

MITFAHREN

gut finden *oder* mitmachen

IN MÄRKISCH ODERLAND

– Gemeinsam fährt

Erfahrungsbericht aus dem Projekt
MObiL – Mitfahren in Märkisch Oderland

MOBiL im Jahre 2034 – als Vorwort ein Rückblick

Ein Novembertag, der nicht richtig hell werden will und noch keine Sekunde so richtig trocken war. Es sind nur noch ein paar Kilometer hier von der Kreuzung bis an mein Ziel, 60 km östlich von Berlin. Einzig die pinke Karte bringt ein bisschen Farbe in den trüben Alltag. Die wurde vor Urzeiten von einem eingeführt, der aus Berlin-Kreuzberg aufs Land nach Reichenow gezogen war. Er wollte damit das gute alte Trampen vertrauenswürdiger machen. Ein mobiler Vertrauensbildungsprozess bei Gelegenheit der Fortbewegung von hier nach dort, sozusagen.

Das war die Zeit, in der jede Familie, jeder Hof und die meisten Menschen hier draußen mindestens ein, am besten zwei private Pkws besitzen mussten. Von daher war es eine merkwürdige Idee, dass es irgendwo Leute geben könnte, die mitgenommen werden wollten. Mit dem Auto zu fahren, war so etwas wie eine persönliche Lücke zwischen den Terminen, zwischen Arbeit und Einkaufen, zwischen Arzt und Feuerwehr, zwischen Sonntagskuchen und Berlin-Ausflug.

Die Idee vom Mitnehmen selbst fanden aber viele toll. Wenn man mal nicht allein sein wollte, könnte man ja noch jemanden zu sich bitten. Das anfangs pink leuchtende, später ausgebleichene runde Logo klebte auf vielen Frontscheiben. Nur wollte damals außer Thomas Winkelkotte, dem Wiederentdecker des Trampens und ehrenamtlichen Vertrauensstifter, kaum jemand mitgenommen werden. So sind die vielen Autos mit den pinken Punkten aneinander vorbei gefahren bis... ja, bis wann eigentlich?

Irgendwann dämmerte es dann auch anderen, dass Mitnehmen auf der einen Seite auch Sich-mitnehmen-lassen auf der anderen Seite bedeutet. Und dass, wenn man etwas anders haben will, man es auch anders machen muss. Die pinke Idee lag quasi in der Luft. Zu Winkelkottes Zeiten galt noch: was ich nicht kann, muss irgendwie der Staat machen. Als dann die vielen Zuwanderer in die Gegend kamen, wurde klar, dass man sich anders helfen musste. Was die da oben oft ankündigten, aber nicht umsetzen konnten, konnte der einzelne unmöglich allein auffangen. Es wurde dann üblicher zu sagen: „Das und jenes mache ich jetzt! Wer macht mit?“ und sich nicht mehr so viel mit Aufforderungen an andere aufzuhalten.

Winkelkotte kriegte ja auch jede Menge Ratschläge zu hören. Wenn die sich damals selbst öfter mit der Karte an den Straßenrand gestellt hätten, anstatt kluge Ideen zu verbreiten, wäre alles schneller gegangen. Es gab schlicht zu wenige aktive Menschen, also aktiv nicht im Sinne von fleißig, sondern im Sinne von selber machen.

Es gab ja damals noch andere solcher Initiativen, vielleicht zehn, aber die waren über ganz Deutschland verstreut, und alle klagten über dasselbe: Viele „pinke Punkte“, kaum „pinke Karten“ unterwegs. Und viel zu viel Zwischenraum.

Als dann nach den Jahren der Ernüchterung 2025 die Idee wieder aufgenommen wurde, um an zehn Orten im Kreis gleichzeitig noch einmal zu starten, trauten sich auch mehr Leute regelmäßig mit ihren pinken Karten an die Straße, und seitdem kam das Ganze in Schwung. Die ursprüngliche Pappkarte wurde gegen eine Art Kreditkarte getauscht, die ich jetzt auch in der Hand halte. Mit der kann ich die Bahn nach Strausberg bezahlen, den Bus und kann eben auch mitgenommen werden. Das ist gleichzeitig meine Krankenkarte und mein Ehrenamts-Pass. Und meine Trampmeilensammelkarte (tmsk). Wenn ich 2.000 km mitgefahren bin, kann ich in die Alte Försterei gehen und Champions League, Union gegen Real, gucken.

Apropo: Wird Zeit, dass jemand vorbeikommt. Mir ist kalt und die Feuchtigkeit kriecht durch die Jacke. Ich bin in Reichenow mit Thomas Winkelkotte zu einer kleinen Jubiläumsfeier verabredet. 50.000 km hat der alte Trampler jetzt auf dem Buckel. Hut ab!

Andreas Willisch

Thünen-Institut Bollewick,
Programmkordinator im Programm
„Neulandgewinner. Zukunft erfinden vor Ort“ der Robert Bosch Stiftung

Die Mühen der Ebene – ein Erfahrungsbericht aus Ostbrandenburg

Mein Engagement mit *MObiL* hat eine Vorgeschichte, die für mein Verhältnis zu dem Projekt nicht ganz unwichtig ist. Im April 1998 wurde der Personenverkehr auf der Bahnstrecke Berlin Lichtenberg – Wriezen ab dem Bahnhof Tiefensee eingestellt. Im Dezember 1999 wurde die Strecke stillgelegt.

In den Jahren zuvor war diese Strecke für mich eine gute Verbindung von Berlin nach Reichenow. Vom Bahnhof Schulzendorf liegt mein Wohn- und Arbeitsort, der Gutshof in Reichenow, in zwei Kilometer Entfernung, also gut mit dem Fahrrad oder auch zu Fuß erreichbar.



Die schmerzliche Abschaffung dieser Verbindung wurde leider nie durch entsprechende Busverbindungen ersetzt. Die Eisenbahnstrecke ist inzwischen verkauft, auf einem Teil wird eine touristische Draisinenstrecke betrieben, auf einem anderen 12 km langen Stück versucht ein Museumseisenbahn-Verein einen

musealen Eisenbahnverkehr einzurichten. Öffentlicher Nahverkehr wird hier demzufolge nicht mehr zu erwarten sein.

Die zweite wichtige Vorgeschichte ist meine Verankerung im MöHRe e.V. Im März 2005 gründete sich in dem kleinen Dorf Reichenow, das seit zwölf Jahren zu meinem festen Wohnsitz geworden war, der Kulturverein MöHRe e.V. (der Name setzt sich aus den Anfangsbuchstaben der drei zur Gemeinde gehörenden Orte Möglin, Herzhorn und Reichenow zusammen), der sich das Ziel gesetzt hatte, die Menschen aus den verschiedenen Gemeindeteilen zusammen zu bringen. Da gab es die Alteingesessenen, die früher oder später Zugezogenen und die Künstler, die sich im Gutshof niedergelassen hatten. Von Anfang an arbeitete der Verein unter großer Beteiligung durch die Gutshof-BewohnerInnen. Gemeinsam wurden Filmnächte, Kinderfeste, Weihnachtsmärkte und weiteres veranstaltet. Das führte schnell zu einem gegenseitigen Kennen lernen der neuen und der alten Dorfbevölkerung.

Vom S-Bahnhof Strausberg Nord bis nach Reichenow sind es 15 km. Die Busverbindungen auf dieser Strecke waren bereits damals und sind immer noch äußerst mager. Häufig ist man gezwungen, Personen aus der Familie oder aus der Nachbarschaft mit dem Auto wegzubringen oder abzuholen. In den meisten Fällen benutzt man es selbst als Zubringer. Immer wieder stellte ich fest, dass zwei, manchmal auch drei Autos mit jeweils einer Person zur gleichen Zeit die gleiche Strecke fuhren, um wiederum nur eine Person, z.B. von der S-Bahn abzuholen.

So stellte ich mich, anstatt mich abholen zu lassen, manchmal einfach an den Straßenrand, denn ich wusste, es fahren doch genug Autos in meine Richtung. Mittlerweile im Dorf bekannt geworden, klappte das auch ganz gut. Aber, und das war den Mitnehmenden sehr wichtig zu betonen, Fremde nahmen sie nicht mit.

Von diesem Zeitpunkt an beschäftigte ich mich mit der Frage, wie dieses „Fremdsein“ und die damit verbundenen Ängste zu überwinden wären. So entstand die Idee des organisierten Trampens.

Mitte 2012 wurde ich von einer Bekannten, die in der Verwaltung des Landkreises arbeitete, auf das Programm „Neulandgewinner“ der Robert Bosch Stiftung aufmerksam gemacht.

Hier ein Auszug auf dem Förderprogramm „Neulandgewinner. Zukunft erfinden vor Ort“:

„(...) In den vergangenen Jahren haben tiefgreifende gesellschaftliche Veränderungen ihre unübersehbaren Spuren in Gemeinden, Städten und Regionen Deutschlands hinterlassen. Besonders ländliche Räume sehen sich angesichts von Schrumpfung und Wanderungsprozessen vor schwierigen Aufgaben bezüglich der Daseinsvorsorge gestellt. (...) Wir suchen Menschen, die ihr Umfeld, ihre Nachbarschaft in Zeiten von gesellschaftlichen Veränderungen selbst gestalten wollen. Die Ideen und Wege dürfen gerne unkonventionell sein. Sie sollen aber immer das Gemeinwohl und das Miteinander in den Mittelpunkt stellen, mit dem Ziel, Lebensqualität für alle zu erhalten oder zu schaffen.(...) Diese Menschen will die Robert Bosch Stiftung unterstützen und auf ihrem Weg „ins Neuland“ begleiten.“

Ich hatte über meine Idee vom Trampen mit Kenntlichmachung immer mal wieder im privaten Rahmen erzählt. Es hatte sich nicht ergeben, dies an öffentlicher oder amtlicher Stelle zu tun. Ich konnte und wollte diese Projektidee aber nicht aus eigener Kraft, sondern nur mit finanzieller Unterstützung, von wem auch immer, verwirklichen, hatte mich aber bis dahin nie konkret um Fördergelder bemüht. Hier schienen jetzt Bedingungen gesetzt zu sein, die für mich passten.

Bei meiner Recherche im Vorfeld meiner Bewerbung nach bereits realisierten ähnlichen Projekten bin ich auf viele Initiativen gestoßen, die Bürgerbusse, Fahrradstationen oder Dorfautos betrieben. Alle hatten auch das Ziel, die Versorgungslücke im öffentlichen Nahverkehr auf dem Land zu mildern. Der Ansatz, dazu den vorhandenen Individualverkehr zu nutzen, existierte bereits mit *move* (s. Seite 32) und *HÖRI-MIT* (s. Seite 35), wie sich später herausstellte. Nur, ich hatte sie zu diesem Zeitpunkt leider nicht entdeckt. So stützte ich mich in meiner Bewerbung für das Programm der Robert Bosch Stiftung vor allem auf das unmittelbar Einleuchtende meiner eigenen Idee. Hier Auszüge aus dem ersten Bewerbungstext:

„Es geht darum, Mitfahrgelegenheiten direkt vor Ort, nämlich am Straßenrand zu ermöglichen. Praktisch sieht das so aus, dass ich mich mit meinem reflektierendem, farblich auffälligen Mitgliedsausweis winkend an den Straßenrand stelle, und das nächste Auto, dessen FahrerIn auch Mitglied bei MObiL ist, hält an, wir erkennen uns als Nachbarn und bei einem gemeinsamen Fahrtziel wird sofort die gemeinsame Fahrt angetreten. Die Kosten werden geteilt, auf der Grundlage von ca. 5 Cent pro zurückgelegtem Kilometer. Eine winwin Situation, nicht nur für die unmittelbar Beteiligten.

Im Gegensatz zu anderen Mitfahrbörsen sind keine weiteren Kommunikations-Geräte und/oder -Schritte notwendig. Durch dieses technisch niederschwellige Angebot, erhoffe ich eine breite Akzeptanz in allen Teilen der Bevölkerung.

Die Aktivitäten zur Verwirklichung meiner Idee werden im Wesentlichen Werbemaßnahmen sein. (Veranstaltungen, Pressearbeit, Plakate und Mundpropaganda)

Ich stelle mir meine Aktion zunächst für einen Zeitraum von zwei Jahren vor und begrenze sie geografisch auf den Landkreis MOL. Von einem

Erfolg der Aktion würde ich sprechen, wenn innerhalb von zwei Jahren sich 10-15% der Bevölkerung (z.Z. ca. 200.000 Menschen) des Landkreises Mitglied geworden sind und sich einen Ausweis oder Aufkleber des MObiL beschafft haben, und ihn auch aktiv nutzen. Der Erfolg wird für sich sprechen und schnell Nachahmer im ganzen Land und auch international finden.“

Diese Darstellung überzeugte offenbar auch die Auswahljury. Wenn ich nun, nach zweieinhalb Jahren Projekterfahrung lese, dass ich in meiner allerersten Begeisterung einen 10-15%igen Organisationsgrad für machbar gehalten habe, muß ich mich, auch im Licht der Erfahrungen der anderen Projekte, über meine Selbstüberschätzung wundern.

Ich hatte mich entschieden, meine Idee als Einzelbewerber vorzustellen und erst dann andere einzubinden, wenn sich die Stiftung tatsächlich für eine Unterstützung entschlossen hätte. Der Grund dafür lag in meiner Befürchtung, dass durch lange Diskussionen die Einfachheit der Projektidee verschwinden könnte. Dadurch ist das Einfache (manche sagen auch, das Geniale) an der Idee zwar bestehen geblieben. Aber im Nachhinein sehe ich diese Anfangszurückhaltung als Fehler an, denn in der gesamten Laufzeit ist es nicht gelungen, Menschen zu gewinnen, die sich längerfristig mit der gleichen Begeisterung für die Umsetzung der Idee einsetzen.

Von den ca. 700 Bewerbungen wurden etwa knapp 10 % ausgewählt, eine genauere Beschreibung ihres Projekts vorzunehmen. *MObiL* war dabei. Hier ein weiterer Auszug aus dem Bewerbungstext:

„(...) Eine weitere zentrale Maßnahme soll die Schaffung eines mobilen Büros in Form eines Kleinbusses oder Kombifahrzeuges sein. Am besten in einem Elektrofahrzeug. Es soll das Vereinsbüro enthalten und mit Kartendrucker und Laptop ausgestattet sein. Dieses wird auf Wochenmärkten, den zahlreichen ländlichen Veranstaltungen wie Erntefesten, Frühlingsfest etc. stehen, um für die Idee zu werben, und die Möglichkeit schaffen, vor Ort Mitglied bei MObiL zu werden. Die Teilnahme von MObiL an solchen Veranstaltungen, die in der Regel von ländlichen Vereinen, aber auch von den Gemeindevertretungen der jeweiligen Dörfer organisiert werden, dient darüber hinaus zur Vernetzung der Unterstützung des Projektes.“

Mit diesem Text kam ich in die letzte Runde der Bewerber. Jetzt galt es in einem Schnellvortrag in fünf Minuten das Anliegen, die Idee mündlich plausibel zu machen und anschließend der Jury Fragen zur Umsetzung des Projekts zu beantworten. Für dieses Ereignis hat eine Designerin, die ebenfalls auf dem Gutshof Reichenow lebt, erste Entwürfe eines eventuellen Logos gemacht.



Diese bunten Entwürfe wirkten so, wie ich es mir vorgestellt hatte und wie sie später auch am Straßenrand wirken sollten: einprägsam und cool. Teile der Jury wollten sie nicht wieder hergeben, nachdem ich sie im Vortrag verteilt hatte.

Das zweite zentrale Element, das mobile Büro in ein größeres Elektrofahrzeug einzubauen, das in einer ersten Kostenschätzung von mir die knappe Hälfte des Budgets verbrauchen würde, wurde nicht so positiv aufgenommen. Vielleicht will sich da jemand nur ein Auto anschaffen, war eine Vermutung. Mir selbst war bei der Antragstellung klar, dass diese Position ein dicker Klops war, der von mir aber bewußt mit aufgenommen wurde, sozusagen als Prüfstein, ob die Idee wirklich so stark ist, dass sie es auch über diese selbstgestellte Hürde schafft. Ich glaube ich konnte deutlich machen, dass die sofortige Anfertigung und Ausgabe in einem solchen mobilen Büro der „Tramperkarte“ im öffentlichen Auftritt von hoher Bedeutung ist.

In einer Art Ratschlag kam dann in dieser Runde die Idee des Campingwagens auf. Die Kosten für diese Position waren somit um die Hälfte gesenkt. Durch die Notwendigkeit der immer konkreteren Beschreibung war ich sowieso dabei meine Idee ständig zu modifizieren, so fiel es mir dann auch relativ leicht, die Idee eines selbstfahrenden MOBIL-Mobils aufzugeben.

Anfang Dezember 2012 kam dann die Nachricht, dass das MOBIL-Projekt zum Programm der Neulandgewinner der Robert-Bosch-Stiftung gehören wird.

Mit dieser positiven Nachricht konnte ich zum Ende des Jahres 2012 den Vorstand unseres gemeinnützigen Kulturvereins MöHRe e.V. problemlos überzeugen, das Projekt unter seine Fittiche zu nehmen. Der Vorstand, mit sieben Frauen aus der Gemeinde Reichenow besetzt, unterstützte das Projekt inhaltlich, und fast alle waren bereit, sich selbst als MOBIL-Mitglied registrieren zu lassen. Aktive Mitarbeit wurde darüber hinaus von der Schatzmeisterin und zwei weiteren Mitgliedern signalisiert. Allerdings war auf dieser Sitzung bereits zu spüren, dass nicht alle die Idee der spontanen Fahrgemeinschaften teilten - besonders dann, wenn plötzlich nicht Bekannte, sondern eventuell auch Fremde mitfahren sollten. Ein weiteres Argument, was sich in den nächsten Jahren immer wiederholte, war: „Ich nehme doch die Leute sowieso schon mit.“ Weitere Befürchtungen waren, dass der Aufkleber am Auto eventuell andere Dorfbewohner veranlassen könnten, Ansprüche anzumelden wie „Kannste mich mal eben fahren...?“ Das war für mich ein Hinweis, dass es unbedingt notwendig ist, in den Veröffentlichungen die Freiwilligkeit des Systems zu betonen.

Die Robert-Bosch-Stiftung belegte die Förderung des Projekts mit folgenden Fragen, mit denen ich mich in der Förderperiode zu beschäftigen hatte.

- Wie können sich Fahrer und Mitfahrer in diesem System zuverlässiger finden als über das reine Zufallsprinzip?
- Wie kann die Frage der Sicherheit/Versicherung von Fahrer und Mitfahrer für beide Seiten befriedigend gelöst werden?

Die letzte Frage war und ist eine, die natürlich immer wieder gestellt wird, das scheint in unserer deutschen Vollkaskogesellschaft, wie sich Kollegen vom schweizerischen Mitfahrsystem taxito spöttisch ausdrückten, eines der dringendsten Probleme zu sein.

Für den deutschen Raum gibt es von der Institution, die eigentlich zu allen Fragen rund um das Auto Antworten hat, nämlich dem ADAC, einen eindeutigen Hinweis auf die rechtliche Situation. Bereits im Jahr 2011 schreibt der ADAC in seiner Broschüre „Flexibel und Mobil“, dass alle mitfahrenden Personen, ob nun bekannt oder fremd, bei einem Unfall durch die Kfz-Haftpflichtversicherung versichert sind. Da ich erst im Laufe des Projekts auf diese Broschüre aufmerksam geworden bin, habe ich zuvor eine Expertise zu der Frage von einer befreundeten Rechtsanwältin anfertigen lassen. Auch sie stell-

te schon fest, dass nach den §§ 7+18 des STVG Mitfahrer über die Haftpflicht mitversichert sind. Außerdem erwähnt sie den Vorteil des Mitfahrers als potentiellen Zeugen bei Verwicklung in einen Unfall. Aber auch auf die Gefahr des Hochstufens weist sie hin, falls ein Mitfahrer zu Schaden kommt.

Antworten auf die erste genannte Fragestellung werden im Verlauf dieser Broschüre noch beschrieben und diskutiert.

Nachdem mit der Stiftung noch offene Fragen im Finanzplan geklärt werden konnten, ging es dann am 1.2.2013 los. Am Abend vorher hatte ich das Projekt in unserer Gemeindevertretung vorgestellt. Ähnlich wie beim Vorstand des MöHRe-Vereins gab es hier Freude und Zustimmung über meine erfolgreiche Eigeninitiative, aber auch Bedenken, z.B. „Wenn das funktioniert, dann sitzt niemand mehr in den paar Bussen, die noch fahren, und die werden dann auch noch abgeschafft“ oder „Ich seh hier niemanden am Straßenrand stehen, der trampt. Das wird nicht funktionieren.“



Zu diesem Zeitpunkt habe ich noch innerlich den Kopf geschüttelt über soviel Ignoranz. „Gerade deshalb!“ war meine Reaktion, getragen von der Unterstützung durch die Bosch Stiftung. Eine aktive Zuarbeit von der Seite des Gemeinderates wurde also noch nicht erwogen, erstmal sollte abgewartet werden, wie sich das Projekt entwickelt.

Den Campingwagen beschaffen und zu einem fahrbaren Projektbüro umbauen, das Logo und den Tramperausweis entwickeln waren die nächsten Aufgaben. Hier fand ich wieder Unterstützung im Bekanntenkreis. Punktuell ist das Projekt von Menschen aus meiner Umgebung immer wieder tatkräftig unterstützt worden, während der gesamten Laufzeit hat sich aber leider keine feste Gruppe gebildet, um die Idee weiter voran zu bringen. Auch angebotene Aufwandsentschädigungen konnten hier keine Abhilfe schaffen. Für meine Arbeit fürs *MOBiL* Projekt hatte ich dafür Mittel in der Höhe 100,-€ monatlich kalkuliert und in den Finanzplan eingestellt.

Der Kauf des Campingwagens, Abriss der alten Einrichtung und die Planung für den Ausbau des Büros konnte in den nächsten Wochen mit der Unterstützung von Handwerkern und einer Innenarchitektin durchgeführt werden. Parallel

dazu war die Entwicklung der Form und Farbgebung für das Logo in gemeinsamer Arbeit mit der Designerin eine weitere wichtige Aufgabe.

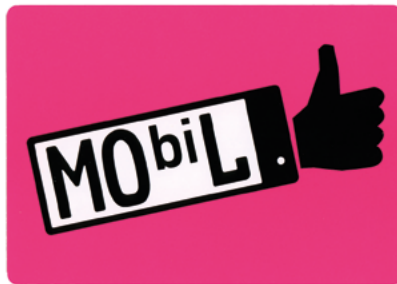
Nach knapp drei Wochen besuchte mich Andreas Willisch, der mir von der Bosch Stiftung zur Seite gestellte Mentor, um mich bei der Entwicklung des Projekts zu unterstützen. Er gab mir den wertvollen Hinweis, den offiziellen Start des Projekts erst für den Zeitpunkt zu planen, wenn sich bereits mehrere hundert Menschen zur Teilnahme an *MOBiL* bereit erklärt hätten. So könne gewährleistet werden, dass es sich um einen erfolgreichen Ansatz handelt. Oder, um es anders auszudrücken, so könne sichtbar gemacht werden, dass die Idee wirkt. Er stellte mir aber auch bereits zu diesem Zeitpunkt die Frage, ob ich es denn aushalten könne, wenn das Projekt scheitern würde. Obwohl ich bereits einige Dämpfer auf Vereins- und Gemeinratssitzung erhalten hatte, war ich zu diesem Zeitpunkt von meiner Idee und ihrer Umsetzung so überzeugt, dass ich mich vor einem Scheitern nicht fürchtete, bzw. es gar nicht in Betracht zog.

Dabei ließen die ersten Ernüchterungen nicht lange auf sich warten. Es mag vielleicht als marginal erscheinen, aber im Nachhinein betrachte ich es als Fehler, dass ich nicht auf meiner ursprünglichen Idee bestanden hatte, nämlich die Tramperkarte als Plastikkarte in Größe einer Scheckkarte herstellen zu lassen. Nach der Festlegung auf die Farbe Neonpink (auffällig und jung) stellte sich heraus, dass in dieser Farbe kein Kartendrucker die Plastikkarten drucken konnte. Also entschied ich mich für Karten aus konventionellem Pappkarton, die eingeschweißt wurden. Damit das nicht allzu gewöhnlich aussieht, wurden für diese Karten zusätzlich eigene Reflexfolien gedruckt.

Gleichzeitig bemühte ich mich um die Weiterverbreitung der Idee. Es folgten weitere Besuche in politischen und bürgerschaftlichen Gremien. Bei allen war der Tenor ähnlich: Interessante Idee, könnte erfolgreich sein, vielleicht aber auch nicht! Eine aktive Unterstützung wurde von der Entwicklung und dem Erfolg abhängig gemacht. Nun ja, ein positives Ergebnis dieser Treffen war eine Verabredung mit dem Geschäftsführer einer der Busgesellschaften im Landkreis. Dieser willigte ein, dass die Bushaltestellenschilder der Barnimer Busgesellschaft mit kleinen Aufklebern (3,5 cm im Durchmesser) mit dem Logo von *MOBiL* markiert werden konnten. So konnten wir die Bushaltestellen als mögliche Treffpunkte für die spontane Mitfahrgelegenheit benennen. Dies passierte im Juli 2013.

Leider war der Geschäftsführer der anderen Busgesellschaft, die im Landkreis tätig ist, nicht so kooperativ. Obwohl mein Anliegen von der LAG Märkische Seen unterstützend vorgetragen wurde, witterte er Konkurrenz und wies auf die Möglichkeit des Rufbusses hin. Die Äußerung, *MObiL* könne eine Konkurrenz zum Busverkehr sein, veranlasste mich, auf unserem Flyer noch einmal deutlich zu machen, dass dem Busverkehr Vorrang zu geben sei. Leider versickerte ein Hilfeangebot aus dem Büro des Landrats. Es kam zu keinem gemeinsamen Gesprächstermin mit der zweiten Busgesellschaft. Auf dem Neujahrsempfang 2014 wurde mir von einem Mitarbeiter des Landratsamts lediglich zugehört, wenn die Bushaltestellenschilder mit unseren Aufklebern versehen würden, würde das stillschweigend geduldet. Offiziell genehmigen könne man jedoch nicht. Die Initiative wurde also weder behindert noch befördert. So waren für mich weitere Bemühungen, die zuständige Kreisverwaltung gegenüber der Busgesellschaft als Hilfe zu gewinnen, obsolet geworden.

Die Bosch Stiftung hatte es sich zum Ziel gesetzt, uns „Neulandgewinner“ während der Laufzeit der Projekte aktiv zu begleiten und auch zu coachen. Mitte März 2013 gab es ein erstes Treffen aller Akteure, die Werkstatt #1.



Bereits hier, so erinnere ich mich, wurde manchen von uns in den Gesprächen und Diskussionen klar, dass wir uns eher in einen Prozess begeben hatten, als dass wir ein Projekt umsetzten.

Für die dort angesetzte kollegiale Beratung hatte ich die, zu diesem Zeitpunkt bereits weiter entwickelten Entwürfe des Projektlogos mitgebracht. Die Reaktionen waren durchaus gemischt. Es gab nicht die eindeutige Zustimmung, die ich mir eigentlich erhofft hatte. Die Farbe, aber auch die Form wurde kritisch betrachtet, in Hinblick darauf, ob ich mit Pink das richtige Zielpublikum im Auge hätte. Hier merkte ich, dass ich



nicht wirklich ergebnisoffen in diese Beratung gegangen bin, denn es warteten bereits Termine, um das neue System öffentlich vorzustellen. Nochmals grundsätzlich über Form und Farbe nachzudenken, hätte die Planung über den Haufen geworfen. Es waren ja auch nur insgesamt zwei Jahre Zeit. Auch die lokalen Medien hatten bereits zweimal nachgefragt, wie weit denn die Entwicklung wäre. Ich stand also unter Zeitdruck.

Der Ausbau des mobilen Büros ging plangemäß voran, aber die Lackierung von außen erwies sich als problematisch. Von den professionellen Lackieren im Landkreis konnte niemand die gewünschte Farbe auftreiben, außerdem waren sie skeptisch, ob ein Campingwagen in dieser Farbe für den Straßenverkehr überhaupt zulassungsfähig wäre. Weder die Angestellten der Zulassungsbehörde, noch die der Kfz-Prüfstellen wollten dazu eindeutig Stellung nehmen. Nachdem ich dann eine Firma für Kfz-Filmausstattungen mit der Lackierung beauftragen konnte, fahre ich mit dem pinken *MObiL* Büro bis jetzt über zwei Jahre wirkungsvoll und unbehelligt durch den Landkreis, allerdings wurde die Farbe immer heller, dazu später mehr.

Ende April '13 war die erste halböffentliche Veranstaltung, in der ich das *MObiL* System vorstellte. Diese fand auf dem Gutshof in Reichenow statt. Die Besucher waren BewohnerInnen des Gutshofs (ca. 25 Personen) und Mitglieder des MöHRe-Vereins. Während sich eigentlich alle anwesenden Menschen vom Gutshof für *MObiL* haben registrieren lassen, waren die MöHRe-Mitglieder weniger entscheidungsfreudig. In der anschließenden Diskussion wurden von Gutshofbewohnern die Bedenken geäußert, dass althergebrachtes Trampen ohne Ausweis eventuell noch schwieriger, also noch mehr in Verruf geraten würde, wenn *MObiL* erfolgreich wäre. Diese Überlegung brachte mich dazu, folgenden Gedanken zu entwickeln: *MObiL* hat im Grunde genommen zum Ziel, sich selbst abzuschaffen. Wenn die spontane Fahrgemeinschaft aufgrund der vielfachen Nutzung von *MObiL* zum Normalfall wird, also der Versuch gelingt, sich nicht von der Angst regieren zu lassen, dann ist die Krücke des Ausweises nicht mehr nötig.

Wenige Tage nach dieser Veranstaltung, die mir viel Hoffnung für das Wirken von *MObiL* gemacht hat, erreichte mich ein Hinweis von einer Mitarbeiterin der Bosch Stiftung. Sie berichtete mir von einem sehr ähnlichen System wie *MObiL*, das es bereits seit zwei Jahren am Bodensee auf der Halbinsel Höri gebe. (s. Seite 35) Der Anruf bei Frau Overlack, sozusagen der Erfinderin von

HÖRI-MIT, war in seinem Ergebnis sehr ernüchternd für mich. Sie berichtete mir von vielen Umsetzungsschwierigkeiten und dem langen Atem, der nötig ist, um solch ein System zu etablieren. Außerdem erzählte sie mir von einer Initiative in der Nähe von Heidelberg (s. Seite 32), die ihre aktive Arbeit bereits wieder eingestellt habe. Meine Stimmung am 1. Mai '13 war nach diesen Nachrichten ziemlich schlecht.

Aber ich ließ mich nur kurzfristig entmutigen, die nächste Veranstaltung im Oderbruch wartete bereits. Im dem seit fünf Jahren bestehenden Tauschring im Oderbruch, „Rübel-Union“ genannt, stellte ich am ersten Sonntag im Mai das neue Mitfahrssystem vor. Auch hier war die Zustimmung groß, viele haben sich registrieren lassen. Hindernis war hier bei einigen die Registrierung. Das wäre doch zu überorganisiert, so die Meinung einiger, um so was Einfaches wie gegenseitige Hilfe zu arrangieren. Einzelne aus dem Tauschring kündigten ihre Mitarbeit an, die bei einzelnen Gelegenheiten auch zustande kam.

Nach diesen beiden Veranstaltungen hatten sich fast 50 Personen registriert, das gab mir gute Hoffnung für ein schnelles weiteres Wachsen. Ich war davon überzeugt, dass diese fünfzig nun ihren Freunden und Nachbarn von dem neuen System erzählen und sie zum mitmachen gewinnen würden.

Zwei weitere Termine klopfte ich jetzt fest: 1.) Einen Pressetermin für Mitte Juni, wenn das fahrbare MOBiL-Büro und die Werbematerialien fertig sein sollten, um dann die Tour durch den Landkreis zu beginnen, und 2.) für Ende August den feierlichen Start des Systems, mit dann hoffentlich Hunderten, die mitmachen, sowie mit lokaler und landespolitischer Prominenz, Künstlern und Vertreterinnen der Bosch-Stiftung.



Zum Pressetermin am 13.6. war dann wunderbarerweise auch alles fertig, was notwendig war: Die Internetseite war aufrufbar, die Flyer waren gedruckt, die pinken Aufkleber für die Autos der Mitmachenden waren fertig, die Materialien zur Erstellung der Ausweise waren vorbereitet, die notwendigen Geräte dazu (Laptop, Drucker, Laminiergerät) waren angeschafft und auch das mobile Büro war umgebaut und fertig lackiert, beklebt und eingerichtet.



Von nun an, in den folgenden 10 Wochen, bis zum Auftakt Ende August folgten über 20 Einsätze mit dem mobilen Büro auf Dorffesten, Wochenmärkten und selbst organisierten Veranstaltungen. Mehrere Zeitungsartikel machten das Projekt im Landkreis bekannt. Meine eigenen Versuche, mit der Karte zu trampen, waren interessant und wirkungsvoll. Alle der ca. zehn Fahrer oder Fahrerinnen hatten vom Projekt gelesen oder gehört. Zwei oder drei waren bereits bei *MOBiL* und freuten sich mit mir, dass die Idee Wirkung entfaltete. Andere, die davon in der Zeitung gelesen hatten, sagten, sie nähmen mich deswegen mit, weil ich diese Karte hochgehalten habe. Und wieder andere, die noch nicht dabei waren, konnte ich als *MOBiL*-Mitglied werben. Allen gemeinsam war aber, dass niemand die von mir angebotene Beteiligung an den Benzinkosten haben wollte. So versickerte die Idee, eine Beitragsbox für die Autofahrer zu entwickeln, in die der Kostenanteil am Benzin gesteckt werden könnte. Die Zahl der Personen, die mitmachen wollten, wuchs bis Ende August auf knapp 280 an.

Herausheben will ich hier eine besondere Veranstaltung im „Theater am Rand“ in Zollbrücke. Für diesen Samstagnachmittag hatte Tobias Morgenstern zusammen mit der Schauspielerin Dana Wolter und zwei weiteren Musikern ein eigenes musikalisches Pantomimestück für *MOBiL* entwickelt. Zu sehen unter www.mobilinmol.de. Hier sind ebenso drei kleine Werbeclips zu sehen, die in anschaulicher Weise das Funktionieren von *MOBiL* erklären.

Ein weiterer Meilenstein kurz vor der Auftaktveranstaltung auf dem Reichenower Schlossvorplatz war eine Kooperationsvereinbarung mit der *Mitfahrzentrale Oder-Spree* (s. Seite 27). Auf der Internetseite von „*MOBiL* - Mitfahren in Märkisch-Oderland“ gab es zwar jeweils eine Kategorie für Fahrtangebote und Fahrtwünsche, leider funktionierte die Technik nicht einwandfrei. Dafür waren auch bei weitem nicht genügend Mittel einkalkuliert, wie sich dann herausstellte. *MOBiL* war von seinem Ansatz her zunächst ein reines offline Projekt. Mit der Kooperationsvereinbarung wurden die beiden Internetseiten miteinander verschränkt, so dass nun der Zugriff auf verabredete Mitfahrgelegenheiten auch über unsere Seite möglich war und ist.

Das oben erwähnte Theaterstück war auch ein zentrales Ereignis auf der Startschussveranstaltung am 25.8.13 vor dem zu der Zeit vakanten Schloss Reichenow.



Neben der regen Beteiligung der bereits Angemeldeten bei *MOBiL*, war auch Presse da, die mit Zeitungsartikeln und Fernsehbericht das Projekt weiter bekannt machten. Diese Artikel und Berichte zogen dann weitere Berichte in überregionalen Zeitungen und auch Radioprogrammen nach sich. Die Idee schien angekommen zu sein.

Zumindest in der Presse. Kann sein, dass manche im Oderbruch bereits munkelten, „der hat aber Geltungssucht“, so oft, wie jetzt Artikel mit Foto von mir in der MOZ (Märkische Oderzeitung) zum Projekt erschienen. Auf der Werkstatt #3 im September '13, auf der die Betreuung der Neulandgewinner fortgesetzt wurde, kam durchaus auch Kritik von einigen KollegInnen aus den anderen Projekten. Auch wenn es viele Beiträge in den Medien gibt, sagt das nicht unbedingt etwas über die tatsächliche Wirkung der selbst initiierten Maßnahmen aus, wurde von einigen zu bedenken gegeben.

Daß dem tatsächlich auch so ist, erfuhr ich wenig später auf dem Erntefest in meinem eigenen Dorf. Hier wurde ich mit dem mobilen Büro zwar wahrgenommen, aber wirklich interessiert hat es lediglich Personen, die nicht in unserem Dorf wohnen. Einige meiner Dorfnachbarn im bereits leicht alkoholisierten Zustand konnte ich dazu gewinnen, sich auch für *MOBiL* registrieren zu lassen. Eigentlich war mir aber klar, daß Leute, die auf diese Art und Weise dazu kamen, das Projekt nicht wirklich weiter voranbringen würden. Sie füllten zwar die Statistik auf, haben aber weiter keine Wirkung.

So langsam dämmerte mir, dass die Projektidee nicht bei Menschen verfangen wird, die sich mit den vorhandenen Bedingungen abfinden und bei Problemstellungen Lösungen dafür im privaten Bereich suchen. Zuspruch und

auch Aufnahme der Idee kam von Menschen, die es bereits gewohnt waren, selbst Lösungen für existierende Missstände durch Initiativen im gesellschaftlichen Bereich zu suchen. So bekam ich Post und Anfragen von Lehrern, Bürgermeister*innen, Bürgergemeinschaften und auch politischen Parteien. Sie alle interessierten sich für die Initiative „MObiL – Mitfahren in Märkisch-Oderland“ als Möglichkeit, die Mobilität speziell in unserem Landkreis zu verbessern. Ich wurde zu Versammlungen und Veranstaltungen eingeladen, um die Idee vorzustellen und Fragen zu beantworten. Gern habe ich diese Möglichkeiten genutzt, um weiter fürs Projekt zu werben. Aber auch hier bedurfte es dann größtenteils Überredung, die anwesenden Menschen selbst tatsächlich zum Mitmachen zu bewegen, d.h. sich registrieren und mit Ausweis und Aufkleber ausstatten zu lassen. Insgesamt kann ich sagen, dass etwa 20 % der Menschen, die einen MObiL-Ausweis haben, von sich aus darum nachgesucht haben, das sind gut 100 Personen in einem Zeitraum von zwei Jahren.

Meine Vorstellung des Projekts im Unterricht von Oberschulen (9. Klasse) war insofern ernüchternd, als mir hier von den SchülerInnen klar gemacht wurde, dass sie nur ungern auf das „Taxi Mama“ verzichten würden. Umgekehrt wurde mir bei einer unserer Werkstätten mit den anderen Neulandgewinnern von einer Mutter erklärt, dass sie niemals ihre Kinder mit so einem System wie MObiL auf die Straße schicken würde. Es wurde immer deutlicher, dass es nicht ein dickes Brett ist, was da zu bohren ist, sondern eher ein Betonklotz.

Auf dem traditionellen Apfelfest im Sept. '13 des Naturparks Märkische Schweiz, wurde wieder deutlich, dass Zuspruch und aktive Teilnahme von den Menschen kam, die sich um die Belange ihrer Umwelt bereits in anderer Weise kümmerten. Und das waren und sind meist die Zugezogenen der letzten 20–25 Jahre. Auch unter den Neulandgewinnern der Bosch Stiftung wurde der größere Teil der Projekte von Menschen getragen, die nicht in den jeweiligen Regionen aufgewachsen sind.



Jedoch gab es auch weiterhin immer wieder neue Chancen zur Weiterverbreitung. Ein Gemeindebürgermeister aus dem Landkreis lud mich zu einem kommunalen Energietag im Nov. '13 ein,

um das Projekt vorzustellen. Daraus ergab sich die Idee, in Ladengeschäften Werbe- und Aufnahmestationen einzurichten.

Die FDP Märkisch-Oderland lud mich als Referenten zu ihrem verkehrspolitischen Kongress auf Kreisebene ein. Hier erfuhr ich von dem hessischen Projekt *Mobilfalt* (s. Seite 28). Den Dezember nutzte ich, um mit dem mobilen Büro auf diversen Weihnachtsmärkten Menschen zum Mitmachen zu gewinnen. Ein wohlhabender Unterstützer bot neben einer großzügigen Spende verschiedene Immobilien an, um dort Werbebanner zu befestigen.

Guten Morgen!

Die Idee wird zur materiellen Gewalt, wenn sie die Massen ergreift. Der Satz – war es eine Mai-Losung oder ein Klassikerzitat – fällt mir in letzter Zeit immer ein, wenn ich den pinkfarbenen Aufkleber der Aktion MObiL (Mobil in Märkisch-Oderland) auf meiner Frontscheibe sehe. Ein paar Hundert Autofahrer haben sich schon bei dem Projekt des organisierten Trampens und Mitnehmens registrieren lassen, aber man sieht niemanden mit dem Aufkleber. Auch ein Tramper mit dem leuchtenden Ausweis ist mir noch nicht begegnet. Schade, denn die Idee ist es wert, zur materiellen Gewalt zu werden.

JENS SELL

Bis zum Ende des Jahres 2013 waren knapp 400 Menschen bei MObiL registriert. Die Kurve des anfänglichen Erfolgs flachte deutlich ab. Außerdem gab es jetzt die ersten Rückmeldungen von MObiL-Mitgliedern, die sich wunderten, dass niemand am Straßenrand mit der pinken Karte zu sehen sei.

Anfang Dezember '13 hatte die Bosch Stiftung zu einem Innovationsforum der Neulandgewinner nach Leipzig eingeladen. Aus der Arbeitsgruppe „Reden und Machen – aus dem Innenleben der Projektarbeit. Neulandgewinner, Unterstützer und kooperierende Netzwerke“ nahm ich zwei Impulse für das kommende Jahr mit.

Die angesprochenen kooperierenden Netzwerke sah ich in den ähnlich aufgestellten Initiativen quer durch Deutschland, von denen ich im Laufe meiner

Projektarbeit gehört oder gelesen hatte. Mir gelang es, Menschen aus nahezu allen dieser Initiativen an einen Tisch nach Reichenow zu holen. In einem zweitägigen Symposium im Februar 2014 teilten wir uns unsere Erfahrungen mit und erarbeiteten Strategien zur möglichen Verbesserung unserer Vorhaben. Es zeigte sich, dass sich alle Projekte mit ähnlichen Schwierigkeiten konfrontiert sahen. Das zentrale Problem ist bei allen, die Menschen in ihrem langjährig eingeübten Verhalten zu einer Änderung zu bewegen, die doch für alle ein Gewinn sein könnte. Das Ergebnis unseres Treffens, wie es in der Dokumentation „Warum nicht mitfahren“ zusammengefasst ist, drückt sich

am besten in folgenden Sätzen aus, die ich für die Werkstatt #4 (April 2014) formulierte:

„Ein Fazit unter anderen ist, alle Projekte leiden darunter, daß die praktische Resonanz in der Bevölkerung nur mühsam zu erreichen ist. Dies steht im krassen Widerspruch zur äußerst positiven Resonanz auf vielen Kommunikationsebenen. Mit diesem Wissen wäre ich im Sommer 2012 nicht angetreten. Ich war der Überzeugung, mit dem organisierten Trampen im ländlichen Raum etwas völlig Neues auszuprobieren.

Ich bin nach wie vor von der zukunftsweisenden Kraft der MOBiL-Idee und den anderen Mitfahr-Projekten überzeugt und spüre eine gewisse Verantwortung, diese Idee nicht zu verbrennen. Wenn es gelingt, ein aktives Netzwerk mit selbständig handelnden Personen zu schaffen, wird die Idee in den folgenden Jahren erfolgreich sein können.“

Ich möchte dazu anmerken, dass die Werkstatt #2 in Berlin-Kreuzberg im Juni 2013 für mich in der Nachschau einen merkwürdig tröstlichen Aspekt hatte. Vor über 35 Jahren, 1978-83, engagierte ich mich stark in der Mieten- und Stadtteilpolitik in Kreuzberg. Insgesamt hatte ich damals nicht den Eindruck von einem großen Erfolg. Ein Ergebnis von damals war jedoch, dass die alte Bausubstanz nicht abgerissen, sondern in einer behutsamen Stadterneuerung renoviert und modernisiert wurde. Dadurch konnten sich Jahrzehnte später Projekte wie die Prinzessinnengärten und die Markthalle 9 etablieren, da es die Gebäude und die ungenutzten Ecken noch gab. Und eben diese Orte wurden uns Neulandgewinnern nun als erfolgreiche Projekte junger Unternehmer präsentiert. Ich stellte fest, und dies nicht zum erstenmal, dass Aktivitäten von mir teilweise erst Jahrzehnte später ihre anerkannte Wirksamkeit entfalteten. Meistens befand ich mich dann an ganz anderer Stelle. Also kann es vielleicht auch sein, so der hoffnungsvolle Gedanke, dass in den späten dreißiger Jahren des 21. Jahrhunderts im deutschsprachigen Raum die spontane Fahrgemeinschaft zu einer Selbstverständlichkeit geworden sein wird.

Aber im April 2014 hielt mich vor allem mein Verantwortungsgefühl aufrecht. Es brachte mich dazu, die Sache wegen offensichtlichem Misserfolg nicht einfach hinzuwerfen. Hier half mir ein zweiter Impuls aus dem Innovationsforum im Dezember '13, nämlich die deutliche Empfehlung in unserer Arbeitsgruppe, die anstehenden Kommunalwahlen im Mai 2014 für die eigenen Belange

zu nutzen. So unterstützte ich im Frühjahr die Kreistagskandidatur unserer Gemeindevertreterin. Eines ihrer Anliegen war, *MOBiL* als eine Form der Selbstorganisation betroffener Bürger im Kreistag offensiv zu vertreten. So hoffte ich, einen direkteren Weg in die Politik hinein finden zu können. Ich beteiligte mich an der Wahlwerbung, aber trotz intensiver sechswöchiger Arbeit konnten nicht die notwendigen Stimmen für eine erfolgreiche Wahl gewonnen werden.

Ein weiteres Ergebnis unseres Symposiums im Februar '14 war die Einsicht, dass die verschieden aufgestellten Systeme nicht in Konkurrenz (offline Ansatz versus online, app- gestützte Variante) zueinander zu sehen sind, sondern dass es nur in gemeinsamer Verschränkung zum Erfolg kommen kann. Meine Bemühung, mit *flinc* (s. Seite 34) einen gemeinsamen Auftritt zu schaffen, ist allerdings zunächst nicht umsetzbar, weil die Netzabdeckung in unserem Gebiet nicht wirklich garantiert ist. Dies ist aber eine wesentliche Voraussetzung für das Funktionieren von *flinc*.

Im Frühjahr und Sommer 2014 machte ich weiterhin Touren mit dem fahrbaren Büro, war auf Festen und Marktplätzen präsent. So entstanden Kontakte zu Menschen, die sich in der Jugendarbeit im Landkreis engagieren. Beim Kreis-Kinder-Jugend-Ring und beim Christlichen Verein Junger Menschen traf ich auf Interesse und Bereitschaft, die Idee den Jugendlichen vorzustellen. So entstand die Hoffnung, dass sich Möglichkeiten ergeben, die Jugendlichen in ihren Treffpunkten, den Jugendzentren, abzuholen. Festzustellen war, dass die meisten Mitarbeiter in der Jugendarbeit bereits mit ihren Tätigkeiten vollends ausgelastet waren und so für eine aktive Unterstützung keine Kapazitäten mehr übrig hatten. Also war ich auch hier bei den Veranstaltungen, in denen ich *MOBiL* vorstellte, ziemlich auf mich gestellt. Dabei hatte ich hier die Hoffnung gehabt, den Kreis der *MOBiL*-Nutzer durch das Angebot einer kleinen Gratifikation zu vergrößern, und zwar von 5,-€ für jede Person, die die Jugendlichen werben, entweder im Freundeskreis oder beim Trampen. Einige ließen sich darauf ein, erhielten den Ausweis, meldeten sich jedoch nie wieder.

Bei der Suche nach Kontakt zu Jugendlichen lernte ich einen Graffiti-Künstler kennen. Dieser mokierte sich über den irritierenden Farben-Mix des *MOBiL*-Auftritts. Damit hatte er leider Recht. Zunächst war alles in Neonpink – Flyer, Jubelfahnen, Mobiles Büro und Autoaufkleber. Aber die Zeit setzte der Farbe

zu; sie blich mehr und mehr aus. Werbebanner, die ich habe anfertigen lassen, wurden aus diesem Grund bereits in magenta gedruckt, dafür bleichen sie nicht aus. Das ursprüngliche Farbkonzept ging also verloren. Er bot mir seine Hilfe an, die Autoaufkleber nachzuproduzieren, innenklebend und farbtreu, allerdings nicht mehr so auffällig, dafür aber lichteucht in magenta.



Hier ein Auszug eines Zeitungsartikel aus dem „Prager Frühling“ Juni 2014, der meine Situation zu der Zeit am besten wiedergibt:

Von der Symphatiewelle überrollt

Die Reaktionen waren euphorisch. „Beifall für Mitfahr-Dezentrale“ titelte die Lokalzeitung. Er habe die „Lösung für den organisierten Personennahverkehr auf dem Land gefunden“. „Mitfahren statt hinterherhinken“ heißt es in einem anderen Beitrag.

Nur einer ist unzufrieden: Thomas Winkelkotte. Es sind nicht die kleinen Misserfolge: die Autoaufkleber, die in der Sonne ausbleichen. Nicht die Männer, die sich keinen pinken Punkt auf ihren Wagen kleben wollen – zu unmännlich. Nicht das Format der Trampkarten, die etwas zu groß sind, um ins Portemonnaie zu passen. Auch das Busunternehmen, dass seine Haltestellen nicht als gekennzeichnete Sammelpunkte zur Verfügung stellen will, entmutigt ihn nicht.

All diese Rückschläge sind nicht das wahre Problem, dafür ist schließlich die Idee auch einfach zu gut. Winkelkotte will eine Öffnung des Individualverkehrs als Lösung für Mobilität auf dem Land. (...) Das Problem von MOBiL liegt auf einer anderen Ebene. Zwar fahren LokalpolitikerInnen von der LINKEN und von der CDU mit einem Aufkleber am Auto durch die Gegend. Die FDP erwähnte das Projekt sogar in ihrem Kommunalwahlprogramm. Und auch hier findet sich weit und breit keiner, der etwas Schlechtes über

MOBiL sagen will. Nur: Der Aufkleber am Wagen bleibt wohlmeinendes Statement. Thomas meint: „Irgendwie finden MOBiL alle gut. Ich höre immer wieder: ‘Toll, was Du da machst.’ Sie begreifen nicht, dass das nicht MEIN Projekt ist, sondern dass sie selbst mitmachen müssen.“ Das aber klappt nicht. (...)

Wir machen den Praxistest und versuchen mit unser frisch ausgestellten MOBiL-Karte von Reichenow zurück nach Strausberg zu kommen. Die ersten drei Wagen rauschen auf der wenig befahrenen Zubringerstraße vorbei. Drohend dunkle Regenwolken am Horizont, lassen uns fürchten, dass wir unser Ziel nicht trocken erreichen werden. Der vierte Wagen, ein schnittiger BMW nähert sich mit hoher Geschwindigkeit, zwei Passagiere, der Wagen ohne pinken Punkt. Er fährt vorbei ... und bremst abrupt. Erleichterung - es besteht doch Hoffnung, trocken nach Hause zu gelangen. Die beiden Frauen, sportliche Kurzhaarschnitte, modische Kleidung, sind auf dem Weg nach Strausberg, zum Bahnhof. Die Beifahrerin will nach Berlin. Ob die Fahrerin MOBiL kennt? „Klar!“ Und da ist er wieder der Satz, den Winkelkotte so fürchtet: „Toll, was der Thomas da auf die Beine gestellt hat.“

Zwischen den beiden Frauen entspinnt sich ein Gespräch. Zufrieden seufzt die Fahrerin: „Ich liebe es, diese Straße entlang zu fahren.“ (...) Wer einen Wagen hat, lässt ihn nicht stehen, um sich auf die Mitnahme durch Mitmenschen zu verlassen (...) Damit etwas aus der guten Idee von MOBiL wird, reicht es nicht, dass „der Thomas das gut macht.“

Während ich mit den praktischen Umsetzungen kämpfte, kamen weitere Anfragen zum MOBiL-Projekt, z.B. vom Netzwerk „Lebendige Dörfer“ oder der brandenburgischen Künstlervereinigung „Raumumordnung“. Immer deutlicher wurde mir, wie die Projektidee langsam aber stetig in die bereits bestehenden Strukturen von regionalen Akteuren einsickerte. Das Ende der Projektlaufzeit kam in Sicht, aber meine selbstgestellte Erfolgsquote war nicht annähernd erreicht. Deswegen stellte ich bei der Bosch-Stiftung einen Verlängerungsantrag mit dem Hinweis, dass mein Vorhaben nicht in zwei Jahren gelingen kann. Mir wurde ein gutes halbes Jahr Verlängerung gewährt, um die noch vorhandenen Mittel einzusetzen. Ideen dazu gab es noch einige.

Zunächst erstellte ich einen umfangreichen newsletter, mit dem ich alle angemeldeten *MObiL* Teilnehmer darüber informierte, dass das Projekt in die Verlängerung geht. Auf meine Bitte an diejenigen, von denen nicht die email Adresse aufgenommen worden war (ca. 250 Menschen) diese uns mitzuteilen, gab es die Reaktion von einer (1) Person. Auch meine Aufforderung je ein oder zwei Menschen für *MObiL* zu werben verpuffte völlig wirkungslos.

Eine weitere Werbeidee, die mich begeisterte, sollte eine Beteiligung an einem Wochenende der offenen Höfe im Oderbruch sein. An einem verlängerten Wochenende fuhren hier Hunderte von Besuchern mit ihren Pkws über 30 Hofstellen im Oderbruch an, um vor Ort in den Ateliers und Werkstätten Kunst und Kunsthandwerk an den Orten des Entstehens zu besichtigen. Der Erfinder von *taxito* (s. Seite 36) sprach als bildender Künstler im Zusammenhang mit spontanen Fahrgemeinschaften von „sozialen Plastiken“. Dies brachte mich auf die Idee, *MObiL* an diesen Wochenenden im Sinne von Joseph Beuys als eine solche soziale Plastik vorzustellen. Ich musste aber feststellen, dass durch die langjährige Tradition dieser mehrtägigen Kunstausstellungen bereits fest gefügte eigene Strukturen im organisatorischen Ablauf geschaffen waren, so dass kein Raum mehr für meinen unkonventionellen Beförderungsauftritt übrig blieb. So unterließ ich weitere Anstrengungen, in diesem Zusammenhang für *MObiL* zu werben.

Im Oktober '14 hatte mich mein Mentor Andreas Willisch auf eine Preisauslobung von Spiegel-online aufmerksam gemacht. Bei dem „Orange Social Design Award“ wurde unter dem Stichwort „Wir gestalten unsere Stadt“ der Publikumspreis an die Initiatoren der so genannten *Mitfahrerbank* (s. Seite 30) verliehen. Ich war begeistert von der Einfachheit der Idee und vor allen Dingen von dem überwältigenden Ergebnis des Publikumsentscheids (66% bei über 10.000 abgegebenen Stimmen) Das bestätigte mir einmal mehr, dass die Idee der spontanen Fahrgemeinschaft Zukunft hat. Wie war es möglich, die Einfachheit dieser Idee in unser System zu integrieren?

Mit den Buswartehäuschen gibt es ja bereits Orte, an denen der Nahverkehr organisiert wird. Es fahren aber zu wenig Busse. Diese Wartehäuschen sind Eigentum der Gemeinden. Deswegen bemühte ich mich in der Verwaltung auf Amtsebene, Möglichkeiten zu schaffen, an die Gemeinde-eigenen Wartehäuschen der Bushaltestellen markante Schilder der Initiative „*MObiL*-Mitfahren in Märkisch-Oderland“ anzubringen.



Der Vorstellungs- und Genehmigungsprozess in den Gemeinderäten zog sich bis März '15, dann wurden die Schilder produziert und im Mai angebracht. Knapp 50 Bushaltestellen zierte nun bis auf weiteres das Logo von *MObiL*. Bei den weiteren Besuchen mit dem mobilen Büro auf den Dorf-

festen im Sommer '15 zeigte sich ein positiver Werbeeffect dieser Schilder. Es gab wieder größeres Interesse, bei *MObiL* mitzumachen. Der oben erwähnte erhoffte Schneeballeffekt trat jedoch leider nicht ein.

Die ab Ende 2014 immer mehr werdenden neuen Bewohner im Landkreis, die Flüchtlinge aus dem nahen Osten, brachten mich auf einen weiteren Plan. Was am meisten fehlt, sind Menschen, die das Angebot von *MObiL* praktisch nutzen, weil sie es tatsächlich brauchen.

In den Willkommenskreisen der Flüchtlingsunterkünfte wurde die Idee zustimmend aufgenommen, und bald hatten die ersten Flüchtlinge auch die Ausweise mit ihren Fotos und Namen in den Händen. In den ersten Monaten des Jahres bekamen gut hundert Flüchtlinge einen *MObiL*-Ausweis. Jetzt, im August 2015, wo die Situation der Flüchtlinge in Deutschland und Europa existenzielle Dimensionen erreicht hat, scheint das Thema der Mobilität vor Ort nicht an erster Stelle zu stehen. Wenn sich aber die Situation der neu angekommenen Flüchtlinge etwas konsolidiert hat, wird an diesem Ansatz, ihnen eine bessere Mobilität zu ermöglichen, vielleicht anzuknüpfen sein.

Ende Juni 2015 beschloß ich, die Förderphase des Projekts durch die Robert Bosch Stiftung mit einer umfangreichen Broschüre zum Verlauf und zu den sich ergebenden Fragestellungen abzuschließen. Dazu führte ich mit der Autorin Imma Harms eine Interviewreise zu den ähnlich aufgestellten Initiativen durch. Das Ergebnis ist ab Seite 38ff zu finden.

Es sind nicht die Wirkungen eingetreten, die ich mir erhofft hatte. Erfolglos bin ich aber nicht geblieben. Durch die Vielzahl der Medienberichte ist die Idee weiterverbreitet worden. Aktuell sind in drei Regionen neue Initiativen gestartet, die mit ähnlichen Systemen die Frage der ländlichen Mobilität

selbst in Angriff nehmen wollen. Der Wille und der Mut ist trotz der langwierigen Umsetzung vorhanden. Eines Tages wird das zu Lösungen führen, die den vorhandenen privaten Pkw-Verkehr intelligenter nutzen wird.

Das fahrbare *MObiL* Büro existiert weiter. Wenn mich eine Initiative ruft, weil sie in diesem System eine Chance sieht, durch erweiterte Nachbarschaftshilfe die Mobilität auf den Dörfern zu verbessern, komme ich gern, um Menschen zum Mitmachen zu gewinnen.



Die Projekte der Anderen

Mitfahrzentrale Oder-Spree

Die *Mitfahrzentrale Oder-Spree* aus Steinhöfel bei Fürstenwalde ist aus einer Fachtagung mit Jugendlichen im Oktober 2010 hervorgegangen. Hier ging es um die Sorgen und Nöte der Jugendlichen im Landkreis Oder Spree. Auf der Veranstaltung, die vom Eine-Welt-Projekt des Evangelischen Kirchenkreises Fürstenwalde-Strausberg (heute: Ev. Kirchenkreis Oderland-Spree) und der Gemeinde Steinhöfel realisiert wurde, nannten 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 dafür notwendige Internet-Seite wurde von der Potsdamer Software-Firma Portuna gebaut. Zurzeit verzeichnet das Projekt 60 Angebote und 20 Suchende für regelmäßige Fahrten. Oft scheitert eine Vermittlung daran, dass die Rückfahrt nicht abgedeckt werden kann. Außerdem gebe es viele potentielle NutzerInnen, die das Internet-Formular scheuen und lieber telefonisch vermittelt werden möchten. Gabi Moser, die in den vergangenen Jahren dieses Projekt als Hauptamtliche betreute, und dies mit finanzieller Unterstützung der evangelischen Kirche, berichtet, dass nach anfänglicher Begeisterung die aktive Teilnahme am System nachgelassen hat. Im August 2013 erfolgte eine Verlinkung mit dem Mitfahrssystem *MObiL* aus dem benachbarten Landkreis Märkisch-Oderland. Momentan jedoch stagniert die Teilnahme. Die Personen, die sich ehrenamtlich für die Mitfahrzentrale eingesetzt haben, sind mittlerweile auf andere Tätigkeitsschwerpunkte konzentriert. Eine mögliche Ausweitung der Kooperation bedeute aber einen zusätzlich Arbeitsaufwand, der im Augenblick nicht zu leisten ist. Trotzdem gibt es, auch aktuell, immer wieder positive Resonanz, die zeigt, dass der Bedarf an der Organisation von Mitfahrgelegenheiten im ländlichen Raum sehr groß ist. Die aktuelle Situation (Spätsommer 2015) mit den vielen ankommenden Flüchtlingen in Deutschland und auch im Landkreis Oder-Spree zeigt, dass die bestehenden Mobilitätsangebote nicht ausreichen. Mit aus diesem Grund soll das Portal nicht geschlossen werden.

Eine Verknüpfung mit neuen Initiativen, wie etwa der Idee einer Mitfahrerbank, ist denkbar, sagt Gabi Moser. Langfristig ist diese Arbeit aber nicht im Ehrenamt leistbar, so Gabi Moser und vermutet, daß Partner mit wirtschaftlichen Interessen eine Umsetzung der Ideen eher ermöglichen würden.

Mobilfalt

Der Ansatz scheint hervorragend: Die regionalen Aufgabenträger des ÖPNV betreiben mit den Busgesellschaften selbst ein Mitfahrssystem zur Ergänzung ihres Fahrplans, anstatt entsprechende Initiativen misstrauisch zu betrachten. Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) unterhält seit 2013 in drei Modellregionen im Kasseler Raum das Mitfahrssystem *Mobilfalt*. Die örtlichen Busfahrpläne in den Dörfern rund um Witzenhausen, Sontra und Niedenstein werden durch Privatfahrten ergänzt. Sie können bis eine Stunde vor dem Fahrzeitpunkt angeboten und von Interessenten gebucht werden. Auf diese Weise wird ein Stundentakt der Verkehrsverbindungen aufrechterhalten. Fahrtanbieter bekommen für die Fahrten 30 Cent pro Kilometer vergütet. Nutzer zahlen 1 bis 2 Euro für die Fahrt, was unter dem Preis für ein Busticket liegt.

Auch wenn kein Fahrtangebot für die Strecke und den Zeitraum vorliegt, wird der Mitfahrwunsch erfüllt; dann springt nämlich das örtliche Taxigewerbe ein. Der Fahrgast zahlt trotzdem nicht mehr. Die Kosten für die Taxifahrten übernimmt der NVV. Diese großzügige Regelung ist möglich, weil der NVV sich das Projekt viel Geld kosten lässt. Einerseits ist es für zukünftige Entwicklungen wichtig zu wissen, wie ein bedarfsgesteuerter Verkehr in die Transportaufgaben des ÖPNV aufgenommen werden kann, so erläutert der mit dem Projekt beauftragte Verkehrsplaner Volker Schmitt. Andererseits sind ergänzende Taxifahrten immer noch wesentlich billiger als leere Busfahrten.

Die Praxis lässt allerdings die Frage aufkommen, ob es sich bei *Mobilfalt* im Kern überhaupt um ein Mitfahrssystem handelt oder ob unter diesem Label nach anderen elastischen Verkehrslösungen gesucht wird. Privatfahrten kommen trotz telefonischer Vermittlung durch die Mobilitätszentrale des NVV noch zu selten zustande. Der allergrößte Teil der Fahrten werde jedoch von einspringenden Taxen durchgeführt, schätzt Nicole Fierek, die seit kurzem als Einführungshelferin vor Ort beschäftigt ist. Die Angebotsstruktur der Mitneh-

menden – oft Rentner, die vormittags zu Besorgungen losfahren – entspricht nicht den Beförderungswünschen der Nachfragenden. Außerdem ist die Hürde für Fahrer ungewöhnlich hoch: Anmeldung, Registrierung unter Vorlage aller Dokumente, Freischaltung, Ausweiszustellung. Ein großer Teil potentieller Fahrtanbieter kommt über diesen Prozess nicht hinaus.

Wer durchhält und sich die Mühe macht, seine Fahrten regelmäßig anzubieten, stellt verblüfft fest, dass für die Nachbarin, die zeitgleich einen Fahrwunsch angemeldet hat, dennoch ein Taxi geschickt wird, weil es vielleicht kleine Differenzen in Strecke oder Abfahrtszeit gab. An der Stelle wird inzwischen nachgebessert, erklärt Volker Schmitt. Die Mobilitätszentrale ruft jetzt die Anbieter an, ob sie ihr Fahrangebot gegebenenfalls modifizieren würden.

Der einfache Weg einer direkten Kontaktaufnahme zwischen Anbietern und Nutzern ist nicht möglich. Die Daten dafür werden aus Sicherheits- oder Datenschutzgründen nicht herausgegeben. Ein großer öffentlicher Träger ist da weitaus unbeweglicher als eine kleine Vorort-Initiative schätzt eine Fahrtanbieterin aus Ziegenhagen.

Im Rahmen des Nachfolge-Projektes GetMobil untersuchten die Universität Kassel und der NVV systematisch die verschiedenen Hemmnisfaktoren in der Nutzung solcher Mitfahrssysteme, berichtet Volker Schmitt. Auch andere Mitfahrprojekte sollen dabei betrachtet werden.

So lange jedoch das Mitfahrssystem in das öffentliche Nahverkehrsnetz eingebunden bleibt, wird sich an einem zentralen Hemmnis nichts ändern: das Auto muss Bus spielen. Das heißt, der stündliche Fahrplankontakt und die übliche Fahrstrecke liegen fest. Sogar die Umsteige-Pausen zwischen zwei Buslinien müssen eingehalten werden. Dafür sind die Kilometer-Vergütung von 30 Cent viel zu wenig. Mehr ist allerdings auch nicht möglich, weil die Fahrten sonst als gewerblich gelten.

Für die Fahrgäste ist *Mobilfalt* dennoch ein großer Vorteil. Volker Schmitt verweist auf die stattliche Zahl von 10.000 Fahrten in zwei Jahren in allen drei Gebieten. Kein Wunder: Wo sonst bekommt man eine Taxifahrt zum Preis von 2 Euro?

Mitfahrerbank

„Flott fott“ heißt das Mitfahrsystem, mit dem die Mobilität in der Westeifel im Ort Speicher verbessert werden soll. Die preisgekrönte Initiative entwickelte Ursula Berrens aus ihrer Arbeit im Rahmen der Caritas mit älteren und behinderten Menschen. Eine Untersuchung ergab: um sich in einem Ort wohl zu fühlen, brauchen ältere Menschen, aber nicht nur die, Kontakt, zum Beispiel Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum. Frau Berrens entdeckte, dass immer mehr Bänke aus dem Straßenbild verschwanden. Sie startete darauf hin die Initiative „Ruhebank“, bei der Privatmenschen die Bank vor ihrem Haus mit einem Schild „ich teile meine Bank“ für PassantInnen freigeben. Dieses Instrument der Kontaktaufnahme wurde zum Ausgangspunkt für die Unterstützung eines zweiten Grundbedürfnisses, nämlich sich leicht von Ort zu Ort bewegen zu können.

So entstand im Sommer 2014 die *Mitfahrerbank*, eine in auffälligem Türkis gestrichene Bank an exponierten Stellen im Ort, versehen mit einem auswählbaren Fahrtrichtungsschild, etwa „Bahnhof“ oder „Herforst“. Menschen, die den Wunsch haben, mitgenommen zu werden, nehmen auf der Bank Platz und warten, bis ein Autofahrer anhält.

Bisher hat die Initiative elf solcher Bänke aufgestellt. Ein Ensemble, bestehend aus der Bank und Fahrtrichtungspfeilen kostet 500 Euro. Zur Finanzierung trägt ein örtliches Unternehmen, eine Apotheke, ein Förderverein für Senioren bei, und nicht zuletzt das Preisgeld von 2500 Euro, das den InitiatorInnen im Spiegel-online-Wettbewerb „Orange Social Design Award“ vom Publikum verliehen wurde.

Die Presse war begeistert, die Bürgermeister der angeschlossenen Gemeinden zogen mit oder wurden von den Gemeinderäten und der Bevölkerung mitgezogen.

Wie wirkungsvoll das Mitnahmesystem ist, kann Ursula Berrens nicht sagen, weil es keine Registrierung oder Fahrprotokollierung wie bei anderen Mitfahrsystemen gibt. Dies ist aus Gründen der Ökonomie und Niedrigschwelligkeit entschieden worden, sagt sie. Das Ziel war es sicherzustellen, dass die *Mitfahrerbank* wartungsfrei und unbürokratisch ist und damit das Kriterium der Nachhaltigkeit erfüllt sei. Neben dem Zugewinn an Mobilität und persönlicher Freiheit, kommt es ihr darauf an, dass Kontakt, Kommunikation, und so Ent-

wicklung von Gemeinsinn entsteht. Man hat sich bewusst gegen den Sicherheitsaspekt zugunsten der einfachen und spontanen Mitfahrmöglichkeit und der damit verbundenen Sichtbarkeit und somit auch einer sozialen Kontrolle im Straßenbild entschieden.

„Leicht, charmant und nett“ sollte ein Mitfahrsystem sein, meint Frau Berrens. Das Abwarten auf der Bank kann aber auch bedeuten, dass sich Mitfahrwillige individuell durch die Autofahrer gemustert fühlen könnten. Da sei für beide Seiten soziales Lernen erforderlich, um den Kontakt mit gegenseitigem Respekt und auf Augenhöhe zu gestalten.

Auf anderer Ebene sind aber bereits Erfolge messbar. Das System hat in der kurzen Zeit seiner Existenz schon verschiedene Nachahmer über die Nachbargemeinden hinaus, deutschlandweit gefunden.

move Zusteiger-Mitnahme

Im Unterschied zu anderen Mitfahrer-Projekten ist das Zusteiger-Mitnahme System aus Wiesloch aus den Verkehrsproblemen der Stadt heraus entstanden. In dem Projekt, das von 2008 bis 2010 von der Stadt und 2008 vom Land Baden-Württemberg gefördert wurde, ging es nicht so sehr darum, die guten, aber nicht ausreichenden Busverbindungen durch das Mitnutzen von Privatfahrten zu ergänzen, sondern den innerstädtischen Verkehrskollaps durch die bessere Auslastung der Autos zu verhindern. Auslöser war vor allem auch, eine Alternative zum Bau einer Umgehungsstraße zu entwickeln, die das verkehrstechnische Nadelöhr in Altwiesloch entlasten sollte. So bildete sich unter Beteiligung der Ortsgruppen von NaBu und VCD-Ortsgruppe – hier: WINUM genannt („Wieslocher Initiative für umweltorientierte Mobilität“) eine Lokale Agenda, die das Projekt *move* (Mobilität bewahren, Verkehr sparen) mit verschiedenen Unterprojekten auf den Weg brachte.

WINUM brachte die Erfahrung aus einem früheren selbst organisierten Mitfahrerprojekt aus den 1990er Jahren hinzu. Damals hatte die Gruppe Fahrgemeinschaften organisiert, indem Listen von Mitnahmebereiten oder Mitfahrwilligen in einem örtlichen Anzeigenblatt veröffentlicht wurden. Das selbstorganisierte Projekt lief zunächst ganz gut. Allerdings war die ehrenamtliche Tätigkeit dafür, damals noch ohne Online-Unterstützung, auf die

Dauer nicht zu leisten. So schief die Initiative nach drei Jahren wieder ein, schlief, bis sie im Rahmen des *move*-Projektes der Wieslocher lokalen Agenda wieder aufgenommen wurde – diesmal eben mit finanziellen Mitteln von Land und Kommune für eine hauptamtliche Tätigkeit und für eine wirkungsvolle Öffentlichkeitsarbeit.

Wolfgang Widder, der als Projektleiter die Fäden auch für das *move-Zusteiger-Mitnahme*-Projekt drei Jahre in der Hand hielt, erklärt das Verfahren. Es ist, ähnlich wie bei anderen Mitfahrerprojekten auch, als ein organisiertes Trampen gedacht. Fahrer und Mitfahrer werden registriert, erhalten Aufkleber für die Autos und Ausweise, um Zeichen zu geben und sich bekannt zu machen. Als Mitfahrstrecke wurde die ost-westlich durch Wiesloch verlaufende Achse festgelegt, um für den Anfang durch die Beschränkung eine bessere Dichte zu erreichen. Widder erzählt, dass es durch den Schwung des Anfangs möglich war, in kurzer Zeit 600 Mitnahmebereite und 200 Mitfahrbereite zu gewinnen. Auch wenn keine belastbaren Zahlen vorliegen, kann aber vermutet werden, dass kaum mehr als 25 der Mitnahmebereiten jemals das System überhaupt ausprobierten. Allerdings kann auch gesagt werden, dass ein gutes Dutzend von Personen das System relativ häufig und eigentlich immer ohne lange Wartezeiten nutzten. Dann aber wurde es schwieriger. Vieles an öffentlichem Interesse, aber auch an Bereitschaft mitzumachen, entpuppte sich bald als wohlwollende Unterstützungsabsicht, nicht so sehr als Bereitschaft, aktiv teilzunehmen, noch weniger als Ausdruck dafür, dass eine echte Notwendigkeit bestünde.

Wer sich tatsächlich an die Straße, vornehmlich an die dafür zu nutzenden Bushaltestellen stellte, wurde schnell mitgenommen. Selten wartete man länger als 5 Minuten. Trotzdem blieben es sehr wenige, die mitfahren wollten. Viele Mitnahmebereite klagten, dass sie ja überhaupt keine Personen sähen, die mitgenommen werden möchten.

Seit Ende 2010 ist das Projekt offiziell ausgelaufen. Es sind nach wie vor Autos mit dem *move*-Aufkleber zu sehen, die allerdings langsam verblassen.

Im Rahmen ihrer Möglichkeiten haben sie alles richtig gemacht, schätzt Wolfgang Widder ein; die Widerstände sind grundsätzlicher Natur. Um sie zu überwinden, würde es eine viel massivere ständige Medienpräsenz brauchen und vor allem ein praktisches Mitmachen der prominenten Personen vor Ort, und nicht nur deren freundliches Schulterklopfen.

flinc

„Mobilität ist Freiheit“ sagt Benjamin Kirschner. Er ist einer der Mitbegründer des Internet Portals *flinc*. Ende 2009 entwickelte er mit Kommilitonen an der Universität in Darmstadt Ideen für ein Mitfahrerportal, das mit Smartphone und App bewusst die jugendliche Zielgruppe im Visier hat. Die Registrierung erfolgt online, ohne weitere Belege. Umgehend ist es möglich Fahrtwunsch oder ein Angebot einzugeben. Das System im Hintergrund prüft, ob es Entsprechungen gibt und bietet sie gegebenenfalls an. Für den Fall, dass eine Fahrt zustande kommt, gibt *flinc* eine Preisempfehlung an. Die Vermittlung ist kostenlos. Lückenlose Netzabdeckung ist jedoch Bedingung fürs Funktionieren,

Der Auftritt im Internet ist hoch professionell und international eingestellt. Dort ist zu lesen: Die clevere Mitfahrzentrale für jeden Tag, z.B. im ländlichen Raum. Somit gehört *flinc* mit zu den Projekten und Initiativen, die in dieser Broschüre behandelt werden. 250.000 Nutzer von *flinc* verkündet die Seite und doch schlägt sich *flinc* auch mit den gleichen Problemen, die aus allen diesen Initiativen zu hören sind, wenn man sich die Mühe macht, die facebook Seite aufmerksam zu lesen. „Die kritische Masse muß noch erreicht werden“, sagt auch Benjamin Kirschner auf Nachfrage. Dass „ridesharing“ ein kommender und auch umkämpfter Markt sein wird, ist spätestens seit dem Sommer 2015 klar geworden, nachdem die us-amerikanische Firma Uber mit seinem Portal das Taxi-Dienstleistungsgewerbe in Deutschland mächtig aufgewirbelt hat. Und so lässt sich Geschäftsführer Kirschner verständlicherweise auch nicht wirklich in die Karten schauen. Seit Juli 2015 beteiligen sich die Deutsche Bahn AG und General Motors am Startup Unternehmen, über die Investitionssumme wurde Stillschweigen vereinbart. Seit dem April 2015 kooperieren *flinc* und die DB Regio Bus mit ihrer Tochter Südbadenbus im Schwarzwald-Baar Kreis. In einem knappen halben Jahr haben sich nahezu 2000 Menschen bei *flinc* registriert.

Verlässliche Zahlen über tatsächliche Fahrten sind aber nicht zu erheben, sagt Kirschner, da Fahrer und Mitfahrer über die angegebenen Telefonnummern selbständig in Kontakt treten, sobald sich tatsächlich eine gemeinsame *flinc* Fahrt ergibt. Wichtig sind vielmehr, so Kirschner weiter, die Geschichten, die mit *flinc* erlebt und geschrieben werden.

HÖRI-MIT

Eine geografische Besonderheit brachte das Mitfahrsystem *HÖRI-MIT* auf der Bodensee-Halbinsel Höri auf den Weg: Fast alle Ortschaften liegen wie an einer Perlenkette nebeneinander aufgereiht an der großen Durchfahrtsstraße, die am Bodenseeufers entlang führt. Das heißt, die Richtung von Mitfahrwünschen ist bereits durch die Straßenseite geklärt, auf der Wartende sich postieren.

Anne Overlack hat seit 2007 im Bürgerforum der Höri für dieses Projekt geworben. Ein einfaches, aber sicheres System sollte es sein, mit einem professionellen Auftritt. Die Vorarbeiten zogen sich bis 2011. Dann konnte das System *HÖRI-MIT* mit Infoveranstaltungen und Presseauftritten der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Ein ausgeklügeltes Ausweissystem (Fahrer- und Mitfahrerausweis im Doppelpack), das nach Registrierung bei einem der Gemeindebüros abgeholt werden konnte, sollte dafür sorgen, dass aus Unbekannten Gleichgesinnte werden. Die kritische Größe von mindestens 300 Mitmachenden konnte in den ersten öffentlichkeitswirksamen Veranstaltungen leicht erreicht werden, allerdings ohne dass das System im Alltag wirklich genutzt wurde. Anne Overlack und Christian Getto, die sich selbst als Zugpferde eingespannt haben, vereinfachten die Ausweise und besserten mit Halteschildern an den Busstationen nach, hier schon mit Unterstützung von Busgesellschaften und Kommunen. So gelang es, dass das leuchtend blaue *HÖRI-MIT* Schild heute die innerörtlichen Haltepunkte markiert.

Wie bei allen auf Spontaneität angelegten Mitfahrsystemen kann auch bei *HÖRI-MIT* die Wirksamkeit schwer erfasst werden. Es gilt das Paradoxon: je schneller jemand mitgenommen wird, je besser also das System funktioniert, desto weniger sichtbar ist das Mitfahren in der Öffentlichkeit. Allerdings schätzen Overlack und Getto, dass sich die tatsächlichen Mitfahrten auf eine Fahrt innerhalb mehrerer Tage beschränken. Viele hätten ihre Ausweise nach Registrierung nicht einmal abgeholt oder die Aufkleber im Auto befestigt.

Eine Smartphone-App soll das Mitfahren und -nehmen jetzt zeitgemäßer, einfacher und besser auswertbar machen. Markus Meser vom Software-Büro Siobra, das bisher unentgeltlich die Software dafür entwickelte, hofft darauf, dass andere Initiativen auch auf dieses Hilfsmittel zurückgreifen und dadurch die Entwicklungskosten wieder hereinkommen. Erste Interessenten gibt es aus Heiligkreuzsteinach im Odenwald.

Wenn er dran denkt, stellt er seine Fahrten auf der app ein, sagt Christian Getto. Aber es erfordert schon Disziplin, das grundsätzlich zu machen. Auch, weil sich so gut wie nie jemand zum Mitfahren findet. Dazu ist das System einfach nicht verbreitet genug. Die Mindestteilnehmerzahlen, die man sich selbst definiert hatte, konnten zwar erreicht werden. Aber dabei handelte es sich, wie so oft bei Mitfahrsystemen, um Menschen, die die Sache grundsätzlich gut und richtig finden, sie aber nicht wirklich in ihren Alltag integrieren können oder wollen.

Um *HÖRI-MIT* wirklich ans Laufen zu bringen, brauche es wohl eine noch beharrlichere Öffentlichkeitsarbeit, meint Anne Overlack. Schließlich geht es um nicht weniger als um eine Änderung sozialer Verhaltensweise. Womöglich könnte *HÖRI-MIT* neuen Schwung durch die Vielzahl der Flüchtlinge erhalten, die inzwischen auf der Höri ein neues Zuhause gefunden haben, aber aus finanziellen Gründen am öffentlichen Nahverkehr vermutlich nicht teilhaben können. Damit diese neuen Mitbewohner ins System integriert werden können, wünschen sich die Organisatoren eine stärkere, auch finanzielle Unterstützung der drei politischen Gemeinden auf der Höri.

taxito

Das Mitfahrprojekt *taxito*, welches der Verkehrsverbund Luzern im schweizerischen Luthern testet, nennt sein Entwickler, Martin Beutler, in Anlehnung an Joseph Boys eine „soziale Plastik“. Der Bildhauer stellte sich die Frage, wie aus sozialen Verhaltensweisen, vorhandenen Bedürfnissen und technischen Mitteln ein System zu formen ist, das dem Bedarf an Mobilität im ländlichen Raum angemessen und nachhaltig entspricht.

taxito basiert auf einer Anzeigentafel, die an Bushaltestationen aufgestellt ist und der Mobil-Technologie. Die Anzeigenfelder für verschiedene gewünschte Ziele sind durch eine SMS oder per App zu aktivieren und zeigen den Vorbeifahrenden deutlich sichtbar den Fahrtwunsch der Wartenden an. Eine vorgängige Registration ist nicht notwendig, erleichtert aber die Abläufe, weil nach Registrierung eine App installiert werden kann. Die gemeinsame Fahrt wird dem System dann entweder durch Eingabe der Autonummer oder durch Einlesen des am Fahrzeug angebrachten QR-Codes angezeigt. Dem Mitfahrer werden anschließend 2 Franken über die Telefonrechnung abgebucht, dem Mitnehmenden davon 1 Euro gutgeschrieben.

taxito ist eine Weiterentwicklung des schweizerischen Rufsäulensystems Carlos von 2002, das mit Displays und einer aufwändigen Vermittlungssoftware ausgestattet war. Die hohen Investitions- und Wartungskosten verhinderten die weitere Verbreitung. Mit der allgemeinen Verfügbarkeit des Smartphones ließ sich die Mitfahrerrufsäule zu einem kostengünstigeren, spontan nutzbaren, offenen und dennoch abgesicherten System weiterentwickeln.

Bedingung für die niederschwellige SMS-Bestellung ist, dass mit den grössten Mobilfunkanbietern Verträge zur Abbuchung der fälligen Beträge geschlossen werden können. Das sei eines der Hemmnisse in der Verbreitung über die Grenzen der Schweiz hinaus. Die Bedienung über die App ist überall möglich, bedingt aber einen hohen Werbeaufwand.

Das System befindet sich noch in der mit viel Presselob begleiteten Anfangsphase. Fünf *taxito Points* in Luthern und den Nachbargemeinden sind aufgestellt. Wie es angenommen wird, hängt nach Ansicht des Unternehmers und Promotor des Systems, Kurt Schär, auch davon ab, ob es gelingt, dem Mitfahren ein positives Image zu verleihen. Dazu sei erforderlich, es über einen langen Zeitraum überall kontinuierlich im Gespräch zu halten. Kurt Schär erwartet, dass sich das System dann schließlich auch mittels Werbe-Partnerschaften (auf den Anzeigentafeln, der App, den Print-Produkten) finanziell selbst tragen kann.

Im Vergleich zu anderen Mitfahrssystemen hat *taxito* jedenfalls den Vorteil, seine Wirksamkeit genau dokumentieren zu können. Sowohl alle Fahrtwünsche als auch alle zustande gekommenen Fahrten sind auf der Plattform registriert und erlauben statistische Auswertungen.

Warum Mitfahrprojekte? Die Bremsspuren einer Idee

Ein Untersuchungsbericht von Imma L. Harms

Das erstaunliche Ergebnis unserer Untersuchung von ungefähr zehn verschiedenen Mitfahrprojekten in Deutschland und der Schweiz war, dass bislang keines dieser Projekte funktioniert. Keines hat den erwarteten sichtbaren oder messbaren Effekt auf das Mobilitätsverhalten der Menschen, die mit dem Projekt angesprochen wurden. Dessen ungeachtet werden weiter neue Projekte gestartet und finanziell ermöglicht. Das soll hier keinesfalls kritisiert werden. Aber es erscheint doch notwendig, die Projektstrukturen genauer zu untersuchen, die Gründe ihres „Leerlaufens“ und die Erwartungen, die mit ihnen verbunden waren, und die Voraussetzungen für eine andere Wirkungsmächtigkeit in den Blick zu nehmen.

Im Vorangegangenen wurden zusätzlich zu *MOBiL* – Mitfahren in Märkisch Oderland acht Mitfahrerprojekte in knapper Form dargestellt. Es kommen weitere hinzu – Vorläufer und neuere, die derzeit an den Start gehen. Die Projekte regen sich gegenseitig an; sie verbreiten sich „viral“. So stand beim Bodensee-Projekt *HÖRI-MIT* das Zusteigermitnahme-System von *move* aus Wiesloch Pate, das zu der Zeit bereits an seine Grenzen gestoßen war. Das Schweizer System Carlos, der Vorläufer des hier besprochenen *taxito*, war Ideen-gebend für das *Mitholersystem* bei Trier. Und die Idee von der *Mitfahrerbank* in Speicher wurde zeitgleich, wenn nicht sogar etwas früher, bereits in Amöneburg realisiert. Wer sich von wem inspirieren ließ, lässt sich manchmal kaum noch rekonstruieren.

Ungeachtet der ernüchternden Ergebnisse der verschiedenen Projekte folgen ihnen neue Initiativen nach. So hat eine Odenwald-Gemeinde die mobile Applikation (app) übernommen, die für die Vermittlung bei *HÖRI-MIT* entwickelt wurde. Das *Mitholer*-System von Schweich und Longuich wird im nahe gelegenen Konz neu aufgelegt. Und auch das Schweizer *taxito*-System wurde und wird an Busgesellschaften in anderen Gemeinden weiterverkauft.

Wie lässt es sich erklären, dass Menschen ihre Zeit und Kraft, Stiftungen ihre Fördermittel und Unternehmen ihre Investitionsgelder in Projekte stecken, die

doch so offensichtlich in grundsätzlichen Sackgassen stecken? Welche Art von Erfolg ist diesen Unternehmungen beschieden? Welche Art langfristiger Wirkungen versprechen sich die Akteure und die Geldgeber davon? Oder sind dies möglicherweise die falschen Fragen, um die gesellschaftliche Bedeutung der Mitfahrprojekte beurteilen zu können?

Um darüber reden zu können, muss zunächst die Angst vor „negativen“ Darstellungen überwunden werden. Es herrscht die Meinung vor, von Scheitern dürfe nicht geredet werden. Keine Negativ-Werbung, kein schlechtes Image – das ist das, was viele Initiatoren bei der Promotion ihrer Ideen meinen einhalten zu müssen – in Anlehnung an die Gesetze der Werbebranche. Damit werden die Chancen verpasst, Fehler in der Durchführung von systematischen Grenzen zu unterscheiden, Hemmnisse zu identifizieren, aber auch die Realitätsnähe des eigenen Ansatzes zu überprüfen.

Medienliebling – die Bugwelle der Sympathie

Die Medien tragen ihren Teil dazu bei, dass sich zwischen der Außendarstellung und der tatsächlichen Anwendungserfahrung der Mitfahrprojekte eine große Lücke auftut. Mitfahrinitiativen sind ein Lieblingsthema der lokalen Medien, vermutlich, weil sich dabei das bürgerschaftliche Engagement in rosigem Licht zeigen lässt. Man feiert darin das Umweltbewusstsein, also die Bereitschaft, Sprit zu sparen, das soziale Bewusstsein, also sich gegenseitig zu helfen, und die zivilgesellschaftliche Initiative, also bei fehlenden Mobilitätsmöglichkeiten nicht auf Abhilfe aus den Institutionen zu warten. Praktisch wirkt sich das so aus, dass Mitfahrinitiativen zum Start und zu besonderen Highlights die Presse einladen und dabei vorstellen, wie es werden soll. Diese Projektstarts werden mit wohlwollenden Artikeln begleitet – warum auch nicht? Die wenigstens Medienvertreter machen sich die Mühe, die laufenden Projekte weiter mit ihren Nachfragen zu begleiten. Ein erster Grund für die unkritische Darstellung liegt also wahrscheinlich in den Mechanismen der Nachrichtenerzeugung selbst: Die Journalisten reagieren auf Pressetermine oder schlicht auf Veröffentlichungen in anderen Medien und werden weniger durch ein investigatives Eigeninteresse geleitet. Wenn von der Projektseite aus die ernüchternden Ergebnisse deutlich gemacht werden, verlieren die Pressevertreter schnell das Interesse an einer Berichterstattung, wie *MOBiL* mehrfach erfahren musste.

Der zweite Aspekt ist die Gestaltung der Home Pages der Initiativen: Dort werden die (positiven) Presseberichte wiederholt, die ihrerseits ja oft nur die Informationen aus den Projekten in anderen Worten wiedergeben. Auch in der Selbstdarstellung der Projekte werden nicht die Mühen der Ebene, die Alltagsschwierigkeiten, die Rückschläge und kleinen Schritte beschrieben. Viele Projekte unterhalten zwar Blogs, die aber für die Diskussion gerade dieser wichtigen kleinen Schritte nicht genutzt werden.

Ein drittes Hindernis ist die „Ideenhaftigkeit“ der Mitfahrprojekte. Viele finden es eine gute Idee, sich gegenseitig mitzunehmen; entsprechend erhalten alle, die Schritte in diese Richtung einleiten, ausgiebiges Vorschuss-Lob. Das Mitfahren und Mitnehmen wird mit einem regelrechten Mythos umgeben. Viele erinnern sich an ihre eigenen Trampelfahrungen. Und immer wieder wird auf die Rote-Punkt-Aktion der 70er Jahre verwiesen. Aus Protest gegen eine Fahrpreiserhöhung im öffentlichen Nahverkehr in Hannover hatten sich damals Autofahrer rote Punkte auf ihre Autos geklebt, zum Zeichen, dass sie bereit sind, Menschen mitzunehmen. Die Bedeutung weitete sich schnell aus, wurde auf andere Städte übertragen und diente auch als Zeichen für Mitnahmebereitschaft bei längeren Fahrten. Der rote Punkt wurde so prominent wie später der Anti-AKW-Aufkleber; er war in den 70er Jahren bundesweit auf vielen Fahrzeugen zu finden und bedeutete weit mehr als die Bereitschaft, das Auto für Mitfahrende zu öffnen. Als Gesinnungsabzeichen wanderte der rote Punkt im Laufe der Jahre von der Windschutzscheibe, wo er Wartenden als direktes Signal dienen konnte, auf das Heck der Fahrzeuge, so dass man zumindest im Nachhinein sehen konnte, wer da gerade an einem vorbei gefahren war.

Tatsächlich war das Mitnahme-Zeichen aus der Perspektive eines anderen Teils der Bevölkerung auch so etwas wie eine Stigmatisierung. Bei Verkehrskontrollen zum Beispiel wurde der rote Punkt oft als ein Auswahlkriterium der durchführenden Beamten empfunden. Die Erinnerung verklärt die Initiative und nimmt ihr gleichzeitig ihre kritische Bestimmung.

Formatfragen - organisiert trampen oder Fahrgemeinschaften bilden?

Endgültig aufgelöst bzw. abgelöst wurde das westdeutsche „Trampen auf Zeichen“ durch das Entstehen der Mitfahr-Agenturen, bei denen Fahrgemeinschaften durch vorheriges Buchen gebildet wurden, die sich dann, anders als beim Trampen üblich, auch die Kosten teilten. Die Mitfahrerbörsen, später

gestützt durch die Internet-Vermittlung, erleben bis in die Gegenwart einen ungebrochenen Boom. Sie haben den Charakter von Selbstorganisation längst hinter sich gelassen und sind reine Dienstleistungen geworden. Erst seit einigen Jahren brechen Bus-Fernreisen in diesen Markt ein.

Die hier betrachteten Projekte beziehen sich alle auf den öffentlichen bzw. privaten Nahverkehr, d.h. die Fahrten zum Nachbarort, zum Bahnhof oder zu einem anderen Ortsteil. Der größere Teil der Projekte knüpft dabei an das Trampen auf Zeichen an, versucht also, so genannte spontane Mitfahrten zu organisieren. Ein anderer Teil nimmt die Idee der Mitfahrbörsen für kurze Strecken auf, beschränkt sich also auf gebuchte Fahrten.

Es ist fraglich, ob es sinnvoll ist, alle diese Ansätze unter der Kategorie Mitfahrprojekte zusammen zu fassen. Haben sie doch zum Teil verschiedene Voraussetzungen und stoßen jeweils auf spezifische Schwierigkeiten, von denen noch die Rede sein wird. Gemeinsam ist ihnen, dass sie die Öffnung des privaten Autos für quasi-öffentliche Transportaufgaben zum Ziel haben, sich also in einem Feld zwischen dem öffentlichen und dem Individualverkehr bewegen. Und sie sind ein Angebot zur Selbstorganisation der Verkehrsteilnehmer, treten also in gewisser Weise aus dem Anspruch heraus, der Staat bzw. die öffentliche Hand habe die Mobilität im Rahmen der Daseinsvorsorge zu gewährleisten.

Der Vorsatz als Mythos

Allerdings wird genau dieser Aspekt auch als Einwand gegen Mitfahrprojekte vorgebracht. Durch die vielgelobte Eigeninitiative könnten die Institutionen ermuntert werden, ihre Aufgaben im Bereich Mobilität noch stärker zu vernachlässigen. Viele Mitfahrprojekte sagen deshalb ausdrücklich, dass sie sich nur als (Fahrplan-)Lückenfüller verstehen und keine Massentauglichkeit anstreben. Einzelne Initiatoren von Mitfahrssystemen betonen ausdrücklich, dass sie den öffentlichen Verkehrssystemen auf jeden Fall den Vorzug geben würden. Da der Individualverkehr jedoch eine solche zentrale Rolle innehat, sei es aus pragmatischen Gründen sinnvoll, mit alternativen Mobilitätskonzepten hier anzuknüpfen.

Lücken im Fahrplan schließen, mehr Flexibilität in ländlichen Regionen ermöglichen, die Fahrzeuge besser auslasten (als implizite Kritik an den ökologisch

wie ökonomisch unsinnigen Ein-Personen-Fahrten) – das sind häufig geäußerte Motive für die Teilnahme an Mitfahrssystemen. So zumindest wird für die Teilnahme geworben und so lassen sich viele motivieren, sich als Mitglieder registrieren zu lassen, wo das Registrieren als Verfahren vorgesehen ist. Doch Wunschverhalten, hehre Ziele, edles Selbstbild bestimmen zwar die Teilnahmebereitschaft, nicht aber die tatsächliche Teilnahme. Die wird von ganz anderen Zwängen und Gewohnheiten dirigiert. Es ist ein ähnlicher Mechanismus wie mit Vorsätzen in anderen Lebensbereichen: mehr Sport treiben, weniger Fernsehen, mehr Zeit mit den Kindern verbringen – der gute Vorsatz schafft eine gewisse Anfangsbefriedigung, weil er das positive Selbstbild nährt. Im Alltag erscheint vieles als zu umständlich oder zu unbequem. Die Projektinitiatoren sehen sich also einer Benutzergemeinde gegenüber, die es gut meint, sich aber über ihre eigenen Spielräume nur zu gerne zu täuschen bereit ist. So holen in manchen Projekten weniger als die Hälfte der Teilnehmenden ihre Mitgliedskarten nach dem Registrierungsvorgang überhaupt ab.

Äußere Hindernisse und Widerstände

Während sich diese Schwierigkeit – ob sie ein Hemmnis oder eine Grenze darstellt, wird noch zu untersuchen sein – erst im Laufe der Projektdurchführung herausstellt, stoßen die Aktivisten der Mitfahrerprojekte von Anfang an auch auf äußere Schwierigkeiten. Die Presse lobt und ermuntert zwar, aber die Institutionen zeigen sich oft verhalten. Die Politiker sind zwar gerne bereit, zu Preseterminen zu erscheinen, um dort wohlmeinende aber vage Reden zu halten. Ihre praktische Unterstützung lässt aber oft zu wünschen übrig. Weder nehmen sie selbst aktiv an den Mitfahrssystemen teil, noch lassen sie Fahrzeuge, die ihrer Kontrolle unterstehen, als Teilnehmer zu. „Prominente müssten das Mitfahrersystem sichtbar nutzen“, fordert Wolfgang Widder, *move*-Organisator aus Wiesloch. Es reiche einfach nicht, wenn die Politiker schulterklopfend „tolle Idee, macht mal!“ sagen.

Auch die Busgesellschaften geben sich konservativ, bremsend bis desinteressiert, auch wenn von Projektseite versichert wird, dass die Notwendigkeit der Busverbindungen von den Projekten nicht tangiert wird. Auch *HÖRI-MIT* hatte mit diesem Widerstand zu tun. „Immerhin hat die Busgesellschaft inzwischen ihre Taktzeiten erhöht“, erzählt Anne Overlack. Das sei schließlich auch ein Erfolg der Initiative.

„Wichtig ist, mögliche Gegner und Konkurrenten zu identifizieren und sie von vorn herein einzubinden“, meint deshalb Martin Beutler, *taxito*-Initiator aus dem schweizerischen Luthern. Folgerichtig beschränkt sich das Schweizer Projekt darauf, die Rufsäulen für ihr System zu konstruieren, und verkauft sie dann an die Verkehrsgesellschaften, die sie ihrerseits an den Bushaltestellen aufbauen und damit ihr eigenes Angebot erweitern. Das System von *Mobilfalt* geht noch einen Schritt weiter: Es wurde von vornherein vom Verkehrsverbund in die Hand genommen – und enthält damit auch alle Restriktionen, die einem Linienbusverkehr eigen sind: getaktete Abfahrzeiten, festliegende Streckenführungen. Hier ist zu fragen, ob die Verkehrsgesellschaft die Mitfahrinitiative, die sich zuvor in einem der betroffenen Orte gebildet hatte, nicht einfach vorsorglich in ihre Obhut genommen hat, bevor sich daraus eine Konkurrenz entwickeln könnte. Volker Schmitt, für *Mobilfalt* zuständiger Kasseler Verkehrsexperte, sieht das Engagement der Busgesellschaften anders begründet. Ihr Beförderungsauftrag zwingt sie dazu, in den dünn besiedelten ländlichen Räumen nach neuen Formen von bedarfsgesteuertem Verkehr zu suchen.

Einige Projekte (*MOBiL*, *HÖRI-MIT*, *Mitholer*) konnten bei den Busgesellschaften bzw. Verkehrsverbünden immerhin erreichen, dass die Logos als Haltesignal an den Haltestellen angebracht werden durften, ein aufwändiges Unterfangen, wenn es sich um mehrere Busgesellschaften handelt. Andere Projekte wie die *Mitfahrerbank* verzichten auf die direkte Kooperation mit den Busgesellschaften, haben es dann aber mit anderen Behörden zu tun, mit denen sie sich z.B. über das Aufstellen einer eigenen Bank auf öffentlichem Grund auseinander setzen müssen.

Verzichten die Systeme auf den öffentlich sichtbaren Anlaufpunkt und nutzen stattdessen Apps für die Verabredung, tun sich neue Schwierigkeiten auf, jedenfalls wenn über die App-Buchung auch gleich das Teilen der Fahrkosten abgerechnet werden soll wie bei *taxito*. Dann nämlich brauchen die Betreiber Einzelverträge mit allen Mobilfunk-Anbietern. „In Deutschland würden wir sogar eine Zulassung als Bank brauchen“, erzählt Martin Beutler.

Versicherungsfragen werden zwar von den Nutzern immer wieder angesprochen, gelten aber aus Sicht der Versicherer als geregelt: Für Mitfahrende ist die Haftpflichtversicherung zuständig. Sie gehören wohl eher in die Kategorie der Hindernisse in den Köpfen (siehe unten).

Verkehrsraum – geteilter Raum, Gefahrenraum

Um die mentalen, die emotionalen Reaktionsweisen der potentiellen NutzerInnen auf Mitfahrangebote besser zu verstehen, muss in den Blick genommen werden, in welche Verkehrslandschaft sie sich eingliedern. Alle von uns aufgesuchten Mitfahrprojekte beziehen sich auf den ländlichen Raum. Die Gründe liegen, besonders bei spontanen Mitfahrten, auf der Hand: Nur hier sind die Fahrtziele relativ eindeutig auszumachen. Und hier zwingen das Einstellen von Bahnstrecken und das Ausdünnen von Busverbindungen zur Suche nach Alternativen. In der Stadt würde sich wohl kaum jemand die Mühe machen, komplizierte Registrierungs- und Buchungsvorgänge zu machen, nur um die Fahrt ein bisschen billiger oder schneller als mit den Öffentlichen zu kriegen. Hier kauft man sich eine Fahrkarte und steigt in die U-Bahn.

Stadt ist Dichte, Dichte von Gebäuden, von Menschen, die sich dazwischen bewegen, und folglich Dichte von Verkehr. Sie ermöglicht die Dominanz des öffentlichen Verkehrs, womit hier nicht nur die öffentlich betriebenen Verkehrsmittel wie Bus und Bahn gemeint sein sollen, sondern auch Fußgänger und Radfahrer. Allen Verkehrsteilnehmern ist gemeinsam, dass sie sich körperlich nah sind, dass sie sich gegenseitig zur Kenntnis nehmen müssen – ob auf dem Gehweg, dem Radweg oder im Innern der öffentlichen Verkehrsmittel. Mit anderen Worten: die Stimmung ist eine öffentliche. Allen Teilnehmern ist bewusst, dass sie eben teil nehmen, einen Raum teilen.

Auf dem Land ist die Situation vollkommen anders. Das Straßenbild wird zwischen den Ortschaften und meist auch in den Orten nahezu ausschließlich von privaten PKWs bestimmt. Selbst zum persönlichen Plausch werden die Autos oft nicht verlassen. Man kennt das Bild: zwei Fahrzeuge halten mitten auf der Straße, die Scheiben werden herunter gelassen und die Fahrer unterhalten sich über den schmalen Spalt an Straßenraum hinweg.

Auf dem Land ist das Auto nicht nur notwendiges Fortbewegungsmittel, auch weniger Statussymbol als vielleicht auf der Autobahn, es ist vor allem ein Schutzraum, ein Ort höchster Privatheit und individueller Freiheit, es ist quasi der verlängerte eigene Körper. Anders betrachtet, isoliert es die Verkehrsteilnehmer voneinander, nimmt ihnen das Gefühl, einen Raum zu teilen, der aus dieser Perspektive nur noch den Charakter einer zu überwindenden Distanz hat, einer Distanz, in der alle möglichen Gefahren lauern. Jede Begegnung

scheint die ungehinderte und intim erlebte Fahrt zum eigenen Ziel zu gefährden. Jede Fahrtunterbrechung wird so zu einer Beeinträchtigung, wenn nicht zu einer Bedrohung. So bewegen sich die PKWs oft in ökologisch wie ökonomisch sinnlosen Einpersonenfahrten durch die Gegend. Sie sind eine zweite Außenhaut der Insassen, die sie davor schützt, mit ihrer Umgebung in Kontakt treten zu müssen.

Dies als Ausgangspunkt alternativer Verkehrskonzepte zu nehmen, könnte auch als Festschreiben eines verzerrten Verkehrsverständnisses gesehen werden. Manche Initiatoren von Mitfahrprojekten sagen denn auch deutlich, dass das Teilen von Privatfahrten nur eine Behelfslösung ist, weil der private PKW-Verkehr nun einmal so dominant sei. Bessere Lösungen wären kombinierte öffentlich-private Systeme, zum Beispiel aus Bahn und elektrisch angetriebenen Fahrrädern, so genannten Pedelecs, meint Maik Scharnweber, Leiter des *Mitholer*-Projektes aus Schweich. Längerfristig würde er es deshalb nicht für angemessen halten, weitere Gelder in nicht akzeptierte PKW-Mitfahrssysteme zu stecken.

Aber warum werden die Mitfahrssysteme in der Praxis nicht akzeptiert, jedenfalls nicht genutzt?

Die Scham, am Rand zu stehen

Eine Antwort geben paradoxerweise die Akteure und Akteurinnen der Mitfahrssysteme selbst. Auch sie nehmen lieber mit, als dass sie mitfahren. Wenn sie ihre Systeme als Mitfahrende nutzen, dann hauptsächlich, um sie bei dieser Gelegenheit zu propagieren. Unabhängig sein ist für Nicole Fierek, Helferin bei *Mobilfalt*, ein hohes Gut. Kurt Schär, Unterstützer von *taxito*, mag selbst auch nichts ohne Gegenleistung annehmen. Anne Overlack von *HÖRI-MIT* findet, dass der Mitfahrwunsch auf keinen Fall als Bedürftigkeit rüberkommen darf; ihre Kinder hätten ihr unmissverständlich klargemacht, dass das „erbärmlich“ ist. Und Ursula Berrens, Erfinderin der *Mitfahrerbank*, gibt zu, dass man schon Mut braucht, um sich auf die Bank zu setzen und sich den taxierenden Blicken der Vorbeifahrenden auszusetzen.

Bedürftigkeit ist uncool, Bedürftigkeit stigmatisiert. Dieses Image der Ärmlichkeit hängt allen auf spontane Mitfahrten ausgerichteten Systemen an, ob mit oder ohne Mitgliedskarte, und es scheint eines ihrer zentralen Handicaps zu

sein. Tatsächlich ist ja das Bedürfnis nach Mitnahme da; woher also die Furcht, dass es als generelle und bemitleidenswerte Bedürftigkeit ausgelegt werden könnte? Wenn jemand um die Uhrzeit bittet oder nach dem Weg fragt, wird er sich auch nicht schämen, weil er keine Uhr zur Hand oder keine Ortskenntnis hat.

„Nimm mich bitte in deinem Wagen mit“, scheint eine ganz andere Art von Zumutung zu sein, die mit dem oben angesprochenen intimen Charakter von PKW-Innenräumen zu tun haben könnte. Gerade wenn, wie auf dem Land, das Gefälle zwischen außen und innen als stark wahrgenommen wird, tritt das Sakrosankte des Innenraums besonders deutlich hervor. Eine These wäre, dass Menschen die Bitte um Mitnahme nicht so sehr scheuen, weil sie sich ihrer angenommenen Ärmlichkeit schämen, sondern weil sie das Begehren, einen fremden privaten PKW-Innenraum zu betreten, selbst als tendenziell übergriffig empfinden. Die akzeptierte Exklusivität der PKW-Fahrt hat dabei mit dem Verständnis von der Unantastbarkeit des Eigentums zu tun. Aus dem gleichen Grund, warum es undenkbar erscheint, einen fremden Menschen um die temporäre Überlassung eines gerade nicht genutzten Gegenstands zu bitten – Fahrrad, Rasenmäher oder Wochenendhaus – könnte der Mitfahrwunsch als eine versteckte Kritik an der Ausschließlichkeit des PKW-Eigentums verstanden werden. In einen Gedanken übersetzt: „Wieso fährst du mit einem leeren Auto durch die Gegend und lässt andere auf der Straße stehen, nur weil das Auto dir gehört?“ Auch das Zeigen von Mitgliedskarten oder das Schwenken von Beuteln mit aufgedrucktem Logo scheint die Angst, so verstanden zu werden, nicht zu mildern.

Sicher könnten Menschen, die selbstbewusst genug sind, diese wechselseitige Zuweisungsspirale unterlaufen. „Das System muss frech, charmant und nett wirken“, sagt Ursula Berrens – und nicht so: „Ich habe nichts und brauche Hilfe!“ Die *Mitfahrerbank* ist ein Versuch, das Verhältnis zwischen Bedarf und Angebot anders zu strukturieren. Hier muss jemand mit einem Mitfahrwunsch nicht Zeichen geben, sondern der Autofahrer hält an, wenn er jemanden auf der Bank sitzen sieht, und bietet von sich aus die Mitfahrt an.

Die Idee, die Wartehäuschen an Bushaltestellen dazu zu nutzen, folgt der gleichen Überlegung. Auch hier könnte man sich einfach setzen und warten, bis jemand von sich aus hält und die Mitfahrt anbietet. Das funktioniert aber nicht, vielleicht weil die Vorstellung, von sich aus ein solches Angebot zu machen,

für viele Autofahrer einfach zu weit weg liegt. PKWs und Busse gehören eben fremden Welten an.

Zeitmanagement – besser warten lernen

Natürlich gibt es auch andere, oft genannte praktische Aspekte, warum spontane Mitfahrten eher gescheut werden. Dazu gehört die Unsicherheit, wie lange man auf eine Mitnahme warten muss. Wenn man zum Beispiel zum Zug auf der nächsten Bahnstation will, hat das eine erhebliche Bedeutung. Noch schwerer wiegt die Tatsache, dass die Rückfahrt nicht gesichert ist. Auf dem Rückweg gibt es vielleicht keinen günstigen Haltepunkt, die Richtung ist weniger klar, oder es ist bereits dunkel, dann ist das spontane Mitfahren besonders schwer.

Der Hinweis, dass in anderen Ländern oder Kontinenten die Menschen oft tagelang auf eine Mitnahme zu warten bereit sind, nützt da natürlich wenig und scheint auch unserem Alltag gegenüber wesensfremd. Allerdings verweist es auf einen wichtigen, in unserem getakteten Tagesablauf verschütteten Tatbestand, nämlich dass Wartezeiten keine Totzeiten sind. Das Warten als ein Zustand, als eine temporäre Seinsweise ist zwar mit dem Zeitverständnis einer auf Effektivität gedrillten Gesellschaft inkompatibel, birgt aber dennoch so etwas wie Lebensqualität. Wenn es dafür, zumindest in anderen Lebensbereichen, nicht auch ein Grundverständnis gäbe, wäre das Angeln kein so beliebter Sport. Das Verharren, die Muse, das kleine Zeitfenster für Kontemplation, dies wäre sicher eine Möglichkeit, das Warten auf eine Mitfahrt in einem etwas anderen Licht darzustellen. Das Warten als ein bewusstes Innehalten zu propagieren, erscheint allerdings in einer Zeit, in der jede freie Minute dazu genutzt wird, in der virtuellen Welt des Smartphone zu verschwinden, als besonders schwer verständlich.

Sicherheit – wird oft überbewertet

Das Argument, das am häufigsten als Hinderungsgrund genannt wird, ist der Sicherheitsaspekt. Dabei geht es nicht nur um versicherungstechnische Fragen, wie oben erwähnt; sie können schnell beantwortet werden. Es geht um Angst und Misstrauen fremden Menschen gegenüber, und zwar sowohl bei den Fahrern als auch bei den Mitfahrenden. Man hört und liest so vieles. Die Vorstellung vom ausraubenden Beifahrer, vom nur auf Missbrauchsmöglichkeiten lauernenden Autofahrer ist immer gegenwärtig. Auch viele der Mitglieder der

Mitfahrprojekte wie sogar manche der Organisatoren gestehen ein, dass sie es nicht wünschen oder wenigstens nicht gern sehen, wenn ihre eigenen jugendlichen Kinder mit einer Mitfahrinitiative unterwegs sind.

Interessant ist hierbei, dass es für diese besondere Angst wenig Anhaltspunkte gibt. Es gibt keine separaten Statistiken über Straftaten im Zusammenhang mit Trampen oder Mitfahrgemeinschaften, und die Kriminalitätsraten bei Gewaltverbrechen im Allgemeinen sind eher rückläufig, haben jedenfalls nicht zugenommen. Trotzdem nehmen sie einen breiter werdenden Raum in der Argumentation ein. Die Frage wäre hier, was die Ursachen sind. Sitzen die Verkehrsteilnehmer einem Medienbild auf, das nicht durch seine Zahlen und Fakten wirkt, sondern durch seinen Vergrößerungseffekt? Spiegelt sich hier das negative gesellschaftliche Bild vom Mitmenschen als potentiellern Gegner, Konkurrenten oder Störenfried? Oder bemäntelt die Angst vor einem Verbrechen andere Ängste, wie sie oben diskutiert wurden?

Registrierung – auf Nummer Sicher gehen

Um dieser allgegenwärtigen Angst zu begegnen, sind die Registrierungssysteme für das Mitfahren entstanden. Es gibt Projekte (*HÖRI-MIT*, *Mitholer*, *move*, *MOBiL*), bei denen die Mitglieder einmalig registriert und dann mit Aufklebern und Ausweisen ausgestattet werden, so dass ein Grundvertrauen gerechtfertigt erscheint. In anderen Systemen werden auch die einzelnen Fahrten registriert (*Mobilfalt*, *taxito*, *Mitfahrzentrale*) Diese Verfahren sind oft umständlich, finden die Nutzer. Und sie sind als mehrstufige Eintrittssysteme (anmelden, registriert werden, Karte abholen) ein weiteres Hemmnis, das Mitfahren nicht nur gut zu finden, sondern auch zu nutzen. Wenn dann auch noch die einzelne Fahrt umständlich gebucht werden muss, bleiben die Nutzer nach den ersten Testläufen oft wieder weg, wie Gabi Moser von der Internet-gestützten *Mitfahrzentrale Oder Spree* festgestellt hat. Volker Schmitt räumt ein, dass man sich bei der Konzeption von *Mobilfalt* möglicherweise zu sehr auf die Abwehr von möglichen Gefahren hat leiten lassen und dadurch zu viele Hindernisse für die Benutzer eingebaut hat, was natürlich auch damit zu tun habe, dass der Verkehrsverbund als Betreiber auf Nummer Sicher gehen wollte.

Bei den nur auf Buchungen basierenden Mitfahrssystemen (*fliinc*, *Mobilfalt*, *Mitfahrzentrale Oder-Spree*), die eher eine Verabredung sind, als ein am Straßenrand vorgetragener Wunsch, scheint nicht nur die Sicherheit höher, es entfallen

auch andere Hindernisse von spontanen Fahrgemeinschaften, etwa die Angst vor der Stigmatisierung oder die zeitliche Unkalkulierbarkeit. Dafür sind sie träger und unflexibler als spontane Mitfahrten – und sie sind nahezu unsichtbar. Es unterbleibt also auch der Werbeeffect, den die bloße Sichtbarkeit von Wartenden oder von erkennbaren Zusteigevorgängen im Straßenbild darstellen. So meinen die Organisatoren von *HÖRI-MIT*, die Sichtbarkeit (des Logos und von Menschen, die es nutzen) sei die wichtigste Signalwirkung für die Systeme. Paradoxe Weise ist also der Werbeeffect umso besser, je schlechter die Menschen wegkommen!

Wie gut die Systeme in der Praxis funktionieren, können die Organisatoren von spontanen Fahrgemeinschaften im Allgemeinen nicht sagen, weil es über die zustande gekommenen Fahrten, die so genannten matches, keine Dokumentation gibt. Das ist ein Nachteil, aber auch ein Vorteil. Erlaubt es den Akteuren doch, ihr positives Bild vom erfolgreichen Verlauf lange aufrecht zu erhalten. Dass diese Beurteilung allein von den Zahlen der matches abhängig gemacht werden kann, wird allerdings bestritten. „Mir würde es reichen, wenn jeden Tag einer mitgenommen wird. Es geht um die Geste. Es geht um die Möglichkeit im Kopf“, sagt Ursula Berrens.

Anders herum betrachtet, sind die Betreiber von Systemen mit nachvollziehbarer Statistik über ihr Wissen auch nicht unbedingt glücklich. Hier führt kein Weg daran vorbei, zur Kenntnis zu nehmen, dass die praktische Teilnahme marginal ist: Der Anteil der von Privatleuten durchgeführten *Mobilfalt*-Fahrten liegt im einstelligen Prozentbereich, räumt Volker Schmitt ein, alle anderen sind Taxifahrten, die ja eigentlich nur aushelfen sollten.

Der soziale Faktor – helfen wollen oder Geld sparen

Die gebuchten Fahrten haben einen weiteren Vorteil gegenüber den spontanen Fahrgemeinschaften: das Finanzielle ist geregelt. Während bei den spontanen Mitfahrten oft nur eine Empfehlung ausgesprochen wird, sich die Fahrtkosten zu teilen (was in der Regel von den Fahrern zurückgewiesen wird), wird bei den vorher abgemachten Mitfahrten einfach abgebucht, bzw. wie bei *flinc* die empfohlene Fahrtkostenbeteiligung beziffert. Damit scheint das Verhältnis zwischen Fahrern und Mitfahrern wieder auf Augenhöhe zu kommen. Es wird nicht um Hilfe gebeten und diese gewährt, sondern es wird eine Vereinbarung zu beiderseitigem Nutzen getroffen.

Merkwürdigerweise ist das Angebot einer Benzinkostenbeteiligung aber eher ein Hemmnis für Fahrer. Ein großartiges Motiv zum Mitmachen scheint es jedenfalls nicht zu sein. Trotz des Angebots von 30 cts. pro Kilometer hat *Mobilfalt* einen großen Mangel an Fahrern. Und auch bei spontanen Fahrgemeinschaften zieren sich die meisten Fahrer, die angebotenen Münzen für die Strecke entgegen zu nehmen. Vielleicht ist die Angst, bedürftig zu wirken, also wegen ein oder zwei Euro jemanden mitzunehmen, hier auf der Fahrerseite. Man will helfen, und dass es sich um ein Hilfsangebot handelt, soll auch deutlich bleiben. Vielleicht ist gerade dieses Gefälle ein Motiv mitzunehmen. Die Zögerlichkeit, etwas anzunehmen, ob ein Mitnahmeangebot oder eine Kostenbeteiligung, ist scheinbar auf beiden Seiten gegenwärtig.

Es muss also festgehalten werden, dass das viel gepriesene zivilgesellschaftliche Engagement, die Bereitschaft, sich zu organisieren und zu helfen, von vornherein etwas Asymmetrisches hat. Das bürgerschaftliche Eingreifen im Falle von sozialen Lecks, hier den Mobilitätslücken, braucht anscheinend immer die Bedürftigen, die Benachteiligten oder die „Opfer“, wenn man es auf andere gesellschaftliche Zusammenhänge überträgt. Das stimmt nachdenklich, hat diese Motivation doch wenig mit Solidarität sondern mehr mit Mildtätigkeit zu tun, die letztlich ein gesellschaftliches Gefälle festschreibt. Es kann die Behauptung gewagt werden, dass sich in den Mitfahrssystemen nicht so sehr diejenigen organisieren, die sie wirklich brauchen, sondern diejenigen, die von ihren eigenen Mobilitätsmöglichkeiten, also von ihren Vorteilen etwas abzugeben bereit sind. Bedürftig sind immer die anderen.

Im Gespräch haben viele Organisatoren der Projekte bestätigt, dass es nach ihrem Eindruck in den Zielgruppen an einer gewissen sozialen Kompetenz mangelt, nämlich an der Bereitschaft zu bitten und etwas anzunehmen. Aber alle haben gleichzeitig eingeräumt, dass es ihnen selbst auch schwer fällt.

Kann man das Bitten, das Annehmen und das in Kontakt Treten lernen? Und wo wäre der Ort dafür? Am Straßenrand lernt man es offensichtlich nicht so einfach. Das ist deshalb erstaunlich, weil diejenigen, die das Mitfahren wagen, meist positive Erfahrungen machen. Es kommt zu interessanten Kontakten und regelrechten kleinen Abenteuern, von denen später gerne erzählt wird. Trotzdem ist der Schritt zum Straßenrand das nächste Mal anscheinend wieder genauso schwer.

Besser fahren mit dem Geschäftsmodell?

Unter den Mitfahr-Organisatoren wurde auch die Frage diskutiert, ob die Benutzung eines deutlich als Geschäftsmodell erkennbaren Mitfahrsystems vielleicht weniger Überwindung kosten würde. Man bietet eine Dienstleistung an, die muss bezahlt werden, und zwar von vorn herein. Anne Overlack von *HÖRI-MIT* stellt sich inzwischen die Frage, ob man nicht Ausweise und Stoffbeutel mit Erkennungslogo hätte verkaufen sollen, um die Wertschätzung des Angebots auszutesten, statt sie einfach auszugeben. Auch Kurt Schär vom schweizerischen *taxito* neigt zu dieser Ansicht. Als Geschäftsmann ist er davon überzeugt, dass der Auftritt gegenüber den möglichen Betreibern und auch den Nutzern, die dann Kunden wären, ein ganz anderer wäre. „Du kommst nicht als Bittsteller, das ist ugly. Sondern du machst ein Angebot für etwas, das sie brauchen. Sie können es annehmen oder sie können es bleiben lassen“, schlägt Schär als Verbreitungsstrategie vor. Die Sprache von Angebot und Nachfrage beherrscht jeder, die von Bitten und Gewähren eben nicht. Folgerichtig hat Schär auch weniger die Akzeptanz und Verbreitung der Mitfahrssysteme im Auge als deren Fähigkeit, sich ökonomisch selbst zu tragen. Das *taxito*-System hat gute Voraussetzungen dazu (s. Seite 36). Die Rufsäule mit dem durch SMS aktivierten aufleuchtenden Fahrtwunsch könnte eine ideale Werbefläche werden. Und durch die Werbeeinnahmen ließen sich die sonst vielleicht defizitären Mitfahrssysteme finanzieren, meint Schär.

Sind die bürgerschaftlichen Anstrengungen um eine dichtere und geteilte, also bessere Mobilität vielleicht nichts weiter als die Wegbereiter für neue Möglichkeiten, Geld zu verdienen, gewissermaßen die Trüffelschweine findiger Geschäftsleute? Die Erfahrungen aus den sozialen Netzwerken legen den Gedanken nahe. Das klassische Beispiel sind die Mitfahrerzentralen für längere Strecken. Sie haben sich dort, wo sie Erfolge verbuchen konnten, schnell von Selbstorganisationsansätzen zu gewerblichen Dienstleistungen gewandelt, deren weitere Entwicklung dann natürlich den Marktgesetzen unterworfen war. Die Internet-gestützte Vermittlung von Gastwohnungen wie z.B. Couch-Surfing hat zu milliardenschweren Geschäftszweigen geführt; einer von ihnen ist Air BnB, das die Grenze zwischen privater Gastfreundschaft und gewerblicher Zimmervermietung verschleift und dabei vermarktet. Uber, das auf Privatfahrten basierende weltweit tätige Taxiunternehmen, ist sicher ein ähnliches Beispiel.

So entsteht der Eindruck: Sind die bürgerschaftlich entstandenen Projekte erfolglos, werden sie vergessen; sind sie erfolgreich, greifen die Global Players nach ihnen. Auch Martin Beutler als Entwickler von *taxito*, dem neuen, bisher noch viel versprechenden Rufsäulensystem, wurde vom Marktriesen Google zusammen mit fünfzig weiteren Start-ups zu einer Vorstellung seines Modells eingeladen. Die zu beantwortenden Fragen: Was ist das Device? Wer ist der Kunde? Wann wirst du deine erste Milliarde an Umsatz machen? „Ich fühlte mich wie das Meerschweinchen im Hechtteich“, erzählt Beutler.

Motivation – Genuss der eigenen Tatkraft

Martin Beutlers Interesse ist weniger der ökonomische Erfolg als die Möglichkeit, das soziale Verhalten in seiner Umgebung spürbar zu beeinflussen. Als Bildhauer reizt ihn die Gestaltungsaufgabe, das widerständige Material – hier die eingeschliffenen Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer – den vernunftgeleiteten Ideen entsprechend neu zu formen. „Das Material ist jetzt Geld statt Holz oder Stein“, sagt Beutler. Er brachte auch Josef Beuys' Formulierung von der „sozialen Plastik“ als Bezeichnung für die Mitfahrprojekte ins Gespräch. Auch Ursula Berrens sieht ihre Arbeit so. Die *Mitfahrerbank* sei im Sinne von Beuys die Ding gewordene soziale Skulptur. Die Motivation zur Projektarbeit hat also viel mit dem Gelingen der dadurch initiierten Interaktion zu tun, genauer gesagt, mit dem Gelingen einer Übersetzung der Ursprungsidee in erkennbares soziales Verhalten. Auch Wolfgang Widder aus Wiesloch sieht sich in diesem Sinne als „sozialer Erfinder“. Er hat neben, vor und nach *move* viele andere Projekte in seiner Alltagsumgebung initiiert, Gemeinschaftsgärten, Buchzirkel, Fahrgemeinschaften, Bürgerinitiativen. Immer geht es (auch) darum, sich selbst als handlungsfähiges Subjekt zu erleben, das in der Lage ist, eine Bedarfssituation zu erkennen, zur Organisation zu motivieren und einen sozialen Kontext zu formen. Auch Thomas Winkelkotte hat die Idee von der sozialen Plastik aufgegriffen und das *MOBiL*-Konzept unter diesem Stichwort in Künstlerkreise weiter getragen und so für die Mitfahr- und Mitnahmebereitschaft noch einmal auf ganz andere Weise geworben.

Die Organisatoren der Mitfahrprojekte bestreiten nicht, dass der Selbstgenuss der eigenen schöpferischen Fähigkeiten ein starkes Motiv ist, ihre Ideen in Schwung zu bringen und Schwierigkeiten durchzustehen. Allerdings erlahmt die Freude an der eigenen Tatkraft bald, wenn sie nicht wenigstens nach einiger

Zeit von anderen Aktiven geteilt wird. Bei allen Projekten zeigte sich ein ähnlicher Verlauf: In der Anfangseuphorie, noch getragen von der vollen Kraft der Initiatoren, konnten viele Menschen fürs Mitmachen gewonnen werden. Dann folgte die Phase der Ernüchterung, wo die Kräfte nachließen und sich nach und nach die realen Schwierigkeiten zeigten. Die Zahl der Neuaufnahmen ging zurück, die Begeisterung legte sich, die Funken sprangen nicht weiter über.

Gerade wenn die Mühen der Ebene erreicht sind, wäre eine Verbreiterung der Arbeit in den Projekten wichtig. „Wie schafft man es, bei den Organisatoren den Schwung des Anfangs überspringen zu lassen und andere mitzunehmen?“ fragt Thomas Winkelkotte.

Die meisten Mitfahrprojekte sind Schöpfungen ihrer einzelnen begeisterten Erfinder mit den entsprechend klaren Vorstellungen davon, wie es laufen muss. Auf der Basis ist schwer Platz für Mitwirkende zu schaffen, die ja ebenso begeistert sein und ebensolche Möglichkeiten zur Selbstverwirklichung haben müssen. Wolfgang Widder meint, er habe letztlich zu viel Energie darauf verwandt, andere nachträglich ins Boot zu holen. Auch Thomas Winkelkotte bedauert im Nachhinein, dass es nicht gelungen ist, das Projekt *MOBiL* von vornherein auf eine kollektive Basis zu stellen. Anne Overlack hatte das Glück, mit Christian Getto nach einiger Zeit einen ebenso begeisterten und hoch motivierten Aktivisten zu finden. *Mobilfalt* hat das Problem unternehmerisch gelöst. Die anfänglich tätigen freiwilligen Einstiegshelfer in den beteiligten Ortschaften verloren bald das Interesse; daraufhin richtete *Mobilfalt* eben Stellen für eigene Starthelfer vor Ort ein, wie zum Beispiel Nicole Fierek in Ziegenhagen. Mit einem großen Budget im Hintergrund ist das möglich.

Die meisten Aktiven in den Mitfahrprojekten stützen sich aber in ihrer Motivation letztlich doch auf ihre Überzeugung von der Notwendigkeit, mit Ressourcen anders umzugehen - aus ökologischen, ökonomischen und sozialen Gründen. Die Überzeugungsarbeit den anvisierten Nutzern gegenüber hat also viel mit den eigenen Vorstellungen von Leben unter vernünftigen gesellschaftlichen Bedingungen zu tun: Ressourcen schonen, sinnlose Ausgaben vermeiden, bereit sein zu teilen. Und das ist einleuchtenderweise nicht im Alleingang möglich; dafür müssen Gleichgesinnte gefunden werden. Merkwürdigerweise gibt es bei den Projekt-Aktiven aber gleichzeitig die Flucht vor dem Image, das diesem Ringen nach einem Natur- und sozial verträglichen Leben anhängt. Sie wollen keine Selbsthilfegruppe und kein „Öko-Projekt von Gutmenschen“ sein, wie

Kurt Schär formuliert. Andere drücken es vager aus: das Image muss stimmen. Cool, frech, jung sollen die Mitfahrssysteme rüberkommen, anschlussfähig für den modernen Lebensstil. Viel Aufwand wird betrieben, um die jungen Leute zu erreichen, Schulen werden besucht, Treffpunkte von jungen Leuten als Haltepunkte anvisiert.

Bedarf – wer braucht es wirklich?

Aber wie kann ein System „jung und cool“ sein, wenn seine Initiatoren mit wenigen Ausnahmen älter als 50 Jahre sind? Die Mitfahrssysteme entspringen einer anderen Sozialisation, die in den 70er und 80er Jahren angelegt wurde, ökologisch bewusst und sozial kritisch ausgeprägt. Ob sich diese Motivation über Image-Kampagnen oder einen „professionellen Auftritt“, wie immer wieder beschworen wird, auf eine andere Generation übertragen lässt, die ihre Lebensrealitäten gänzlich anders verarbeitet, scheint zumindest fraglich. In vielen Fällen bestehen die Mitfahrgemeinschaften daher aus zugezogenen, metropolitane sozialisierten, bewusst lebenden, älteren Menschen – eine deutliche Segregation, wie sie auch in anderen Bereichen kultureller oder sozialer Aktivitäten auf dem Land zu finden ist. Besetzt die Generation der 50- bis 70-Jährigen die Position der gesellschaftsverändernden Kraft? Würden sich junge Leute eigene Mitfahrssysteme ausdenken, wenn sie nicht von den Älteren ständig dazu aufgefordert würden, also wenn sie es selbst durchsetzen müssten? Die Frage lässt sich nicht beantworten. Eine andere Frage ist vielleicht wichtiger: cui bono? Wer braucht die Mitfahrssysteme wirklich?

Die Organisatoren sind sich darin einig, dass sich das Mitfahren schwer durchsetzen wird, solange es keine existenzielle Notwendigkeit dafür gibt. Die Menschen helfen sich irgendwie anders; sie organisieren sich im Familien- oder Bekanntenkreis, sie bündeln ihre Einkäufe, sie verzichten auf den Ausflug in die Kreisstadt; die jungen Leute lassen sich von den Eltern fahren und sehen zu, dass sie so schnell wie möglich einen Führerschein und ein eigenes Auto haben. So lange das möglich ist, wird zwar über die fehlenden Busverbindungen geschimpft, aber Bequemlichkeit und eingeschliffene Verhaltensweisen hindern daran, sich eine andere Praxis anzugewöhnen. Da helfen auch verbesserte Handhabung, kluges Marketing und aufwändige Imagekampagnen nicht. Selbst Belohnungssysteme können kaum Verhaltensänderungen herbeiführen. Die Restaurant-Gutscheine, mit denen *HÖRI-MIT* zum Mitfahren geworben

hat, blieben einfach liegen. „Man müsste auch erst herausfinden, was überhaupt als Belohnung funktioniert“, meint Anne Overlack selbstkritisch.

Das Projekt als Bedarfsanalyse

Maik Scharnweber sieht die Situation nüchtern. Ein vernünftig aufgestelltes Mitfahrprojekt müsste mit einer Bedarfsanalyse anfangen, die nicht einfach die fehlenden Busverbindungen feststellt, sondern sich auf das reale Verhalten der ländlichen Verkehrsteilnehmer bezieht. Wenn diese Evaluierungsphase fehlt, sind die Projekte eben selbst die Evaluierung. Scharnweber findet es deshalb auch falsch, vom Scheitern der Mitfahrprojekte zu reden. „Die Leute haben es vorgestellt gekriegt und haben es nicht angenommen“, fasst er zusammen. Das System als solches habe funktioniert, man könne es jetzt ruhen lassen und auf andere Ausgangsbedingungen warten. Was könnten die sein, außer einer massiven Notlage, die niemand herbeiwünschen kann?

Gefühlte Zwangslagen könnten auch aus politischen Erwägungen herbeigeführt werden. So könnten größere verkehrspolitische Einschnitte dem Mitfahren neuen Auftrieb geben. Autos könnten insgesamt billiger, dafür das Autofahren empfindlich teurer werden würde, zum Beispiel durch ein Mautsystem in den Städten, wie Widder sich vorstellt. Dann könnte es für Fahrer wirklich interessant werden, Zusteiger zu gewinnen, die die Kosten mit tragen helfen. Oder es könnte nach US-amerikanischem Vorbild eine Regelung geben, dass Autos mit mehr als einem Insassen andere Verkehrswege, so genannte „carpool lanes“, benutzen dürfen als Alleinfahrer. In Österreich gab es dazu 2001 eine Machbarkeitsstudie, die sich auf die Mitbenutzung der Busspuren für PKWs mit mehreren Insassen bezog. Solche Regelungen wären allerdings Frontalangriffe gegen die Autolobby. Und es müssten schon außerordentliche politische Kräfte am Werk sein, um so etwas als denkbar erscheinen zu lassen.

Ausblick – Technologieschübe und Megatrends

Auch Entwicklungen in anderen Bereichen, zum Beispiel die Verbreitung neuer Technologien, können erdrutschartige Veränderungen bewirken. Das meist zitierte Beispiel hierfür ist natürlich die Verbreitung und Allgegenwärtigkeit des Internet. Für die Mitfahrssysteme sind es im Besonderen die Smartphones. Es ist durchaus offen, ob das auf Smartphone-Nutzung basierende *taxito* mit

seinem einfachen, spontan anzuwendenden Buchungssystem nicht zu einer neuen, ungeahnten Verbreitung des Mitfahrens führen könnte.

Weitere Entwicklungen sind, wenn auch nicht in unmittelbarer Zukunft, denkbar. Wolfgang Widder setzt auf das selbst fahrende Auto. Es könnte auf Anruf vorfahren, bzw. mitnehmen, ohne dass sich Fahrer und Mitfahrwilliger gegenseitig taxieren und dann widerwillig im Fahrgastraum dulden müssen. Mit solchen teil-autonomen Autos könnte sich die Lücke zwischen privatem und öffentlichem Verkehr schließen, meint Widder. Selbst fahrende Autos böten auch die Möglichkeit, in anderer Weise von außen steuernd auf sie zuzugreifen, stellt sich Maik Scharnweber vor. An den Ortseingängen könnten sie automatisch gedrosselt und auf der Autobahn in Reihe geschaltet werden, so dass der Charakter des Autos sich zwischen einem privaten und einem öffentlichen Fahrzeug hin und her bewegt.

Das klingt nicht nur futuristisch, es erscheint auch von einem ungebrochenen Technik-Glauben inspiriert. Hat sich doch in der Vergangenheit oft gezeigt, dass mit neuen Technologien zwar alte Probleme behoben werden konnten, teilweise aber auch neue, sehr viel größere Probleme geschaffen wurden.

Vielleicht macht eine andere gesamtgesellschaftliche Entwicklung mehr Hoffnung für die Möglichkeiten des Mitfahrens und Mitnehmens, neuzeitlich „rides-haring“ genannt: die nach Meinung einiger Medien feststellbare zunehmende Bereitschaft zu teilen und auf zu viel belastendes Eigentum zu verzichten. An die Stelle des Besitzen-wollens tritt das Nutzen-können. Immer mehr Menschen, vor allem in den Städten, verzichten so auch auf ein eigenes Auto, sie benutzen ein Fahrrad oder die öffentlichen Verkehrsmittel, und nur, wenn es nicht anders geht, ein car sharing Fahrzeug. In diesem Zusammenhang könnte die Bedeutung des Autos als Statussymbol zurückgehen, aber auch als ganz persönlicher Intimbereich.

Wohl gemerkt, diese Entwicklung zeigt sich bisher höchsten in Ansätzen und in den Städten. Und – es ist vor allem eine Entwicklungstendenz bei jungen Leuten. Wenn man davon ausgeht, dass gesellschaftliche Veränderungen sich von den Metropolen auf das Land ausdehnen und von der jungen Generation auf die Gesellschaft als Ganzes übergreifen, könnte das lässigere, das „coole“ Verhältnis zum eigenen Auto irgendwann auch das Mitnehmen und das Mitfahren in den ländlichen Regionen erleichtern. Möglicherweise verändert sich im

Zuge solcher Entwicklungen auch die Rolle der im Moment alles beherrschenden „Sicherheitsfrage“, weil in ihrem Kern eben nicht nur die Angst um Leib und Leben, sondern auch die Sorge um die Unantastbarkeit des Eigentums steckt.

Nicht nur Wolfgang Widder und Maik Scharnweber sehen die mögliche Bedeutung von bisher nicht abzusehenden Megatrends. Auch die Betreiber von *taxito* und Nicole Fierek von *Mobilfalt* erwarten von einer grundlegenden anderen Herangehensweise an Begegnungen im öffentlichen Raum Impulse für das Prinzip des Teilens und Mitfahrens/Mitnehmens. Volker Schmitt wird jetzt in einem Folgeprojekt zu *Mobilfalt* mit dem Namen GetMobil die Hemmnisse bei den Mitfahrssystemen genauer untersuchen. Dazu gehört die Simulation von Mobilitätsverhalten, wobei Einflussgrößen wie Bequemlichkeit, Sicherheit und Anschlussfähigkeit berücksichtigt werden. Allerdings bleibt offen, ob auch solche Faktoren wie ein grundlegendes Umdenken im Umgang mit dem Privateigentum für die Schaffung neuer Beförderungspotentiale berücksichtigt werden können.

Erfolg ist, was folgt

Die Perspektive auf die Auswirkungen veränderter Randbedingungen für das Mitfahren beleuchtet aber die Frage anders, ob Mitfahrssysteme erfolgreich oder gescheitert sind. Sie lässt sich nicht im Rahmen eines Projektzeitraums von zwei, drei Jahren beantworten, auch nicht, wenn dieser Projektzeitraum bereits einige Jahre zurückliegt. Erfolg ist das, was folgt, und das ist in die Zukunft offen.

Die Mitfahrprojekte haben sich selbst teils sehr eng umrissene Maßstäbe für die erfolgreiche Durchführung gegeben. Oft machen sie den Erfolg daran fest, ob es gelingt, einen bestimmten Prozentsatz der Bevölkerung im Projekt-raum zu organisieren. Aber wie dann deutlich wurde, heißt Mitmachen noch lange nicht Nutzen. Jetzt verlagert sich das Erfolgskriterium auf die prozentual ermittelten matches, also die tatsächlich stattfindenden gemeinsamen Fahrten. Es ist sicher richtig, dass in dieser Messung (die ja bei spontanen Fahrgemeinschaften bisher kaum möglich ist) eine wichtige Aussage über das Funktionieren steckt. Vielleicht ist hier der Begriff der unmittelbaren Wirksamkeit angebrachter.

Die Wirksamkeit der hier betrachteten Mitfahrssysteme, dort wo sie messbar und bereits entwickelt ist, rechtfertigt nicht den Aufwand der Organisation, in dieser Beurteilung sind sich die Organisatoren einig. Aber dies ist eben nicht die einzig relevante Betrachtungsweise. Auch was ihre eigene Arbeit betrifft, messen die Aktiven den Effekt anders. „Der Erfolg ist nicht das Entscheidende, sondern die Prozesse, die wir durchschritten haben“, sagt Wolfgang Widder. Gerade die Niederlagen seien ein wichtiger und treibender Teil in der eigenen Biografie. Auch Ursula Berrens betont, wichtig sei nicht in erster Linie der Akt des Mitnehmens, sondern der soziale Aushandlungsprozess. Er kann in vielfältiger und nicht absehbarer Weise wirksam werden.

So ist einer der unbestreitbaren Erfolge der Mitfahrprojekte, dass ihre Macher im Verlauf der Durchführung lernen, den Erfolgsbegriff selbst umzudefinieren. Denn eines ist sicher: das Teilen des Autos, die Wiederbelebung des Trampens als Kulturtechnik befindet sich am Anfang. Ob die Versuche letztlich auf fruchtbaren Boden fallen, hängt von Faktoren ab, die außerhalb der Reichweite des Projekte liegen. Es kann aber durchaus sein, dass sie auf solche Megatrends, vielleicht analog zur legendären rote-Punkt-Aktion, einen mustergebenden, erst langfristig sichtbaren Einfluss haben.

Die Summe der unterschiedlich aufgestellten Systeme ist damit ein groß angelegter Feldversuch auf der Suche nach dem richtigen Vorgehen. Aus vielen Fehlversuchen schält sich ein gangbarer Weg heraus, der für zukünftige Techniken und kommende Verhaltensweisen anschlussfähig ist. Jedes einzelne Projekt mit seinen Unzulänglichkeiten und Fehleinschätzungen ist ein Schritt auf diesem Weg – wenn es den nach ihm Kommenden erlaubt, daraus zu lernen.

Herausgeber: Thomas Winkelkotte, Neue Dorfstr.7, 15345 Reichenow

Diese Broschüre ist der Abschluß der finanziellen Förderphase des Projekts „MObiL - Mitfahren in Märkisch Oderland“ durch die Robert-Bosch-Stiftung im Rahmen ihres Programms Neulandgewinner.

Das Projekt „MObil - Mitfahren in Märkisch-Oderland“ wird vom Kulturverein MöHRe e.V. in Reichenow getragen.

Für die Gespräche und die Zusammenarbeit für diese Broschüre bedanke ich mich bei folgenden Personen:

Ursula Berrens (Mitfahrerbank), Martin Beutler (taxito), Nicole Fierek (Mobilfalt), Christian Getto (HÖRI-MIT), Benjamin Kirschner (flinc), Gabi Moser (Mitfahrzentrale Oder-Spree), Anne Overlack (HORI-MIT), Carolin Röhrig (Mobilfalt), Kurt Schär (taxito), Maik Scharnweber (Mitholer), Volker Schmitt (Mobilfalt), Wolfgang Widder (move).

Für die Korrektur einen großen Dank an Hans-Peter Wolter.

Für die Zusammenarbeit einen außerordentlichen Dank an meine Koautorin Imma L. Harms.

Gestaltung: Oliver Standke, seefood prod.

Illustration Seite 14: Verena Maul

Alle Fotos: MObiL



Diese Broschüre wird zu Bedingungen der Creative-Commons-Lizenz veröffentlicht. Der Inhalt darf vervielfältigt, verbreitet und öffentlich zugänglich gemacht werden. Für kommerzielle Zwecke bedarf es besonderer Absprachen.

Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird in dieser Broschüre die geschlechtsspezifische Differenzierung, wie z.B. NutzerInnen, nicht durchgehend berücksichtigt. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung für alle Geschlechter.

Reichenow, August 2015

Die hier vorgestellten Projekte im Internet

www.mitfahrzentrale-oder-spree.de

www.caritas-westefel.de/aktuelles/presse/mitfahrerbank

www.mobilfalt.de

www.mitholer.de

www.move21.de

www.flinc.org

www.hoeri-mit.de

www.taxito.com

www.mobilinmol.de

Neu dazu kommen im Herbst 2015

www.heilig-express.de

www.konzer-doktor-buergerstiftung.de

MObiL -