

# Gemeinsam mobil

Gefördert durch:

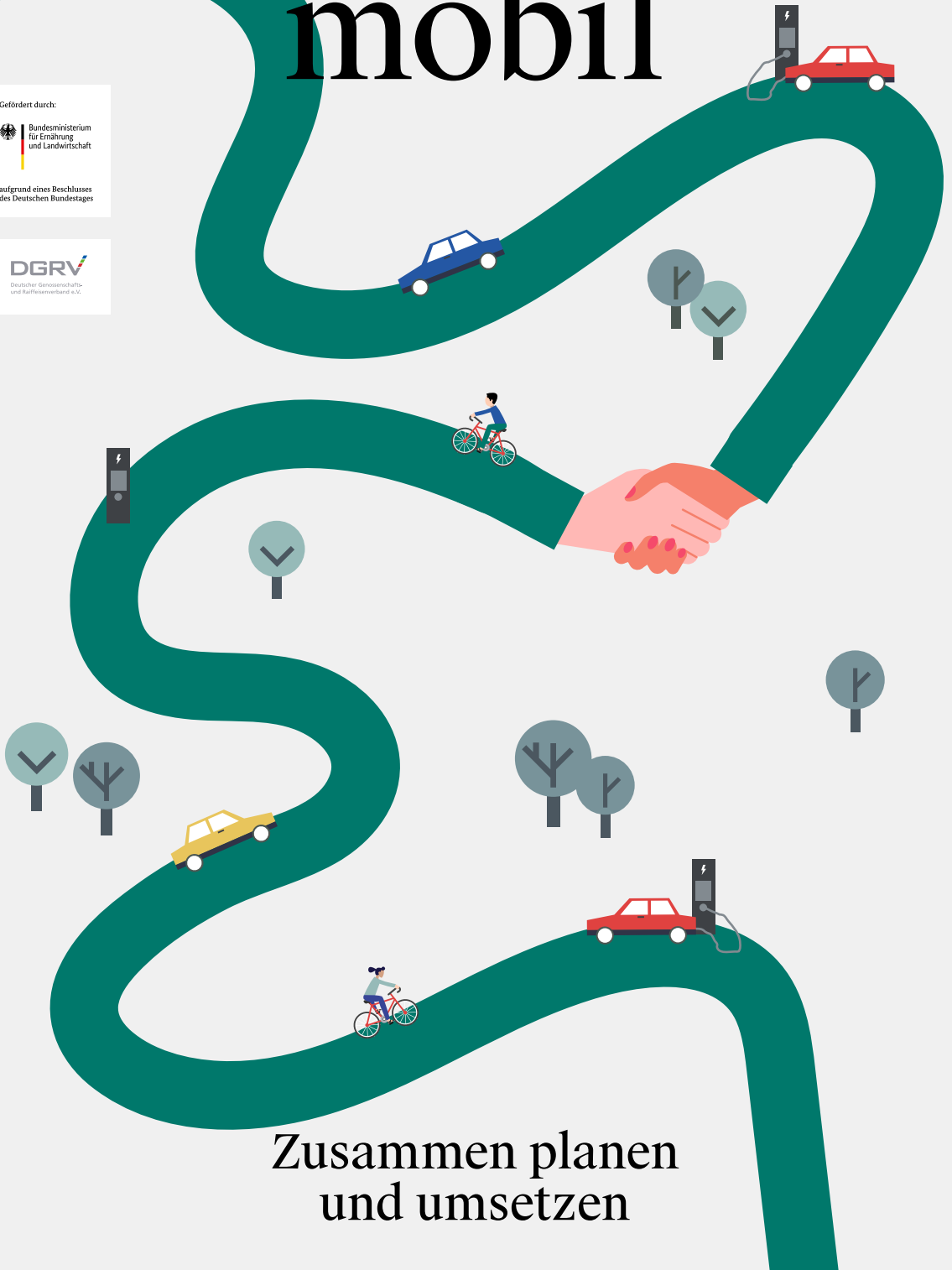


Bundesministerium  
für Ernährung  
und Landwirtschaft

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

DGRV

Deutscher Genossenschafts-  
und Raiffeisenverband e.V.



Zusammen planen  
und umsetzen

# Gemeinsam mobil

Zusammen planen  
und umsetzen

# Gemeinsam mobil

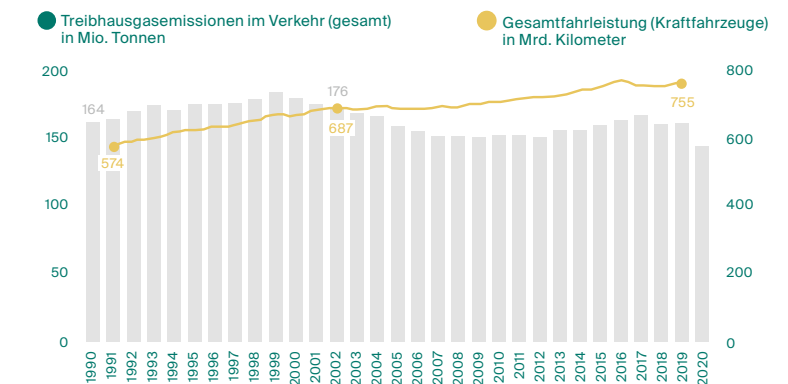
Zusammen planen und umsetzen

Der Verkehr ist die Quelle für rund ein Fünftel des Treibhausgasausstoßes in Deutschland und zentral für die Erreichung der klimapolitischen Ziele. Dennoch ist eine echte „Verkehrswende“ noch nicht in Sicht. Die Treibhausgasemissionen im Verkehr sind seit 2010 sogar tendenziell angestiegen. Nur im Jahr 2020 kam es zu einem signifikanten Rückgang, der aber auf die Corona-Pandemie zurückzuführen ist. Rund 146 Millionen Tonnen (Mio. t) klimaschädlicher Gase wurden ausgestoßen und somit 19 Mio. t weniger als im Vorjahr. Dennoch erscheinen die Ziele der Energiewende bezüglich der Steigerung des Anteils Erneuerbarer Energien und der Minderung des Endenergieverbrauchs weiterhin außer Reichweite. Im Jahr 2020 wurden nur zaghafte Fortschritte erzielt. So erhöhte sich der Anteil der Erneuerbaren Energien im Verkehr von 5,6 auf 7,3 Prozent. Hauptgrund für die tendenziell steigenden Emissionen ist die von Jahr zu Jahr zunehmende Fahrleistung von Pkw und Lkw auf den deutschen Straßen. Effizientere Motoren konnten diesen Trend nicht ausgleichen, da neuzugelassene Fahrzeuge durchschnittlich schwerer und leistungsstärker sind, was die Effekte technischer Verbesserungen zunichtemacht. Deshalb ist eine Kombination aus technologischem Wandel, dem Ausbau Erneuerbarer Energien und der Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel dringend notwendig.

Erneuerbare Energien sind im Verkehrssektor bislang nur dort nennenswert vorhanden, wo sie sich wie flüssige Biokraftstoffe und Bahnstrom in die bestehende Infrastruktur einfügen. Biokraftstoffe leisten derzeit im Verkehr den mit Abstand wichtigsten Beitrag zum Klimaschutz und haben einen Anteil von fast 90 Prozent der Erneuerbaren Energien in diesem Sektor. Auch die Elektromobilität konnte im Jahr 2020 wachsen, wenn auch auf niedrigem Niveau. Reine Elektroautos machten 6,7 Prozent der neu angemeldeten Pkw in Deutschland aus, was einem Anstieg um 4,9 Prozentpunkte entspricht. Nahezu genauso viele Plug-in-Hybride kamen hinzu (6,9 Prozent). Trotz dieser steigenden Verkaufszahlen zeigt die Entwicklung der Fahrzeugflotten weiter in die falsche Richtung: Wie im Jahr 2019 waren SUVs mit 21,3 Prozent die größte Gruppe

## Treibhausgasemissionen und Fahrleistung im Verkehr

Die Kohlendioxidemissionen im Verkehr hängen neben dem Flottenverbrauch u.a. eng damit zusammen, wie viel die Fahrzeuge auf den Straßen unterwegs sind.



Quelle: UBA, BMVI; Stand: 6/2021

## Impressum

Herausgeber:  
DGRV – Deutscher Genossenschafts-  
und Raiffeisenverband e.V.  
Linkstraße 12,  
10785 Berlin

Alle Rechte vorbehalten.

Texte:  
Der Einleitungstext stammt in  
Teilen von der Agentur für  
Erneuerbare Energien e.V. (AEE).  
Die Texte zu den Erfolgsbeispielen  
basieren auf Texten der jeweiligen  
Energiegenossenschaften.

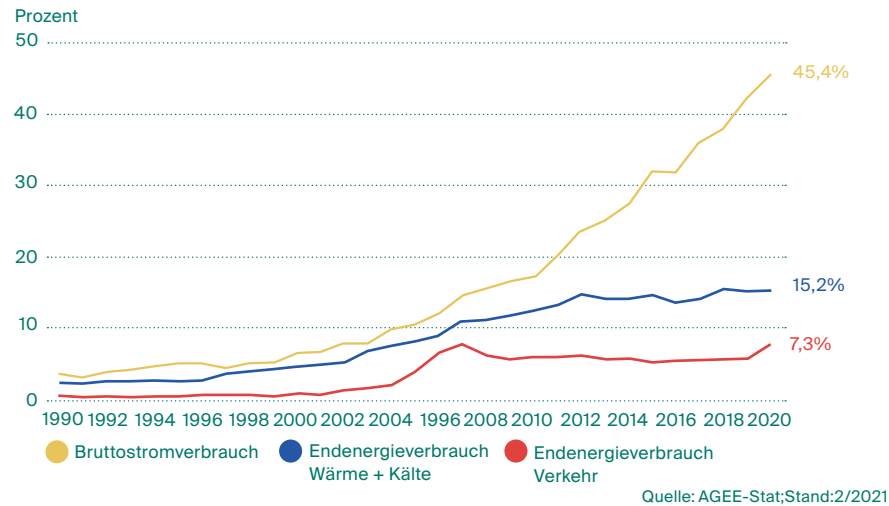
Redaktion:  
DGRV

Gestaltung:  
Annika Soja

Bildnachweise:  
AEE: Seiten 4-5  
DGRV: Seiten 36-37, 46-47  
Weiler Wärme eG: Seiten 16-17  
Energiegenossenschaft Aller-Leine-  
Weser eG: Seiten 22-23  
AStA TH-Bingen: Seiten 28-29  
Heidelberger Energiegenossen-  
schaft eG: Seiten 40-43  
Energiegenossenschaft  
Schermbeck eG: Seiten 52-53

unter allen Neuzulassungen. Hinzu kommen echte Geländewagen mit 10,5 Prozent. Es werden also immer noch viele schwere, emissionsstarke Autos verkauft. Die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen von neuen Pkw sind zwar im Jahr 2020 gegenüber 2019 von 157 auf 139,8 g CO<sub>2</sub>/km gesunken, lagen aber immer noch weit über dem Grenzwert, der im Folgejahr eingeführt wurde. Seit 2021 dürfen alle neu zugelassenen Pkw in der EU im Schnitt maximal 95g CO<sub>2</sub>/km ausstoßen.

Anteile der Erneuerbaren Energien in den Sektoren Strom, Wärme und Verkehr in Deutschland 1990–2020



Das Auto hat den größten Anteil an den Klimagasemissionen im Verkehrssektor. Deshalb erweisen sich neue Konzepte und neue Energieträger, die gerade im Kontext von Mobilität ansetzen, als besonders effektiv mit Blick auf die Erreichung der Klimaziele. Ein Beispiel dafür, Mobilität anders zu organisieren, ist das Carsharing. Die Zahlen stiegen nach Angaben des Bundesverbandes Carsharing (bcs) im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr um 25,5 Prozent auf 2,9 Millionen. Die Carsharing-Flotte wuchs um 820 Fahrzeuge auf 26.220. In Carsharing-Flotten hatten E-Fahrzeuge Anfang 2021 einen Anteil von 18,5 Prozent. Der Anteil von Elektroautos ist hier also deutlich höher als bei den Fahrzeugen in Privatbesitz (1,2 Prozent). So leistet die Carsharing-Dienstleistung einen Beitrag zum Markthochlauf der Elektromobilität. Mit der zunehmenden Beliebtheit von Carsharing geht häufig die Deutung einher, es stelle sich ein Trend zum „Nutzen statt Besitzen“ ein. Laut Umweltbundesamt ersetzt ein Carsharing-Auto 15 private Pkw, nach Angaben des bcs in innenstadtnahen Wohngebieten sogar bis zu 20. Obwohl es bereits viele Unternehmen gibt, die kooperative Mobilitätsmodelle wie das Carsharing anbieten, fehlt ein solches Angebot im ländlichen Raum. Diese Optionen gibt es aktuell überwiegend in Zentren und Ballungsräumen. Dabei müssen Ballungsräume nicht unbedingt der geeignete Ort für Sharingangebote sein: Eine Studie des Öko-Instituts kommt zu dem Ergebnis, dass eine Reduktion der Anzahl von Pkw in den Städten kaum stattfindet.

Vielmehr würden die Carsharing-Angebote vor allem von jüngeren Menschen als Überbrückung der Lebensphase genutzt, in der sie sich noch kein eigenes Auto leisten können. Die Deutsche Umwelthilfe gibt zu bedenken, dass die in Städten zumeist stationsunabhängigen Carsharingangebote (free floating) vor allem für kurze Wege genutzt werden und die Strecken stattdessen besser mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV zurückgelegt werden könnten. Daher ist ein sogenannter multimodaler Ansatz für das Carsharing sinnvoll, der in keiner Konkurrenz zu ÖPNV, Fahrrad und Taxi steht. Auf einem anderen Blatt steht die Energieversorgung der Fahrzeuge.

Der ländliche Raum bietet durch die geringe Besiedlungsdichte auf den ersten Blick eine schlechtere Ausgangssituation für kooperative Mobilitätsmodelle. Die Auslastung der Fahrzeuge scheint schwieriger erreichbar, da die Gruppe der Nutzer:innen viel geringer ist. Dieser rein quantitative Vorteil der Ballungsräume kann aber durch das konsistente Nutzungsverhalten im ländlichen Raum, die herausgehobene Stellung des Pkws sowie die längeren Strecken ausgeglichen werden. So ist die Nutzung des Pkws im ländlichen Raum durch Pendeln zum Arbeitsplatz, Einkaufsfahrten und Schulfahrten meist sehr gleichmäßig strukturiert. Auch der nachbarschaftliche Kontakt und Austausch sind im ländlichen Raum unter Umständen ausgeprägter. Entsprechend dieser klaren Gegebenheiten lassen sich Mobilitätsmodelle einfacher und zielgerechter entwickeln und zu Konzepten ausarbeiten, die auch auf Orte gut übertragbar sind.

Die soziale Innovationskraft der genossenschaftlichen Organisationsform nutzen erste Energiegenossenschaften schon heute für Sharingangebote im ländlichen Raum. Sie haben in Pilotprojekten gemeinsam mit den Menschen einzelner Nachbarschaften den Bedarf analysiert, stellen Ladeinfrastruktur für E-Mobilität bereit und schaffen bürgernahe Angebote an E-Car- oder E-Velo-Sharing. Doch die Initiierung der kleinteilig organisierten Stellplätze und Fahrzeuge verlangt einen großen Arbeitsaufwand. Hinzu kommt die Vorarbeit mit direkter Ansprache der Nutzer:innen und eine Analyse des Nutzungsverhaltens. Das bereits bestehende technisch-kaufmännische Know-how dieser Energiegenossenschaften bietet für die Entwicklung praxisnaher und kooperativer Mobilitätskonzepte einen enormen Vorteil.

Der vorliegende Leitfaden zeigt die wichtigsten Schritte für eine erfolgreiche Umsetzung kooperativer Mobilitätskonzepte im ländlichen Raum, die – mit bereits aktiven Energiegenossenschaften – in dem Projekt mobileG über drei Jahre gemeinsam entwickelt wurden. Diese wurden in fünf ausgesuchten Regionen in der Praxis erprobt. Die Konzepte werden zudem mit jeweils einem Erfolgsbeispiel veranschaulicht und die in der Umsetzung aufgetretenen Hürden und Lösungswege aufgezeigt. Eingebunden sind die Konzepte in die grundlegenden Schritte zur Umsetzung eines eigenen Mobilitätsangebots. Hierzu zählen eine anfängliche Analyse der Bedingungen vor Ort und daran anschließend die verschiedenen Konzepte. Sobald ein passendes Konzept gefunden oder ein eigenes Konzept – je nach Bedarf – entwickelt wurde, geht es dann in die Planung und Umsetzung sowie den operativen Betrieb. Neben diesem Leitfaden finden sich alle Informationen auch auf der Onlineplattform [www.gemeinsam-mobil.net](http://www.gemeinsam-mobil.net).



# Inhalt

## Gemeinsam mobil

---

10 Schritt für Schritt zur  
gemeinschaftlichen Mobilität

12 Schritt 1: Analyse

---

### Konzepte und Erfolgsgeschichten

14 E-Carsharing mit Ankermiete

20 Nachbarschaftliches Sharingangebot

26 E-Carsharing für Studierende

32 Ladeinfrastruktur für E-Autos

38 Arbeitsmobilität 2.0

44 Gemeinschaftsbasiertes E-Carsharing

48 Lastenradsharing

---

54 Schritt 2: Planung

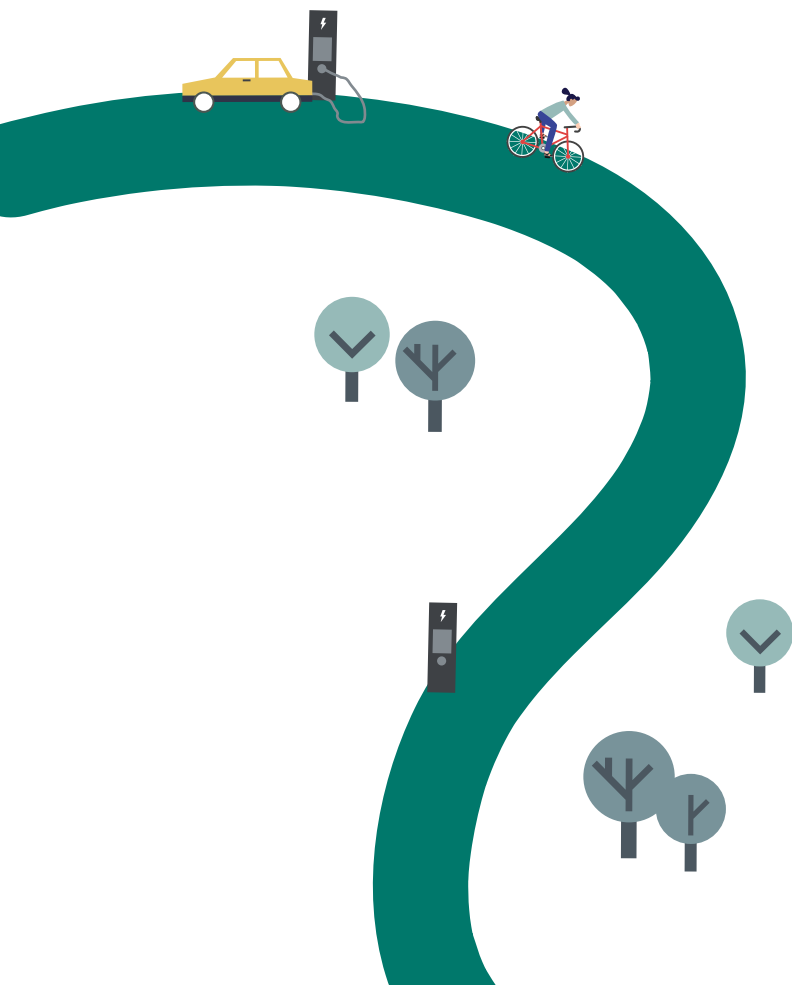
57 Schritt 3: Umsetzung

59 Schritt 4: Operativer Betrieb

59 Ausblick

---

## Schritt für Schritt zur gemeinschaftlichen Mobilität



Die Planung und Umsetzung eines eigenen Projekts erfolgt in mehreren Schritten. Diese Schritte finden Sie in den einzelnen Abschnitten.

Sie umfassen die Analyse der Ausgangssituation vor Ort und die anschließende Festlegung auf ein Konzept zur Nachahmung (jeweils mit Erfolgsbeispiel), die vorbereitende Planung sowie Umsetzung und den operativen Betrieb. Je nach Fortschritt und Stand des jeweiligen Projekts, kann der Einstieg auch bei einem anderen Schritt erfolgen.

Jeder Schritt enthält Tipps, Werkzeuge und Arbeitspakete. Häufig verlaufen die Projekte nicht linear und vieles läuft parallel.

# Schritt 1: Analyse

Der erste Schritt hin zum eigenen Mobilitätsprojekt ist die Analyse. Auch wenn wenig Vorkenntnisse im Bereich E-Mobilität und Sharing vorhanden sind, bietet sich der Einstieg hier an. Falls die bestehenden Rahmenbedingungen noch unbekannt sind, aber grundsätzliche Offenheit bezüglich der verschiedenen E-Mobilitätskonzepte besteht und die Zielgruppe, an die sich das Mobilitätsangebot richten soll, noch nicht final geklärt ist, ist die Analyse der erste Schritt.

## Leitfragen

Ausgangspunkt für eine Analyse und eine Auseinandersetzung mit den grundlegenden Themen bieten folgende Leitfragen:

- 1 Wer hat Interesse an einem gemeinschaftlichen Mobilitätsprojekt?
- 2 Wie ist die Akzeptanz und die Vernetzung vor Ort?
- 3 Gibt es bereits einen möglichen Standort?
- 4 Wie ist die Anbindung an den ÖPNV vor Ort, insbesondere dort, wo das Angebot entstehen soll (Umkreis ca. 300 bis 500 Meter)?
- 5 Welches Problem soll mit dem Angebot in erster Linie gelöst werden?
- 6 Welchen Mehrwert hat das Projekt für die zukünftigen Nutzer:innen?
- 7 Was ist das Ziel und die Motivation hinter dem Projekt?
- 8 An wen richtet sich das Mobilitätsangebot in erster Linie?

## Stakeholder-Analyse

Je besser sich Projektverantwortliche mit ihrem Projektumfeld auseinandersetzen, umso eher ist ein Projekt erfolgreich. Die Stakeholder-Analyse ist ein Baustein, um sich frühzeitig mit der Frage zu beschäftigen, wer alles Berührungspunkte mit einem Projekt hat. Sind diese Anspruchsgruppen und ihr Interesse am Projekt definiert, können sie rechtzeitig in mögliche Überlegungen einbezogen werden. Insbesondere dann, wenn einzelne Stakeholder einen großen Einfluss auf ein Projekt ausüben können, ist ihre positive Einstellung zum Vorhaben essenziell. Sobald Klarheit über die agierenden Parteien und Anspruchsgruppen besteht, können Strategien entwickelt werden, um negative Konsequenzen für das Projekt möglichst zu vermeiden.

Mögliche Anspruchsgruppen eines Mobilitätsangebots:

- 1 Privatpersonen, potenzielle Nutzer:innen, Kümmerer:innen, Multiplikator:innen
- 2 Genossenschaft / Mitglieder der Genossenschaft, projektverantwortliche Personen
- 3 Gemeinde / Landkreis / Kommunalverwaltung / Bürgermeister:in, Klimaschutzmanager:in
- 4 Landes- / Bundesbehörden (vor allem wg. Förderungen und politischen Rahmenbedingungen)
- 5 Lokale Unternehmen (Elektroinstallateure, ggf. auch EVU, Stadtwerke oder kommunale Unternehmen, lokale Medien, Kooperationspartner:innen)

- 6 Externe Dienstleister:innen, z.B. für Software, Abrechnung, Hotline etc.
- 7 Zulieferende Unternehmen (DRWZ Mobile, lokales Autohaus)
- 8 Kapitalgeber:innen (Banken, Stiftungen etc.)

## Kontaktaufnahme

Bevor ein neues Mobilitätsangebot geschaffen wird, ist es ratsam, Kontakt zu den potentiellen Nutzer:innen aufzunehmen und ggf. ihre Bedarfe abzufragen. Je nach Zielsetzung kann es entweder darum gehen, offene Mobilitätsbedarfe zu decken, bestehende Fahrzeuge besser auszulasten oder auch Menschen von dem Prinzip der gemeinschaftlichen Mobilität zu überzeugen und zum Umstieg zu bewegen. Grundsätzlich lässt sich sagen, dass neue Mobilitätsvorhaben immer dann besonders erfolgsversprechend sind, wenn sich ein passendes Gelegenheitsfenster für den Mobilitätsumstieg bei den potenziellen Nutzer:innen bietet. Dazu gehören zum Beispiel ein Umzug, der Auszug von Kindern, die Verrentung, aber auch gesellschaftliche und politische Dynamiken, die einen Umstieg begünstigen wie z.B. ein größeres Klimaschutzbewusstsein. Meist ist der Prozess nicht linear und erfordert mehrere Schleifen.

Bestehen bereits persönliche Kontakte zu Nachbar:innen oder auch zu Verantwortlichen in Gemeinde oder Unternehmen, sind hier informelle Gespräche ein guter Start. Für die weitere Kontaktaufnahme mit einem größeren Personenkreis bietet sich eine erste Infoveranstaltung an, die auch sehr gut digital durchgeführt werden kann, z.B. über kostenlose Onlinedienste. Die Einladung zur Infoveranstaltung kann sowohl per E-Mail, z.B. als Teil eines Newsletters, als auch per Aushang oder Zeitungsanzeige erfolgen. Weitere sinnvolle Wege sind das Verteilen eines Flyers in der Nachbarschaft sowie die Nutzung von Social-Media-Kanälen (z.B. Posts auf verschiedenen Plattformen).

## Konzept erstellen

Je nach Rahmenbedingungen, Zielgruppe, Stakeholdern und Bedarf kommen unterschiedliche Konzepte in Frage. Auf [www.gemeinsam-mobil.net](http://www.gemeinsam-mobil.net) findet sich ein Online-Fragebogen zu den Rahmenbedingungen, ein Excel-Tool für die Stakeholder-Analyse sowie Materialien für die Kontaktaufnahme zu potentiellen Nutzer:innen und für eine erste Informationsveranstaltung. Mit diesen kann ein eigenes Konzept entwickelt werden. Doch nicht immer ist es nötig, das Rad komplett neu zu erfinden. Daher finden sich im Abschnitt und auch auf [www.gemeinsam-mobil.net](http://www.gemeinsam-mobil.net) mögliche Konzepte und inspirierende Beispiele.

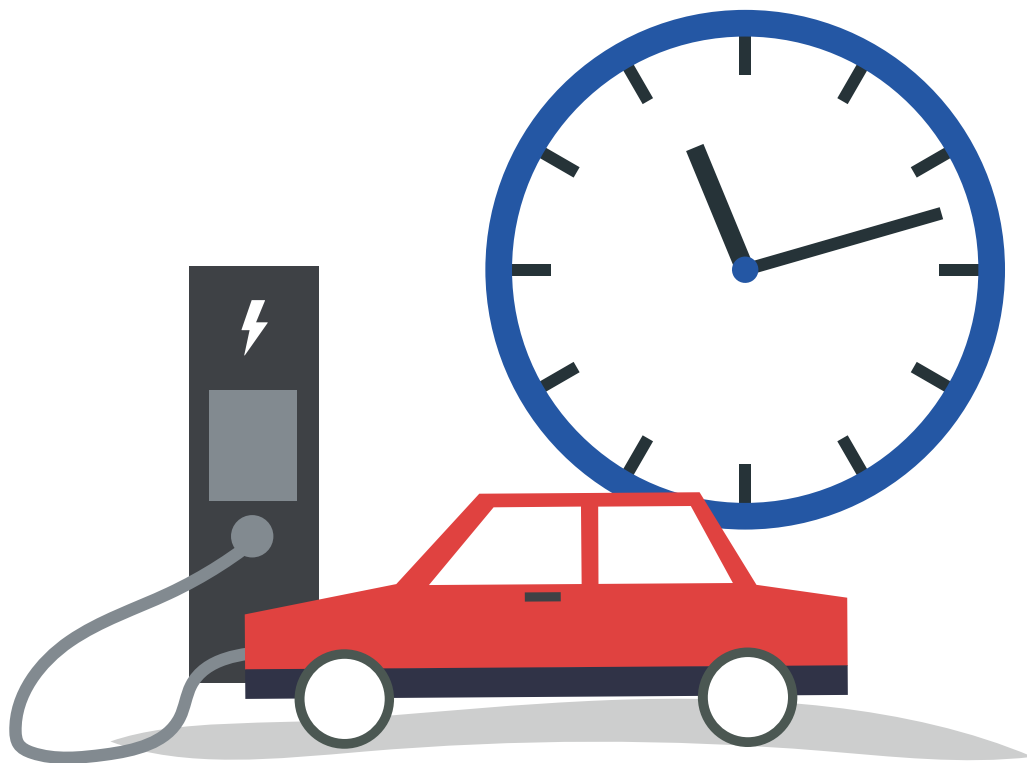


## E-Carsharing mit Ankermieter

Beim E-Carsharing mit Ankermieter reserviert eine Kommune oder ein lokales Unternehmen ein oder mehrere Carsharingfahrzeuge zu bestimmten Zeiten.

Üblicherweise handelt es sich dabei um Tageszeiten unter der Woche, zum Beispiel Montag bis Freitag jeweils fünf Stunden. Dafür bezahlen Ankermieter:innen einen monatlichen Fixbetrag und ggf. noch einen Preis pro gefahrenen Kilometer.

Außerhalb der reservierten Zeiten stehen die Fahrzeuge zur allgemeinen Nutzung zur Verfügung.



## Zielgruppe

Mitarbeiter:innen eines Unternehmens oder einer kommunalen Einrichtung sowie Anwohner:innen in der Nachbarschaft bzw. in kleinem Umkreis um die jeweilige Station

## Beschreibung des Problems, des Ziels und der Vision

Der Erfolg eines Carsharing-Angebots hängt an der Auslastung der Fahrzeuge. Ohne eine ausreichende Nutzung fallen Kosten an, die nicht gedeckt werden können. Um das Angebot nachhaltig etablieren zu können, braucht Carsharing also eine möglichst regelmäßige Auslastung. Da sich das Carsharing-Angebot erst etablieren muss und laut bcs private Nutzer:innen stationsbasierte Carsharing-Angebote im Regelfall nicht häufiger als einmal im Monat in Anspruch nehmen, sind feste Mietdauern erfolgsfördernd. Das Problem ist, dass ein Carsharing-Angebot mit relativ hohen Fixkosten verbunden ist, denen üblicherweise fast nur variable Einnahmen gegenüberstehen. Entsprechend ist ein Ziel eines Carsharing-Angebots mit Ankermiete, eine gewisse feste Auslastung und damit eine teilweise Fixkostendeckung zu erreichen. Darüber hinaus kann die Auslastung von Fahrzeugen insgesamt erhöht werden. Der Vorteil für Ankermieter:innen ist, dass ein Teil der Fahrten über Fahrzeuge gedeckt werden kann und deren Wartung übernommen wird.

## Geeigneter Kontext und wichtige Voraussetzungen

Ein E-Carsharing mit Ankermiete bietet sich insbesondere dort an, wo Ankermieter:innen an einem auch für andere Nutzer:innen attraktiven Standort zu finden sind. Das kann ein besonders zentraler Standort sein oder ein besonders stark frequentierter Ort. Dies hilft dabei, dass möglichst viele Privatpersonen auf das Fahrzeug zugreifen können. Im Fall einer Kommune ist dies meist am Rathaus. Hilfreich ist auch, wenn rund um den Standort (im Umkreis von 300-500 Metern) Menschen mit unterschiedlichen Mobilitäts-

bedürfnissen wohnen, z.B. Familien mit Kindern und Rentner:innen. Eine wesentliche Voraussetzung ist, dass bereits gute Kontakte zu potenziellen Ankermieter:innen bestehen, zum Beispiel zur Kommune. Ebenfalls attraktive Ankermieter:innen sind Sozialstationen oder Vereine mit festen Nutzungszeiten.

## Risiken

Das Risiko liegt insbesondere in der Gefahr, dass durch die feste Reservierung ein wesentlicher Teil der Tageszeit durch die Ankermiete besetzt und dadurch die Nutzung im Rahmen des öffentlichen Angebots stark eingeschränkt wird. Je nachdem, wie die Mobilitätsbedürfnisse der privaten Nutzer:innen vor Ort ist, kann das Angebot dadurch unattraktiv werden. Dadurch fallen variable Einnahmen neben den festen durch die Ankermieter:innen weg. Es sollte daher gemeinsam mit den Ankermieter:innen abgewogen werden, was eine sinnvolle Reservierungsdauer ist, um beiden Anforderungen gerecht zu werden. Diese kann einmal pro Tag oder einen Tag in der Woche sein.

## Finanzierung und Kooperation

Je höher die reservierte Zeit für Ankermieter:innen pro Woche ist, umso höher muss die dadurch erreichte Fixkostendeckung sein. Werden zum Beispiel 40 Stunden pro Woche reserviert, sollten mit dem Preis für Ankermieter:innen mindestens 70 Prozent der Fixkosten pro Fahrzeug gedeckt sein. Wichtig ist, dass Ankermieter:innen neben der festen Reservierung der Fahrzeuge auch für eine umweltfreundliche und innovative Mobilitätslösung sowie für einen „rundum-sorglos-Fuhrpark“ bezahlen. Die Finanzierung erfolgt zunächst durch das anbietende Unternehmen, das finanzielle Risiko ist jedoch idealerweise durch eine vertragliche Vereinbarung mit Ankermieter:innen begrenzt. Förderungen sollten, wenn möglich, in Anspruch genommen werden. Dies könnte z.B. auch die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur durch Ankermieter:innen sein.

# Erfolgsgeschichte E-Carsharing mit Ankermiete

## Das Angebot

Wärme, Strom und umweltschonende Mobilität zusammenbringen: Das ist das Konzept der Energiegenossenschaft Weiler Wärme aus Pfalzgrafenweiler im Schwarzwald. Im Sommer 2014 hat die Energiegenossenschaft ihr E-Carsharing Konzept WeilerMobil gestartet. Aktuell gehören zur Fahrzeugflotte diverse elektrisch betriebene Fahrzeuge – vom kleinen Renault Zoe bis zum Mercedes eQV – sowie E-(Lasten)Bikes, E-Roller und ein E-Motorrad. Die ambitionierte Zahl der Autos hat seinen Grund, denn es ist wichtig, dass möglichst jederzeit Fahrzeuge verfügbar sind. Ein großes Angebot bindet die Menschen. Die Kund:innenbindung erfolgt auch über Abonnements.


Im „Städtchen“ Pfalzgrafenweiler stehen die Autos der Genossenschaft an verschiedenen Standorten. Ein Teil wird von der örtlichen Sozialstation im täglichen Einsatz genutzt. Dafür sind drei Fahrzeuge an einem Standort wochentags von morgens bis zum frühen Nachmittag fest für die Mitarbeiter:innen der Sozialstation reserviert. Die übrigen Fahrzeuge sowie die Fahrzeuge bei der Sozialstation außerhalb der reservierten Zeiten stehen den Mitgliedern der Genossenschaft


sowie der breiten Öffentlichkeit zur Verfügung. Eine Vielzahl an Personen ist bei WeilerMobil registriert und nutzt das Angebot regelmäßig.


Mit dem Carsharing-Angebot soll insbesondere der Zweitwagen ersetzt werden. Anfangs waren die Bürger:innen skeptisch, da sie die fehlende Reichweite elektrischer Fahrzeuge fürchteten. Mittlerweile wächst die Akzeptanz, die Fahrzeuge werden täglich genutzt. Am Wochenende sind oft alle vergeben. Viele Bürger:innen nutzen die E-Fahrzeuge für kurze Erledigungen, Einkäufe und Ausflüge. Bei den allermeisten Fahrten ist die Reichweite kein Thema, da die neuen Elektroautos von WeilerMobil oft mit einer Ladung 200 Kilometer fahren.

## Erfolgsfaktoren und Besonderheiten


Die größte Besonderheit und einer der wesentlichen Erfolgsfaktoren ist die Kooperation mit der örtlichen Sozialstation, welche sehr zentral gelegen ist und mehrere E-Fahrzeuge zu festen Zeiten reserviert und dafür einen festen monatlichen Betrag bezahlt. Aus Sicht der Weiler Wärme ist diese Kooperation sehr attraktiv, da die Fahrzeuge aufgrund des guten Standorts auch von Privatpersonen in der Umgebung der Station genutzt

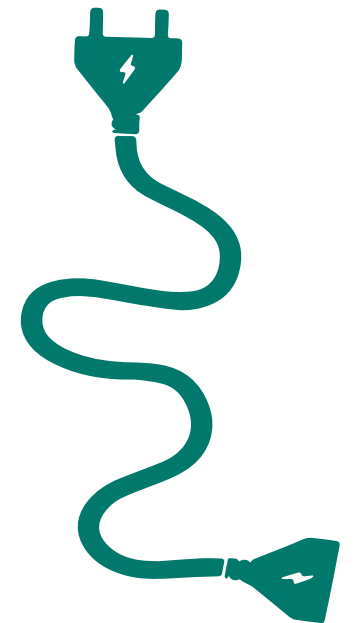
 Anbieterin  
Weiler Wärme eG

 Angebot  
WeilerMobil

 Ort  
Pfalzgrafenweiler

 Landkreis  
Freudenstadt

 Fahrzeuge / Ladepunkte  
E-Autos (Zweisitzer, Viersitzer, Fünfsitzer),  
E-Bikes (Mountainbikes, E-Lastenrad),  
E-Roller / E-Motorrad (50 km/h, 80 km/h,  
140 km/h)





werden können. Außerdem sind die Zeiten, zu denen die Sozialstation die Fahrzeuge fest reserviert hat, oft nicht die, zu denen andere Menschen das Fahrzeug nutzen möchten. Nicht zuletzt trägt die Sozialstation einen wesentlichen Teil der Fixkosten, was das Risiko seitens der Weiler Wärme deutlich verringert hat. Darüber hinaus kam die Genossenschaft in den Genuss verschiedener Förderungen, vor allem des Landes Baden-Württemberg, welche den Start erleichterten.

### Hürden, Hindernisse und Risiken

Wie bei anderen E-Carsharing-Anbieter:innen im ländlichen Raum musste auch das Angebot WeilerMobil verschiedene Hürden überwinden, insbesondere zum Start des Angebots. Im Jahr 2015 waren die Vorbehalte gegenüber der Elektromobilität, insbesondere bezüglich der Reichweite, noch deutlich größer als im Jahr 2023. Auch ist die Offenheit gegenüber dem Teilen eines Autos insbesondere

im ländlichen Raum deutlich geringer ausgeprägt als in der Stadt. Häufig haben Haushalte bereits zwei Fahrzeuge und der Schritt, eins davon durch ein E-Carsharingfahrzeug zu ersetzen, ist für viele sehr groß. Angst vor zu geringer Verfügbarkeit und die starke Gewöhnung an das eigene Auto müssen bei vielen erst überwunden werden.



## Nachbarschaftliches Sharingangebot



Bei einem nachbarschaftlichen Sharingangebot, z.B. einem E-Carsharing, soll die Station bzw. das Fahrzeug möglichst nah an den Nutzer:innen stehen, also in direkter Nachbarschaft. Üblicherweise ist das ein Radius von wenigen hundert Metern um eine Station.

Außerdem spielt der Nachbarschaftsgedanke eine wichtige Rolle und die Nutzer:innen oder Teile davon verstehen sich idealerweise als Gemeinschaft, die ihre Mobilität zusammen organisiert.



## Zielgruppe

Alle Anwohner:innen oder ansässige Unternehmen, die in direkter Nachbarschaft bzw. einem kleinen Umkreis um eine Station wohnen

## Beschreibung des Problems, des Ziels und der Vision

Statistisch gesehen stehen private Pkw den überwiegenden Teil des Tages und werden wenig genutzt. Häufig sind sie noch dazu nur mit einer Person besetzt. Die Folgen von motorisiertem Individualverkehr sind hinlänglich bekannt: hoher Flächenverbrauch, negative Klimaauswirkungen, hohes Verkehrsaufkommen, um nur einige zu nennen. Vor allem im ländlichen Raum ist der private Pkw mangels Alternativen häufig noch das Verkehrsmittel der Wahl und die Mobilitätswende bleibt bisher weitestgehend aus. Ziel eines nachbarschaftlichen Sharingangebots sollte demnach sein, mit dem Angebot einen Baustein zum multimodalen Verkehrsverhalten zu liefern und Menschen von den Vorteilen gemeinschaftlicher Mobilität zu überzeugen. Carsharing sollte im besten Fall immer eine Ergänzung zum ÖPNV sein. Die Effekte liegen neben den positiven Klimaeffekten auch in der gemeinsamen Organisation von Mobilität, welche idealerweise nicht anonym abläuft, sondern mit Kommunikation zwischen Nutzer:innen einhergeht. So entsteht ein geteiltes bzw. gemeinsames Verantwortungsgefühl und keine bloße Inanspruchnahme einer Dienstleistung wie bei rein kommerziellen Angeboten.

## Geeigneter Kontext und wichtige Voraussetzungen

Ein nachbarschaftliches Sharingangebot bietet sich insbesondere dort an, wo eine kritische Masse von Leuten zu finden ist, die der Idee von gemeinschaftlicher Mobilität aufgeschlossen gegenüberstehen. Diese Menschen sollten möglichst nah um eine geplante Station herum wohnen und idealerweise unterschiedliche Mobilitätsbedürfnissen aufweisen. Dies können z.B. Familien, junge Menschen und Senior:innen sein, die ein

Fahrzeug voraussichtlich zu unterschiedlichen Zeiten brauchen. Ein gutes Möglichkeitsfenster bietet sich meist, wenn sich gerade Lebensumstände ändern, d.h. wenn z.B. Kinder ausziehen oder der Ruhestand beginnt. In diesen Situationen wird über das Thema Mobilität meist nochmal neu nachgedacht. Außerdem sollte ein neues Angebot immer ein Lückenschluss sein und als Ergänzung zum ÖPNV fungieren.

## Risiken

Das Risiko bei diesem Konzept liegt in einer zu geringen Auslastung der Fahrzeuge und der Gefahr eines nicht kostendeckenden Betriebs. Zwar können die Tarife so gestaltet werden, dass eine monatliche Grundgebühr einen gewissen Teil der Einnahmen ausmacht und damit die Planbarkeit erhöht, allerdings stehen trotzdem hohe Fixkosten überwiegend variablen Einnahmen gegenüber. Wird das Angebot nicht wie geplant angenommen, kann dies schnell zu hohen Verlusten führen. Das Risiko lässt sich dadurch reduzieren, dass im Vorfeld ein Commitment von motivierten Nutzer:innen eingeholt wird, von dem Angebot in einem gewissen Umfang Gebrauch zu machen. Alternativ können Sondertarife mit einzelnen Nutzer:innen verhandelt werden.

## Finanzierung und Kooperation

Die (dauerhafte) Finanzierung eines neuen Sharingangebots ist gerade für kleine Anbieter:innen eine Herausforderung. Sämtliche Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten sollten in Anspruch genommen werden. Neben kommunalen oder Bundesförderungen unterstützen lokale Banken, Stiftungen oder Vereine immer wieder neue und innovative Vorhaben finanziell. Auch sollten von Anfang an Kooperationen angestrebt werden. Eine Zusammenarbeit mit der Gemeinde ist fast immer von Vorteil, insbesondere wenn das Angebot den öffentlichen Raum benötigt. Auch die Zusammenarbeit und Unterstützung durch lokale Vereine und Verbände ist wichtig und anzustreben. Sie können das Angebot bekannt machen, es selbst in Anspruch nehmen oder dem Vorhaben zu einer positiven Wahrnehmung verhelfen.

# Erfolgsgeschichte Nachbarschaftliches Sharingangebot






## Das Angebot

Die Regional- und Energiegenossenschaft Aller-Leine-Weser ist, wie der Name schon sagt, an der Entwicklung des Aller-Leine-Tals interessiert. Aus einer Initiative von aktiven Menschen, insbesondere aus Westen, ist das eCarSharing allerauto entstanden, welches die Genossenschaft seit 2018 betreibt. Es besteht derzeit aus sieben Fahrzeugen, unter anderem auch zwei Nissan e-NV200, an drei Standorten. Die Standorte befinden sich in Dörverden-Westen (LK Verden), Schwarmstedt (LK Heidekreis) und Dörverden-Hülsen (LK Verden) und somit im ländlichen Raum. Durch die Kooperation mit dem SV Vorwärts Hülsen sind auch die beiden vollelektrischen 9-Sitzer des Sportvereins über das allerauto buchbar. Das ist insbesondere für Gruppen und die anderen lokalen Vereine interessant. Zu einheitlichen, attraktiven Stundenpreisen können die Fahrzeuge gebucht werden. Die Nutzung am Standort in Westen ist nachbarschaftlich geprägt, das heißt, dass es in erster Linie von Menschen genutzt wird, die sich zum großen Teil kennen und untereinander vernetzt sind. Die Auslastung ist hoch, ebenso die Anzahl der angemeldeten Nutzer:innen pro Standort. Die Fahrzeuge wer-

den vor allem für Schulfahrten und kurzfristige Besorgungen und Erledigungen gebucht. Besonders ist bei diesem Projekt, dass auf LEADER-Mittel (LEADER steht für „Liaison Entre Actions de Développement de l'Économie Rurale“, also die neue Verbindung von Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft) der Europäischen Union zurückgegriffen werden konnte. Das ermöglicht unter anderem niedrige Preise.

## Erfolgsfaktoren und Besonderheiten

Die LEADER-Mittel der EU, ohne die das Projekt in der Form nicht möglich gewesen wäre, stellen eine deutliche Besonderheit des Vorhabens dar. Wichtig war hier auch die Unterstützung durch die entsprechende örtliche Vernetzungsstelle, die insbesondere bei der Mittelbeantragung unterstützt hat. Daneben ist die Aufgeschlossenheit der Menschen vor Ort gegenüber dem E-Carsharing und alternativen Mobilitätsangeboten ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Dies führt zu einer großen Anzahl an angemeldeten Nutzer:innen und garantiert so eine hohe Auslastung, was wiederum die Wirtschaftlichkeit und die moderaten Preise sicherstellt. Zum Gelingen des Projekts trägt auch die

-  Anbieterin  
Energiegenossenschaft  
Aller-Leine-Weser eG
-  Angebot  
allerauto
-  Ort  
Dörverden / Westen
-  Landkreis  
Verden
-  Fahrzeuge / Ladepunkte  
E-Autos (Zweisitzer, Viersitzer,  
Fünfsitzer, Neunsitzer)





regelmäßige und gute Kommunikation mit und zwischen den Nutzer:innen bei. Durch das Angebot am Standort Westen wurden bereits mehrere private Autos abgeschafft.

### Hürden, Hindernisse und Risiken

Die Beantragung der LEADER-Mittel für das Projekt war eine große Hürde und mit sehr viel Aufwand verbunden. Das damit verbundene Risiko ist die Ungewissheit, ob die Förderung tatsächlich gewährt wird oder ob viel Arbeit umsonst war. Ein weiteres Hindernis im Projekt ist die Schwierigkeit, weitere

Standorte zu realisieren, die mit den Fördermitteln noch etabliert werden könnten. Hier fehlt es häufig an motivierten Gruppen vor Ort, die den nicht unerheblichen zeitlichen Aufwand aufbringen wollen. Weitere Risiken sind das Wegfallen von so genannten „Kümmerer:innen“, die sich an einzelnen Standorten um die Fahrzeuge kümmern, und die Tatsache, dass der einheitliche Stundenpreis bei längeren Strecken (z.B. für Lieferungen) ausgenutzt werden kann, da damit gerade so die Stromkosten gedeckt werden. Üblicherweise wird dieses Risiko durch einen Kilometerpreis minimiert.



## E-Carsharing für Studierende



Bei diesem Konzept wird ein E-Carsharing als zusätzliches Mobilitätsangebot für Studierende einer Universität oder einer Hochschule etabliert.

Das Carsharing ist Teil des Semester-tickets und kann von Studierenden günstig als Ergänzung zu Bus und Bahn genutzt werden.

Das bietet Studierenden insbesondere in ländlicheren Gebieten mehr Flexibilität, sodass auf ein eigenes Auto bestenfalls verzichtet werden kann.



## Zielgruppe

Studierende, alle Anwohner:innen in einer Nachbarschaft bzw. einem kleinen Umkreis um eine Station

## Beschreibung des Problems, des Ziels und der Vision

Das Semesterticket bietet eine gute Möglichkeit für Studierende, mobil zu sein. Doch manche Reiseziele lassen sich mit dem ÖPNV schwer erreichen und der Transport von größeren Gegenständen ist schwierig. E-Carsharing bietet die Möglichkeit als Ergänzung zum Semesterticket das Mobilitätsangebot zu erweitern.

## Geeigneter Kontext und wichtige Voraussetzungen

Voraussetzung für E-Carsharing für Studierende ist der Wille der Universität oder des AStAs, das Mobilitätsangebot für die Studierenden zu erweitern. Außerdem muss es von engagierten Studierenden vorangetrieben werden. Insbesondere dort wo Hochschulen nicht in urbanen Gebieten liegen, kann ein geeigneter Kontext für ein solches Projekt sein.

## Risiken

Wenn die Initiative nicht von der Universität oder den Studierenden selbst ausgeht, ist es meist schwierig ein solches Pilotprojekt zu realisieren. Je nach Umfang des Projektes ist eine öffentliche Ausschreibung notwendig. Bekommen andere Carsharing-Anbieter:innen den Zuschlag bei der Ausschreibung, ist eventuell schon viel Planungsaufwand bei der Genossenschaft entstanden.

## Finanzierung und Kooperation

Bei dieser Art des Carsharings handelt es sich um ein Vollkosten-Modell. Die kompletten monatlichen Fixkosten werden durch die Universität abgedeckt. Das E-Carsharing wird idealerweise über die Semestergebühren finanziert und den Studierenden zu einem günstigen Preis zur Verfügung gestellt. Die Studierenden bezahlen dann nur noch geringe nutzungsabhängige Gebühren für Fahrzeit und Kilometer.






# Erfolgsgeschichte

## E-Carsharing für Studierende

### Das Angebot

Das E-Carsharing für Studierende an der TH-Bingen ist eine der größten Erfolgsgeschichten der UrStrom BürgerEnergieGenossenschaft. Nachdem im Juni 2018 ihre erste E-Carsharing-Station in Mainz eröffnet hatte, gab es die ersten Gespräche mit dem Allgemeinen Studierendenausschuss (AStA) der TH-Bingen. Dieser hatte sich schon lange ein E-Carsharing für seine Studierenden gewünscht, wurde jedoch von der Stadt Bingen nicht bei dem Thema unterstützt. Da es keine anderen Anbieter:innen gab, die E-Carsharing zur Verfügung stellen konnten, wurde ein Konzept entwickelt. Als ein Pilotprojekt sollte das E-Carsharing an der TH-Bingen für ein Jahr getestet werden. Im April 2019 wurde das Pilotprojekt E-Carsharing für Studierende dann mit zwei Kleinwagen gestartet und hat direkt großen Anklang gefunden. Die Auslastung der Elektroautos war direkt sehr gut und die Studierenden gaben viel positives Feedback. Nach einem Jahr gab es eine öffentliche Ausschreibung für fünf Jahre, auf die sich insgesamt drei Carsharing-Anbieter:innen beworben haben. Es gelang schließlich der Genossenschaft, die Ausschreibung zu gewinnen und das E-Carsharing an der TH-Bingen

wurde um fünf Jahre verlängert. Teil der Ausschreibung waren zwei Fahrzeuge auf dem neusten Stand der Technik. Deshalb wurden im September 2020 Fahrzeuge mit mehr Reichweite und Schnellladefunktion an der E-Carsharing-Station an der TH-Bingen in Betrieb genommen. Das E-Carsharing wird als Teil der Semestergebühren von dem AStA der TH-Bingen finanziert und den Studierenden zu einem günstigen Preis zur Verfügung gestellt. Die Studierenden zahlen nur noch einen Euro pro Stunde und 15 Cent pro Kilometer für die Nutzung des E-Carsharings. Anwohner:innen aus Bingen, die keine Studierenden sind, können sich zum normalen Tarif für das Carsharing anmelden und die Fahrzeuge nutzen. Mitarbeiter:innen der TH-Bingen können sich zu einem Mitarbeiter:innen-Tarif registrieren. Der AStA in Bingen führt die Validierung der Führerscheine durch. Die Fahrzeuge werden durch die Genossenschaft betreut, gereinigt und in die Werkstatt gebracht. Das Angebot wird von den Studierenden ausgiebig genutzt. Die Elektroautos legen im Durchschnitt 1.700 Kilometer im Monat zurück und sparen im Jahr 2,5 Tonnen CO<sub>2</sub> ein im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen.

-  Anbieter:in  
UrStrom eG
-  Angebot  
E-Carsharing für Studierende
-  Ort  
TH-Bingen
-  Landkreis  
Mainz-Bingen
-  Fahrzeuge / Ladepunkte  
E-Autos (Viersitzer, Fünfsitzer)





### Erfolgsfaktoren und Besonderheiten

Wenn das Engagement von der Universität oder den Studierenden selbst ausgeht, kann das Projekt gut gelingen. Der AStA vertritt die Interessen der Studierenden und setzt sich aus Studierenden zusammen, die sich freiwillig engagieren. So hat der AStA der TH-Bingen alle Hebel in Bewegung gesetzt, um das Projekt E-Carsharing für die Studierenden zum Erfolg zu bringen. Die Universität beziehungsweise der AStA kann den Semesterbeitrag leicht erhöhen und damit das Carsharing finanzieren. Dadurch haben die Studierenden neben ihrem

normalen Semesterticket für Bus und Bahn auch ein attraktives E-Carsharing Angebot für ihre Mobilitätsbedürfnisse.

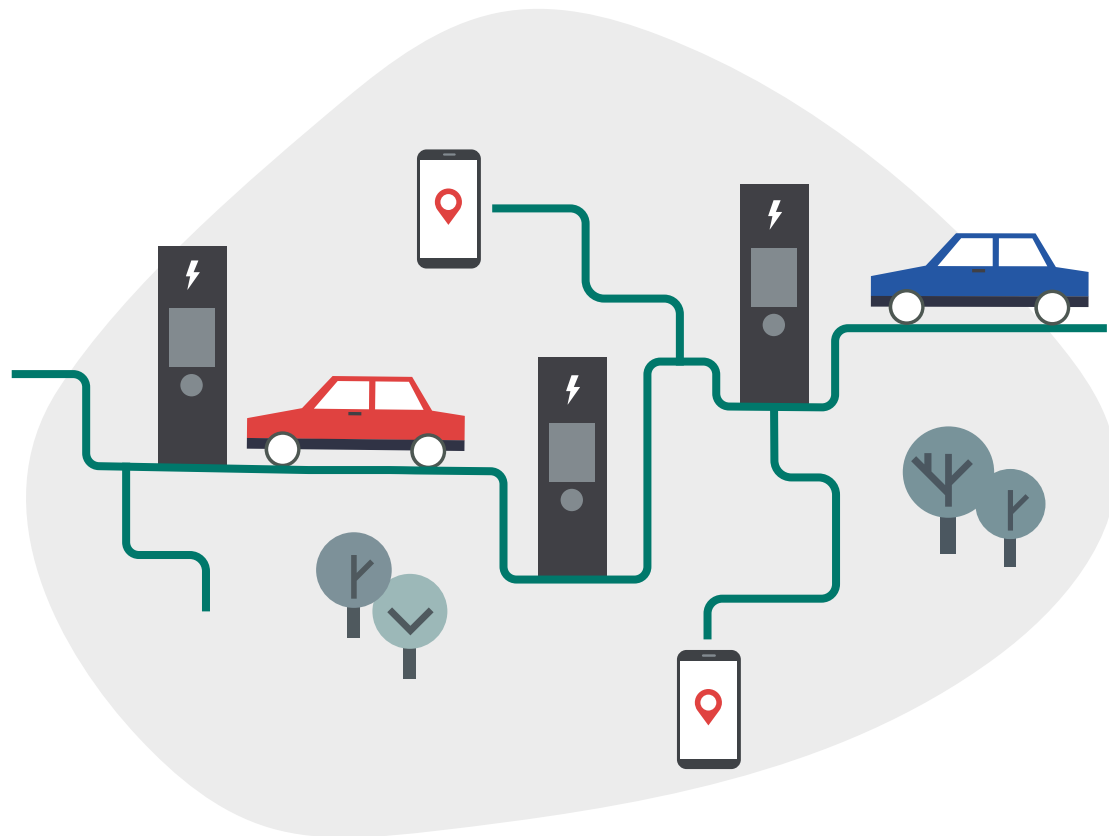
### Hürden, Hindernisse und Risiken

Im konkreten Beispiel an der TH-Bingen waren die Bedingungen in der Ausschreibung sehr ambitioniert: Zwei Fahrzeuge für fünf Jahre mit dem Recht des AStA, nach zwei Jahren den Austausch der Fahrzeuge durch Fahrzeuge nach dem neusten technischen Standard zu beauftragen. Dabei trägt die Genossenschaft das Risiko, die alten Fahrzeuge an einer anderen Carsharing-Station unterbringen

oder (mit eventuellem Verlust) die Fahrzeuge verkaufen zu müssen. Außerdem steht in der Ausschreibung die Möglichkeit, innerhalb der fünf Jahre bis zu drei weitere Fahrzeuge zusätzlich in das E-Carsharing (zu ähnlichen Konditionen) aufzunehmen. Durch eine sehr gute Kommunikation zwischen dem AStA und der Genossenschaft konnten die Risiken aus diesen Anforderungen minimiert und der Nutzen für die Studierenden maximiert werden. Damit steht einem Austausch der Fahrzeuge und einer eventuellen Aufstockung der Flotte nichts im Weg.



## Ladeinfrastruktur für E-Autos



Beim Aufbau und Betrieb von lokaler Ladeinfrastruktur geht es darum, dass ortsansässige Akteur:innen Ladesäulen für E-Fahrzeuge an attraktiven Standorten in ihrem jeweiligen örtlichen Zusammenhang installieren.

Dies sind üblicherweise die öffentlichen, eichrechtskonforme Normalladepunkte (AC) mit bis zu 22 kW Leistung, alternativ jedoch auch Ladepunkte mit geringerer Leistung.

Die softwareseitige Installation und Betreuung übernimmt ein Dienstleistungsunternehmen.



## Zielgruppe

E-Auto-Besitzer:innen

## Beschreibung des Problems, des Ziels und der Vision

Die Elektromobilität ist eine bedeutsame Säule in der Energiewende. Dabei ist insbesondere die öffentliche Ladeinfrastruktur von großer Bedeutung. Vor allem im ländlichen Raum sowie in Wohnquartieren mit Mehrfamilienhäusern fehlt es oft an einer öffentlichen Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge. Der aktuelle Markthochlauf von E-Fahrzeugen lässt in naher Zukunft einen steigenden Bedarf erwarten. Hier sind noch viele Handlungslücken und es gibt noch keine Marktkonzentration auf einige wenige Anbieter:innen. Damit besteht die Möglichkeit für Energiegenossenschaften, neben den klassischen Marktteilnehmer:innen ein Angebot aufzubauen. Hierzu braucht es jedoch spezielles Wissen und Erfahrung über Technik und die rechtlichen Rahmenbedingungen. Das Ziel sollte es daher sein, eine bürger:innengetragene Ladeinfrastruktur voranzubringen und Wissen sowie Prozesse (Planung, Abrechnung, Hotline) gemeinsam zu bündeln und anderen Energiegenossenschaften zur Verfügung zu stellen.

## Geeigneter Kontext und wichtige Voraussetzungen

Derzeit konzentrieren sich Energiegenossenschaften auf den Ausbau von Normalladeinfrastruktur (bis 22 kW). Diese Ladeinfrastruktur ist vergleichsweise günstig (rund ein Zehntel im Vergleich zu Schnellladesäulen) und kann besonders die Versorgungslücken im ländlichen Raum und Wohnquartieren schließen. Attraktive Standorte sind Orte, die mindestens 30 Minuten zum Verweilen einladen. Günstig sind bspw. auch private Parkräume, da Entscheidungsprozesse der Gemeinden meist relativ langwierig sind. Zukünftig werden auch Standorte in Wohnquartieren an Bedeutung gewinnen, da nur sehr wenige Personen über private Wallboxen verfügen, aber trotzdem auch auf E-Autos umsteigen möchten.

## Risiken

Derzeit ist der Markt stark in Bewegung. Viele Akteur:innen buhlen um die besten Standorte. Daher entwickelt sich ein starker Preiskampf, der vor allem für kleinere Unternehmen große Risiken nach sich zieht. Diese können zumeist nicht mit den niedrigen Angeboten der großen Unternehmen konkurrieren. Große Unternehmen müssen beim Preiskampf nicht zwingend kostendeckend arbeiten, da eine größere Kapitaldecke anfängliche Defizite auffangen kann. Dadurch entsteht in diesem wichtigen Zukunftsmarkt eine Konzentration auf wenige Anbieter:innen. Hinzu kommt, dass die Fördermittelbeantragung komplex ist und hier eher große Unternehmen Vorteile haben, da sich ganze Abteilungen auf Fördermittel fokussieren können. Weitere Risiken liegen in dem sich ändernden Rechtsrahmen (bspw. Ladesäulenverordnung) und der stetig angepassten technischen Hardware und Software. Beispielsweise hat die Umrüstung der Ladeinfrastruktur auf geeichte Zähler hohe Zusatzkosten verursacht.

## Finanzierung und Kooperation

Mit der aktuellen Ladenachfrage ist ein wirtschaftlicher Betrieb von Ladepunkten ohne Förderung noch nicht oder nur an sehr attraktiven Standorten möglich, da sich die Investition nur durch eine zeitlich begrenzte Anzahl der Ladevorgänge Schritt für Schritt amortisiert und die zusätzlichen Betriebskosten oft nur teilweise durch den Ladevorgang gedeckt werden können. Dadurch ist eine Finanzierung der Investitionskosten durch zumeist Bundes- oder Landesförderungen zwingend notwendig. Diese variieren zwischen 30 und 80 Prozent. Zumeist besteht auch eine finanzielle Beteiligung an den Betriebs- sowie Installationskosten durch die oder den Standortpartner:in (siehe oben), bei welchem die Ladeinfrastruktur installiert wird. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Ladebedarfe in Deutschland zukünftig stärker ansteigen werden, was sich positiv auf die Einnahmen an öffentlichen Ladesäulen mit geeigneten Standorten auswirken wird.

# Erfolgsgeschichte Ladeinfrastruktur für E-Autos

## Das Angebot






Die Inselwerke engagieren sich bereits seit 2016 als Dienstleisterin im Bereich Ladeinfrastruktur für Elektroautos. Sie begleiten bei allen Schritten von der Planung über die Errichtung bis zum Betrieb der Ladepunkte, um ein nutzungsfreundliches und einheitliches Ladeangebot zu schaffen.

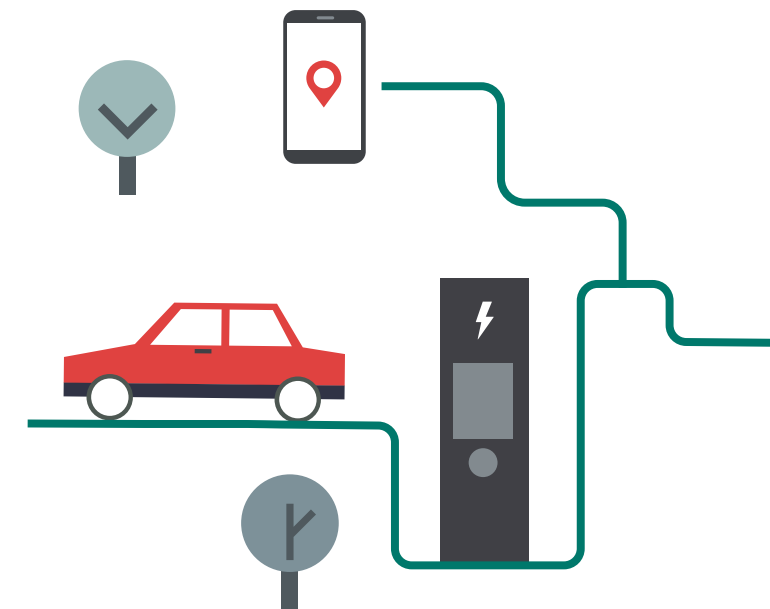
So wurden bisher für verschiedene Auftraggeber:innen insgesamt über 200 Ladepunkte realisiert. Hier handelt es sich überwiegend um 22 kW AC-Typ2-Ladestationen. Der Zugang zu den Ladestationen erfolgt zumeist über eine Ladekarte oder eine Lade-App von Drittanbieter:innen. Diese sind mit den Inselwerken über ein europaweites Roaming angebunden. Zusätzlich beraten und unterstützen die Inselwerke Energiegenossenschaften im Bereich Ladeinfrastruktur. Realisiert wurden bisher ca. 50 öffentliche Ladepunkte im Rahmen des Usedomer Ladernetzes, ca. 100 Ladepunkte in ganz Deutschland im Rahmen des BürgerLadeNetzes zusammen mit den Bürgerwerken und ca. 30 Ladepunkte für das Barnimer Ladernetz.

Die Aktivitäten reichten von Planung und Entwicklung über Errichtung und Betrieb bis hin zu Service.

## Erfolgsfaktoren und Besonderheiten

Die Verantwortlichen der Inselwerke haben viel ehrenamtliches Engagement in die Entwicklung des Projekts gesteckt und dabei viel Know-how erworben. Das Personal arbeitet nun aber hauptamtlich, welches von hoher Bedeutung für die professionelle Umsetzung eines Ladernetzes ist. Der enge Kontakt zu den potenziellen Standortpartner:innen und das damit einhergehende Vertrauen hat sich insbesondere am Anfang als wesentlicher Erfolgs-

-  Anbieterin  
Inselwerke eG
-  Angebot  
Usedomer Ladernetz
-  Ort  
Eberswalde
-  Landkreis  
Barnim
-  Fahrzeuge / Ladepunkte  
ca. 200 Ladepunkte



faktor erwiesen. Weiterhin ist die starke Kooperation mit der Bürgerwerke eG und deren Mitgliedsgenossenschaften ein Erfolgsfaktor. Durch die Unabhängigkeit der Inselwerke gegenüber großen Marktanbieter:innen, entsteht mit dem Bürgerladenetz eine gute Alternative für Kommunen und Unternehmen. Die starke regionale Bindung der kooperierenden Genossenschaften ermöglicht es, besser auf die Bedürfnisse der Standortpartner:innen und Ladekund:innen einzugehen. Die Projekte

finanzieren sich durch eine Mischung aus öffentlicher Förderung, Genossenschaftsanteilen und Nachrangdarlehen. Hinzu kommen Kostenbeteiligungsmodelle durch die Standortpartner:innen.

#### Hürden, Hindernisse und Risiken

Der Aufbau des Ladenetzes erfordert sowohl technisches als auch rechtliches Know-how. Dieses Wissen muss auch stetig aktualisiert werden, da es sich um einen recht jungen Markt

handelt, der gerade erst reguliert wird. Durch die dynamische Marktentwicklung muss die Hardware und Software stetig aktualisiert werden, was teilweise erhebliche Mehrkosten mit sich bringt. Durch Kooperationen mit jungen Marktakteur:innen konnten diese Hürden gemeistert werden. Neuland war der Anschluss der Ladesäulen für Elektriker:innen, welche hohe Risikozuschläge nahmen und es zu Mehrkosten kam. Hier haben die Inselwerke Weiterbildungen für Elektriker:innen organisiert.





## Arbeitsmobilität 2.0

Die Arbeitsmobilität 2.0 strebt eine ganzheitlich umweltfreundliche Gestaltung der Verkehrsmittelnutzung aller Arbeitnehmer:innen in einem Bürogebäude an.

Den Anstoß, sowie die nötige Infrastruktur dafür, können lokale Energiegenossenschaften geben. Mit Vor-Ort-Versorgungskonzepten kann der lokal erzeugte Strom zum Laden verwendet werden.

Durch besonders günstige Konditionen wird klimabewusste Mobilität am Arbeitsplatz attraktiv gemacht und zur schlichtweg besseren Alternative zum Weg zur Arbeit im eigenen Pkw.





## Zielgruppe

Mitarbeiter:innen eines Unternehmens

## Beschreibung des Problems, des Ziels und der Vision

Um den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, muss er durch andere Verkehrsformen ersetzt werden. Der Großteil der Pendler:innen nutzt für den Arbeitsweg den Pkw. Die dabei entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen wären mit anderen Mobilitätsverhalten vermeidbar. Die klimafreundlicheren Alternativen sind jedoch oft entweder (finanziell) nicht attraktiv genug oder einfach noch nicht bekannt. Unternehmen haben aber die Möglichkeit, das Mobilitätsverhalten ihrer Mitarbeiter:innen positiv zu beeinflussen, indem sie klimafreundliche Mobilitätsangebote verfügbar und unter den Pendler:innen bekannt machen. Denn klar ist: Je einfacher und günstiger ein Verkehrsmittel nutzbar ist, desto stärker wird es frequentiert. Die Weichen für eine Verhaltensänderung zu stellen und den Aufbau einer neuen Infrastruktur genau da zu fördern, wo sie gebraucht wird – nämlich am Arbeitsplatz, unterstützt durch die dort ansässigen Arbeitgeber:innen – ist das Ziel des Konzepts Arbeitsmobilität 2.0. Es soll hier individuell erlebbar gemacht werden, dass eine nachhaltige Mobilität die bessere Lösung ist. Das Konzept soll sich unter Kolleg:innen herumsprechen und Nachahmer:innen finden.

Eine Energiegenossenschaft, die das Beratungspaket zur Arbeitsmobilität 2.0 anbietet, kann dies zum Beispiel auch als Türöffner für die Akquise von Dachflächen für PV-Anlagen-Projekte nutzen: Im Zuge einer Beratung für Besitzer:innen von Gewerbegebäuden-, die am klimafreundlichen Ausbau ihrer Mobilitätsinfrastruktur interessiert sind, können hierbei ebenso die Vorzüge einer Kombination mit einer Photovoltaikanlage vorgebracht werden. So bekommen die Energiegenossenschaften Möglichkeiten, weitere Unterstützer:innen für die Energiewende vor Ort zu finden und Folgeleistungen wie zum Beispiel die Stromlieferung ins Gespräch zu bringen.

## Geeigneter Kontext und wichtige Voraussetzungen

Die Etablierung einer neuen Mobilität ist dort besonders sinnvoll, wo einerseits eine Infrastruktur zum Umstieg auf Elektromobilität vorhanden ist und außerdem viele Menschen regelmäßig von A nach B kommen müssen. Wenn es bereits eine Kooperation mit einer Energiegenossenschaft zur Installation einer Solaranlage auf dem Dach sowie einer Ladestation vor dem Gebäude gibt, ist der Umstieg auf Elektromobilität bereits vorbereitet. Wenn sowohl Gebäudebesitzer:innen als auch die dort ansässigen Unternehmen ein gesteigertes Interesse an Nachhaltigkeit und einer positiven Umweltbilanz haben, sind das ideale Voraussetzungen, um das Mobilitätskonzept vor Ort weiter auszubauen. Die Arbeitsmobilität 2.0 bietet klare Vorteile für alle Seiten: Arbeitgeber:innen profitieren davon, dass sie sowohl ihre Umweltbilanz positiv beeinflussen können als auch zusätzliche attraktive Angebote für ihre Belegschaft bieten und so zu einem attraktiveren Arbeitsplatz werden können. Arbeitnehmer:innen profitieren von den guten Konditionen finanziell. Zudem wird durch eine Reduktion von Pkw-Stellplätzen Platz frei für eine grüne Außenraumgestaltung und es können attraktive Freiflächen entstehen. Das Konzept richtet sich auch an Energiegenossenschaften, die selbst Gebäude betreiben oder Eigentümer:innen von Bürogebäuden als Projektpartner:innen gewonnen haben. Attraktiv ist die Kooperation für Unternehmen, die Wert auf Nachhaltigkeit legen. Mit dem Konzept werden sie von der Energiegenossenschaft darin unterstützt, in ihrer Belegschaft eine klimafreundlichere Arbeitsmobilität als neuen Standard zu setzen.

## Risiken

Eine Schwierigkeit für die Übertragbarkeit des Konzepts sind die je nach Bundesland unterschiedlichen Tarif-Konditionen, die von den Verkehrsunternehmen angeboten werden. Außerdem ist es für das Anmeldeprozedere teilweise wichtig, Zuständige zu beauftragen, klassischerweise aus dem Personalbereich, die die

Abwicklung begleiten und das jeweilige Angebot mitverwalten. Unternehmen müssen bereit sein, die personelle Verfügbarkeit von Zuständigen zu gewährleisten. Zudem sind die vor Ort sehr individuell gehandhabten Baugenehmigungsprozesse zu beachten.

## Finanzierung und Kooperation

Die Kooperation mit Akteur:innen des lokalen ÖPNV oder anderer Mobilitätsdienste ist zentraler Bestandteil des Konzepts. Je nach Bundesland können die Konditionen stark variieren. Es sind Vorteile und Sonderkonditionen in Form von Tarifrabatten oder Leistungserweiterungen

möglich. Diese individuell mit den jeweils zuständigen Anbieter:innen vor Ort auszuhandeln, ist Aufgabe der Energiegenossenschaften und im Vorfeld zu leisten. Arbeitgeber:innen haben durch die Bereitstellung der Dienste meistens einen Kostenaufwand, da sie einen Anteil sowie eventuell anfallende Grund- oder Mietgebühren zu zahlen haben. In einigen Bundesländern oder Städten gibt es Förderprogramme, um hier Entlastung zu bieten.



# Erfolgsgeschichte Arbeitsmobilität 2.0


## Das Angebot


Mit dem e+KUBATOR entsteht auf dem Heidelberg Innovation Park (hip), ein Bürogebäude für junge und nachhaltig orientierte Unternehmen. Die Heidelberger Energiegenossenschaft schafft dort eine Anlaufstelle und ein Kompetenzzentrum für die Energie- und Verkehrswende in Heidelberg, das auf mehreren Ebenen ein Vorzeigeprojekt ist: Das Gebäude wurde nicht nur durch die Sanierung auf den KfW-Effizienzstandard 40 EE gebracht (also den höchsten KfW-Standard in Sachen Energieeinsparung) und durch einen Anbau im Passivhausstandard ergänzt, darüber hinaus soll auch die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel durch die im e+KUBATOR ansässigen Mitarbeiter:innen konsequent unterstützt werden. Die Idee zum e+KUBATOR entstand bereits 2015. Nach dem Kauf der Fläche Ende 2019, starteten Anfang 2022 die Bauarbeiten. Der Einzug in den e+KUBATOR ist für Sommer 2023 vorgesehen. Konkret werden hier diverse bauliche Maßnahmen für die konsequente Umsetzung der Verkehrswende eingeleitet: Damit macht der e+KUBATOR die Umstellung auf klimafreundliche Mobilität für die dort arbeitenden Menschen möglichst bequem. Die Anzahl der Pkw-


Stellplätze ist durch ein Mobilitätskonzept reduziert, dafür sind diese großteils mit Lademöglichkeiten ausgestattet, um den Umstieg auf E-Mobilität zu fördern. Zudem gibt es eine erhöhte Anzahl kostenfreier Fahrrad-Stellplätze und ein Fahrrad-Parkhaus mit Lademöglichkeiten für E-Bikes.

## Erfolgsfaktoren und Besonderheiten


Neben diesen architektonischen Maßnahmen gibt es auch organisatorische Unterstützung. Die attraktivsten Pkw-Stellplätze sind für Carsharing vorgesehen, zudem wird die Nutzung des ÖPNV gefördert. Die Kooperationen stehen hierbei im Vordergrund. Durch die Zusammenarbeit mit dem lokalen ÖPNV-Unternehmen erhalten die Angestellten im Gebäude zum Beispiel günstige Jobtickets. Der Arbeitgeber:innenteil wird vom e+KUBATOR übernommen. Mit dem lokalen Carsharing-Angebot von stadtmobil wird vor Ort eine Alternative zum privaten Pkw zur Verfügung gestellt. Neben einem reichen Informationsangebot steht den Mieter:innen auch ein gemeinsamer Pool an Lastenrädern und Fahrrad-Transport-Anhängern für die Mitarbeiter:innen zur Verfügung.

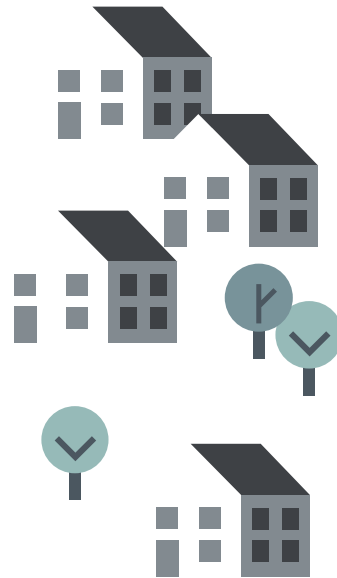
 **Anbieterin**  
Heidelberger Energiegenossenschaft eG

 **Angebot**  
e+KUBATOR

 **Ort**  
Heidelberg

 **Landkreis**  
Heidelberg

 **Fahrzeuge / Ladepunkte**  
Ladepunkte für E-Autos und E-Bikes,  
E-Autos, E-Bikes (Lastenräder,  
Transportanhänger)



## Arbeitsmobilität 2.0 Erfolgsgeschichte

### Hürden, Hindernisse und Risiken

Die Vision für die innovative Gewerbeimmobilie ist es, eine produktive Begegnungsstätte für die Umsetzer:innen der Verkehrs- und Energiewende in Heidelberg zu schaffen und konkret zu zeigen wie ein zukunftsweisendes und integriertes Mobilitätskonzept gestaltet

werden kann. Allerdings handelt es sich hierbei noch um einen ersten Versuch, so dass die Risiken erst noch im Betrieb erfahren werden müssen. Der Erfolg steht und fällt mit den Unternehmen und den Mitarbeiter:innen. Das erarbeitete Mobilitätskonzept könnte als Blaupause genutzt werden, um auch andernorts ähnliche Modelle zu implementieren und

nachhaltige Mobilität zu befördern. Genossenschaften können hier sowohl als beratende Instanz als auch als Betreiberinnen von Ladeinfrastruktur, Vermieterinnen von Elektroautos oder bei der Stromlieferung tätig werden.





## Gemeinschaftsbasiertes E-Carsharing

Eine Gruppe von 6 bis 10 Personen pro Haushalt teilt sich ein E-Carsharing-Fahrzeug und übernimmt die monatlichen Fixkosten, welche solidarisch innerhalb der Gemeinschaft verteilt werden.

Damit ist das Carsharing für die Genossenschaft ab dem ersten Tag wirtschaftlich rentabel und die Gemeinschaft hat die Sicherheit, dass das Carsharing Bestand hat und nicht nach ein paar Monaten eingestellt wird.



## Zielgruppe

Solidarische Gemeinschaften / Mobilitätskreise

## Beschreibung des Problems, des Ziels und der Vision

Konventionelles Carsharing wird oft nur in großen Städten angeboten. Für Menschen in kleineren Städten oder im ländlichen Raum gibt es damit oft keine Alternative zu einem eigenen Fahrzeug. Mit dem Konzept E-Carsharing in Gemeinschaft kann ein marktunabhängiges Angebot an Carsharing für eine bestimmte Gemeinschaft in einer bestimmten Region geschaffen werden, um die Mobilität selbst zu gestalten und damit unabhängiger von einem eigenen Fahrzeug zu werden.

## Geeigneter Kontext und wichtige Voraussetzungen

Die Voraussetzung für ein funktionierendes E-Carsharing in Gemeinschaft ist eine gute Vernetzung in der Nachbarschaft und die Bereitschaft,

Kosten solidarisch zu verteilen. Finden sich genug Interessierte in der Nachbarschaft kann das Projekt realisiert werden.

## Risiken

Finden sich nicht genug Leute in der Nachbarschaft, kann das Projekt nicht gestartet werden. Oft dauert es eine Weile, um genug Menschen für die E-Carsharing-Gemeinschaft zu begeistern. Der Vertrag läuft dann für ein Jahr. Steigen nach einem Jahr zu viele Menschen wieder aus, muss das Projekt eventuell eingestellt werden. Es können aber jederzeit neue Mitglieder in die Gemeinschaft aufgenommen werden, wodurch die Beständigkeit des Angebots verfestigt werden kann.

## Finanzierung und Kooperation

Sobald die Gemeinschaft gebildet ist, steht die Finanzierung für das Projekt. Die kompletten Fixkosten werden solidarisch in der Gemeinschaft aufgeteilt. Nur noch die variablen Kosten werden in Rechnung gestellt.

# Erfolgsgeschichte Gemeinschaftsbasiertes E-Carsharing

## Das Angebot

Mit Hilfe der UrStrom BürgerEnergieGenossenschaft aus Mainz haben Bürger:innen aus Budenheim das erste gemeinschaftsbasierte E-Carsharing in der Region realisiert. Sechs Haushalte aus Budenheim teilen sich die monatlichen Kosten für ein E-Auto. Die Station wurde im August 2021 eröffnet. Das E-Carsharing Angebot wird ausgiebig genutzt. Das Fahrzeug ist im Durchschnitt 1.400 Kilometer im Monat unterwegs. Gemeinschaftsbasiertes E-Carsharing ist eine gute Möglichkeit, Carsharing-Projekte an Standorten zu realisieren, an denen marktbasierete, konventionelle Carsharingangebote keinen wirtschaftlichen Nutzen bieten oder auch den Bedürfnissen der Bürger:innen mit dem bestehenden Angebot nicht entsprechen. Mit E-Carsharing in Gemeinschaft können die Bürger:innen ihre Mobilität selbst in die Hand nehmen. Die Gemeinschaft schafft so ein neues Angebot, um die Mobilität im ländlichen Raum selbst zu gestalten. Die Genossenschaft stellt der Gemeinschaft alle nötigen Hilfsmittel zur Verfügung, um das Carsharing zu betreiben. In den monatlichen Fixkosten sind enthalten: Kosten für Elektrofahrzeug, Vollkaskoversicherung, Inspektion,






Reinigung, Stellplatz, Ladesäule, Netzanschluss, Carsharing-App, Kund:innenbetreuung, Führerschein-Validierung, Hotline und Abrechnung. Die Genossenschaft unterstützt die Gemeinschaft beim Gemeinschaftsaufbau z.B. mit dem Mobilitäts-Hub. Das ist eine Videokonferenz, die alle zwei Wochen angeboten wird, um den Austausch verschiedener E-Carsharing-Gemeinschaft in ganz Deutschland zu ermöglichen.

## Erfolgsfaktoren und Besonderheiten

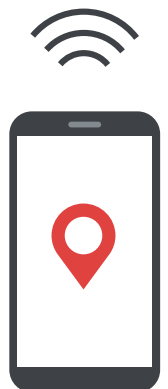
In der Nachbarschaftsgemeinschaft in Budenheim gab es zwei „Kümmerer“, die das Projekt E-Carsharing in Gemeinschaft vorangebracht haben. Sie haben ihre bestehenden Netzwerke genutzt, um ihre Nachbarschaft zu aktivieren und sie für die Idee zu begeistern, Teil der neuen Gemeinschaft zu werden und ihre Mobilitätswende selbst in die Hand zu nehmen.

## Hürden, Hindernisse und Risiken

Oft finden sich eine Hand voll engagierter Bürger:innen, die das Konzept unterstützen. Die Hürde besteht darin, genug Leute zu finden, um die monatlichen Fixkosten abzu-

-  Anbieterin  
UrStrom eG
-  Angebot  
Budenheimer Gemeinschaft
-  Ort  
Budenheim
-  Landkreis  
Mainz-Bingen
-  Fahrzeuge / Ladepunkte  
E-Autos (Viersitzer, Neunsitzer)

decken. Durch Online-Veranstaltungen konnte diese Hürde teilweise überwunden werden. Jedoch sind die Zielgruppen von Präsenz- und Onlineveranstaltungen meist unterschiedlich, wodurch man eventuell weniger Menschen vor Ort erreicht.



## Lastenradsharing



Die Idee hinter einem Sharingangebot mit Lastenrad ist, Menschen die Möglichkeit zu bieten, kleinere Einkäufe oder Transportfahrten mit einem (E-)Lastenrad zu erledigen statt mit dem Auto.

Damit wird insbesondere für kurze Strecken eine weitere Mobilitätsoption geschaffen, sodass noch öfter das eigene oder auch das Carsharingauto stehen gelassen werden kann.

Da Lastenräder oft relativ teuer sind und häufig nur punktuell benötigt werden, macht die gemeinsame Nutzung besonders viel Sinn.



## Zielgruppe

Alle Anwohner:innen (oder Quartierbewohner:innen) in einer Nachbarschaft bzw. einem kleinen Umkreis um eine Station

## Beschreibung des Problems, des Ziels und der Vision

Wenn Menschen einen eigenen Pkw besitzen, werden auch kleinere Transportfahrten zum Supermarkt oder zum Baumarkt im kleinstädtischen oder städtischen Umfeld häufig mit dem Auto erledigt. Dies führt zu einem höheren Verkehrsaufkommen und mehr klimaschädlichen Emissionen. Als Alternative dazu bietet sich die Nutzung eines (E-)Lastenrads an. Wird dieses nur selten genutzt, ergibt die private Anschaffung aufgrund der nicht unerheblichen Kosten wenig Sinn. In diesem Fall bietet sich die Nutzung eines gemeinschaftlich genutzten Lastenrads an. Ziel eines Lastenradsharing-Angebots ist es daher, eine Alternative zum Auto auch für Transport- oder Ausflugsfahrten zu bieten.

Damit ist es ein weiterer Baustein der multimodalen Mobilitätswende und kann dazu beitragen, ein klimaneutrales Verkehrssystem zu erreichen. Auch der Nachbarschaftsgedanke kann eine wichtige Rolle bei dem Angebot spielen, so dass sich die Nutzer:innen beziehungsweise ein Teil davon als Mobilitätsgemeinschaft verstehen.

## Geeigneter Kontext und wichtige Voraussetzungen

Ein nachbarschaftliches Lastenradsharing bietet sich insbesondere dort an, wo Menschen zu finden sind, die der Idee einer multimodalen Mobilität aufgeschlossen gegenüberstehen. Diese Menschen sollten idealerweise bereits regelmäßig Carsharing statt eines eigenen Autos nutzen und möglichst nah um eine (geplante) Station herum wohnen. Da sich ein Lastenrad eher für kurze Strecken anbietet, eignet es sich dort, wo die üblichen Versorgungseinrichtungen (Supermarkt etc.) mit kurzen Wegen zu erreichen sind. Das ist meist im städtischen bzw. kleinstädtischen Kontext der Fall, teilweise aber auch in

ländlichen Gebieten. Außerdem sollte die Fahrradinfrastruktur gut ausgebaut sein, um ein entspanntes und sicheres Fahren zu ermöglichen. Dies ist nicht immer der Fall. Da Sharingangebote in einer multimodalen Mobilität als Lückenschluss beziehungsweise als Ergänzung zum ÖPNV dienen, bietet sich ein Lastenradsharing dort an, wo eine gute ÖPNV-Anbindung gegeben ist. Daher ergibt auch die Kombination mit einer vorhandenen E-Carsharingstation Sinn.

## Risiken

Das Risiko bei diesem Konzept hängt unter anderem davon ab, wie das Angebot ausgestaltet ist. Falls durch die Zusammenarbeit mit lokalen Kooperationspartner:innen die Investitionskosten für die Lastenräder nicht durch die betreibende Genossenschaft getragen werden müssen, werden üblicherweise keine oder nur sehr geringe Nutzungsgebühren erhoben. Dies kann dazu führen, dass einzelne Nutzer:innen eine lange Ausleihdauer in Anspruch nehmen und das Angebot dadurch nur selten zur Verfügung steht. Außerdem können Reparaturkosten anfallen, die aufgrund der nicht vorhandenen Einnahmen nicht gedeckt sind. Bei Gratisangeboten ist häufig auch der Anreiz für einen pfleglichen Umgang niedriger als bei bezahlten Systemen.

Falls die Investition in Lastenräder und Infrastruktur selbst getragen wurde, besteht das Risiko in erster Linie in einer zu geringen Auslastung der Räder und der damit einhergehenden Gefahr eines nicht kostendeckenden Betriebs. Falls das Lastenradsharing nicht Teil eines bestehenden Sharing-Angebots ist, dürfte die Bereitschaft zur Zahlung einer Grundgebühr seitens der Kund:innen eher gering sein. Dann stehen die monatlichen Fixkosten ausschließlich variablen Einnahmen gegenüber, die bei zu geringer Nutzung schnell zu Verlusten führen. Da es in vielen Orten in Deutschland inzwischen auch kostenlose Lastenrad-Verleihsysteme gibt, dürfte zudem der Spielraum für einen hohen Stundenpreis eher gering sein.

## Finanzierung und Kooperation

Wie bei anderen Sharingangeboten müssen einerseits Fahrzeuge, also die Lastenräder inklusive Zubehör, sowie ggf. die dazugehörige Hardware an der Station finanziert werden. Andererseits fallen laufende Kosten für den Betrieb sowie für Reparaturen und Wartung an. Die Kosten hängen stark vom Konzept ab und sind üblicherweise höher, wenn es sich um ein Lastenrad mit E-Antrieb und vollautomatischer, app-basierter Ausleihe handelt. Wird ein Lastenrad ohne E-Antrieb angeschafft und erfolgt der Ausleihvorgang durch ein lokales Unternehmen, können die Investitionskosten deutlich geringer sein, da kein Extra-Standort erschlossen werden muss.

Will man die Kosten gering halten, findet man idealerweise eine:n Sponsor:in wie einen Fahrradverein, einen Supermarkt, die Kommune, die örtliche Volks- und Raiffeisenbank oder ein Fahrradgeschäft, die bei Anschaffung unterstützen und bestenfalls als Standortpartner:innen dienen. Auch eine Kooperation für Pflege und Wartung kann von großem Vorteil sein. Natürlich bieten Kooperationspartner:innen, z.B. Wohnungsbaugenossenschaften, auch eine höhere Sichtbarkeit und helfen bei der Bekanntmachung und bei der positiven Wahrnehmung des neuen Angebots. Im besten Fall nutzen sie oder ihre Kund:innen oder Mieter:innen das Lastenradsharing sogar selbst.



# Erfolgsgeschichte Lastenradsharing

## Das Angebot

ScherMyBike steht für das Lastenradsharing in Schermbeck. Die Kooperation zwischen der Gemeinde Schermbeck, einem örtlichen Fahrradgeschäft und der Energiegenossenschaft, ermöglicht den Schermbecker Bürger:innen die kostenfreie Ausleihe eines E-Lastenrads. Mit ScherMyBike wollen die Akteur:innen die neue Mobilität ohne Auto in Schermbeck fördern. Außerdem möchten sie den Menschen vor Ort die Möglichkeit bieten, ohne große Hürden ein Lastenrad zu testen, sich mit Freude und unverbindlich von den Vorteilen zu überzeugen und bestenfalls selbst langfristig umzusteigen.






„Schermbeck ist ein Ort mit einer hohen Anzahl an Pkw. Dies liegt sicherlich an unserer ländlichen Lage und der Tatsache, dass Schermbeck eine große Flächengemeinde ist, aber auch an der Gewohnheit und teilweise der Bequemlichkeit der Menschen. Wenn wir eine echte Mobilitätswende möchten, reicht es nicht aus, Verbrenner gegen Elektroautos auszutauschen.“, so die ehrenamtliche Vorständin der Schermbecker Energiegenossenschaft Annika Dahlhaus. Ihre Vorstandskollegin Petra Menting ergänzt: „Nur durch eine Reduzierung der Pkw-An-

zahl können wir die Klimaziele erreichen und unseren Ort lebenswerter machen. Wir finden es immer wieder erstaunlich, wenn wir uns vor Augen halten, welche Flächen durch Reduzierung der Pkw-Anzahl klimafreundlich und positiv für die Gemeinschaft umgenutzt werden könnten.“

Das E-Lastenrad gibt Menschen die Möglichkeit, Erledigungen oder Familienausflüge klimaschonender und umweltfreundlicher zu gestalten. Es bietet genügend Stauraum für den Wocheneinkauf oder auch zwei Sitzplätze für Kinder. Auch Gurt-Vorrichtungen sind vorhanden. Konzepte, welche die Idee der ressourcenschonenden gemeinsamen Nutzung, statt individuellen Konsums verfolgen und darüber hinaus flexibel sind, sind ein wertvoller Beitrag zur drängenden Mobilitätswende.

## Erfolgsfaktoren und Besonderheiten

Die Kooperation der Schermbecker Energiegenossenschaft mit der Gemeinde Schermbeck und einem örtlichen Fahrradgeschäft für ein kostenfreies E-Lastenradsharing schafft einen wichtigen neuen Baustein für die Mobilitätswende vor Ort in Schermbeck. Durch das Engagement der drei Akteur:innen

-  **Anbieterin**  
Schermbecker Energiegenossenschaft eG  
gemeinsam mit der Gemeindeverwaltung  
Schermbeck
-  **Angebot**  
ScherMyBike
-  **Ort**  
Schermbeck
-  **Landkreis**  
Wesel
-  **Fahrzeuge / Ladepunkte**  
E-Bikes (E-Lastenrad mit einem  
Ladepunkt)



## Lastenradsharing Erfolgsgeschichte

kann es gelingen, die Anwohner:innen für eine nachhaltige Mobilität zu begeistern. Niedrigschwellige Angebote wie ScherMyBike machen die Mobilitätswende in Schermbeck erlebbar und motivieren dazu, die eigene Mobilität zu überdenken. Die Registrierung erfolgt dabei einfach und unkompliziert über die Homepage der Energiegenossenschaft oder über die App, welche die Vianova eG als Kooperationspartnerin für die Buchung stellt. Die App bildet neben dem Lastenrad-Sharing auch das E-Carsharing der Schermbecker Energiegenossenschaft ab und soll somit einfach und unkompliziert für alternative Mobilität im Ort Schermbeck stehen.

Als wichtigster Erfolgsfaktor ist die Zusammenarbeit mit dem Fahrradgeschäft des Schermbecker Händlers Dominik Spahn zu nennen. Er bietet die Möglichkeit, das Lastenrad in seinem Shop unterzustellen. Die Nutzer:innen des Sharings holen das Rad hier ab und bringen es auch wieder dort hin. Herr Spahn kümmert sich um die Wartung und Instandhaltung des Rades. Da es sich um ein kostenloses Angebot für die Schermbecker Bürger:innen handelt, ist dieses Ehrenamt sehr wichtig und hier besonders wertschätzend zu nennen.

## Hürden, Hindernisse und Risiken

„Tatsächlich hatten wir überhaupt keine Schwierigkeiten, Überzeugungsarbeit zu leisten, ganz im Gegenteil“, berichtet

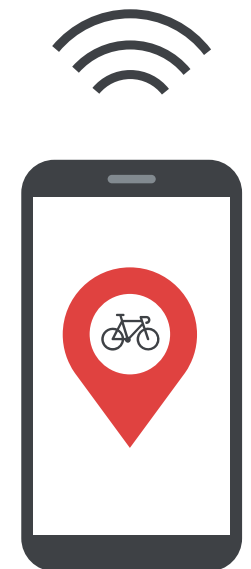
Annika Dahlhaus. „Wir haben teilweise Wartezeiten von bis zu acht Wochen, wenn das Rad mal ausgeliehen werden soll“, fügt Petra Menting hinzu.

Hier sehen die Vorstandsmitglieder der Schermbecker Energiegenossenschaft eher das Problem: Es würden definitiv mehr Räder ausgelastet sein. Hier stellt sich jedoch das Problem, dass ein Ort zum Untertellen benötigt wird und zudem ein:e „Kümmerer:in“. Mit Herrn Spahn haben die Akteur:innen dies für das erste Lastenrad problemlos lösen können.

Der einzige Haken ist natürlich, die weniger hoher Flexibilität. Die Ausleihe und Rückgabe ist an die Öffnungszeiten des Fahrradgeschäfts gebunden. Mit öffentlichen Ladepunkten, welche rund um die Uhr zugänglich sind, würde die Flexibilität erhöht werden. Dafür wäre das Rad aber Wind und Wetter ausgesetzt und auch mögliche Beschädigungen können nicht ausgeschlossen werden.

Derzeit stellen sie dennoch die Überlegung an, ein zweites Rad anzuschaffen. Hierzu ist der Gedanke, Sponsor:innen in der Schermbecker Händler:innen-Gemeinschaft zu finden. Möglicherweise kann ein Lastenrad dann mit entsprechenden Aufdrucken als Werbefläche finanziert werden. Kontakt zu einem anderen Schermbecker Fahrradgeschäft soll hergestellt werden, um hier möglicherweise die Unterstellung und Instandhaltung zu organisieren. Auf die Frage, ob die Schermbecker Energiegenossenschaft

mit Vandalismus zu kämpfen hat, können die beiden Vorstandsmitglieder Menting und Dahlhaus entschieden antworten. „Nein – damit hatten wir noch überhaupt keine Probleme bei unserem Lastenrad. Dadurch, dass das Rad persönlich abgeholt und auch persönlich bei Herrn Spahn wieder abgegeben wird, glauben wir, dass es hier auch in Zukunft nicht zu Problemen kommen wird. Die Schermbecker:innen wissen das kostenlose Angebot sehr zu schätzen.“





## Schritt 2: Planung

Der zweite Schritt hin zum eigenen Mobilitätsprojekt ist die Planung. Der konkreten Planung sollte die Entscheidung für ein Konzept vorausgehen. Ziel einer erfolgreichen Planung ist es, möglichst detailliert vorzugehen, indem zunächst anhand einer Kalkulation die Wirtschaftlichkeit basierend auf möglichen Nutzungsszenarien betrachtet wird. Außerdem sollen mögliche Risiken des Vorhabens analysiert werden. Wichtig ist auch, sich mit Partner:innen zu vernetzen. Um die Finanzierung des Projekts sicherzustellen, können in der Regel Förderungen in Anspruch genommen werden. Schlussendlich muss die Umsetzung geplant werden, insbesondere im Hinblick auf mögliche Hindernisse.

### Kalkulation

Die Grundlage einer guten Kalkulation ist die Erstellung eines Mobilitätskonzepts. Einige Konzepte werden in diesem Leitfaden vorgestellt. Je nach Konzept ändern sich die anfallenden Kosten und auch die möglichen Einnahmen. Hinsichtlich der Kosten müssen folgende Punkte beachtet werden:

- 1 Abschreibung der Ladeinfrastruktur
- 2 Abschreibung der Anschaffungskosten der Fahrzeuge
- 3 Betriebskosten wie Versicherung, Wartung und Reinigung oder Buchungssysteme
- 4 Variable Kosten für Marketing und Personal

Die Einnahmen sind deutlich schwieriger zu kalkulieren und hängen von folgenden Punkten ab:

- 1 Anzahl der Nutzer:innen

- 2 Nutzungsverhalten der Nutzer:innen nach Zeit und Strecke

- 3 Tarifdetails (Grundgebühr, Kilometerpreis, Stundenpreis)

### Risikoanalyse

Ziel der Risikoanalyse ist die Erfassung und Bewertung der Risiken, die mit dem Projekt verbunden sind. So wird Klarheit und Transparenz über Art und Umfang von bestehenden Risiken geschaffen. Das wiederum ermöglicht, dass rechtzeitig entsprechende Maßnahmen ergriffen werden können, z.B. um Risiken durch Präventionsmaßnahmen zu vermeiden oder zu reduzieren. Des Weiteren werden die Ergebnisse für die Risikokommunikation verwendet, um die Wahrnehmung der Risiken bei Projektbeteiligten und anderen Stakeholdern auf ein realistisches Ausmaß zu bringen. Dafür eignet sich eine Risikomatrix, in der die erfassten Risiken bezogen auf ihr Schadensausmaß und ihre Eintrittswahrscheinlichkeit abgetragen werden.

Eine Risikoanalyse sollte folgende Punkte beachten:

- 1 die einzelnen Risiken und die damit verbundenen Schäden
- 2 das Schadensausmaß
- 3 die Eintrittswahrscheinlichkeit
- 4 der Trend jedes einzelnen Risikos
- 5 eine Strategie mit Maßnahmen und Verantwortlichkeiten

### Förderung und Finanzierung

Die Themen Finanzierung und Förderung sind wesentlicher Bestandteil der Planung eines neuen Mobilitätsprojekts. Meist wurden im Rahmen der Kalkulation bereits erste Überlegungen angestellt, wie die geplanten Ausgaben finanziert werden können. Trotzdem lohnt es sich, nochmal im Detail zu prüfen, welche Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten in Frage kommen und wie sie akquiriert werden können. Grundsätzlich lässt sich sagen, dass eine Förderung seitens lokaler Partner:innen oder Unterstützer:innen häufig leichter zu bekommen ist als Bundes- oder gar EU-Förderungen.

### Kooperation und Vernetzung

Den Themen Kooperation und Vernetzung kommt im Rahmen eines Mobilitätsvorhabens besondere Bedeutung zu. Ohne die Unterstützung von Kooperationspartner:innen – in welcher Form auch immer – und ohne die Vernetzung mit anderen Institutionen, Projekten, Verantwortlichen oder begeisterten Menschen, ist ein Projekt selten von Erfolg gekrönt. Insbesondere das Lernen von den Erfahrungen anderer sollte essenzieller Bestandteil sowohl bei der Projektplanung als auch bei der Umsetzung und im laufenden Betrieb sein. Aber auch die frühzeitige Beschäftigung mit der Frage, welche Partner:innen für eine Zusammenarbeit geeignet sein könnten, ist von hoher Relevanz. Häufig braucht der Aufbau solcher Kooperationen Zeit, wenn nicht schon wertvolle Kontakte und eine große Bereitschaft zur gegenseitigen Unterstützung bestehen.

Kooperationen können z.B. beinhalten:

- Unterstützung bei der Planung, Umsetzung und bei organisatorischen Fragen
- Unterstützung durch zur Verfügung stellen von Flächen für Ladeinfrastruktur oder Sharing-Stellflächen, z.B. auch durch Kommunen
- Quernutzung: das Ermöglichen der gegenseitigen Nutzung des anderen Mobilitätsangebots

- Kommunikation, z.B. Unterstützung bei der Vorstellung und Bekanntmachung des Angebots oder auch Sponsoring

- Finanzielle Unterstützung in unterschiedlichen Formen

Mögliche Kooperationspartner:innen und ihre denkbaren Rollen:

- Gemeinde: Finanzielle Unterstützung, Bekanntmachung und Bewerbung, Glaubwürdigkeit / Reputation, Bereitstellung von Stellplätzen, Netzanschluss und Ladeinfrastruktur, Nutzung des Angebots (Ankermiete)

- Lokale Unternehmen: Nutzung des Angebots (z.B. Ankermiete), Sponsoring, Unterstützung durch Zuschüsse, Nutzung ihrer Reichweite zur Bekanntmachung, Kund:innengewinnung und zur Erhöhung der Glaubwürdigkeit

- Vereine vor Ort, z.B. Sportvereine: Nutzung des Angebots (z.B. Ankermiete), Nutzung der eigenen Reichweite zur Bewerbung, geteiltes Interesse an der Stärkung und Entwicklung der Region

- Andere Mobilitätsanbieter:innen in der Region, insbesondere ÖPNV-Anbieter:innen: Quernutzung, Integration des Angebots in Ticketkonzepte (Freifahrten im Rahmen von Jahresabos etc.)

- Lokale Gruppen / Privatpersonen: Kümmerer:innen, Initiator:innen von neuen Projekten, „Antreiber:innen“ / Pionier:innen

- Stiftungen, idealerweise vor Ort: Geldgeberin, Unterstützung durch Nutzung der eigenen Reichweite, Erhöhung der Glaubwürdigkeit

- Hochschulen: Ankermieter:innen, Mobilitätsangebot für Studierende, Kooperationspartner:innen für Forschungsvorhaben / Begleitforschung

- Lokalpresse: Unterstützung durch Bekanntmachung im Rahmen von Artikeln



## Umsetzungsplanung

Sobald das Konzept für ein Vorhaben im Detail ausgearbeitet ist, beginnt die Phase der Umsetzung. Um nicht unvorbereitet in die Umsetzung zu starten, ist es sinnvoll, einen Umsetzungsplan zu erstellen. Natürlich wird auch dadurch nicht alles genau wie vorhergesagt ablaufen, da aufgrund verschiedener Abhängigkeiten und Wechselwirkungen, die Umsetzung meist nicht so linear wie geplant verläuft.

Trotzdem ist es ratsam, sich bewusst zu machen, was im Laufe der Umsetzungsphase alles erledigt werden muss, worauf besonders zu achten ist und welche Fehler vermieden werden sollten. In der Umsetzung laufen viele Maßnahmen gleichzeitig ab und sind voneinander abhängig. Hier ist eine gute Umsetzungsplanung wichtig, da die Maßnahmen teilweise unterschiedlich viel Zeit in Anspruch nehmen. So wird vermieden, dass das ganze Vorhaben aufgrund einer einzelnen Maßnahme „hängt“, obwohl sich dies auch bei bester Planung nicht gänzlich ausschließen bzw. verhindern lässt.

Welche Schritte bzw. Arbeitspakete stehen in der Umsetzungsphase an und wie lange brauchen sie?

### 1 Standortwahl und -einrichtung

In vielen Fällen sind bereits im Vorfeld vielversprechende Standorte identifiziert worden oder sie ergeben sich von Anfang an aus der Art des Projekts. Im besten Fall besteht eine Auswahl an Standorten und der beste kann gewählt werden. Daher ist es schwierig, einen zeitlichen Rahmen zu definieren. Falls noch kein Standort gewählt oder gefunden wurde, hängt die Suche auch von der Frage ab, ob es ein öffentlicher oder ein privater Standort sein soll.

### 2 Aufbau Ladeinfrastruktur (wenn nötig)

Ist ein Angebot geplant, für welches E-Fahrzeuge mit Strom versorgt werden sollen, muss an der Station die entsprechende Ladeinfrastruktur installiert werden. Dieser Schritt ist mitunter am schwierigsten zu planen, da hier verschiedene Faktoren schnell zu einer starken Verzögerung

führen können. Auch hier kann die Unterscheidung zwischen einem öffentlichen und einem privaten Standort entscheidend sein. Idealerweise kann bereits vorhandene Ladeinfrastruktur genutzt werden.

### 3 Fahrzeugbeschaffung

Falls für das Projekt ein Fahrzeug benötigt wird, steht zunächst, falls noch nicht geschehen, die Modellentscheidung an. Diese hängt von den Erfordernissen und Bedürfnissen der zukünftigen Nutzer:innen ab. Ist die Modellentscheidung getroffen, hängt die Beschaffung in erster Linie von der Lieferzeit ab. Manche Modelle sind sofort verfügbar, auf andere muss länger gewartet werden. Es ist ratsam, sich frühzeitig bei (örtlichen) Händler:innen zu erkundigen.

### 4 Versicherung, Mitgliedschaften

Im Falle eines Mobilitätsangebots mit Fahrzeugen muss eine Versicherung abgeschlossen werden. Handelt es sich um ein Carsharing, lohnt sich die Mitgliedschaft im Bundesverband Car-Sharing e.V. (bcs), durch welche der Abschluss einer Versicherung zu sehr guten Konditionen möglich ist. Für die Mitgliedschaft sind neben Angaben zum betreibenden Unternehmen auch der Nutzungsvertrag / die AGB sowie das Tarifmodell nötig. Sobald die entsprechenden Dokumente zusammengetragen sind, geht der Abschluss der Versicherung relativ schnell, meist innerhalb weniger Tage.

### 5 Buchungs- und Abrechnungssystem

Die Wahl des Buchungs- und Abrechnungssystems hängt von wenigen grundsätzlichen Fragen ab, z.B. was das System leisten soll, welche Funktionalitäten und Services enthalten sein sollen und welchen Preis man bereit ist dafür zu zahlen. Ist die Entscheidung getroffen, dauert die Einrichtung üblicherweise zwei bis drei Wochen und kann eher gegen Ende der Umsetzungsphase erfolgen.

### 6 Kommunikation und Bekanntmachung

Auch diese Maßnahmen können noch relativ kurzfristig vor dem Start des Angebots realisiert

werden, da idealerweise bereits der Kontakt zu einem Grundstock an potenziellen Nutzer:innen des Angebots hergestellt ist. Die Bewerbung im Rahmen einer Eröffnungsfeier, idealerweise in Anwesenheit von Gemeinde und lokaler Presse, sollte in jedem Fall angestrebt werden.

### 7 Inbetriebnahme und Probetrieb

Bevor das Projekt endgültig an den Start geht, ist die Inbetriebnahme und der Probetrieb durchzuführen. Erst dann ist klar, ob alles wie geplant funktioniert.

## Weiterführende Informationen

Weitere interaktive Tools zur Kalkulation, Risikoanalyse und Umsetzungsplanung sowie ein Communitybereich zur Vernetzung finden sich auf der Onlineplattform [www.gemeinsam-mobil.net](http://www.gemeinsam-mobil.net).

# Schritt 3: Umsetzung

Der dritte Schritt hin zum eigenen Mobilitätsprojekt ist die Umsetzung. Ziel bei der Umsetzung ist es, das geplante Konzept so auf den Weg zu bringen, dass der tatsächliche Betrieb gestartet werden kann.

Bevor die Umsetzung des eigenen Mobilitätsprojekts starten kann, sollten die folgenden Punkte erfolgt sein:

- 1 Finanzierung gesichert
- 2 Mobilitätskonzept definiert
- 3 Szenarien zur Kostenentwicklung erstellt
- 4 Ressourcen decken die erwarteten Aufwände
- 5 Mögliche Kooperationspartner:innen sind gefunden

Bei der Umsetzung werden die Analysen und Planungen hinsichtlich der Standortwahl, der Fahrzeugbeschaffung, der Kommunikation, des Buchungs- und Abrechnungssystems Realität. Trotzdem ist es auch während der Umsetzung wichtig, die einzelnen Teile des Mobilitätsprojekts noch einmal zu prüfen.

## Standortwahl

Ein optimaler Standort zeichnet sich durch die folgenden Kriterien aus:

- 1 Zentral, das heißt gut erreichbar für die Menschen, die das Angebot nutzen sollen
- 2 Zugänglich, also möglichst rund um die Uhr und barrierefrei zu erreichen
- 3 Sichtbar, da dies auch einen Werbeeffect für das Angebot haben kann.
- 4 Verfügbar, das heißt nicht nur temporär sondern möglichst langfristig

## Fahrzeuge und Hardware

Kaufen und leasen sind auch für Sharingfahrzeuge die beiden Optionen an die entsprechenden Autos oder Fahrräder zu kommen. Über lokale Händler:innen können durchaus auch Kooperationsmodelle zu Stande kommen, die beste Konditionen oder Entgegenkommen (wie zum Beispiel das Erledigen von Wartungsarbeiten) hervorbringen können. Außerdem gibt es über bestimmte Rahmenvertragsabkommen, zum Beispiel über den bcs, häufig Sonderkonditionen. Handelt es sich bei dem geplanten Projekt um ein Angebot mit E-Fahrzeugen, muss auch die Ladeinfrastruktur beschafft werden. Soll der Ausleihvorgang automatisiert erfolgen, ist die Beschaffung und der Einbau der entsprechenden Hardware (Telematikbox) erforderlich. Unterstützung hierbei bekommt man in der Regel durch den:die Anbieter:in des Buchungs- und Abrechnungssystems.

### Versicherung, Mitgliedschaften, Vertragswesen

Ganz ausschließen, dass Schäden an den Fahrzeugen im Betrieb entstehen, kann man nicht. Um die Risiken durch die Nutzung von vielen verschiedenen Nutzer:innen abzudecken, gibt es extra auf den Sharing-Betrieb zugeschnittene Fahrzeugversicherungen. Bei der Beschaffung der Fahrzeuge sollten die Versicherungsoptionen beachtet werden und mit den Händler:innen direkt abgesprochen werden. Häufig lohnt sich ein individuell ausgehandelter Versicherungsvertrag nicht und es ist vorteilhafter, auf eine Poolversicherung, z.B. über den bcs, zurückzugreifen. Dafür ist eine Mitgliedschaft in diesem Verband nötig, die aber auch sonst sehr lohnenswert ist. Auch durch eine entsprechende Tarifgestaltung können Versicherungsmodelle für die Nutzer:innen angeboten werden. Nutzer:innen können z.B. den Anteil der Selbstbeteiligung durch teurere Tarife deckeln. Diese und andere ähnliche Detailfragen hängen jedoch stark vom gewählten Versicherungsmodell ab. Alle Details und Regelungen zur späteren Nutzung des Angebots werden im Nutzungsvertrag, den AGB und der Preisliste geregelt. Dafür gibt es häufig Vorlagen, an denen man sich gut orientieren kann. Zum Start des Angebots müssen alle Verträge vorliegen.

### Buchungs- und Abrechnungssystem, Tarif

Damit ein Sharingbetrieb reibungslos funktioniert, bedarf es eines Buchungs- und Abrechnungssystems. Dieses kann je nach Angebot einfach (Schlüsselbox, Excelliste) oder auch komplexer sein (komplett automatisierte Buchungen über App / Keycard, Abrechnung auf Knopfdruck). Grundsätzlich sind die Erwartungen seitens der Kund:innen an ein solches System eher gestiegen, was häufig für eine moderne, unkomplizierte und einfach zu bedienende Technik spricht. Hier gibt es verschiedene Anbieter:innen, wobei für Genossenschaften die Vianova eG besonders zu empfehlen ist. Auf Basis der Kalkulationen während der Planung, können die Tarife abschließend festgelegt werden und durch Plattformbetreiber:innen in einem Sharingsys-

tem eingerichtet werden, wenn ein solches genutzt wird. Die Buchungen und Abrechnungen werden dann automatisiert erstellt. Entscheidend für die Umsetzung ist eine verantwortliche Person, die sich insbesondere mit den technischen Details auskennt und als Ansprechpartner:in für den:die Plattformbetreiber:in dient. Daneben ist es auch wichtig, eine oder mehrere Personen gezielt als Kümmerer:in festzulegen und dafür einzuplanen, die anfallenden Aufgaben rund um die Fahrzeuge sowie die Betreuung der Nutzer:innen zu übernehmen. Dazu zählen u.a. die Prüfung und Validierung der Führerscheine sowie die Einweisung ins Sharing.

### Kommunikation und Nutzer:innengewinnung

Materialien wie Flyer, Broschüren etc. können für die allgemeine Aufmachung des geplanten Sharingbetriebs genutzt werden. Wichtig ist die Berücksichtigung der geplanten Nutzer:innen-Gruppen. Bei geschlossenen Nutzer:innengruppen ist die direkte Ansprache durch Mails oder eigens eingerichtete Treffen nützlich, um interessierte Personen zu erreichen und nachhaltig für das Sharingangebot zu gewinnen. Öffentliche Nutzer:innengruppen sind über physische Informationen, die in der unmittelbaren Umgebung der Sharingstationen ausgeteilt werden, zu erreichen. Dazu kommen Anzeigen in Lokalzeitungen und online auf Social Media. Ein weiterer Weg, um Nutzer:innengruppen zu erschließen und das Angebot lokal vorzustellen und bekannter zu machen, ist der Weg über Vereine, Genossenschaften, Interessengruppen und so weiter, die am Ort des Sharingbetriebs ansässig sind.

### Probetrieb

Bevor das Projekt endgültig an den Start geht, ist die Inbetriebnahme und der Probetrieb durchzuführen. Erst dann ist klar, ob alles wie geplant funktioniert.

## Schritt 4: Operativer Betrieb

Das Mobilitätsprojekt ist umgesetzt, doch damit ist die Arbeit nicht getan. Der vierte Schritt ist der operative Betrieb. Die Stärke eines gemeinschaftlichen Betriebs ist die Unterstützung und der Zusammenhalt bei aufkommenden Schwierigkeiten, Problemen oder Defekten. Beim Betrieb sind Kennwerte für die technische und wirtschaftliche Situation wichtig. Entsprechend kann das Angebot angepasst und verbessert oder sogar erweitert werden. Bestenfalls läuft der Regelbetrieb (das heißt, die Buchungs- und Ausleihvorgänge sowie die monatliche Abrechnung) weitestgehend automatisiert ab. In der Praxis treten jedoch häufig kleinere Schwierigkeiten auf, insbesondere zu Beginn des Angebots. So braucht es in der Regel ein paar Monate, bis sich alles eingespielt hat und Startschwierigkeiten beseitigt sind. Wichtig ist die Möglichkeit für Nutzer:innen, sich bei Problemen schnell und unkompliziert helfen zu lassen, was meist über eine Telefonhotline abgewickelt wird. Während des operativen Betriebs sollte ein regelmäßiges Prüfen der Fahrzeugnutzung vorgenommen werden. Hierfür ist die Einsicht in die Stammdaten der Nutzer:innen, der Fahrzeuge, der jeweiligen Tarife und in die Verträge der Fahrer:innen zur Überprüfung der Buchungsprozesse für die automatische Abrechnung notwendig. Dabei kann auch herausgefunden werden, wie viele Nutzer:innen wie viele Fahrten machen. Informationsmaterialien und Gespräche mit potentiellen Nutzer:innen helfen dabei, weitere Menschen für das vorhandene Angebot zu begeistern. Darüber hinaus ist das Ziel, einen positiven Einfluss auf das individuelle Mobilitätsverhalten der Menschen zu haben. Daher ist der Austausch mit Nutzer:innen elementar, um ein Gespür für die richtige Nachfrage zu erhalten. Zwar lassen sich anhand der Anzahl von Buchungen und Nutzer:innen für jedes Fahrzeug Auswertungen erstellen, die die Auslastung beschreiben, aber falls die Verfüg-

barkeit durch eine hohe Auslastung ungewisser wird, hilft eine direkte Kommunikation dabei, höheren Bedarf zu erkennen. Das Angebot kann dann weiter auf die Bedürfnisse vor Ort angepasst und ggf. erweitert werden.

### Pflege und Wartung der Fahrzeuge

Die Pflege, Wartung oder der TÜV der Fahrzeuge sind Leistungen, die übernommen werden müssen. Für manche Sharingfahrzeuge gibt es „Kümmerer:innen“, die verantwortlich für die Betreuung des jeweiligen Fahrzeugs sind. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit Anreize zu schaffen, Fahrten zur Waschanlage oder sonstige Reinigungsaufgaben durch die Nutzer:innen erledigen zu lassen. Diese Anreize können in Form von Gutscheinen oder Vouchern für günstigere Nutzungspreise oder Freikontingente vergütet werden. Auch für den Fall eines Schadens am Fahrzeug sollte Schritt für Schritt ein entsprechendes Schadensmanagement aufgebaut werden, um Abläufe möglichst reibungslos zu gestalten und zu verhindern, dass Fahrzeuge über längere Zeit nicht zur Verfügung stehen.

## Gemeinsam mobil für ein gemeinsames Ziel

Demographischer Wandel und Strukturverarmung in ländlichen Regionen erfordern neue Ideen für den Individualverkehr. Gemeinschaftliche Mobilitätsprojekte sind hierfür eine vielversprechende Möglichkeit. Denn für einen erfolgreichen Klimaschutz im Verkehrssektor wird nicht nur eine Verkehrsart benötigt, sondern alle Formen der Fortbewegung: zu Fuß, per Rad, in Bus und Bahn und auch im Auto. Nur so werden wir gemeinsam mobil.



DGRV – Deutscher Genossenschafts-  
und Raiffeisenverband e.V.