

Betr.: Verkehr

Die Straßen sind voll, die Autos sind leer (durchschnittlicher Besetzungsgrad ca. 1,2 Personen¹ je Pkw).

Die leeren Autos fahren dahin, wo die Leute hin wollen.

- 5 Wie bekommt man es hin, dass die Autos voller und die Straßen leerer - und weniger Ressourcen verbraucht werden?²

Ein zusätzlicher Ansatz wäre:

Organisiertes und systematisiertes Trampen

10 in Stadt und Region im Kurzstreckenverkehr

Es gibt schon einige Methoden, die Autos besser zu füllen:³

- 15 Z.B. Mitfahrzentralen unter vielen Namen und Fahrgemeinschaften⁴, besondere Fahrstreifen für voll besetzte Pkws, Citymaut je Pkw, was die Kosten je Insassen senkt. Jede Methode hat ihre spezifischen Vor- und Nachteile und bezieht sich auf dafür typische Verkehrsfälle.

Mitfahrzentralen beziehen sich auf Überlandstrecken.^{5 6}

¹ Wenn in diesem Beitrag von Fahrern, Mitfahrern oder anderen männlichen Funktionsträgern die Rede ist, dann ist in der Regel auch die weibliche Funktionsträgerin gemeint.

² Wenn wir über Staus reden, wird bisher nur in wenigen Städten dafür gesorgt, dass die Autos voller werden. Mit dem Trampen könnte das Problem vermindert werden. Es funktioniert eigentlich ganz gut - nicht nur in Moskau sondern auch beim Roten Punkt in Hannover während des Straßenbahnstreiks und lange Jahre in Bremen zwischen Stern und Universität, so lange es noch nicht die durchgehende Straßenbahn zur Uni gab. Man stellte sich an die Parkallee und signalisierte, zur Uni kommen zu wollen. Meist wurde man innerhalb kurzer Frist mitgenommen. Das Potential ist nicht nur objektiv vorhanden sondern es ist auch im Verhalten der Verkehrsteilnehmer gegeben. Während des Boykotts der Fahrgäste (fälschlich Streik genannt) gegen die Preiserhöhung des ÖPNV in Hannover, wurde eine "Rote Punkt Aktion" organisiert: Autofahrer klebten sich einen roten Punkt an die Windschutzscheibe und nahmen an den Haltestellen Leute, die dort warteten, mit. Die Fahrgäste kamen damals nach eigenem Bekunden praktisch genauso schnell und sicher ans Ziel wie mit dem regulären ÖPNV. In Moskau entwickelt sich z.Z. anscheinend eine spontane Bewegung in Beziehung auf den Taxiverkehr. Auch wenn das "Notlagenkommunikation und -verhalten" ist, so zeigt das doch das Potential, das darin steckt.

Bei uns wird bei Verkehrsproblemen meist nur über die Alternativen Straßenbau und ÖPNV öffentlich diskutiert, obwohl jeder, der sich mit Verkehr beschäftigt, das Potential der leer gefahrenen Platzkilometer im IV kennt.

³ Es gibt Mitfahrzentralen und Fahrgemeinschaften - aber sie verbreiten sich nicht merklich. Die haben einen entscheidenden Nachteil: Sie heben den gefühlsmäßig wichtigsten Vorteil des Autobesitzes auf: Die Spontaneität und Freiheit der Nutzung: Sowie man die Mitfahrgelegenheit signalisiert hat, ist man eine soziale Bindung eingegangen und hat sich zeitlich gebunden. Möglicherweise kommt der Mitfahrer dann nicht oder lässt einen warten bzw. der Fahrer kommt nicht und lässt einen im Regen stehen. Man lässt sich bei Mitfahrzentralen auch auf Personen ein, die einem nicht passen. Für den Stadt und Regionalverkehr kommen Mitfahrzentralen im Sinne von vorheriger Absprache über Aufnahmepunkt, Ziel und Zeitpunkt ohnehin weil zu aufwändig nicht in Frage.

⁴ Das Car Sharing erhöht nicht unbedingt den Besetzungsgrad der fahrenden Autos sondern vermindert den Platzbedarf für die stehenden Fahrzeuge, wenn deswegen mehrere Haushalte auf ein Auto verzichten - soweit für sie nicht über den Ausgangsplatz hinaus noch weitere Parkplätze reserviert werden, die nicht besetzt werden dürfen, auch wenn sie nicht gebraucht werden.. Wenn allerdings durch das Car Sharing das Auto Fahren so verbilligt wird, dass es Leute, die sonst kein Auto hätten, sich dadurch einen Zugang zur Automobilität verschaffen, dann erhöht Car Sharing natürlich den Verkehr mit dem Auto. Die Carsharing - Fahrer könnten natürlich auch gut am organisierten Trampen teilnehmen und somit die Ressourceneinsparung auf dem Gebiet der Straßenfläche durch den auf dem Gebiet der Energieeinsparung noch ergänzen.

⁵ Die Mitfahrzentrale geht bei einem Mitfahrer von der Übernahme der halben Treibstoffkosten bzw. davon aus, dass sich alle Autoinsassen - also einschließlich des Fahrers - die Spritkosten gleichmäßig teilen.

Fahrgemeinschaften sind typisch für Berufspendler, die regelmäßig gleiche oder sehr ähnliche Pendelverkehrsbeziehungen zu gleicher Zeit zurück legen.

Beide Beispiele führen über Verabredungen zu gegenseitiger zeitlicher Bindung der Personen. Damit heben die beteiligten Personen einen wesentlichen Vorteil des Autobesitzes auf: Die zeitliche Ungebundenheit und Spontaneität der Entscheidungen. Es ist hier nicht die Stelle über die Vor- und Nachteile des Autoverkehrs für das Individuum und die Gesellschaft sich allgemein auszulassen oder sie gegeneinander abzuwägen. Unter den obwaltenden Umständen ist das Auto ein entscheidender multifunktionaler Personen- und Güterverkehrsverkehrsträger, dessen Nutzen man möglicherweise noch optimieren kann.

Hier wird eine weitere Ergänzung vorgeschlagen, um die Autos besser auszulasten: Das organisierte und systematisierte Trampen im Orts- und Regionalverkehr mit Kostenbeitrag des Trampers.

Beim hier angedachten Trampen handelt es sich um Gelegenheitsverkehre, die keine Pünktlichkeit erfordern; Gelegenheits- und Freizeitverkehre stellen inzwischen aber den größten Teil der Fahrtzwecke dar. Z.B. der Bummelbesuch im Einkaufszentrum oder in der Innenstadt. Aber auch der Verkehr zu Massenveranstaltungen, bei denen Tramper und Mitnehmende gleiche Ziele anstreben und voneinander wissen, dass sie gleiche Interessen haben, wie Fußball, Rockkonzerte usw. Die Bereitschaft, mitzunehmen, ist unter solch Gleichgesinnten besonders groß. Bei Beschäftigten oder Studenten mit Gleitzeit am Arbeitsplatz- bzw. Ausbildungsschwerpunkten kann auch das Trampen erfolgreich sein, weil es ja nicht entscheidend ist, wann jemand sein Ziel erreicht.

Vor- und Nachteile für Beteiligte:

Für Mitfahrer, Tramper:

Vorteile des organisierten Trampens können sein:

- Freiheit des Reisebeginns; es wartet kein vereinbarter Abholer. Kein Zug oder ÖPNV Abfahrzeit zwingt einen, ein Gespräch oder eine Tätigkeit hektisch zu unterbrechen, weil der Zug oder Bus nicht wartet.
- Spontaneität der Entscheidung; man kann sich nach dem Wetter oder nach Lust und Laune richten und braucht nicht lange zu planen, Fahrpläne zu studieren, Anrufe zu tätigen usw. wie es bei Nutzung der Verkehrsmittel in anderen rechtlichen, sozialen und technischen Beziehungen erforderlich ist - allerdings auch hier gehört zur Teilnahme am organisierten Trampen eine gewisse anfängliche Anmeldebürokratie dazu - wie bei jedem Abo oder jeder Teilnahmeerklärung.
- Persönliche Sicherheit gegenüber nicht organisiertem Trampen (dazu ausführlich weiter unten),
- Kontakt und Kommunikation; man kommt mit Leuten ins Gespräch, mit denen man sonst keine Gelegenheit hätte, dies zu tun. Anders als in Verkehrsmitteln des öffentlichen Nahverkehrs, in denen man aneinander vorbei schaut, muss man bei der Mitfahrt in einem Auto schon über Haltepunkt usw. miteinander kommunizieren. In dem kleinen Kreis ergibt sich viel leichter auch ein Ge-

⁶ Am 17.9.2007 wurden allein in der "Mitfahrzentrale" für Freitag, den 21.9.2007, über 110 Mitfahrgelegenheiten von Bremen aus zu 56 Zielen in Deutschland für meist mehrere Personen angeboten. Je näher die Ziele lagen - also unter 100 km - um so größer war das Angebot auch zu kleineren Zielen. Am 18.9.2007 waren unter "Mitfahrgelegenheit.de" schon ca. 600 Angebote für den selben Tag verzeichnet. Auf Googel fanden sich unter "Mitfahrzentrale" etwa 20 bundesweite Mitfahrvermittlungstellen und unzählige ortsgebundene oder solche mit Bezug zu Universitäten oder sonstigen Spezifika. Am 2.9.2008 bot allein die Mitfahrzentrale Bremen ca. 5.100 Mitfahrgelegenheiten zwischen dem 2. und 28.9.2008 an. Nur für den 2.9.08 waren es 127 Angebote. Das zeigt, dass eine große Zahl von Personen bereit ist, auch fremde Menschen in ihr Auto einzuladen und dabei sogar die entsprechende Bindung bei den Verabredungen einzugehen.

sprach - zu dem man aber auf den meist kurzen Fahrtstrecken nicht gezwungen ist. Wer immer die Anonymität liebt und spontane Kontakte nur lästig findet, für den wäre Trampen sicher keine bevorzugte Methode der Raumüberwindung, allenfalls eine des Preises wegen zu wählende.

- 5 • Anonymität; die jeweiligen Chipkarten⁷ von Fahrer und Mitfahrer enthalten keine persönlichen Angaben und können nur von der Zentrale dechiffriert werden. Da die Mitnahme auch nicht vor die Haustür führt, bleibt auch die Anonymität der Adresse gewahrt, soweit das eine beteiligte Person will. In gegenseitigem Einvernehmen, kann man natürlich alle möglichen Kontaktadressen austauschen. Sollte der ein oder andere Beteiligte nachträglich den Wunsch haben, personalisierten Kontakt aufzunehmen, so gehört es zur Dienstleistung der Trampzentrale, diesen Wunsch an die Person zu übermitteln, an die sie gerichtet ist, ohne deren Anonymität dabei zu offenbaren.
- 10 • Relativ billig weil nur ein Treibstoffkostenzuschuss plus eine Abgabe für die Verwaltungskosten und die Kosten der Geräte vorgesehen ist.
- 15 • Ein Vorteil der organisierten Sicherheit und des zu bezahlenden Unkostenbeitrages mag die größere Bereitwilligkeit von Fahrern sein, mitzunehmen - und das mag damit zu geringere Wartezeiten führen und damit die Reisegeschwindigkeit insgesamt erhöhen.

20

Nachteile des Trampens bleibt weiterhin:

- 25 • Der Preis für die Sicherheit ist die Organisation über eine Managementzentrale und sind die Kostenbeteiligung auch daran.
- Pünktlichkeit kann nicht erwartet werden. Trampen kann nur bei Gelegenheitsverkehren oder solchen ohne zeitlich wichtigen Anfangs- oder Rückkehrzeiten genutzt werden.
- Reisen in Kleingruppen, in der Familie, mit Kinderwagen usw. ist so sehr erschwert.
- 30 • Der Tramper muss kalkulieren - und Erfahrungswerte sammeln, wann und wo er gute Chancen hat, mitgenommen zu werden. Ein Tramper wird seine Zeiten ggf. auch auf diese Erfahrungswerte einrichten. Damit wird seine zeitliche Unabhängigkeit relativiert - ebenso, wie der Selbstfahrer eines Autos Erfahrungen über Stauzeiten in seine Fahrpläne integriert.
- 35 • Es bleiben meist Unklarheit und Unsicherheit über Möglichkeiten der Rückkehr bzw. des Weitertransports bei gebrochenen Fahrketten zum Ziel. Trampen ist daher allgemein nur möglich im Bereich sonst gesicherter Mobilität, wo also ÖPNV oder Taxi prinzipiell als Alternativen zur Verfügung stehen⁸.
- 40 • Trampen ist nicht auf Ziel genauen Verkehr angelegt - es gibt im Prinzip also kein vor die Haustür Fahren (das gibt es in der Stadt ohnehin bei wenigen Adressen und bei noch weniger sonstigen Zielen, genauso wenig wie beim ÖPNV).
- Die Mitnahme von Gütern / Gepäck wird deutliche erschwert.

45

Vorteile für mitnehmende Fahrer:

- Kostenbeitrag⁹,

⁷ Dazu weiter unten ebenso wie zur Zentrale.

⁸ Auch bei den Mitfahrzentralen wird dem Suchenden immer gleichzeitig die entsprechenden Bahnverbindungen angeboten.

⁹ Wenn ein Auto im Durchschnitt 1000 km je Monat gefahren wird, davon 750 km im Stadt- und Regionalverkehr, dann ergibt sich bei einem ausgebauten und angenommenen System des Trampens vielleicht die Möglichkeit, einen nen-

- Spontaneität - ob wann und wen ein Fahrer mitnimmt, liegt jederzeit in seinem Belieben,
- Ihm bleibt die Freiheit, seine Reise wann er will zu beginnen,
- Anonymität, denn die Namen werden nur auf freiwilliger Basis ausgetauscht,
- 5 • Kommunikation mit interessierenden Leuten, mit denen man ohne Mitnahme kaum eine Gelegenheit herstellen könnte, zu sprechen,¹⁰
- Individualität des Fahrzeuges, der Streckenwahl usw. bleiben erhalten.
- Sicherheit wird durch den Austausch der Daten und Meldung an die Zentrale gewährleistet - ist jedenfalls höher als im Fußgängerverkehr, wo jeder auch prinzipiell Opfer von Taschendieben und Straßenräubern werden könnte - und man nimmt dennoch dieses größere Risiko auf sich, indem man sich ins an-
- 10 • onyme Menschengewühl der Öffentlichkeit begibt.

Nachteile für mitnehmende Fahrer:

- Zeitverzögerung durch Haltevorgänge
- Unfallgefahr dabei
- Anfangsinvestitionen für Zusatzfunktion des Navigationsgerätes,
- Bürokratie der Anmeldung, ggf. ist auf Rückfragen ehemaliger Mitfahrer zu
- 20 • reagieren
- Möglicherweise schnellere Verschmutzung und Abnutzung des Innenraumes des Autos

Öffentlichkeit: Vorteile:

- Kosteneinsparung bei Verkehrsinvestitionen,
- Bessere Auslastung der Verkehrsinfrastruktur = Erhöhung der Produktivität des
- 30 • Verkehrs, was nun das eigentliche Ziel des Verkehrs als gesellschaftliche Veranstaltung mit all seinen Einrichtungen, Regelungen und Aufwendungen ist.
- Einsparung an finanziellen Aufwendungen.
- Energieeinsparung relativ zu dem Fall, dass jeder Trampler sonst ein eigenes
- 35 • Auto nutzen würde.

Nachteile:

- Ggf. geringere Steuereinnahmen für Energieverbrauch,
- oder Zunahme des Pkw Verkehrs durch Verbilligung und Flexibilisierung des motorisierten Individualverkehrs.

nenswerten Anteil seiner Treibstoffkosten durch Mitnahme von Trampeln wieder herein zu holen, insbesondere wenn mehrere Trampler gleichzeitig mitgenommen werden. Die Betriebskosten insgesamt werden dadurch aber in keinem praktischen Fall gedeckt. Insbesondere lohnt es sich für den Autofahrer nicht zu fahren, um Mitfahrer zu suchen, da dies ja Leerfahrten wären, die allein auf seine Kosten gingen. Bei Treibstoffkosten von sechs bis 26 Eurocent pro Kilometer kann er bei Mitnahme von drei Personen und Unkostenbeitrag von sieben Eurocent pro Mitgenommenen und Kilometer bis zu 21 Eurocent pro Kilometer einnehmen. Da er aber nur selten auf über 300 mitgenommene Personenkilometer kommen wird, bleibt der Unkostenbeitrag bei 21 Euro, während die Treibstoffkosten auch bei einem Verbrauch von ca. sieben Litern pro 100 Km im Stadtverkehr und einem Treibstoffpreis von 1,25 Euro (2007) je Liter sich auf 87,5 Euro für die 1.000 km Fahrleistung des Autos im Monat summieren.

¹⁰ Das Kontakt Knüpfen - zunächst anonym - und spielerisch sich auszuprobieren ist einer der erfolgreichsten Plattformen des Internets - z.B. myspace u.a. Menschen in Natur zu erleben, anonym ohne jegliche weitere Verpflichtung, aber mit eingebauter Sicherheit kann genauso attraktiv und neben dem Beförderungsinteresse ein Antrieb sein, zu trampeln oder Leute mitzunehmen.

- Geringere Auslastung des ÖPNV in Verkehrsrelationen, in denen das Trampen gut funktioniert.^{11 12}

Politik:

5 Vorteile:

Es wird die Produktivität des Verkehrs erhöht - der wesentliche Zweck des gesellschaftlich organisierten Verkehrs¹³.

Nachteile:

Verfasste Interessen und verkrustete Ideologien werden tangiert:

- 10 Z.B. ÖPNV Gesellschaften, die Gewerkschaften von deren Beschäftigten und Taxifahrer als verfasste Interessengruppen, die mit den großen Parteien heftig verfilzt sind, werden das öffentlich geduldete, propagierte oder gar geförderte Trampen als Konkurrenz ablehnen und mit Hinweis auf alle möglichen auf ihr Gewerbe zugeschnittenen und sie daher schützenden Gesetze verhindern wollen.¹⁴ An gut
15 bedienten ÖPNV Strecken wird sich aber das Trampen nicht lohnen, weil der ÖPNV dort schneller, sicherer in der Zielerreichung und meist auch billiger ist.

Sicherheit:

- 20 Im allgemeinen war und ist das Trampen verpönt, und das wurde und wird auch mit den Sicherheitsbedenken, in das Auto einer fremden Person einzusteigen bzw. eine fremde Person oder gar mehrere in sein Auto einsteigen zu lassen, begründet¹⁵. Auch weil man Überfälle Tramperinnen weniger zutraut, sind sie als Anhalterinnen beliebter. Der objektive Hintergrund ist natürlich die Macht, die der Fahrer über die Mitfahrer hat. Er kann bei den meisten Autos die Türen verriegeln und
25 die Personen hinfahren, wohin sie nicht wollen. So lange die Kontaktpersonen anonym bleiben, sind die äußeren Hemmschwellen für Übergriffe stark herabgesetzt - obwohl das Autokennzeichen natürlich für die Tramper ein wichtiger Anhaltspunkt ist, an wen man sich wenden kann. Der Fahrer hat da schon weniger Hinweise über seinen potentiellen MitfahrerInnen, wenn die nur am Straßenrand win-
30 ken. Da könnte man schon beim Anhalten Gefahr laufen, überfallen zu werden. Dieses Risiko ist in der belebten Stadt allgemein schon geringer als auf dem Lande.

¹¹ Bei Angebots - flexiblen ÖPNV Techniken, wie z.B. den Bus, kann der ÖPNV Verkehrsträger darauf besser reagieren als bei relativ starren, Schienen gebundenen ÖPNV - Verkehrstechniken.

¹² In Relationen, in denen der ÖPNV gut funktioniert und hoch subventioniert ist, der Fahrschein für den Fahrgast also auch weit unter dem Kostpreis liegt, wird sich das Trampen kaum durchsetzen.

¹³ Das gerät häufig bei der Diskussion von Einzelaspekten des Verkehrs und einiger Verkehrsträger aus dem Blickfeld.

¹⁴ Kommen zwischen den trampenden und mitnehmenden Personen Verträge zustande? Welche Ansprüche haben dann die einen Vertragspartner an den anderen? Z.B. Beförderungspflicht bis zum angegebenen Ziel usw. Diese Fragen müssten in allgemeinen Regeln, dem Kleingedruckten, festgelegt werden.

Fällt dies unter die Gesetze zum gewerblichen Personentransport? Sicherlich nicht - genauso wenig wie bei den Mitfahrzentralen, denn es handelt sich ja nicht um auf Erwerb gerichtete Tätigkeit.

Müssen die Kostenbeiträge als Einnahmen vom Mitnehmenden bzw. Autohalter versteuert werden und fallen die Zahlungen unter die Mehrwertsteuer? Genauso wenig. Denn selbst wenn im Einzelfall bei einem kleinen und billigen Auto, dem es gelingt auf einer Strecke mal so viele Personen mitzunehmen, dass deren Kostenbeiträge die Spritkosten überkompensieren, werden dadurch die Kilometerkosten des Autos noch lange nicht gedeckt, geschweige denn einen Kostenbeitrag für das Leben des Fahrers erwirtschaftet. Erwerbswirtschaftlich ist das nicht zu betreiben. Es gibt Flughafen-Zubringerdienste, die verhandeln Preise so, dass sie daraus einen Gewinn ziehen. Etc. pp.

¹⁵ Es gibt aber auch den Neid der männlichen und älteren Personen gegen weibliche und jüngere, weil die leichter mitgenommen werden. Da die älteren Herren als Fahrer zwar selbst so handeln, als Meinungsmacher sich aber dadurch diskriminiert fühlen, wird das Trampen entsprechend geächtet und sexuelle Übergriffe auf junge Tramperinnen groß heraus gestellt.

In Moskau scheinen diese Bedenken nicht so groß zu sein. Dort funktioniert laut Pressebericht das Anhalten in der Stadt auch auf kommerzieller Ebene hervorragend, ohne so weit verbreitete Angst wie hier hervorzurufen, obwohl die reale Unsicherheit dort größer ist.

- 5 Inzwischen gibt es viele zusätzliche Techniken, mit denen die Sicherheitsbedenken minimiert werden könnten, wenn man Trampler mitnimmt. Für kriminelle Energie sind diese Techniken natürlich auch nicht unüberwindbar.

Technik

- 10 Als Trampertechnik müsste ein billiges Taxameter in Verbindung mit einem Auto-navigator entwickelt bzw. programmiert werden. Es soll insbesondere die Sicherheit der Personen gewährleisten, die Vermittlung der Fahrer und Mitfahrer dienen und die Abrechnung der kleinen anfallenden Beträge rationell bewerkstelligen.

Was muss das Taxameter können:

- 15 Registrieren des Fahrers und des Mitfahrers, der Wegstrecke, Abweichung der gefahrenen Strecke vom Korridor zum Ziel, Meldung des Einverständnisses der Fahrtbeteiligten zu Umwegstrecken und Aufhalten.

- Übertragen der Werte per Funk an eine Abrechnungs- und Sicherheitszentrale, Alarmmeldung des Fahrers und der Mitfahrer ermöglichen und an die Zentrale senden, insbesondere wenn ein Beteiligter einen Ausstieg des Trampers wünscht, der aber nicht vollzogen wird.

Funktionen / Aufgaben der Zentrale:

- Ausgabe der Taxameter bzw. der Handys, Registrierung der Autos bzw. der Abgleich für Auto zugelassene Fahrer mit gemeldetem Auto und sicherer Einbau – z.B. wie Navigatoren mit biegsamem Arm an der Frontscheibe befestigt werden.

- 25 Registrierung von Fahrern und Mitfahrern nachdem sie Punktestand aus Flensburg (natürlich nur Fahrer) und polizeiliches Führungszeugnis abgegeben haben. (Bei zu vielen Punkten in Beziehung auf Verkehrssicherheit, bei Verurteilungen wegen Eigentums oder Gewaltdelikten bekommen sie keine Registrierung).

Vergabe von Karten mit anonymisierten Nummern an Fahrer und Mitfahrer.

- 30 Trampschilder mit den Verkehrszellen, die allen Bewohnern logisch erscheinen und bekannt sind - z.B. Postleitzahlen. Bei räumlich zu großen Bezirken noch unterteilt.

- In der Funkzentrale ein großer Navigator. Wenn eine Fahrgemeinschaft zustande kommt, dann funkt das Taxameter bzw. die Handys den Standort des aufnehmenden Autos bzw. des mitnehmenden Fahrers und das Ziel des Mitfahrers an die Zentrale. Der zentrale Navigator errechnet mögliche Verbindungsstrecken vom Ausgangspunkt zum Ziel. Weicht das Fahrzeug von diesen Korridoren ab, wird Alarm geschlagen (andere Konfiguration: Die handelsüblichen Navigatoren bekommen diese Zusatzfunktionen und werden verkauft. Nur bei Abweichen des Fahrzeugs aus dem Korridor wird per Funk Alarm geschlagen.) Registrierung von Alarmmeldungen eines der Beteiligten.

Abrechnung der gefahrenen Kilometer: Abbuchung vom Konto des / der Mitfahrer, Übertragung auf Konto des Autobesitzers, Einzug des Eigenanteils der Trampzentrale.

Aufbewahrung der Kontaktdaten vier Wochen, falls Wunsch nach Kontakt, vergessen, verloren, gefunden Meldungen an ehemalige Fahrgemeinschaftspartner ergeht, die erst einmal anonym ausgetauscht werden sollen. Fundbüro.

Wie könnte das organisiert werden:

- 5 Mitfahrer erhält in sein Handy oder mit einem extra faltbaren Leuchtzeiger eine Chipkarte oder RFID Chip Karte:

Auf ihr ist eine Personennummer gespeichert. Die Zentrale hat dazu die Personendaten.

- 10 Der Trampler hat eine Tastatur, mit der er seine Ziele nach Postleitzahlen, Verkehrszellen oder anderen räumlichen Einheiten eingeben kann und die in deutlichen Zeichen außen sichtbar gemacht werden (Ersatz der Pappschilder bei Trampnern an der Autobahn mit den polizeilichen Kennzeichen der Zielstadt). Eine genaue Adresse des Zieles insbesondere die Wohnungsadresse wird nicht angezeigt.

- 15 Auf dem Leuchtstab ist auch registriert, ob die Verbindung zur Zentrale aktiv ist.

- Am Auto gibt es ein Taxameter. Es ist für das Auto registriert. Es enthält eine Registrierung des Fahrers. Wenn der seine persönliche Karte hinein steckt, wird nach außen signalisiert: Der Kontakt zur Zentrale ist mit Auto und Fahrer aktiviert. An der rechten Seite des Autos ist ein Empfänger / Sensor. Vor dem Öffnen der Beifahrertür, lässt der Fahrer den potentiellen Mitfahrer sich dort mit seiner Karte registrieren.¹⁶ Erst dann wird die Tür oder das Fenster geöffnet und über die Mitnahme verhandelt - ob z.B. der Mitfahrer für eine Teilstrecke einsteigen will. So lange eine Fahrgemeinschaft besteht, kann kein Beteiligter sein Gerät ausschalten und damit vom Kontrollschirm verschwinden. Das Fahrtende müssen die Beteiligten ausdrücklich an ihrem Gerät signalisieren z.B. mit Pincode.

- 25 Fahrer und Mitfahrer haben eine Nottaste als auch am Navigationsgerät in Reichweite der Beteiligten befindet sich eine Nottaste, mit der ein entsprechender Notfall signalisiert werden kann. Der Standort des Fahrzeugs und die Beteiligten sind dann sofort der Zentrale und nötigenfalls auch der Polizei oder Rettungsdiensten bekannt.

Aufgabe der Öffentlichkeit:

- 35 Schaffen entsprechender Pick Up Haltestellen an wichtigen Kreuzungspunkten und Straßen wie es sie an Bahnhöfen und ÖPNV Haltestellen als "Kiss and Ride" - Haltepunkte gibt - so dass der fließende Verkehr durch das Aufnehmen und Absetzen von Mitfahrern möglichst wenig behindert wird. Diese Stellen sollten möglichst gut beleuchtet sein und von einiger Entfernung vom Autofahrer gesehen werden können, so dass er Zeit hat zu reagieren und sich zu entscheiden, ohne den Verkehr zu gefährden. Viele ÖPNV Haltebuchten könnten verlängert werden und böten so geeignete Ein- oder Aussteigepunkte. Die Straßen mit nur einer Spur neben den Straßenbahngleisen, in denen jeder Stopp den Verkehrsfluss unterbricht, wäre in Städten mit Grünen Wellen auf den Hauptverkehrsstraßen besonders hinderlich, wenn nicht entsprechende Parkbuchten vorhanden wären bzw. angelegt werden.

¹⁶ Die Bundesbahn hat an ihren DBCarsharing Autos Transponder oder ein anderes Registrierungsgerät z.B. RFID Lesegerät hinter der Windschutzscheibe, an die der berechtigte Fahrer mit seiner Kundenkarte (z.B. RFID Chip) vorbeifährt und den Verschluss damit öffnet..

Festsetzung eines einheitlichen nicht kostendeckenden Preises für das Mitfahren. Die Kosten sind aus vielen Tabellen bekannt und müssten entsprechend jährlich angepasst werden. Der muss über dem ÖPNV Einzelfahrschein aber unter dem Kostpreis eines Autos liegen, so dass kein zusätzlicher Mitnahmesuchverkehr
5 provoziert wird. Die Stadt oder Region sollte solch ein System ausschreiben, damit es nicht konkurrierende Systeme in einer Region gibt. Denn es kann nur gut funktionieren, wenn möglichst alle potentiellen Mitnehmer alle Tramper auch mitnehmen können und von ihnen den Unkostenbeitrag automatisch überwiesen bekommen. Ein Teil der vom Tramper zu bezahlenden Kosten werden für die Zentrale einbehalten. Der Fahrer bzw. der Autohalter bekommt daher nur einen Teil
10 des gezahlten Betrages gutgeschrieben.

Das Tarifsystem soll so gestaltet werden, dass der Fahrer Interesse hat, Tramper mitzunehmen, aber keinen Gewinn machen kann. Nur wenn er mehrere Tramper gleichzeitig mitnimmt, können deren gesammelten Kostenbeiträge die Spritkosten
15 in sparsamen Autos je Kilometer überkompensieren, so dass auch ein Unkostenbeitrag für die sonstigen Kosten des Autos, wie Steuer und Versicherung dabei heraus kommen. Nach ADAC Tabelle 2007 lagen die Betriebskosten der gängigen Fahrzeuge zwischen acht und 168 Eurocent pro Kilometer. Die vom Tramper abzubuchenden Kostenbeiträge sollten also einen Mietbeitrag für das Navigationsgerät und für die Leistungen der Trampzentrale enthalten. Die Mitnahme von Trampern sollte durch progressiv steigende Unkostenbeiträge an den Autohalter bei
20 steigender Zahl von mitgenommenen Trampern und Kilometern vergütet werden. Z.B. wenn der Tramper 12 Cent pro Kilometer zahlt, dann bekommt der Fahrer bis 50 km Mitnahme pro Monat 5 Cent, von 50 bis 150 km 6 Cent, von 151 bis 500 km
25 Mitnahme im Monat 7 Cent und darüber 8 Cent.¹⁷ Als einheitlicher Preis für den Tramper scheinen zwölf Eurocent pro Kilometer angemessen und ein durchschnittlicher Kostenbeitrag von sieben Eurocent pro Kilometer für den Autohalter vertretbar. Die Trampzentrale erhielte für ihre Dienste rund um die Uhr dann fünf Eurocent pro Kilometer. Bei 10.000 Autohaltern, die mitmachen und 100 Kilometer
30 im Monat mitnehmen blieben 50.000 Euro Vergütung in der Kasse der Zentrale.

Träger der Trampzentrale:

In Bremen würde sich als Zentrale die BSAG oder der VBN empfehlen, um sie mit ins Boot zu holen. Die Verkehrsleitzentrale müsste einen ständigen Kontakt haben, damit Sperrung von Verkehrswegen oder Stauungen, die weiträumig umfahren
35 werden sollen - also die TMC Meldungen - mit berücksichtigt werden - sonst schlägt bei Abweichungen vom Korridor zum Ziel das Sicherheitsmodul Alarm. Das beste wäre natürlich, wenn es nur eine örtliche Vermittlungsagentur gäbe,

¹⁷ Da die Treibstoffkosten eines Autos je nach Typ sehr unterschiedlich sind, (sie liegen in der ADAC Tabellen zwischen 5,2 und 26 Cent pro Kilometer) könnte man auch für die unterschiedlichen Wagen unterschiedliche Mitnahmepreise einführen. Das erscheint aber aus verschiedenen Gründen nicht als sinnvoll: Die Fahrer teurer Autos empfinden einen kleinen Unkostenbeitrag, der je Fall um wenige Euro betragen wird, kaum als Anreiz sondern eher als lächerlich. Für den Tramper, der nur die momentane Verkehrsleistung haben will und Qualitäten teurerer Fahrzeuge wie Platz, Klimaanlage, Geschwindigkeit, Ruhe usw. und erst recht nicht Prestige nutzen bzw. für kurze Strecken kaum besonders
würdigen kann, wären unterschiedliche Preise kaum überschaubar und in dem Moment, in dem ein Auto anhält auch nicht kalkulierbar. Die Entscheidung mitzufahren, muss im Straßenverkehr ja schnell fallen. Da die Besitzer teurer Autos ohnehin weniger mitnehmen werden und wenn doch dann aus anderen Gründen als dem Unkostenbeitrag (z.B. um ihr schickes Auto noch anderen vorzuführen, um Gesellschaft zu haben etc.) sollte ein Preis gewährt werden, der für die große Zahl der Fahrer ein Anreiz ist, mitzunehmen, aber die Grundkosten des Autos nicht finanziert. Deswegen sollte es sich nur um einen Teil der Betriebskosten handeln. Bei den sparsamen Autos fällt bei einem festen Preis je Kilometer der Kostendeckungsbeitrag um so größer aus. Das entspricht auch dem Zweck: Autos mit niedrigen Betriebskosten, die im wesentlichen Treibstoffkosten sind, werden von einem Festpreissystem bevorzugt.

damit alle Angebote und Nachfragen vermittelt würden. Wenn die Vermittlung ein gutes Geschäft würde, würden sich verschiedene Agenturen - wie bei den Mitfahrzentralen - bilden. Dort lohnt die Suche in verschiedenen Agenturen vielleicht noch. Bei dem kurzfristigen Fahrten in Stadt und Region führten eine Zersplitterung der Angebote wahrscheinlich zu ihrem Scheitern. Denn pro Agentur gäbe es zu wenig Beteiligte, so dass sich zu selten eine Fahrgemeinschaft spontan bilden könnte.

Es ist aber auch denkbar, dass Mobilfunkunternehmen, die ihre Kunden mit eingeschaltetem Handy ohnehin ständig im Visier haben, mit ihnen Mehrwertdienste abrechnen und auch Mobiltelefone mit Navigatorfunktion im Programm haben, diese Zusatzleistung programmieren und mit anbieten. Sie haben auch in den meisten Städten und Regionen örtliche Stützpunkte, die diese Zusatzfunktion einer Trampzentrale bekommen könnten. Allerdings können Notrufdienste auch bundesweit organisiert werden, wie die DGzRS (Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger) mit ihrem weltweiten Rettungsinformationsdienst beweist, so dass die Kosten auf sehr viel mehr Teilnehmer verteilt werden können.

Diese Mobilfunkunternehmen könnten auch Plattformen freischalten, in den sich Mobilfunkteilnehmer einloggen und kurzfristig Mitfahrgelegenheiten im Kurzstreckenverkehr anbieten oder suchen können. Wegen der Kurzfristigkeit müssten die Eingabeinformationen sehr schnell möglich bzw. automatisiert sein: Z.B. der Standort des Handy wird als Postleitzahl (nicht ortsgenau) automatisch als Ausgangspunkt eingegeben und nur bei Abweichung davon müsste das ausdrücklich eingegeben werden. Es müsste das Ziel und die Uhrzeit angegeben werden. Die Ortsangaben müssten unterhalb der Postleitzahlen genauere Ortsangaben enthalten aber oberhalb der genauen Adresse, also nicht adressenscharf z.B. nur das Hauptstraßennetz enthalten. Optional sollten nur noch eingegeben werden können, ob eine Personengruppe mitfahren will und ob Gepäck mit transportiert werden soll. Die Auswahlkriterien, die Anbieter eingeben, können natürlich auch als Routine eingegeben werden wie z.B. Nichtraucher, sich wiederholende Ziele (wie es das in Navigatoren ja schon gibt, die dann allerdings adressenscharf dargestellt werden, wovon als Angebot nur die Postleitzahl oder der entsprechende Verkehrsbezirk übrig bleiben dürfte).

Noch besser wäre es, wenn Ausgangs- und Zielorte auf dem Navigator durch eine Touchscreen eingegeben werden könnte. In dem dann errechneten Korridor würden dann als Punkte die Handybesitzer auftauchen, die zur gleichen Zeit einen Teil einer Wegstrecke im gleichen Korridor zurücklegen wollen - natürlich nach mitnahmewilligen Fahrern und Mitfahrgelegenheit suchenden Mitfahrern unterschieden. Mit einem Knopfdruck / Klick sollte dann Einsteigepunkte / Pick Ups und Ausstiegspunkte als Punkte auf dem Display als Flagge markiert werden können. Hat der Mitfahrer mehrere potentielle Angebote bzw. der Fahrer mehrere Nachfrager, so kann er mit einem Knopfdruck mitteilen: Ich komme zum Einsteigepunkt XY, und der Mitfahrer bestätigen, er warte am Einsteigepunkt. Kommt vorher eine Mitnahmegelegenheit zustande - steigt also der potentielle Mitfahrer in eine andere Mitfahrgelegenheit ein, dann wird automatisch das dem kommenden Fahrer signalisiert und die gemeinsame Wegstrecke mit dem potentiellen Mitfahrer gelöscht. Wenn die Mobilfunkunternehmen dieses organisieren, dann wäre es natürlich wünschenswert, dass dieses keine Inselnetze der jeweiligen Mobilfunkunternehmen würden sondern dass die Vermittlung und Abrechnung zwischen den Mobilfunknetzen ausgetauscht würde - wie ja auch heute schon zwischen den Mobilfunknetzen telefoniert und SMS und MMS ausgetauscht werden können.

5 Ebenso könnten die Unternehmen, die Navigationsgeräte verkaufen, die zunehmend ja auch mit TMC Funktionen ausgestattet sind, diese zusätzliche Dienstleistung anbieten. Allerdings fehlen ihnen bisher die örtlichen Stützpunkte, die sie aber mit national oder international tätigen Einzelhandels oder Dienstleistungsunternehmen organisieren könnten. Sie wären wohl die Unternehmen, die sie Software auf den Navigatoren, was die Kartengrundlage betrifft, entwickeln müssten.

10 Sollte es gelingen, dem Car Sharing, dem Platz sparenden Parken, eine Schwester auf dem Gebiet des Fahrens hinzu zu gesellen, dann würden sich alle Parameter des Verkehrs verbessern: Die Energieeffizienz würde steigen, die Infrastruktur würde besser genutzt, die Kosten individuell und die öffentlichen würden je Verkehrsfall sinken und die volkswirtschaftliche Produktivität würde steigen.