

GetMobil – Policy Brief 1

Verhaltensbezogene Ansatzpunkte zur Förderung des Ridesharings im ländlichen Raum

Dr. Maria Daskalakis

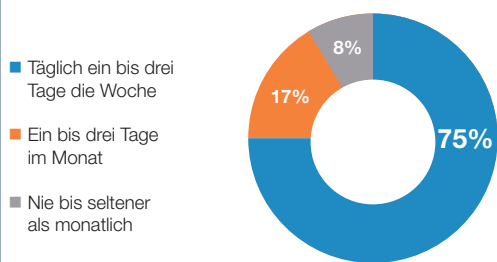
U N I K A S S E L
V E R S I T Ä T



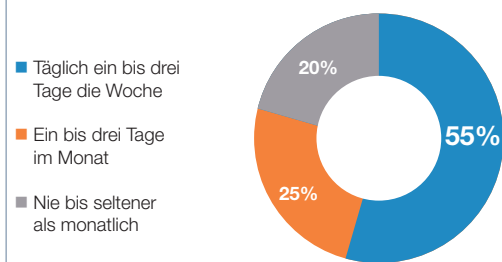
Zusammenfassung

- Die Verkehrswende in Richtung einer nachhaltigen Mobilität steht im ländlichen Raum vor großen Herausforderungen.
- Ridesharing-Angebote können einen Beitrag zur Verkehrswende leisten, der soziale, ökologische und auch ökonomische Vorteile generiert.
- Wie eine Bevölkerungsbefragung im ländlichen Raum in Nordhessen zeigt, gibt es ein relativ großes Potenzial an Menschen, die bei einem lokalen, organisierten Ridesharing-Angebot Fahrten anbieten und bei anderen mitfahren würden.
- Anderen Menschen aus dem eigenen Ort zu helfen, ist dabei ein wesentlicher Grund für die Mitnahmebereitschaft. Finanzielle Anreize spielen hingegen eine untergeordnete Rolle.
- Wesentliche Gründe für die Mitfahrt sind die Möglichkeit, günstig mobil zu sein und mit anderen Menschen aus dem Ort in Kontakt zu kommen. Wichtig ist hier auch die Möglichkeit, die FahrerInnen auszuwählen zu können.
- Um diese hohe Bereitschaft in aktive Teilnahme umzusetzen, ist es sinnvoll, personenfokussierte Interventionen durchzuführen, die die Motivation stärken. Sie sollten an jenen Gründen der Bereitschaft ansetzen, die sich in der Befragung als wichtig herausgestellt haben – beispielsweise an den Gründen „Helfen“ für die Gewinnung von FahrerInnen und „Kontakt“ für die Gewinnung von MitfahrerInnen.
- Außerdem ist es wichtig, die Angebotsmerkmale eines Ridesharing-Angebots an die Anforderungen der NutzerInnen anzupassen. Starre Vorgaben in Bezug auf die Zeit oder die Strecke sind beispielsweise nicht erwünscht. Die Möglichkeit der Auswahl von FahrerInnen und MitfahrerInnen findet jedoch Zustimmung.

Lokales, organisiertes Ridesharing: Mitnahmebereitschaft



Lokales, organisiertes Ridesharing: Mitfahrbereitschaft



Hintergrund

Mobilität stellt ein zentrales Gestaltungsfeld der nachhaltigen Entwicklung dar. Sie bildet eine wesentliche Grundlage für gesellschaftliche und wirtschaftliche Prozesse und trägt maßgeblich zur Sicherung der Teilhabe am sozialen Leben bei. Bis heute ist es aber nicht gelungen, die Mobilität in Deutschland auf ein Fundament zu stellen, das alle drei Dimensionen der Nachhaltigkeit (sozial, ökologisch, ökonomisch) berücksichtigt.

Unter dem Begriff „Verkehrswende“ werden deshalb seit einigen Jahren insbesondere im urbanen Raum neue Verkehrsangebote diskutiert, erprobt und umgesetzt. Die Verkehrswende steht jedoch im ländlichen Raum noch vor großen Herausforderungen. Hier wird nach wie vor fast ausschließlich der Pkw als Verkehrsmittel genutzt und die Alleinfahrt im Pkw gehört zumeist zur alltäglichen Routine. Zugleich sind das Angebot des ÖPNV sowie die lokale Infrastruktur ausgedünnt worden. Sofern nicht neue Angebote geschaffen und mit Erfolg umgesetzt werden, bleibt der motorisierte Individualverkehr als hauptsächliches Verkehrsmittel im ländlichen Raum alternativlos – mit entsprechenden Folgen für alle drei Dimensionen der Nachhaltigkeit.

Neue Angebote für den ländlichen Raum sind gefragt

Im ländlichen Raum gibt es vor diesem Hintergrund bereits eine Reihe von Initiativen, die versuchen, den veränderten Rahmenbedingungen und Anforderungen an die Mobilität zu begegnen. Zu nennen sind hier beispielsweise flexible Bedienformen wie nachfragegesteuerte Angebote (z. B. „Rufbusse“) oder so unterschiedliche alternative Angebote wie Bürgerbusse und Carsharing. Bislang hat sich aber noch kein „Königsweg“ herauskristallisiert und es wird deutlich, dass die neuen Ansätze, die im urbanen Raum verfolgt werden, nicht so einfach auf den ländlichen Raum zu übertragen sind.

Der vorliegende Policy Brief befasst sich mit einem spezifischen Angebot: dem lokalen, organisierten Ridesharing im ländlichen Raum (s. Info-Box 1). Dieses kann als ein integraler Bestandteil der Verkehrswende gesehen werden: Ein funktionierendes Ridesharing-Angebot, ob mit oder ohne Integration in den ÖPNV, kann erstens für Menschen attraktiv sein, die nicht selbst Auto fahren können oder wollen. Somit kann Ridesharing zur Daseinsvorsorge und zur sozialen Sicherung beitragen. Es kann zweitens eine Entlastung der Umwelt versprechen, wenn insgesamt weniger Pkw-Fahrten stattfinden und/oder deswegen weniger Fahrzeuge angeschafft werden. Ridesharing kann drittens den NutzerInnen auch finanzielle Vorteile bringen, da die Fahrten nicht mehr von einer Person allein bezahlt werden müssen. Ridesharing weist somit soziale, ökologische und auch ökonomische Vorteile auf und kann insgesamt dazu beitragen, die Mobilitätssituation im ländlichen Raum zu verbessern.

1 Was ist Ridesharing?

Dieser Policy Brief widmet sich dem lokalen, organisierten Ridesharing im ländlichen Raum. Der Begriff „*lokal*“ legt die räumliche Begrenzung des Angebots fest: Es handelt sich um Ridesharing-Angebote in einzelnen Ortsteilen im ländlichen Raum. Dem Begriff „*organisiert*“ liegt eine Definition und Begriffsabgrenzung durch das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (2016) zu Grunde: „Unter *Ridesharing* werden öffentlich zugängliche Mitnahmesysteme verstanden, bei denen freie Plätze im privaten Pkw Dritten zur Verfügung gestellt und über eine i. d. R. internetbasierte Plattform zugänglich gemacht werden.“ Das BMVI grenzt Ridesharing damit gegen Fahrgemeinschaften (z. B. zur Arbeit), abgesprochenen Mitnahmen (z. B. im Familienkreis), Trampen und kommerziellen Fahrdiensten ab.

Eine Herausforderung des Ridesharings im ländlichen Raum ist aber sicherlich die Sicherstellung einer hinreichenden Zahl an zeitlich und streckenmäßig passenden Fahrtwünschen (sogenannte Matchings) – deswegen ist es wichtig, möglichst viele Menschen zum Mitmachen zu motivieren.

In Deutschland sind bereits Ridesharing-Portale wie „BlaBlaCar“ aktiv. Diese sind aber nicht speziell auf den ländlichen Raum bezogen. Unter dem Stichwort „Integration in den ÖPNV“ werden weiterhin Möglichkeiten erprobt, ÖPNV und Ridesharing-Angebote zu verknüpfen. Ein Beispiel hierfür ist „Mobilfalt“, ein Angebot des Nordhessischen Verkehrsverbunds im ländlichen Raum, bei dem Ridesharing-Fahrten zu Taktzeiten und Strecken des ÖPNV durch Privatpersonen

angeboten und nachgefragt werden können. Das Projekt bietet eine „Mobilitätsgarantie“ mittels einer Taxifahrt für die MitfahrerInnen für den Fall, dass eine Fahrt nicht zustande kommt.

Bislang ist es noch nicht gelungen, Ridesharing im ländlichen Raum erfolgreich zu etablieren und hinreichend viele Menschen zum Mitmachen zu bewegen. Betrachtet man, beispielsweise, den Erfolg von Mobilfah, so zeigt sich, dass das Angebot bislang meist nur von Personen ohne Pkw und/oder Führerschein genutzt wird. Da es aber nur wenige FahreranbieterInnen gibt, wird häufig die Mobilitätsgarantie per Taxi in Anspruch genommen.

Zielsetzung des Policy Briefs

In diesem Policy Brief wird vor diesem Hintergrund auf einer allgemeinen Ebene der Frage nachgegangen, wie mittels personenfokussierter Interventionen die Teilnahme an lokalen, organisierten Ridesharing-Angeboten gefördert werden kann. Außerdem wird zusätzlich untersucht, welche Anforderungen mögliche NutzerInnen an Ridesharing-Angebote stellen. Grundlage hierfür bildet eine Bevölkerungsbefragung zum Thema Ridesharing im ländlichen Raum, die im Rahmen des vom BMBF geförderten Projekts GetMobil (s. Info-Box 2) durchgeführt wurde. Auf dieser Basis werden Empfehlungen für die Etablierung von Ridesharing-Angeboten mit und ohne Integration in den ÖPNV gegeben.

Wege zum Erfolg des lokalen, organisierten Ridesharings

Die Mobilitätsforschung hat gezeigt, dass es schwierig ist, Menschen dazu zu motivieren, ihre alltäglichen Pkw-Routinen aufzugeben und andere Verkehrsmittel zu nutzen (s. z. B. Arnott et al. 2014, Graham-Rowe et al. 2011, Bamberg 2013). Auch mit Blick auf Ridesharing-Angebote im ländlichen Raum ist die Frage zentral, wie Menschen dazu motiviert werden können, als FahreranbieterInnen oder MitfahrerInnen beim Ridesharing mitzumachen. Hierzu können im Sinne eines aktivierenden Mobilitätsmanagements „personenfokussierte Interventionen“ (s. Hunecke 2015, 75) einen Beitrag leisten. Sie werden auch als „weiche Maßnahmen“ (BMVI 2016, 63) oder „psychologische Maßnahmen“ (s. Gärling/Fujii 2009, 107; eigene Übersetzung) bezeichnet und setzen auf die Förderung einer freiwilligen Änderung des Mobilitätsverhaltens durch die Adressierung von innerpsychischen Zuständen (s. BMVI 2016; s. grundsätzlich Daskalakis/Beckenbach 2017).

Von den personenfokussierten Interventionen abzugrenzen sind strukturelle Interventionen (s. Gärling/Fujii 2009, 107; Steg 2005). Diese setzen an den Rahmenbedingungen der Mobilität an, etwa durch Verbesserung der Attraktivität von Verkehrsmitteln, aber auch mithilfe von gesetzlichen Maßnahmen (s. Gärling/Schuitema 2007 unter Nutzung von Steg/Tertoolen 1999). Als strukturelle Intervention kann in diesem Zusammenhang auch eine Verbesserung von Merkmalen eines Ridesharing-Angebots verstanden werden, die auf einer Untersuchung der durch die (potenziellen) NutzerInnen gestellten Anforderungen basiert. Angebotsmerkmale sind beispielsweise Regeln in Bezug auf die Buchung, die zulässigen Fahrtzeiten und Strecken oder die Bezahlung. Diese Merkmale sind durch den Betreiber eines Ridesharing-Angebots, aber auch durch den Gesetzgeber beeinflussbar.

Im Folgenden werden die Ergebnisse einer Bevölkerungsbefragung im ländlichen Raum in Nordhessen vorgestellt, an welcher sich 863 Personen beteiligten. Die Befragung war so aufgebaut, dass die Erkenntnisse sowohl für das Ridesharing mit Integration in den ÖPNV als auch ohne diese Integration nutzbar sind. Sie basiert auf einem verhaltenswissenschaftlichen Ansatz und nutzt hierzu Erkenntnisse der Verhaltensökonomik, der Sozialpsychologie, der Motivationsforschung und der oben skizzierten Verkehrspsychologie bzw. der Verkehrsforschung.¹

Die Untersuchung hatte drei Leitfragen: Wie hoch ist die Bereitschaft zum lokalen Ridesharing (L1)? Was sind die verhaltensbezogenen und auch individuellen Einflussgrößen (L2), die dieser Bereitschaft zu Grunde liegen?

| | |
|----|---|
| L1 | Wie hoch ist die Bereitschaft der Bevölkerung, bei einem lokalen, organisierten Ridesharing-Angebot mitzumachen? |
| L2 | Welche verhaltensbezogenen und individuellen Einflussgrößen wirken auf die Bereitschaft zum Mitmachen? |
| L3 | Wie sollte ein lokales, organisiertes Ridesharing-Angebot aus Sicht der potentiellen NutzerInnen ausgestattet sein? |

Welche Anforderungen an die Angebotsmerkmale hat die

Abbildung 1: Leitfragen der Untersuchung

Bevölkerung (L 3; s. Abbildung 1)? Um diese drei Fragen zu untersuchen, wurde ein Modell der Bestimmungsgründe des Ridesharings entwickelt (s. Abbildung 2). Dieses baut auf einer Literaturrecherche sowie Expertengesprächen und Tiefeninterviews auf. Das Modell beinhaltet mögliche Einflussgrößen der Bereitschaft zum Ridesharing und vereint verschiedene Ansätze, die in der Literatur diskutiert werden. In Bezug auf die Bereitschaft zum Ridesharing (L1) wurde hierzu, wie in der Mobilitätsforschung üblich, eine Differenzierung nach unterschiedlichen Zwecken der Fahrt vorgenommen. Zusätzlich wurde zwischen den Themenfeldern Mitnehmen und Mitfahren unterschieden.

2 Was ist GetMobil?

Das Forschungsprojekt „GetMobil“ wurde vom Bundesministerium für Bildung und Forschung im Rahmen der Sozialökologischen Forschung gefördert. Im Zentrum des Projektes stand das Ridesharing im ländlichen Raum in Nordhessen – sowohl ohne als auch mit Integration in den ÖPNV (Mobifalt). Hierzu wurden empirische Erhebungen und ein Realexperiment durchgeführt, ein Multiagentensystem zur Simulation der Wirkung von Interventionen entwickelt und rechtswissenschaftliche Untersuchungen vorgenommen. Im Projekt arbeiteten Umwelt- und Verhaltensökonom, Verkehrs- und Rechtswissenschaftler sowie der Nordhessische VerkehrsVerbund zusammen.

Die Größen, die Einfluss auf die Ridesharing-Entscheidung haben können, wurden dabei in vier Bereiche eingeteilt: Die Gründe für die Bereitschaft wie auch die Hinderungsgründe umfassen explizit auf das Ridesharing bezogene innerpsychische Merkmale wie die Bereitschaft zum Helfen und zur Befolgung von sozialen Normen, das Umweltbewusstsein und das Vertrauen (L2). Außerdem sind hierunter Einschätzungen der Vor- und Nachteile von instrumentellen Merkmalen gefasst (L2). Das Themenfeld Angebotsmerkmale beinhaltet Aspekte, die sich auf unterschiedliche Ausgestaltungsmöglichkeiten eines Ridesharing-Angebots beziehen (L3). Daneben werden weitere Merkmale berücksichtigt, die auf die Entscheidung für oder gegen das Ridesharing Einfluss nehmen können. Dies sind u. a. die Einstellungen zum lokalen Ridesharing (L2), die Bereitschaft, sowohl als MitfahrerIn als auch als FahrerIn aktiv zu werden (reziproke Bereitschaft) (L1, L2), individuelle Mobilitätsmerkmale, welche affektive und symbolische Aspekte wie die Freude am Autofahren erfassen, sowie die soziodemographischen Merkmale (Hintergrundfaktoren).

¹ Die Untersuchung wurde in Form einer nach Alter und Geschlecht geschichteten telefonischen Umfrage in 6 Kommunen im ländlichen Raum in Nordhessen durchgeführt. Befragt wurden Personen ab einem Alter von mindestens 14 Jahren, ausgenommen waren jedoch die EinwohnerInnen der jeweiligen Kernstädte bzw. Kernorte der Kommunen. Um den lokalen Bezug in der Befragung deutlich zu machen, wurden die jeweiligen Ortsteile, in welchen die Befragten wohnen, in den Interviews mehrfach namentlich genannt.

Im Folgenden werden die wichtigsten Ergebnisse der Untersuchung dargestellt. Ausführlichere Ergebnisse sowie der theoretische Hintergrund und weitergehende Informationen zur Befragung sind in dem Buch zum Projekt GetMobil nachzulesen (s. Info-Box 3).

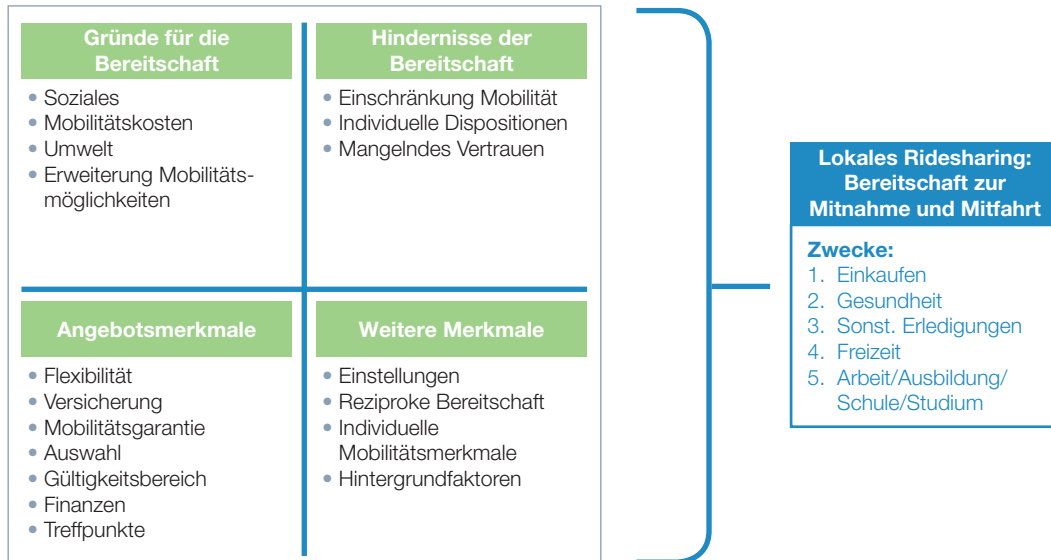


Abbildung 2: Modell der Einflussgrößen des Ridesharings

Die Ergebnisse der Umfrage zeigen, dass ein lokales, organisiertes Ridesharing-Angebot von der Bevölkerung sehr positiv aufgenommen wird (s. Abbildung 3): Viele der Befragten bestätigten, dass sie an einem solchen Angebot teilnehmen würden. Die Bereitschaft, als FahrerIn täglich oder an drei Tagen pro Woche mitzumachen und andere mitzunehmen, ist dabei sogar etwas höher als die Bereitschaft zur Mitfahrt. Die Befragten befürworteten mehrheitlich eine Ausweitung des TeilnehmerInnenkreises über den jeweiligen Ortsteil hinaus auf die Ebene der gesamten Stadt/Kommune (ohne Abbildung).

L1

Wie hoch ist die Bereitschaft der Bevölkerung, bei einem lokalen, organisierten Ridesharing-Angebot mitzumachen?

**Mitnahmebereitschaft
(Gruppe Pkw-FahrerInnen)**

75 % der Befragten können sich vorstellen, täglich oder an ein bis drei Tagen pro Woche jemanden mitzunehmen, am häufigsten zum Einkaufen.

**Mitfahrbereitschaft
(Gruppe Pkw-FahrerInnen)**

52 % der Befragten können sich vorstellen, täglich oder an ein bis drei Tagen pro Woche bei jemandem mitzufahren, am häufigsten zum Einkaufen.

**Mitfahrbereitschaft
(Gruppe Personen ohne Pkw)**

66 % der Befragten können sich vorstellen, täglich oder an ein bis drei Tagen pro Woche bei jemandem mitzufahren, am häufigsten zum Einkaufen.

Abbildung 3: Bereitschaft der Befragten, beim Ridesharing mitzumachen

Um nun feststellen zu können, von welchen Einflussgrößen die Bereitschaft, andere mitzunehmen bzw. bei anderen mitzufahren, abhängig ist, wurden Regressionsanalysen durchgeführt.² Die Abbildung 4 zeigt Ergebnisse zu den verhaltensbezogenen und individuellen Einflussgrößen der Bereitschaft, im Rahmen eines Ridesharings-Angebots andere zu den Zwecken „Einkaufen“, „Gesundheit“, „sonstige private Erledigungen“ und „Freizeit“ mitzunehmen bzw. bei anderen mitzufahren.

L2

Welche verhaltensbezogenen und individuellen Einflussgrößen bestimmen die Bereitschaft zum Ridesharing?

**Mitnahmebereitschaft
(Gruppe Pkw-FahrerInnen)**

1. Anderen aus dem Ort helfen wollen
2. Auch bei anderen aus dem Ort mitfahren
3. Mit anderen aus dem Ort in Kontakt kommen
4. Positive Einstellung zum lokalen Ridesharing
5. Über hinreichend Zeit verfügen

**Mitfahrbereitschaft
(Gruppe Pkw-FahrerInnen)**

1. Günstig mobil sein
2. Entlastung vom Fahren
3. Auch Fahrten anbieten
4. Bei manchen aus dem Ort nicht mitfahren
5. Erhöhung der Mobilitätsmöglichkeiten

**Mitfahrbereitschaft
(Gruppe Personen ohne Pkw)**

1. Weil andere dies wichtig finden
2. Umwelt schonen
3. Günstig mobil sein können
4. Unzufriedenheit mit den Einkaufsmöglichkeiten

Abbildung 4: Aus Sicht der Befragten relevante Einflussgrößen der Bereitschaft zum Ridesharing für die Zwecke „Einkaufen“, „Gesundheit“, „sonstige private Erledigungen“.

Bei der Mitnahmebereitschaft erweist sich ein sozialer Aspekt, nämlich, Menschen aus dem eigenen Ortsteil helfen zu wollen, als wichtigster Grund. Eine weitere relevante Einflussgröße der Bereitschaft zur Mitnahme ist die eigene Bereitschaft, bei anderen mitzufahren. Bedeutsam für die Bereitschaft zur Mitfahrt sind hingegen insbesondere die Möglichkeit, günstig mobil sein zu können, und nicht selbst fahren zu müssen. Für Personen ohne Pkw ist es vor allem wichtig, soziale Normen zu befolgen, die Umwelt zu schonen und günstig mobil zu sein.

² Auf die genaue Darstellung der statistischen Auswertungen wird an dieser Stelle verzichtet. Diese sind ausführlich im Beitrag von Daskalakis und Hofmann in der Buch-Publikation zum Projekt GetMobil nachzulesen (s. Box 3).

³ Der Zweck „Arbeit“ weist einen etwas anderen Schwerpunkt auf und wird in diesem Policy Brief nicht weiter behandelt. Die Ergebnisse hierzu werden jedoch ausführlich im Buch zum Projekt dargestellt (s. Box 3).

Hinsichtlich der Merkmale von Ridesharing-Angeboten zeigt sich, wie wichtig Flexibilität für die Bereitschaft zur Mitnahme ist (s. Abbildung 5). Relativ überraschend ist die geringe Bedeutung monetärer Anreize: So sind potenzielle FahrtanbieterInnen bereit, andere umsonst zum Einkaufen oder zu anderen privaten Erledigungen mitzunehmen. Dabei steigert weder eine in Aussicht gestellte Entschädigung in Höhe von 30 Cent pro km noch eine Finanzierung in Höhe von 60 Cent die Bereitschaft zur Mitnahme signifikant. Hinsichtlich der Bereitschaft zur Mitfahrt wird deutlich, dass Personen mit Pkw eher zu einer Mitfahrt bereit sind, wenn das Ridesharing-Angebot die Möglichkeit bietet, FahrerInnen vorab auswählen zu können. Weiterhin sind die Befragten hier der Ansicht, dass die Fahrtkosten geteilt werden sollten. Die Gruppe der MitfahrerInnen ohne Pkw hat insgesamt relativ wenige Ansprüche. Ihnen war es aber wichtig, bei Bedarf auch von zu Hause abgeholt und wieder nach Hause gebracht zu werden.

L3

Wie sollte ein lokales, organisiertes Ridesharing-Angebot aus Sicht der potenziellen NutzerInnen ausgestaltet sein?

**Mitnahmebereitschaft
(Gruppe Pkw-FahrerInnen)**

1. Keine starren Vorgaben in Bezug auf Zeit und Strecke
2. Mitnahme auch umsonst
3. Möglichkeit der Auswahl der MitfahrerInnen
4. Wenig Aufwand

**Mitfahrbereitschaft
(Gruppe Pkw-FahrerInnen)**

1. Möglichkeit der Auswahl der FahrerInnen
2. Fahrtkosten werden geteilt
3. Versicherung gegen Schäden

**Mitfahrbereitschaft
(Gruppe Personen ohne Pkw)**

1. Haustürbedienung ermöglichen

Abbildung 5: Relevante Angebotsmerkmale aus der Sicht der Befragten

Empfehlungen

Lokales, organisiertes Ridesharing ist eine alternative Mobilitätsform, die im ländlichen Raum eine breite Zustimmung findet. Offensichtlich gibt es hier ein relativ hohes Potenzial an Personen, die mitmachen wollen. Es gilt also, diese Bereitschaft in aktive Teilnahme und die Entwicklung neuer Handlungsroutrinen zu überführen. Die Ergebnisse der Befragung gelten dabei für das Ridesharing im ländlichen Raum im Allgemeinen und sind auch auf die Integration von Ridesharing in den ÖPNV übertragbar.

Zur Motivierung der Teilnahme an lokalen, organisierten Ridesharing-Angeboten empfiehlt es sich, personenfokussierte Interventionen durchzuführen, welche sich auf die in der Befragung identifizierten relevanten Einflussgrößen beziehen. Zudem ist es sinnvoll, die Anforderungen an die Angebotsmerkmale, die in der Befragung genannt wurden, aufzunehmen. Allerdings sind noch drei Aspekte zu beachten: Zum einen sind Menschen unterschiedlich. Deswegen können auch die empfohlenen Maßnahmen unterschiedliche Zielgruppen ansprechen. Aus diesem Grund empfiehlt es sich, nicht einzelne Interventionen, sondern Bündel von Interventionen durchzuführen. Zum anderen kann es bei der konkreten Ausgestaltung der Interventionen, und hierbei insbesondere dann, wenn das Ridesharing-Angebot in den ÖPNV eingebunden wird, zu Zielkonflikten kommen. Insofern ist es notwendig, diesen Aspekt vorher zu prüfen und an die lokalen Gegebenheiten anzupassen.

Mit Blick auf die personenfokussierten Interventionen empfiehlt es sich auf Basis der Ergebnisse der Umfrage, zwischen Interventionen zur Gewinnung von FahrerInnen und MitfahrerInnen zu differenzieren und unterschiedliche Schwerpunkte zu setzen:

Gewinnung von FahrerInnen:

- den Aspekt hervorheben, anderen im Ortsteil zu helfen zu können,
- darauf hinweisen, dass man Ridesharing auch als MitfahrerIn nutzen kann,
- soziale Kontaktmöglichkeiten betonen,
- positive Einstellungen adressieren und verstärken,
- zwischen Fahrten zu privaten Alltagserledigungen und zum Weg zur Arbeit, Ausbildung oder Ähnlichem differenzieren.

Gewinnung von MitfahrerInnen:

- monetäre Einsparung thematisieren,
- Entlastung vom Fahren darstellen,
- darauf hinweisen, dass man Ridesharing auch als FahrerIn nutzen kann,
- Erweiterung von Mobilitätsmöglichkeiten betonen,
- bei Personen mit geringer Pkw-Verfügbarkeit/ohne Führerschein auf Kontaktmöglichkeiten und Einkaufsmöglichkeiten verweisen,
- zwischen Fahrten zu privaten Alltagserledigungen und zum Weg zur Arbeit, Ausbildung oder Ähnlichem differenzieren.

Hinsichtlich der Ausgestaltung des Ridesharing-Angebots ist weiterhin Folgendes zu empfehlen:

- Einführung eines sehr flexiblen, einfachen zu bedienenden Systems, bei freier Wahl von Zusteigepunkten, Fahrtzeiten und Strecken,
- Versicherung für den Schadensfall anbieten,
- Fahrtkosten teilen,
- Möglichkeit der Auswahl von FahrerInnen und MitfahrerInnen, Beschränkung des Teilnehmerkreises auf Ortsteil oder auch die Kommune.

3 Veröffentlichungen des Projekts

Eine ausführliche Darstellung der Projektergebnisse finden Sie in dem Buch *„Ridesharing im ländlichen Raum und dessen Integration in den öffentlichen Nahverkehr“*, welches Ende Oktober im Oekom-Verlag erscheint (ISBN: 978-3-96238-161-5). Eine digitale Version des Buchs kann im OpenAccess-Format (kostenfrei) beim oekom-Verlag bezogen werden.

Die digitalen Versionen der Policy Briefs sind ebenfalls über die Projekthomepage zu beziehen (<http://getmobil.uni-kassel.de/>). Des Weiteren ist dieser Policy Brief Teil von drei Policy Briefs, welche die Ergebnisse und Empfehlungen des Forschungsprojektes zusammenfassen:

- GetMobil Policy-Brief 1: „Verhaltensbezogene Ansatzpunkte zur Förderung des Ridesharings im ländlichen Raum“
- GetMobil Policy-Brief 2: „Wie kann Ridesharing zum wichtigen Teil eines zukunftsfähigen ÖPNV im ländlichen Raum werden?“
- GetMobil Policy-Brief 3: „In den ÖPNV integriertes Ridesharing im ländlichen Raum erfordert Anpassungen im Personenbeförderungsrecht“

- Arnott, B., Rehackova, L., Errington, L., Sniehotta, F. F., Roberts, J., & Araujo-Soares, V. (2014). Efficacy of behavioural interventions for transport behaviour change: systematic review, meta-analysis and intervention coding. *International journal of behavioral nutrition and physical activity*, 11(1), 133.
- Bamberg, S. (2013). Applying the stage model of self-regulated behavioral change in a car use reduction intervention. *Journal of Environmental Psychology*, 33, 68-75.
- BMVI (2016). *Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen – Planungsleitfaden für Handlungsmöglichkeiten von ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen unter besonderer Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte flexibler Bedienungsformen*, Berlin.
- Daskalakis, M., & Beckenbach, F. (2017): *Bürgerndahes Regieren. Leitfaden zur zielgerechten Lösung von Umweltproblemen durch die Gestaltung verhaltensbasierter umweltökonomischer Instrumente*. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt.
- Gärling, T., & Fujii, S. (2009). Travel behavior modification: Theories, methods, and programs. *The expanding sphere of travel behaviour research*, 97-128.
- Gärling, T., & Schuitema, G. (2007). Travel demand management targeting reduced private car use: effectiveness, public acceptability and political feasibility. *Journal of Social Issues*, 63(1), 139-153.
- Graham-Rowe, E., Skippon, S., Gardner, B., & Abraham, C. (2011). Can we reduce car use and, if so, how? A review of available evidence. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 45(5), 401-418.
- Hunecke, M. (2015). *Mobilitätsverhalten verstehen und verändern: Psychologische Beiträge zur interdisziplinären Mobilitätsforschung*. Springer-Verlag, Wiesbaden.
- Ryan, R. M., & Deci, E. L. (2017). *Self-determination theory: Basic psychological needs in motivation, development, and wellness*. Guilford Publications.
- Steg, L. (2005). Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39(2-3), 147-162.
- Steg, L., & Tertoolen, G. (1999). Sustainable transport policy: the contribution from behavioural scientists. *Public money and management*, 19(1), 63-69.

Autorin:

Dr. Maria Daskalakis

leitet die Arbeitsgruppe Umweltpolitik am Fachgebiet Wirtschaftspolitik, Innovation und Entrepreneurship an der Universität Kassel. Sie untersucht, wie verhaltenswissenschaftliche bzw. verhaltensökonomische Erkenntnisse zur Gestaltung von besser wirkenden Umweltpolitiken genutzt werden können. Neben dem Anwendungsfeld Ridesharing im ländlichen Raum befasst sie sich hierzu aktuell im Rahmen von zwei vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Projekten mit Rebound-Effekten in Unternehmen und dem Eintrag von Plastik in Abwässer durch Unternehmen und Haushalte. Weitere Arbeitsschwerpunkte liegen u. a. in den Bereichen der Regional- und Innovationsökonomik.

Kontakt:

Universität Kassel
Fachgebiet Wirtschaftspolitik, Innovation und Entrepreneurship
Arbeitsgruppe Umweltpolitik
Nora-Platiel-Str. 4
34109 Kassel

E-Mail: daskalakis@wirtschaft.uni-kassel.de
Telefon: 0561-804-3052