



NEUE KOOPERATIONSFORMEN
ZWISCHEN HAUPT- UND EHRENAMT

KOMOBIL2035 – Netzwerk für nachhaltige Mobilität

Auftaktveranstaltung
Rainau-Schwabsberg am 11. Oktober 2017

KOMOBIL2035 – Netzwerk für nachhaltige Mobilität



KOMOBIL2035 – Kurzbericht zur Auftaktveranstaltung

RAINAU-SCHWABSBERG, 11. OKTOBER 2017



Auftaktveranstaltung zum Projekt KOMOBIL2035

Am 11.10.2017 haben sich in Rainau Interessierte und Partner des Projektes KOMOBIL2035 zu einer Auftaktveranstaltung zusammengefunden. Mit Vorträgen und vier Workshops haben Vertreter aus Praxis, Verwaltung und Wissenschaft die Herausforderungen, die der demografische Wandel für die Mobilität im ländlichen Raum mit sich bringt, aufgezeigt. Daran anknüpfend diskutierten die Teilnehmer neue zukunftsgerichtete Mobilitätslösungen für die Menschen im ländlichen Raum.

In parallelen Arbeitskreisen haben die Teilnehmer ihre Ideen und Erfahrungen eingebracht und konnten so wichtige Impulse für die weitere Projektarbeit geben. Es wurde intensiv diskutiert, wie ehrenamtliches Engagement für die Sicherung der Mobilität der Bevölkerung eingesetzt werden kann, damit die Menschen ihre Versorgung im täglichen Leben gewährleisten können. Die Workshops, die auch in der Zukunft durchgeführt werden sollen, stellen einen Beitrag zur Diskussion um zukunftsfähige Lösungen der Mobilitätsfragen in Ostwürttemberg dar. Während der Auftaktveranstaltung konnten bereits erste Aktivitäten und Ergebnisse der Projektpartner vorgestellt werden.



Abbildung Projektpartner KOMOBIL2035

Gesamtprojekt – Kurzbeschreibung

„KOMOBIL2035“ verknüpft ehren- und hauptamtliches Engagement für eine zukunftsfähige Mobilität. Die Region Ostwürttemberg will dafür langfristige Kooperationen im regionalen Verkehr aufbauen. Wissenschaftler verschiedener Disziplinen werden Analysen und Konzepte für ein tragfähiges Ehrenamt im Bereich Mobilität liefern.

„KOMOBIL2035“ verbindet acht Partner aus Kommunen, Wirtschaft und Wissenschaft unter Koordination des Regionalverbandes Ostwürttemberg zum Forschungsverbund. Sie forschen gemeinsam und arbeitsteilig an einem Konzept, wie sich Nahverkehrsangebote in der Region Ostwürttemberg flächendeckend erhalten bzw. ausbauen lassen. Durch ein Netzwerk von ehrenamtlichen, privatwirtschaftlichen und öffentlichen Nahverkehrsangeboten wollen sie Kooperationsformen schaffen, die auf andere Kommunen und auf andere Bereiche der Daseinsvorsorge wie z. B. freiwillige Feuerwehren oder soziale Dienstleistungen übertragbar sind.

Ausgangspunkt des Projektes ist die Frage nach den Kapazitäten des Ehrenamtes. Die aktuelle Situation bescheinigt der Region ein hohes Engagement ihrer Bürger jenseits ihrer beruflichen Tätigkeiten. Im Land Baden-Württemberg sind rund 50 Prozent der Einwohner ehrenamtlich tätig – weit mehr als im Bundesdurchschnitt. Wie entwickelt sich dies künftig? Wie wirken sich z. B. eine längere Lebensarbeitszeit, zunehmende Individualisierung und das Altern der Gesellschaft auf Engagement und Bedarf an ehrenamtlichen Tätigkeiten aus?

Auf Basis der Analysen des Ist-Zustandes der Ehrenamtskapazitäten und des Bedarfs, erstellen die „KOMOBIL2035“-Projektpartner gemeinsam ein Mobilitätskonzept für die Region. Dieses wird während des Projektzeitraums in den beiden Landkreisen der Region, dem Ostalbkreis und dem Kreis Heidenheim, sowie der Gemeinde Rainau erprobt. Ein Beispiel für ein neues Netzwerk mit flexibler und öffentlicher Beteiligung kann sein: Schulkinder/Jugendliche möchten nachmittags Freizeitangebote erreichen, während Senioren z.B. einkaufen möchten oder einen Arzttermin wahrnehmen wollen. Beide Personengruppen könnten gemeinsam fahren. Ein zentrales Informationsportal stellt alle Fahr- und Mitfahrangebote dar.

Die Koordination des Projekts liegt in den Händen von regionalen und lokalen Projektmanagern, sogenannten Kümmerern. Sie beraten und unterstützen die Bürger in Sachen Mobilität. Sie koordinieren bereits bestehende Mobilitätsinitiativen und sind Ansprechpartner für Ehrenamtliche, die neue Verkehrsangebote eröffnen wollen.

„KOMOBIL2035“ verknüpft einzelne Beiträge jedes Forschungspartners zu einem gemeinsamen Forschungsprojekt. Der Regionalverband Ostwürttemberg als Träger von regionalen Entwicklungsprojekten ist Ansprechpartner für regionsübergreifende Institutionen und für die Vernetzung vielfältiger Akteure, beispielsweise ehrenamtlicher Fahrdienste. Der Ostalbkreis als Kümmerer auf Kreisebene erarbeitet flexible Mobilitätsangebote, die den öffentlichen Schülerverkehr ergänzen. Der Kreis Heidenheim erstellt das Informationsportal für Mobilität. Die Gemeinde Rainau untersucht die Kooperation von Vereinen mit der Fragestellung, wie Ehrenamtliche durch hauptamtliche Unterstützungsangebote gestärkt werden können. Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg ist Ideengeber, Berater und Kontaktstelle für neuartige Angebote und neue Formen der Zusammenarbeit im Nahverkehr. Das Netzwerk pakora.net mit Wissenschaftlern und Praktikern der Stadt-, Regional- und Verkehrsplanung begleitet und moderiert den Entwicklungsprozess der Region. Das nexus-Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung begleitet das Projekt in der Konzeption und Durchführung von partizipativen Verfahren und Veranstaltungen. Wissenschaftler der Arbeitsgruppe Regionalforschung an der Philipps-Universität Marburg führen Feldstudien und Befragungen zu den personellen Ressourcen bürgerschaftlichen Engagements in ausgewählten Räumen Ostwürttembergs durch. Ergebnis dieser arbeitsteiligen Zusammenarbeit ist das Mobilitätskonzept für die Region, das Kooperationen von Haupt- und Ehrenamtlichen schafft. Die gebündelten Erkenntnisse sollen in einer „Zukunftsstudie Ehrenamt“ weiteren Kommunen zur Verfügung stehen.

Impulsvortrag

Anlässlich der Auftaktveranstaltung zum Projekt „KOMOBIL2035“ - Neue Kooperationsformen zwischen Haupt- und Ehrenamt zur Verbesserung der Mobilitätsangebote im ländlichen Raum wurden den rund 50 Teilnehmer die im Projekt vorgesehenen Aktivitäten vorgestellt und erste Ergebnisse durch Projektextperten zusammengefasst.

Regionalverband Ostwürttemberg

Hauptaufgaben: Administrative und finanzielle Abwicklung, verbundbegleitende Öffentlichkeitsarbeit, Erreichbarkeitsstudie, Anforderungen an regionale und kommunale Kümmerer, Empfehlungen für Politik und Verwaltung

Erreichbarkeit/Mobilität als zentrales Thema der Regionalstrategie

Herausforderung: unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen (Jugendliche, Senioren, Pendler,...) gerecht werden:

- Anpassung an demografische Veränderungen
- Beteiligung nutzen und ausbauen
- Ehrenamt und Hauptamt koordinieren
- Sicherung der Nahversorgung im ländlichen Raum
- praktische Umsetzung

pakora.net

Hauptaufgaben:

Akteursidentifizierung und -einbindung; Verknüpfung von Mobilität und Daseinsvorsorge; bürgerschaftliches Engagement in der örtlichen Gemeinschaft; Maßnahmen zur Verstetigung

Ausgangslage:

PKW bleibt Rückgrat im ländlichen Raum, aber künftig mehr Menschen ohne direkten Zugriff auf PKW, an Schülerverkehr ausgerichteter ÖPNV ist nicht mehr zeitgemäß, da weniger Schüler und mehr Ältere, Veränderung der Daseinsvorsorge-Angebote → Rückzug aus ländlichen Räumen (Banken, Ärzte, Laden), Daseinsvorsorge ist mehr als Warenbeschaffung, bedeutet auch soziale Teilhabe und Dienstleistungsangebote.

Lösungsstrategien:

ergänzende Angebote zum ÖPNV unter Einbeziehung von ehrenamtlichem Engagement; Sicherung von Einrichtungen der Daseinsvorsorge; Angebote zum Kunden bringen

Fragen:

(Wie und wo) könnte das Ehrenamt hier eine Rolle spielen?

Welche Verknüpfungsmöglichkeiten (Ehrenamt, Hauptamt, Private) ergeben sich?

Was wird benötigt und wo wäre welche Unterstützung nötig?

nexus

Hauptaufgaben:

Interviews zu personellen Ressourcen des bürgerschaftlichen Engagements, Workshops, Empfehlungen für Politik und Verwaltung sowie für Unternehmen, Verkehrsbetriebe etc...

Ausgangslage:

ÖPNV in ländlichen Gebieten zunehmend unrentabel, ehrenamtliches Engagement notwendig zur Flächenerschließung und bedarfsgerechten Mobilität

Tendenzen beim Ehrenamt:

hohes Potenzial bei den „jungen Alten“ (bis ca. 70 Jahre), Menschen sind länger fit und möchten sich engagieren, höheres Renteneintrittsalter → Zeitfenster für Engagement wird enger, Engagement im ländlichen Raum leicht rückläufig

Fragen:

Welche personellen Ressourcen und Motive gibt es zukünftig im Engagementbereich? Gibt es eine Engagement-Konkurrenz im ländlichen Raum? Wie fördert man Engagement außerhalb des eigenen Nah-Raums? Wie passen verlässliche Daseinsvorsorge und Projektstruktur zusammen? Welche Aufgaben hat das Hauptamt?

Philipps Universität Marburg

Hauptaufgaben:

Quantitative Haushaltsbefragung zu den personellen Ressourcen des bürgerschaftlichen Engagements in der Daseinsvorsorge, Übertragbarkeit auf andere Themenbereiche der Daseinsvorsorge

Ziel:

Erhebung von...

- demographischen und sozioökonomischen Struktur der Haushalte
- personellen Ressourcen und Motivationen für die Teilhabe am bürgerschaftlichen Engagement
- tatsächlichem und potentiellm Bedarf für Mobilitätsdienstleistungen

Leitfragen:

- Welche Ressourcen und Motiven bestehen für die Teilhabe am bürgerschaftlichen Engagement in Ostwürttemberg?
- Wie verteilen sich diese in Relation zu den sozioökonomischen und demographischen Haushaltsstrukturen?

Methode:

- Verteilung von standardisierten Fragebögen an sämtliche Haushalte in ausgewählten Kommunen bzw. Teilorten

NVBW

Kommunale Randbedingungen des bürgerschaftlichen Engagements in der Daseinsvorsorge, Verstetigung und Vermittlung

Welche Schwierigkeiten bestehen?

- Themen z.B. Versicherungen, Förderbedingungen

Vermittlung und Verstetigung

- Wie nutzen wir die Ergebnisse weiter?
- Informationsportal
- Beratungsmodule
- Landesmaßnahmen
- überregionaler Austausch



Plenum während der Auftaktveranstaltung



„Mobilitätsgespräche“ der Teilnehmer

Aufbau und Leitfragen der Workshops

01 Verknüpfung von Mobilität und Sicherung der Daseinsvorsorge

Moderation: Torsten Beck - pakora.net – Netzwerk für Stadt und Raum

Welche Aufgaben zur langfristigen Sicherung der Daseinsvorsorge sind besonders dringend / wichtig? Welche mobilen Angebote können dies unterstützen? Wer finanziert diese? Welche alternativen Angebote der Daseinsvorsorge sind für die Versorgung in der Fläche geeignet wie bspw. Telemedizin, Telebanking, Onlinehandel, ...?

02 Zukunftsperspektiven für das Ehrenamt

Moderation: Dr. Christine von Blanckenburg, nexus - Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung GmbH

Verändern sich die Rahmenbedingungen für das Ehrenamt? Welche Chancen und Grenzen bringt die höhere Individualisierung? Wie kann der Wunsch vieler Menschen, sich nur in zeitlich befristeten Projekten zu engagieren, in die Konzeption von Mobilitätsangeboten eingebunden werden?

03 Mobilität 2035

Moderation: Andrzej Sielicki – Regionalverband Ostwürttemberg

Was ist Ihre Vision für die ländliche Mobilität der Zukunft? Welche Alternativen gibt es zum bisherigen Mobilitätsangebot? Welche Rolle spielen Gemeinschaftsverkehre? Wie können sie organisiert werden? Wie kann der Verkehr künftig nachhaltig gestaltet werden?

04 Fahrgastplattform_2.0

Moderation: Dr. Martin Schiefelbusch – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW)

Was umfasst eine gemeinsame Informations- und Kommunikationsplattform für Mobilität auf dem Land aus einer Hand? Welchen Beitrag leisten neue Informationsdienste? Wie können sich soziale Netzwerke und mobile Kommunikationsformen auf das individuelle Mobilitätsverhalten auswirken?

Themen, Inhalte und Impulse aus den Workshops

01 Verknüpfung von Mobilität und Sicherung der Daseinsvorsorge

Daseinsvorsorge: lieber direkt vor Ort oder über mobile Angebote?

Die Anwesenden sind sich einig, dass so viele Angebote wie möglich lokal vor Ort vorhanden sein sollten, um das soziale Leben vor Ort und die soziale Teilhabe aller Einwohner sicherzustellen. Aus wirtschaftlichen und organisatorischen Gründen muss es jedoch auch ergänzende mobile Angebote sowie Fahrdienste zu unterschiedlichsten Zielen geben.

Beteiligung lokaler Daseinsvorsorge-Anbieter

Lokale Anbieter sind insbesondere in den kleineren Gemeinden bislang eher selten in die mobile

Versorgung eingebunden. Serviceleistungen wie Lieferdienste etc. rechnen sich eher in größeren Orten, stoßen aber auch dort oft noch auf Akzeptanzprobleme.

Organisation von Fahrdiensten/Fahrgewinnung/Fahrzeuge

Die Gewinnung neuer Ehrenamtlicher ist schwierig, es herrscht Fahrermangel. Ehrenamtliche möchten sich nicht dauerhaft engagieren, es besteht Konkurrenz zu Vereinen etc. Auch für ehrenamtliche Fahrer ist Kommunikation wichtig, reine Warenauslieferung daher schwer vermittelbar. Nutzer wünschen sich oft klaren Fahrpreis (keine Spende).

Nicht jeder möchte privates Fahrzeug einsetzen, „öffentliche“ Fahrzeuge wären besser geeignet. Organisatorisch sind jedoch Privat-PKWs einfacher. Fahrzeuge müssen funktional (leichter Einstieg, große Abstellmöglichkeiten) bzw. barrierefrei sein. Wenn jedoch mehrere Rollstühle/Rollatoren/Kinderwagen transportiert werden sollen, sind Fahrzeuge schnell überlastet.

Problem der möglichen Konkurrenz zu privatwirtschaftlichen und öffentlichen Angeboten.

Wichtig: ÖPNV und Ehrenamt zusammenbringen, Auslastung Ehrenamt schonen, vorhandenen ÖV besser auslasten; Dialog mit Anbietern der Daseinsvorsorge pflegen und ausbauen.



Workshop Zukunftsperspektiven für das Ehrenamt



Workshop Verknüpfung von Mobilität und Sicherung der Daseinsvorsorge

02 Zukunftsperspektiven für das Ehrenamt

Vertreter des DRK Schwäbisch Gmünd und des DRK Heubach berichten von den Erfahrungen mit ihren Fahrdiensten.

Ehrenamtliche möchten sich nicht festlegen, lieber kurzzeitig, z. B. in Form eines Projektes aktiv sein. Zudem herrscht bei der Gewinnung Ehrenamtlicher auch Konkurrenz durch andere Projekt, bei denen man sich engagieren kann. Die Personen, die bereits ehrenamtlich bei den Fahrdiensten tätig sind, engagieren sich, weil sie sich schon immer eingebracht haben und weil sie Interesse an der Tätigkeit haben, um einer sinnvollen Aufgabe zu nachzugehen und sich im Ruhestand nicht zu langweilen. Die Männer haben meist viel Spaß am Fahren, während die Frauen häufig gerne die Terminvereinbarung am Telefon übernehmen. Die Fahrer sind zwischen 60 und 75 Jahre alt. Der Telefondienst ist für die Nutzer der Fahrdienste oft mehr als nur eine Terminvereinbarung. Die Koordinatoren sind auch Ansprechpartner bzw. Gesprächspartner für andere Belange.

Die Fahrdienste des DRK übernehmen nur Fahrten im jeweiligen Ort, man ist aber kooperationsbereit. Die Anschaffung der Fahrzeuge ist sehr teuer und läuft beim DRK rein über Spenden. Auch die Fahrten werden über Spenden gezahlt. Die Höhe der Spenden fällt sehr unterschiedlich aus. Wenn die Spende sehr gering ausfällt, schlägt das schon mal auf die Motivation, allerdings bekommen die Fahrer von den Fahrgästen große Anerkennung, unabhängig von den Spenden. Wertschätzungskultur wird gelebt durch das Angebot an Fahrsicherheitstrainings teilzunehmen und Geburtstags-/Weihnachtsgeschenke.

Es wird außerdem großer Wert daraufgelegt, die Fahrer nicht unter Druck zu setzen. Diese bestimmen selbst in welchem zeitlichen Umfang sie tätig sein wollen.

Fahrten die von der Krankenkasse übernommen werden, sog. Krankenfahrten (z.B. zur Dialyse), werden grundsätzlich nicht angenommen. Dies liegt bei den Taxiunternehmen. Die Fahrdienste fahren auch kurze Strecken. Die meisten Fahrten führen zum Arzt, zum Einkaufen oder zum Friedhof. Auch Kontaktpflege (z. B. Fahrten zu Freunden/Bekannten) werden unterstützt, aber selten angefragt. Mitfahrgelegenheiten kommen für die Nutzer des Fahrdienstes nicht in Frage.

Neue ehrenamtliche Fahrer finden sich in der Regel durch persönliche Ansprache. Es wird immer schwieriger Ehrenamtliche zu finden, die auch ohne Aufwandsentschädigung tätig sind. Das DRK profitiert bei der Suche nach Ehrenamtlichen von seinem großen Netzwerk (z. B. Mitglieder) und Bekanntheitsgrad. Es stellt sich zunehmend die Frage, ob auch zukünftig Menschen bereit sind sich zu engagieren.

03 Mobilität 2035

In dem Workshop 03 „Mobilität 2035“ wurde eine Diskussion darüber angestoßen, welche Angebote die Mobilität von morgen bestimmen könnten. Die folgenden Themenbereiche sind für die Angebotsgestaltung der zukunftsgerichteten Mobilität im ländlichen Raum von zentraler Bedeutung: Multifunktionalität/-modalität, Ressourcenschonung und Umweltschutz, Elektromobilität, Fahrradmobilität, sowie Digitale Angebote und Produkte (z.B. „lokale“ Apps).

Die Teilnehmer stellen sich die Mobilität der Zukunft flexibler und digitaler vor. Das Auto genießt weniger Prestige und wird als Nutzobjekt gesehen, die Autofahrt funktioniert als „geteiltes Erleben“ (teil)autonom. Die Hauptstrecken werden durch die Bahn- und Bus-Verkehre besser vertaktet und aufgrund eines flexiblen Ab- und Zubringersystems in der Fläche profitiert der gesamte ÖPNV, den einfache transparente Tarifierung gekennzeichnet. Die Digitalisierung wird zur zentralen Grundlage der Prinzipien der Mobilität von morgen, neue Kommunikationsmedien sind als größer Veränderungsfaktor durch schnellere Vernetzung zu sehen. Breitbandausbau unterstützt weitere Entwicklung von Teleinfrastruktur, z.B. Arztbesuch könnte über Skype, etc. stattfinden, bspw. soziale Komponente die vorher persönlich vor Ort beim Arzt stattfand, wird dann über mobile Krankenschwester ersetzt.

Vor diesem Hintergrund lauten für die Angebotsgestaltung der ländlichen Mobilität von morgen die entscheidenden Fragen: Was kann Hauptamt bzw. Ehrenamt noch zusätzlich leisten? Eine zentrale Koordination aller Mobilitätsangebote bleibt die Aufgabe des Hauptamtes. Die Politik muss die Rahmenbedingungen für die Entwicklung und Anwendung von innovativen flexiblen Mobilitätsangeboten schaffen. Dabei muss ein besonderes Augenmerk auf Anreizsysteme liegen. Bürgerschaftliches ehrenamtliches Engagement darf nicht überstrapaziert und keine Konkurrenz zu bestehenden öffentlichen Angeboten werden, wichtig und unerlässlich ist die Unterstützung des Ehrenamts: gegenseitige Hilfe ist v.a. im Alter sowie in der Nachbarschaft, die sich gegenseitig sehr gut kennt. Ehrenamtliche Fahrdienste bieten mehr als klassische Mobilitätsangebote, sind mehr „Dienstleister“ z.B. durch die Begleitung zum Arzt, beim Einkaufen, usw. Die Herausforderungen der Zukunft sind vor allem die Herausforderungen einer servicebasierten Mobilität, die soziale Komponente berücksichtigt und die Brücken zwischen Generationen baut.



Workshop Mobilität 2035



Workshop Fahrgastplattform_2.0

04 Fahrgastplattform_2.0

Im Workshop zur Fahrgast- bzw. Informationsplattform wurden Ideen und Anregungen gesammelt, welche Angebote eine solche Plattform beinhalten und welche Anforderungen sie erfüllen muss. Zentral war die Frage, ob eine solche Plattform versch. Fahrdienste professionell und zentral disponieren könnte, um die Fahrzeugauslastung zu erhöhen. Zurzeit fahren die Autos der Fahrdienste viel leer oder stehen lange Zeit. Durch eine zu geringe Auslastung sind die Kosten auf Dauer zu hoch und die Fahrdienste arbeiten unwirtschaftlich.

Wenn Fahrdienste und Mitfahrangebote zentral angeboten werden, stellt sich die Frage der Aktualität (z. B. Pflege der Daten) und der Zuverlässigkeit noch stärker als bei persönlichem Kontakt vor Ort. Außerdem wäre zu klären, welche Mobilitätsangebote in das Informationsangebot aufgenommen werden. Stellen Fahrdienste bspw. eine Konkurrenz für Taxiunternehmen dar? Möchten diese dann auch auf der Plattform genannt werden? Könnte sich eine Konkurrenz unter den versch. Fahrdiensten entwickeln? Für die Fahrdienste stellt sich zudem die Frage, ob sie sich auch für andere Nutzergruppen öffnen müssen/sollen und ob auch die Ehrenamtlichen bereit wären, z. B. Jugendliche zu fahren. Durch eine zentrale Informationsplattform wird der Fahrdienst evtl. unpersönlicher.

Im Verlauf der Diskussion wurde auch klar, dass die Fahrdienste auch ohne Plattform schon stark ausgelastet sind und zum Teil Fahrten abgesagt werden müssen. Durch ein zentrales Informationsangebot würde der Bedarf vermutlich noch steigen und neue Ehrenamtliche müssten gewonnen werden.

Eine Informationsplattform sollte möglichst viele Angebote bündeln (ÖPNV, Mitfahrangebote, Fahrdienste, Car-Sharing-Angebote usw.), wobei sich hier auch die Frage der technischen Realisierbarkeit stellt. Außerdem muss bedacht werden, dass Senioren zukünftig verstärkt Online-Angebote und -kommunikation nutzen werden und wollen. Bei einer regionalen Plattform stellt sich zudem die Frage, wie sehr diese überhaupt genutzt werden würde und ob nicht ohnehin sehr bekannte Angebote wie www.bahn.de attraktiver für die Fahrgäste sind. Zu ermitteln wäre, wie stark bisherige regionale Angebote wie bspw. www.efa.de genutzt werden.

**Auf diesem Wege möchten wir uns bei unseren Teilnehmer/innen
für die aktive Mitarbeit bedanken!**

Sollten Sie Fragen oder Anregungen zum Projekt haben, zögern Sie bitte nicht uns anzurufen:
Anja Tamm - Tel.: 07171 92764-14 und Andrzej Sielicki - Tel.: 07171 92764-12. Sie erreichen uns auch per E-Mail komobil@ostwuerttemberg.org

Weitere Informationen zum Projekt finden sie unter www.komobil.de