

Modernes Trampen

Spontane Fahrgemeinschaften als Weg zu mehr Teilhabe auf dem Land?



Bildquellen: Klimabündnis Tirol; rezopouce.fr

Gliederung

- Forschungsthema und Forschungsfrage
- Methodische Herangehensweise
- Fallstudie – Kurzvorstellung Rezo Pouce
- Ergebnisse & Lessons Learned
- Ansatzpunkte für den Mitfahrverband

Thema & Fragestellung

Die Idee:

Angesichts Erderwärmung, hohen Energiepreisen und demographischem Wandel könnte das Trampen in moderner Form – mit Nutzungsregistrierung und Haltepunkten – wiederaufleben. Als Lösung für Mobilitäts- und Teilhabeprobleme auf dem Land.

Die Entfernungen sind weit, der ÖPNV oft nicht gut ausgebaut, **aber** es sind sowieso täglich viele Autos unterwegs, man kennt sich oft untereinander.

„Wie könnte ein organisiertes, am Trampen orientiertes Mitfahrsystem dazu beitragen, die Teilhabe an Mobilität und den sozialen Zusammenhalt in ländlichen Gemeinden in Baden-Württemberg zu stärken?“

Theoretische Basis

- Konzepte *Mobilitätsarmut* und *Motilität*
→ *Autoabhängigkeit* verringern
- Recherche zur Bedeutung des Trampens früher und heute
→ Infos bei Interesse gerne im Anschluss

Vorgehensweise

Fallstudie zum französischen Mitfahrsystem Rezo Pouce

- Internet- und Vorortrecherche in Montargis (Zentralfrankreich)
 - Zum Mitfahrdienst und zum planerisch-rechtlichen Kontext in Frankreich
- Expert:inneninterview mit einem zuständigen Mobilitätsbeauftragten
- Eigene Mitfahrversuche und Beobachtungen

Recherche und Vergleich mit spontanen Mitfahrsystemen in BW

- drei Expert:inneninterviews mit Anbieter:innen und Entwickler:innen spontaner Mitfahrsysteme in Baden-Württemberg:
 - Höri-MIT, Mitfahrpunkte Dreisamtal, Mitfahrverband

Erarbeitung eines Leitfadens zur Umsetzung in Geislingen (Steige) & Umgebung

Fragen

- Was zeichnet das System Rezo Pouce aus, wie ist es in welchem politisch-institutionellen Kontext entstanden?
- Kann es zu mehr (sozialer) bzw. mobiler Teilhabe auf dem Land beitragen? Wie – Erfolgsfaktoren?
- Übertragbarkeit des französischen Modells auf einen anderen räumlich-politischen Kontext? – Grenzen der Übertragbarkeit?
 - Was können wir daraus lernen? - auch im Vergleich zu Mitfahrbänkchen

Rezo Pouce

- Gegründet 2009 in Moissac in Südfrankreich, heute ca. 200 Kommunen in verschiedenen Regionen Frankreichs
- gemeinschaftsorientierter Mitfahrdienst für ländliche und randstädtische Räume
 - Teilhabe an Mobilität verbessern – für Menschen ohne Auto
 - Pkw-Besetzungsgrad erhöhen
 - Instrument für Gemeindeverbände zum Aufbau eines eigenen Mitfahrsystems
- haltepunktbasiert – erst rein analog - seit 2017 auch App
- Marktführer im Bereich spontaner Mitfahrssysteme

Rezo Pouce - Funktionsweise

- Alle registrieren sich mit Name, Lichtbild und Adresse: online oder beim Rathaus/Verteilerpunkt
→ analog nutzbar
- Alle erhalten einen analogen Mitgliedsausweis:
Abgleich bei Zustieg
- Autofahrende erhalten Aufkleber für die Windschutzscheibe
- Bildung der Fahrgemeinschaften an Tramhaltepunkten (Schilder)
 - optionale Sicherheitsnummer



Bildquellen: eigene Aufnahme;
Mairie de Gouvieux 2019;
autosbus 2016

Zusätzliche Features

- selbst gestaltbare Richtungsschilder
(keine feste Richtungsanzeige am Haltepunkt)
- Mobilitätsdatenblätter für jede Kommune
 - Standort + Fahrtrichtungen der Haltepunkte
 - Andere Mobilitätsoptionen vor Ort:
ÖPNV, On-Demand, Bikesharing
 - Ansprechpartner:in vor Ort



COURTENAY

PETR GÂTINAIS MONTARGOIS

LIEU D'INSCRIPTION



CHEZ MOI

SECURITÉ

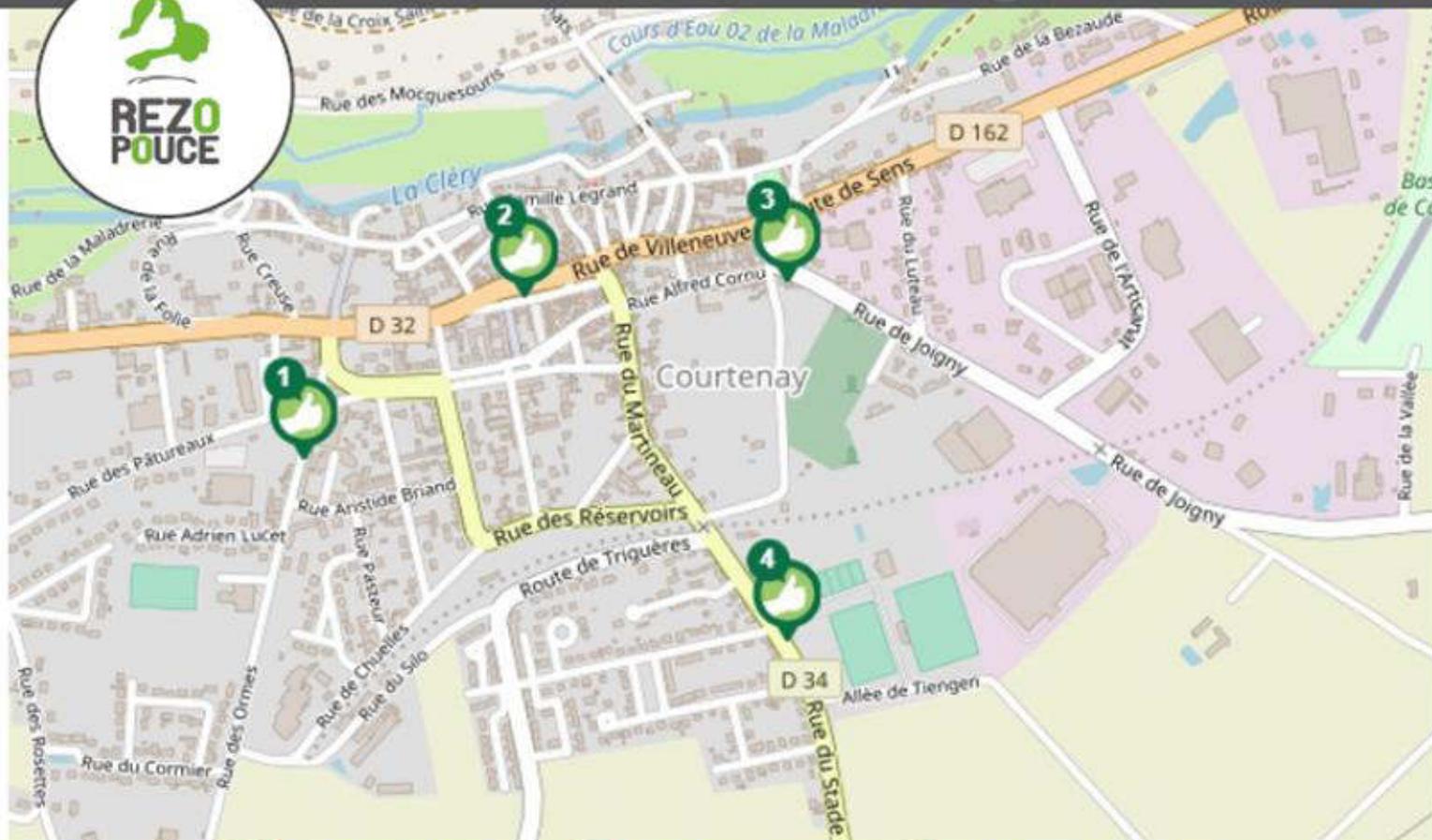
lien social

RESEAU

Flexibilité

là-bas

PLUS D'INFORMATION SUR WWW.REZOPOUCE.FR



1 Pôle culturel et supermarché

Directions
Toutes directions



2 Place Armand Chesneau

Directions
Toutes directions



3 Rue de Joigny

Directions
Saint Loup d'Ordon



4 Stade et piscine - double sens

Directions
Bourg
Montcorbon

Rezo Pouce - Kommunikationsstrategie

- Normalisierung des Trampens
 - Neues positives Image: alltäglich, ökologisch, sozial; sicher & verlässlich
- Multichannelstrategie
 - Homepage, Blog, App, Social Media
 - Besuch von Einrichtungen, Märkten und Veranstaltungen
 - Einsatz von Botschafter:innen
 - Partnerschaften mit Arbeitgebenden und ÖPNV-Betreibenden
- Zielgruppenspezifisch
 - Arbeitslose & Sozial Benachteiligte
 - (Berufs-) Schüler:innen
 - Alleinstehende Frauen
- Getrennte Ansprache
 - Autofahrer:innen
 - Mitfahrer:innen

3 *Bonnes raisons*
DE REJOINDRE LE REZO

-  **C'EST EFFICACE**
6 mn d'attente en moyenne
-  **C'EST CONVIVAL**
de l'autostop entre voisins
-  **C'EST QUE DU BONHEUR**
quand je veux, où je veux



imprimé sur du papier recyclé

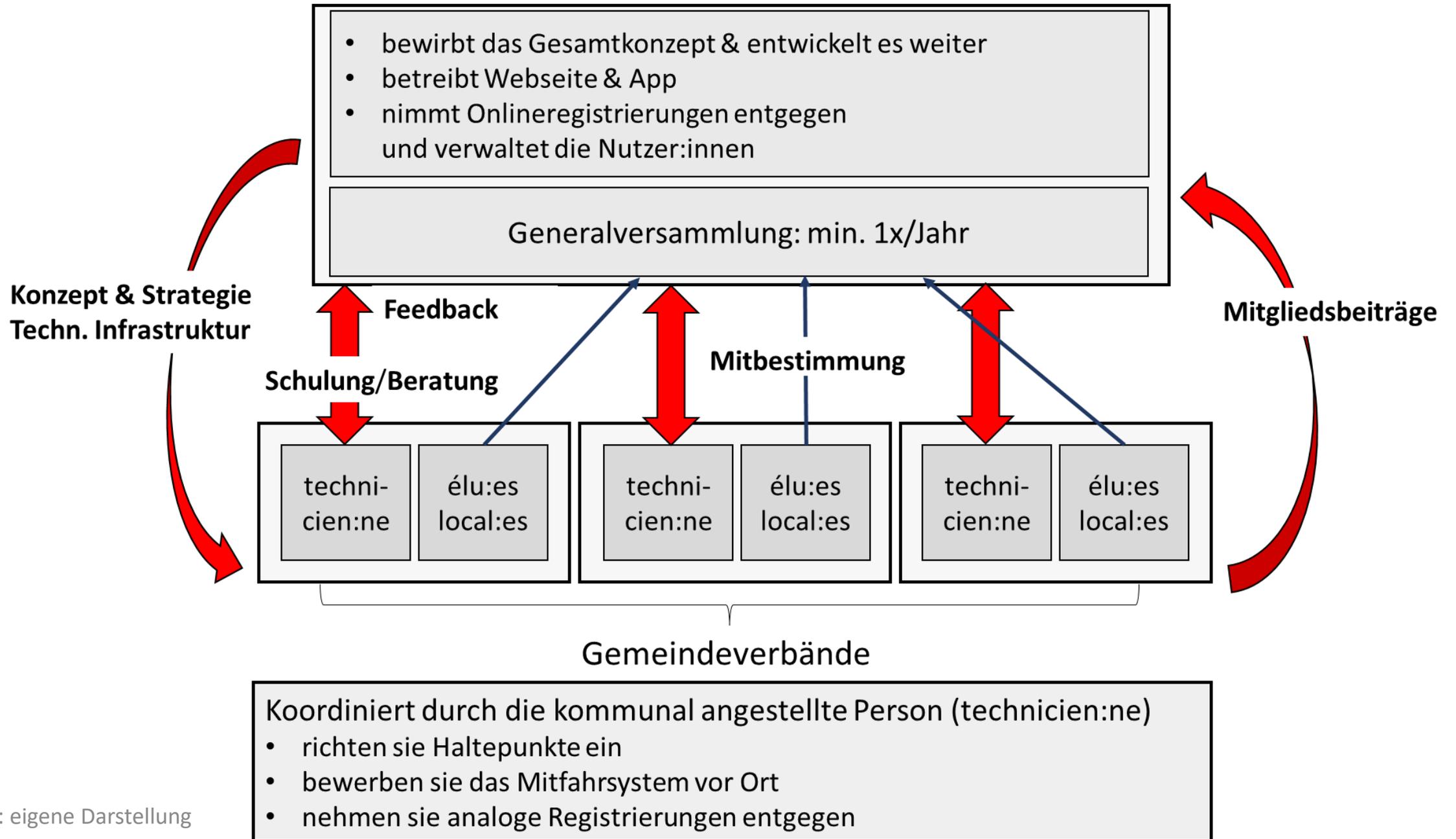
3 *Bonnes raisons*
DE REJOINDRE LE REZO

-  **C'EST ÉCORESPONSABLE**
je préserve la planète
-  **C'EST SYMPA**
je rencontre mes voisins
-  **ÇA REND SERVICE**
mon égo adore



Mitfahrer:in: kurze Wartezeit, Geselligkeit/Nachbarn treffen, Flexibilität : Abfahrtszeit & Ziele
Fahrer:in: Umweltfreundlichkeit, Geselligkeit/Nachbarn treffen, Hilfsbereitschaft

Kooperative Rezo Pouce



Rezo Pouce - Performance

- Ø Wartezeit 6 Minuten
- max. ~ 3% der Bevölkerung registrierte Nutzer:innen, aber nur jede:r zehnte Fahrer:in , die anhält, ist registriert
- v.A. erfolgreich in abgelegenen Gegenden, Gebirge...
- Stark auf Unterstützung der Kommunen angewiesen

Erfolgsfaktoren im Sinne sozialer Teilhabe

Vorraussetzungen

- unkomplizierte, bezahlbare, sichere & verlässliche zusätzliche Mobilitätsoption
- echter Bedarf: keine ausreichende & bedürfnisgerechte ÖPNV-Anbindung

Unkompliziertheit & Bezahlbarkeit	(Gefühlte) Sicherheit	(Vertrauen in die) Verlässlichkeit
Basiskriterien für Haltepunkte	Sicherheitsmerkmale	Wartezeit greifbar machen
Möglichkeit zum sicheren Anhalten		- Einsatz von Testmitfahrer:innen - Elektronische Erfassung
<ul style="list-style-type: none"> - Sichtbarkeit - Erreichbarkeit - Günstige Lage - Verständlichkeit 	<ul style="list-style-type: none"> - Mitgliedsausweise; Vignetten - Sicherheitsnummer o.Ä. 	
Grundmerkmale des Trampens		Bewusstsein fürs Mitfahren schaffen
<ul style="list-style-type: none"> - flexible Abfahrtszeit - keine vorherige Absprache - keine Fahrtkosten 		<ul style="list-style-type: none"> - Kontinuität - Allgegenwart - Einbindung - Ernsthaftigkeit

Quelle: eigene Darstellung

Erfolgsfaktoren im Sinne sozialer Teilhabe

Basis

Unkompliziertheit & Bezahlbarkeit	(Gefühlte) Sicherheit	(Vertrauen in die) Verlässlichkeit
Basiskriterien für Haltepunkte	Sicherheitsmerkmale	Wartezeit greifbar machen
Möglichkeit zum sicheren Anhalten		
<ul style="list-style-type: none"> - Sichtbarkeit - Erreichbarkeit - Günstige Lage - Verständlichkeit 	<ul style="list-style-type: none"> - Mitgliedsausweise; Vignetten - Sicherheitsnummer o.Ä. 	<ul style="list-style-type: none"> - Einsatz von Testmitfahrer:innen - Elektronische Erfassung
Grundmerkmale des Trampens		Bewusstsein fürs Mitfahren schaffen
<ul style="list-style-type: none"> - flexible Abfahrtszeit - keine vorherige Absprache - keine Fahrtkosten 		<ul style="list-style-type: none"> - Kontinuität - Allgegenwart - Einbindung - Ernsthaftigkeit

Basis: einfach und bezahlbar

Grundmerkmale des Trampens

- flexible Abfahrtszeit
- keine vorherige Absprache
- keine Fahrtkosten

Aber:

- Fehlende Verlässlichkeit der Mitnahme
- Ggf. lange Wartezeit
- Sicherheit nicht garantiert

Basis: Haltepunkte schaffen Sichtbarkeit

Kriterien für Mitfahrhaltepunkte

- Sichtbarkeit
- Erreichbarkeit
- Verständlichkeit
- Günstige Lage
- Sichere Zustiegsmöglichkeit



Für passionierte Tramper:innen genial

- Ich werde wahrgenommen!
- Ich werde nicht überfahren!
- Ich weiß, dass es eine gute Stelle ist!
- Ich muss nicht lange zu Fuß gehen!

Für Oma auf dem Dorf oder bei
Termindruck nicht gut genug!
immer noch keine
Verlässlichkeit & Sicherheit !!!

Die Realität in vielen Kommunen



Beispiel Bad Boll

Wo ist das Mitfahrbänkle? Ausgeklügelte Bank mit klappbarem Richtungsschild, aber sehr schlecht sichtbar, versteckt zwischen Hecke und Baum.



Beispiel Hochdorf

Lage in einer Kreuzung: Abbiegende Autofahrer:innen sehen diese Bank erst im letzten Moment! Kein sicheres Anhalten möglich!

Bildquelle: eigene Aufnahmen

Erweiterte Basis - Sicherheitsmerkmale

- Nutzungsregistrierung: nicht verpflichtend aber als Option
 - niedrigschwellig: auch analog, datensparsam
- Identitätsnachweise & Erkennungszeichen
 - Mitgliedsausweise → gegenseitige Identifikation
 - Vignetten für die Windschutzscheibe → Sichtbarkeit & Zugehörigkeit



- Sicherheitsnummer für SMS mit Kennzeichen & Standort:
 - objektive Nachvollziehbarkeit

Bildquellen: rezopouce.fr; Eitenbichler 2019; eigene Aufnahmen

Darauf kommt es wirklich an!

Ein Bewusstsein für Fahrgemeinschaften/das Mitfahren schaffen!

„Kontinuität, Einbindung, Ernsthaftigkeit und Allgegenwart führen zu Alltäglichkeit“

- **Kontinuität** bei Bekanntmachung und Bewerbung, kontinuierliche Pflege der Infrastruktur, kontinuierliche Bereitstellung von Ressourcen (Geld, Personal).
- **Einbindung** in das übergeordnete Mobilitätssystem, (zielgruppenspezifische) Beteiligung der Bevölkerung von der Auswahl der Haltepunkte bis zur Evaluation des Mitfahrsystems
- **Allgegenwart** der Mobilitätspraxis in den Medien und im Gemeindeleben, in Einrichtungen, auf Veranstaltungen, online- und offline
- **Ernsthaftigkeit** bei der Umsetzung - offiziell wirkendes Erscheinungsbild & Unterstützung von offizieller Seite → BM/Gemeinderat als Botschafter:in

Lernen von Rezo Pouce

Kriterien für Haltepunkte:

- Sichtbarkeits-, Abstands- und Platzierungsstandards
 - gute Richtwerte für Projektverantwortliche
- Bedarfsorientierung: bei Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen etc.

Kommunikationsstrategie

- Zielgruppenspezifische Kommunikation
- Präsenz auf vielen Kanälen
- In Einrichtungen/auf Veranstaltungen gehen

Lernen von Rezo Pouce

Organisationsstruktur

- fest zuständige lokale Ansprechpartner:innen
- Langfristiger Know-How-Transfer,
- bewährte Strategie/Werkzeugkasten für Kommunen
- Genossenschaftsmodell mit finanzieller Beteiligung und Mitentscheidungsrechten der Kommunen als Anreiz dranzubleiben

Einbindung ins übergeordnete Mobilitätssystem

- Mobilitätsdatenblätter,
- Einbindung in Fahrgastinformationssysteme und Mobilitätsbroschüren,
- Kooperationen mit ÖPNV-Betreiber:innen

Lernen aus dem baden-württembergischen Kontext

Lokal spezifische Gestaltung von Haltepunkten

- Bezug zu lokalen Orten, Bräuchen, Dialekt
- Gestaltung durch Schulklassen, Seniorenverbände...

Ggf. zusätzlich übergeordnetes Erkennungszeichen für Mitfahrinfrastruktur

- Robins „Mitfahr-M“

Frühzeitige Einbindung der Bevölkerung & enge Zusammenarbeit zwischen Kommunen und Zivilgesellschaft –

- Initiative aus der Zivilgesellschaft: Vereine & Initiativen aus Sozial- und Umweltbereich

Lernen aus dem baden-württembergischen Kontext

‘Mitfahren’ statt ‘Trampen’ → ‘alte Tradition der Nachbarschaftshilfe’

Mitfahrbänke als bewährtes Modell beibehalten
(aber Gestaltung und Umsetzung verbessern)

- Funktionsweise bekannt
- Vorteil: Sitzgelegenheit zum Ausruhen – es mangelt sowieso vielerorts an frei zugänglichen Bänken ohne Konsumpflicht
- Sich auf eine Bank zu setzen ist etwas völlig Normales – kostet keine Überwindung

Ansatzpunkte für den Mitfahrverband

Der Mitfahrverband als die übergeordnete Instanz in Deutschland zum Sammeln und zur Weitergabe von gestalterischem und organisatorischem Knowhow für/an Kommunen und lokale Initiativen?

- Werkzeugkästen und Schulungen anbieten, Beratung bei Standortwahl
- Botschafter:innen gewinnen
- Bereitstellung einer sicheren, interoperablen Registrierungsplattform über verschiedene lokale & regionale Initiativen hinweg

Promoten und Durchsetzen eines einheitlichen Symbols für Fahrgemeinschaftsinfrastruktur : Mitfahr-M im ganzen deutschsprachigen Raum

Ansatzpunkte für den Mitfahrverband

Digitale Ergänzungsfunktionen

- Erfassung der Wartezeit (per App/Schalter/Sensor), Ankunftsanzeige bei digitalen Systemteilnehmer:innen (Idee Bernd)
- Einbindung von Mitfahrbänkchen als Abfahrtsorte in digitale Mitfahrlösungen,
- Schnittstellen mit Autonavigation und Fahrplaninfos: à la Mitfahren BW
 - Mitfahrbänkchen als Haltestellen für Bedarfsverkehre und Bürger:innenbusse
 - Mitfahrlinien zu Endpunkten des ÖPNV (hat RP um Toulouse)

Quellen + nützliche Links

- Daubitz, S. (2016): Mobilitätsarmut: Die Bedeutung der sozialen Frage im Forschungs- und Politikfeld Verkehr. In: Canzler, W.; Knie, A. & Schwedes, O. (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. 2. Auflage, Springer VS, Wiesbaden, S. 433 – 447.
- Denkgruppe Mobilität Dreisamtal & Saumer, S. (2022): Mit-Fahr-Punkte Dreisamtal. Kirchzarten. – www.mit-fahr-punkt.de/,
- Eitenbichler, L. (2019): Handreichung Mitfahrbänkle. Gemeinde Schuttertal, Schuttertal. – www.schuttertal.de/Leben-Soziales/Versorgung-und-Verkehr/
- Heinitz, F. (2020): Potentiale und Hemmnisse für Pkw-Fahrgemeinschaften in Deutschland, Fachhochschule Erfurt, Dessau-Roßlau.– www.umweltbundesamt.de/potenziale-hemmnisse-pkw-fahrgemeinschaften
- Jean, A. & Rozes, B. (2019): Rezopouce – Organizing Modern Hitch-Hiking. SMARTA smart rural transport areas, University of Aberdeen; Transport & Mobility Leuven; Vectos & MemEx, Leuven. – ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/08/SMARTA-GP-Rezopouce.pdf,
- Klimabündnis Tirol (2018): Netzwerk – MobilitäterInnen. Innsbruck. – mobilitaeterinnen.org/netzwerk/,
- Saroli, C. (2015): Passenger transport in rural and sparsely populated areas in France, ITF Discussion Paper. H. 2015-09, OECD & International Transport Forum (ITF), Paris. – hdl.handle.net/10419/121948

Danke fürs Zuhören!

Fragen?