

ASPHALTINSELN

Orte des Mitfahrens



DIPLOMARBEIT

Asphaltinseln: Orte des Mitfahrens

**ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
eines Diplom-Ingenieurs unter der Leitung von**

O. Univ. Prof. William Alsop

E 253 / 4

Abteilung für Hochbau und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Lukas Vejník

0827260

Wien, am 1. April 2016

Carpooling*, also known as the invisible mode, first occurred with the recession of 1914 and later as a rationing tactic during the Second World War. In the 1970s, as a reaction to gas shortages during the Arab oil embargo, carpooling surfaced again. In recent years, the idea of ridesharing is back, filling vacant car seats. This Renaissance began with the use of online applications for ad hoc ridesharing. The decision to gravitate toward carpooling shifted from major economical to social factors, as it is also a tool for meeting new people or enjoying a conversation. Furthermore, carpooling is not just used for commuting, but also for vacation purposes. Its distances range from short trips within the city center up to long distance trips. Whereas the virtual presence of carpooling platforms is strong, there is hardly any sign of a physical representation, and not even advertisements about its existence in the public sphere. One example for a specific carpool infrastructure is the Dutch Carpoolplein*. Although people occasionally spend up to twenty minutes on these commuter lots, they offer little more than a small roof, a few lanterns and some trash cans - and sometimes not even this. Other informal ways of gathering for carpoolers include the Slugging Lines in Washington DC and Casual Carpoolers around San Francisco. People meet on parking lots or at bus stops near High Occupancy Vehicle Lanes*. Such ephemeral stations are primarily part of the urban fringe, hidden under flyovers, on the corner of a traffic junction, or attached to shopping malls, filling stations and suburban railway stops. At the beginning of the industrial revolution, railway stations were also on the periphery, but after the use of trains grew in popularity, areas around stations transformed into vibrant quarters. Is such a transformation also possible for carpooling places? Referring to the idea of the Automobile as Public Transport, Asphalt Islands is following the traces of the invisible mode, with one question looming in the back of the mind: Can the car, this object of narcissistic manipulation (Baudrillard) finally become a Social Condenser (Ginzburg), constituting a new together?

Die Geschichte des Mitfahrens reicht zurück bis an den Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts. Mit dem Einsetzen der Wirtschaftskrise des Jahres 1914 begannen Autobesitzer in Los Angeles, gegen eine geringe Gebühr, AnhalterInnen in ihren Fahrzeugen mitzunehmen. Bis heute ist die Bereitschaft zum gemeinsamen Fahren eng an den Treibstoffpreis gebunden. Fahrgemeinschaften haben dann Hochkonjunktur, wenn der Sprit teuer ist. Perioden des Mitfahrens wurden oft begleitet von infrastrukturellen Eingriffen. Als Reaktion auf die Ölkrise der späten 1970er Jahre wurden die ersten Fahrgemeinschaftsspuren entlang der amerikanischen Highways eingerichtet. An deren Auffahrten bildeten sich bald Menschenschlangen, die sich nach freien Autositzen umsahen. Für die sogenannten „Slugs“ wurden später eigene Fußgängerkorridore und Umsteigeparkplätze errichtet.

Zur selben Zeit entwickelte sich mit dem Carpoolplein in den Niederlanden eine eigene Infrastruktur zum Mitfahren. Dieser einzigartige öffentliche Raum in Form von Parkplätzen hat sich zum Großteil inmitten von Verkehrsknotenpunkten angesiedelt. Eine Handvoll Straßenlaternen, Mülleimer und eine Höhenbegrenzung über der Zufahrt bilden die Grundausstattung dieser Asphaltinseln, auf denen MitfahrerInnen nicht selten bis zu 20 Minuten auf die Weiterfahrt warten.

In jüngster Zeit, seit dem Aufkommen von Mitfahrzentralen im Internet, hat das gemeinsame Fahren wieder Hochkonjunktur. Neben den ökonomischen Faktoren zählen für die Online-Mitfahrgemeinde soziale und ökologische Kriterien, sich einer Fahrgemeinschaft anzuschließen. Betrachtet man diese aktuellen Entwicklungen, dann stellt sich die Frage, welche Auswirkungen diese jüngste Phase des gemeinsamen Fahrens auf den Raum haben wird? Kann durch die Förderung der Mitfahrkultur das Auto zu einem öffentlichen Verkehrsmittel werden? Braucht das Mitfahren in Zeiten umfassender Digitalisierung (noch) eigene Orte?

Windmühlen bewahrten die niederländische Deichlandschaft über Jahrhunderte vor Überschwemmungen. Andernorts hauptsächlich zur Verarbeitung von Getreide verwendet, wurden sie in Holland zunächst zum Werkzeug für die Trockenlegung von Sumpf- und Moorgebieten. Damit hatten die Windkraftanlagen wesentlichen Anteil an den künstlichen Landgewinnungsmaßnahmen des 17. Jahrhunderts. Doch erst die drehbare Haube, die den konstanten Betrieb bei wechselnden Windrichtungen gewährleistete, machte die Holländer zu Vorreitern in der Mühlenbautechnik. Von nun an konnten die Flügel stets in Richtung des Windes gewendet werden. Im Laufe der Zeit wurden die Windkraftanlagen von Dampfturbinen ersetzt. Heute sind sie als Denkmäler der Industriegeschichte ein unverzichtbarer Bestandteil der niederländischen Landschaft.



ASPHALTINSELN

Orte des Mitfahrens



In den Tiefebenen, die dank der Windpumpen bewohnbar wurden, hat sich ab den späten 1970er Jahren an Hauptverkehrsrouten eine Infrastruktur angesiedelt, die ebenfalls auf Flutprävention ausgelegt ist. Die Überschwemmung, die es jedoch dieses Mal einzudämmen galt, war bedingt durch den steigenden Motorisierungsgrad der Gesellschaft und bestand aus Automobilen. Um den Verkehr in Zukunft wieder besser zum Fließen zu bringen, wurde ein landesweites Netz an asphaltierten Plätzen für die Bildung von Fahrgemeinschaften eingerichtet.

Der holländische Carpoolplein wurde meist direkt an Autobahnauffahrten angesiedelt und verfügte stets über eine Reihe von gebührenfreien Parkplätzen. Im Unterschied zu den Aires de Service entlang der Französischen Autobahn oder den Rastplätzen in Österreich und Deutschland, mussten die Mitfahrplätze sowohl aus nahegelegenen Wohngebieten, als auch von den Schnellstraßen mühelos erreichbar sein. Hier konnten sich PendlerInnen aus der Umgebung treffen, um vom eigenen Fahrzeug auf den Firmenbus umzusteigen. Die Reise zum Arbeitsplatz sollte fortan gemeinsam erfolgen.

Täglich suchen tausende MitfahrerInnen die bestehenden Umstiegsorte auf. Von den 300 Asphaltinseln quellen einige frühmorgens bereits über. Während manche stetig erweitert wurden, gerieten andere in Vergessenheit oder verschwanden ganz von der Asphaltfläche. Seit dem Aufkommen von Online-Mitfahrzentralen erfreut sich das gemeinsame Fahren wieder wachsender Beliebtheit – vor allem auf längeren Strecken. Während der Carpoolplein noch eine klare Adresse hatte, ist der Bedarfshalt von nun an überall und nirgendwo. Die Vermittlungsprogramme machen jeden Ort mit einer Parkbucht und einer Gehsteigkante zum ephemeren Autobahnhof. Das Handbuch der Orte des Mitfahrens nimmt Sie mit zu den Parkbuchten historischer und zeitgenössischer Fahrgemeinschaftsplätze und begibt sich auf die Spuren der Rituale fahrender Gemeinwesen, um schließlich umzusteigen auf ein fahrgemeinschaftstaugliches Gefährt und anzukommen in der Gemeinde des Mitfahrens.



foto_vejnik

// Die Insel Nieuwegein an einem Vormittag im Juni 2015

Dieses Handbuch gliedert sich in drei Abschnitte.

In **Zur Lage der Asphaltinseln** wird auf Geschichte, Typologie und MitfahrerInnen eingegangen. Im Abschnitt **Die Asphaltinseln erkunden** finden Asphaltinselhüpfer Hinweise zu einzelnen Inseln und Routenvorschläge für eigene Touren. Das abschließende Kapitel **Die Asphaltinseln erweitern** beschreibt mögliche Entwicklungen der Asphaltinseln unter Berücksichtigung aktueller Tendenzen. Wichtige Querverweise und Anekdoten finden sich an entsprechender Stelle, innerhalb grau umrandeter Bereiche.

Mit einem * gekennzeichnete Begriffe entstammen dem Vokabular des Mitfahrens und sind im Glossar zusammengefasst.

VORWORT

Auf den Asphaltinseln liegen die Wurzeln der niederländischen Mitfahrkultur. Kleinere Gruppen von Inseln oder einzelne Archipele bilden autonome Verwaltungseinheiten, deren wechselvolle Geschichte, deutlich an den Spuren im Asphalt abzulesen ist. Ölpreisschwankungen und politische Machtwechsel prägten diese einzigartige Landschaft entlang der Snelwegen* seit jeher und gaben den Inseln ihre heutige Form. Das bunte Treiben der Pendler wird begleitet vom Rauschen des Verkehrsstroms. Wer Ruhe und Einsamkeit sucht, wird auf den wenig befahrenen Inseln sein Glück finden. Gerade diese entlegenen Orte mit einer Handvoll Parkbuchten, die oftmals über die Jahre in Vergessenheit geraten sind, haben ihren besonderen Reiz. Findet man doch gerade hier immer noch Relikte vergangener Mitfahr-Perioden. Schon lange vor dem Aufkommen von Online-Mitfahrdiensten, rückten auf den Asphaltinseln Menschen in ihren Autos näher zusammen. Seit den späten 1970er Jahren sind ihre Spuren nachgewiesen. Handelswege fahrender Händler kreuzen sich heutzutage mit den Reiserouten der MitfahrerInnen. Reisende richten sich mancherorts für die Dauer einer Nacht mit ihren mobilen Behausungen in einer der Parkbuchten ein. Trotz der Bemühungen, die unternommen wurden, damit die hier gezeigten Informationen die aktuelle Situation der Mitfahrplätze widerspiegeln, wird darauf hingewiesen, dass die Asphaltinselgruppe eine Landschaft in ständigem Wandel ist. Bevor es losgeht, wird deshalb allen Asphaltinselhüpfern empfohlen, sich über die aktuelle Lage entlang der angepeilten Reiseroute zu vergewissern.

Die Recherchen zu diesem Handbuch umfassten eine Fahrt auf den digitalen Beifahrersitzen einschlägiger Online-Kartendienste und eine mehrwöchige Reise entlang der Inselgruppe. Zunächst wurden die niederländischen Autobahnen in nummerischer Reihenfolge abgefahren. Stets Ausschau haltend nach blauen Schildern mit der Aufschrift Carpool - sowohl entlang der Autobahn, als auch an Knotenpunkten. Während dieses digitalen Ausflugs wurden über 200 asphaltierte Eilande ausgemacht. In der zweiten Dokumentationsphase wurden ausgesuchte Inseln bereist und auf deren spezifische Verweilqualitäten untersucht. Im Tagesrhythmus wurde von einer Insel zur nächsten übergesetzt. Festzuhalten ist, dass die relativ junge Reiseform des Asphaltinselhüpfens noch in ihren Kinderschuhen steckt. Um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten, fehlt heute an vielen Stellen noch die nötige Infrastruktur. Trotzdem lohnt sich ein Ausflug für alle, die abwechslungsreiche Landschaften und unerwartete Begegnungen schätzen. Reisende mit ausreichend Geduld und Muse, werden beim Asphaltinselhüpfen (egal ob zu Fuß, mit dem Auto oder dem Fahrrad) auf ihre Rechnung kommen.

Viel Vergnügen mit dem vorliegenden Band wünscht,
Lukas Vejník



foto_vejnik

// Die Insel Beekbergen im Juni 2015

1

ZUR LAGE DER ASPHALTINSELN

Auffahrt	14
Kapazität	16
Typen	22
Charakterisitka	24
Inventar.....	28
Eine Landschaft im Wandel.....	32
Rückblick I	38
Rückblick II	44
MitfahrerInnen	50
Carpool-Interiors	54

2

DIE ASPHALTINSELN ERKUNDEN

Routen	60
A1.....	62
A2.....	84
A4.....	112
A6.....	118
A7.....	132
A9	156
A12	162
A13	178
A15	182
A17	194
A18	200
A20	208
A27	212
A28	222
A29	246
A30	254
A31.....	258
A32	266
A35	278
A37	286
A44	292
A50	296
A58	306
A59	324
A65	338
A67	342
A73	348
A76	354
A77	358
A270	362
A325	366

3

**DIE ASPHALTINSELN
ERWEITERN**

Asphaltinselhüpfen.....	372
Autobahnhof	376
Ausblick	384
Nachwort	390
Glossar	392
Quellenverzeichnis	394
Literaturverzeichnis.....	402



foto_vejnik

// Höhenkontrolle auf der Insel Beekbergen

Carpool





AUFFAHRT

HOENDERLOO 7 Uhr 30

Rauch verlässt in zarten Fäden das Fahrzeuginnere des grünen Renault Twingo. Das Seitenfenster steht einen Spalt weit geöffnet. Der Motor läuft. Links und rechts reihen sich die abgenutzten Linien leerer Parkbuchten aneinander und fügen sich ein in das große Ganze eines asphaltierten Rechtecks. In der Zufahrt bleibt ein schwarzer Kombi stehen. Kurz zuvor hat ein Linienbus zwei Fahrgäste ausgespuckt. Rasch bewegen sich die Beiden auf den Passat zu, steigen ein und fahren ab. Als ein weißer Kleinbus ohne Aufschrift auf die Asphaltinsel zusteuert, schließt sich der Fensterspalt des Renault.

Jan van Dijk hatte an diesem Montagmorgen bereits zwanzig Minuten auf die Weiterfahrt gewartet. Nun dreht er die Heizung ab, schnappt sich Umhängetasche und Regenschirm vom Beifahrersitz, schlüpft in seine braune Lederjacke und steigt aus. Anfang September kann es in der Provinz Gelderland frühmorgens bereits empfindlich kalt sein – vor allem bei Regen. Der schmucklose Bus hält direkt hinter dem Kleinwagen. Für den letzten Zug an der Zigarette bleibt van Dijk kurz in der schmalen Gasse, die sich zwischen den beiden Fahrzeugen gebildet hat, stehen. Ein letzter Blick zurück, ob das Gefährt ordnungsgemäß verriegelt ist. Er klappt die Tür des Busses auf und nimmt Platz am Beifahrersitz. Auf der Rückbank döst eine Kollegin in ungemütlich anmutender Pose. Die Fahrerin grüßt mit einem kurzen Nicken, ehe sie weiter in die unsichtbaren Tasten ihres Smartphones hämmert.

Ein junger Mann in blauer Arbeitskleidung steuert auf einem klapprigen Fahrrad der asphaltierten Insel entgegen. Bevor er ebenfalls in den wartenden Bus springt kettet er sein Gefährt an den letzten freien Metallbügel am äußeren Rand. Beim Öffnen der Schiebetür erwacht die Schlafende und holt eine Tageszeitung aus der Sitztasche hervor. Tjerk Westerterp, ehemaliger Verkehrsminister, hat es an diesem Tag auf das Titelblatt der Gratiszeitung geschafft. Er posiert, gemeinsam mit Vertretern der Vereinigung für Hochstraßen, vor dem Modell einer zweistöckigen Autobahn. Die Fahrerin lässt ihr Telefon in die Seitenkonsole hinabgleiten – Jan verstaute Tasche und Regenschirm im Handschuhfach. Die fahrende Gemeinschaft setzt sich langsam in Bewegung und verlässt den Parkplatz über die geschwungene Zufahrt. Zwei Rechtskurven und eine Auffahrtsrampe später, fährt der weiße Bus mit den vier Karosseriespenglern an Bord die A1 entlang. In konstantem Tempo geht es der Firmenzentrale entgegen. Etwas mehr als zwanzig Minuten und die Gruppe wird am Mitarbeiterparkplatz der Spenglerei Beusbergen eintreffen. Am Abend wird sich dieser Vorgang in umgekehrter Reihenfolge wiederholen. Die Individuen werden sich dann im angrenzenden Siedlungsgebiet erneut auf ihre Mietwohnungen und Eigenheime verteilen. Damit kann am nächsten Morgen das Schauspiel am weiß gestreiften Asphaltfeld von Neuem beginnen.



foto_vejnik

// Die Insel Nieuwegein vom angrenzenden Autobahn-Viadukt

KAPAZITÄT

DIE ASPHALTINSELN IN ZAHLEN

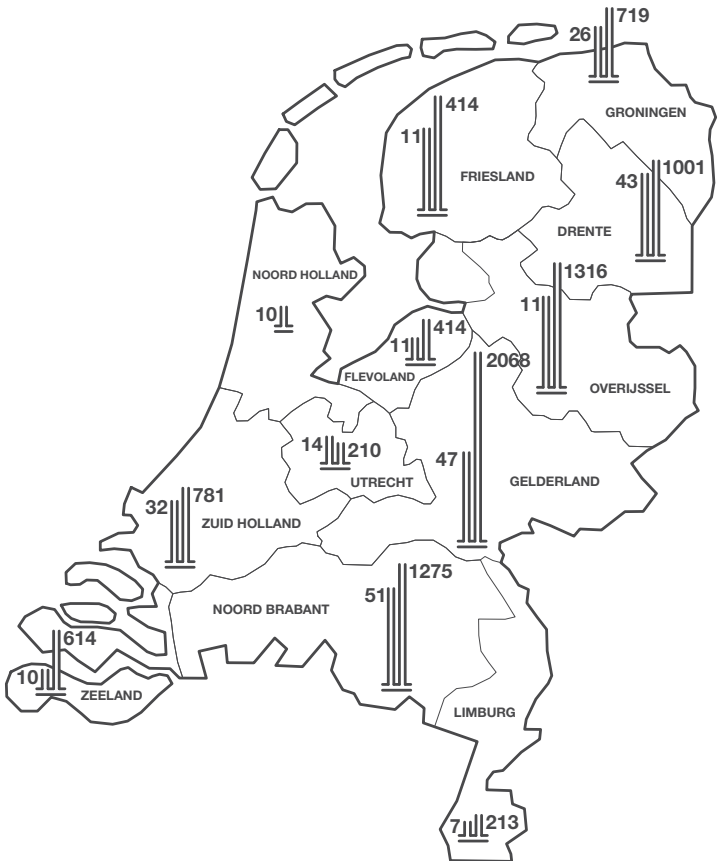
Die Vier im Bus werden auf ihrer 20 minütigen Reise¹ von Hoenderloo nach Beusbergen sieben weitere Mitfahrplätze passieren. Würden die Angestellten des Karosseriebetriebs, anstatt in der Arbeit zu erscheinen, Zwischenstopps an allen Asphaltinseln entlang der A1 einlegen, so müssten sie auf den 157 Kilometern weitere 18 Mal stehen bleiben. Von den 342 Inseln² wurden zwei Drittel direkt an Autobahnauffahrten errichtet. Der Rest befindet sich in unmittelbarer Umgebung des schwarzen Bandes oder (in seltenen Fällen) inmitten von Siedlungsgebieten. Die größte Dichte an Fahrgemeinschaftsplätzen hat sich entlang der A7 entwickelt. Auf der Verbindungsroute Amsterdam – Norddeutschland taucht alle 15 Kilometer eine neue Insel am Horizont auf.

Auf einer Gesamtfläche von 20 Hektar, warten täglich 9815 Parkbuchten³ darauf, die Fahrzeuge von MitfahrerInnen für die Dauer eines Arbeitstages zu beherbergen. Das entspricht in etwa der Stellplatzfläche, die Fußballfans bei einem Spiel des FC Bayern in der Münchner Allianz Arena zur Verfügung steht. Südlich des Stadions schließt das viergeschossige Gebäude an, welches gleichzeitig das größte an ein Fußballstadion angehängte Parkhaus Europas ist.⁴

Über die höchste Anzahl an Parkbuchten innerhalb der Asphaltinselgruppe verfügt mit 196 Stellplätzen die Insel Heerhugowaard. Die Insel Spier ist derzeit mit sieben Parkbuchten das kleinste Archipel landesweit. Der Durchschnitt liegt bei 29 Stellplätzen.⁵ Ausgehend von einer Mindestbelegung mit drei Personen pro Wagen (dies entspricht den Aufnahmekriterien in die Gasen einer Fahrgemeinschaftsspur)⁶ und damit, dass alle Teilnehmer mit dem eigenen Wagen anreisen, schlummert im Durchschnitts-Fahrgemeinschaftsplatz das Potential von 14, im Größten von 98 und im Kleinsten das von 3 Fahrgemeinschaften.

MitfahrerInnen sparen durch das Auto-Teilen nicht nur in der eigenen Brieftasche. Durch das gemeinsame Fahren wird der individuelle CO² Fußabdruck reduziert. Fahrgemeinschaften leisten damit ihren Anteil beim Erreichen der Klimaziele.⁷ Mitfahren reduziert darüber hinaus den Flächenverbrauch auf den Straßen und trägt somit zur Verminderung von Staus bei, die für die Niederlande einen jährlichen wirtschaftlichen Schaden in Milliardenhöhe verursachen. Im Jahr 2014 lagen die dadurch entstandenen Verluste bei 2,4 Milliarden Euro. Das entspricht 0,4 Prozent des holländischen Bruttoinlandsprodukts.⁸ Mit diesem Geld könnten drei Konzerthäuser in der Größe der Elbphilharmonie finanziert werden.⁹ Der Zuwachs an verstopften Straßen wird in den kommenden Jahren auf 6% prognostiziert.¹⁰ Würde die volle Kapazität der Fahrgemeinschaftsplätze ausgenutzt, dann entspräche das 20 Autobahnkilometern aneinandergereihter Pkws.¹¹

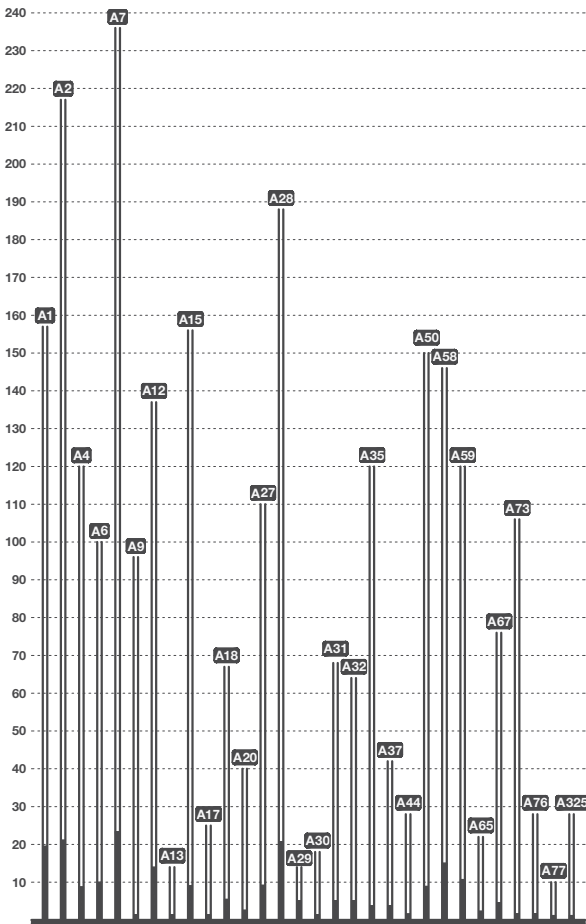
Die Region Noord Brabant ist mit 51 Standorten Vorreiter in der Kultivierung



// Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkbuchten nach Region

der Mitfahrorte. Bezogen auf die Bewohnerzahl, verfügt die Region Zeeland über die höchste Menge an Parkbuchten. Die durchschnittliche Anzahl ist hier ebenso hoch und liegt mit 62 Stellplätzen weit über dem Nationalen Mittel. Dies mag daran liegen, dass das öffentliche Verkehrsnetz hier nicht an den Ausbaugrad benachbarter Regionen heranreicht. Das Schlusslicht bildet die Region Süd-Holland. 10.000 Einwohner müssen sich hier eine Mitfahrbucht teilen.¹² So manche einsame Insel gelangt den gesamten Tag über nicht annähernd an ihre Kapazitätsgrenzen. Die maximale Auslastung anderer ist dagegen bereits frühmorgens erreicht. Langschläfer sind dann dazu gezwungen, ihre Gefährte auf den angrenzenden Weide- und Ackerflächen abzustellen. Das Wildparken ist bereits zu einer gängigen Praxis geworden. Wildparkende MitfahrerInnen lassen ihre Fahrzeuge meist in unmittelbarer Nähe der bestehenden Fahrgemeinschaftsplätze zurück. Die „Falschparker“ sind ein gutes Indiz für die Notwendigkeit zusätzliche Landmasse für MitfahrerInnen aufzuschütten. Ecken, an denen mehr als 15 Autos geparkt werden, sind bereits potentielle Orte für solche Erweiterungen.

Bei der Einrichtung von neuen Fahrgemeinschaftsplätzen sollte darauf geachtet werden, dass diese klein und verstreut auf das Gemeindegebiet sind. Werden diese Kriterien erfüllt, dann liegt die nächste Insel nie weiter entfernt, als die maximale Reichweite des schwächsten Verkehrsteilnehmers.¹³ Im besten Fall befinden sich die Inseln in unmittelbarer Nähe eines Wohngebiets, damit sie auch für Fußgänger leicht erreichbar sind. Bei der Errichtung neuer Inseln werden in einer ersten Phase mindestens 15 Stellplätze angelegt. Befindet sich der neu zu errichtende Standort in der Nähe einer Hauptverkehrsrouten, dann werden 30 Stellplätze eingerichtet. Erweiterungsmöglichkeiten nach Außen sollten gegeben sein. In einer ersten Erweiterungsstufe kann auf 50 Parkbuchten aufgestockt werden.¹⁴ Für Wartung und Betrieb der Asphaltinseln ist die jeweilige Gemeinde zuständig. 8 Millionen registrierte Automobile bevölkerten im Jahr 2015 die niederländischen Straßen. Drei Viertel der holländischen Haushalte verfügt heute über ein eigenes Automobil. Ein Viertel davon über zwei oder mehr.¹⁵ Gleichzeitig ist der überwiegende Teil der Führerscheinbesitzer in Holland (wie im Rest der europäischen Union) alleine unterwegs. Neun von zehn Pkws sind lediglich mit einer Person besetzt. Trotzdem übersteigt die Menge an täglichen Fahrgemeinschaften die Anzahl der verfügbaren Parkbuchten auf den Asphaltinseln um das 30-Fache - lediglich 3% der MitfahrerInnen nutzen das bestehende Angebot.¹⁶ Das mag daran liegen, dass die Asphaltinseln nicht attraktiv genug sind. Ein weiterer Grund für diese Verschiebung ist, dass auch Familien zu den Fahrgemeinschaften gezählt werden. Familienmitglieder treffen sich, ihrem Wesen entsprechend, in der Garage oder der hauseigenen Einfahrt. Die Asphaltinseln sind zurzeit mit 5500 täglich abgestellten Fahrzeugen zu 56% ausgelastet.¹⁷ Seit 1994 die ersten Studien zum gemeinsamen Fahren durchgeführt wurden, ist die Bereitschaft zu dieser alternativen Form der Mobilität kontinuierlich zurückgegangen. Während der Anteil der Fahrgemeinschaften im täglichen Berufsverkehr zwischen 1995 und 2002 von 14 auf 8 Prozent gesunken ist, ist die Gesamtzahl der Autos im morgendlichen Berufsverkehr im selben Zeitraum um 23 Prozent gestiegen.¹⁸ Von der Matratze bis zum



// Anzahl der Asphaltinseln entlang der jeweiligen Autobahn

Schreibtisch legen MitfahrerInnen, die auf den Asphaltinseln KollegInnen aufnehmen, durchschnittlich 32 Kilometer zurück.¹⁹ In dicht besiedelten Gebieten liegt dieser Wert bei zwanzig, in wirtschaftlich schwach ausgeprägten Regionen, bei bis zu achtzig Kilometern.

Der Abstand zwischen Wohngebieten und Fahrgemeinschaftsplätzen sollte so klein als möglich und bei Anreise mit dem Auto nicht größer als 15 Kilometer sein.²⁰ RadfahrerInnen sollte in einem Radius von drei Kilometern eine Mitfahrinsel zur Verfügung stehen. Auf Elektrofahrrädern erhöht sich der Radius um 1,9 Kilometer.²¹ Wer sich zu Fuß auf den Weg macht ist im Schnitt bereit einen halben Kilometer für einen Sitzplatz zurückzulegen.²² Allgemein kann in den Niederlanden zurzeit eine erhöhte Bereitschaft zum Spazieren beobachtet werden. Der Anteil an Besorgungen die zu Fuß erledigt werden, hat sich zwischen 2004 und 2014 um 14% erhöht. Die Gründe dafür sind nicht bekannt.²³ Bei dem Vergleich zwischen Allianz Arena mit den Fahrgemeinschaftsplätzen und der gleichzeitigen nicht Benützung dieser Infrastruktur durch die überwiegende Mehrheit der Mitfahrergemeinde stellt sich die Frage: Sind die Asphaltinseln eine unterdimensionierte Infrastruktur?

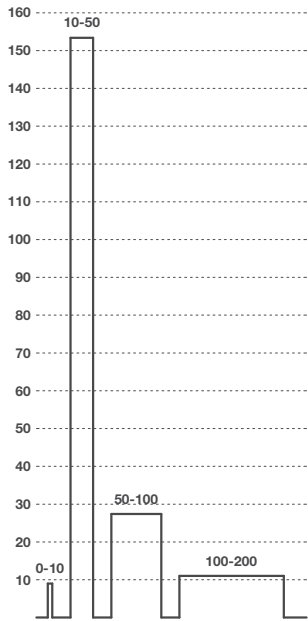
GRÖSSEN UND ANTEILE

Entlang der Autobahnen bilden Inseln mit einer Kapazität zwischen 10 und 50 Parkbuchten den Hauptanteil. An zweiter Stelle befinden sich die großen Inseln, die zwischen 50 und 100 Parkbuchten beherbergen. Kleine Inseln mit

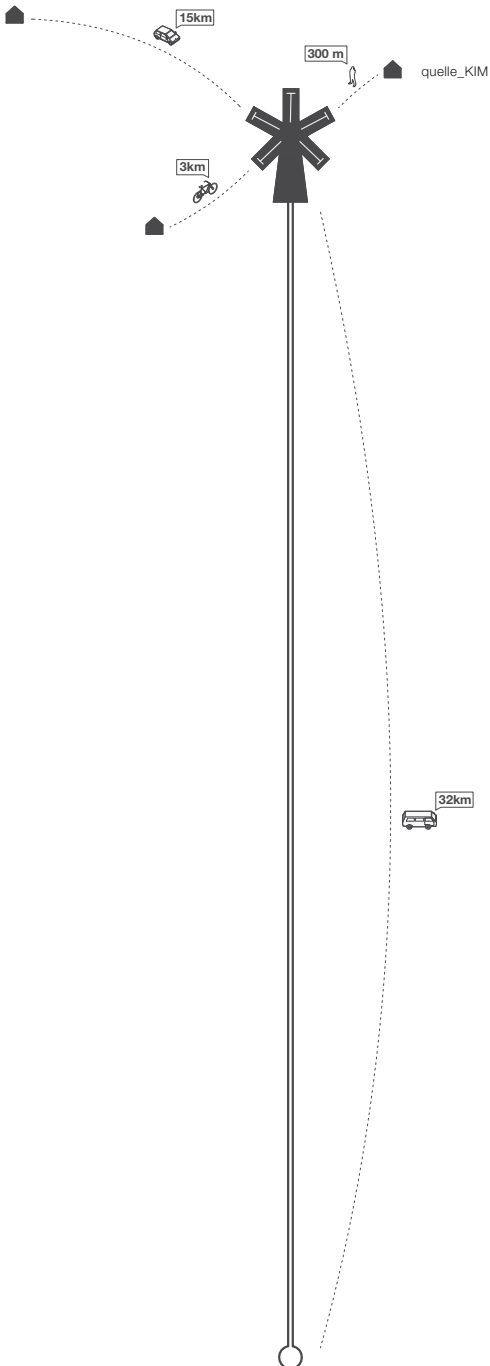
maximal 10 und solche die mehr als 100 Fahrzeuge aufnehmen können, machen den geringsten Anteil aus.

MITFAHREN IN FLANDERN

In der belgischen Region West-Flandern, wo ebenfalls Niederländisch gesprochen wird, hat sich eine wachsende Mitfahrergemeinde gebildet. Insgesamt gibt es in der Region 1224 Parkbuchten für MitfahrerInnen. Die Nachfrage ist seit 2010 stark gestiegen.²⁴ Vor allem kleinere Parkplätze genießen hier eine hohe Akzeptanz unter den Fahrgemeinschaften.



// Inselgrößen und deren Häufigkeit



// Durchschnittliche Weglängen, die MitfahrerInnen bereit sind, bis zur nächsten Insel zurückzulegen

TYPEN

VOM KLASSIKER ZUM TRANSFERIUM

Der öffentliche Raum des Mitfahrens hat sich zum Großteil inmitten von Verkehrsknotenpunkten angesiedelt. Zuschnitt, Kapazität und Inventar im „Parterre dieser Asphaltlandschaft“²⁵ sind ständigem Wandel unterworfen. Das macht jede der Asphaltinseln zu einem unverwechselbaren Unikat. Einige charakteristische Typen haben sich jedoch trotz der allgemeinen Formenvielfalt durchgesetzt. Im Folgenden wird auf Form, Wachstum und Ausstattung der Mitfahrplätze näher eingegangen.

KLASSIKER

Weiß gestreifte Rechtecke mit einer Höhenkontrolle über der Zufahrt und Parkbuchten in überschaubarem Maß. So sahen die Fahrgemeinschaftsplätze der ersten Generation aus. Baumalleen bilden die Trennlinie zur Straße. Die Grundausrüstung, bestehend aus Sitzgruppe, Fahrradgarage und einer Anschlagtafel zur Vermittlung zwischen FahrerInnen und MitfahrerInnen, ist auf einigen wenigen Inseln bis heute erhalten geblieben. Im Abschnitt Routen finden Fahrgemeinschaftsplatz-NostalgikerInnen eine detaillierte Auflistung dieser Raritäten erster Stunde.

TELEINSELN

Waren es anfangs noch Höhenbegrenzungen, Pinwände und Sitzgruppen, die das Inventar einer Asphaltinsel ausmachten, so gesellten sich im Laufe der Zeit Überwachungskameras, w-lan bis in die entferntesten Winkel der Asphaltfläche und Sendemasten zur Grundausrüstung einiger Inseln. Billboards bleiben heute oft frei von Werbung, werden aber bei genauerem Hinsehen ebenfalls zur Montagefläche für Sender aller Art. Die einst bunten Werbeflächen mutieren zu getarnten Sendemasten.

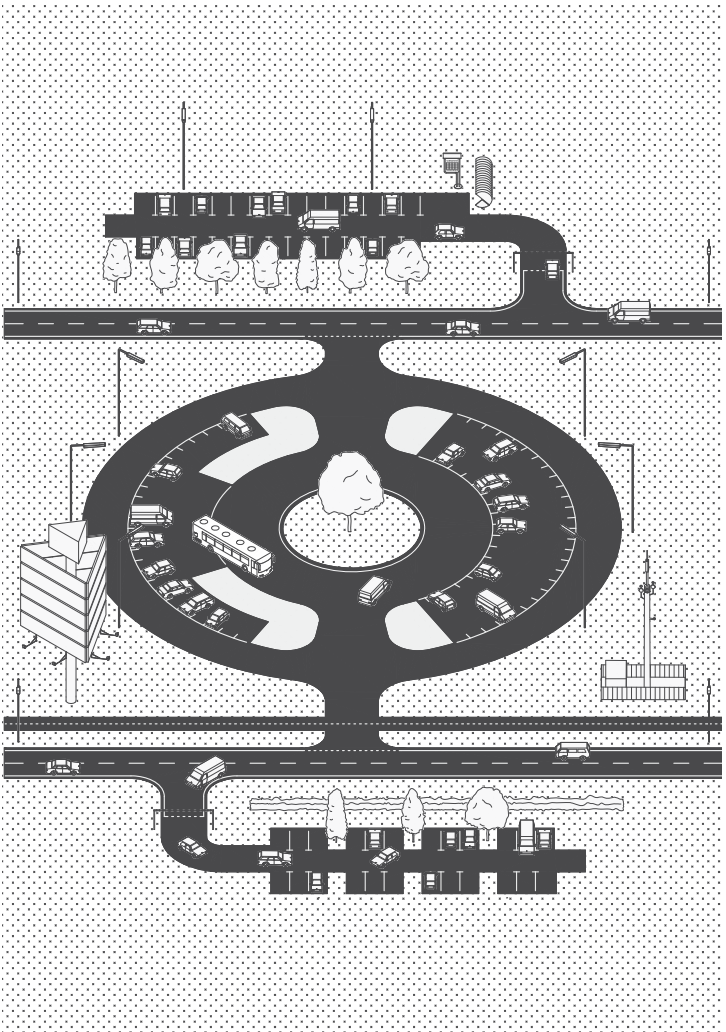
NATURINSELN

Ihre Topographie ist geprägt von ausladenden Baumkronen. An der Grenze zur Straße sind deichähnliche Erdwälle aufgeschüttet. Im 3/4 Takt wechseln Parkbuchten und Grünflächen einander ab. Schnauzen von geparkten Autos werden von hüfthohen Hecken verdeckt.

TRANSFERIUM

Als Transferium werden Umsteigeplätze für Pendler am Rande von Ballungszentren bezeichnet. Um den intermodalen Wechsel zu erleichtern, verfügt ein Transferium neben einem direkten Autobahnanschluss über Verbindungen zum Fahrradwege-, Bus- und Bahnnetz. Diese Sammelbecken der Fortbe-

wegungsmittel zeichnen sich durch eine hohe Frequenz aus. Die Anzahl der Parkbuchten ist dementsprechend hoch. Der Begriff Transferium geht zurück auf die 1980er Jahre, als dieser Typ das erste Mal in den Städten Groningen, Den Bosch und Rotterdam getestet wurde.²⁶ In einem Transferium treffen Fahrgemeinschaften und Nutzer von Park+Ride Angeboten aufeinander. Die beiden Systeme unterscheiden sich im Wesentlichen dadurch, dass es sich beim Park+Ride nicht um das gemeinsame Fahren, sondern um das Umsteigen vom Auto auf Bus oder Bahn am Stadtrand handelt. Überschneidungen der beiden Modi sind dabei nicht ausgeschlossen – Fahrgemeinschaften nutzen ebenfalls die Möglichkeit, im Transferium auf andere öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen.



// Von oben nach unten: Klassiker, Transferium und Naturinsel

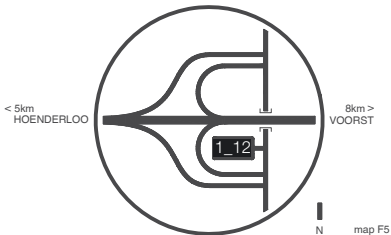
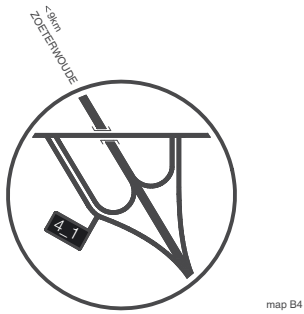
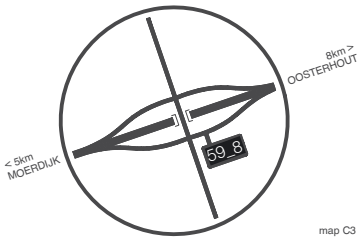
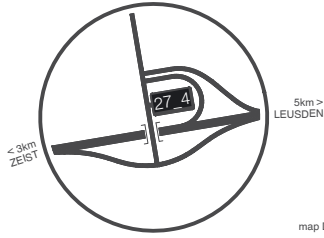
CHARAKTERISTIKA

UNTERSCHIEDSMERKMALE EINER ASPHALTINSEL

Zwischen weit ausladenden Beschleunigungsspuren erzeugen Verkehrsknoten landschaftlichen Verschnitt in großem Ausmaß. Die Insel Beekbergen wird von einer Auffahrt umschlossen, die ihre Tentakel auf einer Fläche von insgesamt 14 Hektar ausbreitet. Dies ist kein Einzelfall. Die allgemein als schwer nutzbar eingestuften Restflächen, lieferten den Nährboden für mehr als zwei Drittel der Asphaltinseln. Orte die eine weitläufigere horizontale Expansion erlauben, werden in jüngster Zeit bei der Bildung neuer Inseln bevorzugt, was zu Verschiebungen jenseits der Knotenpunkte führte.²⁷ Wo die Beschaffenheit des Geländes größere Eingriffe verhindert, heften sich Parkstreifen direkt an die Fahrspuren, siedeln in der näheren Umgebung der Auffahrten oder (vom Regen geschützt) unter Autobahnviadukten. Im Unterschied zu den Rastplätzen längs der europäischen Autobahnen, ist der Zugang hier nicht auf das Automobil beschränkt. Südlich der, knapp 160.000 Einwohner zählenden, Stadt Apeldoorn befinden sich, entlang des Gebiets wo die A1 das Stadtgebiet tangiert, drei Standorte zum Mitfahren. Beekbergen, die südlichste der drei Inseln, konnte ihre Landmasse im Laufe der 26 jährigen Entstehungsgeschichte mehr als verdoppeln. Das östlich von Beekbergen gelegene Voorst, ist ein gut erhaltener Klassiker aus der Frühgeschichte der asphaltierten Eilande. Die Insel Hoenderloo im Südwesten markiert den Übergang zu einem ausgedehnten Naherholungsgebiet der Provinz Gelderland und macht diese zu einem willkommenen Ausgangspunkt für Tagesausflüge in die umliegenden Wälder. Tankstellen, Gewächshäuser, Einkaufszentren und Schnellimbissrestaurants siedeln in unmittelbarer Umgebung der Asphaltinseln, während auf benachbarten landwirtschaftlichen Anbauflächen das Fleckvieh weidet.

FORM

Zeichnet man die Konturen der Asphaltinseln einzeln nach, so hat man am Ende einen Teppich mit einem sehr abwechslungsreichen Muster vor sich liegen. Das Repertoire reicht von großen Kreisen bis zu kleinen Rechtecken; vom ausgefransten Vieleck mit harter Kante bis zur geschwungenen Nierenform; vom geschlossenen Quadrat bis zur Version mit großzügigen Atrien. Je nach Inselgruppe haben sich ortsspezifische Außenkonturen herausgebildet. Während in den südlichen Provinzen kleine Inseln mit geschlossener Außenkontur überwiegen, haben sich im Norden vorwiegend weiche Küstenlinien durchgesetzt. Einen bunten Mix finden Reisende im Gebiet der zentralen Inselgruppe entlang der A2. Wo sich die längste Nord-Süd Verbindung mit der A27 schneidet, trennen nur wenige Kilometer die einzelnen Archipele voneinander.



// Von oben nach unten: Lagen der Inseln Soesterberg, Made, Delft und Beekbergen

VERBINDUNG ZUM ÖPNV

Neben dem Anschluss an das Autobahnnetz, liegen die Asphaltinseln auf den Routen lokaler Buslinien und sind mit dem ausgedehnten holländischen Radwegenetz verbunden. Manche liegen vor den Toren von Regionalbahnhöfen. Eigene Parkbuchten für Taxidienste komplettieren das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln.

EINFAHRT

Flaschenhalsförmige Anschlüsse verbinden Inseln innerhalb von Kleeblättern mit den angrenzenden Auffahrten. Einige der geschwungenen Zufahrten könnten es mit der Vorfahrt einer Vororte-Villa aufnehmen. Zweigen die Stellplätze direkt von der Fahrspur ab, dann wird auf eine eigene Zufahrt verzichtet. Radwege verfügen über separate Hintereingänge und münden meist direkt in Fahrradabstellplätze.

ERSCHLIESSUNG

Bei der Anlage neuer Asphaltinseln stellt sich eine grundlegende Frage: Durchfahrtsstraße mit Einbahn (wie es auf der Insel Made der Fall ist) oder Sackgasse mit Umkehrmöglichkeit? Während erstere über eine breitere Fahrbahn verfügen sollten, brauchen Sackgassen ausreichend Raum zum Wenden. Bei kammförmigen Beispielen mit direkter Einmündung wird die Landstraße zur Haupteinschließung. Entlang der Asphaltinselgruppe bilden Sackgassen den Hauptanteil.

ORIENTIERUNG DER BUCHTEN

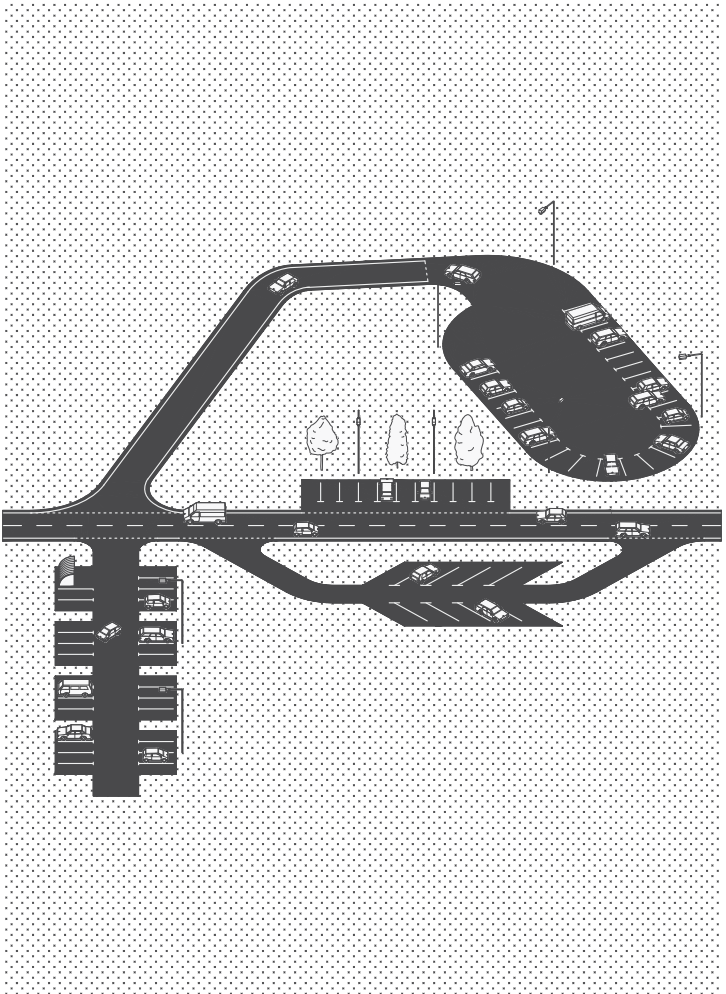
Rechtwinkelig von der Fahrgasse abzweigende Buchten bilden die Mehrheit auf dem geteerten Territorium der Asphaltinseln. Der Flächenverbrauch wird im Vergleich zum Schrägparken, das ein leichteres Einfädeln der Fahrzeuge ermöglicht, minimiert. Die Ausrichtung der Stellplätze steht damit allgemein im Widerspruch zur äußeren Form. Wo die Parkbuchten gewellten Küstenlinien folgen entstehen, durch die lebhaft angeordnete der zurückgelassenen Fahrzeuge, interessante Zwischenräume. Auf Ede wird auf die Linierung zugunsten einer Kachelung verzichtet. Auf der Insel Slagharen breiten sich die Stellplätze strahlenförmig von einem zentralen Punkt aus. Die spitz zulaufenden Buchten führen zu einem Raumgewinn für die MitfahrerInnen.

BLINDDARM

Klassiker verfügten anfangs über asphaltierte Wurmfortsätze an den Enden. Bei Erweiterungen dienten diese, mit einem Sperrbalken versehenen Flächen, als Ausgangsbasis für die Anlage weiterer Buchten. Raalte wurde auf diese Weise erweitert. Auf Eersel ist der Blinddarm bis heute erhalten geblieben.

MATERIALIEN

Neben dem namensgebenden Material werden auch Klinker als Bodenbelag für die Parkbuchten eingesetzt. Die Ziegelböden haben im Vergleich zu den asphaltierten Flächen wesentlich bessere Sickerigenschaften. Anthrazit-farbene Inseln können sich im Sommer stark erhitzen. Die Temperatur der künstlich versiegelten Flächen kann 20 bis 40 Grad höher sein, als auf Inseln mit Bewuchs. Die Hitze sammelt sich während der Tageszeit und wird nachts langsam an die Umgebung abgegeben.²⁸ Durch ein Wechselspiel aus begrünten und geteerten Flächen verringert sich dieser Effekt.



// Die wesentlichen Asphaltinsel-Charakteristika im Überblick

INVENTAR

DIE GRUNDAUSSTATTUNG EINER INSEL

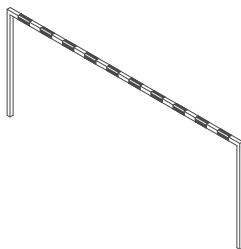
Eine Handvoll Straßenlaternen, Mülleimer und eine Höhenbegrenzung über der Zufahrt, bilden die Grundausstattung einer Asphaltinsel. Pin Wände zur Regelung von Angebot und Nachfrage, Sitzgruppen und Fahrradabstellplätze, vervollständigen dieses Ensemble, das jüngst um Überwachungskameras und Ladesäulen für Elektroautos erweitert wurde. Sendemasten ragen in unmittelbarer Nachbarschaft aus dem Asphalt. In seltenen Fällen sind sanitäre Einrichtungen vorhanden. Carpool-Schilder weisen auf die besondere Funktion des Ortes hin. Vereinzelt siedeln fahrende Imbissbuden an den Rändern und versorgen die MitfahrerInnen mit Snacks, Kaffee und kostenlosem Internetempfang. Für die jeweilige Region typische Pflanzen sorgen für ein ausgewogenes Mikroklima.

ORTSTAFEL

Kleine blaue „Carpool“ Schilder weisen auf die ursprüngliche Funktion der Asphaltinseln hin. Die Größe der Ankünder reicht von herkömmlichen Parkplatzschildern bis hin zu Ortstafel-Formaten.



abwechselnd rot-weißem Anstrich, blockieren den Zugang für alle höheren Gefährte. In manchen Fällen werden die Filter kurzfristig zur Seite geschoben oder gänzlich demontiert. Die Öffnung hat zur Folge, dass Sattelzüge für den kurzen Aufenthalt einer verordneten Fahrpause auf diesen Inseln stranden.



HÖHENBEGRENZUNG

Wird die Gesamthöhe eines Geländewagens überschritten, bleibt die Zufahrt zu den Buchten vieler Asphaltinseln verwehrt. Höhenbegrenzungen von 2,2 Metern mit einem Querbalken aus Stahl, in

SPUREN IM ASPHALT

Neben Parkflächen, die eigens für Fahrgemeinschaften reserviert sind, bildeten sich allmählich Buchten für Taxis und Campingfahrzeuge. Auf der Insel Wilg kann seit kurzem, ohne Angst gegen die geltenden Gesetze der Parkraum-

bewirtschaftung zu verstoßen, im eigenen Campingfahrzeug genächtigt werden. Drei mobile Behausungen dürfen, laut Aushang, für die Dauer von 24 Stunden abgestellt werden. Der Fahrgemeinschaftsplatz wird mit dieser Zusatzregelung zum Readymade-Motel.

TOILETTEN

Trotz der meist exponierten Lage und der Länge des Aufenthalts einzelner MitfahrerInnen, verfügen die wenigsten Asphaltinseln über Sanitäreanlagen. In einigen Fällen wurden Baustellentoiletten aufgestellt. Die am nächsten gelegene WC Anlage, findet sich meist in benachbarten Tankstellen oder Schnellimbissrestaurants. Überall sonst werden Sträucher und Böschungen an den Auffahrten zum improvisierten Abort.

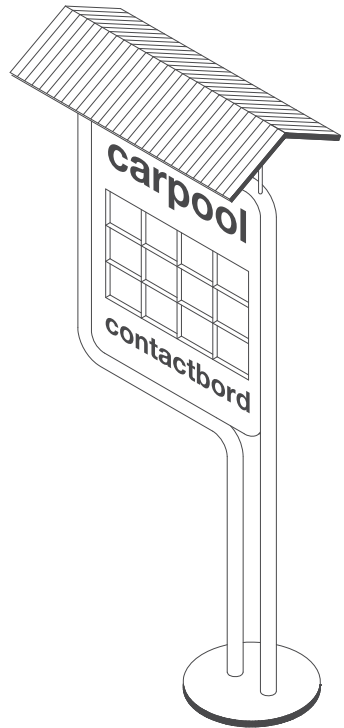
INTERNET

Wo eine Imbissbude steht, findet sich auch meist ein flächendeckender Internetzugang. Dieser erreicht selbst die äußersten Inselecken. Für eine Tasse lauwarmen Kaffee bekommt man uneingeschränkten Zugang zum drahtlosen Netzwerk der jeweiligen Insel.

CARPOOL-CONTACTBORD

Das Carpool-Contactbord, ein Relikt aus vordigitalen Zeiten, ist heute nur noch an wenigen Fahrgemeinschaftsplätzen anzutreffen. Die einstigen Verkünder von Angebot und Nachfrage haben längst ihren Dienst eingestellt. Die wenigen erhaltenen Exemplare, meist aus einer freistehenden Pin-

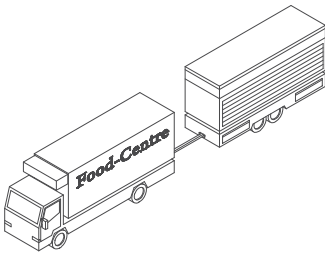
Wand mit Vordach bestehend, haben in der Zwischenzeit eine dicke Schicht an Plakaten angesetzt. Manche Gemeinden nützen sie für den Aushang von Informationen zum Standort. Die Carpool Contactbords wurden meist in Kombination mit Sitzgruppen und Fahrradabstellplätzen aufgestellt.



IMBISSSTÄNDE

An Standorten die sich durch hohe Mitfahr-Frequenzen auszeichnen, haben sich fahrende Imbissstände angesiedelt. Mit den ersten MitfahrerInnen treffen die Nahversorger auf den Asphaltinseln ein und brechen ihre Zelte erst am frühen Abend wieder ab. Anhänger mit

integriertem Verkaufsladen nutzen die Flächen am Rand der Fahrgemeinschaftsplätze. Dadurch kommen die fliegenden Händler nicht in Konflikt mit den NutzerInnen der Mitfahrdienste. Von dort aus versorgen sie die Inseln mit Kaffee, Imbissen und flächendeckend freiem Internetzugang. Beekbergen verfügt beispielsweise über einen eigenen Open-Air-Kantinenbereich. Das Food Centre fährt um 7 Uhr morgens auf Apeldoorns südlichster Asphaltinsel ein und verlässt sie erst wieder nach 19 Uhr abends.



FAHRRADPARKPLÄTZE

Neben dem direkten Anschluss an das Radwegenetz, finden MitfahrerInnen auf den Asphaltinseln ausreichend Abstellplätze für ihre Fahrräder. Die Palette reicht vom Metallbügel bis zur verschließbaren Fahrradgarage.

Die durchschnittliche Kapazität liegt bei 10 Fahrradbügeln. Die Abstellplätze sind von der Straße aus gut einsehbar.²⁹ Über den größten Fahrradparkplatz verfügte 2015 die Insel Almere.

ASPHALTINSELFLORA

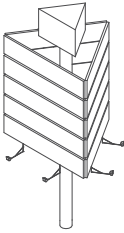
Geteerte Flächen können sich in exponierten Lagen ohne Sonnenschutz im Sommer auf bis zu 80 Grad erhitzen.³⁰

Bäume und Sträucher mildern negative Witterungseffekte erheblich ab. Begrünte Inseln werden darüber hinaus intensiver für Tätigkeiten abseits des Parkens genutzt, als solche ohne Sträucher und Bäume. Hecken bringen Abwechslung in die Flora der Asphaltlandschaft. Der hüfthohe Bewuchs schafft Zäsuren durch optische Trennung zwischen Asphaltinsel und Straße oder zwischen den einzelnen Parkfeldern innerhalb einer Insel. Besonders gelungene Beispiele für den Umgang mit Hecken lassen sich auf den Inseln Heerhugowaard und Doetinchem bewundern. Pflanzen dürfen laut geltendem Recht eingesetzt werden, solange diese eine Höhe von einem halben Meter nicht überschreiten – Bäume dürfen den Einblick (von der Straße aus) nicht beeinträchtigen.³¹

BILLBOARD

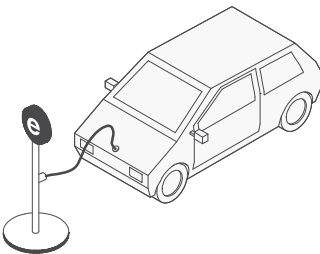
Die großen Werbeflächen bleiben heute immer öfter leer. Zu weißen Riesen erblasst, wachen die einst bunten Schilder stumm über die Karosserien der wartenden Autos. Hat der subtile Ausdruck, wie ihn Denise Scott Brown und Robert Venturi in „Learning from Las Vegas“ der modernen Architektur einst zugeschrieben haben, letztlich Besitz ergriffen von den Billboards, die sie als das Paradigma der Architektur der Geschäftsstadt konstatierten?³² Nicht nur auf den unbeweglichen Transparenten ist

diese Tendenz zu beobachten – auch auf den mobilen Werbeflächen der Lastkraftwagen ist sie abzulesen.³³



ELEKTROZAPFSÄULEN

MitfahrerInnen im Besitz eines Fahrzeuges mit Elektroantrieb, haben die Möglichkeit Parkbuchten mit Ladestation zu nutzen. Am Ende des Arbeitstages können die Autos vollgetankt wieder abgeholt werden. Die Energielieferung ist auf den Asphaltinseln derzeit (noch) kostenlos.



RARITÄTEN

Besondere Fundstücke für Asphaltinselhüpfen sind die Rundkurse für Spaziergänger auf Maarsbergen und Ravenstein. Auf Velp, eine der wenigen Inseln die sich mitten in einem belebten Büroviertel gebildet hat, kann neben einem gut erhaltenen Contactbord eine Installation einer lokalen Künstlergruppe

besichtigt werden. Eine weitere Besonderheit finden Fahrgemeinschaften auf der Insel Assen. Hier hat sich der Mitfahrplatz in unmittelbarer Nachbarschaft der alten Postwindmühle angesiedelt.

LIFTPLAATS

Die speziell für Tramper angelegten Plätze sind mit einem offiziellen Schild gekennzeichnet und bilden eine ausreichend große Bucht, damit Autos sicher halten können. Die Mitnahmekancen an den Liftershalten sind höher als andernorts, da die offiziellen Stellen schon weitgehende Akzeptanz in der Bevölkerung gefunden haben. So bietet der Liftersplaats AutostopperInnen und GelegenheitsmitfahrerInnen die Möglichkeit, sicher und ohne den Verkehrsfluss zu beeinträchtigen per Anhalter zu Reisen. Um das Mitnehmen im öffentlichen Raum sichtbar zu machen, besteht ein Liftplaats für gewöhnlich aus einer Parkbucht und einem Schild mit dem Abbild eines ausgestreckten Daumens. 44 Liftershalte waren 2015 in Betrieb.³⁴ Seit der Einführung spezieller Tickets, die es Studenten gegen eine geringe Gebühr erlauben das gesamte öffentliche Verkehrsnetz der Niederlande zu nutzen, geht die Tendenz per Anhalter zu Reisen jedoch immer weiter zurück.³⁵

EINE LANDSCHAFT IM WANDEL

ZUR MORPHOLOGIE DER ASPHALTINSELN

Vielfalt offenbart sich dem Betrachter beim Blick über das Gebiet der Asphaltinselgruppe. Von großen Kreisen zu kleinen Rechtecken; vom ausgefranzten scharfkantigen Vieleck zur geschwungenen Nierenform; vom geschlossenen Quadrat bis hin zu großzügigen Atrien reicht das abwechslungsreiche Formenrepertoire. Regionale Unterschiede zeichnen sich ab. Während entlang der A28 rund um die Gemeinde Soesterberg Inseln im natürlichen Gleichgewicht die Landschaft prägen, wird der Norden dominiert von Archipelen mit bescheidener Vegetation. In der Provinz Gelderland finden sich dagegen vermehrt Inseln der klassischen Periode.³⁶ Die Kapazität an Parkbuchten ist entlang der zentralen Inselgruppe am höchsten. Je weiter man in Richtung Süden vordringt, desto kleiner wird das Fassungsvermögen für die Fahrzeuge der MitfahrerInnen.

Wie konnte es zu einer solchen Diversität kommen. Welche unsichtbaren Kräfte wirken (neben den Innenkonturen der Auffahrtsrampen) bei der Bildung der künstlichen Landmassen? Ein Grund für die Vielgestaltigkeit liegt in der Verwaltungsstruktur der Inseln. Die Zuständigkeit obliegt den 393 Gemeinden³⁷, die sich derzeit die Landrechte über die Asphaltinseln aufteilen.³⁸ Im Falle der Region Gelderland wird die Mitfahr-Politik auf Provinzebene konsolidiert. Lokale Entscheidungsträger sind demnach zum Großteil verantwortlich, für die Kultivierung einer Ideologie des Mitfahrens, innerhalb des jeweiligen Hoheitsgebiets – sie entscheiden darüber ob neue Inseln aufgeschüttet, bestehende ausgebaut oder wenig benützte aufgelassen werden. Um der steigenden Frequenz an MitfahrerInnen zu folgen, werden Parkbuchten in Regionen mit aufmerksamen Gremien, je nach Bedarf, sogar einzeln angeklebt. Werbekampagnen und Einweihungsfeiern begleiten umfassendere Umbaumaßnahmen. Die Insel Houten verdoppelte bei künstlichen Landgewinnungsmaßnahmen im Jahr 2015 ihre Gesamtfläche. 50 zusätzliche Anlegestellen sind dabei entstanden. Am Tag der Eröffnung gab es für MitfahrerInnen ein gratis Frühstück – dargeboten von den InitiatorInnen über die geöffneten Seitenfenster.³⁹ Die Kleeblätter am Kreuzungspunkt zweier Autobahnen werden zu Petrischalen der Verkehrsplanung, innerhalb derer das Wachstum der Sporen von der Frequenz der MitfahrerInnen angeregt wird. Die geparkten Autos versetzen den Asphalt in Schwingung. Die Landmasse nimmt in der Folge zu. Wo das Mitfahren nicht auf der politischen Agenda steht, treten hingegen Erosionsprozesse auf. Merkmale dafür sind mangelnde Pflege der Inselflora, fehlender Wille zur Aufstockung der Parkbuchten und Vernachlässigung des Inventars durch mangelnde Wartung. Die Folgen sind ein Ausweichen der MitfahrerInnen auf angrenzende Flächen – im Fachjargon der Mitfahr-ExpertInnen auch als „Wildparken“ bezeichnet. Neben diesen lokalen Faktoren spielt der Treibstoffpreis seit jeher eine wichtige Rolle für die Bereitschaft sich einer Fahrgemeinschaft anzuschließen.⁴⁰

Perioden mit niedrigem Ölpreis können einen abrupten Bevölkerungsrückgang auf den Asphaltinseln zur Folge haben. Dauern solche Phasen länger, kann dies negative Auswirkungen auf das äußere Erscheinungsbild der Mitfahrorte haben, da eine geringe Anzahl an NutzerInnen wiederum auf die lokale Politik zurückwirkt. Dieser ständige Prozess des Werdens wird auf den Asphaltinseln geprägt durch ein Wechselfeld aus politischen und ökonomischen Faktoren. Im folgenden Abschnitt werden die wesentlichen Veränderungstendenzen unter den Begriffen Erweitern, Auffüllen und Versenken zusammengefasst und mittels Beispielen illustriert.

DER PREIS EINER INSEL

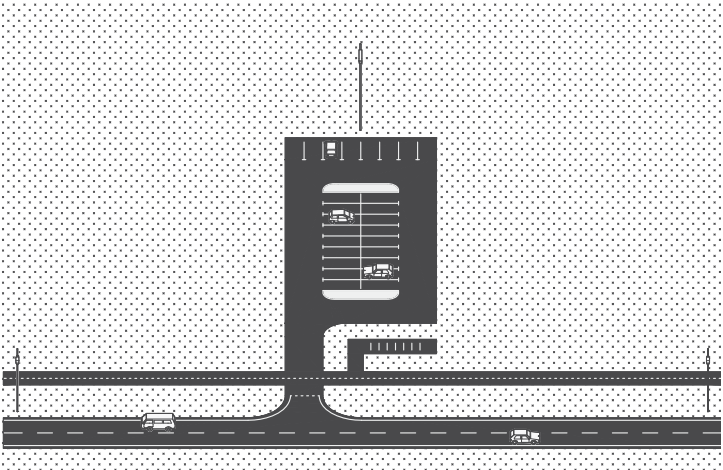
Im Sommer 2015 eröffnete die Gemeinde Houten ihre frisch ausgebaute Asphaltinsel. Während einer mehrmonatigen Umbauphase wurde von 58 auf 115 Parkbuchten aufgestockt. Für den Ausbau steuerte die Regierung 1900.000 Euro bei. Die laufenden Kosten für Elektrizität, Müllentsorgung und Reinigung betragen 1400 Euro pro Jahr und werden aus dem Gemeindebudget bezahlt. Einer der Gründe, warum der Fahrgemeinschaftsplatz erweitert wurde, ist die genaue Dokumentation der NutzerInnen mittels Videoüberwachung. Auf Satellitenphotos der Insel vor dem Umbau, deren Ursprünge laut Remko Stinissen weit hinter das Jahr 2000 zurückreichen, ist klar ersichtlich, dass die zur Verfügung stehenden Parkbuchten der Nachfrage nicht mehr gerecht werden konnten.⁴¹



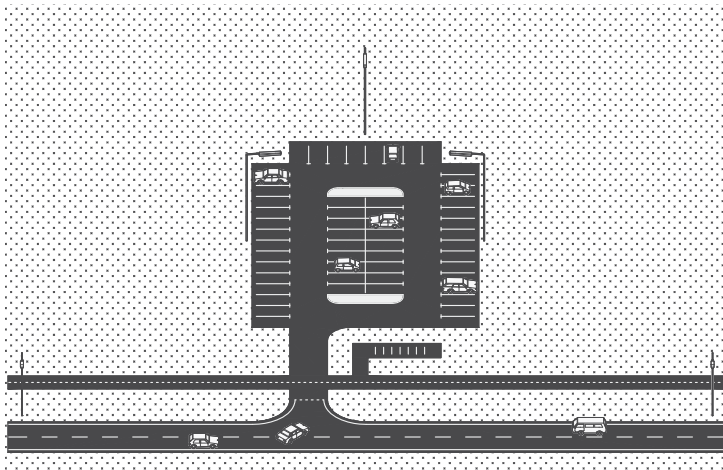
// Nutzerfrequenz, ökonomische Faktoren und politische Entscheidungen prägen die Inselform

ERWEITERN I

Die allgemeinen Planungsrichtlinien für die Anlage von Fahrgemeinschaftsplätzen sehen in einer ersten Phase die Schaffung von 30 Parkbuchten vor. In einer zweiten Phase kann auf 50 Buchten aufgestockt werden. An stark frequentierten Punkten wird bereits in der ersten Stufe eine Mindestkapazität von 50 Stellplätzen vorgeschlagen. Damit auch nach dieser zweiten Phase in der Fläche erweitert werden kann, wurden die Bauplätze außerhalb der Verkehrsknoten verlegt. Mindestens zehn Fahrradabstellplätze sollten auf einer neuen Insel eingerichtet werden.⁴² Während die Parkbuchten für Automobile zunehmen, bleibt die Anzahl der Fahrradabstellplätze in den Modellen der Verkehrsplaner jedoch unverändert.



// Die Ausgangsform einer Standard-Insel

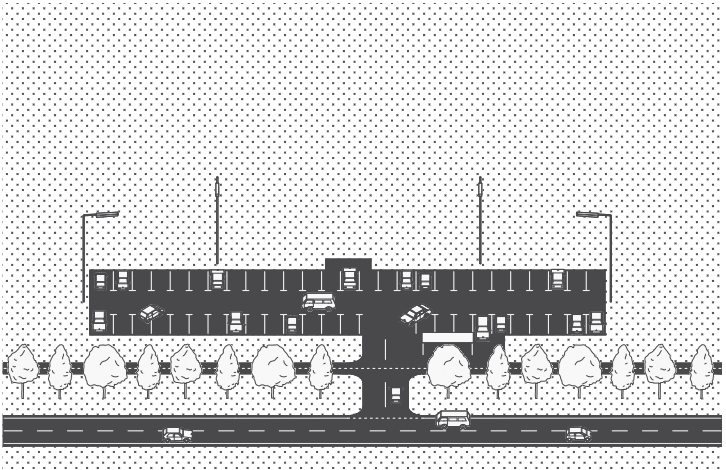


// Ausbaustufe nach den Planungsrichtlinien für Fahrgemeinschaftsplätze

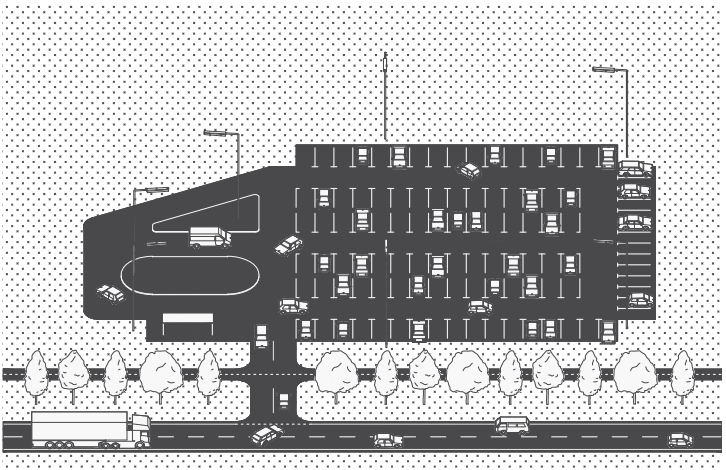
quelle_ Carpoolen in het woon-werkverkeer

ERWEITERN II

Der Ausbau vieler Inseln beginnt mit dem Anheften neuer Stellplätze. Die Spanne reicht von einer Handvoll bis zu mehreren Dutzend Parkbuchten. Dies kann durch die Ausweitung der Küstenlinie bei gleichzeitiger Veränderung der Linienführung, Bildung eines zusätzlichen Rings oder Anfügen einer Krümmung geschehen. Die rechteckige Ausgangsfläche der Insel Raalte wurde im Norden um eine Krümmung erweitert. Auf der Insel Baarn bildete sich ein Ring aus zusätzlichen Anlegestellen. In Apeldoorn versetzte man die Ursprungskontur nach außen hin. Die Linien der Parkbuchten wurden gleichzeitig neu gezogen. Den topographischen Rahmenbedingungen der Auffahrten folgend, entstand auf Zevenaar eine gekrümmte Erweiterung



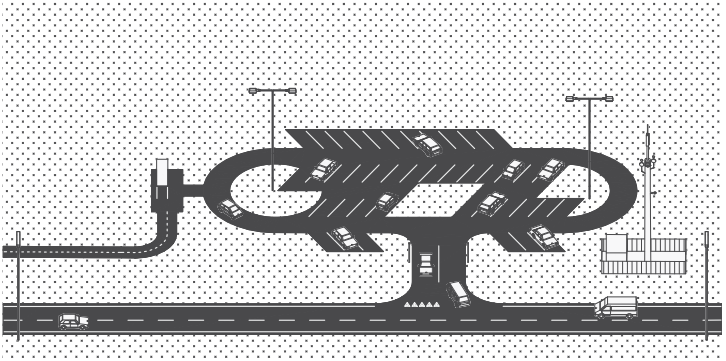
// Ursprungsform der Insel Beekbergen



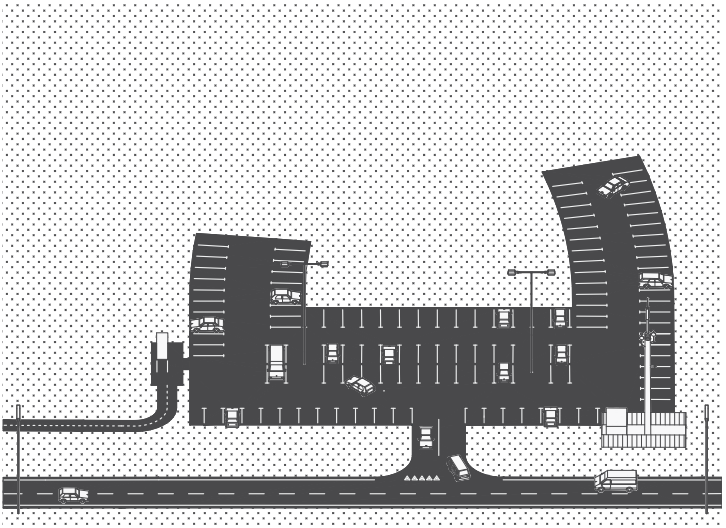
// Die Insel Beekbergen nach umfassenden Erweiterungsarbeiten

AUFFÜLLEN

Die Grenzen des Wachstums einer Asphaltinsel werden bestimmt vom Kurvenradius der Autobahnanschlüsse. Die Insel Soesterberg hat sich im Laufe der Jahre diesen maximalen Ausmaßen kontinuierlich angenähert. Bei Inbetriebnahme verfügte das Eiland über 41, gefolgt von einer Erweiterung auf 180 und einem Rückbau auf 114 Parkbuchten.⁴³ Die ursprünglichen Konturen sind, bei genauerem Hinsehen, noch erkennbar. Aus den Spuren lassen sich Rückschlüsse auf ein ehemals abwechslungsreiches Bodenrelief aus Anthrazit und Grün ableiten. Durch Verdichtung nach Innen wurden die Grünflächen zwischen den Parkbuchten aufgefüllt. Erweiterungen nach Außen brachten die Inselkonturen mit dem Verkehrsknoten Soesterberg beinahe zur Verschmelzung. In der Gemeinde Zeist wurde der Rhythmus aus Grün und Grau beibehalten.



// Die Insel Soesterberg in ihrer ursprünglichen Form



// Soesterberg nach Auffüllen der Grünflächen im Jahr 2009



foto_wejnik

// Die Insel Soesterberg mit nachträglich aufgefüllten Grünbereichen

RÜCKBLICK I

EINE KURZE GESCHICHTE DER ASPHALTINSELN

„Bist du schon bald der 750.001 Carpooler?“⁴⁴ Auf Werbeschildern entlang der niederländischen Autobahn war diese Frage in den frühen 1990er Jahren ein wiederkehrendes Motiv. „Entspannen Sie sich auf dem Rücksitz“; ein weiterer Slogan, der sich an vorbeifahrende Alleinreisende richtete. Über dem Schriftzug ist ein Sofa mit der Telefonnummer einer kostenlosen Carpool-Hotline abgebildet.⁴⁵ In Europa wurde das organisierte gemeinsame Fahren, als Mittel zur Bekämpfung überfüllter Straßen, erstmals Mitte der 1980er Jahre erkannt. Die Geburt der Fahrgemeinschaftsplätze in Holland geht auf einen Beschluss im niederländischen Parlament, aus der Sitzungsperiode 1979-1980, zurück. Bereits drei Jahre zuvor wurde der Antrag für ein landesweites Mitfahr-Projekt, als Reaktion auf Energieengpässe, im Binnenhof zu Den Haag diskutiert. Das Verkehrsministerium wandte sich daraufhin direkt an regionale Vertreter in Amsterdam, Rotterdam, Utrecht und Den Haag.⁴⁶ Von den vier größten Gemeinden beteiligte sich einzig Rotterdam an dem Experiment. Die erste provisorische Asphaltinsel wurde schließlich 1980 an der Peripherie der Hafenstadt aufgeschüttet.⁴⁷



foto_ANP

// Ein Fahrgemeinschaftsplatz mit „Contactbord“ im Herbst 1994

Abgeordnete gingen mit gutem Beispiel voran. Im Jahr 1981 zählte das Parlament 15 Fahrgemeinschaften mit insgesamt 35 MitfahrerInnen.⁴⁸ Umfragen während des Testbetriebs zeigten, dass Alleinreisende FahrerInnen vor allem die Einschränkung der Privatsphäre und mangelnde Flexibilität bei der Streckenwahl davon abhielten, sich einer Mitfahrgemeinschaft anzuschließen.⁴⁹ Die Ideen für eigene Plätze, Fahrstreifen und Rufnummern zur Unterstützung der Mitfahrgemeinde, haben ihre Wurzeln durchwegs in den USA.⁵⁰ Die erste

High Occupancy Vehicle Lane⁵¹ war im Bundesstaat Virginia in der Mitte der 1990er Jahre bereits seit zwanzig Jahren in Betrieb – die Notrufnummer 511 vermittelt in Übersee damals wie heute freie Autositze. Auskünfte über die aktuelle Stausituation liegen ebenfalls im Kompetenzbereich des Autobahn-Rufservice.⁵²

EUROPAS ERSTE FAHRGEMEINSCHAFTSSPUR

Als am 27. Oktober 1993 die erste Fahrgemeinschaftsspur nach den transatlantischen Vorbildern in Washington, Houston und San Francisco, entlang der holländischen A1, zwischen Diemen und Muidenburg eröffnet wird, befinden sich die Asphaltinseln plötzlich in einer Hochblüte. Bereits in der Sitzungsperiode 1990-1991, wurde die Fahrgemeinschaftsspur als Mittel zur Staubeckämpfung besprochen.⁵³ Anfangs waren weitere Pilotprojekte entlang der A15 zwischen Den Haag und Gouda sowie im Einzugsgebiet von Rotterdam geplant.⁵⁴ Es schien kurzfristig so, als wäre in Europa ein neues Kapitel in der Nutzung des Automobils aufgeschlagen worden. Auf dem sieben Kilometer langen Testabschnitt⁵⁵ nördlich von Amsterdam, waren von nun an ausschließlich Fahrzeuge mit drei oder mehr Passagieren zugelassen. Die Fahrtrichtung wechselte, gemäß der Fließrichtung der PendlerInnen, morgens und abends. Zwischen sechs und neun Uhr ging es nach Amsterdam, am Abend in die entgegengesetzte Richtung. Außerhalb der Rush-Hour-Zeiten war die Beschränkung außer Kraft gesetzt. Innerhalb weniger Wochen stieg die Zahl der Autos und Busse, die pro Stunde auf der neuen Spur unterwegs waren, von 300 auf 360 an.

In einem offenen Brief an den Vorsitzenden des Repräsentantenhauses vom 8. März 1994 berichtet die Verkehrsministerin über den rasanten Anstieg der NutzerInnen entlang der neuen Spur. Vor einer Öffnung für Fahrzeuge mit zwei Passagieren riet die Verkehrsministerin jedoch ab, da sich dies negativ auf den Zeitgewinn auswirken hätte können.⁵⁶ Ein erster Zwischenbericht verkündet eine Verkürzung der Reisedauer um 17 Minuten, im Verhältnis zu den Fahrstreifen ohne Beschränkung. Ab einer täglichen Zeitersparnis von 10 Minuten werden die HOV-Lanes erst attraktiv – so das Ergebnis einer Studie aus den USA, die als Argument zur Weiterführung des Experiments herangezogen wurde. Als jedoch im Laufe des Frühjahrs 1994 der Anteil der NutzerInnen stagnierte, wurden rasch kritische Stimmen über die Effizienz des Experiments laut.

Bereits am Tag der Eröffnung hatte sich der ehemalige Verkehrsminister Tjerk Westerterp über die neue Regelung hinweggesetzt und sich geweigert, die verordnete Strafe von 100 Gulden zu zahlen. In der Folge entzündete sich an dem Thema ein indirekter Schlagabtausch zwischen Westerterp und dessen Amtsnachfolgerin und Initiatorin der Gemeinschaftsspur, Hanja Maij-Wegen. Im anschließenden Musterprozess sprach sich die Staatsanwaltschaft Amsterdam gegen den Erhalt der Fahrgemeinschaftsspur aus, da diese das Gleichheitsprinzip unterwandere und der Begriff der Fahrgemeinschaft nirgendwo in der Straßenverkehrsordnung der Niederlande aufscheint.⁵⁷ Darüber hinaus wurden sicherheitstechnische Aspekte als Grund für die Auf-

hebung angegeben. Durch das Wechseln der Fahrtrichtung sei es vermehrt zu Missverständnissen an den Auffahrten gekommen.⁵⁸ Zudem wurde das Schild mit der Aufschrift 3+ anfangs falsch interpretiert. NutzerInnen glaubten, es müssten mindestens vier Insassen vorhanden sein, um die neue Spur zu nutzen.⁵⁹ Ein Vertreter des Verkehrsministeriums bedauert im selben Bericht, dass man sich allmählich herantasten hätte sollen. Eine anfängliche Mindestbesetzung von zwei Personen hätte, erst nach umfassender Akzeptanz, punktuell aufgestockt werden sollen.⁶⁰ Der Antrag auf eine Rückstufung der bestehenden Route wurde abgewiesen.⁶¹ Nach Ablauf der Testphase ,musste Europas erster Fahrstreifen für MitfahrerInnen schließlich den Betrieb wieder einstellen. Wie würden die Asphaltinseln heute wohl aussehen, wenn sich die Fahrgemeinschaftsspuren landesweit und in weiterer Folge in der gesamten europäischen Union durchgesetzt hätten?



// Die Fahrgemeinschaftsspur an der A1 im Oktober 1993

Im darauffolgenden Jahr entwickelte Tjerk Westerterp, gemeinsam mit der Stiftung für Hochstraßen, einen eigenen Entwurf für die Auflösung der Engpässe an niederländischen Schnellverkehrsrouten. Zweistöckige Autobahnen waren laut diesem Vorschlag an den stark befahrenen Hauptverkehrsrouten vorgesehen.⁶² Die logische Antwort auf überfüllte Straßen lag, für den passionierten Autofahrer Westerterp, in noch mehr Straßenfläche. Mit der Aktion des ehemaligen Verkehrsministers, wurde die reversible Fahrgemeinschaftsspur bis auf weiteres aus dem Katalog der Werkzeuge zur Reduktion von Emissionen und Staus gestrichen. Was Baron Haussmann für Paris im 19. Jahrhundert und Robert Moses für das New York des frühen zwanzigsten Jahrhunderts waren, ist Tjerk Westerterp für die Asphaltinselgruppe der frühen 1990er Jahre. Seine Pläne für noch mehr Straßen scheiterten zwar letztlich. Die Unterdrückung sinnvoller politischer Maßnahmen, in Zeiten von Klimawandel und Energiekrise, ist ihm dagegen gelungen. Damit wurde einer Weiterentwicklung der Asphaltinseln bereits früh ein Riegel vorgeschoben. Dass sich MitfahrerInnen auch anders über die geltenden Bestimmungen

der neuen Fahrspuren hinwegsetzen, zeigt eine Archivaufnahme der Amsterdamer Polizeibehörde. Ebenfalls am Tag der Eröffnung wurde ein weiterer Fahrer von der Verkehrsstreife angehalten. Dessen MitfahrerInnen bestanden aus zwei Schaufensterpuppen. Die Tatsache, dass die beiden schweigenden Passagiere die allgemeine Gurtpflicht erfüllten, bewahrte den Lenker nicht davor zur Kasse gebeten zu werden.



foto_ANP

// Verkehrskontrolle auf der Fahrgemeinschaftsspur, entlang der A1, im Oktober 1993

JÜNGSTE ENTWICKLUNGEN

Im November 2012 brachte der Abgeordnete Elias Dik-Faber einen Antrag im Parlament ein. Dieser sah eine flächendeckende Überwachung der Asphaltinseln vor. Mithilfe der gewonnenen Daten sollte in Zukunft besser auf Veränderungen im Mikroklima der Asphaltinselgruppe eingegangen werden.⁶³ Abgesehen von der Installation von Überwachungskameras brachte diese Initiative keine wesentlichen Veränderungen. Im Unterschied zur belgischen Nachbarprovinz Flandern, stehen MitfahrerInnen derzeit nicht im Zentrum des politischen Interesses in den Niederlanden.⁶⁴ Im größten Krankenhaus der Region Twente, das insgesamt 3200 MitarbeiterInnen⁶⁵ zählt, wurde ebenfalls ein lokales Mitfahrprojekt gestartet. ChirurgInnen, PflegerInnen und Verwaltungspersonal, wurden aufgefordert gemeinsam zur Arbeit zu fahren. Eine eigene Software wurde dazu entwickelt. Das Pilot-Projekt scheiterte jedoch aufgrund der geringen NutzerInnenzahl. Nach einmonatigem Testbetrieb bot lediglich eine Handvoll des Dienstpersonals Fahrten an oder registrierte sich als Passagier. Als Grund wird die hohe Flexibilität der Arbeitszeiten, bei wechselnden Verhältnissen der Schichtdienste zueinander, angegeben. Den MitarbeiterInnen steht zudem am Krankenhausgelände ein gebührenfreier Parkplatz zur Verfügung.⁶⁶ Derzeit ist ein weiteres Pilot-Projekt in der Testphase.⁶⁷ Die Carpool-Karte fokussiert auf die Vernetzung von Nachbarn, die auf ihrem Weg zur Arbeit auf den selben Routen zeitgleich unterwegs sind. Die Anwendung stellt Angestellten benachbarter Betriebe ein Organisa-

tionswerkzeug bereit, das als Weiterentwicklung der Carpool Contactboards oder den Pin-Wänden in amerikanischen Firmen angesehen werden kann.

GEMEINSAM DURCH DIE NIEDERLANDE

„Toogethr“, ein holländisches Mitfahrerservice hatte es sich 2011 zur Aufgabe gemacht, nach dem Vorbild der Online-Zimmervermittlung Airbnb, freie Autositze unter Berufspendlern zu vermitteln. Nach vierjährigem Betrieb stellte das Unternehmen seinen Dienst ein. Grund dafür waren nach eigener Aussage der Gründungsmitglieder folgende Faktoren gewesen: Fahrgemeinschaften auf der Basis einer täglich wiederkehrenden Routine zu organisieren ist schwer – ein Umdenken jedes Einzelnen ist dazu vonnöten. Solange keine politischen Schritte gesetzt werden um das Mitfahren zu attraktivieren und das Alleinreisen nicht an der Existenzgrundlage nagt, werden Fahrgemeinschaften eine Minderheit bleiben. Menschen sind es gewöhnt auf ihrem täglichen Berufsweg entweder in völliger Abhängigkeit eines öffentlichen Verkehrssystems oder selbst verantwortlich für ihre Fortkommen zu sein.⁶⁸ Das Mitfahren liegt dazwischen. Es ist weder ganz privat, noch ist es Teil des öffentlichen Nahverkehrs. Psychologische Faktoren sind mitverantwortlich für die Wahl alleine zu fahren. Der Drang nach Vereinzelung, sowohl räumlich als auch zeitlich, verbunden mit der Hemmung soziale Bindungen im AutoInnenraum einzugehen, sind dafür ausschlaggebend.⁶⁹



foto_ANP_Herman Pieterse

// Ein Hinweisschild gibt Auskunft über die Schließung der Fahrgemeinschaftsspur an der A2

***„Solange keine politischen Schritte gesetzt werden
um das Mitfahren zu attraktivieren und das
Alleinreisen nicht an der Existenzgrundlage nagt,
werden Fahrgemeinschaften eine Minderheit bleiben.“***

Bart, Martin und Yuri von der Plattform togethr

RÜCKBLICK II

DIE WURZELN DER MITFAHR-KULTUR

Die Geschichte des Mitfahrens reicht zurück bis an den Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts. Mit dem Einsetzen der Wirtschaftskrise des Jahres 1914 begannen Autobesitzer in Los Angeles, gegen eine geringe Gebühr, Anhalter in ihren Fahrzeugen mitzunehmen. Bis heute ist die Bereitschaft zum gemeinsamen Fahren eng an den Treibstoffpreis gebunden. Fahrgemeinschaften haben dann Hochkonjunktur, wenn der Sprit teuer ist. Perioden des Mitfahrens wurden oft begleitet von infrastrukturellen Eingriffen. Als Reaktion auf die Ölkrise der späten 1970er Jahre wurden, entlang der amerikanischen Highways, die ersten Fahrgemeinschaftsspuren eingerichtet. Überhaupt ist die Frühgeschichte des Mitfahrens eng mit den Vereinigten Staaten verbunden. Mit jeder neuen Periode des Auto-Teilens, gingen spezifische regionale Entwicklungen einher. An den Auffahrten der Fahrgemeinschaftsspuren bildeten sich bald Menschengeschlangen, die sich nach freien Autositzen umsahen. Für diese sogenannten Slugs wurden später eigene Fußgängerkorridore und Umsteigeparkplätze errichtet. Betrachtet man die aktuellen Entwicklungen von Online-Mitfahrzentralen, dann stellt sich die Frage, welche Auswirkungen diese jüngste Phase des gemeinsamen Fahrens auf den Raum haben wird?



foto_MIT

// An einer Tankstelle während der ersten Ölkrise

Als nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges die amerikanische Wirtschaft in einer tiefen Rezession versank, hatten bereits über 300.000 Exemplare des Ford T die Fließbänder verlassen.⁷⁰ Bedingt durch den hohen Motori-

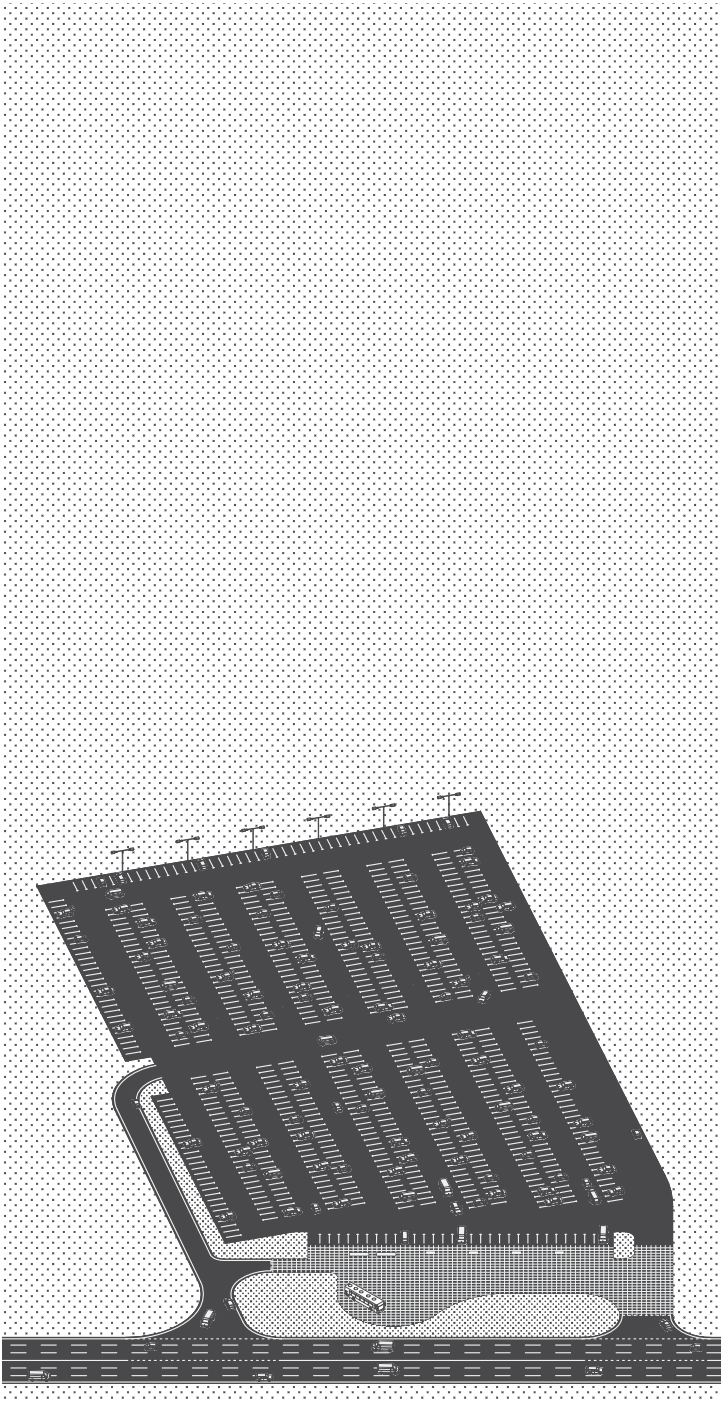
sierungsgrad für die damalige Zeit und als Reaktion auf die Krise, begannen Autobesitzer in Los Angeles, gegen eine allgemeine Abgabe von fünf Cent, Passanten mitzunehmen.⁷¹ Die Gebühr entsprach dem Ticketpreis einer Busfahrt.⁷² Fahrer mussten sich bei der Stadtverwaltung für den Dienst registrieren lassen. Innerhalb von nur neun Monaten breitete sich die, unter dem Namen *Jitney Craze*, in die Geschichte eingegangene Initiative, von der Ostküste bis nach Portland aus und wird heute von einigen Autoren, als die Geburtsstunde des organisierten Mitfahrens angesehen.⁷³ Andere halten die *Jitneys* für einen *Taxidienst*⁷⁴, der es Autobesitzern in Zeiten der Krise erlaubte, ein zusätzliches Einkommen aus ihren privaten Fahrzeugen zu lukrieren – am ehesten vergleichbar mit dem Online-Fahrtendienst *Uber*.⁷⁵

Ein knappes Jahr beförderten die *Jitneys* Passagiere entlang der *Highways*. Mit dem erneuten Konjunkturanstieg hatte die Bereitschaft zum gemeinsamen Fahren ein abruptes Ende.⁷⁶ Im Zweiten Weltkrieg machte man, ebenfalls in den Vereinigten Staaten, erstmals landesweit Werbung für das gemeinsame Fahren. Die Bildung von Fahrgemeinschaften wurde zum patriotistischen Akt stilisiert. Mit Slogans wie „When you ride alone you ride with Hitler“ oder „Carry more to win the war“, sollte die Zivilgesellschaft, für einen sparsamen Umgang mit den Energieressourcen an der Heimatfront in Stellung gebracht werden. Schulen und Kirchen wurden zum Ausgangspunkt vieler Fahrgemeinschaften – eigene Vereine bildeten sich.⁷⁷ Die zuhause Gebliebenen sollten, durch das gemeinsame Fahren, ihren Beitrag an den Gefechten in Übersee leisten. Der Rüstungsindustrie mangelte es an Gummi und Öl. Rohstoffe, die hauptsächlich zur Produktion und zum Betrieb von Automobilen verwendet werden. Die zum Großteil privat finanzierte Kampagne ging hervor aus einem Zusammenschluss der amerikanischen Regierung und nationaler Ölkonzerne.⁷⁸ Es sollte das einzige Mal bleiben, dass sich Ölfirmen für einen Benzinsparkurs einsetzen.

Mit Ende des Zweiten Weltkrieges und dem Einsetzen der Jahre des Wirtschaftswunders, ging die Bereitschaft zum gemeinsamen Fahren erneut zurück. Erst mit der ersten Ölkrise und den damit verbundenen Engpässen, setzte ein Umdenken bei der Nutzung fossiler Energie ein. Zum ersten Mal wurden *Carpools* von der US-Regierung als Strategie zur Verbesserung der Luftqualität erkannt. Der *Clean Air Act* wird, zur selben Zeit, als Maßnahme gegen die Luftverschmutzung verabschiedet.⁷⁹ Die heute älteste Fahrgemeinschaftsspur am Washingtoner *Shirley Memorial Highway*, geht auf diese Zeit zurück. In den Morgen- und Abendstunden wurden Teile der Autobahn eigens für Fahrgemeinschaften reserviert. Ursprünglich sollte der vom Rest des *Highways* abgetrennte Bereich, ausschließlich dem Busverkehr zur Verfügung stehen. Später einigte man sich darauf, dass auch Autos mit mindestens vier Insassen den Fahrstreifen befahren dürfen. Heute liegt die Mindestbelegung bei drei Passagieren. Der neue Fahrstreifen am *Shirley Highway* gab Anstoß zu einer unvorhersehbaren Entwicklung im alltäglichen Berufsverkehr der amerikanischen Hauptstadt. Nahe der Autobahnauffahrten und Bushaltestellen bildeten sich bald nach deren Eröffnung Menschen-schlangen. Statt auf den Bus, warteten die Berufspendler jedoch auf Autos. Um den Kriterien der Mitfahrspur gerecht zu werden, waren diese auf der

Suche nach zusätzlichen Passagieren.⁸⁰ Für die sogenannten Slugging Lines wurden in jüngster Zeit eigene Parkplätze, Wartebuchten und Fußgängerbrücken an frequentierten Einstiegsorten eingerichtet. Die Fahrgassen zwischen den Reihen aus Parkbuchten funktionieren wie Plattformen auf einem Bahnhof. Eine Spur führt Richtung Pentagon, nebenan geht es nach Crystal City.⁸¹ Täglich nutzen über 6000 PendlerInnen die 25 gleichmäßig auf die Stadt verteilten „Commuter Lots“, für die gemeinsame Fahrt zum Arbeitsplatz.⁸² In Washington ist die Bereitschaft gemeinsam zu fahren dadurch auch in den höheren Einkommensschichten gegeben.⁸³ Vor allem Bedienstete des Pentagon nutzen den kostenlosen täglichen Mitfahrservice. Konstante Arbeitsrhythmen kennzeichnen den Tagesablauf der MitarbeiterInnen von Capitol und Verteidigungsministerium. Lichtbildausweise um den Hals schaffen das wechselseitige Vertrauen.⁸⁴

Entlang der Fahrgemeinschaftsspuren entwickelte sich ein System gegenseitiger Abhängigkeiten, das bis heute erhalten geblieben ist. FahrerInnen ohne Familie brauchen MitfahrerInnen um auf der, von Staus verschonten, Gemeinschaftsspur fahren zu dürfen. Kein Cent wechselt beim Slugging den Besitzer. Der Begriff entstammt dem Jargon der Washingtoner Busfahrer. Als Slugs wurden seit jeher gefälschte Münzen in den Sammelbehältern bezeichnet, vor welchen die Chauffeure besonders auf der Hut sein mussten.⁸⁵ Die Busfahrer fühlten sich von den Schlangen an den Haltestellen auf ähnliche Weise betrogen, wie durch die Falschgeldmünzen der Schwarzfahrer. Der Verhaltenskodex ist klar definiert, ohne je explizit geplant worden zu sein. Slugs sprechen nicht. Diese Regel gilt zwar nicht ausnahmslos, ist jedoch eine allgemein anerkannte Etikette, um den Passagieren das Lesen der Zeitung oder ein kurzes Nickerchen während der 30 minütigen Fahrt zu erlauben, ohne die Pflicht zu verspüren, ein Gespräch am Laufen halten zu müssen. Wenn es doch zu einem Austausch kommt, sollen die Themen Politik, Religion und Sex ausgeklammert werden. Während der Fahrt herrscht allgemeines Rauchverbot. Der Verzehr mitgebrachter Speisen ist ebenso untersagt. Das Bedienen von Klimaanlage und Radio sowie das Schließen oder Öffnen der Seitenfenster, ist FahrerInnen vorbehalten. Vor dem Fahrtantritt und nach dem Aussteigen werden Worte gegenseitiger Anerkennung ausgetauscht. Die bewährten Destinationen sollten nicht durch Bedarfshalte ergänzt werden. Slugs haben das Recht den Einstieg zu verweigern, wenn ihnen etwas suspekt erscheint.⁸⁶ Neben Washington gibt es diese Praxis in der Region um Houston und San Francisco. Einzigartig für die größte Stadt im Bundesstaat Texas ist, dass dort Parkplätze für Pendler mit Direktverbindung zur Autobahn als Fahrgemeinschaftsplätze genutzt werden. Dieser Umstand macht es verhältnismäßig einfach, die Autobahn kurz zu verlassen, Mitfahrer aufzulesen und wieder aufzufahren. In San Francisco, wo die Slugs als „Casual Carpoolers“ bezeichnet werden, kommen die FahrerInnen für den Spritpreis auf, während die MitfahrerInnen die Mautgebühr von 2,50 Dollar beisteuern.⁸⁷ Für das Überqueren großer Brücken gelten solche Gebühren. Als sich die ersten Slugs entlang der Highways aufreichten, begann das Unternehmen 3M im Stadtgebiet von Detroit mit dem Betrieb von Kleinbussen für dessen Angestellte. Chemiker, Fabriksarbeiter und Manager wurden direkt



// Commuter Lot Telegraph Road. Die zweite Gasse von links führt zum Pentagon

an den Einfahrten ihrer suburbanen Eigenheime abgeholt und abends wieder abgesetzt. In einer Testphase nahmen zunächst sechs Vans den Betrieb auf. Im Jänner 1977 bestand die Flotte von 3M bereits aus 86 Fahrzeugen.⁸⁸ Interessierte MitarbeiterInnen konnten sich in der Firmenzentrale entweder als Passagier eintragen oder selbst als Chauffeur aktiv werden. Wer das Fahren übernahm, konnte den Firmenbus auch an Wochenenden für Ausflüge nutzen.⁸⁹

Trotz der vielversprechenden Entwicklungen der späten 1970er Jahre, ging die Carpooling-Bereitschaft in den folgenden Jahren erneut zurück. Der Tiefpunkt fällt zusammen mit dem Übergang in das neue Jahrtausend.⁹⁰ Telefonvermittlungen und erste Datenbanken im Internet, die ab den frühen 1990er Jahren entwickelt wurden, scheiterten meist an der geringen Zahl der NutzerInnen.⁹¹ Seit dem Aufkommen von Online Vermittlungsdiensten, erfreut sich das Mitfahren jedoch erneut steigender Beliebtheit. Die aktuell größte Mitfahrzentrale im Netz wurde 2006 in Paris gegründet. Der Marktplatz für freie Autositze verfügte knapp vor dessen zehnjährigem Bestehen über 25 Millionen registrierte Mitglieder weltweit. Pro Quartal nutzen 10 Millionen Passagiere den Dienst⁹² - vor allem bei der Buchung von Langstrecken. Bei der Organisation von Kurzstrecken und im täglichen Berufsverkehr, haben es die Online-Dienste vergleichsweise schwerer. Langfristige mobile Bindungen zwischen Nachbarn, Kollegen oder Freunden mit gleichen Zielen, lassen sich derzeit nur mit mäßigem Erfolg über das Internet vermitteln. Allein in den USA wurden in den letzten Jahren 634 Programme zur Organisation von Fahrgemeinschaften lanciert.⁹³ Software-Entwickler reagierten auf das informelle Mitfahren mit der Entwicklung dynamischer Mitfahrssysteme. Damit können Passagier und Chauffeur ad-hoc zueinander finden. Durch zunehmend verstreute Siedlungsstrukturen und die Loslösung der Arbeitszeit von sich täglich wiederholenden Rhythmen (bis hin zur flexiblen Wahl des Arbeitsplatzes) haben diese Systeme im Vergleich zu den Methoden aus den 1970er Jahren wenig Erfolg.⁹⁴ Die spontane Bildung von Fahrgemeinschaften wird unterstützt durch das Smartphone. Der Ort spielt dabei jedoch noch immer eine wesentliche Rolle.

Jede Carpooling Periode brachte spezifische Innovationen mit sich. Anstoß zum gemeinsamen Fahren gab dabei stets der Ölpreis. Reflexartig steigt die Tendenz zum Mitfahren, wenn der Kraftstoff für unsere Gefährte teurer wird. Sinkt dieser, so steigt die Zahl derjenigen die alleine zur Arbeit fahren erneut an. Andere Beweggründe für das gemeinsame Fahren bestehen darin neue soziale Kontakte zu schließen, während der Fahrt zu entspannen, kleinere Tätigkeiten zu erledigen oder (in Zeiten des Klimawandels) durch den Verzicht auf ein eigenes Auto, einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten. Diese zweite Reihe an Argumenten für das Mitfahren scheint aber eher für Langstreckennutzer von Belang zu sein. Im täglichen Berufsverkehr zählen nach wie vor die Faktoren Zeit und Geld.

Auf die hundertjährige Fahrgemeinschaftsgeschichte zurückblickend stellt sich die Frage, welche Auswirkungen der jüngste Aufwärtstrend der Mitfahrzentralen (hervorgerufen durch digitale Vernetzungsprogramme) in den nächsten Jahren auf den öffentlichen Raum haben wird. Braucht das ge-

meinsame Fahren im digitalen Zeitalter (noch) einen eigenen Ort oder kann es auf eine bauliche Repräsentation verzichten. Wieviel Ortsgebundenheit ist notwendig, um das Auto-Teilen langfristig in Städten und Gemeinden zu etablieren?

CAR-JOCKEY

Fahrgemeinschaftsspuren haben sich in den USA als wirksame Methode zur Reduktion von Staus etabliert. Übertragen auf Jakarta, erweist sich das System als weniger effektiv. 565 neue Automobile werden täglich auf die Straßen der indonesischen Hauptstadt losgelassen.⁹⁵ Die Automobilflut könnte die Stadt bald zum Stillstand bringen. Um darauf zu reagieren wurde 2003 die „3 in 1“ Stadtautobahn eröffnet.⁹⁶ Sie verbindet eines der größten Wohnviertel mit dem Finanzzentrum der Stadt. Die Mindestanzahl liegt, wie auf den Diamond-Lanes*, bei drei Passagieren. Mit der neuen Praxis den Verkehr zu Regeln, bildete sich in der asiatischen Metropole eine neue Berufsgruppe. Der Carjockey füllt für etwas mehr als einen Dollar⁹⁷ leere Beifahrersitze. Die BerufsmitfahrerInnen warten an den Auffahrten der Hochstraße. Die Rückbank ist ihr Arbeitsplatz. Ein Jockey arbeitet fünf Tage die Woche während den Berufsverkehrszeiten und muss für seinen Lebensunterhalt drei bis viermal täglich zwischen dem Stadtzentrum und dem Finanzdistrikt pendeln. Laut indonesischem Recht ist diese Form der Dienstleistung verboten. Auch wenn die neue Fahrgemeinschaftsspur keinen direkten Einfluss auf die prekäre Verkehrslage hatte, so hat sie zumindest eine Einkommensbasis für sozial Schwache geschaffen.

MITFAHRERINNEN

ZWISCHENSTOPP AUF DEN ASPHALTINSELN

Auf den Asphaltinseln kreuzen sich die Wege unterschiedlichster Berufsgruppen. Techniker arbeiten von hier aus an der Nachbestückung und Wartung naher Sendemasten. Lastkraftwagenfahrer verwenden jene Inseln ohne Höhenkontrolle für kurze Pausen. Selbständige Wertstoffsammler durchforsten die Abfallbehälter nach Pfandflaschen und ähnlichem Verwertbaren. Für die Betreiber mobiler Imbissbuden wird der Parkplatz zum Arbeitsplatz. Jeden Morgen errichten sie aufs Neue ihre mobile kulinarische Welt, um erst bei Einbruch der Dunkelheit ihre Zelte wieder abzurechen. Neun Stunden verbringen die Nahversorger an Wochentagen am Rand der Asphaltinseln. Nachts verwandeln sich die Parkbuchten mancherorts zum Bedarfshalt auf Cruising-Touren.⁹⁸ Kürzlich wurde auf der Insel Wilg die Höhenbegrenzung leicht angehoben. Innerhalb speziell markierter Bereiche wird Campingfahrzeugen, für den kurzen Zwischenstopp, der Zugang gewährt. Die Asphaltinselhüpfen dürfen es sich hier über die Dauer eines Tages bequem machen. Die Durchreisenden nutzen ihr Readymade-Motel als Ausgangspunkt für Expeditionen in das Umland.

Ein Ort kann noch so gewöhnlich sein, er lässt doch immer noch originelleren Aneignungen Platz, die freilich oft als Rechtsbruch auftreten müssen, um die Kruste der gewohnten Regeln entfremdeter Alltäglichkeit zu durchbrechen.

Bruce Bégout, Motel

Wie im Bus oder in der Bahn kann es auch beim Mitfahren, bedingt durch erhöhtes Verkehrsaufkommen, zu längeren Wartezeiten kommen. Zwölf Minuten dauert das tägliche Übergangsritual durchschnittlich.⁹⁹ Demnach verbringen MitfahrerInnen auf das Jahr verteilt zwei Tage mit dem Warten auf die Weiterfahrt. Eine lange Zeit, bedenkt man, dass die Ausstattung dieser öffentlichen Plätze in den meisten Fällen über ein Grundinventar bestehend aus Parkbuchten, Straßenlaternen, Mülleimern und Sitzbänken unter freiem Himmel nicht hinausgeht. Über eine Lenkerberechtigung verfügen drei Viertel der MitfahrerInnen. Sie haben ihre wohlt temperierten Warteräume mit dabei. Der Rest muss auf die bescheidene Inselausstattung zurückgreifen und ist damit in den meisten Fällen direkt der Witterung ausgesetzt.

Im Sammelbecken des Mitfahrens wird die Wartezeit zum Anzünden einer Zigarette, dem Verfassen von Kurznachrichten oder zum Verzehr einer mitgebrachten Jause verwendet. Die Kühlbox ist im Sommer ein wiederkehrender Begleiter beim Fahrzeugwechsel. Am Ende eines Arbeitstages nutzen FahrerInnen den kurzen Aufenthalt für ein Nickerchen im zurückgeklappten Fahrersitz, geparkt in einer, von Baumkronen überragten, Parkbucht.¹⁰⁰ Andere wechseln lediglich schnell vom einen zum anderen Gefährt und



// Ein Fahrer halt einen kurzen Mittagsschlaf auf der Insel Zeist, ehe es zum nächsten Termin geht.



// An Wochenenden dienen die Inseln als Ausgangspunkt von Radtouren. Hier auf der Insel Delft.



// Ein Mitfahrer genießt sein Frühstück auf der Insel Soesterberg.

fahren sofort wieder ab. Neben dem Fahrzeugwechsel sind immer wieder auch Fahrerwechsel zu beobachten. Hinter dem Sichtschutz der Autotür, wird die Arbeitsmontur gegen Freizeitkleidung eingetauscht. Tüten mitgebrachten Fastfoods werden im Wagen oder unter freiem Himmel geleert. An Wochenenden sind die Asphaltinseln Ausgangspunkt für sportliche Aktivitäten. Anfang August, wenn die Insel Bant zum Jahrmarktsgelände wird, tummeln sich ausnahmsweise Kinder entlang der Parkbuchten – Pferde und Flugzeuge drehen sich dann im Kreis, wo sonst Automobile und Fahrräder zirkulieren

Nach einem hektischen Arbeitstag im Büro ist hier kurz Zeit runterzukommen. Ich mag es, noch eine Zigarette zu rauchen, bevor ich auf mein Fahrrad steige und nachhause fahre. Wenn das Wetter passt, verbringe ich hier in etwa zwanzig Minuten täglich.

Büroangestellter auf der Insel Hagestein

Ich verbringe meine Pausen gerne hier, weil es ruhiger zugeht als auf den Raststationen. Normalerweise schlafe ich kurz und vertrete mir anschließend die Füße, ehe es weitergeht. Ein Problem sind die fehlenden Toiletten.

LKW Fahrer auf der Insel Soesterberg

Ich nutze den Fahrgemeinschaftsplatz hier in Zeist täglich, weil ich hier mein Auto gratis abstellen kann. Freunde aus dem benachbarten Soesterberg nehmen mich mit. Wir sind ein eingespieltes Team und meist warte ich nicht länger als 10 Minuten.

Mechaniker-Lehrling auf der Insel Zeist

Ich treffe mich am Carpoolplein Hagestein hie und da mit meinem Freund und Kollegen. Wir verbringen hier gemeinsam unsere Pause. Gratisparkplätze sind selten und während meiner 20-minütigen Pause, möchte ich nicht die Hälfte mit dem Auffinden eines Parkplatzes verschwenden.

Mitarbeiter eines Paketdienstes

Mehr Stimmen von den Asphaltinseln finden sich im Abschnitt Interview Transkriptionen. Die hier gesammelten Aussagen stammen aus einer Forschungsreise im Sommer 2015. MitfahrerInnen wurden über ihre durchschnittliche Aufenthaltsdauer auf den Asphaltinseln sowie über Vorschläge zur Verbesserung befragt.



// Feierabend für die Betreiber des mobilen Imbissstandes auf der Insel Beekbergen



// Auf den Asphaltinseln mangelt es zurzeit vor allem an geeigneten Sanitäranlagen

CARPOOL INTERIORS

IM INNENRAUM DER FAHRGEMEINDE

Während das äußere Erscheinungsbild unserer Automobile einem ständigen Wandel unterworfen ist, hat sich an der prinzipiellen Einteilung des Interieurs, seit den Tagen von Henry Ford, wenig geändert. Vorschläge, zu einer Neuorientierung der Sitzplätze, gingen selten über die Präsentation auf Messen hinaus. Weiterhin blicken Lenker, Beifahrer und die Passagiere auf den Rückbänken gespannt in dieselbe Richtung. Bald könnte, neben der Navigationshilfe, selbst das Steuern von elektronischen Helfern übernommen werden. Spätestens dann ist es an der Zeit, für eine Reform im mobilen Innenraum. Das Verhalten der NutzerInnen von Mitfahrzentralen könnte dafür wichtige Impulse liefern.

In Julio Cortázars Erzählung „Südliche Autobahn“ bildet sich, als Reaktion auf einen nicht enden wollenden Stau, eine Art spontanes Gemeinwesen auf dem Autobahnteilstück zwischen Fontainebleau und Paris. Tagelang sind die Protagonisten abwechselnd sengender Hitze und eisiger Kälte ausgesetzt. Bald schon beginnen die gestrandeten zu Kooperieren. Expeditionsteams werden in die umliegenden Dörfer entsandt, um Wasser und Nahrung zu besorgen. Einer der Wagen wird mit einer Rot-Kreuz-Fahne versehen und zur Krankenstation erklärt. Hierarchien bilden sich aus, Liebschaften bahnen sich an und, kurz bevor sich der Stau ebenso plötzlich auflöst wie er begann, stirbt jemand inmitten der wartenden Fahrzeuge. Am Ende fahren alle den Lichtern entgegen, die allmählich größer werden, ohne dass man genau weiß, wozu diese Eile, warum dieses Rennen in der Nacht zwischen fremden Autos, in denen keiner etwas vom anderen weiß und jeder nur geradeaus start.¹⁰¹ Der gemeinsame Blick in dieselbe Richtung, setzt sich bekanntlich fort im Innenraum der Fahrzeuge. Wie auf einem Fließband, werden alle Insassen genötigt in Richtung des Lenkers zu Blicken. Das Gerade-aus-Starren ist stellvertretend für eine Gesellschaft, die vor allem eine Richtung kennt: Vorwärts! Haben wir unsere Gefährte schlussendlich zum Stillstand gebracht, dann finden wir uns auf Parkplätzen wieder, auf denen Coupés und Kombis meist, parallel zueinander, erneut in dieselbe Richtung weisen oder einander die Heckflossen zukehren. Das Auto wird zum Objekt von Vereinzelung und narzisstischer Manipulation in dem wir durchschnittlich zweieinhalb Jahre unseres Lebens verbringen – sechs Monate davon stehend in Staus.¹⁰² Während sich Reisende in Zugabteilen einander zuwenden können – auch diese Tendenz ist rückläufig – beschränkt sich ein solches Verhältnis der Sitze zueinander im Straßenverkehr, auf die Rückbänke von Limousinen und britischen Taxis. Durch die Trennung von Fahrgastraum und Chauffeurbereich, wirken diese Beispiele eher wie späte Nachfahren der Postkutschen. Bei zeitgenössischen Personenkraftwagen müssen weiterhin alle Insassen demselben Schauspiel folgen – egal ob Lenker, Beifahrer oder die Statisten auf der Rückbank. Navigationshilfe, einst Aufgabe des Beifahrers, wird seit längerem von Satelliten-gesteuerten Helfern übernommen. Bald könnte

selbst das Lenken automatisch erfolgen. Was das für den Fahrzeuginnenraum bedeutet, wurde bereits auf der Motorama Autoshow des Jahres 1956 vorweg genommen. Unter dem verglasten Karosseriedach eines stromlinienförmigen Firebird sitzt eine vierköpfige Familie. Inmitten der Szene ist ein Brettspiel aufgebaut – der Sohn hält ein Modellflugzeug in die Luft. Wie in einem Pool orientieren sich die Passagiere um das gemeinsame Zentrum. Der Vater sitzt halb abgewandt vom Lenkrad, das wie ein Relikt vergangener Zeiten aus dem Armaturenbrett ragt und gleichzeitig Abbild ist, für die Rollenverteilung innerhalb der amerikanischen Familie der späten 50er Jahre. Navigation und Energieversorgung des Fahrzeuges erfolgen automatisch über, in die Fahrbahn integrierte, Induktionsspuren. Obwohl es bei der Vision von 1956 um ein selbstfahrendes Auto ging, ist es vor allem der Zuschnitt des Innenraums, der für einen Perspektivenwechsel in der Gestaltung der AutoInnenräume interessant erscheint.



foto_GM

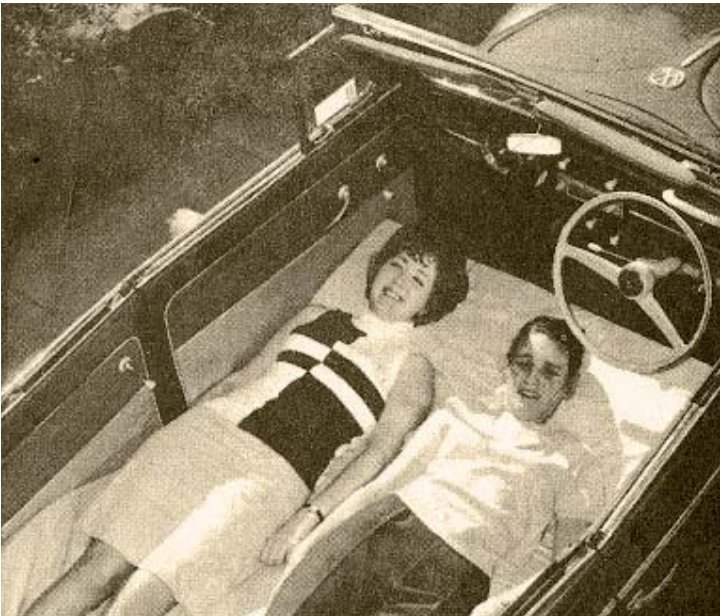
// Familienidyll unter dem verglasten Karosseriedach des Firebird, aus dem Jahr 1956

Selbst jüngste Entwicklungen fremd gesteuerter Fahrzeuge ignorieren den Umstand, dass man sich gemeinsam fortbewegt, in den meisten Fällen. Eine der wenigen Ausnahmen bildet die F015 Konzeptstudie von Mercedes. Fast 60 Jahre nach der Motorama Autoshow präsentierte die deutsche Autofirma einen selbstfahrenden Viersitzer, der Ähnlichkeit zu dem Firebird aufweist. Der Untertitel lautet Luxus in Bewegung. Für Gepäck ist in dem 5,22 Meter langen Boliden jedoch kein Platz. Auch hier ist der Fahrersitz gegen die Fahrtrichtung drehbar, auch hier gibt es noch immer Gaspedal und Lenkrad.

Die Türen sind wie ein Scheunentor angeschlagen und öffnen stützenfrei.¹⁰³ Warum findet das gemeinsame Fahren erst dann eine Form, wenn uns die Last des Lenkens abgenommen wird. Könnte nicht das Mitfahren selbst Anstoß geben zur Entwicklung fahrgemeinschaftstauglicher Gefährte? Vor allem in geteilten Auto-Innenräumen sollte die Möglichkeit zu arbeiten, sich in angemessener Körperhaltung unterhalten zu können oder einzuschlafen ohne Angst zu haben, den Sitznachbarn zu stören, gegeben sein. Ein solches Fahrzeug müsste zudem über genügend Stauraum für große Gepäckstücke verfügen. Um das volle Potential des gemeinsamen Fahrens auszuschöpfen, könnte man sich darin einander zuwenden oder voneinander abwenden. Bis es zu einer solchen Reform im Auto-Innenraum kommt, müssen wir weiter gemeinsam geradeaus starren.

VW 1200

Dass auch kleine Fahrzeuge eine angemessene Übernachtungsmöglichkeit abgeben können, beweist eine Sonderserie des VW Käfer aus dem Jahr 1959. Mittels Spezialbeschlag werden die Sitzbänke in eine durchgehende Liegefläche verwandelt. Der VW 1200 konnte mit wenigen Handgriffen, schnell und unkompliziert, in ein temporäres Schlafzimmer für zwei Personen umgewandelt werden. Besitzer dieses Modells haben den persönlichen Schlafplatz auf kleinen Ausflügen und großen Reisen stets mit dabei.¹⁰⁴



foto_Volkswagen Archiv

// Bei einem Ausflug im VW-1200 - ausgestattet mit der „Volmac Camping Conversion“

***„Im Moment besteht wenig politisches Interesse am
gemeinsamen Fahren in den Niederlanden.“***

Jurgen de Haan





ROUTEN

UNTERWEGS AUF DEN ASPHALTINSELN

Schließen Sie sich für die Anreise aus den europäischen Nachbarregionen einer Langstrecken-Fahrgemeinschaft an. Online-Mitfahrzentralen vermitteln täglich freie Sitzplätze zwischen größeren Städten.

DIE GRAND TOUR

347 Inseln zählte die Asphaltinselgruppe im Jahr 2015. 30 der 44 niederländischen Autobahnen haben im Laufe der Zeit diese, teils gefährdete Landschaft innerhalb ihrer Auffahrten ausgebildet.¹⁰⁵ 15 Kilometer ist die durchschnittliche Distanz zwischen zwei Mitfahrplätzen. 8 Kilometer beträgt der mittlere Abstand entlang von A1, A2 und A6. Am höchsten ist die Dichte an Fahrgemeinschaftsplätzen entlang der Linie A2 – innerhalb von 48 Kilometern finden Asphaltinselhüpfer zwischen Maastricht und Zijderveld 10 Fahrgemeinschaftsplätze. Die Grand Tour erstreckt sich über eine gesamte Mitfahrtsaison. Verfallen Sie in den Rhythmus von Kamelen¹⁰⁶ und hanteln Sie sich täglich von einer Insel zur nächsten, dann sollten Sie ein Jahr für Ihre Reise entlang der Asphaltinselgruppe einplanen. In diesem Fall können Sie ihre Tour mit dem Fahrrad oder als Trammer antreten. Für Überfahrten, die einen Tagesmarsch oder eine Fahrrad-Etappe übersteigen, wenden Sie sich an eine der lokalen Mitfahrgemeinschaften. Einen guten Einstieg bietet die Linie A28. Neben den anfangs relativ kurzen Tagesetappen, warten hier abwechslungsreiche Insellandschaften auf Besucher. Doppelhaltestellen bieten die Inseln Heerenveen(A7/A32), Barneveld(A1/A30) und Joure(A6/A7).

DIE KLEINEN INSELN

Neben Spier gibt es 19 weitere kleine Inseln, deren Kapazität 15 Parkbuchten nicht übersteigt. Dazu gehören Lutte, Barneveld, Weert Kelpen, Zijderveld, Lelystad Noord, Oosterzee Tjeukemeer, Sint Nicolaasga, Stolpen, Nijmegen, Echteld, Harderwijk, Numansdorp West, Barneveld, Raalte, Heino, Zwartemeer, Goirle, Geleen Neerbeek und Boxmeer. Die teils verlassenen Orte finden sich vor allem entlang der südlichen Asphaltinselgruppe. Auf den kleinen Inseln geht es weniger hektisch zu, als auf Mitfahrplätzen jenseits der 100 Parkbuchten-Marke. Eine Buchung im Voraus wird jedoch empfohlen. Bereits Christopher Alexander erkannte die ausgezeichnete Verweilqualität kleiner Asphaltinseln. In seinem 1977 erschienenen Buch „Eine Mustersprache“ empfiehlt der Autor die Anlage kleiner Parkplätze. Diese seien ein probates Mittel bei der Schaffung einer fußgängerfreundlichen Umgebung. Auch wenn nur die kleinste der Asphaltinseln dem Anspruch der, (in der Mustersprache) als Obergrenze festgelegten sieben Parkplätze gerecht wird, wirken die hier angeführten Asphaltinseln winzig im Verhältnis zum Gebiet in dem sie aufgeschüttet wurden. Die folgende Aussage lässt erahnen, dass Alexander seine Zelte wohl nur auf der Insel Spier aufschlagen hätte. „Kleine Asphaltinseln

verfügen über Parkbuchten für fünf bis sieben Autos. Umringt von Bäumen und Böschungen werden die Autos von außen nahezu unsichtbar. Die kleinen Umsteigeplätze sind für die Umwelt weitaus besser als die großen, auch wenn die Gesamtfläche die gleiche ist. Leute gehen zudem beim Überqueren großer Inseln schneller, damit sie so rasch wie möglich herauskommen. Es ist schwer festzulegen, wann ein Eiland zu groß wird. Inseln mit vier Autos haben im wesentlichen noch menschlichen, also Fußgängercharakter, sechs Autos sind noch zumutbar, jede Örtlichkeit in der Nähe eines Parkplatzes mit acht Autos, wird hingegen schon deutlich als von Autos besetztes Gebiet erlebt.“ Eine Ansammlung von weniger als fünf bis sieben Objekten, wird als „viele Dinge“ wahrgenommen. Es scheint zuzutreffen, dass der Eindruck einer „Blechwüste“ ab etwa sieben Autos entsteht.¹⁰⁷ Wird die Unterbelegung vieler Asphaltinseln in die Rechnung miteinbezogen, dann fallen die meisten der hier erwähnten in die Kategorie der kleinen Inseln.

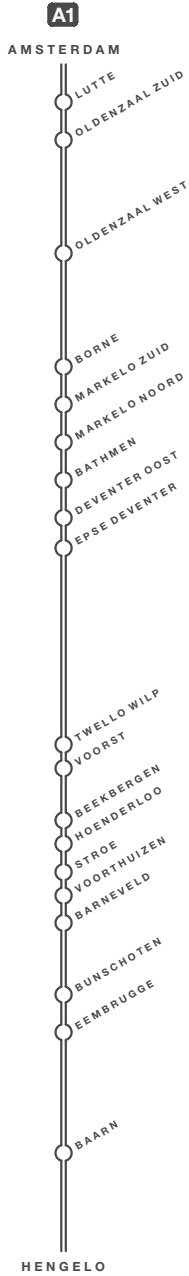
EIN KURZER AUSFLUG

Asphaltinselhüpfen mit begrenzter Zeit verschafft diese Tour einen möglichst breit gefächerten Überblick der unterschiedlichen Inseltypen und Landschaften. Die Route eignet sich zudem ausgezeichnet für einen Tagesausflug. Beginnen Sie ihre Reise auf Nieuwegein – einer gut erhaltenen Insel der klassischen Periode. Nach einer Stärkung bestehend aus einer Portion Pommes und einem Pappbecher mit frischem Filterkaffee auf Beekbergen, geht es weiter nach Hagestein, wo der weiße Riese, eine überdimensionierte Werbetafel am Rande der A28, die heute vorwiegend als Sendemast verwendet wird, auf Besucher wartet. Achten Sie darauf, dass das Fotografieren dieses Götzenbildes lokale Ordnungshüter auf den Plan rufen und unter Umständen in einem Verhör enden kann.¹⁰⁸ Entspannen Sie sich auf Zeist im Schatten 30 Jahre alter Laubbäume, ehe Sie den Tag mit einem Spaziergang auf dem benachbarten Soesterberg ausklingen lassen und währenddessen versuchen, die Spuren vergangener Mitfahrergenerationen im Asphalt abzulesen. Optional eignet sich die Insel Beekbergen für kurze Ausflüge nach Hoenderloo und Voorst.

DIE AUTONAUTEN

In dem literarischen Expeditionsbericht „Die Autonauten auf der Kosmohahn“, unternehmen die kanadische Aktivistin Carol Dunlop und der belgisch-argentinische Schriftsteller Julio Cortázar eine mehrwöchige Reise entlang der Autoroute du Soleil. Von Paris nach Marseille besuchen die Autonauten alle Ratsplätze, die ihnen auf dem Weg begegnen. Weiters haben es sich die beiden zur Aufgabe gemacht, auf jedem zweiten der Parkplätze ihr Nachtlager aufzuschlagen. Die Nächte verbringen sie in einem roten Bus, der den Namen Fafnir trägt. 31 Tage lang waren Carol, Julio und Fafnir unterwegs, bis sie im Hafen von Marseille einliefen.¹⁰⁹

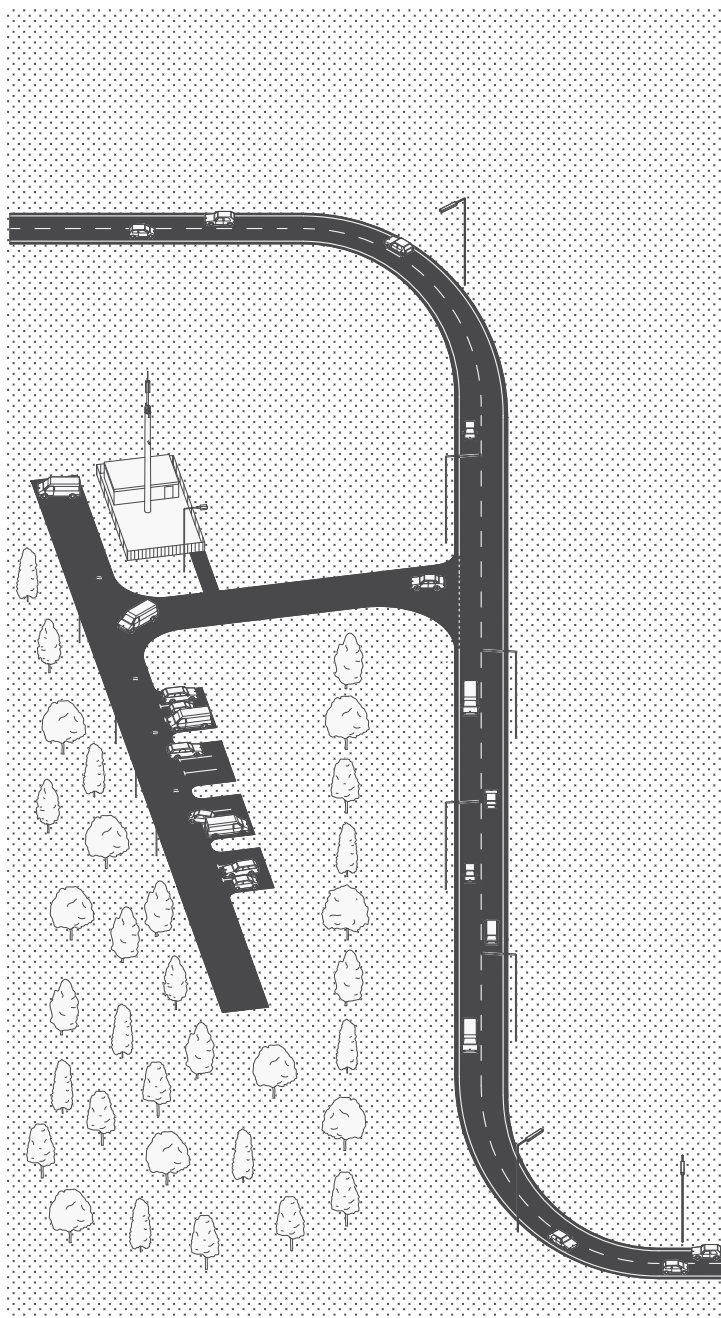
A1



LUTTE

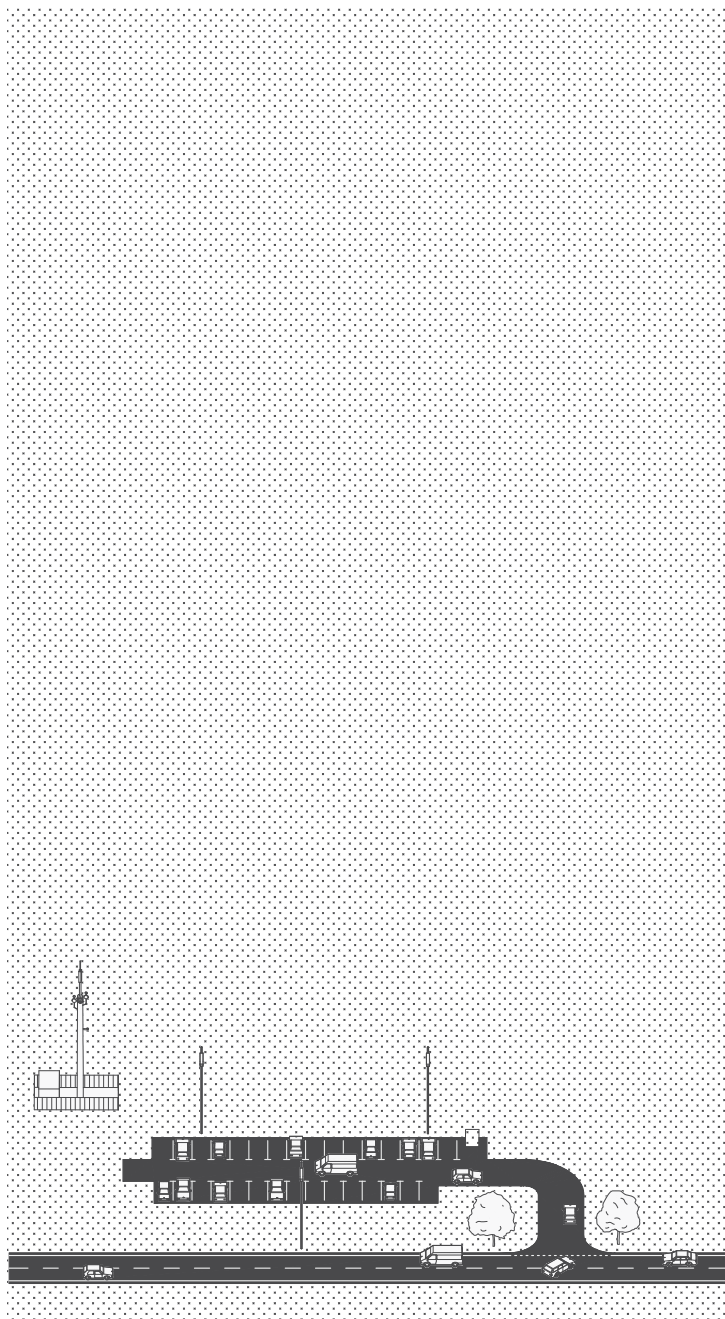
A1 KM5

PARKBUCHTEN 12



OLDENZAAL ZUID

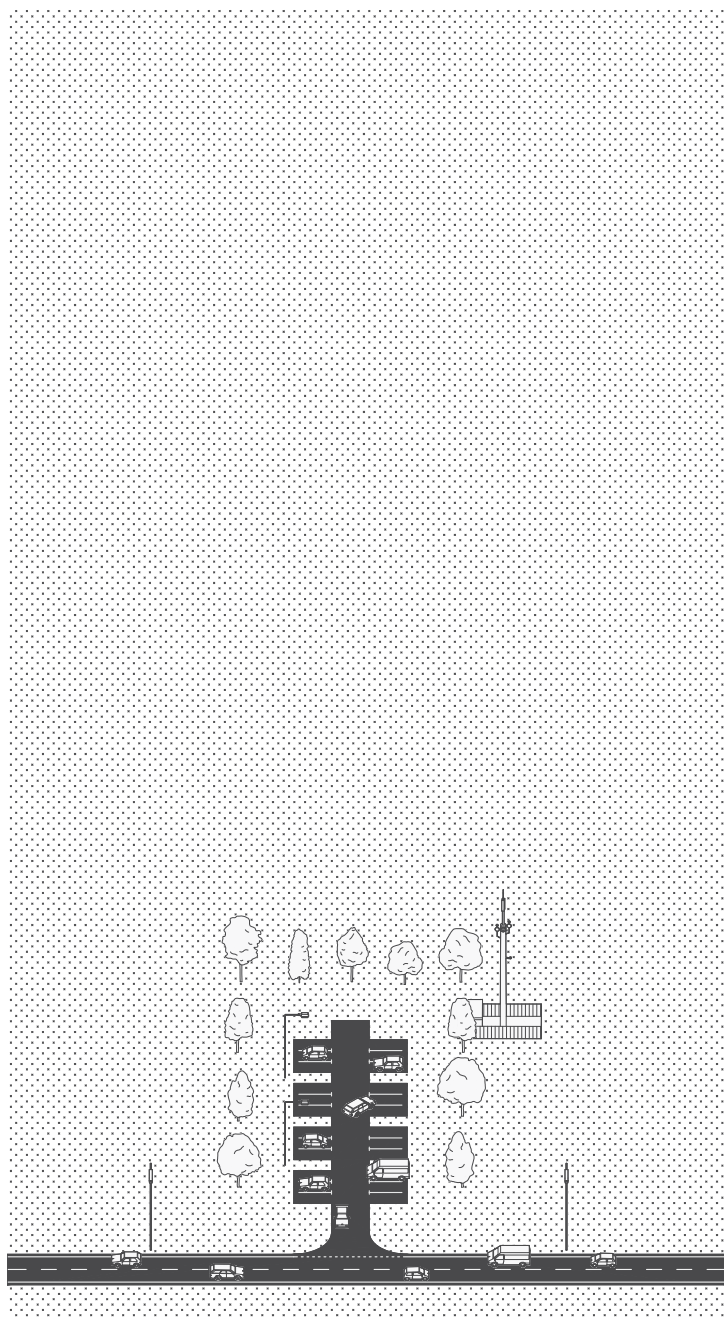
A1 KM10
PARKBUCHTEN 31



OLDENZAAL WEST

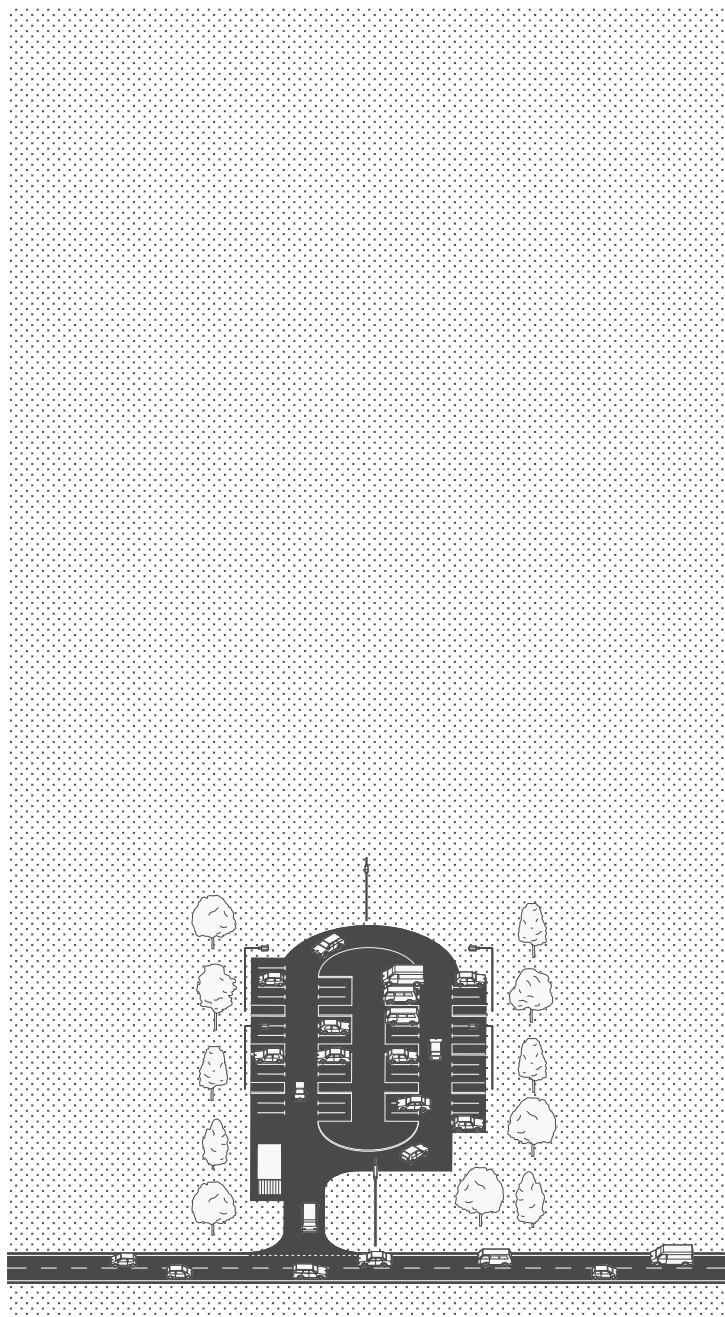
A1 KM25

PARKBUCHTEN 24



BORNE

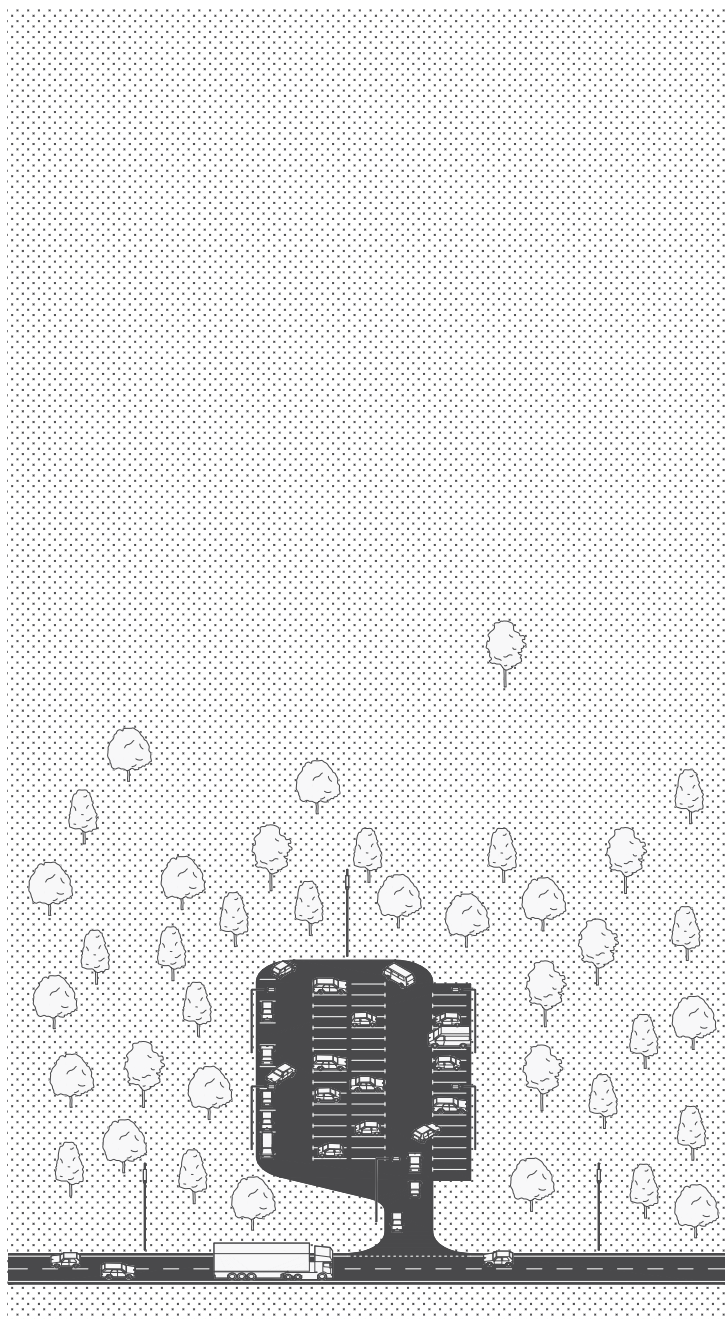
A1 KM40
PARKBUCHTEN 24



MARKELO ZUID

A1 KM45

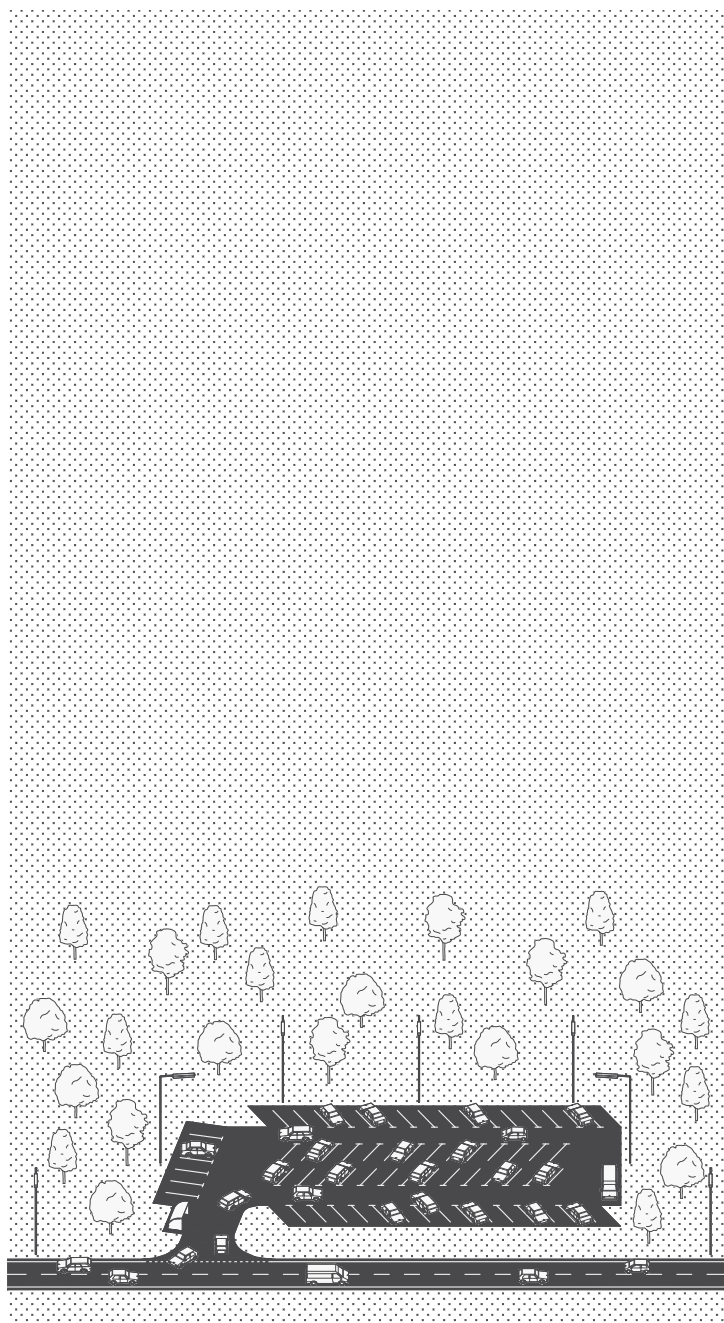
PARKING LOTS 36



MARKELO NOORD

A1 KM50

PARKBUCHTEN 30



BATHMEN

A1 KM55

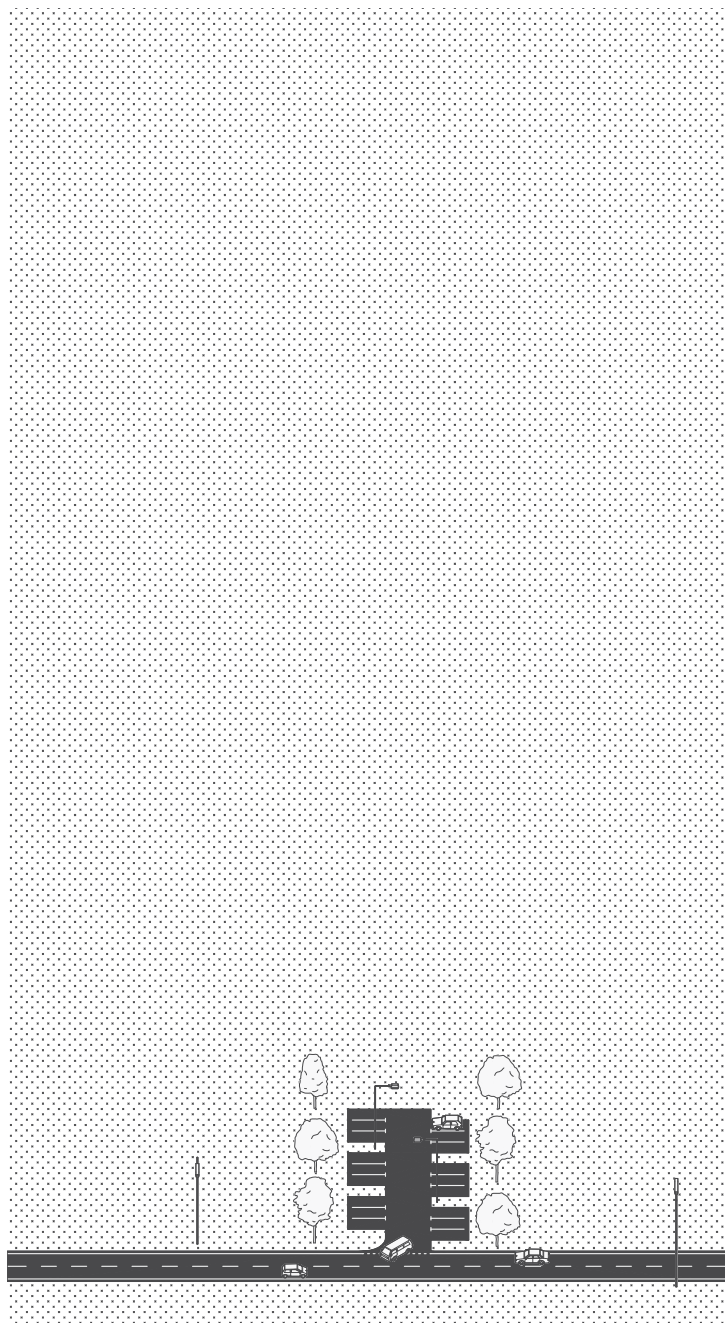
PARKING LOTS 30



DEVENTER OOST

A1 KM60

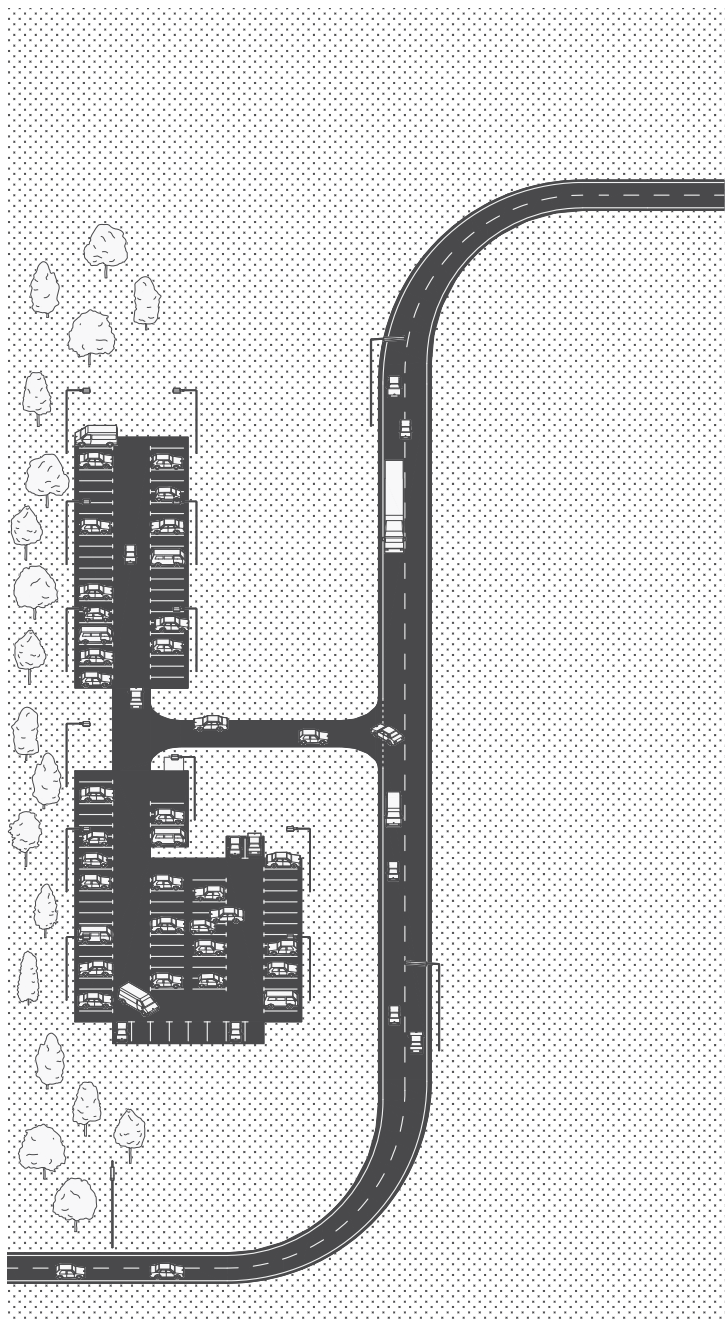
PARKING LOTS 18



EPSE DEVENTER

A1 KM64

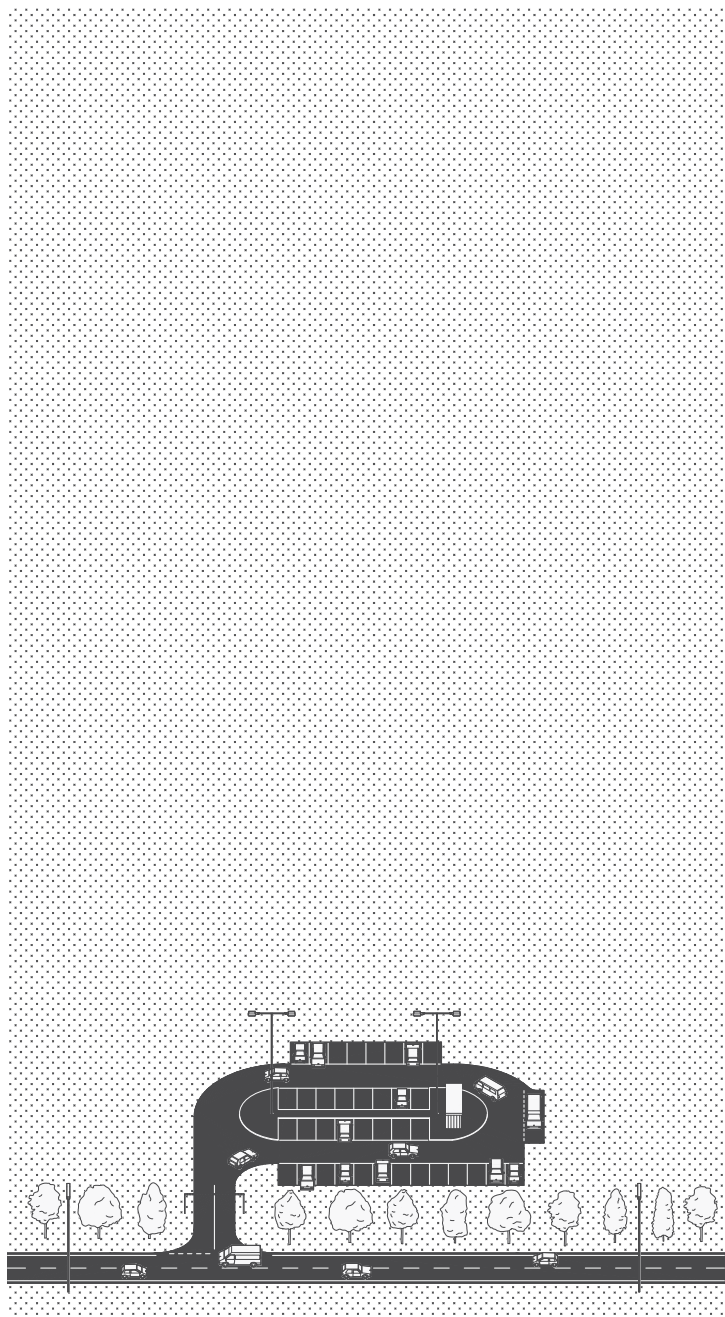
PARKING LOTS 56



TWELLO WILP

A1 KM90

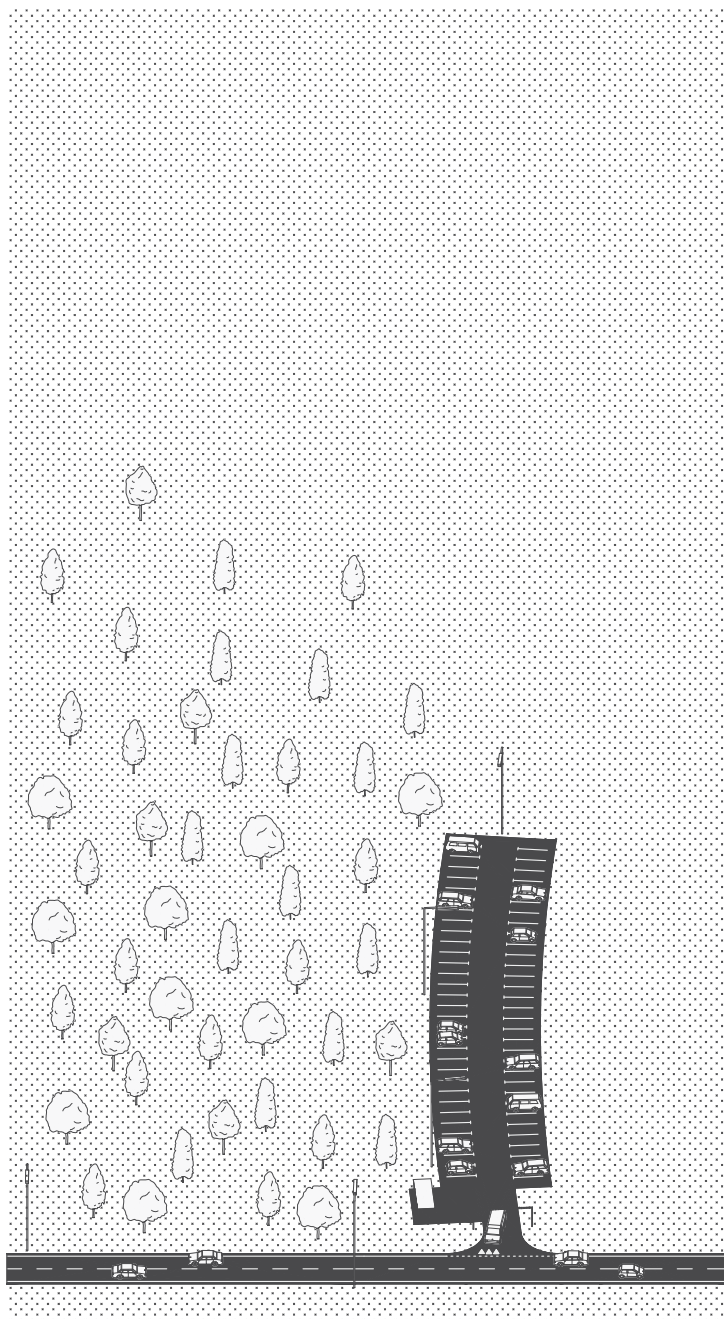
PARKING LOTS 29



VOORST

A1 KM91

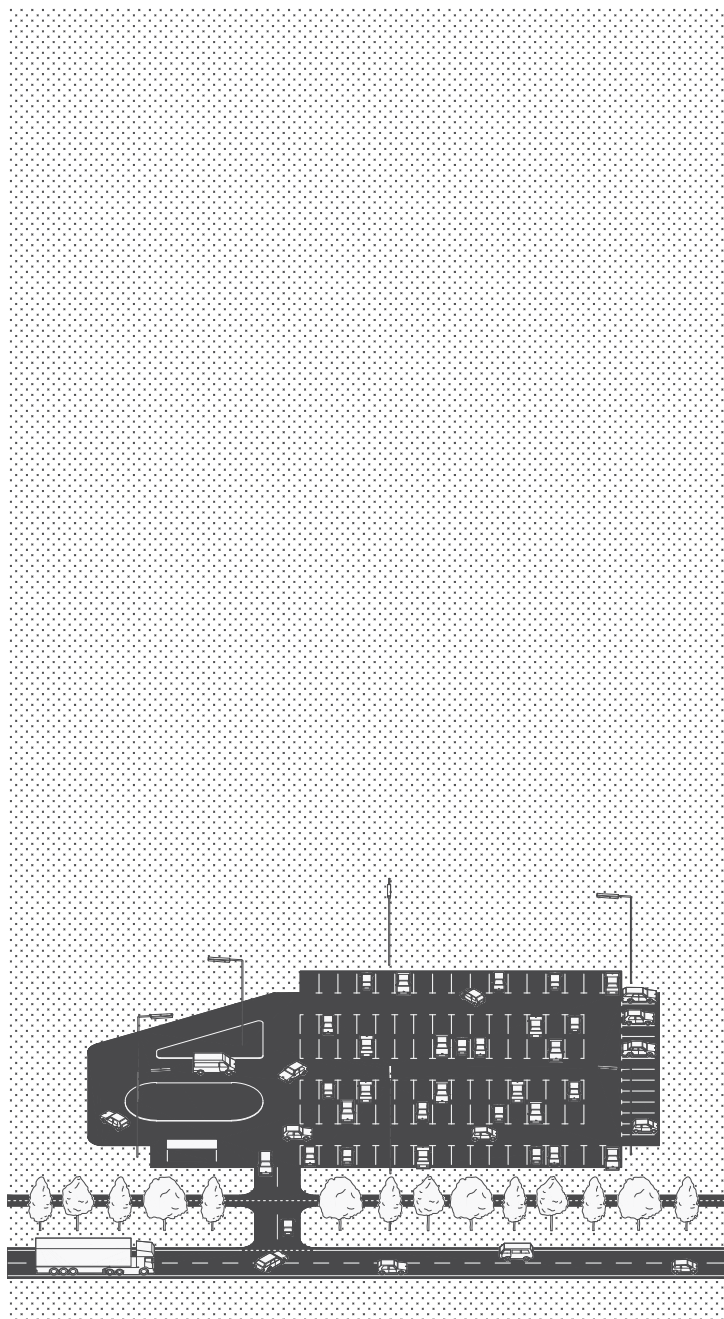
PARKING LOTS 62



BEEKBERGEN

A1 KM100

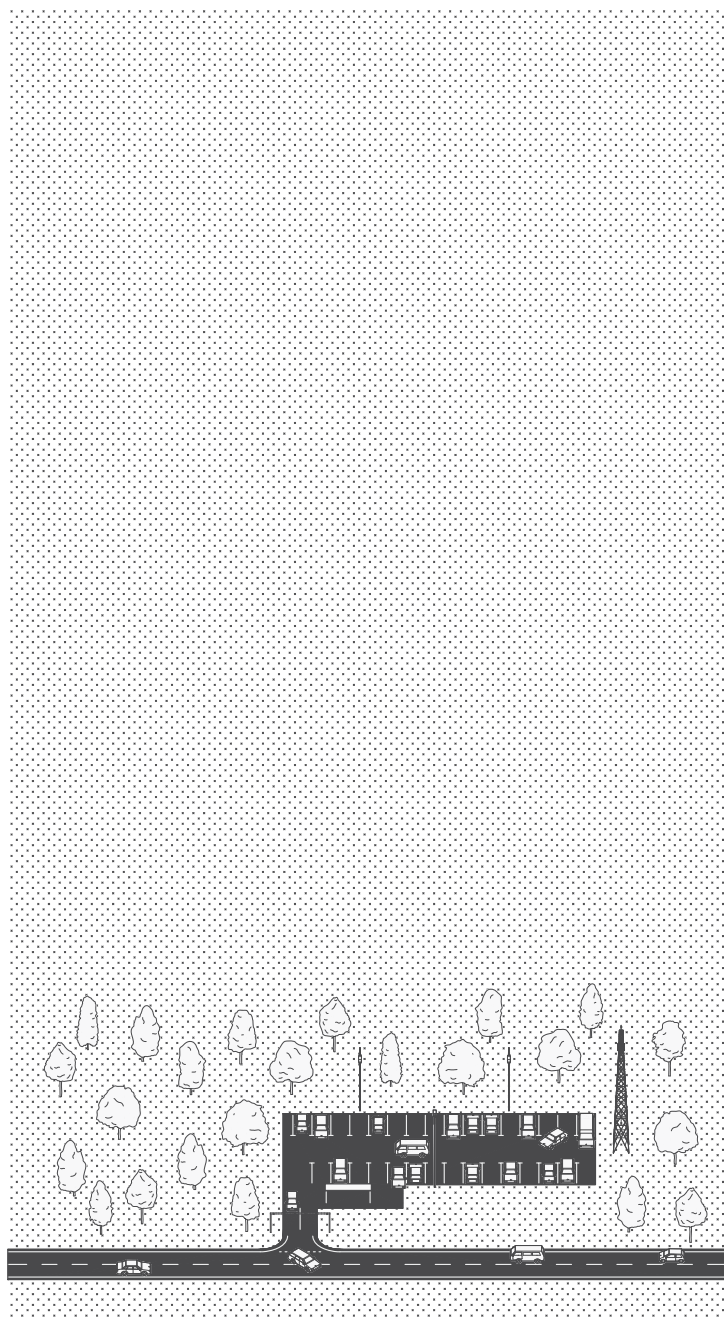
PARKING LOTS 107



HOENDERLOO

A1 KM103

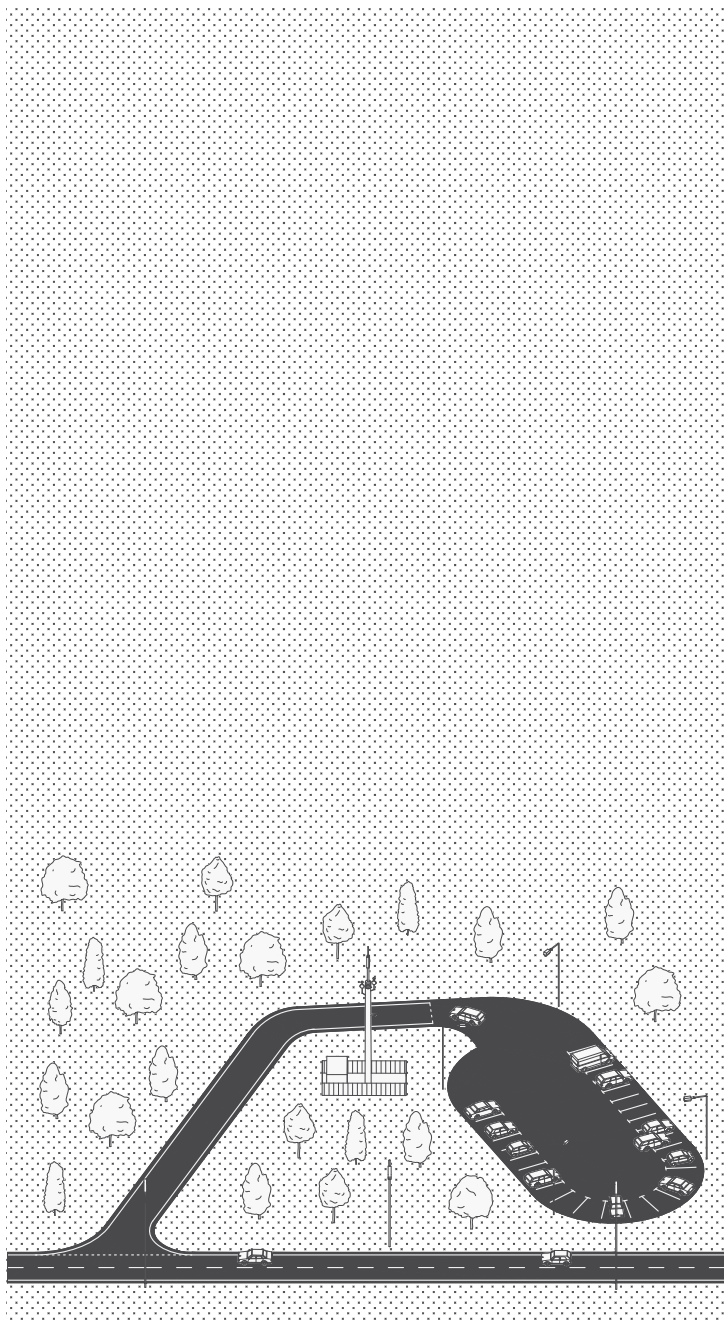
PARKING LOTS 30



STROE

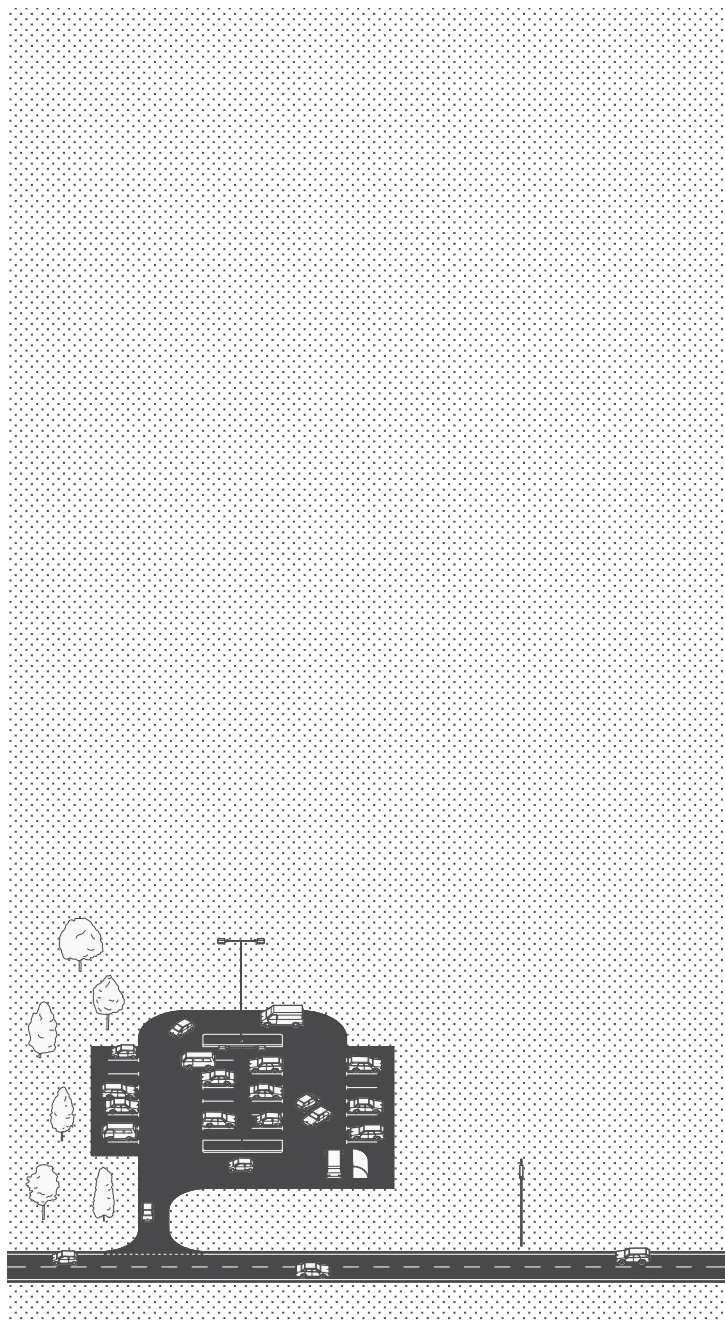
A1 KM107

PARKING LOTS 20



VOORTHUIZEN

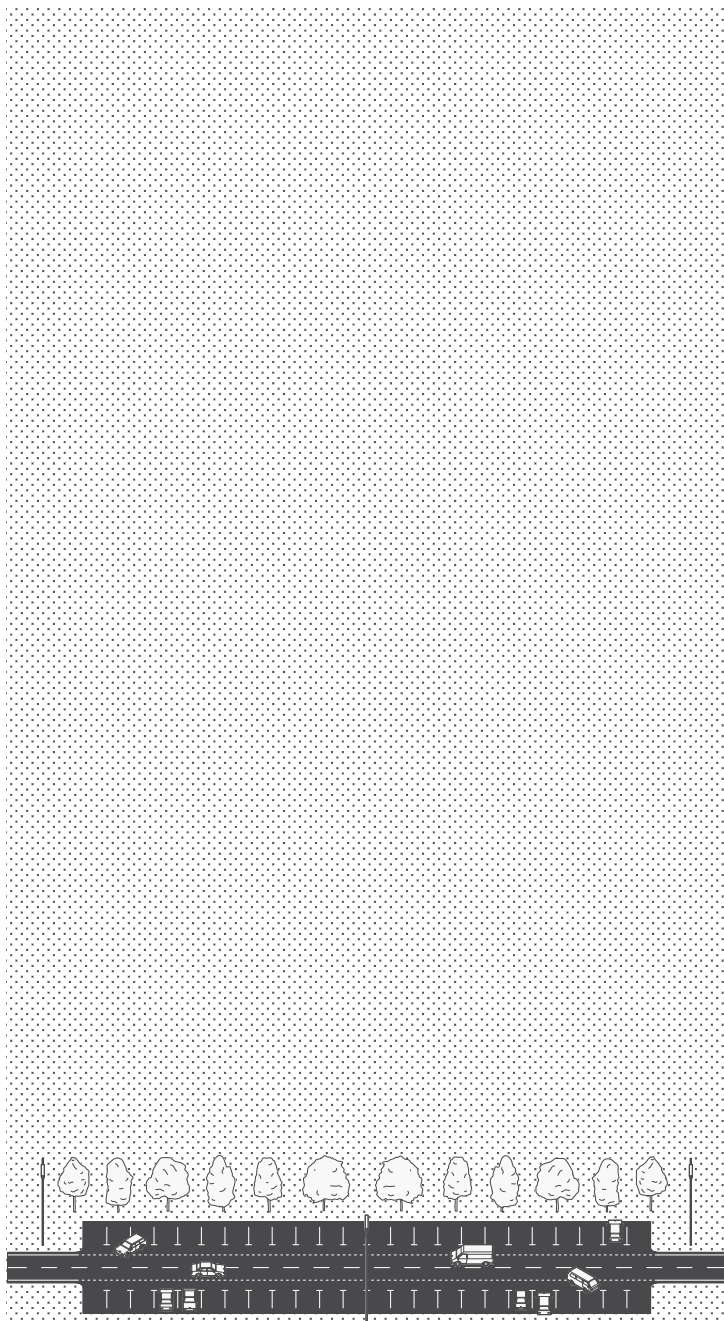
A1 KM108
PARKING LOTS 44



BARNEVELD

A1 KM111

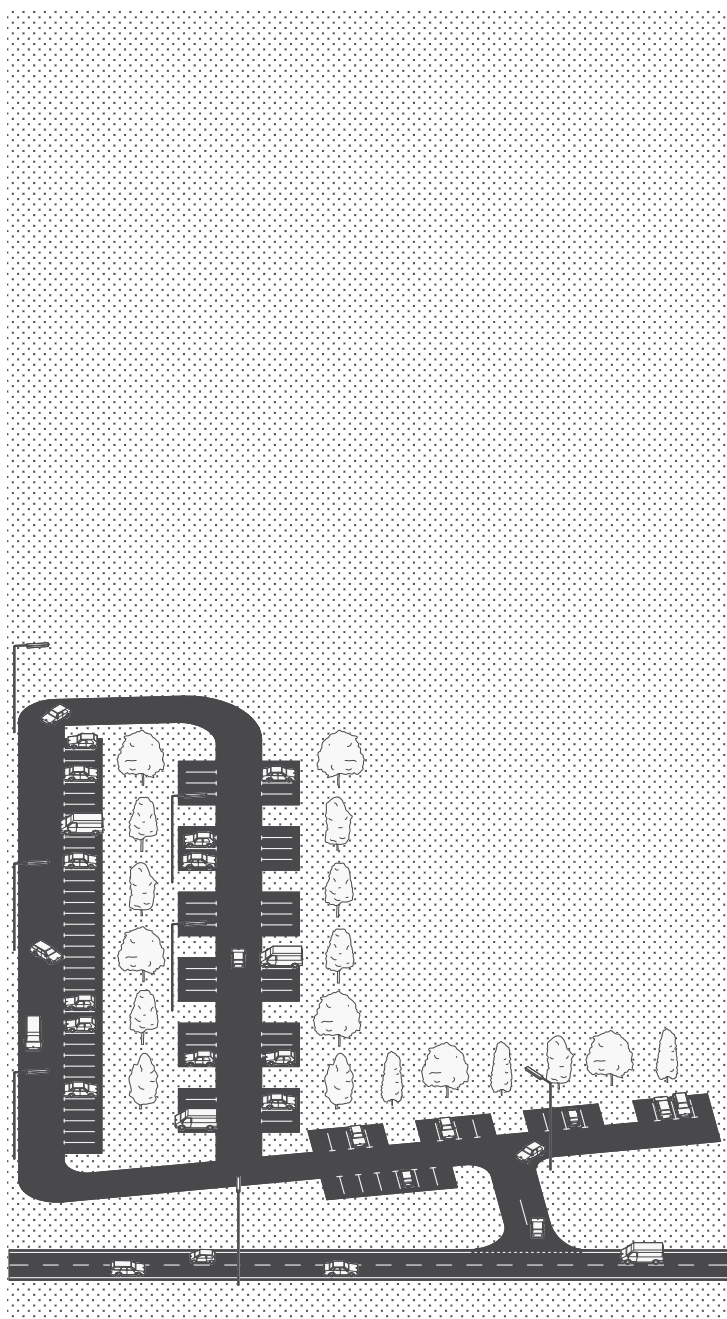
PARKBUCHTEN 48



BUNSCHOTEN

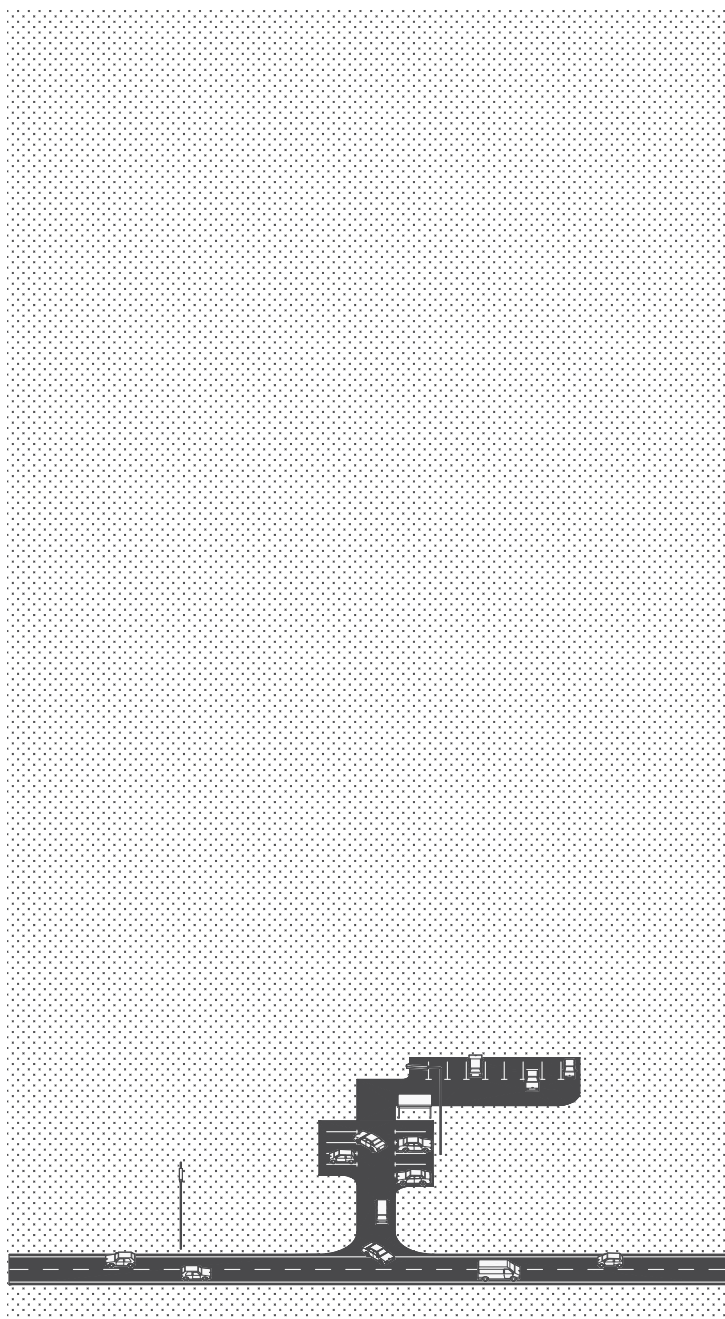
A1 KM123

PARKBUCHTEN 140



BAARN EEMBRUGGE

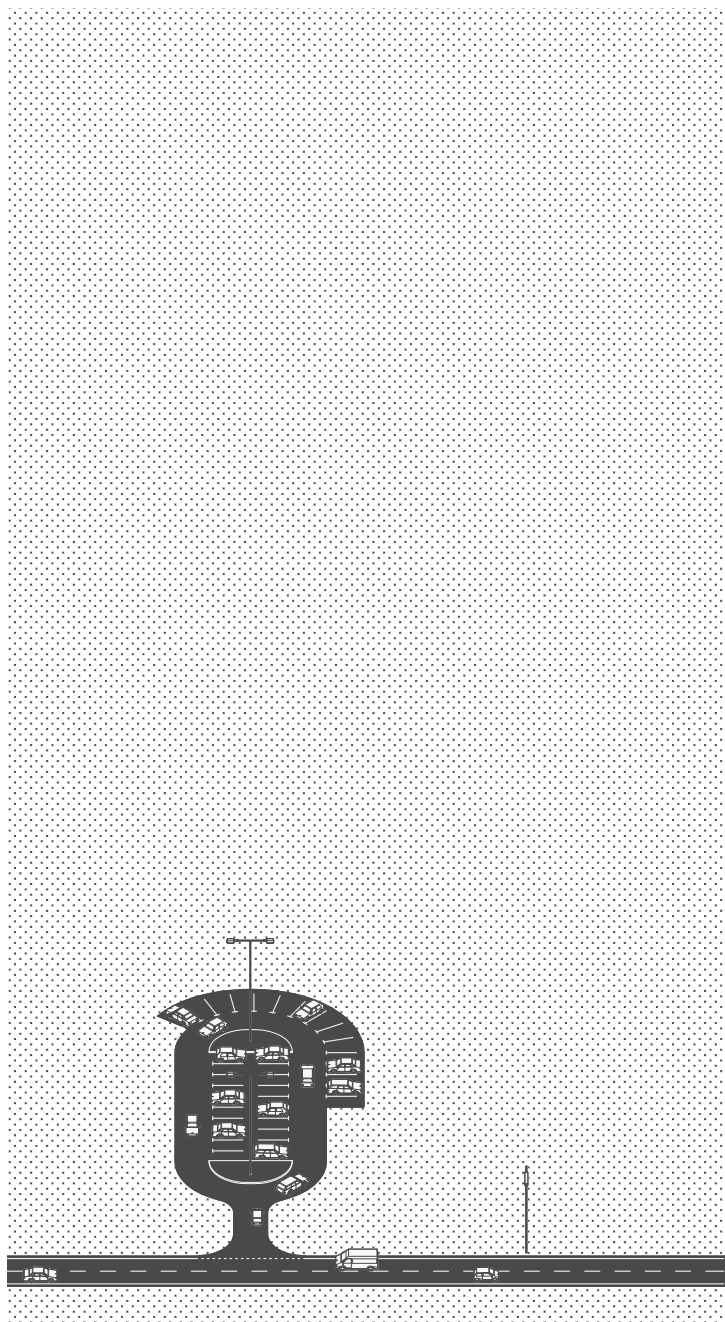
A1 KM128
PARKBUCHTEN 26



BAARN

A1 KM140

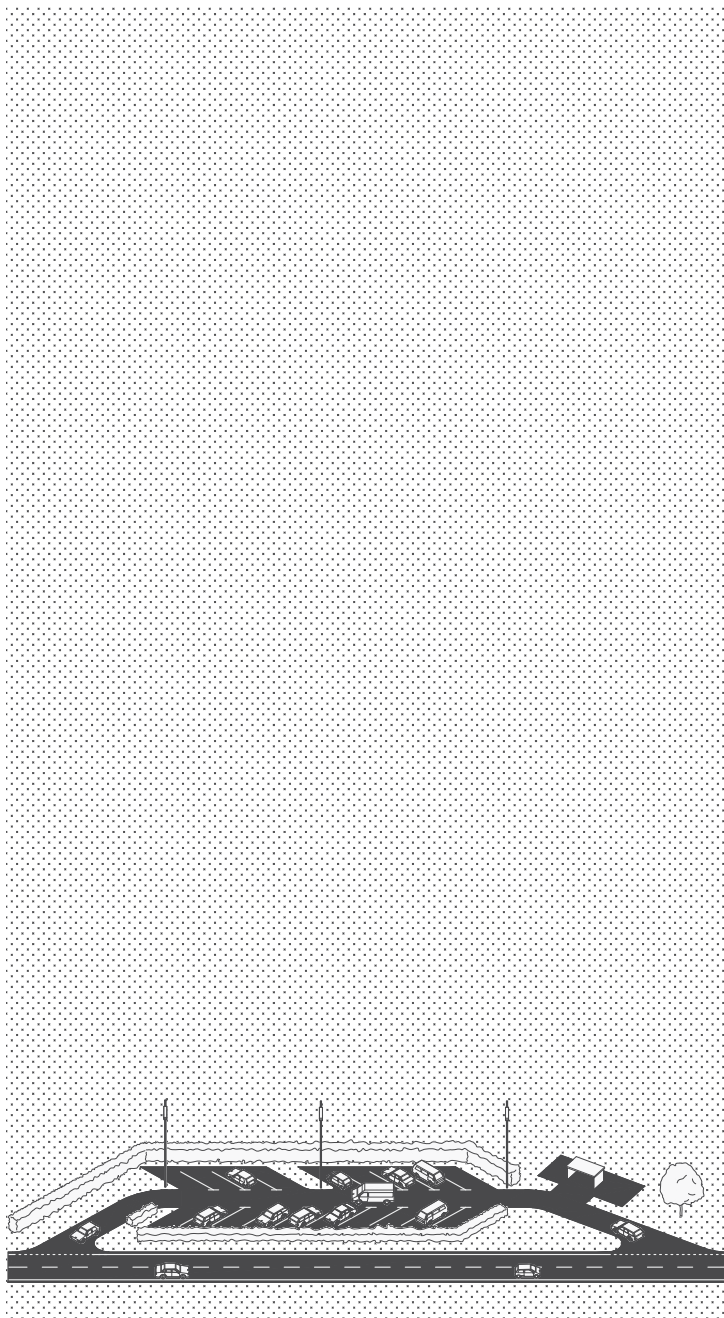
PARKBUCHTEN 36



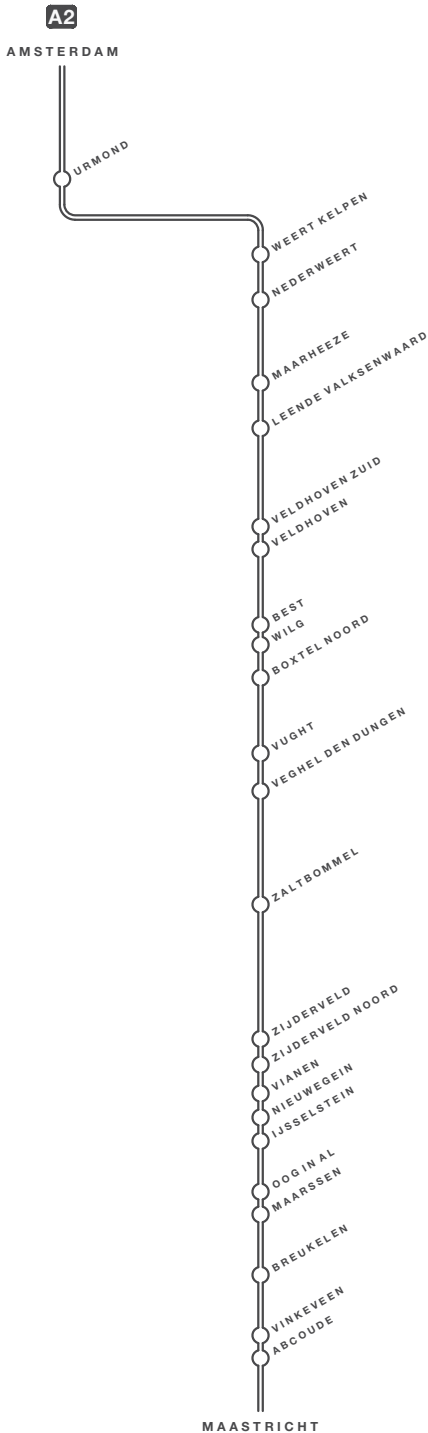
BUSSUM

A1 KM144

PARKBUCHTEN 20



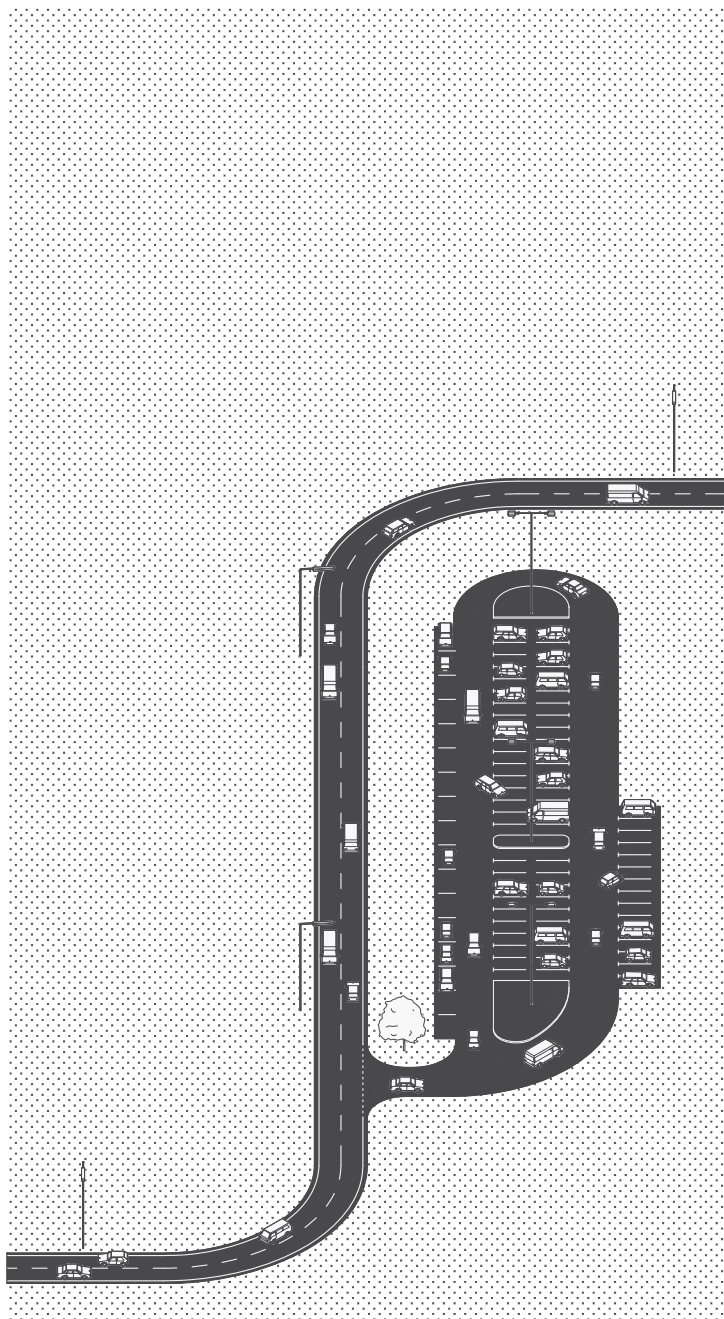
A2



URMOND

A2 KM29

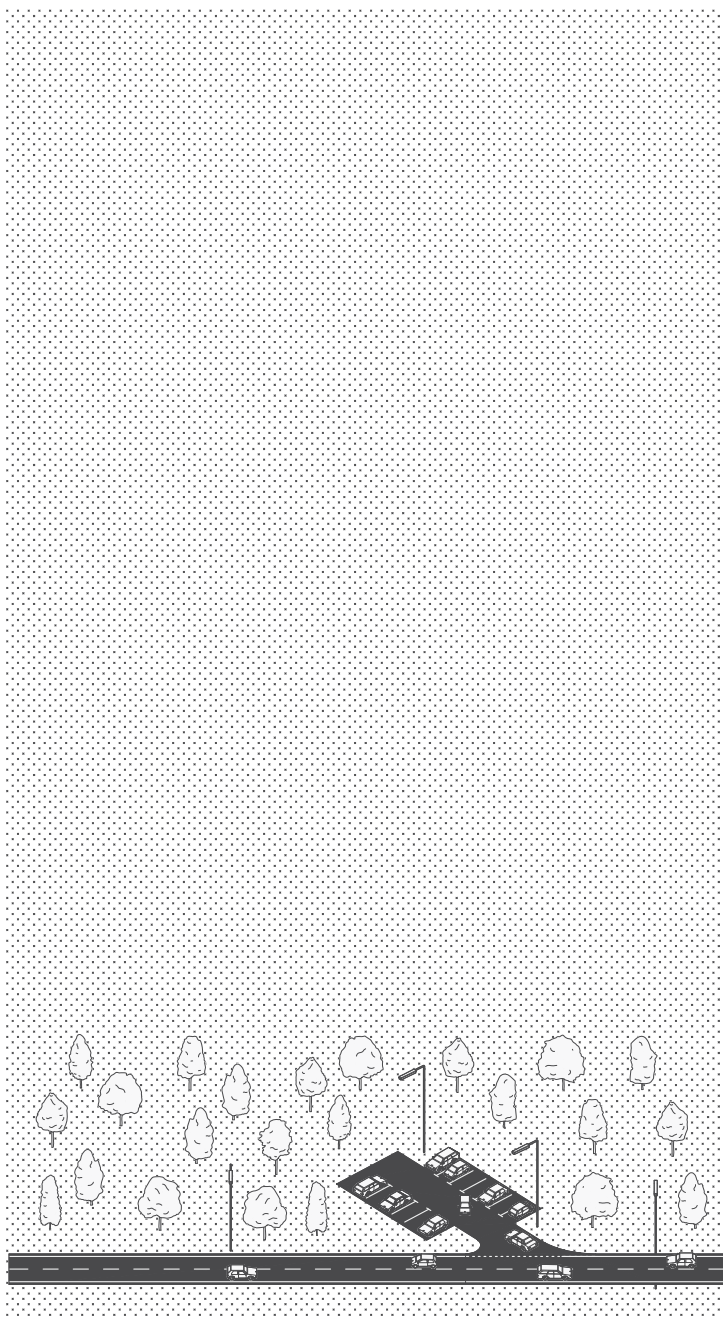
PARKBUCHTEN 89



WEERT KELPEN

A2 KM64

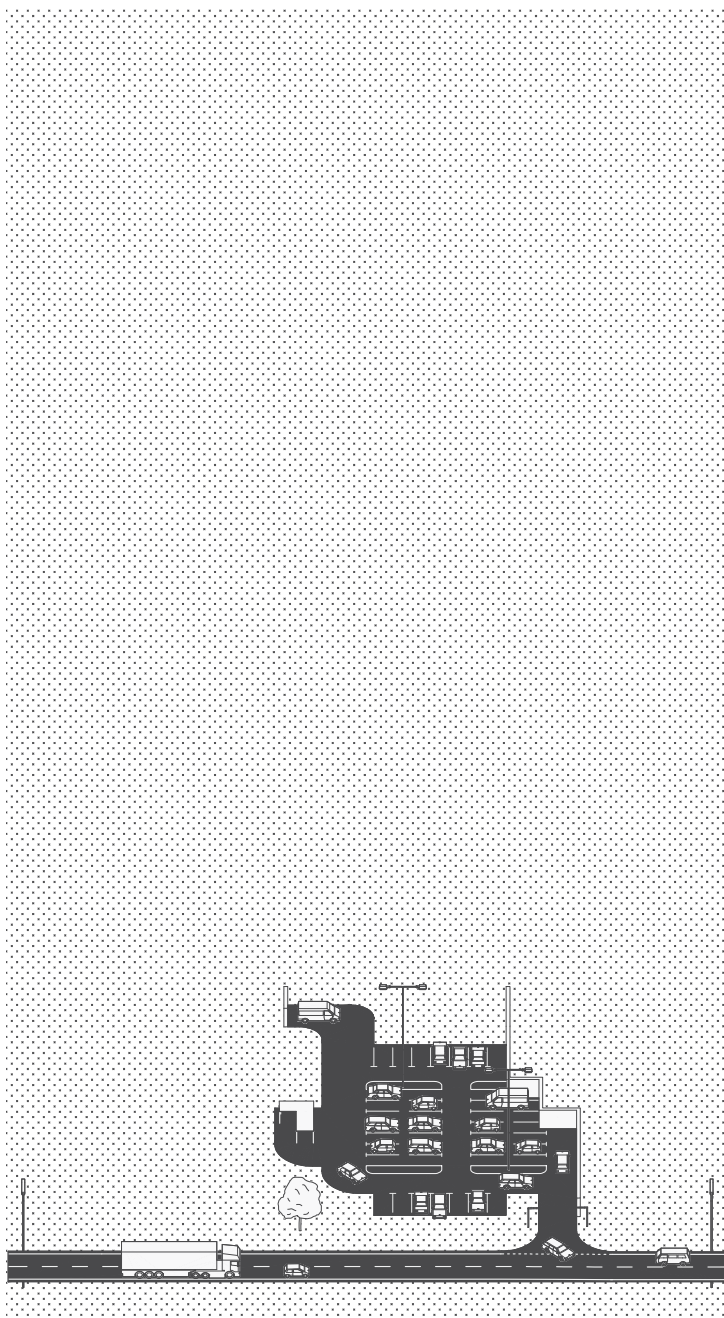
PARKBUCHTEN 14



NEDERWEERT

A2 KM70

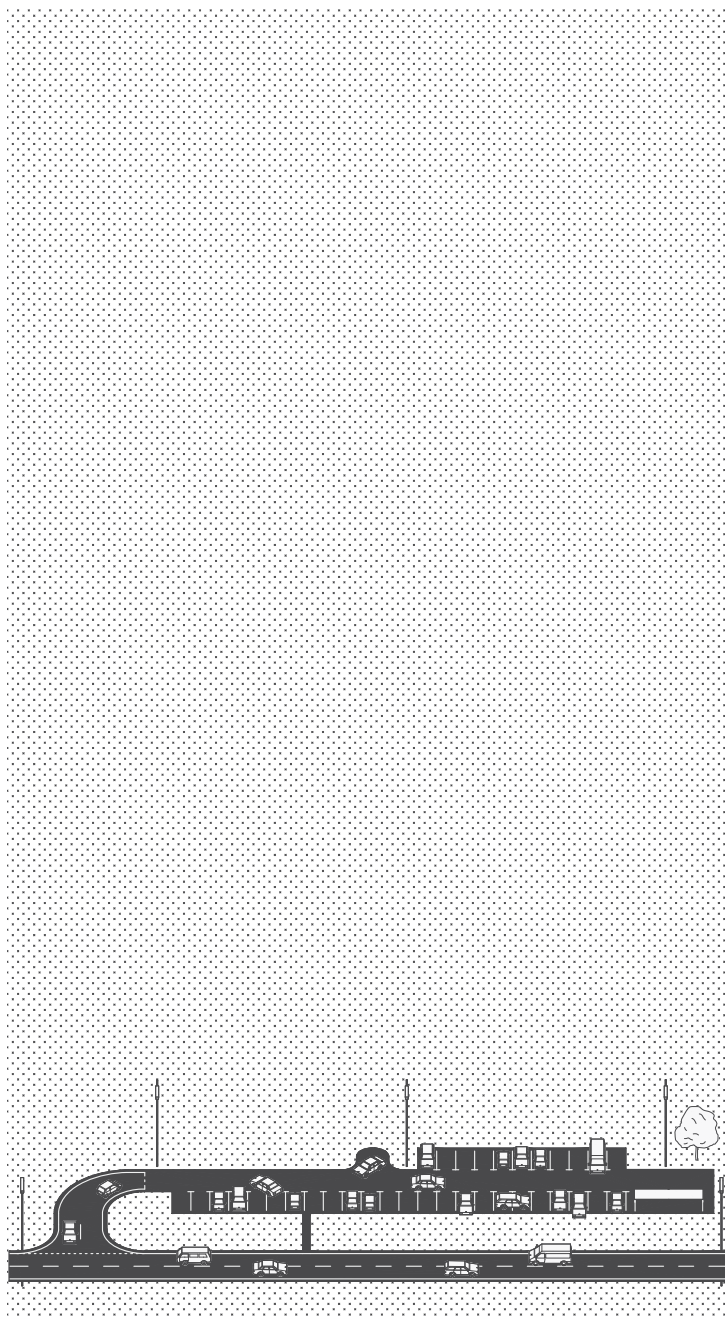
PARKBUCHTEN 25



MAARHEEZE

A2 KM81

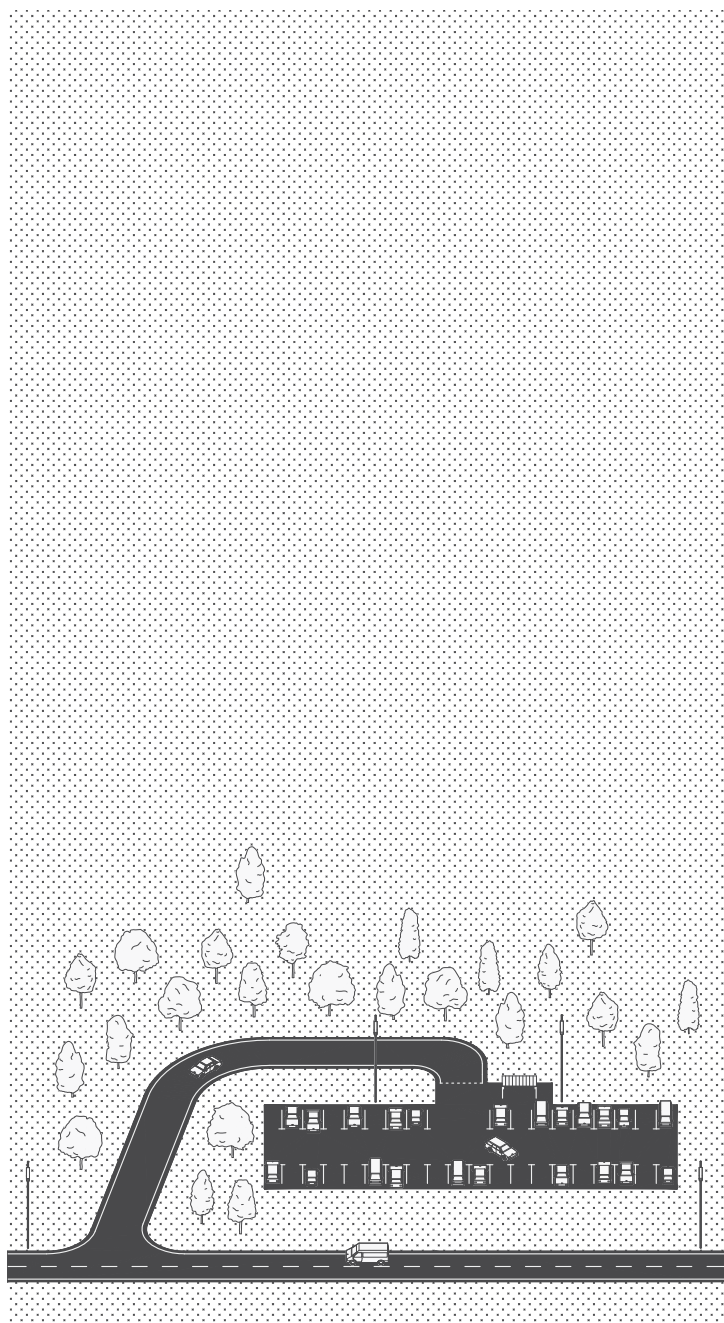
PARKBUCHTEN 25



LEENDE VALKSENWAARD

A2 KM87

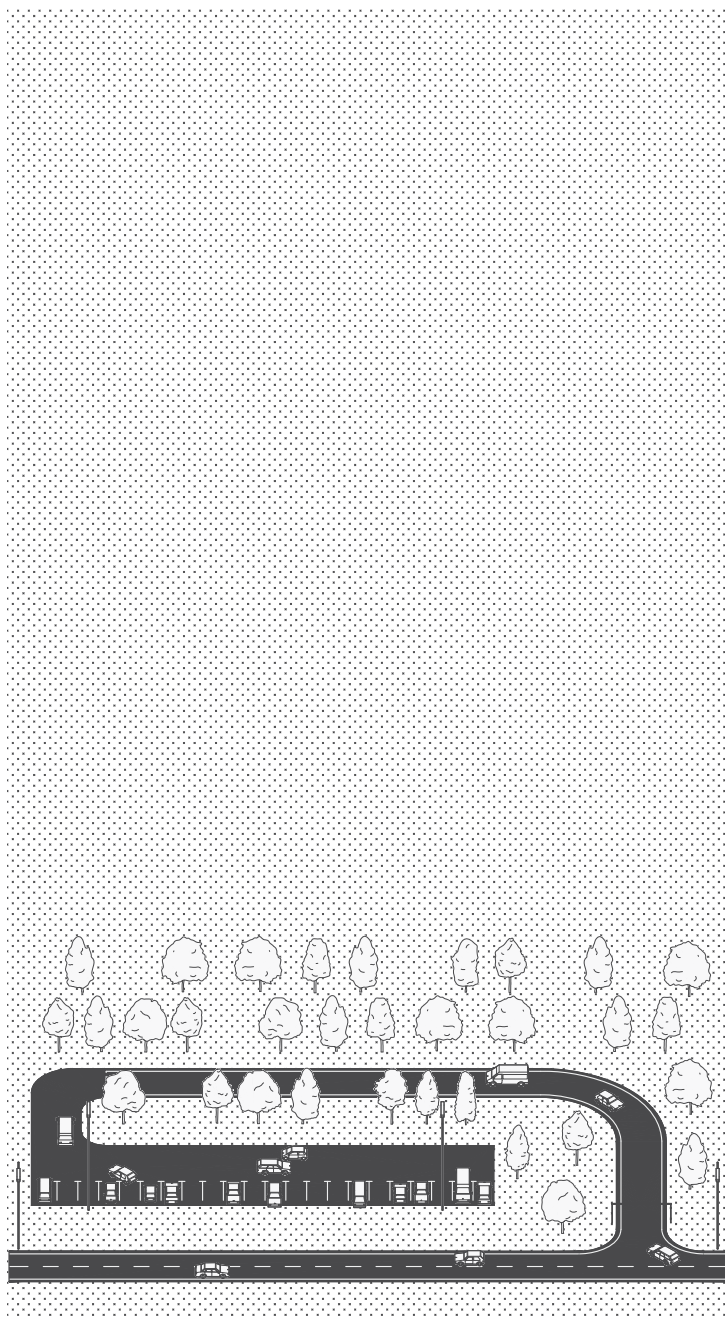
PARKBUCHTEN 37



VELDHOVEN ZUID

A2 KM100

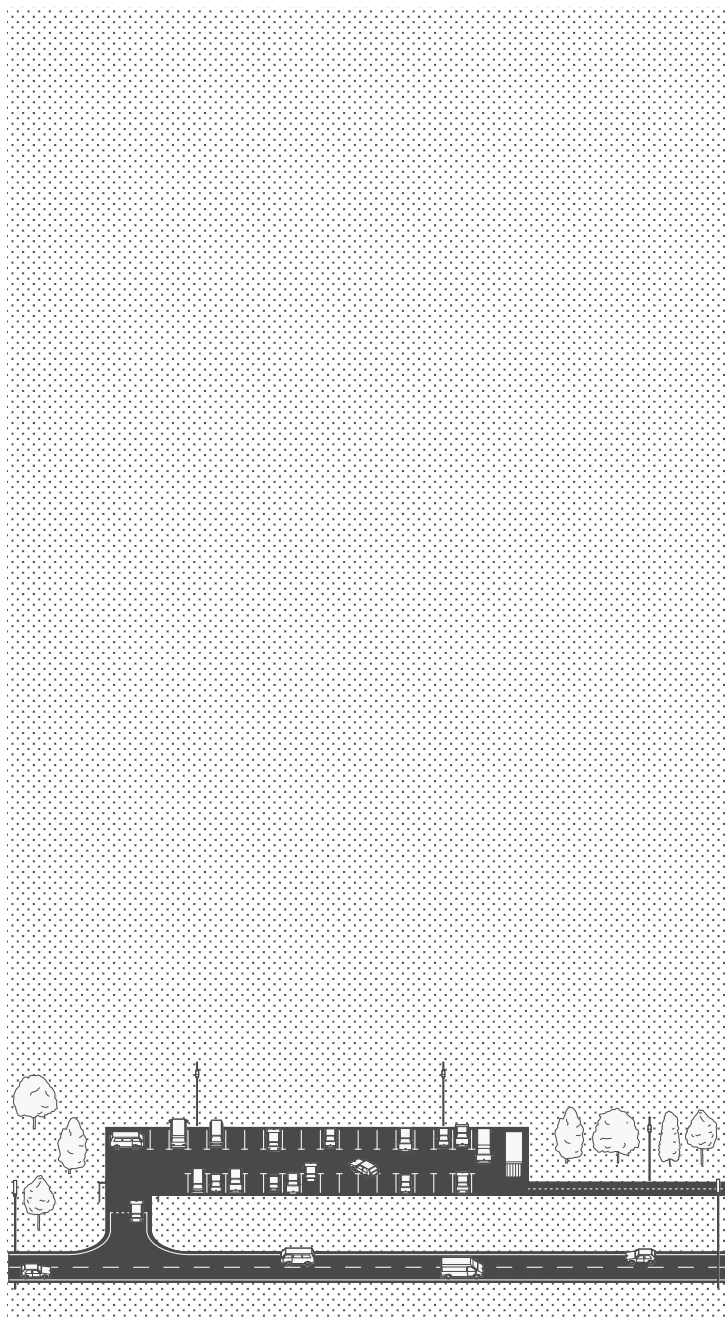
PARKBUCHTEN 25



VELDHOVEN

A2 KM103

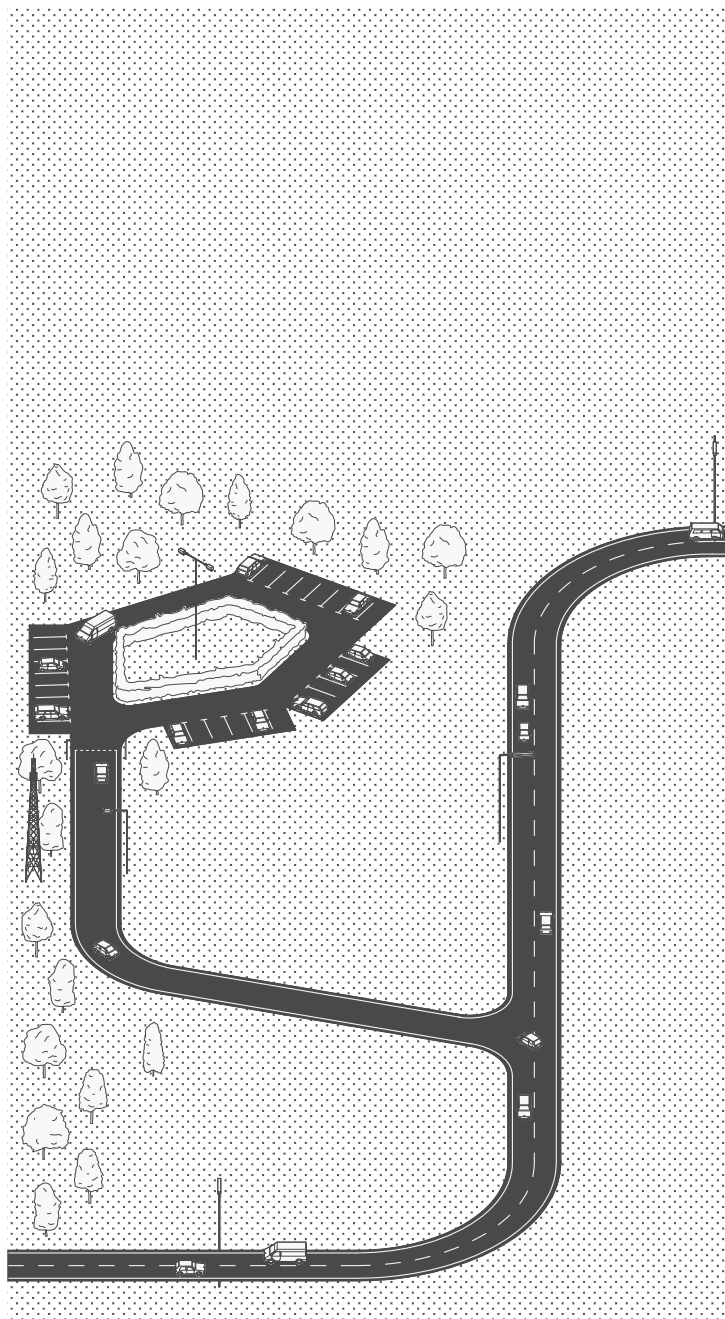
PARKBUCHTEN 38



BEST

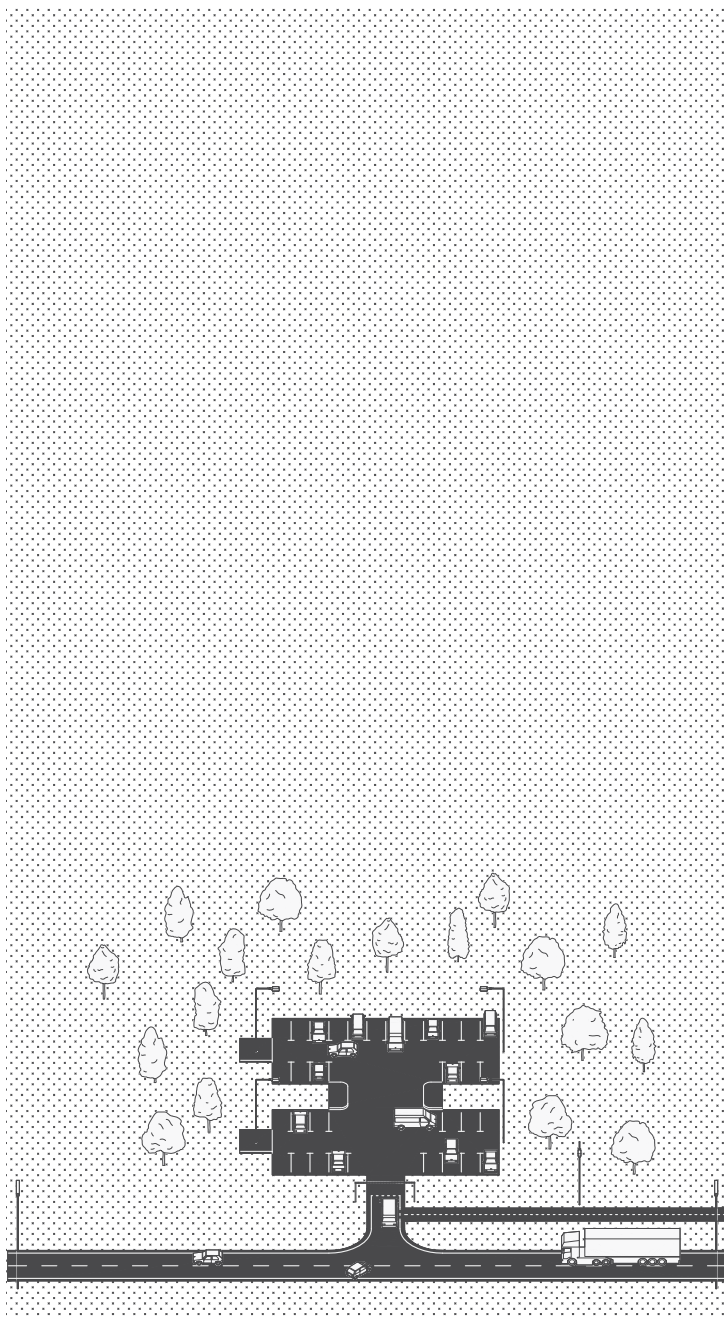
A2 KM113

PARKBUCHTEN 32



WILG

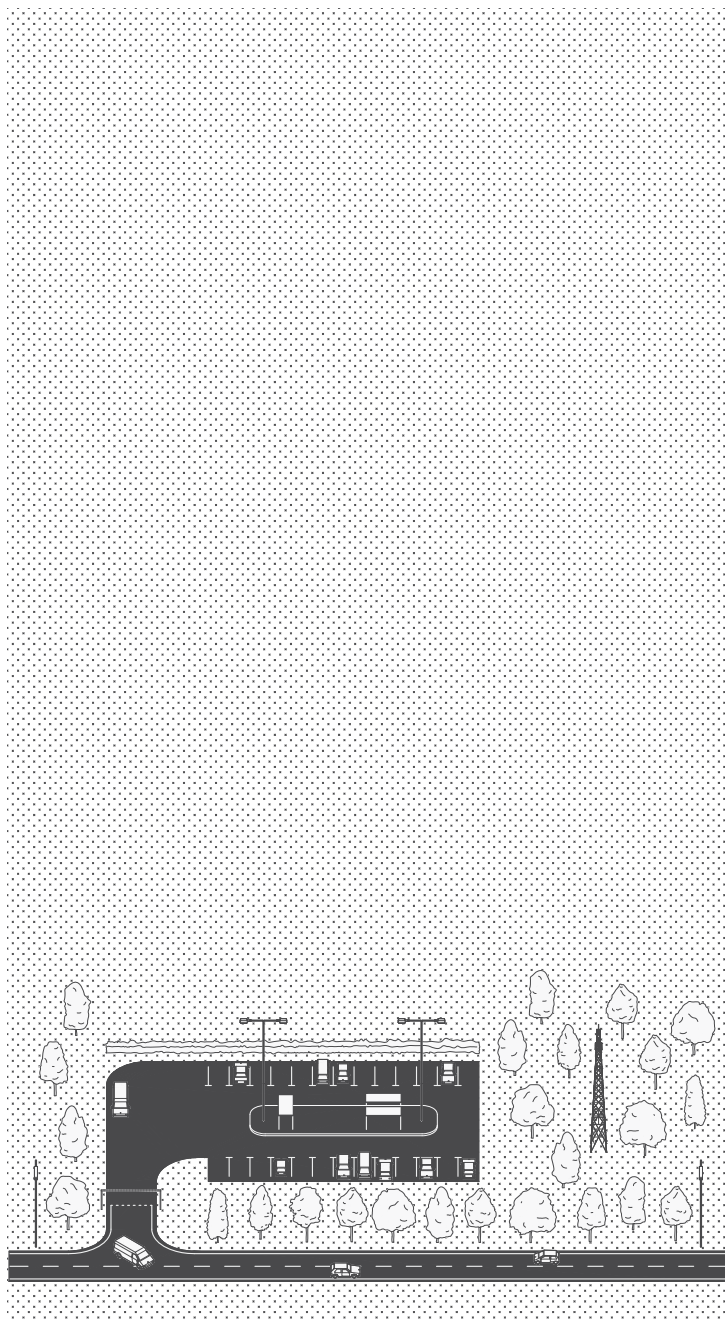
A2 KM115
PARKBUCHTEN 40



BOXTEL NOORD

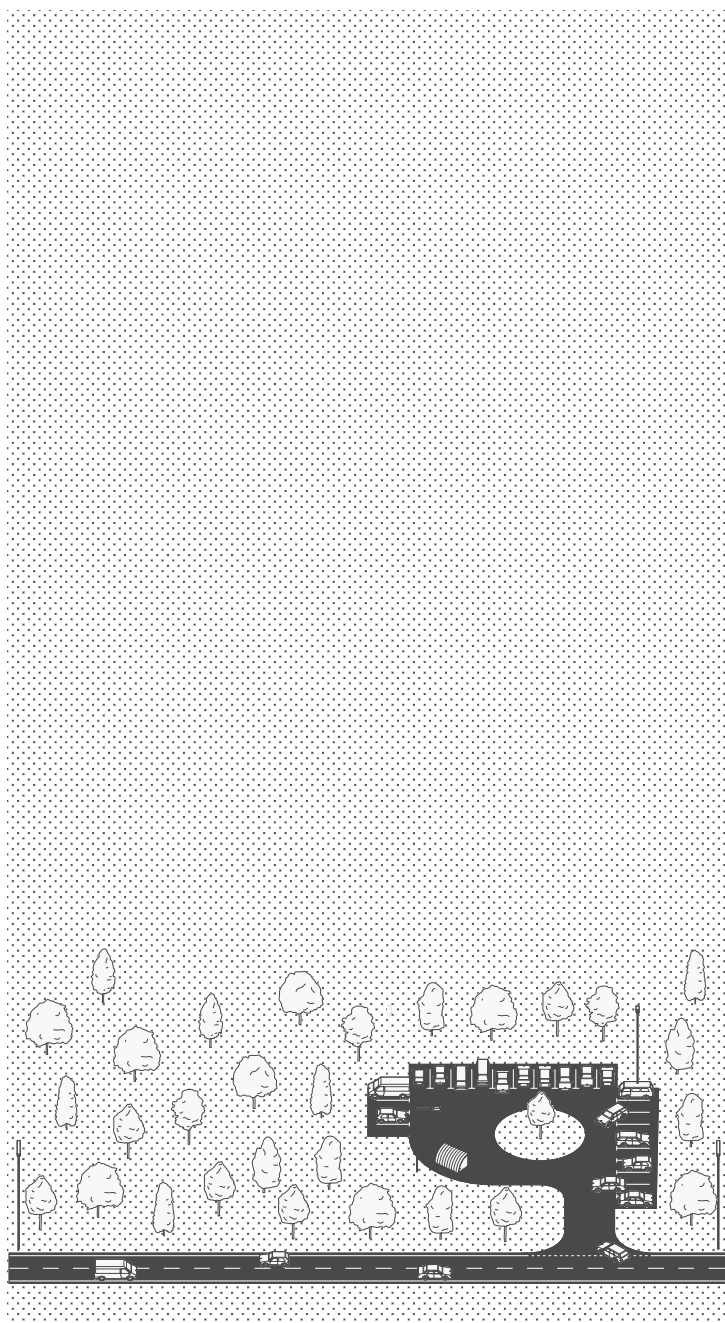
A2 KM120

PARKBUCHTEN 25



VUGHT

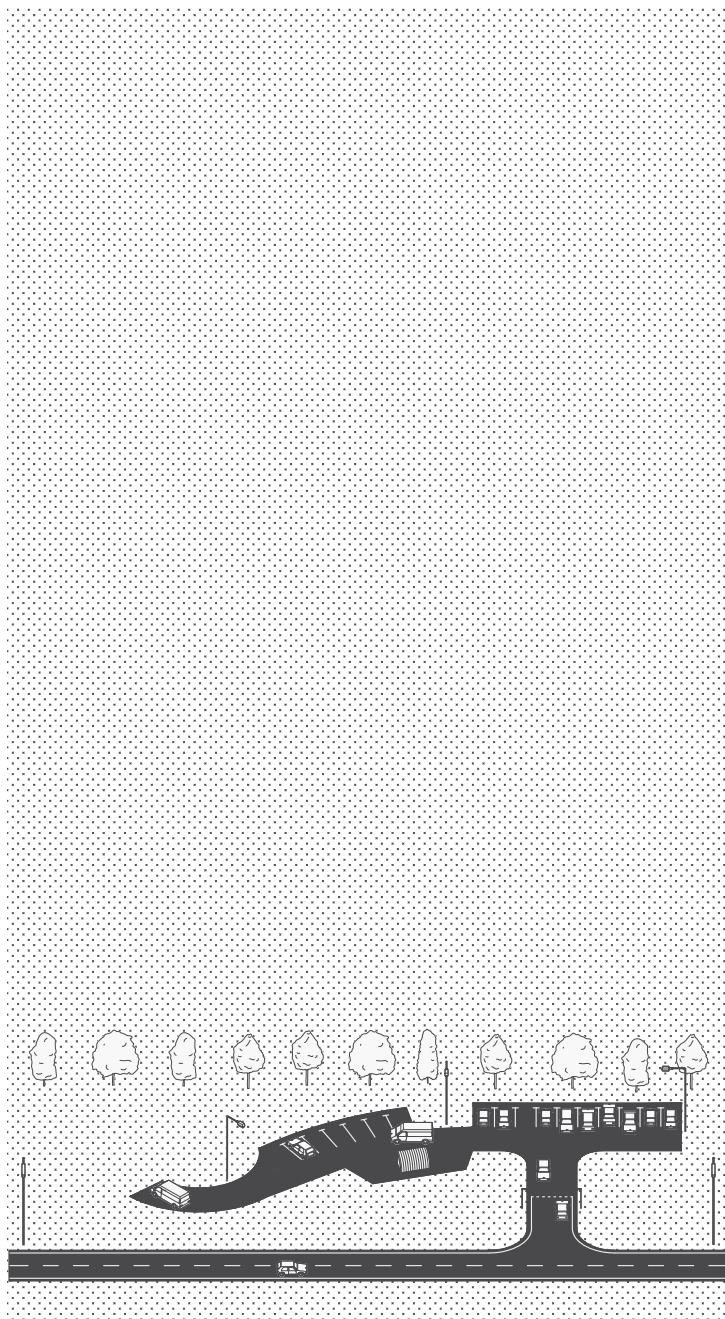
A2 KM130
PARKBUCHTEN 25



VEGHEL DEN DUNGEN

A2 KM135

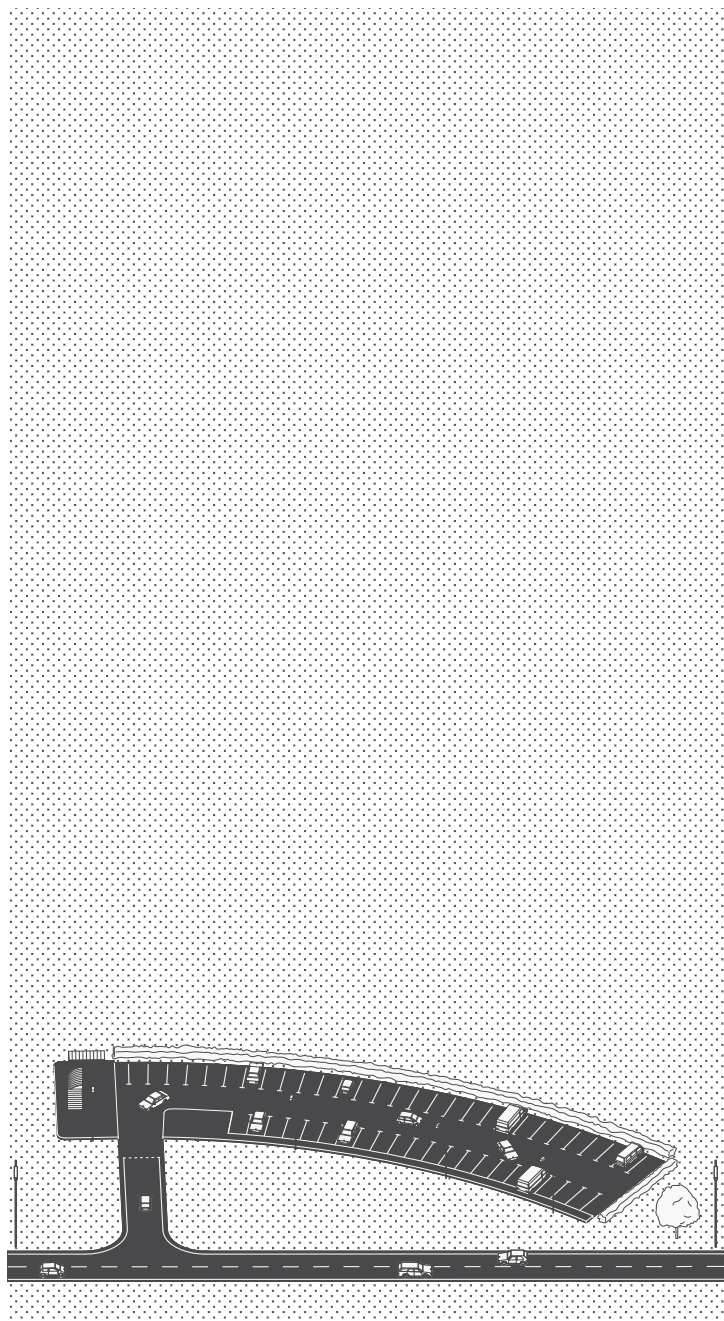
PARKBUCHTEN 32



ZALTBOMMEL

A2 KM150

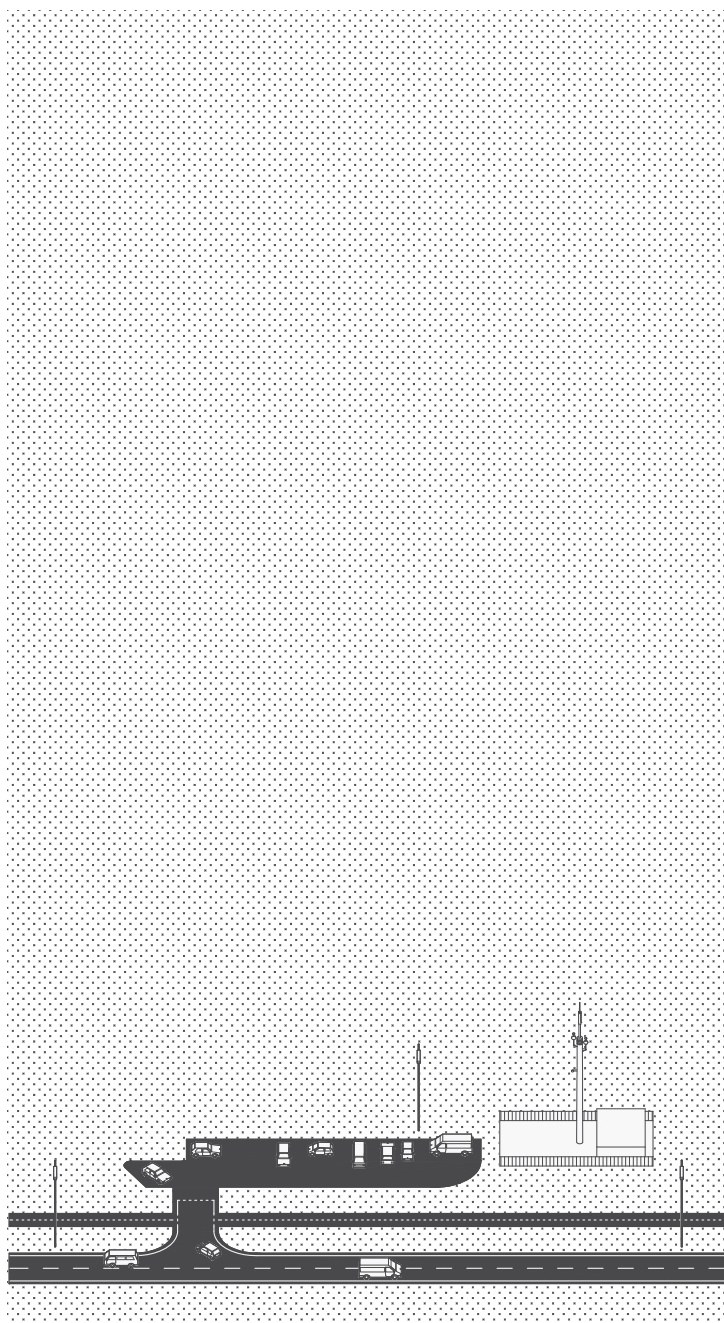
PARKBUCHTEN 51



ZIJDERVELD

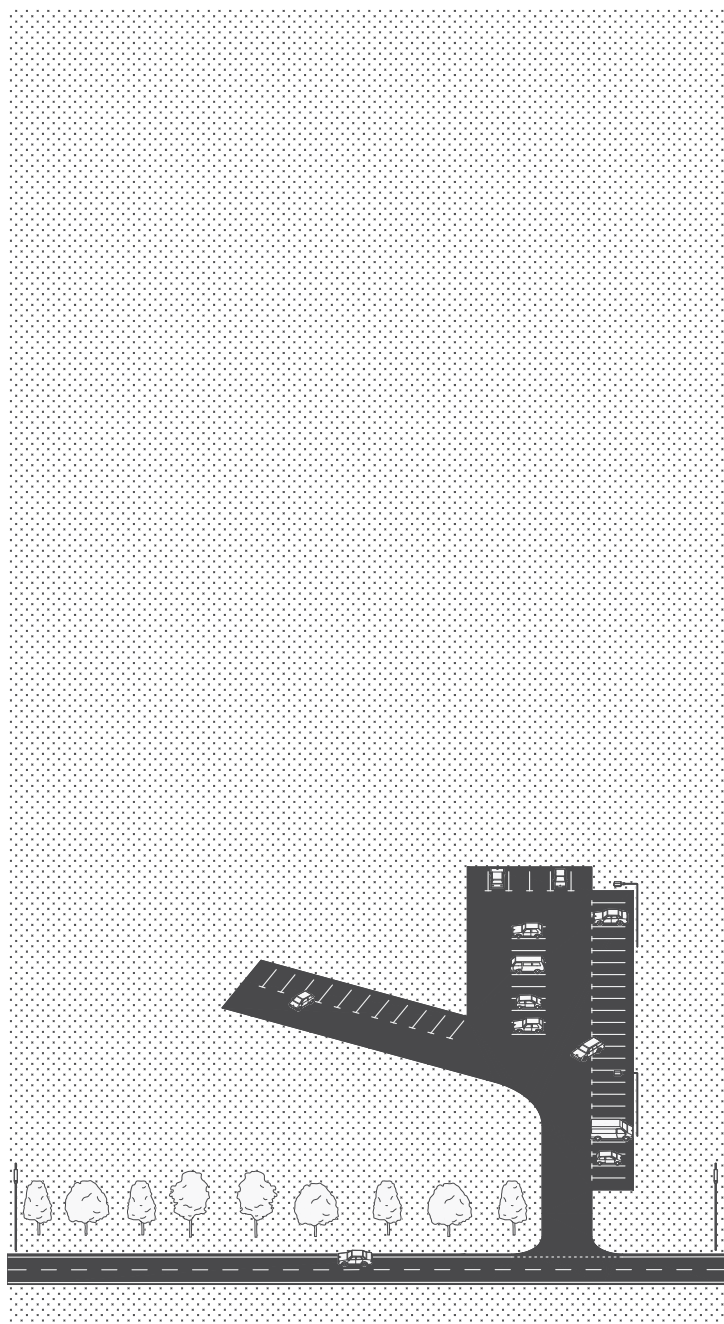
A2 KM160

PARKBUCHTEN 15



WAARDENBURG

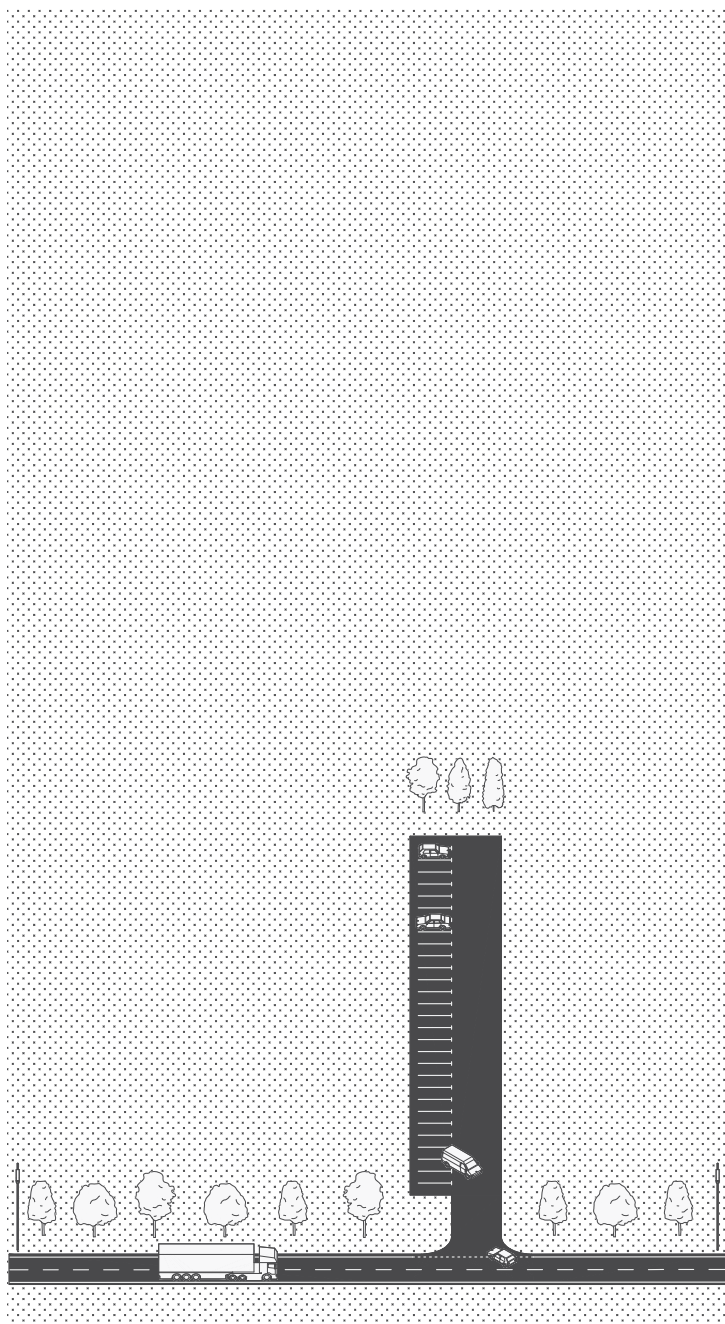
A2 KM163
PARKBUCHTEN 51



CULEMBORG

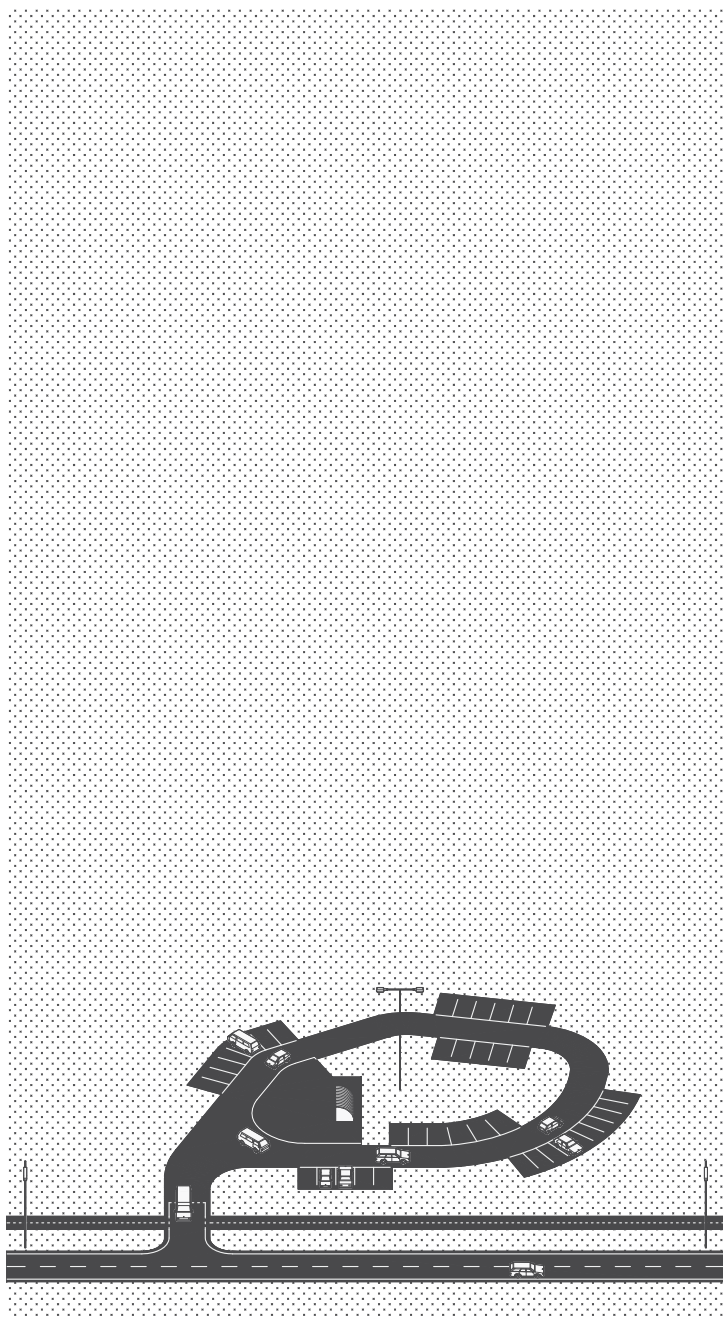
A2 KM169

PARKBUCHTEN



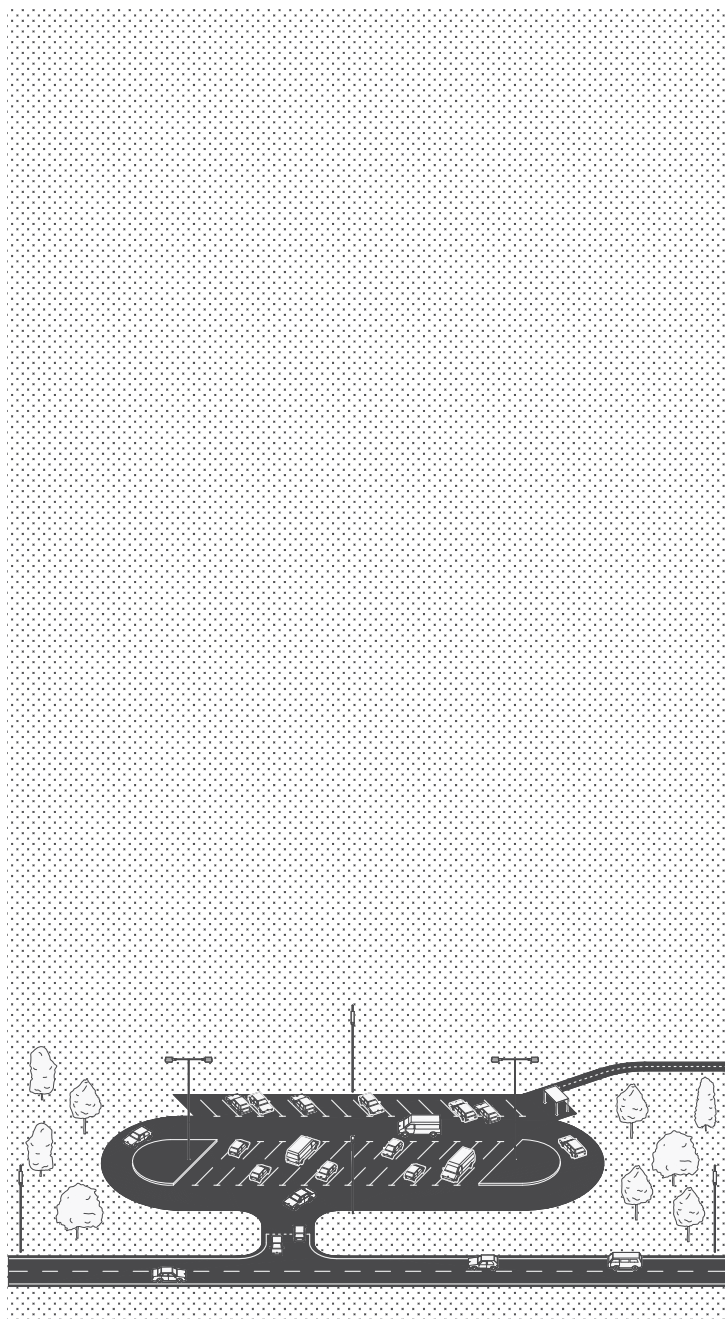
ZIJDERVELD NOORD

A2 KM170
PARKBUCHTEN 39



VIANEN

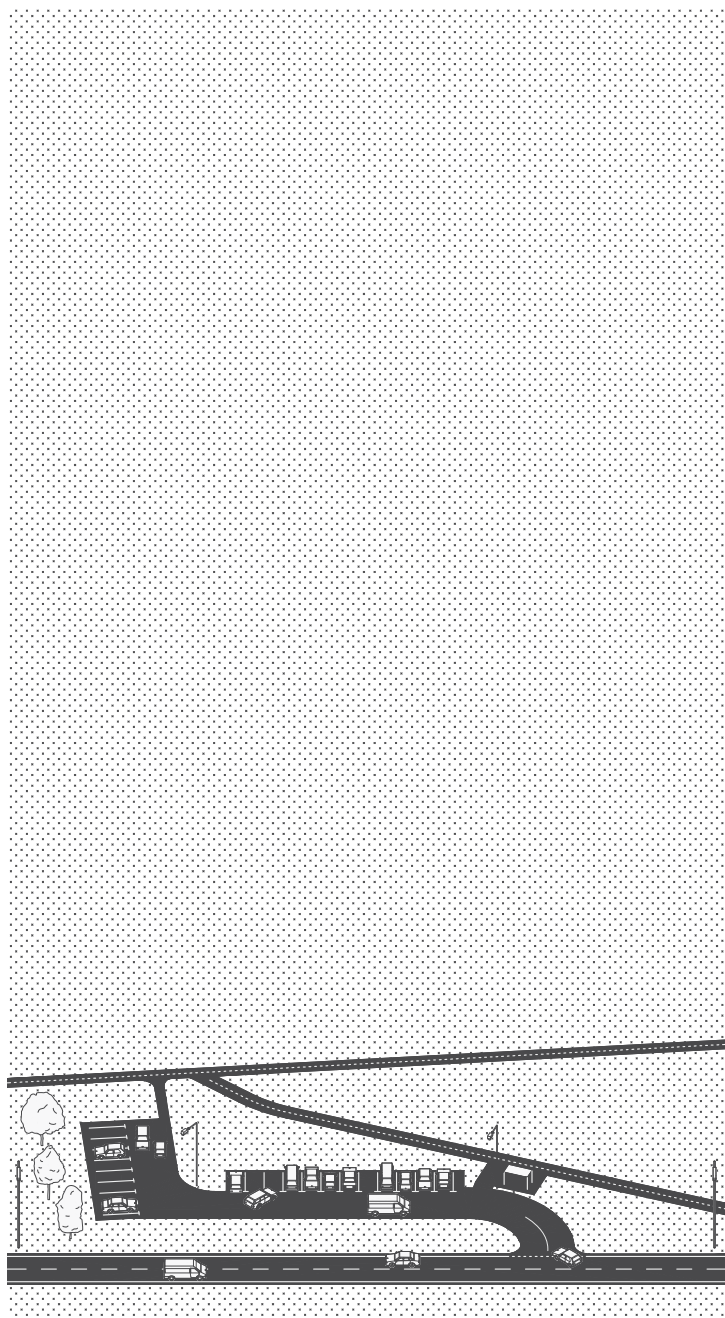
A2 KM176
PARKBUCHTEN 50



NIEUWEGEIN ZUID

A2 KM177

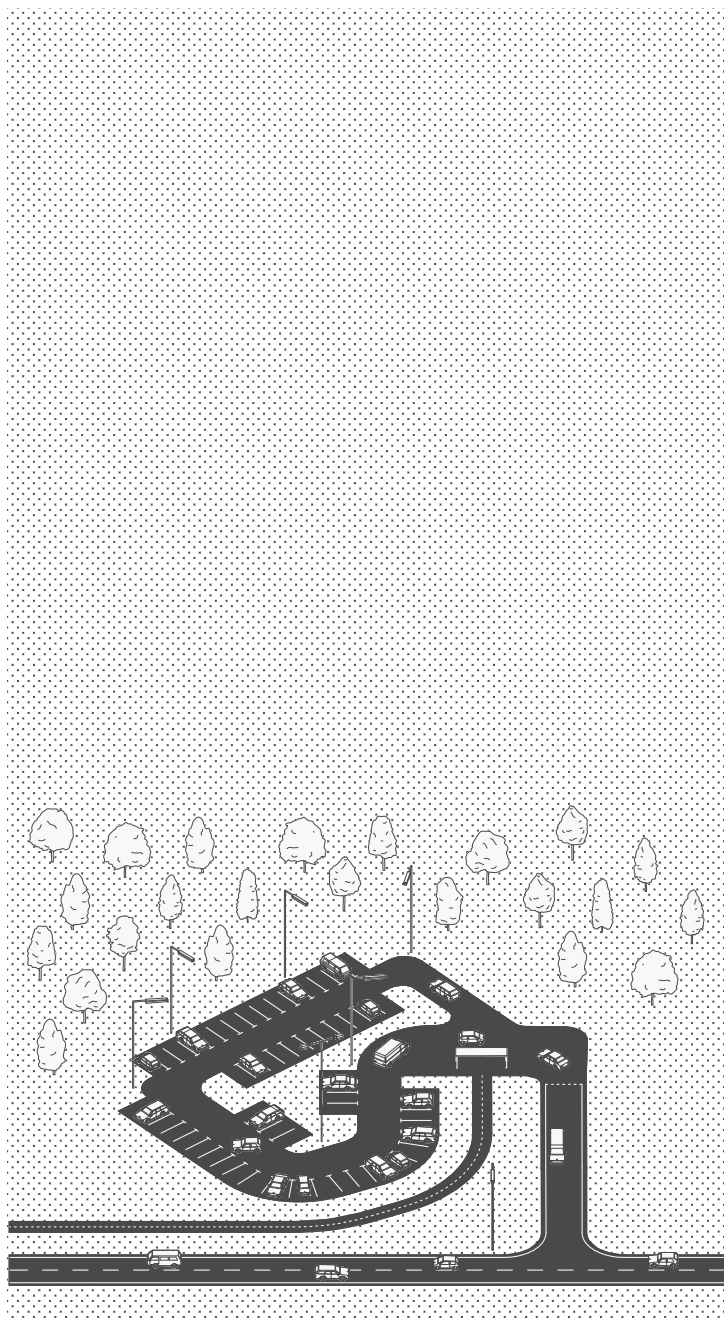
PARKBUCHTEN 22



IJSSELSTEIN

A2 KM179

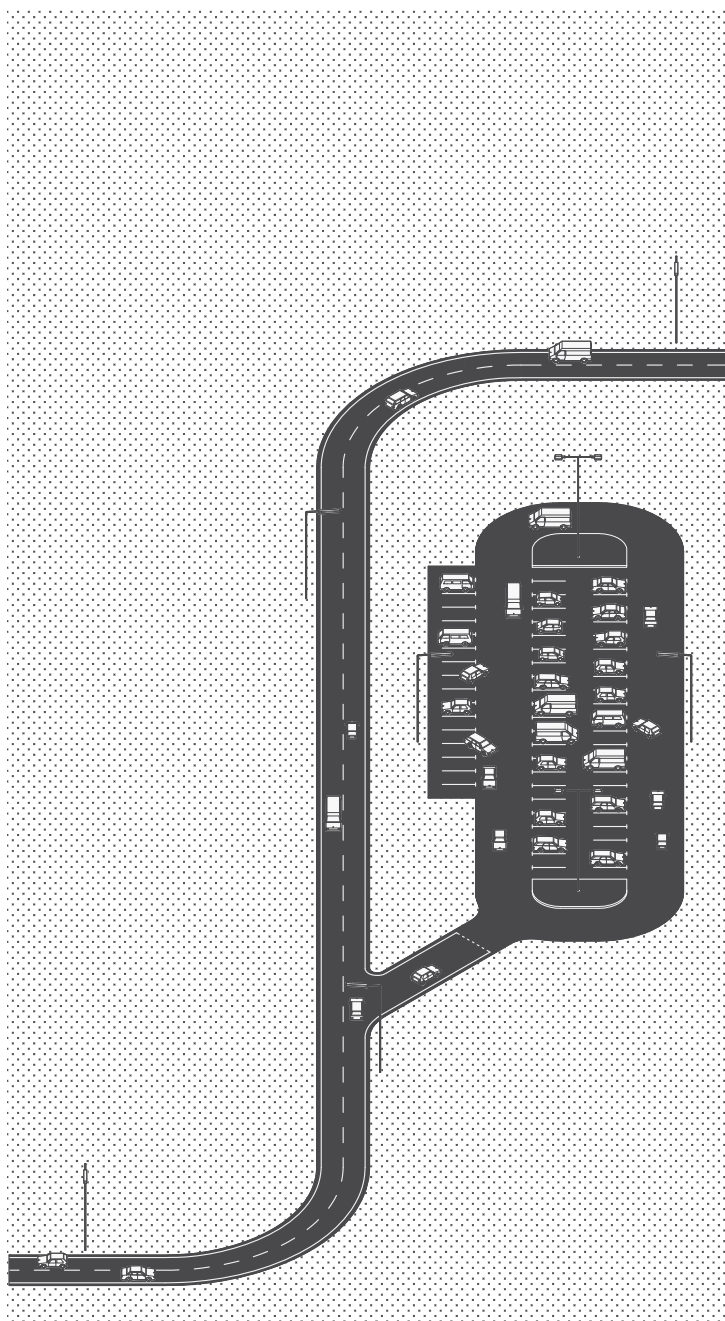
PARKBUCHTEN 64



OOG IN AL

A2 KM188

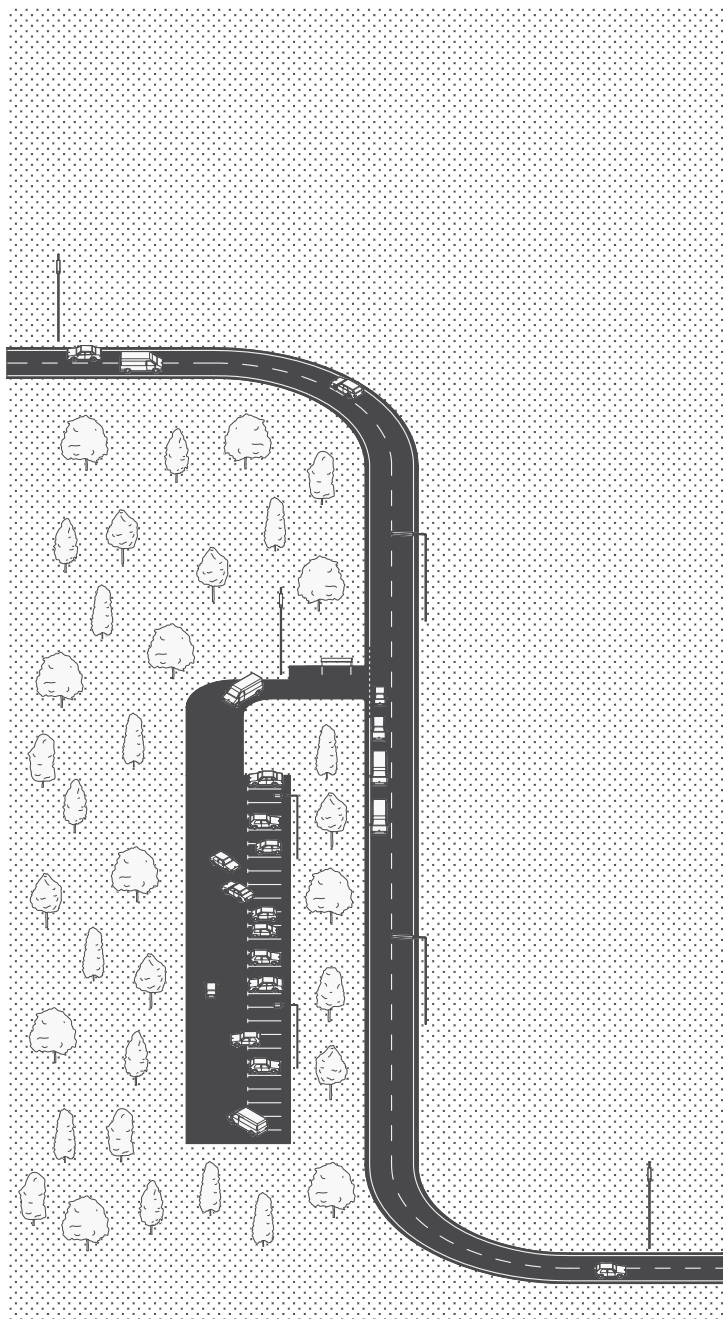
PARKBUCHTEN 63



MAARSSSEN

A2 KM191

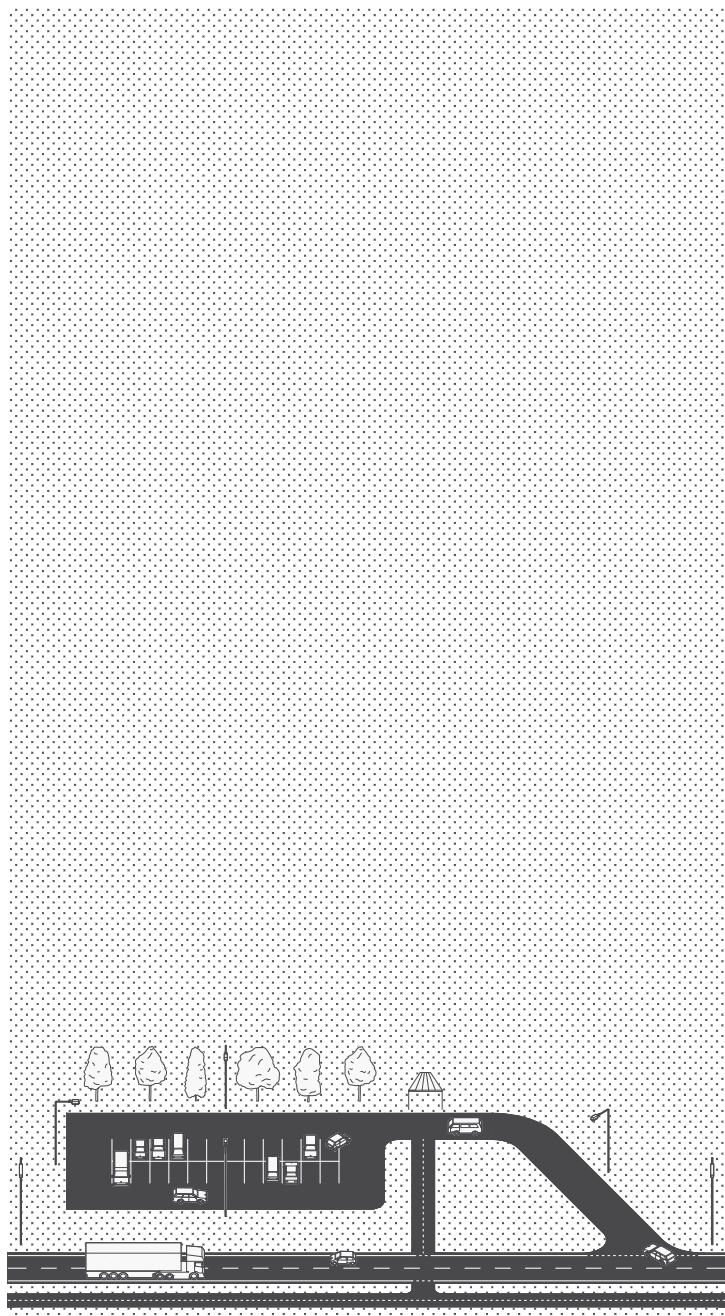
PARKBUCHTEN 27



BREUKELEN

A2 KM198

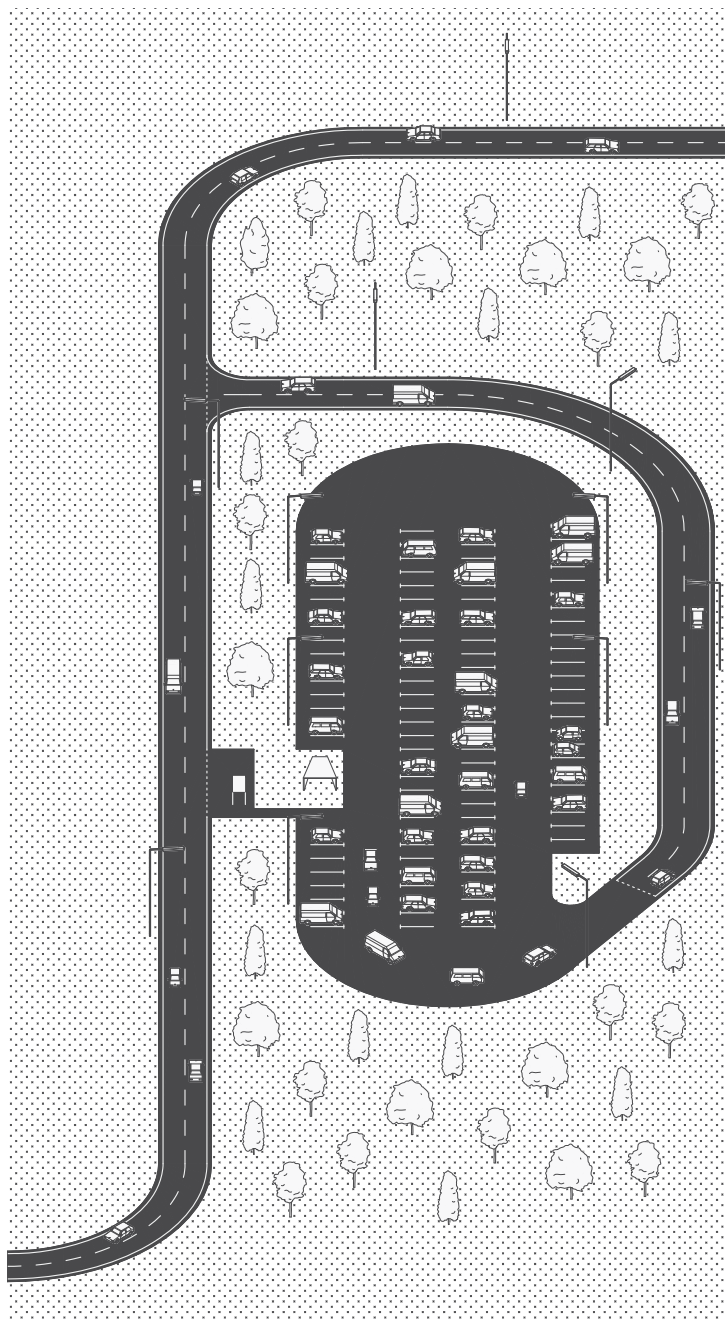
PARKBUCHTEN 24



VINKEVEEN

A2 KM206

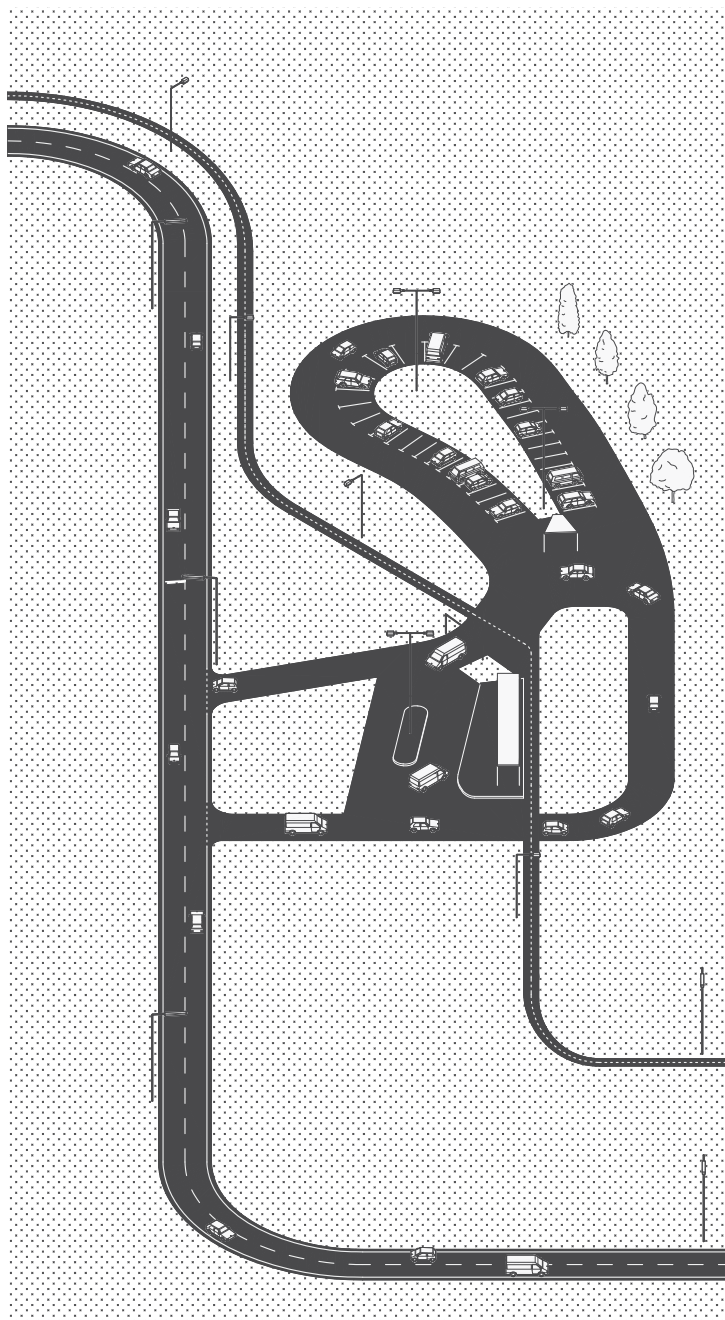
PARKBUCHTEN 126



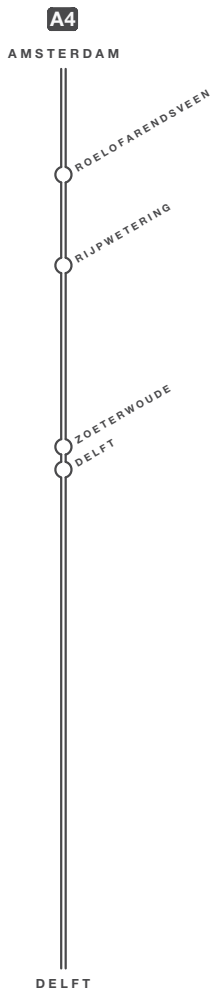
ABCOUDE

A2 KM209

PARKBUCHTEN 36



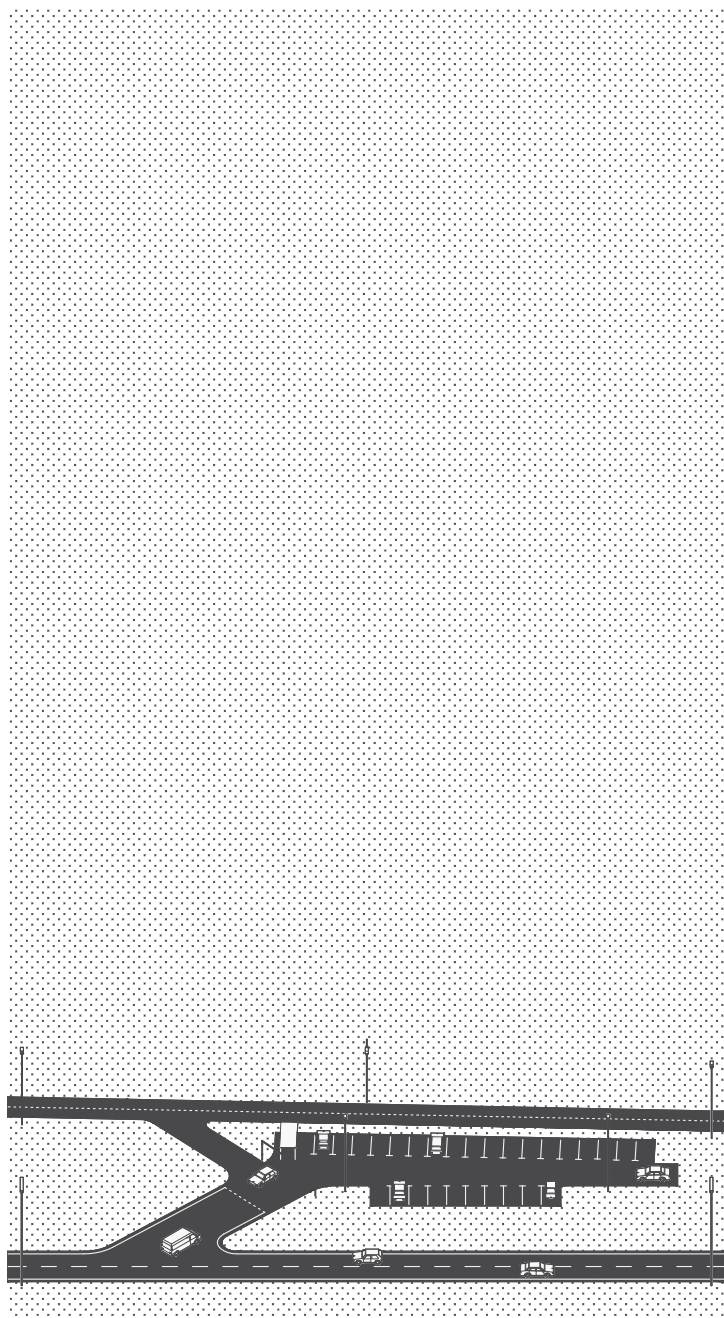
A4



DELFT

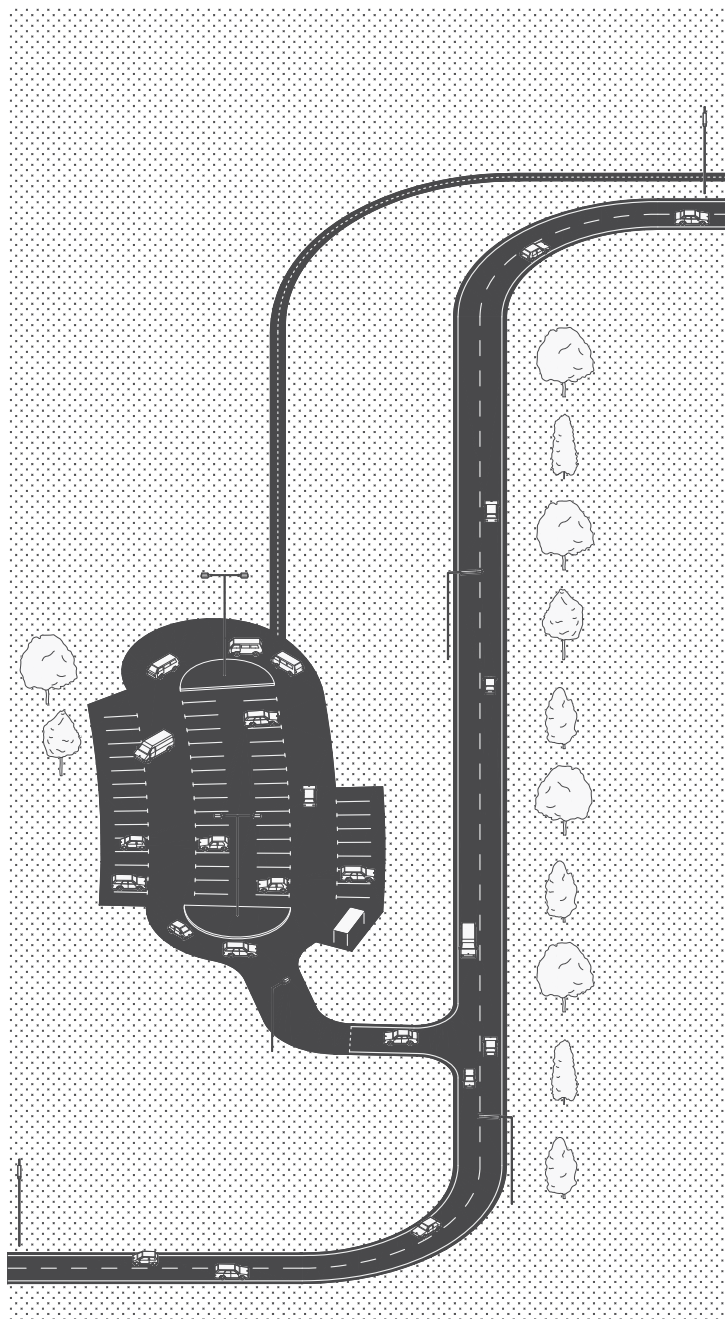
A4 KM14

PARKBUCHTEN 30



ZOETERWOUDE

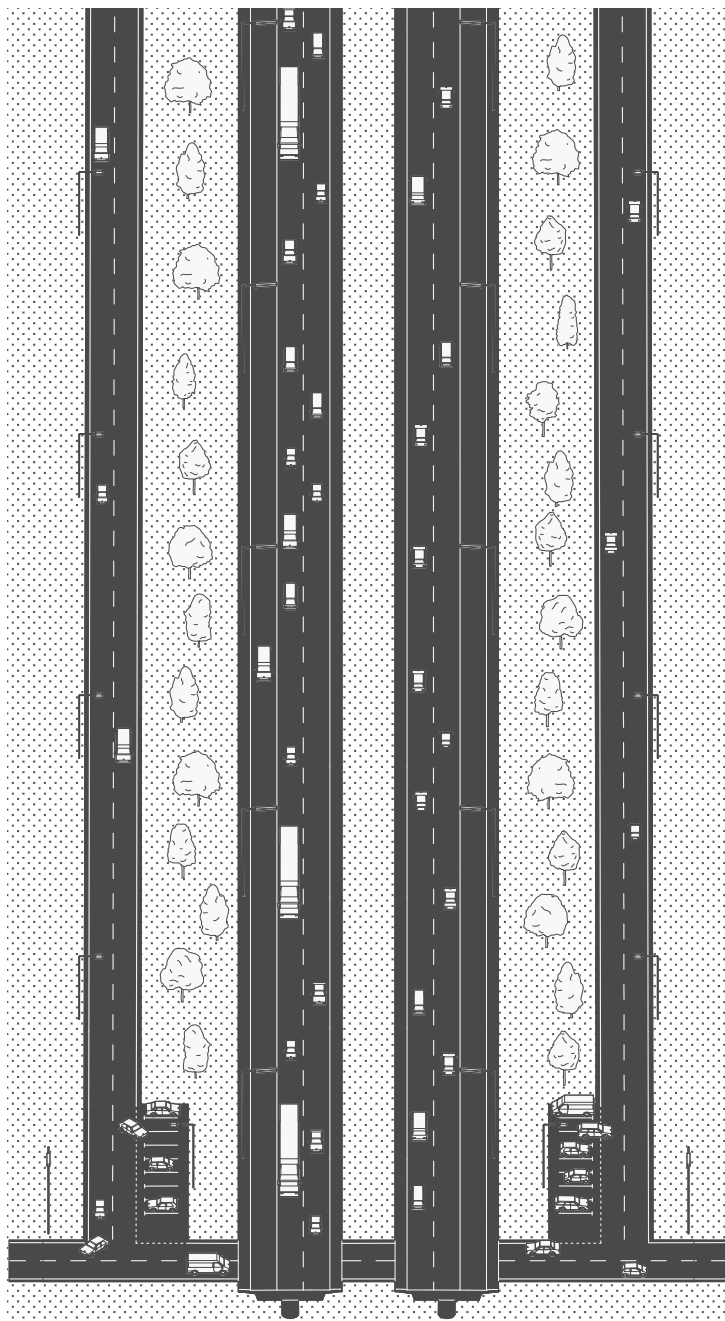
A4 KM26
PARKBUCHTEN 58



RIJPWETERING

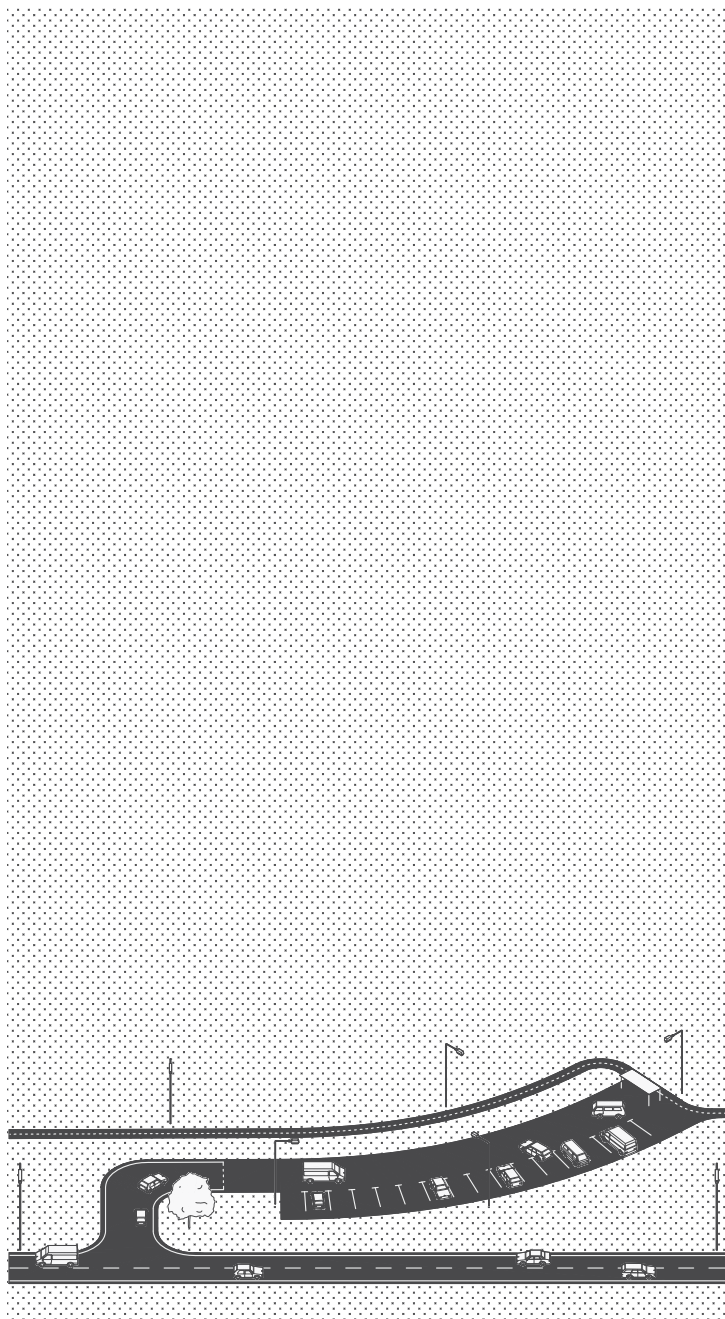
A4 KM50

PARKBUCHTEN 16

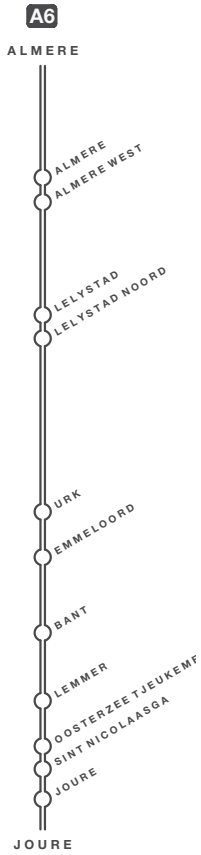


ROELOFARENDSEEN

A4 KM52
PARKBUCHTEN 17

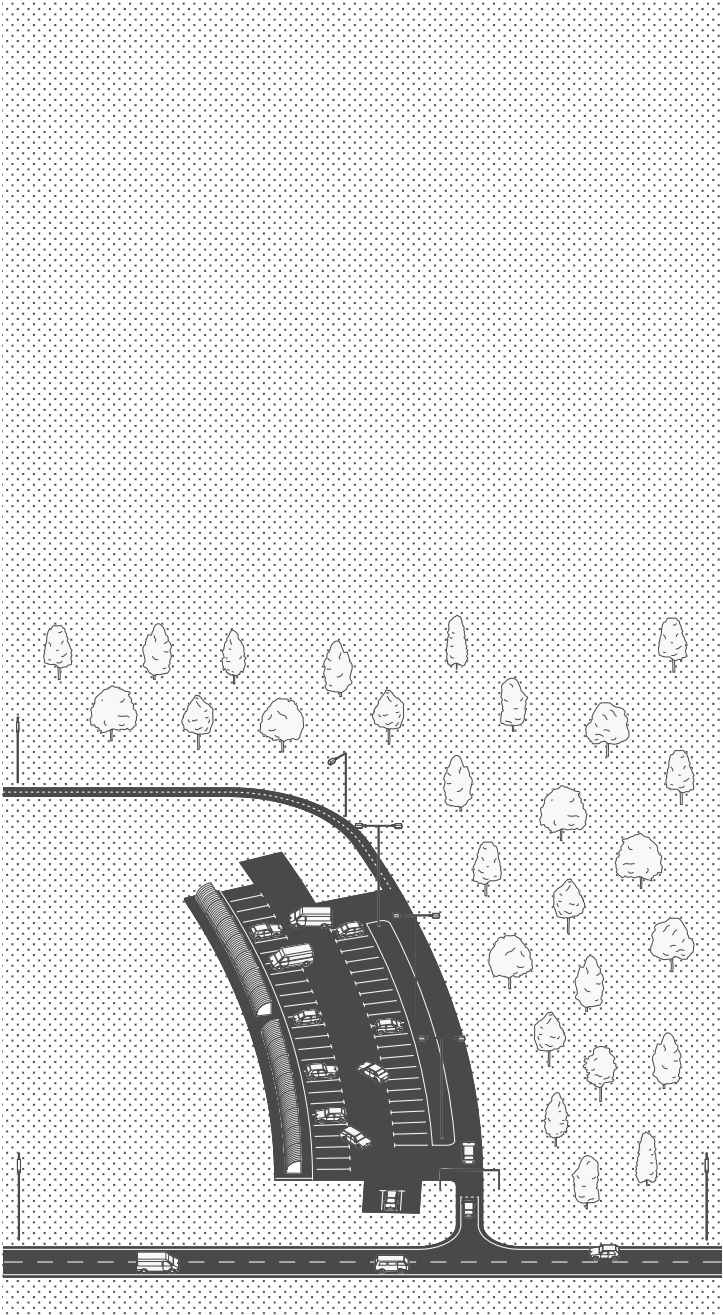


A6



ALMERE

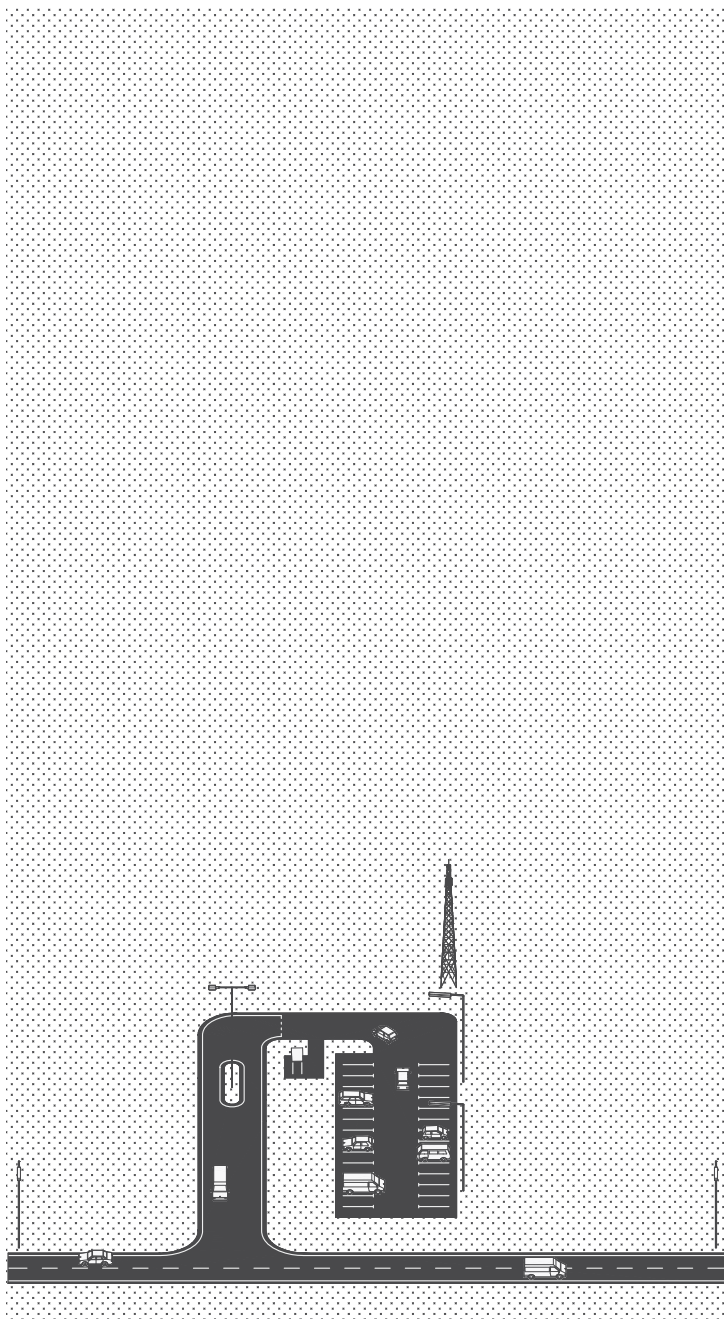
A6 KM16
PARKBUCHTEN 51



ALMERE WEST

A6 KM17

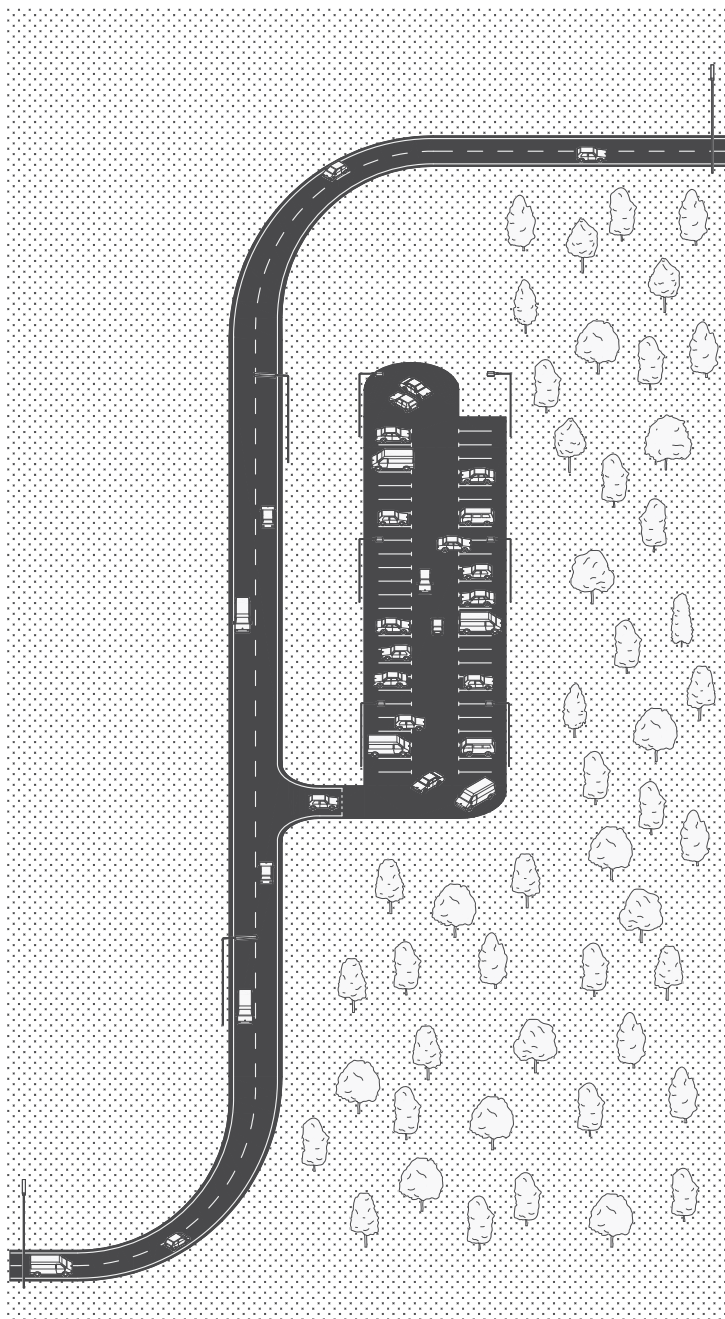
PARKBUCHTEN 30



LELYSTAD

A6 KM34

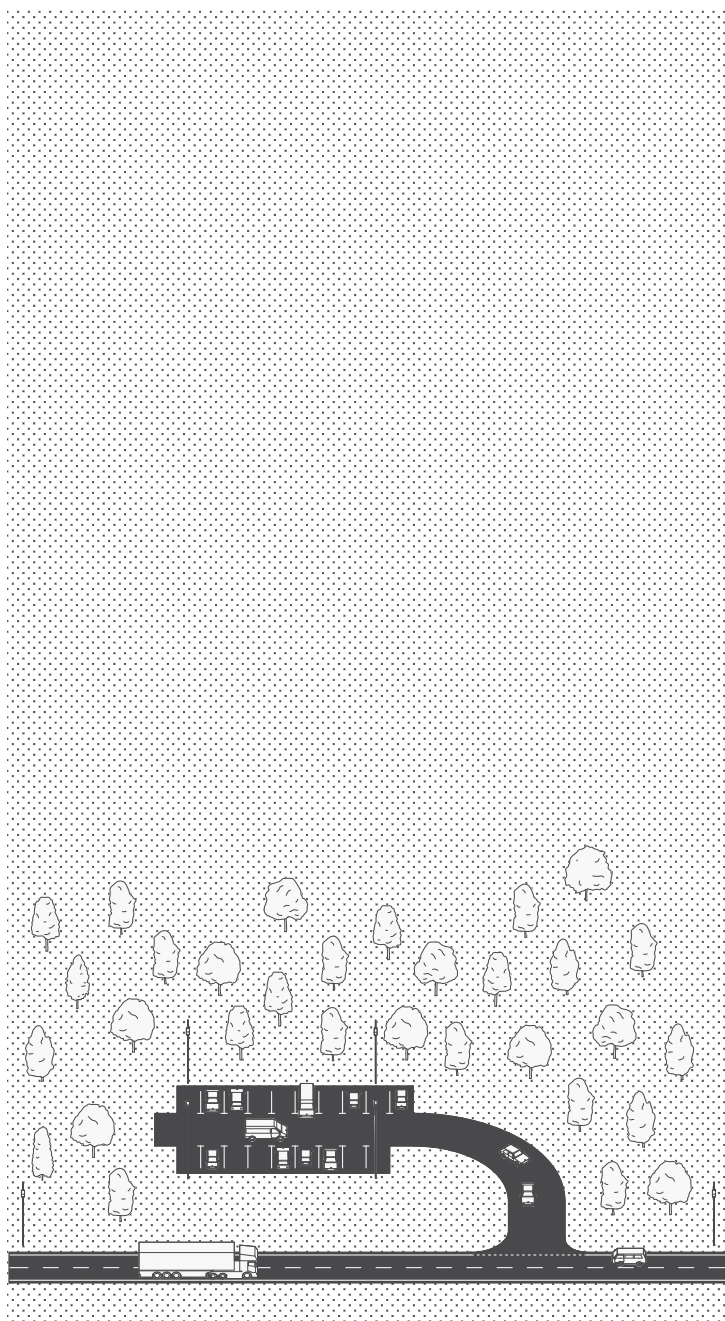
PARKBUCHTEN 33



LELYSTAD NOORD

A6 KM35

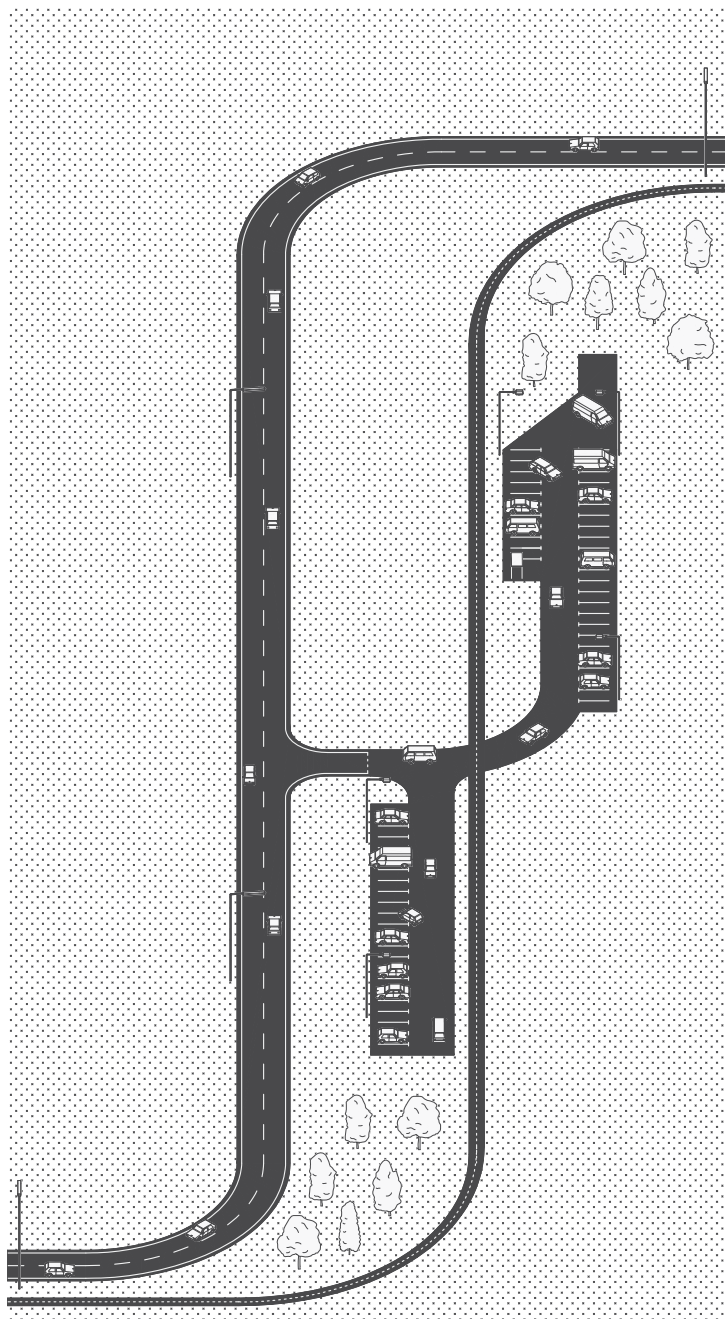
PARKBUCHTEN 19



URK

A6 KM59

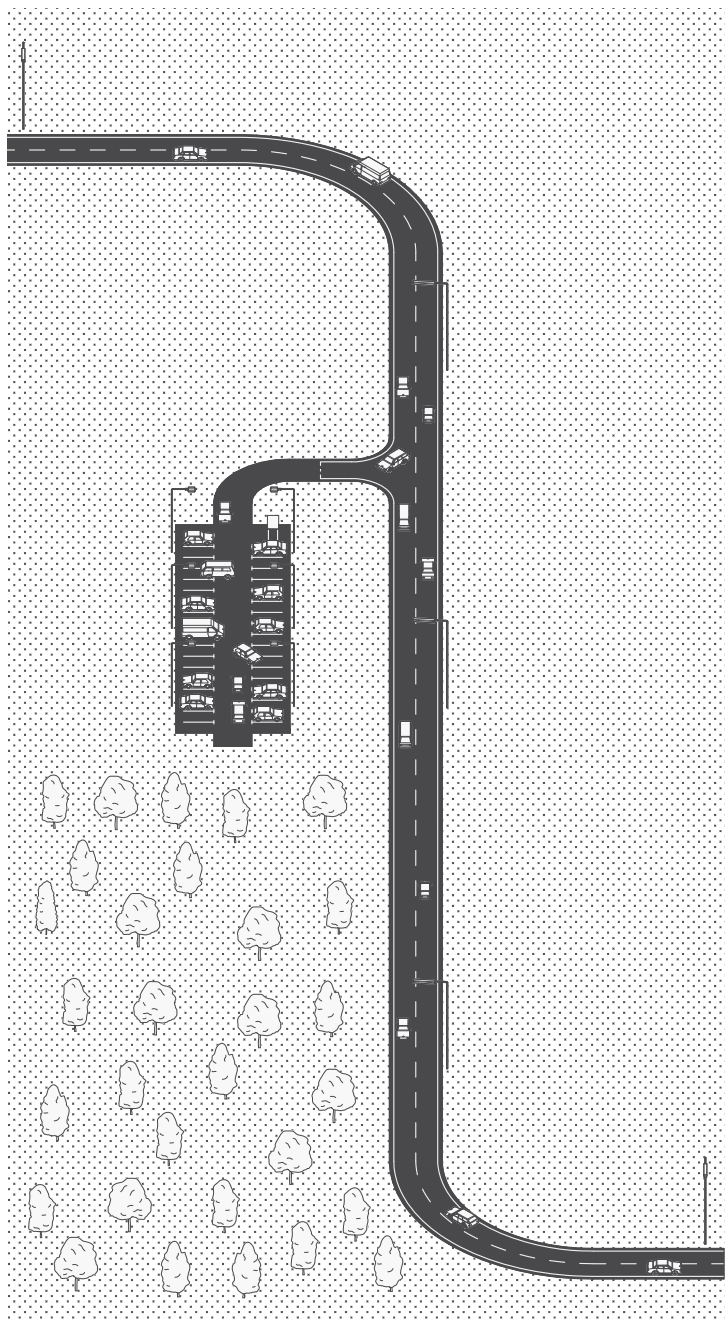
PARKBUCHTEN 53



EMMELOORD

A6 KM65

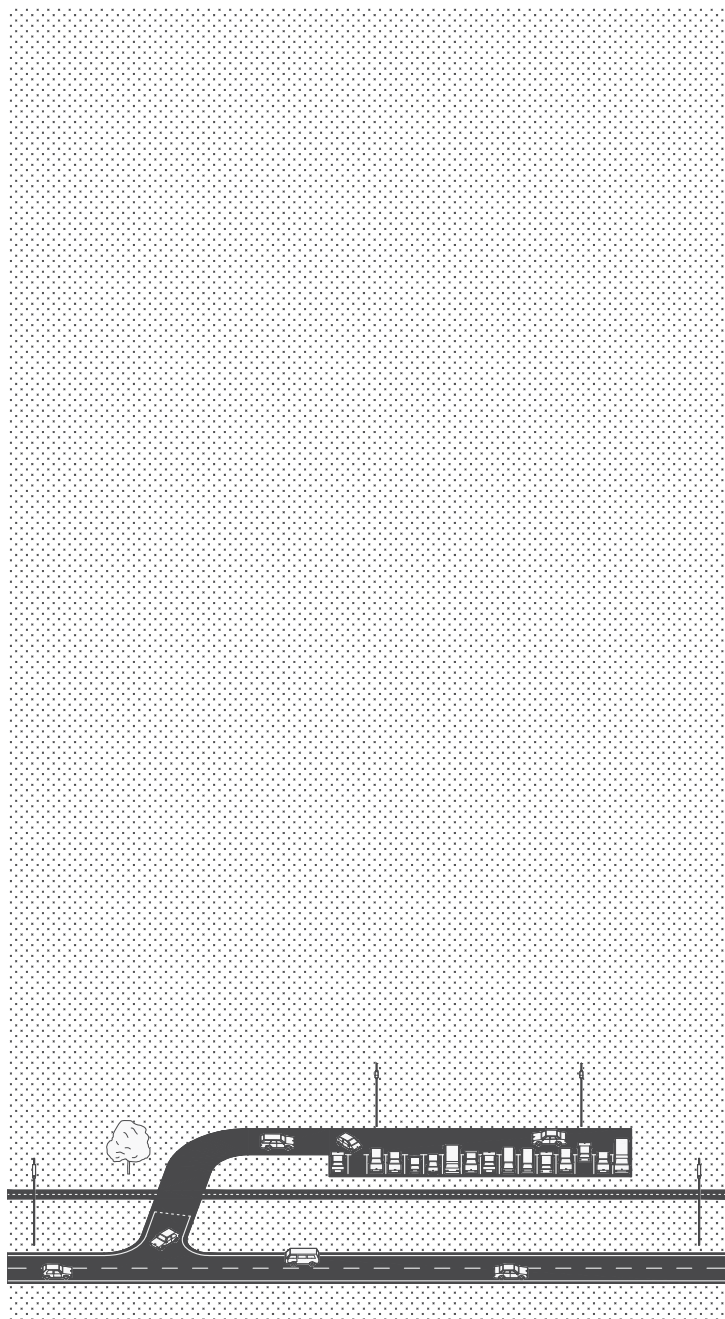
PARKBUCHTEN 42



BANT

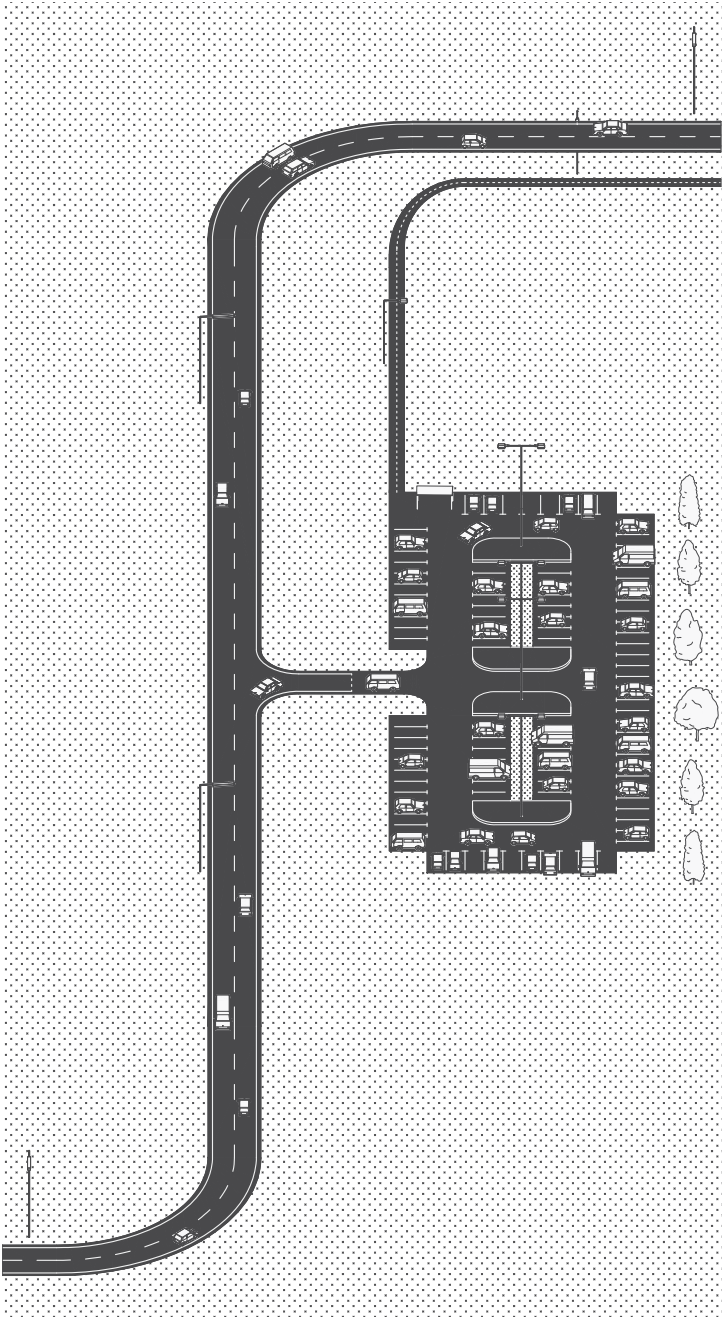
A6 KM75

PARKBUCHTEN 16



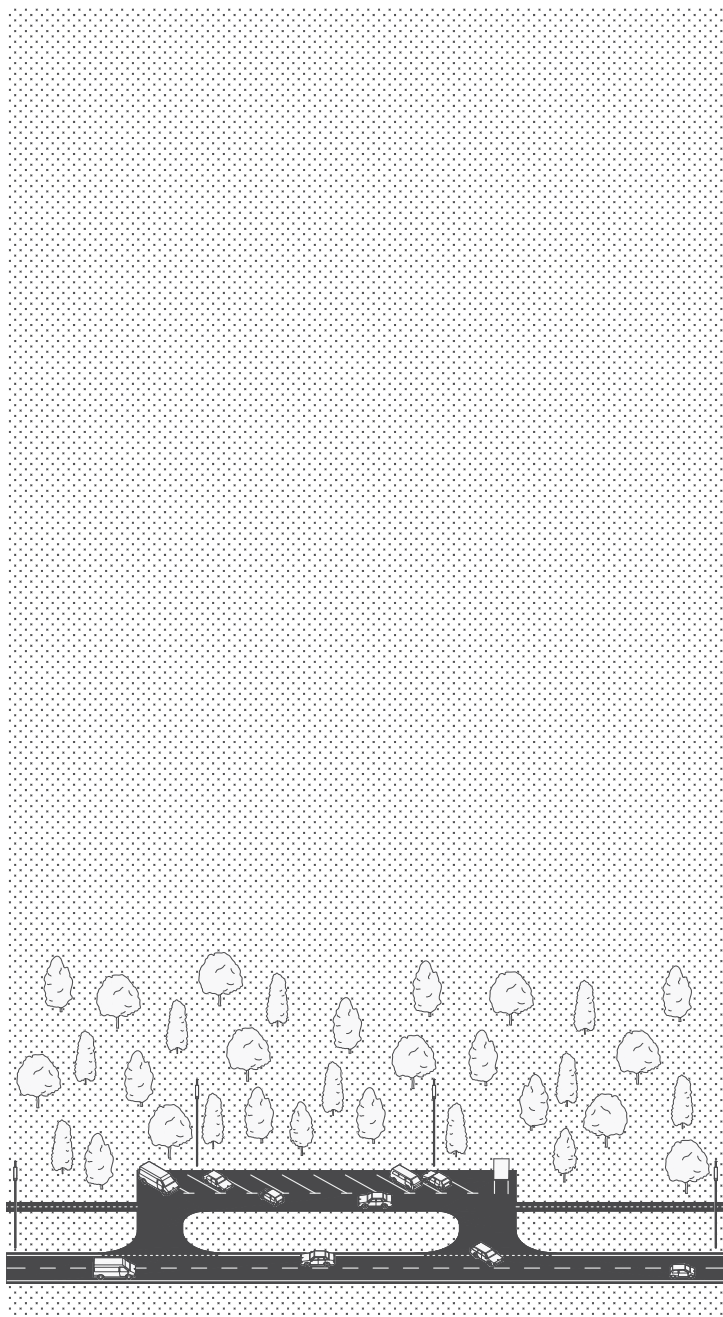
LEMMER

A6 KM84
PARKBUCHTEN 150



OOSTERZEE TJEUKEMEER

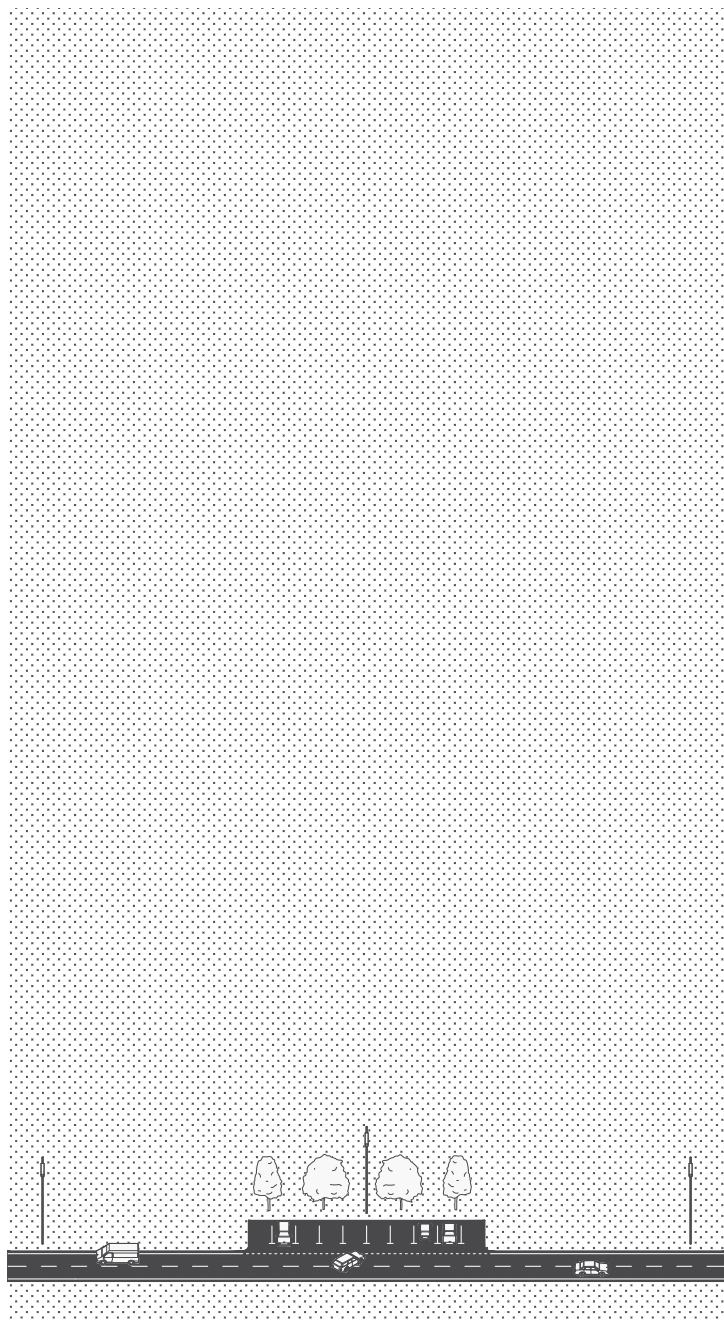
A6 KM92
PARKBUCHTEN 9



SINT NICOLAASGA

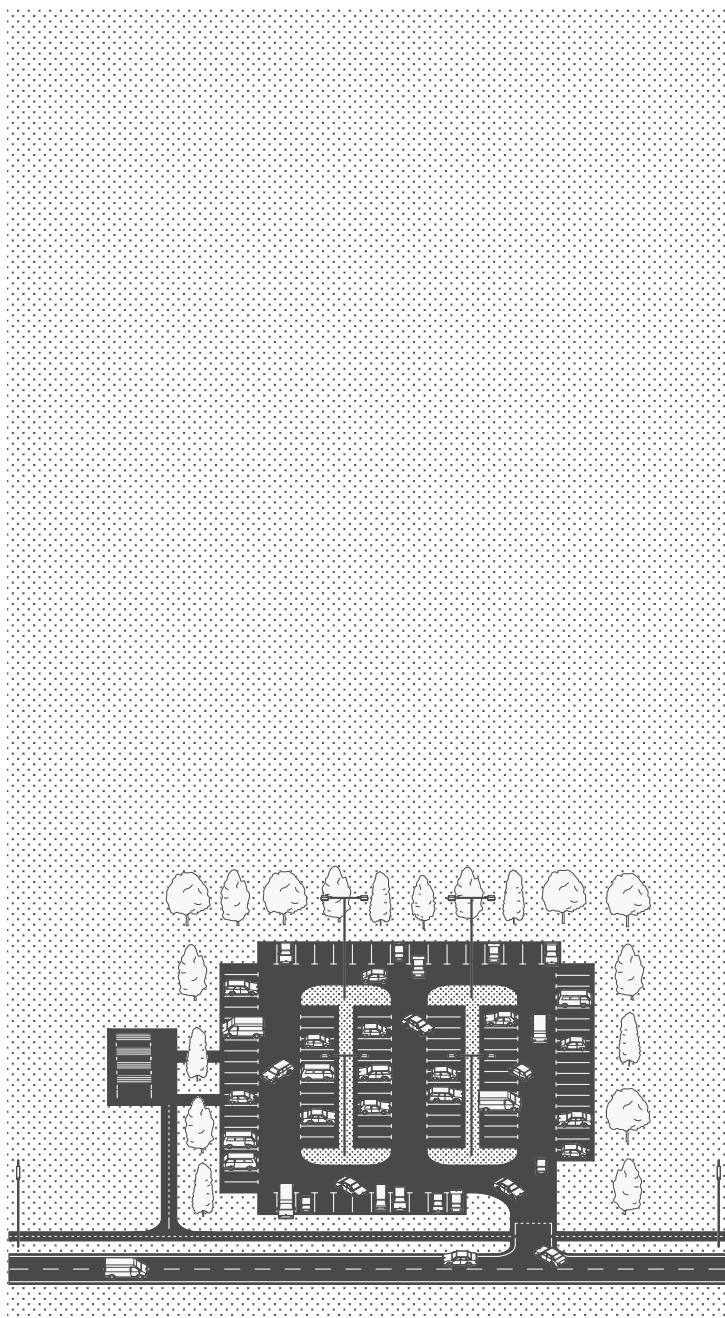
A6 KM94

PARKBUCHTEN 10

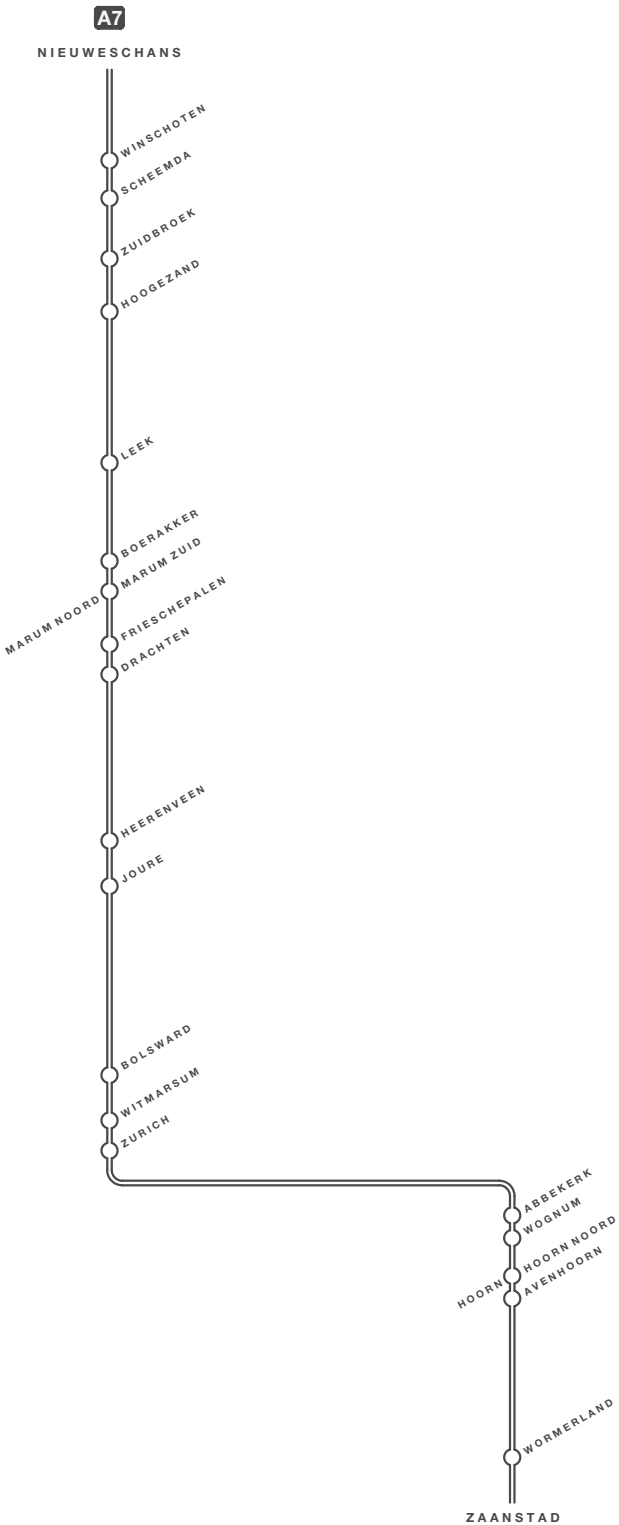


JOURE

A6 KM97
PARKBUCHTEN 112



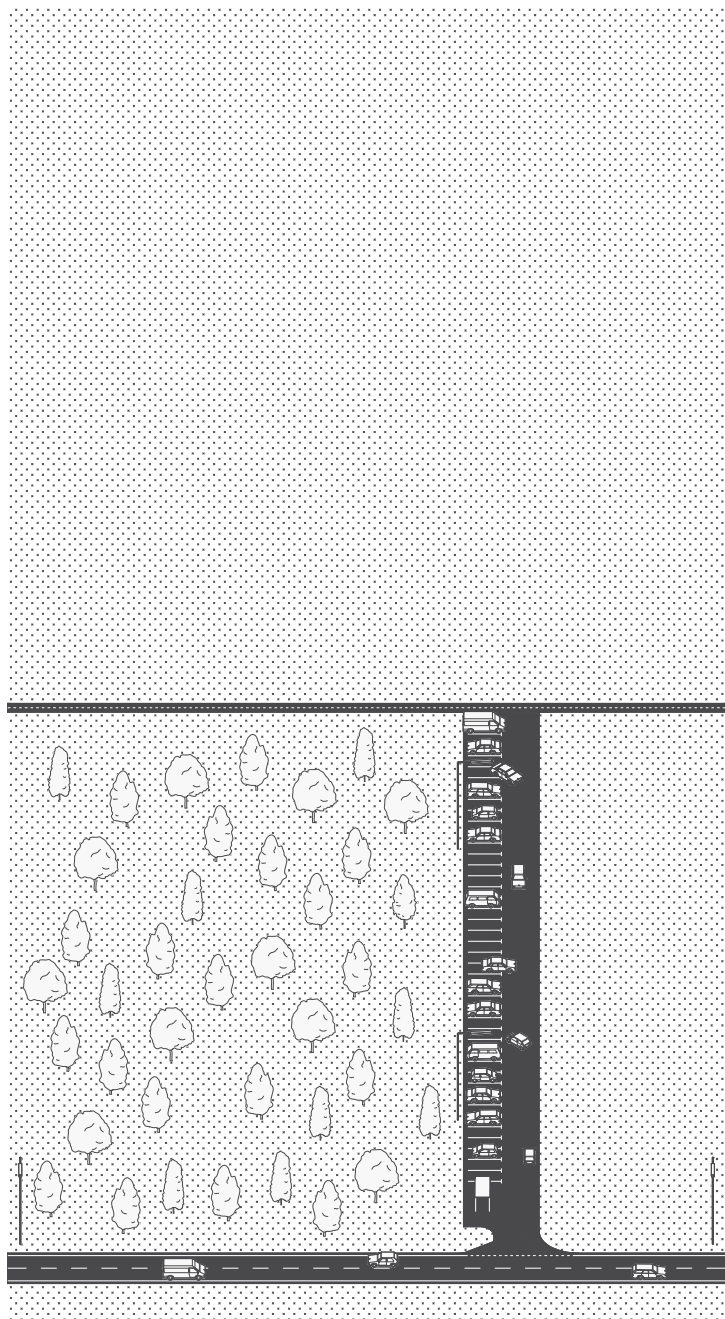
A7



WINSCHOTEN

A7 KM24

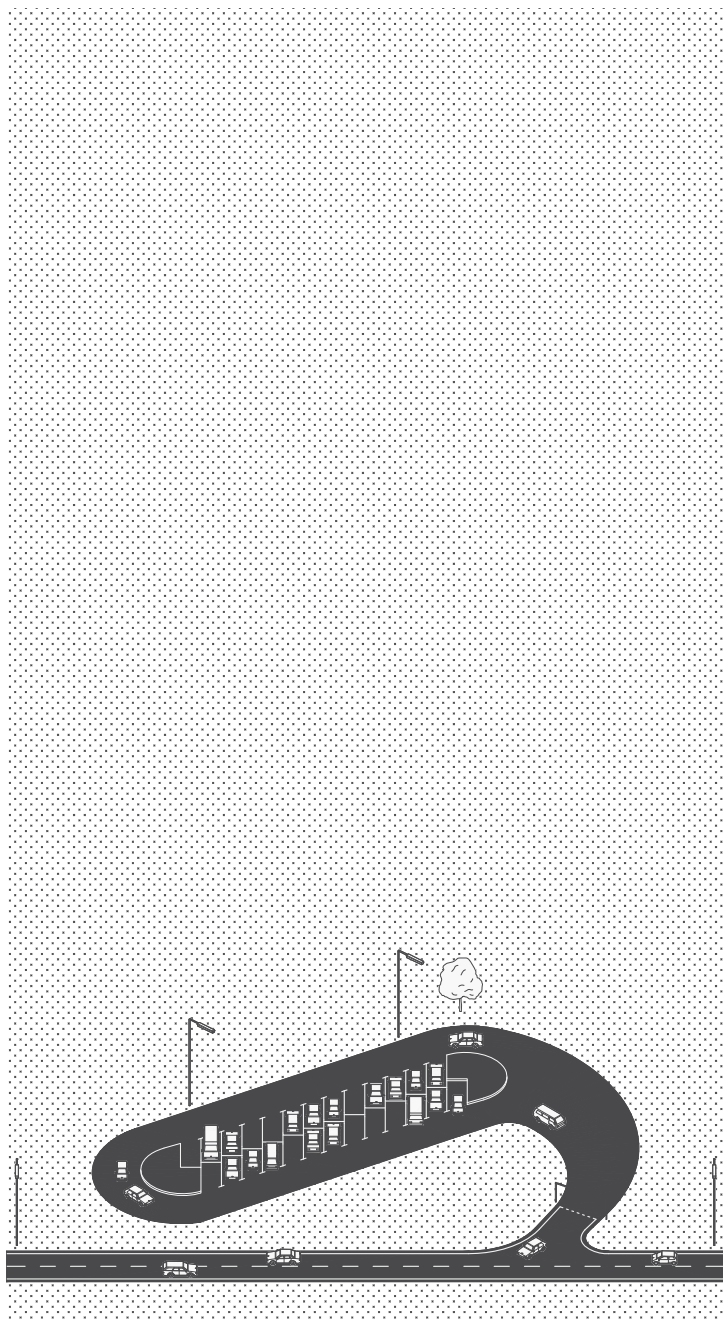
PARKBUCHTEN 41



SCHEEMDA

A7 KM31

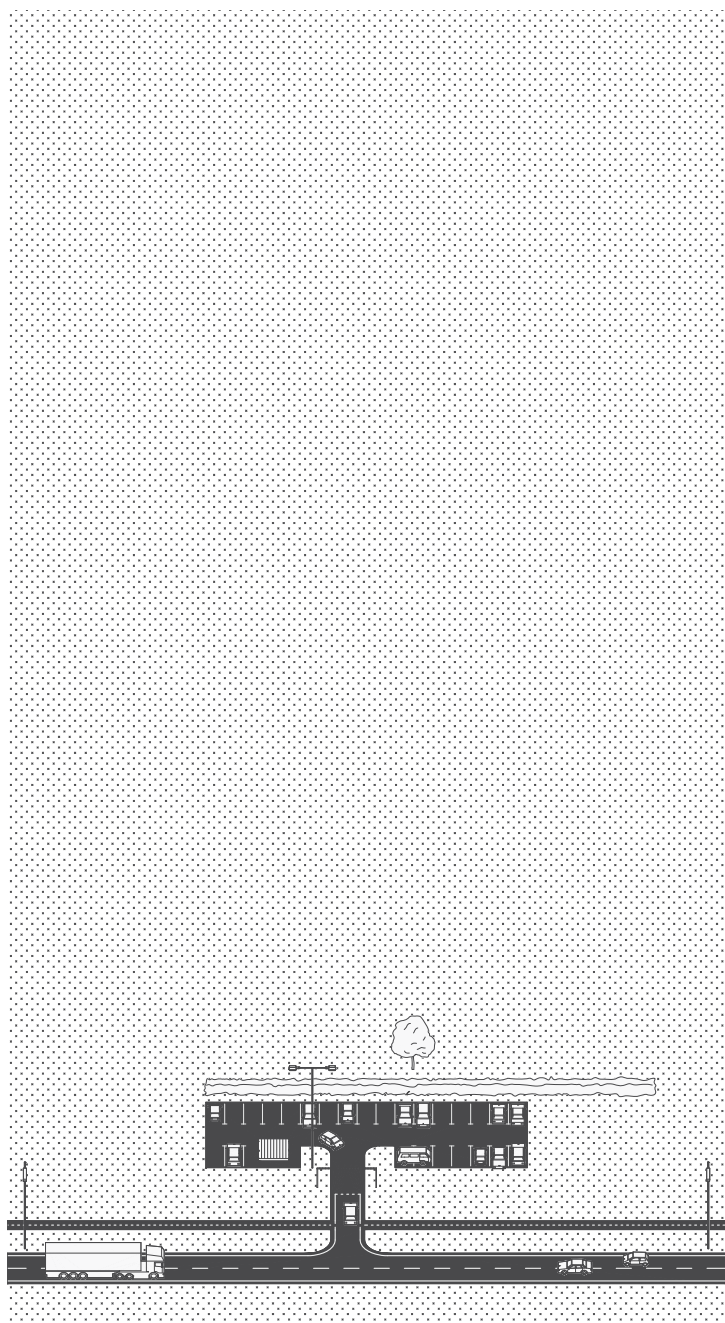
PARKBUCHTEN 18



ZUIDBROEK

A7 KM36

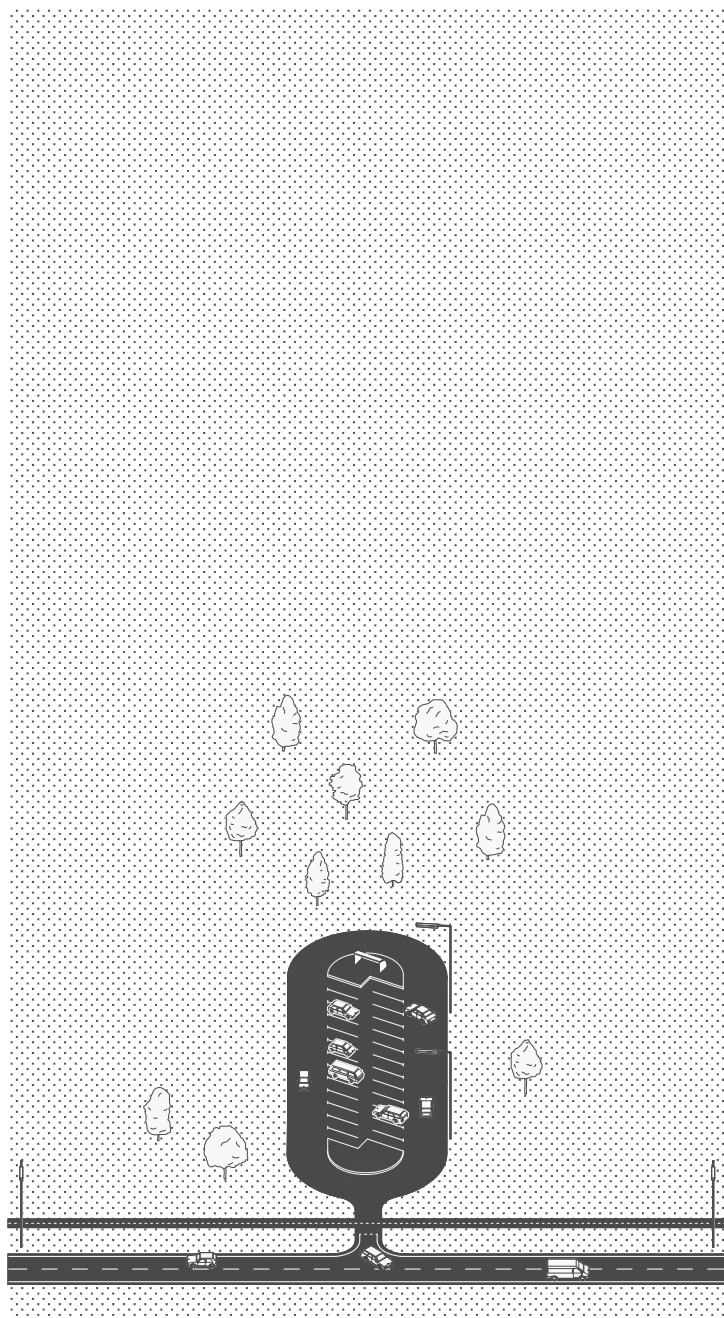
PARKBUCHTEN 24



HOOGEZAND SAPPEMEER

A7 KM44

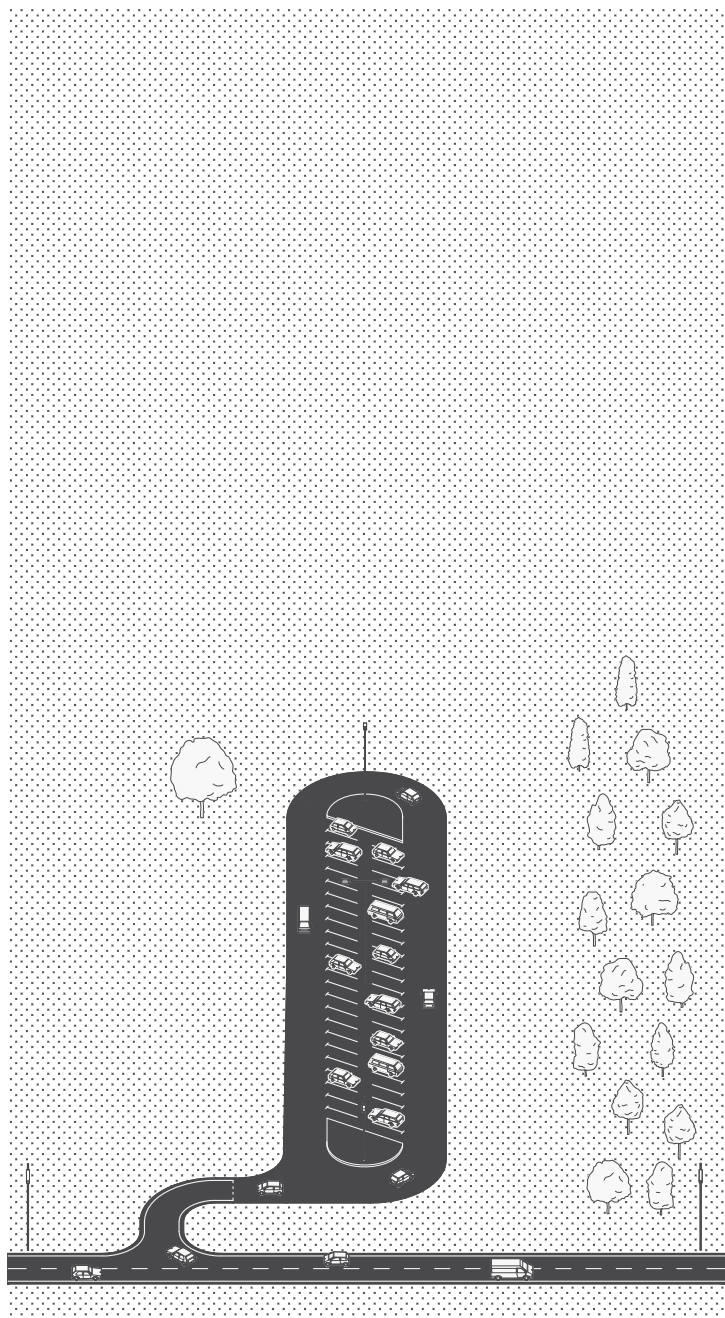
PARKBUCHTEN 18



LEEK

A7 KM108

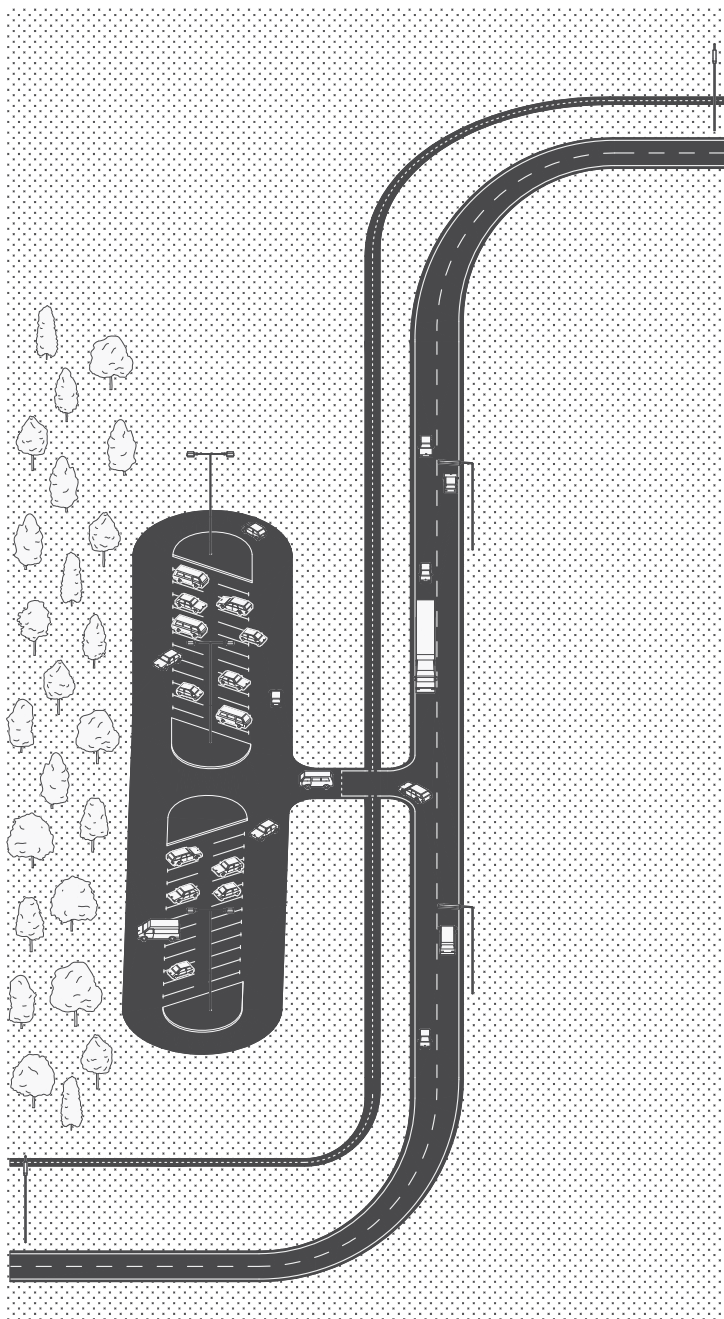
PARKBUCHTEN 34



BOERAKKER

A7 KM115

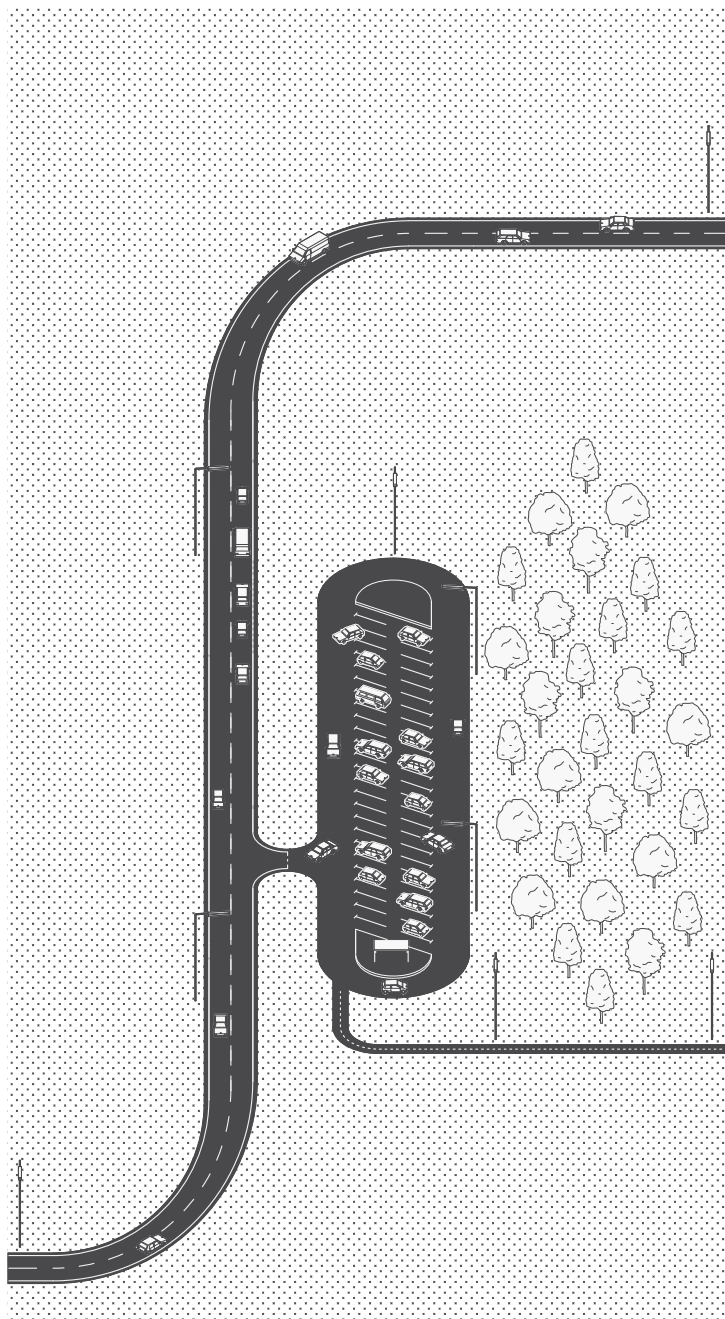
PARKBUCHTEN 28



MARUM ZUID

A7 KM118

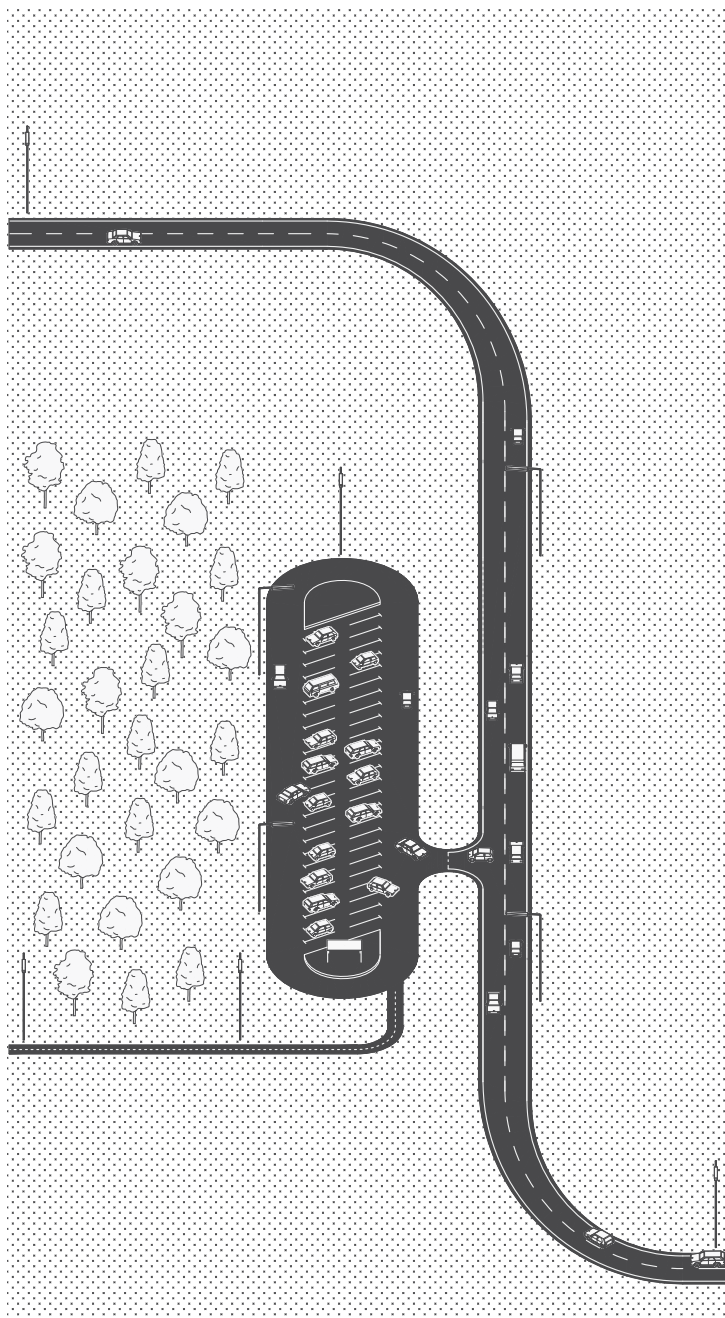
PARKBUCHTEN 38



MARUM NOORD

A7 KM119

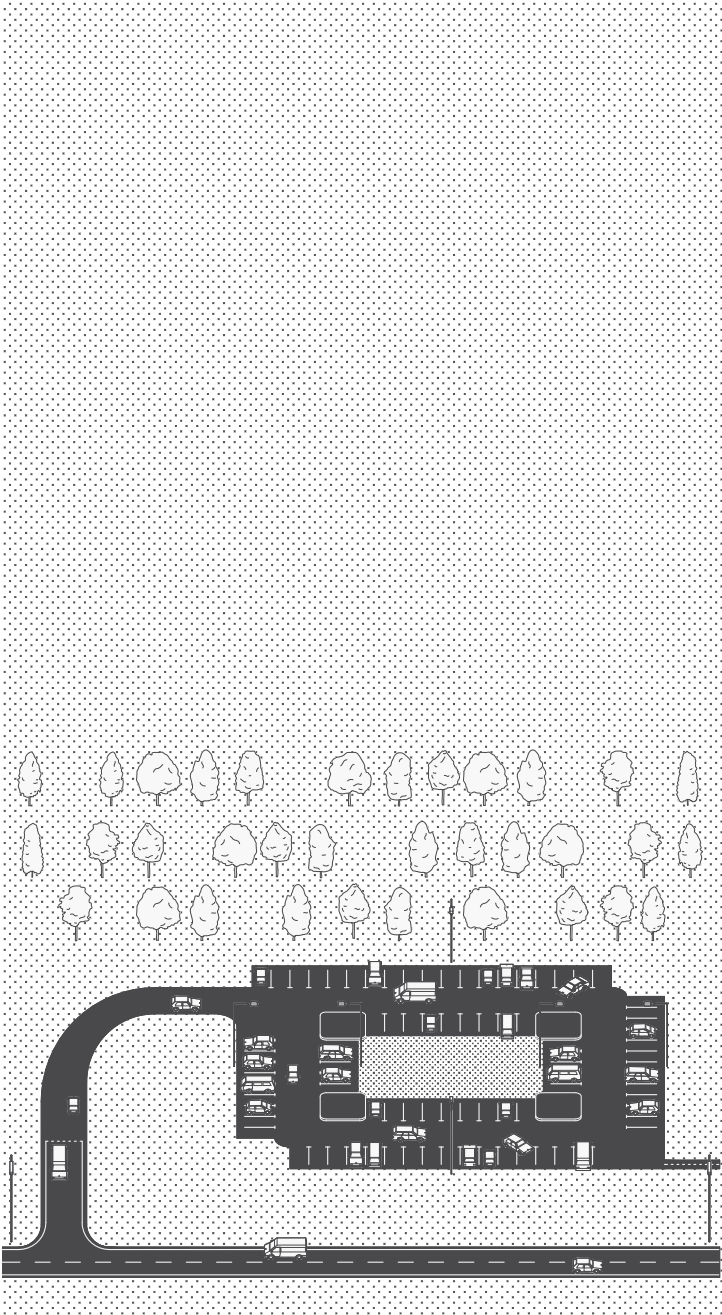
PARKBUCHTEN 36



FRIESCHEPALEN NOORD

A7 KM137

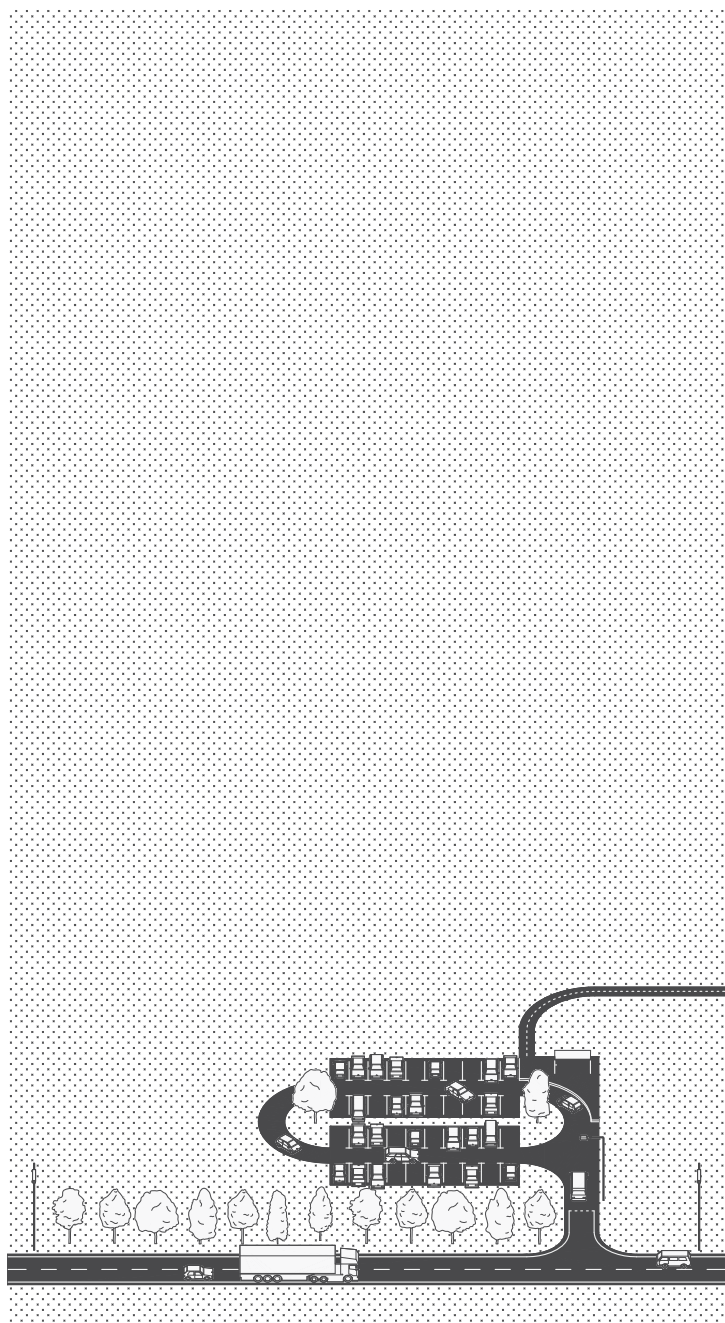
PARKBUCHTEN 82



DRACHTEN

A7 KM141

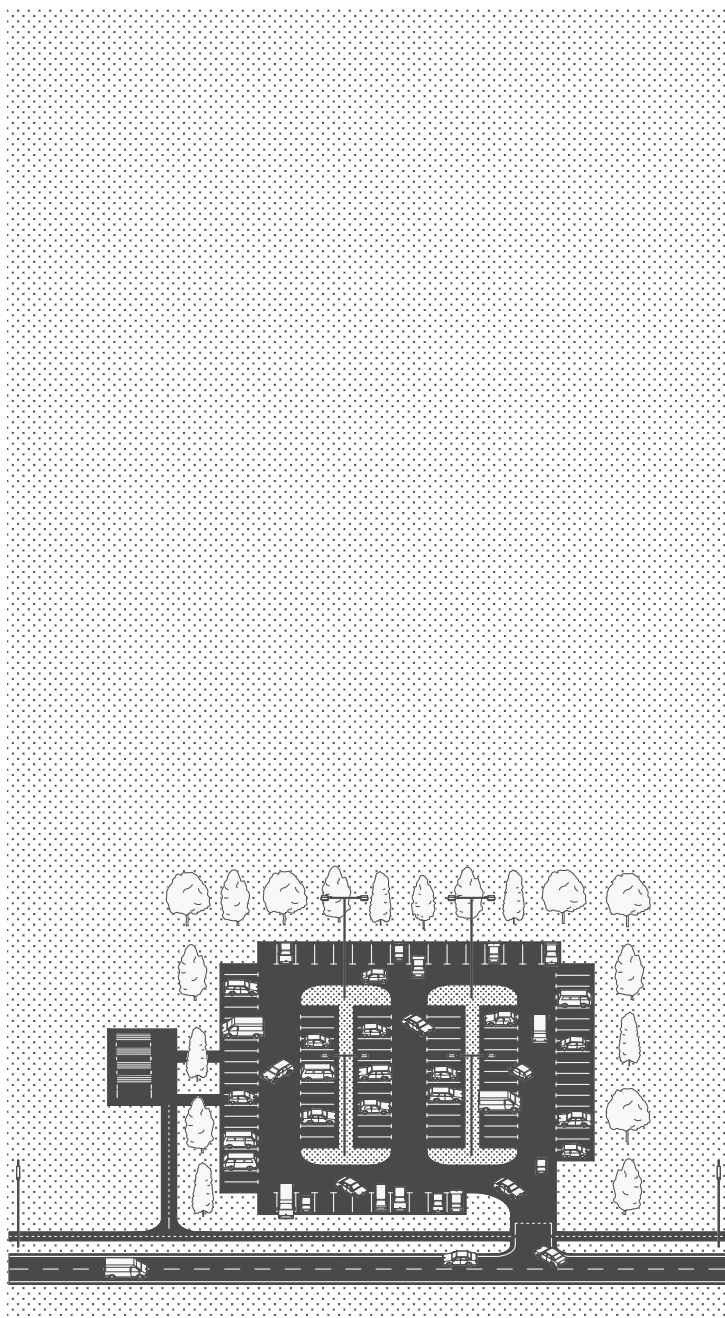
PARKBUCHTEN 40



JOURE

A7 KM150

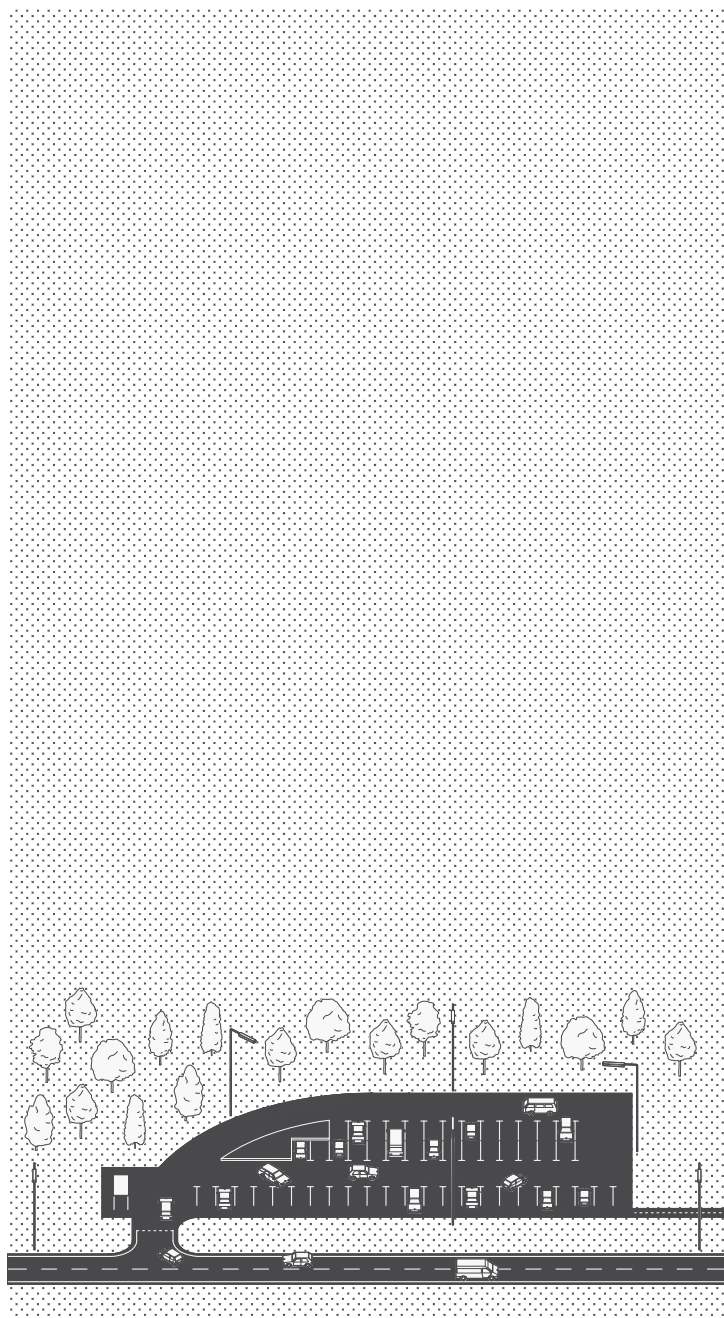
PARKBUCHTEN 112



HEERENVEEN

A7 KM158

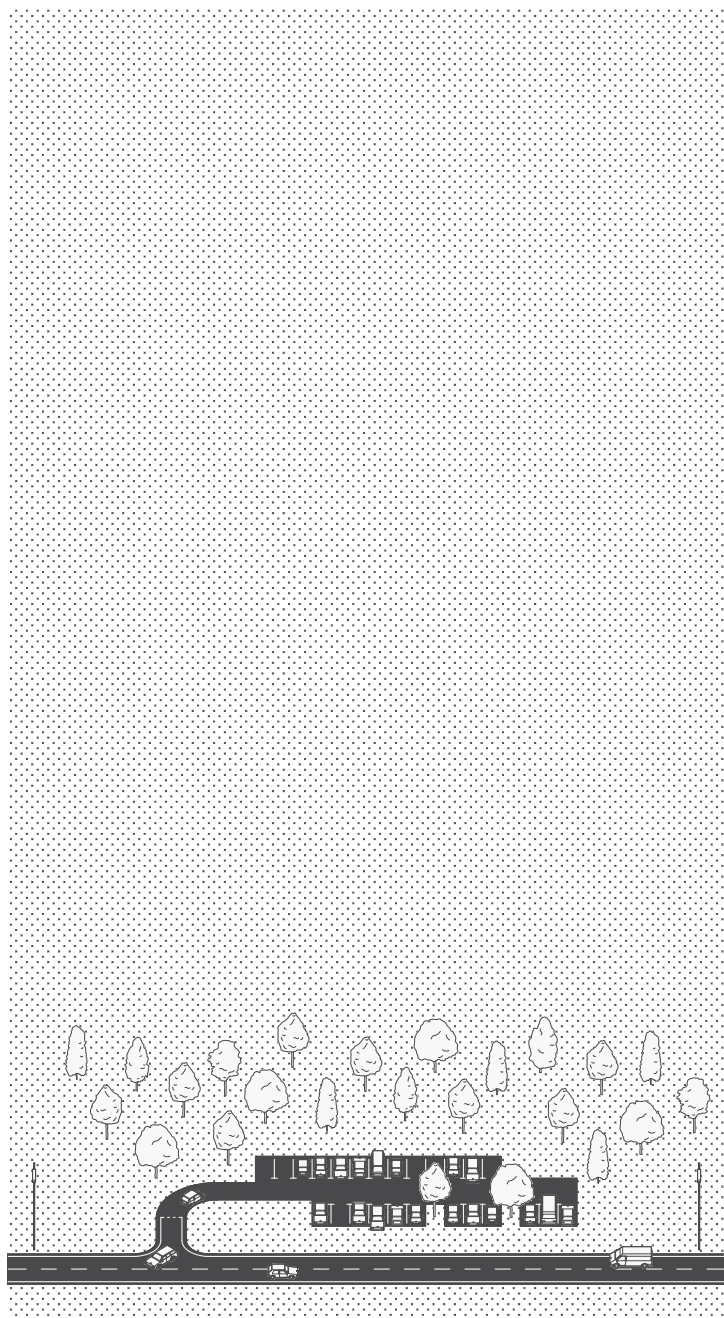
PARKBUCHTEN 38



BOLSWARD

A7 KM192

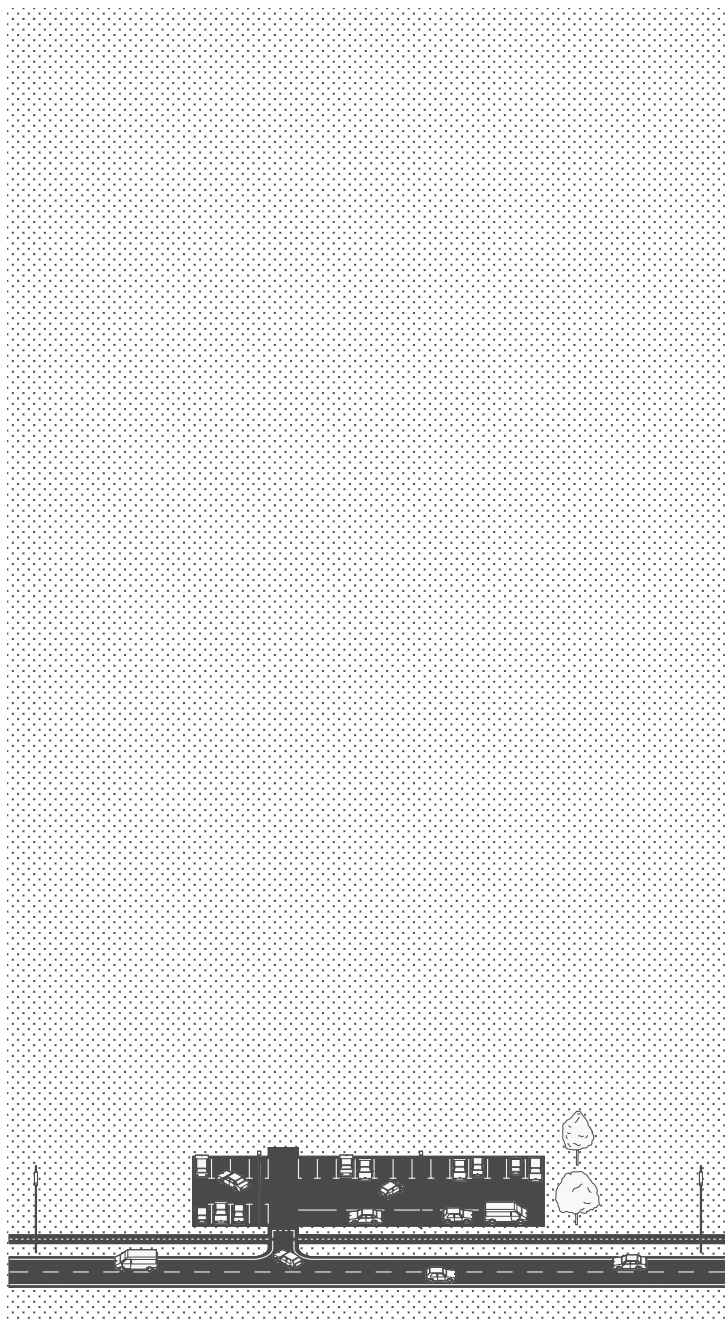
PARKBUCHTEN 25



WITMARSUM

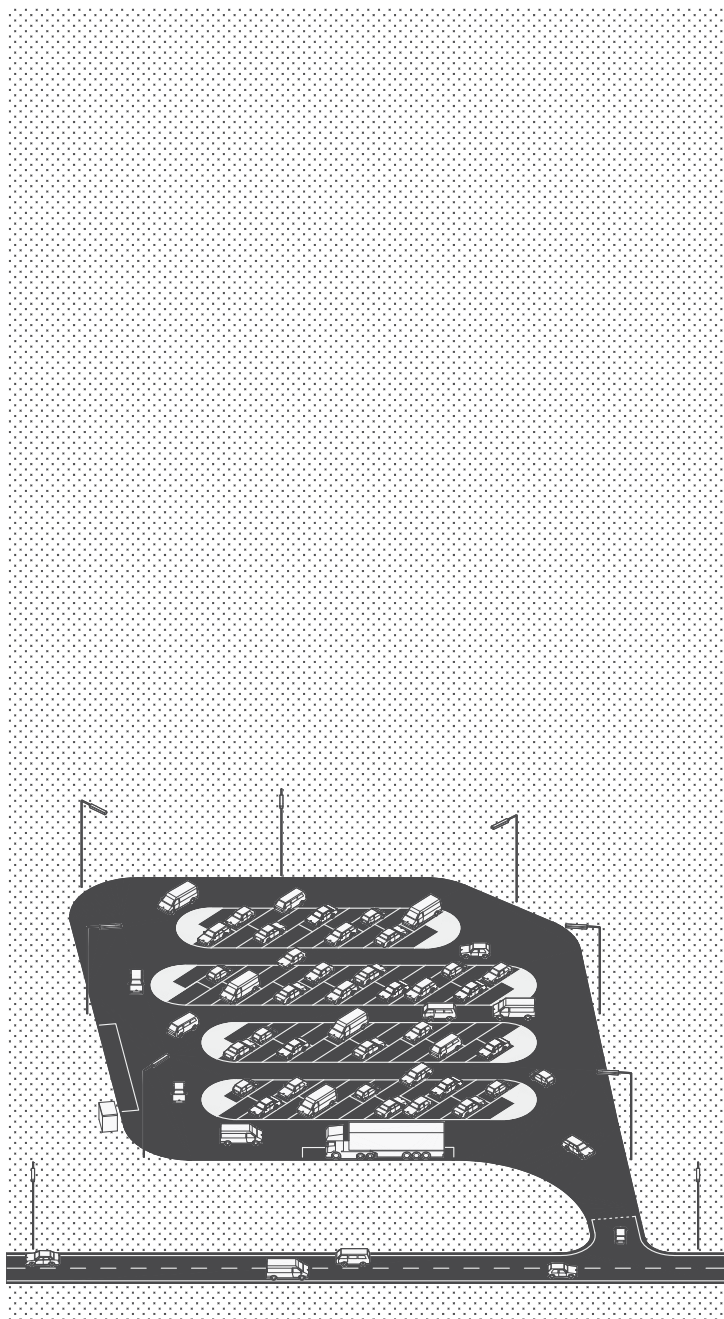
A7 KM198

PARKBUCHTEN 19



ZURICH

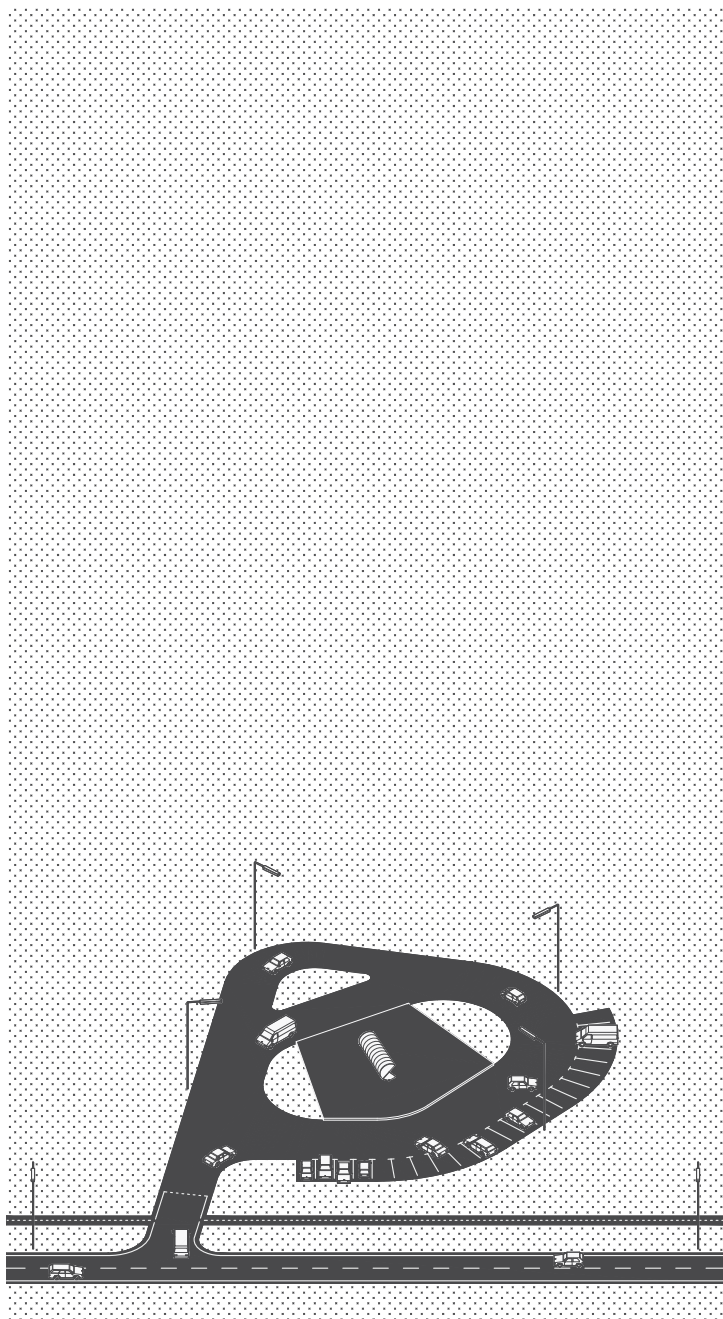
A7 KM201
PARKBUCHTEN 72



ABBEKERK

A7 KM266

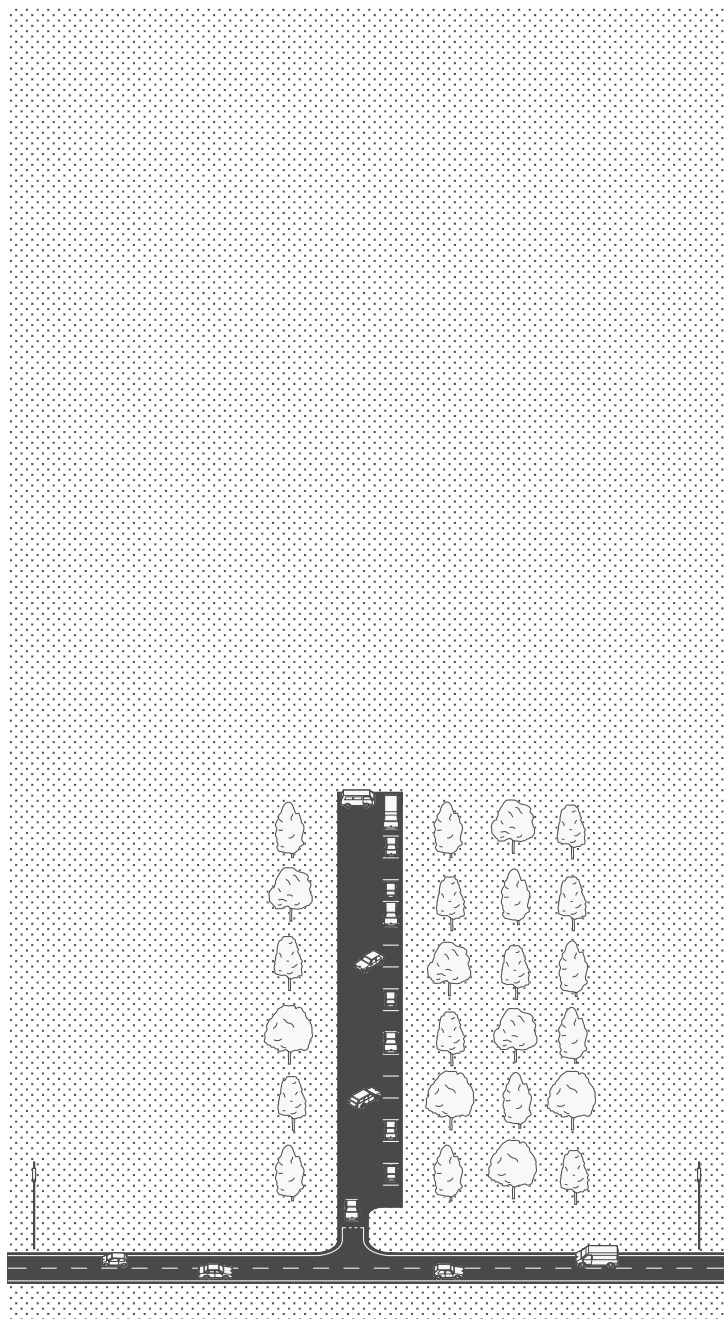
PARKBUCHTEN 27



WOGNUM

A7 KM270

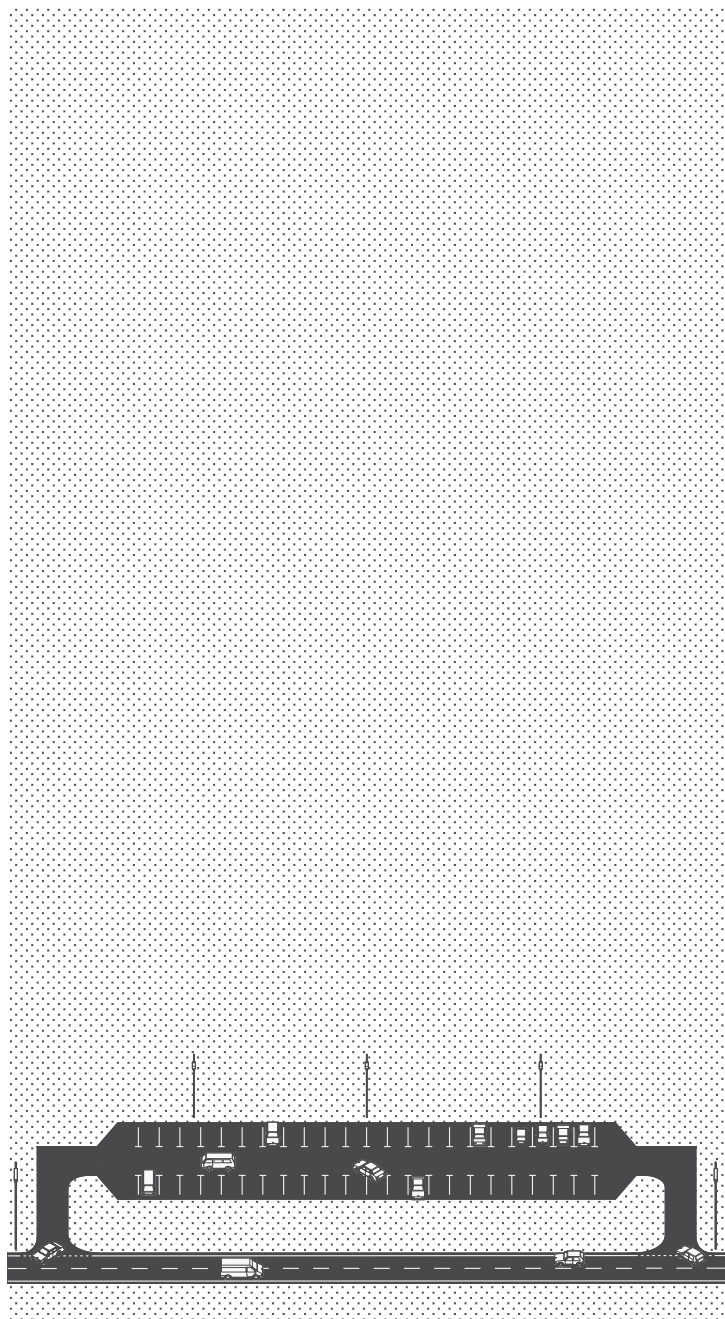
PARKBUCHTEN 18



HOORN NOORD

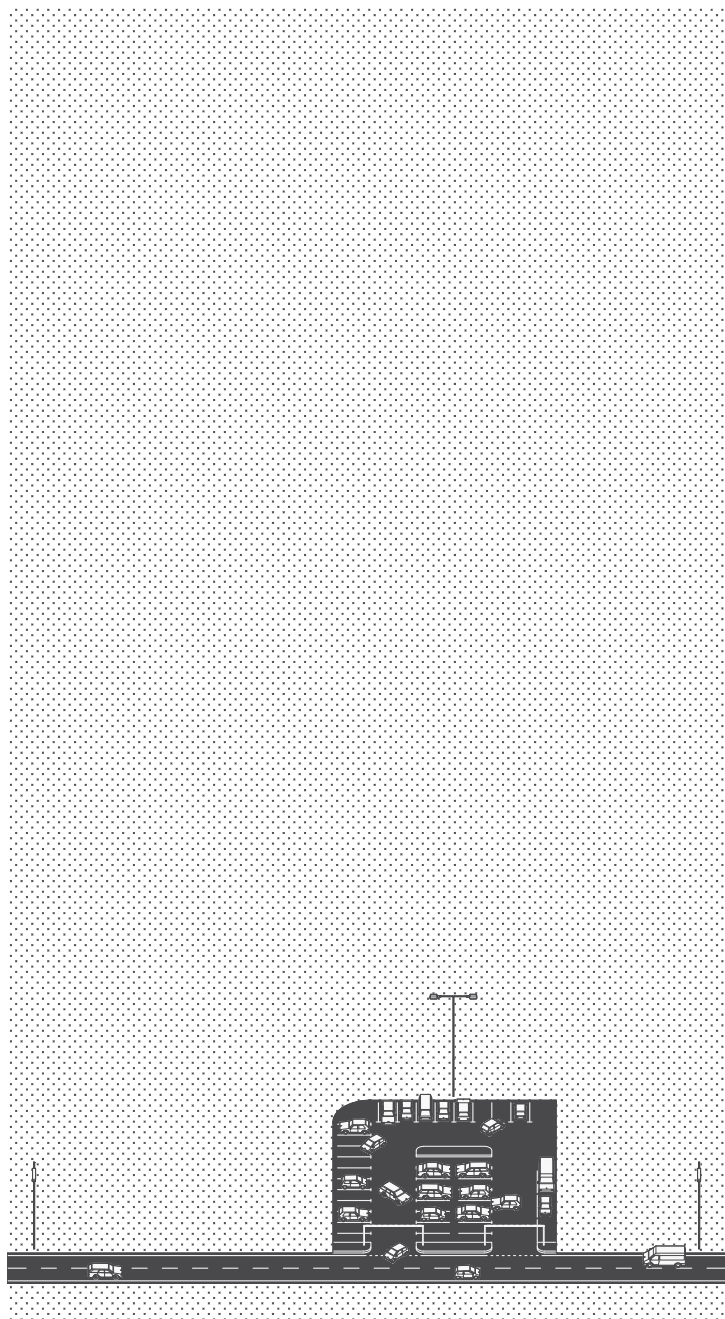
A7 KM271

PARKBUCHTEN 44



HOORN

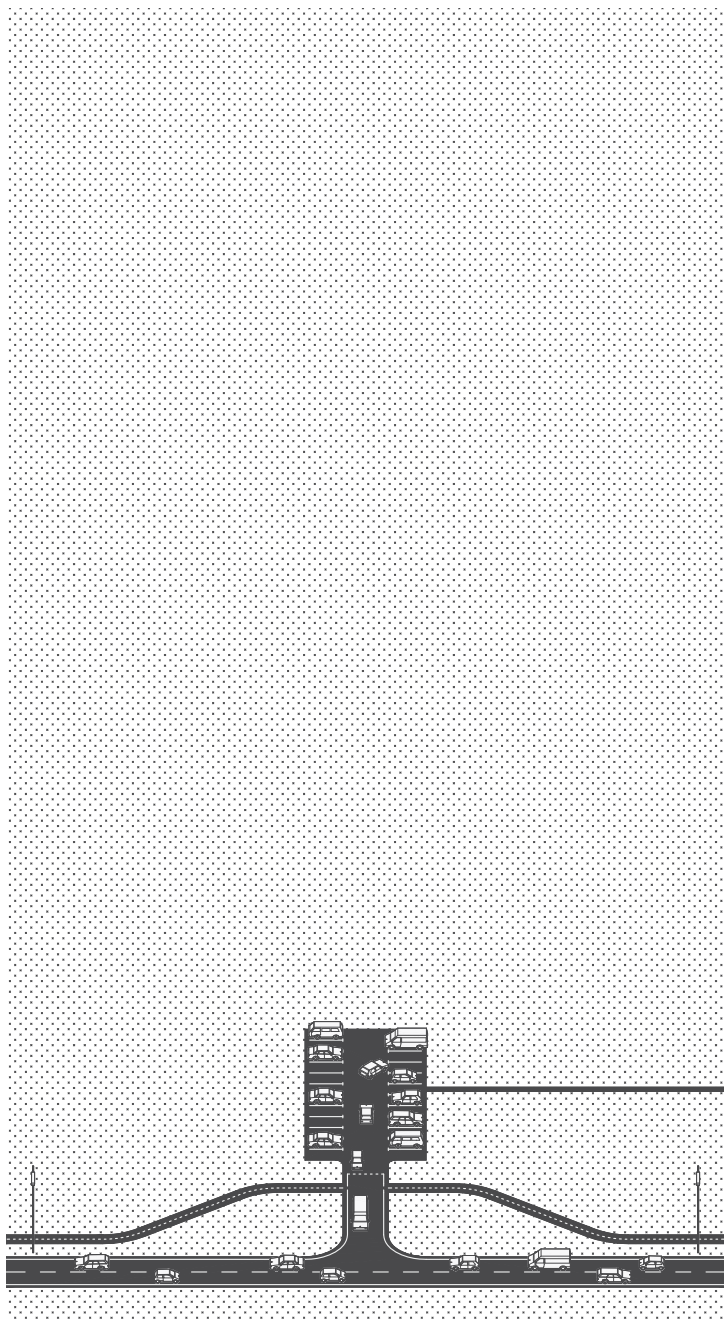
A7 KM272
PARKBUCHTEN 39



HOORN AVENHOORN

A7 KM274

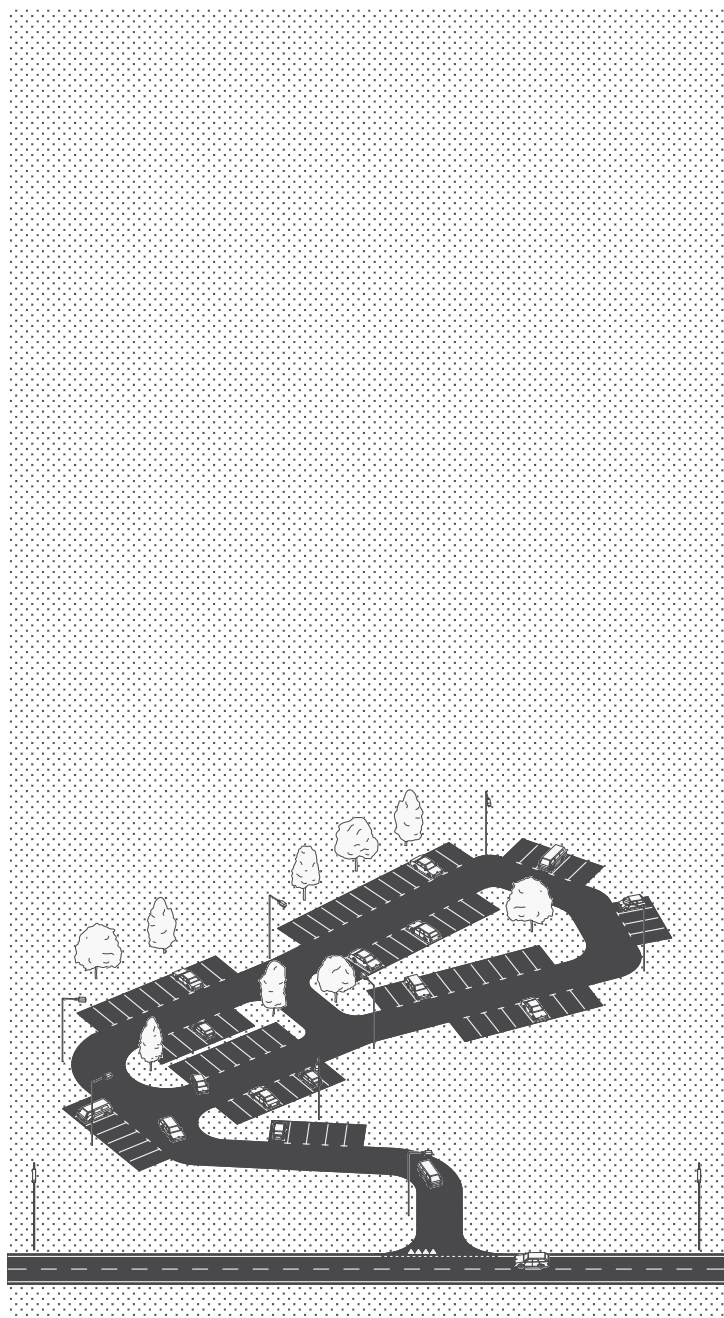
PARKBUCHTEN 24



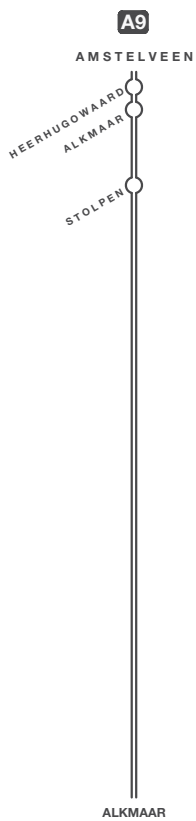
WORMERLAND

A7 KM299

PARKBUCHTEN 90



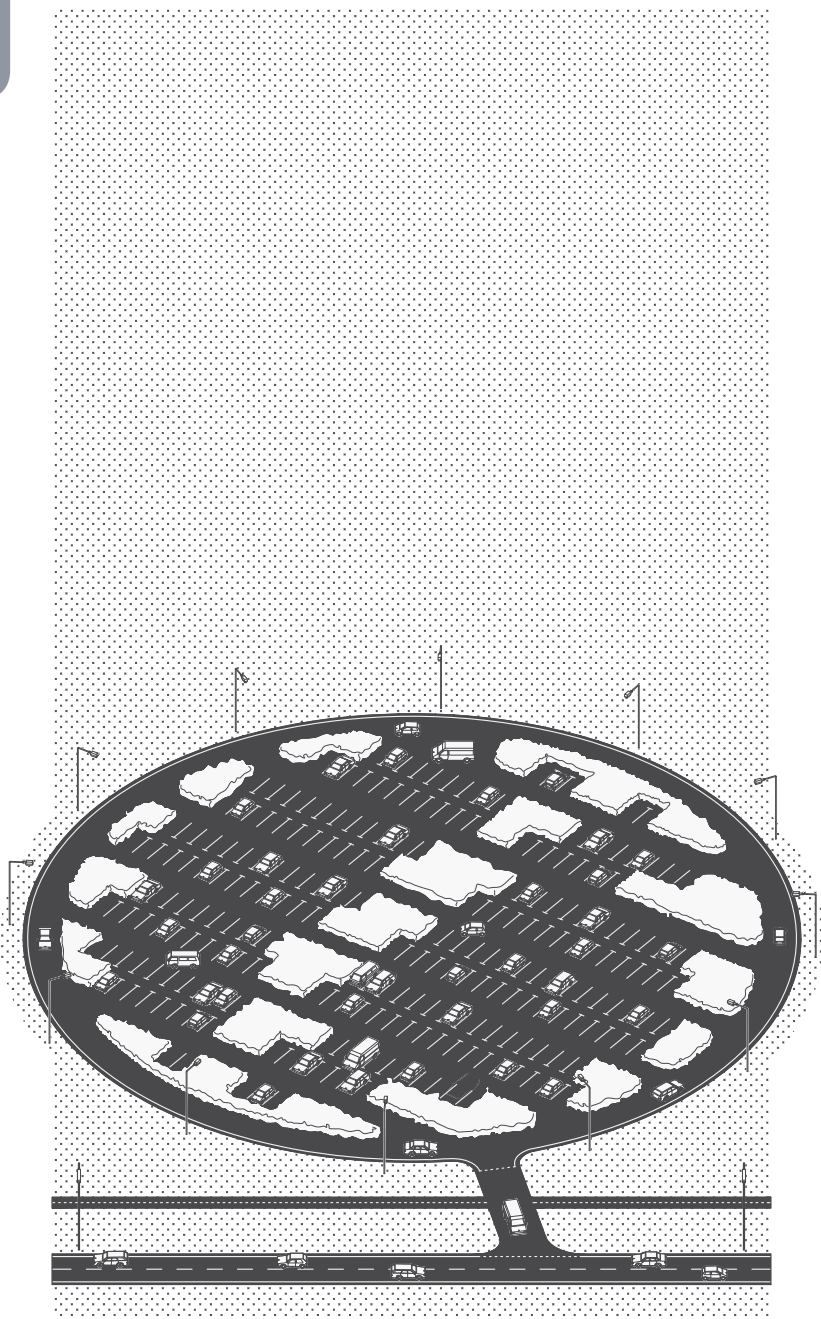
A9



HEERHUGOWAARD

A9 KM2

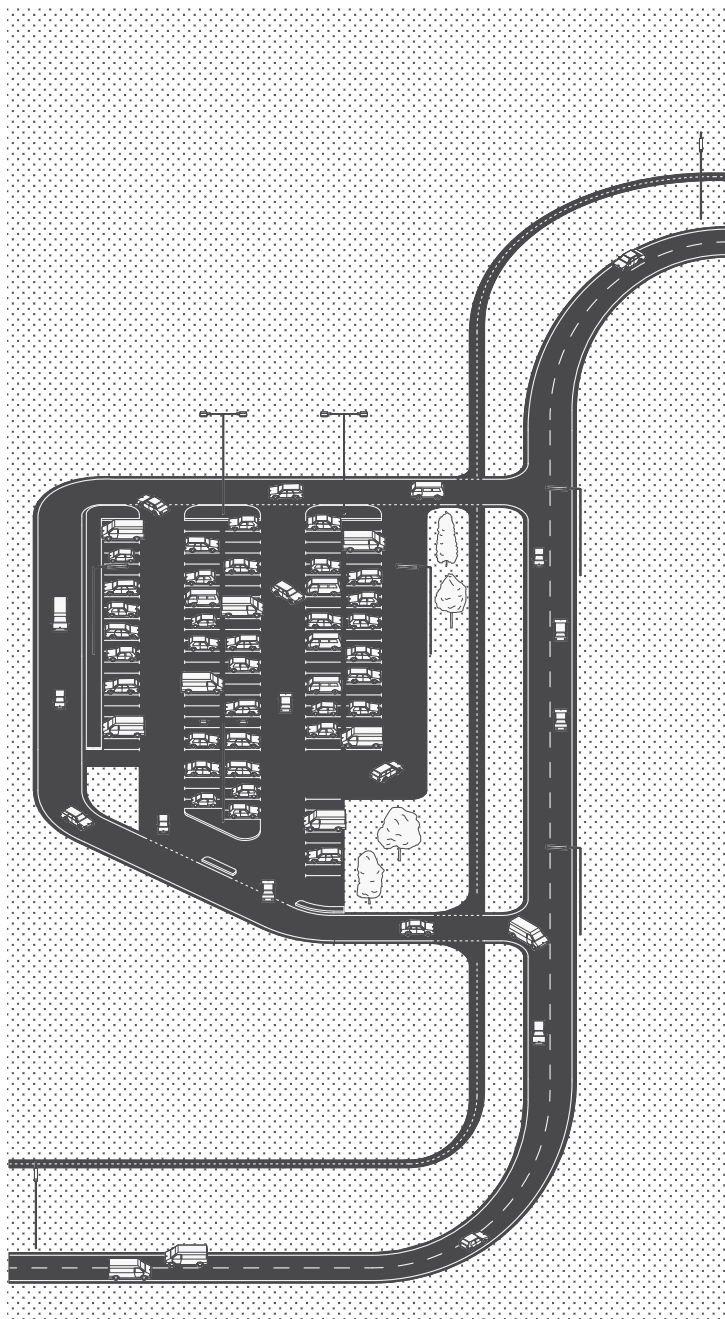
PARKBUCHTEN 194



ALKMAAR

A9 KM4

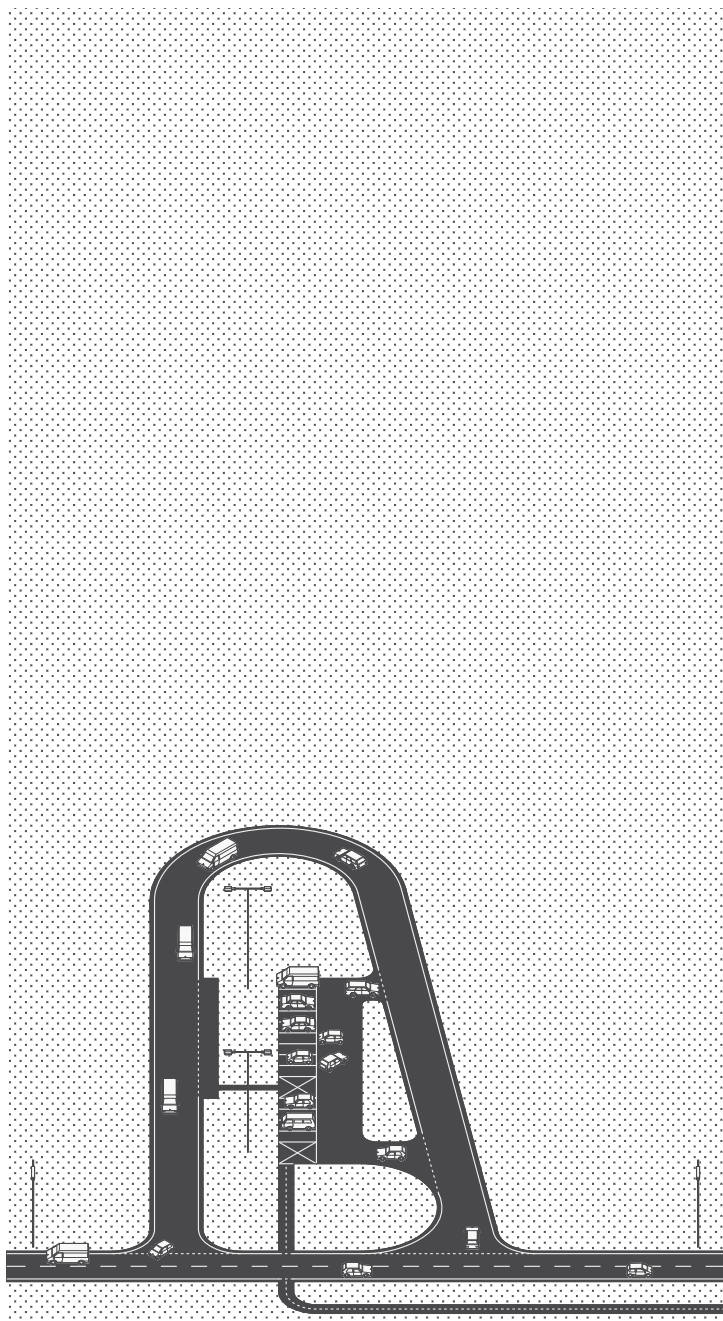
PARKBUCHTEN 123



STOLPEN

A9 KM15

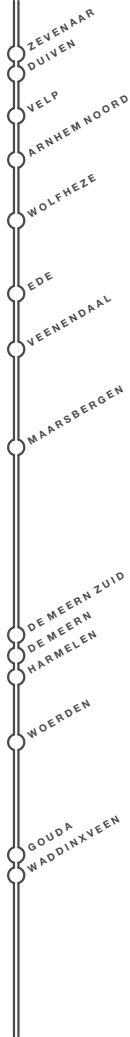
PARKBUCHTEN 12



A12

A12

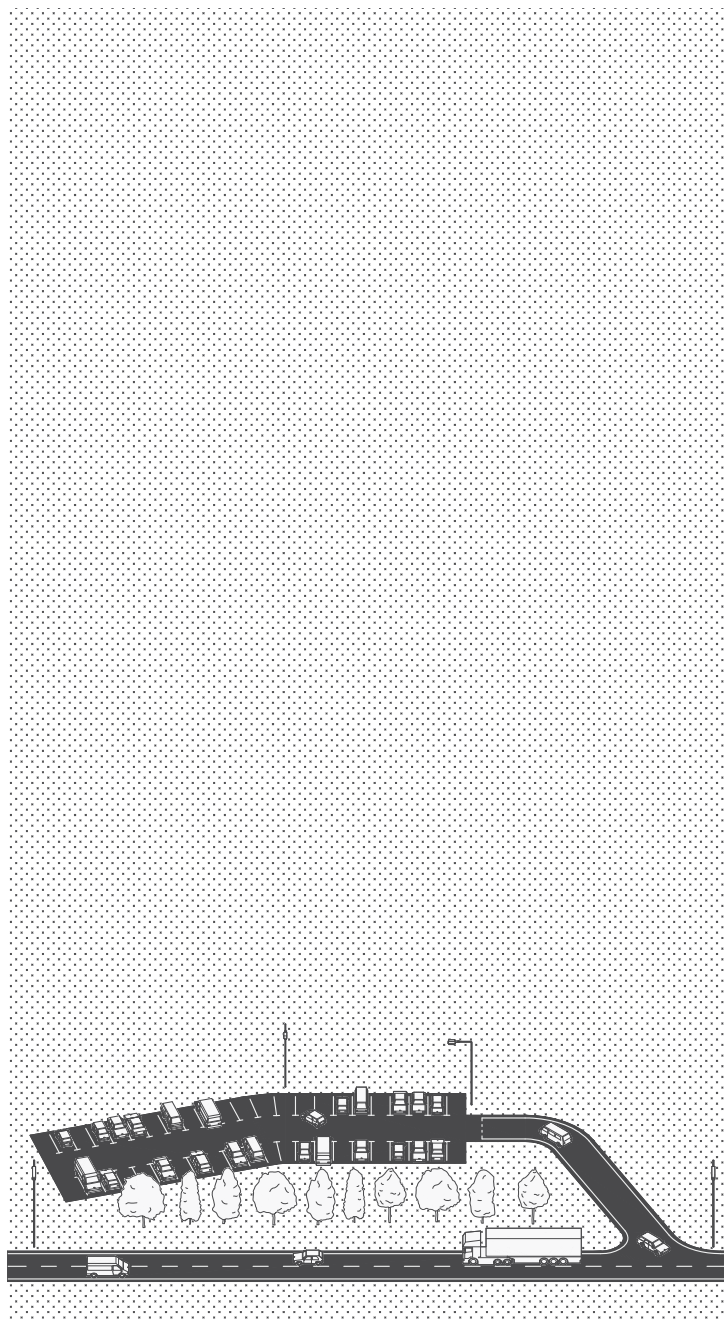
Z E V E N A A R



D E N H A A G

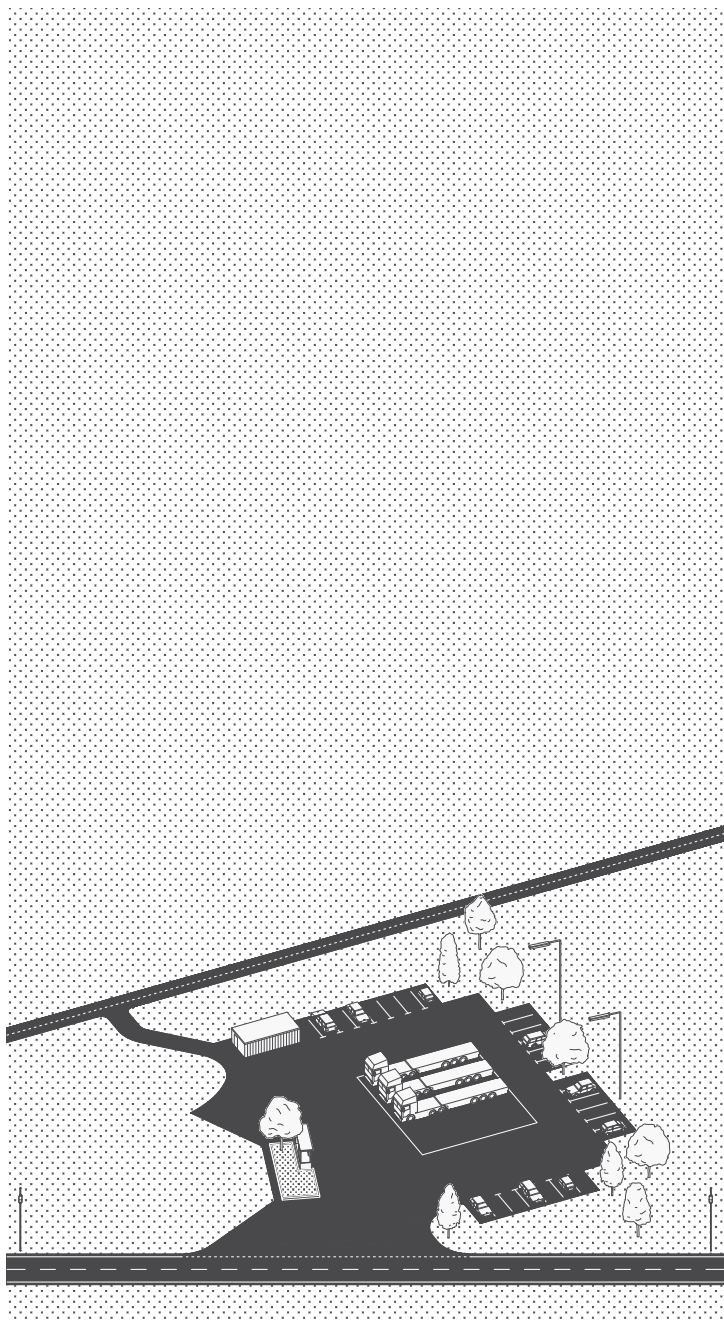
ZEVENAAR TATELAAR

A12 KM7
PARKBUCHTEN 45



DUIVEN

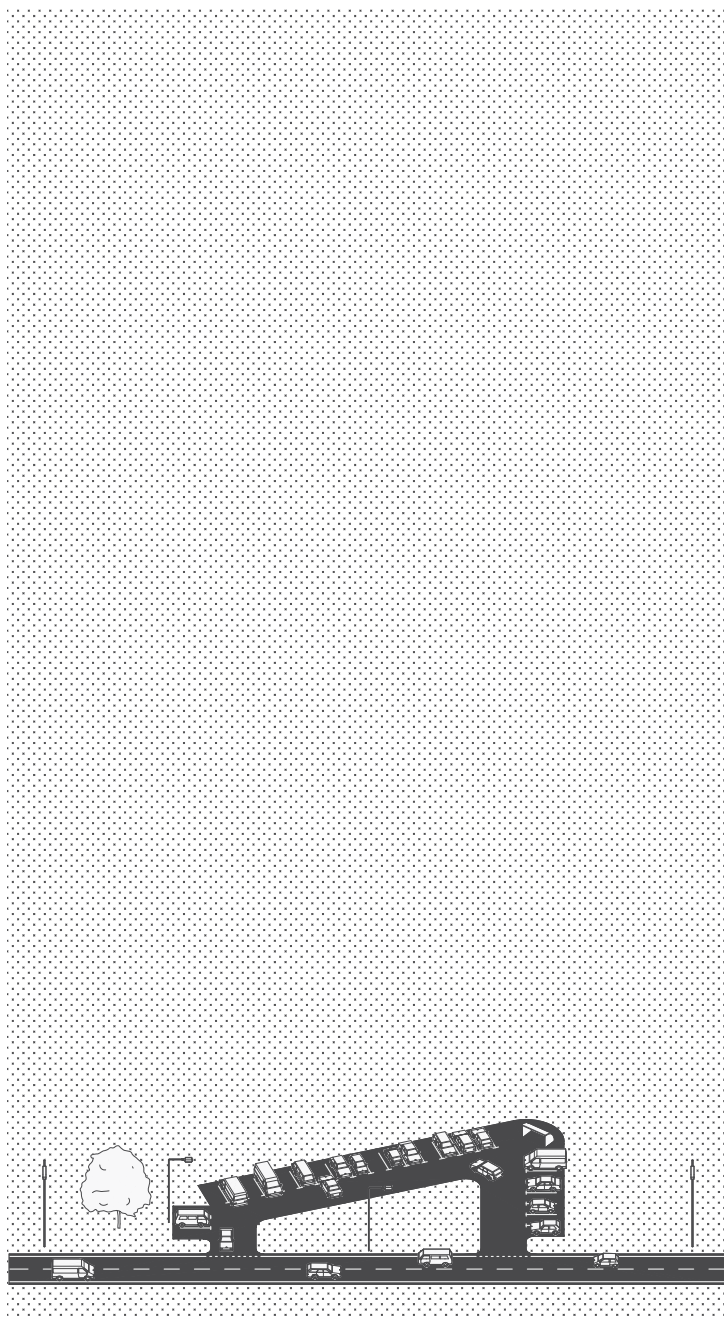
A12 KM8
PARKBUCHTEN 26



VELP

A12 KM15

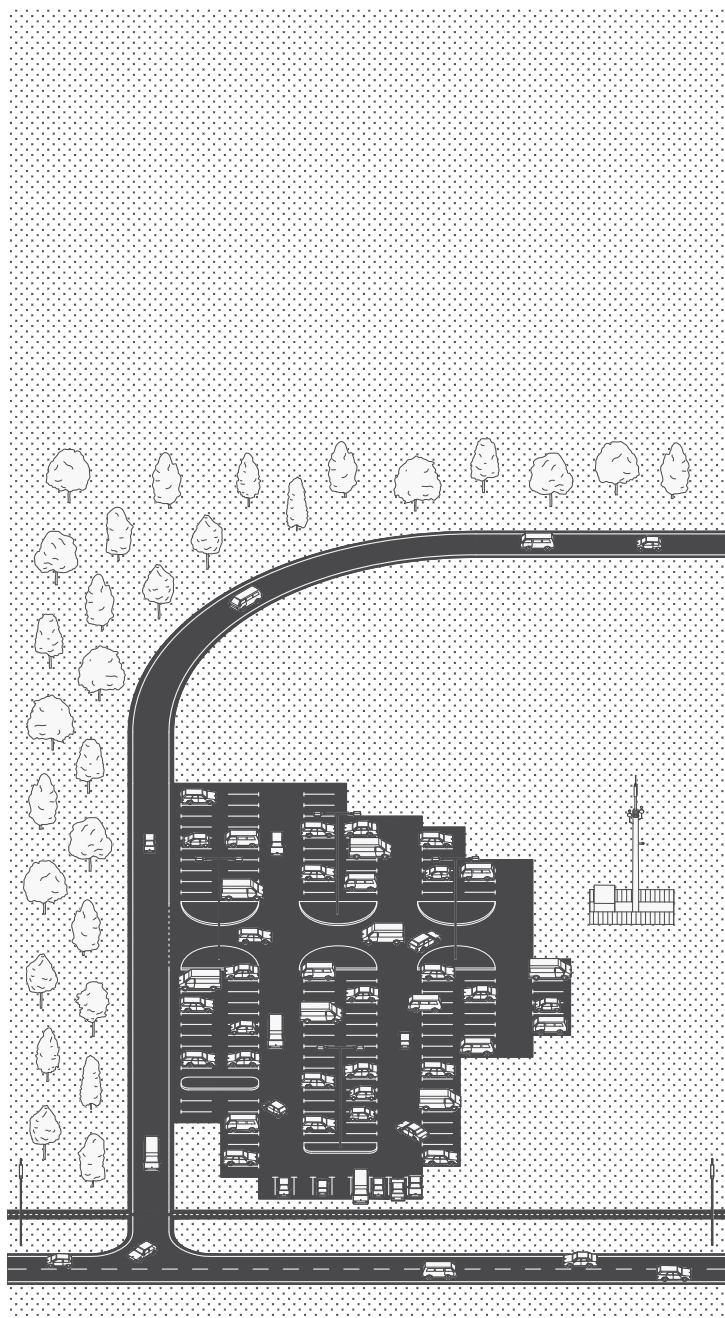
PARKBUCHTEN 22



ARNHEM NOORD

A12 KM21

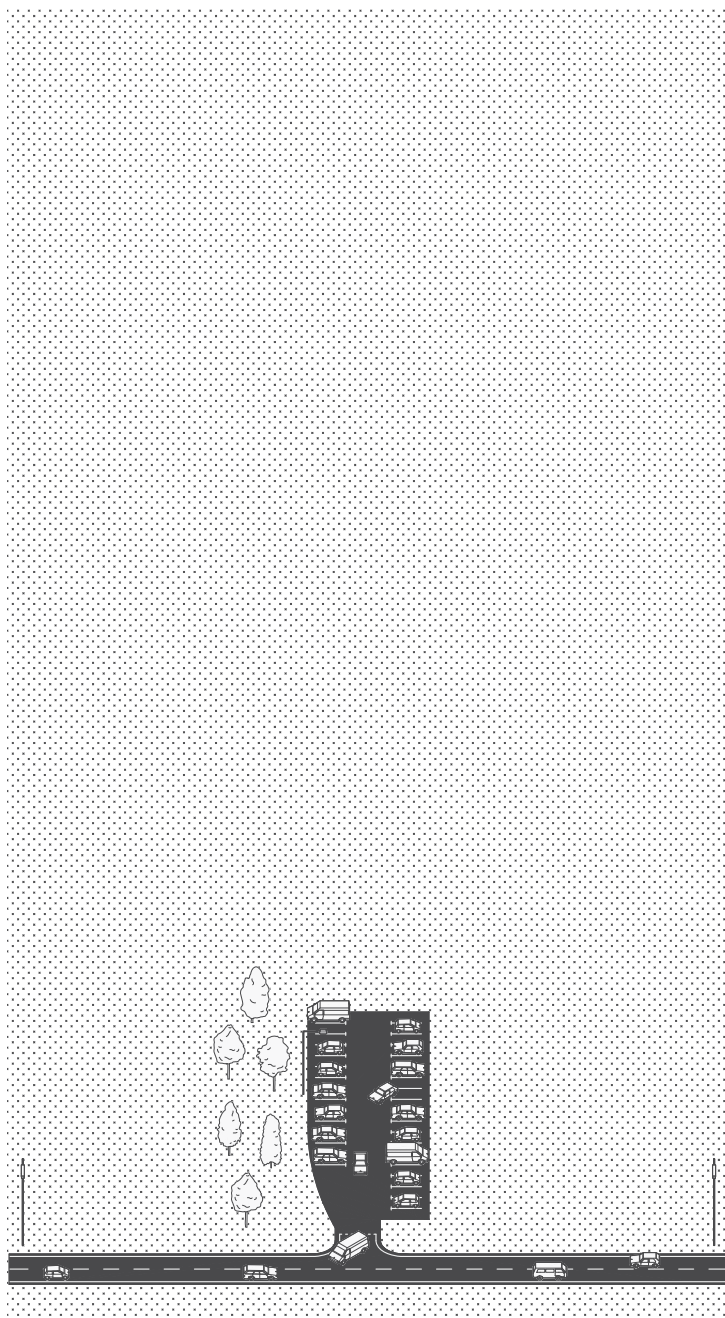
PARKBUCHTEN 70



WOLFHEZE

A12 KM29

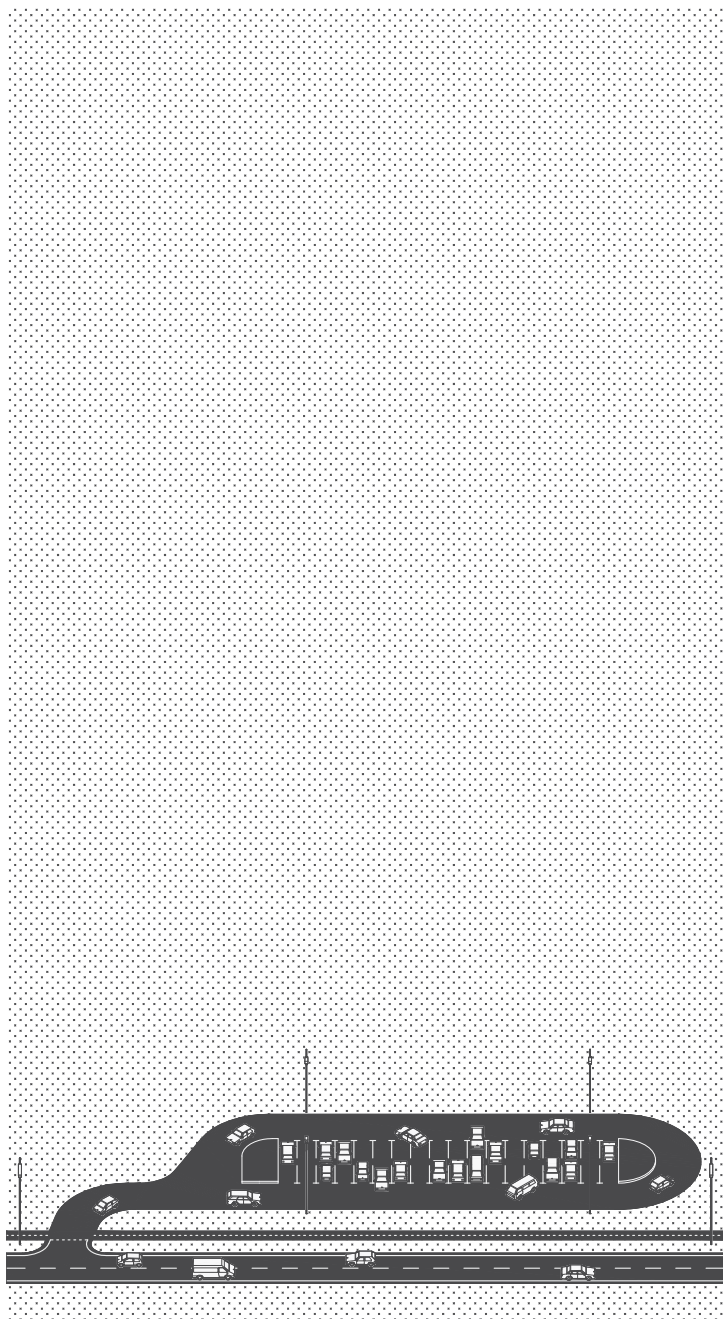
PARKBUCHTEN 25



EDE

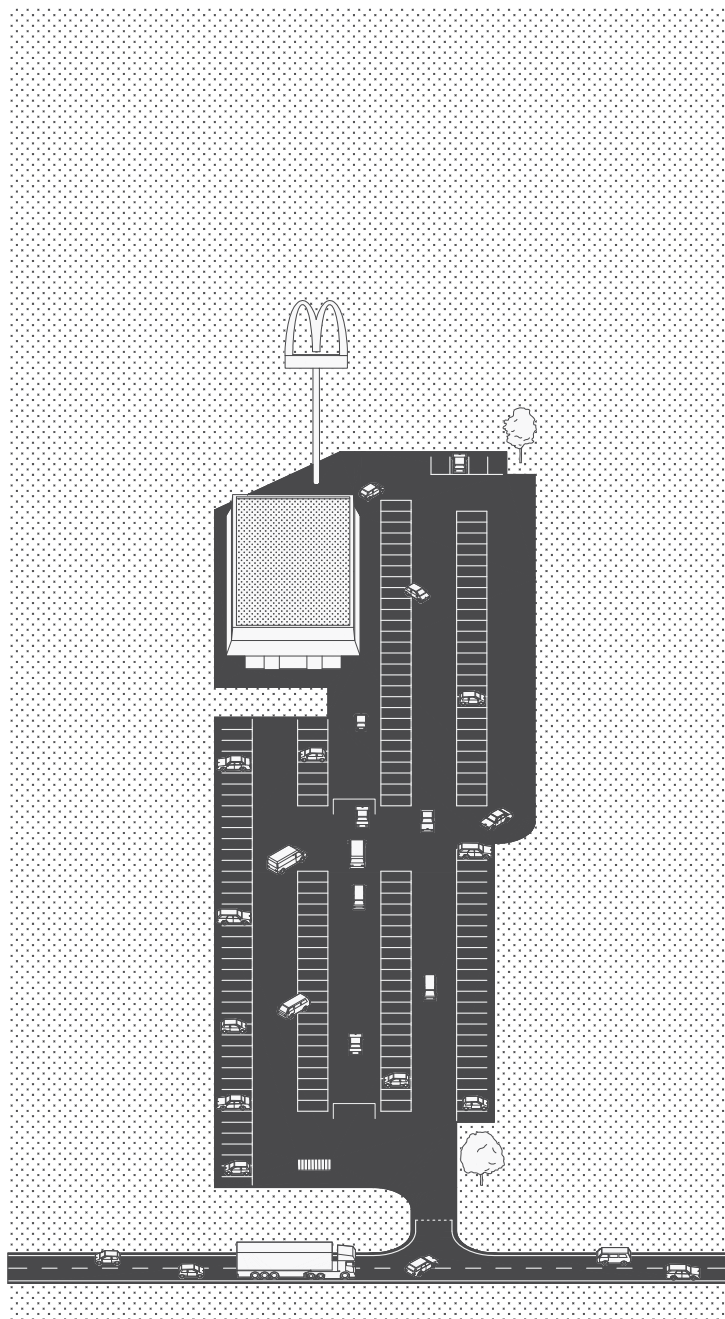
A12 KM39

PARKBUCHTEN 38



VEENENDAAL

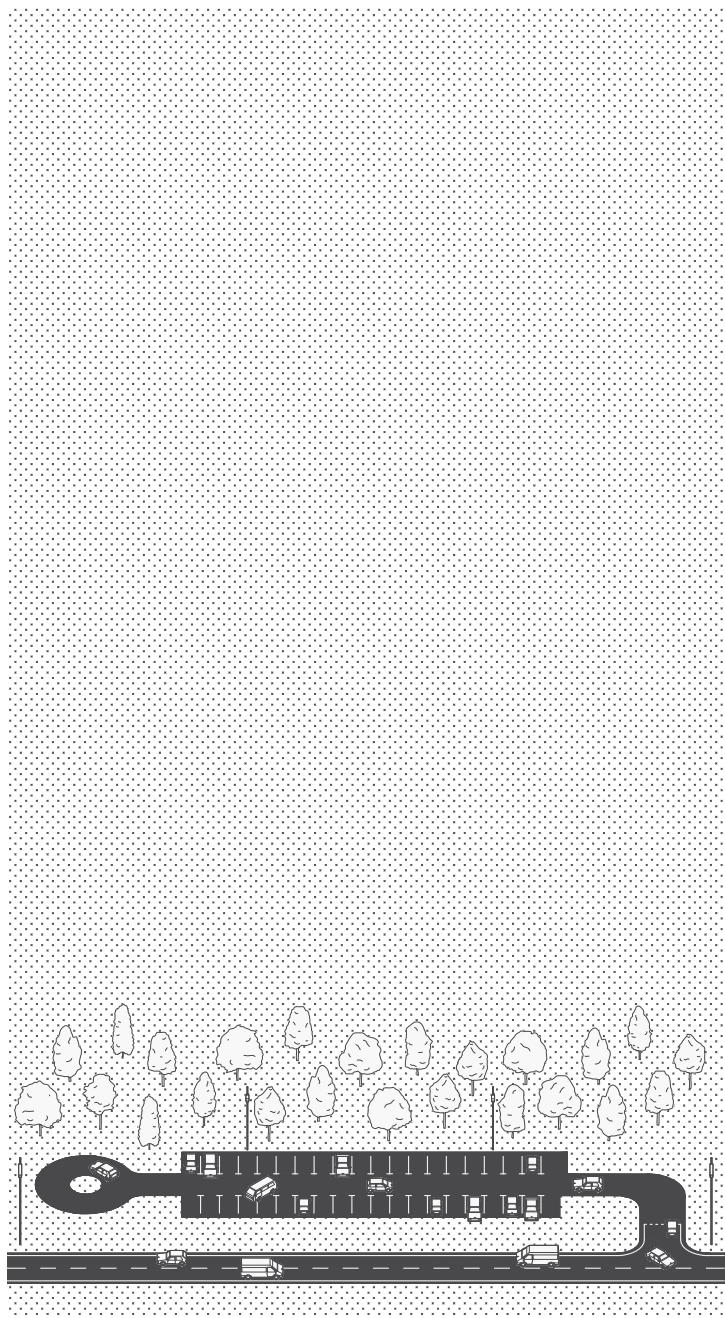
A12 KM46
PARKBUCHTEN 70



MAARSBERGEN

A12 KM59

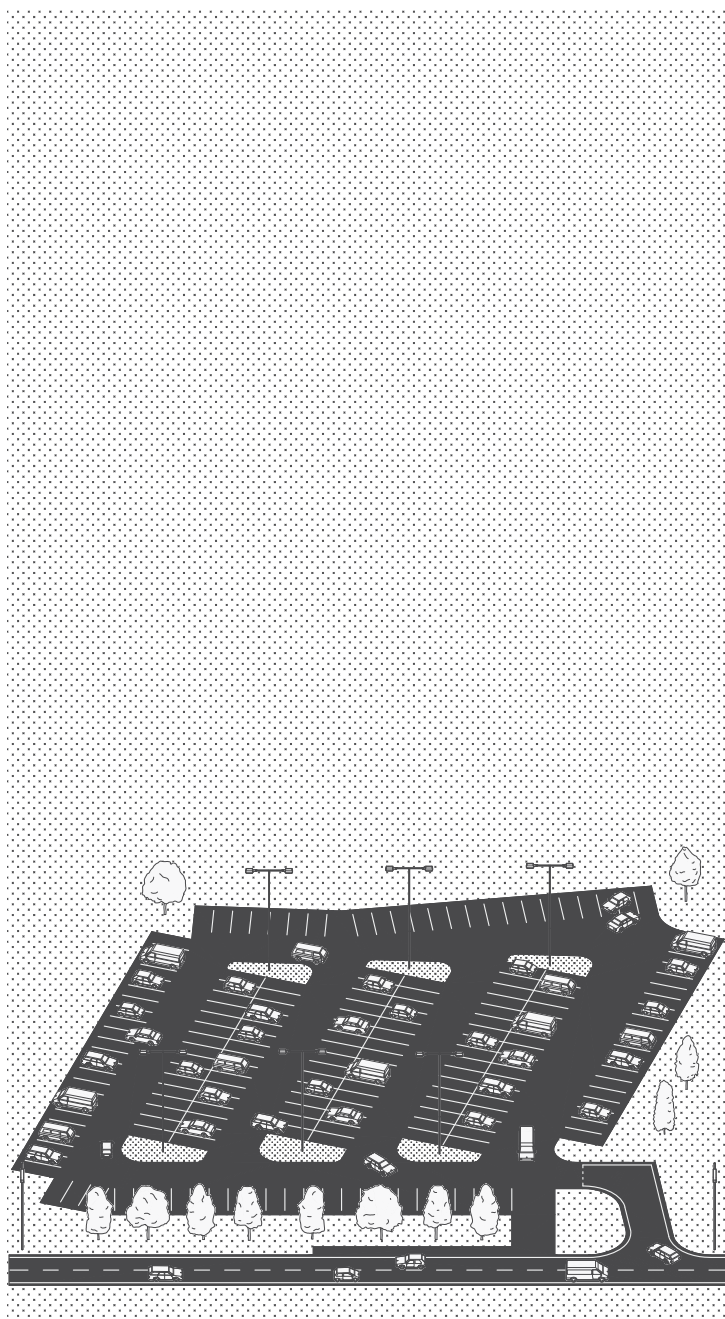
PARKBUCHTEN 28



DE MEERN ZUID

A12 KM84

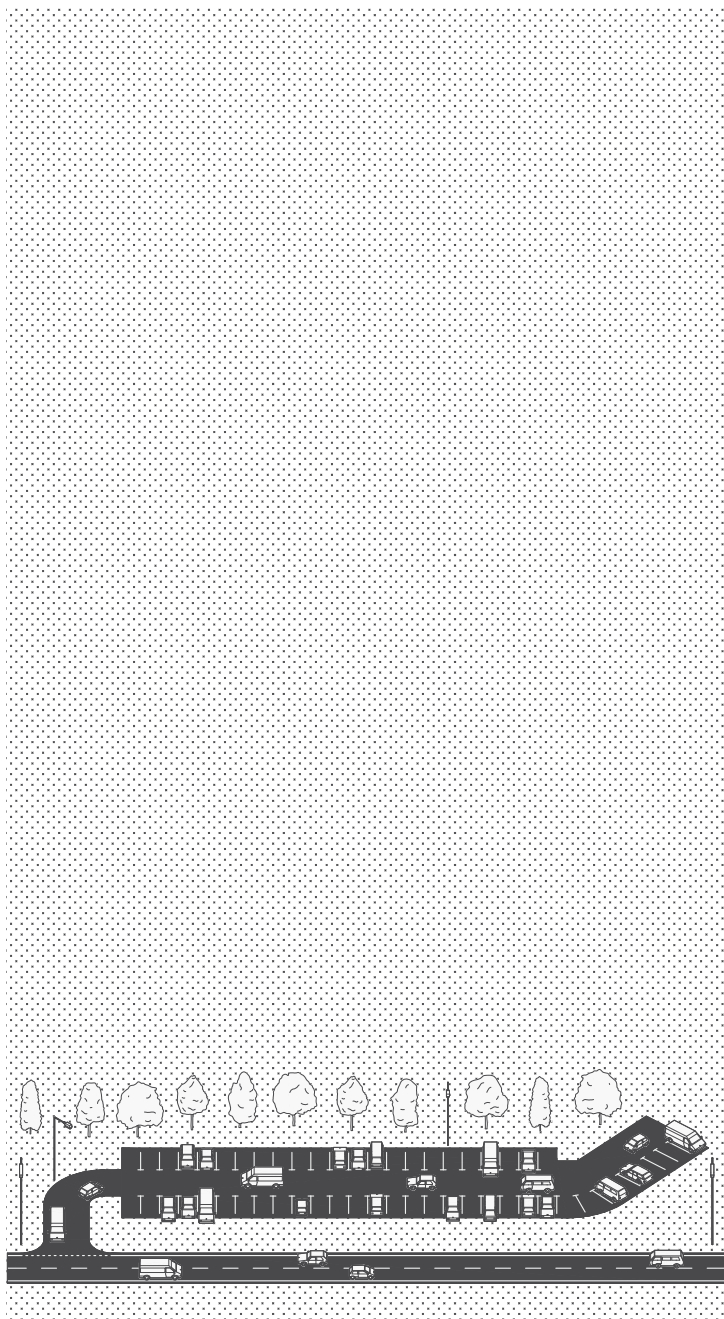
PARKBUCHTEN 149



DE MEERN

A12 KM85

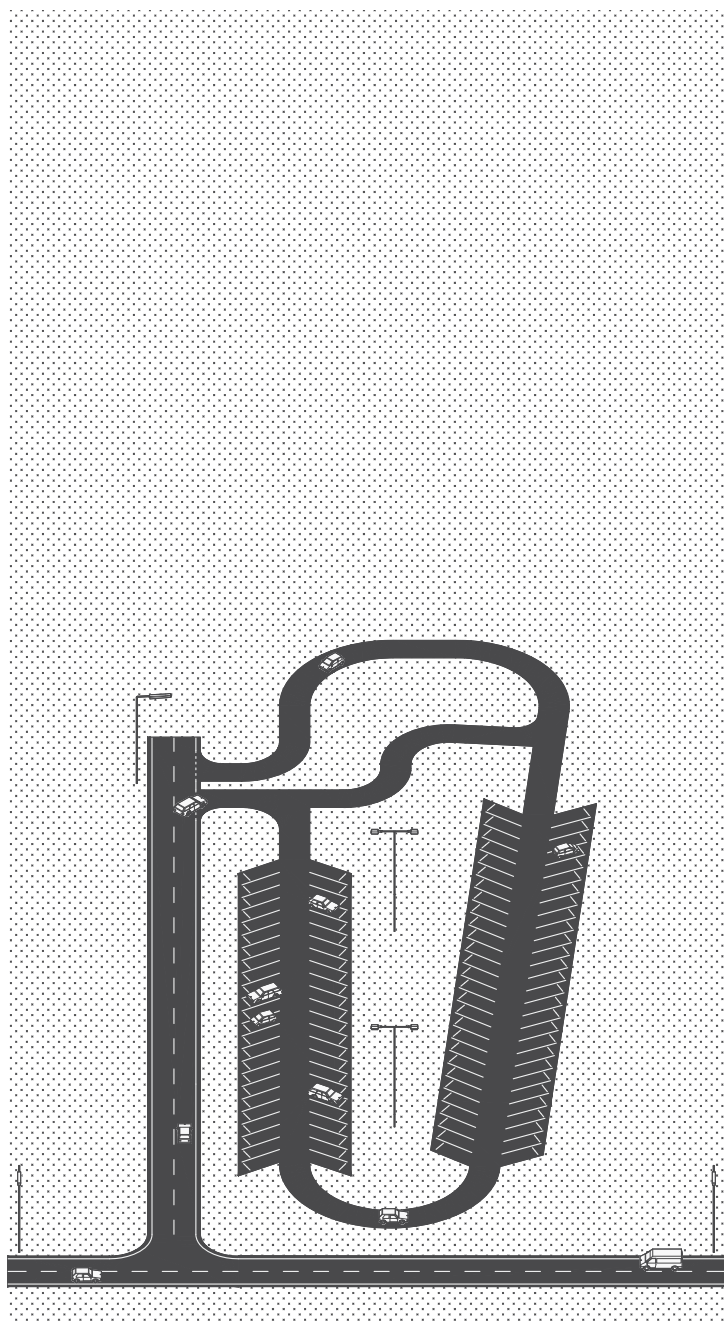
PARKBUCHTEN 40



HARMELEN

A12 KM88

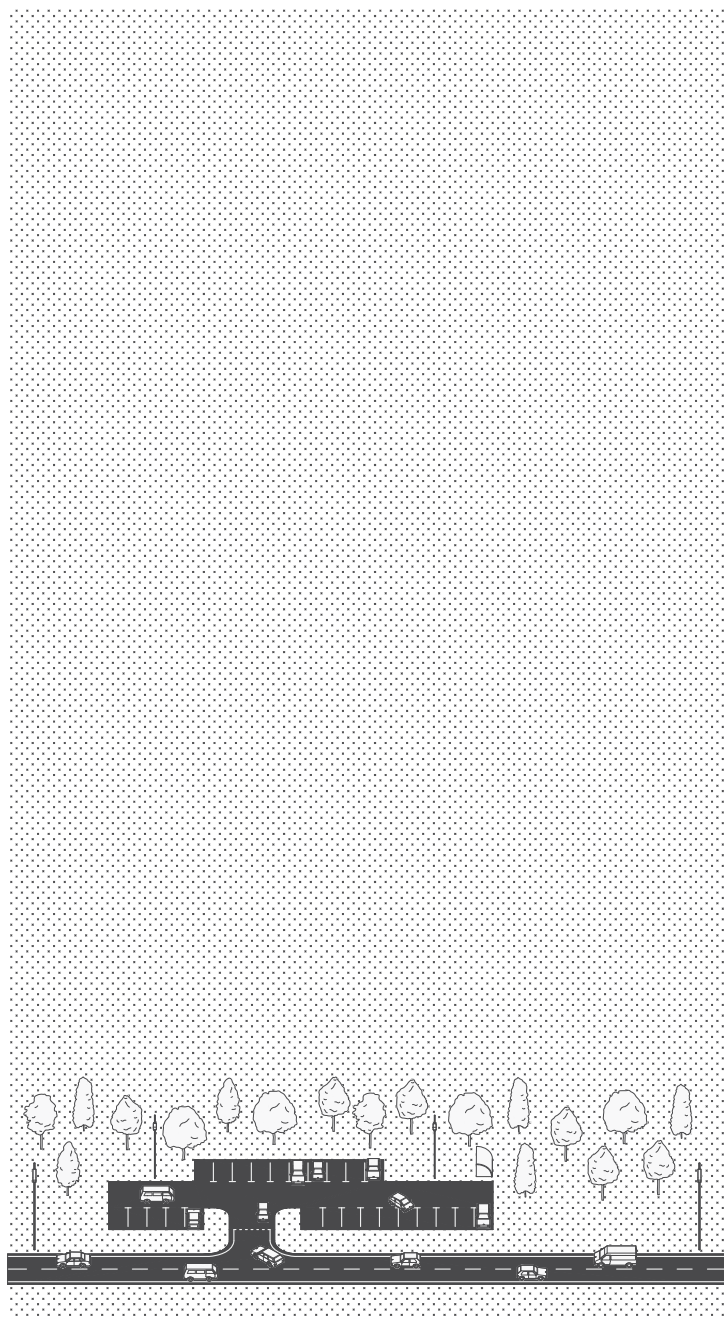
PARKBUCHTEN 104



WOERDEN

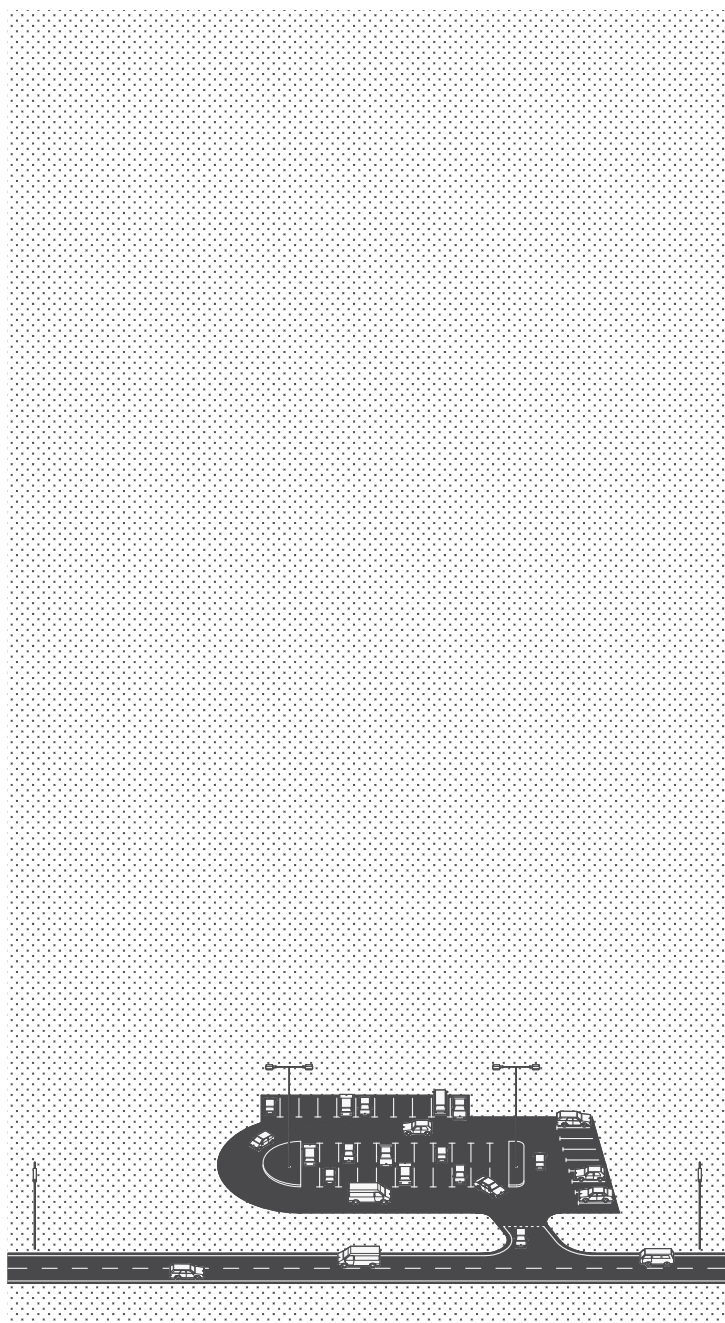
A12 KM98

PARKBUCHTEN 27



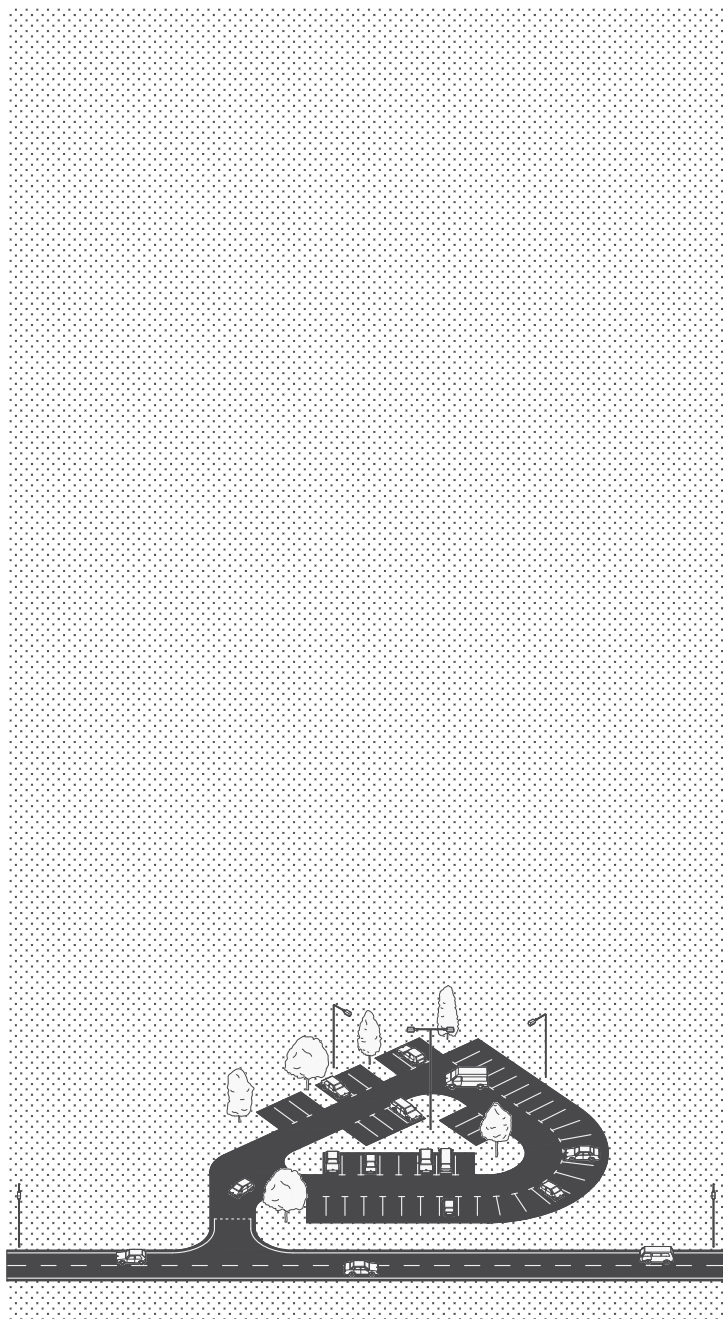
GOUDA

A12 KM113
PARKBUCHTEN 54



WADDINXVEEN

A12 KM115
PARKBUCHTEN 51

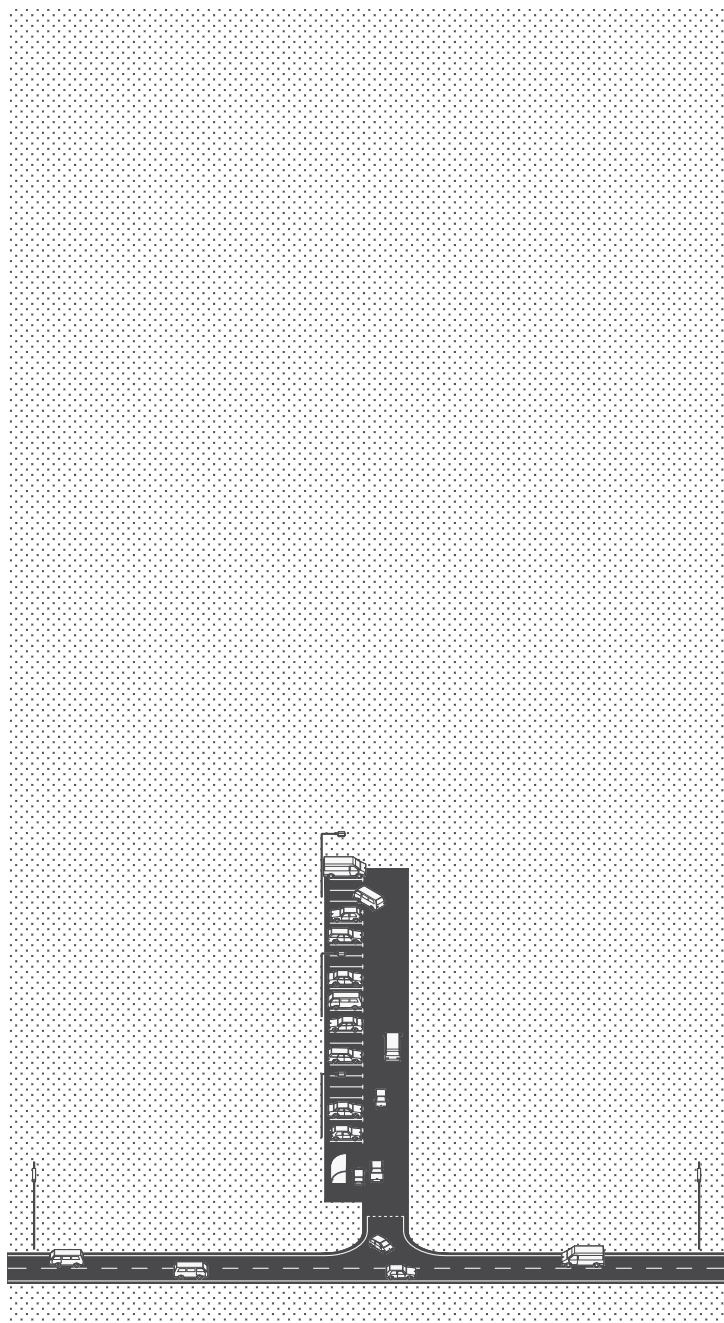


A13



ROTTERDAM

A13 KM5
PARKBUCHTEN 27



A 15

A15

NIJMEGEN

NIJMEGEN

ANDELST

DODEWAARD

ECHTELD

LEERDAM VUREN

PAPENDRECHT 2

PAPENDRECHT 1

OUDELANDE

RIDDERKERK

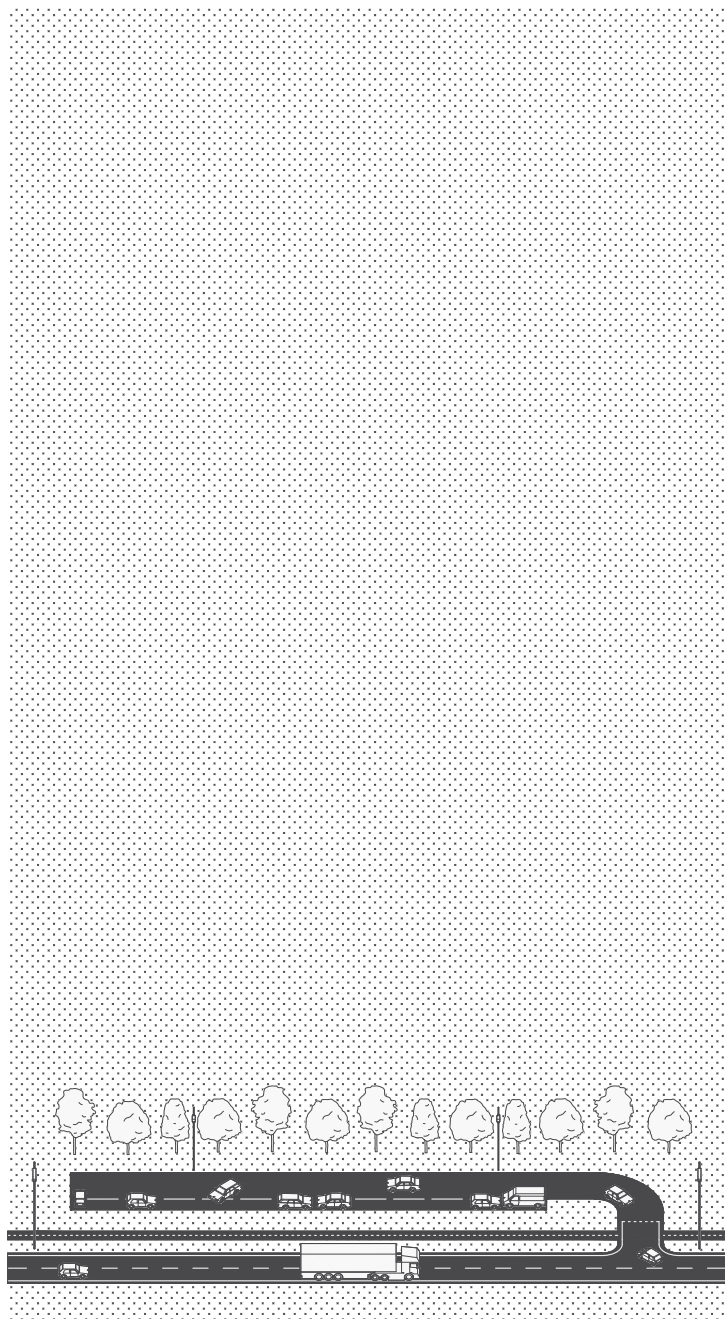
SPIJKENISSE

EUROPOORT

NIJMEGEN

A15 KM6

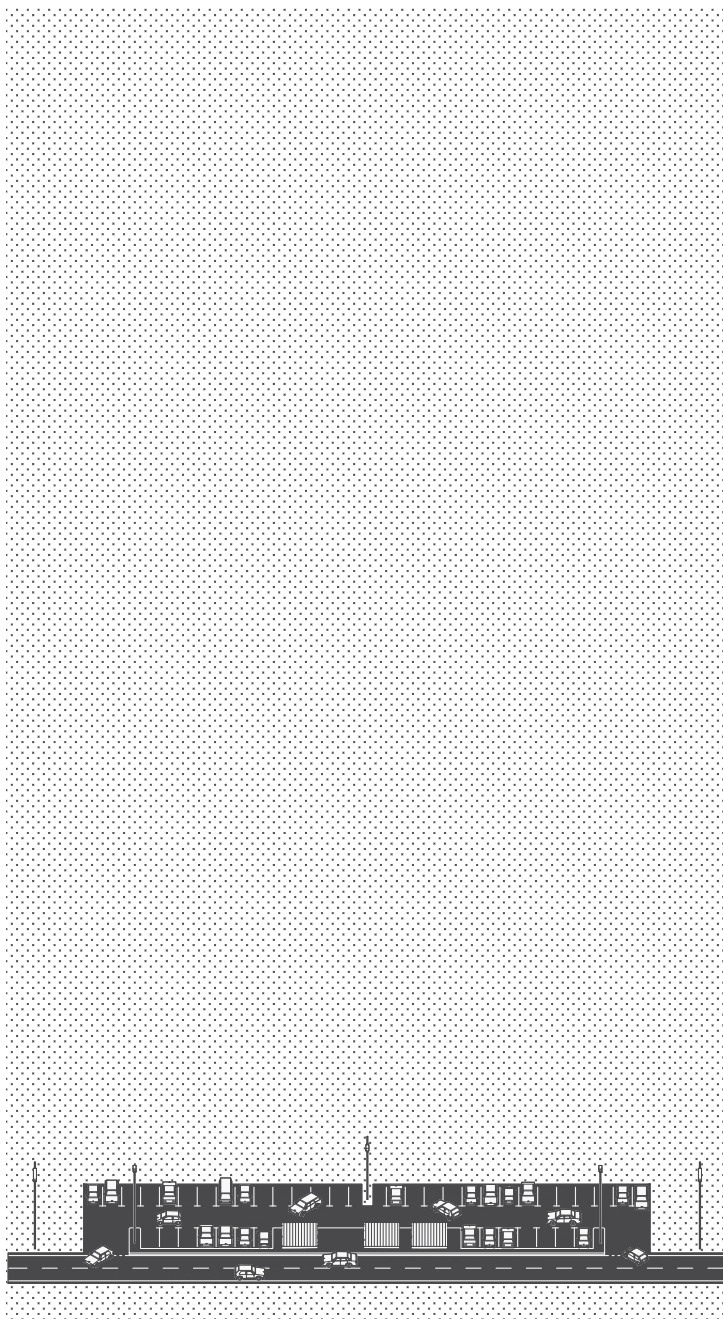
PARKBUCHTEN 12



ANDELST

A15 KM14

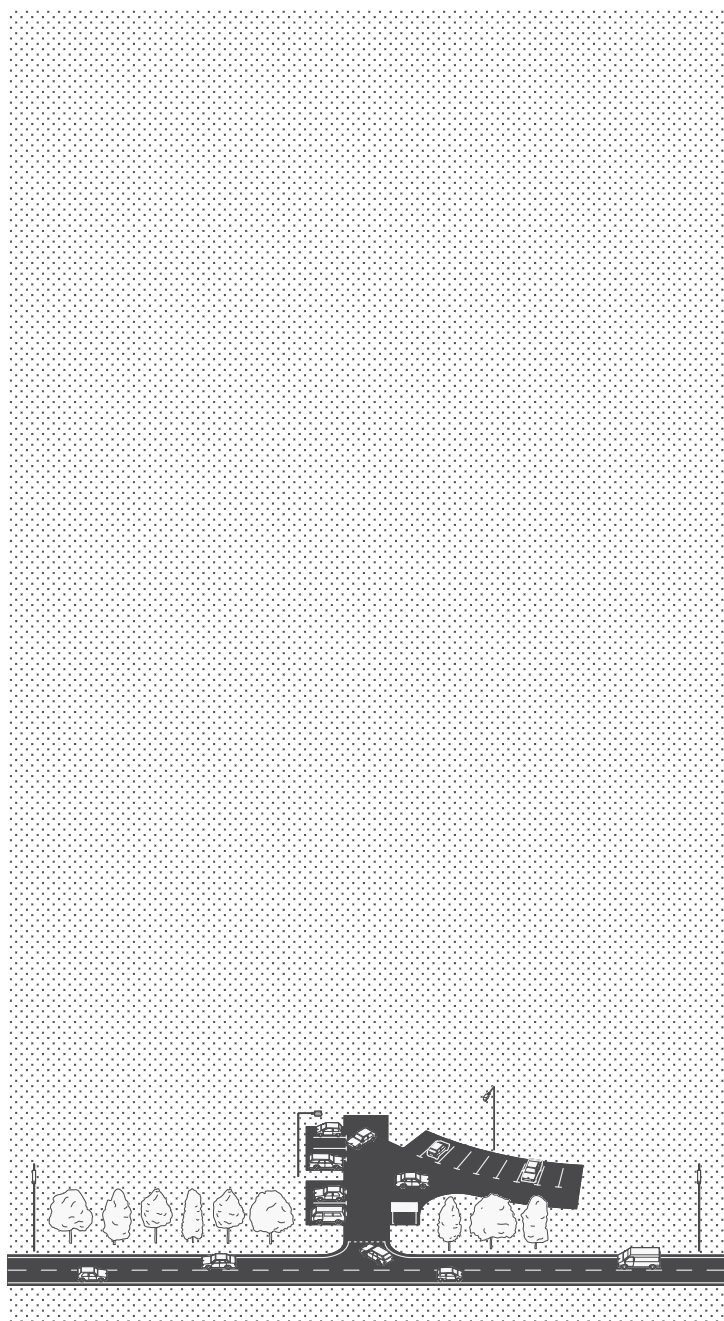
PARKBUCHTEN 47



DODEWAARD

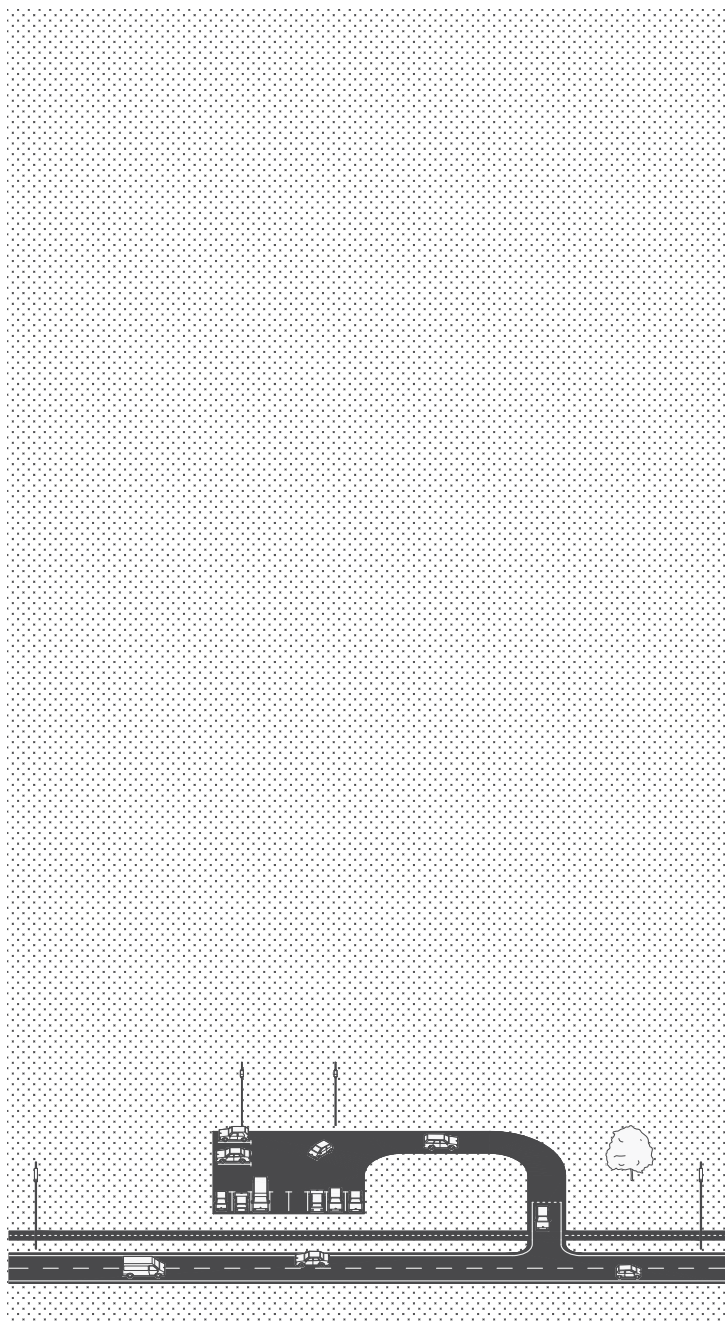
A15 KM20

PARKBUCHTEN 20



ECHELD

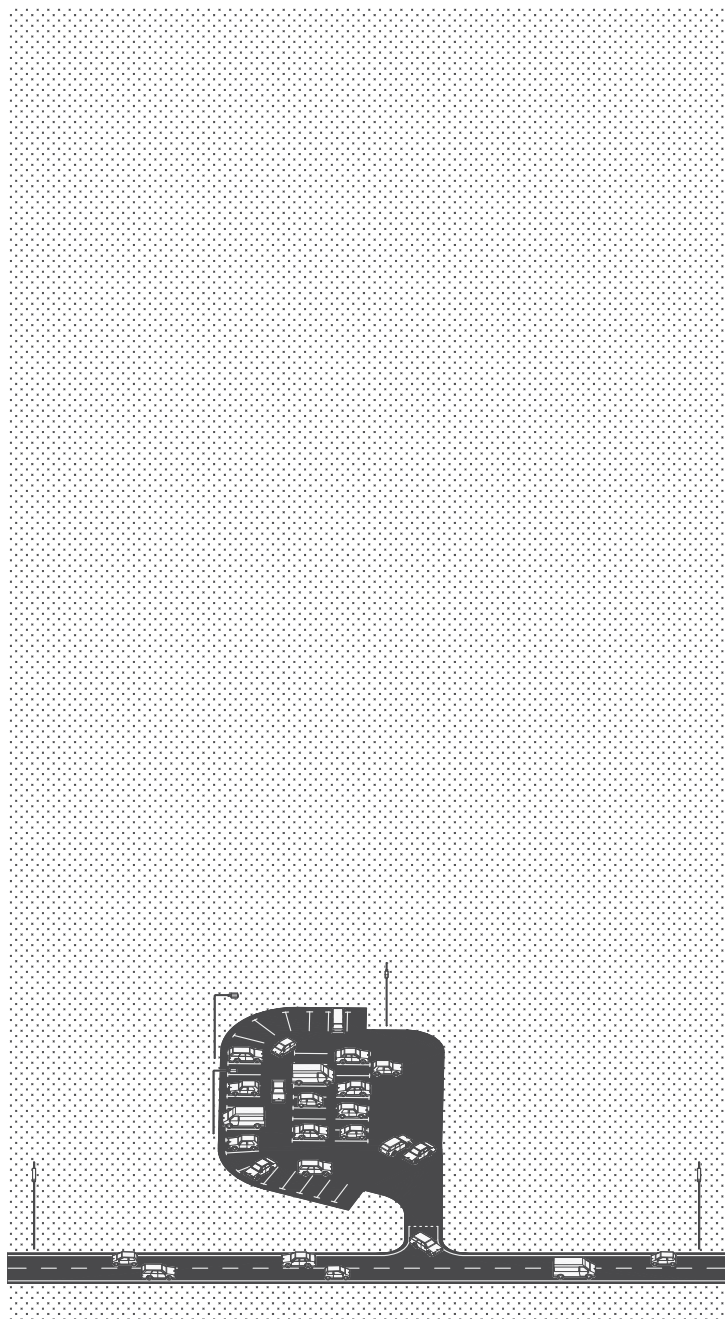
A15 KM31
PARKBUCHTEN 12



LEERDAM VUREN

A15 KM59

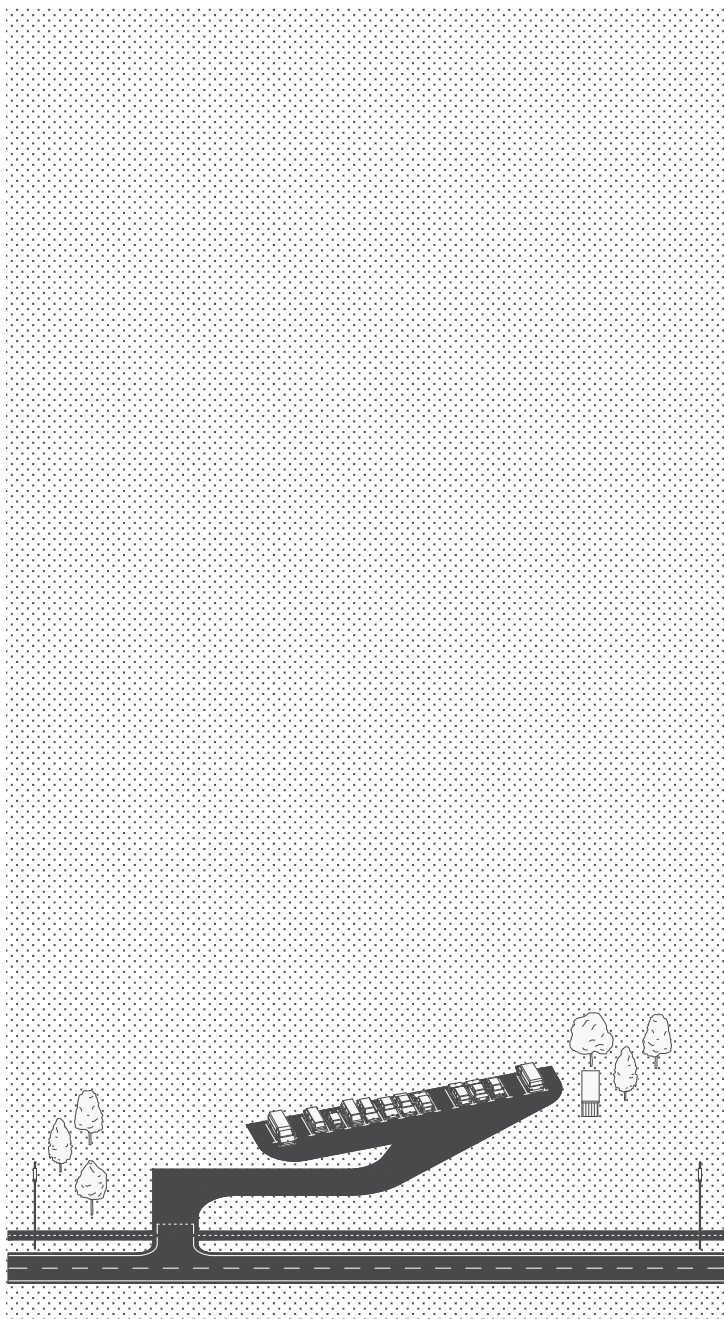
PARKBUCHTEN 38



PAPENDRECHT 1

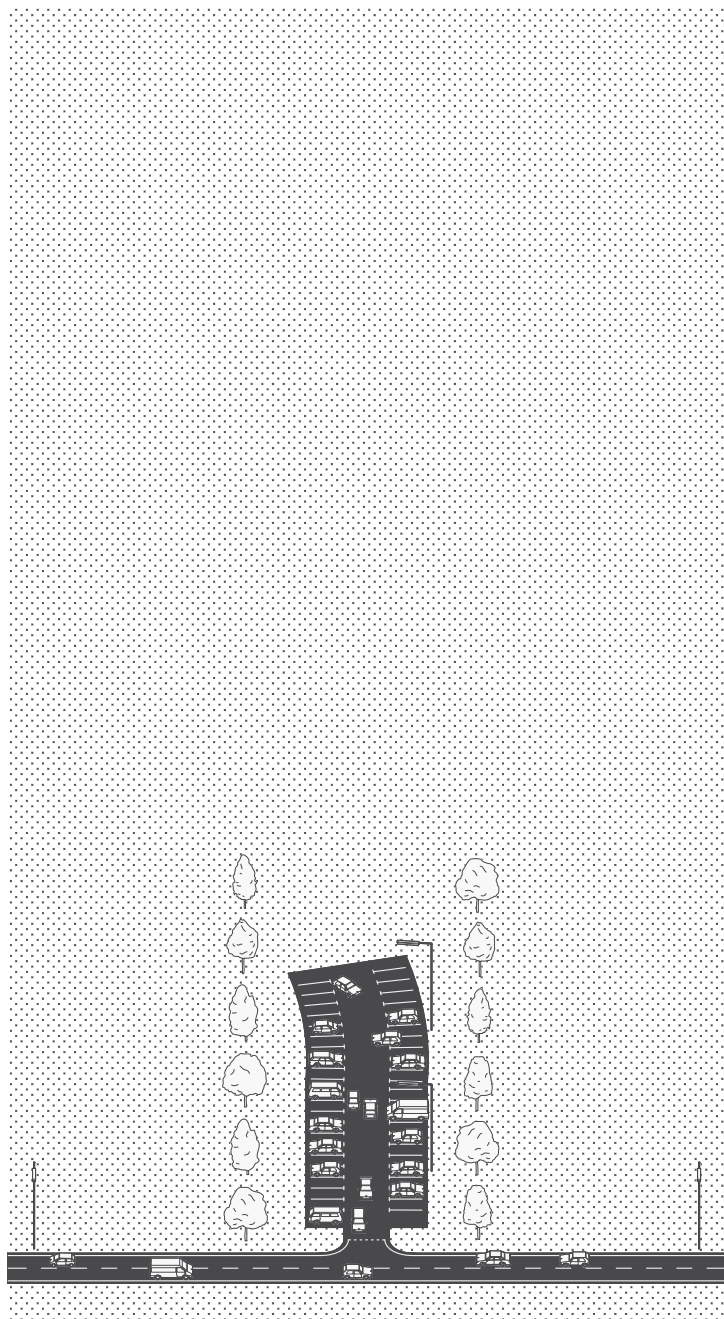
A15 KM91

PARKBUCHTEN 17



PAPENDRECHT 2

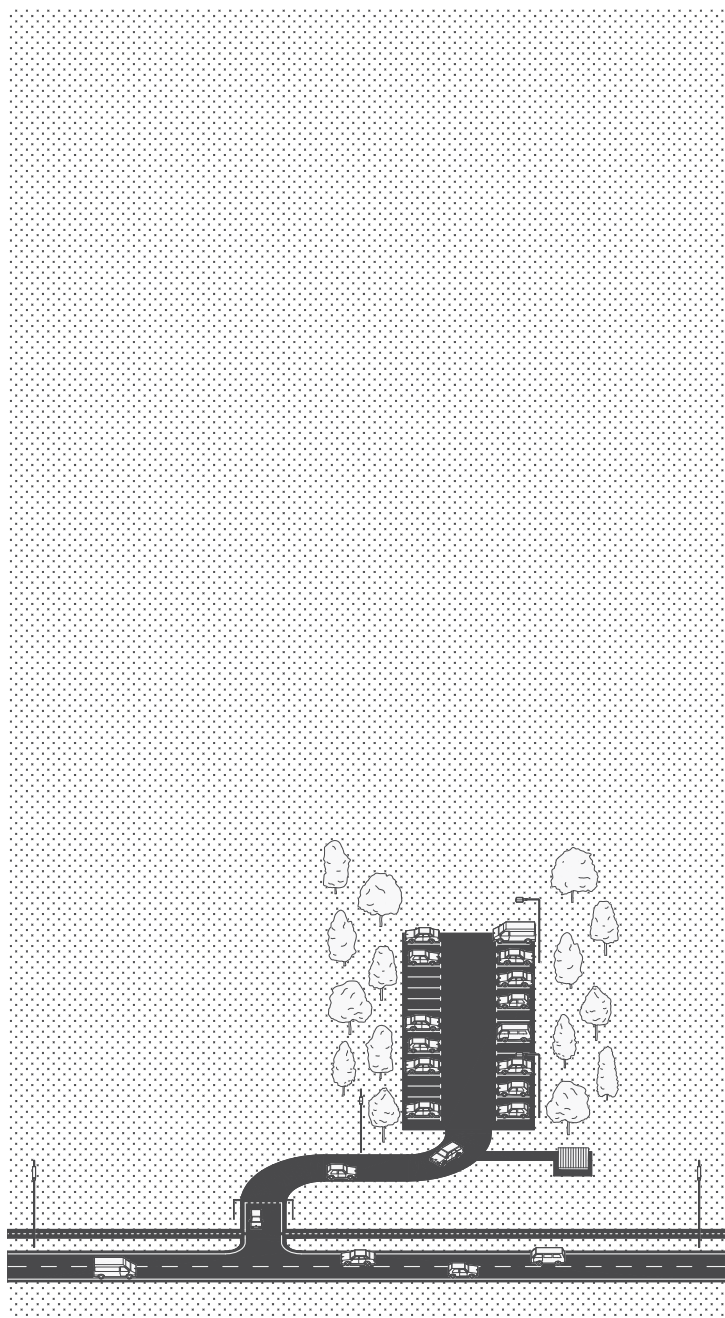
A15 KM91
PARKBUCHTEN 44



OUDELANDE

A15 KM103

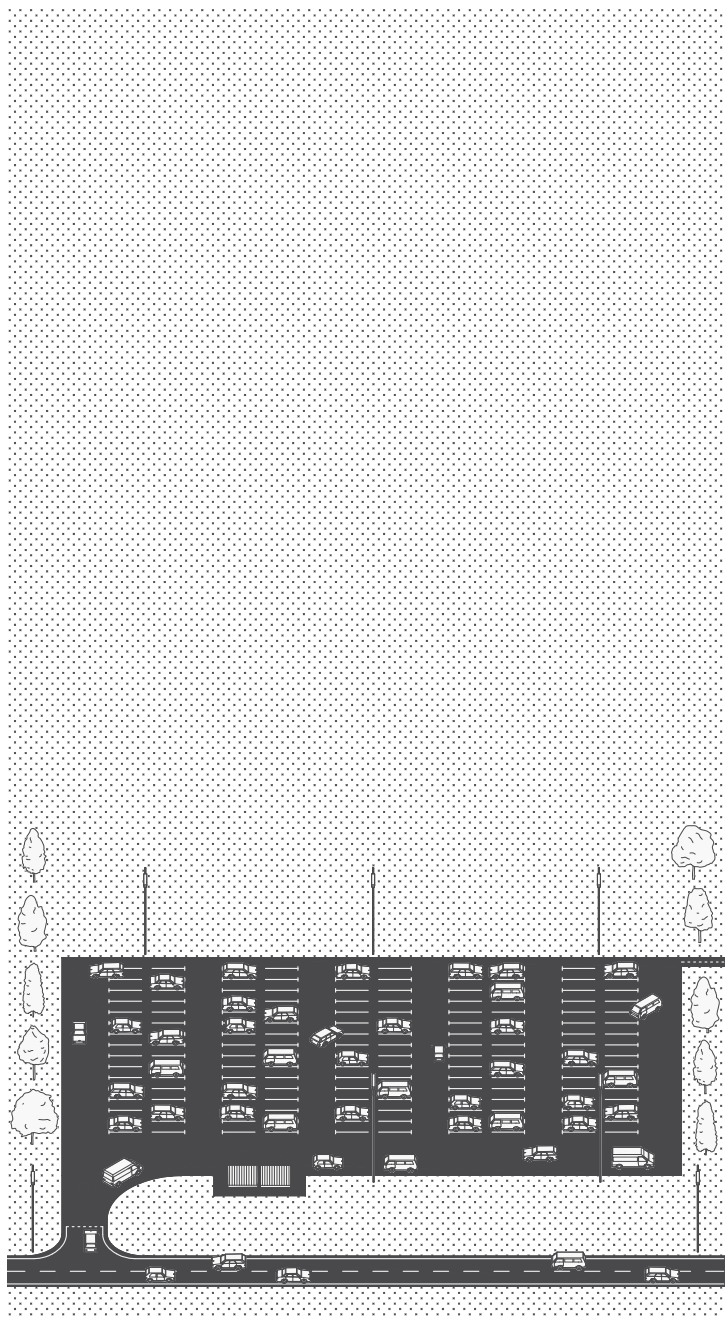
PARKBUCHTEN 36



RIDDERKERK

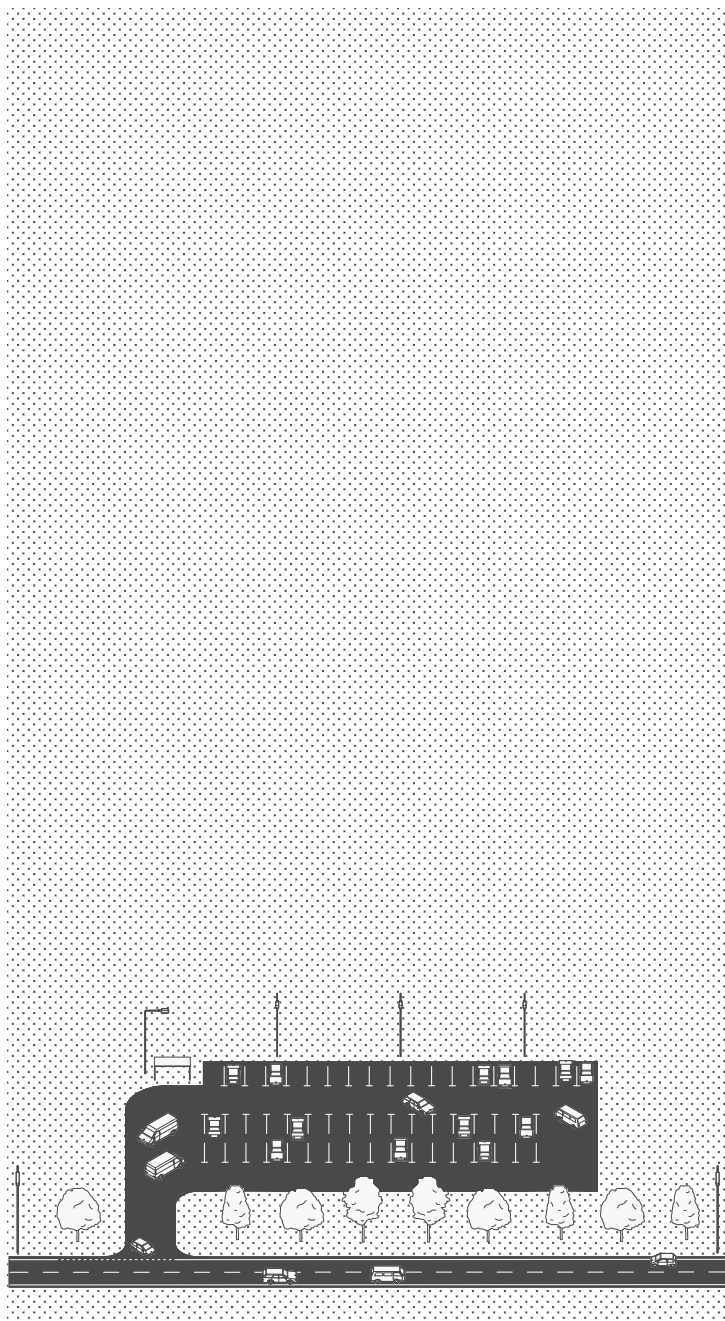
A15 KM104

PARKBUCHTEN 145



SPIJKENISSE

A15 KM108
PARKBUCHTEN 51



A17

A17

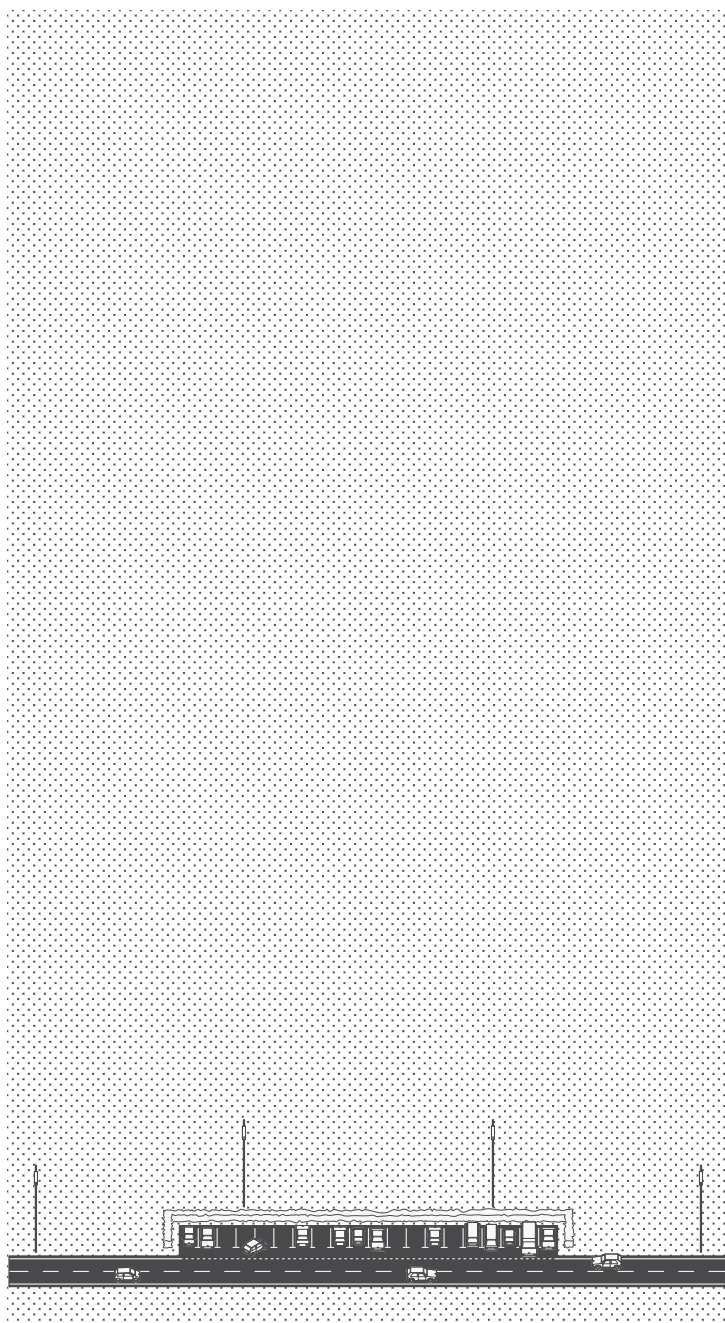
MOERDIJK



ROOSENDAAL

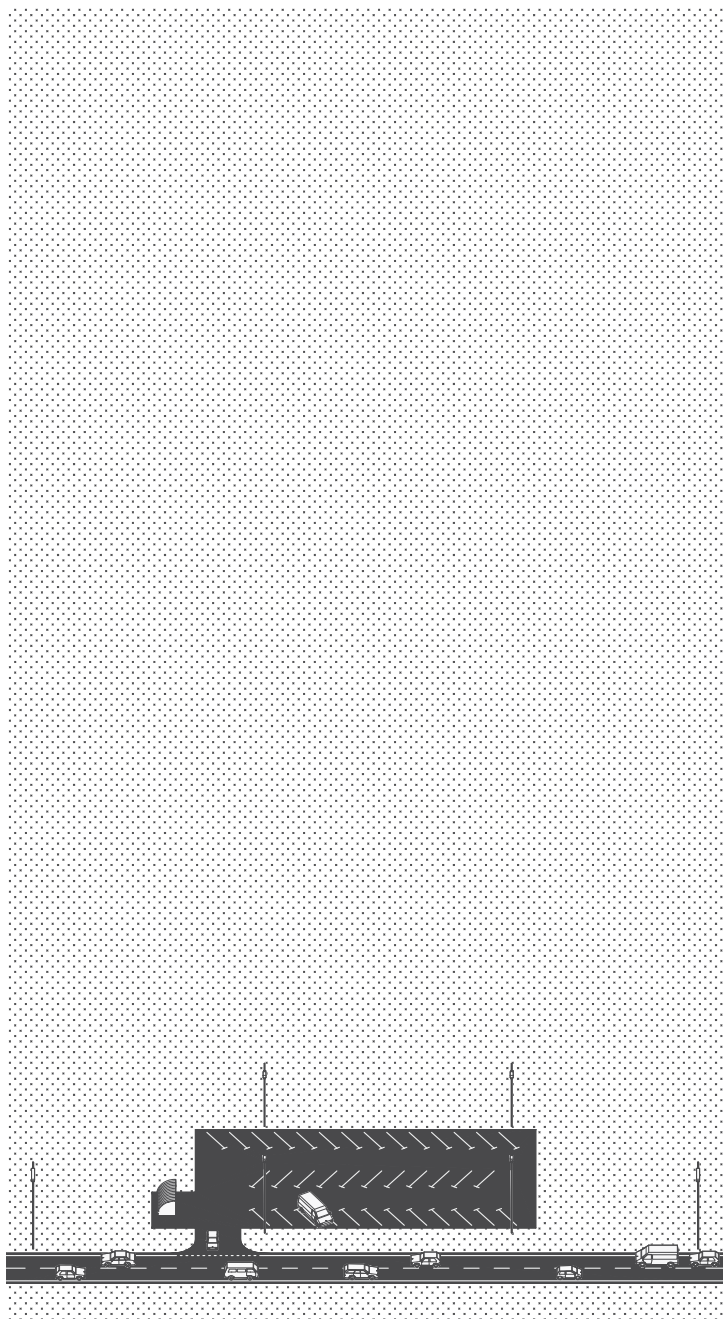
OUDENBOSCH

A17 KM7
PARKBUCHTEN 21



ZEVENBERGEN

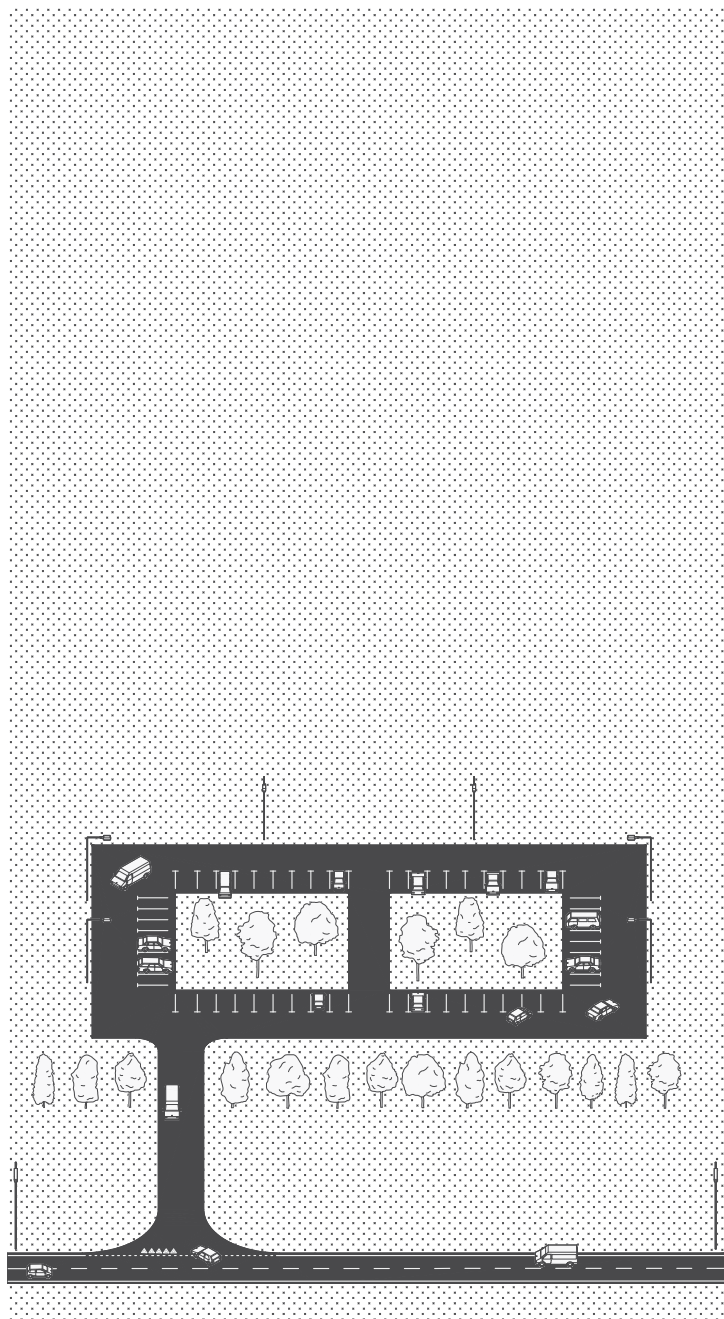
A17 KM17
PARKBUCHTEN 34



MOERDIJK

A17 KM20

PARKBUCHTEN 52



A 18

A18

VARSEVELD



DOETINCHEM 1
DOETINCHEM 2

VARSEVELD

LICHTEVORDE

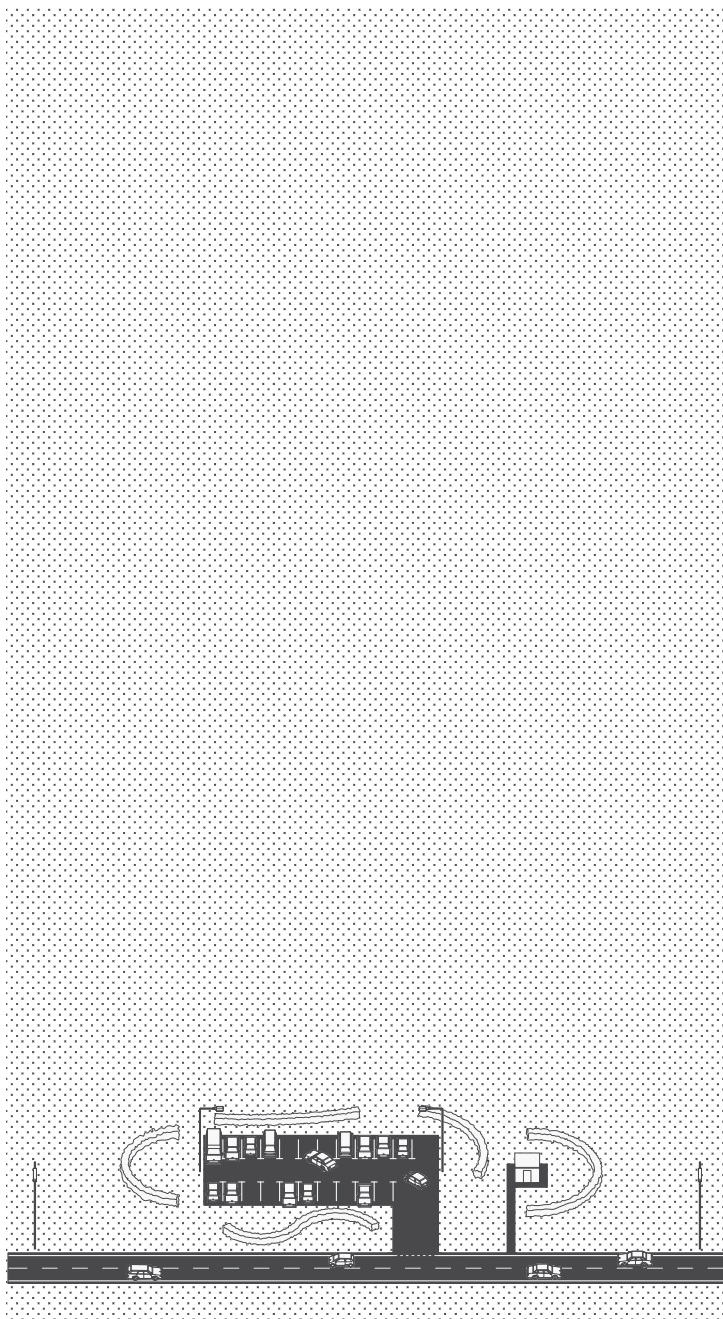
GROENLO

ZEVENAAR

DOETINCHEM 1

A18 KM11

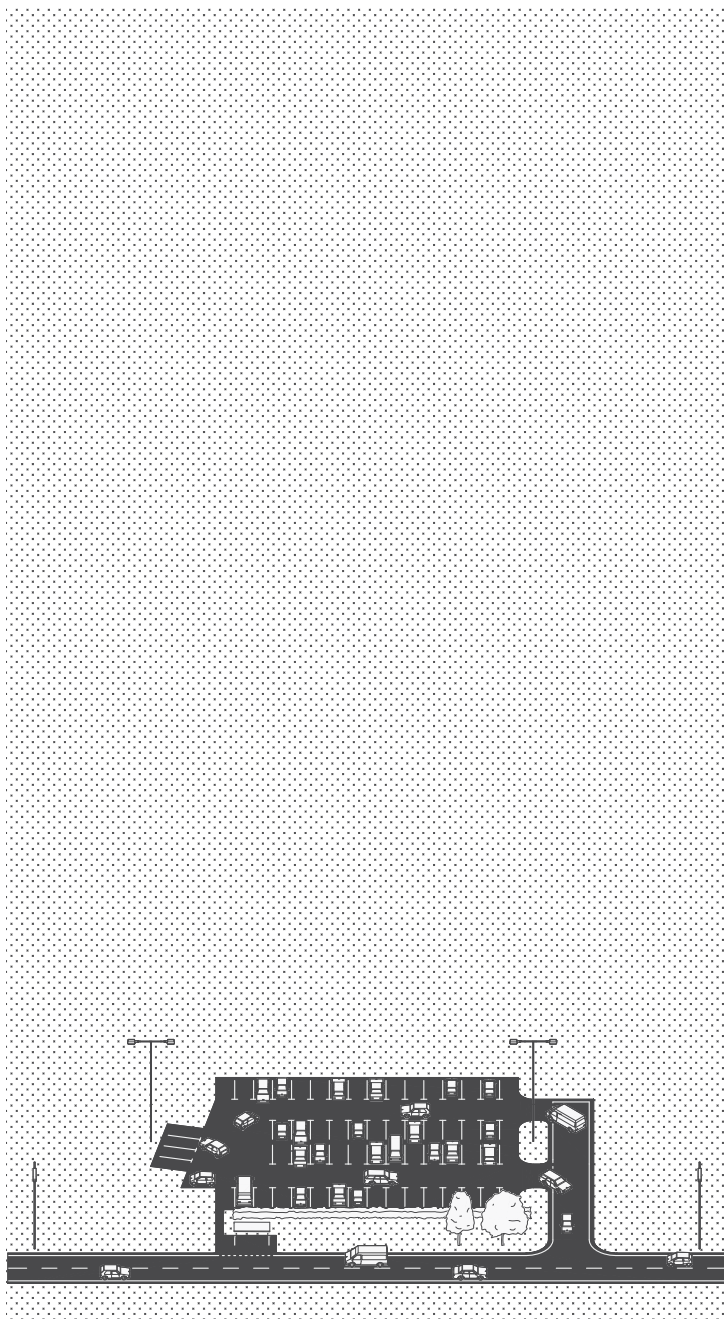
PARKBUCHTEN 17



DOETINCHEM 2

A18 KM13

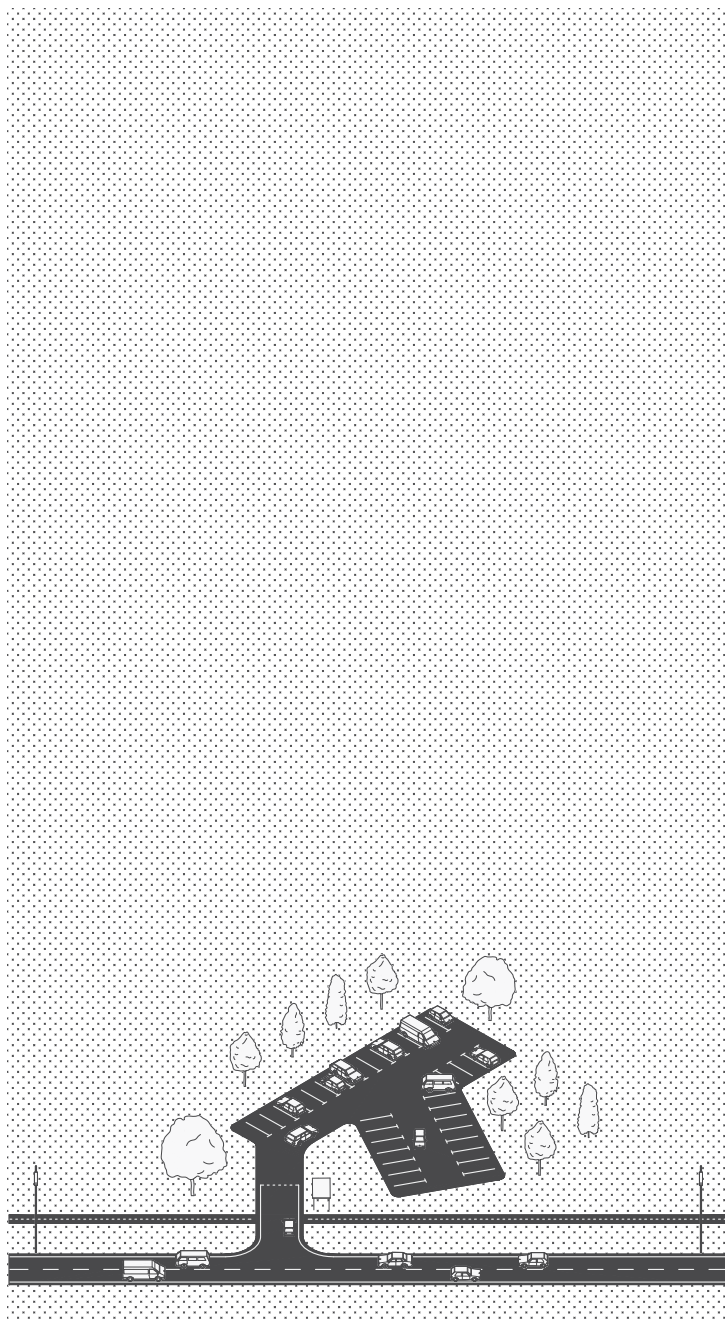
PARKBUCHTEN 70



VARSEVELD

A18 KM23

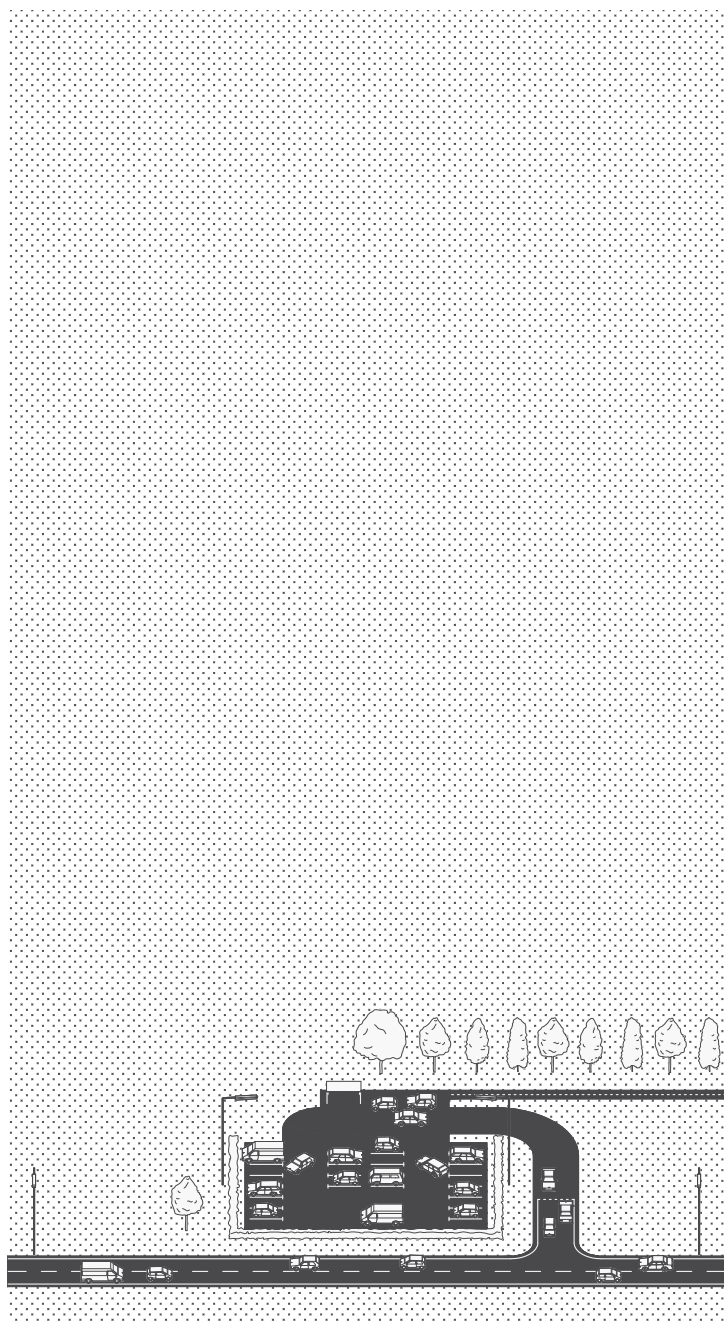
PARKBUCHTEN 26



LICHTENVOORDE

A18 KM34

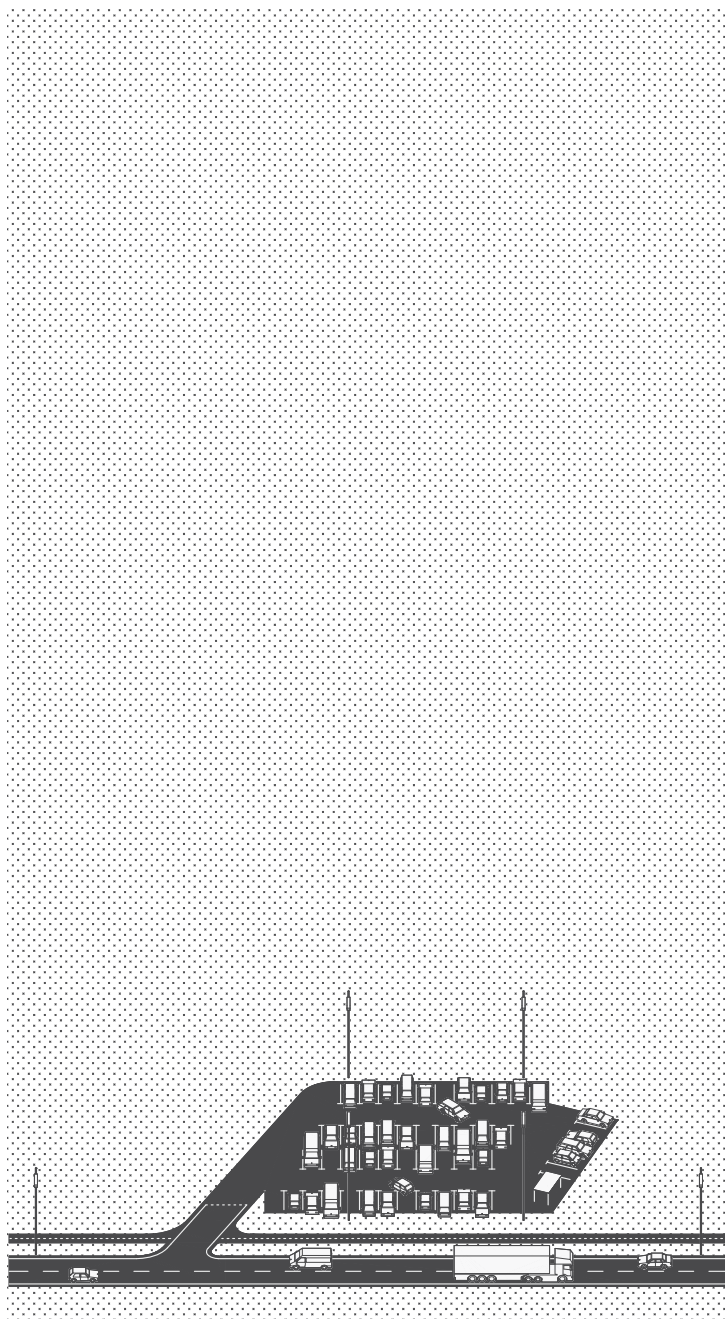
PARKBUCHTEN 26



GROENLO

A18 KM43

PARKBUCHTEN 48



A 20

A20

GOUDA



SCHIEDAM NOORD

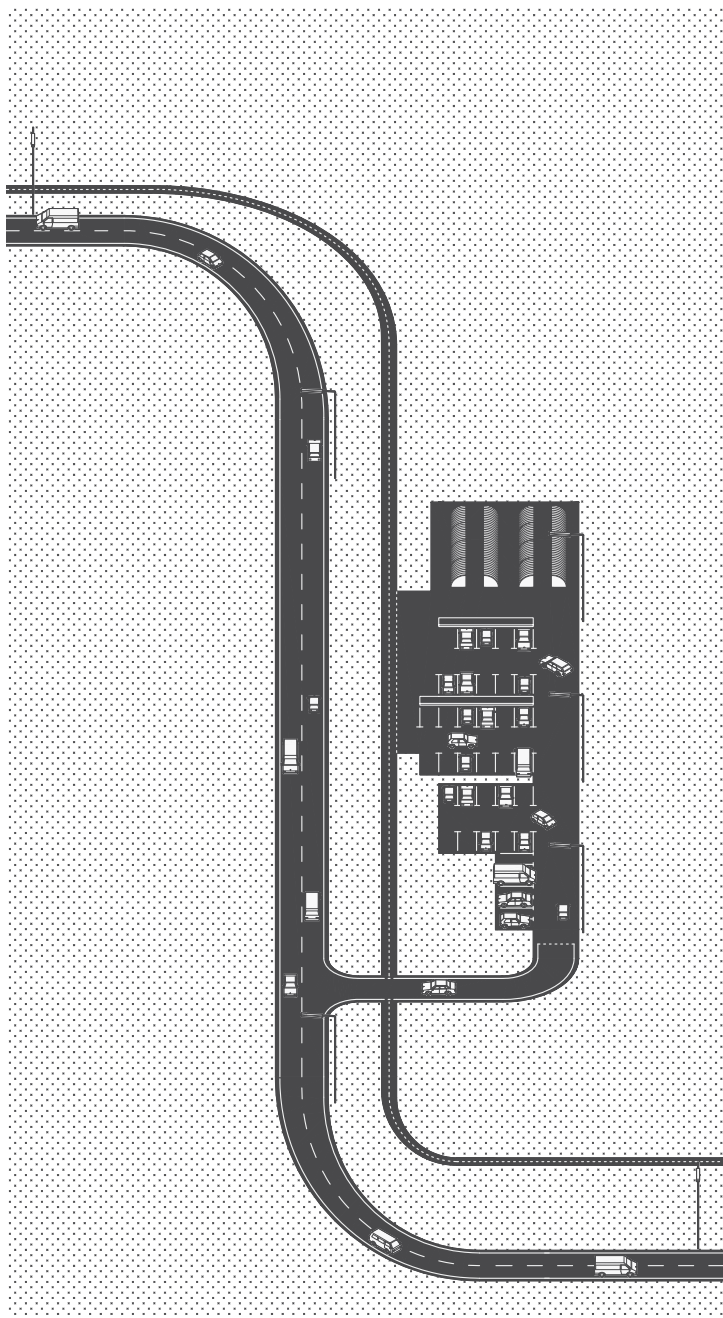
HAALDWIJK (RIP)

MAASLUIS

SCHIEDAM

A20 KM30

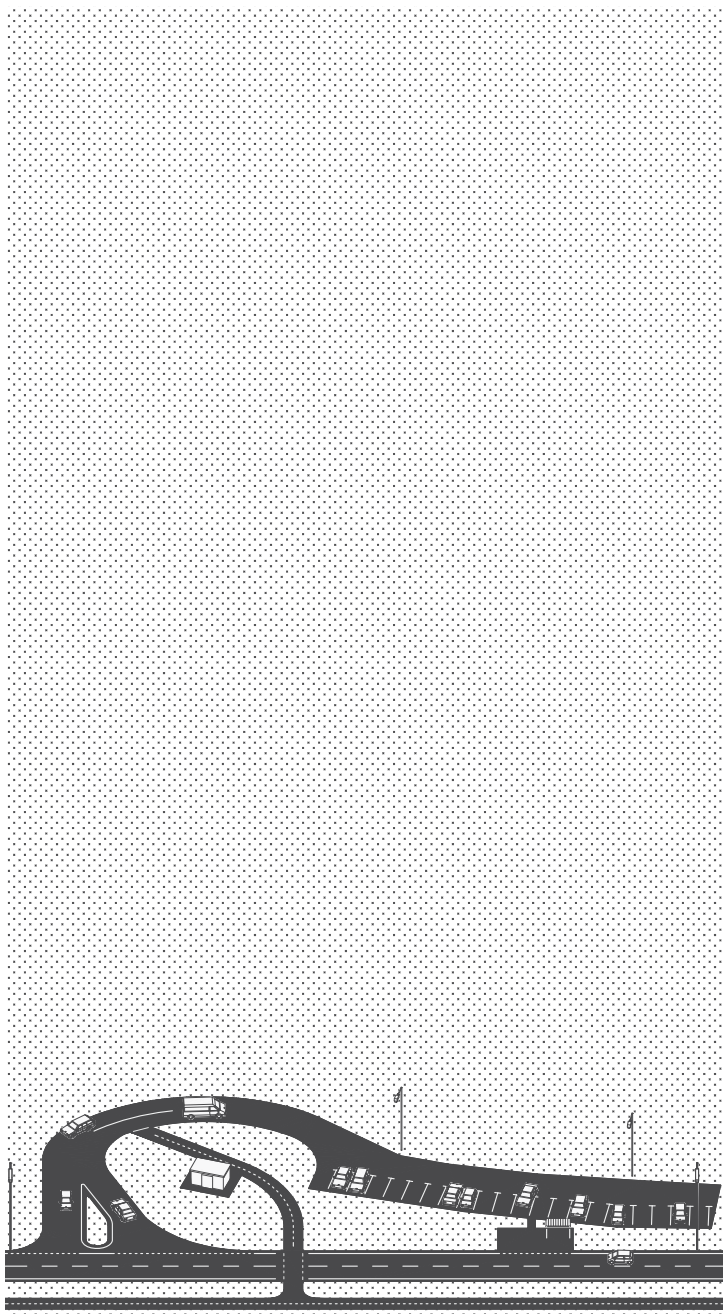
PARKBUCHTEN 39



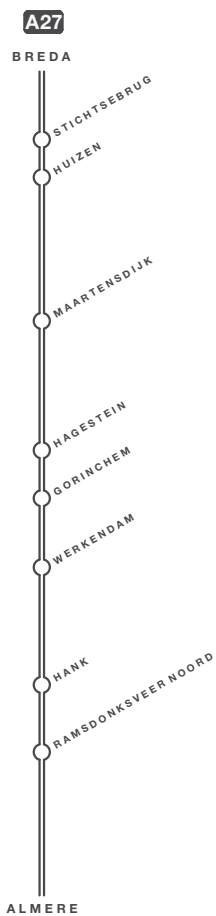
NAALDWIJK

A20 KM39

PARKBUCHTEN 20

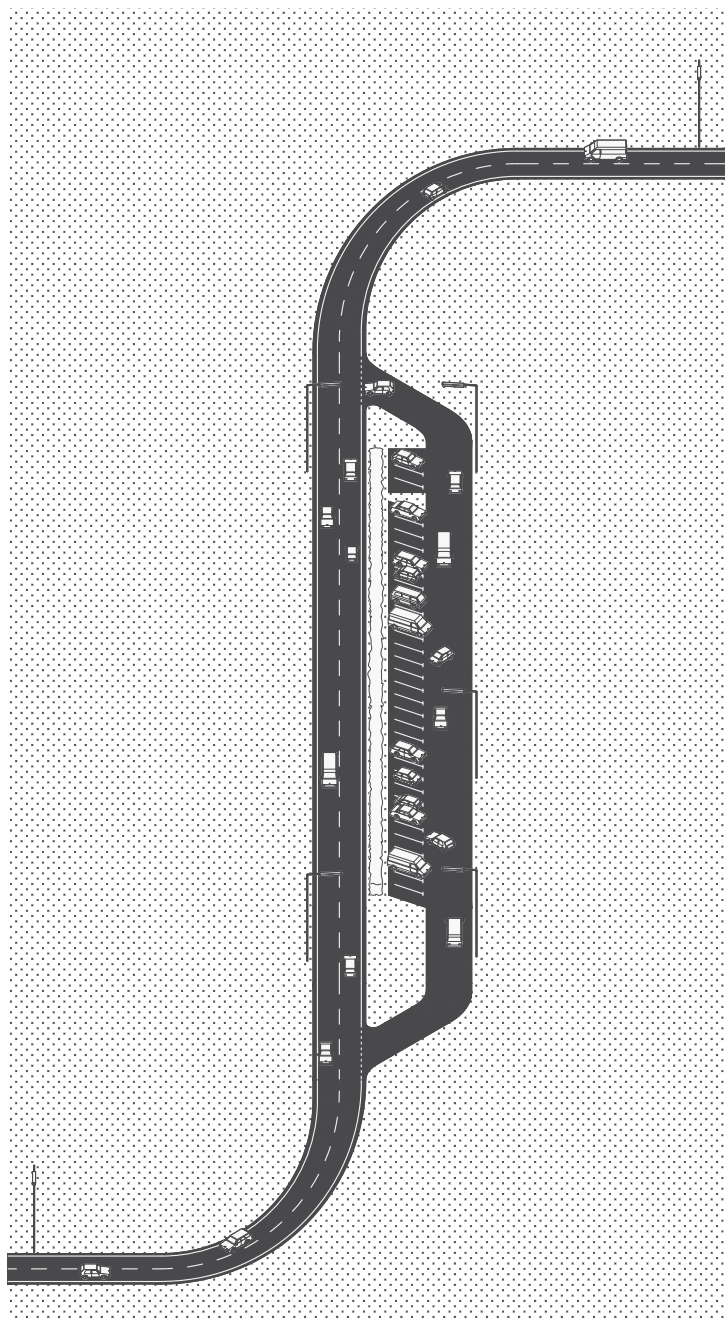


A27



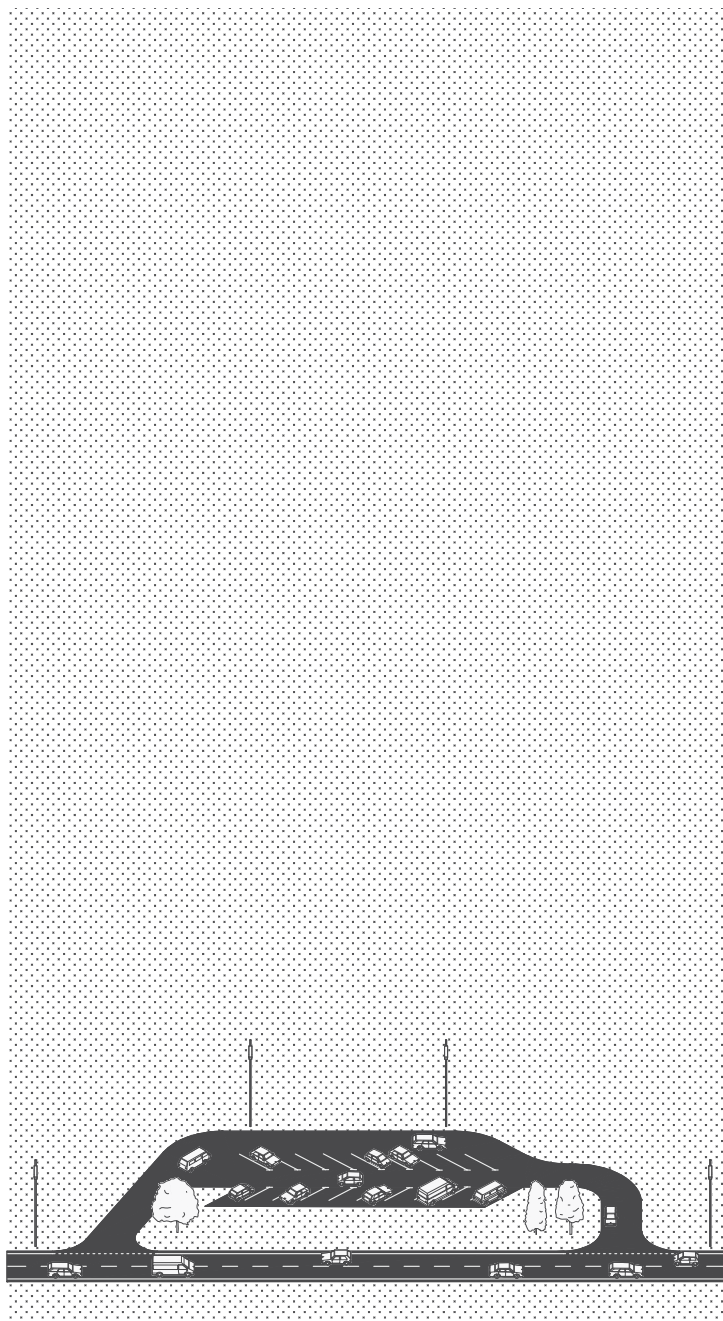
STICHTSEBRUG

A27 KM9
PARKBUCHTEN 30



HUIZEN

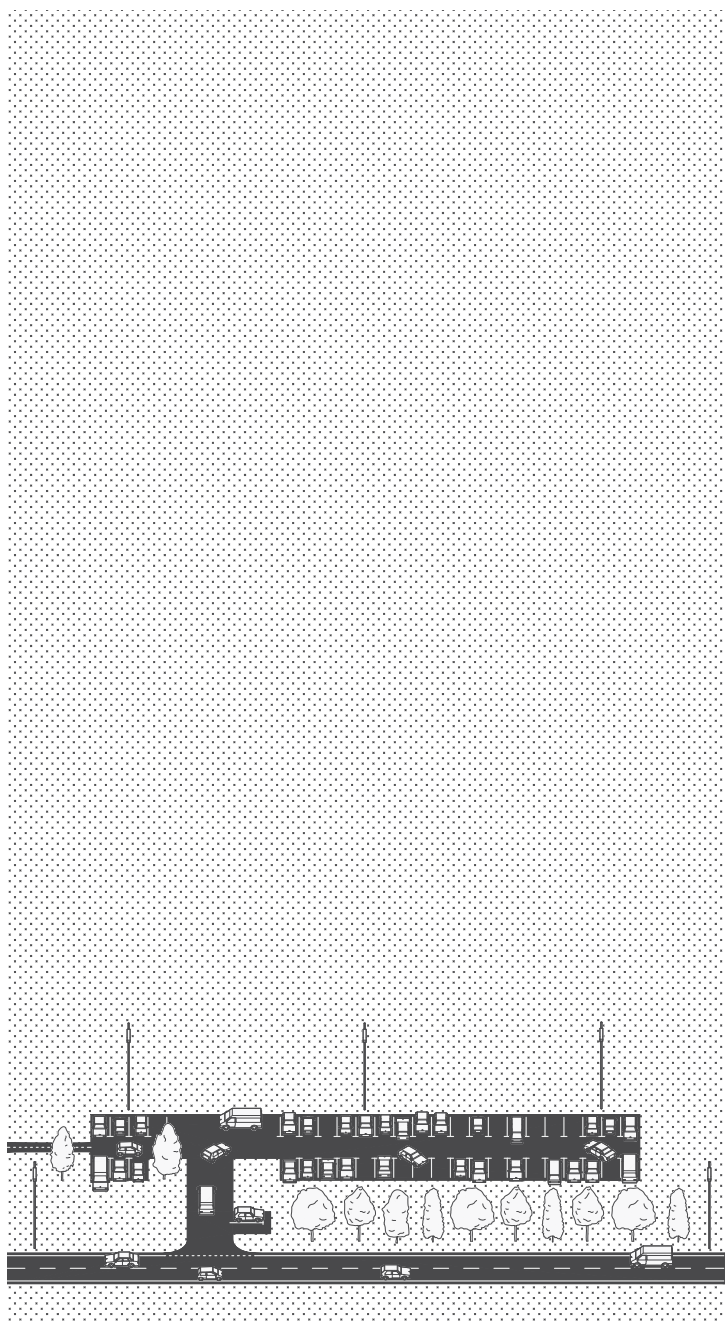
A27 KM14
PARKBUCHTEN 20



MAARTENSDIJK

A27 KM33

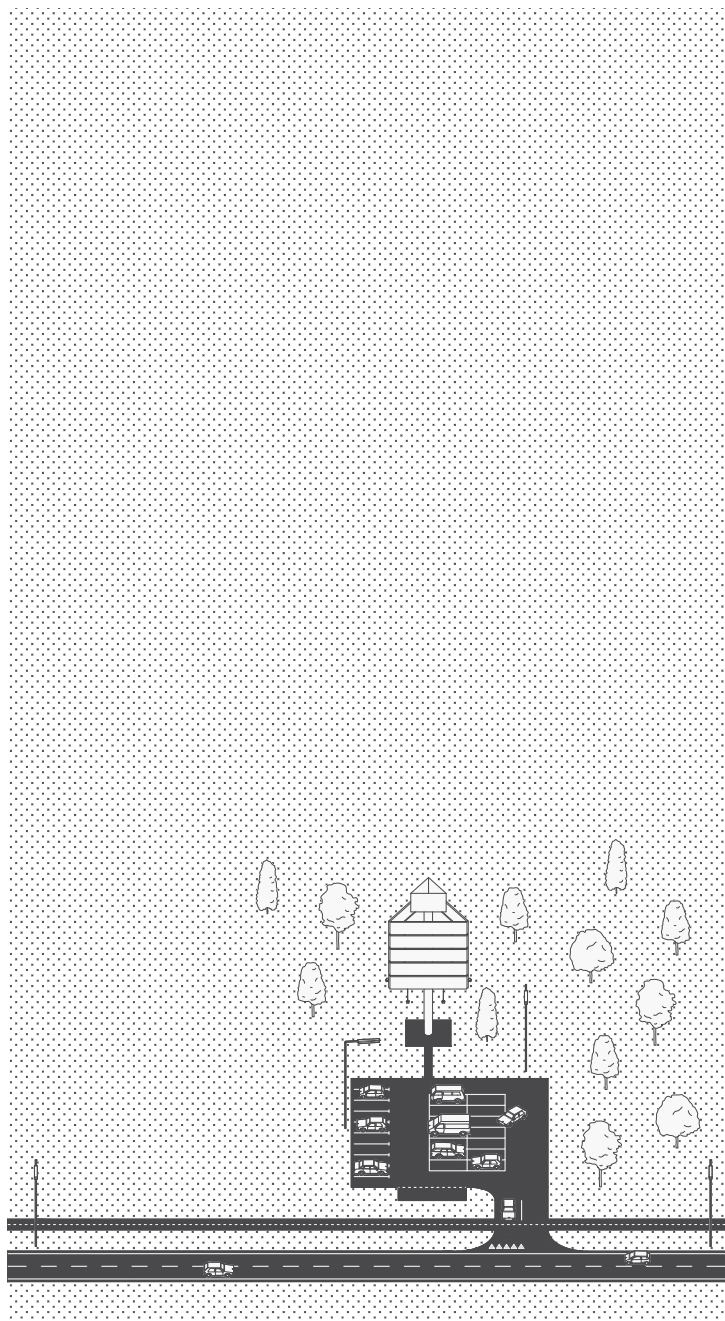
PARKBUCHTEN 31



HAGESTEIN

A27 KM54

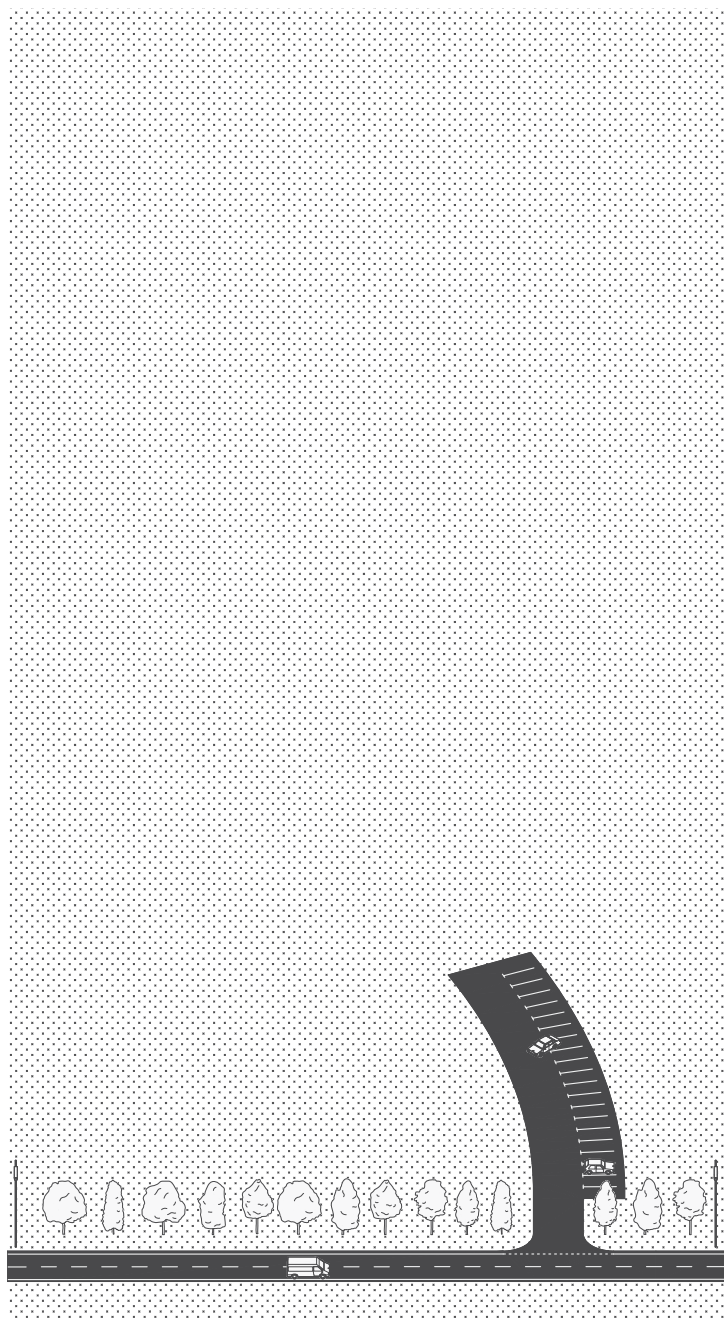
PARKBUCHTEN 24



WERKENDAM

A27 KM58

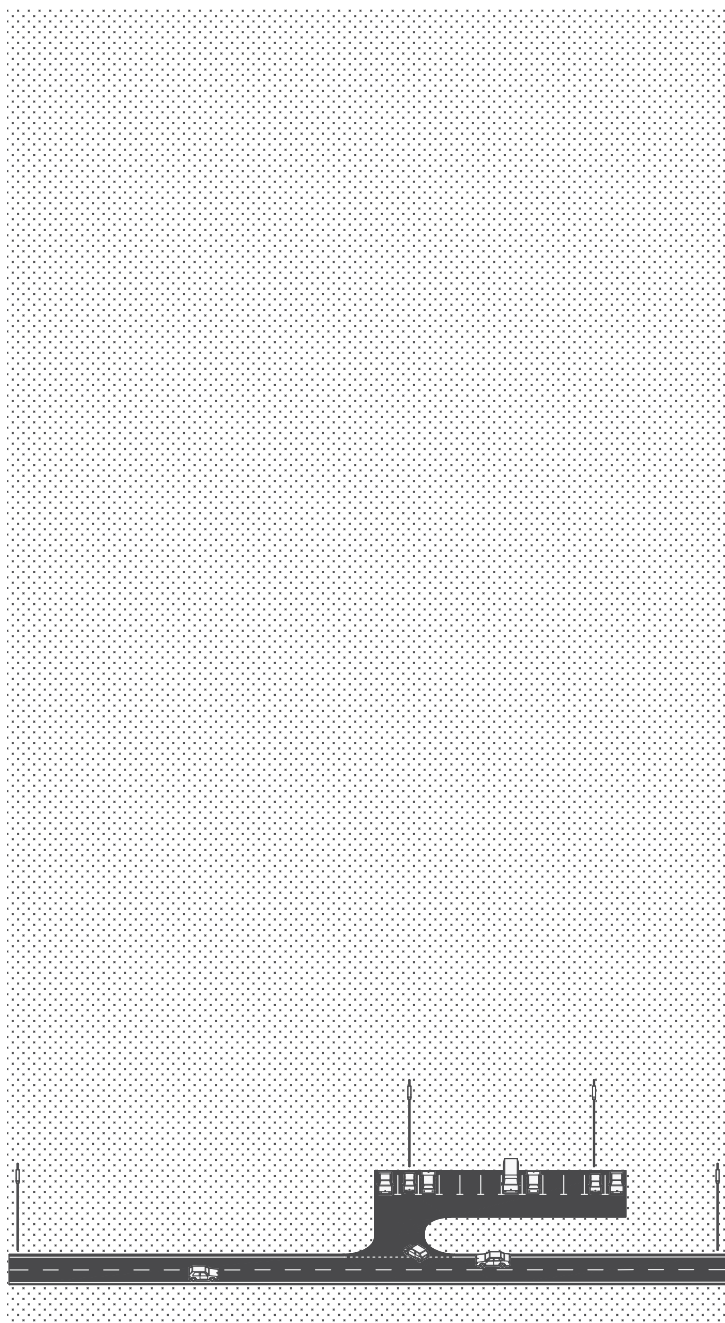
PARKBUCHTEN 21



HANK

A27 KM60

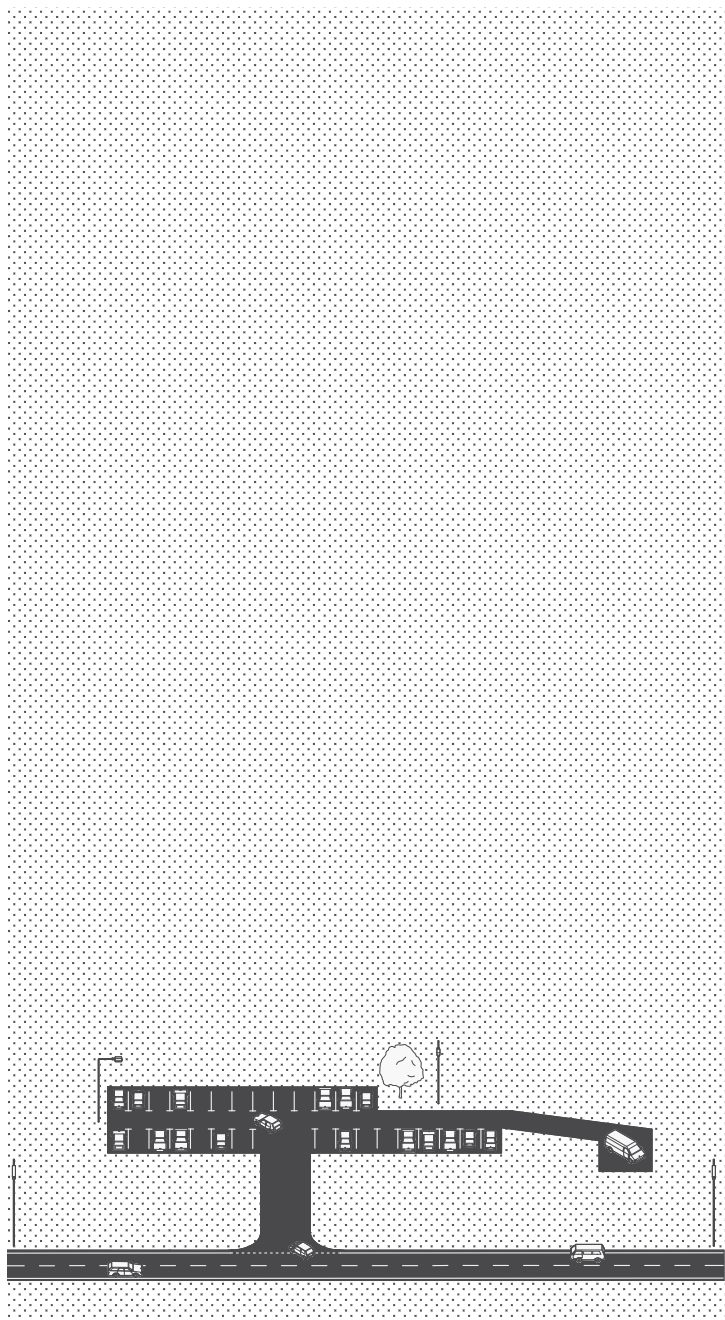
PARKBUCHTEN 12



RAMSDONKSVEER NOORD

A27 KM64

PARKBUCHTEN 29



A28

A28

UTRECHT

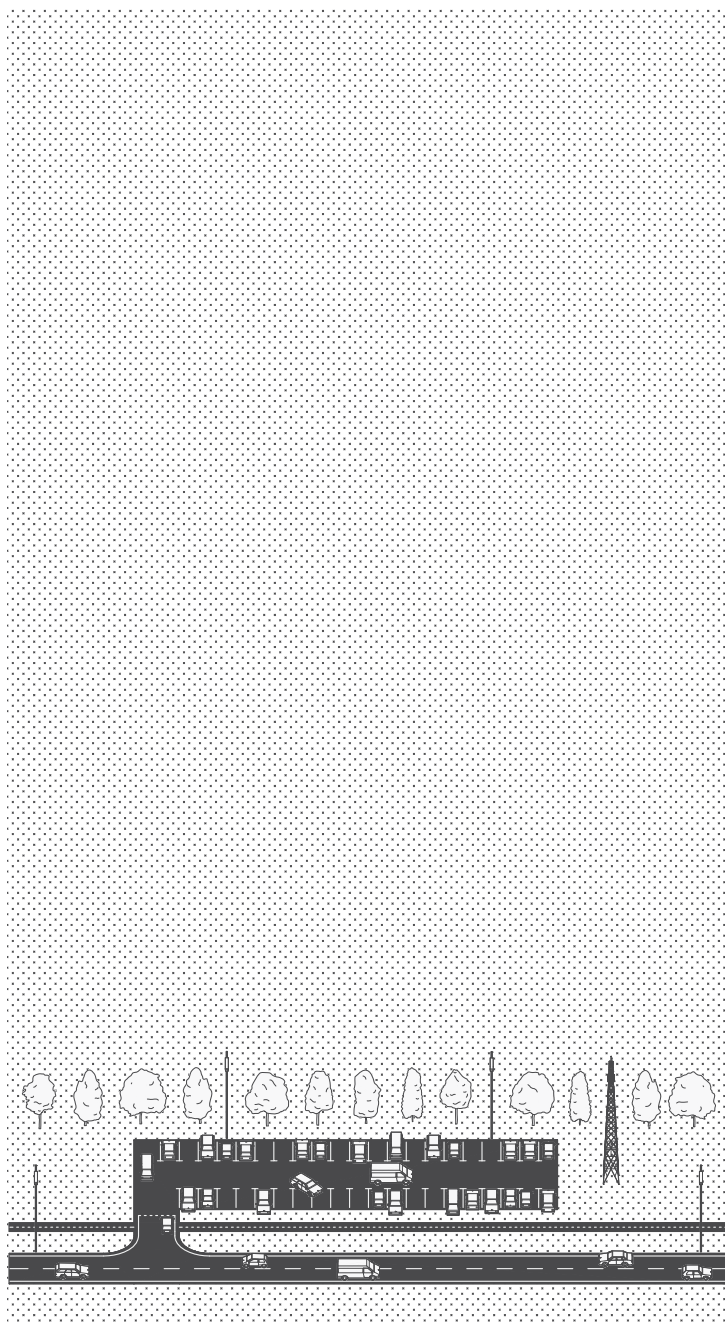


GRONINGEN

EELDE DE PUNT

A28 KM11

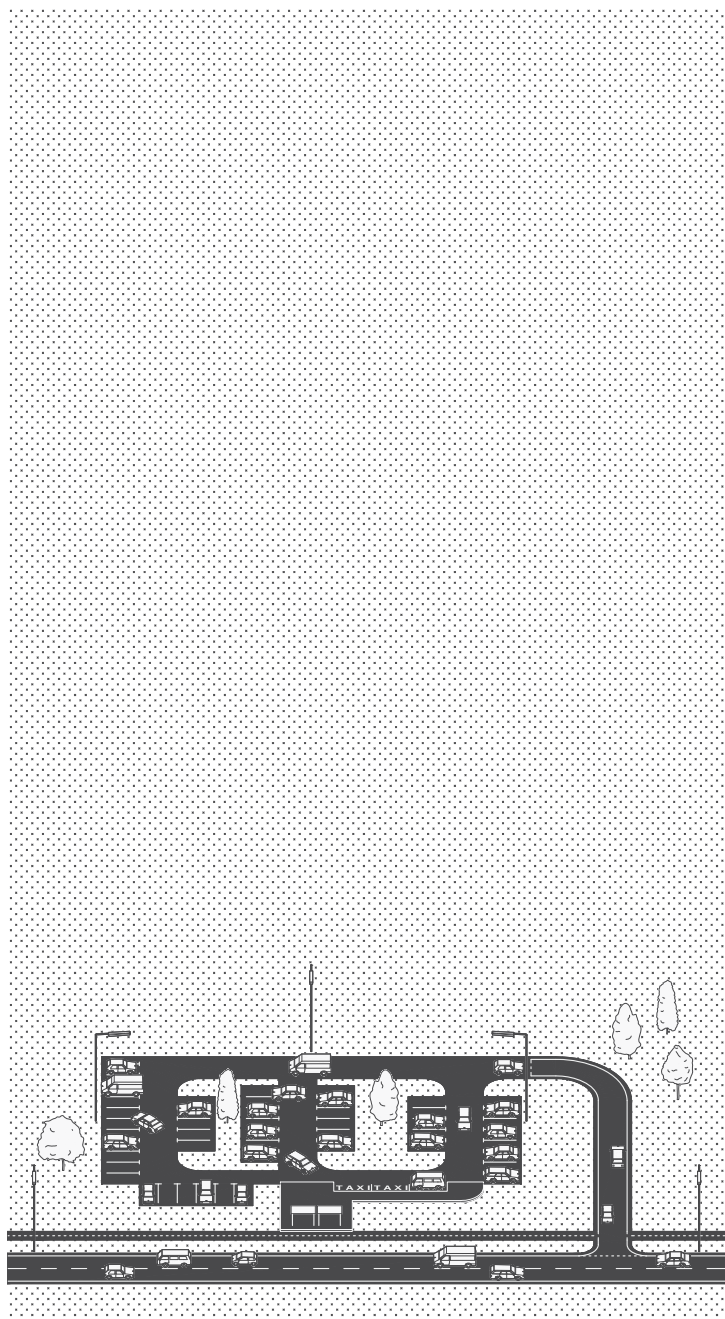
PARKBUCHTEN 25



VRIES

A28 KM16

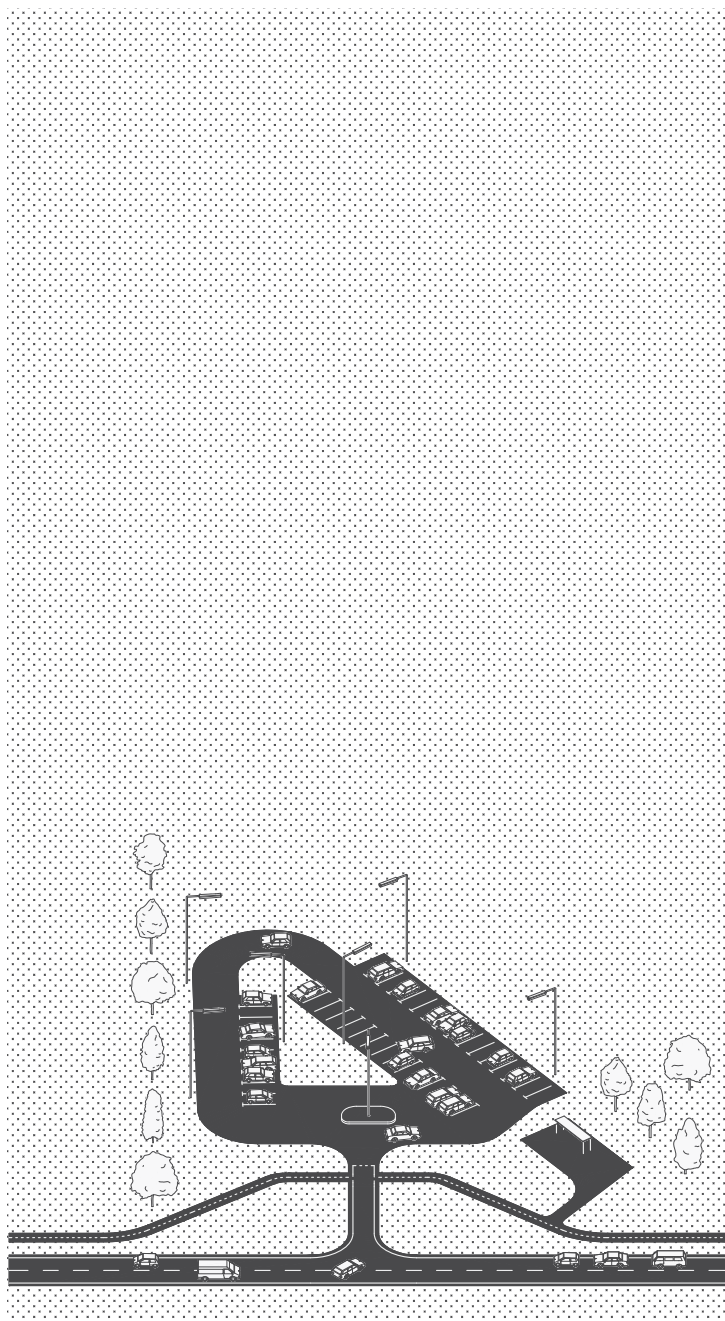
PARKBUCHTEN 48



ASSEN NOORD

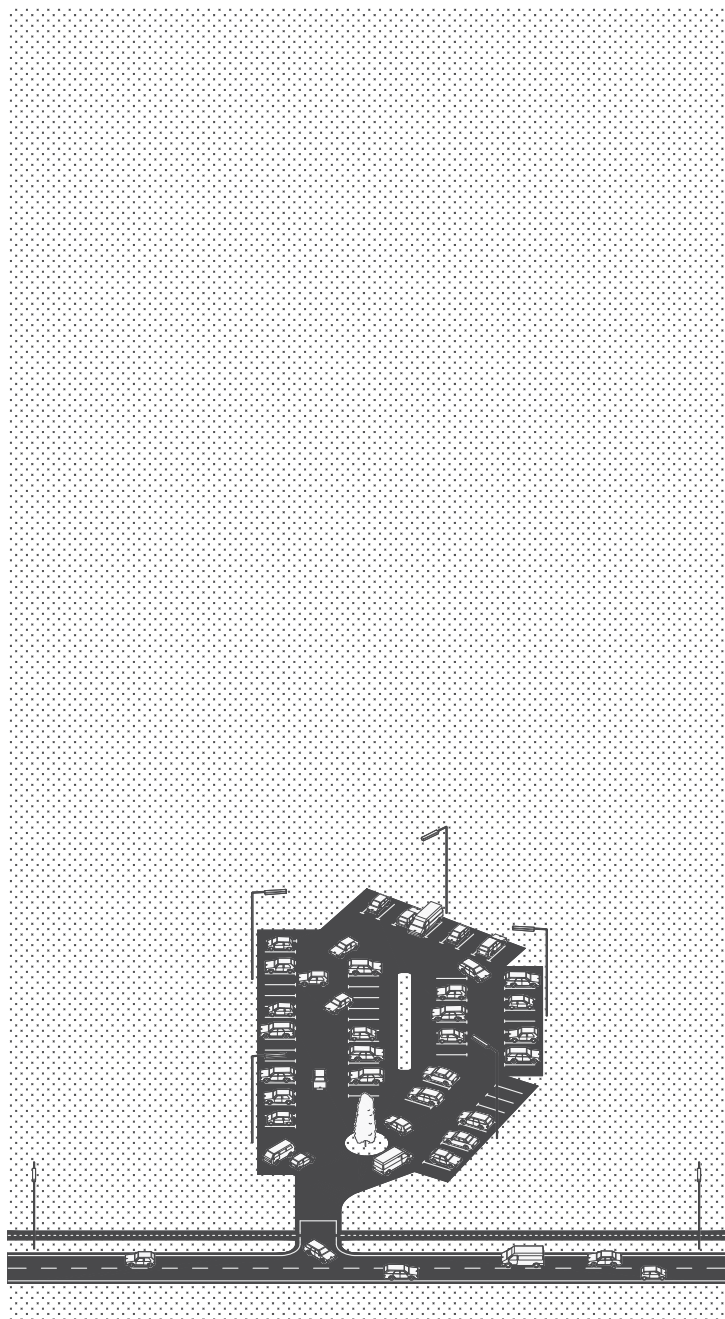
A28 KM23

PARKBUCHTEN 43



KLOOSTERVEEN

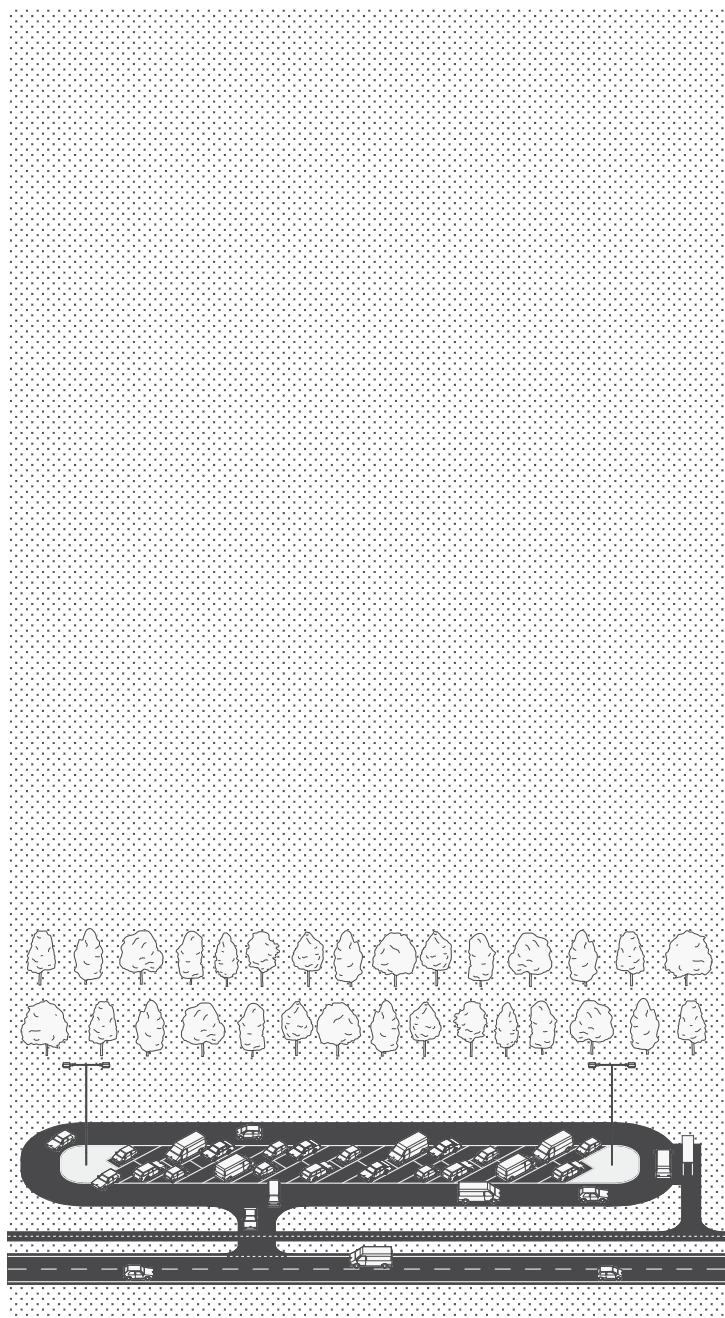
A28 KM27
PARKBUCHTEN 78



ASSEN ZUID

A28 KM33

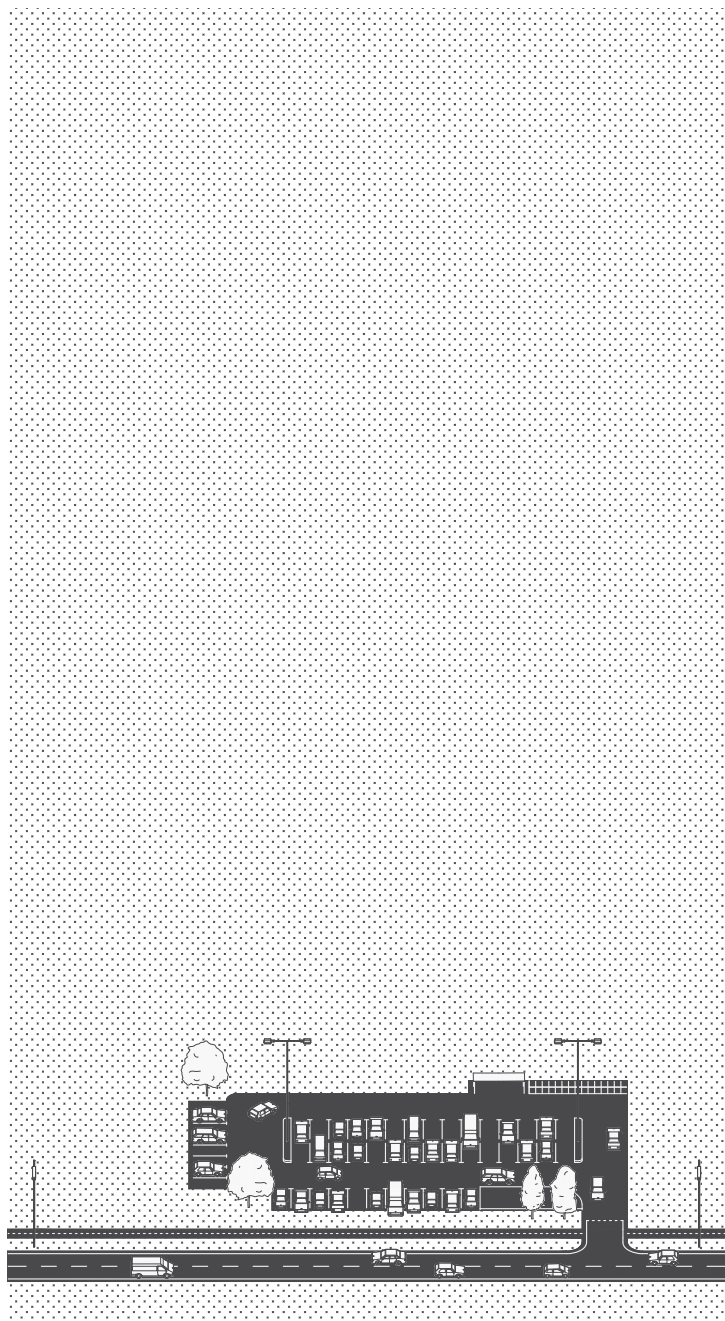
PARKBUCHTEN 38



BEILEN NOORD

A28 KM42

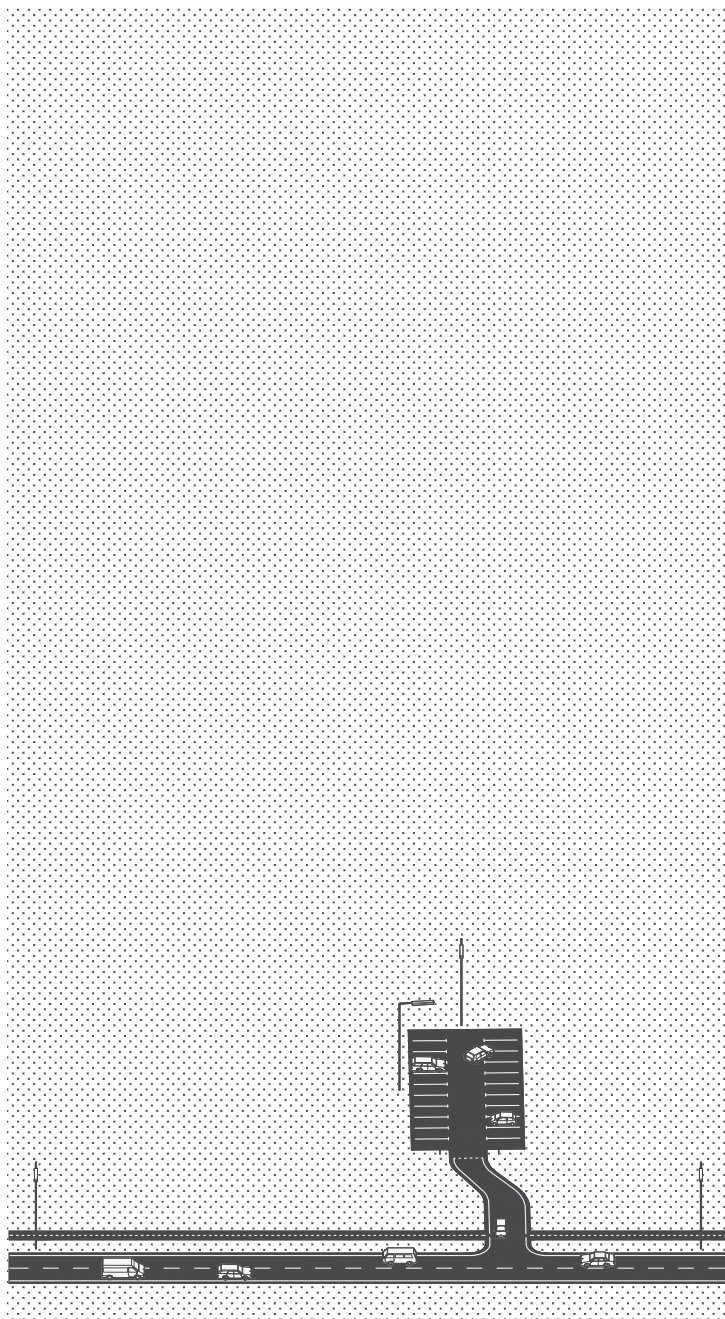
PARKBUCHTEN 50



BEILEN

A28 KM43

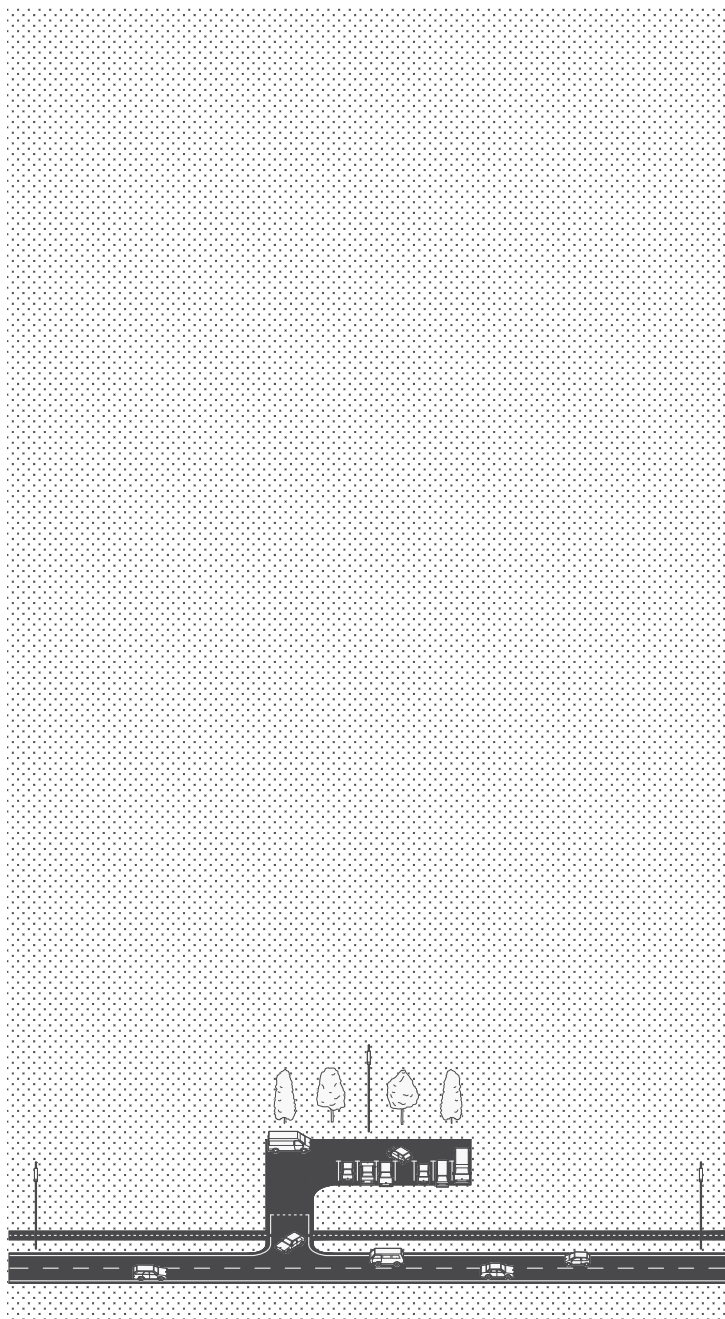
PARKBUCHTEN 18



SPIER

A28 KM49

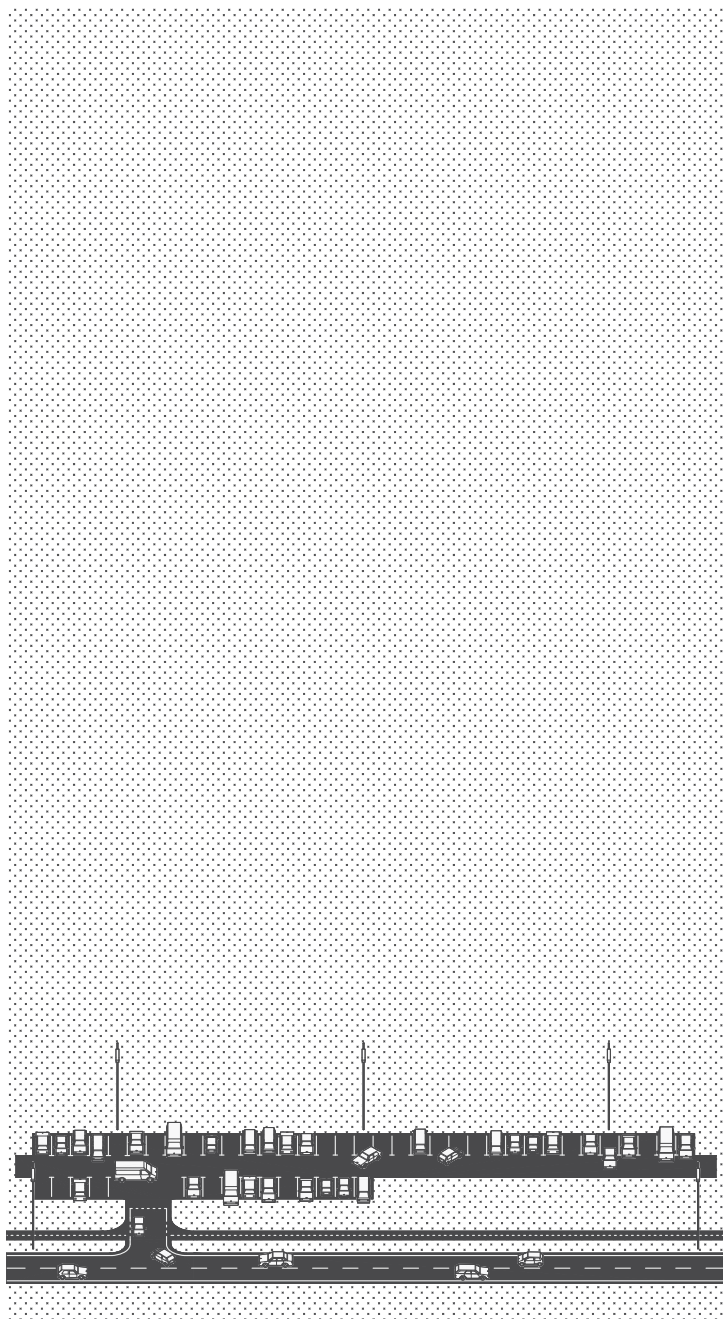
PARKBUCHTEN 7



DE WIJK

A28 KM73

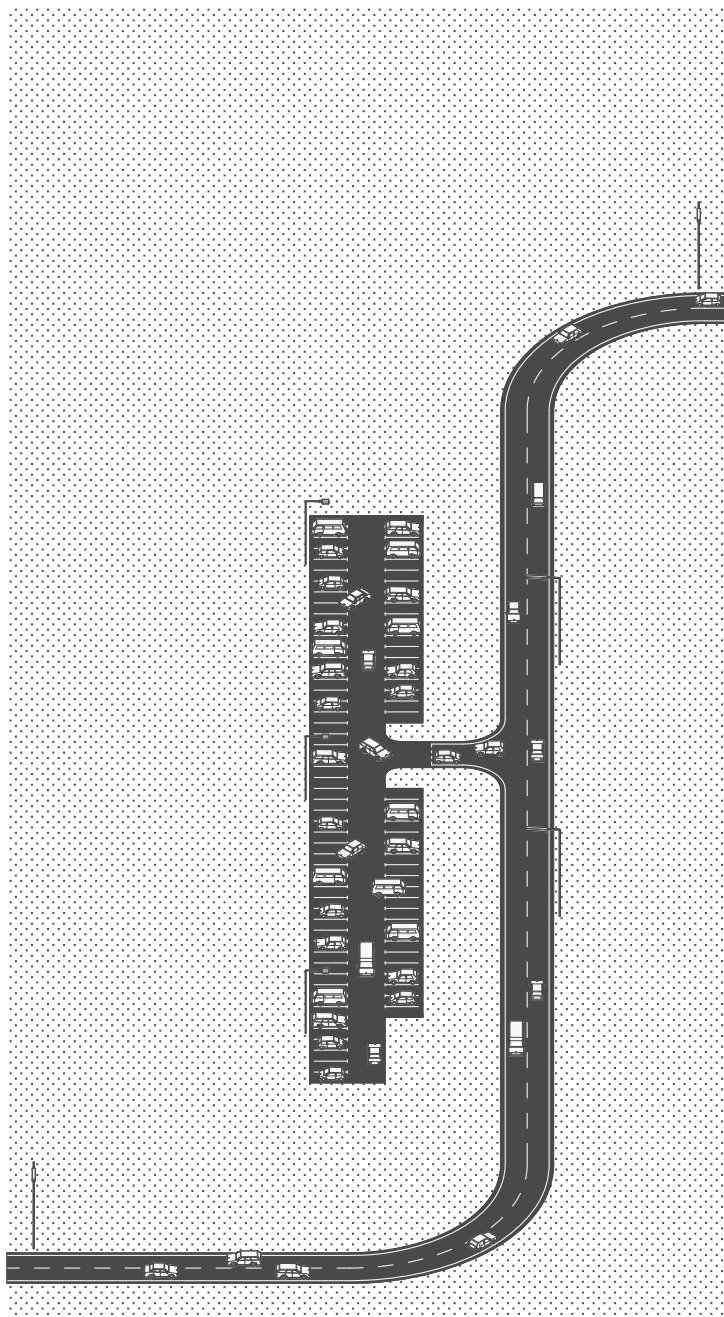
PARKBUCHTEN 49



NIEUWLEUSEN

A28 KM92

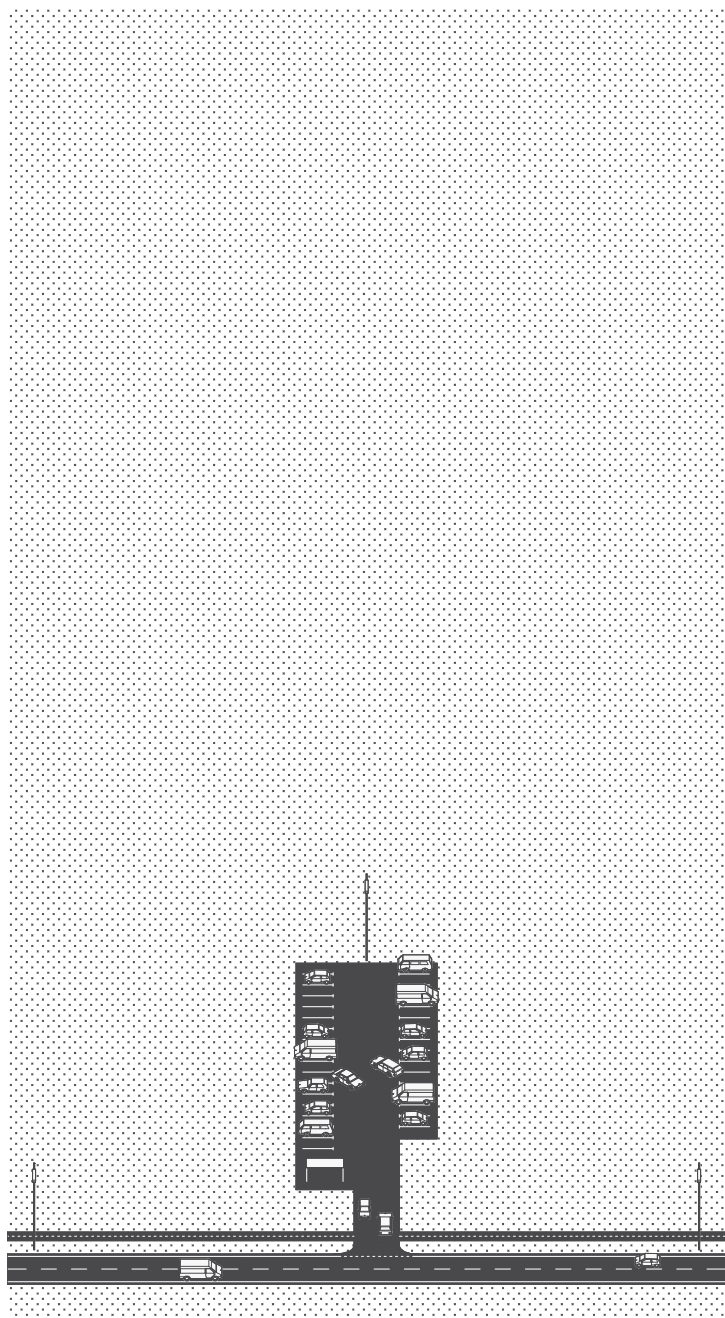
PARKBUCHTEN 83



OMMEN

A28 KM97

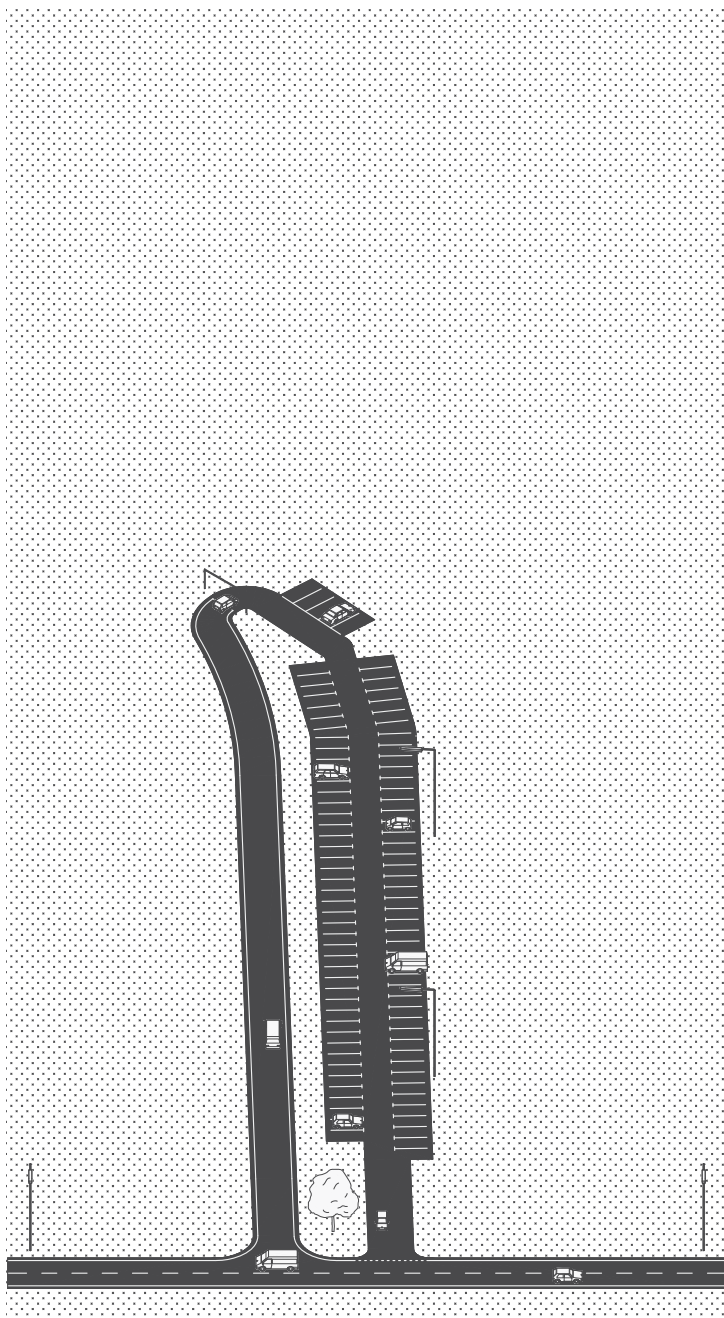
PARKBUCHTEN 30



ZWOLLE

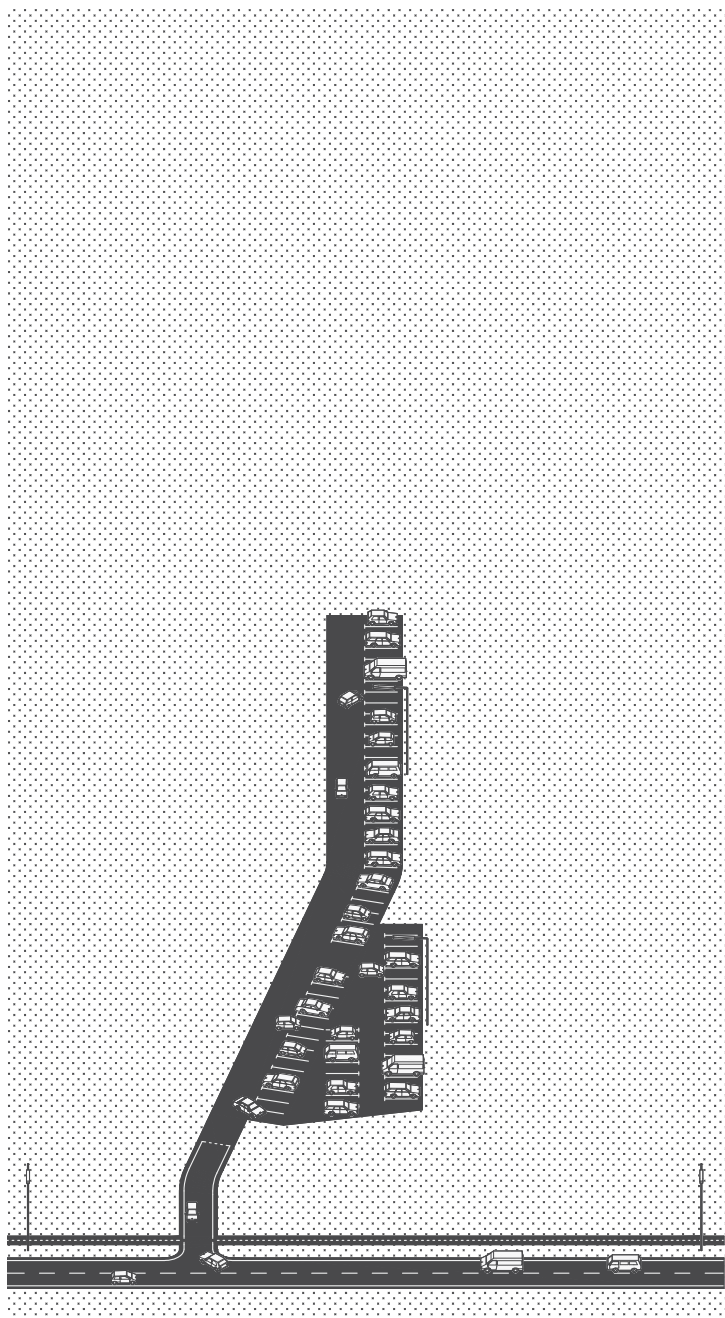
A28 KM98

PARKBUCHTEN 74



WEZEP

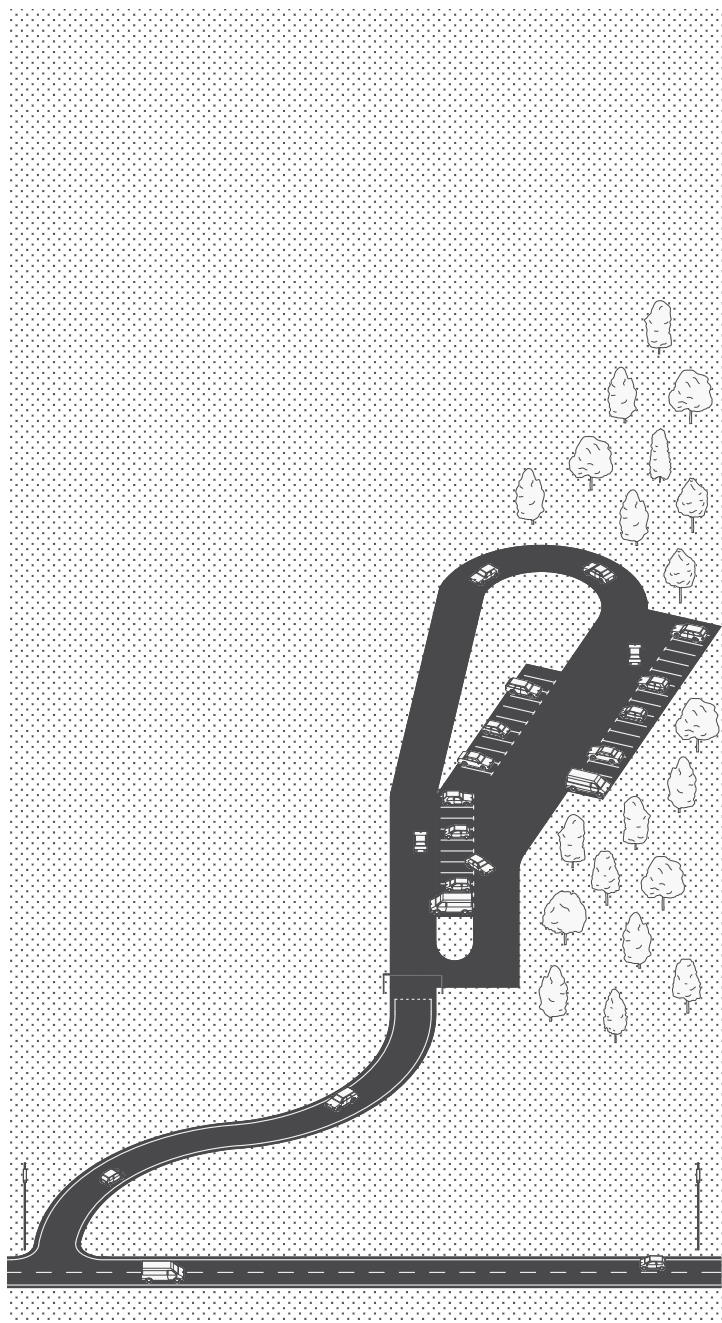
A28 KM110
PARKBUCHTEN 65



HARDE

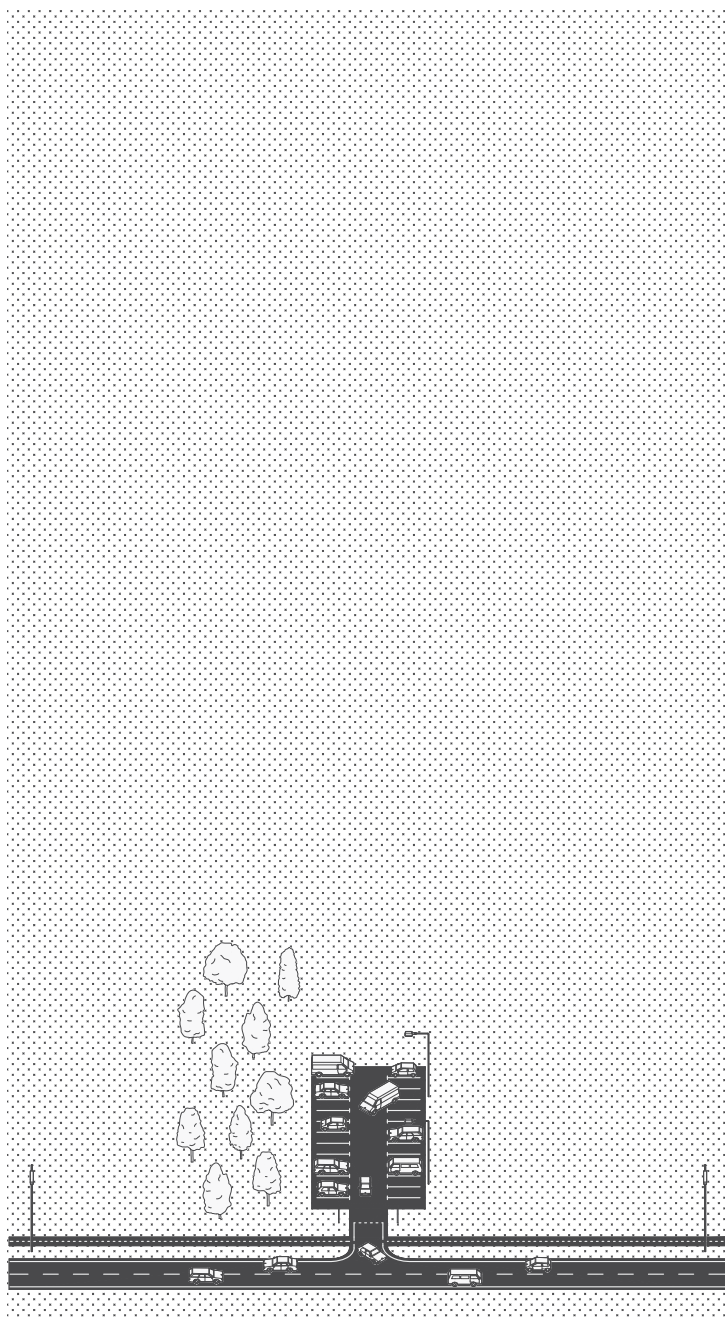
A28 KM120

PARKBUCHTEN 28



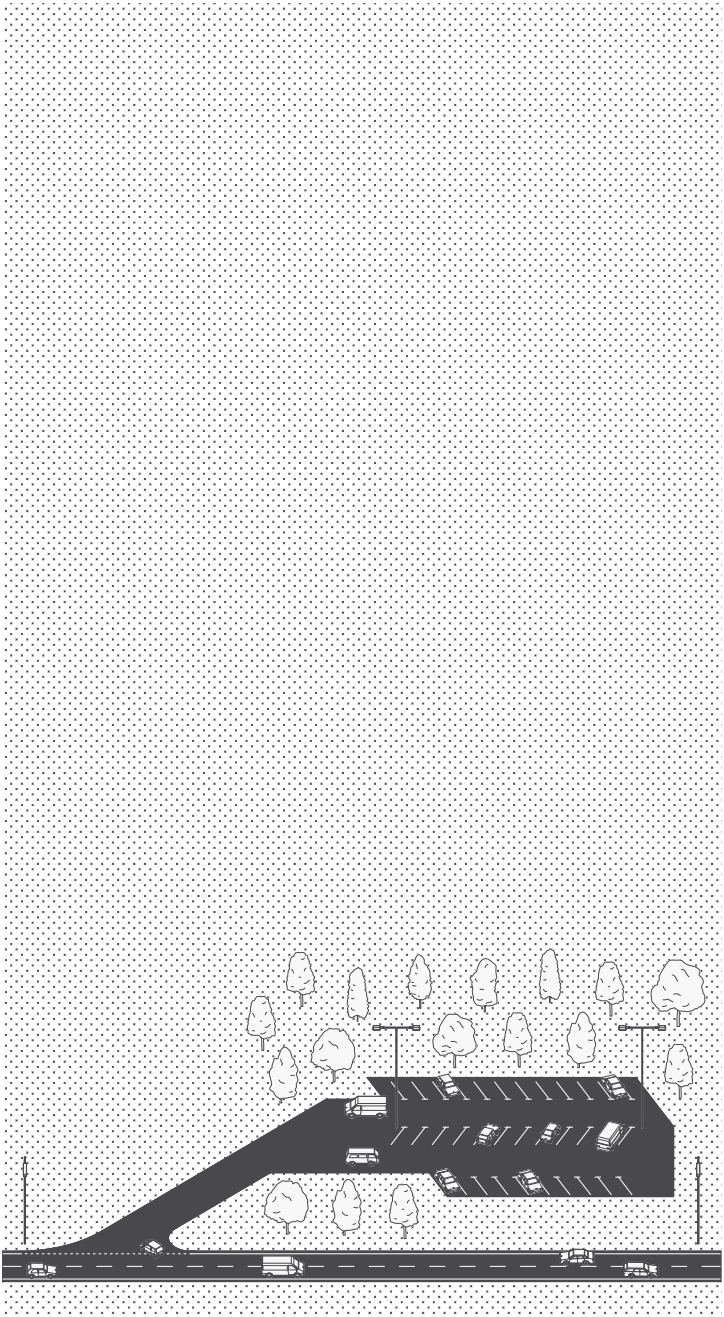
NUNSPEET EPERWEG

A28 KM127
PARKBUCHTEN 22



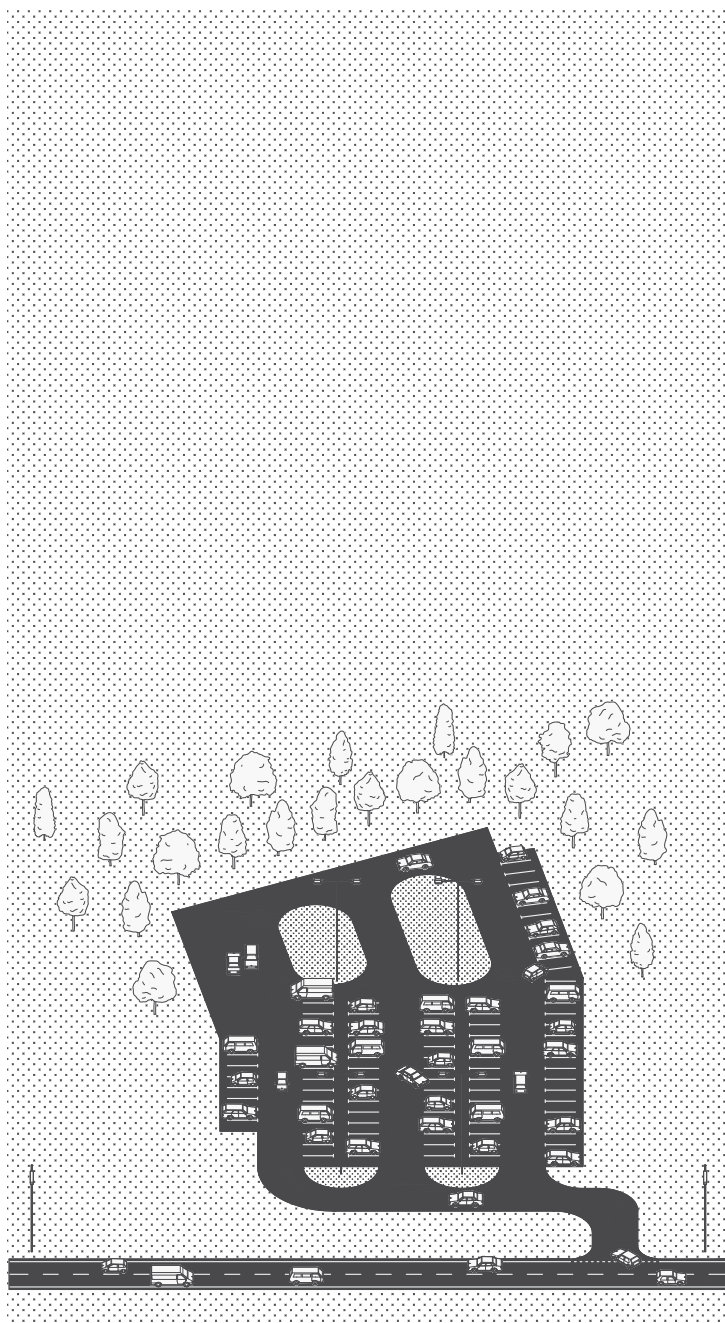
NUNSPEET ELSPETERWEG

A28 KM130
PARKBUCHTEN 30



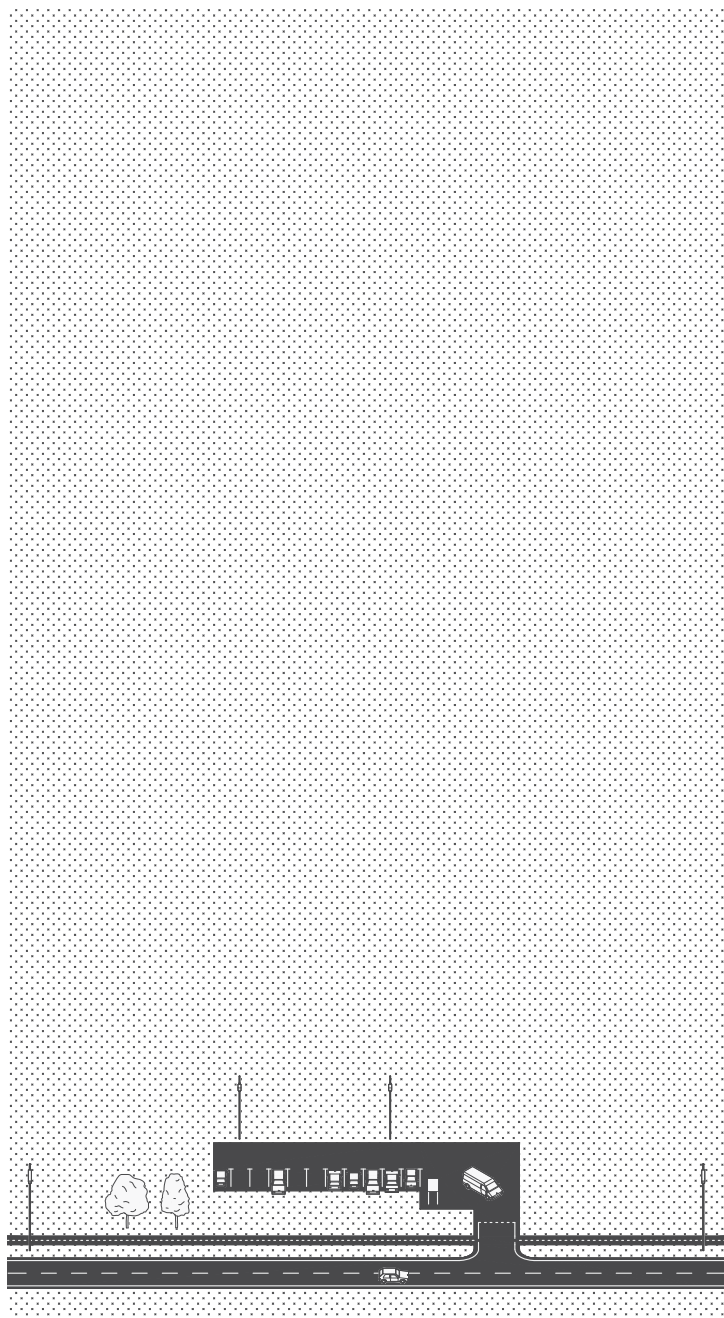
NATURTRANSFEERIUM

A28 KM130
PARKBUCHTEN 97



HARDERWIJK ZUID

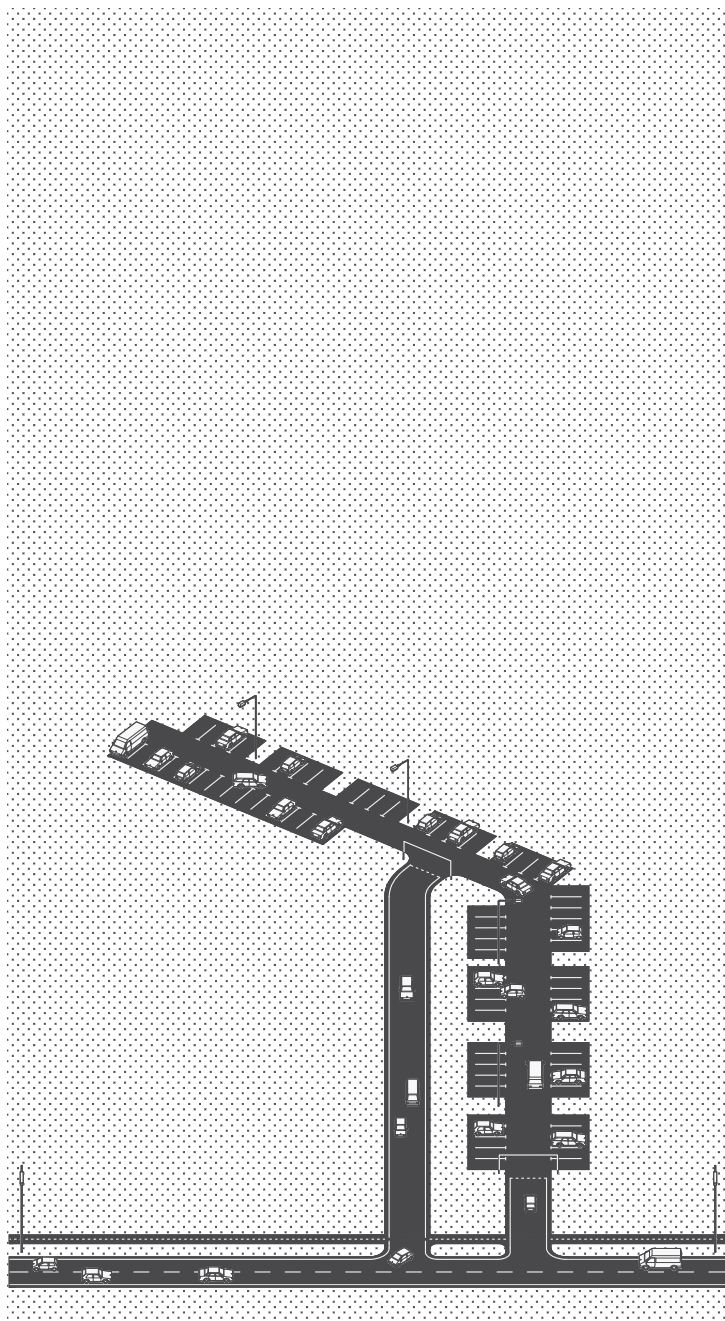
A28 KM141
PARKBUCHTEN 11



LEUSDEN

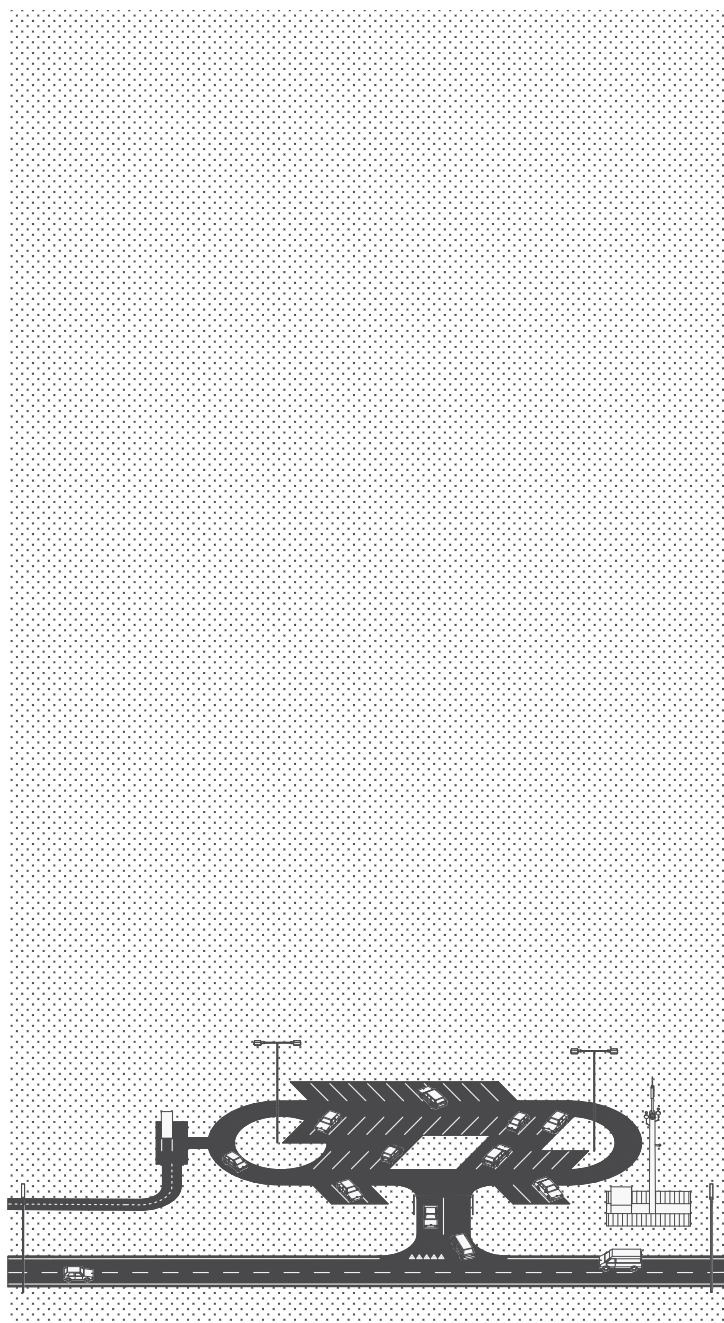
A28 KM172

PARKBUCHTEN 75



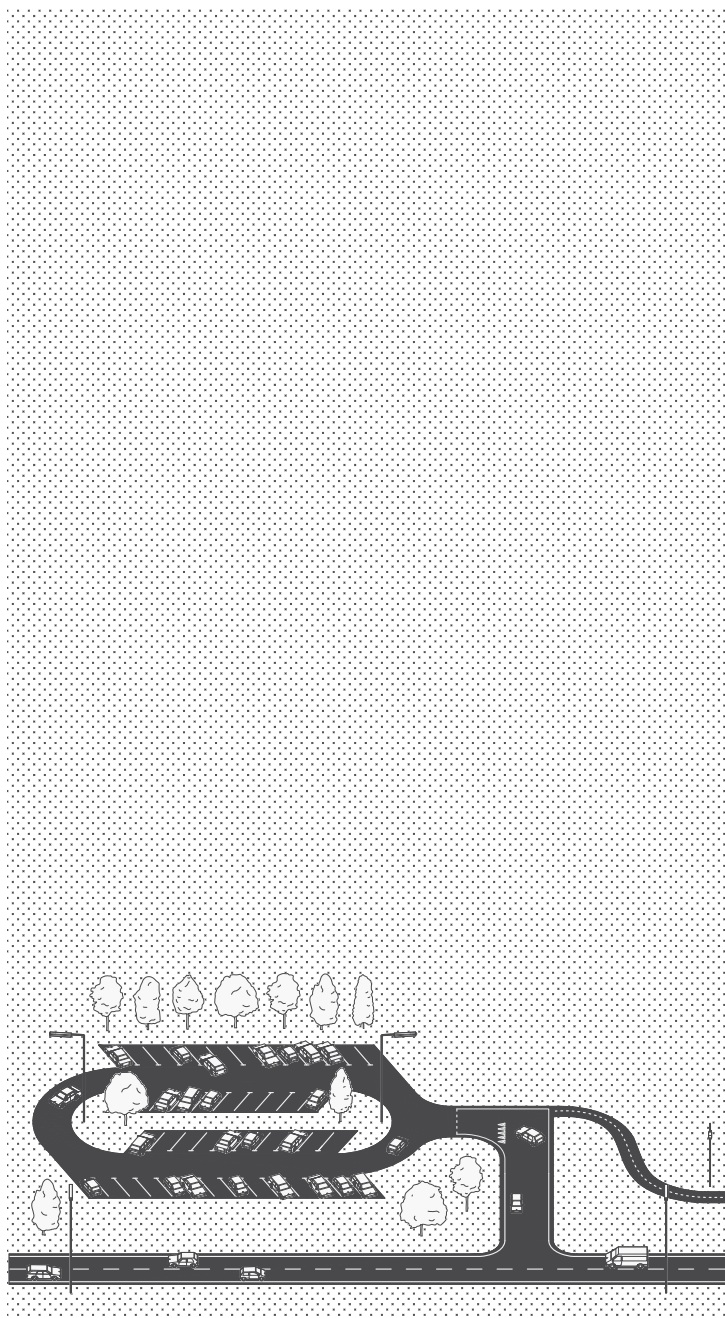
SOESTERBERG

A28 KM180
PARKBUCHTEN 38



ZEIST

A28 KM183
PARKBUCHTEN 42



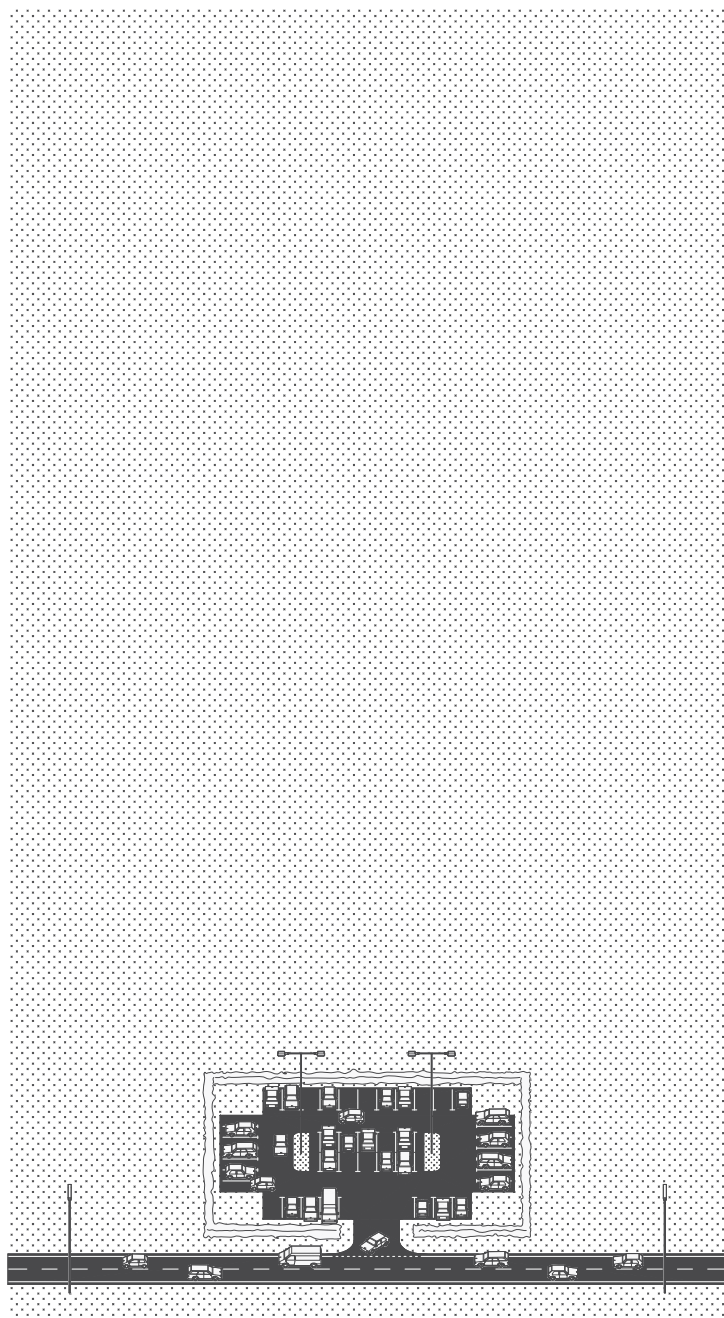
A 29



BARENDRECHT

A29 KM2

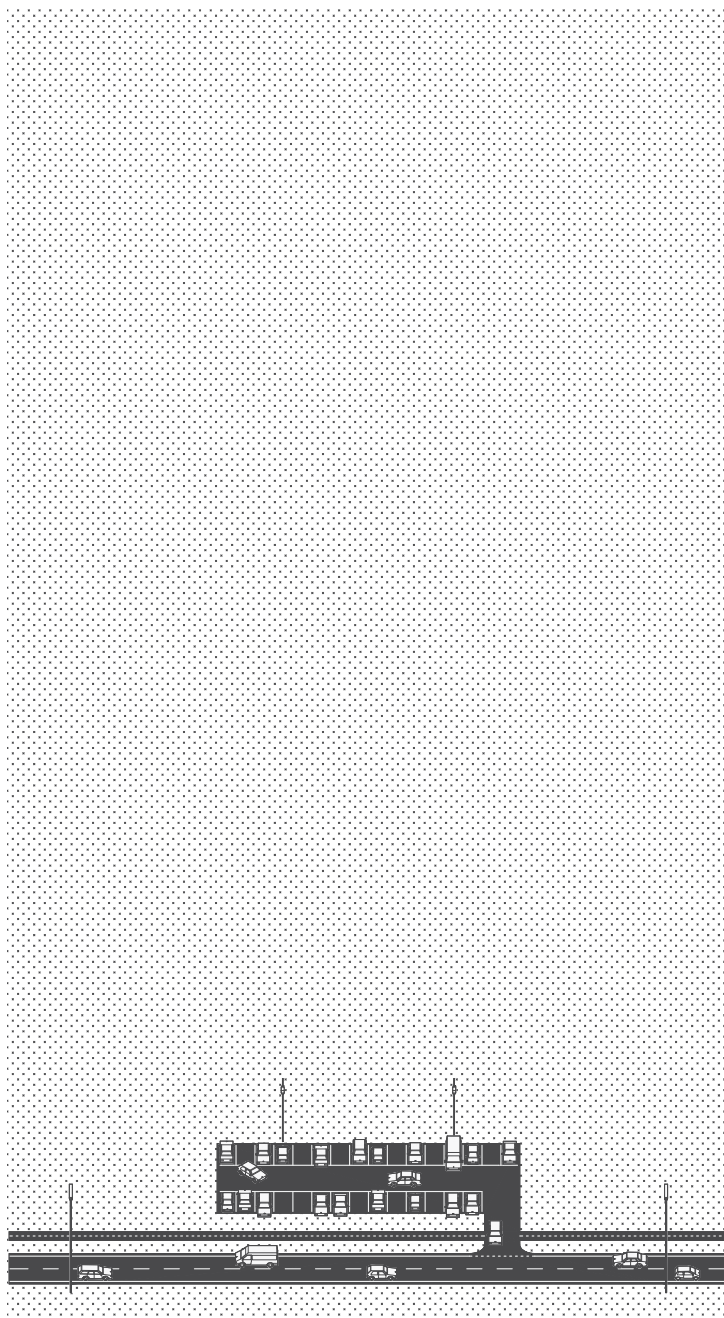
PARKBUCHTEN 45



HEINENOORD

A29 KM5

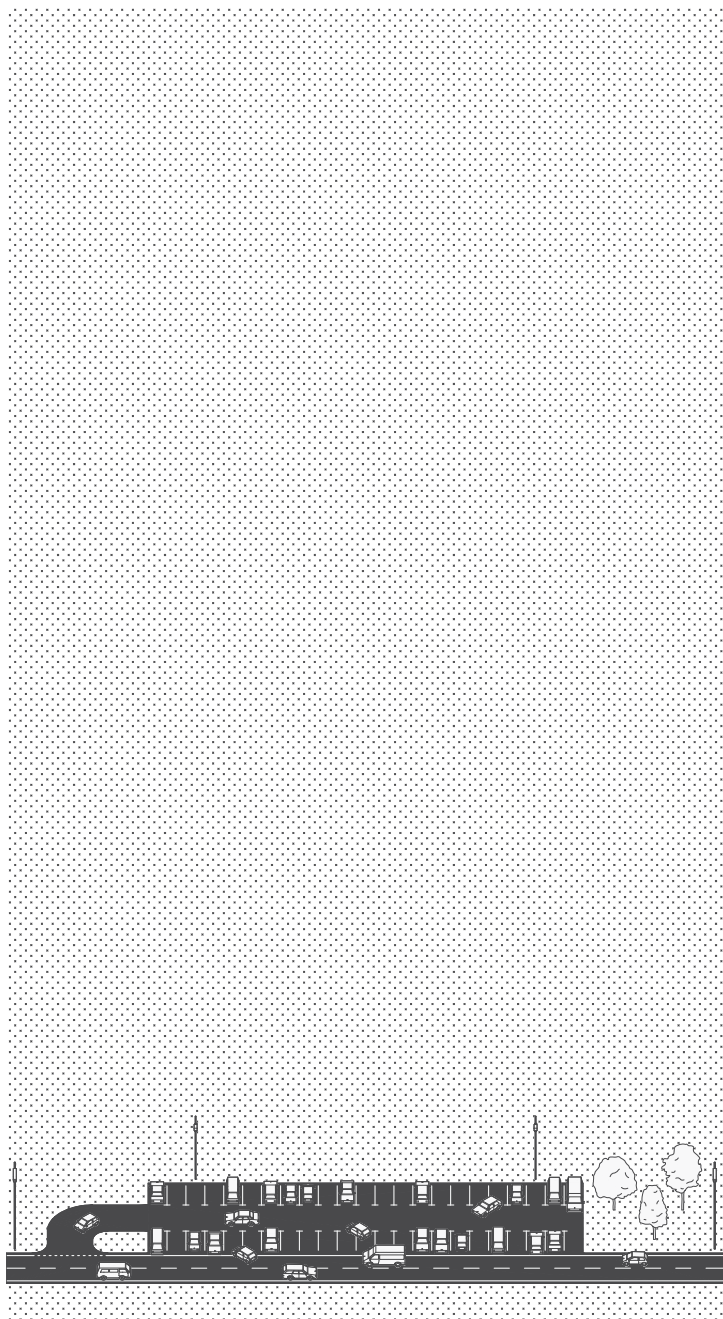
PARKBUCHTEN 29



NUMANSDORP OOST

A29 KM15

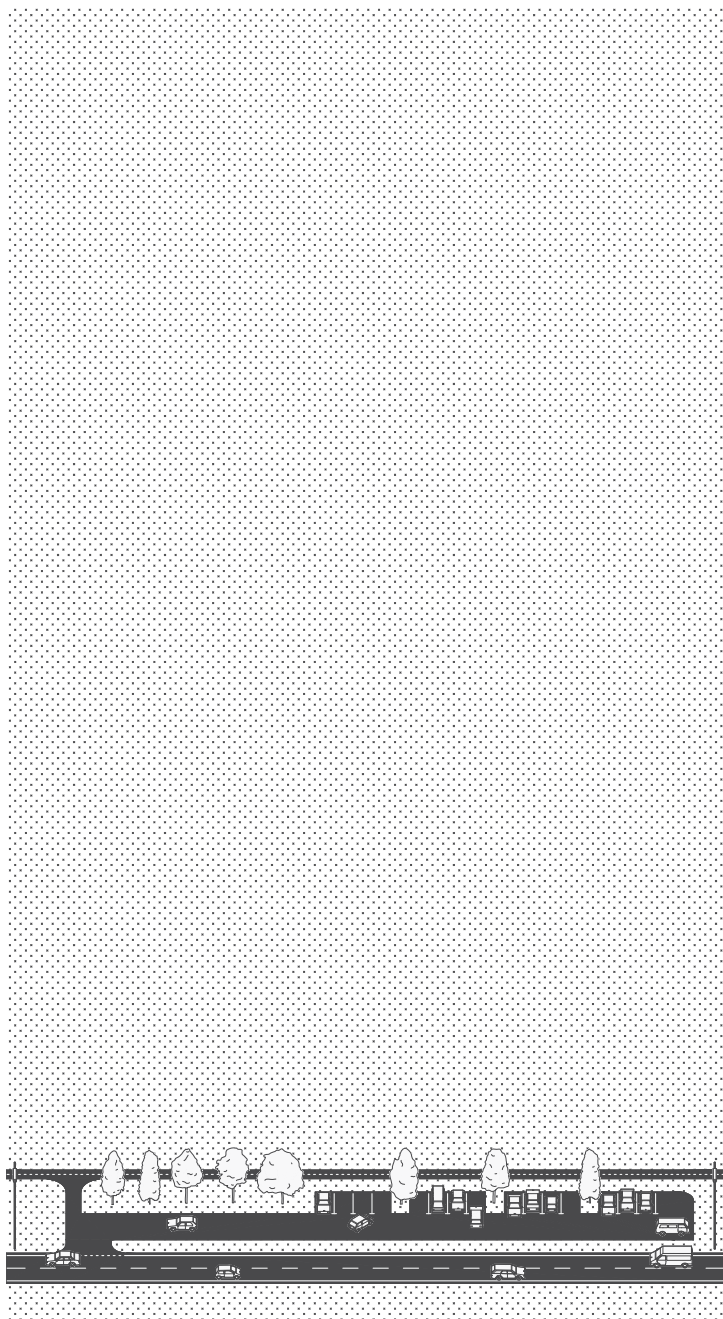
PARKBUCHTEN 46



NUMANSDORP WEST

A29 KM16

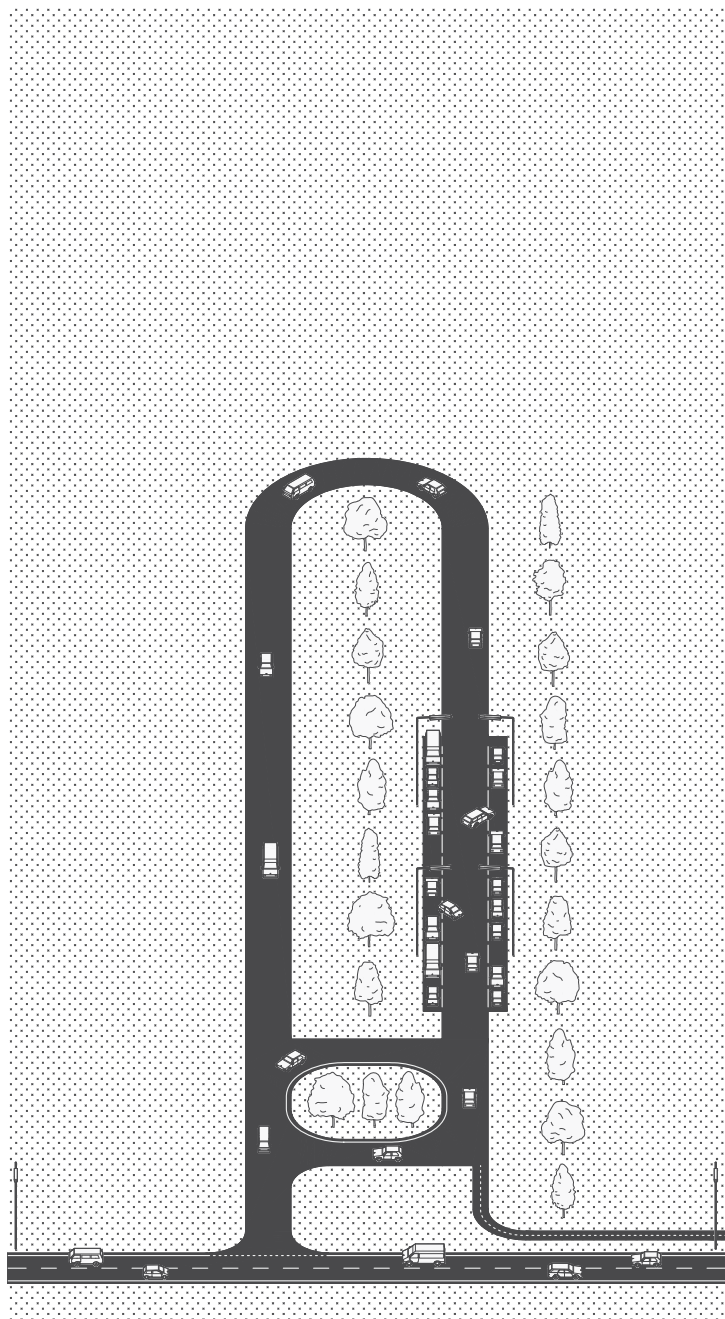
PARKBUCHTEN 16



WILLEMSTAD

A29 KM23

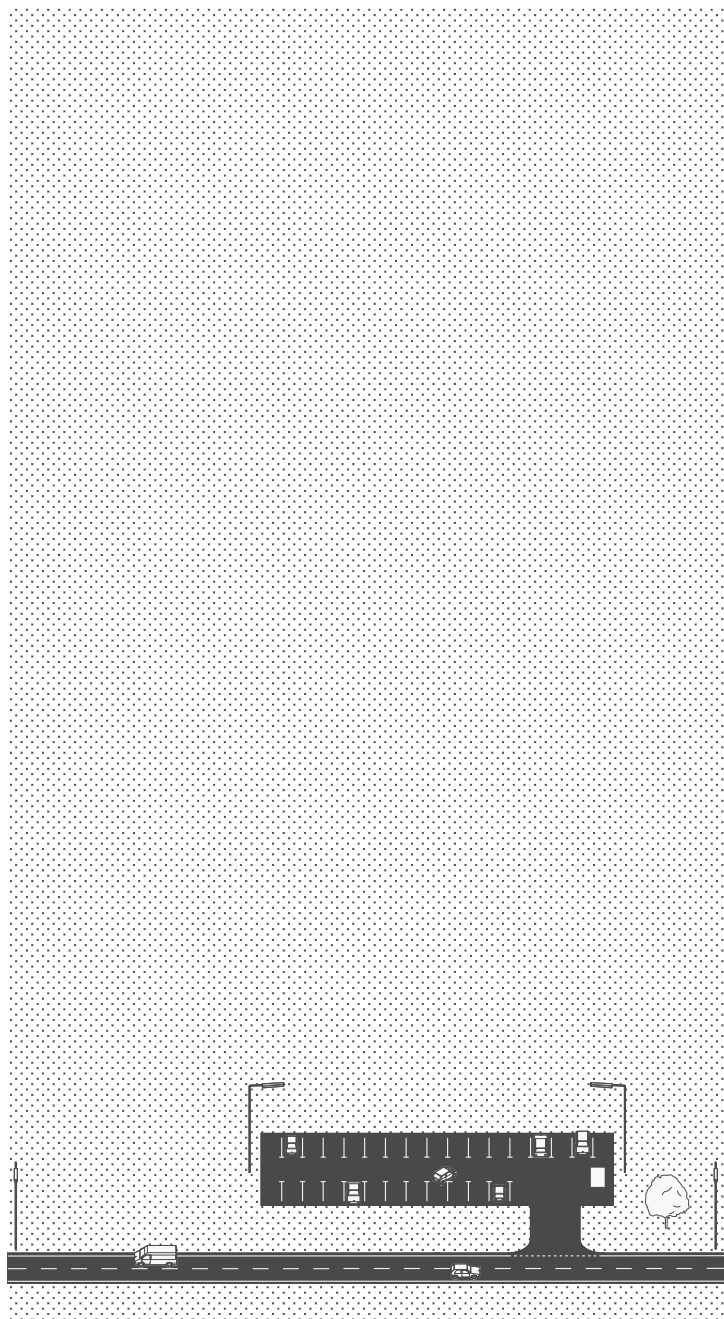
PARKBUCHTEN 30



STEENBERGEN

A29 KM29

PARKBUCHTEN 30



A 30

A30

BARNEVELD

BARNEVELD

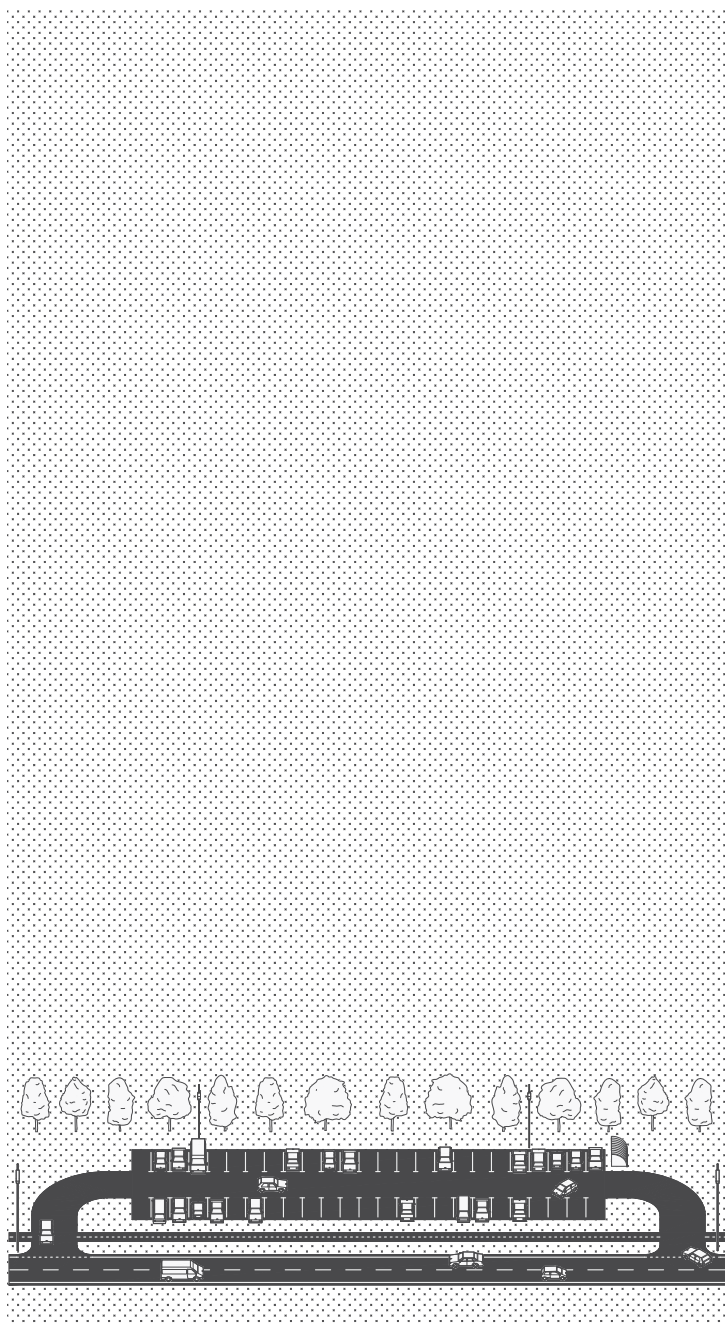
EDE

EDE

BARNEVELD

A30 KM0

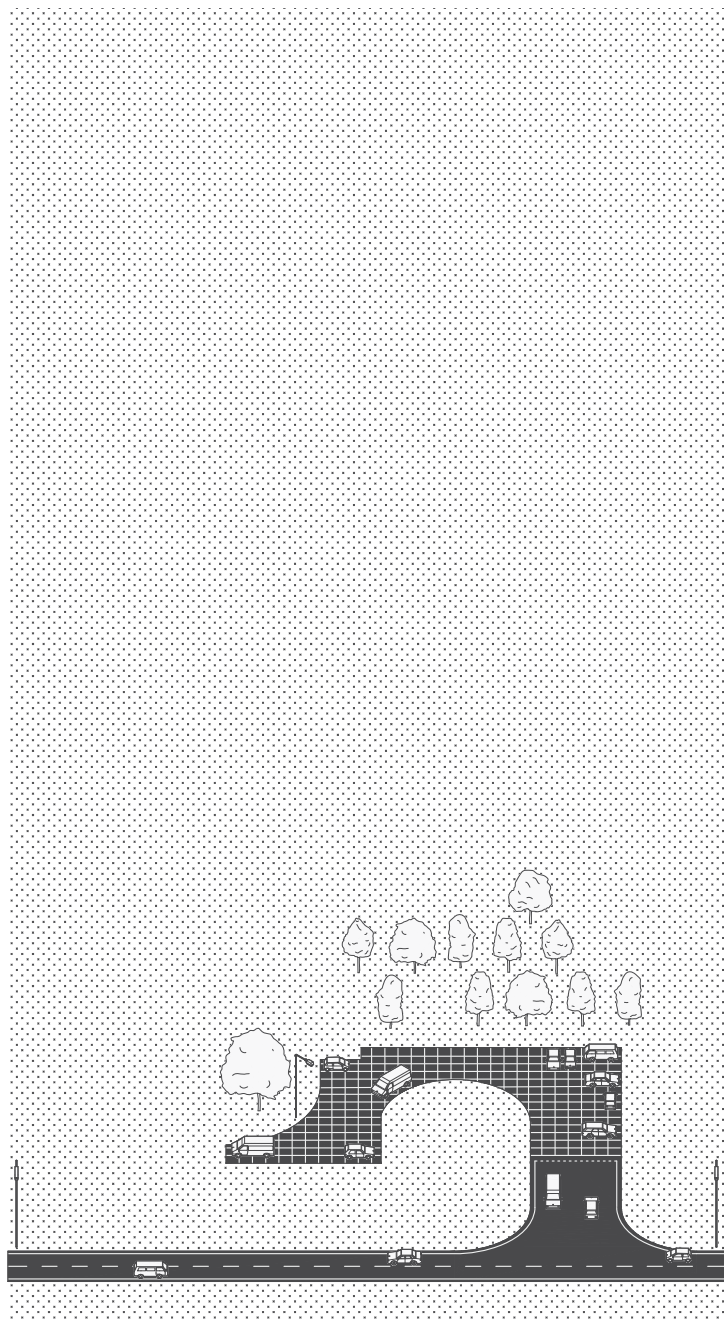
PARKBUCHTEN 50



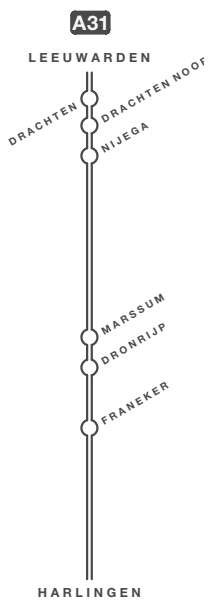
EDE

A30 KM15

PARKBUCHTEN 23

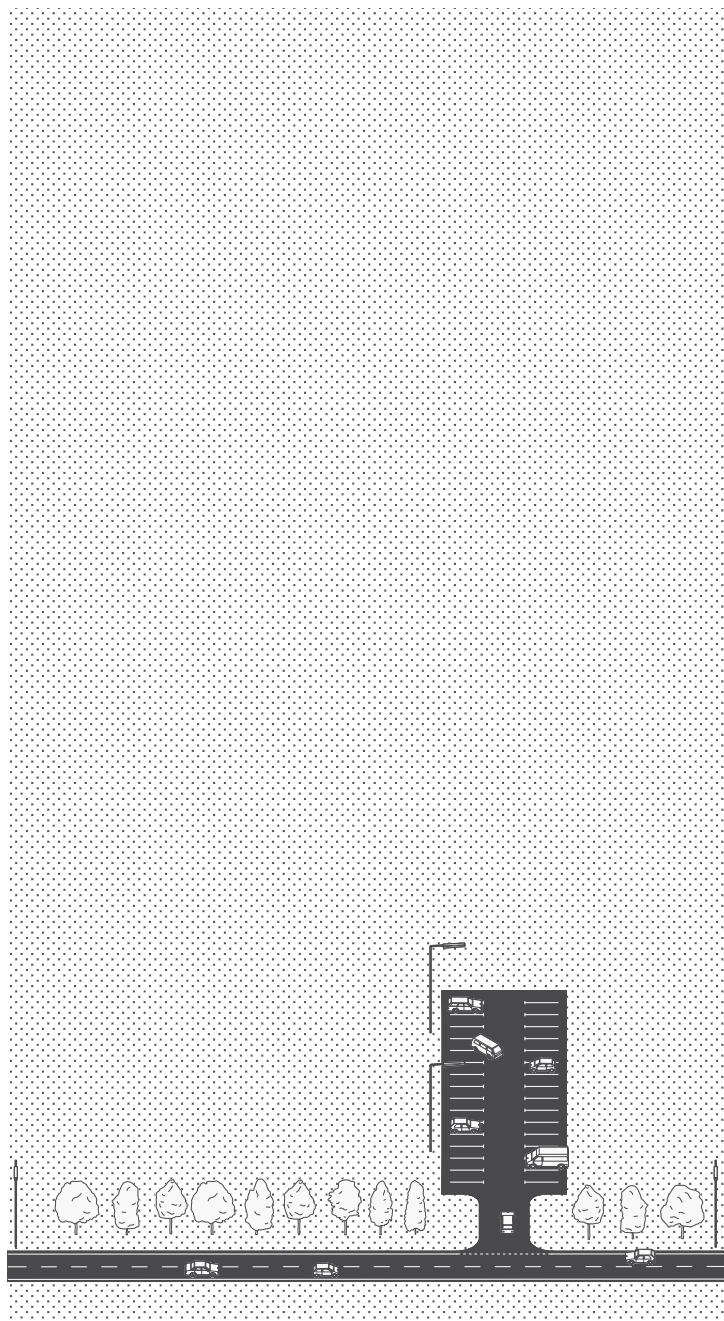


A31



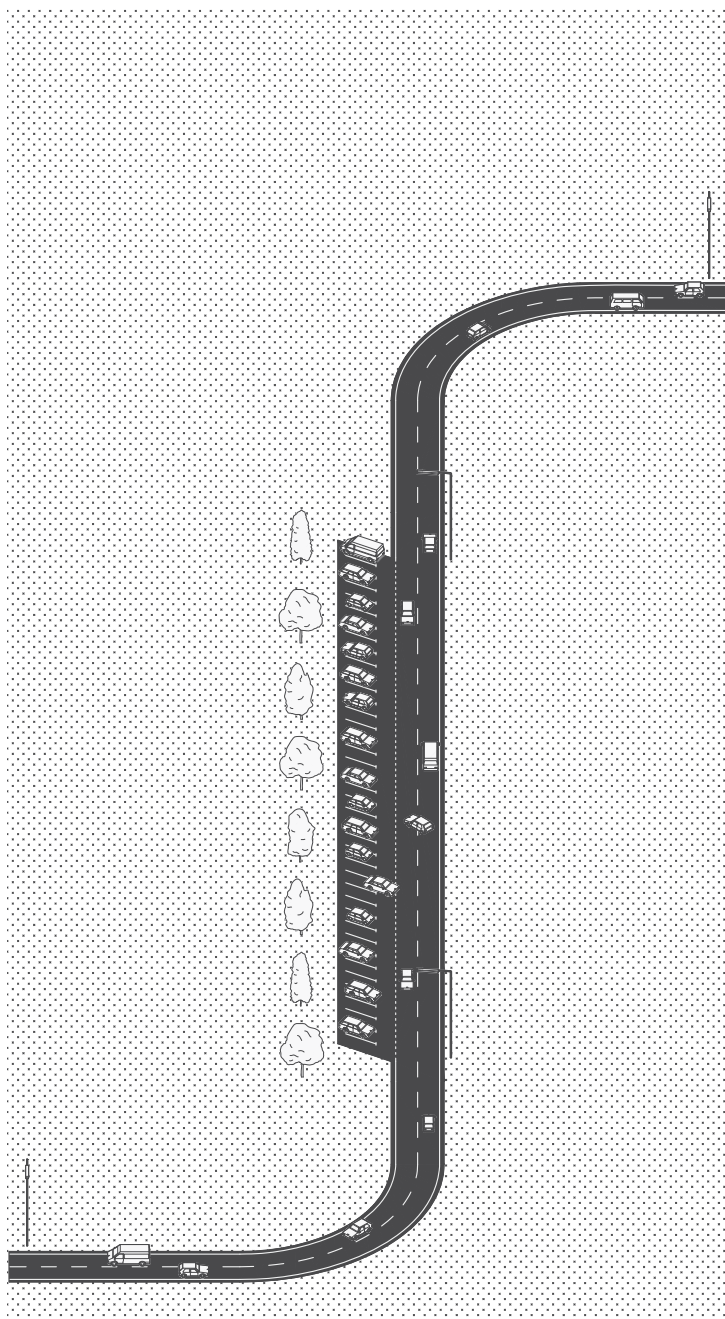
DRACHTEN

A31 KM6
PARKBUCHTEN 32



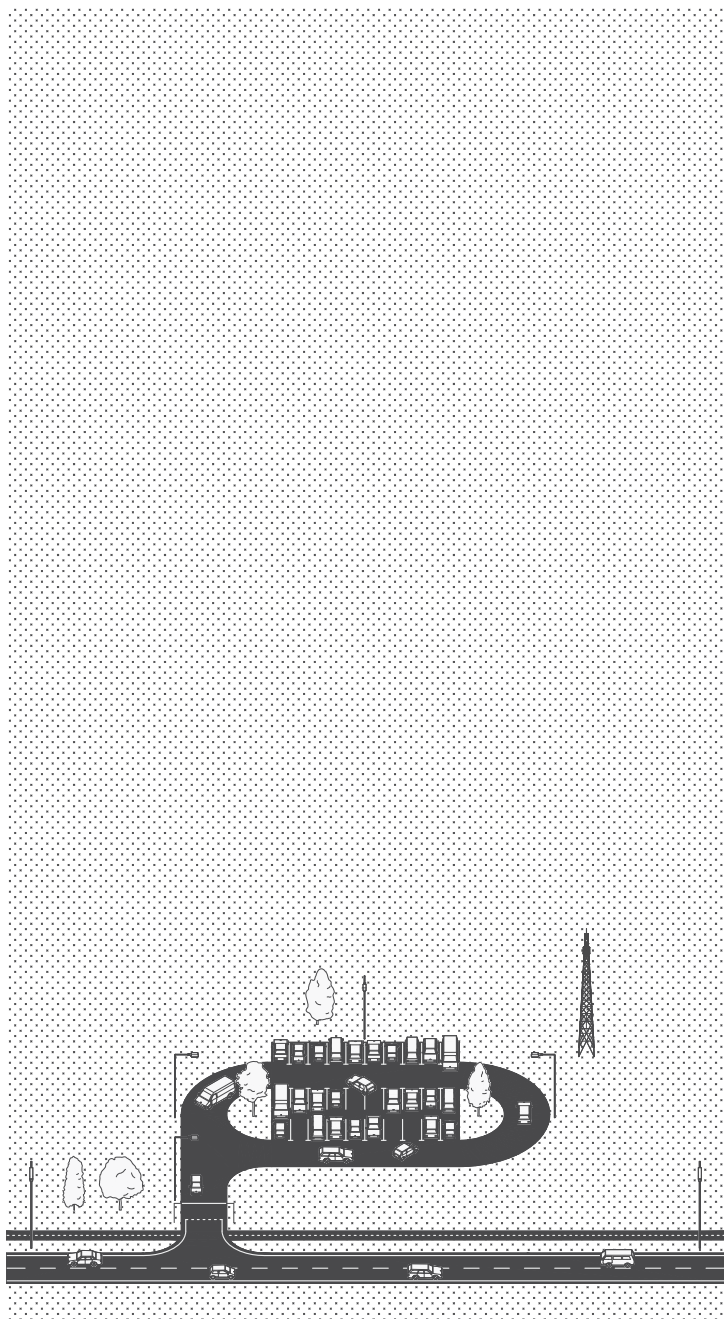
DRACHTEN NOORD

A31 KM7
PARKBUCHTEN 25



NIJEGA

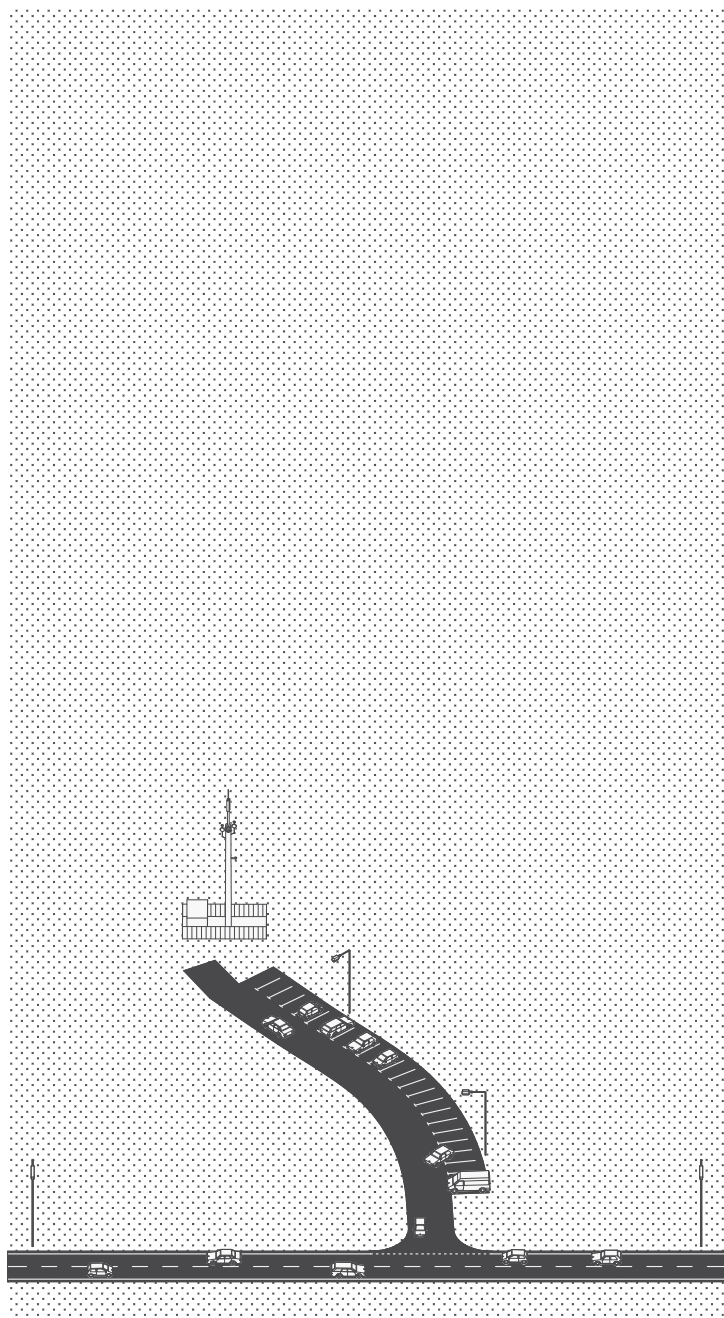
A31 KM11
PARKBUCHTEN 30



MARSSUM

A31 KM35

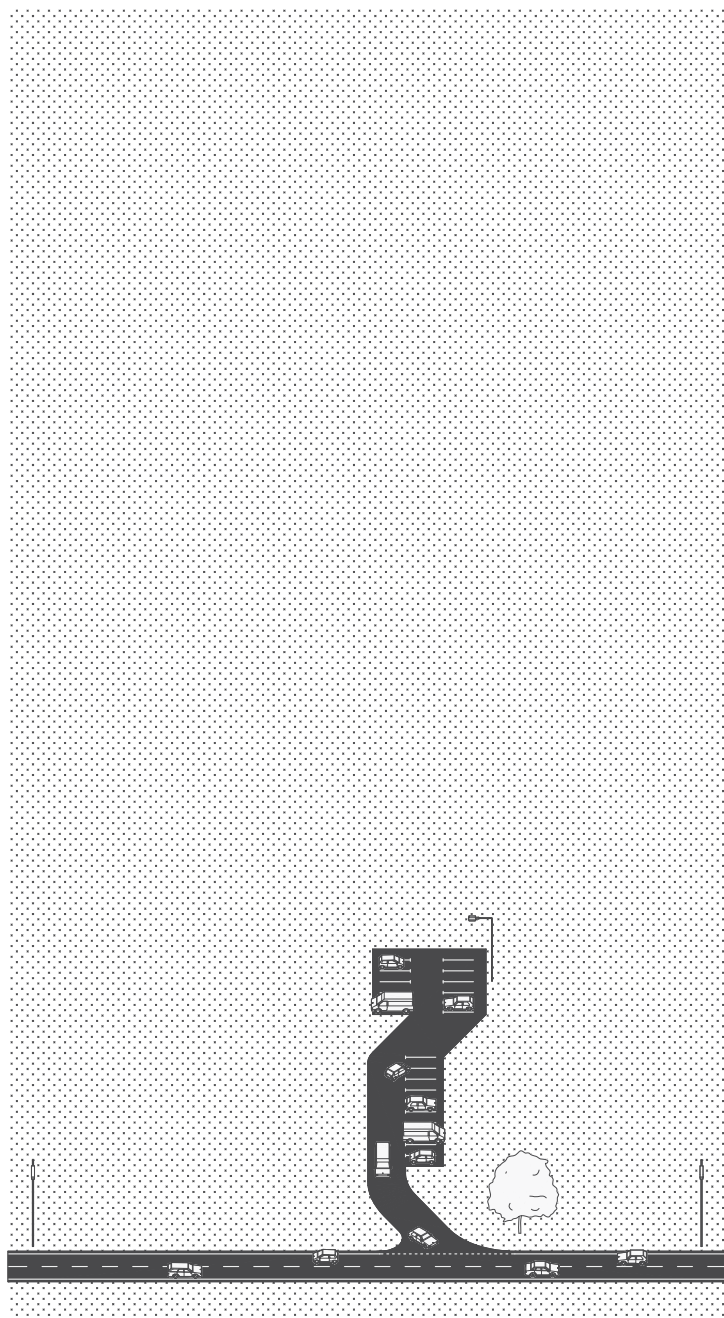
PARKBUCHTEN 20



DRONRIJP

A31 KM39

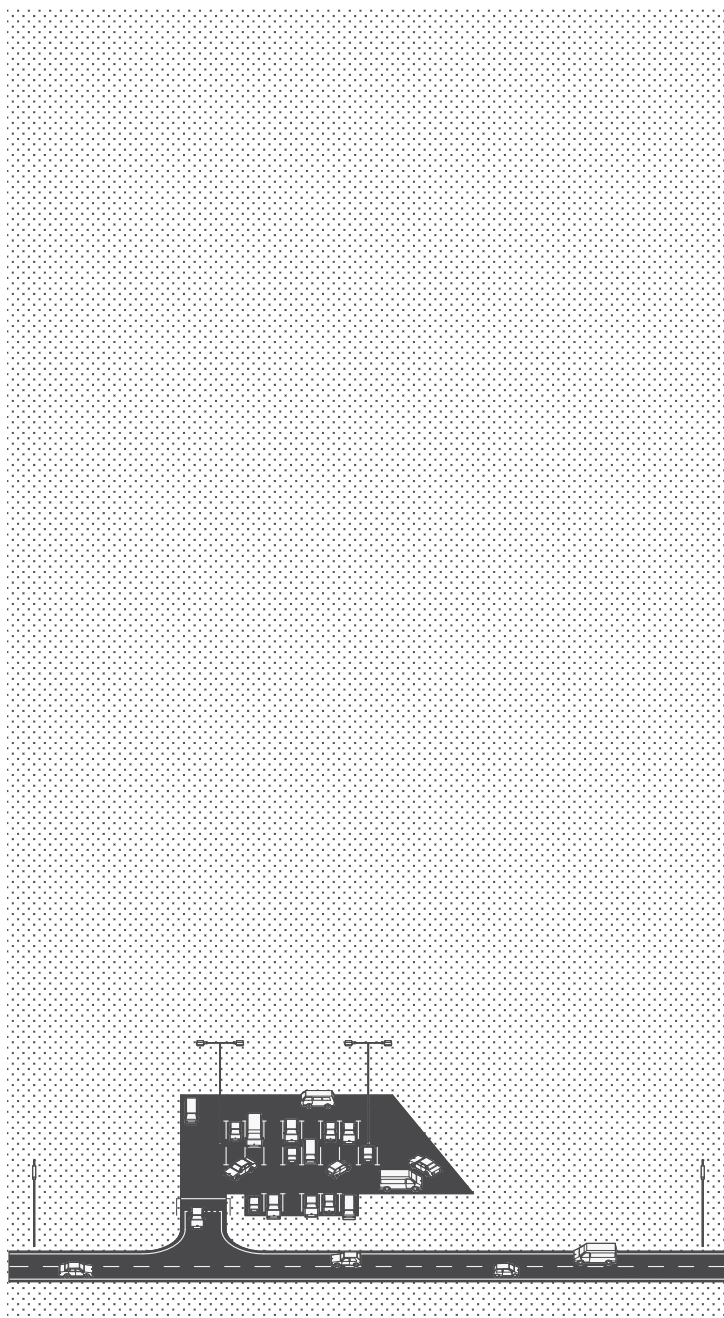
PARKBUCHTEN 22



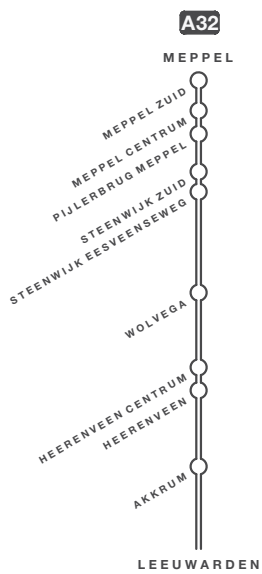
FRANEKER

A31 KM47

PARKBUCHTEN 21

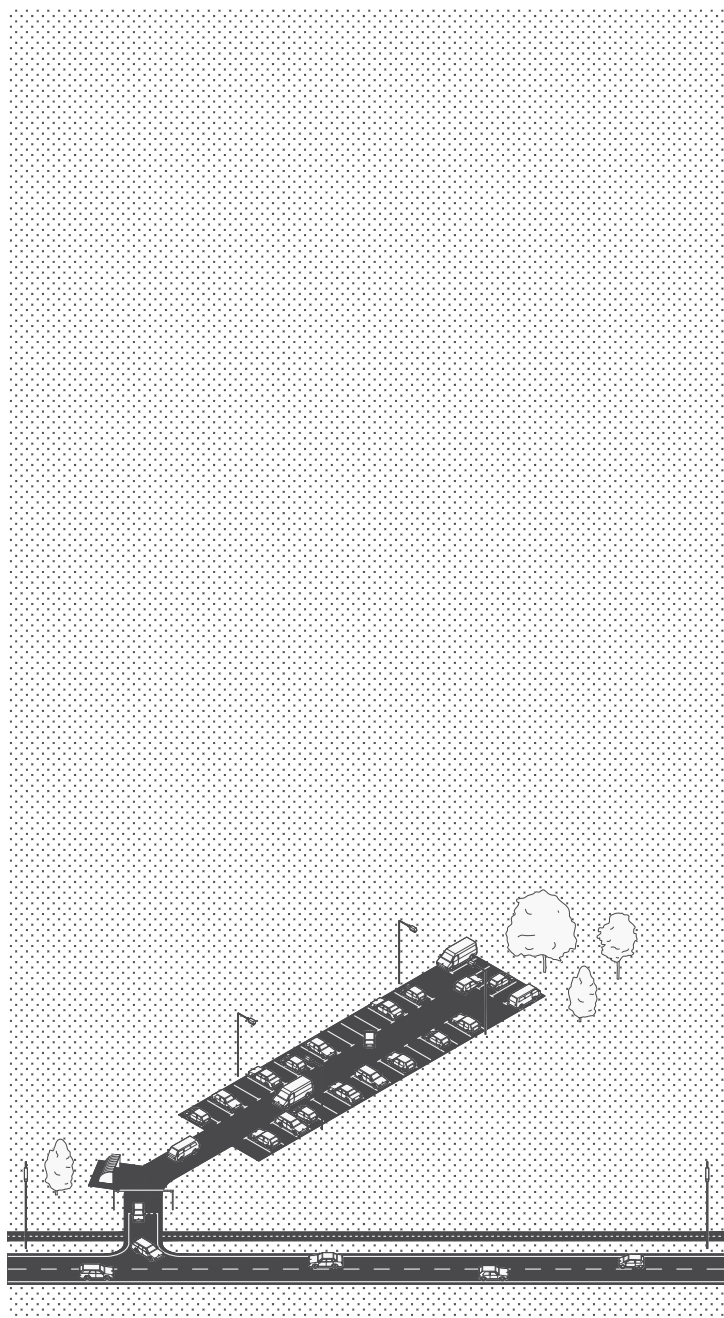


A 32



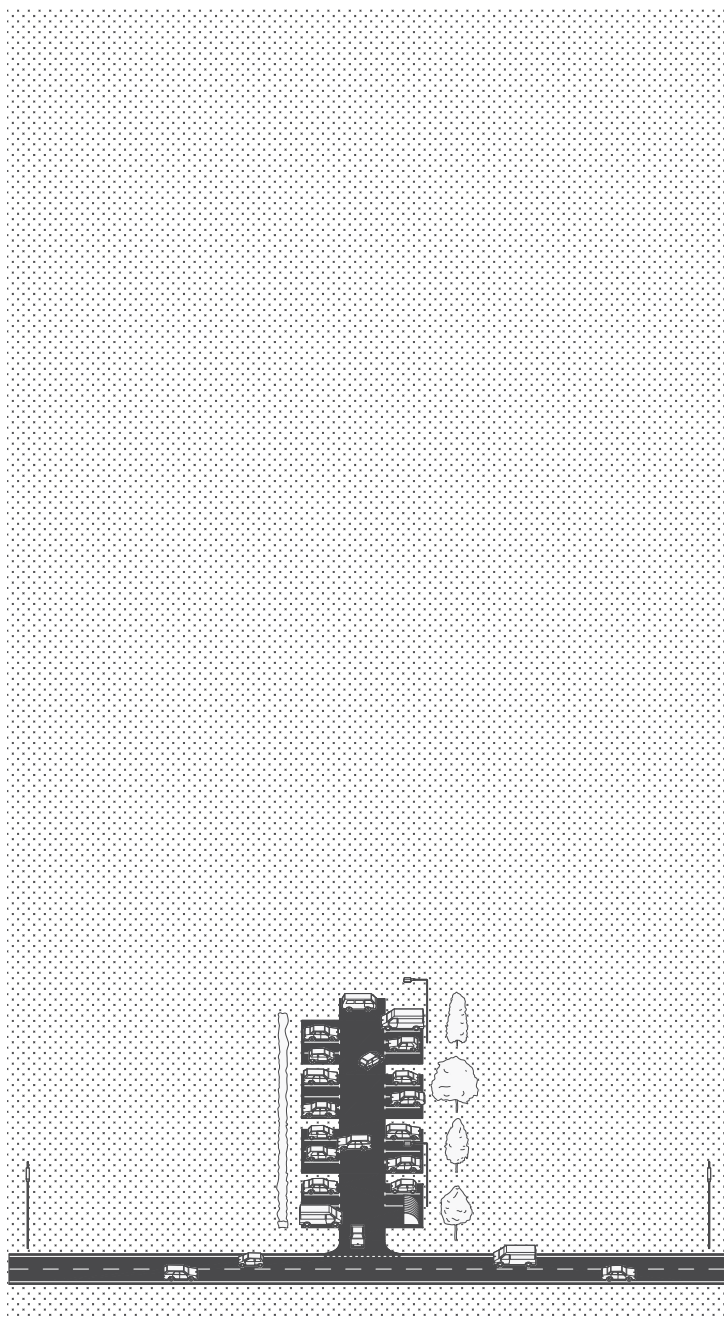
MEPPEL ZUID

A32 KM1
PARKBUCHTEN 30



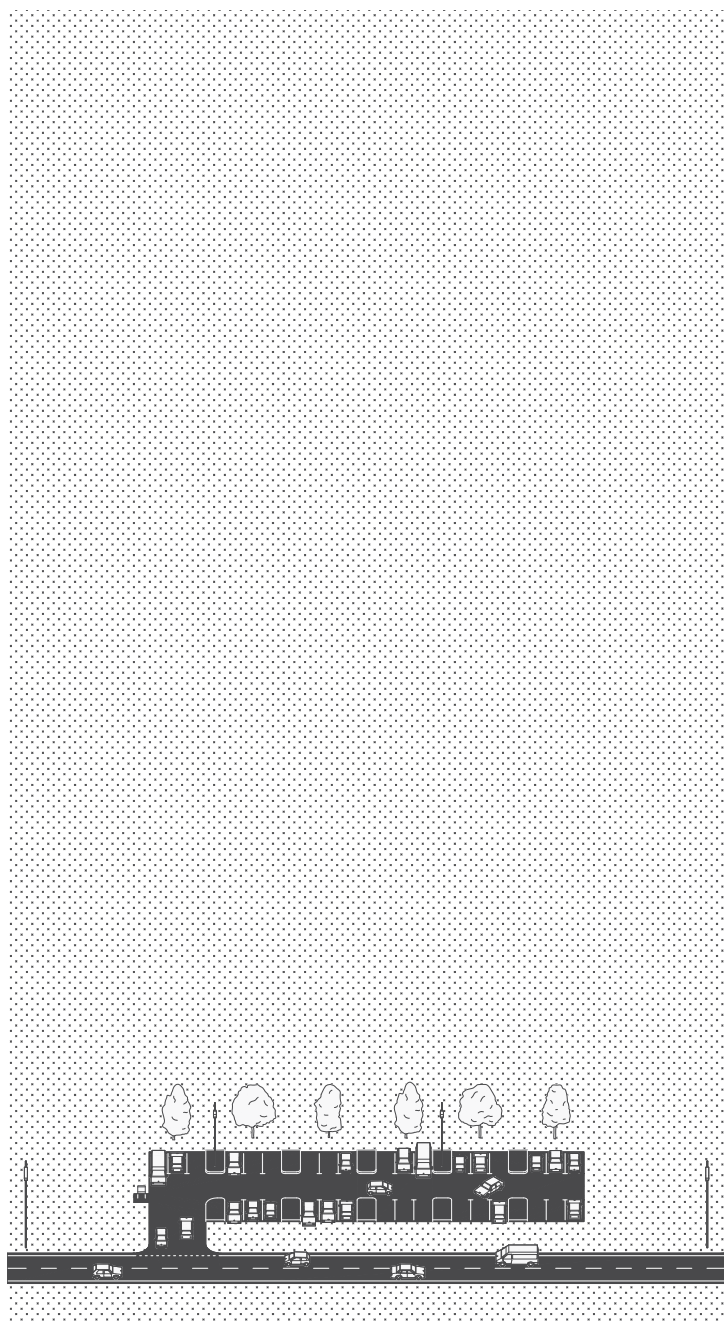
MEPPEL CENTRUM

A32 KM4
PARKBUCHTEN 40



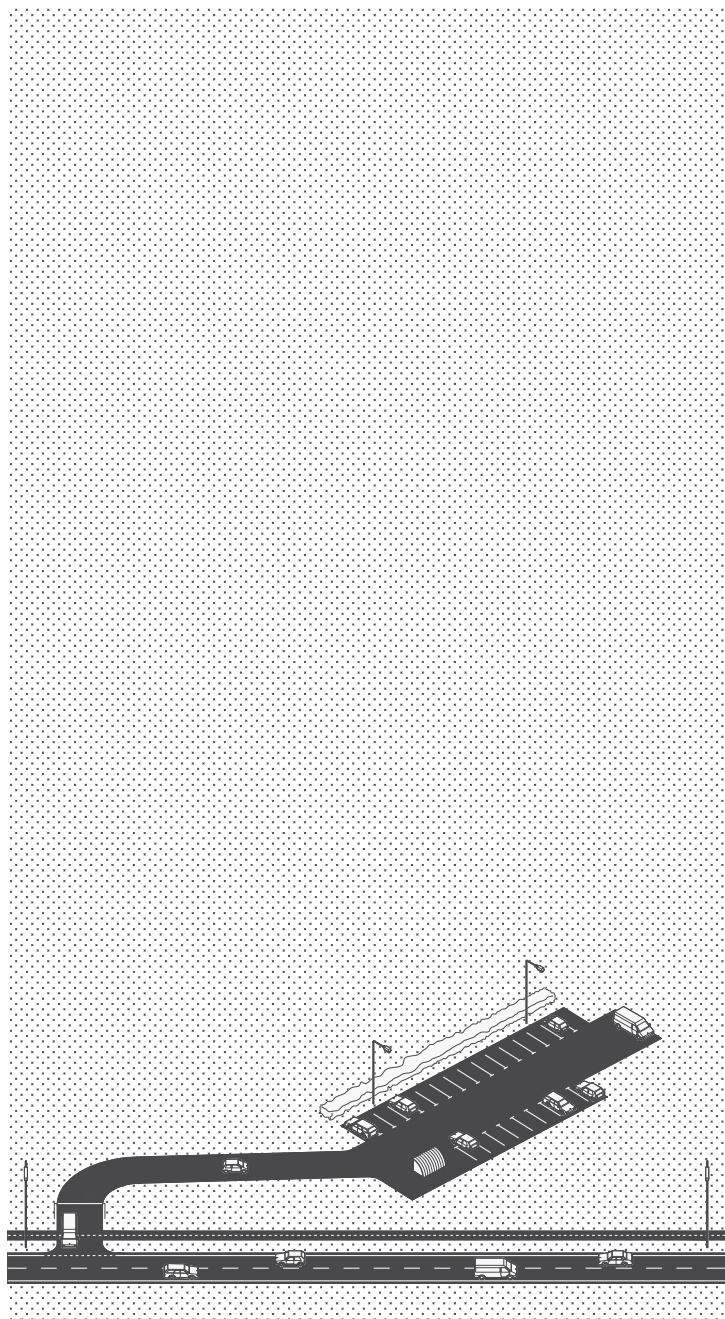
PIJLERBRUG MEPPEL

A32 KM8
PARKBUCHTEN 33



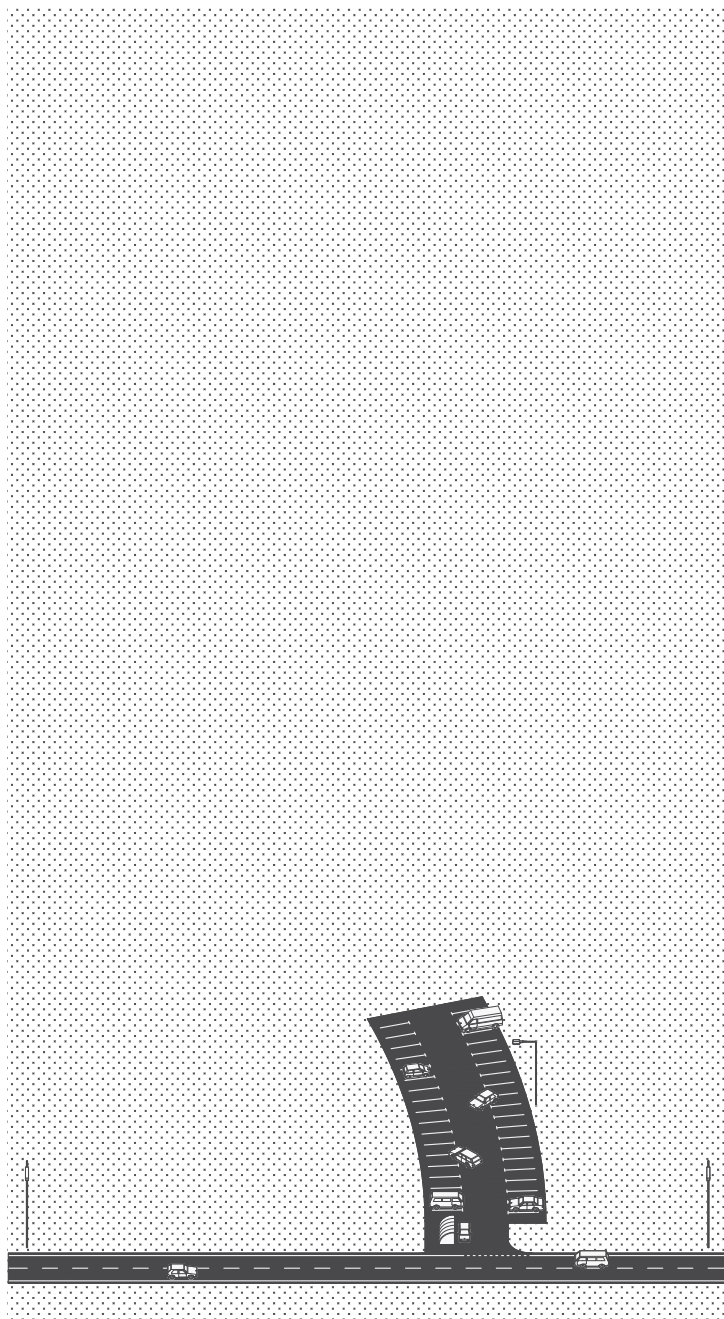
STEENWIJK ZUID

A32 KM13
PARKBUCHTEN 19



STEENWIJK NOORD

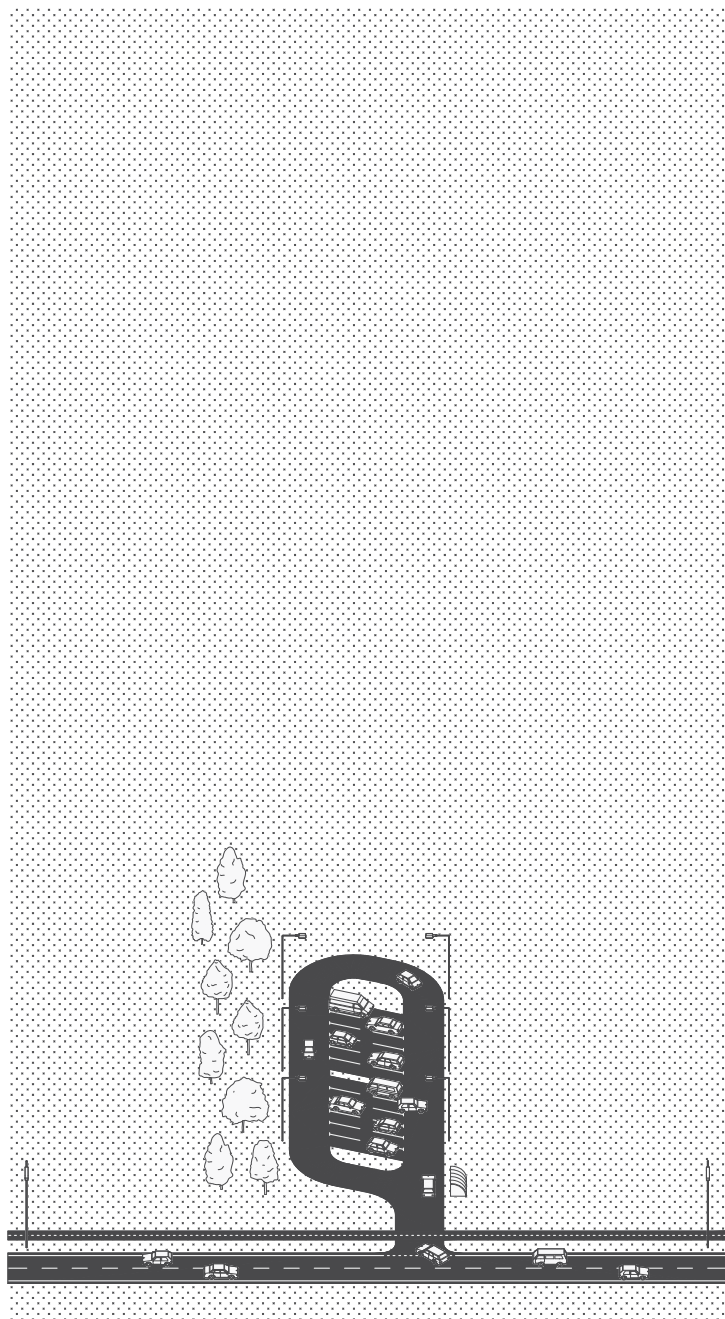
A32 KM14
PARKBUCHTEN 44



WOLVEGA

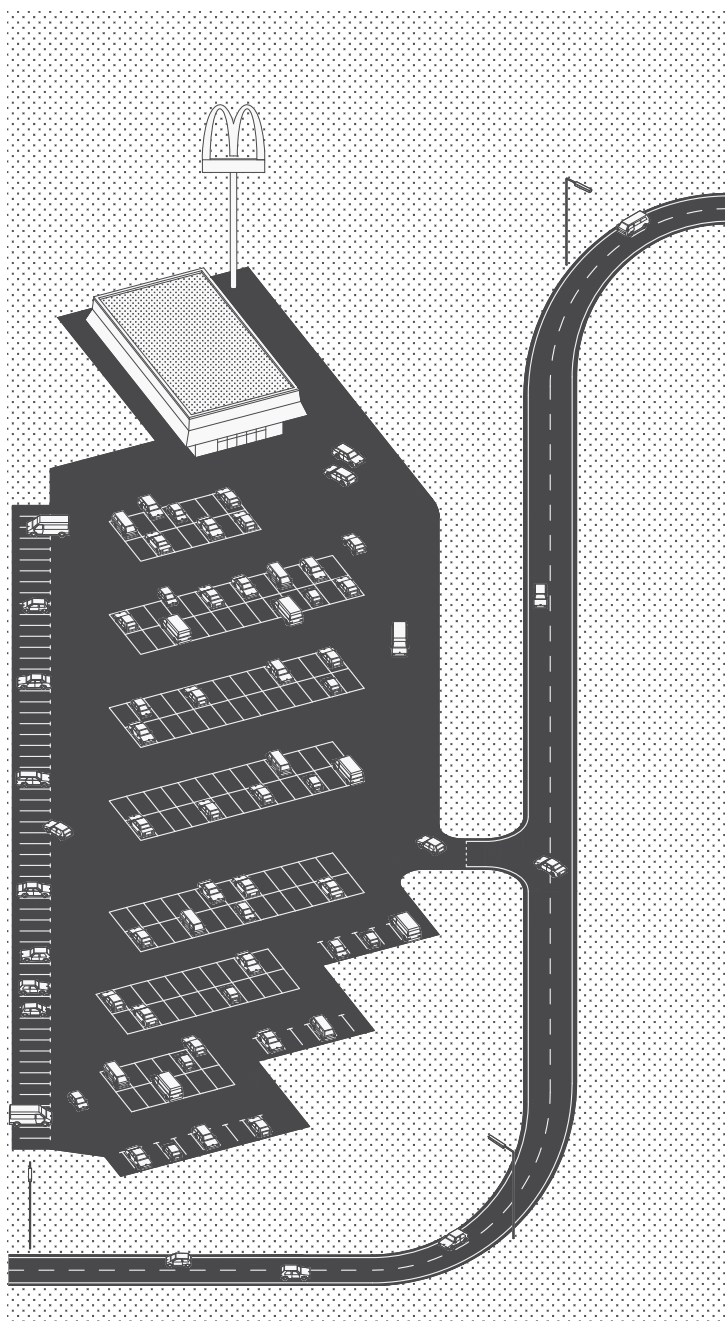
A32 KM29

PARKBUCHTEN 24



HEERENVEEN CENTRUM

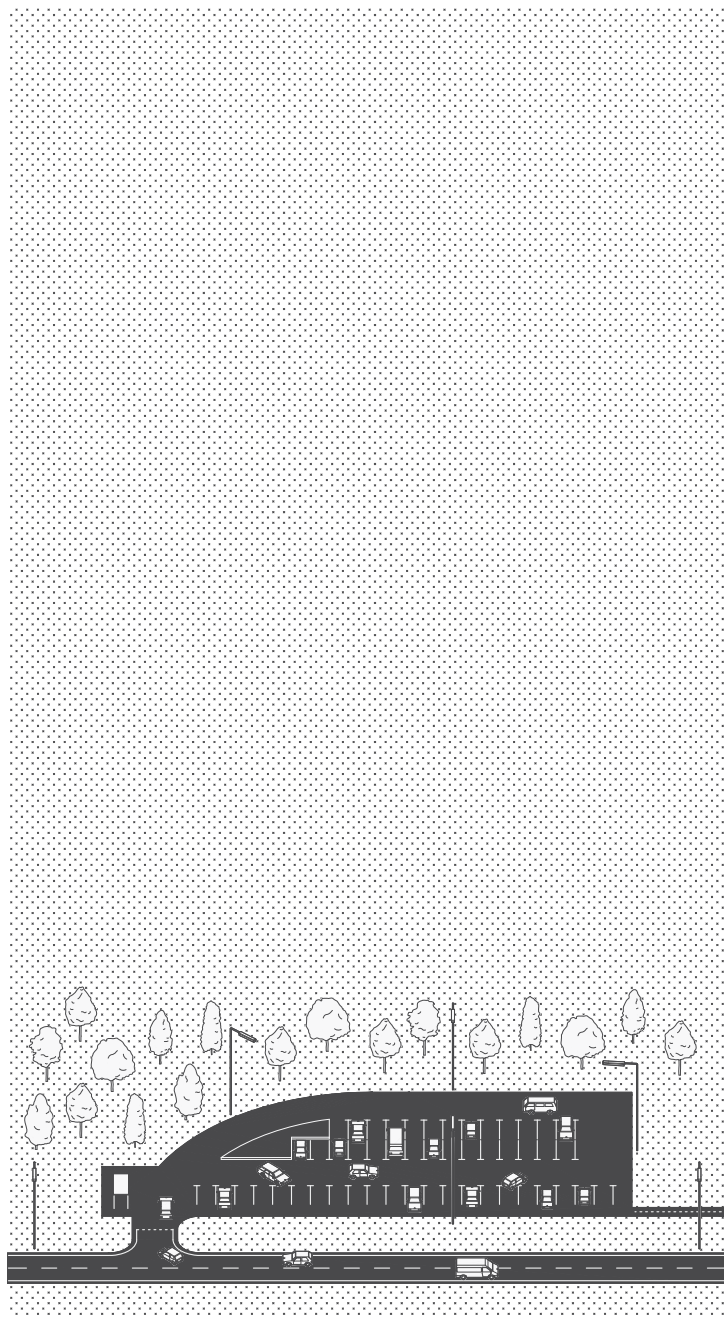
A32 KM40
PARKBUCHTEN 70



HEERENVEEN

A32 KM41

PARKBUCHTEN 38



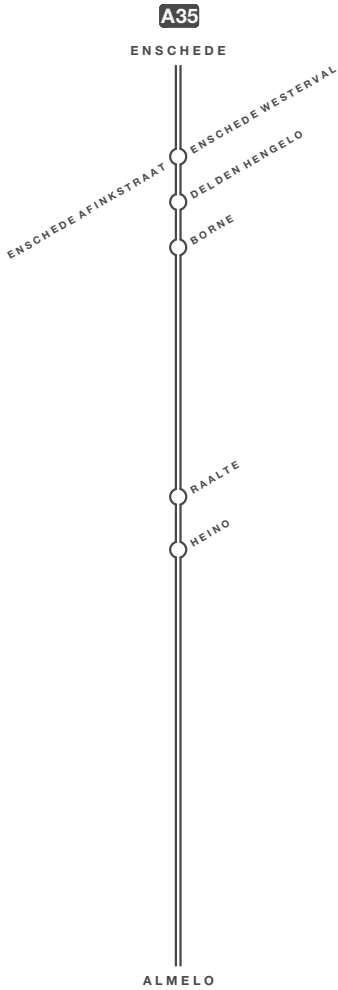
AKKRUM

A32 KM52

PARKBUCHTEN 18



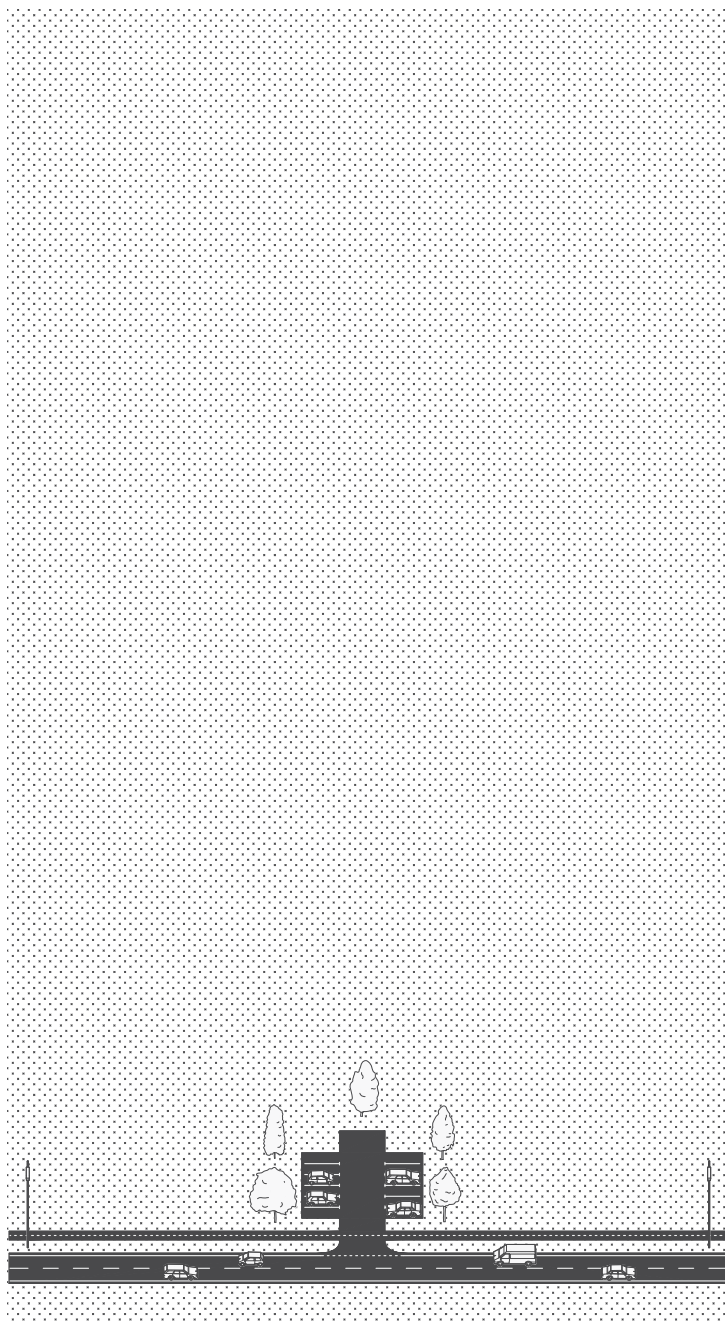
A 35



ENSCHEDÉ 1

A35 KM10

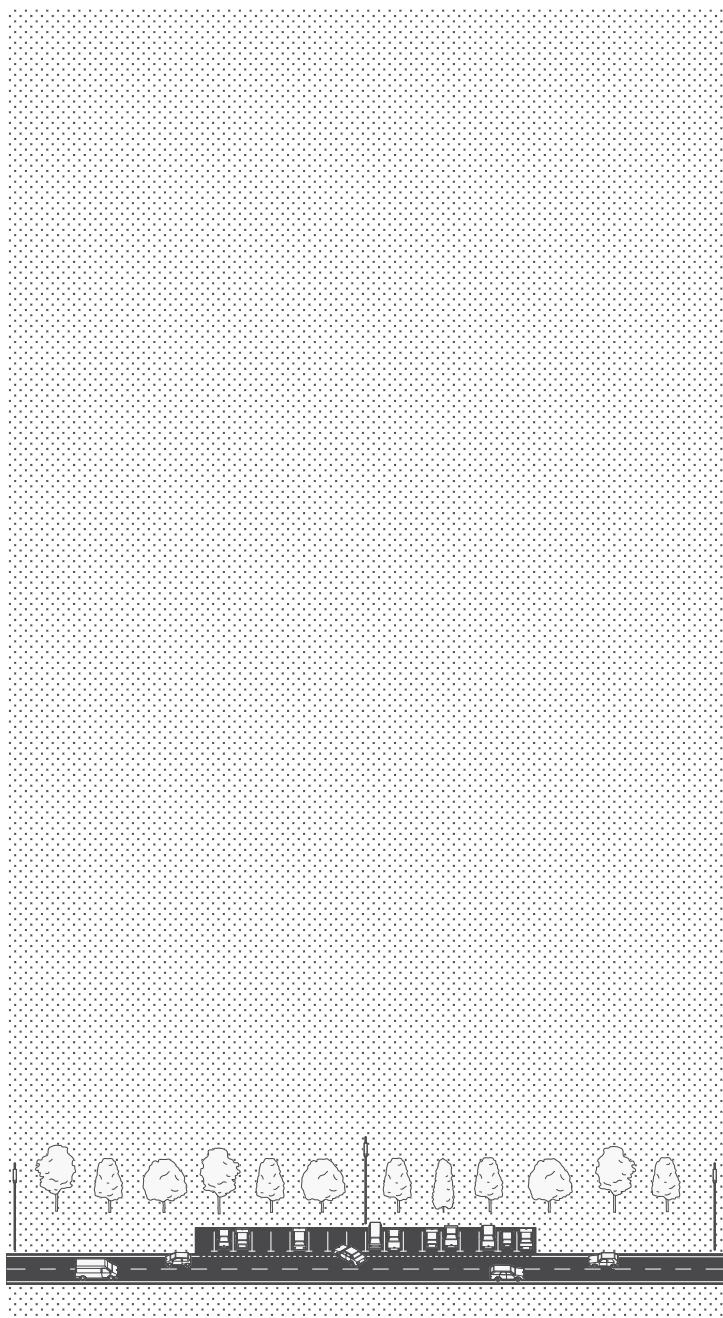
PARKBUCHTEN 12



ENSCHEDÉ 2

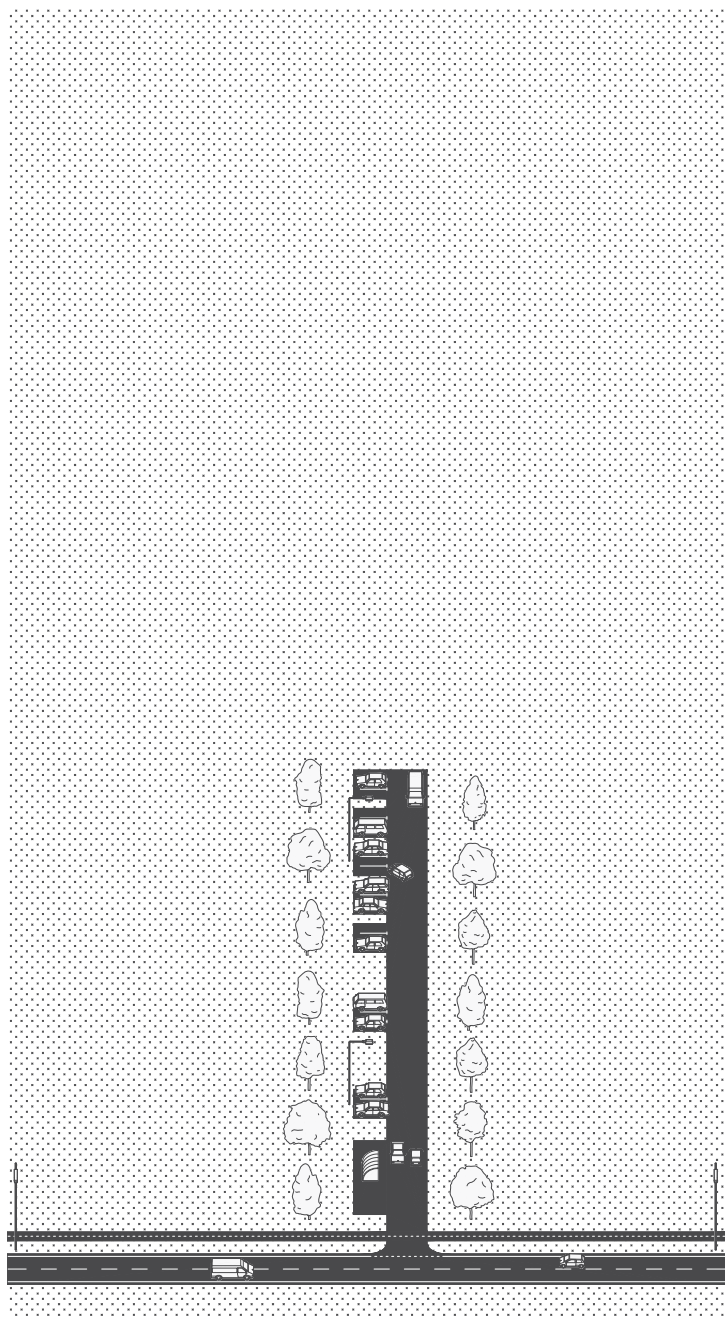
A35 KM12

PARKBUCHTEN 18



DELDEN HENGELO

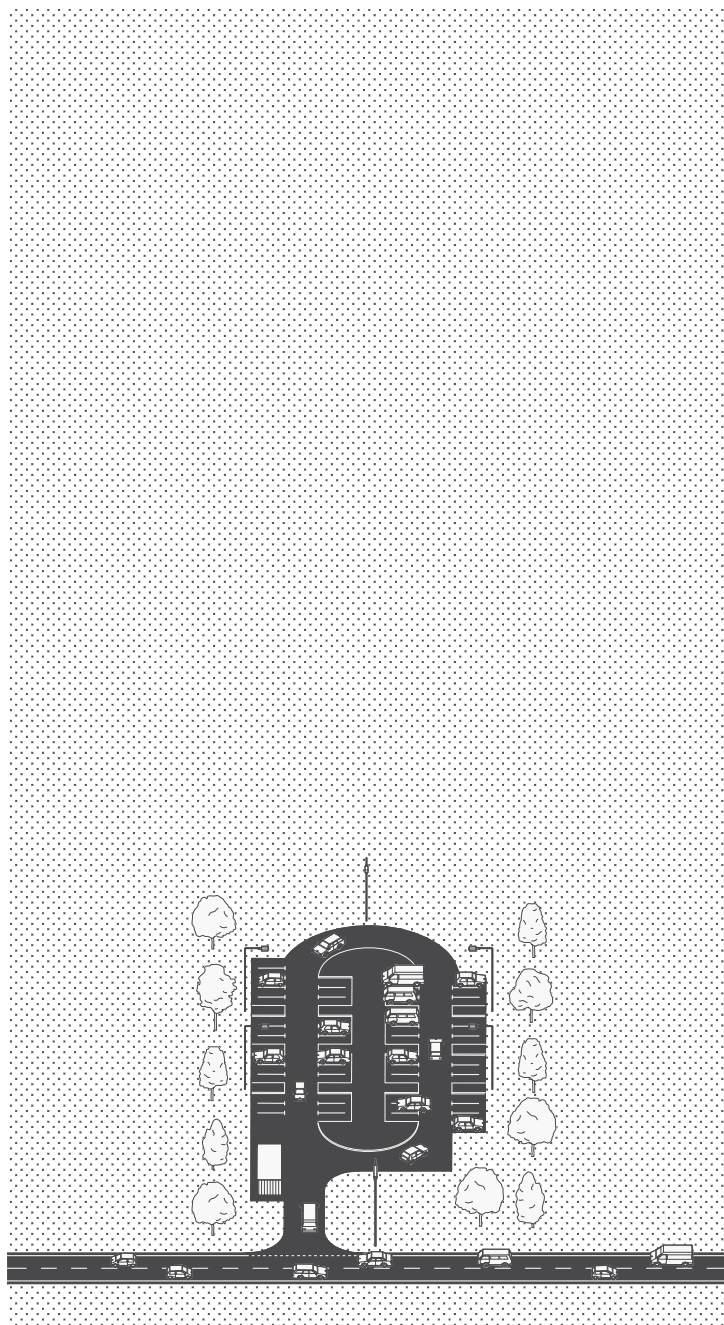
A35 KM18
PARKBUCHTEN 20



BORNE

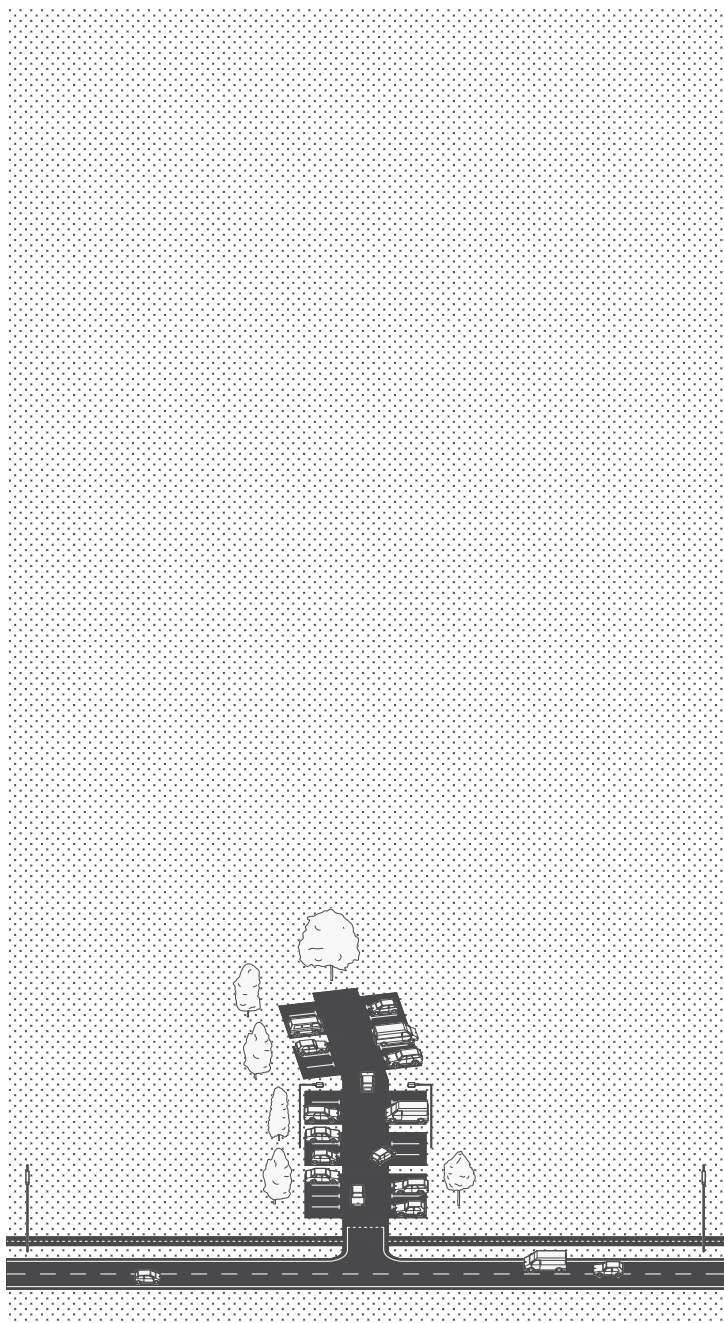
A35 KM24

PARKBUCHTEN 48



RAALTE

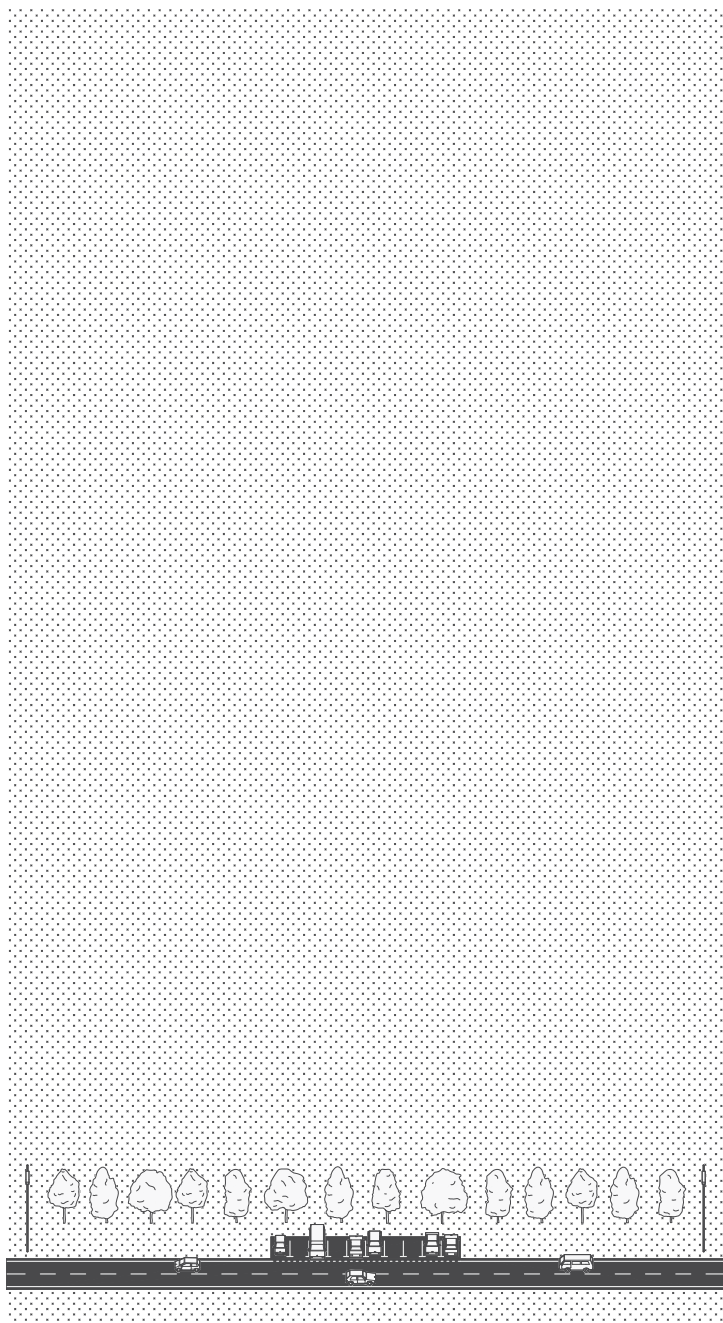
A35 KM57
PARKBUCHTEN 32



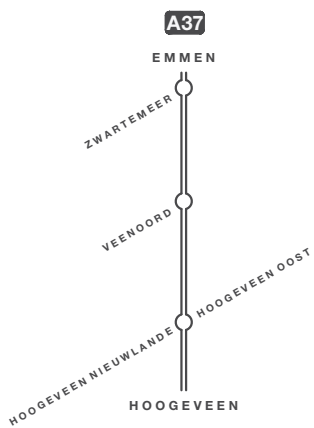
HEINO

A35 KM64

PARKBUCHTEN 10



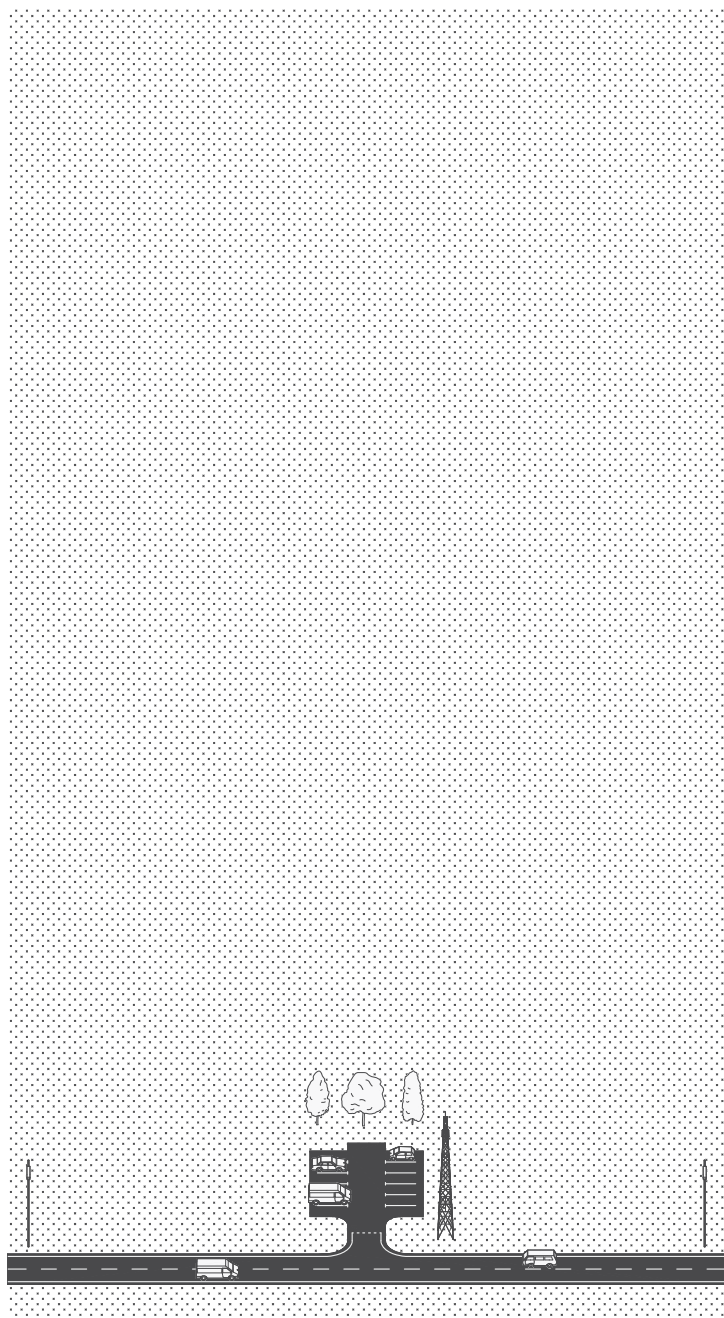
A37



ZWARTEMEER

A37 KM2

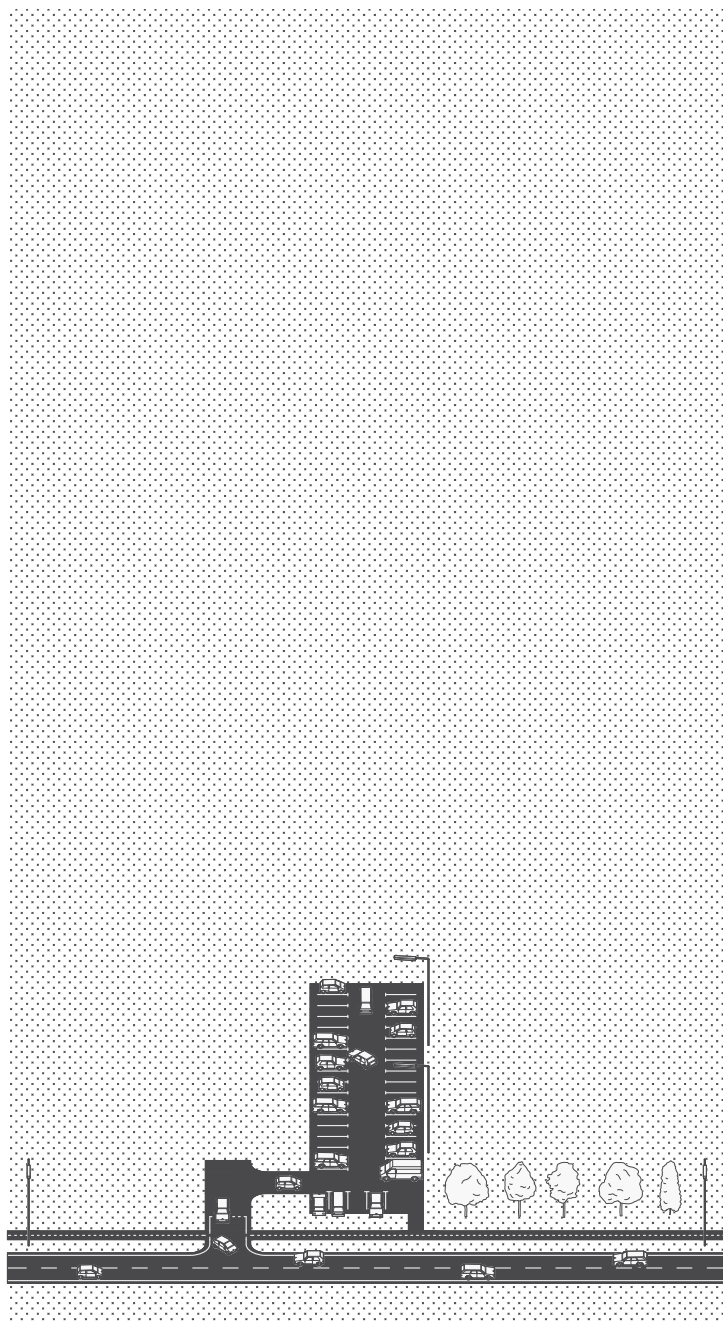
PARKBUCHTEN 12



VEENOORD

A37 KM17

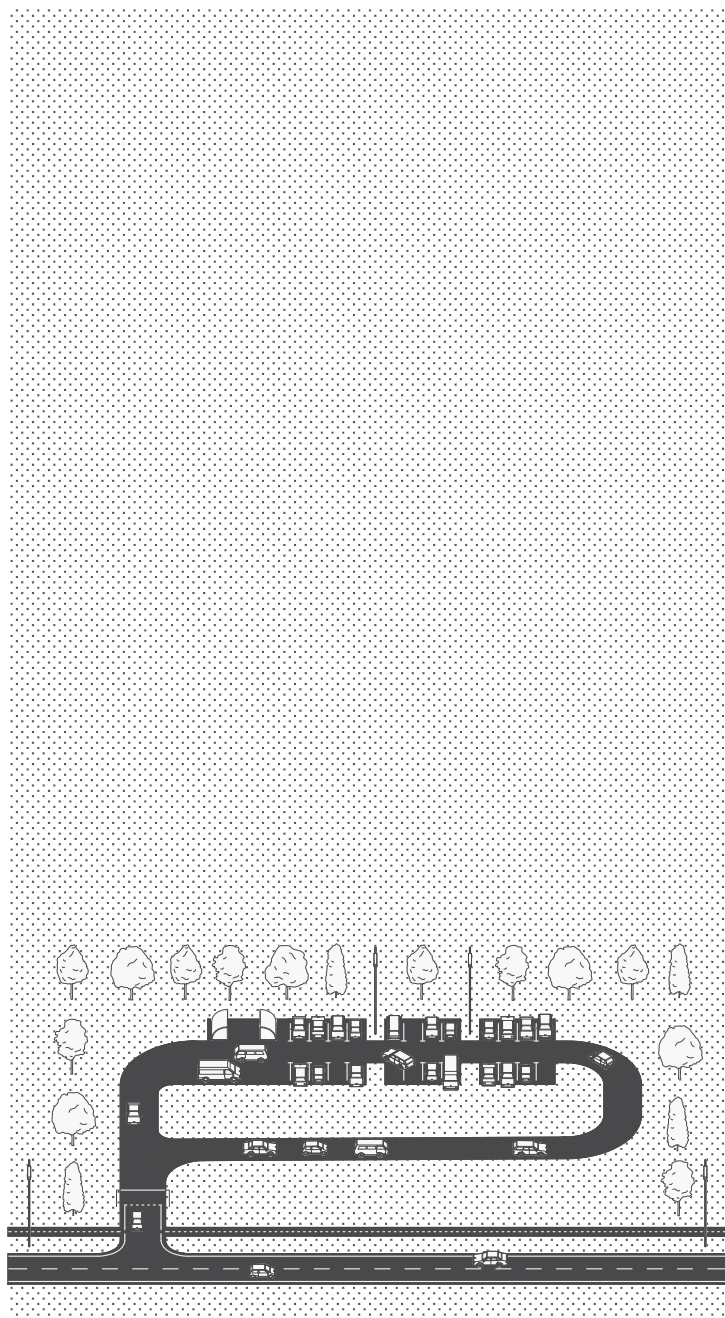
PARKBUCHTEN 34



HOOGVEEN NIEUWLANDE

A37 KM33

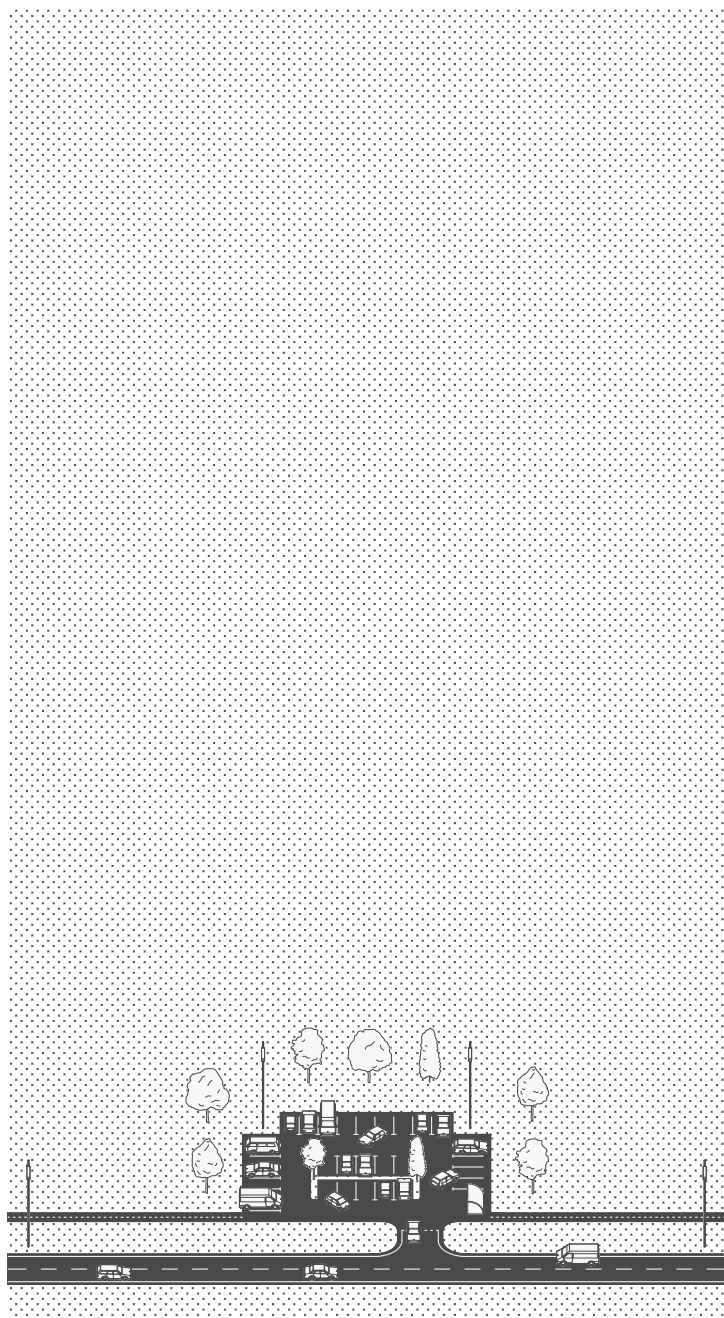
PARKBUCHTEN 23



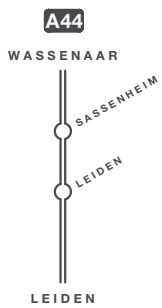
HOOGVEEN OOST

A37 KM47

PARKBUCHTEN 28



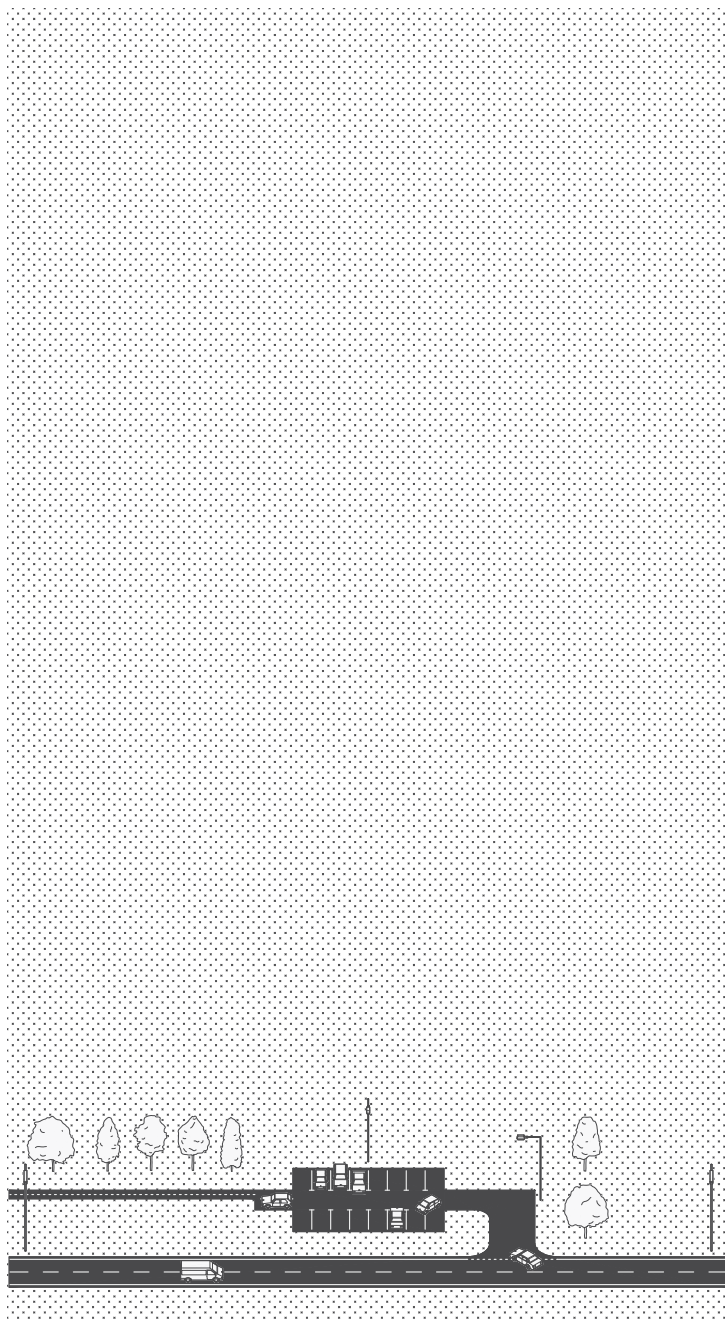
A 44



SASSENHEIM

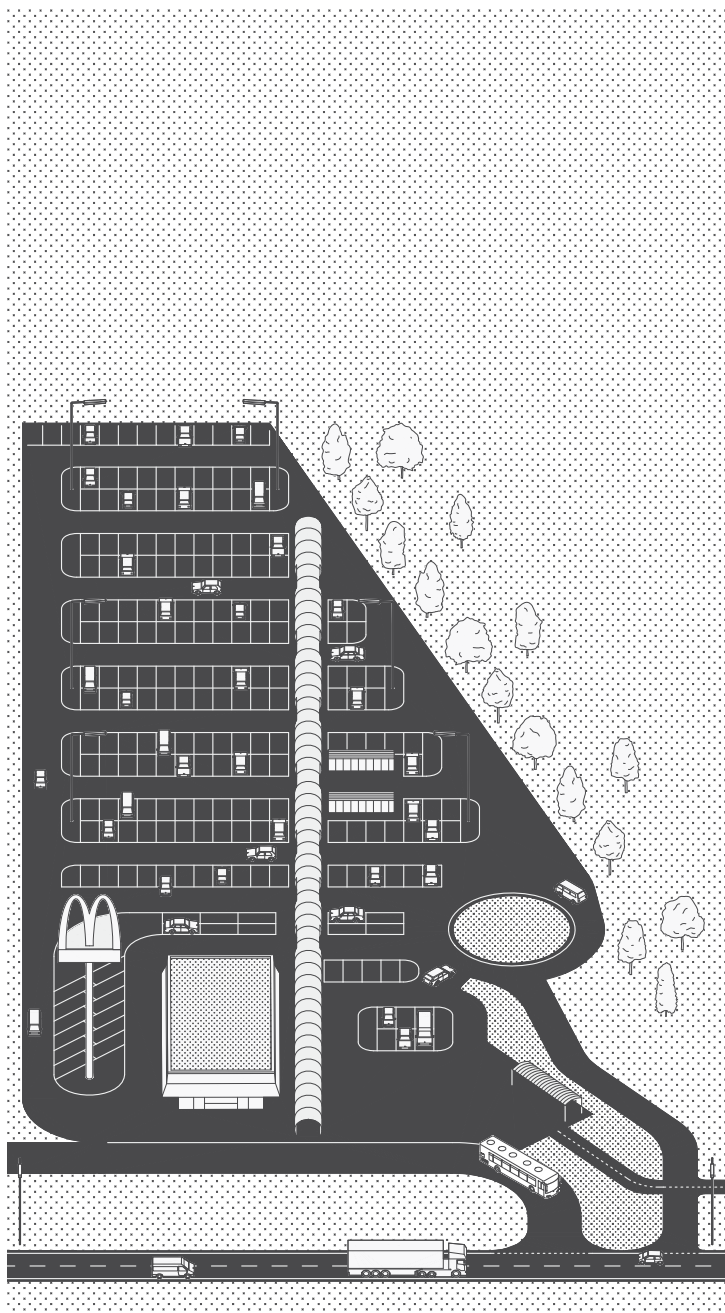
A44 KM8

PARKBUCHTEN 17



LEIDEN

A44 KM16
PARKBUCHTEN 144



A 50

A50

ZWOLLE



KAMPEN

HATTEM

VAASEN

ARNHEM NOORD

HETEREN

RAVENSTEIN

UDEN BITSIJK

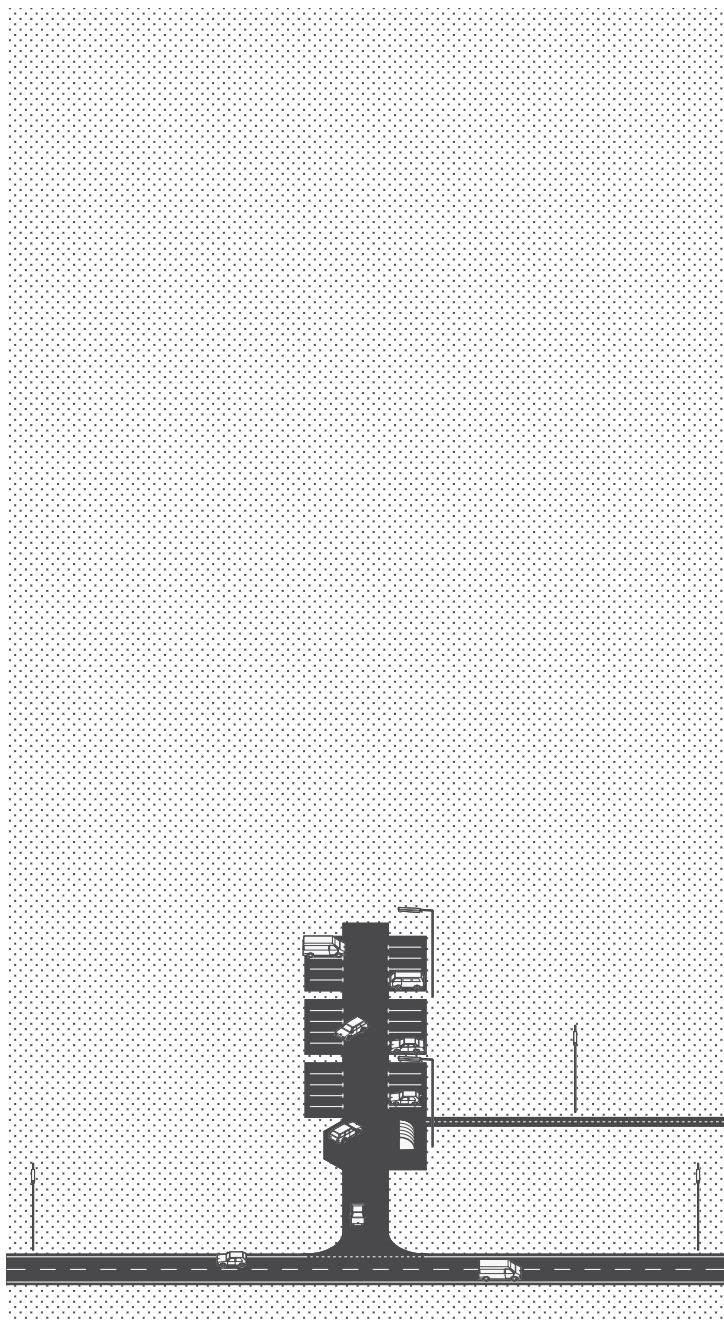
VEGHEL

EINDHOVEN

KAMPEN

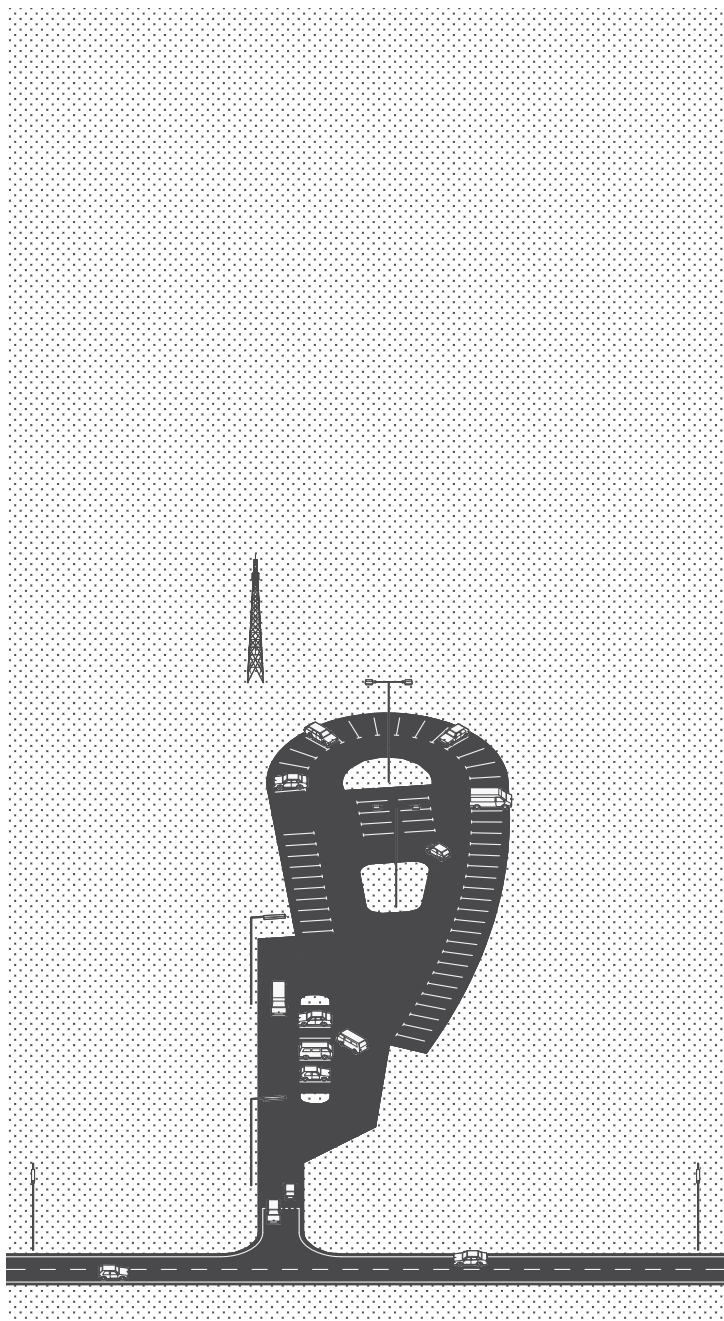
A50 KM21

PARKBUCHTEN 31



HATTEM

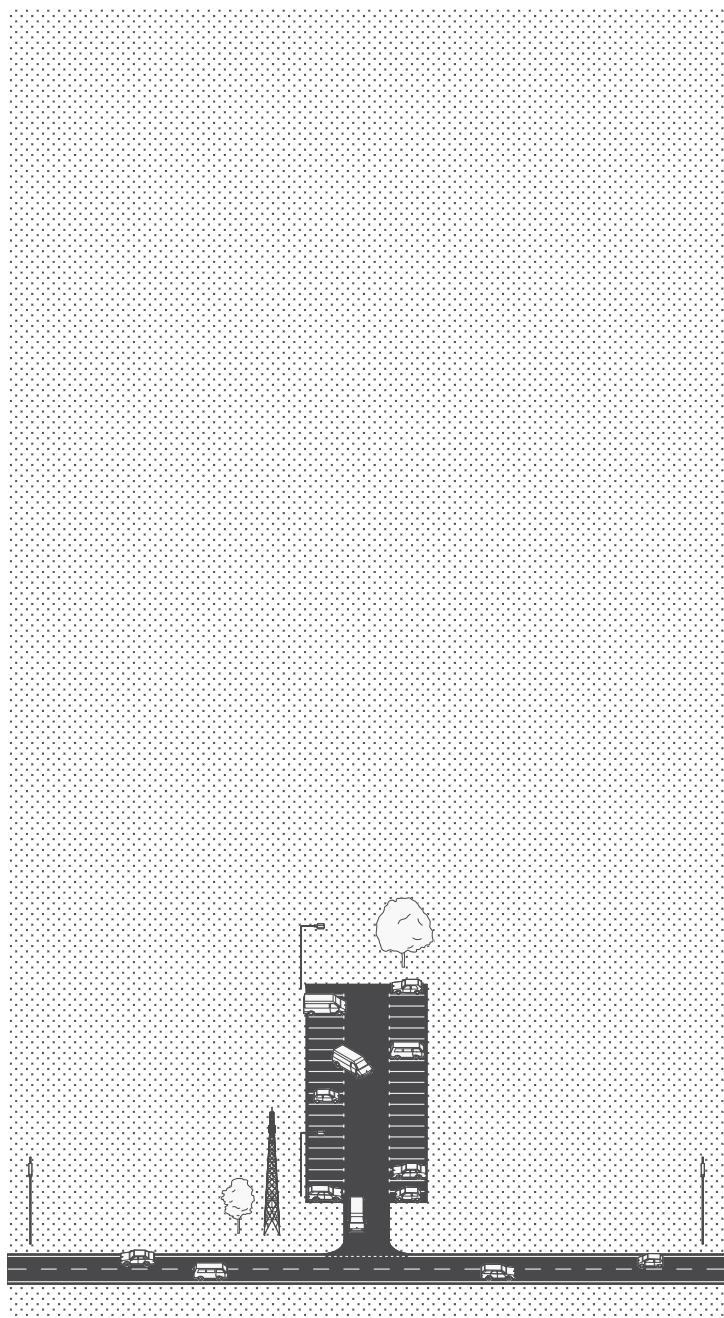
A50 KM34
PARKBUCHTEN 65



VAASSEN

A50 KM60

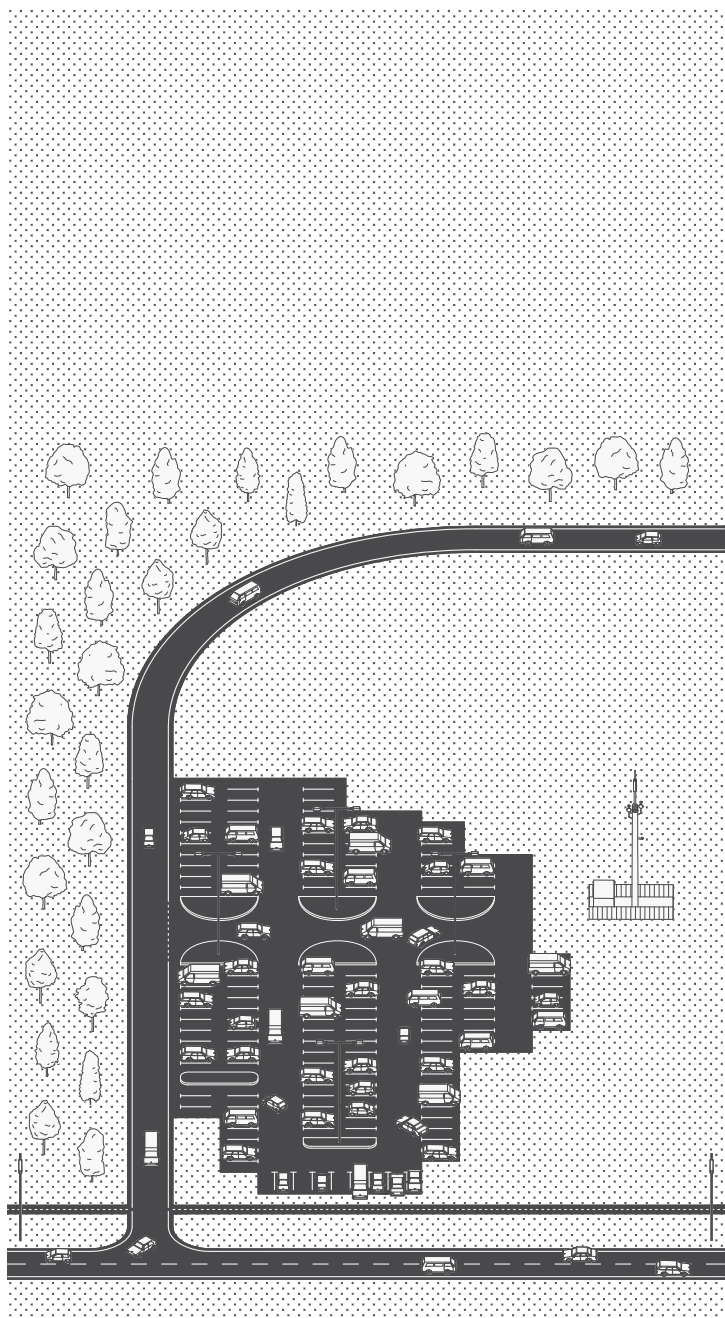
PARKBUCHTEN 40



ARNHEM NOORD

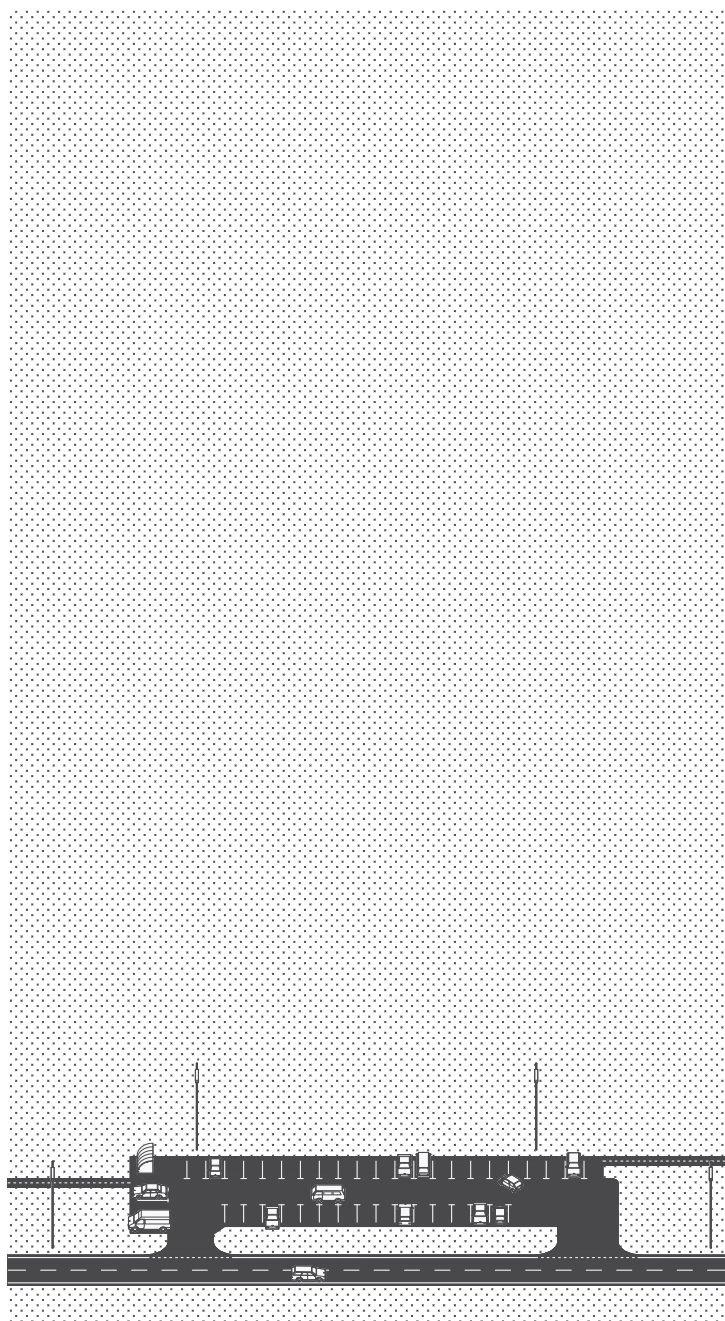
A50 KM85

PARKBUCHTEN 70



HETEREN

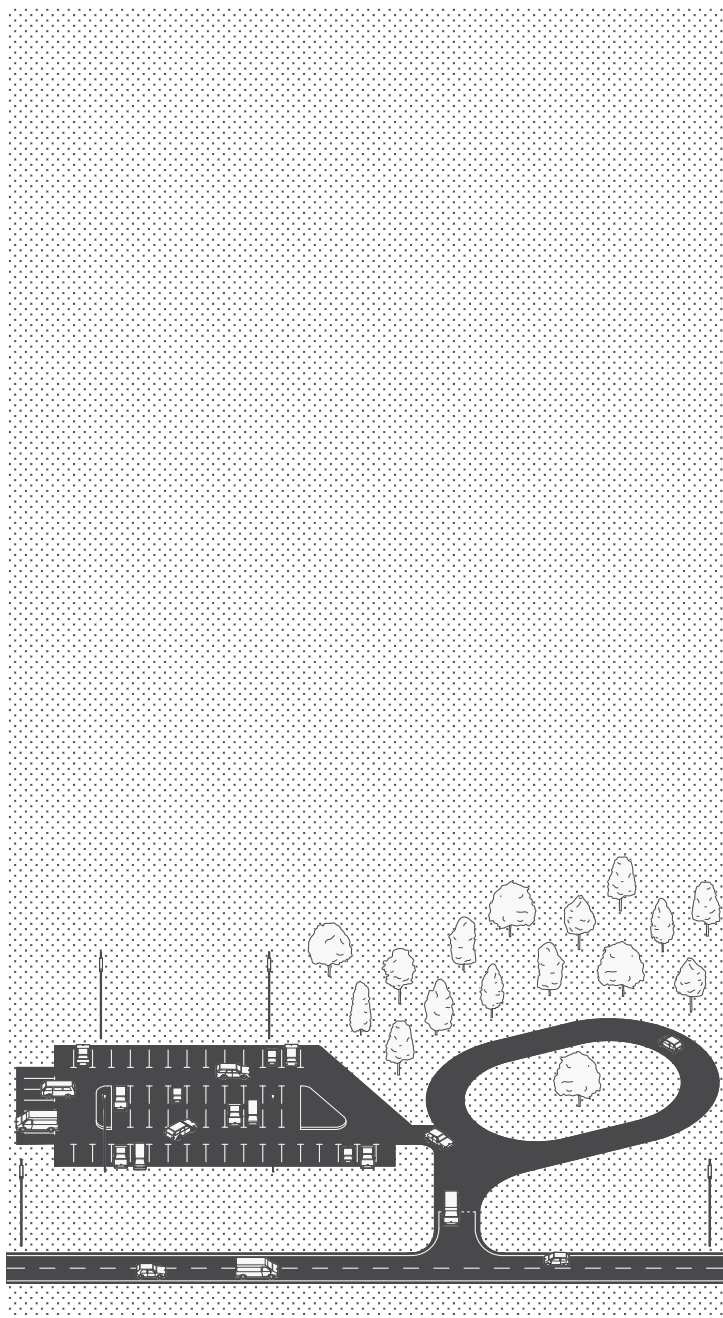
A50 KM111
PARKBUCHTEN 37



RAVENSTEIN

A50 KM123

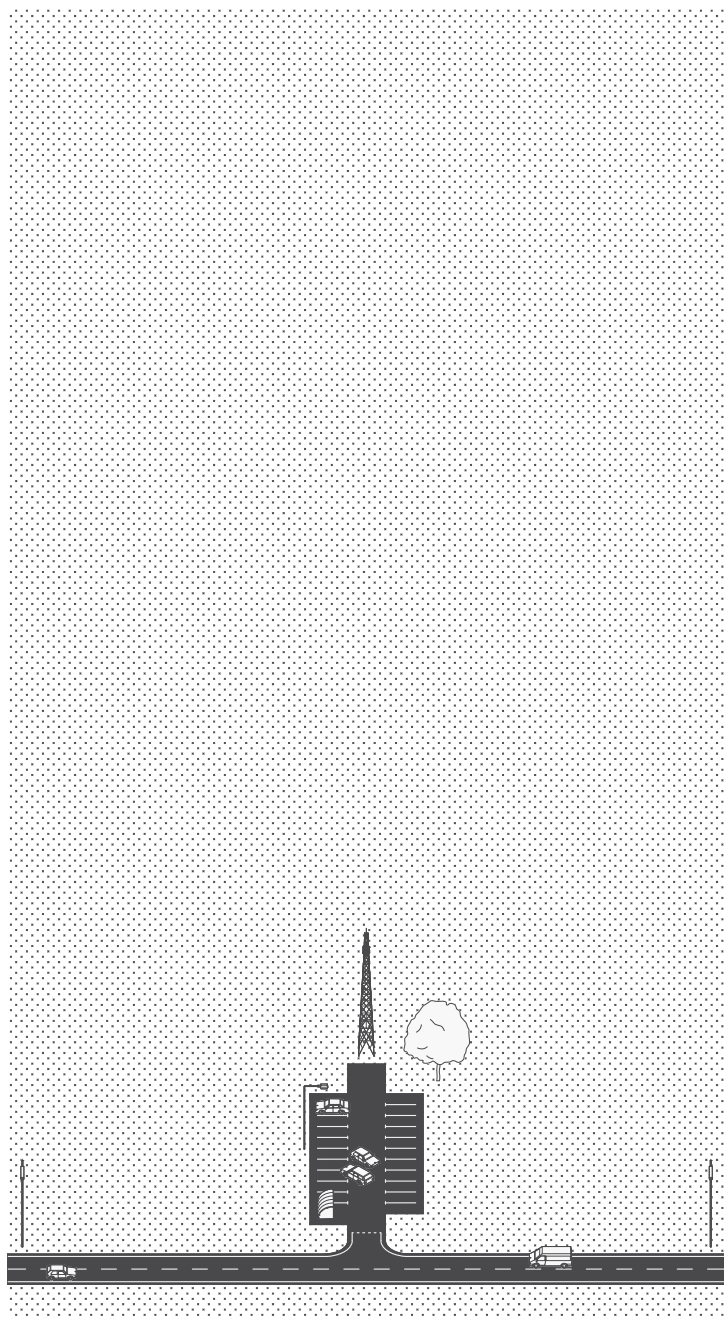
PARKBUCHTEN 52



UDEN BITSIJK

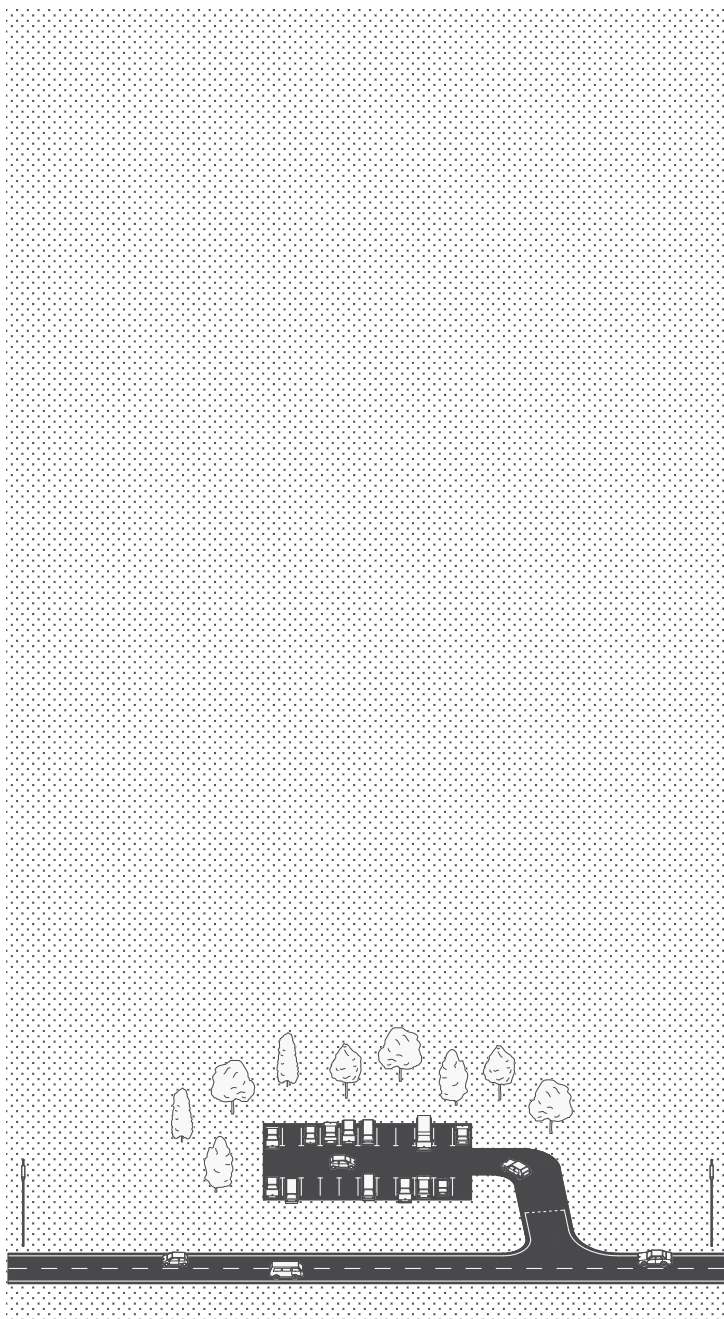
A50 KM140

PARKBUCHTEN 20



VEGHEL

A50 KM152
PARKBUCHTEN 20



A 58

A58

EINDHOVEN

BEST ZUID OIRSCHOT

MOERGESTEL
TILBURG

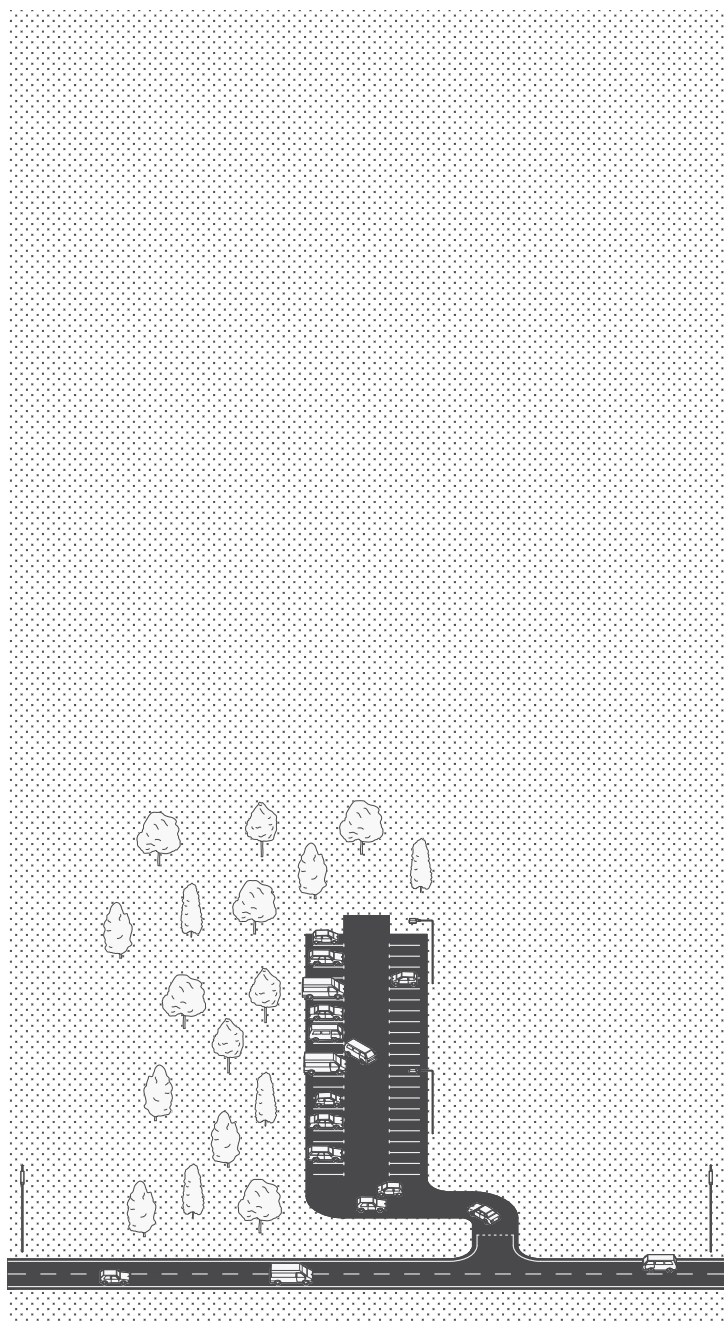
GOIRLE
GILZE

VLISSINGEN

BEST ZUID

A58 KM1

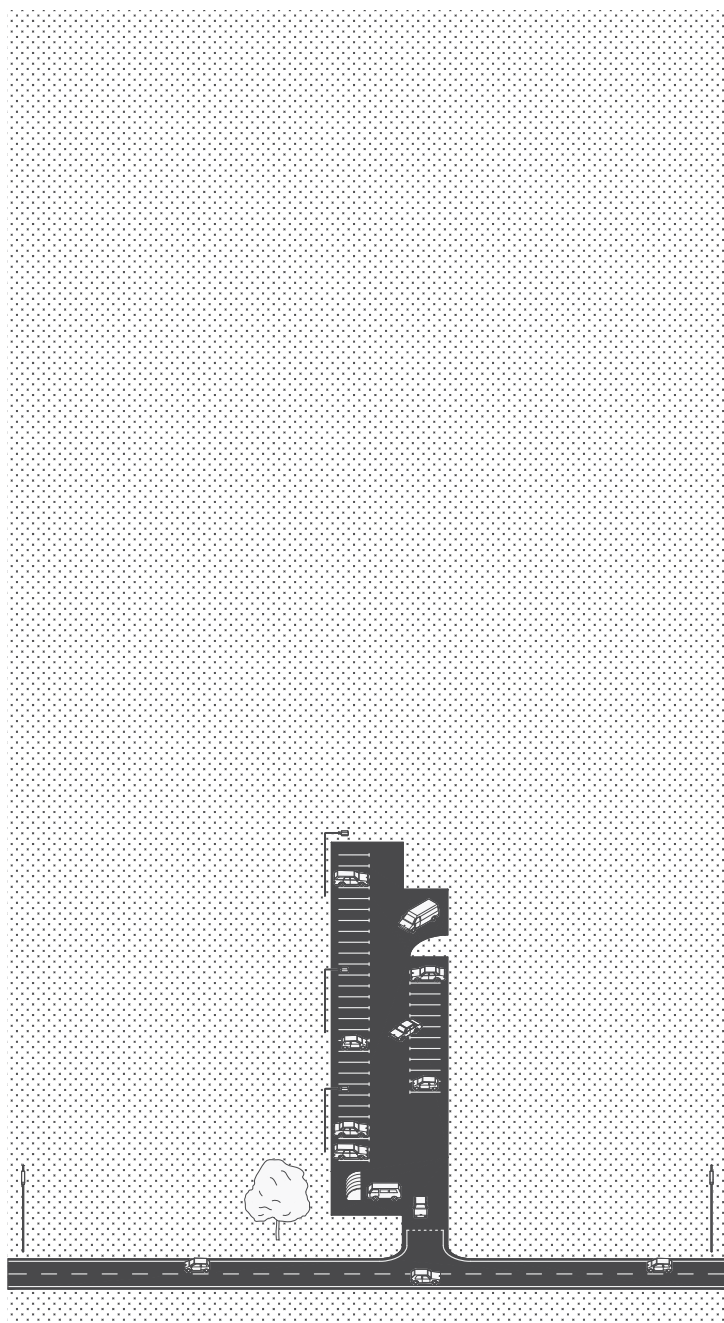
PARKBUCHTEN 49



OIRSCHOT

A58 KM7

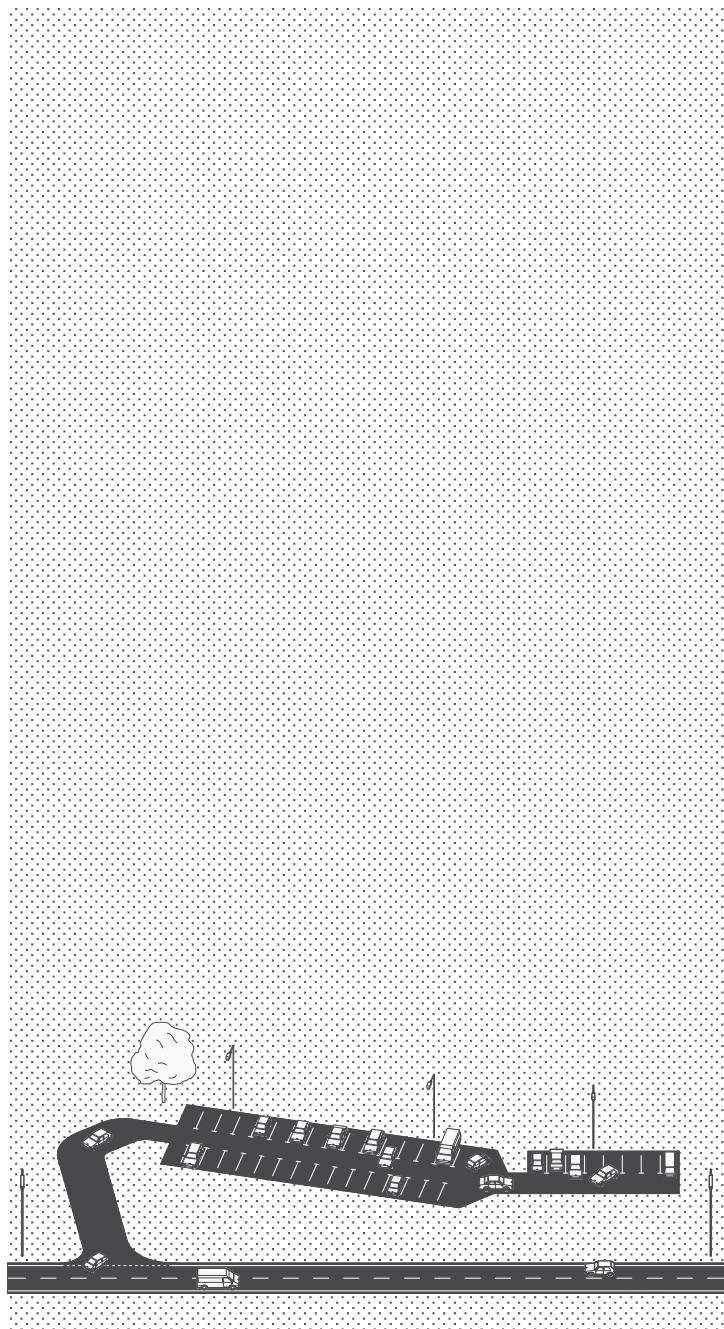
PARKBUCHTEN 28



MOERGESTEL

A58 KM18

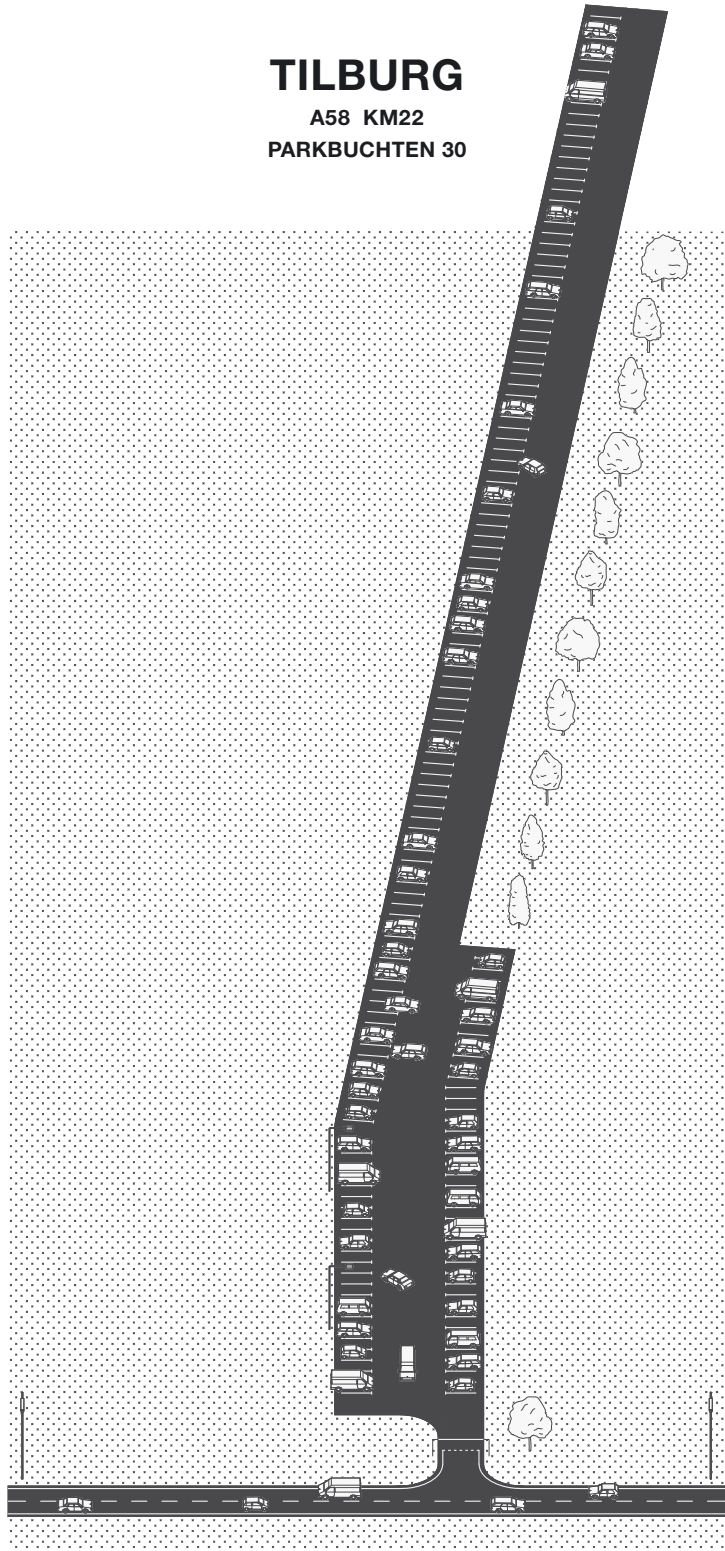
PARKBUCHTEN 32



TILBURG

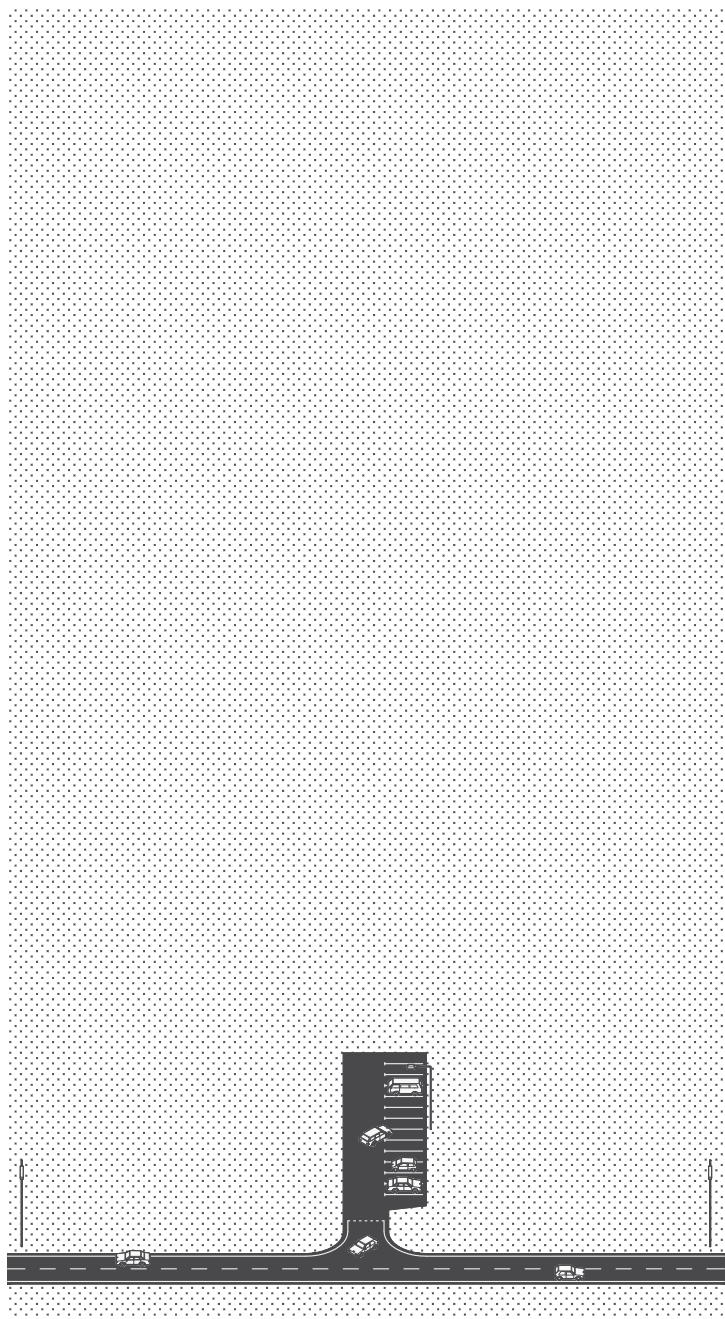
A58 KM22

PARKBUCHTEN 30



GOIRLE

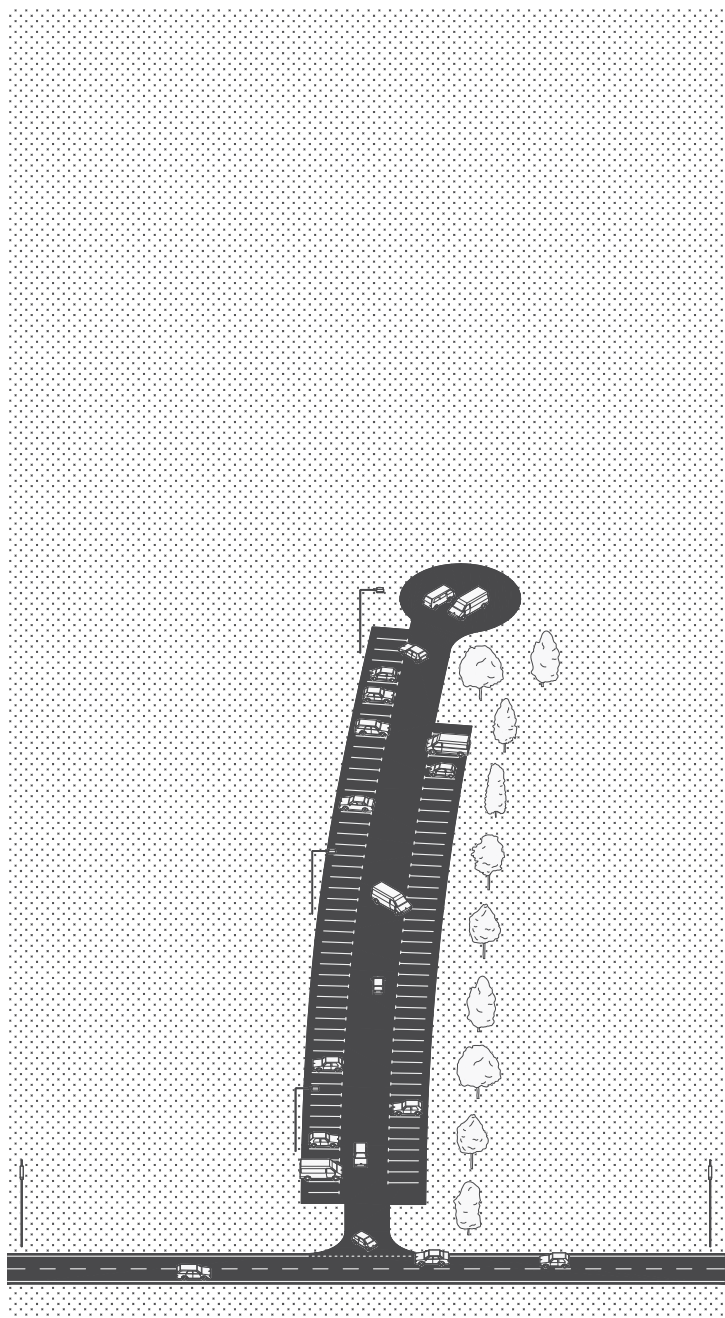
A58 KM35
PARKBUCHTEN 14



GILZE

A58 KM37

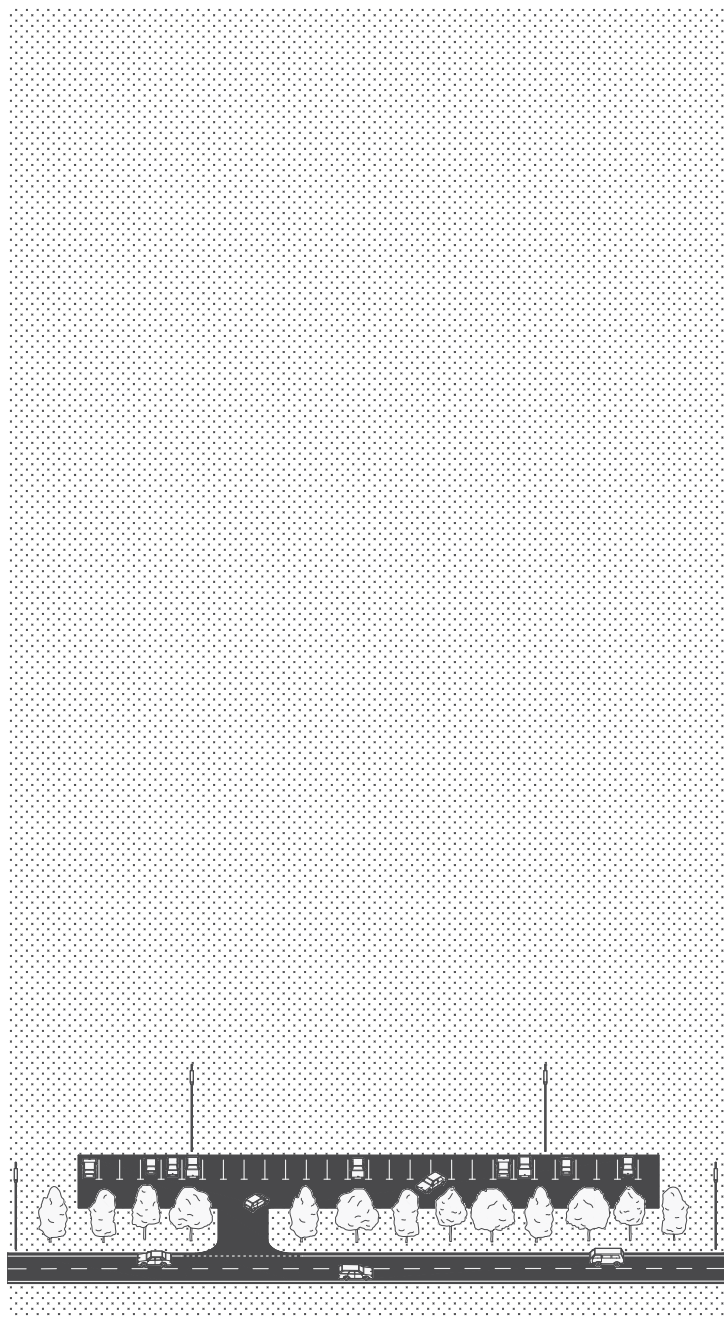
PARKBUCHTEN 40



ULVENHOUT

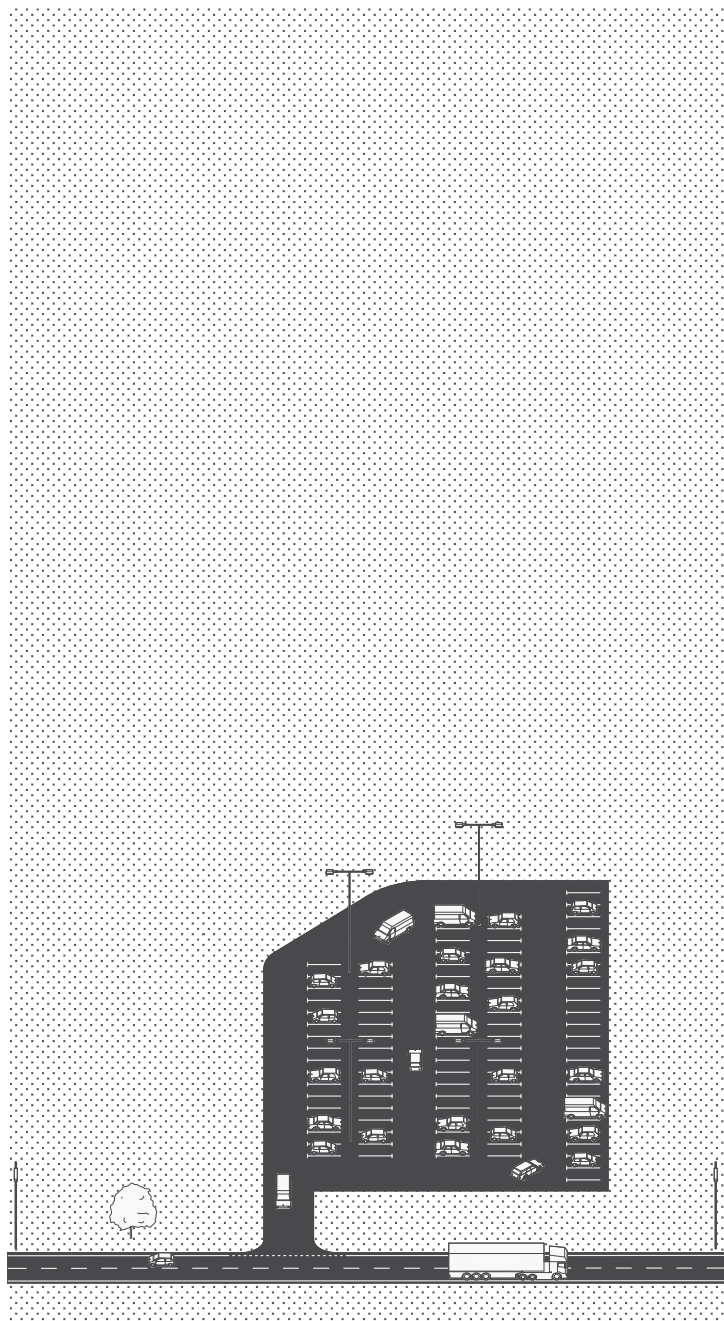
A58 KM40

PARKBUCHTEN 28



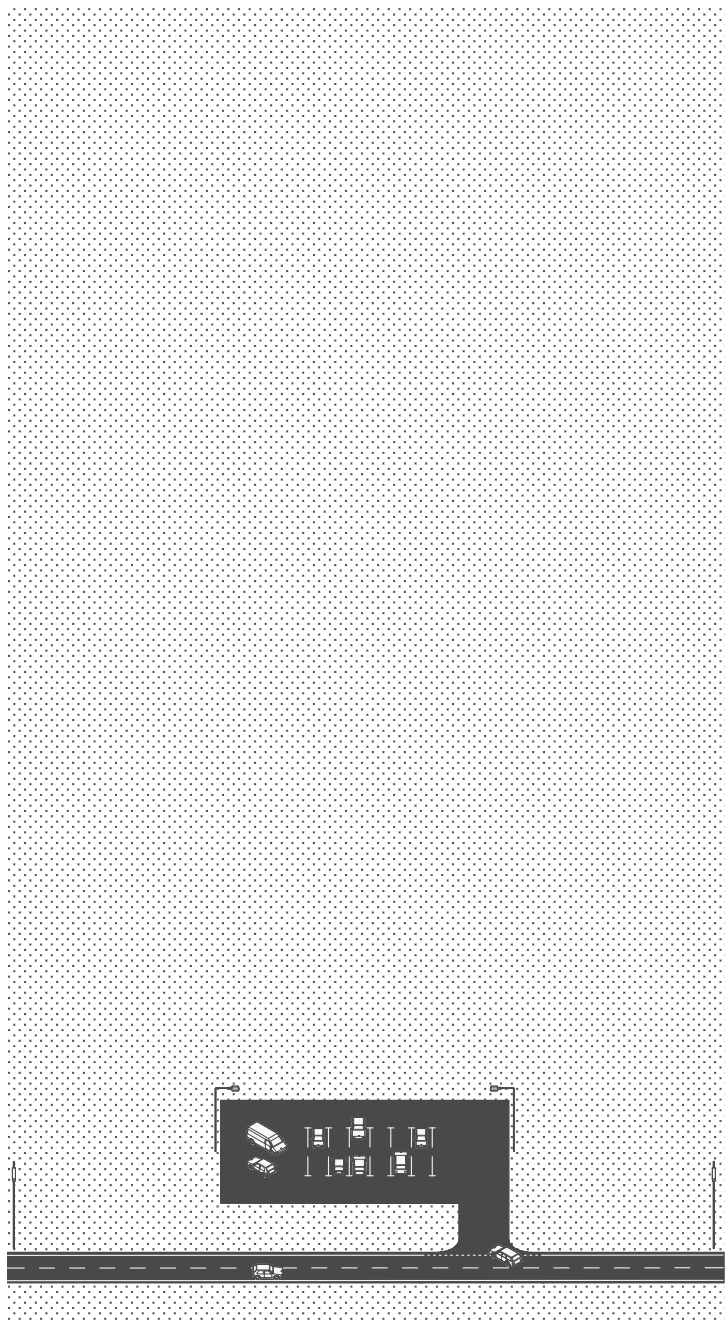
BREDA

A58 KM55
PARKBUCHTEN 97



HEERLE

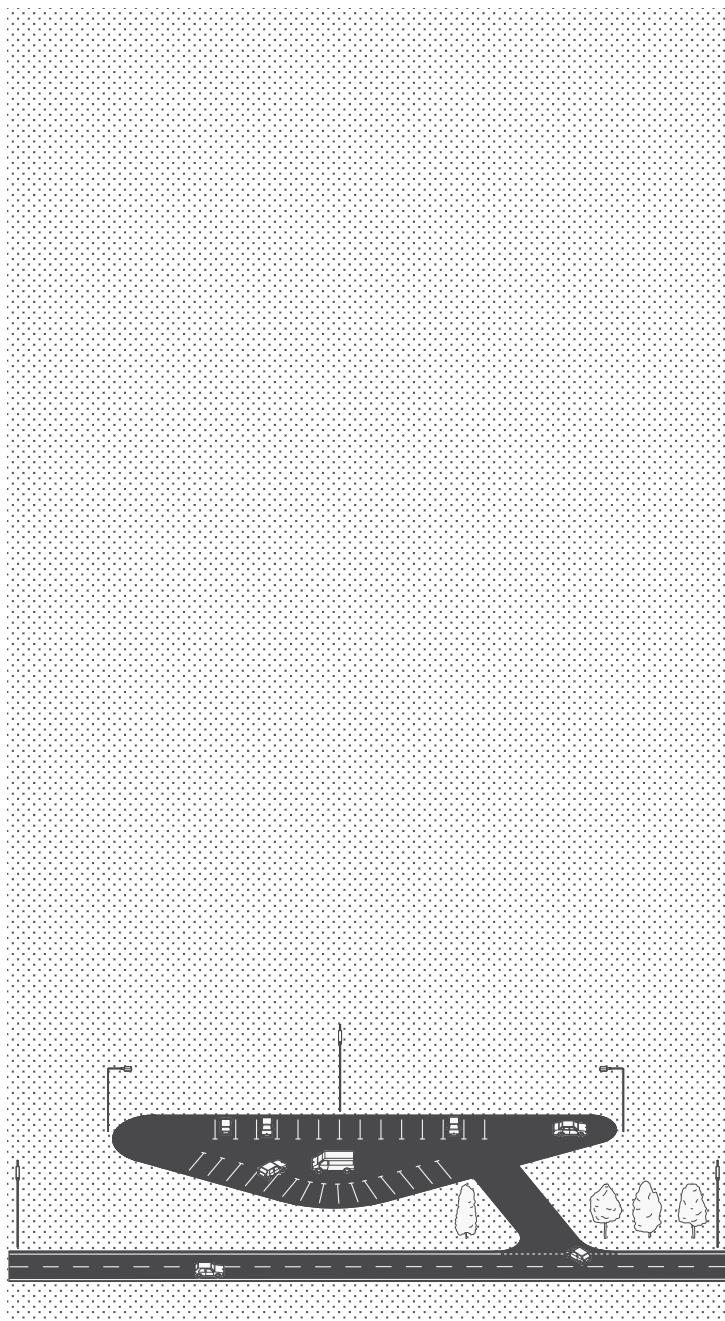
A58 KM73
PARKBUCHTEN 12



HOGERHEIDE

A58 KM82

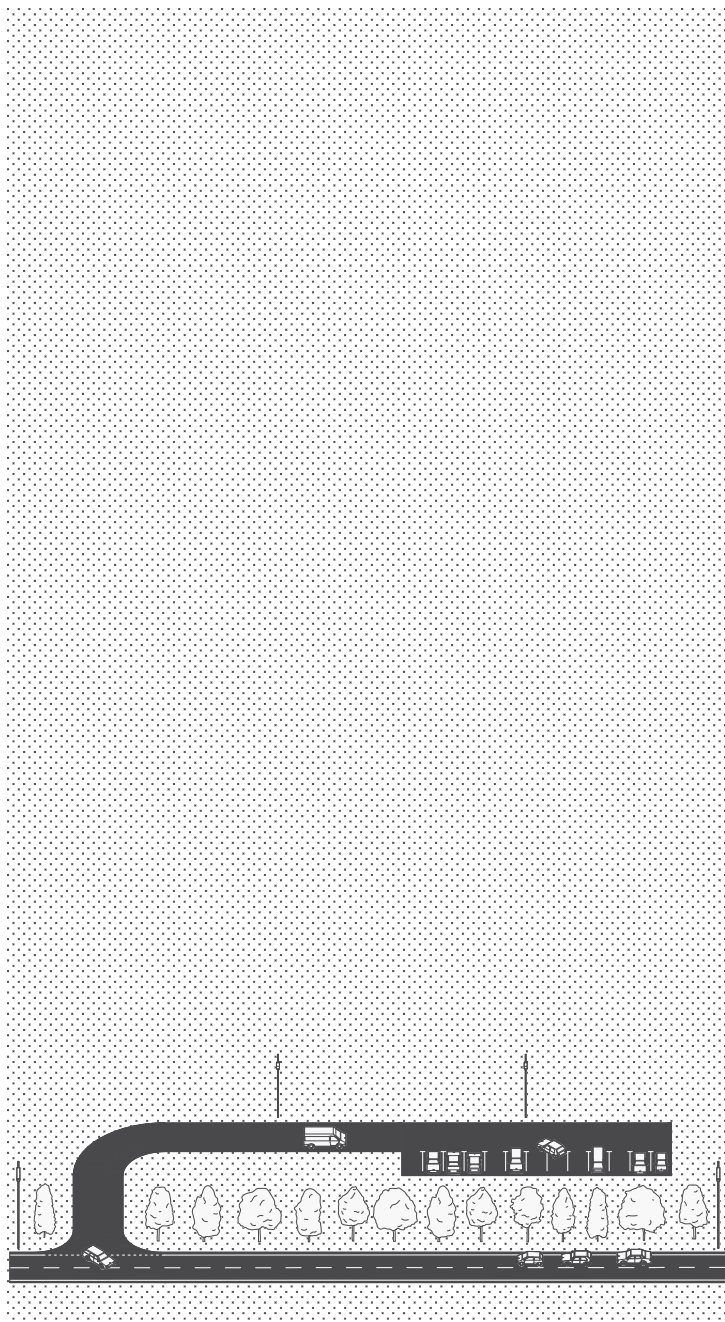
PARKBUCHTEN 27



OESTERDAM

A58 KM91

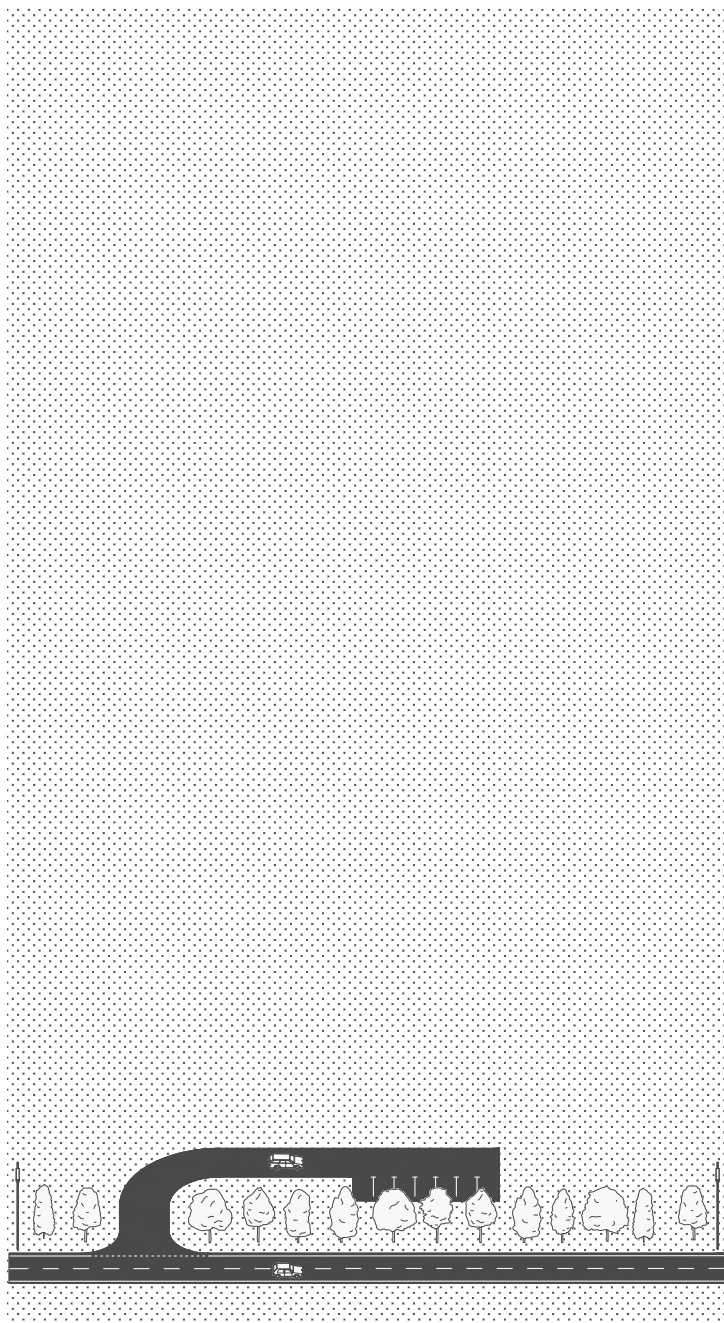
PARKBUCHTEN 13



KRUINIGEN

A58 KM101

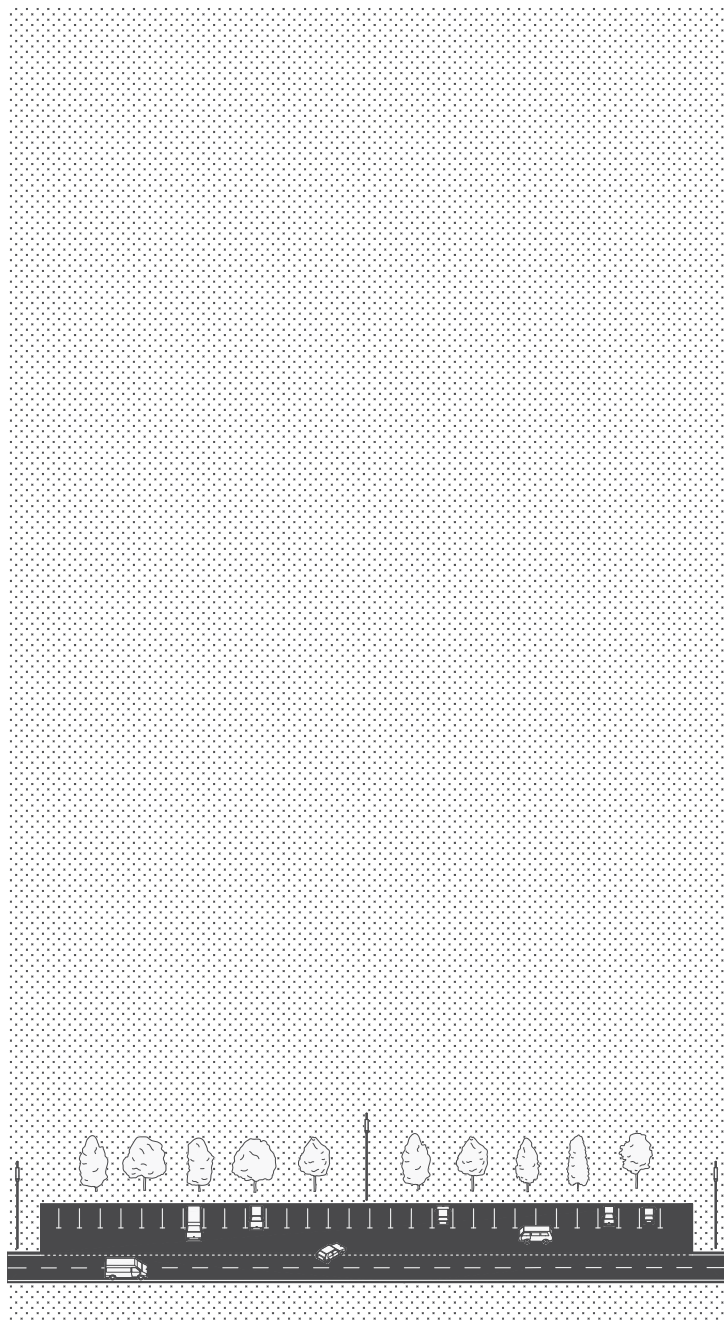
PARKBUCHTEN 7



YERSEKE

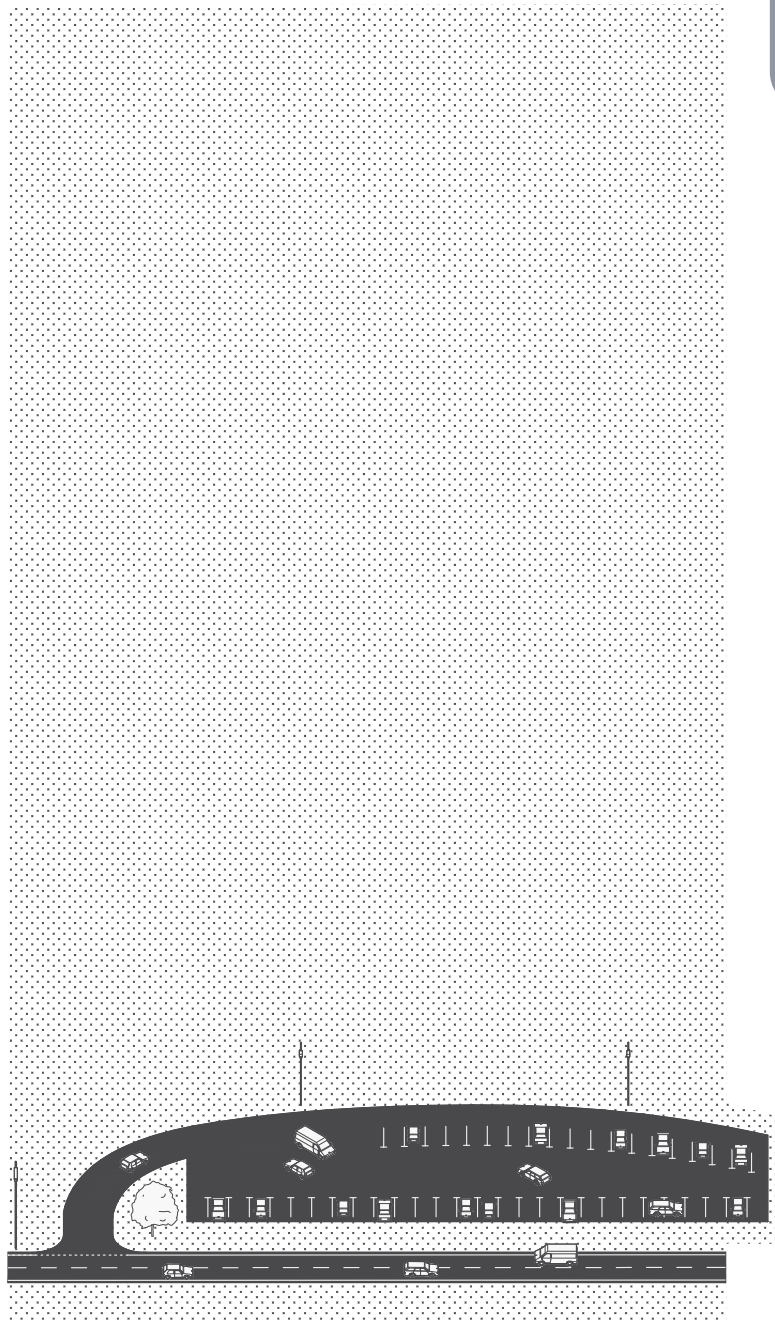
A58 KM105

PARKBUCHTEN 30



HENDRIKSKINDEREN

A58 KM109
PARKBUCHTEN 47



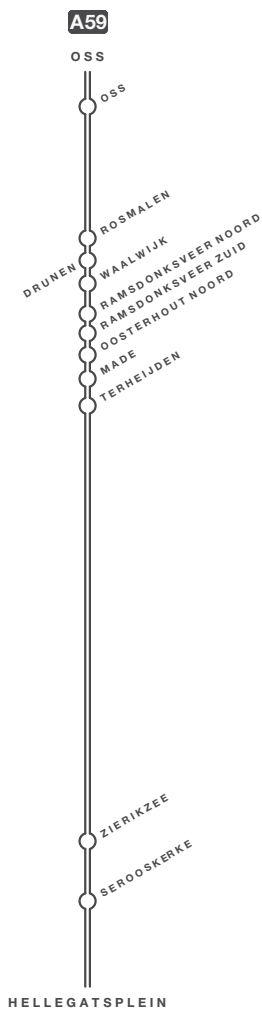
S'GRAVENPOLDER

A58 KM101

PARKBUCHTEN 109



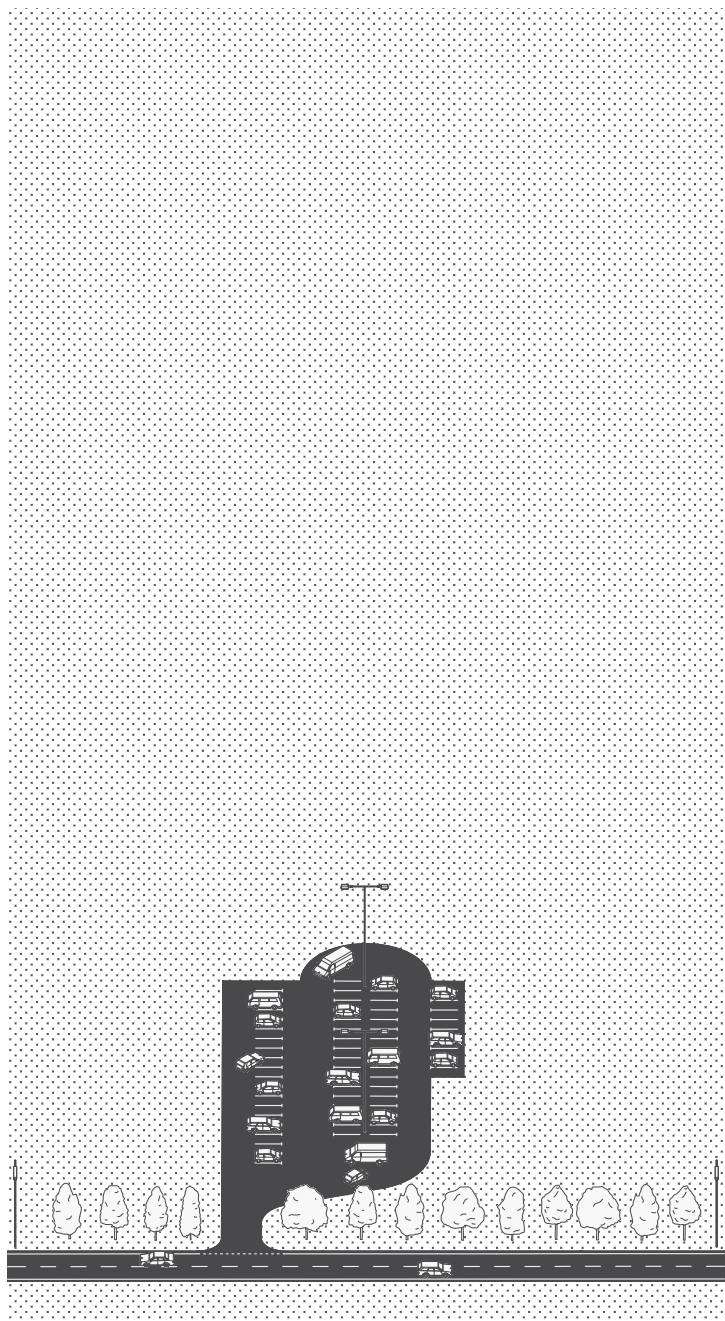
A 59



OSS

A59 KM22

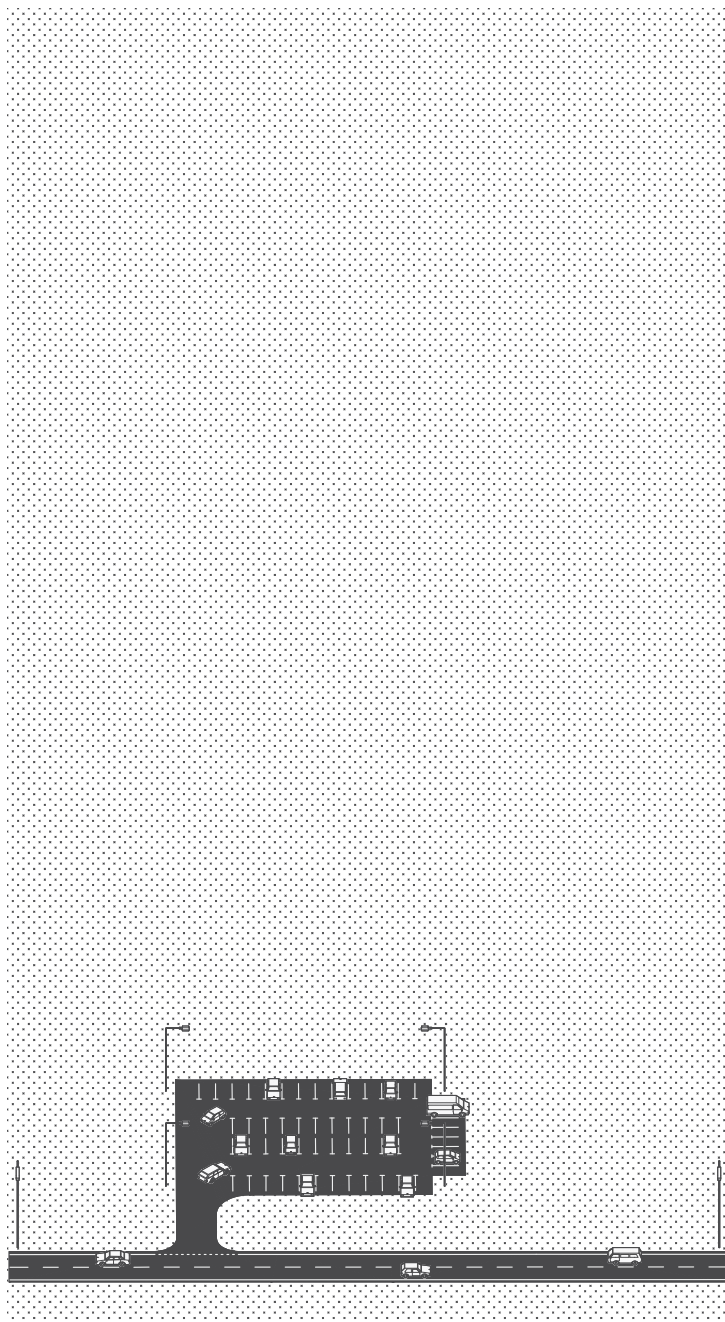
PARKBUCHTEN 59



ROSMALEN

A59 KM28

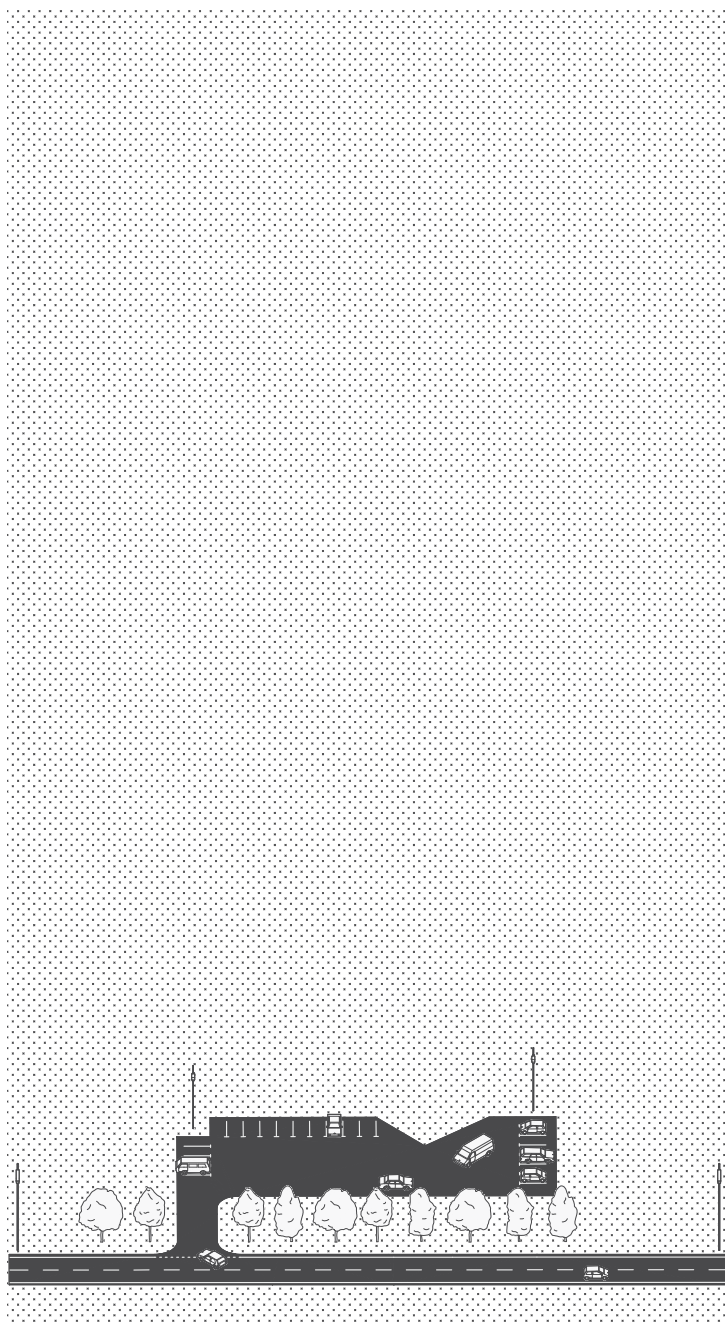
PARKBUCHTEN 54



DRUNEN

A59 KM38

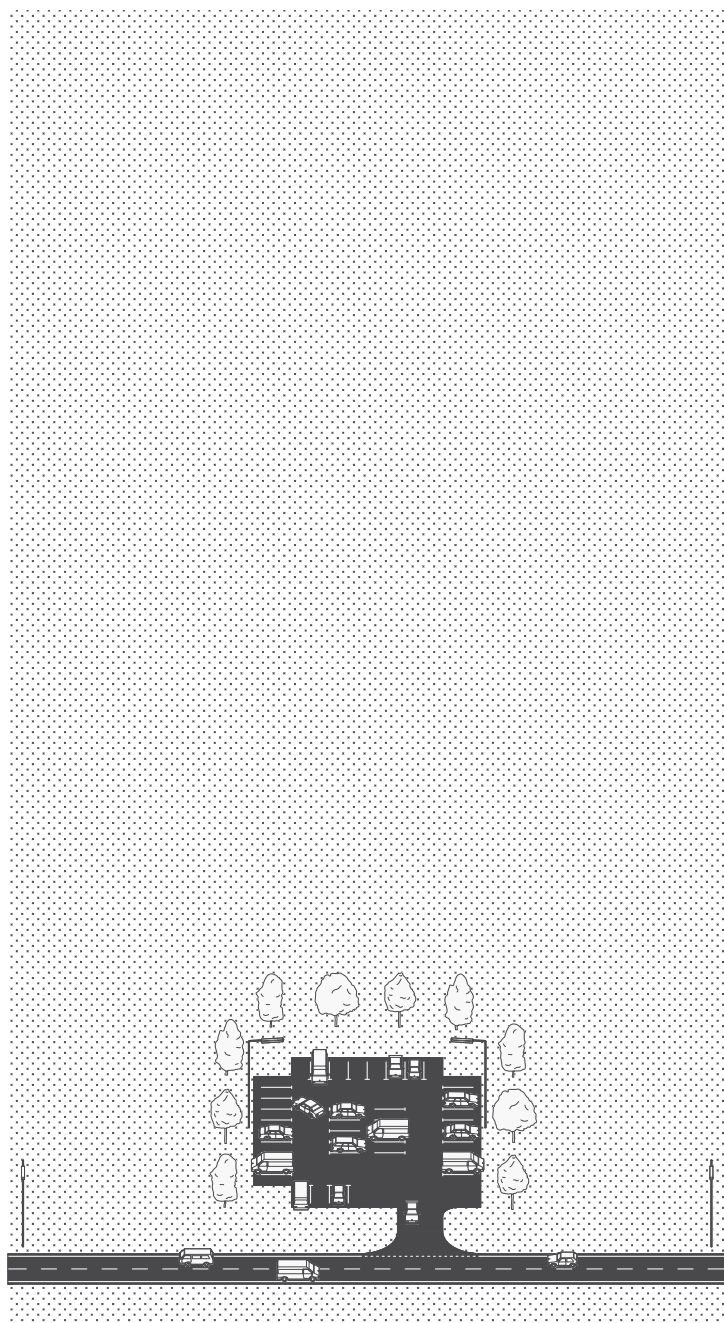
PARKBUCHTEN 22



WAALWIJK

A59 KM58

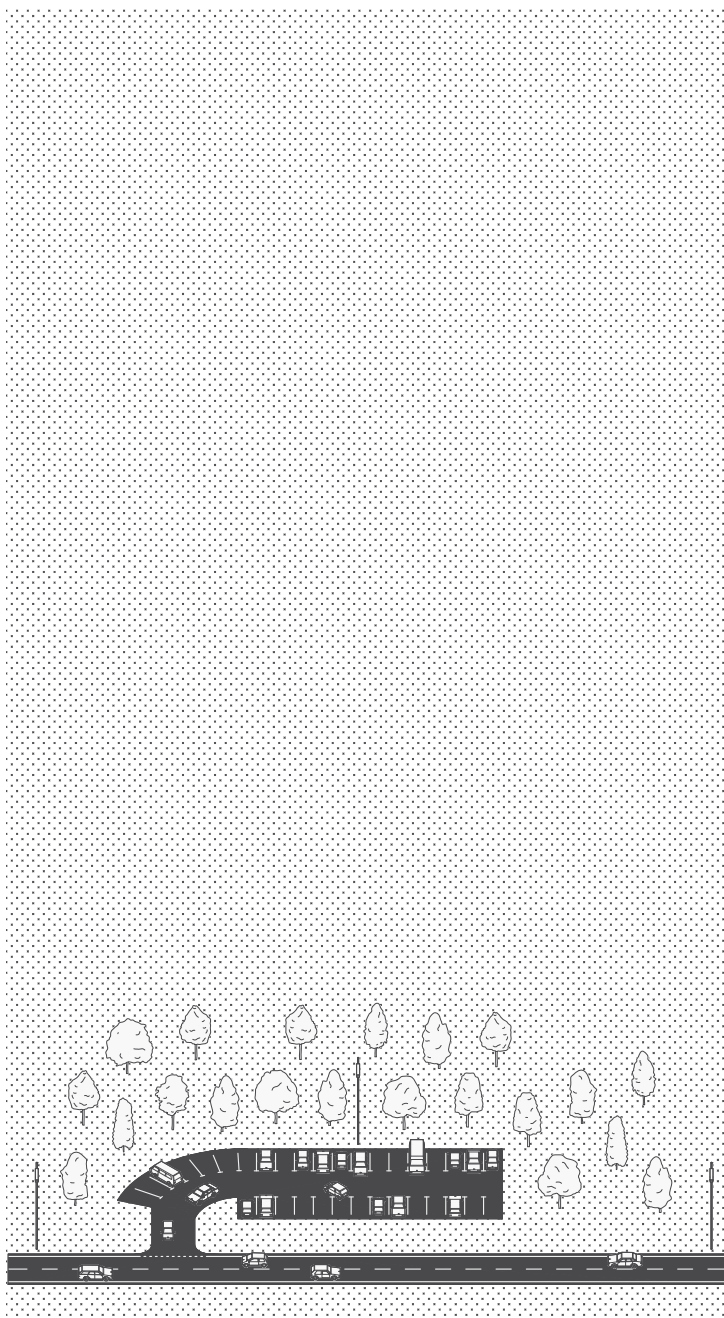
PARKBUCHTEN 36



RAMSDONKSVEER NOORD

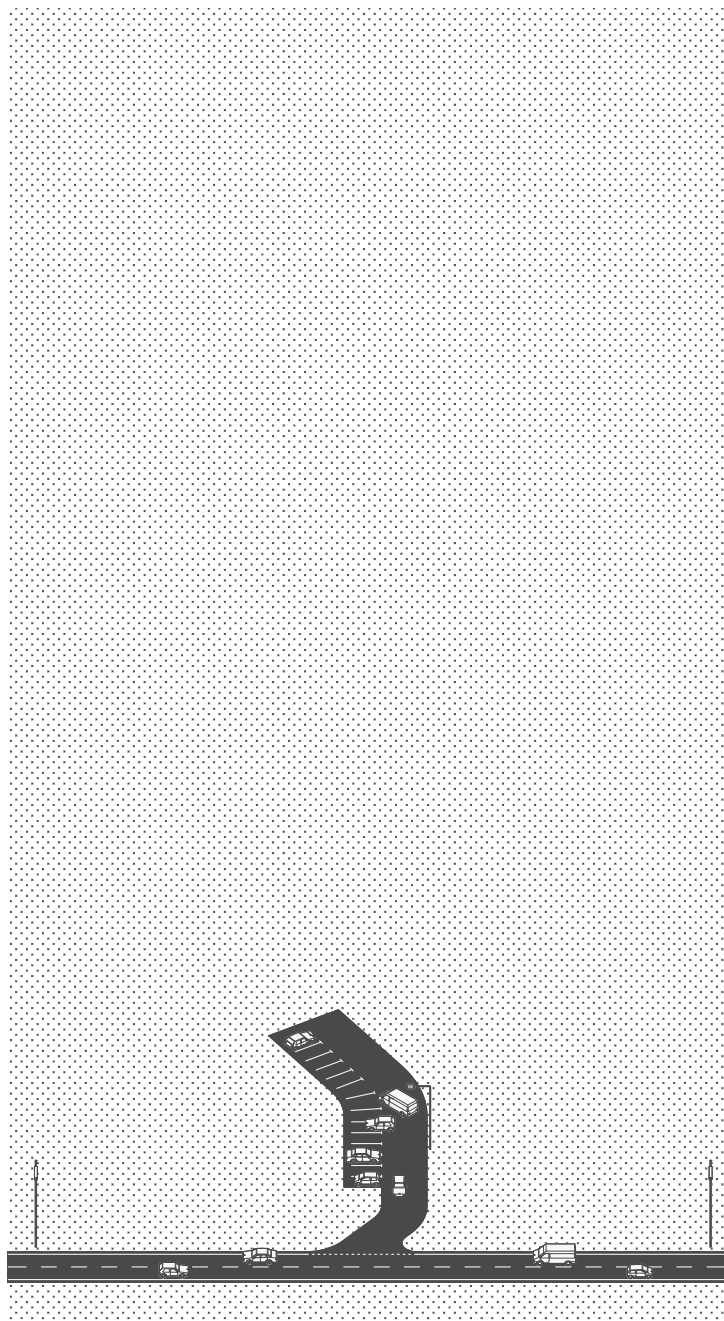
A59 KM68

PARKBUCHTEN 34



RAMSDONKSVEER ZUID

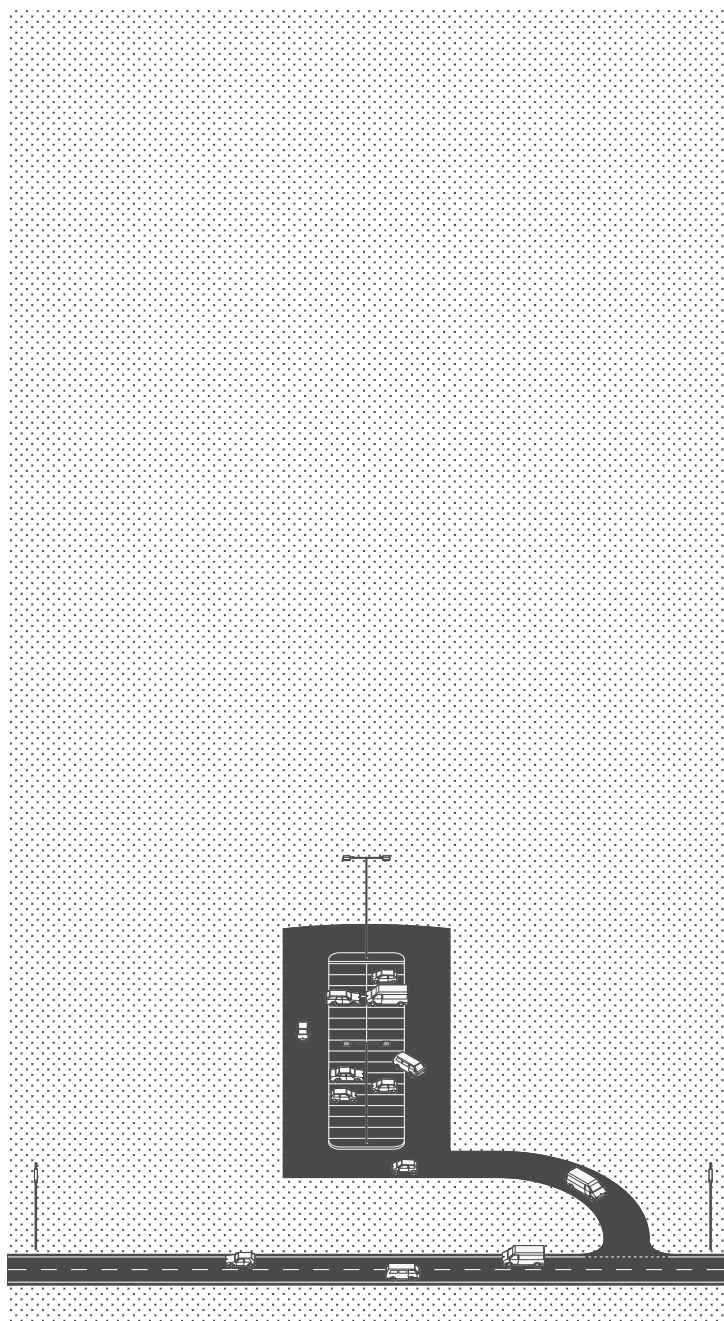
A59 KM69
PARKBUCHTEN 15



OOSTERHOUT NOORD

A59 KM70

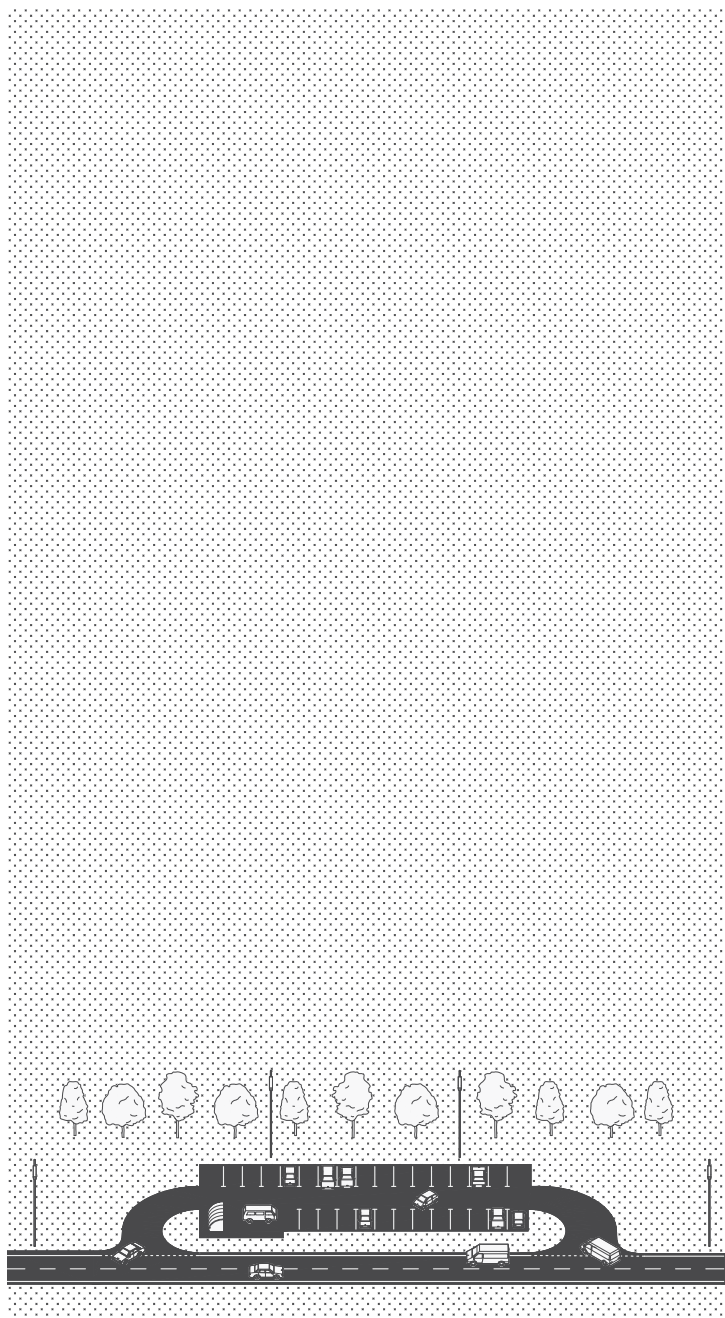
PARKBUCHTEN 32



MADE

A59 KM72

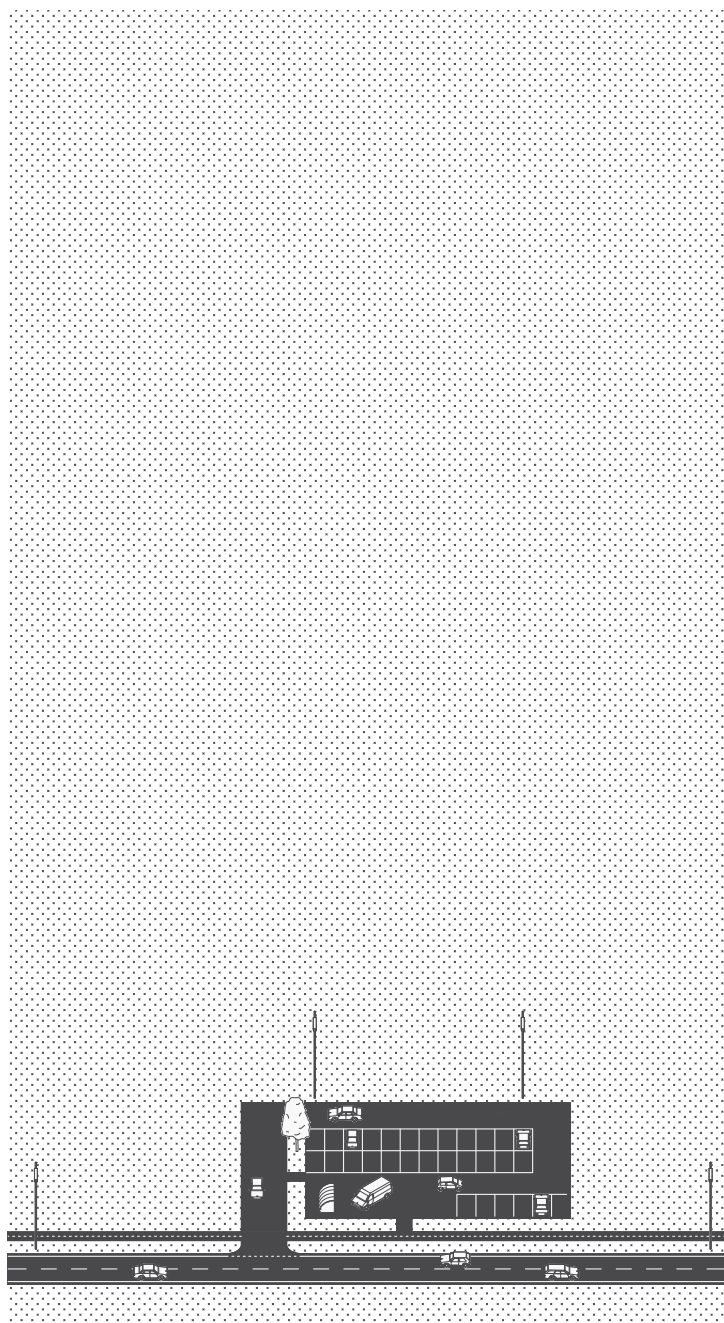
PARKBUCHTEN 31



TERHEIJDEN

A59 KM79

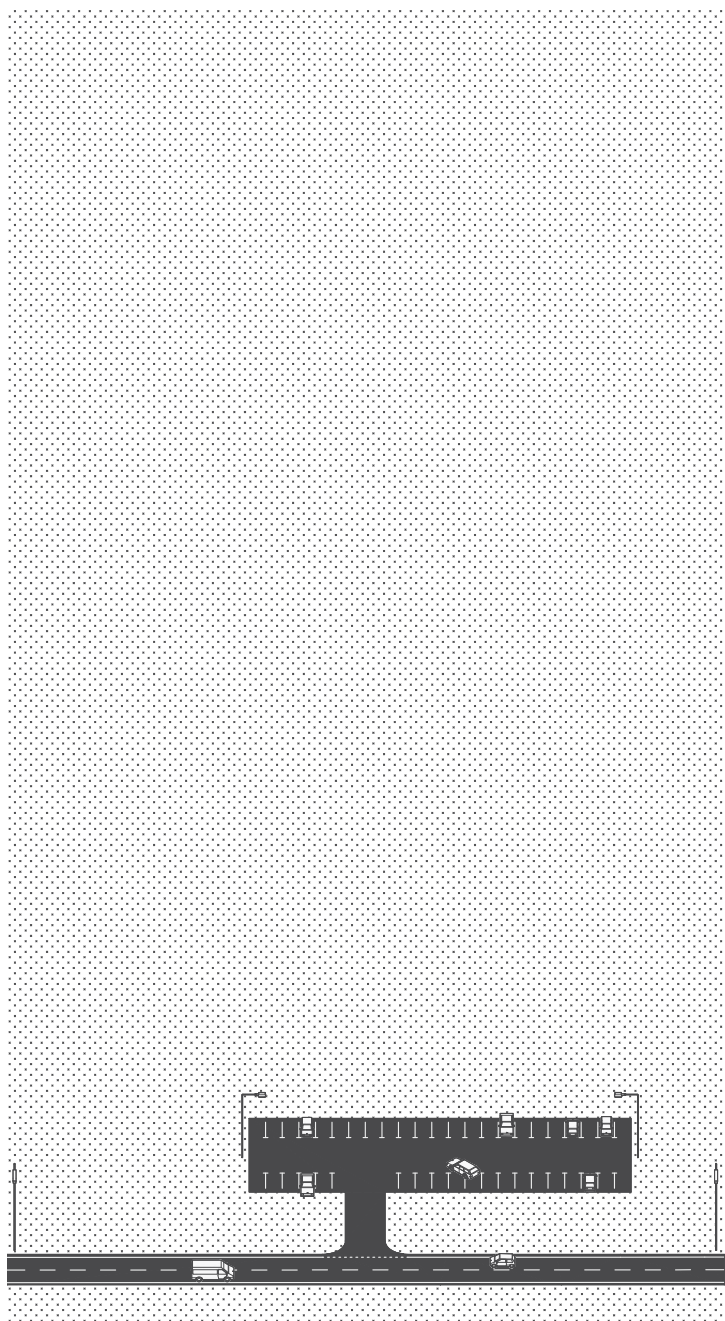
PARKBUCHTEN 30



FIJNAART

A59 KM85

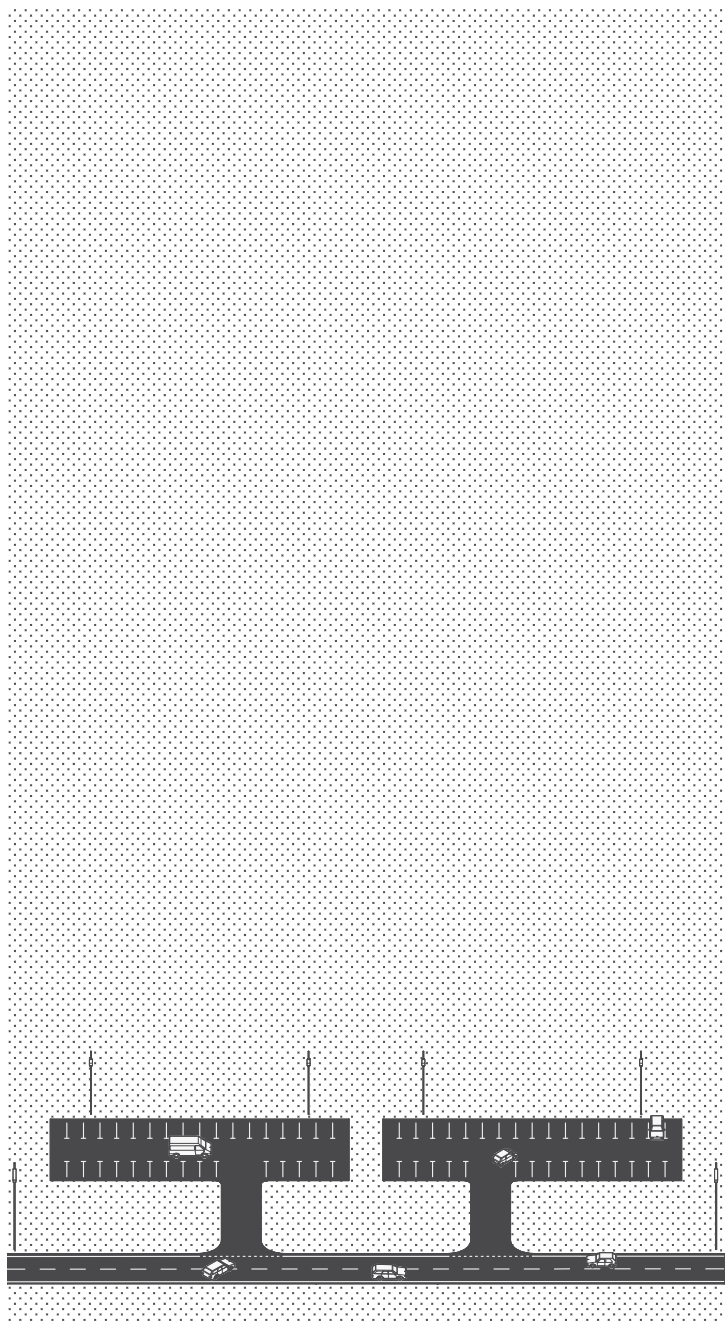
PARKBUCHTEN 42



ZIERIKZEE

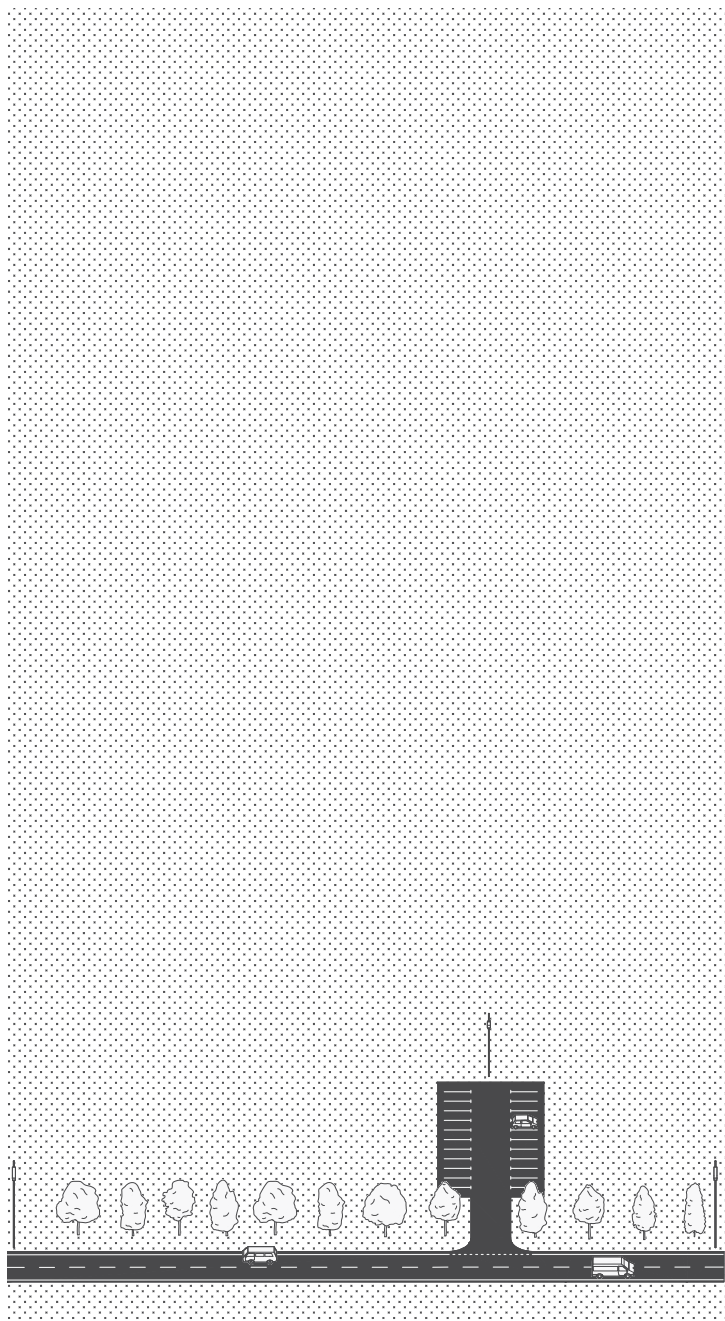
A59 KM105

PARKBUCHTEN 66



SEROOSKERKE

A59 KM115
PARKBUCHTEN 24



A 65

A65

'SHERTOGENBOSCH

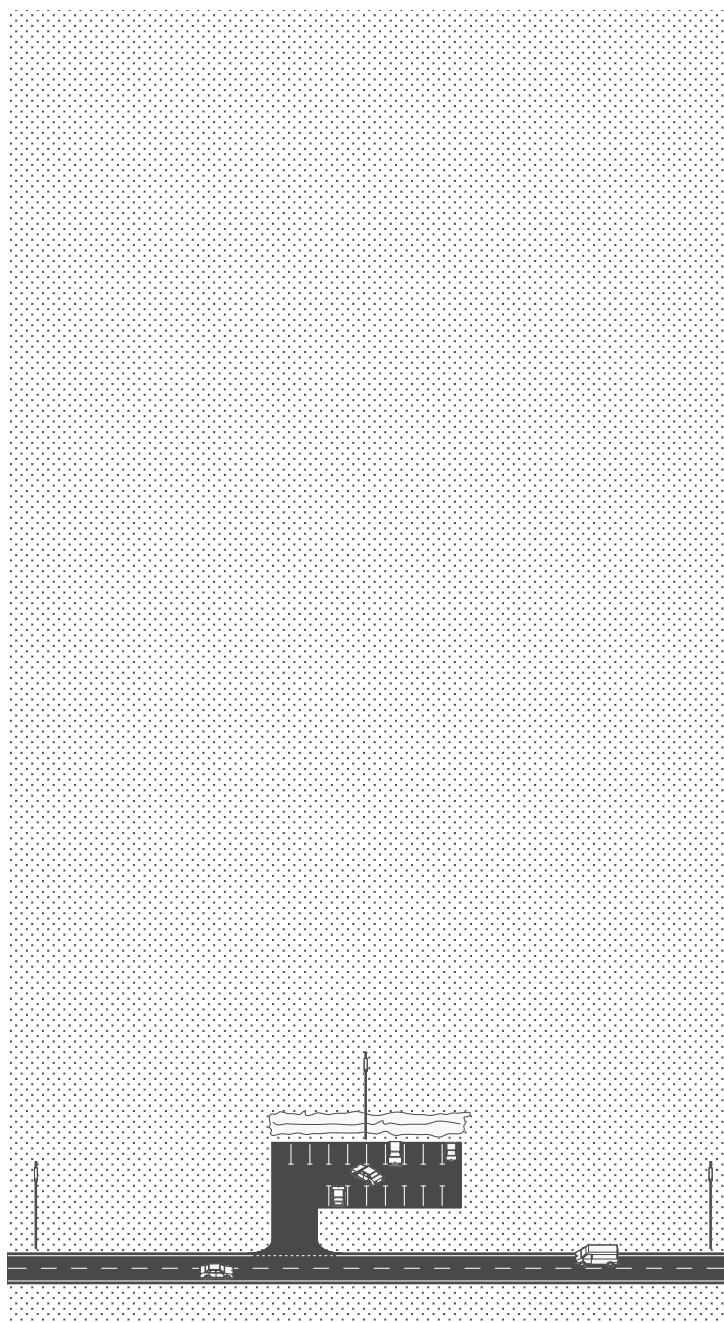


HAAREN OISTERWIJK
BERKELENSCHOT

TILBURG

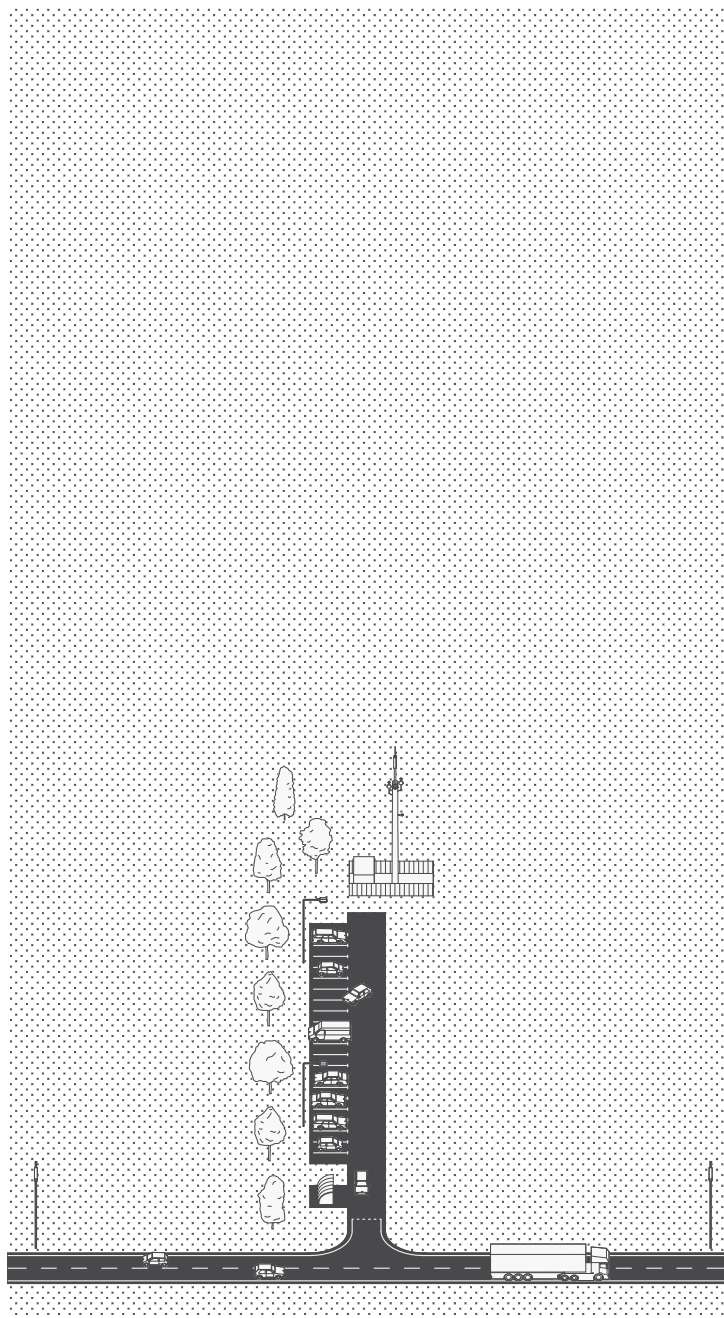
HAAREN OISTERWIJK

A65 KM11
PARKBUCHTEN 17



BERKEL ENSCHOT

A65 KM15
PARKBUCHTEN 21



A67

A67

VENLO



ASTEN

GELDROP

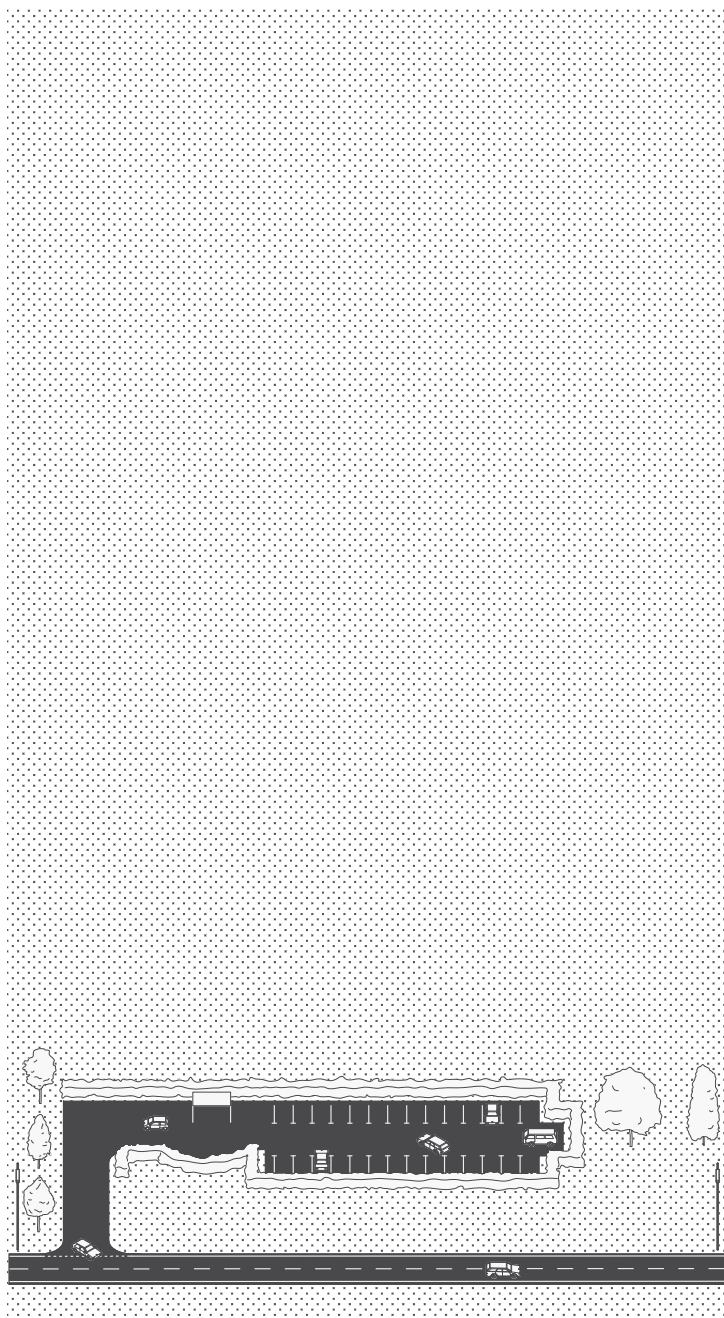
EERSEL

EINDHOVEN

ASTEN

A67 KM33

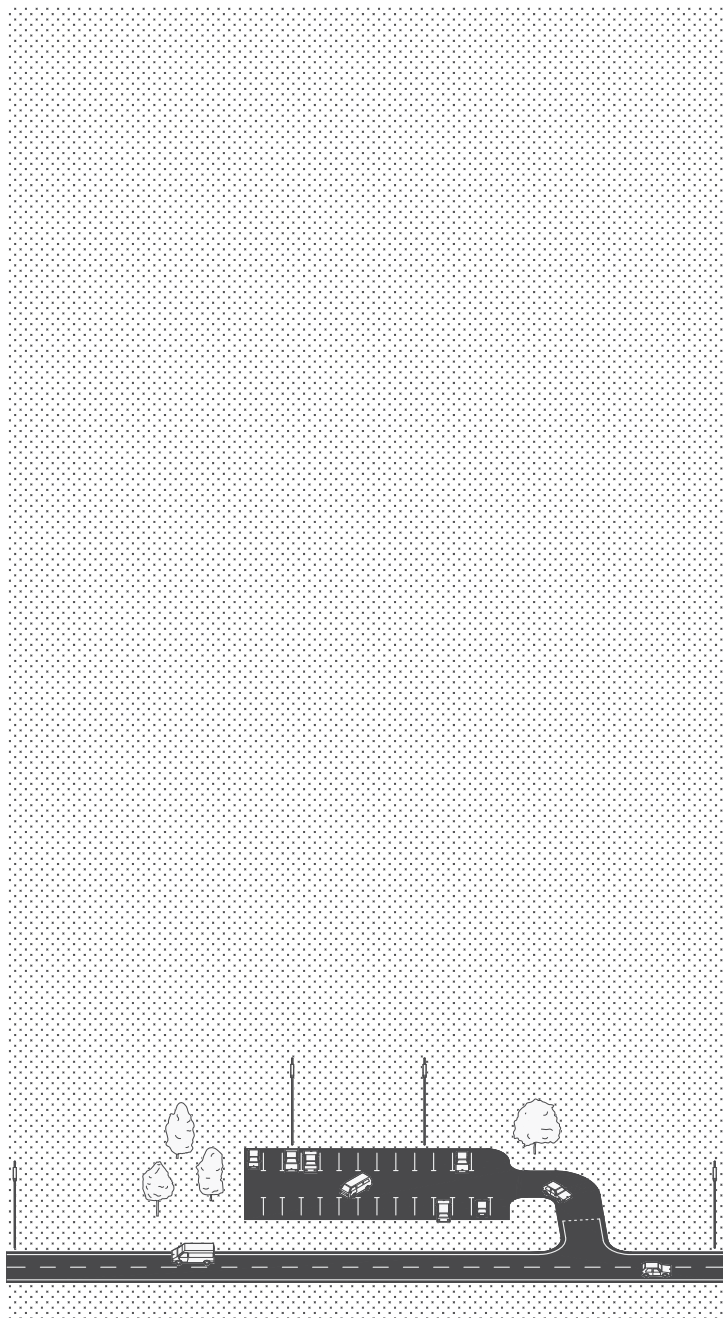
PARKBUCHTEN 28



GELDROP

A67 KM48

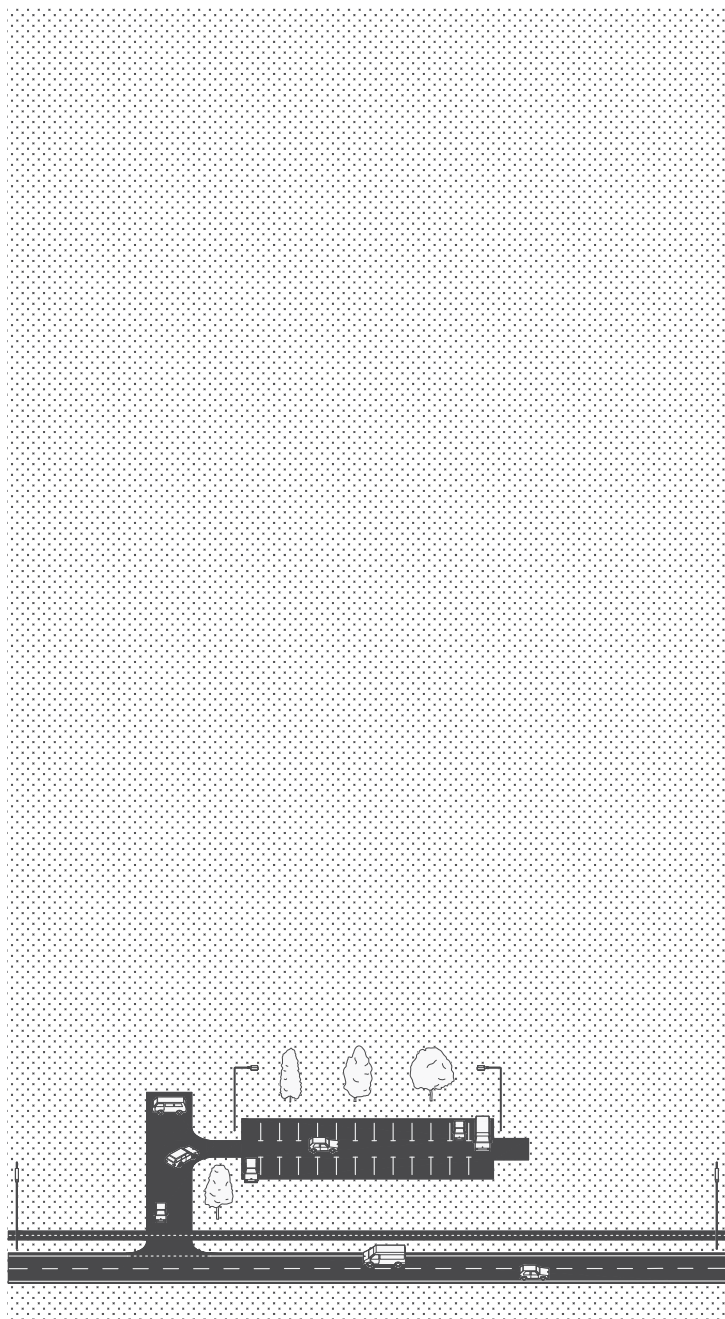
PARKBUCHTEN 26



EERSEL

A67 KM66

PARKBUCHTEN 22



A73

A73

NIJMEGEN

BEUNINGEN

HEUMEN

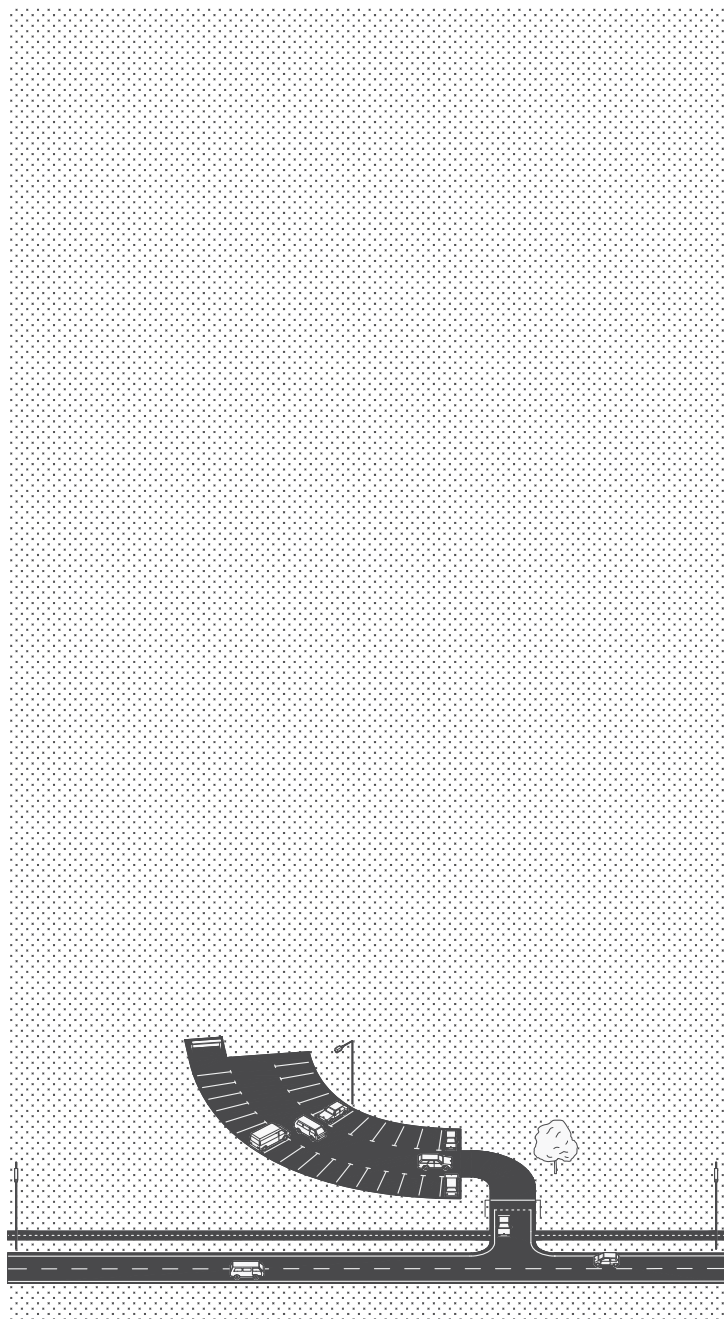
CUIJK

ROERMOND

BEUNINGEN

A73 KM2

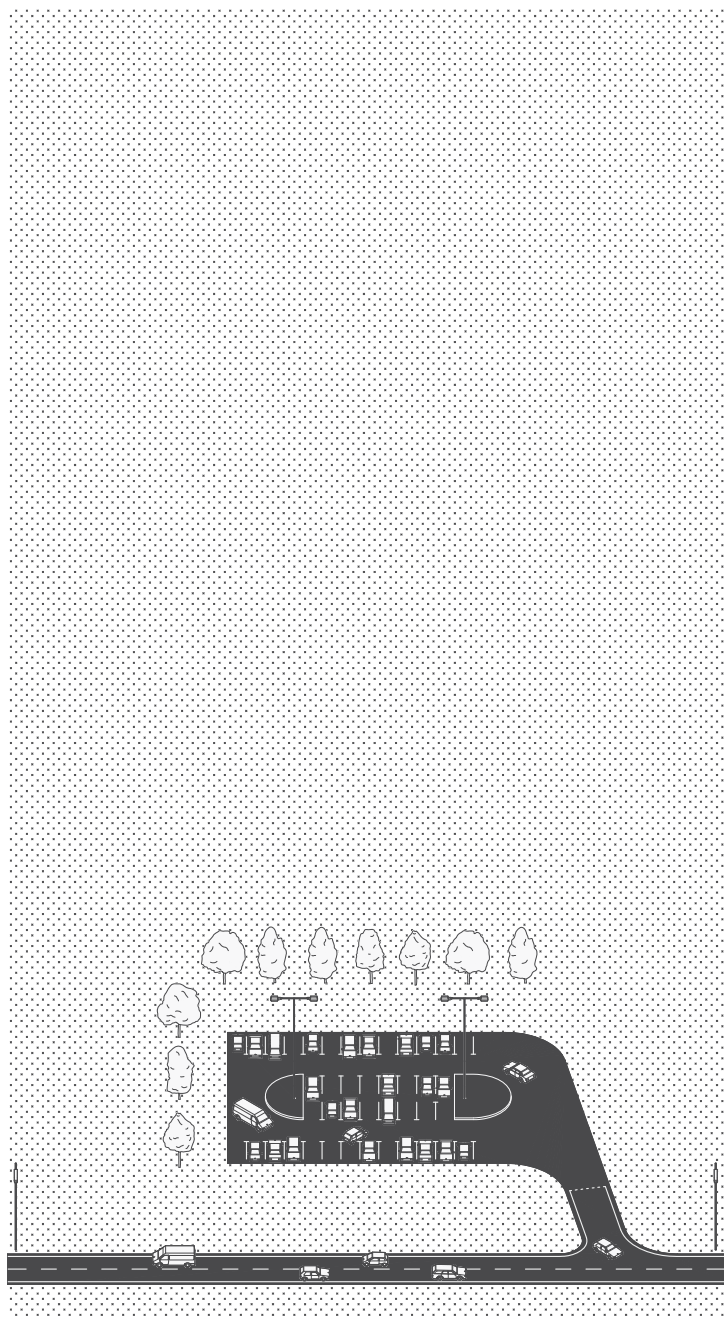
PARKBUCHTEN 32



HEUMEN

A73 KM14

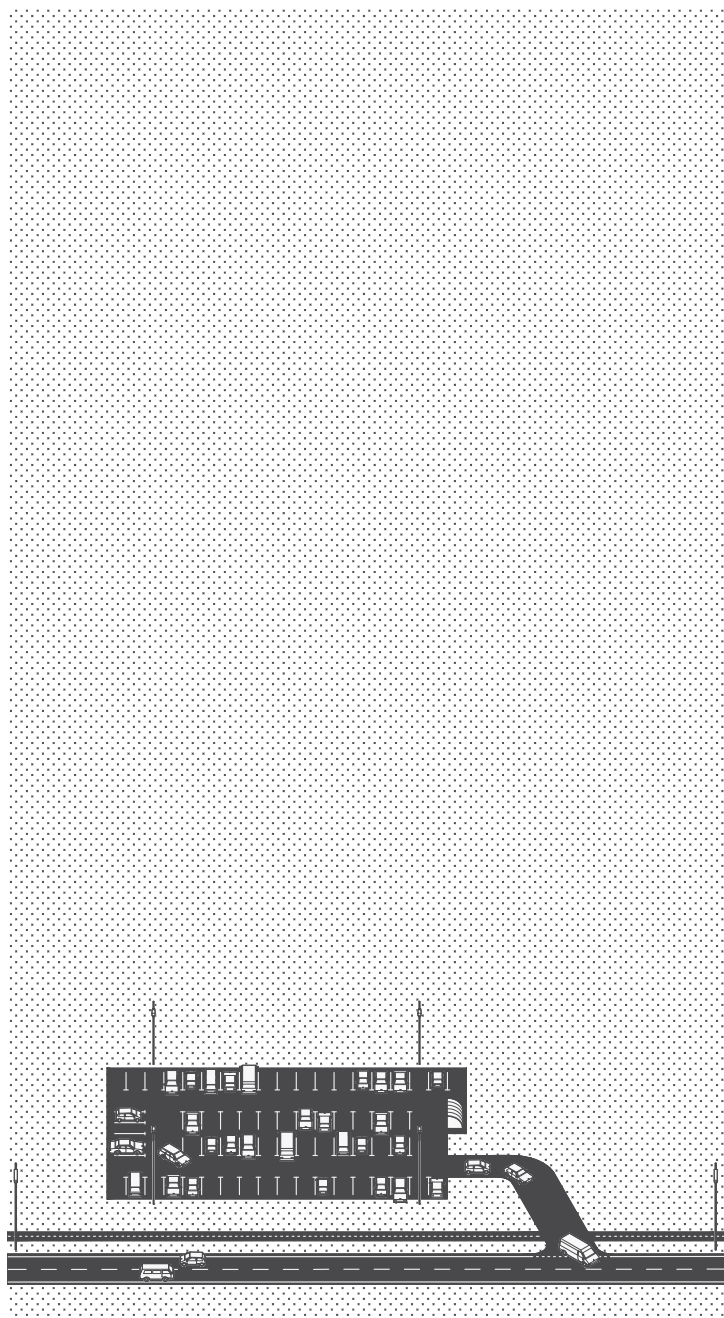
PARKBUCHTEN 44



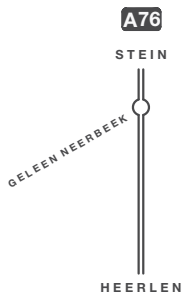
CUIJK

A73 KM19

PARKBUCHTEN 70

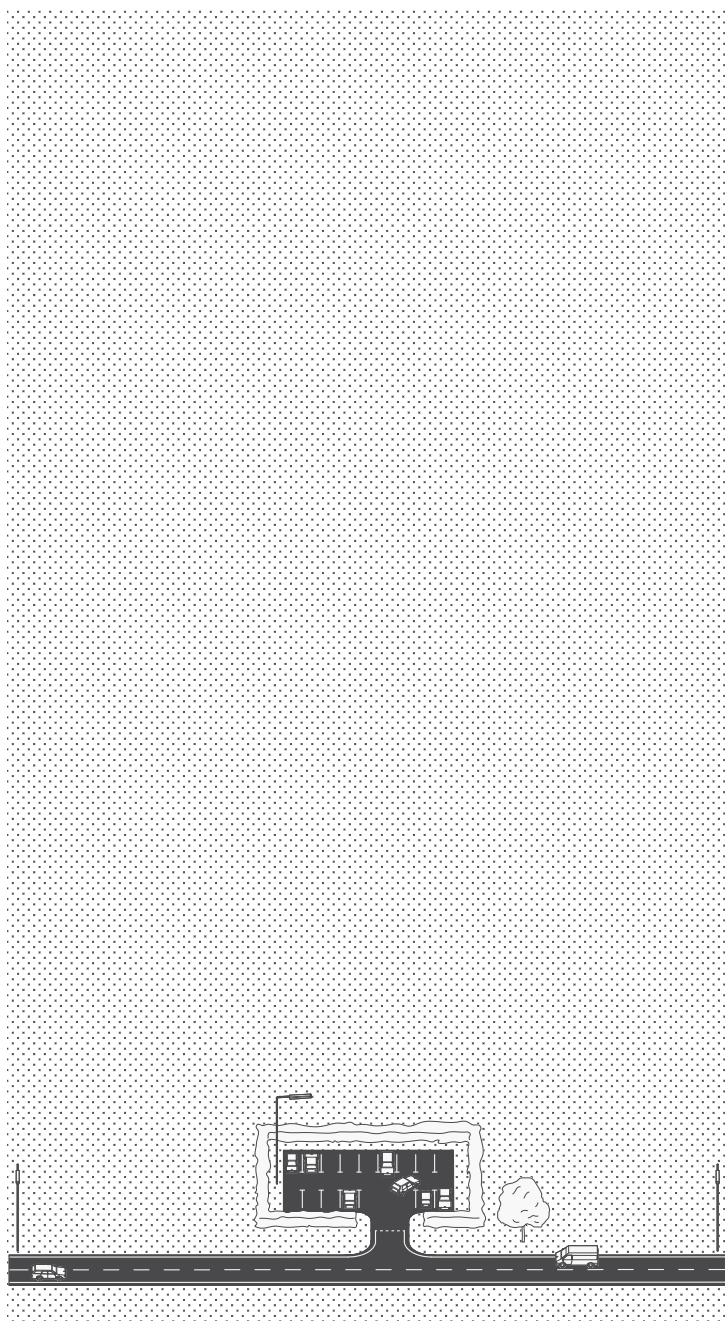


A 76

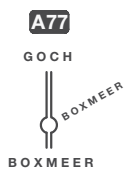


GELEEN NEERBEEK

A76 KM5
PARKBUCHTEN 15



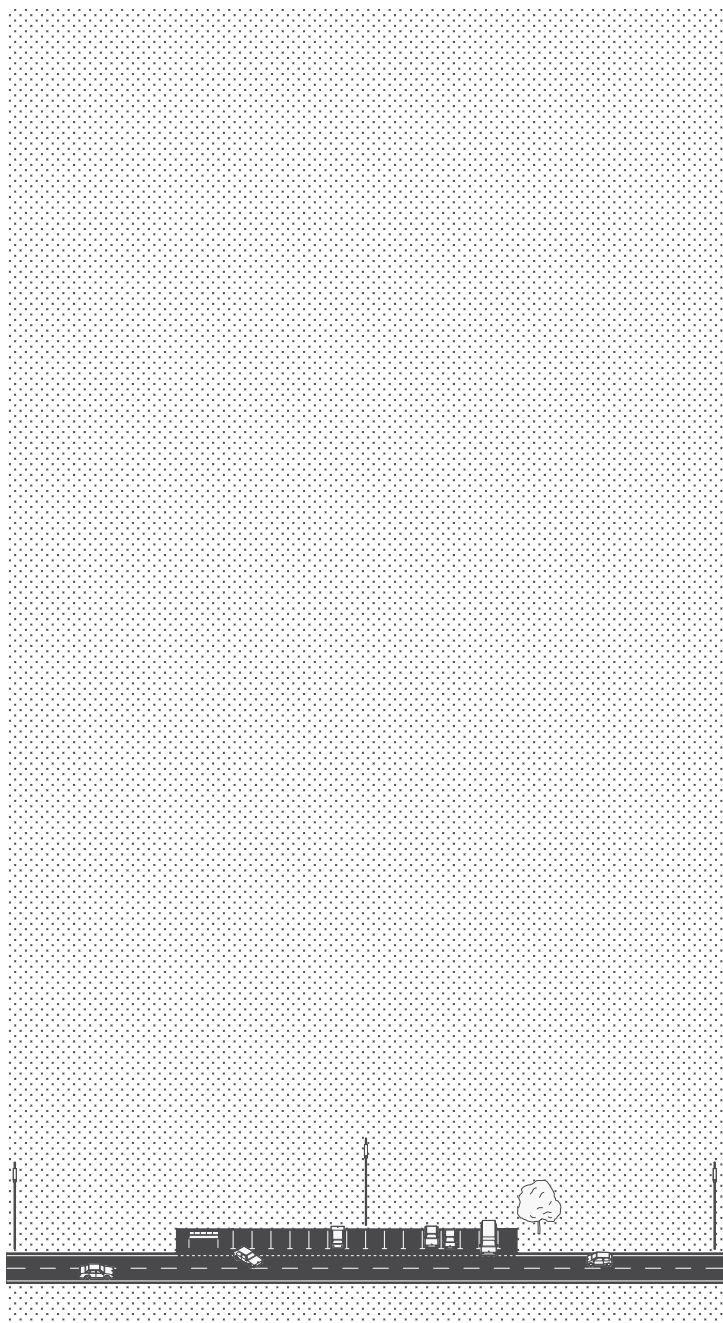
A77



BOXMEER

A77 KM7

PARKBUCHTEN 14



A270

A270

EINDHOVEN

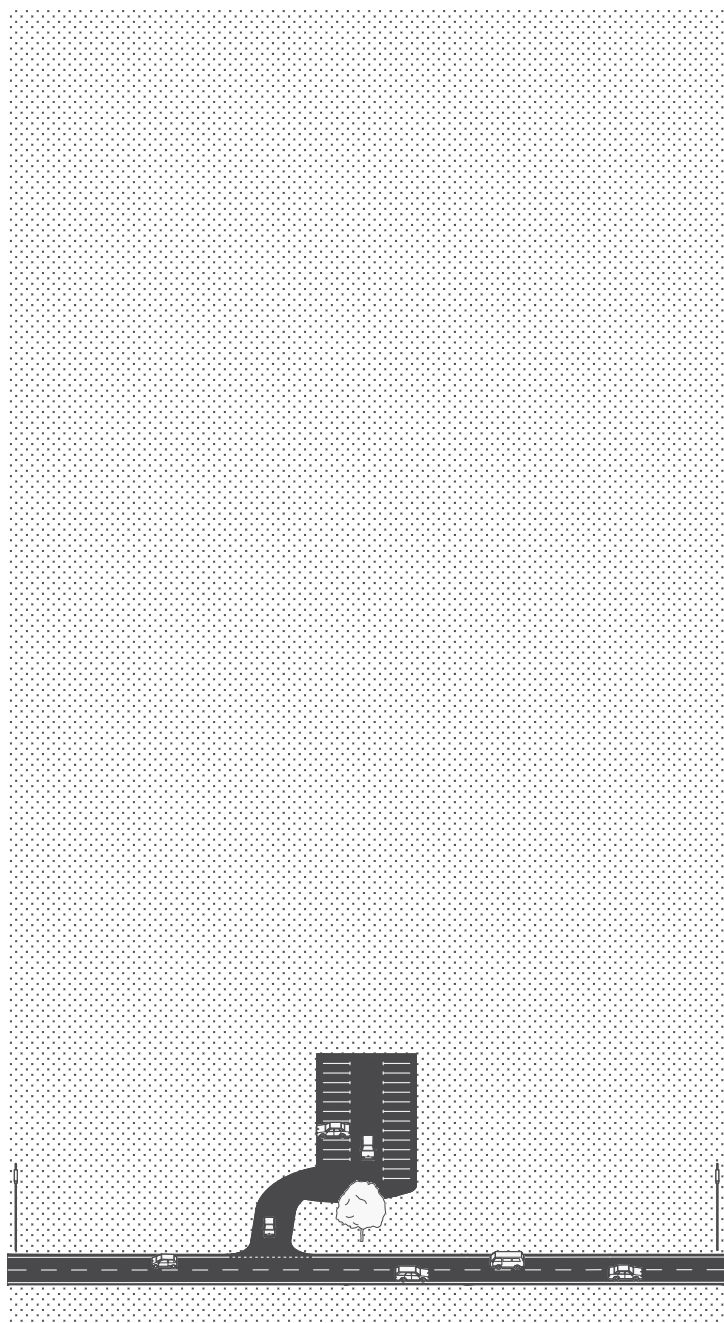


HELMOND

EINDHOVEN

A270 KM3

PARKBUCHTEN 24



A 325

A325

NIJMEGEN

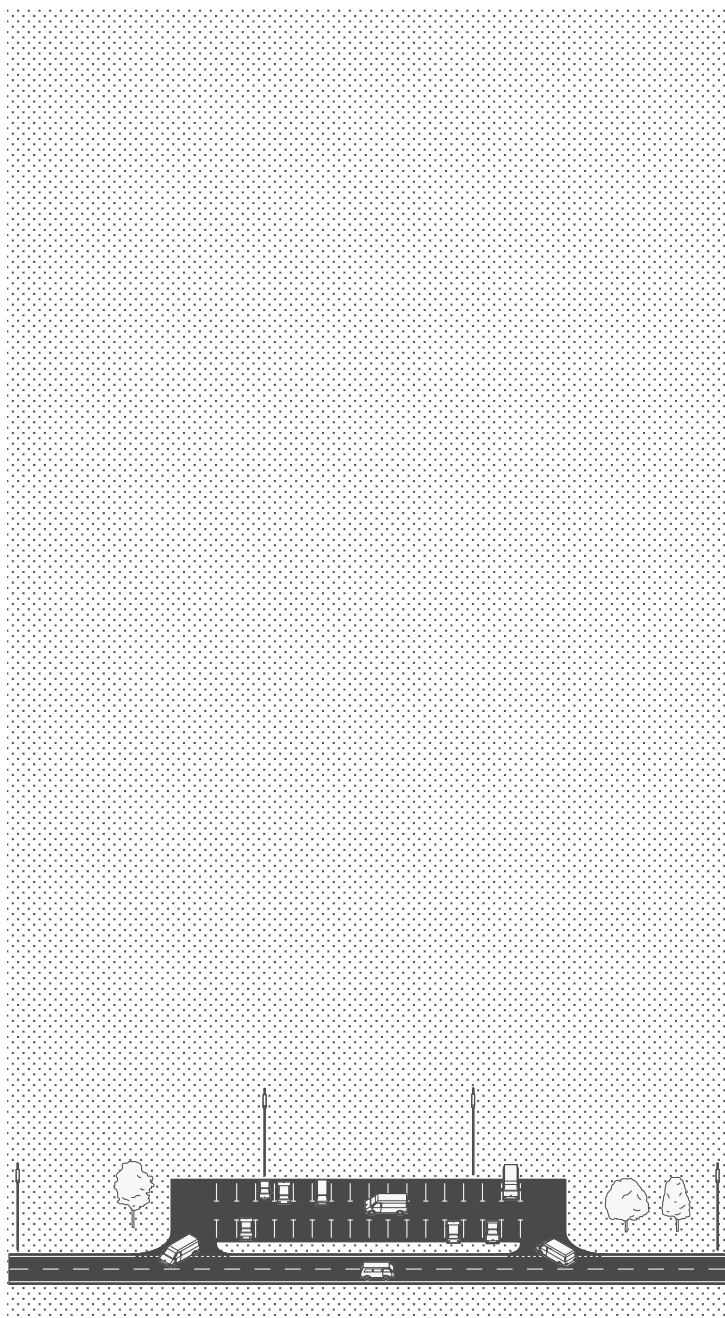


ARNHEM

ELST

A325 KM6

PARKBUCHTEN 28







ASPHALTINSELHÜPFEN

HOENDERLOO 17 UHR 30

Es dämmt bereits, als die beiden Wanderer ihre Rucksäcke an die Menütafel von Liekes Imbissstand lehnen. Die Gefährten bestellen eine Käseplatte. Zum Trinken gibt es Lagerbier aus der benachbarten Gemeindebrauerei. Der überdachte Sitzbereich wird zur Tafel für ihr Abendmahl. Als sie die leeren Flaschen zurückbringen, weist die Betreiberin darauf hin, dass sie bald schließe und falls die beiden noch etwas von ihr bräuchten, jetzt die Gelegenheit dazu wäre. Auf was man Acht geben müsse, wenn man den Siesta Raum über Nacht nutzen möchte, fragt der eine.

Abgesehen vom üblichen Anmeldeprozedere, müsse für die Gepäckfächer ein eigener Zugangsschlüssel generiert werden. Das, so Lieke, könnten die beiden aber direkt bei den Schlafkojen erledigen. Die Rucksäcke auf der linken Schulter baumelnd, schleppen sich die Beiden zu ihrem Nachtlager. Noah Hendriks Ankunft ist das Signal für Lieke, dass es Zeit ist, das Verdeck des kleinen Ladens für die Nachtruhe hinunter zu klappen. Pünktlich um 19 Uhr versenkt der Spediteur aus dem Ort (wie an jedem Freitag) seinen Sattelzug in der wochenends für ihn reservierten Bucht. Unter der Woche bietet der überlange Parkplatz Lastkraftwagen auf der Durchreise einen Rastplatz für die gesetzlich vorgeschriebene Pause. Wochenends hat der lokale Spediteur den Raum für sich gemietet. Eine Flasche Eistee steht auf der Motorhaube von Liekes Peugeot bereits für ihn bereit.

Seit sie ihre Konzession bekommen hat, steht ihr fahrender Laden hier täglich von 7 Uhr morgens bis 19 Uhr abends und versorgt die Gäste mit Köstlichkeiten aus der Region. Nebenbei ist sie für Wartung und Vermittlung des Siesta-Raumes verantwortlich. Es ist ein lauer Sommerabend auf Hoenderloo. Ein junges Pärchen hatte sich am Nachmittag mit seinem Campingbus auf einem der drei Camperparkplätze niedergelassen und ist sofort zu einem Spaziergang in das naheliegende Waldgebiet aufgebrochen. Jetzt sind sie zurück mit einem Sack voll Essen. Tische und Stühle entfalten sich vor dem Eingang des Campingfahrzeugs und schnell ist das Abendessen zubereitet. Auf der Anzeigetafel erscheinen zwei weitere Langstreckenmitfahrgemeinschaften, die in 20 Minuten und 3 Stunden hier für einen Zwischenstopp eintreffen sollen. Eine kommt aus München und ist auf dem Weg nach Malmö. Die andere ist von der Insel Twente aufgebrochen und fährt nach Heerhogowaard. Beide haben noch jeweils einen Platz frei.

Wenn er heute noch nach Amsterdam wolle, dann sei das seine Chance, meldet Lieke mit einem Lächeln an den Spediteur. Der winkt mit einem Schmunzeln ab und meinte er freue sich schon auf die gemeinsame Fahrt nach Hoenderloo. Er werde heute, ausnahmsweise, seine Stammkneipe im Ort bevorzugen. Auch die beiden Wanderer hatten sich zuvor erkundigt, wo man in der Nähe etwas trinken könne. Der Spediteur und die Betreiberin des Imbissstands bieten an, sie in den Ort mitzunehmen. Als der kleinere von der Toilette zurückkommt und an ihnen vorbeigehen will, fragt ihn die Lebensmittelhändlerin, wie lange die beiden schon unterwegs seien. Seit acht Tagen. Aus Berlin kommend – haben sie sich von einem Langstreckenanbieter auf

der Insel Houten absetzen lassen. Da der Siesta-Raum bereits belegt war, haben sie die Nacht in ihrem Zelt verbracht. Zwei Etappen haben sie zu Fuß zurückgelegt, für die Dritte Räder ausgeborgt. Heute seien sie acht Stunden unterwegs gewesen. Die Mittagspause in Hoorn nicht mit eingerechnet. Sie wollen bis nach Rotterdam. Morgen werden sie mit einer lokalen Mitfahrergemeinschaft bis nach Delft fahren. Das Teilstück des Wanderweges wird hier, voraussichtlich, erst 2021 fertig sein. Von dort aus soll es noch am selben Tag weitergehen bis ins 15 Kilometer entfernte Apeldoorn, wo es eine ausgezeichnete Focaccia geben soll. Lieke gibt ihm den Kontakt einer lokalen Fahrgemeinschaft, die täglich um 8 Uhr nach Delft fährt und die sicher bereit sei, zwei Wanderern bei der Überfahrt zu helfen. Während die Drei sich unterhalten, fährt ein weißer Kleinbus ohne Aufschrift auf der Insel ein und spuckt drei Passagiere aus, die sich auf ein klappriges Fahrrad, einen grünen Twingo und einen gelben Passat aufteilen. Die Fahrerin steigt aus, steckt sich eine Zigarette an und beginnt ein Gespräch mit dem Pärchen. Wo sie herkommen? Aus Utrecht. Und wo sie hinwollen? Nirgendwohin im Speziellen. Sie machen Urlaub vor der Haustür. Von der Bushaltestelle nähert sich eine Frau, die ihr Elektrofahrrad von der Ladestation trennt und in Richtung Ortszentrum aufbricht.

Auch Lieke und Noah steigen jetzt ein und fahren ab. Die beiden sind seit Jahren Nachbarn. Sie wohnen ganz in der Nähe. Lieke kennt sie alle. Die Vertreter, die sich hier für eine kurze Besprechung treffen, ehe sie, in entgegengesetzten Richtungen, auf der A28 wieder verschwinden. Lastwagenfahrer, die Noahs Bucht für ihre Pausen nutzen. Die Camper, die entweder auf der Durchreise in den Süden sind oder über das Wochenende einen Ausflug in eine benachbarte Region unternehmen. Schließlich die Asphaltinselhüpfer, die, verfallen in den Rhythmus einer Karawane, von Insel zu Insel trampeln. Seit selbst die entlegenen Inseln mit der notwendigen Infrastruktur ausgestattet wurden, hat sich daraus eine eigene Form des Tourismus entwickelt. Vor einem Monat kam ein junger Engländer bei Lieke vorbei, der es sich zur Aufgabe gemacht hatte, innerhalb eines Jahres alle Asphaltinseln in einer Wanderung zu besuchen. Bei Radfahrern ist diese Praxis nicht minder beliebt. Die meisten machen es wie die beiden Wanderer. Ist das Asphaltband in knappen Abständen mit den neuen Rastplätzen belegt, dann gehen sie zu Fuß. Wo mehr als ein Tagesmarsch zwischen zwei Inseln liegt, wird, je nach Beschaffenheit der Strecke, auf Fahrräder, Bus, oder Fahrgemeinschaft umgesattelt. Für den Sonnenuntergang haben die Asphaltinselhüpfer den höchsten Punkt des Autobahnknotens erklommen und genießen die Aussicht.

Die Fahrgemeinschaften sind die älteste Bevölkerungsgruppe auf dem asphaltierten Archipel. Seit es die Zusatzangebote gibt, sind die Plätze beliebt wie nie zuvor. Damit den Mitfahrern nicht langweilig wird, wechselt Lieke den Standort mit einem Kollegen aus Gouda, der sich auf Fischplatten spezialisiert hat. Die Insel Hoenderloo gab es bereits in den späten 1980er Jahren, als Lieke noch zur Schule ging. Das Grundinventar hat sich bis heute erhalten. Die Sitzgruppe wurde vor einigen Jahren überdacht und mit Steckdosen bestückt. Das Contactbord wurde restauriert und dient nun der Ankündi-

gung von Veranstaltungen.

In den Sommermonaten wird die Insel einmal die Woche zum Drive-in-Kino. Dann dient die weiße Fläche des LKW Anhängers als Projektionsfläche. Zuschauer in den Autos, mischen sich mit auf Fahrradlenker gestützte Passanten und Leuten aus dem Ort, die ihre Klappsessel mitbringen. Übermorgen ist es wieder soweit. Der lokale Kinoverein strahlt den Film Stagecoach von John Ford aus. Die Fahrerin des weißen Busses verabschiedet sich bei den beiden Campern und wünscht ihnen eine angenehme Nacht. Man sehe sich morgen, wenn sie in der Früh noch da seien. Die Wanderer haben sich frisch gemacht und springen in Liekes Kleinwagen. Im Konvoi verlassen die Frau auf dem Elektrorad, der weiße Bus und der grüne Peugéot die Insel.



foto_vejnik

// Die Zufahrt zur Insel Zeist im Sommer 2015

AUTOBAHNHOF

BRAUCHT DAS MITFAHREN (NOCH) EINEN ORT?

Zentrales Werkzeug von Online Mitfahrzentralen ist das Smartphone. Es navigiert die LenkerInnen zum Treffpunkt. MitfahrerInnen wird, beim Auffinden des richtigen Fahrzeugs, gleichsam unter die Arme gegriffen. Die Registrierung von Führerschein und Zulassungspapieren schafft Vertrauen innerhalb der Gemeinde. Ob während einer Überlandfahrt geschwiegen wird oder lebhafte Gespräche stattfinden, steht bereits vor Antritt der Reise fest – beim Anlegen des Profils verlangt der Marktführer die eigene Gesprächsbereitschaft (auf einer dreistufigen Skala) anzugeben. Größe der Gepäckstücke, Start- und Zielort sowie etwaige Zwischenstopps entlang der Route werden ebenfalls im Voraus bekannt gegeben.

Im Jahr 2015 verfügte in Deutschland die Hälfte der Bevölkerung über ein Smartphone – in Großbritannien und Spanien waren es zwei Drittel¹¹⁰, in den Niederlanden 85%.¹¹¹ Durch den bevorzugten Einsatz dieser Technologie bei der Vermittlung leerer Autositze, wird selbst in diesen Ländern ein Teil der Bevölkerung aus dem Kreis potentieller MitfahrerInnen ausgeschlossen. Egal ob auf der Kurz- oder Langstrecke – eine kritische Masse muss erreicht werden, damit die Mitfahrdienste funktionieren. Auf vielen Verbindungskorridoren des Verkehrsnetzes, kann die kritische Masse mühelos erreicht werden. In den meisten Fällen sind die Ströme jedoch zu verteilt an einem Ende. Die Wohngebiete, aus denen sich die Pendler täglich auf den Weg machen, sind ein Beispiel dafür. Wo es eigene Orte des Mitfahrens gibt, werden diese zum lokalen Verstärker digitaler Vermittlungsprogramme. Eine Bündelung der Dienste auf virtuellen Marktplätzen wird ergänzt durch lokale Transferpunkte. Diese Kombination hilft beim Erreichen der kritischen Masse.¹¹² Ein Vergleich der Mitfahr-Literatur zeigt, dass neben der Weiterentwicklung digitaler Vernetzungs-Methoden, stets auch die Notwendigkeit physischer Treffpunkte hervorgehoben wird.

Die Autoren der Studie Ridesharing in North America streichen die Notwendigkeit der Entwicklung von Mitfahr-Parkplätzen entlang der Autobahnen heraus. Unterstützende Online-Dienste sind vor allem für Pendler interessant, die einen regelmäßigen und wiederkehrenden Rhythmus verfolgen. Die Stärke eigener Treffpunkte liegt darin, dass keine Vorab-Verabredungen vonnöten sind. Das Zentrum für Technikfolgenabschätzung in Karlsruhe merkt dazu an, dass kollektive Dienste, wie Wechselwegweiser für Fahrgemeinschaften, die für alle Verkehrsteilnehmer sichtbar sind, das Erreichen der kritischen Masse erleichtern würden.¹¹³ Auch der französische Verkehrsplaner Jean-Baptiste Ray, sieht ein immenses Potential in der Einrichtung von Umsteigeplätzen um das größte Sitzplatzangebot das es derzeit gibt zu erschließen.¹¹⁴

Inzwischen lassen sich auch bei Online-Mitfahrzentralen erste Anzeichen temporärer Sesshaftigkeit beobachten. Dabei kommt die bewährte Smartphone-Technologie zum Einsatz oder die Parkplätze vor den Filialen mul-

tionaler Konzerne, werden zu Readymade Bahnhöfen erklärt. Waren Fahrgemeinschaften in den 1970er Jahren noch Lösungen in Zeiten der Energiekrise, so wird heute gemeinsam gegen den Klimawandel gefahren. Daraus ist ein eigener Markt, mit jährlichen Umsätzen im zweistelligen Millionenbereich, geworden.

Aus einem Gespräch mit der Pressesprecherin von Europas größter Online-Mitfahrzentrale, BlaBlaCar, geht hervor, dass vor allem die erste und letzte Meile für die Bildung einer Fahrgemeinschaft von Belang ist. Innerstädtische Knotenpunkte wie Hauptbahnhöfe sind, als Endpunkt der ersten Meile und Startpunkt der letzten Meile, durch die Vielfalt der Anschlüsse an das öffentliche Verkehrsnetz, grundsätzlich im Vorteil. Wer diese Strecke mittels Car- oder Bikesharing zurücklegt, findet an den Knotenpunkten entsprechende „Umsteigestationen“. In jeder Stadt haben sich darüber hinaus beliebte Abfahrts- und Ankunftsorte herausgebildet. Europäische Großstädte verfügen zurzeit, neben den bewährten Bahnhöfen, über zwei bis drei weitere Zustiegsorte. Die Nähe des Start- und Endpunktes zur anvisierten Autobahn, dem Wohnort oder der Arbeitsstelle ist bei der Wahl dieser Orte ausschlaggebend. Haltemöglichkeiten zum Ein- und Aussteigen, gegebenenfalls zum Warten und Auffinden der MitfahrerInnen in Form von Parkplätzen und Haltebuchten, sind dafür vonnöten. Derzeit unterhält BlaBlaCar keine Kooperationen mit Stadtplanungsinstituten oder anderen staatlichen Einrichtungen. Die Teilnahme an Projekten multimodaler Haltestellen, wie es sie in Hamburg und München gibt, wäre aber für die Mitfahrzentrale im Netz ein sinnvoller nächster Schritt, um das Mitfahren infrastrukturell in den Städten zu verankern. So könnte das Prinzip der geteilten Mobilität im Alltag unserer Städte sichtbar werden. Während die durchschnittliche Pkw-Auslastung auf Europas Straßen bei 1,7 Personen liegt, sind es auf Fahrten der Mitfahrzentrale knapp 3 belegte Sitzplätze. Kuriositäten die sich unter den 25 Millionen registrierten Nutzerprofilen finden sind: ein Tesla mit non-stop WLAN auf der Fahrt oder das Inserat einer SUV-Fahrerin, die darauf hinweist, dass auf ihrer Rückbank ausgezeichnet geschlafen werden könne. Derzeit bezahlen MitfahrerInnen direkt bei Fahrtantritt in bar. Zukünftig soll auf ein Online-Bezahlsystem umgestiegen werden. Auf einer Länge von 400 Kilometern, werden ab 2016 zwei bis drei Euro an BlaBlaCar entfallen. Laut Aussage des Geschäftsführers, Frédéric Mazzella, soll dadurch die Zuverlässigkeit des Mitfahrdienstes steigen.¹¹⁵ Der Preis ist Stand 2015 mit 7,50 Euro pro 100km gedeckelt. Die Empfehlung der Plattform liegt bei 5 Euro. Eine Ausweitung auf andere Dienstleistungen, wie es in der Vergangenheit der Taxiservice Uber mit seinem Cateringangebot versucht hat, stehen bei BlaBlaCar nicht auf dem Plan. Die junge Firma wolle sich auch in den kommenden Jahren auf ihr Kerngeschäft konzentrieren.¹¹⁶

Teile der folgenden Szene sind einem Werbefilm¹¹⁷ der ehemals größten Mitfahrzentrale Europas entnommen. Die Protagonisten sind Teil eines Teams aus rund 300 Mitfahr-ExpertInnen. Die Münchner Filiale befindet sich nur einige Querstraßen vom Zentrum der bayerischen Hauptstadt entfernt und trat ihren Dienst bereits 2001 an. Damals mit der Absicht preisgünstige Verbindungen zu vermitteln und einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten.

EIN TREFFEN AM EPHEMEREN AUTOBAHNHOF

Der Münchner Hauptbahnhof an einem sonnigen Frühsommernachmittag. Das Wochenende steht vor der Tür und der Verkehr ist zu einem zähflüssigen Strom aus glühenden Karosserien geronnen. Fußgängertrauben drängen sich an, halb über den Zebrastreifen ragenden Schnauzen und Heckflossen von Quattros und Vierern aneinander vorbei. Im Gänsemarsch schlängeln sie sich durch, zum Haupt- oder einem der Nebeneingänge. Am Gehsteig haben Wartende ihre Rollkoffer neben sich geparkt. Der Blick ist gebannt auf die Mobiltelefone geheftet. Inmitten dieser unüberschaubaren Menge steht ein Mann mit am Hemdkragen festgemachtem Mikrophon, gefolgt von einem mit Handkamera ausgerüsteten Begleiter. Die beiden scheinen, wie die Wartenden auf den Gehsteigen nach etwas Verborgenen zu suchen. Etwas, scheinbar für das Auge nicht fassbares. Der Kommentator, der nun auch sein schlaues Telefon hervorgeholt hat und einem Kompass gleich ausgestreckt vor sich hin hält, bleibt vor dem Container einer Baufirma stehen.

„Der Treffpunkt sollte eigentlich genau hier sein,
doch nun befindet sich an dessen Platz eine Baustelle.“
Erklärt er seinem Schatten, während er sich sein Telefon
abwechselnd ans Ohr und vors Gesicht hält.

Kurznachricht:

Neuer Treffpunkt: Bahnhofseingang!

Wonach suchen die Beiden? Warum all diese Wartenden die sich entlang der Bordsteinkante aufreihen, obwohl die Fernbusse doch um die Ecke abfahren? Die Kamera folgt dem provisorischen Fußgänger-Korridor. Es geht vorbei an Bauzäunen und Leitschienen, bis zum nahen Bahnhofsvorplatz. Dort angekommen - neuerliche Verwirrung. Welcher der vier Bahnhofseingänge ist der richtige?

Kurznachricht:

Direkt neben den Bussen, Eingang Ost.

Am Ende dieser kurzen Odyssee verschwindet das Duo in einem grauen Fahrzeug mit halb geöffneter Beifahrertür und laufendem Motor, das sich alsbald in Bewegung setzt und nahtlos in den stockenden Verkehr eingliedert.

In dem Kurzfilm wird ein Programm getestet, welches das Finden eines gemeinsamen Treffpunktes in chaotischen Situationen erleichtern soll. Das herannahende Fahrzeug erscheint in Echtzeit, als beweglicher Punkt, auf der digitalen Karte der Mitfahrer. Einmal Wischen und man erhält Details zu Lenker und Fahrzeug, ein zweites Mal mit der Fingerspitze von rechts nach links über den Bildschirm und es wird eine Verbindung direkt zum Fahrer aufgebaut. Die Stadt wird zum Readymade-Bahnhof. Für die Wartenden auf diesem unsichtbaren Autobahnhof, ist das Smartphone die Anzeigetafel in

der Hosentasche. Der Gehsteig wird zusammen mit dem Parkplatz zum Bahnsteig erhoben. Der Bedarfshalt ist damit überall und nirgendwo. Heißt es in den Seitenspiegeln amerikanischer Fahrzeuge „Objects may be closer than they appear“, so verhält es sich heute beim Blick auf das Smartphone genau umgekehrt: Die Objekte, die sich uns auf der Karte nähern, könnten ferner sein, als sie uns erscheinen.

Die Einrichtung eigener Mitfahr-Haltestellen, mit ausreichend Raum zum Öffnen der Türen und Verladen des Gepäcks, wird von den Entwicklern derzeit nicht in Erwägung gezogen. Die Nutzung dynamischer Leitsysteme, wie dem hier beschriebenen, kann zudem erhebliche Auswirkungen auf die Durchsetzung kommunaler Verkehrskonzepte haben. Maßnahmen der Verkehrsberuhigung, wie die Ausweisung von Vorrangstraßen, werden damit unterminiert.¹¹⁸ Meist konzentrieren sich die Treffpunkte rund um Bahnhöfe.¹¹⁹ Könnten die Ziele der Mitfahrzentrale damit lokal sogar in ihr Gegenteil verkehrt werden? Die Balance zwischen kritischer Masse (die für ein Funktionieren des Mitfahrdienstes vonnöten ist), im Verhältnis zur Anzahl an Automobilen, die nicht überschritten werden darf damit der Verkehrsfluss in der Stadt nicht ins Stocken gerät, könnte damit ins Wanken geraten. Dieses Gleichgewicht kann langfristig nur gewährleistet werden, wenn Stadtplanung und Mitfahrdienst eng zusammenarbeiten. Einerseits durch den Austausch von Erfahrungen, andererseits durch die Schaffung eines städtischen Systems spezieller Transferpunkte. Selbst die zurzeit größte Online-Mitfahrzentrale unterhält keinerlei Partnerschaften zu lokalen Planungsinstituten. Erst eine solche Kooperation könnte zu einer langfristigen Verankerung des Mitfahrdienstes im öffentlichen Raum und einer Anerkennung der Fahrgemeinschaft, als Teil des öffentlichen Personenverkehrs führen.

MC CARPOOL

Neben dynamischen Leitsystemen wird, von Europas größter Mitfahrzentrale, ein zweites Experiment zur Verortung betrieben. Ende 2015 startete eine Kooperation zwischen der Vermittlungsbörse und dem weltweit größten Schnellimbissanbieter. Zum Start der Kooperation werden bereits rund 200 Filialen der Restaurantkette in ganz Deutschland als Zwischenstopp oder Treffpunkt für Fahrgemeinschaften empfohlen. Durch die Zusammenarbeit wird FahrerInnen und MitfahrerInnen die Suche nach geeigneten Treffpunkten erleichtert. Das Organisieren einer Mitfahrgelegenheit soll damit noch einfacher werden. NutzerInnen können sehen, welche Fast-Food-Lokale in der Umgebung an der Aktion teilnehmen. So ist schnell ein geeigneter Parkplatz zum Einsteigen gefunden. Damit es nicht nur schnell und unkompliziert, sondern auch gut gesättigt losgeht, können sich die Mitglieder der Plattform über Gutscheine für Kaffee und Burger freuen.¹²⁰

ZUR SELBEN ZEIT AUF DEN ASPHALTINSELN

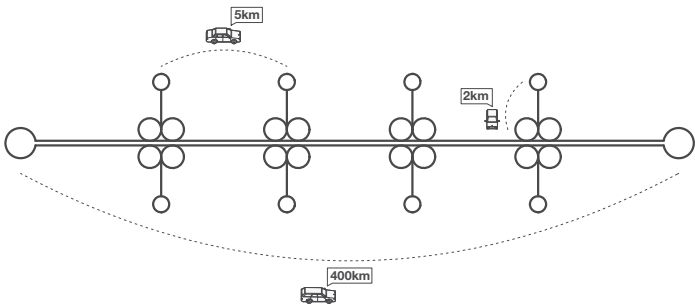
Gemeinsam ist den Inseln Beekbergen, Zeist und vielen anderen asphaltierten Archipelen, dass von ihnen aus, bei klarer Sicht ein, die Baumkronen überragendes, gelbes „M“ am Horizont zu erkennen ist. Fastfood Flagg-schiffe haben vor den Küsten der Asphaltinseln ihre Anker ausgeworfen. Die von der Mitfahrzentrale empfohlenen Zwischenstopps befinden sich damit in unmittelbarer Umgebung der lokalen Mitfahrplätze. Beide verfügen über ein ähnlich engmaschiges Netz an Niederlassungen. In einigen Fällen haben die Parkplätze der Schnellimbisslokale die feingliedrigen Biotope des Mitfahrens bereits in sich aufgenommen. Asphaltinseln, ausgestattet mit mobilen Imbissständen und Sanitäranlagen, wären regionale Alternativen zu den Zwischenstopps auf den Parkplätzen multinationaler Konzerne. Eine Empfehlung der Fahrgemeinschaftsplätze durch die Mitfahranbieter, brächte neue Synergien zwischen Share-Economy und lokaler Mikroökonomie. Neben der Verschränkung von Lang- und Kurzstrecke brächte die Vielfalt der Asphaltinsellandschaft Abwechslung für die Reisenden und eine Erhöhung der kritischen Masse auf den Umsteigeplätzen. Fahrgemeinschaften, die durchschnittlich mehrere hundert Kilometer unterwegs sind, treffen auf PendlerInnen aus dem täglichen Berufsverkehr. Diese bewegen sich in zyklischen Rhythmen auf ihren täglichen Bahnen.¹²¹ Um der Unterbelegung auf den Asphaltinseln entgegenzuwirken, könnten Teile der ungenutzten „40%“ für die LangstreckenmitfahrerInnen reserviert werden.

MitfahrerInnen die auf der Langstrecke unterwegs sind und nicht bis zur Endstation mitfahren, könnten hier auf einen lokalen Carpool, den regionalen Bus oder ein suburbanes Fahrrad umsteigen. Ganz wie auf einem klassischen Bahnhof, wo auch nebeneinander Regionalzüge und Intercity-Züge einfahren, könnten sich in Zukunft die Routen unterschiedlicher Mitfahrdienste wie BlaBlaCar, Lyft, Bravocar, Sidecar, Justride, Haxi, Summon, Easy Taxi, Grab Taxi, Uber, und PiggyBee auf den Asphaltinseln mit lokalen Fahrgemeinschaften überschneiden. Das würde darüber hinaus einen digitalen Gemeinplatz erfordern, an dem alle Angebote kumulieren. Die Verschränkung der Dienste sowohl mittels Smartphone-Technologie als auch durch Treffpunkte erhöht die kritische Masse, die notwendig ist um ein dynamisches System aus Fahrgemeinschaften aufrecht zu halten.

Das Spannungsverhältnis zwischen „Globalisierung“ und „Regionalisierung“ hat zwei sich extrem auseinander entwickelnde Arten von Städten mit den sie kennzeichnenden Unternehmen entstehen lassen: die „Kosmopoliten“ und die „Lokalen“. In den „Kosmopoliten“ dominieren die Wirtschaftszweige Informationstechnologie, Kommunikation, Tourismus und Handel. Rosbeth Moss Kanter stellt die These auf, der Wettbewerbskampf werde zwischen globalen Netzwerken ausgefochten. Für die andere Art von Städten, die „Lokalen“, stellt Kanter fest, bestehe die eigentliche Gefahr nicht in der Globalisierung sondern in der Isolation. Daher sind sie gefordert Bindungen untereinander zu knüpfen und auszubauen, um von der Stärke kommunaler Allianzen zu profitieren. Zugleich sollten sie Verbindungen zu den „Kosmopoliten“ herstellen und damit Zugang zu den globalen Netzwerken erhalten.¹²²

Ähnlich den lokalen Busunternehmen, könnte es dafür in Zukunft auf den Asphaltinseln einen regionalen Reiseanbieter geben. Dieser würde seinen Dienst in Holland entlang der Asphaltinseln anbieten und alle Funktionen (von der Übernachtung bis zum Fahrradverleih) übernehmen oder seine Infrastrukturen bestehend aus Parkbuchten für Camper, Konzessionen für Imbissstände und Schlafplätze, auf die entsprechenden Dienste im Netz verteilen. Touristen könnten den Asphaltinseln einen längeren Besuch abstatten, anstatt sie nur für den kurzen Zwischenstopp zu nutzen.

Die Online-Mitfahrcommunity würde damit über ein Netz an Orten verfügen, das direkt an der Autobahn liegt, Bedarfshalte erleichtert und zudem die Verbindung zum öffentlichen Nahverkehrsnetz sichert. Die meisten der Asphaltinseln sind bereits an das Bus- und Radwegenetz angeschlossen – manche sogar an das Bahnnetz. Dies könnte auch Vorteile für die Stichstraßen, die von hier aus in die Stadtzentren münden, mit sich bringen. Langstreckenmitfahrgelegenheiten, die an der Peripherie auf lokale Mitfahrgemeinschaften umsteigen, reduzieren die Zahl der Fahrzeuge die ins Zentrum drängen. Für eine Verschränkung der beiden Mitfahrmodi müssen jedoch zunächst einige Grundvoraussetzungen erfüllt werden.



// Überschneidung der Weglängen von Kurz- und Langstreckenfahrgelegenheiten

Wo es die jeweilige Lage erfordert, bräuchte es dazu Übergänge von einem Drop-Off-Punkt zum nächstgelegenen Pick-Up-Punkt. Sichtbare Infrastrukturen für das gemeinsame Fahren, bestehend aus größeren Treffpunkten an Verkehrsknoten sowie kleinerer Haltestellen, sollten dazu entwickelt werden. Eine Bushaltestelle ist eben kein optimaler Haltepunkt für Fahrgemeinschaften. Busfahrer werden, wie es anfangs bei den Slugs in Washington der Fall war, irritiert durch die Wartenden Personen.

Zudem benötigt das Mitfahren mehr Raum und Zeit beim Zustieg, als ein Passagier des lokalen Busnetzes. Koffer und Rucksäcke müssen unter der Heckklappe verstaut werden. Dazu verlassen des Öfteren auch die LenkerInnen das Steuer. Spätestens wenn der nächste Bus im Rückspiegel auftaucht, entsteht für alle Beteiligten eine prekäre Situation, die durch entsprechend gestaltete und eigens markierte Plattformen für Fahrgemeinschaften zu vermeiden wäre. MitfahrerInnen von Lang- und Kurzstrecke fahren indes weiter aneinander vorbei, ohne voneinander Notiz zu nehmen.

AUTOBAHNHOF

Die Idee eines eigenen Verteilerpunktes für Autos und deren Passagiere ist nicht neu. Im zweiten Band von Friedrich Achleitners österreichischem Architekturführer, findet sich ein solches Beispiel aus dem Jahr 1930.¹²³ Der Autobahn timer des Architekten Oskar Schober befand sich im Zentrum der Stadt Villach. Der Wettbewerbsentwurf zeigt ein großzügig angelegtes, langgestrecktes, pavillonartiges Gebäude, welches sich, der Plattform entsprechend, erstreckt. Ein rundum drei Meter auskragendes Vordach überdeckt den Warte- und Gehsteigbereich. An den beiden halbkreisförmigen Enden sind im Erdgeschoß Läden bzw. ein Café mit Milchtrinkhalle situiert. Daran schließen Küchen, Buffet und Warteräume an der Ostseite, an der Westseite Läden, die Reiseauskunft, eine Tabaktrafik und ein Gepäckraum an.¹²⁴ Der Planer des Autobahn timers bemerkte zu dem Gebäude, dass Bauten dieser Art Werke unserer Gegenwart sind. Es dürfen nur einwandfreie Lösungen im Bezug auf praktisch-technische Durchführung und mit wirklich städtebaulicher Konzeption in Frage kommen.¹²⁵ Dieser Satz, der Faszination eines steigenden Individualverkehrs entsprungen, kann heute als Plädoyer für die Schaffung spezieller Fahrgemeinschaftsorte gelesen werden. Nach Demontage 1986 schlummerte der Autobahn timer auf einem Lagerplatz, ehe das Gebäude im Jahr 2006, einige Kilometer entfernt vom ehemaligen Standort, wieder aufgebaut wurde. Die neuen Betreiber verwandelten den Pavillon in eine touristische Infrastruktur und nennen ihn seither den Touristenbahn timer.



// Der Autobahn timer kurz nach der Fertigstellung

***„ Wir streben an, uns künftig in stadtplanerische
Diskussionen verstärkt einzubringen.“***

Marei Martens von BlaBlaCar

AUSBLICK

SPEKULATIONEN ÜBER DIE ZUKUNFT DER ASPHALTINSELN

Zurzeit wird intensiv über einen Ausbau der Asphaltinseln nachgedacht. In den kommenden Jahren soll die Aufenthaltsqualität für alle NutzerInnen der Mitfahrplätze erheblich verbessert werden. Dazu bedarf es schrittweiser kleinteiliger Maßnahmen der Umnutzung, des Umbaus, des Ausbaus, der Reparaturen und der Modernisierung.¹²⁶ Der Werkzeugkasten räumlicher Interventionen setzt sich zusammen aus dem Transfer bestehender Tendenzen (die verstreut auf das Gebiet der Asphaltinseln auftreten) dem Einsatz von Elementen die dem Bedarf der MitfahrerInnen vor Ort entstammen und dem Import von Inventar anderer Mitfahr-Kulturräume und Perioden. Um den veränderten Mobilitätsansprüchen gerecht zu werden, haben die dezentral verwalteten Asphaltinseln unterschiedlichste Arten der innovativen Nutzung entwickelt. Waren Elektrozapfsäulen, Imbissstände, Fahrradgaragen und Parkbuchten für Camper am Beginn des Ausbaus der Asphaltinseln noch die Ausnahme, so sollen diese Elemente in Zukunft fixe Bestandteile des erweiterten Inventars der Fahrgemeinschaftsplätze darstellen.

1. CAMPER PARKBUCHTEN

Unter allen EU Mitgliedsstaaten verbringen die Holländer den größten Anteil ihrer Freizeit in Campingfahrzeugen.¹²⁷ Parkbuchten zum Campieren, wie es sie bereits seit geraumer Zeit auf der Insel Wilg gab, verteilt auf das gesamte Gebiet der Asphaltinselgruppe, sind der Grundstein in der Entwicklung der Fahrgemeinschaftsplätze auf dem Weg zu einer touristischen Infrastruktur. Mindestens drei Parkbuchten pro Insel werden für die mobilen Behausungen freigegeben. Das macht die Asphaltinselgruppe zum größten dezentral organisierten Campingplatz Europas.

2. FAHRENDE HÄNDLER

Am 1. Juni 2015 hat auf Beekbergen das Food Centre erstmals sein Verdeck aufgeklappt. Zwischen 7 Uhr vormittags und 19 Uhr abends, versorgt das Food Centre Asphaltinselhüpfer mit Snacks und Getränken. Diesem Beispiel sollen, in den kommenden Jahren, Asphaltinseln mit ausreichender Frequenz folgen. Lokale Lebensmittelproduzenten verkaufen für die Region typische Waren. Kulinarische Schwerpunkte können sich auf den unterschiedlichen Inseln ausbilden. Auf der Insel Gouda könnten Käsespezialitäten aufgetischt werden, während auf Heerhugowaard Fisch auf den Tellern der MitfahrerInnen landen würde. Ein Rotationssystem innerhalb benachbarter Inseln bringt Abwechslung in den Speiseplan von MitfahrerInnen, die täglich denselben Umsteigeplatz nutzen.

3. SIESTA RAUM

Siesta-Räume wurden erstmals in den frühen 1960er Jahren innerhalb bestehender Raststättenräume entlang der deutschen Autobahn getestet. Die Probezeit überstanden die nur vereinzelt genutzten Tagesruheräume nicht. Das mag daran gelegen haben, dass die Lkw Fahrer ihre Schlafkojen im Wagen mitführen. Pkw-Fahrer nutzen die Tageszeit zum Fahren.¹²⁸ Auf den Asphaltinseln finden sich immer wieder FahrerInnen, die in ihren Autos ein Nickerchen halten, während sie auf MitfahrerInnen warten oder eine kurze Pause vor der Weiterreise einlegen. Das Fahrzeug ist ihr Siesta-Raum. Doch was machen müde PendlerInnen, die mit dem Fahrrad anreisen oder zu Fuß unterwegs sind? Damit es ihnen nicht wie Samuel Becketts Molloy ergeht, (als dieser über den Fahrradlenker gebeugt einschläft, fordert ihn ein vorbeikommender Polizist auf, diese Unsitte zu unterlassen) sollten Entspannungsräume auf dem Asphaltfeld für diese wachsende MitfahrerInnengruppe installiert werden. Dadurch würden sich die Umsteigebedingungen erheblich verbessern.

4. TANKSTELLE

Die Zapfsäulen für Elektroautos werteten die Asphaltinseln zu Beginn zu einer Art Gratis-Tankstelle auf. Um das gesamte Spektrum der Elektromobilität abzudecken, sollten in Zukunft Ladestationen für Elektrofahräder und Smartphones hinzugefügt werden.

5. ANZEIGETAFEL

Individuelle Dienste wie Routenführungssysteme, stehen nur Fahrern entsprechend ausgestatteter Fahrzeuge zur Verfügung. Kollektive Dienste, wie Wechselwegweiser, dienen der Lenkung des Gesamtverkehrs und sind für alle Verkehrsteilnehmer nutzbar.¹²⁹ Anzeigetafeln entlang der Asphaltinselgruppe könnten Auskunft über Abfahrt und Ankunft von Fahrgemeinschaften geben.

6. SANITÄRANLAGEN

Sanitäranlagen auf den Fahrgemeinschaftsplätzen sind rar. Immer wieder werden die umliegenden Wiesen und Sträucher zum improvisierten Abort. Das Problem wurde erkannt¹³⁰ und soll in Zukunft durch das Aufstellen entsprechender Anlagen beseitigt werden.

7. UMKLEIDEBEREICH

Der Mangel an Umkleidekabinen zwang MitfahrerInnen, beim Übergangsritual am Fahrgemeinschaftsplatz, die Hüllen im bescheidenen Schutz der Autotür zu wechseln. Die Einrichtung eigener Umkleidebereiche mit ausreichend Sichtschutz, könnten nicht nur von MitfahrerInnen genutzt werden - auch RadfahrerInnen auf Wochenendfahrt, könnten davon profitieren.

8. WANDERWEGE

Durch die Umwidmung der Parkbuchten zu Campingplätzen und der Installation von Siesta-Räumen könnten selbst mehrtägige Wanderungen, mit Übernachtungsmöglichkeit auf den Asphaltinseln, möglich werden. Für die Reflexion während des Wartens gibt es am Ende der Sackgasse auf Maarsbergen bereits heute einen kleinen Peripatos.

AIRBNB AUF RÄDERN

Unter dem Titel „Drive and Sleep in the Van“ hat ein Kleinbus-Eigentümer, in der Metropolregion von San Francisco, sein mobiles Zuhause über die Online – Herbergsvermittlung Airbnb inseriert. Leere gebührenfreie Parkplätze haben ein ebenso hohes Potential durch Online-Dienste belegt zu werden wie leere Autositze. Der Inserent befindet sich in einer rechtlichen Grauzone. Das Abstellen eines Fahrzeugs ist, im Stadtgebiet von San Francisco, auf gebührenfreien Parkplätzen für die Dauer von drei Tagen gestattet. Danach muss das Fahrzeug weiterbewegt werden. Dies gilt nur, solange der fahrbare Untersatz nicht als mobile Behausung dient.¹³¹ Bei dem mobilen Hotel verschwimmen die Grenzen zwischen Transportmittel und Unterkunft, durch den Einsatz von Smartphone Technologie, auf eigentümliche Weise. Es zeigt aber auch, dass die autogerechte Stadt, durch die List einzelner Akteure, einer informellen Umwidmung unterzogen werden kann. Ein ähnliches Beispiel sind Senioren die in ihren „Recreational Vehicles“ nachts die Parkplätze großer Einkaufszentren aufsuchen und zugleich über eine Online Plattform miteinander in Verbindung stehen.¹³²

9. PARKBUCHTEN FÜR LOKALE SPEDITEURE

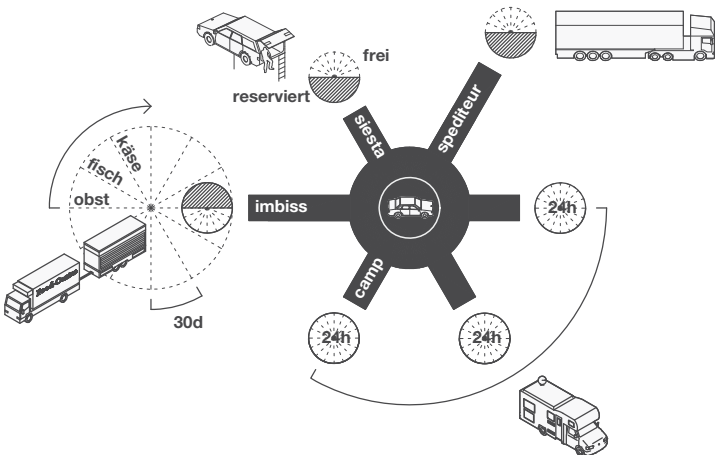
Entsprechend der jeweiligen Ausgangsgröße, wurden Inseln mit überlangen Parkbuchten für lokale Spediteure ausgestattet. Nachts nutzen die Händler das Angebot. Tagsüber dienen die Buchten als Bedarfshalt für LKW-Fahrer, die ihre verordnete Pause gerne etwas abseits der Autobahnen abhalten.¹³³

10. FAHRGEMEINSCHAFTS-PLATTFORM

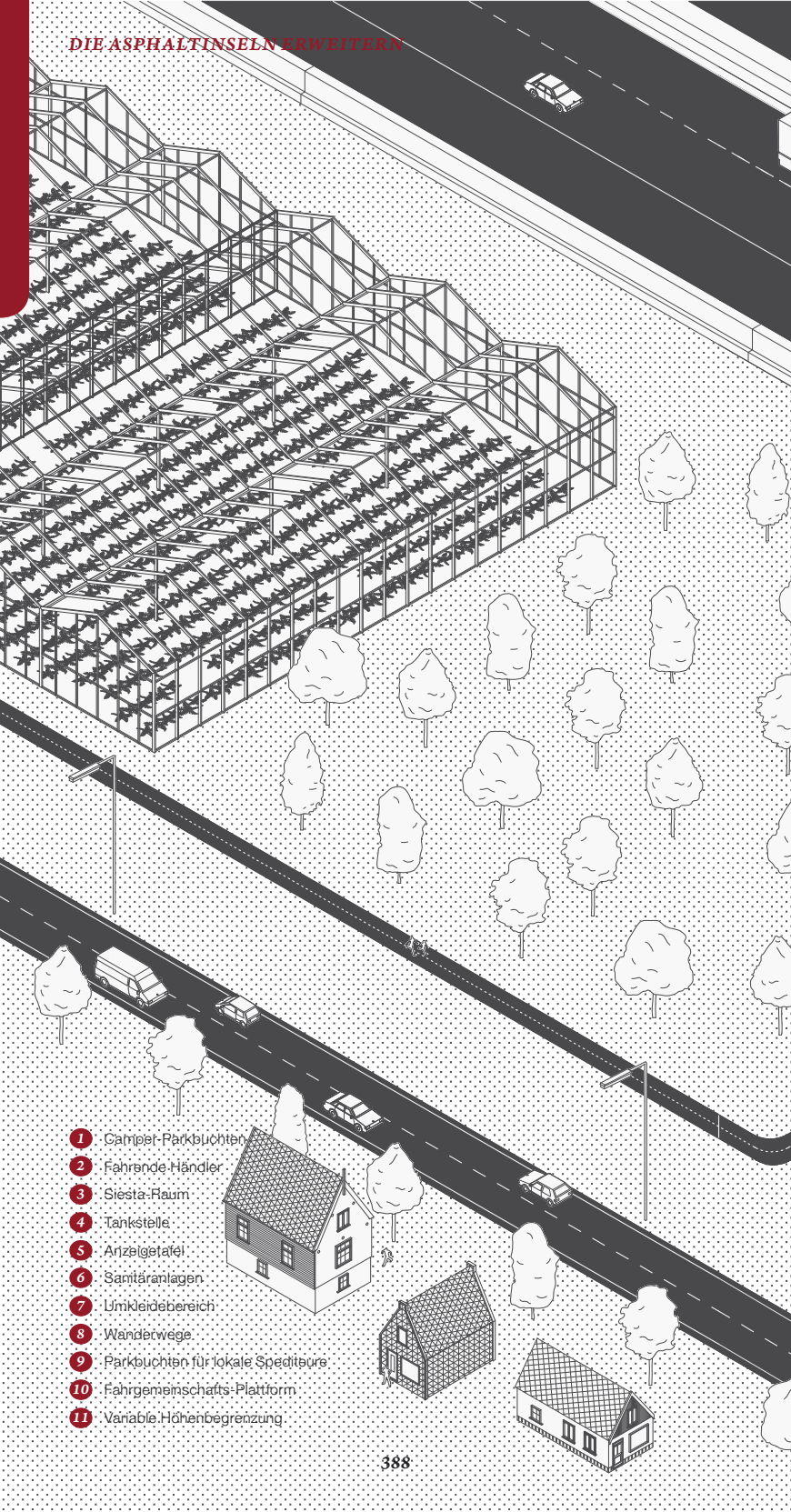
Mitfahrgemeinschaften brauchen mehr Raum, als ihnen auf herkömmlichen Parkplätzen zur Verfügung steht. Der überdachte Bereich zur Bildung fahrender Gemeinwesen, bietet ausreichend Raum für die Einsteigenden. Im Gegensatz zu herkömmlichen Parkbuchten, die stets als Sackgassen konzipiert sind, ist die Carpool-Bucht eine Durchfahrt, in der, für den Zustieg und das Verladen der Gepäckstücke, angehalten werden kann. Den Wartenden stehen zusätzlich Sitzgelegenheiten sowie ein digitales Carpool-Contactbord zur Verfügung.

11. VARIABLE HÖHENBEGRENZUNG

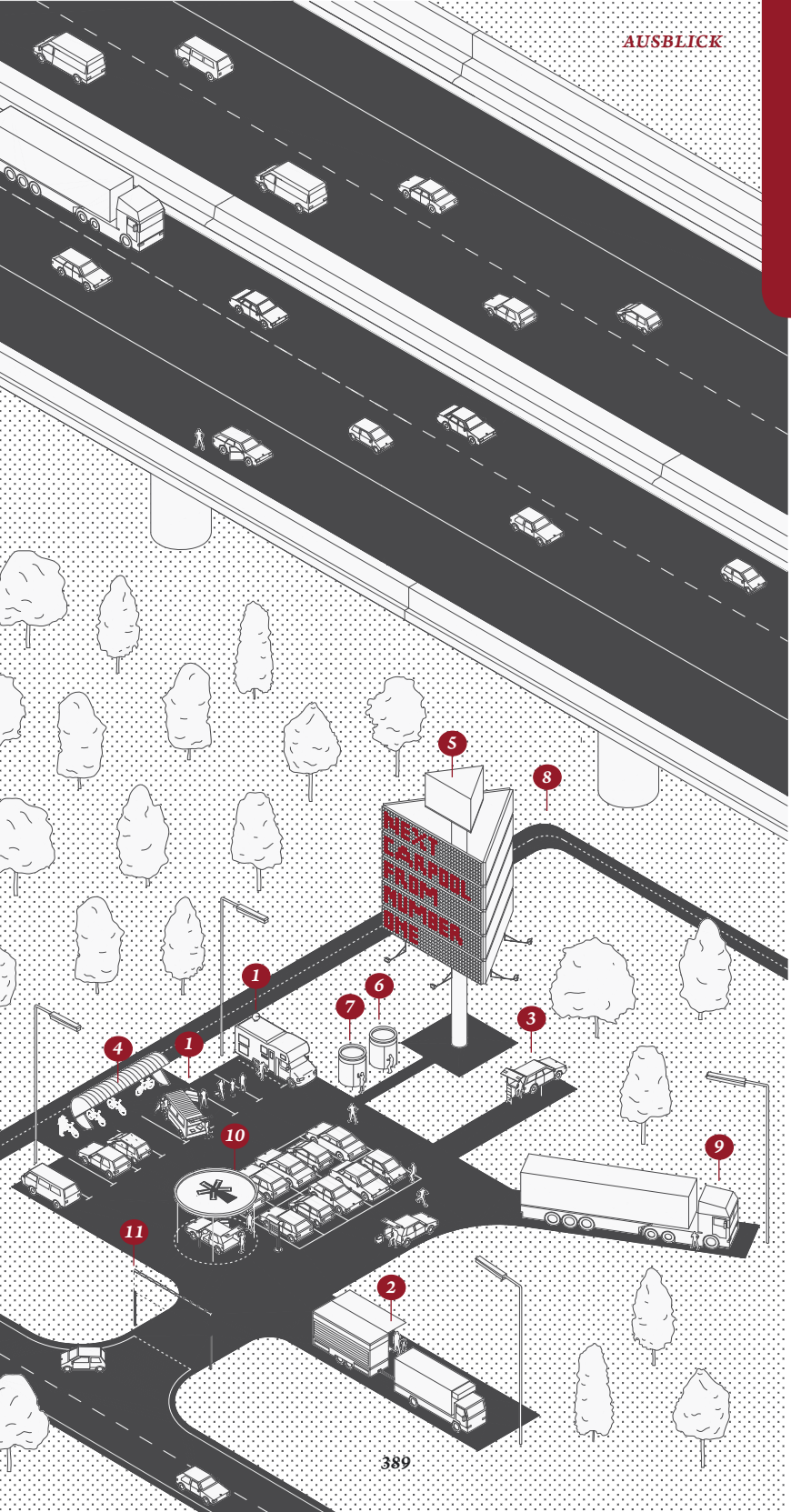
Die restriktive Politik der 2,2 Meter Höhenbegrenzung wurde zugunsten von Vielfalt innerhalb einer Insel verworfen. Lokale Spediteure können sich um einen Parkplatz auf den Asphaltinseln bewerben. Vor allem bei Nacht, wenn die Mehrheit der MitfahrerInnen in ihren Betten liegt, sind die Fahrgemeinschaftsplätze oft leer. Tagsüber kann der Zugang im Voraus von Spediteuren, die auf der Strecke die jeweilige Asphaltinsel passieren, gebucht werden um hier zu pausieren.



// Die Erweiterungsmaßnahmen auf den Asphaltinseln im Überblick



- 1 Camper-Parkbuchten
- 2 Fahrende Händler
- 3 Siesta-Raum
- 4 Tankstelle
- 5 Anzeigtafel
- 6 Sanitäranlagen
- 7 Umkleebereich
- 8 Wanderwege
- 9 Parkbuchten für lokale Speditionen
- 10 Fahrgemeinschafts-Plattform
- 11 Variable Höhenbegrenzung



NACHWORT

ASPHALTINSELN

Brauchen Fahrgemeinschaften in Zeiten umfassender Digitalisierung (noch) Orte? Diese Frage stand am Beginn der Auseinandersetzung mit den unterschiedlichen Formen des Mitfahrens und den damit verbundenen Räumen. Schnell wurde klar, dass Mitfahren nicht gleich Mitfahren bedeutet. Die vielgepriesenen Onlinedienste wirken vorwiegend bei der Überwindung längerer Distanzen. Täglich wiederkehrende Fahrgemeinschaften greifen hingegen immer noch auf Altbewährtes zurück. Während die MitfahrerInnen im Netz für gewöhnlich nicht zweimal in dasselbe Fahrzeug steigen, knüpfen lokale Fahrgemeinschaften Beziehungen, die über Jahre Bestand haben können. Gegenseitiges Vertrauen ist in beiden Fällen maßgebend. Im täglichen Berufsverkehr in Form von Gewohnheit, im zweiten Fall durch Nutzerprofil und Bewertungssystem. Zurzeit gibt es keinerlei Berührungspunkte der unterschiedlichen Mitfahr-Gruppen. Gleichzeitig schlummern in beiden Formen Potentiale die, durch eine räumliche Synchronisierung der Modi von Kurz- und Langstrecke, geborgen werden könnten. Zwischenstopps sind bei Mitfahrzentralen nicht vorgesehen. Fahrgemeinschaftsplätze an Autobahnauffahrten, wären ideale Orte für Bedarfshalte zwischen zwei größeren Städten. Lokale Mitfahr-Initiativen scheitern oft an der zu geringen NutzerInnenzahl. Auf dem Territorium der asphaltierten Inseln drängen sich Spekulationen über eine Verschmelzung der beiden Mitfahrssysteme geradezu auf.

Wie können Online-Mitfahrgemeinde, die in den vergangenen Jahren mit Rekordzahlen aufwartet, und die erste Fahrgemeinschaftsinfrastruktur in Form von Fahrgemeinschaftsplätzen voneinander profitieren und gemeinsam zur Bildung eines öffentlichen Raumes des Mitfahrens beitragen? Kann das Digitale zum Verstärker lokaler Mitfahrkultur werden? Liegen hier die unterentwickelten Ausgangspunkte für die Erschließung des Raumes, der von Thomas Sieverts unter dem vorläufigen Begriff „Zwischenstadt“ zusammengefasst wurde?¹³⁴ Um der geteilten Mobilität näher zu kommen bewegte ich mich in einer mehrwöchigen Expedition von Carpoolplein zu Carpoolplein und informierte mich bei der größten Online Mitfahrzentrale über aktuelle Tendenzen in der Netz-Mitfahr-Community. Auch wenn der Carpoolplein kein Epiphänomen ist – auch in Frankreich, der niederländischsprachigen Region Flandern im Norden Belgiens und dem deutschen Saarland, werden Fahrgemeinschaftsplätze unterhalten (abgesehen von den im dritten Kapitel beschriebenen Beispielen aus den USA). Der Carpoolplein ist jedoch durch Geschichte, Verwaltungsstruktur (die stets regional organisiert ist) und Verbreitung einzigartig.

Hier werden wie von Marc Augè beschrieben Orte neu zusammengesetzt und Relationen neu rekonstruiert. Augè stellt den anthropologischen Orten, die eine klar ablesbare und erzählbare Geschichte haben, die Nicht-Orte gegenüber. Nicht-Orte kennzeichnet ihr transitorischer Charakter und die Flüchtigkeit. Einkaufszentren und Flughäfen sind Beispiele dafür. Ort und Nicht-Ort sind fliehende Pole; der Ort verschwindet niemals vollständig, und der Nicht-Ort stellt sich niemals vollständig her.¹³⁵ Die Carpoolpleinen sind

ein besonders gutes Beispiel für das Oszillieren zwischen diesen beiden Kategorien. Könnten die verstreuten Orte des Mitfahrens, der Ausgangspunkt eines regional diversifizierten Wirtschaftsraumes mit lokalem Ambiente werden? In einer Zeit, in der Desynchronisierungs- und Vereinzeltendenz zu immer gesichtloseren und austauschbaren Stadträumen führen.¹³⁶ Der Carpoolplein ist auch deshalb ein spezieller Ort, der des Schutzes und der sanften Kultivierung bedarf, weil hier die Unterschiedlichkeiten, die Möglichkeit dem Fremden zu begegnen, die Vielgestaltigkeit und die Anonymität erhalten geblieben sind. Faktoren, die Richards Sennett als wesentliche Merkmale einer lebhaften städtischen Bühne ansieht.¹³⁷

Ein Gemeinplatz, der zugleich verbindende, als auch versammelnde Eigenschaften aufweist.¹³⁸ Durch das Zusammenarbeiten im Modus Operandi des gemeinsamen Fahrens, entsteht gerade eine neue Aufgaben für die regionale Baukultur des 21. Jahrhunderts. Sogenannte strukturschwache Regionen könnten, durch die Kultivierung eines öffentlichen Raumes der MitfahrerInnen, immens profitieren und die Lebensqualität ihrer BewohnerInnen damit verbessern. Dort, wo sich der „Postbus“ an Samstagen einmal und an Sonntagen gar nicht mehr hin verirrt, sind Menschen für nahezu alle täglichen Verrichtungen an ihre Automobile gefesselt. Die Entfesselungskunst könnte mit der Schaffung und dem Ausbau eigener Räume des Mitfahrens beginnen.

Wien, am 28. März 2016

AUTOGRILL

Diese Arbeit hätte eigentlich von Raststätten handeln sollen. Als ich begann, Beispiele der für ihre Brückenrasthäuser bekannt gewordenen Firma Autogrill zu recherchieren, stieß ich an der holländisch – deutschen Grenze auf ein Exemplar, in dessen unmittelbarer Nähe, auf einem kleinen Parkplatz, Karosserien sich eng aneinander drängten, während auf dem Rastplatz ausreichend freie Plätze zur Verfügung standen. Es gab keinen augenscheinlichen Attraktor, der diese Überbelegung auf den ersten Blick hätte rechtfertigen können. Als sich herausstellte, dass es sich dabei um einen Ort für geteilte Mobilität handelt, war sofort klar, dass hier die Ansätze für eine andere Form von Raststätte zu finden sind.

CARPOOL

Mitfahren wurde im englischen Sprachraum anfangs noch als Carsharing bezeichnet. Während dies in Großbritannien noch immer der Fall ist, firmieren Fahrgemeinschaften in den USA heute als Carpools. Der im deutschsprachigen Raum bereits fest verankerte Begriff des Carsharing bezeichnet die geteilte Nutzung von Fahrzeugen, während das Carpooling das Teilen des Fahrzeuginnenraumes bezeichnet. Im Unterschied zum Carpooling hat das Carsharing seinen Ursprung in Europa und ist übergeschwappt nach Amerika. Beim Carpooling war es umgekehrt. Könnte der Import des Carpooling-Begriffs zu einer breiteren Akzeptanz des Mitfahr-Gedankens in Europa führen?

FAHRGEMEINSCHAFT - EINE DEFINITION

Von einer Fahrgemeinschaft wird gesprochen, wenn mindestens zwei Personen ein Fahrzeug besetzen und eine Kapazität von 15 Passagieren nicht überschritten wird. Die Route der Mitfahrer muss mit der des Fahrers übereinstimmen. Abgesehen von der Aufteilung der Wegkosten darf kein Profit für den Fahrzeuglenker daraus entstehen. (Quelle: MIT)

HOV-LANE (DIAMOND LANE)

Die Zutaten der Mitfahr-Infrastruktur in den USA bestehen aus Pendler-Parkplätzen, Rufnummern zur Vermittlung von Fahrgemeinschaften und HOV-Lanes. High Occupancy Vehicle Lanes sind für Fahrgemeinschaften und Busse reservierte Spuren. Weiße Rauten entlang des Asphaltbandes sind verantwortlich für deren Beinamen Diamond-Lane.

SNELWEG

Holländisch für Autobahn. Snelwegen machen ein Drittel des niederländischen Straßennetzes aus.

KARTE DER ASPHALTINSELN

Die Karte der Asphaltinseln (im Umschlag) zeigt, in einem Überblick, alle Archipele, welche direkt an Autobahnauffahrten liegen. Darauf kollidieren zwei Maßstäbe. Mitfahrplätze sind größer dargestellt als die Verkehrslinien. Abstände der Archipele zueinander entlang der jeweiligen Autobahn sowie die Anzahl der Parkbuchten sind in Kapitel II dokumentiert.

ZUR LAGE DER ASPHALTINSELN

- 1** vgl. Molnár, Hermine und Konen, Rico: Carpoolen in het woon-werkverkeer. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek 2003, S.30
- 2** vgl. Bekhuis, Frans: P+R en carpool. In: KpVV Dashboard. Stand: 27. Februar 2013
<http://kpvvdashboard-10.blogspot.be/> (abgerufen am 13.Jänner 2016)
- 3** ebd.
- 4** vgl. Diener, Stefan und Partecka, Ingo: Faszination Stadion 2006. Die WM-Stadien. Geschichte – Porträts – Ausblick. Hamburg: Stadionwelt-Verlag 2005, S.171
- 5** vgl. Bekhuis, Frans: <http://kpvvdashboard-10.blogspot.be> (abgerufen am 13.01.2016)
- 6** vgl. DeLoach, Stephen B.: Not driving alone: Commuting in the Twenty-first century. Elon: University Press 2010, S.18
- 7** Die Erderwärmung auf 1.5°C zu begrenzen, wie es im Abkommen von Paris festgelegt wurde, ist unter anderem von einem veränderten Mobilitätsbewusstsein abhängig. Auf der Straße werden 17% der weltweiten CO² Emissionen verursacht. vgl.
<http://de.statista.com/statistik/daten/studie/317683/umfrage/verkehrstraeger-anteil-co2-emissionen-fossile-brennstoffe/> (abgerufen am 15. Jänner 2016)
- 8** vgl. Jorritsma, Peter und Harms, Lucas: Mobiliteitsbeleid 2015 Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) 2015, S.131
- 9** vgl. Mischke, Joachim; Haarmeyer, Jan und Dey, Andreas: Eröffnungsdatum der Elbphilharmonie steht fest. In: Hamburger Abendblatt vom 26. Dezember 2014
- 10** vgl. Jorritsma, Peter und Harms, Lucas: Mobiliteitsbeleid 2015, S.140
- 11** Ausgehend von einer Mindestbelegung mit drei Passagieren pro Fahrzeug.
- 12** vgl. Bekhuis, Frans: P+R en carpool. In: KpVV Dashboard. Stand: 27. Februar 2013
<http://kpvvdashboard-10.blogspot.be/> (abgerufen am 13.Jänner 2016)
- 13** vgl. Molnár, Hermine und Konen, Rico: Carpoolen in het woon-werkverkeer. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek 2003, S.31
- 14** vgl. Deblaere, Hannelore und Feys, Inge: Carpoolparkings West-Vlaanderen. West-Vlaanderen: Techum 2014, S.1
- 15** vgl. Jorritsma, Peter und Harms, Lucas: Mobiliteitsbeleid 2015, S.141

- 16 vgl. Bekhuis, Frans: P+R en carpool. In: KpVV Dashboard.
Stand: 27. Februar 2013
<http://kpvvdashboard-10.blogspot.be/> (abgerufen am 13.Jänner 2016)
- 17 ebd.
- 18 ebd.
- 19 ebd.
- 20 ebd.
- 21 ebd.
- 22 vgl. Knoflacher, Hermann: Fahrzeuge. Stehzeuge.
Der Stau ist kein Verkehrsproblem
Wien: Böhlau Verlag 2001, S.68
- 23 vgl. Jorritsma, Peter und Harms, Lucas: Mobilitätsbeleid 2015, S.150
- 24 vgl. Deblaere, Hannelore und Feys, Inge: Carpoolparkings West-Vlaanderen,
S.22
- 25 vgl. Venturi, Robert; Scott Brown, Denise und Izenour, Steven: Lernen von
Las Vegas. Zur Ikonographie und Architektursymbolik der Geschäftsstadt.
Basel: Birkhäuser Verlag 2013, S.24
- 26 vgl. <https://nl.wikipedia.org/wiki/Transferium> (abgerufen am 15.März 2016)
- 27 vgl. Molnár, Hermine und Konen, Rico: Carpoolen in het woon-werkverkeer.
Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek 2003, S.33
- 28 vgl. Eran, Ben Joseph: Rethinking a Lot: The Design and Culture of Parking
MIT-Press 2012, S.33
- 29 vgl. Deblaere, Hannelore und Feys, Inge: Carpoolparkings West-Vlaanderen, S.25
- 30 vgl. Eran, Ben Joseph: Rethinking a Lot: The Design and Culture of Parking
MIT-Press 2012, S.33
- 31 vgl. Deblaere, Hannelore und Feys, Inge: Carpoolparkings West-Vlaanderen, S.26
- 32 vgl. Venturi, Robert; Scott Brown, Denise und Izenour, Steven: Lernen von Las
Vegas. Zur Ikonographie und Architektursymbolik der Geschäftsstadt, S.19
- 33 vgl. Cortázar, Julio und Dunlop, Carol: Die Autonauten auf der Kosmobahn.
Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag 2014, S.228
- 34 vgl. Verhart, Frank: Hitchhiking in the Netherlands, S.2
- 35 vgl. <http://blog.together.com/> Stand: 22.Dezember 2014
(abgerufen am 10. Jänner 2016)

ANHANG II

- 36** Als klassische Periode wird hier die erste Phase der künstlichen Landgewinnung in den frühen 1980er Jahren angesehen.
- 37** vgl. De Haan, Jan Jurgen (2016): Interview vom 15. Februar 2016. Jurgen de Haan ist Projektmanager bei der Mobilitätsplattform CROW. Das Institut ist verantwortlich für Studien und die Erhebung statistischer Daten zum Mobilitätsverhalten in den Niederlanden.
- 38** vgl. Redaktion Fischer Weltalmanach (Herausgeber): Fischer Weltalmanach 2015: Zahlen Daten Fakten. Frankfurt am Main, Fischer Verlag 2014, S.240
- 39** Stinissen, Remko: Interview vom 10. März 2016 Remko Stinissen ist in der Gemeinde Houten verantwortlich für die lokale Asphaltinsel.
- 40** vgl. Chan, Nelson D. und Shaheen Susan A.: Ridesharing in North America: Past, Present, and Future. University of Carlifornia: Berkeley 2012, S.109.
- 41** Stinissen, Remko: Interview vom 10. März 2016
- 42** vgl. Carpoolpleinen. Van beleid tot uitvoering, Utrecht: CROW2007, S.25
- 43** Durch den Vergleich von Luftbildern verschiedener Online-Kartendienste (OSM, Bing-maps und google-maps) konnten diese Entwicklungen rekonstruiert werden.
- 44** vgl. Cormont, Henri: (Foto) Bent u morgen de 750,001ste carpooler? (aufgenommen am 27. Jänner 1999)
- 45** vgl. Cormont, Henri: (Foto) Bijkomen op de achterbank (aufgenommen am 27. Juni 1995)
- 46** vgl. Ardenne, G.M.V.: Tweede Kamer der Staten-General: Zitting 1979-1980, S.9
- 47** ebd. S.10
- 48** vgl. Tweede Kamer der Staten-General: Bijzondere Commissie voor het Structuurschema Verkeer en Vervoer (14390) en voor het Meerjarenplan Personenvervoer 1980-1984 (15 885) en de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat, S.1209.
- 49** vgl. Ardenne, G.M.V.: Tweede Kamer der Staten-General: Zitting 1979-1980, S.12
- 50** vgl. Chan, Nelson D. und Shaheen Susan A.: Ridesharing in North America: Past, Present, and Future, S.93
- 51** Als High Occupancy Vehicle Lane oder kurz HOV werden Fahrspuren bezeichnet, die Autos mit einer Mindestbelegung von drei Passagieren vorbehalten ist. ebd.
- 52** ebd. S.12
- 53** vgl. Majj-Weggen, Hanja (Vorsitzende): Tweede Kamer der Staten-General: Zitting 1990-1991, S.2
- 54** ebd.

- 55 ebd.
- 56 vgl. Majj-Weggen, Hanja: Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat, Tweede Kamer der Staten-General: Vergaderjaar 1993-1994, S.1
- 57 vgl. Berg, J. van den; Lions, E.; Oosterhuis, F.; Rietveld, P.; Verhoef, E.; Innovaties für nachhaltigen Verkehr. Erfolg und Misserfolg in acht Fallstudien, S:110
- 58 vgl. Tweede Kamer der Staten-General, Vergaderjaar 1994-1995, S.27
- 59 ebd.
- 60 ebd.
- 61 vgl. Tweede Kamer der Staten-General, Vergaderjaar 1994-1995, S.17
- 62 vgl. Hendriks, Jeroen und Dominique Weesie: Minister steunt dubbeldeks weg, Telegraaf Amsterdam, Den Haag: 3. Dezember 1999
- 63 vgl. Dik-Faber, Elias: Vaststelling begroting Ministerie van Infrastructuur en Milieu voor het jaar 2013, <http://www.rijksbegroting.nl/2013/kamerstukken,2012/11/23/kst175785.html> (abgerufen am 23. Jänner 2016)
- 64 De Haan, Jan Jurgen (2016): Interview vom 15. Februar 2016.
- 65 vgl. ZGT, bureau communicatie: ZGT in Beeld 2013/2013, S.14
- 66 vgl. Hendriks, Ron und Reith, Maarten: Carpool app leidt bij ziekenhuis niet tot meer carpoolers, In: Verkeersnet magazin Stand: 21. November 2015 <http://www.verkeersnet.nl/13619/carpool-app-leidt-bij-ziekenhuis-niet-tot-meer-carpoolers/> (abgerufen am 15.März 2016)
- 67 vgl. <http://www.carpoolkart.nl/> (abgerufen am 01. Jänner 2016)
- 68 vgl. <http://blog.toogethr.com/> (abgerufen am 16. März 2016)
- 69 vgl. Chan, Nelson D. und Shaheen Susan A.: Ridesharing in North America: Past, Present, and Future. S.104
- 70 vgl. Bell, Jonathan: Carchitecture, Basel: Birkhäuser Verlag 2001, S.12
- 71 vgl. Hicks, Jennifer: Germany's Carpooling.com Proves Rideshare Works, In: Forbes 06.August 2012
- 72 ebd.
- 73 vgl. Attanucci, John: MIT „Real Time“ Rideshare Research: <http://ridesharechoices.scripts.mit.edu/home/histstats/> (abgerufen am 15. März 2016)
- 74 vgl. Chan, Nelson D. und Shaheen Susan A.: Ridesharing in North America: Past, Present, and Future. S.93

ANHANG II

- 75** Uber ist ein Taxiunternehmen des digitalen Zeitalters. Es basiert auf einer Smart phone-Applikation, die es Privatpersonen erlaubt, Fahrdienstleistungen anzu bieten.
- 76** vgl. Ferguson, Eric: „The Rise and Fall of the American Carpool: 1970-1990“ S.12
- 77** vgl. Attanucci, John: MIT „Real Time“ Rideshare Research: <http://ridesharechoices.scripts.mit.edu/home/histstats/> (abgerufen am 15. März 2016)
- 78** ebd.
- 79** Der Clean Air Act aus dem Jahr 1970 hatte beispiellosen Einfluss auf die US Regierung und den Industriesektor Nordamerikas. Einflüsse der Industrie auf die Umwelt wurden von diesem Zeitpunkt an genauer durch eigene Agenturen kontrolliert. Das erklärte Ziel war eine Verbesserung der Luftqualität in den Vereinigten Staaten. vgl. Davidson, Jonathan and Norbeck, Joseph M.: An Interactive History of the Clean Air Act, London: 2012, S.7
- 80** vgl. Chan, Nelson D. und Shaheen Susan A.: Ridesharing in North America: Past, Present, and Future. S.98
- 81** vgl. LeBlanc, David E.: Slugging. The Commuting Alternative for Washington, DC, Washington 1999, S.45
- 82** ebd.
- 83** ebd., S.60
- 84** vgl. M. Burris, E. Christopher, P. DeCorla-Souza, A. Greenberg, S. Heinrich, J. Morris, M. Oliphant, E. Schreffler, P. Valk, P. Winters: Casual Carpooling Scan Report; Exploratory Advanced Research Program, Federal Highway Administration: 2010, S.13
- 85** vgl. Chan, Nelson D. und Shaheen Susan A.: Ridesharing in North America: Past, Present, and Future. S.101
- 86** vgl. LeBlanc, David E.: Slugging. The Commuting Alternative for Washington, DC, Washington 1999, S.22
- 87** ebd.
- 88** vgl. Amey, Andrew M.: Real-Time Ridesharing: Exploring the Opportunities and Challenges of Designing a Technology-based Rideshare Trial for the MIT Community, S.21
- 89** ebd.
- 90** vgl. Attanucci, John: MIT „Real Time“ Rideshare Research: <http://ridesharechoices.scripts.mit.edu/home/histstats/> (abgerufen am 15. März 2016)

- 91** vgl. Chan, Nelson D. und Shaheen Susan A.: Ridesharing in North America: Past, Present, and Future. S.104
- 92** vgl. Martens, Marei: Factsheet-BlaBlaCar Jänner 2016 https://d2hqsaoq1cfj21.cloudfront.net/blogstatics/files/DE/PM/Factsheet_BlaBlaCar_Deutschland_Januar2016.pdf (abgerufen am 16.März 2016)
- 93** vgl. Chan, Nelson D. und Shaheen Susan A.: Ridesharing in North America: Past, Present, and Future. S.106
- 94** ebd.
- 95** vgl. Metcalf, David: Icha:The Three-in-One Jockey, Indonesia Expat, 25.02.2013
- 96** vgl. Bachelard, Michael: The Sydney Morning Herald,04.02.2012
- 97** vgl. Tjahajadi, Victor: „Car jockeys“ cash in on Jakarta's traffic snarl, Mail & Guardian, 06. März 2006
- 98** vgl. Baart, Theo: Snelweg, Architectura & Natura / Ideas on Paper Foundation: Den Haag 1996, S.25
- 99** vgl. Li, Jianling; Embry, Patrick; Mattingly, Stephen P.; Sadabi, Kaveh Farkhi; Rasmidatta, Isaradatta; Burris, Mark W.: Who Chooses to Carpool and Why?, In: Transportation Research Record: 2007, S.115
- 100** Aus einem Gespräch mit einem Nutzer der Insel Zeist vom 16. Juli 2015 (für Details siehe Interview Transcripts)
- 101** Cortázar, Julio; Die Erzählungen 2. Südliche Autobahn, Berlin: Suhrkamp 1998, S.555
- 102** vgl. Hein, Hartwig; Mautz, Rüdiger und Rosenbaum, Wolf: Mobilität im Alltag, Frankfurt am Main: Campus Verlag 2001, S.91
- 103** vgl. Appel, Holger: Zehn Macbooks und kein Lenkrad, Frankfurter Allgemeine Zeitung, 25. April 2015
- 104** vgl. Dawos Auto-Ausstattung, Katalog der Firma Dawos 1963, S.31

DIE ASPHALTINSELN ERKUNDEN

- 105** Die Autobahnen A3, A5, A8, A10, A16, A22, A74, A79, A200, A208, A326, A256, A270 und A348 sind nicht an das Asphaltinsel-Netz angeschlossen.
- 106** Cortázar, Julio und Dunlop, Carol: Die Autonauten auf der Kosmobahn, Berlin: Suhrkamp 2015, S.28
- 107** Alexander, Christopher; Ishikawa, Sara; Silverstein, Murray: Eine Muster-Sprache: Städte, Gebäude, Konstruktion, S.503
- 108** So geschehen auf der Insel Hagestein bei den Recherchen zu diesem Handbuch im Sommer 2015

- 109** Vgl. Cortázar, Julio und Dunlop, Carol: Die Autonauten auf der Kosmobahn, S.21

DIE ASPHALTINSELN ERWEITERN

- 110** Hänisch, Till und Andelfinger, Volker P.: Internet der Dinge, Wiesbaden: Springer Verlag 2015, S.61
- 111** Bruyckere, Sanne und Bosman, Rianne: Dutch Smartphone User 2015, In: telecompaper 2015, S.4
Die Angabe bezieht sich auf den Anteil der Bevölkerung über 13 Jahren
- 112** vgl. Ray, Jean-Baptiste: Planning a real-time ridesharing network: critical mass and role of transfers, Paris:Transportation Research Arena 2014, S.5
- 113** vgl. Halbritter, Günter; Bräutigam, Rainer; Fleischer; Torsten; Fulda, Ekkehard; Kleinvielhauer, Sigrid; Kupsch, Christel: Fahrgemeinschaften wirkungsvoller als Verkehrstelematik, Karlsruhe: Forschungszentrum Karlsruhe: ITAS 2002, S.9
- 114** vgl. Ray, Jean-Baptiste: Planning a real-time ridesharing network: critical mass and role of transfers, Paris:Transportation Research Arena 2014, S.9
- 115** vgl. dpa: Mitfahrdienst BlaBlaCar stellt auf Online-Zahlung um, In: Süddeutsche Zeitung vom 16. Dezember 2015
- 116** Martens, Marei (2016): Interview vom 26. Jänner 2016
- 117** vgl. Caroll, Quincy: Meet me now. Easy to meet and leave on time https://www.youtube.com/watch?v=-_mfPHRO0wgCarpooling.com/meetme now (abgerufen am 16.03.2016) Eine Kopie des Videos findet sich auf der beiliegenden Speicherkarte.
- 118** vgl. Halbritter, Günter; Bräutigam, Rainer; Fleischer; Torsten; Fulda, Ekkehard; Kleinvielhauer, Sigrid; Kupsch, Christel: Fahrgemeinschaften wirkungsvoller als Verkehrstelematik, Karlsruhe: Forschungszentrum Karlsruhe: ITAS 2002, S.9
- 119** Martens, Marei (2016): Interview vom 29. Jänner 2016, Marei Martens ist Pressprecherin von BlaBlaCar. Eine vollständige Abschrift des Interviews findet sich auf der beigelegten Speicherkarte.
- 120** vgl. Martens, Marei: Gemeinsam echt lecker, <https://www.blablacar.de/news/pm-gemeinsam-echt-lecker> (abgerufen am 16. März 2016)
- 121** 29 Kilometer beträgt die Durchschnittliche Distanz von der eigenen Haustür bis zum Arbeitsplatz für PendlerInnen. vgl. Bekhuis, Frans: P+R en carpool. In: KpVV Dashboard. Stand: 27. Februar 2013 <http://kpvvdashboard-10.blogspot.be/> (abgerufen am 13.Jänner 2016)

- 122** vgl. Zepf, Elmar: Wird die Stadt der Informationsgesellschaft anders aussehen? In: Langenbrick, Gregor und Wilhelm, Karin: City-Lights. Zentren, Peripherien, Regionen, Wien: Böhlau Verlag 2002
- 123** vgl. Achleitner, Friedrich: Österreichische Architektur im 20. Jahrhundert, Band II: Kärnten, Steiermark, Burgenland, S.35
- 124** vgl. Schneidinger, Wilfried: Die Geschichte des Autobahnbaus, Dissertation: Villach 1990, S.8
- 125** ebd., S.13
- 126** vgl. Sieverts, Thomas: Zwischenstadt: Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, Basel: Birkhäuser Verlag 1997, S.96
- 127** vgl. Eurostat Press Office: The Netherlands in the EU, S.1
- 128** vgl. Rompano, Kurt: Hochbauten an den Bundesautobahnen, S.63
- 129** vgl. Halbritter, Günter; Bräutigam, Rainer; Fleischer; Torsten; Fulda, Ekkehard; Kleinvielhauer, Sigrid; Kupsch, Christel: Fahrgemeinschaften wirkungsvoller als Verkehrstelematik, S.5
- 130** vgl. Bekhuis, Frans: P+R en carpool. In: KpVV Dashboard. Stand: 27. Februar 2013
<http://kpvvdashboard-10.blogspot.be/> (abgerufen am 13. Jänner 2016)
- 131** <https://airbnb.com/> drive and sleep in the Van Stand: 01. Jänner 2015 (abgerufen am 10. Oktober 2015) Eine Kopie des Inserats findet sich auf der beigelegten Speicherkarte.
- 132** vgl. Stoll, Katrina; White, Mason und Lloyd, Scott: Infrastructure as Architecture, Berlin: Jovis Verlag 2011, S.92
- 133** Aus einem Gespräch mit einem Nutzer der Insel Soesterberg vom 15. Juli 2015 (für Details siehe Interview Transcripts)
- 134** vgl. Sieverts, Thomas: Zwischenstadt: Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, Basel: Birkhäuser Verlag 1997, S.94-95
- 135** vgl. Augé, Marc: Nicht-Orte, München: Verlag C.H.Beck 2012, S.83
- 136** vgl. Bégout, Bruce: Motel: Ort ohne Eigenschaften, Berlin: Diaphanes Verlag 2013, S.101
- 137** vgl. Sennett, Richard: Civitas, Berlin: Berliner Taschenbuch Verlag 2009, S.212
- 138** vgl. Sloterdijk, Peter: Sphären. Plurale Sphärologie - Band III: Schäume, Berlin: Suhrkamp Verlag 2004, S.644

LITERATURVERZEICHNIS

- Achleitner, Friedrich: 1983, Österreichische Architektur im 20. Jahrhundert, Band II: Kärnten, Steiermark, Burgenland, Wien: Residenz Verlag
- Alexander, Christopher; Ishikawa, Sara; Silverstein, Murray: 2011, Eine Muster-Sprache: Städte, Gebäude, Konstruktion, Wien: Löcker Verlag
- Amev, Andrew M: 2010, Real-Time Ridesharing: Exploring the Opportunities and Challenges of Designing a Technology-based Rideshare Trial for the MIT Community, Boston: Massachusetts Institute of Technology
- Augé, Marc: 2012, Nicht-Orte, München: Verlag C.H.Beck
- Bégout, Bruce: 2013, Motel: Ort ohne Eigenschaften, Berlin: Diaphanes Verlag
- Berg, J. van den; Lions, E.; Oosterhuis, F.; Rietveld, P.; Verhoef, E.; Innovationen für nachhaltigen Verkehr. Erfolg und Misserfolg in acht Fallstudien
- Bell, Jonathan: 2001, Carchitecture: When the Car and the City Collide, Basel: Birkhäuser Verlag
- Baart, Theo: 1996, Snelweg, Architectura & Natura / Ideas on Paper Foundation: Den Haag
- Chan, Nelson D. und Shaheen Susan A.: 2012, Ridesharing in North America: Past, Present, and Future, Berkeley: Transport Reviews
- Cortazàr, Julio: 1998, Die Erzählungen 2. Südliche Autobahn, Berlin: Suhrkamp
- Cortázar, Julio und Dunlop, Carol: 2014, Die Autonauten auf der Kosmobahn, Berlin: Suhrkamp
- Davidson, Jonathan and Norbeck, Joseph M.: 2012, An Interactive History of the Clean Air Act, London
- DeLoach, Stephen B.: 2010, Not driving alone: Commuting in the Twenty-first century. Elon: University Press
- Diener, Stefan und Partecka, Ingo: 2005, Faszination Stadion 2006. Die WM-Stadien. Geschichte – Porträts – Ausblick. Hamburg: Stadionwelt-Verlag
- Deblaere, Hannelore und Feys, Inge: 2014, Carpoolparkings West-Vlaanderen. West-Vlaanderen: Techum
- Eran, Ben Joseph: Rethinking a Lot: 2012, The Design and Culture of Parking, MIT-Press
- Ferguson, Eric: 1997, „The Rise and Fall of the American Carpool: 1970-1990“, Kluwer Academic Publishers: Transportation 24
- Halbritter, Günter; Bräutigam, Rainer; Fleischer; Torsten; Fulda, Ekkehard; Kleinvielhauer, Sigrid; Kupsch, Christel: 2002, Fahrgemeinschaften wirkungsvoller als Verkehrstelematik, ITAS: Karlsruhe

Hein, Hartwig; Mautz, Rüdiger und Rosenbaum, Wolf: 2001, *Mobilität im Alltag*, Frankfurt am Main: Campus Verlag

Jorritsma, Peter und Harms, Lucas: *Mobiliteitsbeleid*: 2015, Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Knoflacher, Hermann: *Fahrzeuge. Stehzeuge.*: 2001, *Der Stau ist kein Verkehrsproblem*, Wien: Böhlau Verlag

LeBlanc, David E.: 1999, *Slugging. The Commuting Alternative for Washington, DC*, Washington

Li, Jianling; Embry, Patrick; Mattingly, Stephen P.; Sadabi, Kaveh Farokhi; Rasmidatta, Isaradatta; Burris, Mark W.: 2007, *Who Chooses to Carpool and Why?*, In: *Transportation Research Record*

Molnár, Hermine und Konen, Rico: 2003, *Carpoolen in het woon-werkverkeer*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek

Ray, Jean-Baptiste: 2014, *Planning a real-time ridesharing network: critical mass and role of transfers*, Paris: Transportation Research Arena

Schneidinger, Wilfried: 1990, *Die Geschichte des Autobahnhofs*, Dissertation: Villach

Sennett, Richard: 2009, *Civitas*, Berlin: Berliner Taschenbuch Verlag

Sieverts, Thomas: *Zwischenstadt*: 1997, *Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*, Basel: Birkhäuser Verlag

Sloterdijk, Peter: 2004, *Sphären. Plurale Sphärologie - Band III: Schäume*, Berlin: Suhrkamp Verlag

Stoll, Katrina; White, Mason und Lloyd, Scott: 2011, *Infrastructure as Architecture*, Berlin: Jovis Verlag

Venturi, Robert; Scott Brown, Denise und Izenour, Steven: 2013, *Lernen von Las Vegas. Zur Ikonographie und Architektursymbolik der Geschäftsstadt*. Basel: Birkhäuser Verlag 2013

Mit besonderem Dank für die Unterstützung:

Will Alsop, Sigrid Hauser, Sabine Knierbein, Carina Sacher,
Sarah van Apeldoorn, Brigitte Klavora, Maxene Graze,
Jerome Becker und Sebastian Bauer.

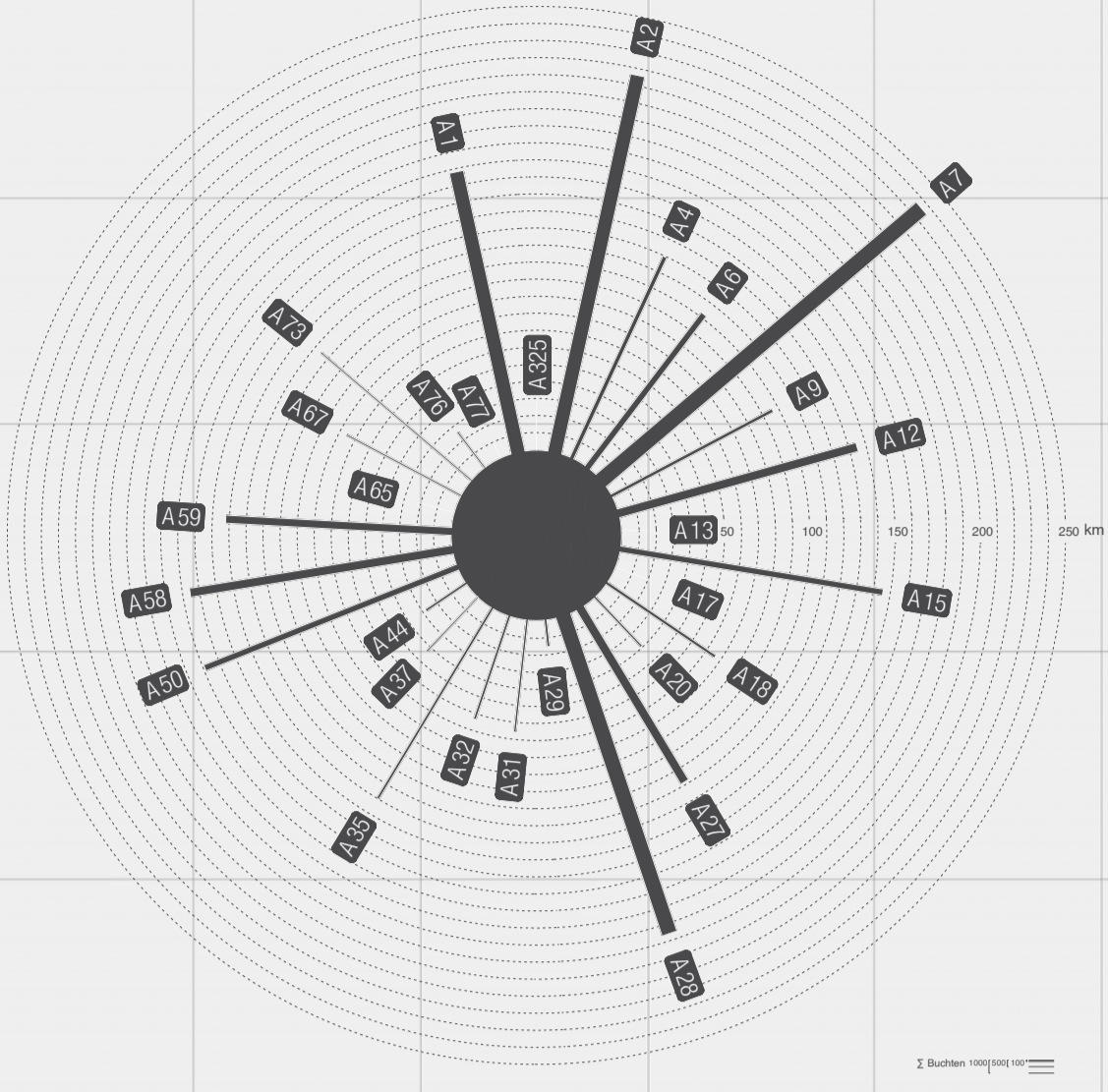


foto_maxene graze

// Bei den Recherchen nahe Soesterberg



ASPHALTINSELN



A1_1.....Lutte	A2_1.....Urmord	A2_23.....Broekvln	A7_1.....Winschoten	A9_1.....Hoerhugowaard	A15_1.....Nijmegen	A20_1.....Schiedam	A28_10.....Nieuwegeun	A30_1.....Barneveld	A35_1.....Enschede	A50_5.....Hateren	A59_1.....Oss	A73_1.....Beuningen
A1_2.....Oldenzaal Zuid	A2_2.....Wierdt Kelpen	A2_24.....Vinkveen	A7_2.....Schemmala	A9_2.....Alkmaar	A15_2.....Andelst	A20_2.....Naaldwijk	A28_11.....Omroen	A30_2.....Ede	A35_2.....Enschede 2	A50_6.....Ravenstein	A59_2.....Rosmalen	A73_2.....Heumen
A1_3.....Oldenzaal West	A2_3.....Nederweert	A2_25.....Abcoude	A7_3.....Zuidbroek	A9_3.....Stoep	A15_3.....Doodswaard	A20_3.....Zwolle	A28_12.....Zwolle	A30_3.....Delden Hengelo	A35_3.....Borne	A50_7.....Uden Brak	A59_3.....Drunen	A73_3.....Oude
A1_4.....Borne	A2_4.....Maasheez	A7_4.....Hoogezand Sappemeer	A7_5.....Leek	A12_1.....Stichtsebrug	A15_4.....Echteld	A27_1.....Stichtsebrug	A28_13.....Wesp	A31_1.....Drachten	A35_4.....Raalte	A50_8.....Veghel	A59_4.....Waalwijk	A73_4.....Oude
A1_5.....Markelo Zuid	A2_5.....Lende Vakkenwaard	A4_1.....Delft	A7_6.....Boersker	A12_2.....Zevenaar Tablaar	A15_5.....Leerdam Vuren	A27_2.....Huzen	A28_14.....Herde	A31_2.....Drachten Noord	A35_5.....Heino	A50_9.....Ramsdonckveer Noord	A59_5.....Ramsdonckveer Zuid	A73_5.....Waalwijk
A1_6.....Markelo Noord	A2_6.....Velthoven Zuid	A4_2.....Zodewoude	A7_7.....Mijnm Zuid	A12_3.....Wag	A15_6.....Papendrecht 1	A27_3.....Maarlandijk	A28_15.....Nunspeet Eperweg	A31_3.....Marssum	A35_6.....Wierden	A50_10.....Best Zuid	A59_6.....Oosterhout Noord	A73_6.....Waalwijk
A1_7.....Bathmen	A2_7.....Velthoven	A4_3.....Rijpsestering	A7_8.....Mijnm Noord	A12_4.....Amhem Noord	A15_7.....Papendrecht 2	A27_4.....Gorinchem	A28_16.....Nunspeet Eperweg	A31_4.....Marssum	A35_7.....Zwartemeer	A50_11.....Oirschot	A59_7.....Oosterhout Zuid	A73_7.....Waalwijk
A1_8.....Deventer Oost	A2_8.....Bed	A4_4.....Roozendaalvsn	A7_9.....Frieschepalen Noord	A12_5.....Wolfheze	A15_8.....Oudlandse	A27_5.....Werkendam	A28_17.....Nabroeksteunum	A31_5.....Dronrip	A35_8.....Wennoord	A50_12.....Moorgeste	A59_8.....Miste	A73_8.....Waalwijk
A1_9.....Epe Deventer	A2_9.....Wlg	A4_5.....Roozendaalvsn	A7_10.....Drachten	A12_6.....Ede	A15_9.....Ridderkerk	A27_6.....Hark	A28_18.....Harderwijk Zuid	A31_6.....Fransker	A35_9.....Hoogeveen	A50_13.....Gorle	A59_9.....Terheijden	A73_9.....Waalwijk
A1_10.....Twello Wlp	A2_10.....Bostel Noord	A4_6.....Lelystad Noord	A7_11.....Heerenveen	A12_7.....Wierden	A15_10.....Spilkerize	A27_7.....Ramsdonckveer Noord	A28_19.....Leusden	A31_7.....Fransker	A35_10.....Hoogeveen Oost	A50_14.....Overhout	A59_10.....Fijnaart	A73_10.....Waalwijk
A1_11.....Voorst	A2_11.....Vaght	A4_7.....Almere	A7_12.....Joure	A12_8.....Ede	A15_11.....Ouderbosch	A28_10.....Zest	A28_20.....Soesterberg	A32_1.....Middel Zuid	A35_11.....Wennoord	A50_15.....Breda	A59_11.....Zierikzee	A73_11.....Waalwijk
A1_12.....Boschbergen	A2_12.....Veghel Den Dungen	A6_1.....Almere	A7_13.....Joure	A12_9.....Maarsbergen	A17_1.....Zevenbergen	A28_11.....Eelde De Punt	A28_21.....Zest	A32_2.....Middel Centrum	A35_12.....Wennoord	A50_16.....Breda	A59_12.....Serooskerke	A73_12.....Waalwijk
A1_13.....Hornisdoo	A2_13.....Zalburmel	A6_2.....Almere West	A7_14.....Bolsward	A12_10.....De Meern Zuid	A17_2.....Moordijk	A28_12.....Wiss	A28_22.....Zest	A32_3.....Pijlbrug Middel	A44_1.....Sassenheim	A50_17.....Hoogerheide	A59_13.....Oosterdam	A73_13.....Waalwijk
A1_14.....Stoe	A2_14.....Zijdeveld	A6_3.....Almere West	A7_15.....Wilmsdam	A12_11.....Hamelen	A17_3.....Moordijk	A28_13.....Assen Noord	A28_23.....Wiss	A32_4.....Pijlbrug Middel	A44_2.....Leiden	A50_18.....Oosterdam	A59_14.....Oosterdam	A73_14.....Waalwijk
A1_15.....Voorthuizen	A2_15.....Waardenburg	A6_4.....Lelystad Noord	A7_16.....Zurich	A12_12.....Woerden	A18_1.....Doetinchem 1	A28_14.....Klontveen	A28_24.....Klontveen	A32_5.....Steenwijk Noord	A44_3.....Leiden	A50_19.....Hilversum	A59_15.....Oosterdam	A73_15.....Waalwijk
A1_16.....Barneveld	A2_16.....Culemborg	A6_5.....Urk	A7_17.....Abbekerk	A12_13.....Gouda	A18_2.....Doetinchem 2	A28_15.....Assen Zuid	A28_25.....Willemsd	A32_6.....Wollega	A44_4.....Leiden	A50_20.....Kampen	A59_16.....S'Gravenpolder	A73_16.....Waalwijk
A1_17.....Bunshoven	A2_17.....Zijpeveld Noord	A6_6.....Ermevoord	A7_18.....Wagnum	A12_14.....Waddinxveen	A18_3.....Varsseveld	A28_16.....Balen Noord	A28_26.....Willemsd	A32_7.....Heerenveen Centrum	A44_5.....Leiden	A50_21.....Hattum	A59_17.....S'Gravenpolder	A73_17.....Waalwijk
A1_18.....Embrugga	A2_18.....Vianen	A6_7.....Bant	A7_19.....Hoom Noord	A12_15.....Waddinxveen	A18_4.....Lichtenvoorde	A28_17.....Bellen	A28_27.....Willemsd	A32_8.....Heerenveen	A44_6.....Leiden	A50_22.....Vassan	A59_18.....S'Gravenpolder	A73_18.....Waalwijk
A1_19.....Baarn	A2_19.....Nieuwegein	A6_8.....Lemmer	A7_20.....Hoom Avenhoorn	A12_16.....Waddinxveen	A18_5.....Vlissingen	A28_18.....Bellen	A28_28.....Willemsd	A32_9.....Akkum	A44_7.....Leiden	A50_23.....Vassan	A59_19.....S'Gravenpolder	A73_19.....Waalwijk
A2_20.....Lissestein	A6_9.....Oosterzee Tjukkmeer	A7_21.....Wormerland	A7_21.....Wormerland	A12_17.....Waddinxveen	A18_6.....Lichtenvoorde	A28_19.....Bellen	A28_29.....Willemsd	A50_1.....Arnhem Noord	A44_8.....Leiden	A50_24.....Arnhem Noord	A59_20.....S'Gravenpolder	A73_20.....Waalwijk
A2_21.....Oog in Al	A6_10.....Sint Nicolaasga	A7_22.....Joure	A7_22.....Joure	A12_18.....Waddinxveen	A18_7.....Lichtenvoorde	A28_20.....Bellen	A28_30.....Willemsd	A50_2.....Hattum	A44_9.....Leiden	A50_25.....Arnhem Noord	A59_21.....S'Gravenpolder	A73_21.....Waalwijk
A2_22.....Maarsse	A6_11.....Joure	A7_23.....Joure	A7_23.....Joure	A12_19.....Waddinxveen	A18_8.....Lichtenvoorde	A28_21.....Bellen	A28_31.....Willemsd	A50_3.....Hattum	A44_10.....Leiden	A50_26.....Arnhem Noord	A59_22.....S'Gravenpolder	A73_22.....Waalwijk
A13_1.....Rotterdam	A18_9.....Goeroe	A18_9.....Goeroe	A18_9.....Goeroe	A12_20.....Waddinxveen	A18_10.....Lichtenvoorde	A28_22.....Bellen	A28_32.....Willemsd	A50_4.....Arnhem Noord	A44_11.....Leiden	A50_27.....Arnhem Noord	A59_23.....S'Gravenpolder	A73_23.....Waalwijk
A13_2.....Rotterdam	A18_10.....Goeroe	A18_10.....Goeroe	A18_10.....Goeroe	A12_21.....Waddinxveen	A18_11.....Lichtenvoorde	A28_23.....Bellen	A28_33.....Willemsd	A50_5.....Arnhem Noord	A44_12.....Leiden	A50_28.....Arnhem Noord	A59_24.....S'Gravenpolder	A73_24.....Waalwijk
A13_3.....Rotterdam	A18_11.....Goeroe	A18_11.....Goeroe	A18_11.....Goeroe	A12_22.....Waddinxveen	A18_12.....Lichtenvoorde	A28_24.....Bellen	A28_34.....Willemsd	A50_6.....Arnhem Noord	A44_13.....Leiden	A50_29.....Arnhem Noord	A59_25.....S'Gravenpolder	A73_25.....Waalwijk
A13_4.....Rotterdam	A18_12.....Goeroe	A18_12.....Goeroe	A18_12.....Goeroe	A12_23.....Waddinxveen	A18_13.....Lichtenvoorde	A28_25.....Bellen	A28_35.....Willemsd	A50_7.....Arnhem Noord	A44_14.....Leiden	A50_30.....Arnhem Noord	A59_26.....S'Gravenpolder	A73_26.....Waalwijk
A13_5.....Rotterdam	A18_13.....Goeroe	A18_13.....Goeroe	A18_13.....Goeroe	A12_24.....Waddinxveen	A18_14.....Lichtenvoorde	A28_26.....Bellen	A28_36.....Willemsd	A50_8.....Arnhem Noord	A44_15.....Leiden	A50_31.....Arnhem Noord	A59_27.....S'Gravenpolder	A73_27.....Waalwijk
A13_6.....Rotterdam	A18_14.....Goeroe	A18_14.....Goeroe	A18_14.....Goeroe	A12_25.....Waddinxveen	A18_15.....Lichtenvoorde	A28_27.....Bellen	A28_37.....Willemsd	A50_9.....Arnhem Noord	A44_16.....Leiden	A50_32.....Arnhem Noord	A59_28.....S'Gravenpolder	A73_28.....Waalwijk
A13_7.....Rotterdam	A18_15.....Goeroe	A18_15.....Goeroe	A18_15.....Goeroe	A12_26.....Waddinxveen	A18_16.....Lichtenvoorde	A28_28.....Bellen	A28_38.....Willemsd	A50_10.....Arnhem Noord	A44_17.....Leiden	A50_33.....Arnhem Noord	A59_29.....S'Gravenpolder	A73_29.....Waalwijk
A13_8.....Rotterdam	A18_16.....Goeroe	A18_16.....Goeroe	A18_16.....Goeroe	A12_27.....Waddinxveen	A18_17.....Lichtenvoorde	A28_29.....Bellen	A28_39.....Willemsd	A50_11.....Arnhem Noord	A44_18.....Leiden	A50_34.....Arnhem Noord	A59_30.....S'Gravenpolder	A73_30.....Waalwijk
A13_9.....Rotterdam	A18_17.....Goeroe	A18_17.....Goeroe	A18_17.....Goeroe	A12_28.....Waddinxveen	A18_18.....Lichtenvoorde	A28_30.....Bellen	A28_40.....Willemsd	A50_12.....Arnhem Noord	A44_19.....Leiden	A50_35.....Arnhem Noord	A59_31.....S'Gravenpolder	A73_31.....Waalwijk
A13_10.....Rotterdam	A18_18.....Goeroe	A18_18.....Goeroe	A18_18.....Goeroe	A12_29.....Waddinxveen	A18_19.....Lichtenvoorde	A28_31.....Bellen	A28_41.....Willemsd	A50_13.....Arnhem Noord	A44_20.....Leiden	A50_36.....Arnhem Noord	A59_32.....S'Gravenpolder	A73_32.....Waalwijk
A13_11.....Rotterdam	A18_19.....Goeroe	A18_19.....Goeroe	A18_19.....Goeroe	A12_30.....Waddinxveen	A18_20.....Lichtenvoorde	A28_32.....Bellen	A28_42.....Willemsd	A50_14.....Arnhem Noord	A44_21.....Leiden	A50_37.....Arnhem Noord	A59_33.....S'Gravenpolder	A73_33.....Waalwijk
A13_12.....Rotterdam	A18_20.....Goeroe	A18_20.....Goeroe	A18_20.....Goeroe	A12_31.....Waddinxveen	A18_21.....Lichtenvoorde	A28_33.....Bellen	A28_43.....Willemsd	A50_15.....Arnhem Noord	A44_22.....Leiden	A50_38.....Arnhem Noord	A59_34.....S'Gravenpolder	A73_34.....Waalwijk
A13_13.....Rotterdam	A18_21.....Goeroe	A18_21.....Goeroe	A18_21.....Goeroe	A12_32.....Waddinxveen	A18_22.....Lichtenvoorde	A28_34.....Bellen	A28_44.....Willemsd	A50_16.....Arnhem Noord	A44_23.....Leiden	A50_39.....Arnhem Noord	A59_35.....S'Gravenpolder	A73_35.....Waalwijk
A13_14.....Rotterdam	A18_22.....Goeroe	A18_22.....Goeroe	A18_22.....Goeroe	A12_33.....Waddinxveen	A18_23.....Lichtenvoorde	A28_35.....Bellen	A28_45.....Willemsd	A50_17.....Arnhem Noord	A44_24.....Leiden	A50_40.....Arnhem Noord	A59_36.....S'Gravenpolder	A73_36.....Waalwijk
A13_15.....Rotterdam	A18_23.....Goeroe	A18_23.....Goeroe	A18_23.....Goeroe	A12_34.....Waddinxveen	A18_24.....Lichtenvoorde	A28_36.....Bellen	A28_46.....Willemsd	A50_18.....Arnhem Noord	A44_25.....Leiden	A50_41.....Arnhem Noord	A59_37.....S'Gravenpolder	A73_37.....Waalwijk
A13_16.....Rotterdam	A18_24.....Goeroe	A18_24.....Goeroe	A18_24.....Goeroe	A12_35.....Waddinxveen	A18_25.....Lichtenvoorde	A28_37.....Bellen	A28_47.....Willemsd	A50_19.....Arnhem Noord	A44_26.....Leiden	A50_42.....Arnhem Noord	A59_38.....S'Gravenpolder	A73_38.....Waalwijk
A13_17.....Rotterdam	A18_25.....Goeroe	A18_25.....Goeroe	A18_25.....Goeroe	A12_36.....Waddinxveen	A18_26.....Lichtenvoorde	A28_38.....Bellen	A28_48.....Willemsd	A50_20.....Arnhem Noord	A44_27.....Leiden	A50_43.....Arnhem Noord	A59_39.....S'Gravenpolder	A73_39.....Waalwijk
A13_18.....Rotterdam	A18_26.....Goeroe	A18_26.....Goeroe	A18_26.....Goeroe	A12_37.....Waddinxveen	A18_27.....Lichtenvoorde	A28_39.....Bellen	A28_49.....Willemsd	A50_21.....Arnhem Noord	A44_28.....Leiden	A50_44.....Arnhem Noord	A59_40.....S'Gravenpolder	A73_40.....Waalwijk
A13_19.....Rotterdam	A18_27.....Goeroe	A18_27.....Goeroe	A18_27.....Goeroe	A12_38.....Waddinxveen	A18_28.....Lichtenvoorde	A28_40.....Bellen	A28_50.....Willemsd	A50_22.....Arnhem Noord	A44_29.....Leiden	A50_45.....Arnhem Noord	A59_41.....S'Gravenpolder	A73_41.....Waalwijk
A13_20.....Rotterdam	A18_28.....Goeroe	A18_28.....Goeroe	A18_28.....Goeroe	A12_39.....Waddinxveen	A18_29.....Lichtenvoorde	A28_41.....Bellen	A28_51.....Willemsd	A50_23.....Arnhem Noord	A44_30.....Leiden	A50_46.....Arnhem Noord	A59_42.....S'Gravenpolder	A73_42.....Waalwijk
A13_21.....Rotterdam	A18_29.....Goeroe	A18_29.....Goeroe	A18_29.....Goeroe	A12_40.....Waddinxveen	A18_30.....Lichtenvoorde	A28_42.....Bellen	A28_52.....Willemsd	A50_24.....Arnhem Noord	A44_31.....Leiden	A50_47.....Arnhem Noord	A59_43.....S'Gravenpolder	A73_43.....Waalwijk
A13_22.....Rotterdam	A18_30.....Goeroe	A18_30.....Goeroe	A18_30.....Goeroe	A12_41.....Waddinxveen	A18_31.....Lichtenvoorde	A28_43.....Bellen	A28_53.....Willemsd	A50_25.....Arnhem Noord	A44_32.....Leiden	A50_48.....Arnhem Noord	A59_44.....S'Gravenpolder	A73_44.....Waalwijk
A13_23.....Rotterdam	A18_31.....Goeroe	A18_31.....Goeroe	A18_31.....Goeroe	A12_42.....Waddinxveen	A18_32.....Lichtenvoorde	A28_44.....Bellen	A28_54.....Willemsd	A50_26.....Arnhem Noord	A44_33.....Leiden	A50_49.....Arnhem Noord	A59_45.....S'Gravenpolder	A73_45.....Waalwijk
A13_24.....Rotterdam	A18_32.....Goeroe	A18_32.....Goeroe	A18_32.....Goeroe	A12_43.....Waddinxveen	A18_33.....Lichtenvoorde	A28_45.....Bellen	A28_55.....Willemsd	A50_27.....Arnhem Noord	A44_34.....Leiden	A50_50.....Arnhem Noord	A59_46.....S'Gravenpolder	A73_46.....Waalwijk
A13_25.....Rotterdam	A18_33.....Goeroe	A18_33.....Goeroe	A18_33.....Goeroe	A12_44.....Waddinxveen	A18_34.....Lichtenvoorde	A28_46.....Bellen	A28_56.....Willemsd	A50_28.....Arnhem Noord	A44_35.....Leiden	A50_51.....Arnhem Noord	A59_47.....S'Gravenpolder	A73_47.....Waalwijk
A13_26.....Rotterdam	A18_34.....Goeroe	A18_34.....Goeroe	A18_34.....Goeroe	A12_45.....Waddinxveen	A18_35.....Lichtenvoorde	A28_47.....Bellen	A28_57.....Willemsd	A50_29.....Arnhem Noord	A44_36.....Leiden	A50_52.....Arnhem Noord	A59_48.....S'Gravenpolder	A73_48.....Waalwijk
A13_27.....Rotterdam	A18_35.....Goeroe	A18_35.....Goeroe	A18_35.....Goeroe	A12_46.....Waddinxveen	A18_36.....Lichtenvoorde	A28_48.....Bellen	A28_58.....Willemsd	A50_30.....Arnhem Noord	A44_37.....Leiden	A50_53.....Arnhem Noord	A59_49.....S'Gravenpolder	A73_49.....Waalwijk
A13_28.....Rotterdam	A18_36.....Goeroe	A18_36.....Goeroe	A18_36.....Goeroe	A12_47.....Waddinxveen	A18_37.....Lichtenvoorde	A28_49.....Bellen	A28_59.....Willemsd	A50_31.....Arnhem Noord	A44_38.....Leiden	A50_54.....Arnhem Noord	A59_50.....S'Gravenpolder	A73_50.....Waalwijk
A13_29.....Rotterdam	A18_37.....Goeroe	A18_37.....Goeroe	A18_37.....Goeroe	A12_48.....Waddinxveen	A18_38.....Lichtenvoorde	A28_50.....Bellen	A28_60.....Willemsd	A50_32.....Arnhem Noord	A44_39.....Leiden	A50_55.....Arnhem Noord	A59_51.....S'Gravenpolder	A73_51.....Waalwijk
A13_30.....Rotterdam	A18_38.....Goeroe	A18_38.....Goeroe	A18_38.....Goeroe	A12_49.....Waddinxveen	A18_39.....Lichtenvoorde	A28_51.....Bellen	A28_61.....Willemsd	A50_33.....Arnhem Noord	A44_40.....Leiden	A50_56.....Arnhem Noord	A59_52.....S'Gravenpolder	A73_52.....Waalwijk
A13_31.....Rotterdam	A18_39.....Goeroe	A18_39.....Goeroe	A18_39.....Goeroe	A12_50.....Waddinxveen	A18_40.....Lichtenvoorde	A28_52.....Bellen	A28_62.....Willemsd	A50_34.....Arnhem Noord	A44_41.....Leiden	A50_57.....Arnhem Noord	A59_53.....S'Gravenpolder	A73_53.....Waalwijk
A13_32.....Rotterdam	A18_40.....Goeroe	A18_40.....Goeroe	A18_40.....Goeroe	A12_51.....Waddinxveen	A18_41.....Lichtenvoorde	A28_53.....Bellen	A28_63.....Willemsd	A50_35.....Arnhem Noord	A44_42.....Leiden	A50_58.....Arnhem Noord	A59_54.....S'Gravenpolder	A73_54.....Waalwijk
A13_33.....Rotterdam	A18_41.....Goeroe	A18_41.....Goeroe	A18_41.....Goeroe	A12_52.....Waddinxveen	A18_42.....Lichtenvoorde	A28_54.....Bellen	A28_64.....Willemsd	A50_36.....Arnhem Noord	A44_43.....Leiden	A50_59.....Arnhem Noord	A59_55.....S'Gravenpolder	A73_55.....Waalwijk
A13_34.....Rotterdam	A18_42.....Goeroe	A18_42.....Goeroe	A18_42.....Goeroe	A12_53.....Waddinxveen	A18_43.....Lichtenvoorde	A28_55.....Bellen	A28_65.....Willemsd	A50_37.....Arnhem Noord	A44_44.....Leiden	A50_60.....Arnhem Noord	A59_56.....S'Gravenpolder	A73_56.....Waalwijk
A13_35.....Rotterdam	A18_43.....Goeroe	A18_43.....Goeroe	A18_43.....Goeroe	A12_54.....Waddinxveen	A18_44.....Lichtenvoorde	A28_56.....Bellen	A28_66.....Willemsd	A50_38.....Arnhem Noord	A44_45.....Leiden	A50_61.....Arnhem Noord	A59_57.....S'Gravenpolder	A73_57.....Waalwijk
A13_36.....Rotterdam	A18_44.....Goeroe	A18_44.....Goeroe	A18_44.....Goeroe	A12_55.....Waddinxveen	A18_45.....Lichtenvoorde	A28_57.....Bellen	A28_67.....Willemsd	A50_39.....Arnhem Noord	A44_46.....Leiden	A50_62.....Arnhem Noord	A59_58.....S'Gravenpolder	A73_58.....Waalwijk
A13_37.....Rotterdam	A18_45.....Goeroe	A18_45.....Goeroe	A18_45.....Goeroe	A12_56.....Waddinxveen	A18_46.....Lichtenvoorde	A28_58.....Bellen	A28_68.....Willemsd	A50_40.....Arnhem Noord	A44_47.....Leiden	A50_63.....Arnhem Noord	A59_59.....S'Gravenpolder	A73_59.....Waalwijk
A13_38.....Rotterdam	A18_46.....Goeroe	A18_46.....Goeroe	A18_46.....Goeroe	A12_57.....Waddinxveen	A18_47.....Lichtenvoorde	A28_59.....Bellen	A28_69.....Willemsd	A50_41.....Arnhem Noord	A44_48.....Leiden	A50_64.....Arnhem Noord	A59_60.....S'Gravenpolder	A73_60.....Waalwijk