



Stiftungsbüro:

Papenstraße 16
23966 Wismar

Tel./Fax +49 (0) 3841 25 79 29

kontakt@anstiftung-mv.de
www.anstiftung-mv.de

Ländliche Mobilität in Mecklenburg-Vorpommern als Aufgabe bürgerschaftlichen Engagements

Die Mecklenburger AnStiftung arbeitet seit ihrer Gründung 2005 daran, Impulse zu wichtigen Zukunftsthemen unseres Bundeslandes zu geben. Ein Format dafür ist das Landesgespräch Mecklenburg-Vorpommern als überparteiliche bürgerschaftliche Form der Bestandsaufnahme und Ideenentwicklung zu landespolitischen Herausforderungen.

Im Jahre 2012 stand das Landesgespräch unter dem Titel „Selbst ist das Dorf – Wie das ländliche MV aktiv und attraktiv werden kann“. Es fand am 21./22. September auf Schloss Kittendorf mit über 40 Teilnehmenden statt.

Unter den Fragekomplexen, die dort als dringend und zugleich erfolgversprechend diskutiert wurden, ragte das Thema der ländlichen Mobilität heraus. Mobilität steht im Zentrum der Überlebensfähigkeit von ländlichem Wohnen, denn sie

- ist in der Regel Voraussetzung für abhängige Erwerbsarbeit
- ist weit überwiegend Voraussetzung für den Schulbesuch der Kinder und Jugendlichen
- macht ländliches Wohnen für Jugendliche mit ihren Freizeitbedürfnissen attraktiver
- ist somit auch ein wesentlicher Faktor, dass auch junge Familien sich ländlich ansiedeln bzw. ihren Wohnsitz dort behalten
- ist eine große Herausforderung für alle Menschen, die keine Fahrerlaubnis haben oder sich keine leisten können
- ist Voraussetzung, dass Seniorinnen und Senioren auf dem Lande wohnen bleiben, die gute Verkehrsverbindungen zu

Bankverbindung:

Mecklenburger AnStiftung
Volks- und Raiffeisenbank
Wismar eG
BLZ: 130 610 78
Kto-Nr.: 420 55 37

Stiftungsvorstand:

Hugo Rübesamen
Marion Richter
Sven Schiffner

Stiftungsrat:

Dr. Wolf Schmidt
Dr. Conchita Hübner-Oberndorfer
Maik Klokow

Finanzamt Rostock

St.-Nr.: 079/141/15021 K09.b

- Angeboten medizinischer Versorgung, für Einkäufe und soziale Kontakte benötigen
- ist für alle Menschen eine Herausforderung, die kulturelle und Bildungs-Angebote jenseits der Dorfgrenzen wahrnehmen möchten
 - ist angesichts von Kostensteigerungen ein zunehmendes Problem für Haushalte, die eigentlich mehrere Autos benötigen, um den konkurrierenden Mobilitätsbedürfnissen der Haushaltsmitglieder gerecht zu werden.

MV als das Bundesland, das die geringste Besiedlungsdichte aufweist, hat ein verschärftes Problem mit ländlicher Mobilität. Die geringe Kopfzahl pro Fläche führt dazu, dass Angebote des ÖPNV kaum auf vertretbare Passagierzahlen kommen. Daraus abgeleitete Reduzierungen des Angebots erhöhen nicht die Passagierzahlen pro Fahrt, sondern senken sie tendenziell noch weiter, weil das ganze System für die Nutzung unattraktiv wird. Das gilt besonders im Hinblick darauf, dass zu jeder Fahrt auch eine passende Rückfahrt vorhanden sein muss.

Private Mitfahrangebote sind neben der ökologischen Wünschbarkeit für einige Herausforderungen eine passende Antwort. Das gilt insbesondere für ArbeitspendlerInnen, die sich feste Strecken zu festen Zeiten teilen. Solche Mitfahrstrukturen lassen sich sicher noch fördern, setzen sich im Wesentlichen aber durch, ohne dass es starker politisch-gesellschaftlicher Förderung bedarf.

Für unregelmäßige Mobilitätsbedürfnisse (Freizeit, Einkaufen, Veranstaltungen, Arzt- und Therapiebesuche, Pflege sozialer Kontakte) sind Mitfahrangebote für ländliche Strecken offenbar nur begrenzt nutzbar. Bisher ist hier das Mitfahrangebot größer als die Mitfahrnachfrage. Das hängt sicher zum Teil mit Kommunikationsdefiziten zusammen (Plattformen nicht genug bekannt, kein Internetzugang ...), dürfte aber entscheidend beeinflusst sein durch fehlende Passung von Angebot und Nachfrage (Zeiten, Strecken) und vor allem durch die Schwierigkeit, das Angebot mit entsprechenden Rückfahr-Angeboten zu koordinieren.

Die Grenzen des ÖPNV und privater Mitfahrangebote gelten in erheblichem Maße auch für innovative Angebote wie den „Bürgerbus“ nach dem Vorbild etwa türkischer Sammeltaxis.

Vor diesem Hintergrund scheint die je nach Bedarf selbstbestimmte Verfügung über ein Individualfahrzeug durch andere Angebote zwar ergänzbar, aber nicht ersetzbar. Dafür bürgert sich neben dem

Besitz eines eigenen Autos zunehmend Carsharing ein. Die üblichen Carsharing-Angebote sind auf städtische Bedürfnisse – mit wiederum hoher Nutzerintensität – zugeschnitten. Sie würden in ländlichen Räumen nicht funktionieren. Auf dem Lande müsste ein Carsharing-Stützpunkt zu Fuß oder per Fahrrad erreichbar sein, da anderenfalls wieder ein Transferproblem entstehen würde.

Als Lösung zeichnet sich ab, im Dorf ohnehin vorhandene Autos – besonders Zweitwagen – zu „veröffentlichen“, das heißt, für eine Nutzung in einem Fahrzeug-Pool freizugeben. Die Chancen dafür stehen gut, weil angesichts steigender Unterhaltskosten viele Halter froh sein dürften, Kosten zu teilen oder Nutzungseinnahmen zu erzielen, ohne den Zugriff auf das eigene Fahrzeug aufzugeben. Wieweit dies schon informell als Freundschaftsdienst geschieht, lässt sich nur ahnen. Die Herausforderung ist, aus solchen informellen Absprachen Angebote – mit oder ohne FahrerIn – zu strukturieren, die grundsätzlich allen interessierten Nutzern zur Verfügung stehen. Prinzipiell kommen dafür infrage

- eine privatwirtschaftliche Verleih-Agentur, die lokale Fahrzeugkapazitäten anmietet und weiter vermietet (das wäre ein klassischer Nebenerwerb),
- eine Vereinslösung, in der die Vereinsmitglieder untereinander Fahrzeuge zur Verfügung stellen,
- eine Genossenschaftslösung, in der die Genossenschaftsmitglieder untereinander Fahrzeuge zur Verfügung stellen.

Alle 3 Formen sind als selbständige lokale Rechtsträger denkbar, aber auch als Kreis- oder landesweite Träger mit lokalen Untereinheiten oder als Franchise-Modell.

Es wäre denkbar, in allen Formen andere Angebote anzudocken, für die im ländlichen Raum Bedarf besteht, z. B.:

- Anhänger
- Trailer
- Aufsitzmäher
- Schredder
- Holzspalter
- Obstpressen ...

Wie immer das Model im einzelnen zugeschnitten wird: Es verlangt keine großen Investitionskosten und lässt sich mit ein wenig Initiative leicht starten. Voraussetzung ist dabei in jedem Fall, dass vor Ort Engagement besteht mitzumachen.

Auf Bundesebene gibt es bereits kommerzielle Plattformen wie Autonetzer, Tamyca oder Nachbarschaftsauto, die Carsharing zwischen KFZ-Haltern und KFZ-losen Nutzern organisieren. In ländlichen Gebieten von MV sind sie aber vollkommen bedeutungslos. Es wäre zu prüfen, ob das am Geschäftsmodell, an mangelnder Werbung oder an spezifischen Bedingungen des ländlichen Raums liegt. In jedem Fall wird man für selbstorganisierte bürgerschaftliche Modelle daraus viel lernen können.

Wenn sich herausstellt, dass die genannten Plattformen für MV nicht geeignet sind, sollte ein eigenes Modell erarbeitet werden. Was fehlt um zu starten, ist ein Infopaket/Leitfaden, um all die wichtigen Dinge zu klären, die für den Betrieb des Modells grundlegend sind:

- Organisationsmodelle
- betriebswirtschaftliche Kalkulation
- Haftungs- und Versicherungsfragen
- Steuerfragen
- Musterverträge
- Know-how der Ausleihpraxis
- Werbepaket

Es kommt darauf an, dies ein Mal zu erarbeiten und dann lokalen Initiatoren zur Verfügung zu stellen. Um solche Initiatoren zu gewinnen, wäre außerdem eine Werbekampagne für die Idee und ein Schulungsangebot für mögliche Initiatoren erforderlich. Dafür wären öffentliche Fördermittel nötig, mit denen ein geeigneter Projektträger das Startpaket entwickeln und bewerben könnte.

Wo ein solcher Ansatz vor Ort erfolgreich ist, würde die für den ländlichen Raum so wichtige Selbsthilfenezwerkung der Bürgerinnen und Bürger entscheidend gestärkt. In Dörfern, in denen es weder einen Dorfladen noch Gastronomie und damit überhaupt keine institutionalisierten Treffpunkte von Gemeinschaftsbildung – abgesehen von der Feuerwehr – gibt, würde so nicht nur ein praktisches Problem für das Überleben der Dörfer gelöst, sondern auch eine Struktur bürgerschaftlichen Engagements befördert.

Die Mecklenburger-AnStiftung sieht sich primär als Impulsgeber einer solcher Mobilitätslösung in Verbindung mit bürgerschaftlichem Engagement und verfolgt damit keine eigenen Interessen.

Überlegungen zu CarSharing im ländlichen Raum, basierend auf dem Arbeitspapier der Mecklenburger AnStiftung „Ländliche Mobilität in Mecklenburg-Vorpommern als Aufgabe bürgerschaftlichen Engagements“

Die Darstellung im genannten Papier spiegelt im Wesentlichen den mir bekannten Stand der Diskussion wider:

- „Klassisches“ Carsharing funktioniert im ländlichen Raum nicht, weil eine bestimmte kritische Masse nicht erreicht wird. Soweit mir bekannt, sind die meisten Carsharing-Unternehmen bis heute in Großstädten verortet.
- Im ländlichen Raum kann CarSharing als Ersatz eines 2. oder 3.-Wagens attraktiv sein.
- Üblicherweise kommen dabei Gebrauchtwagen der Fahrzeuginhaber zum Einsatz, die in einen gemeinsamen Pool eingebracht werden.
- Dabei kann es Angebote des ÖPNV ergänzen, eine Konkurrenz kann ausgeschlossen werden.
- Weitreichende praktische Untersuchungen zum sog „Kleingruppen-Carsharing“ wurden von Cambio Bremen durchgeführt (Früher: Stattauto Bremen GmbH). Dabei wurden Modelle entwickelt, die die angeführten Fragen beispielhaft beantworten:
 - Organisationsmodelle
 - betriebswirtschaftliche Kalkulation
 - Haftungs- und Versicherungsfragen
 - Steuerfragen
 - Musterverträge
 - Know-how der Ausleihpraxis
 - Werbepaket
- Kleingruppen-Carsharing benötigt danach nicht zwingend eine Unternehmensform, die Verleihbedingungen können privatrechtlich geregelt werden.
- Möglicherweise ist es für bereits bestehende Unternehmen bzw. Genossenschaften sinnvoll, Carsharing begleitend in ihr Angebot mit aufzunehmen (z. B. Bio-Energie-Dörfer u. ä.)
- Ggf. wäre eine Zusammenarbeit mit einem klassischen Carsharingunternehmen (Z. B. DB-Carsharing,) sinnvoll, um die Buchung auszulagern und als Mobilitätsgarantie auf Fahrzeuge des Unternehmens zurückgreifen zu können.

Generell ist im Hinblick auf die Nutzererwartungen auszubalancieren, ob das Angebot eher professionell oder eher engagementbasiert entwickelt wird. Professionalisierung bedeutet in der Regel besseren Service, bessere Effizienz und bessere Verfügbarkeit (sowie klarere Regelungen, Transparenz), während ehrenamtliches Engagement kostengünstiger, auch flexibler ist, nachbarschaftliche Kontakte fördern kann, aber auch eine

Menge Konfliktstoff birgt. Für weitergehende Beratung empfehle ich, Kontakt mit Cambio Bremen aufzunehmen.

Susanne Prill, 04.12.2012

langjährige Leiterin des Rostocker Büros der Stattauto Carsharing AG Berlin sowie Vorstandsmitglied des deutschen Carsharing Dachverbandes European CarSharing Deutschland e.V.

Susanne Prill
Ehrenamtsakademie
Zentrum Kirchlicher Dienste
Alter Markt 19
18055 Rostock
Tel.: 0381 37798723
Mobil: 0160-90905862
Mail: susanne.prill@elkm.de