



Bundesanstalt für
Landwirtschaft und Ernährung

dvs *

Deutsche Vernetzungsstelle
Ländliche Räume



netzwerk *

Ländliche Räume

Planspiel Mobilität

Dokumentation

Vorwort

Gemeinsam mit den LEADER-Regionen Burgwald-Ederbergland, Lahn-Dill-Bergland, Lahn-Dill-Wetzlar und Marburger Land lud die DVS unterstützt durch das Büro Denkstrukturen aus Lich Anfang September 2016 in die Stadthalle nach Stadtallendorf in Hessen ein: Thema war die Sicherung von Mobilität im ländlichen Raum.

In einem großen Teil der Regionalen Entwicklungskonzepte der LEADER-Regionen findet sich der Wunsch, die Mobilität im ländlichen Raum zu sichern. Konkrete Ideen, wie dieser Wunsch erfüllt werden kann, gibt es dagegen selten. Wie also lässt sich Mobilität in ländlichen Regionen sicherstellen? Etwa 40 Teilnehmer näherten sich mit uns dieser Fragestellung spielerisch und erarbeiten dabei Lösungen: Sie bekamen dabei gleichzeitig ein Gefühl dafür, was Mobilität im ländlichen Raum bedeutet und was alles zu berücksichtigen ist.

In vier Gruppen haben wir an fünf aufeinander folgenden Stationen Probleme diskutiert, Fragen formuliert, Lösungen gesucht, ein Konzept erstellt und uns Gedanken zu einer langfristigen Umsetzung gemacht.

Worum ging es?

Insbesondere dünnbesiedelte ländliche Räume sind von den Folgen des demografischen Wandels schon heute betroffen. Dort wo die Bevölkerungszahlen sinken, schrumpft auch die Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen. Als Reaktion schließen Einrichtungen der sozialen Infrastruktur, der Versorgung und der Kultur. Weitgestreute Wohnstandorte und auf zentrale Orte konzentrierte Versorgungs- und Dienstleistungsangebote erschweren die Teilhabe an Bildung, Gesundheit und anderen Bereichen der Daseinsvorsorge und machen ein hohes Maß an Mobilität erforderlich. Das Auto ist hier meist die einzige Möglichkeit, die gewünschten Orte in akzeptabler Zeit zu erreichen. Was aber tun die Menschen, die noch nicht oder nicht mehr fahren können? Auch die Älteren sowie Kinder und Jugendliche möchten sich in ihrer Umwelt bewegen. Neben notwendigen Wegen zum Arzt oder zur Schule spielt Mobilität auch im Alltag und der Freizeitgestaltung eine wichtige Rolle: Freunde treffen, zum Sport oder ins Kino gehen, Einkaufen in der nächsten Stadt – all dies setzt ein gewisses Maß an Mobilität voraus. In der Regel nehmen diejenigen, die nicht selbst fahren können oder wollen, private Fahrdienste in Anspruch. In ländlichen Regionen ist das „Elterntaxi“ im Dauereinsatz und chauffiert die Kinder zur Schule, zum Sport und zu Freunden. Ältere werden von ihren Verwandten zum Arzt oder Einkaufen gefahren. Wenn gerade niemand aus der Familie zur Verfügung steht, springen häufig Nachbarn und Bekannte ein und übernehmen die Fahrdienste. So ist häufig die erste Alternative zum eigenen Auto das Auto der Verwandtschaft oder der Nachbarn. Den Betroffenen sichert dies zwar eine gewisse Mobilität, doch fehlende Alternativen bedeuten für sie Abhängigkeit und Einschränkung der Lebensqualität.

Wie aber kann die Mobilität im Dorf und in der Region sichergestellt werden? Zuständige aus Verwaltung und Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister sowie betroffene Akteure aus der Bürgerschaft setzen sich auf verschiedenen Ebenen mit unterschiedlicher Intensität mit dieser Frage auseinander und suchen nach Lösungen. Gerade auf dem Dorf ist hier häufig die Eigeninitiative der Bewohner gefragt. Dabei ist der Wissensstand der einzelnen Akteure in der Regel sehr unterschiedlich und die Kommunikation zwischen Verkehrsunternehmen, Verwaltung und Bürgerinitiativen ist oftmals schwierig.

Die Idee des Planspiels Mobilität ist es, in einem fiktiven Szenario, in einer Musterregion beispielhaft die Umsetzung eines Mitfahrsystems von der Idee bis zur Umsetzung durchzuspielen. Ziel war es, den betroffenen Akteuren vor Ort einen Einblick in den Planungsprozess zu geben, Impulse für den Umgang mit der Problematik zu bieten und dabei gleichzeitig die Rolle der anderen Akteure besser zu verstehen.

Warum die Methode Planspiel?

Das Thema Mobilitätssicherung im ländlichen Raum ist sehr vielschichtig. Deshalb gibt es auch keine Patentlösung. Die betroffenen Akteure mit guten Beispielen zu füttern hilft also wenig weiter. Häufig gibt es aber einen großen Willen aktiv zu werden und die Situation zu verbessern. Der konkrete Einstieg in ein Projekt fällt häufig schwer, da es wegen der Komplexität des Themas vieles zu beachten gibt. Daher ist es sinnvoll, nicht nur theoretisch an die Sache heranzugehen, sondern sich auch aktiv und praxisnah damit auseinanderzusetzen.

Die Methode Planspiel bietet dabei den gewünschten Einstieg. Sie eröffnet die Möglichkeit, Erfahrungen ohne Risiko zu machen und den Umgang mit komplexen Systemen exemplarisch zu üben. Im Planspiel steht das Problem und nicht das theoretische Wissen im Fokus. Die Teilnehmer eines Planspiels müssen Probleme analysieren, Alternativen abwägen, Strategien entwickeln, Entscheidungen treffen und Ziele formulieren. Dabei lernen die Teilnehmer Alternativen zu erwägen, Eigeninitiative zu entwickeln und neue Perspektiven anzunehmen. Festgefahrene Positionen können durch Argumentieren gelöst werden.

Unser Vorgehen – die Stationen

Im Vorfeld der Veranstaltung haben wir die Teilnehmer entsprechend ihrer Verbindung zum Thema und ihres Herkunftsortes in vier Gruppen eingeteilt. Da die Spielgruppen zeitversetzt starteten, haben wir den Teilnehmern den genauen Startzeitpunkt mitgeteilt. Damit konnten wir jede Spielgruppe einzeln begrüßen und es entstanden keine langen Wartezeiten.

Nach der Begrüßung durch die DVS erläuterte der Spielleiter den Teilnehmern den Ablauf des Planspiels und gab einen Überblick, was die Mitspieler an den einzelnen Stationen erwartete. Er verdeutlichte kurz das Szenario des Ortsbeirates und wies die Teilnehmer auf ihre Rolle als Ortsbeirat hin. Zuletzt wurden den Teilnehmern die Spielmaterialien und Anleitungen ausgehändigt und erklärt.

Jeder Spielgruppe wurde im Vorfeld ein Gruppenbegleiter zugewiesen, der das gesamte Planspiel mit ihr gemeinsam durchspielt und die Gruppe koordiniert. Die Moderatoren entschieden selbst, wie stark sie die Gruppe leiteten.

Station 1 – Einführung in das Szenario – Ortsbeiratssitzung



Die erste Station hatte die Aufgabe, die Teilnehmer in das Planspielszenario einzuführen. In einer fiktiven Ortsbeiratssitzung stellte ein Mitarbeiter der DVS in der Rolle eines Vertreters des regionalen Verkehrsverbundes zunächst kurz die Bedeutung der demografischen Entwicklung in ländlichen Räumen auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) dar, um so noch einmal die Probleme ins Bewusstsein zu rufen. Im Anschluss informierte er die Teilnehmer in ihrer Rolle als Ortsbeirat, dass auf Grund der geringen Nachfrage die Anbindung ihres Ortsteils an den ÖPNV mit der Fahrplanumstellung in zwei Jahren eingestellt werde. Gleich-

zeitig bot er dem Ortsbeirat an, ihn bei der Organisation und Umsetzung alternativer Angebote gemeinsam mit dem örtlichen Regionalmanagement zu unterstützen. Damit gibt er den Rahmen des Szenarios vor, sich mit alternativen Mobilitätsformen auseinanderzusetzen.

Angeregt und begleitet durch den Gruppenbegleiter, sind die Mitspielenden nun in ihrer Rolle als Ortsbeirat angehalten, selbstständig aktiv zu werden, und die Anbindung des Ortes an die Versorgungszentren durch alternative Mobilitätsangebote aufrecht zu erhalten. Um das weitere Vorgehen zu klären, wird der Ortsbeirat abschließend an das Regionalmanagement in Station 2 verwiesen.

Station 2 – Aufgabenstellung – Regionalmanagement



Wie vorgeschlagen, setzte sich der Ortsbeirat (Spielgruppen) an der zweiten Station mit dem zuständige Regionalmanagement zusammen. Zunächst schilderten die Teilnehmer die Situation. Im Fokus stand die Frage: „Was können wir tun, um die Mobilität im Ort zu sichern?“ Das Regionalmanagement, hier gespielt durch eine Regionalmanagerin aus Hessen, stellte der Spielgruppe darauf hin verschiedene Lösungsansätze und Fördermöglichkeiten vor. Da wir uns im Vorfeld auf die Umsetzung von Mitfahrssystemen geeinigt hatten, wurden hier beispielhaft eine Mitfahrerbank und ein App-gestütztes Mitfahrssystem vorgestellt. In

der anschließenden Diskussion erläuterte die Regionalmanagerin die Strukturen eines Förderprojekts und machte deutlich, dass vor der Umsetzung eines solchen Projekts grundlegende Fragen zur konkreten Umsetzung eines Mitfahrsystems geklärt werden müssen:

- » Welche Organisationsform sollte man wählen?
- » Was muss rechtlich bei Haftung und Versicherung beachtet werden?
- » Wie kann das technisch umgesetzt werden?
- » Wie gewinnt man weitere Mitstreiter?
- » Welche Zielgruppe möchte man erreichen?
- » Welche Hauptzeiten sollten abgedeckt werden?

Mit den Fragen wurden die Teilnehmer an die Experten in der nächsten Station verwiesen. Der Gruppenbegleiter machte hier noch einmal auf den vorgefertigten Leitfragenkatalog in den Spielunterlagen aufmerksam.

Station 3 – Fragen klären, Informationen sammeln – Expertengespräche

Mit den Informationen aus Station zwei und gerüstet mit den vorgefertigten Leitfragen, traf die Spielgruppe in der dritten Station auf Experten des ADAC, der Deutschen Bahn sowie jeweils eine Expertin, die in ihrer Region ein Mitfahrsystem aufgebaut haben. Das eine Praxisbeispiel ist ein Mitfahrsystem, das auf der Fliinc-Plattform aufbaut. Das andere ist eine Mitnahmebank, die in einen Ort eingerichtet wurde. Zur Vorbereitung haben wir den Experten unter anderem die folgenden Leitfragen schon im Vorfeld des Planspiels zugeschickt:



- » Welche Organisationsform hat das Projekt und warum wurde diese gewählt?
- » Wie finanziert sich ein Mitnahmesystem? (Förderung, Preisgestaltung, Werbekosten, etc.)
- » Wie werden neue Fahrer und Mitfahrer gewonnen und gehalten?
- » Wie kann das Angebot des Mitnahmesystems mit anderen Verkehrsträgern vernetzt werden?
- » Gibt es Besonderheiten beim Einsatz in ländlichen Räumen?

Innerhalb der Diskussion hatten die Experten unterschiedliche Aufgaben. So war der Experte des ADAC für die rechtlichen und organisatorischen Grundlagen für Mitfahrsysteme zuständig. Fragen zur technischen Umsetzung und zu Fliinc beantwortete der Experte der Deutschen Bahn. Die beiden Vertreterinnen aus den Beispielregionen lieferten wertvolle Erfahrungen aus der örtlichen Praxis.

Insgesamt entwickelten sich in dieser Station lebhafte Diskussionen zwischen den Teilnehmern und Experten in Bezug auf die Leitfragen aber insbesondere auf das eigene Anliegen betreffende Fragen. Mit den gewonnenen Erkenntnissen machten sich die Spielgruppen in Station vier daran, ein Konzept zu erstellen.

Station 4 – Konzept entwickeln

An der Station vier entwickelten die Teilnehmer unter Anleitung eines Verkehrsexperten und mit Hilfe der in den vorangegangenen Stationen gesammelten Informationen ein Konzept zur Umsetzung ihrer Ideen. Der Experte half dabei Meilensteine festzulegen und stellte der Spielgruppe verschiedene Möglichkeiten der Organisation, der technischen Umsetzung, der Finanzierung und der Kosten sowie verschiedene Zielgruppen, Fahrpreis, Fahrzeiten und Fahrer bzw. Mitfahrer vor. Zu den einzelnen Unterpunkten wurden den Teilnehmern in ihren Spielunterlagen Textbausteine bereitgestellt. Die einzelnen diskutierten, unterstützt durch den Experten, welche der möglichen Organisationsformen und Finanzierungsmöglichkeiten sich am besten für ihr Konzept eigneten und fügten die einzelnen Textbausteine entsprechend zusammen.

Am Schluss machte der Experte deutlich, dass es mit dem Konzept alleine nicht getan ist, und es jetzt an die Umsetzung gehen müsse. Zum Beispiel müssen sowohl Mitfahrer als auch Fahrer gefunden werden. Er verweist die Spielgruppen an einen Marketingexperten, der dabei helfen soll, eine zielgruppengenaue Marketingstrategie zu erstellen.

Station 5 – Konzept umsetzen, Gedanken zur Umsetzung - Marketing

In der fünften Station stellte die Spielgruppe ihr Konzept einem Marketingexperten vor. Hier stand insbesondere die Frage nach der Zielgruppe im Vordergrund. Es wurde schnell deutlich, dass ein Konzept „für alle“ nicht zielführend ist. Die Teilnehmer diskutierten, welche verschiedenen Zielgruppen es gibt und wie diese sinnvoll angesprochen werden können. Weiter überlegten die Gruppen, wie die Nutzer langfristig gehalten werden können und welche Möglichkeiten es gibt, neue Nutzergruppen anzusprechen und wo die Anreize für eine Nutzung liegen. Am Ende wägten die Teilnehmer die Kosten gegenüber dem Nutzen der verschiedenen Marketingkanäle und -optionen ab.

Fazit

Ein Planspiel zum Thema Mobilität, war ein Versuch, einen praxisorientierten Lösungsansatz zu finden. Unsere Idee, die Theorie mit der Praxis zu verbinden, hat gut funktioniert. Es hat sich gezeigt, dass eine gute Vorbereitung des gesamten Moderationsteams von Spielleitung, Experten und Gruppenbegleitern grundlegend sind. Eine klare Struktur und eine konsequente Umsetzung durch Spielleitung und Gruppenbegleiter sind die Voraussetzung für einen reibungslosen Ablauf.

Für das Gelingen ist es außerdem wichtig, die Teilnehmer mit der Methode „Planspiel“ vertraut zu machen. Hier sollte ausreichend Zeit eingeplant werden. Darüber hinaus benötigen die Spielgruppen zwischen den einzelnen Stationen Zeit, um die jeweiligen Informationen zu verarbeiten und im Sinne des Planspiels einzusetzen. Gerade die einzelnen Gespräche mit den Experten in Station 3 benötigt eine gute Vorbereitung durch die Spielgruppe, um nicht in eine Plenumsdiskussion zu verfallen.

Wir konnten immer wieder beobachten, dass es den Teilnehmern zum Teil schwer viel, sich auf das Szenario einzulassen. Dies überrascht nicht, da es für die meisten Teilnehmer ihr erstes Planspiel in dieser Form war. Hier ist es wichtig, dass Spielleitung und insbesondere die Gruppenbegleiter stets auf das Szenario und das Spielziel und die damit verbundenen Schritte hinweisen. Spielpausen, zum Austausch und zur Netzwerkpflge können zur Konzentration beitragen.

Zu einem strukturierten Ablauf gehört neben der Einführung und den Stationen auch ein klarer Abschluss des Spiels, der den Teilnehmern noch einmal die Möglichkeit gibt, das Erlebte zu reflektieren und so das Ganze abzurunden.

Ein weiterer Punkt für das Gelingen des Planspiels war das vorbereitete Spielmaterial mit Anleitungen, Hinweisen und Textbausteinen. Dies war insbesondere in der Phase der Konzeptentwicklung sehr hilfreich.

Insgesamt war es eine gelungene Veranstaltung und am Ende waren Veranstalter und Teilnehmer gleichermaßen zufrieden. Eine Wiederholung bzw. ein Nachspielen ist ausdrücklich erwünscht. Das Spielmaterial und die Spielanleitung finden sich im Anhang bzw. im Internet.

Spielmaterialien für das Planspiel Mobilität in Stadtallendorf

Kurzanleitung

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie und die Mitglieder Ihrer Spielgruppe bilden den Ortsbeirat eines wunderschönen Dorfes in einer sehr ländlich geprägten Region. Bitte versetzen Sie sich in diese Rolle und handeln dementsprechend.

Im folgenden Planspiel durchlaufen Sie fünf Stationen, bei denen Sie eine bekannte Problemlage ländlicher Regionen durchspielen – der Wegfall von Infrastrukturen im Zuge des demografischen Wandels. In diesem konkreten Fall handelt es sich um den Wegfall des ÖPNV in peripheren Bereichen.

Zunächst werden Sie in den ersten Stationen in das Szenario eingeführt, diskutieren die Problemlage und können anschließend viele Informationen zu Mitfahrssystemen und deren Ausgestaltung sammeln. Mit den gewonnenen Erkenntnissen entwickeln Sie unter Anleitung eines Experten ein erstes Grobkonzept für ein auf die Bedürfnisse Ihres Dorfes angepasstes Mitfahrssystem. Abschließend wird für Ihr Mitfahrssystem, gemeinsam mit einem Experten für Dialogmarketing, ein speziell auf Ihr Mitfahrssystem ausgerichtetes Marketingkonzept entwickelt.

Das Szenario

Ihr Dorf ist mit 800 Einwohnern der kleinste von insgesamt 6 Ortsteilen der ländlichen Gemeinde Schönhausen. In Schönhausen sind in den vergangenen Jahrzehnten die Auswirkungen des demografischen Wandels deutlich spürbar geworden. Die Bevölkerungszahl ist seit 1990 um 28 Prozent auf nun 7851 Einwohner gesunken. Auch die Altersstruktur hat sich in diesem Zeitraum stark verändert. Die Gruppe der über 60-Jährigen beläuft sich heute auf mehr als 52 % der Bevölkerung des Dorfes. Die rückläufige Bevölkerungszahl wirkte sich in den vergangenen Jahren sehr stark auf die Infrastruktur des Dorfes aus. Wichtige Infrastrukturen wie Nahversorgung, Schulen, Ärzte, Verwaltung und Banken sind nur noch im größten der 6 Ortsteile zu finden. In diesem Ortsteil befindet sich auch der einzige Bahnhof, an dem die Gemeinde durch eine Linie der Regionalbahn mit dem 35 Kilometer entfernten Oberzentrum sowie der 65 Kilometer entfernten Metropolregion verbunden ist. Oberzentrum und Metropolregion bilden die Arbeitsplatzzentren der Region. Das Oberzentrum ist rund 11 Kilometer entfernt und über eine Landstraße, als wichtigste Verkehrslinie, mit dem Dorf verbunden. Über diese Landstraße führt die einzige Busverbindung des regionalen Verkehrsverbundes in das Dorf. Diese bietet neben dem Schülerverkehr eine stündliche Verbindung zwischen dem Dorf und den übrigen Ortsteilen in der Zeit von 9 bis 17 Uhr.

Die Stationen

Station 1 – Ortsbeiratssitzung

Spielzeit: 20min

Für die heutige Sitzung des Ortsbeirates hat sich ein Vertreter des regionalen Verkehrsverbundes angekündigt. Es werden die zukünftigen Entwicklungen besprochen und anstehende Veränderungen im Zuge der kommenden Fahrplanumstellung vorgestellt.

Station 2 – Regionalmanagement

Spielzeit: 20min

Vor dem Hintergrund der anstehenden Veränderungen im ÖPNV sucht der Ortsbeirat das Gespräch mit dem Regionalmanagement. Es werden Möglichkeiten erörtert, wie die Ortsgemeinschaft selbst tätig werden kann, um negativen Folgen für das Dorf entgegenzuwirken.

Station 3 – Expertengespräche

Spielzeit: 45min

Bei dieser Station stehen verschiedene Experten zur Verfügung, die Auskünfte über unterschiedliche Fragenstellungen rund um das Thema Mitfahrssysteme geben. Die Spielgruppe erhält einige Leitfragen, anhand derer sie mit den Experten in Dialog tritt.

Station 4 – Konzepterstellung

Spielzeit: 45min

Nachdem die Spielgruppe zahlreiche Informationen zu den verschiedenen Formen von Mitfahrssystemen und deren Voraussetzungen erhalten hat, soll sie nun ein erstes Konzept für ein Mitfahrssystem entwickeln, das sich an den jeweiligen Gegebenheiten des Dorfes und an den Zielen des Ortsbeirates orientiert.

Station 5 – Marketing

Spielzeit: 45min

Nachdem das Konzept des Mitfahrsystems ausgearbeitet wurde, gilt es nun, Fahrer und Mitfahrer zu gewinnen. Gemeinsam mit einem Experten für Dialogmarketing entwickelt die Gruppe eine auf das Konzept und die Gegebenheiten des Dorfes abgestimmte Marketingstrategie.

Station 3 – Expertengespräche

Spielzeit: 45min

Bei dieser Station stehen verschiedene Experten zur Verfügung, die Auskünfte über verschiedene Fragenstellungen rund um das Thema Mitfahrssysteme geben. Die Spielgruppe erhält einige Leitfragen, mit denen sie in Dialog mit den Experten tritt.

Ziel der Station:

- » Klärung von grundlegenden Fragen zum Mitfahrssystem
- » Dialog mit Experten
- » Informationsgewinn durch Best-Practice-Projekte

Rolle des Gruppenbegleiters:

- » Beobachten der Diskussionen
- » Ergebnissicherung

Material: Leitfragenkatalog

Notizen

Station 4 – Konzeptentwicklung

Spielzeit: 45min

Nachdem die Spielgruppe zahlreiche Informationen über die verschiedenen Formen von Mitfahrssystemen und deren Voraussetzungen erhalten hat, wird nun ein erstes Konzept für ein Mitfahrssystem entwickelt, das sich an den jeweiligen Gegebenheiten des Dorfes und an den Zielen des Ortsbeirates orientiert.

Ziel der Station:

- » Entwicklung eines Grobkonzeptes für ein Mitfahrssystem im Beispieldorf
- » Diskussion über Vor- und Nachteile einzelner Projektbausteine

Rolle des Gruppenbegleiters:

- » Beteiligung an der Diskussion
- » Ergebnissicherung der wichtigen Diskussionspunkte
- » Dokumentation der gewählten Bausteine

Textbausteine

Organisation	Verein	Initiative	GmbH	Genossenschaft
Techn. Umsetzung	Stationär	Telefonisch	Online	
Zielgruppe	Senioren	Berufstätige	Jugend	Umweltbewusste
Fahrpreis	Unentgeltlich	Fahrpreisvor- schlag		
Fahrzeiten	Schließen von Angebotslücken	Unbeschränkt		
Fahrer/Mitfahrer	Registrierung	Uneingeschränkt		

Notizen

Leitfragen für die Teilnehmer

Leitfragen Station 3 – Expertenrunde

Bei dieser Station haben Sie 45 Minuten Zeit, sich mit den Experten der vier Stationen auszutauschen. Die Spielgruppe teilt sich hierfür auf und sucht im Dialog Antworten auf die vorgegebenen Leitfragen. Darüber hinaus bietet diese Station die Möglichkeit, eigene Fragen und Themenschwerpunkte zu besprechen. Bitte notieren Sie sich Ihre Ergebnisse, Sie werden sie bei der nächsten Station für die Konzepterstellung benötigen.

Wie ist Ihr Mitnahmesystem aufgebaut?

Welche Organisationsform hat das Projekt und warum wurde diese gewählt?

Wie finanziert sich ein Mitnahmesystem? (Förderung, Preisgestaltung, Werbekosten, etc.)

Was läuft besonders gut? Wo gab/gibt es Hürden bei der Umsetzung?

Wann und von wem wird das Mitfahrangebot besonders häufig genutzt?

Wie werden die Fahrzeiten gestaltet?

Wie werden neue Fahrer und Mitfahrer gewonnen und gehalten?

Wie kann man Angebote des Mitnahmesystems mit anderen Verkehrsträgern vernetzen?

Welche Möglichkeiten haben Menschen ohne Internet oder technische Kenntnisse das Mitnahmesystem zu nutzen?

Gibt es Besonderheiten beim Einsatz in ländlichen Räumen?

Wer darf Fahrten über ein Mitnahmesystem anbieten und nutzen?

Benötigen die Anbieter von Fahrten spezielle Voraussetzungen wie einen Personenbeförderungsschein oder spezielle Versicherungen?

Wer haftet bei einem Unfall?

Was passiert, wenn eine Fahrt ausfällt oder nicht wahrgenommen wird?

Gibt es Konkurrenz zu anderen Verkehrsträgern?

Darf man Geld für eine Fahrt verlangen und wenn ja, wie viel?

Weitere Fragen/Notizen

Textbausteine Station 4

Organisation

Einer der ersten Schritte in der Projektentwicklung ist die Wahl und gegebenenfalls die Gründung einer entsprechenden Organisation für das Projekt. Hierbei werden oft schon entscheidende Weichen für das spätere Projekt gestellt. Jede Struktur bringt sowohl Vor- als auch Nachteile mit sich, die für das jeweilige Projekt und die Gegebenheiten vor Ort individuell betrachtet werden müssen.

Diskutieren Sie bitte die Vor- und Nachteile der jeweiligen Organisationsformen für Ihr Projekt und entscheiden sich für eine Organisationsform.

Verein

Der Verein als Organisationsform bietet eine feste juristische Struktur, die zahlreiche Vorzüge mit sich bringt. Da diese Struktur gesellschaftlich etabliert ist, wirkt sie glaubwürdiger und seriöser als ein loser Interessenverbund. Dies kann ein Vorteil sein, wenn finanzielle und ideelle Unterstützung gewonnen werden soll, da hierdurch Zweckentfremdung nahezu ausgeschlossen werden kann. Besonders öffentliche Institutionen wie Kommunen, Verwaltungen oder viele Stiftungen unterstützen in der Regel keine Privatpersonen. Vereine, insbesondere gemeinnützige, sind hierbei prädestiniert für öffentliche Unterstützung. Mit einer in der Vereinsatzung festgelegten Bindung an einen gemeinnützigen Zweck kann ein Verein von der Körperschaftssteuer befreit werden und Sach- und Geldspenden empfangen.

Des Weiteren bietet die feste Struktur eines Vereins eine breite Basis an Mitwirkenden, dadurch ist ein Verein weniger von einzelnen Personen abhängig. Auch beim Austritt einzelner Mitglieder ist der Fortbestand meist nicht gefährdet.

Zur Gründung eines Vereines benötigt man mindestens sieben Mitglieder. Ist der Verein gegründet, darf die Mitgliederzahl nicht unter drei sinken. Darüber hinaus benötigt ein Verein eine Satzung, die durch die Gründungsmitglieder erarbeitet und diskutiert werden sollte. In dieser Satzung wird die Zusammenarbeit im Verein, sein Zweck und verschiedene Detailregelungen festgelegt. Diese Gründungssatzung muss dann von sieben Vereinsmitgliedern auf der Gründungsversammlung unterschrieben werden. Der Verein hat zwei Pflichtorgane: den Vorstand und die Mitgliederversammlung. Der Vorstand leitet den Verein und vertritt ihn nach außen. Die Anzahl der Personen im Vorstand ist nicht festgelegt. Es empfiehlt sich jedoch, mehrere Personen zu benennen, um stets handlungsfähig zu sein. Darüber hinaus gilt es, verschiedene Pflichtämter wie Schriftführer und Schatzmeister zu besetzen.

Besonderes Augenmerk bei der Vereinsstruktur gilt der Haftungsfrage. Sowohl der ehrenamtlich als auch der hauptamtlich, gegen Entgelt tätige Vereinsvorstand haften persönlich gegenüber dem Verein oder Dritten für Schäden, die durch eine fahrlässig begangene Pflichtverletzung bei der Ausübung ihrer Vorstandstätigkeit entstehen.

GmbH

Eine GmbH ist eine Kapitalgesellschaft mit beschränkter Haftung. Sie ist eine Handelsgesellschaft und eignet sich durch die Haftungsbeschränkung insbesondere für Projekte mit wirtschaftlichem Risiko. Die Haftung ist hierbei auf das Stammkapital der Gesellschaft beschränkt. Dieses beträgt mindestens 25.000 Euro und muss zur Gründung der Gesellschaft vorliegen. Anders als z. B. ein Verein ist eine GmbH bilanzpflichtig, was höhere Kosten und Aufwand mit sich bringt. Die Gesellschafterstruktur einer GmbH ist in der Regel konstant. Wechsel oder die Aufnahme neuer Gesellschafter stellt eher die Ausnahme dar und ist mit Aufwand verbunden.

Ebenfalls ist es möglich, einer GmbH einen gemeinnützigen Zweck zu geben und sie somit von der Körperschaftssteuer zu befreien. Sie heißt dann gGmbH. Diese Gemeinnützigkeit muss im Gesellschaftsvertrag verankert und beim zuständigen Finanzamt beantragt werden. Ebenfalls kann die GmbH mit anerkannter Gemeinnützigkeit Spenden empfangen.

Genossenschaft

Genossenschaften sind Vereinigungen beliebig vieler Mitglieder mit gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen. Dieser Zusammenschluss soll der Selbsthilfe dienen oder die wirtschaftlichen Interessen der einzelnen Beteiligten fördern. Unabhängig für die Beteiligung an einer Genossenschaft ist die Rechtsform ihrer Mitglieder. Das bedeutet, es können ebenso natürliche Personen Mitglied einer Genossenschaft werden wie auch Unternehmen oder juristische Personen. Die Aufnahme von neuen Mitgliedern ist in Genossenschaften jederzeit und unkompliziert möglich.

Für die Errichtung einer Genossenschaft sind drei Personen oder Gesellschaften erforderlich. Die Genossenschaft ist beim Genossenschaftsregister, das bei den Amtsgerichten geführt wird (ähnlich wie auch das Handels- oder Vereinsregister), anzumelden. Durch die Eintragung in das Genossenschaftsregister erhält die Gesellschaft den Status einer eingetragenen Genossenschaft und muss den Zusatz eG in ihrer Firma führen. Die Genossenschaft ist als juristische Person Trägerin von Rechten und Pflichten und kann als solche selbst klagen und verklagt werden.

Das Aufbringen eines Mindestkapitals, wie etwa das Stammkapital von GmbH oder AG, ist für die Gründung einer Genossenschaft nicht erforderlich. Die Privathaftung der Mitglieder kann und sollte durch einen entsprechenden Passus im Genossenschaftsvertrag ausgeschlossen werden. Das Vermögen setzt sich aus den Einlagen der Mitglieder – so genannten Geschäftsanteilen – zusammen, also Genossenschaftsanteilen, die in der Regel als Geldleistungen erbracht werden.

Nachteil der eG ist die Bindung an den Selbsthilfeszweck. Dadurch wird die eG in ihrem Geschäftszweck eingeschränkt, denn alles, was nicht dem Selbsthilfeszweck dient, kann nicht Geschäftszweck sein. Hinzu kommt der Umstand, dass ein Austritt aus der eG in der Regel nur zum Ende des Geschäftsjahres möglich ist. Für den Gesellschafter bedeutet dies eine gewisse Härte. Einen weiteren Nachteil stellen die umfangreichen Buchführungs- und Prüfpflichten dar, die denen von Kapitalgesellschaften ähnlich sind. Dient die Genossenschaft einem gemeinnützigen Zweck und

hat sie diesen in ihrer Satzung festgeschrieben, kann eine für eine Genossenschaft ebenfalls die Gemeinnützigkeit beantragt werden. Dadurch entfällt, wie bei anderen Organisationsformen auch, die Körperschaftssteuer und die Genossenschaft kann Spenden empfangen.

Lose Initiative

Zur Entwicklung verschiedener Projektideen, die insbesondere auf persönlichem ehrenamtlichen Engagement beruhen, kann auf eine feste Rechtsform verzichtet werden. Die Mitglieder solcher loser Initiativen agieren hierbei als Privatpersonen und sind als solche haftbar. Der Vorteil solcher loser Zusammenschlüsse ist die flexible und spontane Möglichkeit, sich zu engagieren. So können schnell Mitstreiter für ein Projekt gewonnen werden, jedoch lassen sie sich aufgrund des fehlenden organisatorischen Rahmens oft nicht langfristig an ein Projekt binden. Insbesondere jüngere Generationen beteiligen sich heute gerne an losen Initiativen in für sie interessanten Themenfeldern. Diese Beteiligung ebbt jedoch zumeist wieder ab, sobald das Themenfeld den konkreten Bezug zum Lebensalltag der Person verliert. Ältere Menschen tendieren in der Regel mehr zu den traditionellen Organisationsformen wie Vereinen oder Verbänden.

Der Nachteil der losen Initiativen ist die fehlende bzw. nicht fixierte Struktur. Daher werden lose Initiativen oft von Förderprogrammen ausgeschlossen oder die Antragstellung läuft über eine einzelne Person dieser Initiative, die dann das komplette Risiko für die Mittelverwendung und die Zweckbindungsfrist trägt. Außerdem sind lose Initiativen nicht spendenabzugsfähig.

Technische Umsetzung

Die Umsetzung eines Mitfahrsystems kann über verschiedene Systeme erfolgen. Diskutieren Sie bitte die für Ihre Region in Frage kommenden Möglichkeiten und wählen Sie aus. Die Kombination der einzelnen Elemente ist hierbei möglich.

Stationäre Mitfahrzentrale

Stationäre Mitfahrzentralen werden in der Regel an zentralen und öffentlich zugänglichen Einrichtungen angegliedert. Dies könnte beispielsweise (sofern im Ort vorhanden) in Rathäusern, Büros von Sportvereinen, im Büro des Ortsvorstehers, der Kirchenverwaltung, lokalen Einzelhändlern oder kooperierenden Firmen geschehen.

An diesen stationären Mitfahrzentralen kann sowohl die Registrierung der Fahrer als auch der Mitfahrer geschehen, Informationen über angebotene und angefragte Fahrten können eingeholt werden sowie Fahrten gebucht werden. Dadurch, dass keine technischen Hilfsmittel zur Nutzung nötig sind, persönlicher Kontakt und Beratung gegeben sind, erleichtert eine stationäre Mitfahrzentrale insbesondere für ältere Bürger die Nutzung des Mitnahmesystems.

Telefonische Mitfahrzentrale

Allgemeine Informationen und Auskünfte zur Registrierung können bei telefonischen Mitfahrzentralen über eine Hotline abgefragt werden. Dieses Angebot wird meist zu festen Sprechzeiten bereitgestellt, es wird in der Praxis gerne in bestehende Strukturen von Projektpartnern integriert, sodass eine zuverlässige Besetzung dieser Telefonhotline gewährleistet ist. Vorteil einer telefonischen Mitfahrzentrale ist der niedrighschwellige Zugang insbesondere für ältere und technisch weniger versierte Nutzer.

Online-Mitfahrzentrale (App)

Moderne Mitfahrssysteme vernetzen die Nutzer über Onlineplattformen und Smartphone-Apps. Nach einmaliger Registrierung können sowohl Fahrer als auch Mitfahrer spontan und dynamisch Fahrten anbieten oder wahrnehmen. Moderne Apps bieten auch die Möglichkeit, Teilstrecken zu vermitteln und somit die Vermittlungswahrscheinlichkeit deutlich zu erhöhen. Die Vermittlung von Fahrten kann hierbei adressgenau erfolgen, sodass Absprachen für Treffpunkte entfallen. Dadurch sind auch Mitfahrten auf Kurz- oder Pendlerstrecken möglich.

Neben der reinen Fahrtenvermittlung bieten solche onlinegestützten Mitfahrssysteme oftmals ein soziales Netzwerk, in dem Fahrer und Mitfahrer kommunizieren und sich bewerten können. Hierdurch kann zusätzliches Vertrauen geschaffen werden.

Durch Kooperation mit Herstellern von Navigationsgeräten, Carsharing-Anbietern und ÖPNV-Unternehmen bieten moderne Mitfahrssysteme häufig eine Vielzahl an Vernetzungsmöglichkeiten.

Finanzierung und Kosten

Die Einrichtung eines Mitfahrsystems kann niedrighschwellig und auch ohne großen finanziellen Aufwand erfolgen. Die einzelnen Kostenpositionen können zwischen den verschiedenen Mitfahrssystemen deutlich variieren.

Besprechen Sie mögliche Kostenpunkte und stellen Sie erste Überlegungen zur Finanzierung an.

Kosten

Kosten für technische Applikationen

Für die Umsetzung eines Mitfahrsystems bieten verschiedene Plattformen die Möglichkeit, Fahrten anzubieten und wahrzunehmen. Diese Portale finanzieren sich in der Regel durch Werbung oder durch eine Vermittlungsgebühr pro Fahrt, die der Fahrer zu entrichten hat. Investitionskosten für ein solches technisches Mitfahrssystem fallen somit nicht an.

Kosten für Ausstattung

Da die Vernetzung von Menschen die Grundlage für ein Mitfahrssystem bildet, benötigt man hierfür kaum Investitionen in Ausstattung. Für die Verwaltung des Systems empfiehlt sich ein Büroarbeitsplatz mit gängiger EDV-Ausstattung. Wenn ein festes Haltestellensystem geplant ist, sollte in dessen Ausstattung mit Hinweisschildern investiert werden. Sie können darüber informieren, ob bestimmte – beispielsweise altengerechte – Sitzgelegenheiten angeboten werden.

Werbekosten

Mitfahrssysteme leben von der Beteiligung vieler Menschen. Diese anzusprechen, zu informieren und für die Idee des Mitfahrsystems zu begeistern, ist daher grundlegend für den Erfolg eines solchen Projekts. Um das vorhandene Marketingbudget möglichst effizient zu nutzen, empfiehlt es sich, speziell auf die Zielgruppe und das Produkt abgestimmte Marketingstrategien zu entwickeln.

Personalkosten

Jede Art von Mitnahmesystem bringt organisatorischen Aufwand mit sich. Je nachdem, welches System gewählt wurde, kann die Organisation nicht allein durch ehrenamtliches Engagement erfolgen. Insbesondere wenn das Mitfahrssystem eine telefonische oder stationäre Komponente beinhaltet, ist kontinuierlicher und verbindlicher Personaleinsatz notwendig.

Finanzierung

Spenden

Eine gemeinnützige Idee mit lokalem Bezug zum Alltag vieler Menschen eignet sich meist sehr gut, um Spenden zu generieren. Insbesondere kleine und mittlere

Ausgaben, die zur Anschaffung von Ausstattung oder zur Finanzierung einzelner Kampagnen getätigt werden, lassen sich über Spenden finanzieren. Durch die mangelnde Planbarkeit von Spenden ist es jedoch nicht empfehlenswert, langfristige oder wiederkehrende Kostengruppen mit Spenden als Finanzierungsgrundlage zu planen.

Bei der Spendenakquise sollten kleine Einheiten definiert werden, für die gezielt um Spenden geworben wird. Diese Einheiten sollten nicht zu abstrakt wirken und vom Volumen her so gewählt werden, dass eine Einzelspende einen messbaren Beitrag zum Erreichen des Spendenziels leistet. Eine vorab klar definierte Strategie für die Spendenakquise ist hierbei ratsam. Im Allgemeinen begünstigt eine feste organisatorische Struktur, die eingetragene Gemeinnützigkeit sowie die Möglichkeit, Spenden steuerlich geltend zu machen, die Ansprache potentieller Spender. Dies sollte bei der Wahl der Organisationsform bereits berücksichtigt werden.

Kooperationen

Viele Kostenpositionen, die im Rahmen eines Projekts aufkommen, können über die Nutzung von Synergien mit Kooperationspartnern und bereits vorhandener Strukturen verringert oder vermieden werden. Solche Kooperationen bieten sich beispielsweise bei der Mitnutzung von bestehenden EDV-Arbeitsplätzen oder Telefont-hotlines, bei der Vermarktung und Werbung bis hin zur Teilung oder Übernahme von Personalkosten an.

Eine frühzeitige und gezielte Ansprache in Frage kommender Kooperationspartner ist deshalb ratsam.

Förderung

Die Entwicklung ländlicher Räume – und insbesondere das Themenfeld Mobilität – ist Bestandteil vieler Förderprogramme. Daher empfiehlt es sich, Förderungen für die Projektfinanzierung in Betracht zu ziehen. Insbesondere die LEADER-Förderung der Europäischen Union ist ein vielgenutztes Förderprogramm zur Stärkung ländlicher Regionen. LEADER bietet ein breites Spektrum an Fördermöglichkeiten und ist offen für private und öffentliche Antragsteller. Grundlage des Förderprogramms ist der „Bottom-up-Ansatz“, der vorsieht, dass die Menschen vor Ort ihre Region mitgestalten und die Ziele, Projekte und Entscheidungen dieses Entwicklungsprozesses selbst erarbeiten. Hierzu bilden sich in den einzelnen Förderregionen sogenannte Lokale Aktionsgruppen, die sich den Handlungsfeldern der jeweiligen Region widmen. Diese Aktionsgruppen, meist unterstützt durch einen Regionalmanager, sind die ersten Ansprechpartner für Projektinitiatoren und Förderfragen. Neben öffentlichen Förderprogrammen bieten auch Kirchen und private Stiftungen die Möglichkeit, über Förderprogramme oder Wettbewerbe finanzielle Mittel für Projekte zu gewinnen. Da diese zum Teil sehr unterschiedliche Bedingungen für die Förderfähigkeit eines Projekts stellen, empfiehlt es sich, bereits im frühen Projektstadium potentielle Förderquellen zu überprüfen.

Zielgruppe

Bei der Entwicklung eines Projekts und der anschließenden Vermarktung ist es wichtig, die jeweiligen Zielgruppen genau zu identifizieren. Oftmals werden Zielgruppen zu allgemein und zu groß gefasst, was sie inhomogen macht und damit die Ansprache erschwert. Fasst man die Zielgruppe zu klein oder vernachlässigt einen Bereich, können Potenziale ungenutzt bleiben, die für den Erfolg eines Projekts wichtig sind.

Insbesondere bei der Vermarktung eines Projekts kommt es auf eine zielgruppengenaue Ausrichtung an, um den richtigen Kanal für die jeweilige Zielgruppe zu wählen.

Jedoch bedeutet die Konzentration auf eine oder mehrere spezielle Zielgruppen nicht den Ausschluss anderer Zielgruppen – vorhandene Ressourcen sollten jedoch möglichst effizient genutzt werden.

Diskutieren Sie bitte die für Ihr Projekt in Frage kommenden Zielgruppen und wählen Sie diese aus. Die Auswahl mehrerer Zielgruppen ist möglich.

Senioren

Die Zielgruppe der Senioren umfasst im Allgemeinen Menschen im Rentenalter und Ruheständler. In der Regel werden Menschen ab dem 65. Lebensjahr zu den Senioren gezählt.

Mobilität ist für diese Bevölkerungsgruppe ein sehr wichtiges Themenfeld, denn mit steigendem Alter wird Mobilität immer stärker zur Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. Durch finanzielle aber insbesondere gesundheitliche Einschränkungen ist in dieser Bevölkerungsgruppe die Anzahl der Menschen, die sich nicht im Rahmen des Individualverkehrs fortbewegen können, besonders hoch. Hier bieten sich Potenziale für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und alternative Mobilitätsformen.

Senioren legen die meisten Wege werktags in den Zeiten zwischen 10 und 18 Uhr zurück. Ziel dieser Wege sind meist Einrichtungen der Daseinsvorsorge.

Jugend

Die Zielgruppe der Jugendlichen umfasst den Altersbereich der 13- bis 18-jährigen. Diese Bevölkerungsgruppe kann aufgrund fehlender Fahrerlaubnis und häufig aufgrund fehlender finanzieller Ressourcen nicht auf den Individualverkehr zurückgreifen.

Durch den Schülerverkehr besitzt der größte Teil der jungen Menschen bereits weitreichende Erfahrungen mit dem ÖPNV und ist diesem gegenüber aufgeschlossen. Die Akzeptanz von alternativen Mobilitätsformen ist in diesen Bevölkerungs-

gruppen ebenfalls stark ausgeprägt. Außerdem gehört die Nutzung von modernen Informations- und Kommunikationstechnologien in dieser Bevölkerungsgruppe zum Alltag. Allgemein sind junge Menschen deutlich stärker multimodal orientiert und verknüpfen verschiedene Verkehrsformen miteinander. Sie agieren pragmatisch und situationsabhängig.

Hauptverkehrszeiten der Jugendlichen liegen außerhalb des Schülerverkehrs meist in den Nachmittagsstunden und am Wochenende.

Berufstätige/Pendler

Infolge des geringen Arbeitsplatzangebots in peripheren Regionen pendeln Berufstätige aus dem ländlichen Raum in die Oberzentren und Metropolregionen. Die Altersgruppe liegt hierbei zwischen 20 und 65 Jahren. Hauptverkehrsmittel dieser Bevölkerungsgruppe ist das eigene Auto, das zumeist von einer Person genutzt wird. Das Verkehrsverhalten dieser Gruppe zeichnet sich durch Konstanz bei den Wegen und Zeiten aus. Hierdurch ergeben sich große Potenziale für Fahrgemeinschaften. Hauptverkehrszeiten, in denen die Wege zurückgelegt werden, sind in den Morgenstunden zwischen 6 und 9 Uhr sowie am Nachmittag zwischen 15 und 18 Uhr.

Umweltbewusste/Nachhaltigkeitsorientierte

30 Jahre und älter sind die umweltbewusstesten Bevölkerungsgruppen, . Sie sind häufig gut bis sehr gut ausgebildet und berufstätig.

Die eigene Nachhaltigkeitsbilanz und der ökologische Fußabdruck sind bestimmend für ihren Alltag. Beim Zurücklegen der täglichen Wege ist diese Gruppe stets um Effizienz und Nachhaltigkeit bemüht, private und berufliche Wege werden deshalb oft kombiniert. Ein eigenes Fahrzeug steht in der Regel zur Verfügung, wird jedoch meist mit Bedacht genutzt. Sowohl im beruflichen als auch im privaten Bereich ist diese Gruppe offen für alternative Strukturen und steht alternativen Mobilitätsformen grundsätzlich positiv gegenüber.

Fahrpreis

Bitte diskutieren Sie ein Fahrpreismodell für das Mitnahmesystem. Wählen sie bitte ein Modell aus.

Unentgeltlich

Die Mitnahme erfolgt bei diesem Modell unentgeltlich und ohne Gegenleistung, da auch die Fahrer bei anderer Gelegenheit selbst als Mitfahrer von der Dienstleistung

profitieren können. Dies stärkt das Gemeinschaftsgefühl und verdeutlicht die idealen Ziele eines solchen Mitfahrsystems.

Nur bei regelmäßig verabredeten Fahrten (z. B. bei Pendlern) empfiehlt sich eine Kostenbeteiligung. Sie wird von beiden Partnern eigenverantwortlich verabredet.

Fahrpreisvorschlag

Für eine bestimmte Strecke werden Fahrpreise vorgeschlagen. Sie berechnen sich in der Regel anhand der Fahrtstrecke, des Umwegs und der Anzahl der Mitfahrer. Technische Mitfahrsysteme über Apps oder Onlineplattformen bieten dazu integrierte Preisvorschläge, die übernommen werden können. Dieser Preis ist jedoch nur ein Vorschlag. Es ist ebenfalls möglich, den finalen Fahrpreis individuell zu vereinbaren.

Es ist zu beachten, dass einzelne technische Mitfahrsysteme einen prozentualen Anteil der Fahrtkosten als Vermittlungsgebühr verlangen.

Fahrzeiten

Die Auswahl der Fahrzeiten ist oftmals entscheidend für die Gestalt eines Mitfahrsystems. Hierbei gilt es, die Wechselwirkungen mit anderen, noch bestehenden Verkehrsträgern zu beachten. Auch die Bündelung von Potenzialen auf bestimmte Zeiten kann einen Mehrwert generieren, aber auch Risiken bergen.

Diskutieren Sie die Vor- und Nachteile für Ihre Region und wählen Sie anschließend ein Modell aus.

Schließen von Angebotslücken

Um zum eventuell noch vorhandenen ÖPNV kein zusätzliches Konkurrenzangebot zu schaffen, sollten sich die Anbieter von Fahrten auf die Angebotslücken im bestehenden ÖPNV-Netz konzentrieren. Ziel ist eine Ergänzung und Unterstützung des bestehenden Angebots durch alternative Mobilitätsformen.

Unbeschränkte Fahrzeiten

Bei unbeschränkten Fahrzeiten muss nicht auf Angebotslücken hingewiesen werden und es sind auch keine Empfehlungen für bestimmte Fahrzeiten nötig. Ziel ist hierbei ein möglichst breit aufgestellter Fahrplan und ein möglichst attraktives Angebot.

Fahrer/Mitfahrer

Die Frage, wer und wie ein Fahrer oder Mitfahrer das Mitnahmesystem nutzen kann, entscheidet oft darüber, wie es von den Nutzern angenommen wird. Die jeweiligen Vor- und Nachteile unterscheiden sich je nach Auswahl der Zielgruppe stark.

Diskutieren Sie bitte die für Ihr Mitnahmesystem in Frage kommenden Modelle und wählen eines aus.

Nutzung nur nach Registrierung

Sowohl Anbieter als auch Nutzer müssen sich registrieren, bevor das Mitfahrssystem genutzt werden kann. Dazu werden persönliche Daten der Person und des Fahrzeugs erfasst und deren Richtigkeit überprüft. Durch die persönliche Registrierung kann zusätzliches Vertrauen bei den Nutzern geweckt werden, die Registrierung bringt jedoch einen gesteigerten administrativen Aufwand mit sich und kann einzelne Nutzer abschrecken.

Uneingeschränkte Nutzung

Die Nutzung des Mitfahrsystems erfolgt ohne vorherige Registrierung. Dadurch werden insbesondere gelegentliche und spontane Nutzer angesprochen. Ziel ist, möglichst keine zusätzlichen Hürden zu schaffen, damit eine möglichst große Zahl an Nutzern gewonnen werden kann.

Beschreibung der Rollen des Planspiels

Rollenbeschreibung

Rolle:

Best-Practice Experte

Station:

Expertenrunde, Block 3

In dieser Station hat die Spielgruppe 45 Minuten Zeit sich mit den insgesamt 4 Experten auszutauschen. Die Spielgruppe teilt sich hierfür auf und sucht im Dialog Antworten zu einigen vorgegebenen Leitfragen. Darüber hinaus sollen bietet diese Station die Möglichkeit eigene Fragen und Themenschwerpunkte zu besprechen.

Ziel der Station/Lernziel:

Lernziel ist, sich in einem Expertengespräch Informationen zu bereits bestehenden Mitnahmesystemen und deren Praxiserfahrungen zu erhalten. Schwerpunkt hierbei bilden organisatorische Vorüberlegungen des Projekts sowie Erfahrungen die im Praxisbetrieb gewonnen werden konnten.

Spielgruppe soll in Einzelgesprächen mit dem Experten Antworten zu den Leitfragen erarbeiten. Vermittlung der koordinatorischen und organisatorischen Grundlagen zur Implementierung eines regionalen Mitfahrsystems. Ablauf des Projektes von der Idee bis zur Umsetzung. Schilderung der Hürden und der aktuellen Entwicklungen. Eigene Fragen der Spielgruppe sind zu erwarten. Die Spielleitung ist angehalten Bezug zu ihren Projektideen herzustellen.

Leitfragen der Spielgruppe:

- ✓ Wie wurde das Mitfahrsystem gestaltet?
- ✓ Welche Organisationsform hat das Projekt und warum wurde diese gewählt?
- ✓ Wie finanziert sich ein Mitnahmesystem? (Förderung, Preisgestaltung, Werbekosten, etc.)
- ✓ Was läuft besonders gut? Wo gab/gibt es Hürden bei der Umsetzung?
- ✓ Wann und von wem wird das Mitfahrangebot besonders häufig genutzt?
- ✓ Wie werden neue Fahrer und Mitfahrer gewonnen und gehalten?

Inhaltlicher Schwerpunkt:

Präsentation eines Best-Practice-Ansatz; Sensibilisierung für wichtige Fragestellungen und Hürden bei der Projektumsetzung

Ereigniskarten: -

Material:

Handout mit Leitfragen
Anschauungsmaterialien

Planspiel Mobilität - Rollenbeschreibung

Rolle:

Flinc Experte

Station:

Expertenrunde, Block 3

In dieser Station hat die Spielgruppe 45 Minuten Zeit sich mit den insgesamt 4 Experten auszutauschen. Die Spielgruppe teilt sich hierfür auf und sucht im Dialog Antworten zu einigen vorgegebenen Leitfragen. Darüber hinaus sollen bietet diese Station die Möglichkeit eigene Fragen und Themenschwerpunkte zu besprechen.

Ziel der Station/Lernziel:

Lernziel ist, in einem Expertengespräch die technischen Möglichkeiten zur Umsetzung von Mitnahmesystemen kennen zu lernen. Das Tool Flinc soll als gute Option zur Vernetzung von Mobilitätsangeboten vorgestellt werden. Darüber hinaus sollen auch alternative Vernetzungsmöglichkeiten, insbesondere für ältere Menschen benannt werden.

Leitfragen der Spielgruppe:

- ✓ Wie kann das Mitnahmesystem technisch umgesetzt werden?
- ✓ Wie kann man Angebote mit anderen Verkehrsträgern vernetzen?
- ✓ Welche Möglichkeiten haben Menschen ohne Internet oder technische Kenntnisse?
- ✓ Gibt es Besonderheiten beim Einsatz in ländlichen Räumen?

Inhaltlicher Schwerpunkt:

Vorstellung Flinc/ Vermittlung technischer Grundlagen

Ereigniskarten: -

Teilnehmer:

Gruppenbegleiter und Spielgruppe

Material:

Handout mit Leitfragen
Anschauungsmaterialien

Beschreibung Station 4 - Konzepterstellung

Rollen:

Betreuer Konzepterstellung/Verkehrsexperte

Station:

Konzepterstellung, Station 4

Ziel der Station/Lernziel:

Die Spielgruppe hat in den vorherigen Station zahlreiche Informationen zu verschiedenen Mitnahmesystemen und deren Grundlagen gesammelt. Diese werden nun unter Anleitung eines Verkehrsexperten in ein individuelles Umsetzungskonzept überführt und Meilensteine zur Projektumsetzung definiert. Um mehr Zeit für die Diskussion der einzelnen Bau- und Meilensteine zu haben, werden für die Unterpunkte des Konzepts Textbausteine bereitgestellt, die zu einem Gesamtkonzept zusammengesetzt werden können.

Inhaltlicher Schwerpunkt:

Betreuung und Beratung bei der Konzepterstellung aus Textbausteinen

Ereigniskarten: -

Teilnehmer:

Gruppenbegleiter und Spielgruppe

Material:

Handout mit Leitfragen
Ergebnisse der Expertenrunde
Textbausteine

Rollenbeschreibung

Rolle:

ADAC Experte / Experte für rechtliche und organisatorische Fragen

Station:

Expertenrunde, Block 3

In dieser Station hat die Spielgruppe 45 Minuten Zeit sich mit den insgesamt 4 Experten auszutauschen. Die Spielgruppe teilt sich hierfür auf und sucht im Dialog Antworten zu einigen vorgegebenen Leitfragen. Darüber hinaus sollen bietet diese Station die Möglichkeit eigene Fragen und Themenschwerpunkte zu besprechen.

Ziel der Station/Lernziel:

Lernziel ist, rechtliche und organisatorische Grundlagen für Mitfahrssysteme kennen zu lernen. Praxisbezug zu bestehenden Mitnahmesystemen kann hergestellt werden.

Leitfragen der Spielgruppe:

- ✓ Wer darf Fahrten über ein Mitnahmesystem anbieten?
- ✓ Welche Organisationsform eignet sich für ein Mitfahrssystem?
- ✓ Benötigen die Anbieter von Fahrten spezielle Voraussetzungen wie Personenbeförderungsschrein oder spezielle Versicherungen?
- ✓ Wer Haftet bei einem Unfall?
- ✓ Was passiert wenn eine Fahrt ausfällt oder nicht wahrgenommen wird?
- ✓ Darf man Geld für eine Fahrt verlangen und wenn ja wie viel?

Inhaltlicher Schwerpunkt:

Rechtliche und organisatorische Grundlagen

Ereigniskarten: -

Material:

Handout mit Leitfragen
Anschauungsmaterialien

Rollenbeschreibung

Rolle:

Verkehrsexperte

Station:

Einführung, Block 1

Ziel der Station/Lernziel:

In der ersten Station des Planspiels erfolgt die Einführung in das Spielszenario. Die Spielgruppe stellt den Ortsbeirat eines typisch ländlich geprägten Ortsteils dar. Im Zuge der demografischen und strukturellen Veränderungen im ländlichen Raum, steht auch der ÖPNV vor einem Wandel. Im Spielszenario wird die Spielgruppe in dieser Station durch einen Verkehrsexperten des regionalen Verkehrsunternehmens darüber informiert, dass zukünftig mit spürbaren Veränderungen im Bereich des ÖPNV zu rechnen sein wird. In Anbetracht der bevorstehenden Einschnitte möchte die Dorfgemeinschaft (Spielgruppe) selbstständig aktiv werden um das Mobilitätsangebot durch alternative Mobilitätsformen aufrecht zu erhalten.

Leitfragen der Spielgruppe: -

Inhaltlicher Schwerpunkt:

- Vorstellung der zukünftigen Entwicklung des ÖPNVs im ländlichen Raum
- Verdeutlichen der künftigen Problemlagen im Bereich der Mobilität auf dem Land
- Problembewusstsein schaffen
- Einführung ins Planspielszenario

Ereigniskarten: -

Teilnehmer:

Gruppenbegleiter und Spielgruppe

Material:

Spielanleitung

Anschauungsmaterialien



Bundesministerium
für Ernährung
und Landwirtschaft

Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums: Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete.

Finanziert durch das
Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft

Impressum

Herausgeberin

Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung
Deutsche Vernetzungsstelle Ländliche Räume
Deichmanns Aue 29
53179 Bonn

dvs@ble.de
www.netzwerk-laendlicher-raum.de

Gestaltung

Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung
Referat 421 – Medienkonzeption und -gestaltung

Konzept und Autoren

Florian Kern, Denkstrukturen
Dennis Pucher, Denkstrukturen
Moritz Kirchesch, DVS

Stand

März 2017