

Mehr Mobilität mit weniger Verkehr: Handyhike – Cargohike

Problemanalyse und Lösungswege zur Optimierung von
Individualverkehr und Warentransport

Projektidee und Teambildung:

Ludwig Haimmerer

Mit freundlicher Unterstützung von:

MdL Jürgen Baumgärtner und MdL Klaus Stöttner

Verkehrsministerium

Mobilitätsreferat der Stadt München

Metropolregion München

Ballungsraumlandkreise

MVV, ADAC

Energieagentur Ebersberg München

und vielen engagierten Bürgerinnen und Bürger

***Man muss das Unmögliche versuchen,
um das Mögliche zu erreichen.***

(Hermann Hesse)

Inhaltsverzeichnis

1. Problem- und Situationsanalyse	3
2. Lösungswege	4
3. Diskurs zur Themenstellung	5
3.1 Wie kann Handyhike für Fahrer und Mitfahrer sicher sein?	5
3.2 Wie soll das Projekt finanziert werden?	6
3.3 Welche Ziele verfolgt das Projekt?.....	7
3.4 Wie kann Handyhike wirklich zuverlässig und alltagstauglich werden?	8
3.5 Wo sind die Vorteile gegenüber bereits bestehenden Mitfahr-Apps?	9
3.6 Warum ist gerade jetzt die beste Zeit um das Projekt zu starten?	10
3.7 Warum soll gerade die Region München anfangen?	11
3.8 Warum Genossenschaft und nicht „Start Up“?	11
3.9 Warum hat die Idee von Handyhike Zukunft?	12
4. Zusammenfassung und Ausblick	13

1. Problem- und Situationsanalyse

Der Automobilverkehr in seiner derzeitigen Form steckt in einer tiefen Krise: Die Kostenexplosion der Treibstoffe, die offensichtliche Klimakrise, Abgasskandale, drohende Fahrverbote, der immense Wertverlust der Automobile, die alltäglichen Staus in den Städten, um nur einige Probleme zu nennen. Viele Menschen sehnen sich nach konkreten Möglichkeiten, wie sie mobil sein und trotzdem klimaschonend, die Lebensqualität in den Städten verbessern können. Es wird in verschiedene Richtungen gedacht und auch gehandelt: E-Mobilität, Carsharing, Verbesserung des Öffentlichen Nahverkehrs, weiterer Straßenbau etc. Doch trotz aller Bemühungen wird der Verkehr immer mehr und die damit verbundenen Staus kosten Nerven und belasten unsere Umwelt. Engagierte Initiativen wie Carsharing und Elektromobilität lösen dieses Grundproblem ebenso nicht, da der Besetzungsgrad im Berufsverkehr nach wie vor nur bei 1,1 Personen pro Fahrzeug liegt. So bieten auch ein modernes Elektro- oder Carsharing Auto, das nur von einer Person besetzt ist, keine Verbesserung für das tägliche Stau- und Umweltproblem in unseren Städten.

Doch wo liegen die nachhaltigen Lösungen, jenseits von Klimaerwärmung, Naturzerstörung, Ressourcenverschwendung, Verschrottung und Kapitalvernichtung?

Ein entscheidender Schlüssel für eine staufreie und ressourcenschonende Mobilität liegt primär in der Verbesserung des Besetzungsgrades der Fahrzeuge.

Auch zeichnet sich immer mehr ein Trend ab, dass Bürger auf ihr Auto verzichten, wenn es schnelle, flexible und kostengünstige Alternativen gibt, oder ihre Fahrzeuge besser auslasten wollen, um Geld zu sparen und die Umwelt zu schonen. Sie merken, dass ein Verzicht auf alte Denk- und Handlungsmuster, nicht zugleich der Verlust von Lebensqualität sein muss. Im Gegenteil: Wir können es schaffen, dass in Regionen, die nicht ausreichend vom öffentlichen Nahverkehr versorgt werden, die bereits dort fahrenden Fahrzeuge so effizient vernetzt werden, dass auch hier eine kostengünstige Verbesserung der Mobilität für alle sichergestellt wird.

Obwohl uns schon heute die dafür erforderliche Technik zu Verfügung steht, um die Mobilitätskrise preiswert und sicher zu lösen, gibt bis jetzt noch keine Initiative, die diese Möglichkeiten flächendeckend für das Gemeinwohl nutzt.

2. Lösungswege

Im Zeitalter des omnipräsenten Mobiltelefons ist es uns nun zum ersten Mal in der Geschichte möglich, das Mitfahren maximal einfach und sicher zu machen. Die App Handyhike ermöglicht durch die Vernetzung von Fahrern und Mitfahrern eine wesentlich bessere Auslastung der sich im Verkehr befindenden Fahrzeuge. So können die stattfindenden Autofahrten und damit auch der Besetzungsgrad einfach optimiert werden. Damit ist es möglich, dass Personen und auch Waren (Cargohike) zu jedem Ort von den bereits dorthin fahrenden Autos mitgenommen werden können. Dies wird durch eine sichere, bedienungsfreundliche App erreicht, welche das Profil, die Route und den Standort von Fahrer und Mitfahrer in Echtzeit erfasst, permanent optimiert und übermittelt. Wenn ein Richtungswechsel notwendig ist, steigt der Mitfahrer aus und wird dann von dem nächsten teilnehmenden Auto zum gewünschten Ziel mitgenommen. Das System gibt auch Hinweise wo mögliche Fahrer und Mitfahrer sind und wohin sie fahren wollen. Die App bringt auch Alternativvorschläge vom öffentlichen Nahverkehr, Carsharing, Taxi und anderen Mobilitätssystemen.

Der nächste logische Entwicklungsschritt ist die digitale Vernetzung der Verkehrsteilnehmer, um die Effizienz zu steigern und die Probleme zu reduzieren: Mehr Mobilität durch weniger Verkehr! Die Straßen der Zukunft entstehen nicht mehr durch Ressourcen- und Flächenverbrauch, sondern durch intelligente Systeme: Verkehr. Neu. Denken! Auch virtuelle Straßen bzw. Mobilitätssysteme benötigen gesetzliche Rahmenbedingungen und die Unterstützung der Politik. Verkehr geht uns alle an und darf nicht nur zum Spielball außereuropäischer Investoren degradieren.

Mit Handyhike ist eine bezahlbare, nachhaltige Mobilität mit weniger Staubildung und Umweltbelastung möglich. Eine reibungslos funktionierende Mobilität ist auch ein entscheidender wirtschaftlicher Standortfaktor für die Zukunft. Im internationalen Vergleich verfügt Deutschland über eine gut ausgebaute Straßeninfrastruktur mit einer modernen Fahrzeugflotte. Aufgrund mangelnder digitaler Vernetzung kann dieses Potential nun in Gefahr geraten, da sich die „Fahr“-zeuge zunehmend gegenseitig behindern und so immer mehr zu „Stau“-zeugen werden.

**Die Basis von Handyhike ruht deshalb auf den vier Säulen:
Vernetzung. Gemeinwohlorientierung. Nachhaltigkeit. Regionalität.**

3. Diskurs zur Themenstellung

Mit der Konzeptidee Handyhike sind verschiedene Fragestellungen verbunden, auf die im Folgenden eingegangen wird.

3.1 Wie kann Handyhike für Fahrer und Mitfahrer sicher sein?

In der Vergangenheit wussten weder Fahrer noch Mitfahrer genau, mit wem sie es zu tun hatten. Dies reduzierte die Bereitschaft miteinander zu fahren erheblich. Durch die digitale Technik ist es jedoch heute möglich geworden, eine größtmögliche Transparenz zu schaffen. Damit hat **Sicherheit die oberste Priorität: „Safety first!“**

- Zentrale Erfassung aller Teilnehmenden und ständig aktualisierte Dokumentation der Routen durch moderne GPS – Systeme
- Exakte Profilerstellung mit Bewertungsmöglichkeiten: Zufriedenheit in Prozent („Sterne“) - je mehr Sterne, desto höher ist die Chance Mitfahrer zu bekommen
- Statuskontrolle für Mitfahrer und Fahrer:
 - Geschlecht / Alter / Führerscheindauer
 - Mitfahrerprofil / Fahrerprofil
 - Profilüberblick: Bewertungen, gefahrene Kilometer, Mitgliedsbeginn usw.
 - Das Kennzeichen des Fahrers wird auf dem Display angezeigt
- Codewort / Kennwort
- Direkte Notrufmöglichkeit zur Polizei
- Versicherung für alle Teilnehmer
- Maximale Datensicherheit durch Gemeinwohlorientierung: kein Datenverkauf
- Evtl. amtliches Führungszeugnis der Teilnehmer
- Filtermöglichkeiten für Fahrer und Mitfahrer:
 - Alter- und Geschlechtsauswahl: z.B. nur ab einem gewissen Alter bzw. einer gewissen Fahrpraxis. Frauen fahren z.B. nur mit Frauen usw.
 - Zustieg nur wenn schon mindestens ein Mitfahrer dabei ist oder wenn man alleine sein möchte bzw. nur vorne / hinten usw.
 - Zustieg nach Bewertungsprofil: z.B. mindestens „drei Sterne“
 - Optionen: „Sprechen“, „Schweigen“, „Arbeiten“ usw.
- Es werden nur die Mitfahrer angezeigt, die den gewählten Filtern entsprechen

***Je weniger Filter, umso mehr Mitfahr- bzw. Mitnahmemöglichkeiten.
Dies gewährleistet maximale Sicherheit und Benutzerfreundlichkeit.***

3.2 Wie soll das Projekt finanziert werden?

- In der Startphase ist das Mitfahrssystem durch eine Anschubfinanzierung seitens des Staates - wie bei den E-Autos oder der Photovoltaik - kostenlos bzw. kostenreduziert, damit ein Anreiz für möglichst viele Teilnehmer geschaffen wird.
- Evtl. auch durch Gesellschaftereinlagen, Crowdfunding, Spenden etc.
- Mit dem Navigationssystem wird die zurückgelegte Strecke exakt erfasst und mit einem entsprechenden Betrag pro Kilometer vergütet. Die bestätigten Fahrten bzw. Vergütungen werden dann von den hinterlegten Konten automatisch abgebucht bzw. gutgeschrieben.
- Da weniger Steuermittel für kostenintensive Straßenneubauprojekte notwendig sind, liegt hier im Gegenzug auch ein großes Steuersparpotential.
- Durch die Reduktion der Staus werden sowohl die damit verbundenen Folgekosten, als auch die kostenträchtigen Folgeschäden für die Umwelt und nicht zuletzt der immense Zeitverlust der Bürger vermindert.
- Da die App auch Werbung schalten könnte, stellt dies auch eine alternative, aber nicht zu unterschätzende Möglichkeit der Mitfinanzierung dar.
- Die Betreibergenossenschaft bzw. die öffentliche Hand erhalten davon einen bestimmten Prozentsatz um den Service, die Wartung und die Verwaltung des Systems sicherzustellen. Langfristig werden auch die finanziellen Aspekte der Mineralölsteuer berücksichtigt, damit auch für den Staat bzw. die Kommunen ein Anreiz besteht, den Verkehr tatsächlich zu reduzieren und alternative Konzepte zu entwickeln, die in Konkurrenz zum Auto- bzw. Lastwagenverkehr und den damit verbundenen Mineralölsteuereinnahmen stehen. Deshalb erhält auch der Staat langfristig einen gewissen Prozentsatz des Gewinns für die Erhaltung der Infrastruktur.
- Alle Gebühren und Vergütungen sind so gestaltet, dass sie einen soliden Anreiz bieten, den Mitfahrgedanken flächendeckend konkret umzusetzen und immer öfter das Auto auszulasten oder stehen zu lassen.

Die hier eingesetzten Steuermittel ermöglichen langfristig eine nachhaltige Neuausrichtung und damit Kostenreduzierung des derzeit umweltbelastenden Verkehrs mit all seinen kostenintensiven Folgeerscheinungen.

3.3 Welche Ziele verfolgt das Projekt?

- Entwicklung und Etablierung eines konkurrenzfähigen, alltagstauglichen und nachhaltigen Mitfahr- und Transportsystems in gemeinwohlorientierter Trägerschaft durch eine Genossenschaft oder einer anderen geeigneten Unternehmensform, die auch die Belange der durch diesen Strukturwandel betroffenen Personengruppen berücksichtigt.
- Konkretisierung und Ergänzung zum Beschluss des Kreisverwaltungs-ausschusses vom 16.05.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08551) eines Mobilitätskonzepts für München, das mehr Mobilität mit weniger Verkehr- und Umweltbelastung anstrebt.
- Gründung von vernetzten Gesellschaften um die Projektidee regional und überregional zu konkretisieren.
- Die Intelligente Vernetzung der bereits fahrenden Fahrzeuge und die Nutzung der vorhandenen Verkehrsströme. In einem Pilotprojekt soll die App in der Metropolregion München eingeführt werden. In Zusammenarbeit mit möglichst **allen** gesellschaftlichen Entscheidungsträgern, Parteien, Verbänden, Kirchen und Institutionen. In Kooperation mit den angrenzenden Landkreisen bzw. mit den Städten in Bayern und schließlich die Einführung auf Bundes- bzw. Europaebene.
- Die wesentliche Reduzierung der fahrenden Autos, und den damit verbundenen Staus, der Umweltbelastung und der negativen Folgen für die Gesundheit. So können auch weniger neue Straßen gebaut werden, was sich auf das akute Problem des Flächenverbrauchs und die Staatsfinanzen positiv auswirkt. Somit sind auch weniger Steuermittel für die Sanierung bzw. den Neubau der Straßen notwendig: weniger Straßen bedeuten in Zukunft auch weniger Folgekosten für Instandhaltung und Sanierung.
- Eine wesentliche Imageverbesserung des Mitfahrgedankens bzw. der Sharing-Mobility durch Information und Bewusstseinsbildung.
- Gründung einer Stiftung zur Förderung nachhaltiger Zukunftskonzepte

Mit Handyhike ist eine nachhaltige, umweltschonende Mobilität weitaus kostengünstiger gesichert, als wenn wir weiterhin auf mehr Straßenbau und Flottenerneuerung setzen. Die bereits vorhandene Infrastruktur kann so noch viel effizienter genutzt werden und bleibt auch in Zukunft in Bürgerhand.

3.4 Wie kann Handyhike wirklich zuverlässig und alltagstauglich werden?

Unsere Idee wird sich durchsetzen, wenn die Teilnehmenden mit hoher Wahrscheinlichkeit ihre Ziele sicher, bequem und pünktlich erreichen. Deshalb ist unbedingt **zuerst** eine „**kritische Masse**“, d.h. eine ausreichende Zahl von Teilnehmenden notwendig, damit immer genügend schnelle und effiziente Transportmöglichkeiten gewährleistet sind. Somit können lange Wartezeiten vermieden und gleichzeitig eine maximale Flexibilität erreicht werden. So wird das System auch im Alltag gerne angenommen und die Investitionen in dieses Projekt ein Erfolg. **Es wird erst dann gestartet, wenn genügend Anmeldungen vorhanden sind, die einen reibungslosen Ablauf bzw. Transport gewährleisten.**

Möglichkeiten zur Unterstützung:

- Kostenloser Einstieg (Gutscheine) oder Startguthaben für die Teilnehmer. Die Registrierung bzw. Anmeldung sind kostenlos.
- Gewinnspiele, Prämien, Punktesysteme, Preisausschreiben usw.
- Wettbewerb mit Preisgeldern: Welches Stadtviertel / welche Kommune hat die meisten Anmeldungen pro hundert Einwohner? Mit diesem Geld könnte ein Fest gefeiert und neue (Mitfahr-)Kontakte geknüpft werden.
- Öffentliche Ehrung der erfolgreichsten „Handyhiker“ des Jahres.
- Gute Website: Je mehr Klicks desto mehr Werbung, desto mehr Einnahmen
- Werbung in den Tageszeitungen, im Radio, Fernsehen und vor allem im Internet. Betonung der Nachhaltigkeit, Gemeinwohlorientierung und Regionalität: Unser Land, unser Wasser, unsere Lebensmittel, unsere Energie, *unser Handyhike: „So fahr ma hi, so fahr ma hoam!“*
- Prominente Gesichter promoten und fahren mit.
- Durch eine gezielte Information bzw. Werbung für kleinteiligere, regional strukturierte, aber überregional vernetzte Systeme wird klar, dass Komfort und Naturschutz, Individualität und Gemeinwohl, Regionalität und Globalisierung keine Gegensätze sind, sondern sich gegenseitig bedingen.
- Eigene Fahrspur für Mehrfahrer.
- Bei Fahrverboten dürfen Mehrfahrer trotzdem fahren.
- Eigene Parkplätze und Stromtankstellen für Handyhiker.

- Steuerliche Vorteile und Abschreibungsmöglichkeiten: Je mehr Mitfahrkilometer, desto höher ist die Steuerbefreiung für Fahrer **und** Mitfahrer. Es sich lohnt sich, wenn das Auto in der Garage bleibt.
- Bereits vorhandene Strukturen und Mechanismen des Internets können einfach genutzt werden: Handyhike kann nicht nur Fortbewegung, sondern auch Kommunikation und Lifestyle vermitteln. So entsteht ein Wir-Gefühl, ein moderner Lebensstil, jenseits von Ökoideologie und Neiddebatten. Handyhike ist konkret gelebter Umweltschutz und nachhaltig zukunftsorientiert. **Handyhike ist hipp.**

Eine professionelle Werbestrategie und detaillierte Vorbereitungen kosten anfangs zwar Geld, lassen das Projekt aber dann zum Selbstläufer werden.

3.5 Wo sind die Vorteile gegenüber bereits bestehenden Mitfahr-Apps?

Handyhike bietet alle Features einer herkömmlichen Mitfahr-App, aber **einfach** noch mehr:

Mitfahrer: Ich bin angemeldet, habe evtl. meine Filter aktiviert, gebe mein Ziel ein und stelle mich an einer geeigneten Stelle an die Straße. Auf meinem Handydisplay erscheinen schließlich die Kennzeichen und Ankunftszeiten der Fahrzeuge, die mich mitnehmen wollen. Wenn ein Fahrzeug hält, entscheide ich ob ich einsteige und wie lange ich mitfahre. Wenn ich aussteige wird die zurückgelegte Wegstrecke angezeigt, die ich bestätige, damit sie ordnungsgemäß verrechnet werden kann. **Diskretion und Transparenz:** Ich muss nicht mit einem Schild an der Straße stehen und weiß durch das Profil wer mich mitnehmen will.

Fahrer: Ich bin angemeldet, habe evtl. meine Filter aktiviert und gebe mein Ziel ein. Auf meinem Display erscheinen die Standorte der Personen, die mitfahren wollen. Wenn ich sie mitnehmen will, halte ich und nehme sie so lange mit, wie ich will. Wenn sie aussteigen, werden die zurückgelegten Wegstrecken angezeigt, die ich bestätige, damit sie ordnungsgemäß verrechnet werden können. Ich weiß durch das Profil, wen ich mitnehme.

Es gibt somit keine langwierigen und riskanten Telefonate am Steuer, keine umständlichen Abrechnungsprozeduren, Wartezeiten und Unsicherheiten über Personen und Treffpunkt.

Da keine hohen Renditen für Aktionäre bzw. Investoren erwirtschaftet werden müssen, bleibt eine zukunftsweisende, nachhaltige Mobilität für uns alle bezahlbar und die damit verbundene Wertschöpfung in unserem Land bzw. in der Region.

3.6 Warum ist gerade jetzt die beste Zeit um das Projekt zu starten?

- Schon seit Jahren arbeiten auch verschiedenste Konzerne auf der ganzen Welt mit Hochdruck an der Erfassung und Auswertung aller relevanten Daten des Individualverkehrs und entwickeln entsprechende Systeme für eine zukünftige Mobilität. Bisher jedoch meist nur unter dem Aspekt der Gewinnorientierung und des damit verbundenen Konkurrenzkampfes. Meist besteht hier jedoch weder das Vermögen noch die Absicht, die Verkehrsströme zu optimieren, die damit verbundene Umweltbelastung zu reduzieren und die Sicherheit unserer sensiblen Daten zu gewährleisten. Im Gegenteil: der Verkehr wird dadurch oft sogar mehr.
- Durch die Einführung von Handyhike wird die von unseren Steuergeldern geschaffene Infrastruktur nicht nur den internationalen Großkonzernen überlassen. Mit einer vorausschauenden Gesetzgebung werden dann nicht mehr nur die vollendeten Tatsachen (z.B. im „Dieselskandal“) der Konzerne hingenommen, sondern die Politik agiert so, dass eine zukunftsfähige, dem Gemeinwohl dienende Mobilität gesichert ist. So ist weiterhin eine selbstbestimmte, effektive Mobilität gewährleistet, bis das autonome Fahren im Alltag wirklich sicher ist.
- Trotz aller Absichtserklärungen und Aktivitäten steigen immer noch die Emissionen und die Staus in unseren Städten. Auch sind die tatsächlichen Kosten der Mobilität nicht realistisch kalkuliert. Seit der Energiekrise und der damit verbundenen Kostenexplosion der Treibstoffe wird uns langsam bewusst, dass wir seit Jahrzehnten unsere Mobilität sehr ineffizient gestaltet haben. Die wirklichen Kosten tragen unsere Kinder in Form einer zerstörten Umwelt, der Klimaerwärmung, des Raubbaus an unseren Ressourcen und den damit verbundenen internationalen Konflikten und Krisenherden.
- Jede Veränderung beginnt immer mit einem ersten mutigen Schritt. Alle technischen Möglichkeiten sind schon da. Die Menschen suchen **jetzt** nach zukunftsschaffenden Handlungsmöglichkeiten und Antworten auf die Krise.

Das Wertschöpfungspotential einer zukunftsweisenden digitalen Mobilität kann durch Handyhike nun auch der Allgemeinheit zugutekommen und nicht nur wenigen internationalen Konzernen, die kaum Steuern in Europa entrichten, aber trotzdem die von unseren Steuergeldern finanzierten Straßen nutzen.

3.7 Warum soll gerade die Region München anfangen?

Im deutschlandweiten Vergleich gibt es in der Metropolregion München

- einen sehr hohen Handlungsbedarf durch die Staus und Luftverschmutzung
- eine geringe Arbeitslosigkeit und eine solide Wirtschaftskraft
- eine solide Infrastruktur
- einen hohen Bildungs- und Lebensstandard
- eine enge Verbindung in das Umland (Landkreise der Metropolregion) und damit zu vielen kompetenten Partnern.
- eine hohe Sensibilität gegenüber Umweltthemen und Innovationen aufgrund dieser guten Rahmenbedingungen

Handyhike bedeutet für München und Bayern einen internationalen **Imagegewinn**. München als weltweiter Vorreiter bei der Staureduzierung und Emissionsvermeidung: **Innovative Mobilitätskonzepte statt Grenzwertdiskussionen oder Fahrverbote!**

3.8 Warum Gemeinwohlorientierung und nicht „Start Up“?

- Was Gemeingut ist, soll auch Gemeingut bleiben. So begegnen wir der Gefahr, dass ein Zuviel an Kapitalkonzentration unsere demokratisch legitimierte **soziale** Marktwirtschaft durch übermäßigen Lobbyismus gefährdet und unsere gemeinsamen Interessen schrittweise immer mehr verkauft werden. Es hat sich schon immer langfristig bewährt, dass sich die Wertschöpfung auf mehrere Marktteilnehmer verteilt.
- Wenn sich die Idee eines Start Up nicht durchsetzt, ist die Investition immer ein Totalverlust. Aber wenn sie aber ein Erfolg wird, droht immer die Übernahme durch einen außereuropäischen Großkonzern, dessen oft marktbeherrschende Stellung dadurch noch mehr verstärkt wird.

Wenn wir mit unseren Volksvertretern unsere Mobilität gestalten, dann werden es nicht andere tun und davon profitieren. Es geht heute nicht mehr um die Frage, ob diese epochale Veränderung der Mobilität kommt, sondern ob es uns gelingt, an deren Gestaltung im Sinne aller Bürger kreativ mitzuwirken.

3.9 Warum hat die Idee von Handyhike Zukunft?

- Das schaffen wir nicht? Im „Land der unbegrenzten Möglichkeiten“ machen uns Uber und Flynt bereits vor, dass dieser Denkansatz ein sehr großes Potential hat. Kapitalkräftige Investoren versprechen sich dort zukünftig satte Gewinne.
- Viele Konzerne, die derzeit unsere digitale Infrastruktur aufrechterhalten stammen aus Amerika oder Asien. Dort arbeiten kreative Denker meist mit weniger Vorschriften und minimalem Bürokratismus. So schaffen sie immer wieder bahnbrechende Ideen. Doch was sie können, vermögen wir auch, wenn wir uns zusammenschließen und aktiv werden. Wir sind alle gleichberechtigten Gestalter des Internets: **„Bürger vermögen viel“**. Oder frei nach Kant: **Haben wir den Mut, uns unseres Verstandes und unseres Internets zu bedienen!**
- Wir müssen uns nicht daran gewöhnen, dass einige wenige außereuropäische Akteure unseren digitalen Markt beherrschen, unsere Daten sammeln und oft profitabel verkaufen. Wir können selbst aktiv werden und unsere Potentiale auch in Europa zur Entfaltung bringen. Durch innovative Ideen wie z. B. Handyhike wird es uns in Zukunft gelingen, auch in der digital optimierten Mobilität den Anschluss zu halten und uns von dieser Abhängigkeit zu befreien. Wenn uns eine radikal nachhaltigen Verkehrswende in einem Miteinander von Bürger, Politik und Wirtschaft gelingt, kann sie sogar zu einem weiteren Exportschlager „Made in Germany“ werden.
- Obwohl schon viele Konzerne mit Hochdruck an der Realisierung optimierter Fahrsysteme mit und ohne Fahrer arbeiten, haben sie in Europa **noch** nicht den Durchbruch geschafft, weil sie meist - durch das Postulat einer einseitigen Gewinnorientierung - die vorhandenen politischen und gesellschaftlichen Strukturen ignorieren und die Bürger nicht miteinbinden. Für Handyhike ist dies ein großer Wettbewerbsvorteil, da wir gemeinwohlorientiert auf unsere Kunden achten.
- Das von der Automobilwerbung propagierte Image der „großen Freiheit“ relativiert sich zunehmend im täglichen Stau. Es entsteht ein Bewusstsein, dass wir und unsere Kinder diese „Freiheit“ letztendlich mit Stress, Stau, der Beschleunigung des Klimawandels und einer zerstörten Umwelt bezahlen:

„Die Welt hat genug für jedermanns Bedürfnisse, aber nicht für jedermanns Gier.“

(Mahatma Gandhi)

4. Zusammenfassung und Ausblick

Bei Handyhike handelt es sich um eine innovative Idee, die es in dieser Form noch nicht gibt, da **im Miteinander von Politik, Bürger und Wirtschaft** eine neue Perspektive in dieser epochalen Mobilitätskrise entsteht. Unser Ansatz ist nicht auf den kurzfristigen Profit weniger Menschen ausgerichtet, sondern auf eine nachhaltige Wertschöpfung, so wie es eigentlich das Erfolgsmodell unserer sozialen Marktwirtschaft immer schon vorgesehen hat. Nicht erst seit den „Friday for Future“ Demonstrationen wird immer mehr Menschen bewusst, dass wir **jetzt** endlich handeln müssen. Wir können das wirklich schaffen und brauchen nicht erst auf die Mächtigen, oder auf die „Global-Player“ warten. Wir wissen auch, dass es noch nie so einfach war, viele Menschen in kurzer Zeit über eine gute Idee zu informieren, ihnen die Zusammenhänge zu erklären und sie davon zu begeistern. **Es wird deshalb die Hauptaufgabe sein, uns gegenseitig in diesem Bewusstseinsprozess zu fördern, damit sich dieser grundlegende Wandel ereignen kann.**

Unsere Idee einer zukunftsfähigen Mobilität ist schwach und stark zugleich: Schwach, weil sie auf das Mittun aller angewiesen ist. Stark, weil wir es jetzt in der Hand haben, unseren Verkehr eigenverantwortlich zu gestalten, wenn wir diese neuen Ideen und Konzepte voranbringen.

Es macht keinen Sinn das Auto an sich oder gar die Autobauer zu verteufeln. Nun ist es an der Zeit, die Fahrzeuge intelligenter zu nutzen: Je geräumiger das Auto, desto mehr Menschen können auch mitfahren. Die Umweltbilanz verbessert sich so auf einfachste Weise. Deshalb ist es weder notwendig noch sinnvoll, gute Autos zu verschrotten. So sind wir mit Handyhike und Cargohike bestens für die Zukunft gerüstet und können auch in der Übergangsphase zum fahrerlosen Fahren den Verkehr und den Warentransport so effizient und bezahlbar machen, dass es sich kaum mehr lohnt, als Einzelfahrer die Umwelt zu belasten. Ja, es werden viel **Überzeugungsarbeit, Dialog, Vorbereitung, Geduld und die Bereitschaft zur Zusammenarbeit** notwendig sein, um die damit verbundenen Vorbehalte und Ängste abzubauen. Aber auch der längste Weg beginnt immer mit einem ersten mutigen Schritt:

**Wo kämen wir hin, wenn alle sagten, wo kämen wir hin, und keiner ginge,
um zu sehen, wohin wir kämen, wenn wir gingen.**

(Kurt Marti)