

Die clevere Mitfahrzentrale
für jeden Tag...

mitholer

Warum nicht mitfahren?

APP UND WEG!

Die HÖRI-MIT App geht online – Testnutz...



Jetzt anm...
von Auf...
www...

move Zusteiger-Mitn...

Ausweis

...te Name und Adresse eintrage...



Dokumentation
zum Symposium

"Mobilität auf Gegenseitigkeit -
Randbedingungen verbessern,
aus Erfahrungen lernen"

Mobilität
NVV

MIT FAHR
Oder-Spreo
www.mitfahrzentrale-oder-spreo.de
ZENTRALE

Innen der Gemeinde Steinhöfel
• Diese kostenfreie Veranflung
betriebe. • Ihre Angebote/Ge-
le oder mit dieser Karte inseriert
€ 50,-

Ja, warum nicht mitfahren? Der ökonomische, ökologische und soziale Unsinn der oftmals parallelen Ein-Personen-Autofahrten ist augenfällig. Unabhängig voneinander haben sich in den vergangenen fünf Jahren mehrere Initiativen in Deutschland gegründet, die diesen Zustand, speziell im ländlichen Raum, verändern wollen. Die zudem immer größer werdenden Angebotslücken im öffentlichen Nahverkehr rufen nach neuen ungewöhnlichen Lösungen.

Auf diese Initiativen bin ich im vergangenen Jahr gestoßen, seit ich versuche das Mitfahrer-Projekt MOBiL in Märkisch-Oderland zu etablieren; gefördert von der Robert-Bosch Stiftung im

Erfahrungen machen und drüber reden

Rahmen des Programms „Neulandgewinner. Zukunft erfinden vor Ort“. Die Misere der Mobilität auf dem Lande ist allgemein bekannt, die Umsetzung der neuen gemeinschaftsstiftenden Lösungsansätze findet in weiten Teilen der Bevölkerung leider nur zögerliche bis gar keine Resonanz.

Die angstfreie Selbstkritik ist die Mutter des Erfolgs. Im ersten Jahr des Projektzeitraums machte ich die Erfahrung, dass eine gute Idee allein nicht reicht, um die Menschen zum Mitmachen zu gewinnen. Auch in den anderen Projekten ist diese Erfahrung nicht neu; Umsetzungsschwierigkeiten sind hier ebenso bekannt. Um ungewöhnliche Projekte durch die Mühen der Ebene zu bringen, sind aufrichtige und empathische Auseinandersetzungen mit ähnlich denkenden Menschen notwendig. Das war Anlass für mich, die Aktiven der selbstorganisierten Mitfahr-Projekte aus den anderen Regionen zu einem Symposium auf den Gutshof Reichenow einzuladen.

Das Treffen stand unter dem Motto „Mobilität auf Gegenseitigkeit – Randbedingungen verbessern, aus Erfahrungen lernen“. Es ging mir darum, uns gegenseitig unser Erfahrungswissen verfügbar zu machen, um zu einer gemeinsamen Problemanalyse zu kommen. Dies ist uns gelungen und in einem nächsten Schritt konnten wir verschiedene Lösungsansätze finden und diskutieren.

Ein Ergebnis des Treffens ist ein Appell an die politischen Entscheidungsträger,

unser Anliegen – die Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum auf der Basis von Gegenseitigkeit – wahrzunehmen, in die öffentliche Aufmerksamkeit zu stellen und in die politischen Entscheidungsprozesse mit einzubeziehen.

Mit dieser Dokumentation, die ebenfalls von der Robert-Bosch-Stiftung gefördert wurde, halten Sie das Ergebnis in der Hand.

Ich hoffe, unser Erfahrungsaustausch ist

für Sie hilfreich und kann für Ihre eigene Arbeit nutzbar gemacht werden. Möglicherweise motiviert Sie der Bericht auch dazu, selbst Schritte zur stärkeren Vernetzung und größeren Durchsetzungskraft von Mitfahrer-/Mitnehmer-Projekten zu machen. Denn – wie ein Teilnehmer des Treffens richtig formulierte – Mobilitätsprojekte auf Gegenseitigkeit sind weniger eine Frage der technischen Organisation als eine Aufgabe der sozialen Innovation.

Das ist eine große Aufgabe, die wir nur gemeinsam meistern können.

Reichenow, März 2014

Thomas Winkelkotte, MObiL



Die AktivistInnen, die am 19. Februar 2014 in Reichenow zusammenkamen, repräsentierten fast lückenlos die selbst organisierten Mitfahrssysteme, die sich in den letzten Jahren in Deutschland gebildet haben. Das waren im einzelnen:

Christian Getto von der Mitnahmeinitiative HÖRI-MIT am westlichen Bodensee,

Wolfgang Widder, Initiator des Projektes move aus Wiesloch,

Gerhard Huber, einer der intensivsten Nutzer von move,

Gabi Moser, Organisatorin der Mitfahrzentrale Oder-Spree in Fürstenwalde;

Imke Freiberg, ebenfalls von der Mitfahrzentrale Oder-Spree,

Ralf Hoppe von Contextplan, der im Projekt Jugendmobil in drei Regionen in der Nähe von Berlin die Einführung des Mitfahrsystems flinc.org organisiert,

Volker Schmitt, wissenschaftlicher Begleiter des Modellprojekts Mobilfalt in der Umgebung von Kassel.

Als Gäste war zeitweise auch Andreas Willisch, ein Mentor der „Neuland-Gewinner“-Projekte anwesend, sowie Frank Haney von der Insel Usedom, der spezielle Mobilitäts-Probleme einer touristischen Region beitragen konnte.

Maik Scharnweber vom Projekt Mitholer aus Schwaich in der Nähe von Trier musste leider kurzfristig absagen.

Große Institutionen,
kleine Initiativen -
voneinander lernen
können alle

Thomas Winkelkotte leitet das Treffen mit ein paar grundsätzlichen Gedanken über die sich verbreitende Idee des organisierten Mitfahrens im ländlichen Gebiet ein: In den letzten Jahren seien in den verschiedensten Teilen Deutschlands Projekte und Initiativen entstanden, die sich das Ziel gesetzt haben, „nicht länger auf den Bus zu warten“ und die Mobilität - besonders im ländlichen Raum - mit den vorhandenen Mitteln und in Selbsthilfe zu sichern und zu verbessern. Das



geschehe unter Stichworten wie „das eigene Auto veröffentlichen“, „organisiertes Trampen“ oder „spontane Mitfahrgelegenheit“.

Auf dem Symposium gehe es darum, Erfahrungswissen zusammenzutragen und die gemeinsamen wie die unterschiedlichen Randbedingungen der Projekte zu diskutieren. Ziel sei dabei auch, auf die höhere Aufmerksamkeit bei den potentiellen NutzerInnen einerseits und eine nachhaltige Unterstützungsbereitschaft bei politischen EntscheidungsträgerInnen andererseits hinzuwirken. Thomas Winkelkotte drückt den Wunsch aus, dass von diesem in der Form bisher einmaligen Treffen eine weitere Initialzündung in der Verbreitung des Selbsthilfedankens bei der Mobilitätssicherung ausgehen könnte.

Zunächst bekommt Andreas Willisch das Wort, der in erster Linie als interessierter Zuhörer gekommen war. Als Mentor und Begleiter des einladenden Projekts

MOBiL beschreibt er kurz die Zielsetzungen und Inhalte des zweijährigen Neulandgewinner Programms. Damit fördert die Robert-Bosch-Stiftung Projekte, die versuchen in teilweise unkonventioneller Weise gesellschaftliche Veränderungen zu erreichen. In der kurzen Diskussion darüber wird von den anwesenden Aktiven geäußert, dass Engpässe in ihren Projekten durch zeitlich befristete Programme selten gelöst werden können. Weiterfinanzierungen schon bestehender Projekte seien in dieser Art der Förderung nicht möglich und sei es schwierig die aufwändige Arbeit neben der Berufstätigkeit zu leisten. So bleibt denn eine der Erwartungen an große Förderprogramme, dieser Notwendigkeit in Zukunft besser Rechnung zu tragen.



Gabi Moser stellt das Projekt Mitfahrzentrale Oder-Spree aus Steinhöfel bei Fürstenwalde vor, das sie im Augenblick als Hauptamtliche betreut. Die zeitlich begrenzte Finanzierung dafür verdankt sich verschiedenen Fördermittelgebern, die das Projekt akquirieren konnte.

Hauptsponsor ist bisher die Evangelische Kirche, in deren Strukturen auch der Anstoß für das Unternehmen entstanden ist. Denn die Mitfahrzentrale Oder-Spree ist eine Idee und Initiative vom Ideen-Cafe des Jugendfachtages im Oktober 2010 in der Gemeinde Steinhöfel. Auf der Veranstaltung, die vom Eine-Welt-Projekt des Evangelischen Kirchenkreises Fürstenwalde-Strausberg und der Gemeinde Steinhöfel realisiert wurde, beklagten gerade jüngere und ältere Menschen, dass ihre Mobilität im ländlichen Raum stark eingeschränkt ist. Aber sie klagten nicht nur, sondern hatten eine handfeste Idee, wie die Mobilität für sich, für andere, für Jung und Alt verbessert werden könnte: mittels einer online-Vermittlung von regionalen Fahrgemeinschaften.

Die Internet-Seite wurde von der Potsdamer Software-Firma Portuna gebaut. Gabi Moser berichtet, dass die Seiten mit der automatischen Generierung von Anmeldeformularen jetzt zu ihrer Zufriedenheit funktionieren. Sie wünscht sich eine stärkere Verlinkung mit anderen Mitfahrprojekten, bisher gibt es nur eine Einbindung von MOBiL. Die Ausweitung der Kooperation bedeute aber einen zusätzlichen

Arbeitsaufwand, der im Augenblick nicht zu leisten ist. Dadurch, dass ihr eigenes Engagement gegenwärtig bezahlt ist, bleibe eben das meiste auch an ihrer Person hängen. Auf die Frage, ob denn die Kirche nicht zu einem größeren finanziellen Engagement, vielleicht auch im bundesweiten Rahmen, bewegt werden könne, antwortet Gabi Moser, dies sei sicherlich denkbar, aber auch eine Frage von zuzätzlicher Organisations- und Überzeugungsarbeit.

Bisher verzeichnet das Projekt 60 Angebote und 20 Suchende für regelmäßige Fahrten. Oft scheitert eine Vermittlung daran, dass leider die Rückfahrt nicht abgedeckt werden kann. Außerdem gebe es viele potentielle NutzerInnen, die das Internet-Formular scheuen und lieber telefonisch vermittelt werden möchten. Dieses Phänomen, das vor allem im ländlichen Raum, und dort vor allem für die älteren InteressentInnen signifikant scheint, wird von den anderen Symposium-TeilnehmerInnen bestätigt. Hoffnung macht sich Gabi Moser, ein Oberstufenzentrum in Fürstenwalde in die systematische Fahrtenvermittlung einbeziehen zu können.



Das Berliner Planungsbüro Contextplan ist vom Bundesinnenministerium mit der Durchführung des Projektes „Jugendmobil“ beauftragt. Es ist eines von 6 Modellvorhaben im Rahmen des Programms „Daseinsvorsorge 2030 – innovativ und modern – Antworten auf den demografischen Wandel“. Ralf Hoppe, der Geschäftsführer von Contextplan, berichtet über den Zuschnitt des Projektes sowie seine bisherigen Erfahrungen.

Idee des Projektes ist es, die Hauptinteressenten an besseren Mobilitätsbedingungen auf dem Land, die Jugendlichen, zu planenden und organisierenden Akteuren zu machen. Jugendmobil wird in drei Modellregionen durchgeführt; das sind die Sängerstadtregion rund um den Ort Finsterwalde, die Kleeblattregion um den Ort Kyritz und das Spreewalddreieck um Lübbenau. Mit Unterstützung der Gemeinden wurden Jugendliche angesprochen, sich zu beteiligen. In einem Reigen von Ideenwerkstätten, Seminaren und Strategiewerkshops wurden Ideen zur Verbesserung der individuellen Beweglichkeit in der ländlichen Region generiert, geprüft und ausgearbeitet.



Bei einer Umfrage im Frühjahr 2011 lag die Smartphone-Quote bei ca. 20%. Deshalb wollten die Jugendlichen ursprünglich ein SMS-basiertes System.

Dann kam im Sommer 2011 flinc in den Fokus der Projekt-Teilnehmenden und wirkte so überzeugend, dass sie es nutzen wollten.

So entschieden sich die Jugendlichen für die Teilnahme an dem online-Vermittlungssystem flinc, das sowohl übers stationäre als auch über das mobile Internet bedient werden kann, und an Nutzer ohne Smartphone einfache sms-Mitteilungen versendet. Die Anmeldung und Nutzung von flinc ist kostenlos. Der Fahrer kann sein Auto kostenlos oder zum „flinc-Preis“ zur Verfügung stellen, letzteren berechnet das System unter Berücksichtigung etwaiger Umwege, die der Fahrer für den Mitfahrer zurücklegen muss.

Mit Startschuss-Veranstaltungen und flinc-Partys wurde um die nötige öffentliche Aufmerksamkeit für eine breite Teilnahme geworben. Es habe sich herausgestellt, resümiert Ralf Hoppe, dass die Ergebnisse selbst organisierter Veranstaltungen spärlich gewesen seien. Besser sei es, auf anderen, bereits etablierten lokalen und regionalen Veranstaltungen aufzutreten.

Konzentriertes, vorurteilsfreies Zuhören – die Initiativen berichten

Die Unterstützung durch die Verwaltungen sei eher zurückhaltend gewesen, berichtet Ralf Hoppe weiter, deren Bedenken gegen das Mitfahren mit „Fremden“ seien dominierend gewesen. Daher habe sich als ein wichtiges Ziel der Mitfahrssysteme herausgestellt, einerseits die Sicher-

heit zu gewährleisten und dies auch deutlich zu kommunizieren. Andererseits aber müsse der Begriff des „fremd-Seins“ bei den Jugendlichen relativiert werden, was ja das Charakteristikum von flinc sei, das wie ein soziales Netzwerk aufgebaut ist. So ist darin zum Beispiel die Bildung von festen Gruppen und die Beschränkung der Vermittlung unter bereits Bekannten möglich.

In der Diskussionsrunde wurden Einwände gegen den kommerziellen Zuschnitt des Vermittlungssystems flinc geltend gemacht. Tatsächlich sind eine Reihe großer Unternehmen unter anderem aus dem KFZ- und dem Kommunikations-Sektor direkt oder indirekt an flinc beteiligt. Wie in anderen privatwirtschaftlichen Internetseiten können Nutzerdaten gesammelt und zur gezielten Werbung vermarktet werden. Ralf Hoppe gibt zu bedenken, dass aufwändige Vermittlungssysteme wie flinc ja finanziert werden müssen. Und Mitfahrssysteme müssten groß und dicht sein, sonst könnten sie ihren Zweck nicht erfüllen.

In den drei Modellregionen greift das Vermittlungssystem nur zögerlich. Trotz oder vielleicht auch gerade wegen forciert Öffentlichkeitsarbeit treten viele Interessierte den Fahrgemeinschaften aus reiner Neugier bei, ohne sie im Folgenden auch zu nutzen. Trotzdem erscheint Ralf Hoppe die Teilnahme an einem System mit guter Verbreitung, wie flinc es im Ansatz darstellt, als alternativlos.



Zu einem ähnlich Schluss ist auch Wolfgang Widder aus der Region Wiesloch bei Heidelberg gekommen. Er hat das wahrscheinlich erste selbst organisierte Mitfahrssystem, move, mit initiiert. 2007 gründete sich aus den Reihen des VCD, des NABU und mit interessierten Gemeinderäten und Bürgern, unterstützt vom Verkehrs-Bürgermeister der Stadt, eine lokale Agenda-Gruppe, die „weiche Maßnahmen“ als Alternative zu einer geplanten Umgehungsstraße für das innerstädtische Verkehrs-Nadelöhr Wiesloch prüfte. Dazu sollte die Vorstellung integrierter Verkehrssysteme, bestehend aus Fußwegen, Radfahrten und öffentlichem Nahverkehr um das „Mitfahrer-Mitnahme-Prinzip“ erweitert werden. Zwischen 2008 und 2010 habe die Initiative, für die Widder als Projektleiter auf Honorarbasis tätig war, „ein wahres Trommelfeuer an Werbeaktivitäten“ entfaltet, berichtet er. So wurden Kampagnen zur Verbreitung des Mitfahrer-Mitnehmens gestartet, es wurden Vereinbarungen mit den Busgesellschaften zur Mitnutzung der Busstationen getroffen, Ausweise und Aufkleber für die Windschutzscheiben ausgegeben.

Diffusion der Erfahrungen - Gesprächspause auf dem Gutshof

Im Vergleich mit den Problemen anderer ländlicher Gebiete sind die Busfrequenzen in der Region um Wiesloch vergleichsweise hoch. Hier bestand das Projektziel allerdings auch erst in zweiter Linie darin, die individuelle Mobilität zu erhöhen, sondern vor allem darin, die Kapazitäten des Individualverkehrs besser auszunutzen (ihn „teilweise öffentlich“ werden zu lassen). Das System move mit seinen organisierten Spontan-Mitnahmen vom Straßenrand sei jedoch auf niedrigem Niveau in eine Sättigung gekommen. Bisher haben sich etwa 800 als Mitnehmende und 200 als potentielle Mitfahrer registrieren lassen, wobei Widder schätzt, dass nur 25 bis 30 Personen das System wirklich nutzen und auch nur 150 Autofahrer überhaupt mal mitgenommen haben.

Das führt er auf zwei Faktoren zurück. Erstens müsse die Dichte vorbeifahrender registrierter Autos so hoch sein, dass sie den etwa halbständigen Bustakt deutlich

unterbieten könne, dazu müssten weit mehr Mitnehmer registriert sein. Es müssten bei Mitfahrerprojekten deshalb in erster Linie die Mitnehmenden gewonnen werden, um die nötige Dichte zu erzielen. Zudem habe sich herausgestellt, dass viele Mitgliedschaften reinen Unterstützungscharakter haben, also eher allgemeinen „good will“ als praktischen Bedarf ausdrücken. Die gleiche Haltung habe er auch bei den politischen Verantwortungsträgern festgestellt. Sie hätten sich für das Projekt ausgesprochen, ohne es praktisch selbst zu nutzen oder finanziell weiter auszustatten. „Ohne bezahlte Arbeit kann so ein Projekt nicht überleben“, schätzt Wolfgang Widder ein. Seine Gruppe setzt deshalb inzwischen auch auf das



internet-basierte Vermittlungssystem flinc und hat die Bewerbung der spontanen Mitnahmen eingestellt.

Einer, der das System move weiter nutzt, ist Gerhard Huber. Krankheitsbedingt kann er nicht mehr selbst Auto fahren und ist auf den Bus angewiesen. Mit dem

move-Ausweis habe er wenigstens die Chance mitgenommen zu werden, noch bevor der Bus kommt. Dabei kommt ihm eine Besonderheit der Wieslocher Ausweise zugute; mit ihnen werden nämlich Karten mit deutlich lesbaren Kürzeln für die verschiedenen Ortsteile, sprich: Fahrtziele ausgegeben, so dass den AutofahrerInnen ein weiteres Motiv zu Anhalten gegeben wird, wenn sie schon im Vorbeifahren die Übereinstimmung im Fahrtziel sehen können.

Gerhard Huber weist noch auf einen wichtigen, bisher wenig dargestellten Aspekt des Mitfahrens und Mitnehmens hin: die zwischenmenschliche Komponente. Er habe beim Mitfahren immer wieder wunderbare Bekanntschaften gemacht und wertvolle Gespräche geführt. „Ich steige zu einem Fremden ein und verlasse bei Aussteigen einen Bekannten“, sagt Huber. Allerdings gebe es auf der sozialen Ebene auch den umgekehrten Aspekt, dass man nämlich als jemand, der mit Schild am Straßenrand um Mitnahme bittet, als deklassiert angesehen werde. Das kränke ihn, und er könne nur allen, die auch mal in eine solche Situation kommen könnten, raten, beizeiten möglichst oft fremde Menschen mitzunehmen, um für sich selbst die Chancen in der Zukunft zu erhöhen.



Differenzierte Richtungsanzeigen sind im Mitfahrprojekt, das Christian Getto mit organisiert, nicht erforderlich. HÖRI-MIT scheint einfache logistische Voraussetzungen zu haben; die Halbinsel Höri am westlichen Ausgang des Bodensees ist zwischen den Orten Radolfzell und Stein am Rhein von einer durchgehenden Hauptstraße umschlossen. Ausgehend von einem Bürgerforum und mit Unterstützung der drei Höri-Gemeinden gründete sich die Mitfahrgemeinschaft HÖRI-MIT. Sie nutzt die Bushaldebuchten für spontane Mitfahrten auf der Strecke. Mitfahrwillige machen durch einen Ausweis, mittels eines Stoffbeutels mit aufgedrucktem Logo der Gemeinschaft oder bei Dunkelheit mit einem reflektierenden Leuchtband auf sich aufmerksam. Mitglied kann man durch Online-Registrierung werden. Aber auch die Bürgerämter in den Rathäusern nehmen Registrierungen für HÖRI-MIT vor. Diese außergewöhnliche Einrichtung sei nicht unbedingt signifikant für das sonstige Engagement der Kommunen, berichtet Christian Getto. Wie bei den anderen Projekten beschränke sich die Unterstützung oftmals auf wohlwollende Duldung und viel Lob. Die prak-

tische Teilnahme folge nicht dem demonstrativen öffentlichen Schulterklopfen. Immerhin haben die Gemeinden der Initiative die Kennzeichnung der kommunalen Buswartehäuschen mit HÖRI-MIT-Schildern gestattet und diese Schilder auch finanziert. HÖRI-MIT habe bisher rund 550 registrierte Teilnehmer, von denen allerdings längst nicht alle das System wirklich nutzen. Als Gründe nennt Christian Getto mehrmalige Misserfolge beim Versuch mitzufahren, problematisches Timing bei festen Terminen, die Scheu, auf sich aufmerksam zu machen oder um etwas zu bitten, aber auch die Angst, Fremde mitzunehmen oder belästigt zu werden. Der Versuch der Projekt-Aktiven, mit einer App für Smartphones die Planbarkeit zu verbessern und die Fremdheits-Hürde zumindest tendenziell zu senken, geht Ende März 2014 in die Testphase. Das Interesse an der App bei den Jugendlichen, die erklärtermaßen zur Zielgruppe der Mitfahrerinitiative gehören, aber bislang nicht erreicht wurden, scheint hoch zu sein; dies signalisieren zumindest die Anmeldezahlen.

Die regionale Busgesellschaft beobachte das Mitfahrprojekt HÖRI-MIT mit gemischten Gefühlen, erzählt Christian Getto. Obwohl als Ergänzung gedacht, werde die Initiative wohl doch auch als Konkurrenz wahrgenommen. Immerhin habe sich seit Beginn von HÖRI-MIT der Busfahrplan und dessen Taktung deutlich verbessert. Freilich werden etliche Fahrten vor allem in den Abendstunden und am Wochenende von Anruf Sammel-Taxis übernommen, was nicht reibungslos funktioniere.



Der Nordhessische Verkehrsverbund macht die umgekehrte Politik. Er hat sich in Reaktion auf eine örtliche Verkehrsinitiative entschieden, die Integration privater Mitfahrgelegenheiten in das öffentliche Nahverkehrssystem selbst vorzunehmen. Seit 2013 läuft das Projekt „Mobilfalt“ als Modellversuch in drei Regionen im Umfeld von Kassel, und zwar in Sontra/Nentershausen/ Herleshausen, in Witzenhausen im Werra-Meißner-Kreis sowie in Niedenstein im Schwalm-Eder-Kreis. Volker Schmitt, der an der Kasseler Universität das Projekt wissenschaftlich begleitet, erklärt das Konzept und berichtet von den ersten Erfahrungen. Regi-



strierungen als Fahrer oder Mitfahrer sind über das Internet oder in der NVV-Mobilitätszentrale in Eschwege, der Kreisstadt des Werra-Meißner-Kreises, möglich. Bei einem Mitfahrwunsch erhält der Fahrer eine SMS oder Email. Der große Vorteil des Systems Mobilfalt: die Mitfahrgelegenheit erscheint in der Online-Fahrplanauskunft des NVV und in gedruckten Werbemedien. Darin liegt auch ihre Funktion – den in den ländlichen Regionen dünnen Busfahrplan aufzufüllen. Ein weiterer Vorteil: die Mitfahrten sind gesichert, auch wenn es kein passendes Angebot gibt. In dem Fall springen jeweils Taxibetriebe ein.

Der Fahrgast zahlt, unabhängig von der Art seiner Beförderung 1 bis 2 Euro pro Fahrt. Der Mitnehmende bekommt vom NVV 30 ct. pro Kilometer. Diese Vergütung sei möglicherweise ein echter Anreiz, besonders für ältere bzw. nicht berufstätige Menschen, ihre Besorgungsfahrten so zu legen, dass sie jemanden mitnehmen können, berichtet Volker Schmitt. Diese finanzielle Ausstattung sei eine

Investition, die nur durch eine erhebliche Anschubfinanzierung durch das Land und nur auf der Basis eines großen Trägers möglich wäre, der damit eine weitergehende Integration von Verkehrskonzepten vorbereitet. Erste Auswertungsergebnisse kündigt Schmitt für April 2014 an.

Integration in den ÖPNV-Fahrplan als Chance für mehr Akzeptanz

Allerdings, so erzählt Volker Schmitt, habe auch Mobilfalt mit ähnlichen Problemen wie die anderen Mitfahrssysteme zu kämpfen. Viele der bisher registrierten 400 Personen, die Fahrten anbieten oder mitfahren können, haben sich eingeschrieben, das System dann aber nur vereinzelt oder gar nicht genutzt. Dies sei zum Teil offensichtlich aus Neugier geschehen, was zeige, dass einer-

seits eine permanente Öffentlichkeitsarbeit erforderlich ist, und dass andererseits die online-Vermittlung gerade auf dem Land noch für viele eine Hürde darstellt.

Die Diskussionsrunde des Symposions reagierte kontrovers auf das vorgestellte Modell. Einerseits wurde eingewandt, das Konzept sei niemals in einem ausgeglichenen Kostenrahmen zu verwirklichen und hänge immer von immensen Förderungen ab. Andererseits wurde eingeschätzt, dass nur ein großer Träger wie die Nahverkehrsverbände oder die Länder und Gemeinden selbst Mitfahrssysteme über die lange Durststrecke bis zu ihrer allgemeinen Akzeptierung bringen könnten.



Als letzter stellt Thomas Winkelkotte das MOBiL-Projekt in Märkisch Oderland vor, das in der Gründungsphase den Akt des Trampens explizit in den Vordergrund stellt. So sei denn sein Impuls für den Projektantrag auch aus den eigenen Erfahrungen beim Trampeln in Brandenburg gekommen. Es muss bei Mitnehmenden und Mitfahrenden ein Community-Gefühl erzeugt werden, das dem einer dörflichen Gemeinschaft entspricht. Signifikante Ausweise und Aufkleber auf Windschutzscheiben sollen dieses Signal der Zusammengehörigkeit erzeugen.

Die Ausweise werden entweder von ihm direkt ausgestellt, dazu wird ein in der

Region umher ziehendes mobiles Büro eingesetzt. Bisherige Mitglieder können aber auch als Bürgen für neue Mitglieder auftreten, dann wird ein Mitgliedsausweis auf Anfrage zugeschickt. Bisher konnten 400 Mitglieder gewonnen werden, die sowohl als Mitnehmende als auch als Mitfahrende auftreten können. Leider ist die Erfahrung wie bei den meisten anderen Projekten, dass Lob und öffentliche Aufmerksamkeit überschwänglich, die Mitnahmebereitschaft relativ groß, aber die Bereitschaft, sich tatsächlich mit dem Ausweis an die Straße zu stellen, noch immer verschwindend gering ist.

Dabei ist es das erklärte Anliegen des Projektes, das Trampen gesellschaftlich aufzuwerten, deshalb wurde bisher auch auf alle internet-gestützten Vermittlungsformen verzichtet. Einige Mitglieder von MOBiL haben sogar eine eigene Bezeichnung für die Aktivität gefunden: nicht trampen und nicht mitfahren, sondern „mobsen“, abgeleitet von MOB -iL! Die eigentliche Zielgruppe

– Jugendliche und ältere Leute ohne Auto – scheinen das Potential des „Mobsens“ bisher für sich nicht entdeckt zu haben. „Der Blick durch die Windschutzscheibe auf das Projekt“ ist noch immer vorherrschend, sagt Thomas Winkelkotte.

Seine nächsten Schritte gehen in die Richtung einer stärkeren Vernetzung mit anderen Projekten und einer verstärkten Zusammenarbeit mit Schulen. Und auch über eine Internet-Unterstützung wird jetzt nachgedacht; die online-gestützten Vermittlungsformen werden als zusätzliche Möglichkeit auch für MOBiL geprüft.

In der Debatte über den vorgetragenen Ansatz wird kritisiert, dass das Streckennetz von MOBiL zu komplex sei. Um das System einzuführen, müsse es sichtbar sein, das sei bei einer geringen Beteiligung nur auf einigen wenigen ausgewählten Strecken möglich.

Die Diskussion weitet sich aus zu der Frage, wie die Mitfahr- und Trampprojekte jene „kritische Masse“ mobilisieren können, dass sie als eine Fortbewegungsmöglichkeit wirklich akzeptiert werden und alltäglich erscheinen.

Die TeilnehmerInnen
des Symposions -
die Erfahrungen teilen,
die Systeme verbinden



von links oben nach rechts unten: Gerhard Huber, Thomas Winkelkotte, Imke Freiberg, Gabi Moser, Wolfgang Widder, Ralf Hoppe, Christian Getto, Volker Schmitt

Die TeilnehmerInnen des Symposions stellen sich aber auch die Frage, ob sie selbst mit ihrer Einschätzung überhaupt richtig liegen, „dass die Welt unsere Mit-fahrssysteme braucht“. Liegt es wirklich im Interessen der Menschen, durch bessere Ausnutzung des Individualverkehrs

- den Autoverkehr zu senken,
- eigene Fahrtkosten einzusparen,
- den CO₂-Ausstoß zu reduzieren,
- den ÖPNV-Takt zu ergänzen und zu erhöhen,
- die Bereitschaft zur gegenseitigen Hilfe zu verbessern?

Sie beantworten die Frage für sich eindeutig mit „Ja“ und führen die zögernde Bereitschaft zu einer Verhaltensänderung auf Trägheit und mangelnde Aufgeklärtheit zurück, der mit geeigneten Modellen und einer verstärkten Öffentlichkeitsarbeit beizukommen sei.



Zum Ende des Symposiums werden die Probleme, auf die die Mitfahrprojekte stoßen, noch einmal zusammengestellt. Das sind:

- Es fehlt die Einsicht in die gesellschaftliche Notwendigkeit und die Bereitschaft zur Änderung der individuellen Verhaltensweisen;
- diese Notwendigkeit wird nicht individuell als zwingend empfunden; es gibt immer noch Ausweichmöglichkeiten;
- der Wunsch, flexibel zu sein, sich nicht durch Verabredung zu binden, ist dominierend;

- die Projekte erreichen die „kritische Masse“ nicht, um neue Leitbilder erzeugen zu können;
- hinzukommen Angst vor scheinbar ungeklärten Versicherungsfragen bei Fahrern und Mitfahrern,
- die Angst vor der Situation, sich mit „Fremden“ in der Intimität des Autos arrangieren zu müssen,
- das Schamempfinden, das mit der negativen sozialen Konnotation des Trampens verbunden ist

Der praktische Gebrauch der Mitfahrssysteme ist ihr entscheidender Durchsetzungsfaktor

- sowie die Ungleichzeitigkeit bzw. Unausgewogenheit von Angebot und Nachfrage.

Als allgemeine anzustrebende Erfolgsfaktoren wurden heraus gestellt:

- die Anzahl, die Qualifikation und das Engagement der „Kümmerer“,
- die kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit / das Marketing,
- die Einbeziehung der Gemeindeverwaltungen und anderer offizieller Stellen,
- positive Rollenvorbilder, Auftreten von VIPs,
- die richtige Akquisitionsreihenfolge (genügend Angebote, dass die Nachfrage nicht ins Leere läuft),
- die Gewährleistung von Sicherheit und ihre Sichtbarmachung,
- die dauernde Sichtbarkeit des Mitfahrsystems in der Öffentlichkeit, auch in der Netz-Öffentlichkeit,
- die Einfachheit und Niederschwelligkeit des Systems,
- die Flexibilität und Eingebundenheit in andere Mobilitätsformen
- sowie ein positives Image – sowohl das Mitnehmen als auch das Mitfahren / Trampeln muss „chic“ sein und soziale Anerkennung ernten.

Die Abschlussdiskussion dreht sich um die Frage, wie durch Kooperation der Erfolg des einzelnen Projektes erhöht werden kann.

Eine Idee ist ein gemeinsames Branding, also z.B. eine einheitliche Farbgebung bei allen Mitfahr-Projekten. Eine andere Idee besteht darin, den sportlichen Aspekt des Mitfahrens/ Trampens hervorzuheben, etwa durch Jacken, Mützen oder Westen mit dem Mitfahr-Logo. Der Verbesserung des öffentlichen Auftritts könnte auch dienen, so etwas wie einen bundesweiten „Mitfahrttag“ zu initiieren.



Außerdem sei ein Belohnungssystem für Fahrer wie Mitfahrer wichtig, etwa Bonussysteme, die in Supermärkten oder Tankstellen eingelöst werden könnten. Hier könnte der Einzelhandel zum Mitmachen gewonnen werden.

Die bessere Integration von Spontanfahrten und Vermittlungs-gestützten Fahrten scheint allen Teilnehmern wichtig, wobei die Spontanfahrten die öffentliche Sichtbarkeit erhöhen und die vermittelten Fahrten die Mitfahrssysteme handhabbarer

und kalkulierbarer machen. Deshalb werden Überlegungen angestellt, dass sich alle Projekte zusätzlich zu ihrer regionalen Ausrichtung an einem zentralen online-Vermittlungssystem, etwa flinc, beteiligen, bzw. dass bisher rein internetbasierte Systeme auch Elemente der Spontanmitfahrssysteme einbeziehen.

kompetentes Mobilitätsmanagement und unerschrockene Eigeninitiative müssen sich ergänzen

Allen Projekten gemeinsam ist auch die Notwendigkeit, individuelle Verhaltensänderungen zu bewirken: Das Mitfahren sei weniger ein technisch-organisatorisches Projekt, als eine soziale Innovation. Empathisch ausgedrückt, ist Mitfahren bzw. Trampen ein Abenteuer; das positiv hervor zu heben, könnte die Funktion eines gemeinsamen blogs der Mitfahrssysteme sein.

Außerdem müsse die Notwendigkeit eines allgemeinen Mobilitätsmanagements, besonders in ländlichen Regionen stärker akzentuiert werden. Alle Fortbewegungsmöglichkeiten müssen berücksichtigt und eingebunden werden. Besonders wichtig sei dabei die Einbeziehung der öffentlichen Verkehrsbetriebe. Finanzierendes Mobilitätsmanagement als Dienstleistung (von oben) und örtliche Selbsthilfe-Konzepte für mangelhafte Verkehrssituationen (von unten) müssen dabei Hand in Hand gehen. Weder dürfe die öffentliche Hand aus der Pflicht zur Daseins-Vorsorge entlassen werden, noch dürfe die Bereitschaft zur Eigeninitiative administrativ aufgehebelt werden.

Mit bekannten Persönlichkeiten der Region sollten frühzeitig Kooperationsabkommen geschlossen werden, die deren praktisches Engagement im Projekt sichern. Zur Verbesserung der positiven Beispiele müssten auch Dienst- und Amtsfahrten wie etwa Schulzubringer, Postzusteller oder andere Dienst- oder Servicefahrzeuge die Voraussetzungen zum Mitmachen haben, dazu müssten die unterstützenden Politiker beim Wort genommen werden.

Zum Abschluss des Treffens einigen sich die Teilnehmenden auf einen Text, der am folgenden Tag auf einer Pressekonferenz den Medien vorgestellt wird. Darin heißt es:

„Das eigene Auto auf dem Land muss öffentlich werden, denn die erheblichen Angebotslücken des herkömmlichen öffentlichen Nahverkehrs werden angesichts der sinkenden Bevölkerungszahlen nicht kleiner werden. Darüber waren sich verschiedene Vertreter und Initiatorinnen von ähnlichen Initiativen wie MOBiL aus Reichenow einig.



Die TeilnehmerInnen des Treffens diskutierten die teilweise schwierigen Randbedingungen, mit denen alle Systeme konfrontiert sind. Das eigene Auto teilen bedeutet im ländlichen Raum vor allem, Fahrgemeinschaften zu bilden, entweder spontan am Straßenrand oder vermittelt über die digitalen Zugänge. Das wird eher gelingen, wenn einfach zu benutzende, sichere Systeme zur Verfügung stehen. Dazu kommt, dass die Einrichtung derartiger Modelle von den Kommunen und Landkreisen aktiv unterstützt werden sollte – am besten auch in Form persönlichen Engagements

von Personen des öffentlichen Lebens. Denn die Notwendigkeit einer kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit darf nicht unterschätzt werden.

Verblüfft stellten alle Teilnehmer des Workshops fest, dass das Argument der Benzin-kosteneinsparung sich nirgends als zugkräftig erwiesen hat. Offenbar sind andere Anreizsysteme notwendig, um über die Akzeptanz hinaus die praktische Teilnahme der Bevölkerung zu fördern. Dabei geht es vor allem um die Bereitschaft, sich mitnehmen zu lassen – Mitnahme-bereite Autofahrerinnen und -fahrer zu finden, ist deutlich einfacher. Offenbar ist es ein großer Schritt, ins fremde Auto zu steigen, obwohl die Personen am Steuer registriert sind. Hier gilt es anzusetzen, um dem gesicherten Mitfahren ein besseres Image zu verleihen.



Alle Vertreter der Initiativen fordern die politischen Entscheidungsträger auf, diese Systeme als Teil des öffentlichen Verkehrsangebots anzuerkennen und sie entsprechend zu unterstützen.“

Diese Dokumentation wird überreicht von
MObiL, Mitfahren in Märkisch Oderland,
ein Projekt von MÖHRe e.V., Reichenow
verantwortlich: Thomas Winkelkotte
Neue Dorfstr.7, 15345 Reichenow

Kontakt zu den beteiligten Initiativen:

MObiL aus Märkisch Oderland
move aus Wiesloch
HÖRI-MIT vom Bodensee
Mobilfalt aus Nordhessen
JugendMobil aus Brandenburg
Mitfahrzentrale Oder-Spree, Fürstenwalde

mobilinmol.de
move21.de
hoeri-mit.de
mobilfalt.de
jugend-mobil.net
mitfahrzentrale-oder-spree.de

gefördert von der
Robert Bosch Stiftung
im Rahmen des Programms
„Neulandgewinner. Zukunft erfinden vor Ort“

Text, Fotos, grafische Gestaltung: Imma Harms