

# Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept Kreis Groß-Gerau

## Ergebniszusammenfassung der Workshops am 10. Juli 2013

Zeit: Mittwoch, 10. Juli 2013, 9<sup>00</sup> bis 15<sup>30</sup> Uhr

Ort: Kreisverwaltung Groß-Gerau

Anlagen: 1. Liste der Teilnehmenden  
2. Begleitende Präsentationen

### Ziel und Anlass der Veranstaltung

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Arbeitskreissitzung am 15. Mai hatten mehrere Themen ausgewählt, die vertieft in Workshops behandelt werden sollten. In den Workshops sollten verschiedene potentielle Maßnahmen für das Verkehrsentwicklungskonzept von Experten aus der Praxis kurz und knapp vorgestellt werden. In der jeweils darauffolgenden Diskussionsphase ging es um die Fragen, ob diese für den Kreis Groß-Gerau sinnvoll sind und was bei einer Einführung beachtet werden sollte. Die Ergebnisse werden in die Handlungsempfehlungen für den Kreis einfließen.

### Begrüßung

Herr Erster Kreisbeigeordneter Astheimer begrüßt die Anwesenden und dankt für die trotz Ferienzeit sehr zahlreiche Teilnahme und das damit dokumentierte große Interesse an der Workshopveranstaltung. Er verweist auf den derzeitigen Arbeitsstand des Integrierten Verkehrsentwicklungskonzepts mit der bereits erfolgten Zustandsanalyse und die noch zu leistenden Arbeitsschritte, um ein zukunftsweisendes klimafreundliches Mobilitätskonzept für den Landkreis zu entwickeln und gemeinsam abzustimmen. Hierzu solle die heutige Veranstaltung mit zahlreichen Fachvorträgen und anschließenden Diskussionen konkrete Perspektiven aufzeigen.

### Workshop 1: Nachhaltige Mobilität durch Siedlungs- und Straßenplanung

#### Katalin Saary (Verkehrsplanerin SRL): Nachhaltige Mobilität im Straßenraum

Katalin Saary stellte in ihrem Vortrag vor, was Städte und Gemeinden tun können, um verkehrsbedingte Belastungen für Menschen und das Umfeld zu minimieren und dem öffentlichen Raum stärker die Funktion eines Lebensraum mit Aufenthaltsqualität zurückzugeben.

Dazu ist eine Stärkung der Nahmobilität notwendig, z.B. durch Nutzungsmischung, gute Verkehrsangebote für den nicht-motorisierten Verkehr und ein attraktives Umfeld. Dies kann z.B. erreicht werden, wenn bei einer Straßenraumgestaltung nicht von einer bestimmten Mindestbreite für Kfz ausgegangen wird und die weiteren Nutzungen auf Restflächen verteilt werden, sondern die verschiedenen Nutzeransprüche unter Berücksichtigung des verfügbaren Straßenraums gegeneinander abgewogen werden.

Die Knoten sollten aufenthaltsqualitätssteigernd, fuß- und radfahrfreundlich gestaltet werden; die Ausführung ist abhängig von der Kfz-Belastung, immer aber sind attraktive Querungsmöglichkeiten einzurichten. Gute Beispiele aus Schwetzingen, Ditzingen und Keitum (Sylt) sind der beigefügten Präsentation zu entnehmen.

#### Diskussionsbeiträge:

- Bzgl. der Straßenraumgestaltung werden die langen Planungszeiträume als Problem gesehen. So wird In Kelsterbach gerade ein Baugebiet realisiert, dessen Planung 20 Jahre alt ist und den heutigen Richtlinien nicht mehr entspricht.

- Positivbeispiel: In Mörfelden-Walldorf konnte mit Unterstützung durch das Finanzierungsprogramm „Aktive Kernbereiche“ eine Umgestaltung der Ortsdurchfahrt auf aktuellem Stand der Regelwerke bewerkstelligt werden.
- Das Thema Straßenraumgestaltung wird in den nächsten Jahren an Bedeutung gewinnen, weil viele Kanalisationen zur Erneuerung anstehen. Hier sollte bzgl. Terminierung und vermeidbarem Doppelaufwand eine Abstimmung der beteiligten Fachplanungen erfolgen.
- Aus Sicht der LNVG machen unterschiedliche Wissensstände in den Kommunen die ÖPNV-Planung im Kreis schwierig. Das betrifft z.B. die Haltestellengestaltung, wo sich in etlichen Kommunen Bus-Kaps etabliert haben, während andere Kommunen und auch Hessen Mobil auf Busbuchten beharren.
- Ähnliches gilt zur barrierefreien Ausstattung: Es gibt Widersprüche zwischen Regelwerken und DIN-Normen, was die Zielsetzung einheitlicher und durchgängiger Planungsprinzipien bei Verkehrsanlagen für Mobilitätseingeschränkte erschwert. Es fehlt im Landkreis auch an der Institution eines Behindertenbeauftragten wie etwa im Landkreis Darmstadt-Dieburg.
- Eine Forderung seitens des ÖPNV ist außerdem, dass die ÖV-Anbindung entscheidendes Kriterium für die Siedlungsentwicklung sein soll. Siedlung an der falschen Stelle kostet den ÖV viel Geld, (Fahr-) Zeit und Fahrgäste. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen können für den ÖPNV problematisch sein (Fahrzeitverlängerung, Anschlussverluste, ...).
- Von Vertretern aus Kommunen wird angemerkt, dass es in einer Kommune viele unterschiedliche Interessenlagen und teils gegensätzliche Anforderungen und Erwartungen von außen gibt, die nur schwer unter einen Hut zu bringen sind. Für Bauämter ist es aufgrund der Aufgabenfülle oft nicht möglich, sich kontinuierlich über den neuesten Stand der Technik zu informieren.
- Von Seiten des Kreises wird darauf hingewiesen, dass dieser nur die Rahmenbedingungen für gute Planung unterstützen kann. Die Planungshoheit bzgl. Straßenraumgestaltung liegt bei den Kommunen, der Kreis kann aber über neue Entwicklungen (Planungsrichtlinien) informieren.
- Eine Orientierung zu Planungsprinzipien für die Kommunen und ein Katalog guter (und ggf. auch schlechter) Beispiele oder Planungs-Checklisten werden von Kommunalvertretern als sehr hilfreich benannt. Dem Thema Straßenraumgestaltung wird eine hohe Bedeutung zugemessen. Es wird angeregt, ein Netzwerk zu gründen, das den Kommunen einen gezielten Austausch zu stadt- und verkehrsplanerischen Fragestellungen ermöglicht.

### **Dr. Volker Blees (Verkehrslösungen Blees): Stellplatzsatzung als Steuerungsinstrument**

**Dr. Volker Blees** erläuterte in seinem Vortrag, wie die **Stellplatzsatzung** als Steuerungsinstrument genutzt werden kann: So ist die Verfügbarkeit eines Verkehrsmittels direkt am Wohnstandort maßgeblich für die Verkehrsmittelwahl. Wenn bspw. das Fahrrad erst aus dem Keller geholt werden muss, das Auto aber vor der Haustür steht, wird eher das Auto genutzt.

Zahlen aus verdichteten Quartieren mit einer guten ÖPNV-Anbindung zeigen, dass dort der Autobesitz niedrig ist. Eine Stellplatzsatzung kann an dieser Stelle einhaken, indem sie die Anzahl und Qualität von Pkw- und Fahrradstellplätzen festlegt. Mögliche Strategien können sein, die Stellplatzsatzung um Fahrradstellplätze zu erweitern oder die Zahl der Stellplätze am Wohnstandort einzuschränken oder die Zahl der Stellplätze an Gewerbestandorten einzuschränken.

An Gewerbestandorten erlaubt die Hessische Bauordnung eine Reduzierung der Stellplatzanzahl, wenn durch die Förderung des Radverkehrs, des ÖPNV, von Mitfahrgemeinschaften usw. zu erwarten ist, dass sich der Pkw-Verkehrsaufwand reduziert.

### **Diskussionsbeiträge:**

- Mehrere Kommunen berichten, dass sie eine eigene Stellplatzsatzung haben. Ob der Bauherr die Stellplätze aber auch wirklich baut, wird meist nicht kontrolliert. Hier müsse die Bauaufsicht mehr als bisher kontrollieren, ob Vorgaben eingehalten werden.
- Auch die Praxis der Ablösesummen der Bauherren an die Kommune für nicht gebaute Parkplätze ist nicht bei allen Kommunen beliebt, da diese dann diese Stellplätze auf eigene Kosten auf gemeindeeigenen Flächen herstellen müssen. Bei sehr hohen Ablösesummen können diese aber auch ein Investitionshemmnis für den Bauherrn sein.
- Die Frage, ob die Zahl der vorgeschriebenen privaten Stellplätze reduziert werden soll, wurde kontrovers diskutiert. Es bestünde die Gefahr, dass dann mehr Autos im öffentlichen Straßenraum abgestellt würden. Auch sei das Thema stark emotional besetzt und daher konfliktträchtig. Auf Interesse stieß jedoch der Gedanke, Anzahl und Qualität von Fahrradstellplätzen in die Stellplatzsatzung aufzunehmen.
- Bei der Parkraumbewirtschaftung sei zu differenzieren zwischen Innenstadtlagen und Randbereichen, eine flächenhafte Bewirtschaftung außerhalb der Innenstädte sei i.d.R. politisch nicht darstellbar.

## **Workshop 2: Flexibel und effizient: Carsharing und Fahrradverleihsysteme**

### **Martin Trillig (book-n-drive): CarSharing**

Obwohl es im Kreis Groß-Gerau nur eine Station in Rüsselsheim gibt, gibt es im ganzen Kreisgebiet 200 book-n-drive-Kunden. Insgesamt hat das Unternehmen 11.000 Kunden und verfügt über 350 Autos. In den letzten Jahren hat die Anzahl der Standorte, Fahrzeuge und Ausleihen stark zugenommen. Jedes Fahrzeug muss durchschnittlich im Monat 500€ netto einbringen, um die Fahrzeug- und Systemkosten (inkl. Kundenbetreuung) zu kompensieren.

Ziel ist es, eine Alternative zum eigenen Auto zu schaffen. Kunden sind jedoch nicht nur autofreie Haushalte. Durch Carsharing treffen Nutzervor jeder Autonutzung eine bewusste Entscheidung, außerdem gibt es eine Preiswahrheit über jede Fahrt. Sinnvoll ist eine Verknüpfung von Carsharing mit dem ÖPNV, bezüglich Stationen aber auch der Buchung.

In Rüsselsheim wird eines der Fahrzeuge von der Stadtverwaltung genutzt. Dies komme beiden Parteien entgegen, da die Stadtverwaltung so die Zahl der eigenen Dienstfahrzeuge reduzieren kann und gleichzeitig das Fahrzeug eine gewisse Grundauslastung hat (sich also schneller rentiert). Solche Kooperationen seien eine gute Voraussetzung für den Aufbau einer neuen Station. So wird book-n-drive wahrscheinlich in den nächsten ein bis zwei Jahren eine neue Station in Griesheim errichten, wo es einerseits bereits einen relativ großen Kundenkreis gibt und andererseits die Caritas Interesse an der Nutzung anstelle von Dienstfahrzeugen bekundet hat.

Die Nutzung von Carsharing ist offenbar stark von Einstellungen und der Sozialstruktur geprägt. So weist Darmstadt sehr hohe Nutzerzahlen auf, wohingegen in Wiesbaden die Nutzung deutlich geringer ist.

### **Uwe Hiltmann (MVGmeinRad): Fahrradverleihsysteme**

Das Fahrradvermietsystem **MVGmeinRad** wurde im Rahmen des Bundeswettbewerbs „Öffentliche Fahrradverleihsysteme“ aufgebaut und umfasst heute gut 100 Stationen mit insgesamt 660 Fahrrädern bei 50.000 zurückgelegten Fahrten im Monat und 13.000 angemeldeten Kunden. Das System befindet sich weiter im Ausbau und die MVG hat auch Interesse an einer Erweiterung über das Mainzer Stadtgebiet hinaus. So wurden in Bodenheim (südlich von Mainz) und Budenheim (nordwestlich von Mainz) bereits Stationen aufgebaut. Während in Bodenheim die Nutzung so gering war, dass die

Stationen wieder abgebaut wurden, ist in Budenheim die Nutzung sehr gut; dort werden vor allem Fahrten zum Bahnhof zurückgelegt. Will eine Kommune das Mainzer Fahrradvermietsystem einrichten, übernimmt die MVG 50% der Investitionskosten.

Als Erfolgsfaktoren für das Mainzer System spielten die hochwertigen Fahrräder (Wert: 750€ netto) sicher eine Rolle, außerdem das Aufstellen einer großen Anzahl von Stationen und Fahrrädern, so dass eine hohe Stationsdichte erreicht wurde. Viele Stationen mussten nach kurzer Zeit erweitert werden, weil sie so stark genutzt wurden. Etwa 80% der Kosten entstehen der MVG durch die Wartung und die Verteilung der Räder, dies sind etwa 900.000€ im Jahr. Langfristig soll der Betrieb kostendeckend sein. Für die MVG ist das Fahrradvermietsystem jedoch auch ein wichtiges Element der Kundenbindung und Neukundengewinnung. Das System wird entgegen allgemeiner Klischees auch gerne von älteren Menschen genutzt.

### **Till Sommerfeld (RMV): Mobilitätskarte RheinMain**

**Till Sommerfeld** vom RMV stellt die **RMV-Mobilitätskarte „eTicket RheinMain“** vor. Ziel des RMV ist es, nicht nur „Bus und Bahn“ anzubieten, sondern weitere Mobilitätsangebote zu integrieren. Die Mobilitätskarte ist eine kontaktlos funktionierende elektronische Karte, mit der die Angebote des RMV und der Partner genutzt werden können. Partner sind derzeit u.a. Carsharinganbieter, Fahrradverleihe, die emobil-Station in Offenbach (Verleih von Pedelecs und E-Autos) und eine Parkhaus-Betriebsgesellschaft.

Mit der Mobilitätskarte können Nutzer z.B. Wegekettten mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurücklegen und benötigen dafür nur eine Karte. Die erhöht die Attraktivität der einzelnen Angebote. Wichtig war dem RMV von Anfang an, dass die Mobilitätskarte nicht als Insellösung für einzelne Kommunen betrieben wird, sondern im gesamten Rhein-Main-Gebiet unter Eingliederung der lokalen Einzelangebote.

Ein Hemmnis für Kunden ist momentan noch, dass diese sich bei den Partnern jeweils gesondert anmelden müssen; es ist also nicht möglich mit Erwerb der Karte gleich alle Angebote zu nutzen. Nach und nach werden alle Zeitkarten, später auch Einzelfahrscheine auf die Mobilitätskarte umgestellt. Der RMV möchte sein Angebot zukünftig mit weiteren Partnern ausbauen.

### **Diskussionsbeiträge zu den drei Input-Referaten:**

- Ein Fahrradverleihsystem ist nicht ohne weiteres von einer Großstadt auf eine kleine Gemeinde übertragbar; Insellösungen für einzelne Gemeinden sind nicht sinnvoll. Stattdessen sollte ein einheitliches System im Kreis und evtl. sogar darüber hinaus verfolgt werden. Wenn es ein regional kompatibles Fahrradverleihsystem gibt, ist es zudem für Nutzer nicht mehr notwendig, das eigene Fahrrad in der Bahn mitzunehmen, was zu einer leichten Entlastung der Mitnahmekapazitäten führen könnte. Für das Kreisgebiet ist gut vorstellbar, dass ein Fahrradverleihsystem als letzte Wegestrecke vom ÖPNV-Halt zum Ziel genutzt wird.
- Voraussetzung für die Einführung eines Fahrradverleihsystems ist ein politischer Wille, denn für den Aufbau von Stationen müssen häufig Parkplätze entfallen. Gerade bei der Werbung um Akzeptanz und der Stationsfindung erwartet die MVG Unterstützung vor Ort.
- Als sinnvoll wird angesehen, im Zuge der sowieso anstehenden Bahnhofsmodernisierungen dort weitere Mobilitätsangebote aufzubauen, wie etwa Carsharing oder Fahrradverleih. Hier bietet der RMV eine Zusammenarbeit an. Auch die Einrichtung von guten Fahrradstellplätzen an Bahnhöfen ist wichtig – an Stelle oder in Ergänzung zu einem Fahrradverleihsystem.
- Sowohl bei Carsharing als auch beim Fahrradverleih ist es wichtig in einem Netz zu denken, statt vereinzelte Standorte anzubieten. Erfolgreich kann ein System nur werden, wenn es groß gedacht wird – das Beispiel Mainz zeigt, dass zu Beginn die Nutzung oft zu niedrig eingeschätzt wird und dann nachgebessert werden muss. Beide Systeme sind aber für einen nachfrageabhängigen Ausbau geeignet.

- Der Aufbau einer Carsharing-Station ist für book-n-drive dann attraktiv, wenn es eine Zusammenarbeit mit den Verwaltungen gibt. Um die aktuellen tatsächlichen Auslastungen der Dienstfahrzeuge in einer Verwaltung und daraus mögliche Kosteneinsparungen durch Carsharing zu ermitteln, bietet book-n-drive interessierten Verwaltungen ein Excel-basiertes Berechnungstool an. Voraussetzung für eine Carsharing-Nutzung in der Verwaltung sei eine allgemeine Bereitschaft zu Veränderungen.
- Im Zuge von Benzinpreissteigerungen und einer stärkeren Kluft zwischen Armen und Reichen kann Carsharing den Zugang zu einem Pkw ermöglichen, was die soziale Teilhabe fördert. Die LNVG bietet an zu prüfen, ob sie einen Carsharing-Stellplatz zur Verfügung stellen kann, sollte ein Angebot aufgebaut werden. Die ivm weist darauf hin, dass ein Leitfaden zu Carsharing für die Rhein-Main-Region unter [http://www2.ivm-rheinmain.de/wp-content/uploads/2013/05/IVM\\_Carsharing\\_Handreichung1.pdf](http://www2.ivm-rheinmain.de/wp-content/uploads/2013/05/IVM_Carsharing_Handreichung1.pdf) heruntergeladen werden kann (5,7 MB).
- Es wird angeregt, möglichst weitere Anbieter wie z.B. Call-a-bike in die Mobilitätskarte zu integrieren. Dies ist aber nur möglich, wenn der RMV ein akzeptables Angebot von den potentiellen Partnern erhält.
- Die Weiterverfolgung der Themen aus diesem Workshop wird von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern gewünscht.

### **Workshop 3: Unterwegs in die Zukunft: E-Mobilität und Mitfahrssysteme**

#### **Ansgar Roesse (Stadt Frankfurt, Amt Wirtschaftsförderung): Elektromobilität aus kommunaler Sicht**

**Ansgar Roesse** von der Wirtschaftsförderung Frankfurt berichtet von der Entwicklung der **Elektromobilität** und seinen Erfahrungen aus der Praxis. Elektromobilität war bisher dann ein Thema, wenn Ressourcen (besonders Öl) knapp zu werden drohten oder wenn Umweltauflagen eingehalten werden mussten. Aktuell sind es die zu vermeidenden CO<sub>2</sub>-Emissionen. In den vergangenen 5 Jahren gab es einen Hype, der bislang zu unkoordinierten Einzellösungen sowohl hinsichtlich der Technologie als auch der Versorgungsinfrastruktur geführt hat.

In den letzten Jahren wurde häufig angenommen, dass Kommunen eine umfangreiche Ladeinfrastruktur zur Verfügung stellen müssten, um die Verbreitung von E-Autos zu fördern. Daraufhin wurden in einigen Städten Ladesäulen installiert, so auch in Frankfurt. Diese wurden in Parkscheinautomaten integriert, die Stromversorgung erfolgt über ein Solarpanel und eine Autobatterie (Kostenspunkt pro Station: 8.000-10.000€). Allerdings hat sich inzwischen zum einen gezeigt, dass die Infrastruktur zwar da ist, die Nutzer aber weiterhin fehlen und zum anderen, dass für Energieversorger Elektro-Ladestationen wegen der geringen Einnahmen kein Geschäftsmodell sind. Die Ernüchterung hängt auch mit der Erkenntnis zusammen, dass Elektromobilität kein verkehrliches Wunderheilmittel ist: Auch ein Elektroauto trägt zum Stau bei bzw. steht im Stau, auch ein Elektroauto verursacht Emissionen (in hohem Maße bei der Herstellung des Fahrzeugs, aber auch bei der Herstellung des Stroms). Für Verbraucher ist ein Elektroauto wegen der hohen Anschaffungskosten (etwa Faktor 5 gegenüber einem Pkw mit Verbrennungsmotor) und der immer noch geringen Reichweiten wenig attraktiv.

Dennoch gibt es Perspektiven: Elektroautos können Bestandteil des Gesamtsystems werden und bspw. als CarSharing-Fahrzeuge in die Mobilitätskarte integriert werden – dies hat umso mehr Potential, als die junge Generation weniger auf Autos und Autobesitz fixiert ist als ältere Generationen. Wenn Elektroautos auch kaum einen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung leisten können, so doch zur Verringerung der Luftschadstoffe. Für Kommunen sind Elektrofahrzeuge insbesondere als Nutzfahrzeuge im eigenen Fuhrpark interessant: Diese sind nur wenig teurer (etwa 10%) als solche mit Verbrennungsmotor, zudem fördern sie Gesundheit der Mitarbeiter, da lokal keine Abgase entstehen. Auch die Umstellung von Bussen von Verbrennungsmotor auf andere Antriebe kann eine Handlungsmöglichkeit der öffentlichen Hand sein. So plant die Stadt Hamburg derzeit alle Busse auf Brennstoffzel-

len umzustellen, was zwar deutlich höhere Anschaffungskosten bedeutet (1,2 Mio. zu 250.000€), aber mithelfen könnte, drohende EU-Sanktionen wegen anhaltender Schadstoffbelastungen abzuwehren. Auch für den städtischen Wirtschafts- und Lieferverkehr bieten sich Elektrofahrzeuge an, da hier meist kurze Strecken zurückgelegt werden.

#### **Diskussionsbeiträge:**

- Der Kreis kann bei der Elektromobilität keine Entwicklungsarbeit leisten. Auch im Kreis wurden bereits Ladestationen aufgebaut; dabei gibt es verschiedene Systeme, die nicht für alle Fahrzeugtypen nutzbar sind. Es wird angeregt eine Karte mit Lademöglichkeiten im Kreis zu erstellen.
- Die Kosten-Nutzen-Relation gerade in Bezug auf eine Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen wird als nicht sehr gut eingeschätzt. Gerade die Batterieherstellung erfordert einen hohen Energieeinsatz. Auch ist unklar, wie lange noch Rohstoffe (besonders Lithium) vorhanden sein werden, um eine große Anzahl an Akkus herzustellen. Ebenso ist die Frage nach der Entsorgung der Akkus ist noch nicht geklärt. Die Brennstoffzelle ist ebenfalls noch nicht ausgereift, wird jedoch weiterentwickelt und könnte ein weiter Baustein sein.
- Bei Elektromobilität wird oft nur an Pkw gedacht, jedoch gehören der ÖPNV (mit Straßenbahnen schon seit langer Zeit elektromobil) und Pedelecs mit dazu. Elektromobilität kann vom Kreis und den Kommunen sinnvollerweise nur integriert betrachtet und gefördert werden, z.B. im Rahmen der Radverkehrsförderung. So könnten zum Beispiel Radschnellwege für Pedelecs gebaut werden.

#### **Dr. Volker Blees (Verkehrslösungen Blees): Mitfahrssysteme**

Als eine der Stellschrauben mit dem größten Wirkungspotenzial bei der Verminderung des Kfz-Verkehrs nennt **Dr. Volker Blees** in seinem Vortrag den Pkw-Besetzungsgrad: Derzeit seien Besetzungsgrade von durchschnittlich 1,4 über alle Pkw-Fahrten und 1,1 bei den Berufspendlern aktueller Stand der Mobilitätsforschung.

Mitfahrssysteme wie z.B. das am weitesten verbreitete System „flinc“ sind als ein Instrument zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung mit dem Ziel der Steigerung des Pkw-Besetzungsgrades konzipiert. flinc baut auf der Idee der konventionellen Mitfahrssysteme auf und erweitert diese.

Die Nutzer können auf einer gemeinsamen Internetplattform miteinander kommunizieren und bekommen dort Fahrten bzw. Mitfahrer angeboten. Teilstrecken werden bei der Suche automatisch berücksichtigt, auch ist eine Verbindung mit dem Navigationsgerät möglich. Das System kann wegen der genauen Start- und Zieleingabe auch für kurze Strecken genutzt werden.

Es gibt bereits Nutzungsmodelle für Unternehmen und Landkreise. Dafür müssen diese einen Beitrag zahlen und erhalten im Gegenzug ein eigenes flinc-Vertrauens-Netzwerk, Marketing-Unterstützung, einen Live-Fahrplan, Support u.v.m. Derzeit hat flinc 150.000 angemeldete Nutzer und monatlich 500.000 Fahrtangebote.

Als wesentliche Eigenschaften sind zusammenfassend zu nennen:

- Das System „flinc“ funktioniert wie ein soziales Netzwerk
- Nur Vermittlung, keine Bezahlregelung
- Kundenschwerpunkte Pendler, Unternehmen (z.B. BASF), Gebietskörperschaften
- Funktioniert nur bei ausreichender Dichte von Angeboten und Gesuchen
- Zeichnet sich aus durch professionelle Vermarktung

**Diskussionsbeiträge:**

- Es gibt seitens der ivm eine Pendler-Plattform Rhein-Main, die aber in ihrer derzeitigen Form veraltet ist und nicht die „kritische Masse“ an Nutzern zusammenbringt. Ein zweiter Anlauf scheint möglich, dann aber auf höherem Niveau und in ein übergeordnetes System integriert.
- Auch bei flexiblen Mitfahrssystemen muss der ÖPNV als „Rückfallebene“ weiterhin vorhanden sein.

Eb/ TN 22.07.2013