

Erfolgsfaktor Mitfahrbank?!

Wissenschaftliche Untersuchung der Akzeptanz und des Nutzens von Mitfahrbanken

Schlussbericht

Verfasser/innen:

Hochschule RheinMain Wiesbaden
Prof. Dr.-Ing. Volker Bleses | Max Hasenstab B.A.

Frankfurt University of Applied Sciences
Prof. Dr.-Ing. Josef Becker | Lola Freyer M.Eng. | G r me Löw M.Eng.

Projektpartner/Zuwendungsgeber:

Fachzentrum für Mobilität im ländlichen Raum des Landes Hessen

Frankfurt am Main | Wiesbaden
Stand 9. Dezember 2019



Inhalt

1	Einführung: Hintergrund und Zielsetzung des Projekts „Erfolgsfaktor Mitfahrbank?!“	1
2	Methodik	3
3	Mitfahrbänke als Mobilitätsangebot.....	5
3.1	Rechercheergebnisse zu bestehenden Mitfahrbänken	5
3.2	Experteneinschätzungen zu Mitfahrbänken	12
4	Mitfahrbänke in Taunusstein	16
4.1	Räumliche und verkehrliche Ausgangslage	16
4.2	Idee und Aufbau des Mitfahrbank-Systems	19
4.3	Beschreibung des Mitfahrbank-Angebots.....	19
4.3.1	Mitfahrbank-Infrastruktur	20
4.3.2	Standorte und Netz der Mitfahrbänke	21
4.3.3	Angemeldete Fahrerinnen und Fahrer	23
4.3.4	Information und Marketing.....	24
4.4	Erfahrungen mit dem Angebot.....	24
5	Wahrnehmung und Nutzung der Mitfahrbänke in Taunusstein	26
5.1	Ergebnisse der Befragung von angemeldeten Fahrerinnen und Fahrern	26
5.2	Ergebnisse der Befragung in der Taunussteiner Bevölkerung	33
6	Schlussfolgerungen und Empfehlungen	43
6.1	Verkehrliche Einordnung und Nutzen von Mitfahrbänken	43
6.2	Empfehlungen für die Umsetzung von Mitfahrbank-Projekten	45
6.3	Ausblick und weiterer Forschungsbedarf.....	47
	Quellen	47



Abbildungen

Abbildung 1: Mitfahrbank in Speicher (Quelle: www.mifahrbank.com)	6
Abbildung 2: Mitfahrbank Projekte in Deutschland (Stand Februar 2018). (Quelle: Knorr, Lelanz, 2018)	6
Abbildung 3: Mitfahrbank in Ostbelgien, gestrichen mit systemeinheitlicher Farbe (Quelle: https://de-de.facebook.com/mitfahrerbank.ostbelgien , Stand: 28.11.18).....	7
Abbildung 4: Fahrtzielanzeiger in Simmerath (Quelle: https://www.simmerath.de/unsere-gemeinde/aktuelles/detail/Mehr-Mobilitaet-Mitfahrerbaenke-in-Erkensruhr-und-Rollesbroich-aufgestellt-455K/ , Stand: 29.11.2018)	8
Abbildung 5: Mitfahrbank Taisersdorf (Quelle: Stern Medien GmbH, https://www.stern.de/neon/heimat/stadt-land/baden-wuerttemberg--sind-diese-mitfahrbaenke-das-neue-trampen--8002512.html)	8
Abbildung 6: Übersicht über die Mitfahrbänke in Ostbelgien (Quelle: https://de-de.facebook.com/mitfahrerbank.ostbelgien/ , Stand: 8.11.2018)	10
Abbildung 7: Mitfahrbank in Heidesheim-Heidenfahrt, Stand 2018 (Quelle: eigene Aufnahme Becker, 2018).....	10
Abbildung 8: Informationen an Mitfahrbänken in Ostbelgien (Quelle: https://de-de.facebook.com/mitfahrerbank.ostbelgien/ , Stand: 8.11.2018)	11
Abbildung 9: Akzeptanzsteigernde und –hemmende Faktoren. (Quelle: Knorr, Lelanz, 2018).....	12
Abbildung 10: Eignung und Konzeption einer Mitfahrbank (Quelle: Knorr, Lelanz, 2018)	13
Abbildung 11: Lage der Stadt Taunusstein in der Region (© OpenStreetMap-Mitwirkende).....	16
Abbildung 12: Übersicht Taunusstein - Aartalachse. (Quelle: Eigene Darstellung auf Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende).....	17
Abbildung 13: Liniennetzplan 2019 Taunusstein. Bildquelle: RMV.....	18
Abbildung 14: Mitfahrbank Taunusstein (links: Überblick; rechts: Ausschnittvergrößerung Zielschild. (Bild: Fachgruppe Mobilitätsmanagement HSRM).....	20
Abbildung 15: Mitfahrbank Taunusstein. (Bild: Fachgruppe Mobilitätsmanagement HSRM).....	21
Abbildung 16: Übersicht Taunusstein - Mitfahrbänke. (Quelle: Geoportal der Stadt Taunusstein).....	22
Abbildung 17: Lage der Mitfahrbänke und der Bushaltestellen m Beispiel der Stadtteile Örlen (links) und Bleidenstadt (rechts) (Quelle: Geoportal der Stadt Taunusstein).....	23
Abbildung 18: Informationswege (Quelle: eigene Darstellung).....	26
Abbildung 19: Motivation der Fahrerinnen und Fahrer (Quelle: eigene Darstellung).....	27
Abbildung 20: Fahrtzwecke der Fahrerinnen und Fahrer (Quelle: eigene Darstellung)	28
Abbildung 21: Erfahrungen der Fahrerinnen und Fahrer (Quelle: eigene Darstellung).....	29
Abbildung 22: Zustimmung zu Thesen von Fahrerinnen und Fahrer (Quelle: eigene Darstellung).....	30
Abbildung 23: Mitnahmen der Fahrerinnen und Fahrer (Quelle: eigene Darstellung).....	30
Abbildung 24: Einschätzung der Wartezeit durch die Fahrerinnen und Fahrer (Quelle: eigene Darstellung)	31
Abbildung 25: Einschätzung der Nutzungshemmnisse	31
Abbildung 26: Gesamtbewertung durch die Fahrerinnen und Fahrer (Quelle: eigene Darstellung).....	32
Abbildung 27: Alter und Geschlecht der Befragungsteilnehmenden (Quelle: eigene Darstellung)	33



Abbildung 28: Informationswege (Quelle: eigene Darstellung).....	34
Abbildung 29: Nutzung der Mitfahrbänke bzw. Kenntnis von Nutzenden (Quelle: eigene Darstellung) ..	34
Abbildung 30: Nutzung der Mitfahrbänke nach Altersklassen (Quelle: eigene Darstellung)	35
Abbildung 31: Häufigkeit der Mitfahrbank-Nutzung (Quelle: eigene Darstellung)	36
Abbildung 32: Gründe für die Nutzung der Mitfahrbänke (Quelle: eigene Darstellung).....	37
Abbildung 33: Bewertung verschiedener Aspekte der Mitfahrten (Quelle: eigene Darstellung).....	37
Abbildung 34: Berichtete Erfahrungen bei der Mitfahrbank-Nutzung (Quelle: eigene Darstellung)	38
Abbildung 35: Gründe, die Mitfahrbänke nicht zu nutzen (Quelle: eigene Darstellung).....	39
Abbildung 36: Bereitschaft zur Mitnahme von Personen (Quelle: eigene Darstellung).....	40
Abbildung 37: Bewertung vom Aussagen zu Mitfahrbänken (Quelle: eigene Darstellung).....	41
Abbildung 38: Gesamtbewertung der Mitfahrbänke im Schulnotensystem (Quelle: eigene Darstellung)	42
Abbildung 39: Eignung und Konzeption einer Mitfahrbank (Quelle: Knorr, Lelanz, 2018)	45
Abbildung 40: „Von der Mitfahrbank zur Mobilitätsstation“ (Quelle: Knobloch, 2018).....	47

Tabellen

Tabelle 1: Stadtteile und Einwohnerzahlen (Datenquelle: Stadt Taunusstein)	17
Tabelle 2: Checkliste zur Konzeption von Mitfahrbänken [eigene Darstellung auf Basis Knorr, Lelanz, 2018].....	46



1 Einführung: Hintergrund und Zielsetzung des Projekts „Erfolgsfaktor Mitfahrbank?!“

Der demografische Wandel stellt vor allem ländlich strukturierte Regionen vor Herausforderungen bei der Mobilitätsversorgung der Bevölkerung. Schülerverkehre, die vielfach das Rückgrat des ÖPNV bilden, nehmen ab. Zugleich nimmt der Anteil älterer und hochbetagter Menschen zu. Gepaart mit einer zunehmenden Konzentration von Versorgungseinrichtungen und dem damit steigenden Erfordernis zur Raumüberwindung für tägliche Verrichtungen wächst die Herausforderung, die notwendige Mobilität im Sinne der staatlichen Daseinsvorsorge zu sichern.

In den letzten Jahren wurde eine Vielzahl verschiedener Ideen und Konzepte entwickelt und vielfach auch realisiert, mit denen dieser Herausforderung begegnet werden soll. Bei vielen dieser Ansätze steht im Mittelpunkt, ohnehin stattfindende Fahrten des Privat- und Wirtschaftsverkehrs für die Mitnahme weiterer Personen zu erschließen. Die Bandbreite der Projekte reicht von Ansätzen zur Integration von privaten Mitnahmefahrten in ÖV-Systeme (Mobilfalt, Garantiert mobil!) über die Mitnahme von Personen durch KEP-Dienstleister bis hin zu dynamischen Mitfahr-Vermittlungssystemen auf Basis von Smartphone-Apps (z.B. flinc).

Einer der einfachsten und prinzipiell niedrigschwelligsten Ansätze sind so genannte Mitfahrbänke. Grundidee ist es, Sitzbänke im öffentlichen Raum zu platzieren und als Mitfahrbänke zu kennzeichnen. Wer einen Weg zurückzulegen hat und sich mitnehmen lassen möchte, kann sich auf eine Mitfahrbank setzen. Autofahrende erkennen dann, dass jemand mitgenommen werden möchte, und können eine Mitnahme anbieten. Variationen dieses Grundprinzips bestehen unter anderem darin, dass sich mitnehmerebereite Autofahrende registrieren können, dass die Bänke mit Zielwunschanzeigern ausgestattet werden oder dass sie mit ÖV-Haltestellen räumlich vereint werden.

Als erste Gemeinde mit Mitfahrbänken gilt Speicher im Eifelkreis Bitburg-Prüm, wo 2014 die ersten Bänke aufgestellt wurden. In der Folgezeit hat dieses Konzept große Aufmerksamkeit gefunden und wird in verschiedenen Variationen vielerorts nachgeahmt. In jüngerer Zeit zeigt sich auch in hessischen Gemeinden großes Interesse an der Einführung von Mitfahrbänken. Dabei besteht von Seiten der Initiatoren sowie der örtlichen Entscheidungsträger der Bedarf an fachlich fundierten Hinweisen zur Gestaltung eines solchen Angebots sowie an Einschätzungen zum realen Nutzwert von Mitfahrbänken. Diese Fragestellungen werden sowohl an die Aufgabenträgerorganisationen im ÖPNV als auch an wissenschaftliche Einrichtungen wie die Frankfurt UAS und die Hochschule RheinMain herangetragen.

Im Rahmen des Forschungsprojektes MoLa.opt haben die Frankfurt UAS und die Hochschule RheinMain 2016/17 Wege zur Optimierung des Öffentlichen Personennahverkehrs im ländlichen Raum erforscht. Dabei wurde kursorisch auch das seinerzeit noch neue und kaum verbreitete Angebot Mitfahrbänke untersucht: Es konnten grundsätzliche Potenziale zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum identifiziert, aber noch nicht näher bestimmt werden. Angesichts dessen sowie des signifikant gewachsenen Interesses in vor allem ländlichen Kommunen besteht unzweifelhaft Forschungsbedarf.



Zentrale Forschungsfragen sind dabei:

- Wie und unter welchen organisatorischen und verkehrlichen Rahmenbedingungen kommen Mitfahrbank-Angebote zustande?
- Welche Ausgestaltungsmöglichkeiten von Mitfahrbänken gibt es?
- Wie ist der verkehrliche Nutzen von Mitfahrbänken zu beurteilen?
- Welche nicht-verkehrlichen Nutzen gibt es und wie sind sie zu beurteilen?

Ziel des Projektes „Erfolgsfaktor Mitfahrbank?!“ ist es, die genannten Forschungsfragen zu beantworten. Das Fachzentrum Mobilität im ländlichen Raum möchte aus dem Forschungsvorhaben zudem lernen, wie Mitfahrbank-Angebote aus verkehrlicher Sicht zu beurteilen sind, um zum einen Anfragen von lokaler Seite fundiert beantworten und zum anderen das Thema Mitfahrbänke adäquat in die eigenen Aktivitäten zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum einbinden zu können.



2 Methodik

Die Untersuchung widmet sich generell dem Angebot „Mitfahrbänke“ in seinen verschiedenen Ausprägungen und Umsetzungen. Als Fallbeispiel wurde eine vertiefte Analyse in der Stadt Taunusstein durchgeführt, in der als einer der ersten Kommunen in Hessen Mitfahrbänke aufgestellt wurden. Dazu wurden konsekutiv folgende Arbeitsschritte durchgeführt:

Arbeitspaket 1: Grundlagenrecherche zu Mitfahrbänken

Im Mittelpunkt von Arbeitspaket 1 stand eine Grundlagenrecherche zu Mitfahrbänken, die zugleich die Ausgangsbasis für die nachfolgenden Arbeitsschritte war. Mittels Internet- und Medienrecherchen sowie Auswertungen von Fachliteratur wurde zunächst ein Überblick über das derzeitige Angebot an Mitfahrbänken in Deutschland erstellt und es wurden die verschiedenen Ausgestaltungsmöglichkeiten analysiert. Im Einzelnen wurden folgende Punkte näher betrachtet:

- Spezifikation der Infrastruktur (u. a. Anzahl und Auswahl von Haltestellen, Art der Mitfahrbank, Haltestellenausgestaltung)
- Anmelde-/Registrierungsmodalitäten
- Organisatorische Rahmenbedingungen (Zuständigkeiten, Finanzierung, ggf. betriebliche Prozesse)
- Marketingmaßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit

Ferner wurden Interviews mit Fachexperten zu Mobilität im ländlichen Raum geführt, die sich bereits mit Mitfahrbänken beschäftigt haben.

Parallel zu den deutschlandweiten Recherchen wurde das Mitfahrangebot in Taunusstein auf der Basis der Auswertung von vorliegendem Informationsmaterial sowie von Interviews mit lokalen Akteuren analysiert.

Die Ergebnisse der Grundlagenrecherche sind in **Kapitel 3** (bundesweiter Überblick) sowie **Kapitel 0** (Mitfahrbank-Angebot in Taunusstein) zusammengefasst.

Arbeitspaket 2: Spezifizierung einer empirischen Erhebungsmethodik

Aufbauend auf den Erkenntnissen aus Arbeitspaket 1 wurde geprüft, welche empirischen Methoden sich zur vertieften Analyse der Akzeptanz und des Nutzens der Mitfahrbänke in Taunusstein eignen. Nachdem bereits aus den Ergebnissen von Arbeitspaket 1 deutlich geworden war, dass das tatsächlich über Mitfahrbänke abgewickelte Wegeaufkommen sehr gering ist, wurde die Möglichkeit, vor Ort an den Mitfahrbänken Zählungen, Beobachtungen oder Befragungen durchzuführen, verworfen. Stattdessen wurde der Weg beschritten, die für das Mitfahrbanksystem angemeldeten Fahrer sowie die Bevölkerung insgesamt mittels einer Online-Erhebung zu befragen.

Arbeitspaket 3: Empirische Erhebungen am Fallbeispiel Taunusstein

Arbeitspaket 3 umfasst die Durchführung der empirischen Erhebungen in Taunusstein entsprechend der in Arbeitspaket 2 entwickelten Methodik sowie die Aufbereitung der Erhebungsergebnisse. Die Ergebnisse sind in **Kapitel 0** dargestellt.



Arbeitspaket 4 Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Aus den Arbeitspaketen 1 bis 3 wurden Schlussfolgerungen über Aufwand und Nutzen von Mitfahrbänken gezogen und Empfehlungen für die Weiterentwicklung gegeben. Außerdem werden übergreifende Schlussfolgerungen bezüglich

- der Konzeption (wie Mitfahrbänke ausgestaltet werden können),
- der Erfolgsfaktoren (welche Konsequenzen die unterschiedlichen Formen der Ausgestaltung für Organisation, Betrieb und Nachfrage haben).

gezogen, die dem Fachzentrum „Mobilität im ländlichen Raum“ des RMV und des NVV als verlässliche Basis für die eigene Arbeit und für die Beratung interessierter Kommunen und anderer Akteure dienen sollen.

Schlussfolgerungen und Empfehlungen sind in **Kapitel 6** zusammengefasst.



3 Mitfahrbänke als Mobilitätsangebot

3.1 Rechercheergebnisse zu bestehenden Mitfahrbänken

Im Rahmen des Projekt „Erfolgsfaktor Mitfahrbank?!“ wurden etwa 70 Anwendungsfälle von Mitfahrbänken analysiert. Die Quellenlage ist insgesamt eher schwierig: zu vielen Mitfahrbänken sind nur rudimentäre Informationen zu finden, beispielsweise in Form einzelner Zeitungsartikel bzw. Textpassagen daraus oder in Gestalt von Internetseiten mit meist nur geringem Informationsgehalt. Eine vollständige oder quantitative Auswertung aller identifizierten Mitfahrbankangebote war im gegebenen Untersuchungsrahmen daher nicht möglich. Gleichwohl wird davon ausgegangen, dass eine aussagekräftige Auswahl an Anwendungsfällen untersucht wurde und belastbare Ergebnisse gewonnen werden konnten. Nachfolgend werden die Ergebnisse nach Kriterien geordnet als zusammenfassende Einschätzung dargestellt. Konkrete Einzelquellen werden dementsprechend nicht angegeben.

Motivation und Ziele zur Einrichtung von Mitfahrbänken

Der Hauptgrund für den Aufbau von Mitfahrbänken ist es, Lücken im ÖPNV-Angebot zu schließen, da die bestehenden Busverbindungen als nicht ausreichend empfunden werden oder keine Busverbindungen vorhanden sind. Auslöser ist beispielsweise der Wegfall einer Buslinie (aus Kostengründen/aufgrund geringer Auslastung). Eine weitere wichtige Motivation ist die Energiewende beziehungsweise der Umwelt- und Klimaschutz.

Ziel ist meist, ältere Menschen in ihrer Mobilität zu unterstützen und ihnen den Weg, das Einkaufen oder den Arztbesuch zu erleichtern. Ein weiteres Ziel ist es, den Zusammenhalt und soziale Kompetenz im Ort zu steigern.

Initiatoren, Ansprechpartner, Unterstützer

Initiiert werden Mitfahrbänke meist von lokalen zivilgesellschaftlichen Akteuren, zum Beispiel aus dem sozialen Bereich von der AWO, der Caritas oder Seniorenverbänden, oder von Gruppen im Bereich Umwelt- und Klimaschutz bzw. Nachhaltigkeit (Agenda21). In der Regel werden diese Initiativen ideell und praktisch von der jeweiligen Gemeinde unterstützt, ohne die ein Aufstellen der Bänke im öffentlichen Raum nicht kaum möglich ist. Teilweise hilft beispielsweise der Bauhof bei der Errichtung der Bänke. Meist ist es einfach vor Ort Unterstützer und freiwillige Helferinnen und Helfer zu finden.

Verbreitung, Lage und Struktur der Gemeinden mit Mitfahrbänken

Die ersten Mitfahrbänke wurden 2014 in Speicher (in der Eifel) aufgestellt (vergleiche Abbildung 1). In den Jahren 2018 und 2019 kamen gemäß verschiedener Zeitungsberichte viele Bänke hinzu. Ein Überblick über Mitfahrbankssysteme, der nicht den Anspruch auf Vollständigkeit erhebt und einen Überblick über die Verteilung gibt, ist in Abbildung 2 zu finden.



Erfolgsfaktor Mitfahrbank?!
Wissenschaftliche Untersuchung der Akzeptanz und des Nutzens von Mitfahrbanken

Typischerweise findet man Mitfahrbänke in kleineren Ortschaften und Weilern, die mit einem Zentrum verbunden werden sollen. Es gibt aber auch Beispiele im Ballungsraum (z. B. Bischofsheim, Anbindung Hans-Böckler-Siedlung), da es auch dort Siedlungen gibt, bei denen Lücken im ÖPNV-Angebot wahrgenommen werden. Mitfahrbanksysteme, die sich über mehrere Kommunen erstrecken, sind die Ausnahme. Die näher untersuchten Mitfahrbänke stehen hauptsächlich in Hessen, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz.



Abbildung 1: Mitfahrbank in Speicher (Quelle: www.mifahrbank.com)

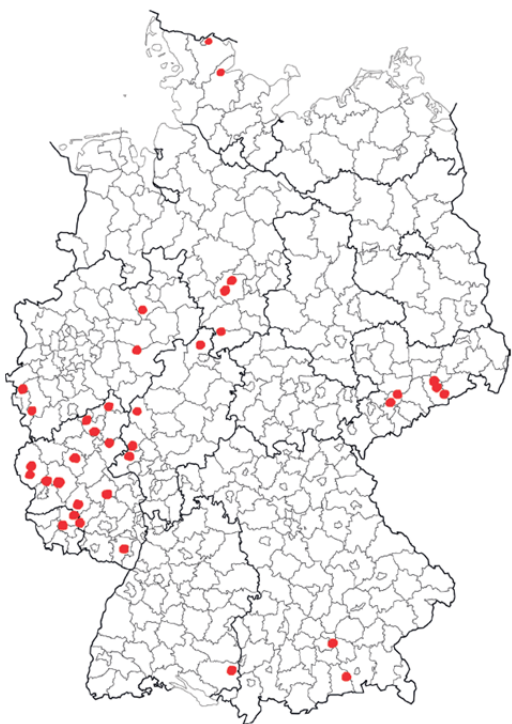


Abbildung 2: Mitfahrbank Projekte in Deutschland (Stand Februar 2018). (Quelle: Knorr, Lelanz, 2018)



Kosten und Finanzierung

In der Regel ist bei einer einfachen Mitfahrbank mit Informationen und Fahrtrichtungsanzeiger mit etwa 600 Euro pro Bank zu rechnen. Es gibt aber auch günstigere sowie deutlich teurere Lösungen. Laufende Betriebskosten werden bislang nicht thematisiert.

Die Finanzierung erfolgt oft durch örtliche Sponsoren wie Firmen, Ärzte, Banken und Privatpersonen. Es gibt aber auch eine Förderung aus öffentlichen Töpfen, zum Beispiel im Rahmen von Integrierten kommunalen Entwicklungskonzepten (IKEK), aus Leader-Mitteln der EU oder aus dem Programm „Modellvorhaben der Raumordnung“ (MORO) des Bundes.

Gestaltung der Mitfahrbänke

Die Gestaltung der Bänke ist örtlich sehr unterschiedlich. In der Regel werden für das jeweilige Mitfahrbanksystem mindestens einheitliche Farben, meist auch einheitliche Bauformen gewählt, damit Mitfahrbänke leichter erkannt werden können (vgl. Abbildung 3). Teilweise werden die Bänke auch von Grundschulern oder der Behindertenhilfe gestaltet.



Abbildung 3: Mitfahrbank in Ostbelgien, gestrichen mit systemeinheitlicher Farbe (Quelle: <https://de-de.facebook.com/mitfahrerbank.ostbelgien>, Stand: 28.11.18)

Fahrzielanzeige und technische Hilfsmittel

Oft gibt es eine Fahrzielanzeige in Form eines Klappschildes (Abbildung 4). In einzelnen Fällen gibt es hierbei auch eine Tafel, mit der angezeigt werden kann, dass die Bank gerade als Ruhebänk genutzt



Erfolgsfaktor Mitfahrbank?!
Wissenschaftliche Untersuchung der Akzeptanz und des Nutzens von Mitfahrbänken

wird.



Abbildung 4: Fahrtzielanzeiger in Simmerath (Quelle: <https://www.simmerath.de/unsere-gemeinde/aktuelles/detail/Mehr-Mobilitaet-Mitfahrerbaenke-in-Erkensruhr-und-Rollesbroich-aufgestellt-455K/>, Stand: 29.11.2018)

Das Fahrziel kann auch durch entsprechend gekennzeichnete Sitze angegeben werden. (Abbildung 5)
Dies gibt es aber nur in seltenen Ausnahmefällen.



Abbildung 5: Mitfahrbank Taisersdorf (Quelle: Stern Medien GmbH, <https://www.stern.de/neon/heimat/stadt-land/baden-wuerttemberg--sind-diese-mitfahrbaenke-das-neue-trampen--8002512.html>)

Es gibt auch technisch aufwändigere Varianten. So zeigt beispielsweise in Romrod eine grün leuchten-



de Lampe an, dass jemand mitgenommen werden möchte. Bei Taxito in der Schweiz gibt es eine aktivierbare elektronische Anzeigetafel. Naturgemäß sind technische Lösungen mit entsprechenden Kosten verbunden. [Krause, Röhrig, 2018]

Lage und Anzahl der Mitfahrbänke

Die Mitfahrbänke liegen meistens an zentralen Punkten, wie z.B. in der Nähe von Einkaufszentren, des Bahnhofs, von Hauptverkehrsstraßen, am Ortsausgang, an Friedhöfen, an einer Kirche, an Apotheken, an Krankenhäusern, an Restaurants und an Banken. In einigen wenigen Fällen sind sie auch in Bushaltestellen integriert.

Vom Selbstverständnis der Mitfahrbänke her sollen diese keine Konkurrenz zum ÖPNV bilden, sondern ihn örtlich und zeitlich ergänzen. Hinweise auf eine konkurrierende Funktion in der Praxis konnten bei den Recherchen nicht gefunden werden.

Die Anzahl der Bänke unterscheidet sich zwischen den einzelnen Orten erheblich. In den meisten Fällen liegt die Anzahl der Bänke bei weniger als zehn Stück. In wenigen Fällen ist die Anzahl höher, in einzelnen Fällen liegt sie bei 25 bis 30 Stück.

Registrierung der FahrerInnen/ MitfahrerInnen:

In den meisten Fällen ist eine Registrierung der FahrerInnen und MitfahrerInnen nicht vorgesehen. Wenn eine Registrierung erforderlich ist, wird diese oft durch einen Aufkleber/Ausweis am Fahrzeug sichtbar. MitfahrerInnen erhalten einen Ausweis oder eine Tasche mit aufgedrucktem Logo des Mitfahrbanksystems als Erkennungszeichen.

Marketing/ Information:

Die Informationspolitik ist sehr unterschiedlich. In vielen Fällen werden praktisch keine Informationen gegeben. In der Mehrzahl der Fälle gibt es Zeitungsartikel und Veröffentlichungen in Mitteilungsblättern. Oft gibt es auch Flyer, die an die Haushalte im Einzugsbereich verteilt werden.

In wenigen Fällen gibt es auch umfangreiche Informationen auf eigenen Internetseiten oder in sozialen Netzwerken, zum Beispiel auch zur Lage der Bänke (Abbildung 6).



Erfolgsfaktor Mitfahrbank?!
Wissenschaftliche Untersuchung der Akzeptanz und des Nutzens von Mitfahrbänken

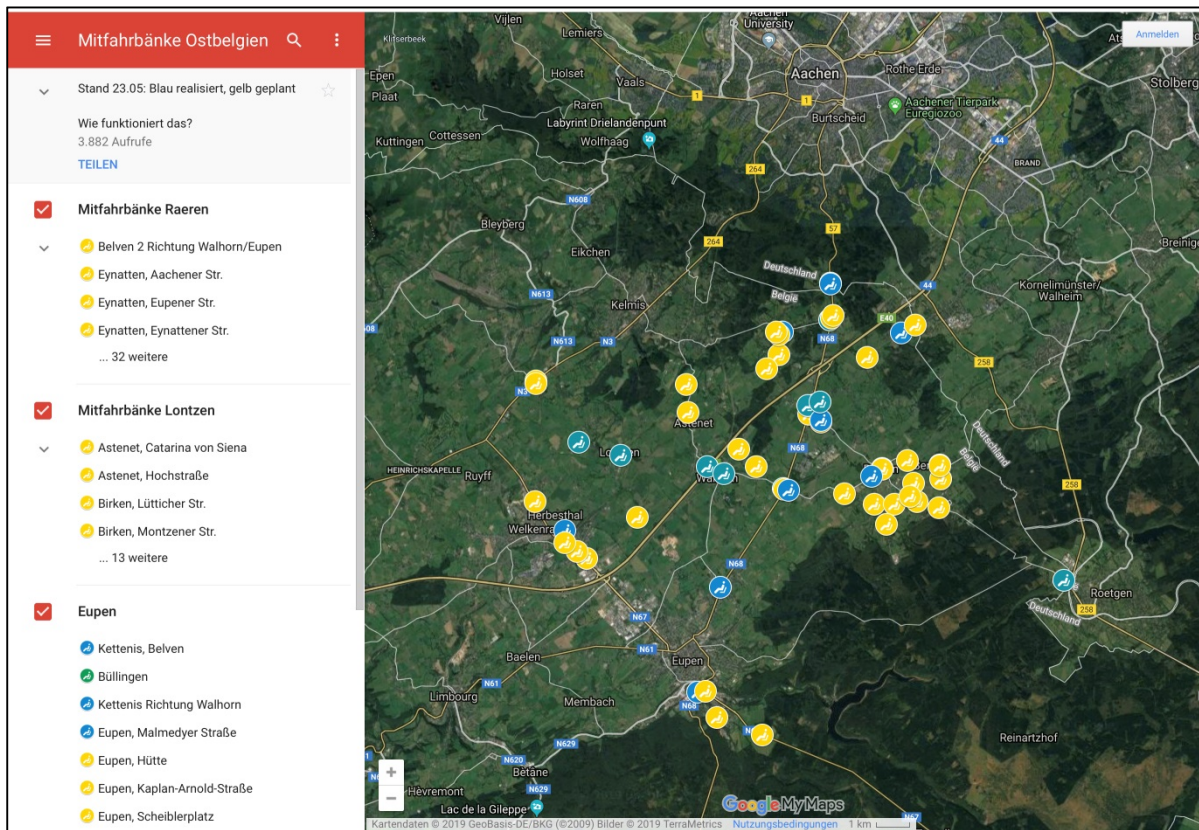


Abbildung 6: Übersicht über die Mitfahrbänke in Ostbelgien (Quelle: <https://de-de.facebook.com/mitfahrerbank.ostbelgien/>, Stand: 8.11.2018)

Auch gibt es an vielen Bänken keine (Abbildung 7) oder nur rudimentäre Informationen zur Nutzung. Oft wird vorausgesetzt, dass man die Informationen zur Nutzung bereits vor Erreichen der Bank hat. Ein Beispiel mit umfangreichen Informationen ist in Abbildung 8 dargestellt.



Abbildung 7: Mitfahrbank in Heidesheim-Heidenfahrt, Stand 2018 (Quelle: eigene Aufnahme Becker, 2018)



Willkommen auf der Mitfahrbank Ostbelgien

Sie wollen woanders hin? Setzen Sie sich!
Der nächste gut informierte und wohlwollende Autofahrer hält spontan an und bietet Ihnen eine Mitfahrgelegenheit an, weil er sowieso dorthin fährt und im Auto Platz ist.

Die Regeln:

- Fahrer und Mitfahrer entscheiden sich freiwillig.
- Alle Fahrten sind kostenlos.
- Sie sind als Mitfahrer im Auto automatisch mitversichert.
- Kinder unter 14 Jahren können nicht mitgenommen werden.
- Jugendliche ab 14 nur mit Einwilligung ihrer Eltern.
- Eltern haften für ihre Kinder.

Sie wollen zurück?
Suchen Sie eine Mitfahrbank in Ihrer Nähe - es werden immer mehr! Hier der Link zur aktuellen Karte.

Das Mobilitätsprojekt „Mitfahrbank Ostbelgien“ der lokalen Aktionsgruppe „Zwischen Weser und Göhl“ wird von der VoG Fahr mit mit den Gemeinden und ehrenamtlichen Partnern umgesetzt und wird u.a. durch das EU-Förderprogramm LEADER und die Deutschsprachige Gemeinschaft subventioniert. Ziel ist es, in Ostbelgien ein möglichst flächendeckendes Netzwerk dieser alternativen kostenlosen Mobilitätsangebote zu schaffen. www.facebook.com/mitfahrbank.ostbelgien/

Logos: WESER, GÖHL, Wallonie, Europäische Union, Ostbelgien

Abbildung 8: Informationen an Mitfahrbänken in Ostbelgien (Quelle: <https://de-de.facebook.com/mitfahrbank.ostbelgien/>, Stand: 8.11.2018)

Angaben zur Nachfrage/ Wartezeit

Zur Nachfrage und zu Wartezeiten konnten keine verwertbaren Informationen recherchiert werden. Hier besteht weiterhin Untersuchungsbedarf.

Zwischenfazit: Erfolgsfaktoren und Hemmnisse

Aus der Grundlagenrecherche heraus zeichnen sich folgende Erfolgsfaktoren ab, die das Erreichen der eingangs des Kapitels genannten Motivationen und Ziele bzgl. Mitfahrbänken fördern:

- Unterstützung durch Bürger, Gewerbetreibende und Unternehmen
- Gestaltung der Bänke durch Bevölkerung, Arbeitskreis, Behindertenhilfe, Lebenshilfe und Grundschulern
- Mitfahrbank dient auch als Ruhebahn

Dagegen bilden folgende Aspekte Hemmnisse:

- Bekanntheitsgrad gering
- Zum Teil fehlen „Gegenbänke“ um wieder zurück zu kommen
- Aufgrund geringer Fahrgastzahlen gibt es auch nur wenige Multiplikatoren; die „kritische



Masse“ an Mitnehmern und Mitfahrern, ab der das System mit hinreichender Zuverlässigkeit funktioniert, wird nicht überschritten.

Eine weitere Zusammenstellung von akzeptanzsteigernden und akzeptanzhemmenden Faktoren ist in Abbildung 9 zu finden.

Oberziele	Akzeptanzsteigernde Faktoren	Akzeptanzhemmende Faktoren
Benutzerfreundliche Gestaltung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Richtungsanzeige, ggf. verstellbar ▪ Zentraler Standort ▪ Auffällige Kennzeichnung ▪ Einsehbare Stelle mit Haltemöglichkeit ▪ Überdachung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Standort an wenig befahrener Straße ▪ Integrierung in aktive Haltestelle
Gesamtheitliches Projekt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rückfahrmöglichkeiten ▪ Einheitliche Gestaltung aller Mitfahrbänke eines Projekts ▪ Zentraler Ansprechpartner 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Parallel zu regelmäßigem ÖPNV-Angebot ▪ Zu lange oder zu kurze Strecken
Förderung der Bekanntheit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teilnehmerregistrierung ▪ Umfassende Marketingmaßnahmen (analog und digital) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einweihung der Bank in einer kalten Jahreszeit (Spätherbst, Winter)

Abbildung 9: Akzeptanzsteigernde und –hemmende Faktoren. (Quelle: Knorr, Lelanz, 2018)

3.2 Experteneinschätzungen zu Mitfahrbänken

Im Rahmen des Projektes wurden mehrere Expertinnen und Experten um eine Einschätzung des Konzeptes Mitfahrbank, zu Rahmenbedingungen, zur Resonanz und um Empfehlungen gebeten. Nachfolgend werden wesentliche Erkenntnisse der Interviews wiedergegeben. Grundlage war teilweise die Erfahrung mit konkreten Projekten und teilweise die allgemeine Expertise bezüglich der Mobilität im ländlichen Raum.

Die Gespräche wurden als leitfadengestütztes Telefoninterview zwischen Ende Februar und Anfang April 2019 durchgeführt. Die Protokolle können bei Bedarf eingesehen werden.

Interview Burmeister (Journalist)

Herr Jürgen Burmeister ist Journalist und hat sich über Jahrzehnte hinweg mit der Mobilität im ländlichen Raum beschäftigt.

Er sieht die Mitfahrbänke eher skeptisch. Mitfahrbänke können nur funktionieren, wenn die Dorfgemeinschaft sich intensiv darum kümmert. Für die Kommunen sind Mitfahrbänke eine kostengünstige Lösung, die auch als Feigenblatt verwendet werden kann, um Probleme zu kaschieren bzw. Aktivität zu zeigen, wo eigentlich andere Maßnahmen sinnvoller wären (z. B. ein Bürgerbus).

Interview Lelanz (TU Dresden)

Frau Stephanie Lelanz ist wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Professur für Kommunikationswirtschaft der TU Dresden. Sie hat sich im Rahmen von betreuten studentischen Abschlussarbeiten und



Forschungsprojekten zur Mobilität im ländlichen Raum auch mit Mitfahrbanken beschäftigt.

Sie schätzt die Resonanz zu Mitfahrbanken sehr positiv ein. Die Menschen, die die Mitfahrbänke nutzen, berichten über positive Erfahrungen. Probleme sind keine bekannt. Insgesamt steigt offenbar in der Gesellschaft das Gefühl der Unsicherheit. Dies steht aber weitgehend im Widerspruch zu einer tatsächlich eher gewachsenen Sicherheit.

Wenn man Mitfahrbänke umsetzen möchte, sollte man kein zu großes Gebiet wählen, sondern eher kleine Cluster bilden, in denen sich die Menschen eher kennen (bzw. schon einmal gesehen haben). Dies sollte zu einer insgesamt größeren Akzeptanz führen. Man sollte die Bevölkerung frühzeitig einbeziehen, zum Beispiel mit einem Gestaltungswettbewerb für Mitfahrbänke.

Wichtige Ergebnisse hat sie auch in einem Fachartikel (Knorr, Lelanz, 2018) zusammengefasst. Insbesondere zu nennen ist das in Abbildung 10 dargestellte Schema zur Eignung für eine Mitfahrbank und die Checkliste zur Konzeption der Mitfahrbank.

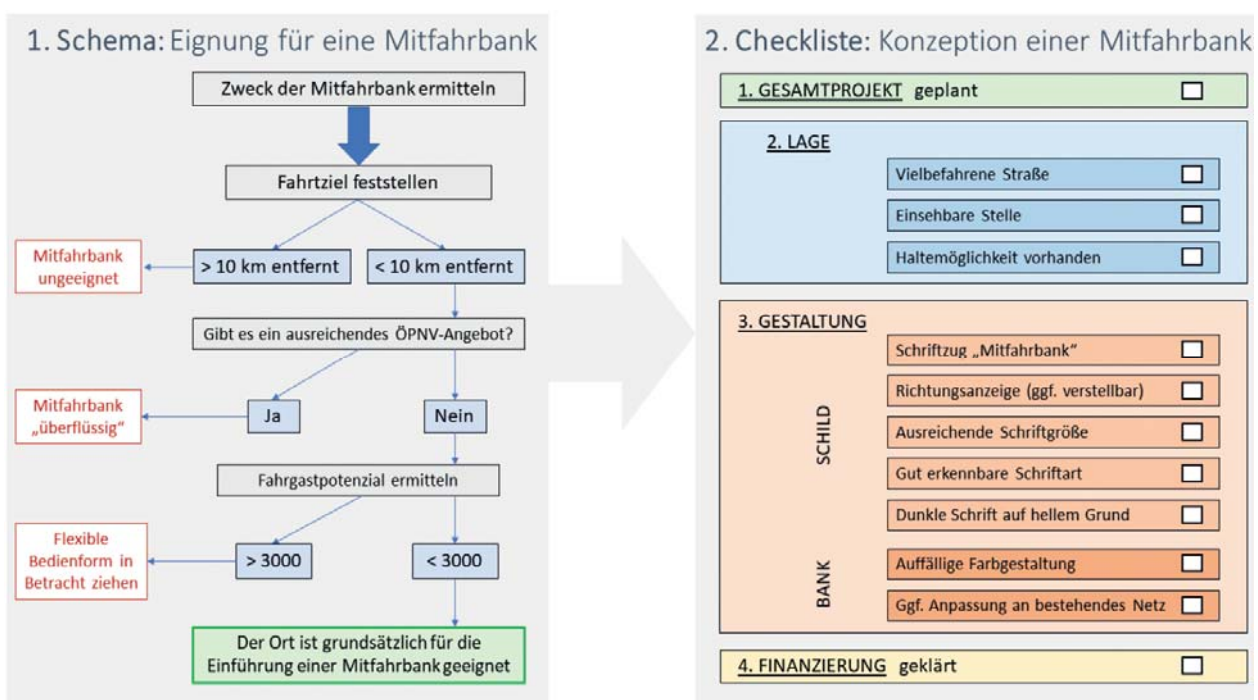


Abbildung 10: Eignung und Konzeption einer Mitfahrbank (Quelle: Knorr, Lelanz, 2018)

Interview Schiefelbusch (NVBW)

Dr. Martin Schiefelbusch arbeitet bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg im Bereich neuer ÖPNV-Angebote. Er verfügt über eine umfangreiche Expertise zur Mobilität im ländlichen Raum und hat studentische Abschlussarbeiten zu Mitfahrbanken betreut.

Er gibt keine klare Empfehlung für oder gegen Mitfahrbänke ab, da hierzu letztlich eine fundierte Grundlage fehlt, um die verkehrliche Wirkung beurteilen zu können. Die Errichtung von Mitfahrbän-



ken ist kein Problem. Aber damit ist es nicht getan. Vielmehr muss das Mitfahren etabliert werden. Dazu müssen sich die Verhaltensmuster der potentiellen NutzerInnen ändern. Die Mitfahrbank ist aber niemals ein Angebot, das mit den Qualitätsstandards des ÖPNV vergleichbar ist. Es könnte aber trotzdem ein Baustein einer insgesamt geänderten Mobilität sein. Die höhere Auslastung der Pkw ist grundsätzlich positiv zu beurteilen.

Interview Waschkewitz (Fairfahrt Romrod)

Jonathan Waschkewitz hat als Privatperson zusammen mit anderen das Projekt Fairfahrt Romrod ins Leben gerufen. Dabei wurden Apps programmiert und die nötige Hardware an den Mitfahrbänken aufgestellt.

Das Projekt hat (bislang) praktisch keine verkehrliche Wirkung entfalten können. Die App wurde zwar vielfach heruntergeladen. Dies spiegelt sich aber nicht in der Nutzung wider. Er sieht auch das Problem eher bei den fehlenden Mitfahrern als bei den Fahrern.

Jede Kommune sollte nach seiner Empfehlung die „eigene Idee“ verfolgen und Mitfahrbänke so umsetzen, wie sie diese vor Ort für am besten hält. (Hier wurde eine technische Lösung als vorteilhaft empfunden, woanders mag das anders sein.)

Interview Berrens (Verbandsgemeinde Speicher)

Frau Ursula Berrens ist Psychologin und arbeitet bei der Anlaufstelle für Senioren in der VG-Speicher (Caritasverband Westeifel e.V.).

Sie hat die Mitfahrbänke in Speicher mit aufgebaut. Ursprung war ein sozialräumliches Projekt „Alter gestalten, leben und wohnen in der Verbandsgemeinde Speicher“, das zusammen mit dem Diözesan-Caritasverband Trier beim DHW („Glücksspirale“) beantragt wurde. Dabei wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet, das auch die Mitfahrbänke umfasste.

Die Mitfahrbänke werden nie ein Massentransportsystem sein. Sie werden aber eindeutig regelmäßig genutzt. Frau Berrens vertritt in diesem Zusammenhang die Auffassung, dass man eine geringe Nutzung auch als ein Indiz für ein funktionierendes soziales Netzwerk sehen kann. Wer andere Optionen hat, nutzt die Mitfahrbank meist eher nicht. Die Zielgruppe ist deshalb auch klein. Trotzdem nehmen viele Menschen es als zusätzliche Mobilitätsoption wahr, auf die sie notfalls zurückgreifen könnten. Außerdem verstehen viele sie als Möglichkeit, ein Netzwerk zu bilden.

Ein solches Projekt muss sich entwickeln. Wichtig ist es eine gute Öffentlichkeitsarbeit zu haben, Meinungsbildner für das Projekt zu gewinnen und viele Akteure mit ins Boot zu nehmen. Es muss jemanden geben, der das zum Herzensprojekt macht und sich selbst auch mal auf die Bank setzt. Die Mitfahrbank lohnt sich auch deshalb, weil sich die Stimmung und die Bereitschaft zum Engagement im Dorf verbessert. Die Mitfahrbank ist ein Kristallisationsprojekt dafür.

Stand der fachlichen (Experten-)Diskussion zu Mitfahrprojekten

Neben den Mitfahrbänken gibt es auch noch andere Systeme, die auf der Mitfahrt im privaten Pkw beruhen. Nachfolgend werden einige Ergebnisse eines Symposiums „Mobilität auf Gegenseitigkeit – Randbedingungen verbessern, aus Erfahrungen lernen“ [Winkelkotte, 2014] aus dem Jahre 2014 wiedergegeben. Diese geben auch den fachlichen Diskussionsstand zu Mitfahrprojekten dar und lassen



sich auch sehr gut auf Mitfahrbänke übertragen:

Erfolgsfaktoren bei Mitfahrprojekten sind demnach:

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

Probleme bei Mitfahrprojekten sind:

- Es fehlt die Einsicht in die gesellschaftliche Notwendigkeit und die Bereitschaft zur Änderung der individuellen Verhaltensweisen;
- diese Notwendigkeit wird nicht individuell als zwingend empfunden; es gibt immer noch Ausweichmöglichkeiten;
- der Wunsch, flexibel zu sein, sich nicht durch Verabredung zu binden, ist dominierend;
- die Projekte erreichen die „kritische Masse“ nicht, um neue Leitbilder erzeugen zu können;
- hinzu kommen Angst vor *scheinbar* ungeklärten Versicherungsfragen bei Fahrern und Mitfahrern,
- die Angst vor der Situation, sich mit „Fremden“ in der Intimität des Autos arrangieren zu müssen,
- das Schamempfinden, das mit der negativen sozialen Konnotation des Trampens verbunden ist.



4 Mitfahrbänke in Taunusstein

Als Fallbeispiel für eine vertiefte Untersuchung eines Mitfahrbankangebots wurde die Stadt Taunusstein gewählt, wo 2017 als eine der ersten Kommunen in Hessen ein größeres Mitfahrangebot eingeführt wurde. Nachfolgend werden die relevanten verkehrlichen Rahmenbedingungen in Taunusstein sowie die Genese und die Ausgestaltung des Mitfahrbank-Systems mit Stand Juni 2019 beschrieben. Grundlagen der Darstellung sind eigene Recherchen in öffentlich zugänglichen Quellen sowie persönliche Interviews mit den lokalen Experten Mathias Gubo, Redakteur des „Wiesbadener Kurier“ und Kenner des Taunussteiner Lokalgeschehens (24.01.2019), Reiner Theis, Mitglied des Arbeitskreis Taunussteiner Energiewende (AKTE) und „Kümmerer“ des Mitfahrbanksystems (26.10.2018) sowie Sandro Zehner, Bürgermeister der Stadt Taunusstein (29.11.2018).

4.1 Räumliche und verkehrliche Ausgangslage

Taunusstein liegt am westlichen Rand des Ballungsraums Frankfurt RheinMain in rund 10 km Entfernung von der hessischen Landeshauptstadt Wiesbaden (Abbildung 11).

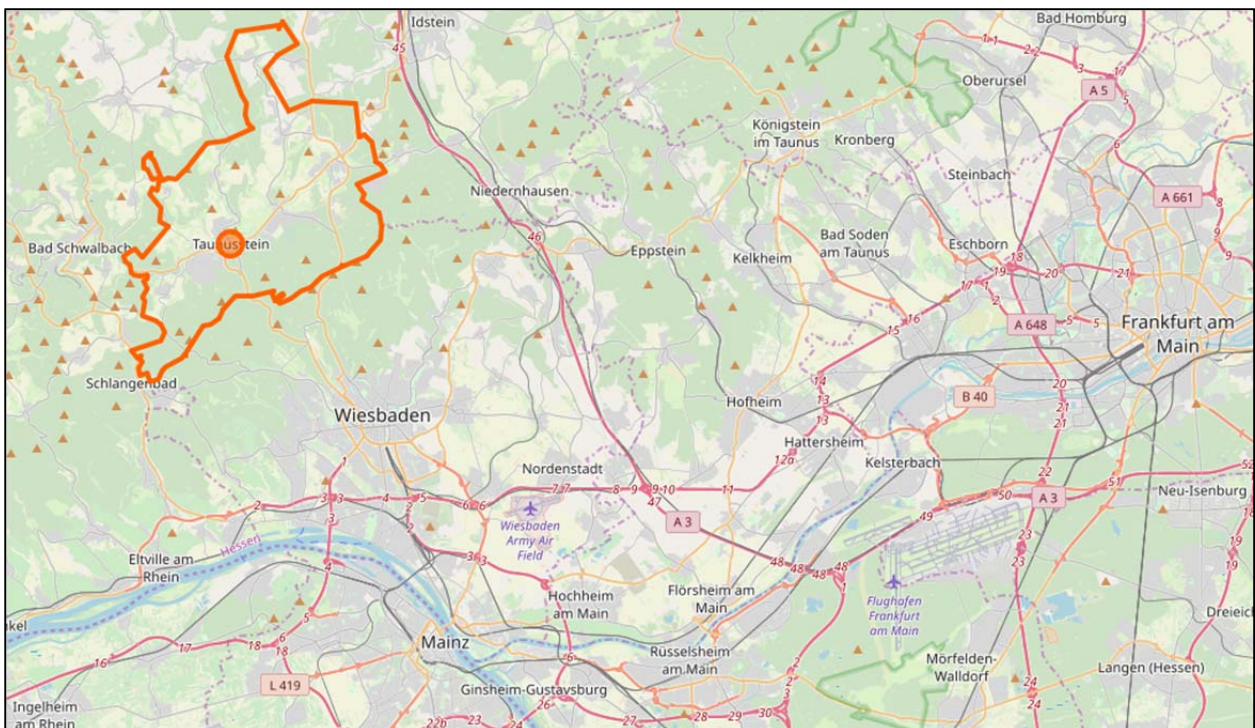


Abbildung 11: Lage der Stadt Taunusstein in der Region (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Die rund 30.000 Einwohner verteilen sich auf insgesamt zehn Stadtteile (Tabelle 1). Die so genannte Aartalachse mit den Stadtteilen Bleidenstadt, Hahn, Wehen und Neuhof bildet einen Siedlungsschwerpunkt mit suburbanem Charakter (Abbildung 12). Der Stadtteil Hahn bildet das Zentrum mit dem Verwaltungssitz und gilt raumordnerisch als Hauptort des Mittelzentrums. Die übrigen Stadtteile sind demgegenüber deutlich ländlicher strukturiert. Mit 630 Pkw je 1.000 Einwohner bzw. 1,35 Pkw je Haushalt liegt die Pkw-Dichte in einem für den suburbanen Raum typischen Bereich hoher Motorisierung.



Erfolgsfaktor Mitfahrbank?!
Wissenschaftliche Untersuchung der Akzeptanz und des Nutzens von Mitfahrbänken

Bleidenstadt	ca. 8.000 Einwohner	Orlen	ca. 1.200 Einwohner
Hahn	ca. 7.500 Einwohner	Wingsbach	ca. 800 Einwohner
Wehen	ca. 7.000 Einwohner	Niederlibbach	ca. 500 Einwohner
Neuhof	ca. 3.400 Einwohner	Hambach	ca. 350 Einwohner
Seitzenhahn	ca. 1.400 Einwohner	Watzhahn	ca. 300 Einwohner

Tabelle 1: Stadtteile und Einwohnerzahlen (Datenquelle: Stadt Taunusstein)

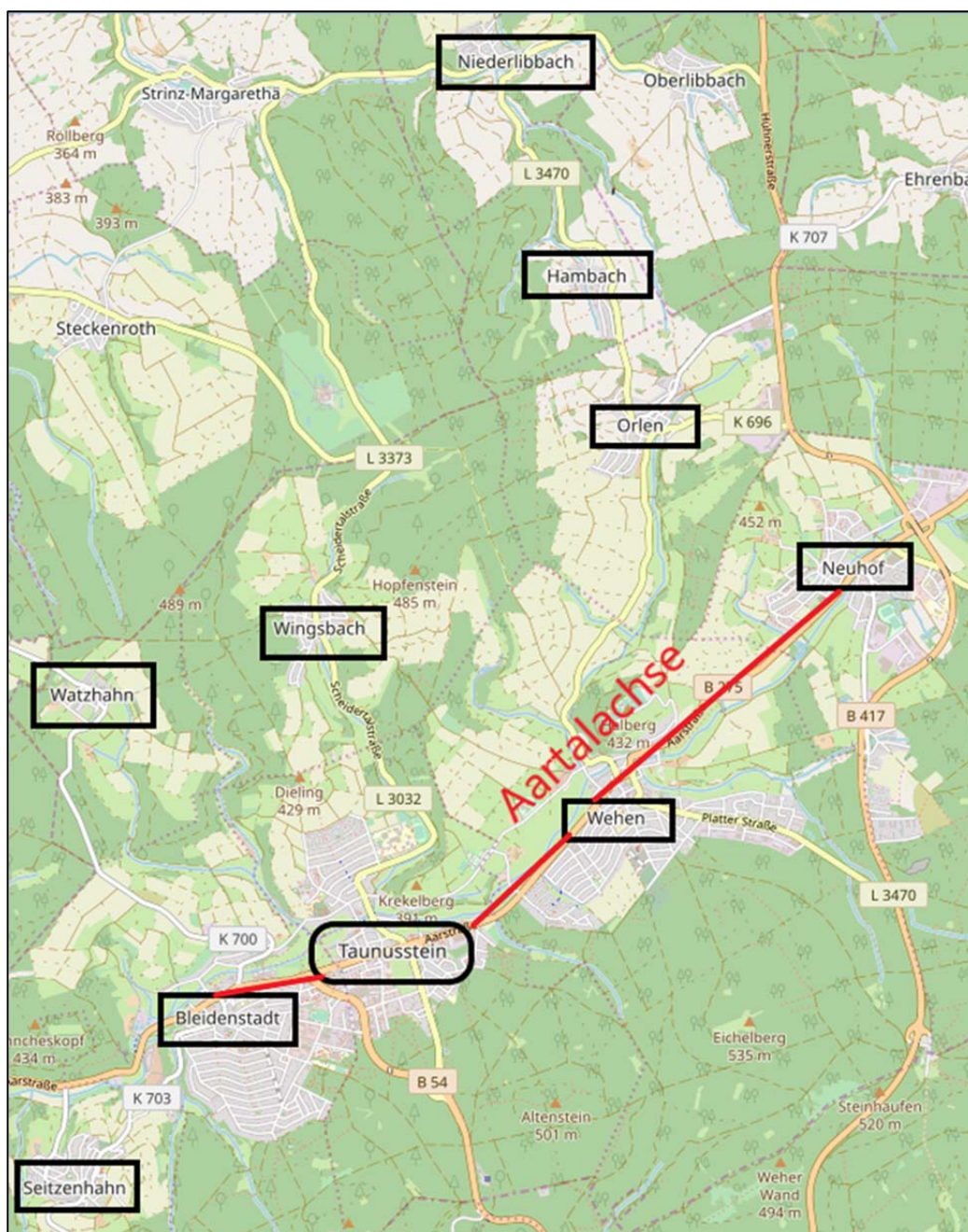


Abbildung 12: Übersicht Taunusstein - Aartalachse. (Quelle: Eigene Darstellung auf Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende)



Erfolgsfaktor Mitfahrbank?!
Wissenschaftliche Untersuchung der Akzeptanz und des Nutzens von Mitfahrbänken

Die Taunussteiner Stadtteile sind über ein dichtes Bundes- und Landesstraßennetz sehr gut untereinander und mit den benachbarten Zentren verbunden. Regelmäßige Behinderungen im Straßenverkehr treten lediglich auf den beiden Routen über den Taunuskamm nach Wiesbaden auf.

Die Taunussteiner Stadtteile sind mit insgesamt elf Buslinien an das ÖPNV-Netz angebunden (Abbildung 13). Die Haltestelle Hahn ZOB/Busbahnhof, ist der zentrale Dreh- und Angelpunkt des ÖPNV-Netzes in Taunusstein. Die Haltestellen entlang der Aartalachse, die die Ortsteile Neuhof, Wehen, Hahn und Bleidenstadt verbindet, werden im 30-Minuten Takt befahren/angefahren, teilweise auch häufiger. Eine Busverbindung zu allen (kleineren) Taunussteiner Stadtteilen (Wingsbach, Watzhahn, Orlen, Seitzenhahn, Hambach, Niederlibbach) besteht in der Regel mindestens jede Stunde. Die Bedienungszeiträume reichen bei den meisten Linien montags bis freitags von 6 bis 21 Uhr und werden zum Teil in den Schwachverkehrszeiten durch flexible Bedienungsformen ergänzt.

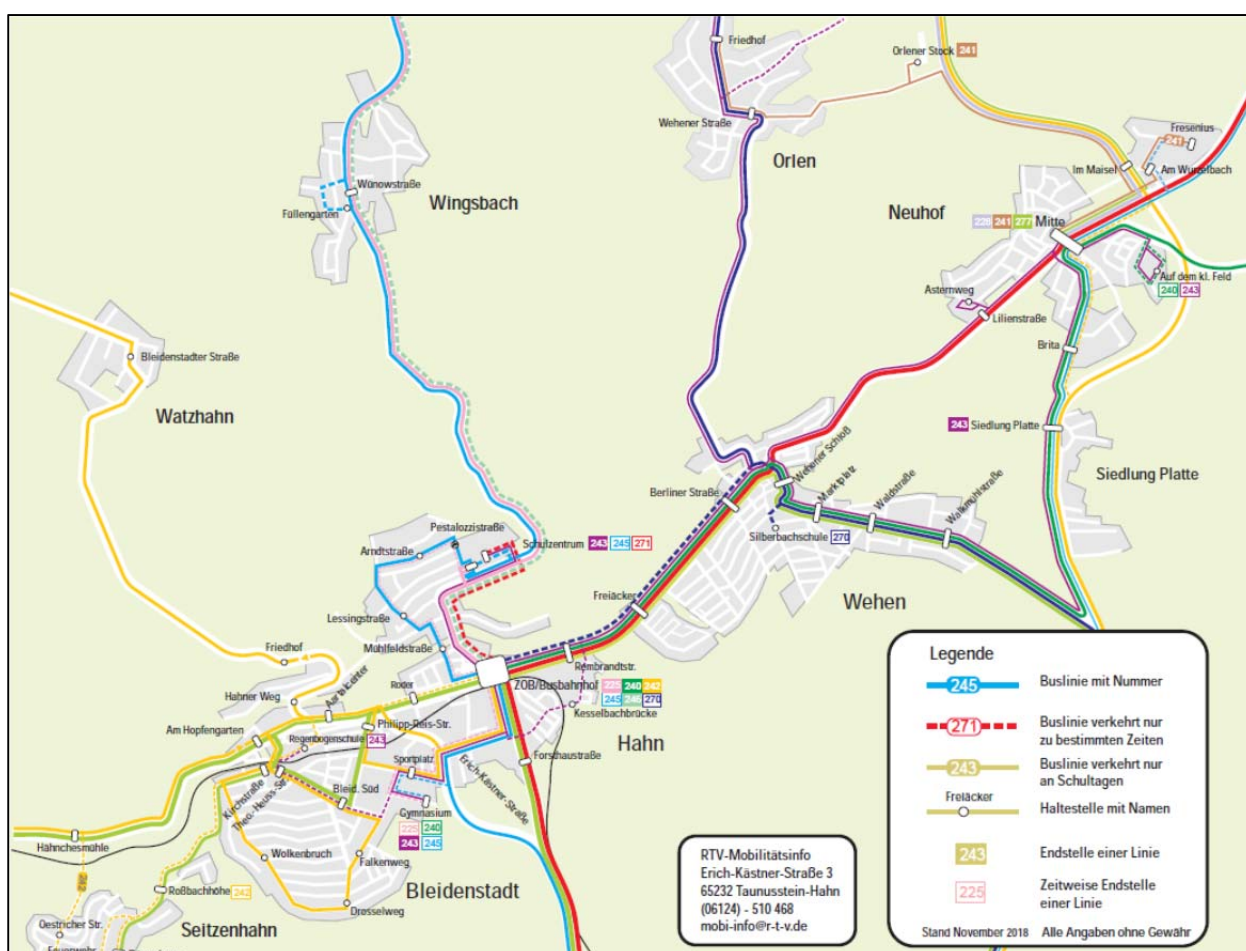


Abbildung 13: Liniennetzplan 2019 Taunusstein. Bildquelle: RMV

Bezüglich der ÖPNV-Bedienung formuliert der Nahverkehrsplan des Rheingau-Taunus-Kreises vergleichsweise anspruchsvolle, hierarchisch nach Raumtypen bzw. zentralörtlichen Bedeutungen gegliederte Standards zur Erschließung (maßgebender Erschließungsradius für Taunusstein: 400 m), zur



Verbindung und zur Angebotsqualität. Diese Standards werden in Taunusstein durchweg eingehalten. Das ÖPNV-Angebot kann damit unter gängigen verkehrsplannerischen Maßstäben als gut bis sehr gut bezeichnet werden.

4.2 Idee und Aufbau des Mitfahrbank-Systems

Zu den Ursprüngen der Idee der Einführung von Mitfahrbänken in Taunusstein ergaben sich bei den Recherchen unterschiedliche Angaben. Fakt ist, dass einerseits zwei Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung, angeregt von Berichten über Mitfahrbänke in der Eifel, bereits im Oktober 2015 einen Prüfauftrag an den Magistrat bezüglich der Einrichtung von Mitfahrbänken in die politische Beschlussfassung eingebracht haben und andererseits der Arbeitskreis Taunussteiner Energiewende (AKTE) mit großem eigenem Engagement ein Mitfahrbank-Konzept für Taunusstein entwickelt hat.

Die Motive der verschiedenen Akteure hatten bzw. haben unterschiedliche Facetten. Defizite im ÖPNV oder ein grundsätzliches, konkret artikuliertes Verkehrsbedürfnis spielen dabei nur eine nachgeordnete Rolle. Vielmehr wirkte die Idee der Mitfahrbank als solche innovativ und attraktiv. Weitere Anliegen bestehen darin, Personen, die den ÖV nicht nutzen möchten, ein alternatives Angebot zur Verfügung zu stellen und den MIV-Binnenverkehr zu reduzieren.

Die Verwaltung hat das Konzept des Arbeitskreises Taunussteiner Energiewende mit positivem Ergebnis geprüft und zur Umsetzung aufgegriffen, womit zugleich auch der Auftrag an den Magistrat erledigt war (Win-win-Situation). Bei der Umsetzung des Konzepts haben AKTE und Stadtverwaltung zusammengearbeitet.

Die Rolle des AKTE bestand zum einen darin, bei örtlichen Gewerbetreibenden Sponsorengelder zu akquirieren. Obwohl es für lokale Projekte immer schwieriger wird, Sponsoren zu gewinnen, erschien die Mitfahrbank-Idee vielen so grundsätzlich positiv, dass sie Geld dafür gegeben haben. Zugleich gab es einen Wettbewerbseffekt zwischen den Stadtteilen: jeder Stadtteil wollte eine oder mehrere Bänke haben und die lokalen Akteure einschließlich der Ortsbeiräte haben sich entsprechend engagiert. Als zweite Aufgabe hat der AKTE gemeinsam mit einem örtlichen Metallbauunternehmen ein Mitfahrbank-Modell entwickelt und den Bau der Mitfahrbänke mit den Sponsorenmitteln in Auftrag gegeben. Aufgabe der Stadt war bzw. ist es, unterhalb der räumlichen Detaillierungsebene des Konzepts geeignete konkrete Standorte auf öffentlichen Grundstücken zu suchen. Dafür wurden von der Stadt bzw. Hessen Mobil Gestattungsverträge erstellt. In Einzelfällen erwies sich dabei die Standortsuche im Spannungsfeld zwischen der Sichtbarkeit der Bänke und der Verkehrssicherheit bei Einsteigevorgängen als Herausforderung. Die bauliche Umsetzung erfolgte schließlich durch die Stadtwerke.

4.3 Beschreibung des Mitfahrbank-Angebots

„Die perfekte Lösung für Menschen ohne Auto oder Rad: einfach Schild umklappen, Fahrziel wählen. Statt Daumen raus, einfach auf die Mitfahrbank setzen und warten, um sich mitnehmen zu lassen, gratis + unkompliziert. Autofahrer sehen, wo man hin will und halten an ... und nehmen einen mit, wo gerade kein Bus hin fährt. Das ist die Taunussteiner Mitfahrbank!“

Mit diesen Sätzen beschreibt die AKTE auf ihrer Webseite das Konzept der Mitfahrbänke in Taunusstein. Im Einzelnen umfasst das Konzept die nachfolgend beschriebenen Elemente Infrastruktur, Netz, Mitnehmer und Information/Marketing.



4.3.1 Mitfahrbank-Infrastruktur

Eine Mitfahrbank besteht aus einer Sitzbank mit in der Regel zwei Sitzplätzen und einer einfachen Stele aus Stahlrohren (Abbildung 14). Die Sitzbank ist in einem auffällenden und einheitlichen Blau gehalten (siehe Bilder). An der Stele sind folgende Elemente angebracht:

- Schilder zu den wichtigsten möglichen Zielen; die Schilder sind mit Stahlbändern robust und einfach so befestigt, dass sie von Mitfahrbank-Nutzenden leicht umgeklappt werden können und dann den Autofahrenden das gewünschte Ziel anzeigen.
- Logo und Name des Sponsors der Mitfahrbank.
- Logo der AKTE.



Abbildung 14: Mitfahrbank Taunusstein (links: Überblick; rechts: Ausschnittvergrößerung Zielschild. (Bild: Fachgruppe Mobilitätsmanagement HSRM)

Die Konstruktion von Bank und Stele wurde in Zusammenarbeit mit einem engagierten Taunussteiner Metallbauunternehmen entwickelt, das die Elemente auch herstellt. Pro Mitfahrbank werden von der AKTE 600 Euro veranschlagt, wobei 500 Euro auf Material, Herstellung und Arbeitskosten entfallen und 100 Euro auf die Instandhaltung.



Abbildung 15: Mitfahrbank Taunusstein. (Bild: Fachgruppe Mobilitätsmanagement HSRM)

4.3.2 Standorte und Netz der Mitfahrbänke

In Taunusstein sind mit Stand Juni 2019 25 Mitfahrbänke (MFB) installiert. Die Aufstellung weiterer Bänke ist für die zweite Jahreshälfte 2019 geplant. Seit 2017 steht in jedem der zehn Taunussteiner Stadtteile mindestens eine Mitfahrbank, die meisten Bänke (acht) stehen entlang der Aartalachse. Grundidee ist es, die Mitfahrbänke so zu positionieren, dass Fahrten aus den peripheren Stadtteilen bzw. den Wohngebieten zu den wichtigen Einrichtungen des täglichen Bedarfs entlang der Aartalachse und wieder zurück möglich sind. Kriterien für die Standortwahl der Mitfahrbänke sind:

- Ergänzung zum ÖPNV, keine Konkurrenz
- An den Verkehrsquellen (kleine Stadtteile sowie Wohngebiete in den Stadtteilen der Aartalachse) Lage nahe dem Ortsausgang.
- An den Verkehrszielen (zugleich Startort für die Rückwege nach Hause) Lage in der Nähe zum Stadtzentrum und zu relevanten Infrastruktureinrichtungen (Points of Interest - POI) des täglichen Bedarfs (z. B. Arzt, Einkauf).
- Gute Sichtbarkeit der Mitfahrbank aus Autofahrerperspektive
- Platz zum sicheren Anhalten

Eine genaue Übersicht zur Platzierung und Verteilung der MFB in Taunusstein ist in Abbildung 16) dargestellt und online in den Stadtplänen der Stadt Taunusstein (Geoportal der Stadt Taunusstein) einzusehen. Das Grundpotenzial, mitgenommen zu werden, ergibt sich aus der Stärke des Straßenverkehrs auf den einzelnen Strecken. Entlang der Aartalachse liegt der Durchschnittliche Tägliche Verkehr (DTV) je nach Streckenabschnitt zwischen 8.500 und 16.500 Kfz pro Tag und damit hinreichend hoch, auf den Straßen zu den peripheren Stadtteilen allerdings zum Teil bei nur 1.000 bis 2.000 Kfz pro Tag,



Erfolgsfaktor Mitfahrbank?!
Wissenschaftliche Untersuchung der Akzeptanz und des Nutzens von Mitfahrbänken

was die Mitnahmechancen außerhalb der Hauptverkehrszeiten schmälert bzw. die Wartezeiten verlängert.

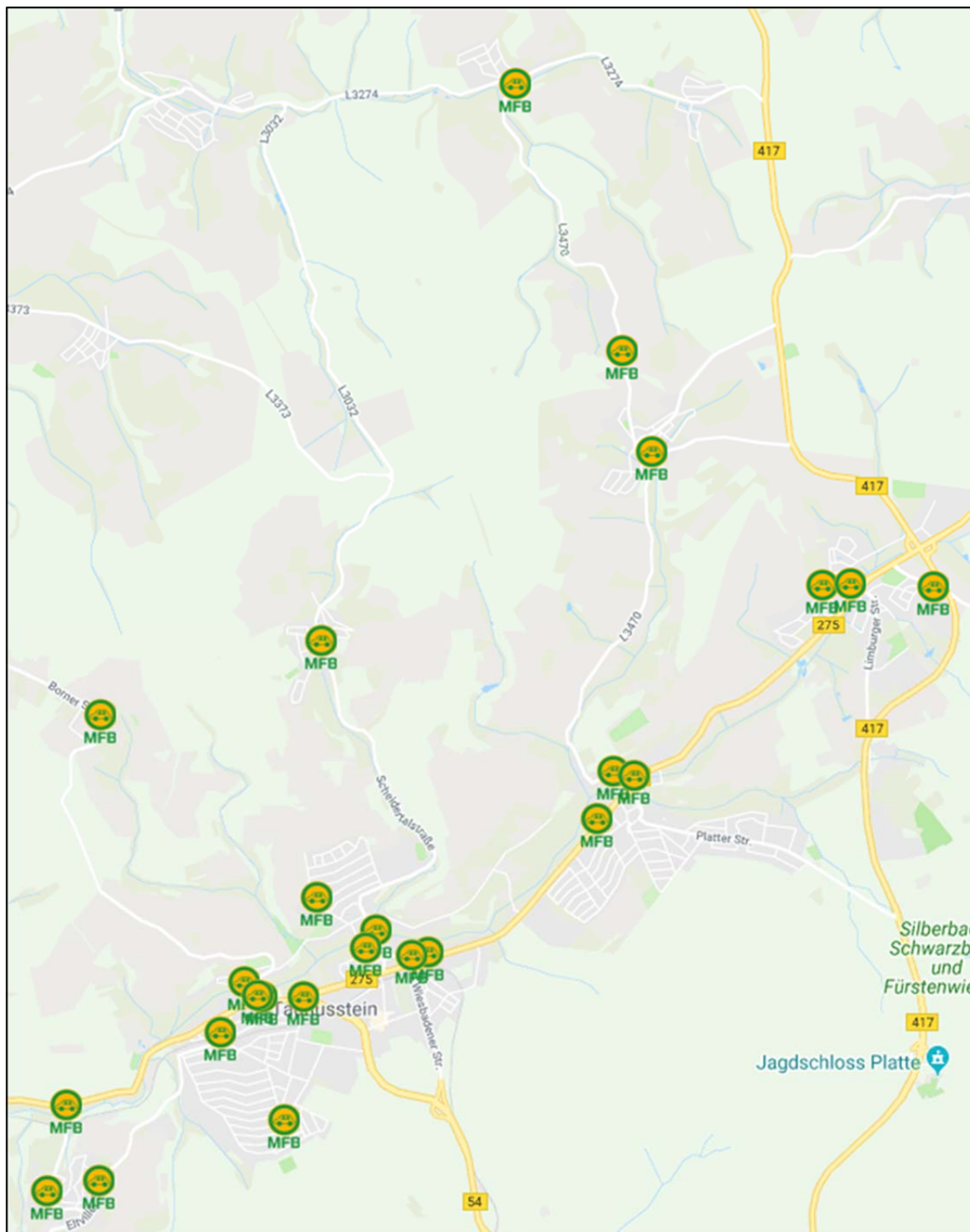


Abbildung 16: Übersicht Taunusstein - Mitfahrbänke. (Quelle: Geoportal der Stadt Taunusstein)



In Abbildung 17 sind am Beispiel der Stadtteile Örlen und Bleidenstadt die Positionen der Mitfahrbänke und der Bushaltestellen dargestellt. Während die Bushaltestellen eher zentral gelegen sind, um eine gute Flächenerschließung zu gewährleisten, sind die Mitfahrbänke tendenziell an den Ortsausfahrten positioniert, wo sich die Verkehre in Richtung des nächsten Stadtteils bündeln.

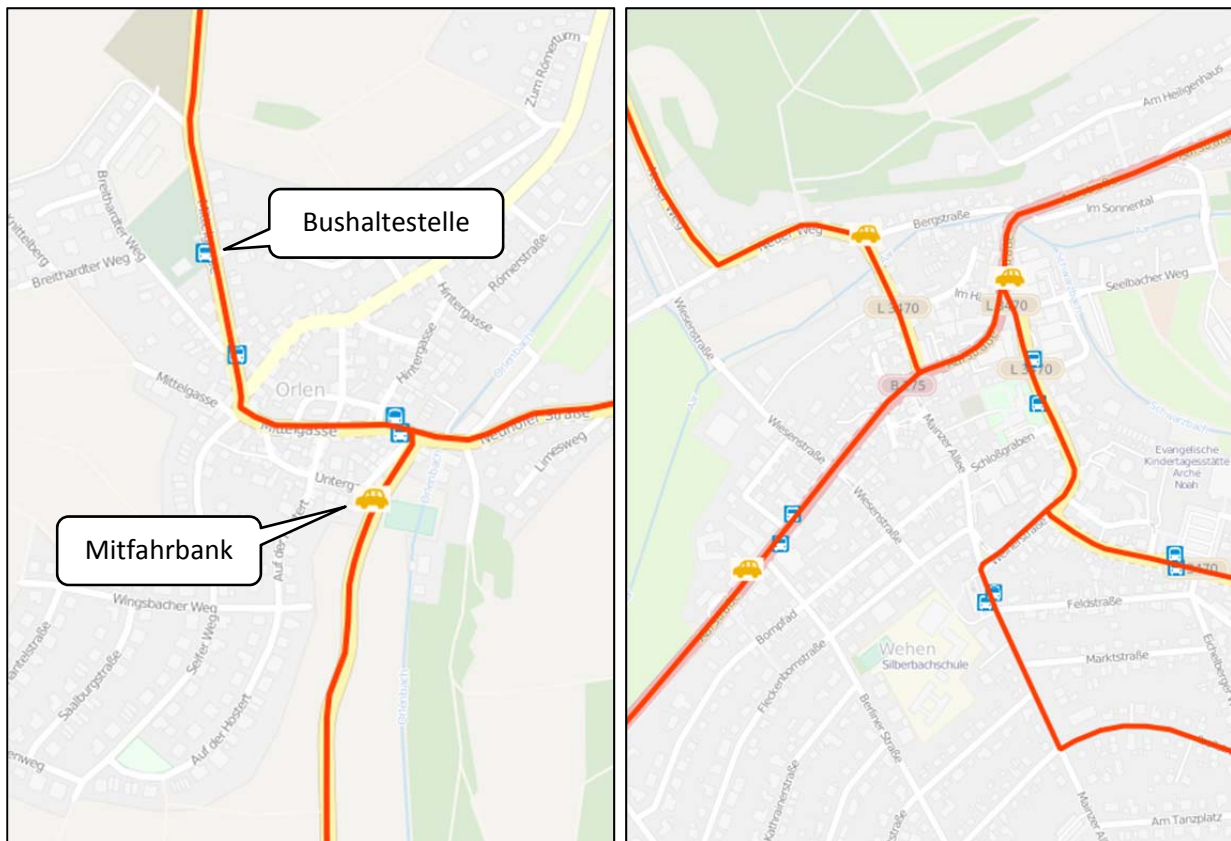


Abbildung 17: Lage der Mitfahrbänke und der Bushaltestellen m Beispiel der Stadtteile Örlen (inks) und Bleidenstadt (rechts) (Quelle: Geoportal der Stadt Taunusstein)

4.3.3 Angemeldete Fahrerinnen und Fahrer

Das Mitfahrbanksystem ist grundsätzlich offen für alle Mitfahrer und Mitnehmer, d.h. jede Autofahrerin bzw. jeder Autofahrer kann Personen mitnehmen. Um jedoch das Vertrauen zwischen Autofahrer und Mitfahrer zu stärken, kann sich jeder Fahrer optional bei der Lokalen Agenda 21 Taunusstein bzw. beim Arbeitskreis Taunussteiner Energiewende als „Unterstützer“ melden. Dieser bekommt dann ein durchnummeriertes Blatt mit dem Logo „Taunussteiner machen Energiewende mobil“, welches er auf dem Armaturenbrett im Auto positionieren kann. So können Personen auf der Mitfahrbank erkennen, ob es sich um einen registrierten Fahrer handelt und dann entscheiden, ob sie beim registrierten oder nicht registrierten Fahrer mitfahren wollen oder nicht. Ende 2018 waren rund 250 Fahrerinnen und Fahrer bei der AKTE registriert.



4.3.4 Information und Marketing

Die Mitfahrbank-Idee wurde von Beginn an vor allem durch die AKTE intensiv durch persönliche Ansprache von Multiplikatoren propagiert, was zu einer hohen Sponsoring- und Unterstützungsbereitschaft geführt hat. In die breite Öffentlichkeit wurde das Konzept dann während und nach der Realisierung durch eine fortlaufende Berichterstattung in der Lokalpresse bzw. in den Publikationsorganen der Stadt Taunusstein (E-Mail-Newsletter, monatliche „Stadtnachrichten“ als Printmedium) sowie durch Informationsstände der AKTE bei unterschiedlichen Anlässen (Stadtfeste, Umweltbörse, ...) getragen.

Dauerhaft stehen Informationen zur Funktionsweise und zu den Aufstellorten der Mitfahrbänke auf der Webseite der AKTE zur Verfügung. Ferner weist die AKTE auf Veranstaltungen regelmäßig auf das Mitfahrbank-Angebot hin. Die Stadt Taunusstein hat die Standorte der Mitfahrbänke in ihr Web-Geoportal aufgenommen und veröffentlicht Pressemitteilungen zu jeder neu aufgestellten Bank.

4.4 Erfahrungen mit dem Angebot

Von Seiten der interviewten lokalen Akteure wird einhellig die generell positive Resonanz auf die Mitfahrbank-Idee betont. Insbesondere die Bank-Sponsoren verbinden eine positive öffentliche Konnotation mit den Bänken: die Idee wirkt offenbar generell attraktiv. Ein positiver Nutzen liegt auch in der Außenwahrnehmung der Stadt als innovativer „Early Adopter“ in der RheinMain-Region: bei der Stadt gibt es etliche Anfragen von anderen Kommunen. Die Stadt beschreibt dann das System und sein Zustandekommen – insbesondere auch die große Rolle des Ehrenamts in Gestalt des AKTE -, hält sich aber mit Empfehlungen oder Wertungen zurück.

Kritik an dem Konzept war und ist nur selten zu vernehmen; wenn, richtet sie sich vorrangig auf die Frage der Notwendigkeit eines solchen Angebots angesichts einer vergleichsweise guten ÖV-Versorgung, während andere potenziell kritische Punkte wie die soziale Sicherheit nicht thematisiert wurden.

Bezüglich der Umsetzung des Mitfahrbankkonzepts wäre es in der Rückschau sinnvoll gewesen, von vornherein alle betroffenen Geschäftsbereiche der Verwaltung (Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger, Liegenschaftsverwaltung, ...) gleichermaßen einzubinden. Auf diese Weise hätten Konflikte, insbesondere bei der Abwägung zwischen Aspekten der Verkehrssicherheit einerseits und der Sichtbarkeit bzw. Prominenz der Mitfahrbänke andererseits vermieden werden können. Zwischenzeitlich hat sich aber eine fruchtbare Zusammenarbeit aller Beteiligten ergeben. Zentraler Erfolgsfaktor ist dabei das ehrenamtliche Engagement des AKTE und hier speziell des beharrlichen „Kümmerers“ Reiner Theis.

In der Öffentlichkeit, so die Wahrnehmung der Interviewten, werden die Mitfahrbänke als institutionelles, offizielles und daher auch als sicheres Angebot wahrgenommen. Die Bekanntheit der Mitfahrbänke schätzen sie als recht hoch ein. Zugleich weisen sie aber auch auf die Notwendigkeit hin, das Angebot beständig zu kommunizieren: für eine hinreichende öffentliche Aufmerksamkeit reicht das Vorhandensein der Bänke im öffentlichen Raum allein offenbar nicht aus.

Zur tatsächlichen Nutzung und Inanspruchnahme der Mitfahrbänke liegen den Interviewten keinerlei Rückmeldungen vor. Die Einschätzungen zu den potenziellen Nutznießergruppen divergieren und rei-



chen von jungen Menschen, die kein Geld für den ÖPNV ausgeben möchten bzw. Mobilitätsbedürfnisse außerhalb der ÖPNV-Bedienungszeiträume haben bis hin zu älteren Menschen, die bei ihrer Mobilität auf Dritte angewiesen sind. Eigene Erfahrungen beziehen sich auf vereinzelte Mitnahmen. Auf zentral gelegenen Bänken sitzen gelegentlich Personen, wobei aber nicht eindeutig ist, ob es sich um Mitfahrer handelt. Herr Gubo als Redakteur des Wiesbadener Kurier und ein Kollege einer weiteren Tageszeitung haben unabhängig voneinander die Mitfahrbänke getestet und beide die Erfahrung gemacht, dass sie in einer Richtung innerhalb kürzester Zeit (< 5 Minuten) mitgenommen wurden, in der anderen Richtung aber lange (> 30 Minuten) warten mussten.

Grundsätzlichen Verbesserungs- bzw. Änderungsbedarf am Mitfahrbanksystem als solchem sieht keiner der interviewten lokalen Akteure.



5 Wahrnehmung und Nutzung der Mitfahrbänke in Taunusstein

Kern der vorliegenden Untersuchung sind verschiedene Online-Befragungen, die in Taunusstein durchgeführt wurden und deren Ergebnisse nachfolgend dargestellt sind. Ziel der Umfragen war der Aufschluss über die Bekanntheit und Nutzung der Mitfahrbänke in Taunusstein.

Adressaten der Online-Befragungen waren einerseits die registrierten Fahrerinnen und Fahrer (vgl. Abschnitt 5.1) und andererseits die Taunussteiner Bevölkerung insgesamt (vgl. Abschnitt 5.2). Ferner konnten drei Telefoninterviews mit Nutzerinnen und Nutzer der Mitfahrbänke geführt werden, deren Ergebnisse ebenfalls in Abschnitt 5.2 eingeflossen sind.

5.1 Ergebnisse der Befragung von angemeldeten Fahrerinnen und Fahrern

Adressaten der Befragung waren die beim AKTE registrierten Fahrerinnen und Fahrer in Taunusstein, die per E-Mail vom AKTE über die Befragung informiert und zur Teilnahme ermuntert wurden. Die Befragung fand mit Hilfe eines Online-Fragebogens im Wesentlichen im März 2019 statt. Es haben 75 Personen an der Befragung teilgenommen. Davon haben 67 Personen den Fragebogen vollständig ausgefüllt. Bei einer Anzahl von etwa 250 angemeldeten Fahrerinnen und Fahrern entspricht dies einer guten Rücklaufquote von rund 25%. Von den 67 Personen sind 48% männlich und 52% weiblich. Die meisten befragten Personen sind in der Altersgruppe zwischen 50 und 65 Jahre (32 Personen), einige sind aber auch jünger (14 Personen zwischen 30 und 49 Jahre) oder älter (21 Personen älter als 65 Jahre).

Informationskanäle zu den Mitfahrbänken

Es wurden in Taunusstein verschiedene Wege genutzt, um auf die neuen Mitfahrbänke aufmerksam zu machen. Die größte Aufmerksamkeit erregten die Zeitungsartikel. Informationen bei Veranstaltungen und „Mund-zu-Mund-Propaganda“ spielten eine kleinere Rolle als nach den vorangegangenen Recherchen und Interviews erwartet. (Abbildung 18)

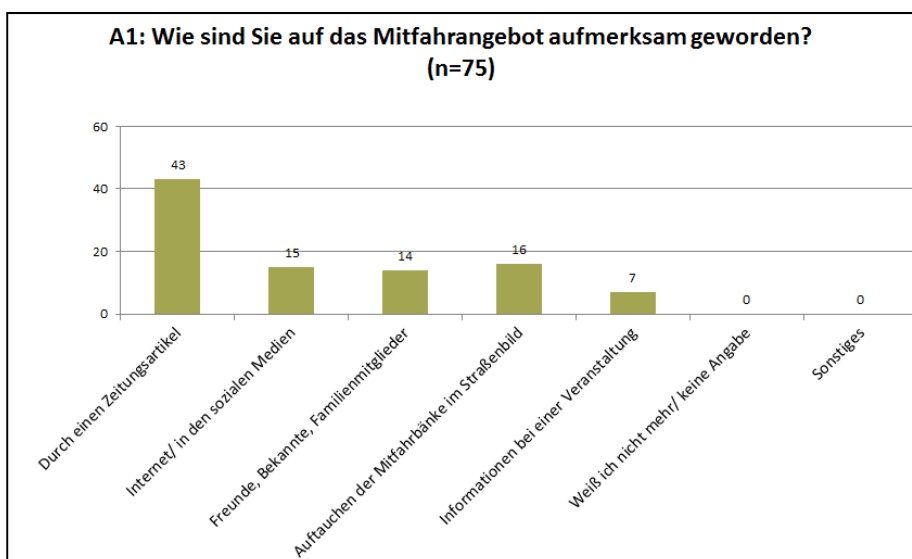


Abbildung 18: Informationswege (Quelle: eigene Darstellung)



Motivation und Fahrtzwecke der Fahrerinnen und Fahrer

Die Fahrerinnen und Fahrer haben sich vor allem registriert, da sie sich für Ihre Mitmenschen engagieren möchten (Abbildung 19). Sie sehen Lücken im Busangebot und halten das Angebot der Mitfahrbänke für eine Möglichkeit, diese Lücken zu schließen.

Die Taunussteiner Besonderheit, sich als Fahrerinnen und Fahrer registrieren zu können, halten die meisten Befragten für sinnvoll, weil sie denken, dass dies für mehr Sicherheit sorgt.

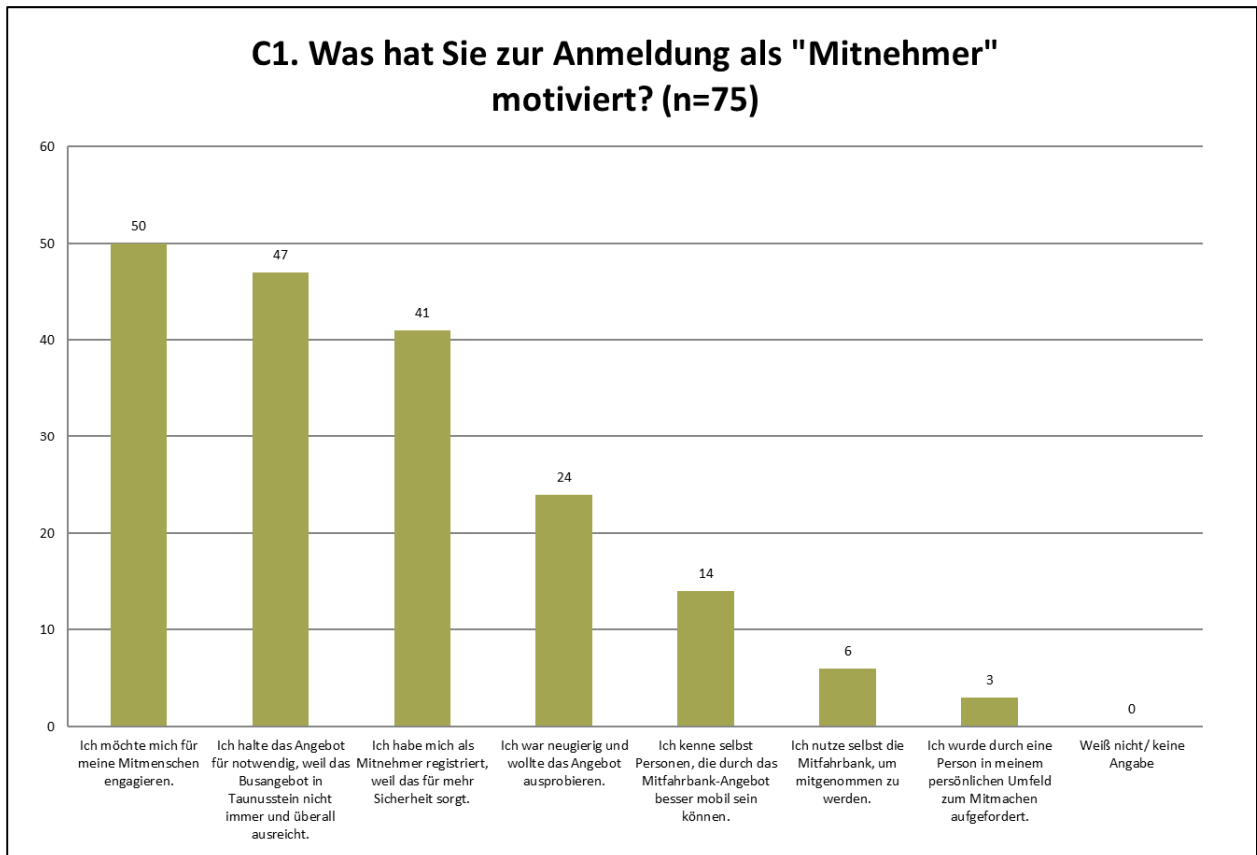


Abbildung 19: Motivation der Fahrerinnen und Fahrer (Quelle: eigene Darstellung)

Die Fahrtzwecke der Fahrerinnen und Fahrer umfassen sowohl in größerem Umfang Fahrten zur Arbeit, zum Einkaufen, für Erledigungen sowie in der Freizeit (Abbildung 20). Sie sind also nicht auf einen bestimmten Zeitraum beschränkt, sondern finden sicherlich über den Tag verteilt statt. Dies bedeutet, dass eine Mitnahme auch über den Tag hin möglich ist.

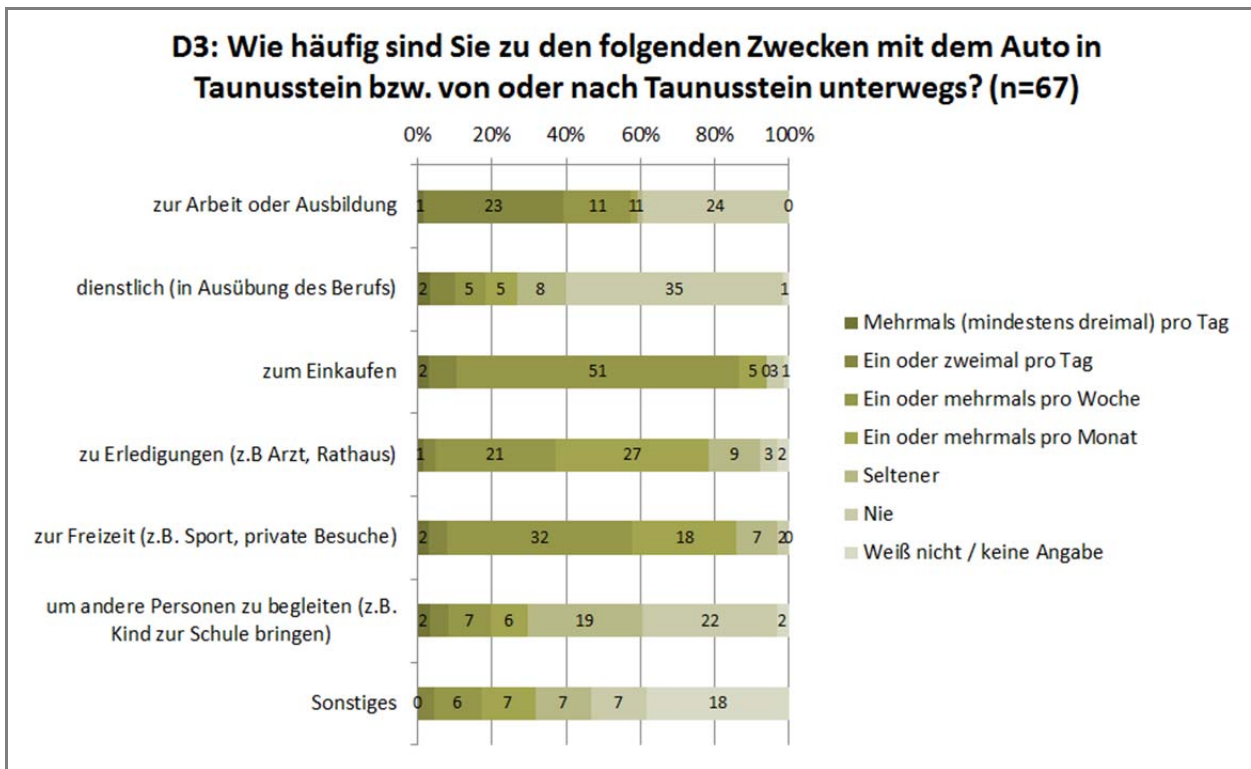


Abbildung 20: Fahrtzwecke der Fahrerinnen und Fahrer (Quelle: eigene Darstellung)

Erfahrungen mit der Mitnahme

Die Frage nach den Erfahrungen mit den Mitfahrbänken ermöglicht auch einen Einblick in die Nutzung (Abbildung 21). 42% der Befragten (28 Personen) haben im Jahr 2018 niemanden mitgenommen, die Mehrheit (36 Personen) hat im Jahr 2018 jemanden mitgenommen, die allermeisten aber seltener als monatlich. Lediglich zwei Personen geben an, einmal oder mehrmals im Monat Mitfahrer mitzunehmen. Es gibt also eine zwar geringe, aber durchaus messbare Nutzung.

Nicht-Mitnahmen von Personen auf den Mitfahrbänken aus Gründen der (Un-) Sympathie oder wegen unterschiedlicher Wegeziele spielen eine sehr geringe Rolle. Häufiger kommt es dagegen vor, dass die Fahrerinnen und Fahrer aus Eile nicht an einer besetzten Bank anhalten oder dass die Person auf der Bank nicht gar nicht mitfahren möchte.

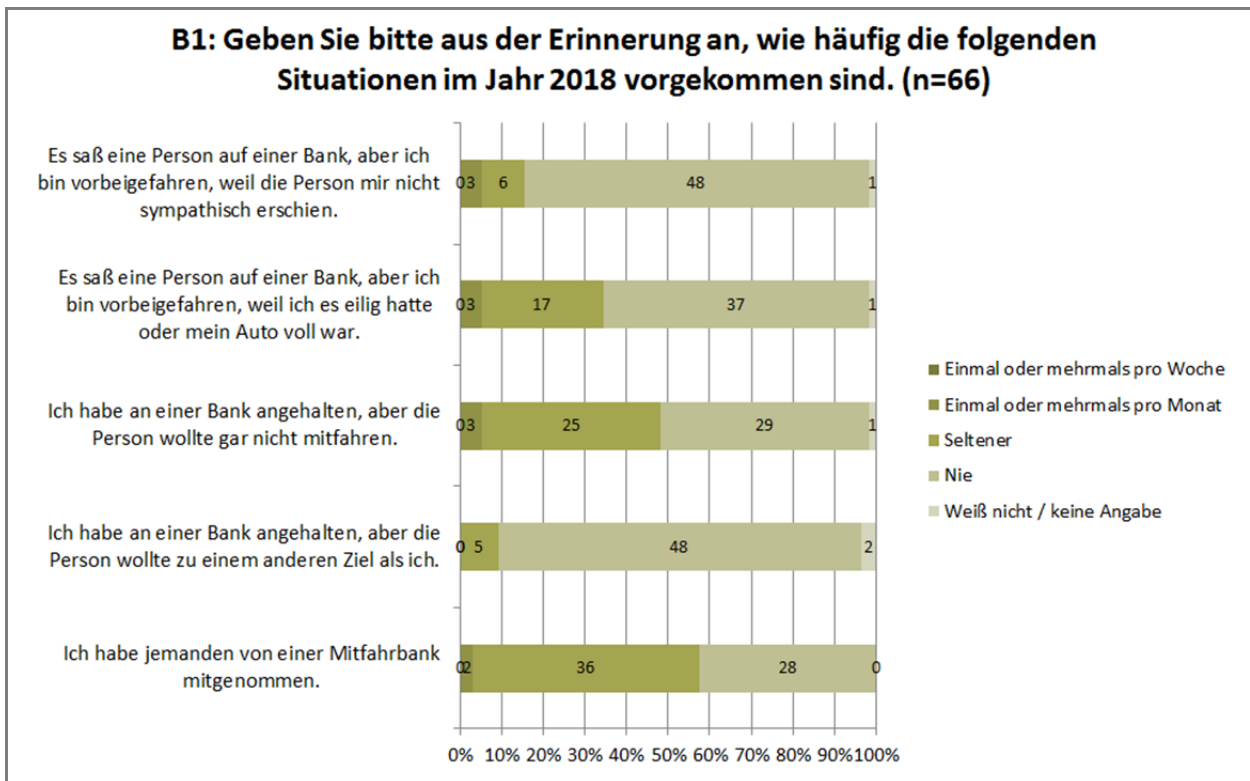


Abbildung 21: Erfahrungen der Fahrerinnen und Fahrer (Quelle: eigene Darstellung)

Oft werden die Bänke leer angetroffen (Abbildung 22, 2. Aussage). Dies deutet darauf hin, dass es mehr Fahrangebote als Fahrtennachfrage gibt.

Die Mitnahme wird ganz überwiegend als ein positives Erlebnis beschrieben (Abbildung 22, 5. Aussage).

Es werden nicht nur persönlich bekannte Menschen mitgenommen. Die Mitnahme fremder Personen ist der Regelfall. (Abbildung 23)

Es kommt offenbar häufiger vor, dass die Bänke zweckfremd genutzt werden. Es werden also Personen angetroffen, die gar nicht mitfahren möchten. Es besteht somit aber auch ein allgemeiner, nicht gedeckter Bedarf an Bänken, der durch die Mitfahrbänke – zumindest ein Stück weit – befriedigt wird. Die Mitfahrbänke dienen damit auch dazu, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und den Fußgängerinnen und Fußgängern eine Pause zu ermöglichen.

Dagegen gibt es keine nennenswerten Probleme, dass die Ziele von FahrerInnen und MitfahrerInnen nicht zusammen passen. Das deutet darauf hin, dass sich die Fahrtzielanzeiger bewähren. Außerdem sind viele Fahrerinnen und Fahrer durchaus bereit, Umwege in Kauf zu nehmen. (Abbildung 23)

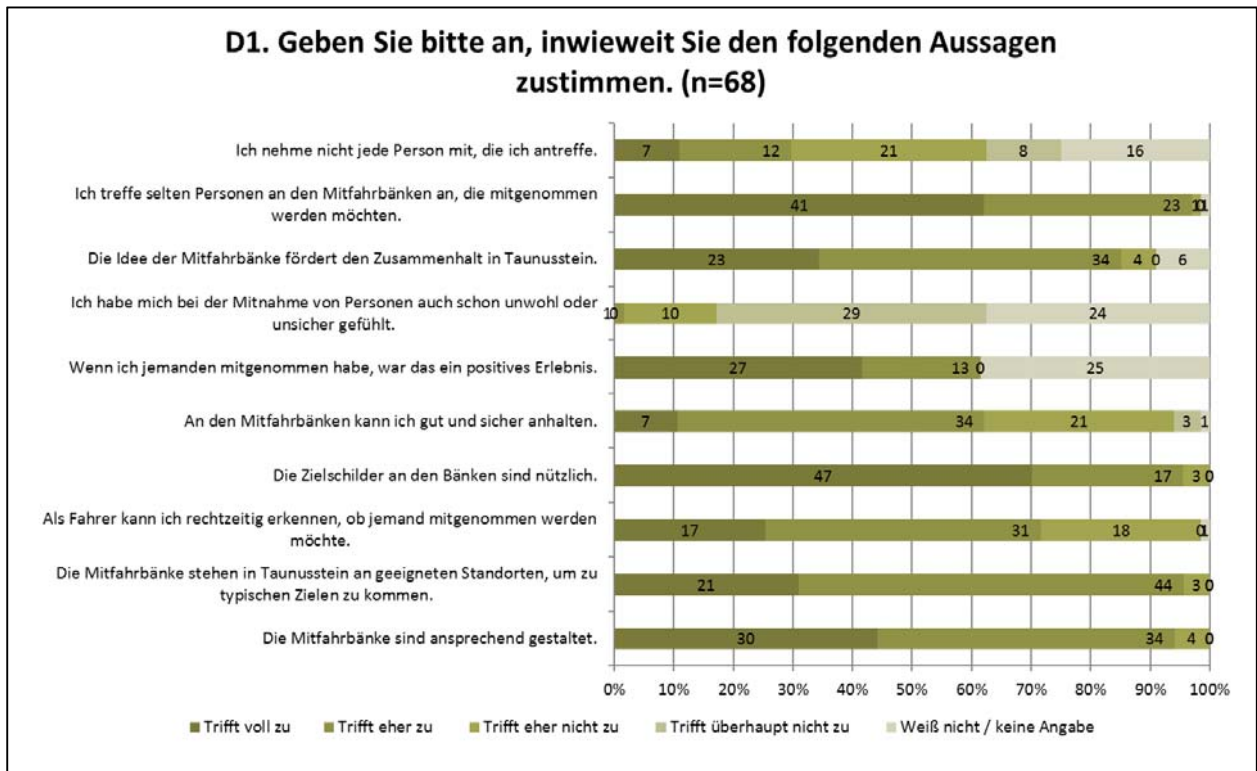


Abbildung 22: Zustimmung zu Thesen von Fahrerinnen und Fahrer (Quelle: eigene Darstellung)

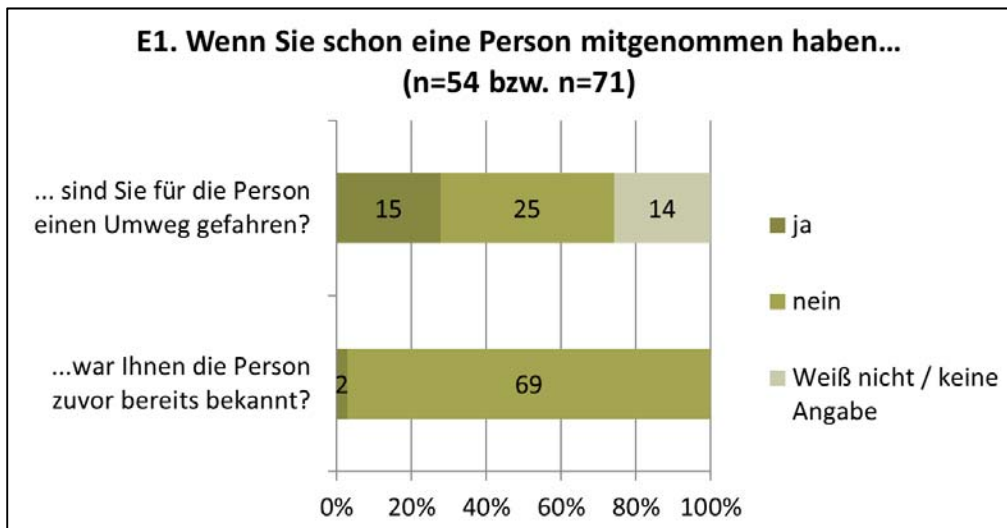


Abbildung 23: Mitnahmen der Fahrerinnen und Fahrer (Quelle: eigene Darstellung)

Wartezeiten und Nutzungshemmnisse

Die Fahrerinnen und Fahrer wurden auch nach ihrer Einschätzung zu Wartezeiten befragt (Abbildung 24). In der Mehrzahl der Antworten beträgt die geschätzte Wartezeit demnach zwischen 5 und 15 Minuten. Es gibt hier aber auch Ausreißer nach oben. Auffällig ist, dass fast die Hälfte der Befragten die Wartezeit nicht einschätzen kann.

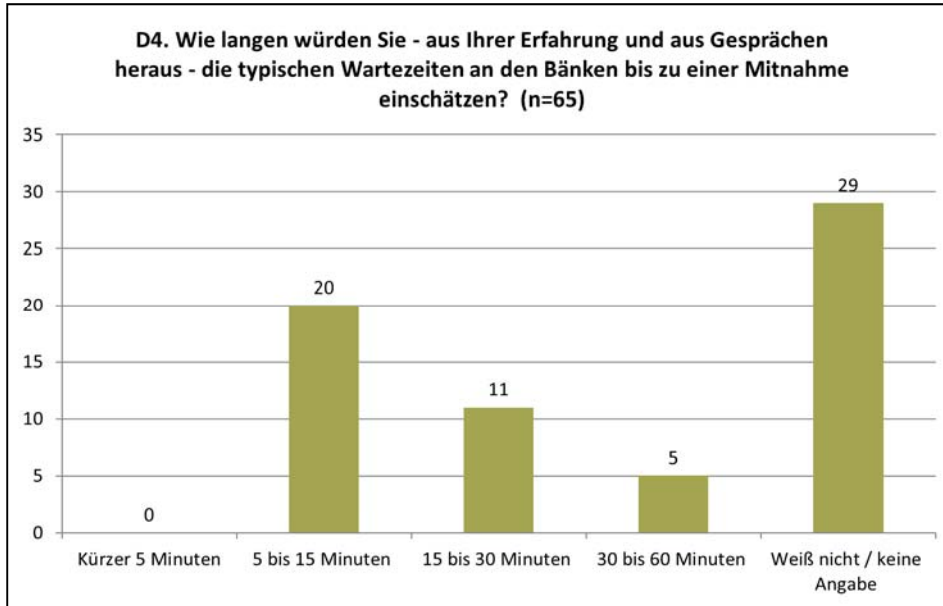


Abbildung 24: Einschätzung der Wartezeit durch die Fahrerinnen und Fahrer (Quelle: eigene Darstellung)

Als Nutzungshemmnis ist eher zu nennen, dass das Risiko, lange warten zu müssen, als hoch eingeschätzt wird, und dass das System der Mitfahrbänke nicht bekannt genug ist.

Es gibt aber auch die Einschätzung, dass die Mitfahrt bei fremden Personen als unangenehm empfunden wird (Abbildung 25, 1. Aussage). Es handelt sich hierbei aber um eine Einschätzung der Mitfahrerinnen durch die Fahrer. Die Fahrer selbst sehen fehlende Sympathie nicht als Problem an (Abbildung 21, 1. Aussage) und die praktische Erfahrung ist sehr positiv (Abbildung 22, 5. Aussage).

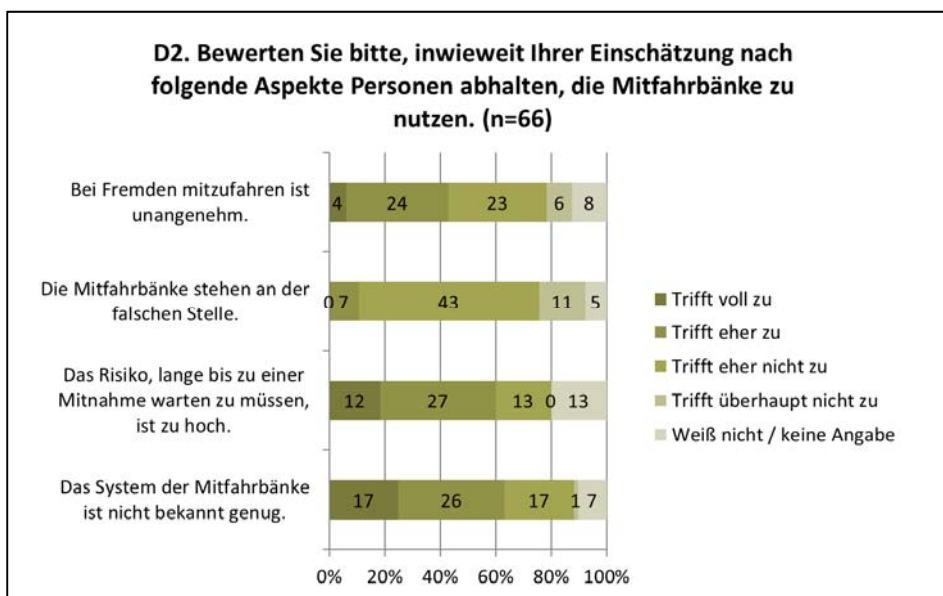


Abbildung 25: Einschätzung der Nutzungshemmnisse



Gesamtbewertung

Die Gesamtbewertung des Systems fällt gut aus (Abbildung 26). Die Durchschnittsnote liegt bei 2,0.

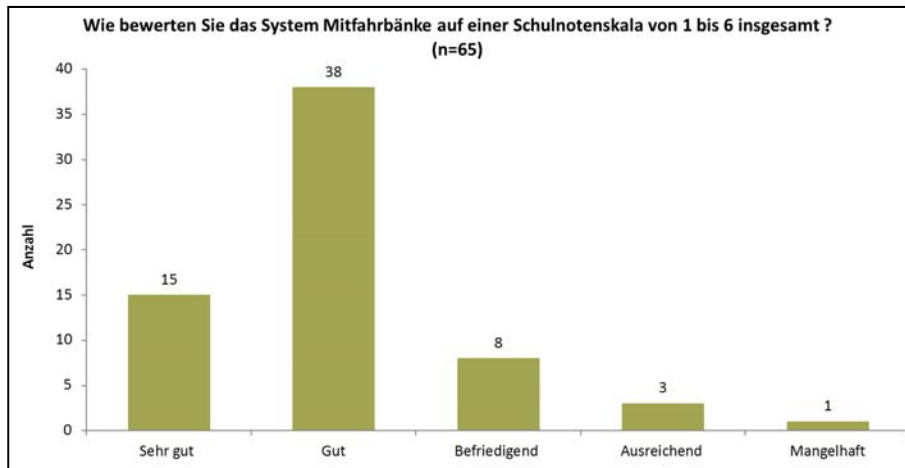


Abbildung 26: Gesamtbewertung durch die Fahrerinnen und Fahrer (Quelle: eigene Darstellung)

Möglichkeiten der Verbesserung

Hinweise auf Möglichkeiten, die Mitfahrbänke zu verbessern, gibt eine entsprechende offene Frage („Haben Sie Ideen, was an dem Mitfahrbänke-Angebot noch verbessert werden könnte?“), auf die unter anderem folgende Antworten gegeben wurden:

- Standorte optimieren
- Bänke in Halteverbot, schwer dort zu halten
- Bessere und regelmäßige Informationen auch z. B per Flyer im Rathaus, Sozialamt etc.
- Mehr Werbung, Mitfahrbänke bekannter machen
- Bundesweit gleich und eindeutig
- Überdachen
- Mehr Sicherheit

Fazit zur Befragung der angemeldeten Fahrerinnen und Fahrer

Die Mitfahrbänke in Taunusstein haben nach den Befragungsergebnissen einen geringen, aber durchaus messbaren verkehrlichen Nutzen. Die vermuteten Wartezeiten liegen überwiegend in einem akzeptablen Bereich von 5 bis 15 Minuten. Die Gesamtbewertung ist gut.

Die geringe Nutzung liegt wahrscheinlich nicht an einem geringen Fahrtangebot, sondern an einer derzeit niedrigen Nachfrage in der Bevölkerung. Die Befragung der Fahrerinnen und Fahrer zeigt, dass die Fahrer oft an leeren Bänken vorbeifahren und grundsätzlich zu einer Mitnahme bereit wären. Maßnahmen zur Steigerung der Nutzung sollten also eher auf die Nutzerinnen und Nutzer zielen.



5.2 Ergebnisse der Befragung in der Taunussteiner Bevölkerung

Die Befragung der Taunussteiner Bevölkerung richtete sich als offene Online-Befragung allgemein an alle in Taunusstein wohnenden Personen. Ziel war es, ein breites Meinungs- und Erfahrungsbild zu den Mitfahrbänken und ihrer Nutzung zu erhalten, da sich andere Wege, die Nutzung zu erfassen, als nicht gangbar erwiesen hatten (vgl. Kapitel 2). Dabei bestand aufgrund der für das Projekt zur Verfügung stehenden Ressourcen nicht der Anspruch der Bevölkerungsrepräsentativität.

Über die Befragung wurde in einem Zeitungsartikel im Wiesbadener Kurier und über den E-Mail-Newsletter der Stadt Taunusstein informiert. Der Erhebungszeitraum reichte vom 21.03.2019 bis zum 11.04.2019. Insgesamt haben 330 Personen an der Befragung teilgenommen, wovon 229 Personen alle Fragen beantwortet haben.

Alters- und Geschlechtsverteilung der Befragten zeigen, dass im Vergleich zur Gesamtbevölkerung die mittleren Altersgruppen zwischen 30 und 65 Jahren sowie Frauen deutlich überrepräsentiert sind (Abbildung 27). Es ist davon auszugehen, dass sich vorrangig Personen an der Befragung beteiligt haben, die sich bereits mit dem Thema Mitfahrbank beschäftigt haben. Ferner ist nicht auszuschließen, dass Nutzer bzw. Interessenten der Mitfahrbänke überrepräsentiert sind; dies korrespondiert aber mit dem Ziel der Befragung, Erfahrungen mit der Nutzung der Bänke zu erfassen.

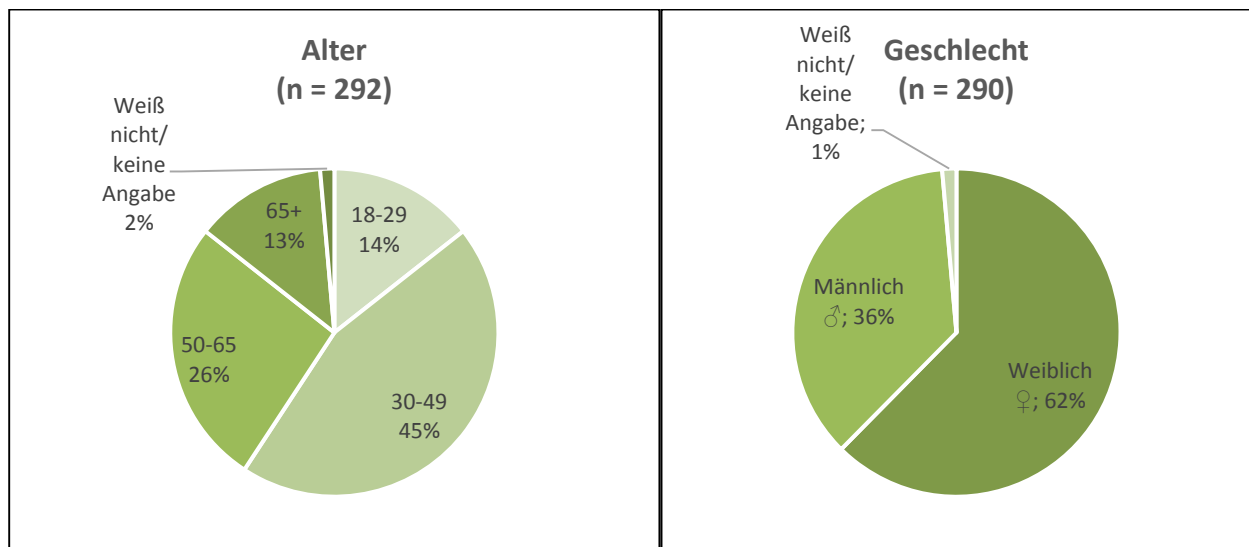


Abbildung 27: Alter und Geschlecht der Befragungsteilnehmenden (Quelle: eigene Darstellung)

Informationskanäle zu den Mitfahrbänken

Als Kanal, auf dem die Befragten von den Mitfahrbänken erfahren haben, wird mit Abstand am häufigsten das Auftauchen der Bänke im Straßenbild genannt, gefolgt von Informationen in elektronischen Medien bzw. Zeitungsartikeln (Abbildung 28). Hier sind deutliche Unterschiede zu den angemeldeten Fahrerinnen und Fahrern festzustellen, bei denen das Auftauchen der Bänke nur eine nachgeordnete Rolle spielt. Übereinstimmend ist bei beiden Gruppen aber festzustellen, dass „Mund-zu-Mund-Propaganda“ bzw. Informationsveranstaltungen eine geringere Rolle spielen als nach den Grundlagenrecherchen erwartet.

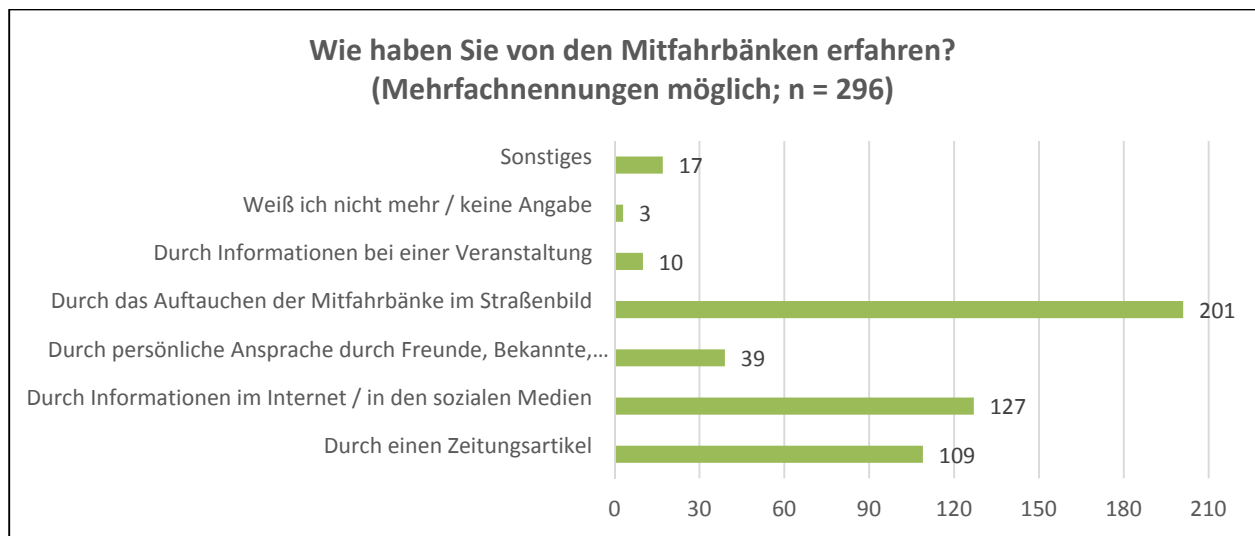


Abbildung 28: Informationswege (Quelle: eigene Darstellung)

Nutzung und Nicht-Nutzung der Mitfahrbänke

Von den Befragten hat mit 10% nur ein geringer Anteil bereits selbst die Mitfahrbank genutzt (Abbildung 29). Immerhin kann die Befragung aber aus eigenen Erfahrungen von 31 Personen schöpfen, was mit anderen Erhebungsmethoden vermutlich nicht zu erreichen gewesen wäre. Ferner kennt darüber hinaus knapp ein Viertel der Befragten Personen, die die Mitfahrbänke bereits genutzt haben, so dass in der Befragung auch auf sekundäre, berichtete Erfahrungen zurückgegriffen werden kann.

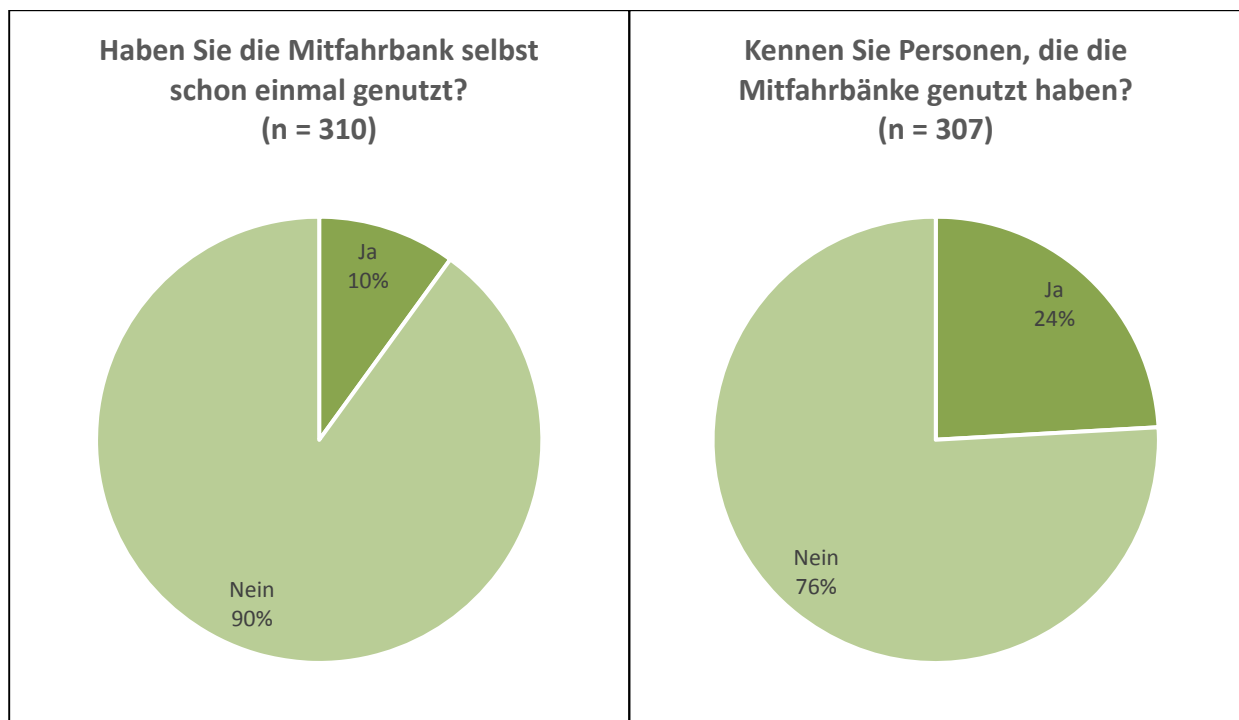


Abbildung 29: Nutzung der Mitfahrbänke bzw. Kenntnis von Nutzenden (Quelle: eigene Darstellung)



Erwartungsgemäß ist bei den Mitfahrbank-Nutzern die Altersgruppe über 65 Jahren stärker vertreten als bei den Nicht-Nutzern (Abbildung 30). Dennoch machen die Über-65-jährigen nur knapp ein Drittel der Mitfahrbank-Nutzer aus. Auch jüngere Altersgruppen sind unter den Nutzern stark vertreten.

Bemerkenswerterweise ist die Altersverteilung der Mitfahrbank-Nutzer nahezu identisch mit der Altersverteilung in der Taunussteiner Bevölkerung insgesamt, während es bei den Nicht-Nutzern eine Schiefe zugunsten der mittleren und zuungunsten der ältesten Altersklasse gibt.

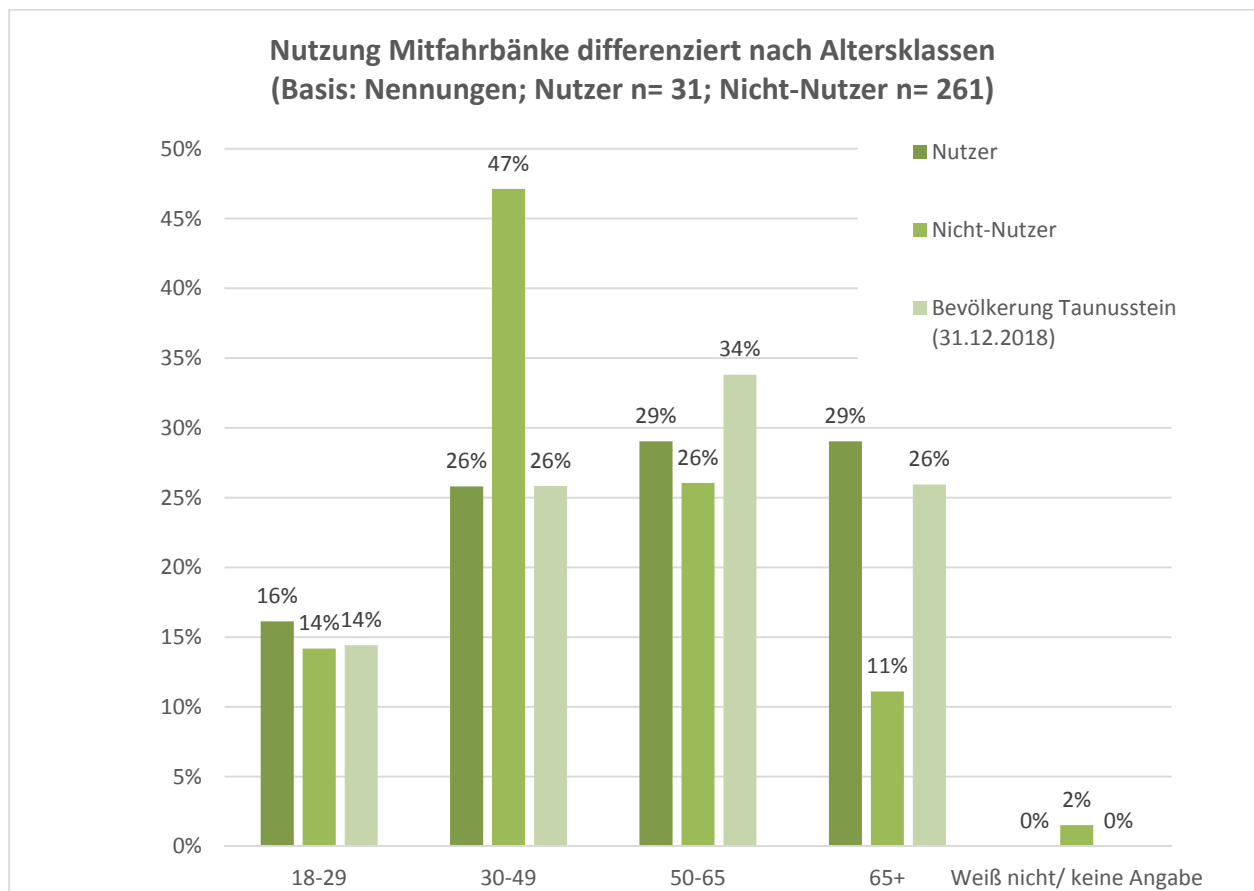


Abbildung 30: Nutzung der Mitfahrbänke nach Altersklassen (Quelle: eigene Darstellung)



Nutzungshäufigkeiten und Nutzungserfahrungen

Der Großteil der Befragten, die angegeben haben, die Mitfahrbänke bereits genutzt zu haben, ist Selten-Nutzer mit einer Nutzungshäufigkeit von einer oder wenigen Mitfahrten im Jahr (Abbildung 31). Immerhin fünf Personen geben aber eine regelmäßige Nutzung der Mitfahrbänke mindestens einmal im Monat an. Als untere und obere Abschätzung ergeben sich aus den Angaben der Befragten Nutzungshäufigkeiten von mindestens 125 und höchstens etwa 400 Fahrten pro Jahr. Die Gesamtzahl der Mitfahrten kann nicht ermittelt werden, da nicht bekannt ist, welcher Anteil aller Nutzer sich an der Befragung beteiligt hat.

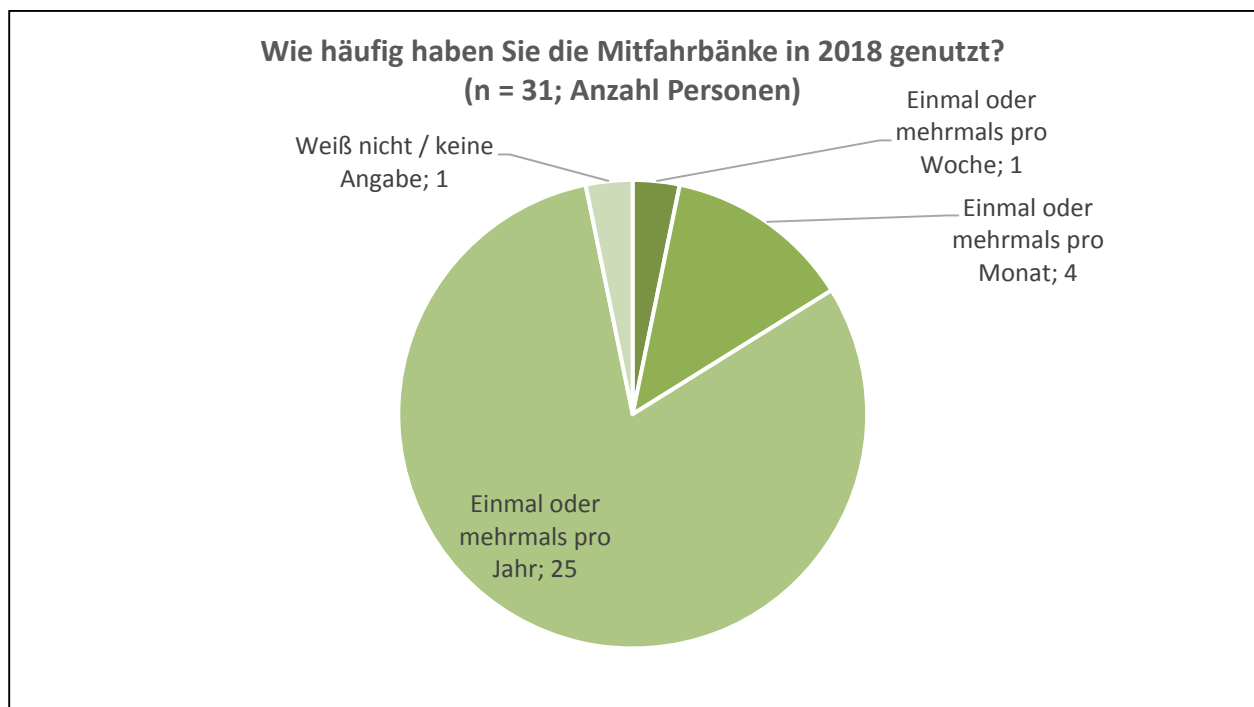


Abbildung 31: Häufigkeit der Mitfahrbank-Nutzung (Quelle: eigene Darstellung)

Die Gründe zur Mitfahrbanknutzung sind sehr vielfältig (Abbildung 32). Als häufigste Erklärung werden Angebotsmerkmale des ÖPNV angegeben, die nicht den eigenen Erwartungen bzw. Bedürfnissen entsprechen: zu geringe Fahrtenhäufigkeit, zu hohe Kosten, fehlende Verbindung zum gewünschten Ziel (66% aller Nennungen). Das nach verkehrsplanerischen Maßstäben überdurchschnittliche ÖPNV-Angebot in Taunusstein wird mithin nicht von allen Personen auch so wahrgenommen. Eine separate Auswertung zeigt, dass zwischen Befragten aus den peripheren Stadtteilen mit geringerem ÖPNV-Angebot und den zentralen (Aartalachse) Stadtteilen mit dichtem ÖPNV-Angebot keine Unterschiede in der Mitfahrbanknutzung bestehen. Offenbar ist mithin der objektive Angebotsumfang nicht ausschlaggebend für die Wahrnehmung des ÖPNV und die Mitfahrbank-Affinität.

Neben Defiziten des ÖPNV werden zu weite Wege zum Zufußgehen als weiterer Grund angegeben, was auf für ländlichere Räume typische Defizite in der Versorgungsinfrastruktur hinweist. Eine geringe Rolle spielt dagegen bei den angegebenen Gründen, dass das eigene soziale Netzwerk in Bezug auf die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse nicht ausreichend ist.

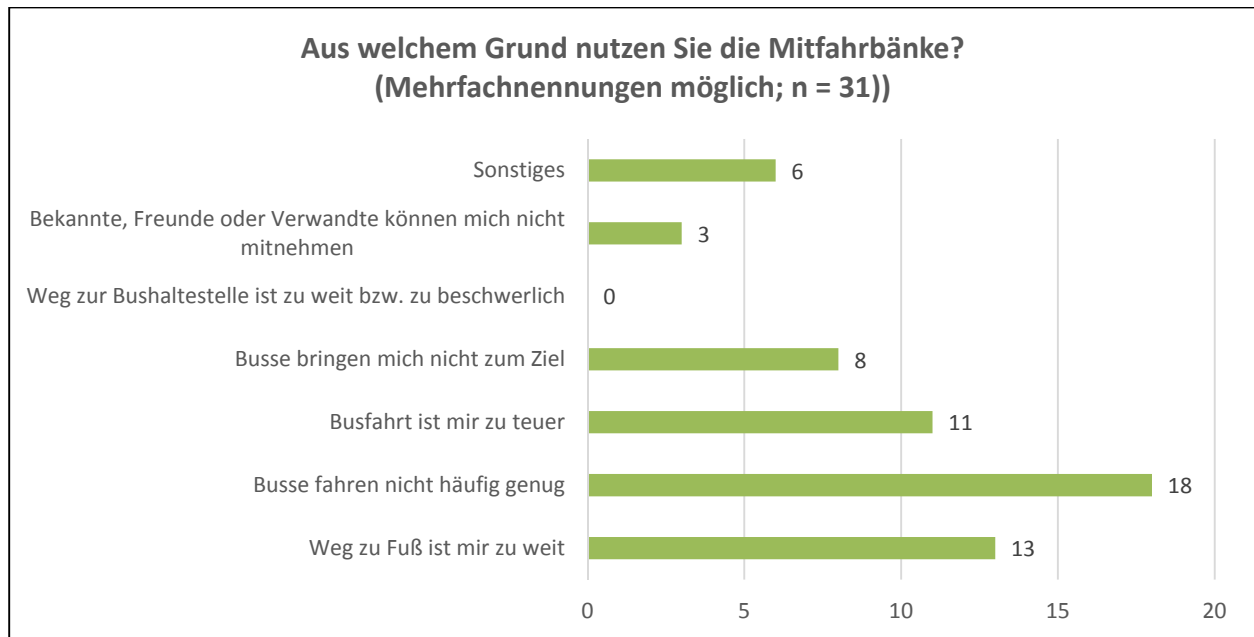


Abbildung 32: Gründe für die Nutzung der Mitfahrbänke (Quelle: eigene Darstellung)

Die Erfahrungen mit den Mitfahrten sind ganz überwiegend positiv (Abbildung 33). Die Mehrzahl der Befragten äußert sich zustimmend zu der Aussage, dass sie bei der Mitfahrt nette Menschen kennengelernt haben und dass sie gut zum Ziel gekommen sind. Umgekehrt gibt nur eine Person an, sich bei einem Fremdem im Auto einmal unwohl gefühlt zu haben. Die soziale Dimension des Mitfahrens wird mithin von den befragten Mitfahrern deutlich positiv bewertet. Anders sieht es dagegen mit den Wartezeiten aus: hier stimmen immerhin 11 Personen (37% der Befragten) der Aussage voll oder eher zu, dass sie bis zu einer Mitnahme immer lang warten müssen.

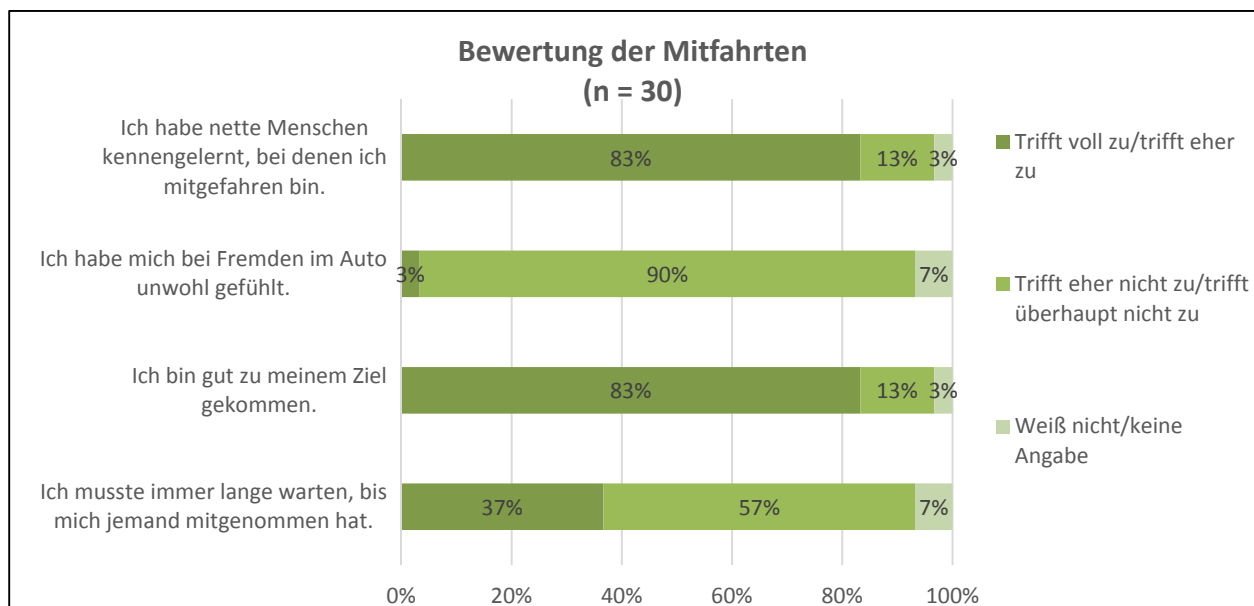


Abbildung 33: Bewertung verschiedener Aspekte der Mitfahrten (Quelle: eigene Darstellung)



Die vorstehend dargestellten Erfahrungen der Personen, die selbst bereits die Mitfahrbänke genutzt haben, decken sich sehr gut mit den Erfahrungen, die Dritte den Befragten geschildert haben (Abbildung 34): das Kennenlernen netter Menschen und gutes Zum-Ziel-Kommen werden häufig genannt, Unwohlsein bei Fremden im Auto kommt selten vor, und ein nennenswerter Anteil der Personen berichtet von langen Wartezeiten. Die Aussagen zu den Wartezeiten korrespondieren mit den Abgaben der Fahrerinnen und Fahrer (bei 55% geschätzte Wartezeit zwischen 5 und 15 Minuten, bei 44 % Wartezeit größer als 15 min, vergleiche Abbildung 24)

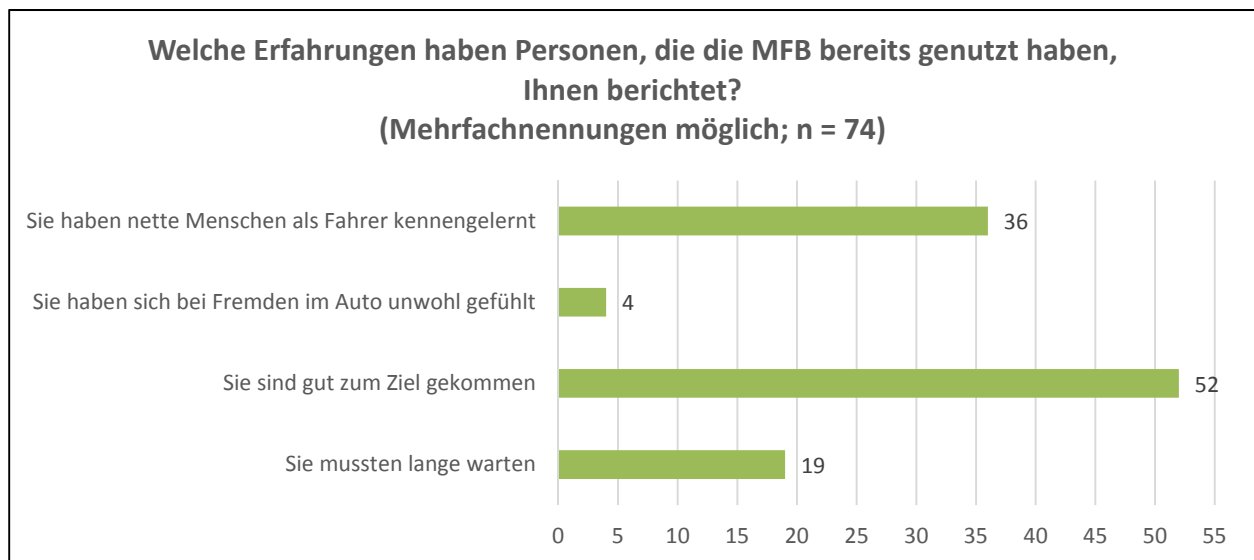


Abbildung 34: Berichtete Erfahrungen bei der Mitfahrbank-Nutzung (Quelle: eigene Darstellung)

Die drei Telefoninterviews mit Mitfahrbank-Nutzern haben die vorstehend dargestellten Bewertungen im Wesentlichen bestätigt. Als grundlegendes Hemmnis der Nutzung wurde daneben – neben der Tatsache, dass die meisten Bewohner Taunussteins über ein Auto verfügen – die Unsicherheit genannt, wie lange man warten muss und ob man überhaupt mitgenommen wird. Positiv wurde hervorgehoben, dass die Mitfahrbänke eine zusätzliche Mobilitätsoption darstellen, die man zwar im Regelfall nicht braucht, auf die man aber im Ausnahmefall zurückgreifen kann.

Motive und Haltungen der Nicht-Nutzer

Als Grund, die Mitfahrbänke nicht zu nutzen, wird von den Nicht-Nutzern mit deutlichem Abstand am häufigsten angegeben, dass sie das eigene Auto vorziehen (39% aller Nennungen; Abbildung 35). Die Verfügbarkeit eines eigenen Autos macht mithin alternative Mobilitätsangebote wie die Mitfahrbänke individuell verzichtbar. Das nächst wichtige Thema ist mit 27% aller Nennungen die Unzuverlässigkeit der Mitnahme, ausgedrückt in Befürchtungen, lange warten zu müssen bzw. nicht pünktlich oder gar überhaupt nicht ans Ziel zu kommen. Ebenfalls ein relevanter Aspekt ist mit 17% der Nennungen die Unsicherheit, bei einer fremden Person mitzufahren; unter jenen Befragten, die nicht angeben, das eigene Auto vorzuziehen und mutmaßlich kein Auto besitzen, geben sogar 39% an, sie fühlten sich im Auto eines Fremden unsicher.

Der Anteil der Mitfahrbank-Nicht-Nutzer, die grundsätzlich bereit wären, Personen von Mitfahrbänken mitzunehmen, ist mit 76% ausgesprochen hoch (Abbildung 36). Allerdings würden nur 35% bedingungslos Mitfahrer mitnehmen. 36% schränken ihre Mitnahme-Bereitschaft auf sympathisch wirkende



Personen und weitere 5% auf Fälle, in denen sie nicht in Eile sind, ein. Immerhin ein Fünftel der Befragten lehnt die Mitnahme von Personen ab.



Abbildung 35: Gründe, die Mitfahrbänke nicht zu nutzen (Quelle: eigene Darstellung)

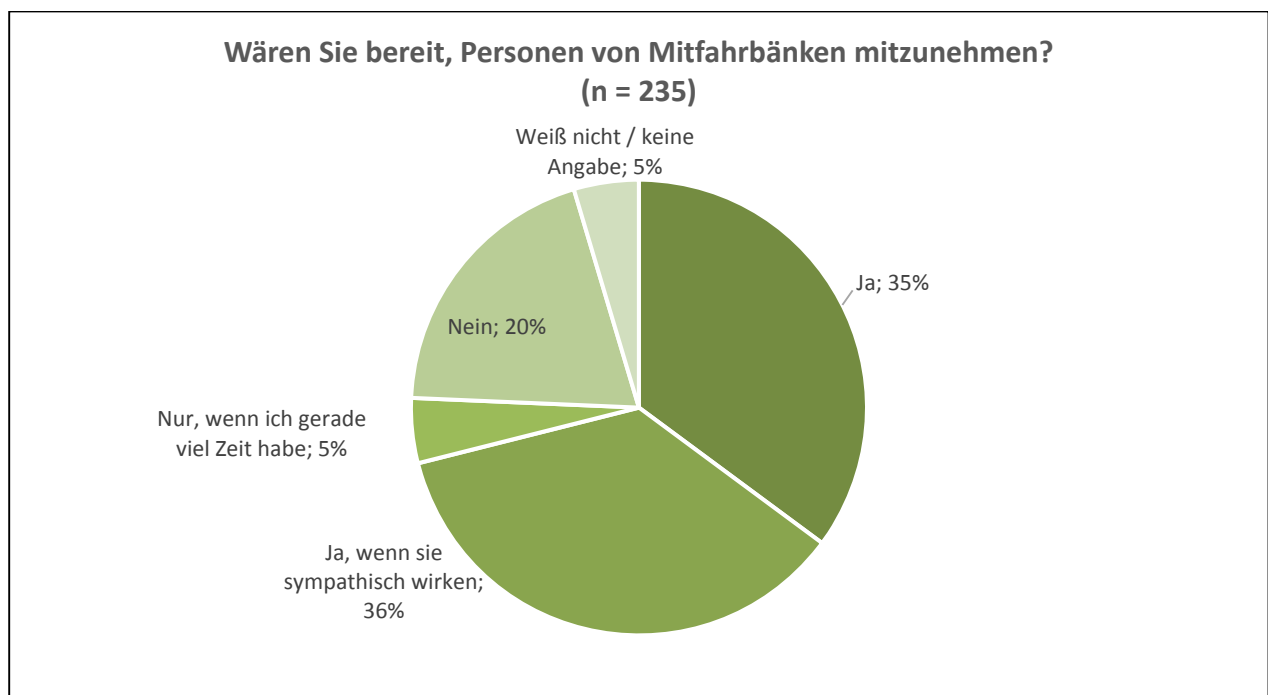


Abbildung 36: Bereitschaft zur Mitnahme von Personen (Quelle: eigene Darstellung)

Bewertung der Mitfahrbänke insgesamt

Die Zustimmungen bzw. Ablehnungen der Befragten bezüglich verschiedener Statements zu den Mitfahrbänken ergeben heterogenes Bild (Abbildung 37). Die Grundidee der Mitfahrbänke wird deutlich begrüßt (73% Zustimmung zur Aussage „Die Mitfahrbänke sind eine gute Idee“) und ihre Notwendigkeit für das Mobilitätsangebot wird betont (69% Ablehnung der Aussage „Das Mobilitätsangebot [...] ist auch ohne Mitfahrbänke gut genug“).

Bei der Einschätzung des tatsächlichen Nutzens der Mitfahrbänke sind die Positionen dagegen nicht so klar. Immerhin 33% der Befragten stimmt der These zu, dass Geld und Arbeitsaufwand für die Mitfahrbänke an anderer Stelle besser aufgehoben wären, während 54% diese Position ablehnen. Umgekehrt stimmen nur 33% zu, dass die Mitfahrbänke für die Mobilität eine große Bedeutung haben, während 51% der Befragten diese Einschätzung nicht teilen.

Eine ergänzende differenzierte Analyse der Bewertungen nach den drei Gruppen

- Befragte, die die Mitfahrbänke noch nicht genutzt haben („Nicht-Nutzer“),
- Befragte, die zwar die Mitfahrbänke noch nicht genutzt haben, aber Personen kennen, die sie bereits genutzt haben („Kenner“) und
- Befragten, die die Mitfahrbänke bereits genutzt haben („Nutzer“)

zeigt, dass die Nicht-Nutzer durchweg ein ungünstigeres Urteil abgeben als die Kenner und die Nutzer, wobei die letzteren Gruppen sich in der Beurteilung nur wenig unterscheiden.

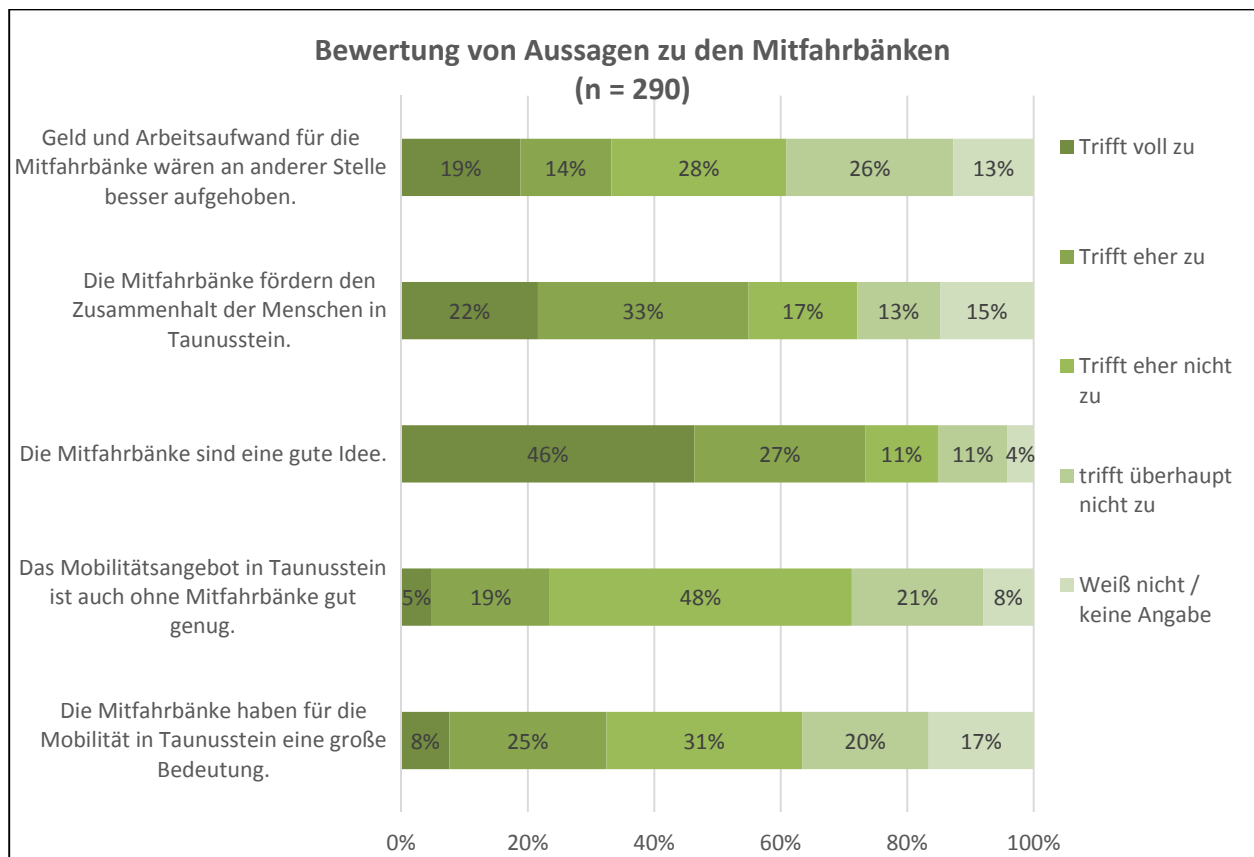


Abbildung 37: Bewertung von Aussagen zu Mitfahrbänken (Quelle: eigene Darstellung)

Ein großes grundsätzliches Interesse sowie Engagement zum Thema spiegelt sich darin wieder, dass immerhin 93 Befragte (28% aller Befragungsteilnehmenden) in einem Freitextfeld insgesamt 126 Kommentare abgegeben oder Verbesserungsvorschläge gemacht haben. Diese verteilen sich auf folgende Schwerpunktthemen:

- 43 Kommentare (34%) beziehen sich darauf, dass die Standorte von Mitfahrbänken ungünstig sind, da man sie als Autofahrer zu spät erkennt oder man nicht sicher halten kann. Auch von der Lage von Bänken in Halteverbotsbereichen oder zu nahe an Bushaltestellen, so dass es zu Verwechslungen zwischen Mitfahrbank- und ÖPNV-Kunden kommt, ist die Rede.
- 21 Kommentare (17%) fordern Verbesserungen der Gestaltung der Bänke, wobei meist der Wunsch nach einer Überdachung als Sonnen- und Regenschutz geäußert wird.
- 18 Kommentare (14%) regen an, den Bekanntheitsgrad der Bänke zu steigern und ihre Funktionsweise besser zu vermitteln. Sie nehmen zum Teil auch Bezug darauf, dass auf den Bänken sitzende Personen gar nicht mitgenommen werden möchten.
- 16 Kommentare (13%) beziehen sich auf die soziale Sicherheit und regen beispielsweise an, dass neben den Fahrern auch die Mitfahrer registriert sein sollten oder dass jede Mitnahme vorher registriert werden sollte, so dass bekannt ist, wer beim wem mitfährt. Aus einem Teil der Kommentare wird auch deutlich, dass die Möglichkeit einer Anmeldung bzw. Registrierung als Fahrer nicht bekannt ist.
- 9 Kommentare (7%) fordern, die Mitfahrbänke wieder abzubauen. Sie begründen dies unter anderem damit, dass die Bänke nach eigener Wahrnehmung nicht genutzt würden oder dass



es sich nur um ein politisches Renommierprojekt handele.

- Die übrigen 19 Kommentare (15%) verteilen sich auf unterschiedliche Themen und schlagen beispielsweise vor, das Mitfahrssystem zu digitalisieren oder statt Mitfahrbänke den ÖPNV auszubauen.

Die Gesamtbewertung der Mitfahrbänke im Schulnotensystem liegt bei einer Durchschnittsnote von nur 2,9 („befriedigend“). Auffällig ist dabei, dass die Bewertung durch die Nicht-Nutzer erheblich schlechter ausfällt (Ø-Note 3,2) als durch die Personen, die einen Nutzer kennen (Ø-Note 2,3) und durch die Nutzer (Ø-Note 2,2) (Abbildung 38).

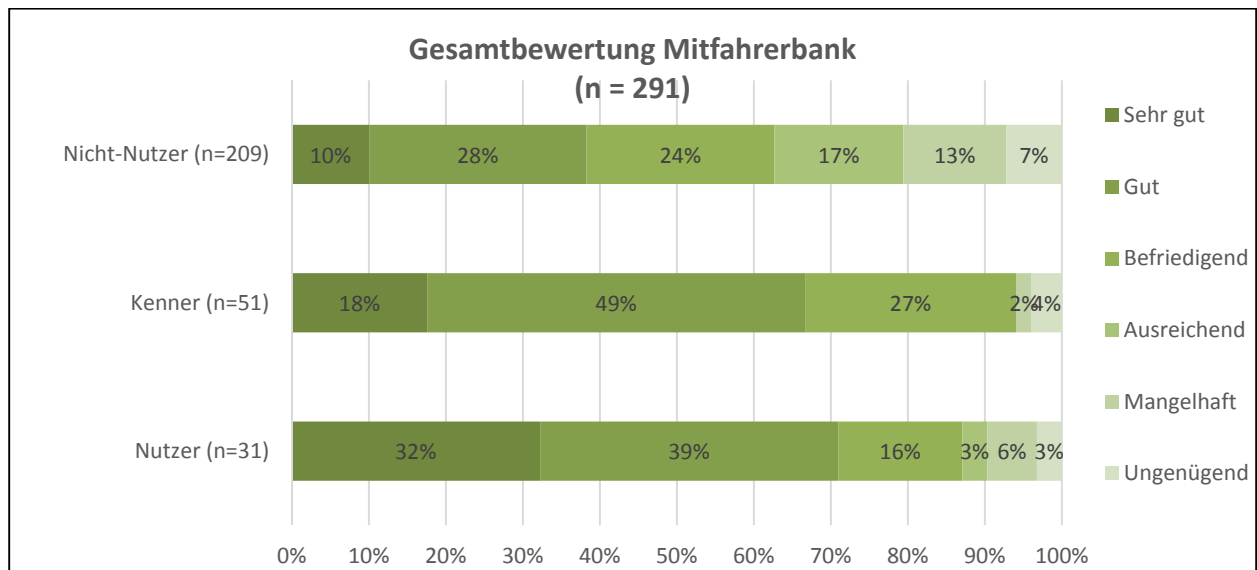


Abbildung 38: Gesamtbewertung der Mitfahrbänke im Schulnotensystem (Quelle: eigene Darstellung)

Fazit zur Befragung in der Taunussteiner Bevölkerung

Die Nutzung der Mitfahrbänke ist quantitativ zwar gering, aber durchaus nicht vollkommen zu vernachlässigen. Zumindest einzelne Personen bauen das Mitfahrbankangebot regelmäßig in ihr Mobilitätsmuster ein, weitere nehmen es zumindest als Rückfallebene wahr. Auffällig ist dabei, dass die Mitfahrbank-Nutzenden gleichmäßig aus allen Altersklassen kommen, es also keine Konzentration im Segment der Senioren gibt, wie häufig vermutet wird.

Die Mehrzahl der Befragten verfügt über ein eigenes Auto und ist daher nicht auf Mitfahrbänke angewiesen. Bei dieser Gruppe ist die Grundbereitschaft, andere Personen mitzunehmen hoch, wobei für eine tatsächliche Mitnahme für viele entscheidend ist, ob eine Person sympathisch wirkt.

Die Einschätzungen zu Mitfahrbänken fallen ambivalent aus: einerseits wird die Idee als solche breit begrüßt und gutgeheißen, andererseits besteht eine deutliche Skepsis bezüglich des tatsächlichen Nutzens. Das Gesamturteil lautet insgesamt befriedigend, wobei Personen, die noch keine Erfahrung mit Mitfahrten gemacht haben, das Angebot deutlich schlechter einschätzen als Personen, die es selbst schon genutzt haben oder von Dritten von der Nutzung berichtet bekommen haben.



6 Schlussfolgerungen und Empfehlungen

6.1 Verkehrliche Einordnung und Nutzen von Mitfahrbänken

Akzeptanz und Nutzung

Generell handelt es sich bei Mitfahrbänken um ein ergänzendes Angebot, das in bestimmten Fällen Lücken der Mobilitätsmöglichkeiten schließen soll und teilweise auch kann. Eine hohe Nachfrage ist bei einem solchen Angebot nicht zu erwarten. Die Akzeptanz ist besonders dort gering, wo es parallele Angebote gibt (z. B. in Amöneburg durch Bürgerbus). Es gibt erfolgreiche Beispiele (z. B. Speicher, Luthern (Taxito)) bei denen von einer regelmäßigen Nutzung und kurzen Wartezeiten (in der Regel kürzer als 5 min) ausgegangen werden kann.

Das Fallbeispiel Taunusstein, bei dem in der vorliegenden Untersuchung erstmals eine Annäherung an eine Quantifizierung der Mitfahrbank-Nutzung unternommen wurde, bestätigt einerseits die geringe Inanspruchnahme der Mitfahrbänke. Aufgrund der erhobenen Daten dürfte die Anzahl der Mitfahrten der Befragten zwischen 125 und 400 Fahrten im Jahr 2018 gelegen haben. Die tatsächliche Anzahl der mit der Erhebung nicht erfassten Fahrten ist unbekannt; aufgrund der Hinweise etlicher Befragter sowie Äußerungen in den Interviews, dass selten oder nie Personen auf den Bänken zu sehen seien, ist jedoch anzunehmen, dass die tatsächliche Nutzung nicht um Größenordnungen höher ist.

Die Nutzungsdaten zeigen andererseits aber auch, dass es durchaus Personen gibt, die das Mitfahrbanksystem in ihre Mobilität integriert haben. Darüber hinaus weisen Äußerungen in den Interviews und bei den Befragungen darauf hin, dass die Mitfahrbänke als Rückfallebene wahrgenommen werden für den Fall, dass die gewohnten Verkehrsmittel nicht funktionieren. Auffällig ist ferner, dass die Personen, die angeben die Mitfahrbänke zu nutzen, aus allen Altersgruppen stammen. Das Angebot wird offenbar nicht nur von einer engen Zielgruppe, z.B. Senioren ohne eigenes Auto, angenommen, sondern von Menschen in ganz unterschiedlichen Lebenssituationen.

Als Gründe für die geringe Inanspruchnahme lassen sich in Taunusstein vor allem zwei Faktoren identifizieren. Zum einen stehen einem Großteil der Bevölkerung zuverlässige und bequeme Mobilitätsalternativen zur Verfügung, so dass sie nicht auf Mitfahrbänke angewiesen sind: vorrangig das eigene Auto, aber auch der ÖPNV. Die Qualität des Busverkehrs wird zwar von den Befragten recht kritisch beurteilt, ist aber unter verkehrsplanerischen Kriterien gut bis sehr gut; inwieweit bei den Befragten Informationsdefizite bezüglich des ÖPNV-Angebots bestehen oder das Angebot den individuellen Ansprüchen tatsächlich nicht gerecht wird, bleibt offen. Zum zweiten wird die Beförderung per Mitfahrbank als vergleichsweise unzuverlässig wahrgenommen: es gibt keine Garantie, tatsächlich zum gewünschten Ziel zu kommen, und gegebenenfalls müssen lange Wartezeiten in Kauf genommen werden. Aspekte der sozialen (Un-) Sicherheit spielen demgegenüber nur bei einem geringeren Teil der Befragten eine Rolle.

Der prinzipbedingten Unzuverlässigkeit von Mitfahrbänken steht entgegen, dass sich immerhin rund 250 Personen angemeldet und registriert haben und dass etwa drei Viertel der Befragten grundsätzlich bereit sind, Personen mitzunehmen. Das tatsächliche Mitnahme-Potenzial scheint demzufolge weniger ausschlaggebend für die geringe Nutzung zu sein als die mangelnde Nachfrage. Um eine Akzeptanzsteigerung zu erreichen muss also eher auf der Nachfrageseite als auf der Angebotsseite angesetzt werden.



Auffällig erscheint, dass Personen, die bereits selbst die Mitfahrbänke genutzt haben oder die aus erster Hand von Mitfahrern wissen, das Mitfahrbanksystem deutlich besser bewerten als Personen, auf die beides nicht zutrifft. Die Durchschnittsnoten der Gesamtzufriedenheit von 2,2 bzw. 2,3 der Mitfahrer bzw. 2,0 bei den Fahrern, also den „Kennern des Systems“, liegen zudem in einem guten Bereich, wie er in vergleichbaren Befragungen auch vom ÖPNV erreicht wird, während die Nicht-Nutzer im Durchschnitt nur eine befriedigende 3,2 vergeben. Hier spiegelt sich mutmaßlich ein Phänomen, das sich auch bei anderen neuen Verkehrsangeboten beobachten lässt: die Skepsis ihnen gegenüber ist recht groß und wird erst durch eigene oder persönlich vermittelte Erfahrungen mit dem Angebot ausgeräumt.

Allgemeine Resonanz

Während der tatsächliche verkehrliche Nutzen der Mitfahrbänke eher gering ausfällt und auch von den Befragten in Taunusstein differenziert beurteilt wird, ist allgemein eine große Zustimmung zu der Mitfahrbank-Idee als solcher festzustellen. Auch das Feedback, das bei den Verantwortlichen ankommt, ist zwar gering, aber stets positiv. Probleme (z. B. bezüglich der Sicherheit oder der Nicht-Mitnahme) konnten hier praktisch nicht gefunden werden. Die hohe Bereitschaft der örtlichen Geschäftswelt, als Sponsoren für die Herstellung der Bänke aufzutreten, bestätigt diese positive Haltung ebenso wie Befragungsergebnisse mit 73% Zustimmung zur Aussage „Die Mitfahrbänke sind eine gute Idee“.

Für diese positive Grundhaltung spielen den Ergebnissen der Befragungen und Interviews zufolge vor allem die Innovation und die Auffassung, etwas Sinnvolles für die Gemeinschaft zu tun eine Rolle. In Taunusstein kommt noch hinzu, dass sich die Stadt als eine der ersten Kommunen in Hessen eines solchen Angebots angenommen hat.

Außerverkehrlicher Nutzen

Neben dem intendierten verkehrlichen Nutzen können bei den Mitfahrbänken auch außerverkehrliche Nutzen festgestellt werden. So kommt es offenbar häufiger vor, dass die Bänke zweckfremd genutzt werden: auf ihnen werden Personen angetroffen, die gar nicht mitfahren möchten. Es besteht somit aber auch ein allgemeiner, nicht gedeckter Bedarf an Bänken, der durch die Mitfahrbänke – zumindest ein Stück weit – befriedigt wird. Die Mitfahrbänke tragen damit auch dazu bei, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und Fußgängerinnen und Fußgängern eine Pause zu ermöglichen.

Ein weiterer Nutzen besteht darin, dass die Mitfahrbänke häufig als Symbol bzw. Kristallisationspunkt für gesellschaftlichen Zusammenhalt und Engagement verstanden werden. Ehrenamtlich Engagierte, die das System aufbauen und vermarkten, registrierte Fahrer und Sponsoren werden getragen von der Motivation, etwas für das Gemeinwesen zu tun, was sowohl das Empfinden der Selbstwirksamkeit als auch das Gemeinwesen stärkt.

Einsatzbereich von Mitfahrbänken und Einordnung in das MoLa.opt-Planungsverfahren

Unter welchen Rahmenbedingungen eine Mitfahrbank als Mobilitätsangebot geeignet sein kann, kann Abbildung 39 entnommen werden. Dieses Schema ist auch kompatibel mit dem MoLa.opt-Planungsverfahren (Becker et al. 2017), das ebenso wie die folgende Darstellung für ein Fahrgastpotenzial von mehr als 3.000 Personen den Einsatz von flexiblen (und alternativen) Bedienungsformen vorsieht. Die Mitfahrbank ist für geringere Fahrgastpotenziale denkbar als ergänzendes, Mobilität ermöglichendes, aber nicht garantierendes Angebot.

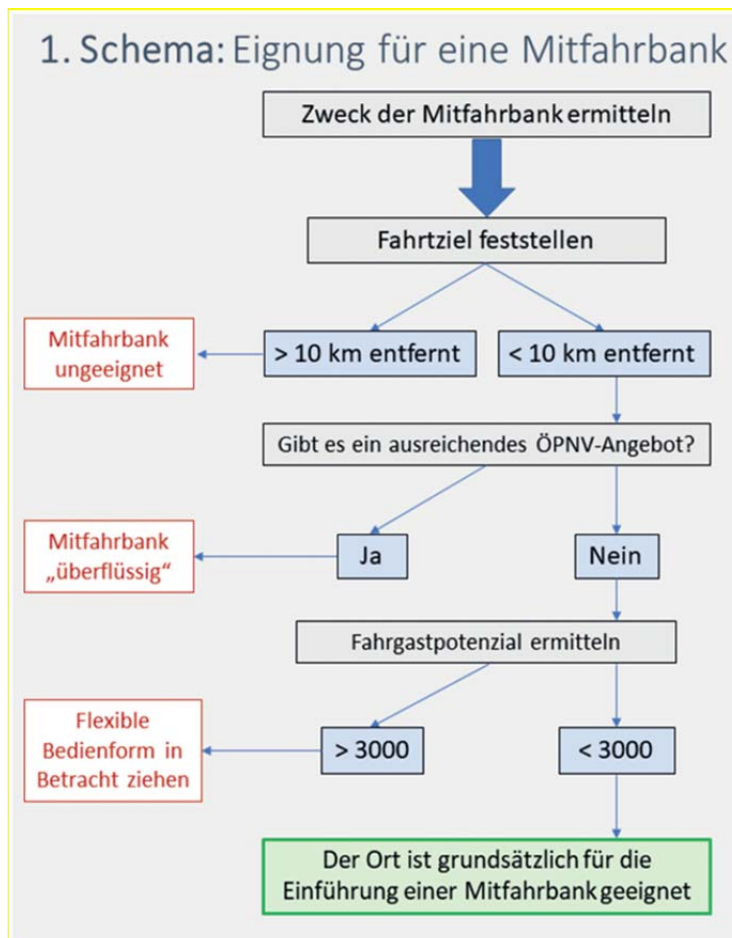


Abbildung 39: Eignung und Konzeption einer Mitfahrbank (Quelle: Knorr, Lelanz, 2018)

6.2 Empfehlungen für die Umsetzung von Mitfahrbank-Projekten

Gestaltung und Rahmenbedingungen

Bei der Entwicklung und Installation eines Mitfahrbank-Angebots in einer Kommune sollte nach den durchgeführten Recherchen und Untersuchungen eine Reihe von Punkten beachtet werden. Im Kern bestehen folgende Anforderungen:

- Vorhandensein eines „Kümmers“ und klare Verteilung von Zuständigkeiten und Aufgaben. In der Regel ist ehrenamtliches Engagement erforderlich.
- „Netz“ von Mitfahrbänken, das auf Relationen des täglichen Bedarfs (z.B. von Wohnorten zum Einkaufen/Arzt/Behörden und zurück) ausgerichtet ist.
- Für Autofahrende rechtzeitig erkennbare Standorte der Bänke mit sicherer Anhaltenmöglichkeit.
- Gestaltung der Bänke mit hohem Wiedererkennungswert (einheitliche Farbgebung, auffälliges Design, Stele mit Zielschild) und Informationen zur Funktionsweise.
- Möglichkeit zur Registrierung und Kenntlichmachung von Mitnehmern und ggf. auch Mitfahrern
- Intensive und kontinuierliche Information und Werbung auf allen ortsüblichen Kommunikati-



onskanälen.

Die Gestaltungsempfehlungen werden nachfolgend in Form einer Checkliste zusammengefasst, die auf [Knorr, Lelanz, 2018] aufbaut und erweitert wurde (Tabelle 2).

Aspekt	Kriterium	erledigt
Gesamtprojekt und Organisation	Klar definierter „Kümmerer“	
	Unterstützungsbereitschaft der Kommune und ggf. weiterer Behörden	
	Verkehrsplanerisch entwickeltes Netz (Hin- und Rückrichtung)	
	Möglichkeit zur Registrierung von Mitnehmern und ggf. auch Mitfahrern einschließlich Ausgabe entsprechender Kennzeichnungen	
Standorte der Bänke	Vielbefahrene Straßen (Angebotsbündelung)	
	Gute Erkennbarkeit bei Annäherung und gute Einsehbarkeit	
	Legale, sichere Haltemöglichkeit in Mitnahmerichtung ohne Verkehrsbehinderung	
Gestaltung der Bänke	Design mit Wiedererkennungswert (z.B. einheitliche Farbgebung, charakteristische Bauart der Bänke)	
	Schriftzug „Mitfahrbank“	
	Verstellbarer Fahrtrichtungs-/Wunschzielanzeiger (einschließlich Anzeige „Ruhebank“) mit gut erkennbarer, ausreichend großer Schrift ¹	
	Informationen zur Nutzung	
Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	Örtliche Zeitungen (wiederholte Beiträge)	
	Internetseiten / Soziale Netzwerke	
	Events (z. B. Einweihung)	
Finanzierung	geklärt	

Tabelle 2: Checkliste zur Konzeption von Mitfahrbänken [eigene Darstellung auf Basis Knorr, Lelanz, 2018]

¹ Z.B. in Anlehnung an die „Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen“ (RWB 2000) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen



Kosten und Finanzierung

Die Finanzierung ist in der Regel nicht nur durch öffentliche Mittel möglich. Oft finden sich auch Sponsoren aus dem Bereich der Unternehmen, aber auch von Privatpersonen. In der Regel ist bei einer einfachen Mitfahrbank mit Informationen und Fahrtrichtungsanzeiger mit etwa 600 Euro pro Bank zu rechnen. Es gibt aber auch günstigere sowie deutlich teurere Lösungen.

6.3 Ausblick und weiterer Forschungsbedarf

Die vorliegende Untersuchung liefert wesentliche neue Erkenntnisse zur Akzeptanz und zum Nutzen von Mitfahrbänken. Sie zeigt, dass Mitfahrbänke ein zwar quantitativ sehr geringes, aber nicht zu neugierendes Nutzungspotenzial haben und dass sie auch außerverkehrliche Nutzenelemente mitbringen.

Die Untersuchung stützt sich auf Befragungen, die vorrangig explorativen Charakter haben, also dazu dienen, das Untersuchungsfeld Mitfahrbänke grundlegend zu erschließen. Vertiefte Erkenntnisse zu den individuellen mobilitätsbezogenen Rahmenbedingungen sowie den Nutzungsgewohnheiten konnten noch nicht gewonnen werden. Des Weiteren bezieht sich die Fallstudie aus forschungspraktischen Gründen auf eine Stadt im suburbanen Raum mit vergleichsweise gutem ÖPNV-Angebot, was für Mitfahrbank-Kommunen eher atypisch ist. Um das Phänomen Mitfahrbank besser und vertiefter zu verstehen und differenziertere Aussagen zu Gelingensbedingungen treffen zu können, erscheinen weitere Untersuchungen erforderlich, die das Mobilitätsverhalten stärker in den Mittelpunkt stellen und die sich auf unterschiedliche Strukturräume beziehen.

Weiterer Forschungsbedarf besteht ferner hinsichtlich der Potenziale und Möglichkeiten, Mitfahrbänke in ein umfassenderes Mobilitätsangebot zu integrieren. Angefangen von der Frage, ob und inwieweit Mitfahrbänke in (Bürger-) Bushaltestellen integriert werden können bis hin zu Ideen, neue logistische Angebote in Mobilitätsstationen zu integrieren (vgl. Abbildung 40), besteht hier ein weites Handlungsfeld um die Mobilität im ländlichen Raum zu verbessern.



Abbildung 40: „Von der Mitfahrbank zur Mobilitätsstation“ (Quelle: Knobloch, 2018)

Quellen

Becker, Josef; Blees, Volker; Hofmann, Dominic; Walther, Sabrina: MoLa.opt – Mobilität auf dem Land



optimieren. Abschlussbericht. Frankfurt/Wiesbaden 2017

Knobloch, Vanessa: Nutzeranforderungen an alternative Mobilitäts- und Nahversorgungsdienstleistungen im ländlichen Raum, Vortrag beim Deutschen Nahverkehrstag in Koblenz am 25.4.2018)

Knorr, Melanie; Lelanz, Stephanie: Von der Mitfahrbank zur erfolgreichen Mobilitätsalternative, in: Nahverkehrs-Praxis – Ausgabe 11/12-2018, S. 61 - 63

Krause, Karsten; Röhrig, Carolin: Mitfahrbänke – Fragwürdige Mobilitätslösung für ländliche Ortschaften. In: PlanerIn 3/2018, S. 52 f.

Winkelkotte, Thomas: Warum nicht mitfahren? Dokumentation zum Symposium „Mobilität auf Gegenseitigkeit – Randbedingungen verbessern, aus Erfahrungen lernen“ am 19. Februar 2014, Reichenow, 2014

Winkelkotte, Thomas (Hg.): Gut finden oder mitmachen – Erkenntnisse regionaler Mitfahrinitiativen. Erfahrungsbericht aus dem Projekt MOBiL – Mitfahren in Märkisch Oderland. Reichenow, August 2015