshops und vegane Muffins entwickeln, geht es in der Drivery ausschließlich um Bewegung. „Hier ist niemand zufällig“, sagt Rupp. Die Firmen befassen sich mit Mikromo-

spricht, der das Start-up vor vier Jahren als Student in Braunschweig gründete. „Wir sind nach Berlin gekommen, um wachsen zu können“, sagt der 25-Jährige. In Braunschweig hätte das Start-up bei der Suche nach Softwareentwicklern immer im Wettbewerb mit Siemens und Volkswagen gestanden. „Da hat eine kleine Firma keine Chance“, sagt Glaab. Seit dem Umzug nach Berlin hat Aipark indes bereits zehn Mitarbeiter eingestellt.

Insgesamt 10 000 Quadratmeter misst die WG der Bewegungsrevoluzzer und ist auch nicht ganz billig. Einen Arbeitsplatz gibt es ab 50 Euro im Monat. Studios kosten schon mal 9 000 Euro, wobei für diese Monatsmiete auch die gesamte Infrastruktur zur Verfügung steht. Eigentlich sollten auf dem Firmenparkplatz auch noch fünf Schnellladestationen für Elektroautos entstehen, doch scheiterte der Plan am Bezirk. „Entweder sie laden Autos oder die Leute in der Gegend haben Licht. Beides geht nicht“, lautete die Antwort auf das Ansinnen der Drivery.

Tatsächlich ist die Belegschaft dort bunt zusammengemischt. Start-ups dominieren. Maxion, weltgrößter Hersteller für Autofelgen, ist eines der Großunternehmen. Auch die Automobilhersteller Honda aus Japan und Hyundai aus Südkorea sind im Ullsteinhaus vertreten. Die großen deutschen Automobilhersteller sucht man in der Drivery indes vergeblich. Es gibt allenfalls eine Beteiligung von Volkswagen an dem chinesischen Start-up Liang Dao, das Roboter-Autos entwickelt. „Die großen deutschen Firmen sind immer noch der Meinung, dass es besser ist, alles selbst zu machen“, sagt Rupp.

Auf Berlin verzichten wollen die Großkonzerne auf dem Weg in die Zu-

kunft allerdings nicht. Hatten beispielsweise Audi, Porsche oder Daimler vor wenigen Jahren erste eigene Digital Labs an der Spree installiert, so sind in Berlin inzwischen nennenswerte Satelliten der Mutterfirmen entstanden. Volkswagen hat erst vor drei Wochen in einem Bürokomplex in Mitte seinen „We Campus“ eröffnet, in der Karl-Liebknecht-, Ecke Mollstraße, wo vor kurzem noch Zalandos IT-Frickler Apps und Algorithmen für den Klamottenshop kreierten, erarbeiten nun 900 Datenschauber von Volkswagen „digitale Mehrwertdienste und Mobilitätsservices“.

### Firma will weiter wachsen

Zu Jahresbeginn hatte die Daimler-Tochter MBition einen eigenen Bürokomplex in Charlottenburg bezogen. Rund 200 Software-Entwickler arbeiten dort unter anderem an neuen Multimediasystemen für die Fahrzeuge des Konzerns. Und die Firma will weiter wachsen. „In Berlin gibt es ein Arbeitsumfeld, in dem sich schon viele Software-Spezialisten aus aller Welt tummeln. MBition wird die besten dieser Köpfe gewinnen“, heißt es bei Daimler. Chef von MBition in Berlin ist übrigens Gregor Zetsche, Sohn des gerade ausgeschiedenen langjährigen Daimler-Lenkers Dieter Zetsche. Darüber hinaus betreibt Daimler zusammen mit BMW das neue Gemeinschaftsunternehmen Share Now von Berlin aus. Rund 500 Jobs entstehen derzeit im ehemaligen Kaufhaus Jandorf in der Brunnenstraße in Mitte. Es bewegt sich was.

„Die großen deutschen Firmen sind immer noch der Meinung, dass es besser ist, alles selbst zu machen.“

Timon Rupp, Gründer und Geschäftsführer bei Drivery, über die fehlende Bereitschaft deutscher Automobilhersteller, sich an Projekten der jungen Mobilitätsszene zu beteiligen

schiedlichster Ausrichtung ihre Büros, die hier Studios genannt werden.

Dem ersten Eindruck nach arbeitet hier niemand nur für sich. Alles wirkt sehr offen. Die Räume sind lichtdurchflutet, die meisten Wände aus Glas. Junge Menschen sitzen an Laptops oder diskutieren in kleinen Runden. Im tennisplatzgroßen Eingangsbereich liegt der schwarze Mops Frida, dem der Posten des „Chief Happiness Officer“ übertragen wurde. Ein schlaksiger Typ mit Dutt und Handy am Ohr läuft aufgeregt gestikulierend über den Gang: Lawrence Leuschner, Chef des Kick-Scooter-Verleihers Tier. Scheinbar läuft ir-

bilität und Roboter-Taxis, Drohnen und klimaneutralem Flugverkehr.

Es geht nicht nur um das Automobil. Im Tempelhofer Hafen hat Drivery einen eigenen Bootsanleger, weil sich ein Start-up angemeldet hatte, das Boote per 3D-Druck bauen wollte. Gekommen sind die Bootsdrucker nie.

Von Anfang an dabei ist dagegen das Start-up Aipark. Der Firmenname steht auf einem A4-Blatt, das mit Klebestreifen an die Glaswand geheftet wurde. Dahinter geht es um Datenanalyse. Mit Hilfe Künstlicher Intelligenz soll die Parkplatzsuche verkürzt werden. Auf ein Drittel der bisher benötigten Zeit, wie Julian Glaab ver-



Jochen Knoblach meint, Kreativität wurde bisher nur für schnelle Autos vergeudet.