

PROJEKTSTECKBRIEF 2 (ausführlich)

Entwicklung und Bewerbung eines Meta-Mitfahrportals zur besseren Ausschöpfung des Potenzials an Mitfahrvermittlungen für Fahrgemeinschaften – MetaMitfahrPort

Ausgangssituation

Mitfahrvermittlungen für private PKW-Fahrgemeinschaften im Internet könnten erhebliche Nutzenpotenziale bieten, sie können diese jedoch derzeit - aufgrund ihrer Vielzahl und Heterogenität und der fehlenden Transparenz des Mitfahrmarkts - nicht ausschöpfen. Eine Vernetzung über ein Dachportal verbessert deutlich deren Effizienz und Potenzial, und es ergibt sich ein sehr hoher volkswirtschaftlicher Nutzen.

Aufbauend auf den Ergebnissen eines früheren Forschungsprojektes sollte schrittweise, mit Einbindung der Betreiber der bestehenden Mitfahrvermittlungen und weiterer Akteure, ein zeitgemäßes Konzept für ein offenes neutrales „Metaportal“ als Mitfahrmarkt entwickelt werden, das später auch per App über Smartphone und Tablet nutzbar sein soll. Es wird als gut erläutertes reines Suchportal konzipiert. Die Einführung des Metaportals soll durch ein breites Marketing begleitet werden, welches die Möglichkeiten und Vorteile des Miteinfahrens in Fahrgemeinschaften vermittelt und Vorbehalte abbaut. Hierzu konnten kommunale Akteure, Verbände und Medienpartner für den Bereich Öffentlichkeitsarbeit gewonnen und themennahe Projekte und Internetangebote eingebunden werden.

Das Projekt bestand in einer Machbarkeitsstudie als Vorbereitungsphase. Diese diente zur Informationsbeschaffung und -vermittlung, Evaluierung des Spektrums an Akteuren, Erfassung und Abstimmung der Anforderungen zur Umsetzung des Metaportals als Mitfahrmarkt und zur Aufwandsabschätzung. Im Zuge dessen konnten bereits organisatorische, technische und rechtliche Fragen für die Erstellung sowie den späteren Betrieb und das begleitende Marketing abgeklärt werden.

In der diesem Vorprojekt folgenden zweiten Phase sollen Metaportal und App umgesetzt, erprobt und in Verbindung mit dem Marketing in den „Normalbetrieb“ überführt werden.

Ergebnisse

Neuere Studien belegen ein ausreichendes Potential bzw. Interesse Fahrgemeinschaften zu nutzen, die Nutzung von Online-Mitfahrvermittlungen in Deutschland ist jedoch auf 2 Prozent (2018) geschrumpft ([EU 6%, Frankreich 12%, Estland 22%](#)).
https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/09/PD19_356_91.html

Die Anzahl an Mitfahrvermittlungen ist in den letzten Jahren zurückgegangen, es entstehen jedoch immer wieder neue Angebote, die sich räumlich überlappen, nur regional nutzbar oder/und geschlossene Inselsysteme sind. Die Anzahl nicht oder nur zum Teil vernetzter Vermittlungssysteme und die fehlende Transparenz erschwert weiterhin das Erreichen der „Kritischen Masse“ und verstetigt die Ermüdung des Mitfahrmarkts. Diese neuen Entwicklungen konnten noch nicht hinreichend berücksichtigt werden.

Insgesamt waren im Dezember 2019 in Deutschland 58 Mitfahrvermittlungen von 51 Betreibern nutzbar (Übersicht siehe [Twitter „Moment“ auf @MetaMitfahrPort](#)). Davon waren: 37 offene Mitfahrvermittlungen, 10 Inselsysteme zur interne Suche in Unternehmen, 7 neue Systeme (z.B. für spontane Vermittlung) und 4 sonstige Systeme (Schule/Kinder, Kleinanzeigen, Bring-Dienst von Sachen). Zudem sind vielfältige neue Angebote, wie Mitfahrbanke, Mitfahrscibe oder die Mitfahrtafel entstanden.
<https://twitter.com/i/events/1150691206164357120>

Information und Abstimmung

Zur Information und Abstimmung wurden die Projektwebsite mmport.de und der Twitter-Account [@MetaMitfahrPort](#) eingerichtet. Im Rahmen der Projektbearbeitung wurden die Mindestanforderungen des früheren Forschungsprogramms aktualisiert, ein [Konzept für eine Arbeitsgemeinschaft](#) entwickelt und mit den verschiedenen Akteuren abgestimmt.

<https://mmport.de/2019/11/02/konzept-fuer-eine-arbeitsgemeinschaft-zur-foerderung-privater-pkw-fahrgemeinschaften-entwurf/>

Auf dem Twitter-Account wurde prozessbegleitend über in Deutschland nutzbare Mitfahrvermittlungen, Studien, Werbemedien und Presseartikel berichtet. Zudem wurden Veranstaltungen angekündigt, begleitet

und Beteiligungsmöglichkeiten (Github/Mailingliste) vermittelt.

Bei den zahlreichen Gesprächen mit den Mitfahrvermittlungen und den weiteren Akteuren wurden die Entwicklung eines Datenstandards und die Vernetzung über ein Metaportal (plus Marketing) grundsätzlich als richtiger Ansatz zur Erhöhung des Vermittlungspotentials (flächendeckende Vernetzung und transparente Darstellung der beteiligten Mitfahrangebote) positiv beurteilt. Vereinzelt wurden jedoch auch Bedenken hinsichtlich der Kompatibilität mit dem eigenen Geschäftsmodell oder einer Verminderung der Aufmerksamkeit für das eigene Angebot benannt. Beim Marketing soll jetzt zusätzlich ein Label für die beteiligten Mitfahrvermittlungen und das Mitfahr-Netzwerk werben.

Technik / Datenstandard 1.0

Bei einem Techniktreffen wurde als gemeinsamer Entwurf ein erster öffentlicher Daten(austausch)standard definiert und in der Folge über [Github](#) und per [Mailingliste](#) diskutiert und fortentwickelt. Der jetzt bestehende und auf Github einsehbare [Datenstandard 1.0](#) kann bereits von Mitfahrvermittlungen zur Vernetzung und zum Austausch genutzt werden. Die Verwirklichung eines einheitlichen Standards und das Vermeiden von Dopplungen sowie ein kollektiver Datenpool sind zentrale Herausforderungen.

Github: <https://github.com/ridesharing-api/documentation/issues>

Mailingliste: <https://mlists.okfn.de/cgi-bin/mailman/listinfo/ridesharing>

Datenstandard - Github: <https://mmpport.de/der-datenstandard/>

Strategische Partner

Außer den Verbänden, die bereits während der Projektvorbereitung als Kooperationspartner eingebunden waren, wurden weitere Verbände, Kommunen und Institutionen angesprochen und in den Fachdialog integriert. Bei den verschiedenen Abstimmungen zur Vorbereitung der Umsetzungsphase ergab sich eine breite Bereitschaft für eine ideelle Unterstützung und eine Fortführung des Fachdialogs. Teilweise bestand Interesse an einer Kooperation oder Beteiligung an der geplanten Arbeitsgemeinschaft zum Betrieb des Metaportals. Für eine Unterstützung des Marketings reicht bei den meisten dieser Akteure jedoch die Personalkapazität nicht aus. Diese breite Unterstützung bezieht sich, wie auch bei vielen Mitfahrvermittlungen, auf ein neutrales Angebot, das ohne Gewinnabsicht betrieben wird. Da ein künftiger Gewinn nicht zu erwarten ist bzw. nicht angestrebt wird, steht auch eine (erhebliche) Eigenbeteiligung an den Kosten des angestrebten mFund-2-Projekts noch in Frage.

Tagung / Organisation

Bei der Projekttagung im Dezember 2019 wurde das Konzept einer Arbeitsgemeinschaft diskutiert. Die AG bzw. ein Dachverband soll zum Informationsaustausch, zur Lobbyarbeit, zur Projektentwicklung und -umsetzung unter Beteiligung AG-interner und externer Akteure dienen, als neutraler Vertreter den Dialog fördern und das Netzwerk der Mitfahrvermittlungen nach außen repräsentieren.

Aus der Diskussion:

das Thema Nutzung von Fahrgemeinschaften braucht bundesweit mehr Sichtbarkeit;

die Vernetzung der einzelnen Angebote ist der wesentliche Schritt zum Erfolg;

zentral notwendig ist der Zusammenschluss zu einer Interessengemeinschaft;

der Aufwand im Rahmen einer Mitgliedschaft soll definiert werden;

die Vernetzung der Community soll dezentral und dynamischer gestaltet werden (Einrichtung Slack-Raum);

es sollen weitere Treffen der Anbieter / Betreiber stattfinden;

die Finanzierung der weiteren Schritte (a) Umsetzungsprojekt und (b) späterer Normalbetrieb muss geklärt werden.

Weiteres Vorgehen

Zur Vorbereitung und Abstimmung eines Treffens der Mitfahrvermittlungen wurde neben der Mailingliste ein Slack-Channel eingerichtet und ein Meinungsbild zu den Themen Vernetzung und Organisationsform zur Vorbereitung abgefragt.

Projektseite: <https://mmpport.de/>

Twitter: <https://twitter.com/MetaMitfahrPort>

Twitter-Moment Mitfahrvermittlungen: <https://twitter.com/i/events/1150691206164357120>

Datenstandard - Github: <https://mmport.de/der-datenstandard/>

Protokoll-Dezember: <https://cloud.sectio-aurea.org/f/b83b61fbf2ed4bd1ba94/>