ZE
VE
DI

Digitalgespräch Folge 70

Lehren und Erfahrungen aus dem Cyber-Angriff auf die Uni Gießen

Mit Rainer de Mey von Riese & Müller, 7. Oktober 2025

https://zevedi.de/digitalgespraech-070-rainer-de-mey/

[Der Vorspann mit Musik und Ausschnitten aus dem Gespräch beginnt.]

Marlene Görger: [mg]: Herr de Mey, Sie sind Chief Digital Officer bei Riese und Müller. Erklären Sie uns zum Einstieg doch bitte, was ein Chief Digital Officer bei einem Fahrradhersteller für Aufgaben hat.

Rainer de Mey [De Mey]: Ich erlebe im Gespräch Menschen, die finden, dass alles getrackt und mit Daten versehen werden muss. Auf der anderen Seite eben Leute, die eher skeptisch sind, das Ablehnen im Sinne von, warum braucht das das Fahrrad noch? Das ist gar nicht so sehr ein Wettrüsten, dass man jetzt nachziehen muss als Fahrrad, um zu überleben im Straßenverkehr, sondern eher andersherum, dass es die Möglichkeit ist, die damit reinspielt. Es ist dann spannend, was passiert dann mit den nicht digitalen Radfahrern, wenn die dann eben entsprechend nicht digital gesehen werden.

[pgg]: So eine Fahrradwerkstatt stellt man sich ja auch komplett analog vor eigentlich, ne? Wie sieht das jetzt tatsächlich aus mit dem Fahrrad, Reparaturhandwerk und dergleichen, wenn so viel Digitalität im Fahrrad steckt?

[De May]: Verkehrsplanung, kommunale Planung, da ist aus meiner Sicht ein Riesendatenschatz tatsächlich. Wenn ich so viele Datenpunkte habe, werden sich Dinge zeigen, die sich vielleicht gar nicht genau vorher haben sehen lassen.

[mg]: Manchmal ist das Leben ganz schön leicht, zwei Räder, ein Lenker und das reicht. So beginnt das Lied Fahrradfahren von Max Raabe und man spürt fast den Wind um die Nase, während man innerlich zustimmt. Ja, Radfahren kann das Leben wirklich leichter machen. Vor allem für Kinder ist das Radfahren lernen ein echter Gamechanger. Sie können mit dem Fahrrad von klein auf am Straßenverkehr teilnehmen, lange bevor motorisierte Fahrzeuge für sie in Reichweite kommen. Das Gefühl, wenn sich zum ersten Mal die eigene Muskelkraft im Zusammenspiel mit Balance und Zielstrebigkeit in ungeahnte Geschwindigkeit übersetzt, das vergisst man nicht so schnell. In dieser einfachen, aber wirkungsvollen Erweiterung des Mobilitätsradius steckt eine Freiheit, die den Alltag grundlegend verändert. In den letzten Jahren hat das Fahrrad einen motorisierten Verwandten bekommen, der auf den Straßen und Radwegen immer häufiger anzutreffen ist. Das E-Bike, bei dem ein akkubetriebener Elektromotor die Muskelkraft unterstützt. Ganz neu ist die Idee des motorisierten Fahrrads nicht. Bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Gab es Fahrräder mit Hilfsmotor, für die man weder Führerschein noch Zulassung brauchte. Was neu ist, das Artefakt Rad wird heute mit den Möglichkeiten der Digitalisierung zusammengedacht. Es wird mit anderen Geräten vernetzt. Daten können erhoben, ausgewertet und in unterschiedlichste Anwendungen eingespeist werden. Auch für Forschung und Verkehrspolitik muss das interessant sein. Stichworte wie User Experience, Diebstahlschutz, Automatisierung und Verkehrssicherheit fallen und schnell wird klar, Zwischen dem Drahtesel und dem High-End Pedelec mit allen Schikanen, auch den digitalen, liegen Welten. Aus dem Fahrrad wird dabei langsam, aber sicher ein Fahrzeug, das eine zentrale Rolle bei der

Verkehrswende einnehmen soll. Aber Radfahren ist für viele Menschen nicht einfach nur ein schlankes Mittel zur individuellen Streckenbewältigung, sondern Ausdruck von Umwelt- oder Gesundheitsbewusstsein ist Sport, Erholungsquelle oder Hobby. Wie und wo also hält Digitalisierung Einzug in die Welt des Fahrrads? Welche Innovationen der letzten Jahre sind heute schon alltäglich? Und wohin bewegt sich die weitere Entwicklung? Das ist unser Thema heute im Digitalgespräch. Mein Name ist Marlene Görger, ich bin Physikerin und Technikphilosophin und arbeite für das Zentrum für verantwortungsbewusste Digitalisierung.

[pgg]: Und mein Name ist Petra Gehring. Ich bin Professorin für Philosophie an der Technischen Universität Darmstadt. Unser heutiger Gast und Experte fürs Thema ist Rainer De May. Er ist zugeschaltet aus dem südhessischen Mühltal. Herzlich willkommen im Digitalgespräch, Herr De May. Wir freuen uns sehr auf das, was kommen wird.

[De May]: Vielen Dank, ich freue mich hier zu sein.

[mg]: Herr de Mey, Sie sind Chief Digital Officer bei Riese& Müller, einem deutschen Fahrradhersteller, der vor allem für seine hochwertigen E-Bikes bekannt ist und dafür sich als Pionier mit den Möglichkeiten der Digitalisierung für das Radfahren zu befassen. In diesem Unternehmen sind Sie seit 2018 für die digitale Strategie bei der Entwicklung neuer Angebote und Geschäftsmodelle zuständig. Und 2018 geschah es auch, dass Riese& Müller erstmals Fahrräder mit einem Chip zur Vernetzung im Internet of Things ausgestattet hat. Seitdem haben sich die Möglichkeiten und vermutlich auch die Erwartungen im Feld des digitalisierten Radfahrens rasant weiterentwickelt. Bevor wir in diese Welt eintauchen, erklären Sie uns zum Einstieg doch bitte, was ein Chief Digital Officer bei einem Fahrradhersteller für Aufgaben hat.

[De May]: Ich finde es sehr spannende Aufgaben zuallererst, sich natürlich um die Digitalisierung unserer Produkte zu kümmern. Tatsächlich sind wir als klassischer Hersteller, Mittelständler, sehr darauf ausgerichtet, auch viel die Möglichkeiten der digitalen Wertschöpfung zu nutzen. Wir haben auch hier Kollegen, die sich ganz klassisch um die IT, um die Infrastruktur kümmern, dass alle Rechner funktionieren, alle Server funktionieren, aber auch Kollegen, die sich darum kümmern, dass … normale betriebliche Abläufe, Buchhaltung, ERP-System und ähnliches so arbeiten, wie sie arbeiten sollen. Bei mir im Team, dem ich vorsitze, beschäftigen wir uns viel mit Vertriebskanälen, wie die Marke auch digital wahrgenommen wird und aber eben auch mit der Fragestellung, was gibt es eigentlich noch außerhalb dieses klassischen, physikalischen Fahrrads, was wir entwickeln, was wir zusammenbauen, was wir verkaufen, was eben auch eine Erweiterung dazu darstellen kann. Digitale Aura, sage ich manchmal ganz gerne dazu. Eigentlich geht es da auch um so eine Art… Aura und das Fahrerlebnis zu bekommen.

[mg]: Welche Daten am Fahrrad kann man in diesem Zusammenhang denn heute erfassen? Was machen Sie da?

[De May]: Also im Grunde kann man die Technologie, oder wie man das Rad digitalisieren kann, in zwei grobe Bereiche teilen. Der eine ist tatsächlich am Rad selbst Technologie zu verbauen, wie ein ABS, was man vom Auto kennt, was im Grunde direkt im Fahrzeug oder im E-Bike wirkt und die Fahrsicherheit verbessert oder ähnliches. Was wir 2018 angefangen haben, in einem ganz kleinen Experiment erst mal, ist eben IOT-Chips, also Chips mit Internetverbindung, mit GPS-Erfassung. Mit verschiedenen

Sensoren in die Bikes einzubauen und darauf letztlich verschiedene Use-Cases aufzubauen. Der Kern war eigentlich das Thema Diebstahl. Unsere Fahrräder sind im Premium-Segment angesiedelt, unsere E-Bikes damit recht teuer. Und wir glauben auch heute noch, dass es immer noch für viele Menschen ein Hindernis ist, auch auf ein so hochwertiges E-Bike umzusteigen, vielleicht Auto dafür stehen zu lassen, weil der Diebstahl das Risiko gefühlt zu groß ist. Und das lässt sich natürlich, wenn ich das E-Bike komplett tracken kann, das Risiko minimieren oder auch einfach das Sicherheitsempfinden erhöhen. Und das haben wir jetzt mittlerweile auch kombiniert mit Versicherungsprodukten, sodass eigentlich so eine Art Rundum-Sorglos-Paket dann mit dem Fahrrad daherkommt, wenn der Kunde die Kundin das halt eben auch so haben möchte.

[pgg]: Kommt das gut an so als Lösung oder ist das eine zu abstrakte Sache, dass man sagt, naja, also es gibt da irgendwie eine Nachverfolgung und dann ist der Diebstahl versicherbar oder so?

[De May]: Tatsächlich gibt es im Ausland zwar eher aber Versichernde, die darauf bestehen, dass eine Trackbarkeit des Fahrrads gegeben ist oder es sich tarifisch auch schon unterscheiden, wenn das Fahrrad dann eben trackbar ist. Als wir 2018 angefangen haben, waren wir da glaube ich noch relative Pioniere. Das gab Anbieter für eben diese Chips. Das Apple AirTag gibt es mittlerweile auch für in die Klingel und unter den Flaschenhalter. Also das Thema Tracking ist einfach ein Stück weit in der Gesellschaft angekommen und deshalb besser adaptiert. Unsere erste Testserie war 500 Räder und limitiert und wir haben uns das einfach angeschaut, ob das auch funktioniert. Wir hatten keinerlei Erfahrungen mit, wie sich Frequenzgänge im Fahrrad verhalten, wie gut ist die GPS-Qualität, wie stark schirmt ein Rahmen auch solche Datenströme, sage ich mal, ab, die dann da eben gesendet werden sollen. Das lässt sich alles viel unter Laborbedingungen testen und das haben wir auch im Vorfeld natürlich gemacht. Aber wenn man es dann eben draußen im Feld rumfährt, dann verhält sich das eben auch wieder ganz anders. Und heute haben wir eigentlich eine, würde ich sagen, stabile Kundschaft, die eben zusätzlich zum Riese & Müller E-Bike dann sich eben auch ein Chip entweder mit dazu bestellt. Bei einigen Bikes ist der Chip auch serienmäßig eingebaut und auf der Basis dann das Fahrrad über einen Service. Wir nennen die RX-Services. RX steht für Rider Experience. So wie die User Experience haben wir gesagt, naja, da geht es eigentlich drum, das echte Fahrerlebnis, das, was ich in der echten Welt draußen habe, auf meinem Bike digital erweitern zu können.

[pgg]: Und das heißt, die Daten laufen dann zu Ihnen und Sie bieten eine App, dass man sein eigenes Rad dann da auch wieder finden kann? Oder ist das alles nur beim Kunden?

[De May]: So wie Sie es gerade zuerst gesagt haben, also im Grunde werden die Daten über das Mobilfunknetz gesammelt als Rohdatenstrom, wenn das Rad in Bewegung ist, bei uns eingesammelt in einem System, was wir auch entwickelt haben, selbst, wo dann entsprechende Algorithmen drüber laufen und dann beispielsweise aber auch Touren erkannt werden, im Grunde als so, ich sage mal netten Nebeneffekt dieser Uridee des Diebstahlschutzes, bekommt man automatische Fahrstatistiken. Sieht eben welche Strecken gefahren werden, wieviel CO2-Einsparungen man hat, was man so im Jahr alles an Kilometern zusammenfährt. Das finde ich persönlich sehr spannend, denn unsere Produkte sind ja eher Alltagsfahrzeuge. Also ein Cargo-Bike oder ein S-Pedal-Lag, also mit 45 km/h Trittunterstützung, das nutzen Berufspendler. Das ist kein Sportgerät, da geht es nicht darum, sich zu messen mit anderen oder irgendwie den Berg schneller zu

nehmen. Es spielt auf Freizeitaspekte eine Rolle. Die Menschen, die unsere Produkte benutzen, die zeichnen tendenziell ihre Fahrten nicht mit Strava, Komoot und Co. Auf, sondern sie fahren auch immer wieder die gleiche Strecke. Fahren jeden Tag zur Arbeit, jeden zweiten Tag zum Einkaufen, vielleicht auch jeden Tag morgens noch bei der Schule vorbei, das Kind absetzen und danach dann zur Arbeit weiter. Und letztlich sind damit die Routen auf der Karte vielleicht gar nicht so interessant, aber eigentlich eher die Summe, die ich vielleicht über die Jahre hinweg zusammenbringe. Und da finde ich dann wieder sind großartige Ansätze auch drin für Nudging, wie es Neudeutsch Englisch genannt wird, ja so kleine, kleine Anstöße, Verhalten zu ändern, vielleicht kleines Lob zu integrieren, zu sagen eben großartig, dass du trotz des schlechten Wetters letzte Woche so viel gefahren bist, dass du in einer Linie treu geblieben bist. Also da auch Motivation zu schaffen und dem Einzelnen der Einzelnen die eigene Wirksamkeit, sage ich mal, auch zu visualisieren oder in Daten erlebbar zu machen. Das sind eher so Ideen, das haben wir zurzeit bei uns in der App. Also das hatten Sie auch gesagt, eine App steht dann hinten dran. Da kann ich eben genau das alles einsehen. Ich kann dann mein Handy auch als Tacho nutzen am Fahrrad und ähnliche Sachen. Aber das steht dann eben auf dem Weg zur Verfügung.

[mg]: Das klingt jetzt so, als wäre die Art der Daten, die man erhebt, relativ überschaubar. Und man kann dann sozusagen je nach Interesse unterschiedliche Dinge damit machen. Ist das so oder werden unterschiedliche Räder unterschiedlich dann auch vermessen mit Sensorik? Ich stelle es mir so vor, muss man das die Hardware auch anpassen, dem, was man damit möchte.

[De May]: Ja, das ist tatsächlich so. Es ist in der Breite unterschiedlich. Die Chips selbst kommen erst mal mit einer eigenen Sensorik an Bord, also eben dem GPS-Modul, Temperatur-Modul, Beschleunigungssensor und Ähnliches. Das ist nötig, um beispielsweise einen Alarm auszulösen. Wenn das Fahrrad in Ruhe ist und dann wieder in Bewegung versetzt wird, kann das eben als Event abgefangen werden. Je nach Antriebssystem, mit dem das Fahrrad ausgestattet ist, haben wir aber auch eine mehr oder weniger tiefe Integration. Und je nach Integrationstiefe können auch Daten, die dann aus dem Fahrsystem, das ist ein Canbus, wie im Auto auch, die dann mitgesendet werden, auch noch mit angereichert werden. Das kann dann die Wattleistung sein vom Motor, vom Fahrer, also was tatsächlich getreten wird. Das geschieht dann im Grunde ohne zusätzliche Sensoren, außer denen, die ohnehin im Rad verbaut sind. Dann werden halt zum einen die Statistiken umso größer. Man kann aber auch dann theoretisch daraus Ableitungen treffen. Ist das Fahrrad jetzt vielleicht überdimensioniert, in der Akkuleistung beispielsweise, weil man merkt, die Kundinnen, die dieses Modell fahren, die fahren vielleicht tatsächlich gar nicht so lange Strecken, damit, wie man sich das vielleicht vorher überlegt hat, oder wo eben auch eine kleinere Batterie helfen würde, was dann weniger Gewicht bedeutet, was weniger Stromverbrauch bedeutet, weniger Kosten auch letztlich. Solche Rückschlüsse lassen sich daraus dann auch entsprechend ableiten.

[mg]: Was sind denn Features, die superbeliebt sind? Also, sie sagten, Diebstahlschutz war so die erste Idee und das ist wahrscheinlich auch für viele Kundinnen und Kunden eine naheliegende Verwendung. Gibt es auch so andere Festzeller, sag ich mal, Sachen, die nachgefragt werden?

[De May]: Also tatsächlich, bei uns kann man nur den All-Inclusive-Service kaufen. Also man muss eben dafür bezahlen, weil da auch Connectivity hintendran steckt. Man hat

das ein Jahr erstmal kostenlos. Und im Grunde können sich die Kunden nur entscheiden, ob sie das ganze Paket ohne Versicherung nehmen. Dann ist es entsprechend günstig. Oder eben mit einer Versicherung, die es dann auch im Zweifelsfall noch in Ausprägung mit Mobilitätsgarantie und Ähnlichem gibt. Und wir sehen schon in den Nutzungsdaten, dass nicht alle Menschen das permanent nutzen mit dem Auf- und Abschließen. Also wenn ich das Fahrrad digital abschließe, dann ist wie so ein Alarmpunkt gesetzt und wenn das Rad dann bewegt wird, bekomme ich eine Push-Notification aufs Handy. Bei einem unserer Modelle geht dann auch eine Alarmsirene beispielsweise los, wenn ich das möchte. Und das sehen wir schon, dass das in der sehr häufigen Nutzung hat. Bei einem anderen Modell haben wir beispielsweise den Tacho gut ausarbeiten können und das Fahrrad kommt ohne Display. Bei dem Modell wird beispielsweise dann eben das Handy als Tacho mit unserer App häufig benutzt. Bei anderen entsprechend, die mit einem Display von vornherein ausgestattet sind, dann natürlich entsprechend nicht. Das ist so ein genauso ein Beispiel für diese Integrationstiefe, dass nicht immer alles möglich ist. Und so unterscheidet sich das am Schluss des Tages schon. Und wir können es gar nicht so genau sehen. Also man kriegt dann manchmal das Feedback in einem Update funktioniert etwas nicht. Darüber kriegt man am besten mit, was eigentlich nachgefragt ist, wenn dann die Kunden und Kundinnen sich melden und sagen, meine Tour stimmt nicht. Also wir waren eigentlich überrascht. Wir dachten immer, dass diese Tour-Statistiken nur so ein nettes Gimmick sind. Wir haben, als wir da zwischenzeitlich mal eine schlechtere GPS-Qualität durch die Datenverarbeitung hatten, haben wir doch relativ viele Rückmeldungen bekommen, dass das nicht so premium ist, wie es sein sollte. Und daran sieht man dann eben auch, dass es dann doch ja auch genutzt wird von den Kundinnen und Kunden. Wir sind, ich sage ganz gerne aus der Sandkastenphase, so jetzt mittlerweile raus, 2025, 2018 haben wir angefangen und das hat sich für uns schon zu einem stabilen Thema entwickelt, was auch als Geschäftsmodell, auch so ist es ja eben natürlich gedacht, als Unternehmen, was unternehmerisch handelt, auch funktioniert. Und für mich ist dann so der Aspekt dieses Ease of Use. Ich habe jetzt ein neues E-Bike, das ist vielleicht mein allererstes. Da sind x Sachen dran, die sind komplett anders. Ich komme entweder vom Fahrrad oder ich bin vielleicht schon seit Jahren nicht mehr Fahrrad gefahren, das ist oft auch der Einstieg auf ein E-Bike, dass man wirklich was anders macht. Oder ich kaufe mir ein Cargo-Bike neu, die Dinger sind ja wirklich viel schwerer und auch erst mal anders zu händeln, in einer gewissen Weise erst mal neu ein bisschen fahren zu lernen damit. Da muss ich mich halt eben ein paar andere Sachen dann eben nicht kümmern und das wäre da unser Anspruch auch, dass die Digitalisierung halt da ihren Job, sage ich mal, möglichst charmant und schlank macht, dass man gar nicht auch noch dort ganz Dinge entscheiden muss oder neu lernen, sondern es eigentlich wie von selbst funktioniert.

[mg]: Wenn Sie jetzt mal weggehen von dem, was Sie selbst anbieten, was kann jemand, der wahnsinnig enthusiastisch ist, alles an Ausrüstung und Tracking und Analyse anschaffen?

[De May]: Wenn man mal so ganz offen denkt, also ob es das jetzt alles als Produkte gibt, ich kann natürlich erst mal mit Fingerabdrucksensor oder Gesichtserkennung anfangen, dass das Rad überhaupt losfährt. Dann kann ich an der Sensorik an Bord noch viel mehr integrieren. Das ist für mich ehrlicherweise immer so ein bisschen die Frage, was ist dann der Anwendungsfall? Ich habe dann eben mehr Datenpunkte. Ich kann noch mehr in die Temperatur gehen. Ich kann mir anschauen, wie sind, als ein E-Bike ist eben die Verlaufskurven des Akkus, Temperaturkurven. Wie viel Leistung rufe ich ab? Ladevorschläge und solche Dinge sind dann auch noch vielleicht ein bisschen ferner,

aber trotzdem nahe liegende Use-Cases, rechtzeitig erinnert werden. Hey, sie fahren dienstags immer diese Strecke, ihr Akku reicht nicht dafür. Also, dass ich auch da auf keinen Fall in zu wenig Reichweite komme. Reichweitenbezogene Routenplanung, das gibt es auch, das bieten wir jetzt zum Beispiel selbst nicht an, weil wir sagen, Routenplanung können andere sehr gut. Da gibt es so ein, zwei Unternehmen, die da Apps für anbieten. Da kann man sich schon gut durchdigitalisieren. Eine Wegeführung, die mir durch die beste Luft schickt in der Stadt beispielsweise, die vielleicht sogar mir andere Fahrradfahrer sucht, damit ich ein Stück weit im Pulk fahre. Potenziell bin ich dann sicherer, wenn ganz viele Fahrradfahrer auf einmal fahren, als wenn ich ganz allein irgendwo im Autoverkehr unterwegs bin. Wenn ich den sportlichen Bereich ausdehne, ja klar, da kann man dann noch deutlich mehr an dann eben auch Gesundheitsdaten und halt damit kombinieren. Das ist jetzt ein Feld, wo wir uns jetzt aus der E-Bike-Perspektive weniger mit beschäftigen. Also die Effekte auf die Gesundheit sind ja... Diesen gegeben. Aber wir sehen unsere Produkte eher eben als Alltagsfahrzeuge, weniger als Sportgerät. Dadurch ist das jetzt was, wo wir Stand heute nicht so sehr darauf abzielen, auch mit dem, was wir anbieten, wobei wir auch schon Kunden nachfragen, bekommen haben, dass die Daten noch jetzt eigentlich eben in Apple Health integriert werden sollten. Also es scheint auch da den Bedarf zu geben. Und deshalb glaube ich, wird das auch immer weitergehen in weiteren Schritten, was der Markt auch ein Stück weit nachfragt.

[pgg]: Wenn da so ein IoT-Chip im Fahrrad ist und das Fahrrad ist jetzt unterwegs im Straßenverkehr, die anderen Fahrzeuge, also gerade die Autos, sind ja auch ziemlich digital, haben Sensorik, möglicherweise ist auch die Stadt digital, das heißt irgendwie, was weiß ich, Ampeln, sonst was wie. Also auch da werden Daten abgenommen, um die Verkehrslenkung zu unterstützen. Wie ist denn das mit dem Fahrrad? Wird das dann auch wechselseitig wahrgenommen durch andere Fahrzeuge? Oder ist das einfach nur das Rad für es selbst und die App der Radlerin, die da so für sich sind?

[De May]: Zurzeit ist es noch ein geschlossenes System in sich, da gibt es aber natürlich Bestrebungen. Also wir sind da auch als Hersteller mit vielen anderen Herstellern zusammen Mitglied in der Coalition for Cycle Safety, Bosch mit dabei, andere Hersteller, wo es tatsächlich darum geht, ja nochmal Module und Standards zu schaffen, die eben auch die Fahrradfahrer in einem digitalen Verkehrsgrid abbilden. Das ist dann tatsächlich andere Hardware und andere Übertragungstechnik auch notwendig. Der Chip bei uns sendet im Mobilfunknetz. Das heißt, die Daten gehen grundsätzlich erst mal zum Satelliten. Auch nicht in Echtzeit permanent, sondern eben immer wieder paketiert. Also near-live, das wäre jetzt zu einer Unfallvermeidung beispielsweise, zu einer Abbiegererkennung oder Ähnlichem nicht ausreichend. Da würde es eher darum gehen, dass eine Sensorik an Bord ist, die wie so ein Beacon sendet, also im Grunde diese digitale Aura direkt auch um das Rad herum digital abbildet. Aber da gibt es Bestrebungen, weil das natürlich schlüssig ist, vor allem je mehr Autonomes fahren auch dazukommt, das gut zu erforschen, abzubilden. Fahrradfahrer sind da einfach deutlich anfälliger für schwere oder tödliche Verkehrsunfälle. Plus man könnte sogar, ich glaube da gibt es sogar ganz viele Benefits, wenn das autonome Fahrzeug weiß, wo jetzt gerade viele Radfahrer unterwegs sind, die Route dann im Zweifelsfall zu meiden und sogar eine andere zu wählen, auch wenn die länger ist, weil dann eben die Fahrgeschwindigkeit erreicht werden kann. Für das Auto dann noch wieder woanders höher werden kann. Also da sind, glaube ich, noch sehr viele Benefits. Ist dann spannend, was passiert dann mit den nicht digitalen Radfahrern, die mit einem herkömmlichen Fahrrad unterwegs sind, wenn die dann eben entsprechend nicht digital gesehen werden.

[pgg]: Die Frage legt sich natürlich sofort nahe. Kann man nicht auch an einem nicht digitalen Fahrrad, es gibt ja ein Dynamo oder so, also zumindest, während man fährt oder vielleicht anders als ein Akku so befestigen, dass sich da auch digital was machen lässt?

[De May]: Ja, auf jeden Fall. Also so ein Chip in der Art könnte man auch mit einer externen Batterie betreiben oder halt eben Dynamo oder ähnlichem. Ich frage mich manchmal, muss es wirklich ein Fahrzeug sein? Weil auch als Fußgänger möchte ich nicht überfahren werden. Also theoretisch könnten wir auch alle wie so ein Hausnotruf so ungefähr so irgendwas an uns tragen. Smartphone haben wir heute eh schon dabei. Also ich kann mir gut vorstellen, dass da sowohl in Hardware-Technologie als auch in der Software technisch und batterietechnisch möglich ist. Nächsten. Ich lehne mich mal aus dem Fenster, zehn Jahren wird auch so weit kommen, dass im Grunde Variables eigentlich am Menschen vielleicht sogar sind und gar nicht so sehr im Fahrzeug verbaut. Für die Fahrzeuge dann eher relevanter ist, was noch die zusätzliche Daten Sensorik ist, die das Fahrzeug selbst betrifft.

[mg]: Es klingt ja so ein bisschen absurd, man muss jetzt ein digitales Gerät an sich dran schneiden, damit man im Straßenverkehr noch wahrgenommen wird. Oder sagt man, man hat halt geguckt oder irgendwie die Autofahrer aufgepasst. Ist die Automatisierung im Fahren oder auch das zunehmende Auftreten von Fahrassistenzsystemen, ist das ein Treiber für die Notwendigkeit solcher Überlegungen oder ist das ein bisschen auch Spielerei oder man kann es halt machen, deswegen macht man das.

[De May]: Vermutlich Letzteres. Die Menschheit drängt, meine persönliche Meinung, immer ja zur Innovation ein bisschen. Also was möglich ist, wird auch gemacht. Eigentlich haben wir die Fahrassistenzsysteme in den Autos tatsächlich eine hohe Qualität auch schon. Und so lange es zumindest unterstützend ist, andere Verkehrsdiener gut zu erkennen, einzuordnen und Ähnliches. Es gibt Forschungsprojekte, an der Uni Kassel beispielsweise, Dynamo, da wird sehr breit untersucht, was Einflussfaktoren auf die Radverkehrssicherheit sind, sehr breit heißt, da wird geschaut, was bringen Schulungsmaßnahmen, was bringen Maßnahmen, die in Fahrzeugen verbaut sind und da habe ich so einen Satz im Kopf, es gibt halt einfach Unfälle, wenn der Fahrradfahrer quer hinter einem Haus oder einem Auto rausfährt, direkt vor das Auto, da kann keine autonome Fahrtechnologie, genauso wenig wie der Mensch, im Grunde reagieren, weil die Vollbremsung einfach zu spät möglich ist. Deshalb glaube ich, das ist gar nicht so sehr ein Wettrüsten, dass man jetzt nachziehen muss als Fahrrad, um zu überleben im Straßenverkehr, sondern eher andersrum, dass es die Möglichkeit ist, die damit reinspielt. Und es gibt auch Experimente wie ein selbstfahrendes Fahrrad. Ich glaube, das interessiert die meisten Radfahrer nicht, das sind glaube ich eher Spielereien. Beim Radfahren liegt, glaube ich, die Freude am Fahren doch immer noch und auch bei einem E-Bike. Also wenn man auf dem E-Bike gesessen hat, dass man fühlt sich ja doch, wenn man es noch nie vorher gemacht hat, erst mal schon so, als wenn wir jetzt. Deutlich stärker, sage ich mal, wenn man den Berg hoch rast. Die Fahrfreude steht da, glaube ich, doch sehr im Vordergrund.

[mg]: Daten, die so entstehen. Wir hatten vorhin schon darüber gesprochen, der Chip schickt auch im Grunde die Daten an Sie zurück. Das heißt, Sie haben da ja auch ein Stück weit einen Datenschatz, Mobilitätsinformationen, können auch Dinge

zusammenführen. Ist das etwas, was Sie machen im Hintergrund? Also betreiben Sie Analysen auf den Nutzerdaten?

[De May]: Heute machen wir das noch sehr wenig, aber es ist natürlich eine große Möglichkeit. Was wir erstmal glücklich mit den Daten machen, ist, dass wir die auf unserer Seite auch anonymisieren. Also wir haben das in der Datenhaltung auch, als wir das ganze System aufgebaut haben, sehr, sehr genau angeschaut. Das ist für mich persönlich, aber auch für uns als Unternehmen ein ganz wichtiger Punkt. Also wenn wir eine Premium-Marke sind, dann muss sich das auch in IT-Systeme, Datenschutz und Ähnliches fortführen, wird keiner bei uns dazu gezwungen. Seinen Chip zu aktivieren, überhaupt einen Chip zu kaufen oder Ähnliches. Klammer auf, klammer zu. Die meisten Autos funken heute standardmäßig. Insofern achten wir da schon sehr drauf. Wir haben das testhalber tatsächlich gemacht, dass wir uns angeschaut haben, welche Erkenntnisse, wie sich denn vielleicht draus ziehen. Und so Beispiele, wie ich es mit der Partie zum Beispiel gesagt hatte, wären möglich. Man könnte Rückschlüsse ziehen. Wo wird eigentlich ein Fahrrad gefahren? Also man kann es auf Untergrund sich anschauen. Man kann schauen, in welchen Gebieten, Gegenden wird viel oder wenig gefahren. Also wir könnten für die Produktentwicklung beispielsweise noch mal deutlich mehr Schlüsse auch daraus ziehen, auch wenn eine Nachfolgegeneration von einem Produkt entwickelt wird. Dann eben auf die Daten zu schauen und zu sagen, spannend, die Touren sind alle nicht länger als 12 bis 15 Kilometer beispielsweise, dann wird es erst wieder am nächsten Tag gefahren. Das heißt, Beispiel Batterie, sie könnte auch kleiner sein oder wir könnten zumindest eine kleinere anbieten. Kann sich immer noch jeder selbst entscheiden. Man möchte auch immer die große Reichweite haben natürlich, das ist auch die Angst, dass man irgendwann liegen bleibt. Und da gibt es einige Rückschlüsse, die so möglich sind. Und natürlich auch fürs ganze Thema Verkehrsplanung, kommunale Planung. Da gibt es auch andere Plattformen, die das anbieten. Da ist aus meiner Sicht ein Riesendatenschatz tatsächlich, weil man wirklich tatsächlich abbilden kann, wo Menschen langfahren, über welche Kreuzungen sie fahren, wo sie benutzt werden. Man kann zum einen dadurch, glaube ich, ganz einfach identifizieren, wo sind vielleicht Radverkehrsströme, die ich da gar nicht haben möchte. Also die Menschen fahren vielleicht auf dieser kleinen Nebenstraße mit Kopfsteinpflaster, obwohl es unangenehm ist, weil die Hauptstraße nebendran für Radfahrer nicht geeignet ist oder lebensgefährlich. Und andersherum kann man natürlich auch einfach schauen, wo sind die Radfahrer, denn eigentlich in meiner Stadt und wie kann ich dann für sie an den Stellen, an den Orten die Verkehrssituation eben verbessern.

[pgg]: Ist ja immer ein bisschen so voll deshalb leeres Glas oder umgekehrt bei so intensiver Datennutzung, die einen empfinden es eher als Überwachung, die anderen empfinden es eher als superspannend, weil man da eine Ressource gewinnt und vielleicht auch Gestaltungschancen dranhängen. Was ist Ihr Eindruck, wie ist da die Community unterwegs, so Fahrradfahrerinnen Fahrradfahrer? Sind die da jetzt? Super vorsichtig und es geht vor allem darum nicht überwacht werden zu wollen oder sind die doch sehr digital affin mit den neuen Möglichkeiten.

[De May]: Ich würde sagen, da ist alles dabei. Ich erlebe im Gespräch Menschen, Interessenten, Händler, Kundinnen, Kunden, die da schon eher ablehnend sind, aber auch oft im Sinne von, warum braucht das das Fahrrad noch? Manchmal sogar, warum braucht ich denn überhaupt schon das E-Bike im ersten Schritt? Das Fahrrad hat doch schon so, wie es war, gut funktioniert. Funktioniert auch, aber der Anwendungsfall ist ein

anderer vielleicht. Im Großen würde ich sagen, dass das eigentlich ähnlich ist wie auf die Gesellschaft bezogen. Also ich glaube, das ist ein ganz guter Querschnitt, ohne dass ich das jetzt statistisch belegen könnte von Menschen, die das über den Klee loben und die größte Innovation der Welt finden und finden, dass alles getrackt und mit Daten versehen werden muss. Und auf der anderen Seite eben Leute eher skeptisch sind, das ablehnen. Vielleicht sagen sie möchten genau auch diese Art der Fortbewegung ein Stück weit noch mehr für sich behalten, sage ich mal, und eben nicht öffentlich teilen. Da ist, glaube ich, alles dabei tatsächlich.

[mg]: Stichwort Verkehrsplanung. Das wäre eigentlich naheliegend, dann auch die Daten mit Entscheidungsträgern zu teilen oder bei der Stadtentwicklung zu nutzen. Gibt es da Kontakte? Gibt es Interesse an dem, was Sie wissen oder an dem, was Sie anbieten könnten?

[De May]: Ja, Kontaktinteresse, das gibt es schon, auf jeden Fall. Das Gute ist, es gibt von der TU Dresden ein recht großes Projekt. Das basiert auf den Stadtradeln-Daten, das auch mittlerweile, ich glaube, das ist eine Ausgründung, diese Daten auch Kommunen zur Verfügung stellt und damit tatsächlich aktiv geplant wird. Da sind nicht unsere Daten heute drin. Was wir noch nicht möglich haben, zurzeit ist, dass die Daten direkt weitergegeben werden können. Und natürlich ist bei uns, weil auf unserer Plattform die Daten nur von uns als Hersteller sind, hängt es natürlich sehr vom Ort ab, ob ich daraus ein belastbares Profil erstellen kann. Die kritische Masse muss irgendwann überschritten sein, damit ich wirklich sagen kann, hier für den Ort ist das möglich. Das geht aber für ganz viele Städte in Deutschland und auch Europa, in Frankreich, Belgien, Niederlanden, ganz viele Länder dabei, wo das tatsächlich auch möglich ist oder unser Produkt, weil es eher ein Alltagsrat ist, für die Alltagsmobilität. Das ist im ländlichen Raum schwieriger, wäre das, da bräuchte man andere Wege dann für. Aber ich glaube, was es eigentlich braucht in der Vision ist eine Plattform, wo alle die Daten irgendwie einfließen und dann aber trotzdem so anonymisiert und sicher sind, dass es eben keine Bedenken gibt des Einzelnen, seine Daten quasi zu spenden dem Gemeinwohl. Wir müssen natürlich ein bisschen schauen, am Schluss kostet es auch Geld, wir würden die jetzt nicht verkaufen wollen an sich, aber es muss irgendwie natürlich finanziert sein, Datenhaltung, je öfters das auch abgegriffen wird an Daten. Aber ich glaube das Projekt von der TU Dresden macht das ganz gut vor, wie man das dann eben sammeln kann. Da ist so ein bisschen der Nachteil aus meiner Sicht das Stadtradeln. Ich weiß nicht, ob das Ihnen oder auch den Hörern bekannt ist. Das ist eine Art Kampagne. Also es gibt immer einen Aktionszeitraum. Ich glaube drei Wochen sind das, wo in einer Stadt Stadtradeln stattfindet. Das ist vom Klimabündnis die Kampagne. Wird also auch bewusst dazu aufgerufen. Erzeugt das vielleicht auch ein verfälschtes Bild. Das ist immer in den Sommermonaten oder häufiger in den Sommermonaten. Und auf dem Weg kommen natürlich vielleicht auch Daten zusammen, die gar nicht so sehr die 365 Tage im Jahr Realität abbilden. Hier in Darmstadt gibt es, ich müsste lügen, also eine kenn ich, glaube es sind aber zwei so Radverkehrs-Zählstellen beispielsweise. Wenn man alle diese Datenpunkte eben aus so einer Kampagne wie Stadtradeln von Herstellern von Zählstellen zusammenbringt, dann hat man, glaube ich, wirklich die Möglichkeit, da eine sehr gute und sehr heterogene Datenbasis in der Form zu haben, dass es auch verschiedene Interessen und Aspekte gut abbildet.

[mg]: Gibt es denn auch Grenzen für das, was die mit den Daten machen? Gibt es auch vielleicht Beschränkungen aufgrund von Kooperationen oder Partnerschaften, von denen sie betroffen sind?

[De May]: Der rechtliche Rahmen ist an sich genau der gleiche, den wir auch in anderen Bereichen haben. Also gelten die gleichen Gesetze des Datenschutzes über eine KI-Verordnung, Data Act und Ähnliches. Wir holen uns relativ viele Konsenszustimmungen ein. Man hat immer wieder die Möglichkeit, das auch zu entziehen natürlich jederzeit und sich dazu entkoppeln, wenn man irgendwie doch wieder später, zum späteren Zeitpunkt auch irgendwie seine Meinung ändert. Der Fahrradmarkt ist im Gegensatz zu einem... Automobilbranche beispielsweise ist die Branche natürlich deutlich kleiner, deutlich fragmentierter. Da steckt nicht so viel Investitionsvolumen und einfach Geld in Masse dahinter, um Projekte voranzutreiben. In einer gewissen Weise ist das, was wir jetzt als Hersteller machen, ein Nebengeschäft, sage ich mal, was wir initiiert haben, wo wir auch einen Geschäftszweck drin sehen und eine Möglichkeit eben auch unseren Kunden und Kundinnen etwas Großartiges anzubieten. Aber wir können da nicht jetzt auch in den großen Schritten, die möglich wären, nach vorne gehen. Jetzt kommen dann aus der europäischen Digitalstrategie Gesetze und Ähnliches auf den Weg, die natürlich dann auch Kapazitäten einfach binden. Also digitaler Produktpass und solche Themen gelten ja auch natürlich für eine Fahrradbranche, wenn aber weniger Kapazitäten, Ressourcen, Personal da ist, muss das Fachpersonal natürlich für solche Themen dann auch im Zweifelsfall dann erstmal eingesetzt werden. Das ist so was, wo ich sagen würde, ist die Digitalisierung...sehr groß und komplex geworden in den letzten fünf bis zehn Jahren, wie sich offene Hersteller wie uns auch eben auswirkt. Wo es dann eben auch sehr gut ist, dass die Verbände, die es gibt in der Bike-Branche, da auch ihre Arbeit machen und versuchen da auch wirklich die ganz kleinen, wir sind jetzt ja kein ganz kleiner Hersteller, aber auch die ganz Kleinen irgendwie mitzunehmen und Möglichkeiten zu bieten.

[pgg]: So eine Fahrradwerkstatt stellt man sich ja auch komplett analog vor, eigentlich. Also das ist so bestes Handwerk, vom Rahmen bis zum Reifen und bis zu allen möglichen Teilen, die sich bewegen und geschmiert werden müssen und so. Wie sieht das jetzt tatsächlich in der Werkstatt aus? Und mit dem Fahrradreparaturhandwerk und dergleichen, wenn so viel Digitalität im Fahrrad steckt, ändert sich womöglich ja auch auf der Ebene was.

[De May]: Ja, da hat sich sehr viel geändert in den letzten zehn Jahren schon. Das Berufsprofil des Berufsbilds hat sich komplett geändert, auch der Ausbildungsberuf. Weil tatsächlich da auch, wenn ein Motor beispielsweise getauscht wird, muss wirklich der Kabelplan vom Bike richtig zugeordnet werden. Das bewegt sich deutlich mehr in Richtung, auch wie es beim Kfz-Mechatroniker ist, wo es deutlich mehr auch um Elektrotechnik und Ähnliches geht. Das ist viel komplexer geworden. Bisschen dazu, dass es auch dort Diagnosetools gibt, wie man es aus der Autowerkstatt kennt. Da wird im Grunde gar nichts geguckt, wird nicht geschaut ob es klappert, sondern im Grunde wird einfach ein Computer angeschlossen und geguckt, ob der sagt, dass es klappert, also überspitzt. Ich weiß, da geht es ja um andere Sachen, Diagnosedaten und Co., das passiert aber bei einem Bosch-Antrieb oder ähnlichem auch. Also im Grunde sind die Werkstätten da mittlerweile tatsächlich sehr digital, das macht es für Nichtvertragswerkstätten schwierig bis unmöglich überhaupt dann eben so einen Antrieb auch zu servicen. Also so dieses Ding, dass man klassisch ein Fahrrad, das klassische Fahrrad im Grunde auch komplett selbst, jeder Mann, jeder Frau das selbst lernen kann, das ist halt eben gar nicht mehr möglich, weil man den Zugang zu dem System, zum Diagnosetool gar nicht bekommen würde. Und damit ist es natürlich auch an der Stelle deutlich komplexer. Was, glaube ich, auch die Werkstätten vor

Herausforderungen stellt, weil wenn dann noch ein Tool dazu kommt und noch eins, da müssen immer wieder neue Mitarbeiter geschult werden. Das sind Stunden, die nicht verkauft werden können. Quasi drückt das dann auch das eigene Geschäftsmodell. Da gibt es, glaube ich, auch in der Branche sehr viele Herausforderungen. Und wir haben eine sehr langjährige, eine großartige Händlerschaft mit ganz vielen großartigen. Charakter, ein Individuum. Und da ist auch eine sehr große Grätsche drin zwischen dem ganz kleinen Fahrradladen, wo wirklich im Grunde nur eine Personeninhaber, Geschäftsführer, Mechaniker und Verkäufer in einem ist und andere halt eben bis hin zu größeren Ketten, wo dann halt wirklich hunderte von Menschen arbeiten. Und ähnlich wie die Branche selbst ist das auch divers.

[pgg]: Aber nicht der Chip war jetzt die Neuerung, sondern im Grunde schon das E-Bike.

[De May]: Ja, genau, schon das E-Bike. Beim Chip selbst tatsächlich haben wir jetzt auch bewusst, so wie wir es aufgesetzt haben, wobei das auch alle anderen Anbieter, also das ist mittlerweile ein durchaus verbreitetes Konzept. Es gibt auch Nachrüstlösungen beispielsweise, die ich mir auch nachträglich einbauen kann. Und die sind an sich in sich ein sehr geschlossenes Bauteil, sage ich mal. Das heißt, wenn da ein Servicefall mit vorliegt, dann wird im Zweifelsfall eben genau das Bauteil ausgetauscht, die Fahrradwerkstatt. Die setzt mit unserem Service in Verbindung, kriegt einen Austauschteil. Das wird entsprechend geregelt, wie ein normales Ersatzteil im Grunde.

[mg]: Wo wir bei Reparatur und Austauschteilen sind. Fahrrad ist auch stark verbunden mit Nachhaltigkeitsüberlegungen. Es ist ein super umweltfreundliches Verkehrsmittel. Auch das E-Bike, sage ich jetzt mal, obwohl es einen Akku hat, ist weit davon entfernt, so einen Impact zu haben wie das Auto. Wie wirken sich denn Nachhaltigkeitsüberlegungen auf die Planung digitaler Angebote aus? Ist das etwas, was eine Rolle spielt bei der Projektentwicklung und beim Zuschnitt von Projekten?

[De May]: Also wir versuchen eigentlich immer, diese Komponente der Rider Experience parallel mitzudenken. Und ein Stück weit sind wir dann natürlich auch vom Markt von unseren Zulieferern abhängig. Ich habe vorhin das Thema Integrationstiefe schon mal erwähnt. Da sind wir permanent im Gespräch und schauen, was lässt sich vielleicht eben noch integrieren. Weil am Schluss des Tages, also ich fahre auch manchmal Auto, natürlich ist das schön, dass das Auto einfach auf Knopfdruck aufgeht. Ich nicht müde an den Schlüssel rausfummeln, irgendwo noch in ein Schlüsselloch stecken muss und so weiter und so fort. Und das geht natürlich beim Fahrrad grundsätzlich auch alles von Fingerabdrucksensor bis hin zu Bluetooth Entsperrungen und ähnlichem. Ich glaube, da ist viel möglich, um die Convenience, sage ich mal, zu erhöhen, um den Einsatz oder den Willen zu fahren, zu erhöhen. Da glaube ich auch, dass mit solchen Nudging-Konzepten auch was zu holen ist, sage ich mal. Also einfach ein bisschen ein Stück weit dafür zu belohnen. Dass ich mich auf Fahrrad setze und die Umwelt schone und dadurch halt eine Motivation zu schaffen, die eine Art Gamification im Grunde dazu führt, dass auch häufiger, sag ich mal, zu machen oder stärker in meinen Alltag zu integrieren, da gibt es auf jeden Fall schon Potenziale.

[mg]: Sie sagten, es gibt vielleicht gar nicht unbedingt die Ressourcen oder die Kapazitäten, auch große Projekte voranzutreiben oder bestimmte Dinge zu verfolgen. Haben Sie was im Kopf, so Lieblingsthemen, die auf der Strecke bleiben, wo Sie sagen, da müssten wir eigentlich ran?

[De May]: Ach, man kann so viel machen mit Daten. Die Frage ist immer, da müsste man ran jetzt rein aus der Datenperspektive. Das ist eigentlich genau das Beispiel schon, wenn wir alle Verkehrsströme visualisiert bekommen würden. Ich glaube immer, dass man sich die Forschungsfrage bei Daten gar nicht so sehr vorneweg komplett stellen kann. Also wenn man wissenschaftlich rangeht, möchte man das immer oder zumindest eine These. Aber ich glaube, dass sich in den Daten, wenn ich so viele Datenpunkte habe, werden sich Dinge zeigen, die sich vielleicht gar nicht genau vorher haben. Sehen lassen. Also die meisten Leute würden sagen, bei Sonnenschein wird mehr gefahren, bei Regen weniger. Das ist glaube ich auch meistens so, aber vielleicht gibt es irgendeine Stadt, wo das nicht so ist. Und dann ist das ja super interessant. Das sind Dinge, die man vermutlich nur mit Daten in großer Menge rausfindet und wenn man damit ja auch anfängt, ein Stück weit zu spielen. Es muss datenschutzkonform sein und ähnliches. Da ist für uns als Hersteller der Punkt, also wir müssen ja trotzdem wirtschaftlich und als unternehmerisch agieren. Bezahlt halt nichts. Das kann man auch niemanden quasi verkaufen oder in Rechnung stellen. Wir wollen jetzt auch nicht die Daten unserer Kunden jemandem verkaufen und quasi zum Google der Radindustrie werden. Das ist da so ein bisschen die Bremse natürlich. Wir müssen immer ein Stück weit in ein Geschäftsmodell eben denken. Was haben die Kunden davon? Wo ist vielleicht ein Mehrwert? Wo man eben auch sagen kann, das ist was, was sich auch eben in unserem Gesamtgeschäftsmodell auch abbilden lässt. Deshalb ist meine Hoffnung immer, dass auch aus Forschungsprojekten raus dann so ein Anreiz entsteht, vielleicht auch für Hersteller zuzugehen, Daten zu nutzen und dadurch halt die Verbindung zu schaffen. Geht ja so weit, wenn ich jetzt Fahrräder auch mit Luftqualitätssensoren und ähnlichen Ausstattung, das wäre kein Problem. Da könnte man auch wieder noch eine ganze Ebene mehr an Daten sammeln, die viel genauer sind als die Messstellen, die es in den Städten verteilt gibt. Da glaube ich, dass da schon auch viele Potenziale noch sind, weil ich doch ja einen sehr beweglichen Datenpunkt habe und am Schluss des Tages, wenn er nicht vom Autoverkehr erwischt wird, lebt der Radfahrer ja in der Regel gesünder, weil er sich halt eben bewegt, egal ob auf dem E-Bike oder klassisch. Da habe ich halt eben doch einige Gesundheitsaspekte dabei, womit es sich auch lohnt, mehr Menschen aufs Rad zu bringen und den Radverkehr eben auch entsprechend zu fördern.

[pgg]: Also noch Luft nach oben, was Forschung angeht.

[De May]: Auf jeden Fall.

[mg]: Und damit ist dieses Digitalgespräch zu Ende und wir bedanken uns bei Rainer de Mey von Riese und Müller für diese interessanten Einblicke und die spannende Diskussion. Viele Grüße nach Mühltal und wie immer auch vielen Dank an Sie, liebe Zuhörerinnen und Zuhörer, für das Interesse und die Aufmerksamkeit. Wenn Sie mögen, hören wir uns wieder in drei Wochen zur nächsten Folge des Digitalgesprächs, einem Podcast von ZEVEDI, dem Zentrum für verantwortungsbewusste Digitalisierung.

This work is licensed under CC BY-NC-ND 4.0. To view a copy of this license, visit https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/