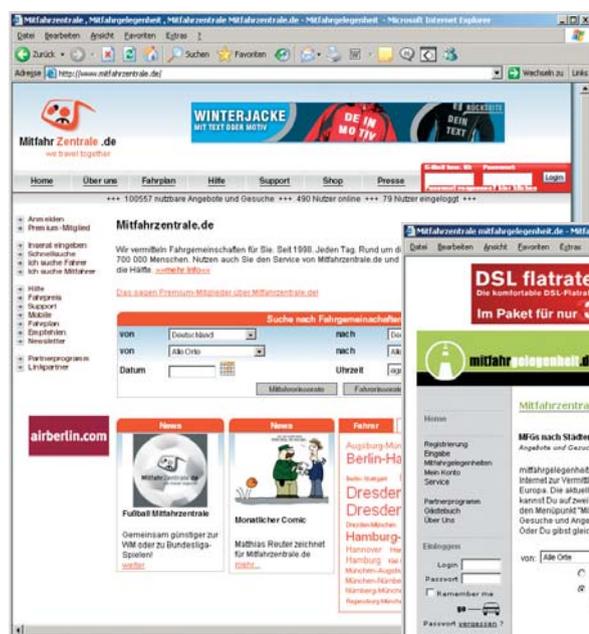


Hightech Hitchhiking

Petra Kittel, Hanne Knepper, Daniela Koller und Timo Munk



Mitfahrzentralen im Aufwind

Mitfahrzentralen vermitteln zwischen Personen, die eine Mitfahrgelegenheit suchen, auf der einen Seite und Autofahrern, die jemanden in ihrem privaten Pkw mitnehmen möchten, auf der



Heute sieht man kaum noch Trampel, die an Autobahnauffahrten auf eine Mitfahrgelegenheit warten. Stattdessen verzeichnen Mitfahrzentralen (MFZ) ständig wachsende Nutzerzahlen. Mitfahren wird als Alternative zum eigenen Auto oder dem Bahnfahren immer beliebter ①. Das Trampeln hat also andere Formen angenommen: Mitfahrgelegenheiten werden heutzutage schnell, billig und noch dazu recht bequem von zu Hause am Computer aus organisiert. Hightech eben.

anderen. Die erste Mitfahrzentrale entstand 1956 in Frankfurt, doch erst seit Gründung der ersten **Online-Mitfahrzentrale** Känguruh 1993 erfuhr diese Art der Mobilität einen starken Aufwind. Die größten Mitfahrzentralen sind heute die Online-Portale www.mitfahrgelegenheit.de, www.mitfahrzentrale.de ①, www.mfz.de und www.hitchhikers.de, deren Nutzung seit Ende der 1990er Jahre im Gegensatz zu **telefonischen Mitfahrzentralen** bundesweit ein starkes Wachstum verzeichnet.

Der wichtigste Grund dafür, eine Fahrt mit der Mitfahrzentrale zu organisieren, ist die Kostenreduktion. Mitfahrer kommen meist billiger weg, als wenn sie mit der Bahn fahren würden, für die Fahrer senken sich die Kosten durch das Entgelt, das ihnen die Mitfahrer zahlen. Der Preis wird unter den Nutzern selbst verhandelt und liegt meist zwischen drei und sechs Cent pro Kilometer. Auf der Fahrerseite zählen auch eine soziale Einstellung und Umweltgründe als Motive sowie – gerade für allein Fahrende – die Gesellschaft anderer.

Fahrer wie auch Mitfahrer sind mit einem Durchschnittsalter von 31 beziehungsweise 27 Jahren sehr jung. Allerdings gibt es auch Nutzer über 50, Mitfahrzentralen sind also kein reines Phänomen der Jugend. Obwohl mehr Frauen mitfahren als Männer, überwiegt die Zahl der männlichen Fahrer so stark, dass insgesamt die Mitfahrzentra-

len mehr von Männern genutzt werden. Bei Frauen stehen einer höheren Beteiligung besonders Sicherheitsbedenken entgegen.

Mitfahrzentralennutzer verbindet nicht sehr viel. Sie lesen nicht die gleichen Zeitungen, schalten verschiedene Fernsehkanäle ein, verbringen ihre Freizeit mit unterschiedlichen Aktivitäten und setzen auch politisch verschiedene Prioritäten. Die Nutzung der Mitfahrzentrale ist also kein Ausdruck eines besonderen Lebensstils. Gemeinsam ist allen Nutzern jedoch der Umgang mit dem Internet. Sie sind meist täglich online und nutzen das Internet zu vielfältigen Zwecken: zum Einkaufen, für Bankgeschäfte oder um mit Freunden zu kommunizieren.

Flächendeckende Bedienung

Durch die zahlreichen Angebote an Mitfahrgelegenheiten ist das Streckennetz der Mitfahrzentralen heute bundesweit nahezu flächendeckend ②. Knotenpunkte mit den höchsten Fahrtanzahlen (Abfahrten und Ankünfte) sind die Großstädte Berlin, Dresden, München, Stuttgart, Frankfurt, Köln und Hamburg. Die meistfrequentierten Strecken sind Berlin – München und Hamburg – Berlin.

Der Norden Deutschlands weist im Verhältnis zur Bevölkerungszahl relativ wenige Fahrten auf. Der in den Abwanderungsregionen ständig steigende Altersdurchschnitt mag dafür eine Erklärung sein. Auffallend ist dagegen ein Band besonders hoher Fahrtendichten, das sich vom Südwesten über die Mitte Deutschlands bis nach Sachsen zieht. Hier gibt es eine Vielzahl von Städten, die im Streckennetz der Mitfahrzentralen eine ganz zentrale Rolle spielen, während in Süddeutschland lediglich Großstädte und Universitätsstandorte ins Gewicht fallen. Da ein Großteil der Nutzer von Mitfahrzentralen Studenten und Auszubildende sind (25% aller Fahrer und 57% aller Mitfahrer), weisen Städte mit besonders hohen Anteilen an studentischer Bevölkerung wie Jena, Heidelberg, Freiburg, Göttingen, Kassel oder Münster mit die größten Dichten an Fahrtbewegungen auf.

Extremfälle Sachsen und NRW

Auffällig ist die hohe Fahrtendichte in Sachsen. Aufgrund der vielen studentischen Nutzer lässt sich eine derartige Häufung zum einen mit den vielen Universitäts- und Fachhochschulstandorten in dieser Region begründen (neben Leipzig, Dresden und Chemnitz auch Freiberg, Zittau, Görlitz, Plauen u.a.). Des Weiteren ist das regionale öffentliche Verkehrsnetz nicht sehr gut ausgebaut, und auch das weit unter Bundes-

telefonische Mitfahrzentrale – Büro, das Mitfahrgelegenheiten und Mitfahrer von seinem Standort aus per Telefon vermittelt

Online-Mitfahrzentrale – Internetportal, auf dem kostenlos jedes beliebige Fahrtenangebot und Fahrtengesuch inseriert werden kann

Pendlernetze – Portale, auf denen Berufspendler ihre alltäglichen Wege zum Arbeitsplatz als gemeinsame Fahrten organisieren können; sie funktionieren für Einzugsgebiete von Großstädten oder Agglomerationsräumen und werden i.d. Regel von den Ländern eingerichtet.

durchschnitt liegende Einkommen in Sachsen wird ein Grund dafür sein, dass alternative, billige Mobilitätsangebote hier vermehrt wahrgenommen werden. Schließlich ist zu berücksichtigen, dass viele Sachsen in Süd- oder Westdeutschland arbeiten: Fast die Hälfte aller sächsischen Mitfahrzentralennutzer sind Wochenendpendler. So gehört zum Beispiel die Strecke Dresden – München zu den meistfrequentierten Strecken.

Nordrhein-Westfalen weist dagegen recht niedrige Werte von MFZ-Nutzern auf. Hier werden kaum Kurzstrecken wahrgenommen, da das gut ausgebaute ÖPNV-Netz vielfach preisgünstige und schnelle Lösungen anbietet. Zudem haben sich in großen Bereichen des Rhein-Ruhr-Ballungsraums eigene **Pendlernetze** etabliert, die herkömmliche Mitfahrzentralen ersetzen.

Perspektiven

In Zukunft werden drahtlose High-speed-Internetverbindungen und Internethandys eine schnelle Kommunikation immer einfacher und billiger machen. Bald wird es über SMS-Plattformen möglich sein, auf die Mitfahrportale zuzugreifen. Man wird sich also in Zukunft jederzeit und von überall aus auch in kürzester Zeit eine Mitfahrgelegenheit organisieren können. Die digitale Technik erlaubt es zudem, Daten zu speichern und durch diese Entanonymisierung ein Gefühl von Sicherheit zu vermitteln. Angesichts steigender Benzin- und Bahnpreise könnte das Hightech-Trampeln eine Alternative für immer breitere Bevölkerungsschichten werden. ♦

① Mitfahrgelegenheiten bei www.mitfahrzentrale.de



② Besucher der Internetseite



© Leibniz-Institut für Länderkunde 2006

Städteverbindungen durch Mitfahrgelegenheiten 2004

Dargestellt sind im Jahr 2004 vermittelte Fahrten durch www.mitfahrzentrale.de.

