

Anmerkungen zur Art und Weise der 'Deutschland AG' / Automotive-Industrie, revolutionäre innovative Durchbruchkonzepte zu ‚fördern‘ und zu ‚optimieren‘, dies im Kontext des Forschungsfelds der diesjährigen Wirtschaftsnobelpreisträger zum Prosperieren von Nationen und der Bedeutung vertrauenswürdiger gesellschaftlicher Institutionen

oder

'Kaput vol.2'

Bei Space X bestand das Team, das die Steuerung von Raumschiff-Raptor-Triebwerken programmiert hat, aus einer Person.

Ähnlich hat die Struktur und Markteintrittsstrategie für das innovativste und zukunftsfähigste Automobil- und Logistikkonzept eine Person maßgeblich entwickelt.

Leider haben die 'einflussreichsten Akteure' (Zitat einer Person, die mich im Jahr 2021 gewarnt hat), die von meiner Arbeit inspiriert wurden, vergessen, meinen Namen und mein EV-Konzept zu erwähnen, das ich für die Zukunft unserer Gesellschaft in einer sukzessive maßgeblich durch den Klimawandel bestimmten Umwelt als viel besser geeignet halte, de facto und mit Fug und Recht könnte man es auch 'Cybercab 3.0' nennen - 2011 entworfen!

Ich versuche nun seit dem Raub meines Konzepts im Jahr 2018, meine Vorschläge für einige kleinere Erweiterungen zu diskutieren, werde aber planvoll daran gehindert, weil ja nun Autoindustrie und Politik ‚übernehmen‘, Todsünde eines jeglichen Innovationsmanagements!

Es ist der bestdokumentierte Fall von massiv gescheiterten Institutionen, von Innovationsraub durch oligarchische Strukturen, früher bekannt (und besser organisiert) als 'Deutschland AG' und von höflich formuliert unglücklichen Optimierungen zum Nachteil der besten Lösung.

Neben meinem Patent (Priorität 2/2018, 2014 vor einem Dresdner Patentanwalt vorgestellt) habe ich auch Feedback von Herbert Diess (Ex-CEO VW), Stefan Piech (damals No. 2 in der Porsche/Piech-Dynastie), Stefan Krause (ex-CFO BMW, Deutsche Bank, COO Fisker, CEO B-ON) und von einer Person auf diplomatischer Ebene, ganz zu schweigen von Dutzenden gequälter Seelen und noch mehr neidischen Feiglingen, die in teils sehr hohen und immer wohlig-gesicherten Positionen triumphieren.

Ein Nüchtern-Gequälter mit Einblick sagte:

'Denke nicht einmal an eine Institution, die Dir helfen wird, SIE nehmen es einfach!' – unabhängig von Patent, unabhängig von der vielleicht später erkannten Qualität des Entwurfs!

Der unglücklichste Punkt ist, dass ich seit dem Moment, in dem ich meine Lösung vor dem 'Business Angel' im Jahr 2018 vorgestellt habe, keine Chance hatte, zumindest über meine Variante zu diskutieren und nicht einen einzigen Support für ihre Weiterentwicklung zu finden, Ich war völlig isoliert - parallel wurde und wird 'Open Innovation', ‚Ethik‘ und ‚Leistungsbereitschaft‘ in großen Inkubatoren buchstäblich überall im idyllischen Deutschland propagiert. Ich hatte den Eindruck, dass es eine gründliche Recherche über die finanzielle und private Situation meiner Familie gab und schließlich habe ich in den letzten Monaten zweimal von Personen aus Institutionen Ratschläge erhalten, dass es Gerüchte gibt, dass ich psychische Probleme habe, besser, meinen Fall nicht mehr zu posten - sicherlich keine Drohung, schon gar nicht im Zusammenhang mit deutscher Autoindustrie oder Politik!

Die in den kommenden Tagen/Wochen zu enthüllende Lösung -oder, da eine weitere Kehrtwendung von VW in den letzten Tagen möglich erscheint, daß diese entgegen vieler konkreter Ankündigungen für das Jahresende doch verschoben und umbenannt wird (man findet ja so viel skurrile Informationen darüber, daß der ID.2 ein geklautes Konzept ist...)-

*[Anmerkung Juni 2025: Nach der Verschiebung der für die Vorweihnachtszeit 2024 angekündigten Enthüllung des ID.2 auf März 2025 wurde in diesem Zeitraum lediglich eine Designstudie des ID.every1 präsentiert, mit ‚kryptischen‘ Anmerkungen zu einer ‚Secret Sauce‘ genannten innovativen Zutat, die noch nicht offenbart werden kann – von der #lovebrand Volkswagen AG... Mmmh... watt könnte das sein?]*

wird einen ganzheitlichen Ansatz der Optimierung von Lieferketten umfassen (für menschliche und nicht belebte Güter), vollständig digitalisiert und automatisiert, basierend auf Skizzen der Physical Internet Association und routingfähigen und wiederverwendbaren Containern nach grundlegenden Arbeiten von Modulushca, die von der Österreichischen Technischen Universität in Graz durchgeführt wurden.

Es wird nicht nur ein großer Schritt in Bezug auf verkehrssystemische Effizienz sein, sondern auch eine Vielzahl von innovativen Möglichkeiten bieten, um Menschen mit Lebensmitteln direkt vom Acker zu versorgen, Waren von wo immer in kurzer Frist liefern zu lassen und alltägliche Aufgaben zu erledigen, das im Ergebnis Energie, Zeit und Geld spart und darüberhinaus einem komfortablen intermodalen Reisen den Ball zuspielt.

Zudem ermöglicht es allergrößte Fortschritte hin zu einer wirklichen Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse auch in ländlichen und/oder strukturschwachen Regionen und besseren Wettbewerbschancen ebendort, eines meiner Kernanliegen 2011 und nun reklamiert von profilanämischen Politikern und ‚Innovatoren‘.

Die Internet-artige Struktur der Logistiklösung mit Knoten in Form von automatisierten Umladestationen -eine Banalität wohlwissend, daß das Internet als Arpanet Ende der 60'er Jahre seinen Ursprung im militärischen Bereich hatte- besticht zudem durch maximale Resilienz bei Naturkatastrophen oder Konfliktfällen.

Im Jahr 2018 habe ich mit meinem Patent ein Auto vorgestellt, das all diese Funktionen ermöglicht mittels eines Laderaums, der nicht nur den Co-Transport/die Mitnahme von Gütern/ das sog. ‚Crowddelivery‘ und die paketbriefkastenähnliche Funktion des ‚Drop-Off‘ -, sondern darüberhinaus auch die anwendungsspezifische Anpassung über modulare, Tetris-ähnliche Module für ein besser ausgelastetes Sharing von Fahrzeugen, bietet.

In einem Kontakt mit einem vertrauenswürdigen Business Angel, empfohlen von der vertrauenswürdigen Institution ‚Bayern innovativ‘ und der Universität meiner Heimatstadt Bayreuth, mit Kontakt zu hochrangigsten Investoren, erklärte ich das Potenzial zur Setzung eines europäischen (und darüber hinaus?) Marktstandards für diese mindestens zweiseitige Anwendung der rasterartigen Laderaumstruktur und seine prozeduralen Fähigkeiten bei der Realisierung eines physischen Internets mit den vorgenannten innovativen Anwendungen.

Der entscheidende Punkt, den ich vorgeschlagen habe, war ein koordinierter, breiter Markteintritt mit einer Vielzahl verschiedener Fahrzeuge, um einen Marktstandard zu setzen, von Lastenrädern bis hin zu LKWs und explizit unter Einbezug von Bussen und Zügen - in Letztere kann das System im Gegensatz zu kühnen, aber realitätsfernen Entwürfen wie das 2018 auf der Innotrans vorgestellte One4All problemlos in das vorhandene Wagen-Material integriert werden.

Meine Konfigurationsvorschläge der Netzknoten, der Umschlagstationen wurden nicht enthüllt, aber als von größter Bedeutung erwähnt.

Neben dem allergrößten sog. Business-Case für den Systembetreiber und der grundsätzlichen Schutzfunktion gegenüber möglicherweise technologisch weiter fortgeschrittener Konkurrenz aus dem Ausland bietet es auch die Möglichkeit, den Verkehr über die Fahrzeuge zu steuern (z.B. Co-Transport-Autos mit zwei Containern sind kostenlos, diejenigen ohne sie zu bezahlen Maut), die schließlich auch als weitere, völlig frei regulierbare Marktzugangsschranke dienen kann, ein Feature, das europäische OEMs unter dem Druck chinesischer Import-Fahrzeuge wohl sehr willkommen heißen.

Dieser Plan wird nun -zufällig- von Akteuren wie Volkswagen/MOIA/RIVIAN, BMW und einer großen Vielfalt anderer OEMs, Automobilhersteller, Busbetreiber umgesetzt (Flixbus - Porsche hat gerade einige Anteile gekauft...), Bahnunternehmen und strategisch um 2019 herum positionierte Hersteller von wiederverwendbaren Containern - oder besser gesagt DEM Hersteller IFCO, im Besitz von Triton (deutsch-schwedisches Private-Equity-Unternehmen) und ADIA (Abu Dhabi Investment Authority). Ich vermute, dass die beabsichtigte Übernahme des deutschen Polymerriesen Covestro durch ADNOC (Abu Dhabi National Oil Company) nicht mit dieser Konstellation zusammenhängt, eine Vereinbarung, diese wiederverwendbaren Behälter als unendliche Ölsenke zu nutzen, ist kaum vorstellbar!

All das wurde von deutschen ‚christlich‘-Konservativen, Liberalen, Sozialdemokraten und - in einer Art 'pragmatischer Wende'-Schwenk- grüner Politik und von UNZÄHLIGEN anderen gescheiterten Institutionen in Sachsen, Bayern und auf Bundesebene unterstützt, Sie alle sind sich vollkommen bewusst, dass es 'einen nervenden Typen gibt, der mit einem 'mickrigen' Patent behauptet, er habe es Jahre vor den genialen Ingenieuren in Autoindustrie und an Universitäten erfunden. Das zugegebenermaßen Quälendste für mich war die Tatsache, dass es vor allem den sog. 'Klima-Engagierten' völlig egal ist, dass ich ausgeraubt wurde oder dass meine Lösung einen viel besseren Fußabdruck bringen würde - warum? Einfach viel Bequemer!

Neben noch nicht enthüllten Features meines Autos haben die beteiligten Akteure beschlossen, die Systemeffizienz absichtlich zu senken, indem sie meine leichte, integrierte Lösung in verschiedene archetypische Automodelle aufteilen, grob gesagt eines für Crowddelivery und eines für Drop-off-Fähigkeit. Der geplante, koordinierte Markteintritt wird 2026 erfolgen.

Meine Lösung sollte 'das letzte Auto' sein, zusammen mit Shuttles und Lkws, die mit dem System ausgestattet sind, eine effizientere Lösung und in der Weltlage der Klimaprobleme auch die beste.

Ich wette darauf, dass folgende Modelle von VW und BMW zuerst vorgestellt werden und auf den Markt kommen:

- Der ID2 / ID2all und seine spanischen und tschechischen Gegenstücke, die in den spanischen Volkswagen-Werken produziert werden
- (Sub-compact) SUV's von Volkswagen und BMW mit seiner Neuen Klasse (iX3 und iX1)
- Der BMW i2 als frontgetriebener Kleinwagen der Neuen Klasse (mit Ausnahme des i1 alle anderen heckgetrieben) 'überraschend' nicht im Jahr 2028 sondern schon 2026 und noch 'überraschender' auch in Spanien produziert, meiner Einschätzung nach im gleichen Werk wie Volkswagen.

Ein Eindruck, wie gut meine Konzeptskizze für den automatisierten Entladevorgang und die Positionierung des 'Kartoffelkellers' des ID2 - zusammenpasst und warum der teure RWD-FWD-Umbau gemacht wurde (warum BMW i1 und i2 FWD haben):

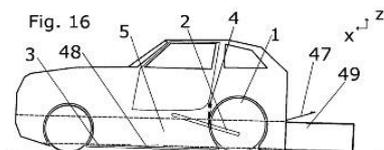
VW ID2 - cheapest car - most expensive switch RWD - FWD



First 'unveil' of the most ergonomic 'Kartoffelkeller'



Patent sketch of the automated unloading process right out of the location where VW foresees its 'Kartoffelkeller'



Second iteration from a 'leaked' Video on X  
The future separation already visible



Das mutmaßlich nur für 'drop-off' konzipierte Modell sollte in der Lage sein, Pakete und/oder Container auf- und anzunehmen. Ich schlage diese Ansicht des für 2026 geplanten BMW iX3 vor, der hervorgehobene Teil ist der, der sich öffnen wird, ähnliche Heckklappenstrukturen weisen auch in Bälde erscheinende Fahrzeuge der VW AG auf, nach meiner jüngsten (Juni 2025) Einschätzung sogar - bzw. folgerichtig, da man ja den Umstieg auf reine EMobilität in die Länge ziehen will- unter Einschluß von Hybriden und reinen Verbrennermodellen.



Probleme, die sich aus dem Raub meines Konzepts ergeben

Ich habe über 30 Jahre sowohl die Entwicklung der Klimadiskussion als auch die der Expertenvorhersagen verfolgt und war ab etwa 2000 nicht mehr allzu überzeugt, dass die Umstellung auf nachhaltige Energie und Lebensstandards im nötigen Zeitrahmen noch so machbar ist, um schwerwiegende Folgen zu vermeiden.

Nach dem Studium des Wirtschaftsingenieurwesens und meiner ‚Nebenstudien‘ habe ich einige Zeit darüber nachgedacht, wie gerade deutsche und andere europäische Gesellschaften (dis-)funktionieren und wie insbesondere populistische Bewegungen weiterhin Erfolge von großer Bedeutung haben. Da ich für einige ‚alt-europäische‘ Werte der Mäßigung bin, nicht primär durch Umverteilung sondern durch Investitionen in Bildung und ein wenig moderatere Entlohnung der ‚Leistungsträger‘, zielte ich darauf ab, ein Marktdesign vorzuschlagen, das diese Ziele fördert, aus Gründen der Nachhaltigkeit und der Umverteilung von Gewinnen aus dem System.

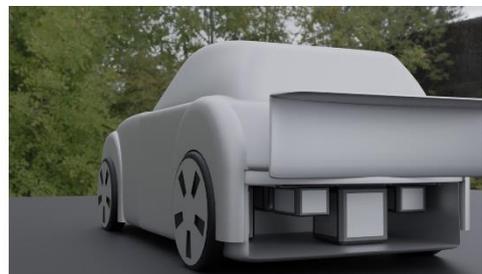
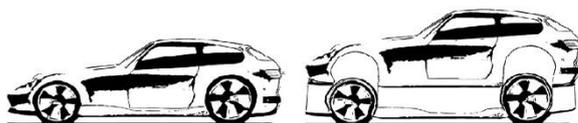
Ich war mir 2011 der Macht der deutschen Auto-Branche sehr wohl bewusst, aber ich hatte die möglicherweise naive Vorstellung, dass Institutionen wie Inkubatoren, Universitäten oder die innovationsfordernden Politiker einen, der aus einer recht schwachen Ausgangslage viel riskiert, schützen und einen Raum für die Diskussion der besten Lösung eröffnen.

Ich durfte nicht nur einen diesbezüglichen Alptraum erleben, vielmehr hat sich die Situation in Deutschland, die der Autohersteller und die politische Landschaft so weiterentwickelt, dass man den Eindruck hat man wolle eine bombastischere Fortsetzung von Wolfgang Münchhaus kürzlich erschienenen Buch ‚Kaput‘ zu schreiben, mit einigen großen Bedrohungen wie größeren militärischen Konflikten und ebenso mangelhafter Antwort auf diese als Rahmen.

In dieser Situation allergrößten Drucks ist es fast unmöglich, Leute zu finden, die mit nüchtern und ergebnisoffen und weiterhin ausreichender Sachkenntnis die Punkte besprechen, die ich kritisieren würde.

Außerdem scheint es buchstäblich unmöglich, die Schnellschussauffassungen der ‚qualifizierten‘ Akteure zu ändern, Akteure der ‚mechanistischen‘ Automobilindustrie, Akteure aus der Politik, die in großer Mehrheit ‚teilweise‘ nicht imstande sind, ein Feld zu beurteilen, sei es Wirtschaft, Automobilindustrie, Verteidigung, Erdsystemforschung oder Klimawissenschaften und eine ehrliche und unermüdliche Analyse über die Strukturen, die die Welt in 20 Jahren braucht, geschweige denn diese miteinander verbundenen und dynamisch sich entwickelnden Bereiche.

## **BaierrootBe'an - The Original PEAR**



Mein EV-Konzept wurde absichtlich exakt so ‚extravagant‘ erscheinend konzipiert, mit guten Gründen! Einer davon war die Einsicht, dass zumindest VW einige Probleme haben wird, ein integriertes Betriebssystem zu entwickeln.

Für mich war klar, dass die immer komplexeren Assistenzsysteme und die Entwicklung Richtung autonomes Fahren ein so gut integrierendes Betriebssystem erfordert.

Mit diesen Überlegungen als Ausgangspunkt habe ich eine Aptera-Gewichtsklassen-Skizze mit einer

wahnsinnigen 'Vorsprung-durch-Technik'-Konfiguration geheiratet habe, die ohne das Betriebssystem nie sicher betreibbar wäre.

Vor einigen Wochen hat VW beschlossen, seine CARIAD-Versuche zu beenden und sich zu 100% auf die Fähigkeiten des US-amerikanischen Startups Rivian und, speziell für den chinesischen Markt auf die von XPeng, zu fokussieren.

Wenn sich nun einer der in den entsprechenden Ländern amtierenden Politiker (oder beide) entscheiden, etwas Spaß zu haben, indem Deutschland ‚gekitzelt‘ wird und damit größere Probleme in diesem kritischen Teil der zukünftigen Mobilität verursacht, sind wir ...

Allein aus diesem Grund würde ich vorschlagen, an einem ECHTEN europäischen Betriebssystem für komplexe bewegliche Fahrzeuge zu arbeiten.

Die Tatsache, dass die Struktur des physischen, Internet-ähnlichen Netzwerks und seiner Knoten von Menschen entworfen werden, die meinen Ansatz nicht kennen, diese Infrastruktur zudem für die nächsten 30 Jahre festgelegt wird und dies meiner Meinung nach nicht von fähigen staatlichen Institutionen kontrolliert wird, ist milde formuliert leicht wahnsinnig.

Die Frage, inwieweit die Struktur, die sicher DIE Infrastruktur der Zukunft sein wird, rein privat besessen / hergestellt werden soll - eine höchst berechtigte Frage, die in Parlamenten diskutiert werden sollte - und ob diese Strukturen wirklich zukunftsfähig sind bezogen auf Klimawandel und militärische Konflikte!

Ganz zu schweigen von einer transparenten Diskussion über die Verteilung der Einnahmen bspw. Der Umladestationen, die ich als perfekt subsidiär arbeitendes Werkzeug ansehe, um zu stabilen lokalen Einkommen auf kommunaler Ebene zu führen!

Wie erwähnt, versuchte ich über lange Zeit, mit den Leuten in Kontakt zu kommen, die an dem Raub meines Konzepts beteiligt waren. Ich habe zu möglichen und wahrscheinlichen Akteuren im Bereich der Wirtschaft recherchiert, die meine über das konkrete Auto hinausgehenden Lösungsvorschläge umsetzen könnten. Nicht wenige sehr hochrangige Leute waren ausreichend fassungslos, aber mir wurde nicht einmal die Gnade zuteil, allerwenigstens einmal meine Vorschläge zu diskutieren.

Der eine Berater auf diplomatischer Ebene, dem ich durch glückliche Fügung vorgestellt wurde, versuchte sein Bestes, um diejenigen zu überzeugen, mit denen er direkten Kontakt hatte, aber, wie er sagte, ich hatte das Glück und das Unglück zugleich, ein Konzept zu entwickeln, das direkt in eine Sphäre gelangte, in der moralische Fragen nicht von Bedeutung sind.

Durch einen ausgezeichneten Patentanwalt in Dresden, der mehrere Jahre für die beste IP-Beratung von München gearbeitet hat, wurde mir die Möglichkeit angeboten, mein Patent direkt vor dem wichtigsten Berater der BMW-Eigentümerfamilien, Hartmut Beyer, zu bekommen, er war offenbar sehr interessiert, aber ... ging mit der Kopie einfach weg.

Ich habe mehrere offene Briefe an die CDU/CSU-Steuerungsausschüsse geschickt, einmal rief mich die Assistentin von Carsten Linnemann an, aber offenbar nur zum Spaß, der Generalsekretär der CDU Niedersachsen schickte mir einen Brief, der mich offen verspottete und vorschlug, Volkswagen in meinem Fall zu verklagen.

So zelebriert die 'Klasse' von Akteuren, die nie etwas im Leben riskiert haben und zu einem großen Teil nicht die Aufgaben erfüllt haben, die ihre Posten eigentlich vorschreiben, gemeinsam diesen Fall.

Die beigefügten Dokumente führen die wichtigsten Ereignisse meiner Reise durch sächsische und bayerische Institutionen auf, generell kann man sagen, für jedes andere Startup sind die Chancen besser aber wenn man sich den Akteuren nähert und ein Konzept im wohl arbeitsplatzträchtigsten Innovationsbereich Deutschlands, für ein Auto, erwähnt ist die Begeisterung sehr, sehr begrenzt!

Mit freundlichen Grüßen,

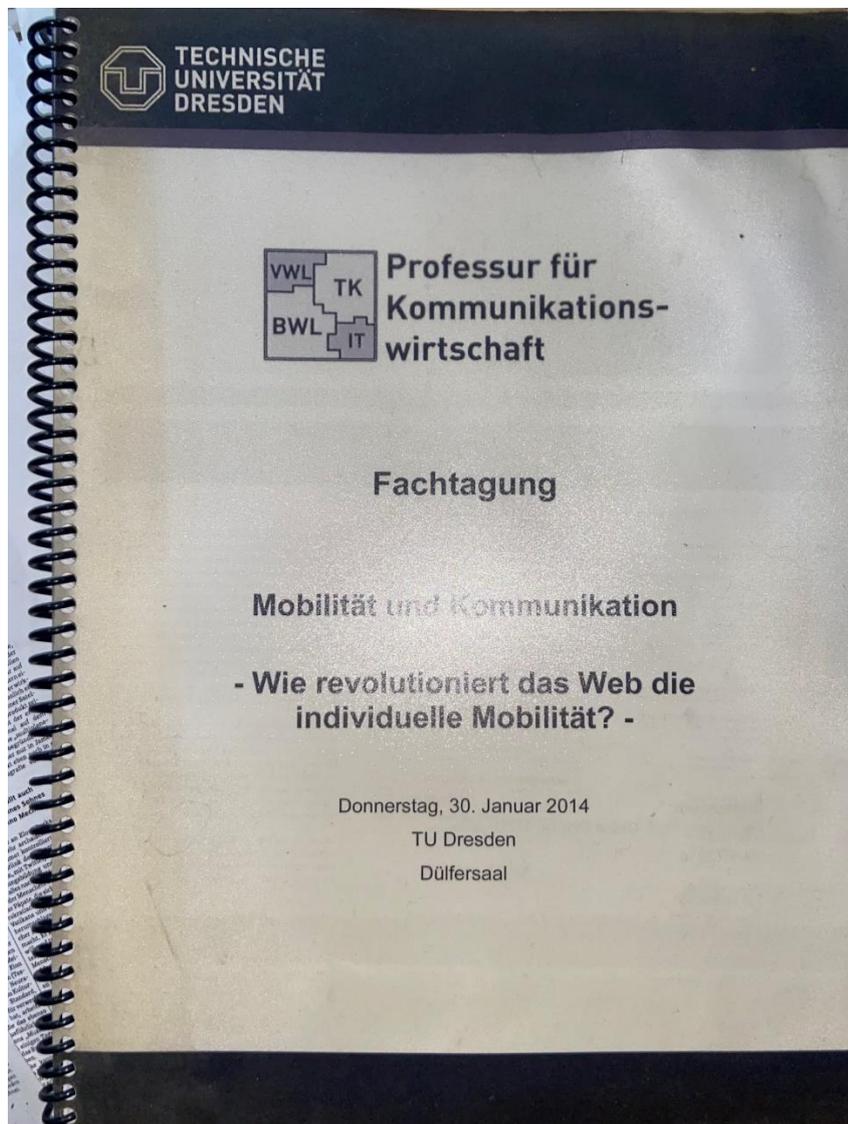
Stefan Zeuner

PS: auf meiner LinkedIn-Seite sind verschiedene Beiträge veröffentlicht worden, die den Fall und meine Bemühungen um eine Lösung dokumentieren:

[linkedin.com/in/stefan-zeuner-71332b3b](https://www.linkedin.com/in/stefan-zeuner-71332b3b)

## Sachsen

- 2012 Leichtbausymposium des Instituts für Leichtbau- Kunststofftechnik der TU Dresden, u.a. ein Mitarbeiter der PTV GmbH (aktiv im Bereich Verkehr, Mobilität, Logistik, zu Porsche / Bridgepoint gehörig) anwesend.  
Bei allen Ansprochenen ähnliche Reaktionen: ‚Ein leichtes, akkubasiertes Elektroauto?‘  
- Da kam ich wahrscheinlich einige Jahre zu früh vorbei...
- 2014 Im Rahmen der Konferenz  
‚Mobilität und Kommunikation -wie revolutioniert das Web die individuelle Mobilität?‘  
wurde ein Assistent des ausrichtenden Lehrstuhls ‚Kommunikationswirtschaft‘ von Frau Prof. Stopka sowohl mündlich als auch per E-Mail nach der Konferenz angefragt, ob ein zu dem Hauptthema der Konferenz passendes Autokonzept diskutiert werden könnte.  
Der Lehrstuhl hatte gerade einige BMW i3 zur Verfügung, aber zum Konferenzthema passende neue, eigene Elektroauto-Konzepte? Nein, danke!



Im Mai d.Jahres wurde das Konzept einem sehr erfahrenen Patentanwalt im PIZ (Patentinformationszentrum) Dresden vorgestellt. Dieser schätzte die Konzeptidee als

absolut patentierfähig und -wert ein (so gut, daß er mich nach Pensionierung quasi bei Fertigung meines Patents coachte) und gab mir einige Ratschläge, zum einen in Bezug auf die Frage, wann und ob ein Patent anzumelden sei und zum anderen, weit wichtiger, wie sich herausstellen sollte, in Bezug darauf, auf welche Akteure man besonders achten sollte:

„Passen sie nicht nur bei den Autofirmen, sondern umso mehr bei den zwei P’s, den Professoren und den Politikern auf, daß Ihre tolle Konzeptidee nicht ‚freundlich übernommen‘ wird, er hätte da schon einige Fälle mitbekommen.

Ein weiser Mann!

- 2016 Juni fand die SAENA-Vernetzungskonferenz ‚Innovationsworkshop effiziente Mobilität‘ im Haus der Sächsischen Aufbaubank statt.  
Ein Mitarbeiter der mitteldeutschen Beteiligungsgesellschaft Sachsen (MBG), Tobias Voigt, steht im Rahmen dieser Veranstaltung vor den Teilnehmern auf und appelliert an die Teilnehmer: ‚Jeder, der eine konkrete Idee oder eine Innovation hat, an der er gerade arbeitet, bitte kommen Sie zu uns, wir haben gerade nicht abgerufene Mittel in zweistelliger Millionenhöhe.‘

Ich bin später, als ich den Fehlschlag mit den Designern der universitätseigenen studentischen Designberatung erlitt, auf dieses Angebot zurückgekommen und habe in der Antwort u.a. die Forderung nach einer fundierten Darstellung des Wegs bis zum Break-even-Punkt lesen dürfen, meiner Einschätzung nach seriös absolut nicht zu machen und da ich nicht lügen wollte...

Ich habe in meiner Anfrage auf die verzwickte Lage aufmerksam gemacht, war aber irrelevant.

- 2017 Beauftragung der studentischen Designberatung ‚August‘ in Dresden und der für mich absolut skandalöse Informationsfluß an den Lehrstuhl von Prof. Krzywinski  
Da im Gegensatz zu Auskünften im Jahr zuvor mit meinen beschränkten Mitteln (1000-1500€) eine 3D-Darstellung absolut nicht machbar wäre, beauftragte ich eine 2D-Darstellung meines Konzepts mit mehreren Beladungsszenarien, dies im April d.J.  
Mit einem drei-Personen-Team wurde eine attraktive Seiten- und Heckansicht in zwei von drei Fällen erreicht, leider nicht im erwünschten Zeitfenster – ich wollte mein Konzept zu der Veranstaltung ‚Mobilität Querdenken‘ in Nürnberg vorstellen und dies natürlich elementar mit den Nutzungsszenarien.  
Besonderer Schwerpunkt des Teamleiters war die professionelle Abwicklung inklusive eines NDA, einer Verschwiegenheitserklärung. Leider wurde die Sinnhaftigkeit des Laderaums in keinster Weise verstanden, es wurde mir ‚konstruktiv‘ der Vorschlag gemacht, diesen doch für Rollstühle seitlich zu öffnen, damit er wenigstens diesen Zweck erfüllen kann  
Der absolut verheerende Hauptpunkt, den ich hier anprangern will, war neben der Tatsache, daß die Deadline verpaßt wurde -es mußte der wichtigere Entwurf für das Seifenkistenrennen an der Saloppe fertiggestellt werden!- und dem mangelnden Verständnis meines Ansatzes das absolut inakzeptable Vergehen, daß ich einige Monate später mitbekommen mußte, daß mein Konzept augenscheinlich rege am Lehrstuhl für technisches Design diskutiert wurde – und, noch schlimmer, daß mir zwar zugesichert wurde, daß diese Arbeit sicher nicht lehrstuhlbezogen weiterverwendet wird (bei etlichen Kunden aus dem Automotive-Bereich), die Mitarbeiter aber keinerlei Zeit haben, mit mir das zu diskutieren, was die Studenten nicht verstanden haben!  
‚Machen Sie sich keine Sorgen!‘

Natürlich kann nicht alles dabei nach Plan verlaufen, Herr Prof. Krzywinski ist nun einer der Hauptakteure im SML (Smart Mobility Lab) in Dresden und Hoyerswerda, welches an zukünftigen Mobilitäts- und Logistiklösungen arbeiten, inklusive dem Feld Intermodalität! Dieses wird von der CDU-Regierung geführt zur regionalen Entwicklung – grundsätzlich sehr begrüßenswert, aber eben nicht mit ‚freundlich übernommenen Innovationen‘, die ich fast eine Dekade vorher im Vertrauen am Lehrstuhl vorgestellt habe -und die mEn damals nicht in Gänze verstanden wurden

Jan Hippold – Prof. Thomas Popp – sächsische Staatskanzlei

Im Rahmen der Veranstaltung ‚Startups fragen, der Ministerpräsident antwortet / Gründerfrühstück‘ wurde ich vom damaligen Ministerpräsidenten Stanislaw Tillich an seinen vertrauenswürdigen Mitarbeiter Jan Hippold verwiesen, zuständig für Wirtschaftsförderung und -ansiedlung. Dieser sollte mir bei einigen Fragen und Problemen helfen, u.a. diese von mir auch speziell im Kontext der Tatsache, daß in Sachsen ja einige deutsche Autoakteure ‚unterwegs‘ sind – ich wollte vertrauensvoll danach fragen, inwieweit die Politik sich bei einem derartigen Projekt im Falle eines Falles auch solidarisch mit dem Innovator zeigen würde.

Herr Hippold hat mir in Summe fünf Mal beim persönlichen Aufeinandertreffen Hilfe und Austausch versprochen, in keinem Fall folgte der Versprechung auch nur irgendeine Hilfestellung!

Im folgenden Jahr 2017 fand ein ähnliches Format unter der Ägide des inthronisierten Ministerpräsidenten Kretschmer in der sächsischen Staatskanzlei statt; da dieser in Chemnitz weilte und Herr Hippold bei meinem Anblick mit bestechender Beinarbeit um die Ecke war, habe ich den den Ministerpräsidenten vertretenden Herrn Prof. Popp angesprochen. Ich habe ihm meinen Fall kurz geschildert und mit den Stichworten Digitalisierung von Logistik und Last Mile (ein Themenbereich, den er nach meinem Eindruck sehr interessiert aufnahm) meine Visitenkarte übergeben, Herr Popp versprach mir, auf mich zurückzukommen.

Herr Popp, nun zuständig für digitale Verwaltung, hat niemals auf meine nachhakenden Mails geantwortet, ganz zu schweigen vom versprochenen Kontakt.

Ausdrücklich erwähnenswert ist hierbei, daß Herr Popp aus dem Fränkischen, genauer Schweinfurt stammt, also ‚eigentlich‘ ein ganz konkret nachbarschaftlicher Landsmann von mir ist – mit dem Unterschied, daß er seit 1992 gut genährt und frei von Sorgen um Arbeitsplatzsicherheit in der sächsischen Verwaltung unterwegs sein durfte

Jan Hippold, ein studierter Bauingenieur, hat 2024 sein Landtagsmandat aufgegeben und ist in einer WP Holding in Zwickau als ‚Senior Partnership Manager‘ untergekommen. Die Holding ist im Bereich Logistik und Logistikimmobilien unterwegs. Ionesco würde ein Stück schreiben mit der Hauptphrase: Was für eine Ko-Inzidenz!

Im September 2024, auf einer Wahlkampfveranstaltung der CDU, auf der neben Ministerpräsident Kretschmer auch Friedrich Merz und Markus Söder zugegen waren, habe ich u.a. Herrn Tillich auf den Fall angesprochen, die Antwort war in maximal süffisantem Tonfall gehalten: ‚Ich habe absolut keine Ahnung, was der Jan macht!‘

2020 Deutsche Bank / Stefan Richter / Dresden:  
Auf Empfehlung (gut vernetzt und sehr offen gegenüber Innovationen) kontaktiert mit dem Anliegen, in der entsprechend auf automotive spezialisierten Fachabteilung in Deutschland das von mir als PCT angemeldete Patent evaluieren zu lassen – dies wurde mir zugesagt.  
Vier Wochen später nach telefonischer Nachfrage fernmündlich die Auskunft, daß das Patent von der entsprechenden Fachabteilung angesehen wurde und leider keinen Wert hat, nichts Besonderes darstellt  
Da ich aufgrund von Tonfall und sehr überschaubarer Auskunftstiefe mißtrauisch wurde, habe ich nach dem Kontakt eigeninitiativ die einzige Fachabteilung der Deutschen Bank, die diese Bewertungen im Bereich automotive vornimmt, kontaktiert:  
Ergebnis: aus Dresden und zu diesem Patent ist hier keiner vorstellig geworden  
Die Patentbewertung fiel sehr gut aus, allerdings aufwendig zu realisieren, Firmenpolitik der Deutschen Bank ist es, nur etablierte Unternehmen zu unterstützen, ich würde auch bei einem Wert des Patents im siebenstelligen Bereich keine 5000€ Kredit bekommen!

Hauptpunkt: Ich wurde von Herrn Richter vorsätzlich und aufs Krasseste angelogen!

2021 Anknüpfend an eine Gastvorlesung von Prof. Stefan Gössling (Linnéuniversität Schweden) an der TU Dresden, betitelt ‚Psychologie des Autos – warum uns der eigene Wagen so wichtig ist‘, versuchte ich, auf Studenten und Lehrstuhlmitarbeiter zuzugehen à la ‚Ich habe das Autokonzept in Antwort auf die Vorlesung 2011 hier in Dresden erarbeitet!‘ – konkrete Lösungen in physischer Form waren nicht gefragt...

2022 TUCLab – Inkubator der TU Chemnitz

Nachdem ich mein Konzept auf der Innovationsmesse in Dresden 2022 präsentiert habe, wurde ich vom Leiter des TUCLab angerufen und aufgefordert, mich formlos für den Herbst zu bewerben, er war von der innovativen Höhe des Konzepts und speziell von der Tatsache, daß ich ohne irgendeine Unterstützung ein PCT-Patent mit hervorragender Bewertung hinbekam, beeindruckt und betonte die Formalie der Bewerbung

Nach Zusendung der Unterlagen habe ich nach einigen Wochen telefonisch nachgefragt, wann es denn nun losgehen soll – der sehr kompetente und freundliche Mann war meines Erachtens nach sehr, sehr gequält und teilte mir mit, daß ich doch nicht teilnehmen kann, daß ‚sich da Hindernisse ergeben haben‘

Die Jury, bestehend aus SAB, führenden KMUs und verschiedener Technologiezentren, entschied sich gegen mein Konzept, konnte dies aber nicht begründen – komisch.

Anzumerken wäre hierbei, daß sowohl der 2020 zum Leiter des ‚Neue Klasse‘-Programms von BMW ernannte Dr. Mike Reichelt als auch der Generalsekretär der CDU Deutschlands, Herr Carsten Linnemann, zu den ehemaligen Angehörigen der TU Chemnitz gehören, letzterer promovierte dort, bevor er zu ... .. der Deutschen Bank wechselte. Ionesco würde sein Stück mit der Hauptphrase ‚Was für eine Ko-Inzidenz!‘ wieder verwerfen – die absurde Menge an Zufällen ist ja selbst fürs Theater zuviel!

TU Dresden – Lehrstuhl für Entrepreneurship und Innovation, Prof. Schefczyk

Im Wissen darum, daß mir das Konzept aufgrund der herausragend zukunftsweisenden Qualität geraubt wurde, habe ich den Lehrstuhl nach meiner Chemnitzer Absage kontaktiert, um dort um Hilfe zu ersuchen, konkret in Bezug darauf, wie zum einen eine Nischenstrategie gefunden werden kann und zum anderen wie dann ggf. die ‚übernehmenden‘ Akteure, die ja den von mir vorgeschlagenen Marktstandard setzen würden, um Einlaß gebeten werden können.

Kurze Antwort: ‚Es tut mir leid, bitte kontaktieren Sie den Lehrstuhl nicht mehr!‘ Dies im vollen Bewußtsein, daß ich, der ich einen Abschluß mit Prädikat der TU Dresden erwarb und seit 2011 versuchte, irgendjemand auch nur zur Diskussion meines Konzepts zu bewegen und weiter, daß dies DIE Konzeptinnovation für Deutschland ist, ohne Worte!

- 2023 Auf einem weiteren Event der SAENA und dem Freistaat Sachsen ‚Industriedialog – Neue Mobilität Sachsen‘ habe ich mehrere der teils prominenten Teilnehmer angesprochen:  
Herr Wirtschaftsminister Dulig war nach meinem Eindruck genau informiert zu dem Fall, ging ihm aber ... Der Geschäftsführer des ACOD (Automotive Cluster Ostdeutschland) verstand den Fall ebenso, aber ... Der amtierende Autopapst Prof. Bratzel lauschte mit betretener Miene, aber ...

## Bayern

- 2016 Bayern innovativ:

Kontakt auf der Veranstaltung ‚Mobilität Querdenken‘, dabei wurde das Vorhaben, im Folgejahr zu präsentieren, besprochen; zwei Gesprächspartner, Frau Reinz-Zettler sehr konstruktiv im Kontakt, Herr Dr. Böhm eher mit spöttischem Unterton.

Nach Fehlschlag mit den studentischen Designern in Dresden wurde als eine Möglichkeit der sog. ‚Erfindercheck‘ empfohlen, Ergebnis: für Autokonzepte unpassend  
Nach Anmeldung meines Gebrauchsmusters Inaugenscheinnahme bei der Patentstelle von Bayern innovativ in Hof, sehr positives Feedback.

In Folge jeweils Updates zu angemeldetem Patent

- 2018 August auf Vermittlung der Universität Bayreuth/Institut für Entrepreneurship Kontakt zu einem in München sehr gut vernetzten Business Angel namens Michael Löhr, LastMile-Hintergrund, mittlerweile auch wieder Wohnsitz in Kulmbach  
Nach einem ersten Treffen in Bayreuth, bei dem grundsätzlich die Möglichkeit der Unterstützung eruiert wurde, teilte ich meiner Frau mit ‚Mit diesem Mann wird das Ding klappen, wenn er mich unterstützt, wenn er sich gegen mich wendet, ist aber der Arm ab‘ meinen Eindruck mit

In dem Kontext zu erwähnen:

In einem Telefongespräch 2022 drückte der ‚Business Angel‘ seinen Wunsch aus, daß er

und sein bewährtester Anlauffinanzierer, Herr Markus Bodenmeier, bedeutender Unternehmer in zweiter Generation in München, mit besten Kontakten zu Private Equity und Pensionsfonds, -ich zitiere- ‚ehrenwerte Geschäftsleute‘ sind. Dem komme ich hiermit nach, sie sind natürlich auch Mitglieder ebendieser Gesellschaft!

Ich stellte ihm Mitte November in München mein Autokonzept vor, das Gebrauchsmuster und meine Einschätzung, daß mit dem von mir entwickelten Raster nicht nur aufgrund des CrowdDelivery-Aspekts, sondern auch für die modulare Anpassung des Fahrzeugs, die Setzung eines Marktstandards möglich wäre, wenn der Markteintritt über verschiedene Granularitäten (von Cargo-Bike bis Lkw unter sukzessivem Einbezug von Bus und Bahn) zeitlich koordiniert und in Breite erfolgen würde. Daß dies mit einem kaum in der Größe zu beziffernden Business Case einhergeht, war für beide Seiten klar.

Herr Löhr, qua einem LastMile-Startup namens ‚TiramiZoo‘ mit Gründer- und extensiver Problemfelderfahrung, verstand meine Argumentation IN GÄNZE, die von der Notwendigkeit eines einheitlichen, routingfähigen Containersystems bis hin zu der Anwendbarkeit auf europäischem Level (der Markenkern ‚Be’an‘, bayrisch für Birne bezugnehmend auf Apia, das altgriechische Birnenland wurde hierbei prominent erwähnt) reichte.

Er stellte mir als studierter Maschinenbauingenieur über eine Stunde Fragen zur technischen Umsetzung und war ausreichend perplex, daß ich alle Fragen beantworten konnte.

Er war -und hier gibt es absolut keinen Zweifel- komplett überwältigt von der sauber durchdachten Größe meiner Vorschläge und noch mehr von der Tatsache, daß ich für ihn nachvollziehbar argumentierte, daß der Zeitpunkt für die Marktreife sicher erreicht ist („Alleine der Punkt ist grandios!“) und verließ den Raum für ein kurzes Telefongespräch.

Bei Rückkehr wurde für einen Moment die Schiene ‚Naja, das ist ja schon ganz nett‘ bespielt, nachdem ich ihm sagte, daß ich ja froh bin, daß das Konzept überhaupt verstanden wurde und wir doch bitte konstruktiv überlegen sollten, welches die nächsten Schritte wären, wurde ich nach meinen Bedarfen und Plänen befragt. Völlig klar war, daß ein Patent alleine keinen ausreichenden Schutz bietet und so war mein erster und wichtigster Wunsch der nach einem sehr guten Patentanwalt, um mehrere geplante Patente anzumelden. Desweiteren erwähnte ich die Zusage eines renommierten Designers, mit dessen Hilfe ich die Darstellung meines Konzepts professionell erarbeiten wollte.

Alle meine Gedanken zu den nötigen Schritten wurden als richtig angesehen und die Hilfe des bewährtesten Anlauffinanziers, des o.g. Markus Bodenmeier, für eine sog. Pre-Seed-Finanzierung als problemlos möglich angesichts der Qualität von Patent und Vorarbeit nach meinem Eindruck versprochen. Diesen Herrn traf Herr Löhr zwei Tage nach meiner Präsentation.

Überraschenderweise erhielt ich die versprochenen Hilfeleistungen nicht, nicht zu diesem Zeitpunkt und nicht später, stattdessen erhielt ich Ende der genannten Woche die Meldung von LinkedIn, daß von einer IP-Beratung namens ‚Choice IP‘ aus Flushing/NY (mittlerweile zu Azami Global fusioniert) nach meinem Profil recherchiert wurde. Da keiner außer dem Angel von der Anmeldung des Gebrauchsmusters wußte und ein Patentanwalt aus Dresden auf Frage nach dem Namen der recherchierenden Kanzlei nur meinte ‚Choice IP? Ich kenne einige Ingenieure, die sich ein Bein abnehmen

lassen würden, wenn sie von denen recherchiert würden, die sind für Fachexpertise bei der Umgehung von Patenten recht renommiert'

Ausreichend beunruhigt, ging ich zunächst davon aus, daß es hauptsächlich um die Frage ging, wie man das Stück vom Kuchen vergrößern könnte, preiste dieses Erlebnis und die mittelzufriedenstellende Antwort des Angels bei Nachfrage entsprechend ein.

- 2019 Anfang des Jahres bekam ich die Information, daß der Angel („Nur im Kontext seines bisherigen Startups, keine Sorge“) an der MOVE – dem No.1-TechEvent im automotive-Bereich – in London teilnehmen wird, sehr, sehr schwer nachvollziehbar, daß ich dabei nicht mitgenommen wurde

In den folgenden Monaten wurde mir angeboten, das Startup mit dem Angel zusammen zu gründen. Die Hinderungsgründe waren zum einen, daß eine Verankerung des akkubasierten Elektroantriebs -der Angel ist fuel-cell-fan- in den Gründungsdokumenten nicht entsprochen wurde und zum anderen die Tatsache, daß ich als Entwickler des gesamten Konzepts nicht einmal eine Co-GF-Position zuerkannt bekam, meine Rolle wurde nicht glaubwürdig konkretisiert.

Im Herbst d.J. wurde mir bei einem Treffen recht abrupt ein Loblied auf den Faltmechanismus und die aerodynamischen Vorteile vorgetragen, was bei mir - natürlich unbegründet, klar- den Verdacht keimen ließ, daß die Option ‚Faltfunktionslos am Patentanspruch vorbei‘ in München diskutiert wurde, der aerodynamische Aspekt war eher sekundär.

- 2021 Nach Ablauf der auf zwei Jahre befristeten NDA erhielt ich im Januar einen Anruf der mit meinem Konzept vertrauten Frau Reinz-Zettler von Bayern innovativ, die mich warnte, sie hätte bei ‚sehr, sehr einflußreichen Kreisen‘ in München von einem Konzept gehört, das sich bzgl. Marke und Funktion unheimlich nach meinem Entwurf anhörte, ich solle doch schnell noch eine Publikation mit Reichweite organisieren.

Im Februar kündigte ein in Bayern und Österreich (ex-BMW) sehr gut vernetzter Autodesigner namens Henrik Fisker ein ‚revolutionäres EAuto‘ an, das den für seine Fangemeinde irritierenden Namen PEAR trug und dies mit einer Skizze, die rudimentärer nicht sein könnte. Einzig die sehr hoch positionierte Fahrgastzelle fiel ins Auge, worin die Innovation lag, konnte Fisker im ersten Moment nicht erklären. Offensichtlich nur ein Zufall, daß beide Features mit meinem Konzept korrelierten!

Im Mai kontaktierte ich die Geschäftsführung von Bayern innovativ, um um Rückendeckung zu bitten. Augenscheinlich mit Nennung meines Namens zum Fall orientiert, riet mir der Herr mit deutlich höhnischem Unterton: ‚Wieso gehen Sie nicht nach Sachsen, sie wohnen doch noch dort!‘

Für mich ausreichend ungewöhnlich, daß Gründer in spe mit einem herausragend bewerteten Patent von einer für die Ansiedlung von Innovatoren gegründeten staatlichen Agentur de facto weggeschickt werden...

Einige Wochen später wurde ich von Frau Reinz-Zettler telefonisch gebeten, doch bitte meine Posts auf LinkedIn einzustellen, sie bekäme Probleme.

Frau Reinz-Zettler ist nun insoweit angekommen, als sie im Mai 2025 mit Hildegard Müller vom VDA ein Format beim Ludwig-Erhard-Gipfel der Weimer Media Group als Expertin mitbestreiten darf, „die Kooperationen mit den chinesischen Herstellern zum Beispiel beim autonomen Fahren sind für uns ganz wertvoll“

- 2022 Juni nahm ich an der MOVE London teil, um zum einen Kontakte zu knüpfen, die eine Realisierung ermöglichen würden und zum anderen, um einen konkreten Akteur, den ich als in den Fall involviert recherchierte, persönlich anzusprechen. Dieser, Stefan Krause (ex-CFO BMW AG, ex-CFO Deutsche Bank, ex-COO Fisker -die Position war zufälligerweise zu dem Zeitpunkt aus seinem LinkedIn-Profil herausgenommen, wurde im Netz diskutiert, weshalb...) als CEO der mittels SPAC neugegründeten Luxemburger Holding B-ON (zu Anfang Odin Automotive), die u.a. Streetscooter kaufte, hielt die Keynote und erwähnte dabei den Fakt, daß der Kofferraum von Autos zu 90% der Zeit ungenutzt ist. Schön, daß jemand mit Lkw-Unternehmen so für Andere mitdenkt!
- Nach dem Panel habe ich ihn angesprochen, versehen mit meiner neuen Visitenkarte mit dem Slogan ‚BaierRootBe’an – THE original PEAR‘ und fragte höflich nach der Möglichkeit einer Vermittlung, da er ja für Fisker arbeitete. Mit deutlichster (!) körperlicher Reaktion versprach er mir, nachzufragen und vernetzte sich mit mir auf LinkedIn.
- Er frug auch wirklich ‚oben‘ nach, konnte mir aber nur mitteilen, daß ich doch einfach alles, was ich noch an Innovationen hätte, rüberschicken sollte und man dann sehen würde, was machbar wäre. Daß dies in der Form absolut unmöglich ist, zumal meine Hauptinnovation schon ‚abgängig‘ war, teilte ich ihm mit, worauf die Verbindung wieder getrennt wurde.
- Lehrstuhl Prof. Bogenberger:
- August bekam ich mit, daß in München unter der Leitung des Lehrstuhls von Prof. Bogenberger ein Feldversuch unternommen wird zu einer Form des Crowddelivery mittels einer Rikscha mit Anhänger. So kontaktierte ich das Lehrstuhlsekretariat (‚Herr Prof. Bogenberger freut sich bestimmt über einen Austausch‘) und den sehr netten und engagierten verantwortlichen Lehrstuhlmitarbeiter, dem ich mein Patent zukommen ließ. Es war von der zeitlichen Abfolge klar, daß ich weit vor dem Lehrstuhl ein reifes und höchst innovatives Konzept patentieren habe lassen, leider konnte Prof. Bogenberger die Rückmeldung nicht fertigstellen.
- September nahm ich an ‚Bits n Pretzels‘ teil, wo ich einige sehr prominente Akteure der UnternehmerTUM und intime Kenner der Startupszene im Bereich Mobilität/FlixBus (Arnd Schwierholz, nun N26, sehr interessiertes, lebhaftes Gespräch, nach empfohlener Kontakthanfrage via LinkedIn ohne irgendeinen Grund Block) treffen durfte (bevor sie in die nichtvorhandene Hecke sprangen) und zum Abschluss das Vergnügen hatte, mich bei der damaligen Nr. 2 der Porsche/Piech-Dynastie und designiertem Nachfolger von Wolfgang Porsche Stefan Piech als Table-Captain vorstellen zu dürfen. Im ersten Moment mit den Stichworten Effizienz, Digitalisierung, Last Mile sehr interessierter Eindruck, in zweiten Moment exakt mit Erwähnung des Namens ‚Fisker‘ schlagartige Änderung der Körperspannung und wenige Minuten später ein ‚dringender Anruf‘, aufgrund dessen das Event verlassen wurde. Wenige Monate später trat er von seiner familieninternen Position zurück, eine mit größter Überraschung aufgenommene Meldung – hängt aber sicher nicht mit meinem Fall zusammen!
- 2023 Februar nahm ich an einem exklusiven Networking-Event des Urban Co-Lab mit Herrn Herbert Diess teil, zu dem ich augenscheinlich versehentlich eingeladen wurde. Bei Ansprache verwies ich -wie üblich höflich- auf die Probleme mit meinem Fall in Zusammenhang mit Fisker, woraufhin Herr Diess meinte, er wisse gar nicht, was Fisker gerade mache, er kenne ihn von BMW-Zeiten, aber ... Da ich ihm daraufhin zu

verstehen gab, daß ich dem nicht ganz folgen kann, da ich ja weiß, was VW mit dem ID2 -in neu mit Frontantrieb versehen und das Modell für Crowddelivery- und anderen Modellen in Spanien macht und daß Fiskers PEAR ein reines Drop-Off-Modell darstelle, schien er einen Moment gerührt, fügte aber schnell an ‚Es tut mir sehr leid, die Autoindustrie ist grausam, ich kann aber nicht weiter mit ihnen sprechen, mein Vertrag läuft noch bis 2025!‘

Ich antwortete: ‚Ich weiß, ich habe ja meinem Business Angel 2018 erklärt, daß das System das Potential hat, einen Marktstandard zu setzen, wenn man zeitlich koordiniert in Breite in den Markt geht, so daß ich davon ausgehe, daß dieser Termin 2025 sein wird.‘

Ich bin mir sicher, daß die Art von Gesichtsausdruck noch nicht viele von Herbert Diess erleben durften, komplette Sprachlosigkeit. Meiner Meinung nach vergaßen diejenigen, die ihm ‚assistierten‘, zu erwähnen, daß die Markteintritts- und Marktstandardidee in toto von mir kam.

2024 Januar habe ich eine Mail an Herrn Diess gesandt mit der Bitte um Gnade, da ich die Befürchtung hatte, daß meine Mutter vor Sorge um ihren dummen Sohn sterben würde. Wohlwissend, daß Herr Diess dies nicht entschieden kann, kann ich nur festhalten, daß keine Gnade gewährt wurde. Meine Mutter starb vier Wochen später an den Folgen eines Herzinfarkts und eines optimistischen Arztes.

Am Tag des Todes meiner Mutter wurde in der Lokalzeitung auf eine Veranstaltung der Reihe ‚Bayreuther Gespräche‘ hingewiesen, in der der Inhaber des 2020 (!) neugegründeten Lehrstuhls für ‚Food Supply Chain Management‘ zu den Inhalten seiner Arbeit referierte – er publizierte seit 2022 zum Thema ‚Crowddelivery‘ und war hinreichend geplättet, als ich ihm erzählte, daß ich 2011 ein EAuto-Konzept exakt für diesen Zweck erarbeitete, dies seit 2018 ausgebremst wird und die Universität Bayreuth dabei keine rühmliche Rolle spielt. Er versprach mir, die Sache anzusehen...

Am Geburtstag meiner Mutter im Juli d.J. lief mir per Zufall der bayerische Staatsminister des Innern, Herr Joachim Herrmann in Bayreuth über den Weg. Dieser, seit Studienzeiten Erlanger, war ebenso mit meinem Namen und Fall vertraut und dies zweifellos.

Ich bat ihn, nachdem meine Mutter schon durch die Umstände schwerstens gequält sterben mußte, um, als Mann mit christlicher Prägung und qua Amt Bewußtsein um die Bedeutung der Werte Recht und Ordnung, in meinem Fall helfend einzugreifen. Die von ihm angeregte Mail wurde zufälligerweise erst viele Wochen später, nach der Sachsenwahl beantwortet, im Titel des Worddokuments war ‚3. Überarbeitung‘ enthalten. Im Text wurde mir erklärt, daß ich 2011 ein EAuto konzipiert habe ... und daß die Tatsache, daß nun der Freistaat Bayern dieses Thema quasiidentisch verfolgt, doch als Beweis angesehen werden kann, daß ich mit ‚meinem kleinen Autochen‘ in der richtigen Richtung unterwegs bin, ich solle mich doch einfach mal an Bayern innovativ wenden, die können da ganz toll unterstützen...

Zudem würde er mein Anliegen direkt an das Ministerium von Hubert Aiwanger weiterleiten, da würde sich dann umgehend darum gekümmert.

Wenn maximaler Abstand zu christlichem Verhalten irgendwie dokumentierbar ist, dann mit derartigen Antworten!

## Bundesweit – Bemühungen um Mediation

2020 Deutscher Nachhaltigkeitspreis Design

Ab Mai konkrete Vorgespräche um Prozedere und im Folgenden Bewerbung um den dt. Nachhaltigkeitspreis Design in der Rubrik ‚Vision‘.

Zuvor sehr positives Feedback von der beratenden Designerin, Größe der Innovation verstanden; danach ‚ungewöhnlich‘ schnelles Aussortieren in der Vorauswahl, ‚ungewöhnlich‘ auch die Nichtbeantwortung der Frage nach konkreten Gründen. Es wurde lediglich mitgeteilt, daß die Produktionsreife noch nicht gegeben sei – eine sehr, sehr skurrile Begründung bei einer Vision...

Der 1. Preis im Bereich Autodesign / Vision wurde schließlich -und das kann durchaus als Beweis für die Existenz dt. Humors angesehen werden- der maximal dreisten Kopie des gut gemachten Remakes der BMW Isetta namens Microlino, damals Karolino genannt, verliehen.



In der Folge der Versuch, direkt mit dem relevanten Juror Prof. Paolo Tumminelli von der Köln School of Design, einem ausgewiesenen Experten im Bereich Fahrzeugkonzepte, in Kontakt zu treten. Seine Sekretärin meinte, er würde sich immer über externe Ideen freuen und melde sich sicher. Nach dem dritten Nachhaken mußte - wie üblich, die Assistentin von Joschka Fischer, die Sekretärin von Prof. Bogenberger, die Assistenten der Direktorin der TU Dresden uvm. lassen grüßen- mir die arme Frau zerknirscht mitteilen, dass das schon ungewöhnlich sei und ich es doch woanders versuchen soll...

Skurril, daß DER Experte im Bereich Fahrzeugkonzepte, der zudem noch viel Kontakt mit BMW hat, kein Interesse an einem Austausch hat!

So habe ich schließlich eine andere Jurorin des dt. Nachhaltigkeitspreises Design, die im Feld der Nachhaltigkeitsökonomie und Transformationsforschung sehr bekannte Prof. Maja Göpel kontaktiert, da ich -nachvollziehbarerweise- Angst bekam, daß ich nun komplett ausgebremst werde. Ich bat im Kontakt mit ihrem Team um Hilfe, zumindest dergestalt, daß eine Publikation mit etwas Reichweite oder Kontakte, die dazu führen könnten, ermöglicht wird.

Ich habe das Problem konkret angesprochen und beziehend auf ihr Buch ‚Unsere Welt neu denken‘, wo sie sich sehr kritisch zum Cybertruck von Tesla äußerte, darauf hingewiesen, daß mein Konzept exakt das Ideal, das effizienteste und dazu noch dem ÖPNV den Ball zuspielende, innovative Elektroauto ist.

Unterstützung: Null – Nada -Zero – Niente!

## Bemühungen um Mediation

### ORRICK Düsseldorf

Direkt (!) nach Auslaufen der NDA mit meinem ‚Business Angel‘ 2019 wurde eine schon zuvor in SPAC-/Hüllenmanier gegründete GmbH in München von der Kanzlei Orrick, Herrington & Sutcliffe (i.F. ‚Orrick‘) als Europazentrale von Fisker Inc. angemeldet.

Diese international tätige Anwaltskanzlei hat explizit einen Venture Capital- und Private Equity-Schwerpunkt, u.a. bspw. auch mit BMW iVentures, Liliium, - „Orrick ist sehr tech, versteht auch die Technologie“ - und wurde zudem 2020 im Juve-Ranking als Nr. 1 im Bereich ‚Dispute Resolution‘ ausgezeichnet.

So habe ich mehrere Kontaktversuche bewußt zu den Verantwortlichen der Streitbeilegung in Düsseldorf unternommen, zuletzt im Dezember 2023 mittels eines Telefonats mit Herrn Dr. Nicholas Kessler, dem ich wie gewünscht mein Patent zusandte – und dann natürlich keine Antwort mehr erhielt!

Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang, daß Orrick die Bundesrepublik Deutschland / das Verkehrsministerium / Herrn Andreas Scheuer bei der Streitbeilegung im Zusammenhang mit den Ansprüchen zum Casus ‚Pkw-Maut‘ vertrat und bspw. auch mit BMW ua. OEM’s beim Einstieg von BlackRock ins Lade-JV IONITY beriet, also explizit die herausragende Übersicht über die ‚Einbettung‘ meines Konzepts in größere Zusammenhänge als gesichert vorausgesetzt werden kann

### Peter Gauweiler

Da in der Etage über Orrick in München der potentiell ebenfalls mit dem nötigen Überblick ausgestattete Rechtsanwalt Peter Gauweiler residiert, habe ich diesem den Fall ebenfalls zur Kenntnis gebracht.

### Prof. Patrick Sensburg / DGM e.V. – Kuratoriumsvorsitzender in Personalunion mit seinem Amt als Präsident des Reservistenverbands der Bundeswehr

Februar 2025 habe ich nach einer Veranstaltung der CSU Bayreuth, im Rahmen derer er zu den großen Schwierigkeiten im Bereich (Wieder-)Aufbau einer einsatzfähigen Armee und im Besonderen einer ausreichenden Anzahl an aktiven Reservisten referierte, Herrn Prof. Sensburg angesprochen, um ihn um Vermittlung und Prüfung meines Konzepts -natürlich auch vor dem Hintergrund, daß er engstens mit dem heutigen Bundeskanzler Merz (beides Sauerländer) zusammenarbeitet- zu bitten.

Dies, weil ich aufgrund seiner Tätigkeit als Mediator und Militär noch einmal einen Vertrauensvorschuß geben wollte.

Dabei habe ich erstmals offenbart, daß ich mein Autokonzept bewußt mit einem Dual Use, also einem über die bekannte zivile Nutzung hinausgehenden nützlichen Einsatzfeld bei militärischen Konflikten konzipiert habe, dies im langjährigen Bewußtsein, daß die Bundeswehr in Teilbereichen suboptimal ausgerüstet ist.

Im persönlichen Gespräch und mehrfach in der folgenden Korrespondenz wurde ausdrücklich das Interesse und die ‚aufmerksame Zurkenntnisnahme‘ unterstrichen und eine Rückmeldung zu den konkreten Punkten erfolgen wird. Bei einem Gespräch mit seinem Assistenten wurde für den 29. oder 30.04. ein Gesprächstermin vereinbart (vereinbart!), der dann wieder kurzfristig abgesagt wurde.

Am 07.05.2025, also am Tag nach der Vereidigung von Bundeskanzler Friedrich Merz, erhielt ich um 7:53h eine zynischstmögliche Mail, Inhalt: ‚weiteres Gespräch derzeit nicht erforderlich‘, auf meine Nachfrage zu dieser Mail erhielt ich keine Antwort mehr.