



## Carsharing-Konzept für die Region Leinebergland

**Erstellt durch:**

EcoLibro GmbH  
Lindlaustraße 2c  
53842 Troisdorf  
[www.ecolibro.de](http://www.ecolibro.de)

Michael Schramek, Geschäftsführender Gesellschafter

Tel.: 0176 62192289

[michael.schramek@ecolibro.de](mailto:michael.schramek@ecolibro.de)

Henrik Kavermann, Projektmanager

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Ernährung  
und Landwirtschaft



**Niedersachsen**

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

## **Stand Januar 2025**

### **Auftraggeber**

Gemeinde Sibbesse im Rahmen eines Verbundprojekts mit den Kommunen Alfeld (Leine), Delligsen, Freden (Leine), Lamspringe, Elze und der Samtgemeinde Leinebergland.

### **Kurzbeschreibung des Vorhabens**

Erarbeitung eines Carsharingkonzeptes für die Region Leinebergland bestehend aus den Kommunen Alfeld (Leine), Delligsen, Freden (Leine), Lamspringe, Sibbesse, Elze und der Samtgemeinde Leinebergland.

### **Basisdienstleistungen**

Dieses Vorhaben wurde aus Landes- und Bundesmitteln im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ im Förderprogramm ZILE (RL ZILE 2023) gefördert. Dieses Vorhaben investiert in die nachhaltige Entwicklung und Attraktivität ländlicher Regionen. Ziel ist die Sicherung, Schaffung und Verbesserung von Einrichtungen zur Grundversorgung der ländlichen Bevölkerung

Gefördert durch:



**Niedersachsen**

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

# Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis.....	5
Tabellenverzeichnis.....	7
Zusammenfassung.....	8
1 Einleitung.....	9
1.1 Projekthintergrund und Projektziel.....	9
1.2 Projektablauf.....	9
2 Carsharing im ländlichen Raum - Grundlagen.....	10
2.1 Warum Carsharing?.....	10
2.1.1 Was ist Carsharing?.....	11
2.1.2 Wie funktioniert Carsharing?.....	14
2.1.3 Erfolgsfaktoren.....	18
2.1.4 Die Rolle von Ankerkunden.....	19
2.1.5 Finanzierung und Beschaffung von Fahrzeugen.....	21
2.1.6 Aufgaben im Aufbau und Betrieb.....	24
2.1.7 Carsharing-Stationen.....	26
2.1.8 Organisationsformen.....	28
3 Workshop- und Analyseergebnisse.....	30
3.1 Workshopergebnisse Ankerkundenidentifikation.....	30
3.2 Ein- und Auspendlerziele und Zeitvergleiche.....	31
3.3 Sharing-Potenzialanalyse.....	33
3.3.1 Erläuterung der Vorgehensweise.....	34
3.3.2 Ergebnisse der Sharing-Potenzialanalyse in den einzelnen Kommunen.....	35
Sharing-Potenziale kommunaler Fuhrparke.....	44
3.3.3 Fahrzeugbedarfsanalyse FLEETRIS – Grundlegendes.....	44
3.3.4 Fahrzeugbedarfsbasisanalyse FLEETRIS für den Flecken Delligsen.....	45
3.3.5 Fahrzeugbedarfsanalyse FLEETRIS für die Gemeinde Sibbesse.....	47
3.4 Ergebnisse der Carsharing-Befragung zum Thema Carsharing.....	49
3.5 Zielbildworkshop.....	55
4 Konkretisierung der Möglichkeiten zur Implementierung von Carsharing in der Region Leinebergland.....	57
4.1 Gewinnung eines regionalen oder überregionalen Sharing-Anbieters auf Basis einer Ausschreibung mit Zusage einer Mindestumsatzgarantie als favorisierte Organisationsform.....	57
4.2 Finanzierungsmöglichkeiten.....	57
4.3 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung.....	58

4.4	Empfehlung für die Startaufstellung.....	60
4.5	Vorschläge für die Verortung von Carsharing-Stationen.....	61
4.5.1	Kriterien für die Standortwahl .....	61
4.5.2	Alfeld (Leine).....	62
4.5.3	Delligsen .....	64
4.5.4	Duingen.....	65
4.5.5	Eime.....	66
4.5.6	Elze.....	67
4.5.7	Freden (Leine).....	68
4.5.8	Gronau (Leine).....	69
4.5.9	Lamspringe .....	70
4.5.10	Sibbesse .....	71
4.6	Grundsätzliche Empfehlungen für die Ausschreibung der Carsharing-Dienstleistung .....	72
4.7	Projekt- und Meilensteinplan .....	73
5	Schlussbemerkung .....	78
6	Anhang.....	79
6.1	Zielbild.....	79
6.2	Projekt- und Meilensteinplan Carsharingkonzept Region Leinebergland .....	81
6.3	Karten der Sharingpotenzialanalyse .....	82
6.4	Fragebogen der Online-Befragung .....	85

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Kostenvergleich Carsharing vs. privater Pkw .....	10
Abbildung 2: Vorteile Carsharing für private Haushalte und die Kommune .....	11
Abbildung 3: Stationsbasiertes Carsharing (Quelle: bcs) .....	12
Abbildung 4: Free-floating (Quelle: bcs) .....	12
Abbildung 5: One-Way Carsharing .....	13
Abbildung 6: Standardprozess Carsharing .....	14
Abbildung 7: links: Öffnung per RFID-Chip auf Führerschein, rechts: Öffnung per App .....	15
Abbildung 8: Kriterien für eine gute Lage & allgemeine Standortanforderungen .....	26
Abbildung 9: Kennzeichnung .....	26
Abbildung 10: Organisationsformen Carsharing .....	28
Abbildung 11: Potenzielle Ankerkunden im Leinebergland .....	30
Abbildung 12: Auspendler/-innen und Zeitvergleich aus Alfeld (Leine) an die angrenzenden Gemeinden.....	32
Abbildung 13: Einpendler/-innen nach Alfeld (Leine) und gewichteter Zeitvergleich .....	33
Abbildung 14: Sharing-Potenzial Alfeld (Leine).....	35
Abbildung 15: Sharing-Potenzial Delligsen .....	36
Abbildung 16: Sharing-Potenzial Duingen .....	37
Abbildung 17: Sharing-Potenzial Eime .....	38
Abbildung 18: Sharing-Potenzial Elze.....	39
Abbildung 19: Sharing-Potenzial Freden (Leine) .....	40
Abbildung 20: Sharing-Potenzial Gronau (Leine).....	41
Abbildung 21: Sharing-Potenzial Lamspringe .....	42
Abbildung 22: Sharing-Potenzial Sibbesse .....	43
Abbildung 23: Prinzipdarstellung FLEETRIS-Analyse: IST-Nutzung (oberes Diagramm) & optimierte Nutzung (unteres Diagramm) .....	44
Abbildung 24: Verteilung der Fahrten nach Fahrtstrecke .....	46
Abbildung 25: Verteilung der Fahrten nach Nutzungsdauer.....	46
Abbildung 26: Darstellung der tatsächlichen Nutzung der 2 Fahrzeuge & aller Fahrten im Falle einer optimierten Pool-Nutzung.....	46
Abbildung 27: Tageslastkurve der durchschnittlichen, gleichzeitigen Nutzung von Fahrzeugen pro Tag.....	47
Abbildung 28: Verteilung der Fahrten nach Fahrtstrecke .....	48
Abbildung 29: Verteilung der Fahrten nach Nutzungsdauer.....	48
Abbildung 30: Darstellung der tatsächlichen Nutzung des Fahrzeugs .....	48
Abbildung 31: Tageslastkurve des Dienstfahrzeugs nach Wochentagen.....	49
Abbildung 32: Geschlechterverteilung und Altersstruktur der Umfrageteilnehmenden .....	50
Abbildung 33: Verteilung der teilgenommenen Zielgruppen: Anzahl Kinder und Erwachsene im Haushalt der Umfrageteilnehmenden.....	50
Abbildung 34: Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln in den teilgenommenen Haushalten.....	51
Abbildung 35: Hauptverkehrsmittel im Alltag .....	51
Abbildung 36: Häufigkeit gleichzeitiger Nutzung von Erst- und Zweitwagen .....	52
Abbildung 37: Nutzung von Carsharing in Zukunft.....	52
Abbildung 38: Erfahrung mit der Nutzung von Carsharing-Angeboten.....	53
Abbildung 39: Gewünschte Fahrzeugart in einem Carsharing-Angebot.....	53
Abbildung 40: Stationsvorschläge für Carsharing gemäß Befragung .....	54
Abbildung 41: Zielbild Ebene 1 .....	55
Abbildung 42: Zielbild Ebene 2 .....	55

Abbildung 43: Zielbild für das Carsharingangebot in der Region Leinebergland .....	56
Abbildung 44: Übersicht Carsharing-Kosten Fahrzeug I (kleiner Verbrenner) .....	59
Abbildung 45: Übersicht Carsharing-Kosten Fahrzeug II (Verbrenner der Kategorie Hochdach-Kombi).....	59
Abbildung 46: Zusammenhang zwischen Carsharing-Potenzial und Wirtschaftlichkeit der Standorte.....	61
Abbildung 47: Carsharing-Station Alfeld (Leine) .....	62
Abbildung 48: Übersicht Stationen Alfeld (Leine).....	63
Abbildung 49: Carsharing-Station Delligsen .....	64
Abbildung 50: Übersicht Station Delligsen.....	64
Abbildung 51: Carsharing-Station Duingen.....	65
Abbildung 52: Übersicht Station Duingen .....	65
Abbildung 53: Carsharing-Station Eime.....	66
Abbildung 54: Übersicht Station Eime .....	66
Abbildung 55: Carsharing-Station Elze .....	67
Abbildung 56: Übersicht Station Elze.....	67
Abbildung 57: Carsharing-Stationen Freden (Leine).....	68
Abbildung 58: Übersicht Stationen Freden (Leine) .....	68
Abbildung 59: Carsharing-Station Gronau (Leine) .....	69
Abbildung 60: Übersicht Stationen Gronau (Leine).....	69
Abbildung 61: Carsharing-Station Lamspringe .....	70
Abbildung 62: Übersicht Stationen Lamspringe .....	70
Abbildung 63: Carsharing-Station in Sibbesse.....	71
Abbildung 64: Übersicht Station Sibbesse .....	71
Abbildung 65: Projekt- und Meilensteinplan.....	73

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Aufgaben im Bereich Kunden.....	24
Tabelle 2: Aufgaben im Bereich Fahrzeuge.....	25
Tabelle 3: Aufgaben im Bereich Station.....	25
Tabelle 4: Unternehmen als mögliche Ankerkunden.....	31
Tabelle 5: Einteilung Potenzialstufen.....	34
Tabelle 6: Kriterien für das Carsharing-Potenzial.....	34
Tabelle 7: Datenüberblick der Fahrdatenanalyse.....	45
Tabelle 8: Datenüberblick der Fahrdatenanalyse.....	47
Tabelle 9: Startangebot Carsharing.....	60
Tabelle 10: Projektkosten für die Kommunen je Szenario.....	61

# Zusammenfassung

Carsharing bietet eine kostengünstige und umweltfreundliche Alternative zum privaten Pkw und kann bestehende Fuhrparke besser auslasten. In jeder Kommune der Region Leinebergland gibt es Gebiete, in denen es auf Grund der infrastrukturellen Voraussetzungen möglich ist, den Alltag ohne Pkw gestalten zu können, sodass die dort lebenden Menschen dort nicht permanent auf einen oder mehrere Pkw angewiesen sind. Außerdem gibt es in jeder Kommune neben der Kommunalverwaltung Betriebe, die zur Sicherstellung ihrer dienstlichen Mobilität auf Carsharing zurückgreifen könnten und so als Ankerkunden zum wirtschaftlichen Betrieb eines Carsharing-Angebots beitragen könnten.

Im Rahmen des Projekts wurde kleinräumig das Sharing-Potenzial analysiert, wurden potenzielle Ankerkunden identifiziert, repräsentative Fuhrparke der Kommunen analysiert sowie eine Bürger/-innenbefragung zum Interesse an Carsharing-Angeboten durchgeführt. Auf diesen Grundlagen wurden dann gemeinsam mit den Vertretern der Kommunalverwaltungen geeignete Standorte zur Einrichtung von Carsharing-Stationen identifiziert. Insgesamt werden für die Startphase 13 Stationen mit 20 Fahrzeugen vorgeschlagen.

Carsharing benötigt in der Region lokale Unterstützer und eine Anschubfinanzierung, um in den ersten Jahren einen Kundenstamm aufbauen zu können. Anschließend soll sich das Angebot selbst tragen. Je Kommune wurden die Kosten berechnet, die voraussichtlich bis zum Erreichen einer wirtschaftlichen Auslastung der Carsharing-Angebote benötigt werden. Dabei wurden die Sharing-Potenziale, die potenzielle Mitnutzung durch Ankerkunden sowie die Möglichkeiten zur Kostensenkung durch Unterstützung durch ehrenamtliche Kümmerer bei den vor Ort anfallenden Fahrzeugbewirtschaftungsprozessen berücksichtigt. Voraussetzung zur Erreichung der Wirtschaftlichkeit in der angenommenen Zeitspanne von drei Jahren ist ein intensives Marketing durch die Region und die Kommunen im Zusammenwirken mit dem Betreiber des Sharings, die Einrichtung gut erkennbarer Stationen an geeigneten und gut sichtbaren Orten, attraktive Fahrzeuge sowie eine zuverlässig und intuitiv funktionierende Sharing-Technologie. Je nach Rahmenbedingungen<sup>1</sup> geht der Berater davon aus, dass der Gesamtverlust, der sich bis zur Erreichung der Wirtschaftlichkeit (selbsttragendes Sharing-Angebot) kumulieren wird, zwischen 250.000 € und 100.000 € liegt. Dieser Betrag ist durch die Kommunen im Rahmen von Mindestumsatzgarantien zu tragen.

Es wird empfohlen, einen professionellen Carsharing-Dienstleister mit dem Betrieb des Angebots zu beauftragen. Dieser soll über eine Ausschreibung gewonnen werden. Die Vergabeentscheidung sollte sich sowohl an der Qualität der Dienstleistung als auch an der Höhe der vom Anbieter geforderten Mindestumsatzgarantie festmachen.

Nach einer Anlaufzeit mit den in Kapitel 4.5. empfohlenen Stationen, wurde ein Zielbild entwickelt, nach dem sich das Sharing-Angebot sukzessive strategisch erweitert. Dabei soll die Modellpalette diversifiziert und das Angebot flächendeckend aufgebaut werden. Als Zielbild wurde erarbeitet, dass nach 10 Betriebsjahren 5 % der erwachsenen Bevölkerung das Angebot nutzen und im Jahr 2035 95 % der Bevölkerung nicht weiter als 500 m, bis 2030 nicht weiter als 1.000 m entfernt von einer Carsharing-Station wohnen.

---

<sup>1</sup> Vergleiche hierzu Tabelle 10 Szenario Vollkosten (A), Szenario Ankerkunde (B) und Szenario Eigenleistung (C).

# 1 Einleitung

## 1.1 Projekthintergrund und Projektziel

Im Rahmen eines vom Land Niedersachsen durch die ZILE-Richtlinie geförderten Projekts soll für die Region Leinebergland – bestehend aus den Kommunen Alfeld (Leine), Delligsen, Elze, Freden (Leine), Lamspringe, Sibbesse und Samtgemeinde Leinebergland – ein Carsharing-Angebot konzipiert werden, welches als Grundlage für entsprechende Umsetzungsbeschlüsse der genannten Kommunen dienen kann.

## 1.2 Projektablauf

Das Projekt wurde durch das Mobilitätsberatungsunternehmen EcoLibro GmbH in enger Abstimmung mit dem Region Leinebergland e.V. durchgeführt. Vertreterinnen und Vertreter der jeweiligen Kommunen wurden in Form von Workshops und regelmäßigen Updates zum Projektfortschritt in die Erarbeitung eingebunden.

Den Auftakt des Projektes bildete ein Workshop zur Vorstellung des Projektablaufs, der Vermittlung erster Carsharing-Grundlagen sowie zur Identifizierung möglicher Ankerkunden des geplanten Carsharings-Angebots am 16.01.2024 in Alfeld (Leine). Im Rahmen eines Carsharing-Workshops am 04.04.2024 folgte eine tiefergehende Informationsvermittlung zu verschiedenen Aspekten des Carsharings.

Im weiteren Projektverlauf wurde für die Region Leinebergland eine kleinräumige Carsharing-Potenzialanalyse durchgeführt. Sie diente als Grundlage für die Verortung von Carsharing-Stationen sowie für die Kalkulation der Wirtschaftlichkeitsberechnung. Um das Potenzial der Carsharing-Nutzung für dienstliche Zwecke der jeweiligen Kommunen aufzuzeigen, wurde eine Fahrzeugbedarfsanalyse der kommunalen Fuhrparke der Kommunen Delligsen und Sibbesse durchgeführt.

Von März 2024 bis Juni 2024 wurde eine öffentliche Online-Befragung zum Thema Carsharing in der Region durchgeführt. Dabei wurden 217 Online-Fragebögen ausgefüllt. In einer Wirtschaftlichkeitsberechnung wurden die zu erwartenden Projektkosten für die Umsetzung des Carsharing-Konzepts in verschiedenen Szenarien abgeschätzt. Ein Projekt- und Meilenstein sowie konkrete Carsharing-Stationsvorschläge wurden erstellt. In weiteren Arbeitsgruppensitzungen wurden die jeweiligen Ergebnisse vorgestellt und diskutiert.

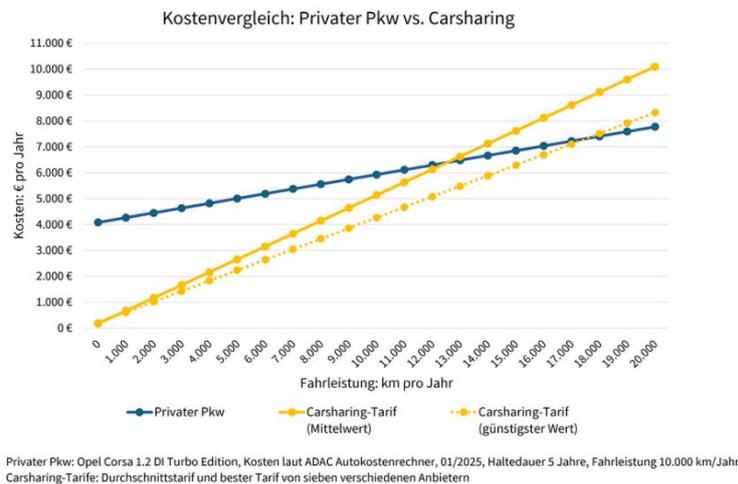
Zum Ende des Projektes im November 2024 wurde in einem Zielbildworkshop eine Vision für das Carsharing-Angebot in 5 bzw. 10 Jahren erarbeitet. Auf einer Abschlussveranstaltung am 14.01.2025 wurde das Konzept im Forum der Grundschule am Wildfang in Gronau (Leine) den Mitgliedern der kommunalen Räte vorgestellt.

## 2 Carsharing im ländlichen Raum - Grundlagen

### 2.1 Warum Carsharing?

Carsharing ist ein zentraler Baustein für eine umwelt- und klimafreundlichere Mobilität und bietet sowohl individuelle als auch gesellschaftliche Vorteile (vgl. Abbildung 2). Es trägt zur Steigerung der Lebensqualität bei, indem es eine ressourcenschonende, kostengünstige, komfortable und flexible Alternative im Mobilitätsmix bereitstellt. Besonders in ländlichen Regionen, wo der öffentliche Nahverkehr oft nicht flächendeckend bzw. rund um die Uhr verfügbar ist, aber oftmals größere Entfernungen zurückgelegt werden müssen und das Radwegenetz unzureichend ausgebaut ist, schließt Carsharing eine wichtige Lücke im Mobilitätsangebot. Erst ein gutes Carsharing-Angebot als Ergänzung zu ÖPNV und Fahrradinfrastruktur ermöglicht es vielen Bürgerinnen und Bürgern, auf ein eigenes (Zweit-)Auto zu verzichten und den Alltag multimodal zu gestalten. Zudem stellt es einen wichtigen Standortvorteil dar, da immer mehr Menschen bewusst auf ein eigenes Fahrzeug verzichten möchten, dies aber nur umsetzen können, wenn attraktive Alternativen zur Verfügung stehen.

Das deutsche Durchschnitts-Auto legt pro Jahr 12.000 km zurück. Gem. Bundesverband Carsharing ist Carsharing bis zu einer Jahresfahrleistung von 12.500 km günstiger als die Nutzung eines privaten Pkw. (Abbildung 1)<sup>3</sup> Der durchschnittliche Pkw kostet gem. Berechnungen des Beraters ca. 20 % vom durchschnittlichen Nettoeinkommen in Deutschland, oder anders formuliert: Vollzeitbeschäftigte arbeiten ca. einen Tag pro Woche für den eigenen Pkw. Insofern stellt Carsharing für viele Haushalte eine einfache Möglichkeit zur Reduzierung der Lebenshaltungskosten dar.



**Abbildung 1: Kostenvergleich Carsharing vs. privater Pkw**

Ein Leben auf dem Land ohne Pkw ist ohne erhebliche Einbußen beim Komfort und der Lebensqualität kaum möglich. Wenn es in fußläufiger Entfernung Carsharing gibt, können viele Haushalte ohne Nachteile mindestens auf den Zweit- oder Drittwagen verzichten.

Die Gewinnung von Neubürgern/-innen, die bislang in der Stadt leben, ist von elementarer Bedeutung für den ländlichen Raum, um den Unternehmen auch im Zuge des demografischen Wandels ein ausreichendes Arbeitskräftepotenzial sicherzustellen. Städter/-innen verfügen aber meist gar nicht über die Fahrzeuganzahl, die auf dem Land ein komfortables Leben ermöglicht. Gibt es jedoch vor Ort ein Carsharing-Angebot, müssen Menschen, die das bereits aus dem städtischen Alltag kennen und nutzen, keinen teuren Pkw erwerben, bevor sie den Umzug aufs Land wagen.

<sup>3</sup> <https://carsharing.de/warum-carsharing-nutzen>

Die Fahrzeugflotten von Carsharing-Anbietern sind meist moderner, energieeffizienter und emissionsärmer als der nationale Pkw-Durchschnitt. Sie bestehen aus unterschiedlich großen Fahrzeugen, so dass bedarfsgerecht die jeweils passende Fahrzeugklasse gewählt werden kann. Carsharing-Nutzende legen viele Strecken, die nicht zwingend ein Auto erfordern, mit umweltschonenderen Verkehrsmitteln zurück. Sie profitieren von einer größeren Flexibilität in der Wahl des Verkehrsmittels und entgehen den hohen laufenden Kosten eines eigenen Pkw. Neben den ökologischen und finanziellen Vorteilen unterstützt Carsharing die Nutzung gesundheitsfördernder Alternativen wie Fahrräder oder Pedelecs und steigert so das individuelle Wohlbefinden.

Die pandemiebedingte (Teil-)Verlagerung vieler Arbeitsplätze ins Homeoffice und der verstärkte Einsatz von Videokonferenzen anstelle von Dienstreisen haben das Potenzial von Carsharing weiter erhöht. Auch wenn viele Menschen nach der Pandemie wieder häufiger ins Büro zurückkehren oder Präsenzveranstaltungen besuchen, deuten Umfragen auf einen langfristigen Rückgang von Arbeits- und Dienstfahrten hin. Dies könnte dazu führen, dass seltener genutzte Zweit- und Drittwagen in Privathaushalten sowie in Einzelfällen sogar Erstwagen bei Vorhandensein von Carsharing-Angeboten abgeschafft werden können. So leistet Carsharing einen weiteren Beitrag zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und fördert eine nachhaltige Mobilitätswende.

Für private Haushalte	Für die Kommune
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Haushalte sparen Geld</li> <li>- privater (Zweit-)Wagen wird ggf. nicht mehr benötigt</li> <li>- Pkw-Besitz pro Haushalt sinkt</li> <li>- kann Neuanschaffungen von Pkw unnötig machen</li> <li>- Mobilitätsgarantie</li> <li>- Sichert soziale Teilhabe</li> <li>- Unterstützt nachhaltigeres Mobilitätsverhalten</li> <li>- CO<sub>2</sub>-Ausstoß sinkt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrsentslastende Wirkung</li> <li>- ÖPNV- und Fahrradförderung</li> <li>- Beitrag zur Daseinsvorsorge</li> <li>- Attraktivität der Kommune als Wohn- und Wirtschaftsstandort wird gesteigert</li> <li>- Tourismusförderung</li> <li>- Angebotslücken im ÖPNV werden ausgeglichen</li> <li>- Parkdruck wird reduziert</li> <li>- Die eigenen Fuhrparkkosten können gesenkt werden</li> </ul>

**Abbildung 2: Vorteile Carsharing für private Haushalte und die Kommune**

### 2.1.1 Was ist Carsharing?

Carsharing ist grundlegend das organisierte Teilen der Ressource Auto. Es gibt verschiedenen Varianten von Carsharing, die bedarfsgerecht miteinander kombiniert werden können. Im folgenden Abschnitt wird knapp erläutert, wodurch sich die jeweiligen Varianten sowohl aus Nutzenden- als auch aus Betreiberperspektive auszeichnen.

### 2.1.1.1 Stationsbasiertes öffentlich zugängliches Carsharing

Das stationsbasierte Carsharing bildet die Basis jedes Carsharing-Angebots. Hier stehen die Fahrzeuge an festgelegten, öffentlich zugänglichen Stationen, die entsprechend beschildert und markiert sind. Kundinnen und Kunden des jeweiligen Anbieters können diese Fahrzeuge nach einer Buchung dort abholen und bringen sie am Ende der Nutzung wieder dorthin zurück. In der Regel sind die Fahrzeuge rund um die Uhr für alle Menschen buchbar. Teilweise gibt es jedoch sogenannte Ankerkunden, also Organisationen, die die Fahrzeuge in definierten Zeitfenstern (z. B. während der Dienstzeiten) exklusiv für ihre Mitarbeitenden reservieren (Blockbuchung). Die Nutzung erfolgt immer nach dem Prinzip „Rundfahrt“ – das Fahrzeug wird an derselben Station zurückgegeben, an der es abgeholt wurde. Abgerechnet wird die gesamte Nutzungszeit von Abholung bis Rückgabe.



**Abbildung 3: Stationsbasiertes Carsharing (Quelle: bcs)**

### 2.1.1.2 Free-Floating Carsharing

Free-floating-Carsharing bietet maximale Flexibilität, da Fahrzeuge ohne feste Stationen genutzt werden. Die Fahrzeuge stehen auf öffentlichen Parkflächen innerhalb eines definierten Geschäftsgebiets, in dem sie von den vorherigen Nutzenden abgestellt wurden. Sie können per App gefunden, reserviert und innerhalb von 15 Minuten abgeholt werden. Abgerechnet wird meist nach einem Minutenpreis, der sich von der Abholung bis zur Abmeldung des Fahrzeugs berechnet. Es besteht außerdem die Möglichkeit, ein Fahrzeug zu einem geringeren Preis „in Stand-by“ zu halten, um es nach einer Pause (z. B. während eines Termins) wieder zu nutzen und die Fahrt fortzusetzen. Free-floating-Carsharing wird bisher vor allem in den innerstädtischen und mittleren Bereichen von Metropolen angeboten, häufig von Automobilkonzernen.



**Abbildung 4: Free-floating (Quelle: bcs)**

Diese Carsharing-Variante ist nur dort wirtschaftlich zu betreiben, wo eine ausreichend hohe Nachfrage und ein ausreichend dichtes Angebot auf engem Raum gegeben ist. Daher ist es für den ländlichen Raum in der Aufbauphase eines Carsharing-Angebots ungeeignet, ggf. kann es zu einem späteren Zeitpunkt ein gut laufendes, stationsbasiertes Angebot ergänzen und noch attraktiver machen.

### 2.1.1.3 One-Way-Carsharing

One-Way-Carsharing (Abbildung 5)<sup>4</sup> ermöglicht die Buchung eines Fahrzeugs für definierte Strecken von A nach B, wobei Start- und Zielorte konkret vorgegeben sind. Damit es für die Nutzerinnen und Nutzer ein ausreichend verlässliches Angebot darstellt, werden je Strecke mehrere Fahrzeuge benötigt. So gibt es eine recht hohe Wahrscheinlichkeit, an beiden Endorten der Strecke bei Bedarf ein Fahrzeug vorzufinden. Um die Verfügbarkeit zu erhöhen, werden im Regelfall ehrenamtliche Kräfte eingesetzt, die die Fahrzeuge bei Bedarf an die entsprechenden Stationen überführen.



Abbildung 5: One-Way Carsharing

### Pulsierendes Carsharing

Das pulsierende Carsharing ist eine spezielle Form des One-Way-Carsharings. Dabei wird das Fahrzeug regelmäßig für fest geplante Fahrten, beispielsweise die tägliche Pendelfahrt zur Arbeit oder zum Bahnhof und wieder zurück genutzt. Nach der morgendlichen Nutzung steht das Fahrzeug tagsüber am Arbeitsort bzw. Bahnhof anderen Nutzerinnen und Nutzern zur Verfügung, bis es abends von den Pendlern/-innen wieder für die Rückfahrt nach Hause genutzt wird, wo es dann abends bzw. am Wochenende den dort lebenden Menschen zur Nutzung zur Verfügung steht. Durch diese langfristig geplanten Pendelfahrten können die Fahrzeuge tagsüber ebenfalls rechtzeitig und langfristig im Voraus gebucht werden, was eine besonders effiziente und günstige Nutzung ermöglicht.

### 2.1.1.4 Fahrgemeinschafts-Carsharing

Das Fahrgemeinschafts-Carsharing stellt wiederum eine besondere Variante des pulsierenden Carsharings dar. Dabei wird ein Fahrzeug, typischerweise ein 5- oder 9-Sitzer, nicht nur von einer einzelnen Person genutzt, sondern von mehreren Pendelnden gemeinschaftlich. Dieses Modell ähnelt in gewisser Weise dem öffentlichen Nahverkehr, unterscheidet sich jedoch dadurch, dass keine Personenbeförderung stattfindet, sondern eine/-r der Mitfahrenden fährt. Alle bezahlen jeweils nur einen Anteil der Fahrzeugmiete. Besonders geeignet ist diese Form des Carsharings für Situationen, in denen Mitarbeitende aufgrund fester Schichtzeiten gleichzeitig am Arbeitsplatz eintreffen oder von dort zurückkehren. Da in Gewerbegebieten die Nachfrage nach Carsharing-Fahrzeugen meist nur tagsüber während der regulären Arbeitszeiten besteht, stellt es eine geeignete Methode dar, um an solchen Orten trotzdem ein Carsharing wirtschaftlich betreiben zu können.

### 2.1.1.5 Corporate Carsharing

Corporate Carsharing richtet sich ausschließlich an Mitarbeitende eines oder mehrerer kooperierender Unternehmen oder Organisationen und kann alle dargestellten Carsharing-Varianten umfassen. Die Fahrzeuge können sowohl dienstlich als auch privat genutzt werden. Sie gehören entweder der jeweiligen Organisation oder werden vollständig von ihr finanziert. Eine Ver-

<sup>4</sup> [www.bcs.de](http://www.bcs.de)

knüpfung von Corporate Carsharing mit öffentlich zugänglichem Carsharing ist ebenfalls möglich, indem beispielsweise die betrieblichen Fahrzeuge temporär für (jegliche) Dritte freigegeben werden. Dies kann insbesondere im ländlichen Raum den Aufbau eines Carsharing-Angebots erleichtern, da so das Angebot vergrößert werden kann, ohne dass sofort die vollen Fahrzeugkosten anfallen.

## 2.1.2 Wie funktioniert Carsharing?

Die Abbildung 6 beschreibt den Standardprozess von der Registrierung als Neukunde über die Nutzung und Rückgabe bis zur Faktura eines modernen Carsharing-Angebots. In den folgenden Kapiteln wird der Prozess detailliert beschrieben.



Abbildung 6: Standardprozess Carsharing

### 2.1.2.1 Registrierung von Neukunden und Führerscheinkontrolle

Die Registrierung neuer Kundinnen und Kunden erfolgt üblicherweise online über die Website des Carsharing-Anbieters. Alternativ wird häufig auch eine persönliche Anmeldung in lokalen Anlaufstellen wie Kundencentern, Bürgerbüros, Kooperationspartnern oder durch Fuhrparkverantwortliche angeboten. Insbesondere in ländlichen Sharing-Projekten übernehmen oft Bürgerbüros diese Aufgabe. Der zeitliche Aufwand für die Registrierung beträgt in der Regel etwa 15 Minuten pro Person.

Die Überprüfung des Führerscheins ist ein fester Bestandteil des Registrierungsprozesses. Sie kann entweder digital erfolgen, indem ein Foto des Führerscheins hochgeladen wird, oder persönlich, indem der Führerschein in einer Anlaufstelle vorgelegt wird. Eine regelmäßig wiederkehrende Prüfung führen nur wenige Anbieter durch, sie verpflichten stattdessen die Kundinnen und Kunden, den Verlust des Führerscheins zu melden. Alternativ – insbesondere in innerbetrieblichen Varianten – ist es möglich, bei der Registrierung einen RFID-Chip auf dem

Führerschein anzubringen. Dieser ermöglicht eine automatische Überprüfung vor jeder Fahrzeugnutzung. Diese Methode gilt als besonders sicher, ist jedoch mit einem höheren Aufwand verbunden, da sie entweder eine persönliche Registrierung oder den Versand per Post erfordert. Erfahrungsgemäß sind immer wieder Chips nach einiger Zeit defekt und müssen ausgetauscht werden. Da dies mit erheblichen Unannehmlichkeiten für die Nutzerinnen und Nutzer verbunden ist, besteht die Gefahr, diese als Kunden des Carsharings zu verlieren, weshalb diese Methode von den klassischen Sharing-Anbietern kaum noch genutzt wird.

### 2.1.2.2 Anmeldung

Registrierte Nutzer/-innen können sich dann jederzeit über in der Sharing-Plattform anmelden, um Fahrzeuge zu buchen. Bei den meisten Anbietern ist dies sowohl über einen Browser als auch über eine Smartphone-App möglich.

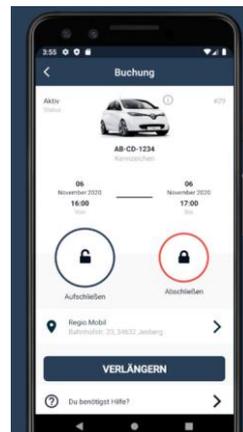
### 2.1.2.3 Reservierung eines Fahrzeugs

Fahrzeuge können jederzeit über eine spezielle Smartphone-App, eine Website oder im Ausnahmefall auch telefonisch über eine Hotline gebucht werden. Die Buchung kann je nach Anbieter für einen festgelegten Zeitraum im Voraus (z. B. bis zu sechs Monate) oder spontan erfolgen, vorausgesetzt ein Fahrzeug ist verfügbar. Die Reservierung kann sich auf ein bestimmtes Fahrzeug oder eine Fahrzeugklasse beziehen. Buchungsbeginn und -ende sind rund um die Uhr, das ganze Jahr möglich, da die Fahrzeugübernahme und -rückgabe vollständig automatisiert und personenungebunden erfolgen.

In Free-floating-Systemen, bei denen Fahrzeuge flexibel innerhalb eines definierten Gebiets ausgeliehen und zurückgegeben werden können, ist ausschließlich eine spontane Buchung eines spezifischen Fahrzeugs möglich. Diese Fahrzeuge können für bis zu 15 Minuten reserviert werden, bevor die Nutzung beginnt.

### 2.1.2.4 Zugangsmedien zu den Fahrzeugen bei Buchungsbeginn

Der Zugang zu einem gebuchten Fahrzeug kann über verschiedene Medien erfolgen. Häufig wird eine Smartphone-App zur Fahrzeugöffnung verwendet, alternativ kommen RFID-Chipkarten oder in seltenen Fällen auf den Führerschein aufgeklebte Chips zum Einsatz.



**Abbildung 7:** links: Öffnung per RFID-Chip auf Führerschein, rechts: Öffnung per App

Zusätzlich haben Carsharing-Anbieter in der Regel die Möglichkeit, Fahrzeuge über die verbaute Telematiktechnologie aus der Ferne zu öffnen oder zu schließen. Diese Funktion kann genutzt werden, wenn der reguläre Zugang, beispielsweise durch Verlust einer RFID-Chipkarte oder technische Probleme, nicht möglich ist. Nutzende können in solchen Fällen über eine Hotline die Fernöffnung anfordern.

In der Regel ist in den Fahrzeugen eine Carsharing-Box verbaut, die mit der Bordsoftware kommuniziert. In seltenen Fällen werden noch die früher üblichen Schlüsseltresore an den Stationen eingesetzt. Diese können entweder mit der Carsharing-Software vernetzt und über die üblichen Zugangsmedien geöffnet werden oder als einfache Schlüsseltresore fungieren. In letzterem Fall erhalten die Nutzenden einen Zugangscodex, der während der Buchung übermittelt wird. Die Öffnung des Fahrzeugs erfolgt dann mit dem im Tresor hinterlegten Schlüssel.

### 2.1.2.5 Öffnen/Schließen der Fahrzeuge während der Nutzung

Während der Fahrzeugnutzung kann das Fahrzeug abhängig von der eingesetzten Technologie auf verschiedene Arten geöffnet und geschlossen werden. Möglich ist dies entweder über RFID-Technik (zum Beispiel mit einem Führerschein oder einer Kundenkarte), per Smartphone-App oder klassisch mit dem Fahrzeugschlüssel. Der Schlüssel befindet sich zu Beginn der Buchung meist im Handschuhfach, oft in einem RFID-überwachten Key-Holder. Bei Nutzung eines Schlüsseltresors wird der Schlüssel hingegen dort hinterlegt. Sollte der Schlüssel gestohlen werden, verhindert eine automatische Wegfahrsperre, die bei Beendigung der Buchung aktiviert wird, das Starten des Motors. Ein Fahrzeug kann nur durch eine gültige Buchung oder eine Freigabe durch den Anbieter gestartet werden. Somit besteht kein erhöhtes Diebstahlrisiko, wenn der Schlüssel im Fahrzeug verwahrt wird.

### 2.1.2.6 Überprüfen auf Vorschäden sowie Verkehrs- und Betriebssicherheit

Vor Fahrtantritt ist es wichtig, das Fahrzeug auf Vorschäden zu prüfen und die Verkehrs- sowie Betriebssicherheit sicherzustellen. Informationen zu bereits dokumentierten Schäden sind in der App oder im Bordbuch des Fahrzeugs verfügbar. Sollten bisher nicht erfasste Schäden entdeckt werden, müssen diese vor Fahrtbeginn dem Anbieter gemeldet werden, beispielsweise über die App oder die Hotline. Wenn jemand einen noch nicht bekannten Vorschaden nicht meldet, ist er/sie gem. den meist geltenden AGB dafür haftbar.

### 2.1.2.7 Preise und Faktura

#### 2.1.2.7.1 Preismodelle

Die Preisgestaltung im Carsharing variiert je nach Anbieter, folgt aber häufig bewährten Mustern:

- **Stations-Carsharing:** Die Abrechnung erfolgt in der Regel auf Basis eines kombinierten Modells aus Zeit- und Kilometerkosten. Typische Preise liegen bei etwa 2–3 € pro Stunde und 0,20–0,40 € je gefahrenem Kilometer, darin enthalten die Kraftstoffkosten. Manche Anbieter inkludieren ein Kilometerkontingent im Zeitpreis, was aber in der Regel das Carsharing unnötig verteuert. In den Nachtstunden entfällt die Zeitkomponente oft oder wird zu einem reduzierten Tarif berechnet. Für längere Mietdauern, wie 24 Stunden oder eine Woche, sowie für größere Fahrstrecken (z. B. ab dem 101. Kilometer) gelten häufig vergünstigte Tarife. Anmerkung: die durchschnittliche Carsharing-

Nutzung dauert ca. 3,5 – 4 Stunden und beinhaltet ca. 40 km, jedoch mit einer großen Streuung darüber und darunter.

- **Stornierungen und Änderungen:** Buchungen können bis zu einem festgelegten Zeitpunkt vor Beginn kostenfrei storniert werden. Danach wird meist ein Anteil des Zeitpreises berechnet. Wird ein Fahrzeug nicht wie gebucht abgeholt, fällt der volle oder ein reduzierter Zeitpreis an. Bei einer vorzeitigen Rückgabe reduziert sich der Preis oft anteilig, z. B. um 50 % der nicht genutzten Zeit.
- **Überziehung:** Eine rechtzeitig verlängerte Buchung wird zum regulären Zeitpreis berechnet. Ohne Verlängerung können jedoch Strafgebühren von bis zu 50 € anfallen, um den administrativen Aufwand und mögliche Verzögerungen für nachfolgende Nutzende zu kompensieren.
- **Pulsierendes und One-Way-Carsharing:** Hier erfolgt die Abrechnung meist auf Basis der gefahrenen Kilometer, ggf. in Kombination mit einer monatlichen Pauschale, weil die zeitliche Komponente eine untergeordnete Rolle spielt.
- **Fahrgemeinschafts-Carsharing:** Die Tarife pro Mitfahrendem sind üblicherweise deutlich günstiger als beim Stations-Carsharing, grundsätzlich liegen sie für jeden bei einem X-tel des Gesamtpreises.
- **Free-floating-Carsharing:** Dieses Modell verwendet in der Regel reine Zeitpreise, die minutengenau abgerechnet werden. Auch die Zeit für die Parkplatzsuche wird dabei einbezogen.

#### 2.1.2.7.2 Faktura

Die Abrechnung erfolgt in der Regel monatlich und basiert auf einem Einzelfahrtnachweis. Alternativ kann die Abrechnung unmittelbar nach Abschluss einer Buchung stattfinden. In jedem Fall sollten die Nutzenden transparent auf die Buchungsdetails wie Dauer und gefahrene Kilometer zugreifen können, aus denen sich der Rechnungsbetrag ergibt. Diese Informationen sind meist über eine App oder eine Webplattform einsehbar. Zur Begleichung der Rechnung bieten Anbieter verschiedene Zahlungsmethoden an, die individuell festgelegt werden können.

### 2.1.2.8 Sonderfälle der Nutzung

#### 2.1.2.8.1 Verlängerung der Buchung

Falls während einer aktiven Buchung ein längerer Nutzungszeitraum erforderlich wird, kann die Buchung in der Regel flexibel verlängert werden, entweder über die App oder durch Kontaktaufnahme mit der Hotline. Vorausgesetzt, dass das Fahrzeug oder die Fahrzeugklasse für den gewünschten Zeitraum nicht bereits anderweitig reserviert ist. Nutzenden wird empfohlen, den benötigten Buchungszeitraum im Vorfeld etwas großzügiger als zu knapp zu planen, um Engpässe zu vermeiden.

#### 2.1.2.8.2 Stornierung einer Buchung

Stornierungen können durch die Nutzenden je nach Anbieter über die App, Website oder Hotline vorgenommen werden. Das Fahrzeug wird dabei wieder für andere Personen buchbar gemacht. Je nach den Stornierungsrichtlinien des Dienstleisters kann eine Gebühr anfallen,

die vom Zeitpunkt der Stornierung abhängt, bis hin zur Berechnung des geplanten Stundenpreises für den stornierten Zeitraum.

#### 2.1.2.8.3 Vorzeitige oder verspätete Abholung sowie Nichtabholung

Fahrzeuge können in der Regel 15–30 Minuten vor dem offiziellen Buchungsbeginn abgeholt werden. Erfolgt keine Abholung, endet die Buchung automatisch zum geplanten Endzeitpunkt. Im Corporate Carsharing hingegen werden Buchungen oft vorzeitig storniert, wenn das Fahrzeug innerhalb einer Stunde nach Buchungsbeginn nicht abgeholt wird, um die Verfügbarkeit des Fahrzeugpools zu maximieren.

#### 2.1.2.9 Tanken und Laden

- **Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor:** Wenn der Tankinhalt unter eine festgelegte Mindestgrenze (meist 25 %) fällt, muss das Fahrzeug vor der Rückgabe aufgetankt werden. Eine Tankkarte ist hierfür im Fahrzeug hinterlegt und die Abrechnung erfolgt direkt über den Anbieter. Die Treibstoffkosten sind im Kilometerpreis enthalten oder werden anderweitig in der Tarifstruktur berücksichtigt.
- **Elektrofahrzeuge:** Diese verfügen in der Regel über einen exklusiven Ladeplatz. Nutzende schließen das Fahrzeug nach der Buchung direkt an die Ladestation an, es verbleibt dort bis zur nächsten Nutzung. Eine Ladekarte zur Nutzung an anderen Ladestationen unterwegs ist im Fahrzeug meist vorhanden.

Falls die Tank- oder Ladekarte nicht funktioniert, können die entstandenen Kosten von den Nutzenden verauslagt und anschließend durch den Anbieter erstattet werden, gemäß den dafür vorgesehenen Prozessen.

#### 2.1.2.10 Kundenhotline

Bei Problemen mit Buchungen, Fahrzeugen oder der Technik steht eine Kundenhotline zur Verfügung. Diese ist insbesondere bei Unfällen oder technischen Pannen zu kontaktieren und bietet Unterstützung, beispielsweise durch die Organisation von Pannenhilfsdiensten.

- **Öffentliches Carsharing:** Hier wird üblicherweise eine durchgängige Erreichbarkeit der Hotline (24/7) gewährleistet.
- **Corporate Carsharing:** Die Hotline kann auf die dienstlich relevanten Zeiten beschränkt werden, oft ergänzt durch eine Stunde Vor- und Nachlaufzeit.

Die Hotline sollte durch geschulte Mitarbeitende betreut werden, die umfassend mit den angebotenen Carsharing-Services und der verwendeten Software vertraut sind.

### 2.1.3 Erfolgsfaktoren

Der Erfolg eines Carsharing-Systems hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab, die strategisch berücksichtigt werden sollten, um eine langfristige Nutzung und Akzeptanz sicherzustellen.

Ein zentraler Punkt ist die **Standortwahl**. Der Standort sollte so gewählt sein, dass er gut sichtbar und leicht zugänglich ist, während er gleichzeitig verschiedene Zielgruppen anspricht.

Um schnell eine wirtschaftliche Auslastung zu erreichen, ist eine betriebliche Mitnutzung sehr wichtig. Dazu ist eine räumliche Nähe zu solchen Betrieben essentiell. Dies schließt die Unterstützung und aktive Beteiligung insbesondere der Kommunalverwaltung als Ankerkunden ein, die als Vorbild agieren kann, sowie die Einbindung weiterer Ankerkunden, etwa aus der Wirtschaft.

Eine **zielgerichtete Kommunikation** ist ebenso entscheidend. Authentische Erfahrungsberichte von Nutzenden sowie Schulungen zur Nutzung des Systems können potenzielle Kunden überzeugen. Unkenntnis der Funktionsweise stellt ein ganz wesentliches Nutzungshemmnis dar. Lokales Marketing durch Verantwortliche vor Ort steigert zusätzlich die Sichtbarkeit und Akzeptanz. Ebenso wichtig ist eine gründliche Zielgruppenanalyse, um die Dienste und das Tarifmodell an die Bedürfnisse der Nutzenden anzupassen.

Auch die **technische und organisatorische Infrastruktur** spielt eine wichtige Rolle. Es sollte von Anfang an ausreichend Fahrzeuge geben, um die Nachfrage zu bedienen. Weil ein einzelnes Fahrzeug den potenziellen Nutzern/-innen keine ausreichende Sicherheit der Verfügbarkeit verspricht, sollten es trotz anfänglich geringer Nachfrage bei kleinen Kommunen immer mindestens zwei, wenn möglich sogar drei Fahrzeuge geben. Gleichzeitig ist die Qualität und Zuverlässigkeit der Sharing-Plattform von Beginn an entscheidend, um das Vertrauen der Nutzer/-innen zu gewinnen. Langfristigkeit und Planbarkeit sind ebenfalls Schlüssel, da der Aufbau und Betrieb eines Carsharing-Systems mit nachhaltigem Engagement verbunden sind. Für ein befristet verfügbares Angebot wird niemand seinen Pkw abschaffen und damit auch nicht als Nutzer/-in in Frage kommen.

Die erfolgreiche Umsetzung eines Carsharing-Systems bedarf einer ganzheitlichen Betrachtung, die sowohl die Bedürfnisse der Nutzenden als auch die technische, organisatorische und kommunikative Planung berücksichtigt.

## 2.1.4 Die Rolle von Ankerkunden

Ankerkunden, auch als Schlüsselkunden, Leuchtturmkunden oder Hauptnutzer bezeichnet, sind in einem Carsharingsystem besonders bedeutende und strategisch wichtige Kunden oder Nutzergruppen. Diese Kunden zeichnen sich durch ihre regelmäßige und strukturierte Nutzung des Carsharingsystems aus und spielen eine zentrale Rolle für den Erfolg und die Stabilität des Geschäftsmodells, insbesondere im ländlichen Raum. Wenn Ankerkunden selbst Fahrzeuge ins Carsharing-System einbringen, bedeutet das, dass diese strategisch wichtigen Kunden ihre eigenen Fahrzeuge in den Pool der gemeinsam genutzten Fahrzeuge des Carsharingsystems integrieren. Im Kontext eines Carsharingsystems können Ankerkunden beispielsweise große Unternehmen, öffentliche Institutionen oder Wohnanlagen sein, die eine verlässliche und konstante Nachfrage nach den angebotenen Fahrzeugen generieren.

### 2.1.4.1 Vorteile von Ankerkunden

Die Einbindung von Ankerkunden in das Carsharingsystem geht mit einigen Vorteilen einher. Sie ermöglicht eine stabile Nachfrage, da diese Gruppen durch regelmäßige Nutzung verlässliche Einnahmen generieren. Gleichzeitig bietet dies den Betreibern eine höhere Planungssicherheit, insbesondere bei der Flottenplanung, Standortwahl und Wartung.

Darüber hinaus steigern Ankerkunden die Auslastung der Fahrzeugflotte, was die Rentabilität erhöht. Ihre regelmäßige Nutzung hilft, Standzeiten zu vermeiden, wodurch Effizienzgewinne erzielt und Verschleiß minimiert werden. Zusätzlich tragen sie zur Marketingwirkung und Glaubwürdigkeit bei. Bekannte Unternehmen als Kunden fördern das Vertrauen anderer potenzieller Nutzer und fungieren als wertvolle Referenzen in der Außenkommunikation. Die Beschäftigten der Ankerkunden lernen das System durch die dienstliche Nutzung kennen und verfügen über die Zugänge zum System, wodurch sie zum einen leichter als Privatnutzer in Frage kommen und zum anderen als Multiplikator in ihr privates Umfeld wirken.

Auch Skaleneffekte und Kosteneffizienz profitieren von Ankerkunden. Über eine konstante Auslastung wirkt die Fixkostendegression, gleichzeitig stärkt es die Verhandlungsposition der Fahrzeugsteller (Carsharing-Dienstleister oder Betriebe/Behörden, die eigene Fahrzeuge ins Carsharing einbringen) bei Lieferanten, etwa bei Fahrzeugleasing. Auch bieten Ankerkunden durch ihr Feedback wertvolle Einblicke, die zur Anpassung und Weiterentwicklung des Angebots genutzt werden können. Dies umfasst sowohl Servicequalität als auch die Implementierung neuer Dienste.

Nicht zuletzt fördern Ankerkunden die Nachhaltigkeit des Carsharingsystems. Durch die Reduzierung des Individualverkehrs und die Nutzung umweltfreundlicher Alternativen leisten sie einen Beitrag zur Senkung von Verkehrsaufkommen und Umweltbelastung. Besonders Unternehmen können ihre Mitarbeiter – beispielsweise über das mittlerweile recht weit verbreitete Mobilitätsbudget aktiv motivieren, nachhaltige Mobilitätslösungen zu nutzen, was die Attraktivität des Systems zusätzlich steigert. Beim Mobilitätsbudget stellen Arbeitgebende ihren Beschäftigten - direkt oder über einschlägige Dienstleister – ihren Beschäftigten ein monatliches Budget gezielt zur Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen zur Verfügung. Oftmals wird es für Jobtickets oder BikeLeasing genutzt, aber auch für andere Formen der Mobilität wie z.B. Sharing-Nutzung. Arbeitgeber wollen damit die eigene Attraktivität steigern, aber auch steuerliche Vorteile nutzen. Außerdem wird es als Instrument zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf dem Arbeitsweg verstanden. Beispielhaft seien Mobiko<sup>5</sup> und Lofino<sup>6</sup> als Anbieter genannt.

#### **2.1.4.2 Einbringung von Bestandsfahrzeugen durch Ankerkunden**

Wenn Ankerkunden selbst Fahrzeuge einbringen, hat dies ebenfalls einige positive Effekte für das System.

Zunächst wird die Fahrzeugflotte durch die Einbringung betrieblicher Fahrzeuge erweitert, was den Nutzer/-innen eine größere Auswahl bietet und die Kapazität erhöht. Mehr Fahrzeuge ermöglichen es, das Sicherheitsbedürfnis zu erfüllen sowie die Nachfrage besser zu decken, insbesondere in Stoßzeiten. Kosteneffizienz ist ein weiterer Vorteil, da die eingebrachten Fahrzeuge dadurch stärker ausgelastet werden und die Kilometervollkosten sinken.

Darüber hinaus fördert die Einbringung eigener Fahrzeuge eine stärkere Bindung der Ankerkunden an das Carsharingsystem.

Allerdings gibt es auch Herausforderungen, die beachtet werden müssen. Die Integration fremder Fahrzeuge erfordert eine effiziente Verwaltung und Koordination, um sicherzustellen, dass

---

<sup>5</sup> [www.mobiko.net](http://www.mobiko.net)

<sup>6</sup> [www.lofino.de](http://www.lofino.de)

diese nahtlos in das bestehende System integriert werden. Es müssen klare Vereinbarungen über Wartung und Pflege der eingebrachten Fahrzeuge getroffen werden, um einheitliche Qualitätsstandards zu gewährleisten. Versicherungs- und Haftungsfragen sind ebenfalls zu klären. Klare Nutzungsbedingungen und Verantwortlichkeiten für die eingebrachten Fahrzeuge sind essenziell.

Auch die Ankerkunden selbst profitieren in vielfacher Hinsicht davon, ihre eigenen Fahrzeuge in ein Carsharingsystem einzubringen. Ein wesentlicher Vorteil liegt in den Kosteneinsparungen. Ankerkunden können die Kosten für den eigenen Fuhrpark deutlich senken, indem sie in den bisherigen Standzeiten Deckungsbeiträge aus den Umsätzen mit Dritten generieren. Außerdem profitieren die Ankerkunden von der Prozessunterstützung der Sharing-Technologie (Personenungebundene Disposition, Übergabe und Rücknahme der Fahrzeuge, elektronisches Fahrtenbuch, innerbetriebliche Verrechnung der Fahrzeugkosten, ...). Schließlich können sie ihr Engagement als Teil ihrer Corporate Social Responsibility (CSR) kommunizieren und steigern durch das Angebot ihre Attraktivität als Arbeitgeber.

### **2.1.4.3 Nutzung externer Carsharing-Fahrzeuge durch Ankerkunden**

Ankerkunden, die auf externe Sharing-Fahrzeuge zugreifen, profitieren ebenfalls in verschiedener Weise.

Sie bezahlen nur so viel, wie sie tatsächlich nutzen. Sofern sie keine darüber hinaus gehenden Mindestumsatzgarantien oder Mindestabnahmemengen zugesagt haben, sinken die Kosten bei sinkendem Fahrzeugbedarf sofort mit. Bei steigendem Bedarf müssen sie nicht sofort eigene Fahrzeuge anschaffen.

Flexibilität und Komfort sind ebenfalls bedeutende Vorteile. Ankerkunden können je nach Bedarf auf eine größere Vielfalt von Fahrzeugen zugreifen, ohne selbst in den Kauf neuer Fahrzeuge investieren zu müssen. Dadurch haben sie Zugang zu modernen, gut gewarteten Fahrzeugen, ohne sich um den Ersatz veralteter Modelle kümmern zu müssen.

Unternehmen, die entweder gesetzlich oder durch ihre Kunden Nachhaltigkeitsberichte gem. CSRD-Richtlinie erstellen müssen, können die Emissionen in Scope 1 und 2 reduzieren, weil die Emissionen externer Fahrzeuge lediglich in dem nicht ganz so hoch bewerteten Scope 3 zu führen sind. Sofern die Unternehmen ihren Beschäftigten Pulsierendes Carsharing anbieten, können damit auch die Arbeitsweg-Emissionen im Scope 3 gesenkt werden.

Weniger eigene Fahrzeuge bedeuten auch weniger benötigte Parkplätze, was vor allem in städtischen Gebieten ein großer Vorteil ist.

## **2.1.5 Finanzierung und Beschaffung von Fahrzeugen**

### **2.1.5.1 Integration von Bestandsfahrzeugen**

Bestandsfahrzeuge können unter bestimmten Voraussetzungen in ein Carsharing-System integriert werden. Dabei müssen spezifische technische und rechtliche Anforderungen berücksichtigt werden, die im Folgenden näher beschrieben werden.

#### 2.1.5.1.1 Anforderungen an Bestandsfahrzeuge

Die Fahrzeuge müssen mit der einzubauenden Carsharing-Technologie kompatibel sein, insbesondere mit der Steuerungstechnik (Carsharing-Box). Zentralverriegelung und ein guter technischer Zustand sind unerlässlich. Zudem sollte das Fahrzeug nicht älter als 10 Jahre oder eine Laufleistung von mehr als 150.000 km aufweisen. Ausnahmen sind natürlich möglich bei entsprechendem Zustand. Leasingfahrzeuge sind meist nicht integrierbar, weil dies die Kalkulation der Leasinggesellschaft keinen Wertverlust aus einem zweiten Haltereintrag (wegen notwendiger Ummeldung als Selbstfahrervermietfahrzeug) berücksichtigt. Wenn es dennoch versucht werden soll, ist unbedingt vorher die Zustimmung der Leasinggesellschaft einzuholen. Ähnliches gilt für Fahrzeuge, die mit öffentlicher Förderung beschafft wurden, weil hier oftmals die Nutzung für gewerbliche Zwecke ausgeschlossen wird.

#### 2.1.5.1.2 Herkunftsmöglichkeiten

Bestandsfahrzeuge können aus verschiedenen Quellen stammen. Unternehmen oder Privatpersonen mit wenig genutzten Fahrzeugen können diese ins Carsharing einbringen, um eine höhere Auslastung zu erzielen. Bürgerbusse, die oftmals nur ein oder zwei Tage pro Woche als solche eingesetzt sind, bieten eine zusätzliche Option. Erfahrungsgemäß sind die Versicherungskonditionen für Bürgerbusse nochmals schlechter als für Carsharing-Fahrzeuge, so dass eine Ummeldung hier oftmals unmittelbar Geld spart. Mithilfe einer passenden Carsharing-Software lässt sich auch die Verwaltung solcher Fahrzeuge optimieren.

#### 2.1.5.1.3 Fahrzeugüberlassung und Haftung

Ein Fahrzeugüberlassungsvertrag regelt die Übertragung bestimmter Halterpflichten auf den Carsharing-Dienstleister, etwa die Verkehrs- und Betriebssicherheit, die Versicherung als Selbstfahrervermietfahrzeug und Führerscheinkontrolle. Aspekte wie Reinigung, Pflege oder Wartung können je nach konkreter Konstellation individuell vereinbart werden.

#### 2.1.5.1.4 Zulassung, Versicherung, TÜV

Fahrzeuge, die in ein Carsharing-System eingebunden werden, müssen als Selbstfahrervermietfahrzeug zugelassen und versichert sein. Die örtliche Zulassungsstelle nimmt die entsprechende Eintragung vor. Selbstfahrervermietfahrzeuge müssen jährlich TÜV-geprüft werden.

#### 2.1.5.1.5 Kosten für Fahrzeugsteller

Die Integration eines Fahrzeugs ins Carsharing-System bringt Kosten für Technologie, Software-Lizenzen, Mobilfunkverbindung und die Selbstfahrervermietversicherung mit sich. Diese können variieren und werden in einer individuellen Kostenanalyse detailliert dargestellt. Meist wird zu Beginn eine Einmalzahlung für die Bereitstellung und Einbau der Hardware fällig, monatlich kommen Lizenzkosten hinzu. Die Kostenaufstellung zeigt zugleich das mögliche Umsatzpotenzial auf, das sich durch die Einbindung ins Carsharing ergibt.

### 2.1.5.2 Bereitstellung von Neufahrzeugen durch den Carsharing-Dienstleister

Soll das Carsharing-Angebot mit Neufahrzeugen des Dienstleisters etabliert werden, gibt es verschiedenen Möglichkeiten, um das finanzielle Risiko des Dienstleisters zu minimieren. Ohne solche Instrumente wird sich im Regelfall kein Anbieter finden, der ein Carsharing im

ländlichen Raum aufbaut. Selbst in den mittelgroßen Städten richten viele Carsharing-Anbieter ohne solche Garantien an Standorten in B-Lage keine Station ein.

#### 2.1.5.2.1 Mindestumsatzgarantie

Im ländlichen Raum ist es für Carsharing-Anbieter entscheidend, gesicherte Einnahmen zu erzielen, bevor sie Fahrzeuge bereitstellen. Da in der meist mehrjährigen Anlaufphase die allgemeine Nutzung oft nicht ausreicht, um die anfallenden Kosten zu decken, hat sich das Konzept einer Mindestumsatzgarantie etabliert. Hierbei garantiert ein Ankerkunde, beispielsweise eine kommunale Verwaltung oder ein Unternehmen, einen festgelegten (meist monatlichen) Mindestbetrag. Alle Umsätze aus betrieblicher und privater Nutzung werden addiert und der ggf. verbleibende Fehlbetrag zum garantierten Mindestumsatz ermittelt. Der Ankerkunde bezahlt dann seine eigene Nutzung und den ggf. anfallenden Fehlbetrag. Eine Staffelung nach tatsächlicher Fahrleistung berücksichtigt die nutzungsabhängigen, variablen Kosten und sorgt für mehr Fairness und Transparenz. Umsätze, die über den vereinbarten Mindestumsatz hinausgehen, erhält der Dienstleister ganz oder zumindest weitestgehend, so wird seine Motivation zur aktiven Vermarktung gesteigert.

#### 2.1.5.2.2 Übernahme der Kosten durch den Ankerkunden

Ein weiteres Modell der Anlaufkostenfinanzierung sieht vor, dass der Ankerkunde alle tatsächlich entstehenden Fahrzeugkosten trägt. Im Gegenzug gibt der Carsharing-Dienstleister einen Großteil der durch Dritte erzielten Umsätze an den Ankerkunden weiter. Dieses Modell ist besonders geeignet für Corporate Carsharing, bei dem der Fokus auf der Nutzung durch den Ankerkunden liegt.

#### 2.1.5.2.3 Überschussbeteiligung

Eine Überschussbeteiligung kann sinnvoll sein, wenn der Ankerkunde aktiv zur Vermarktung des Carsharing-Angebots beiträgt. Diese Beteiligung orientiert sich entweder an der Differenz zwischen den Einnahmen und Kosten des Anbieters oder ist an das Überschreiten bestimmter Jahresfahrleistungen gekoppelt. Im letzteren Fall bleibt die detaillierte Ertragssituation des Dienstleisters vertraulich, was den Verwaltungsaufwand reduziert. Allerdings sind im Carsharing insbesondere im ländlichen Raum, wenn überhaupt, nur geringe Margen zu erzielen, aus denen Überschussbeteiligungen gezahlt werden können. Deshalb wird im Regelfall darauf verzichtet.

## 2.1.6 Aufgaben im Aufbau und Betrieb

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Aufgaben im Aufbau und Betrieb von Carsharing.

### Bereich Kunden:

Aufgabe	Beschreibung
<b>Marketing</b>	Bewerbung des Carsharing-Angebots durch Kampagnen, Flyer, Infostände, Verlosungen, Aktionen, Rabattaktionen und Kooperationen.
<b>Neukundenregistrierung</b>	Erfassung neuer Kundendaten und Prüfung der Nutzungsvoraussetzungen (insbesondere Führerschein, Personalausweis, Bankverbindung).
<b>Schufa-Prüfung</b>	Bonitätsprüfung zur Absicherung vor Zahlungsausfällen.
<b>Chipkartenausgabe</b>	Bereitstellung von RFID-Chips oder Karten für den Fahrzeugzugang.
<b>Kundenservice</b>	Betreuung von Anfragen zu Buchungen, Rechnungen oder technischen Problemen.
<b>Hotline</b>	Rund-um-die-Uhr-Erreichbarkeit für Probleme mit der Sharing-Technologie oder Notfälle wie Pannen oder Unfälle. Bei Elektro-Fahrzeugen besteht hoher Support-Bedarf hinsichtlich allgemeiner Handhabung und Laden.
<b>Faktura</b>	Erstellung von Rechnungen auf Basis von Buchungsdaten.
<b>Mahnwesen</b>	Erinnerung an ausstehende Zahlungen und Einleitung von Mahn- und Inkassoprozessen.
<b>Einnahmenaufteilung</b>	Verteilung der Einnahmen, insbesondere bei geteilten Fahrzeugpools.
<b>Bürgschaft</b>	Absicherung finanzieller Risiken durch Bürgschaften.
<b>Controlling</b>	Überwachung der Wirtschaftlichkeit und Optimierung von Prozessen.

*Tabelle 1: Aufgaben im Bereich Kunden*

### Bereich Fahrzeuge:

Aufgabe	Beschreibung
<b>Beschaffung</b>	Kauf oder Leasing neuer Fahrzeuge entsprechend der Flottenanforderungen.
<b>Zulassung/Ummeldung</b>	Anmeldung neuer oder Ummeldung vorhandener Fahrzeuge bei den Behörden.
<b>Versicherung</b>	Absicherung der Fahrzeuge durch Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung.
<b>Beklebung</b>	Anbringung von Logos oder Werbung zur Wiedererkennung und Sichtbarkeit der Fahrzeuge.
<b>Technikeinbau</b>	Installation von Carsharing-Technik zur Überwachung und Fahrzeugzugangskontrolle.
<b>Anlage in der CS-Software</b>	Erfassung neuer Fahrzeuge in der Software zur Buchungsverwaltung.
<b>Bordbuch</b>	Bereitstellung eines Bordbuchs mit Fahrzeuginformationen und Schadenshinweisen.
<b>Fahrzeugcheck</b>	Prüfung der Fahrzeuge auf Schäden und Verkehrssicherheit vor der Vermietung.

<b>Feststellung der Vermietfähigkeit</b>	Sicherstellen, dass Fahrzeuge einsatzbereit und frei von relevanten Schäden sind.
<b>Reinigung</b>	Regelmäßige Innen- und Außenreinigung zur Gewährleistung einer angenehmen Nutzung.
<b>Fristenüberwachung</b>	Überwachung von Wartungs- und Prüfungsfristen, wie z. B. TÜV- und Inspektionsintervalle.
<b>Verbringung in Instandhaltungstermine</b>	Organisation von Werkstattbesuchen für Reparaturen oder Inspektionen.
<b>Schadensabwicklung</b>	Bearbeitung von Schäden, Abstimmung mit Versicherungen und Kommunikation mit Nutzern.
<b>Austeuerung</b>	Außerbetriebnahme und Verkauf alter Fahrzeuge, die nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden können. Oder Rückgabe an die Leasinggesellschaft am Ende der Vertragslaufzeit.
<b>Pannendienst</b>	Bereitstellung von Hilfe bei Pannen und Organisation von Ersatzfahrzeugen.

Tabelle 2: Aufgaben im Bereich Fahrzeuge

#### Bereich Station:

<b>Aufgabe</b>	<b>Beschreibung</b>
<b>Potenzialbewertung</b>	Analyse der Standorte auf Grundlage von Nachfrage und Wirtschaftlichkeit, aber auch Erreichbarkeit und Sichtbarkeit.
<b>Auswahl</b>	Entscheidung über geeignete Standorte für neue Stationen.
<b>Nutzungsrechte</b>	Klärung rechtlicher Aspekte, z. B. Verträge mit Städten oder privaten Eigentümern.
<b>Beschilderung</b>	Anbringen von Schildern zur Kennzeichnung der Carsharing-Parkplätze.
<b>Markierung</b>	Kennzeichnung der Parkflächen, um eine Fremdnutzung zu verhindern.
<b>Ladeinfrastruktur</b>	Installation von Ladestationen für Elektrofahrzeuge, um mit geringem Aufwand für die Nutzenden einen hohen Ladezustand für den jeweiligen Nachnutzenden sicherzustellen.
<b>Zufahrtsbeschränkung</b>	An Standorten mit hohem Parkdruck: Einrichtung von Zufahrtsbeschränkungen, z. B. Schranken oder aufklappbare Bügel, um unbefugtes Fremdparken zu verhindern.
<b>Anlage in der CS-Software</b>	Erfassung neuer Stationen in der Software zur Verknüpfung mit den verfügbaren Fahrzeugen.
<b>Anlage in GoogleMaps und OSM</b>	Erfassung neuer Stationen in GoogleMaps und OSM, damit sie dort angezeigt und gefunden werden.

Tabelle 3: Aufgaben im Bereich Station

## 2.1.7 Carsharing-Stationen

Für den Betrieb eines Carsharing-Systems müssen Stationen bestimmte Voraussetzungen erfüllen, die im Folgenden näher beschrieben werden.

### 2.1.7.1 Standortanforderungen

Die Stationen sollten leicht zugänglich und gut sichtbar sein, um die Nutzung für alle Zielgruppen zu erleichtern. Eine strategische Lage, beispielsweise in der Nähe von Wohngebieten, Arbeitsplätzen oder Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, fördert eine hohe Auslastung. Fahrzeugstellplätze sollten nicht unter Bäumen angelegt werden, um Verunreinigungen zu vermeiden, und ein guter GSM-Empfang ist für den Betrieb der Technik essenziell.

<u>Kriterien für eine gute Lage</u>	<u>Allgemeine Standortanforderungen</u>
<ul style="list-style-type: none"><li>– In Gebiet mit hohem Carsharing-Potenzial</li><li>– Umgeben von Wohn- und Mischgebieten</li><li>– In der Nähe von hoch frequentierten Gebieten einer Gemeinde</li><li>– In der Nähe von möglichen Ankerkunden</li><li>– In der Nähe von ÖV-Knotenpunkten</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Gut einsehbar</li><li>– Gut befahrbar</li><li>– Beleuchtet</li><li>– Nicht unter Bäumen</li><li>– Markiert und beschildert</li><li>– Möglichst Senkrechtparken</li><li>– Nicht parallel zu nahen Hauswänden</li></ul>

**Abbildung 8: Kriterien für eine gute Lage & allgemeine Standortanforderungen**

### 2.1.7.2 Kennzeichnung

Stationen müssen klar als Carsharing-Standorte gekennzeichnet sein, um eine einfache Orientierung der Nutzer zu ermöglichen und missbräuchliche Nutzung der Stellplätze zu verhindern. Eine deutliche Kennzeichnung dient außerdem auch als Marketinginstrument. Die Kennzeichnung erfolgt in der Regel über das Verkehrszusatzzeichen 1010-70 „Carsharing Verkehr“ in Kombination mit einem Parkhinweis. Auch Anbieterspezifische Schilder sowie die Markierung der Stellplätze können genutzt werden.



**Abbildung 9: Kennzeichnung**

### **2.1.7.3 Abstellinfrastruktur für Fahrräder**

Für private Fahrräder und Pedelecs, mit denen die Fahrzeug-Nutzenden zur Carsharing-Station kommen, sollten sichere, vorzugsweise überdachte Abstellmöglichkeiten geschaffen werden. Dies steigert die Attraktivität des Carsharing-Angebots auch für potenzielle Nutzer/-innen außerhalb des fußläufigen Einzugsgebiets von 300-500 m. Mindestens sollten es Anlehnbügel sein, im besten Falle abschließbare Boxen.

### **2.1.7.4 Ladeinfrastruktur**

Für E-Fahrzeuge ist eine geeignete Ladeinfrastruktur notwendig, idealerweise mit Ladeleistungen von 11 kW oder 22 kW. Alternativ kann in begrenzten Fällen eine geringere Ladeleistung akzeptabel sein, wenn längere Ladezeiten, etwa über Nacht, möglich sind. Grundsätzlich sollte es sich um Wallboxen oder Ladesäulen handeln, wenn nicht anders realisierbar, können es je nach konkreter Situation auch besser abgesicherte, hochwertige Steckdosen sein. Dabei muss aber unbedingt sichergestellt werden, dass das Ladekabel den Stecker nicht dauerhaft mit seinem Gewicht nach unten zieht, um das Risiko der Überhitzung zu senken. Das Kabel muss also zunächst waagrecht von der Steckdose weggeführt werden, bevor es dann ggf. nach unten knickt.

### **2.1.7.5 Sondernutzungserlaubnis**

Stationsgebundene Carsharing-Angebote im öffentlichen Straßenraum erfordern eine Sondernutzungserlaubnis, da die Fläche dem Gemeingebrauch entzogen wird. Fahrzeuge stationsungebundener Systeme (free-floating) dürfen im Regelfall überall dort parken, wo es grundsätzlich erlaubt ist. Kommunen mit Parkraumbewirtschaftung erheben dafür dann üblicherweise eine pauschale monatliche Parkgebühr, unabhängig von den konkret genutzten Parkflächen. Teilweise richten sich die Parkgebühren auch nach der Dauer der Inanspruchnahme kostenpflichtiger Stellplätze.

### **2.1.7.6 Stellplatzkosten**

Im ländlichen Raum verzichten Kommunen üblicherweise auf die Berechnung von Stellplatzkosten, weil die Ertragskraft dafür im Regelfall ohnehin nicht ausreicht. Für Parkflächen in urbanen Gebieten können gemäß dem Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharings (CsgG) Ermäßigungen oder Befreiungen von Parkgebühren beantragt werden.

## 2.1.8 Organisationsformen

Grundsätzlich kommen bei stationsbasiertem Carsharing in der Regel vier verschiedene Organisationsformen in Frage.



**Abbildung 10: Organisationsformen Carsharing**

In der ersten Variante baut ein Dienstleister „von außen“ das Angebot aus eigener Motivation und auf eigenes Risiko auf. Er kümmert sich um die von ihm gestellten Fahrzeuge, stellt die Buchungs-App bereit, bewirbt sein Angebot selbst und betreut die eigenen Kunden. Die Kommune stellt lediglich Stellflächen zur Verfügung, entweder im Rahmen einer Ausschreibung oder – mangels Wettbewerb – in der Direktvergabe. Beispiele sind hier das Unternehmen Cambio rund um die Städte Köln, Bonn, Bremen oder Hamburg sowie der Sharing-Anbieter stadtmobil im Raum Ludwigshafen/Mannheim/Heidelberg<sup>7</sup>, wo diese Anbieter aus eigenem Antrieb in die kleineren Städte im Umfeld expandieren.

In der zweiten Variante baut ein privatwirtschaftliches Unternehmen aus der Region einen neuen Geschäftszweig auf und entwickelt sich zum Carsharing-Anbieter „aus der Region – für die Region“. Es übernimmt dieselben Aufgaben wie in der ersten Variante. Beispiele sind hier Alltimecars in Cloppenburg<sup>8</sup> oder Classic Carsharing in Hoya. Diese Anbieter sind in ihrer jeweiligen Region sowohl mit Privatpersonen als auch Unternehmen und Kommunen gut vernetzt und können diese deutlich einfacher ansprechen als etablierte Sharing-Anbieter von außerhalb.

In der dritten Variante geht die Kommune davon aus, dass sich kein Anbieter findet, der auf eigenes Risiko ein Sharing-Angebot aufbaut und betreibt. Hier schreibt sie die Leistung aus und vergibt an den Anbieter, der zum einen die qualitativen Anforderungen erfüllt und zum anderen die geringsten Mindestumsatzzusagen erwartet. Beispiele sind hier die Stadt Verden<sup>9</sup>, die gemeinsam mit der Metropolregion, der Kreisverwaltung und anderen Akteuren cambio mit dem Aufbau eines stationsbasierten Angebots beauftragt haben, oder die Gemeinde Nordkirchen im Münsterland, die dort mit ShareNow gestartet ist.

<sup>7</sup> <https://rhein-neckar.stadtmobil.de/aktuelles/nachrichten/stadtmobil-carsharing-startet-in-bammental/>

<sup>8</sup> <https://ah-suedbeck.de/vermietung/carsharing>

<sup>9</sup> <https://magazin.oeverblick.de/carsharing-in-verden/>

Eine vierte Variante besteht in der Gründung eines Vereins, der mit ehrenamtlichen Kräften das Angebot aufbaut und betreibt. Die Gründung des Vereins kann sowohl durch die Kommunen als auch durch bürgerschaftliches Engagement initiiert werden. Beispiele sind hier die Vereine in Vaterstetten<sup>10</sup> und Cölbe/Schönstadt.

---

<sup>10</sup> <https://www.carsharing-vaterstetten.de/>

## 3 Workshop- und Analyseergebnisse

### 3.1 Workshopergebnisse Ankerkundenidentifikation

Am 16.01.2024 fand in den Räumlichkeiten des Region Leinebergland e.V. in Alfeld (Leine) der Workshop zur Identifikation möglicher Ankerkunden gemeinsam mit Verwaltungsmitarbeitenden aus den Mitgliedskommunen statt. Ziel war es, möglichst viele potenzielle Ankerkunden in der Region zu ermitteln. Diese sollen im weiteren Verlauf des Projektes angesprochen und falls möglich als Ankerkunden für die Startphase des Carsharing-Angebots gewonnen werden.

Im Workshop wurden zunächst grundlegende Informationen über die Rolle von Ankerkunden vermittelt sowie die entscheidenden Merkmale eines idealen Ankerkunden erläutert. In der anschließenden Arbeitsphase notierten die Teilnehmenden in Kleingruppen potenzielle Ankerkunden in ihren jeweiligen Kommunen und verorteten diese auf einer Karte der Region Leinebergland.

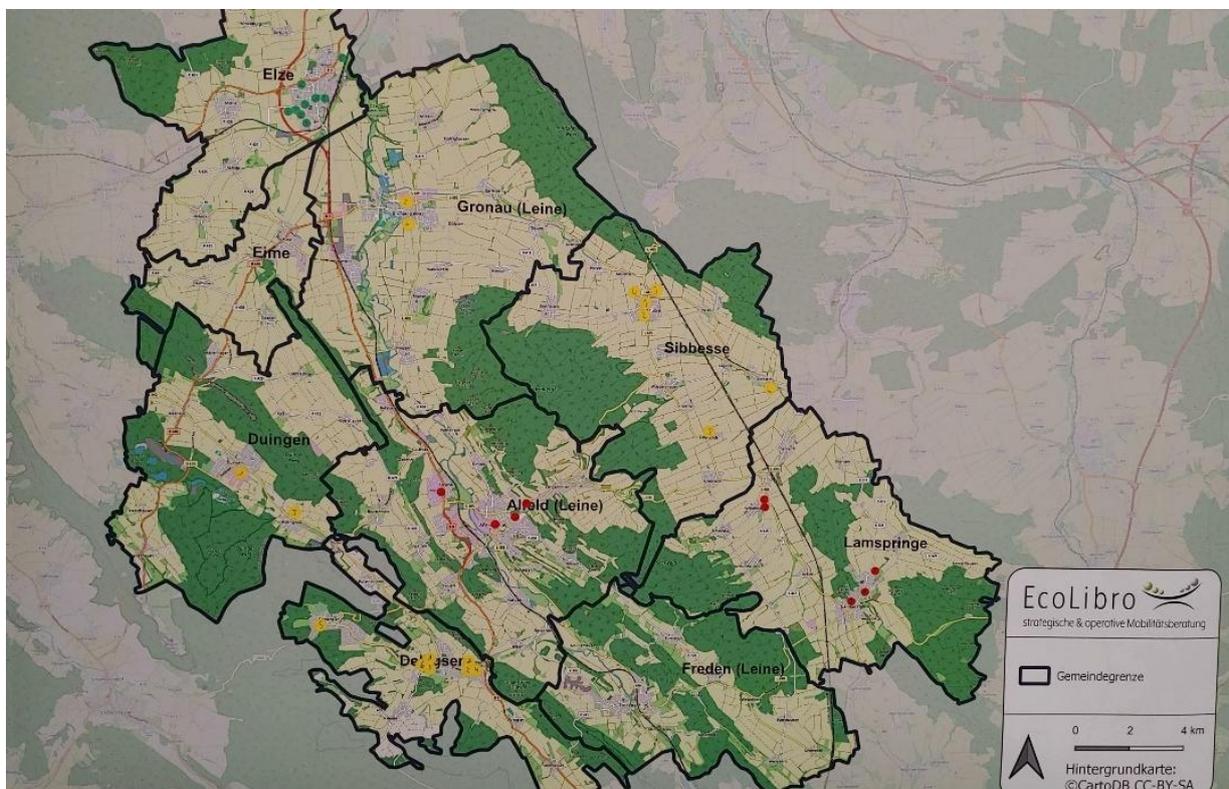


Abbildung 11: Potenzielle Ankerkunden im Leinebergland

Nr.	Alfeld	Leinebergland	Sibbesse	Elze	Delligsen	Lamspringe
1	Limmer West (Gewerbegebiet)	Gemeindeverwaltung Duingen	Gemeindeverwaltung	Stadt Elze	Sozialstation Eschershausen	Gemeindeverwaltung
2	Stadtverwaltung Alfeld	Pflegedienst Gottermann	DRK Pflegestützpunkt	Albert Fischer GmbH	Hanka Pludra Pflegedienst	Lammetal Werkstätten
3	Pflegedienst Lohme	Pflegedienst Kirk	Supermarkt Nah und Gut	Freytag Karosseriebau	Autohaus Kerhan	Pflegedienst Hampe
4	MVZ	Gemeindeverwaltung Gronau	Seniorenheim	Automobiles	Autohaus Ludewig	Pflegedienst Lampe
5	Autohäuser		Tischler Fricke	Haach (Kfz-Werkstatt)	Schott	Biolac
6	kwg Hildesheim (ohne Kommune)		TSV Almstedt	Automeile Elze	Mineralöl u. Tankstellen Mönneke	
7				Pflegedienst Sempf	Chemex	
8				Graaf Waggonbau		
9				CJD Elze		
10				Hansaflex		

**Tabelle 4: Unternehmen als mögliche Ankerkunden**

Diese und weitere Unternehmen sollten nach einer offiziellen Beschlussfassung durch die Region und/oder die jeweiligen Kommunen auf eine Teilnahme als Ankerkunde angesprochen werden.

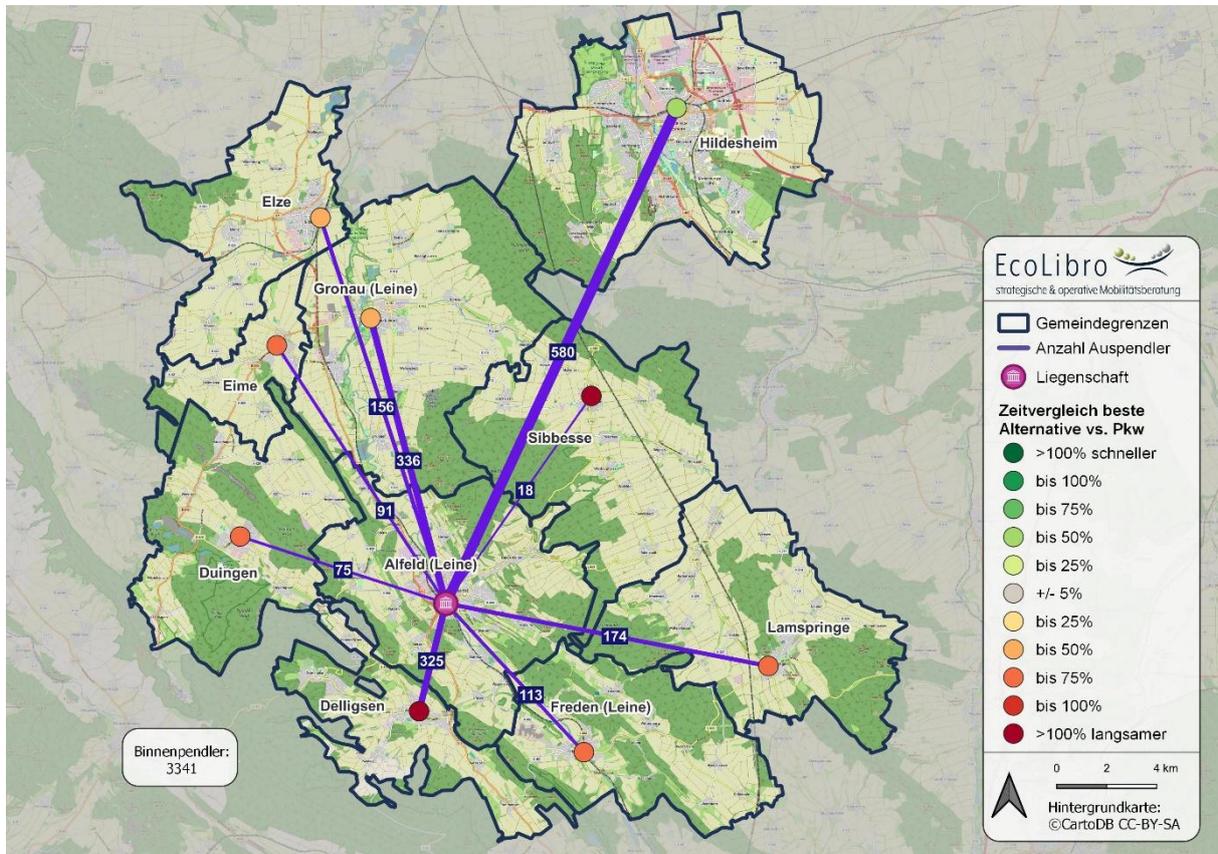
### 3.2 Ein- und Auspendlerziele und Zeitvergleiche

Vor dem Hintergrund, Pendler/-innen als mögliche Zielgruppe mit einem Pulsierenden Carsharing anzusprechen, wurden die Ein- und Auspendlerströme für die Stadt Alfeld (Leine) analysiert, weil dort die größte Anzahl von Ein-/Auspendlern/-innen<sup>11</sup> der Region gegeben ist. Für die Orte mit besonders vielen Einpendlern/-innen nach Alfeld (Leine) wurden dann Fahrtzeitvergleiche eines Pkws zur besten Alternative erstellt. Dafür wurde jeweils das Ortszentrum als Start- bzw. Endpunkt gewählt und die Fahrtzeiten mit dem Pkw bzw. der besten Alternative (meistens Fahrrad auf der ersten- und letzten Meile in Kombination mit dem ÖPNV) ermittelt. Auf den Auspendler/-innen-Karten erkennt man, wie die beste Alternative im Zeitvergleich aus dem jeweiligen Wohnort in die anderen Gemeinden der Region Leinebergland im prozentualen Zeitvergleich abschneidet. Je dunkler die Farbe der Punkte, desto langsamer ist die beste Alternative im Vergleich zum Pkw. An der Stärke der Striche sowie der danebenstehenden Zahl erkennt man die absolute Anzahl der Menschen, die täglich in die jeweilige Gemeinde zum Arbeiten pendeln. Binnenpendler/-innen sind Berufstätige, die in der gleichen Gemeinde arbeiten, in der Sie leben.

Auf der untenstehenden Karte der Auspendler/-innen aus Alfeld (Leine) erkennt man, dass die Anzahl der Binnenpendler/-innen am höchsten ist. Innerhalb der Region Leinebergland pendeln die meisten Menschen mit Wohnsitz in Alfeld (Leine) nach Gronau (Leine) aus (336), gefolgt von Delligsen (325). Mit alternativen Verkehrsmitteln zum Pkw erreicht man Hildesheim

<sup>11</sup> <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html>

am besten. Dorthin pendeln auch die meisten Menschen aus. Innerhalb der Region Leinebergland erreicht man aus Alfeld (Leine) die Gemeinden Gronau (Leine) und Elze am besten mit alternativen Verkehrsmitteln, jedoch mit einem Zeitverlust von bis zu 50 %.



**Abbildung 12: Auspendler/-innen und Zeitvergleich aus Alfeld (Leine) an die angrenzenden Gemeinden**

Anschließend wurde die Anzahl der Einpendler/-innen je Gemeinde nach Alfeld (Leine) dargestellt. Für den Zeitvergleich wurde dafür ein nach Anzahl der Einpendler/-innen gewichteter Durchschnittswert der Zeitvergleichsergebnisse nach Alfeld (Leine) ermittelt.

Wie die Abbildung 13 zeigt, pendeln die meisten Menschen aus Delligsen nach Alfeld (Leine) (844). Weitere starke Einpendelströme kommen aus Freden (Leine) (509), Gronau (Leine) (402) und Duingen (400). Das Ergebnis des Zeitvergleichs Delligsen-Alfeld (Leine) fließt also am stärksten auf den Mittelwert ein. Wie in der obenstehenden Karte bereits ersichtlich ist, fällt der Zeitvergleich in diesem Beispiel deutlich zu Ungunsten für die beste Alternative zum Pkw aus. Daher zeigt auch der gewichtete Mittelwert auf der untenstehenden Karte der Zeitvergleiche für Alfeld (Leine) kein positives Ergebnis für die beste Alternative zum Pkw.

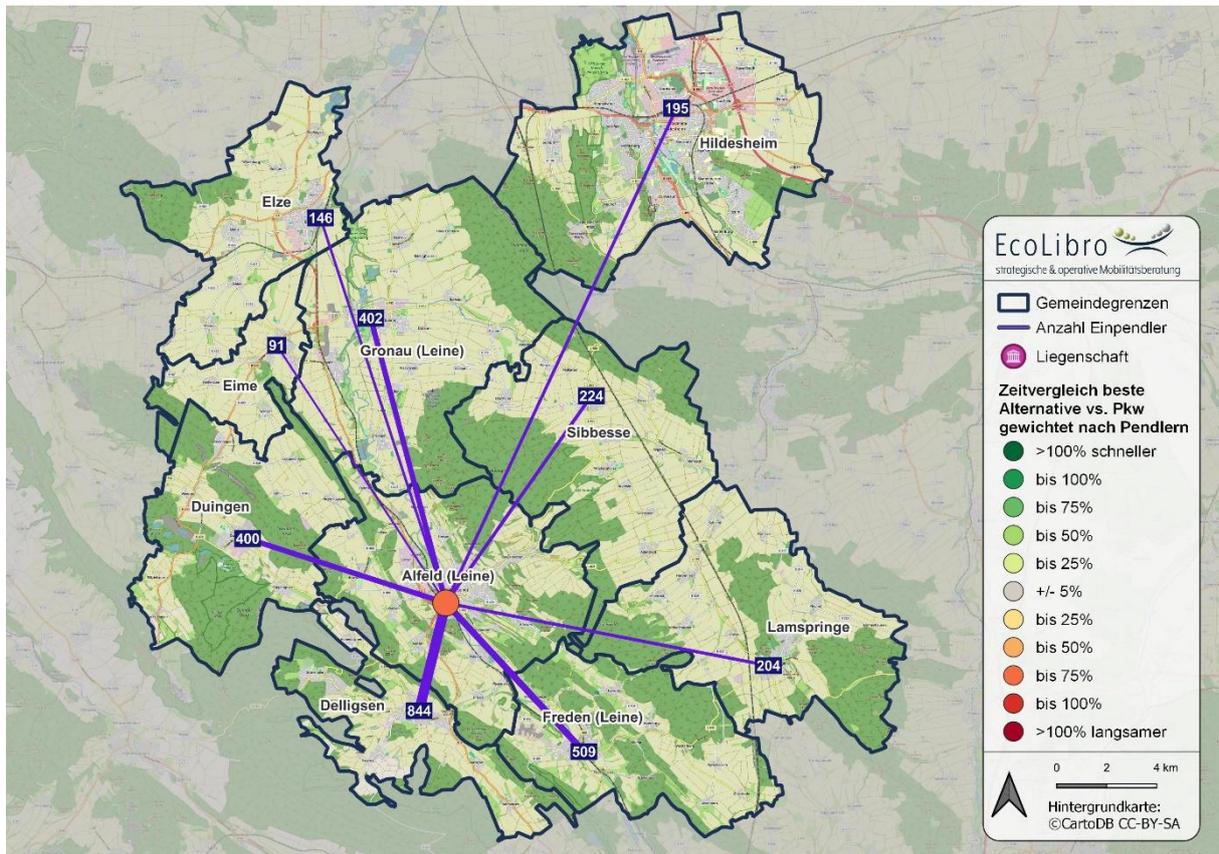


Abbildung 13: Einpendler/-innen nach Alfeld (Leine) und gewichteter Zeitvergleich

Für die weiteren Überlegungen zur Ausgestaltung des Carsharing-Konzepts bedeutet eine aktuell schlechte ÖPNV-Erreichbarkeit bei hohem Pendleraufkommen, dass das pulsierende Carsharing in Alfeld (Leine) Potenzial hat. Zwar gibt es ÖPNV-Verbindungen aus den Kommunen der Region Leinebergland nach Alfeld (Leine), doch zum einen wohnen nicht alle Pendler/-innen in der Nähe gut angebundener Haltestellen, zum anderen sind auch in Alfeld (Leine) noch Distanzen vom Bahnhof zu den Gewerbestandorten zurückzulegen, so dass der zeitliche Mehraufwand der ÖPNV-Nutzung im Vergleich zum Pkw doch viele Pendler/-innen abschreckt und den Pkw nutzen lässt.

### 3.3 Sharing-Potenzialanalyse

Ziel der Sharing-Potenzialanalyse ist es zu ermitteln, wie geeignet eine möglichst kleine räumliche Einheit für den Aufbau eines Sharing-Angebots ist. Sie bildet damit die Basis für die konkrete Standortsuche für Carsharing-Stationen sowie für die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung. Zur besseren Nachvollziehbarkeit der Vorgehensweise wird an dieser Stelle nochmals auf die typische Nutzung von Carsharing eingegangen bzw. unter welchen Voraussetzungen und in welchen Situationen Carsharing einen sinnvollen Baustein in der Mobilität darstellt.

Ein Carsharing-Angebot wird insbesondere da gut angenommen, wo die Abhängigkeit von einem eigenen Auto gering ist. Wenn viele Alltagswege bspw. zur Arbeit, zu Bildungseinrichtungen, zum Einkaufen, zu Gesundheitseinrichtungen etc. mit dem ÖPNV, zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können, kann am ehesten auf (Zweit-)Wagen verzichtet

werden. Auf das Carsharing-Fahrzeug wird dann zurückgegriffen, wenn aufgrund einer außergewöhnlichen Situation (z. B. das Fahrtziel ist mit dem ÖPNV nicht oder nur schlecht erreichbar, der Erstwagen wird von einer anderen Person im Haushalt genutzt, es müssen größere Gegenstände transportiert werden etc.) keine sinnvollen Alternativen zur Verfügung stehen. Carsharing lohnt sich finanziell für Haushalte nicht, wenn das Carsharing-Fahrzeug aufgrund mangelnder alternativer Verkehrsmittel 1-zu-1 regelmäßige Alltagsfahrten ersetzt.

### 3.3.1 Erläuterung der Vorgehensweise

Im ersten Schritt wurde die Region Leinebergland in bewohnte Flurstücke und in Flurstücke, die durch Industrie- und Gewerbenutzung gekennzeichnet sind, eingeteilt. Anschließend wurde für jedes bewohnte Flurstück die Werte der Kennzahlen der nachfolgenden Tabelle ermittelt. Für jedes Kriterium wurde eine Rangliste der jeweiligen Flurstücke erstellt. Aus den jeweiligen Platzierungen der Flurstücke wurde anschließend eine kombinierte Platzierung ermittelt, die das Sharing-Potenzial in dieser Fläche auf einer Skala von 0 (gering) bis 10 (hoch) ausdrückt.

Wert	Potenzialstufe
0,0-1,0	gering
1,1-2,0	eher gering
2,1-3,5	mittel
3,6-6,0	eher hoch
größer als 6,0	hoch

**Tabelle 5: Einteilung Potenzialstufen**

Eine hohe Punktzahl bedeutet, dass viele der genannten Infrastrukturen vorhanden und fußläufig (<1.000 m) erreichbar sind. Flurstücke mit Industrie- und Gewerbenutzung wurden nicht bewertet und sind in den folgenden Karten blau schraffiert dargestellt.

Kriterien für das Carsharing-Potenzial	Erläuterung
Anzahl Einwohner/-innen	Je mehr, desto besser
Einwohnerdichte	Je höher, desto besser
Arztdeckung	Je höher, desto besser
Kindergärten	Je mehr, desto besser
Schulen	Je näher, desto besser
Supermärkte	Je näher, desto besser
ÖPNV-Qualität (innerhalb oder außerhalb von 500 m, Anzahl Abfahrten, Taktung)	Je höher, desto besser

**Tabelle 6: Kriterien für das Carsharing-Potenzial**

### 3.3.2 Ergebnisse der Sharing-Potenzialanalyse in den einzelnen Kommunen

#### 3.3.2.1 Sharing-Potenzial in Alfeld (Leine)

Alfeld (Leine) weist in mehreren Flurstücken der Kernstadt ein hohes Sharing-Potenzial auf. Begünstigt wird dies durch den Bahnhof, durch die Verfügbarkeit aller wesentlichen Nahversorgungseinrichtungen sowie Schulen und Kindergärten. Außerdem ist die Einwohner/-innen-dichte in den Innenstadtlagen hoch.

In den außenliegenden Ortsteilen ist das Potenzial gering bis mittel.

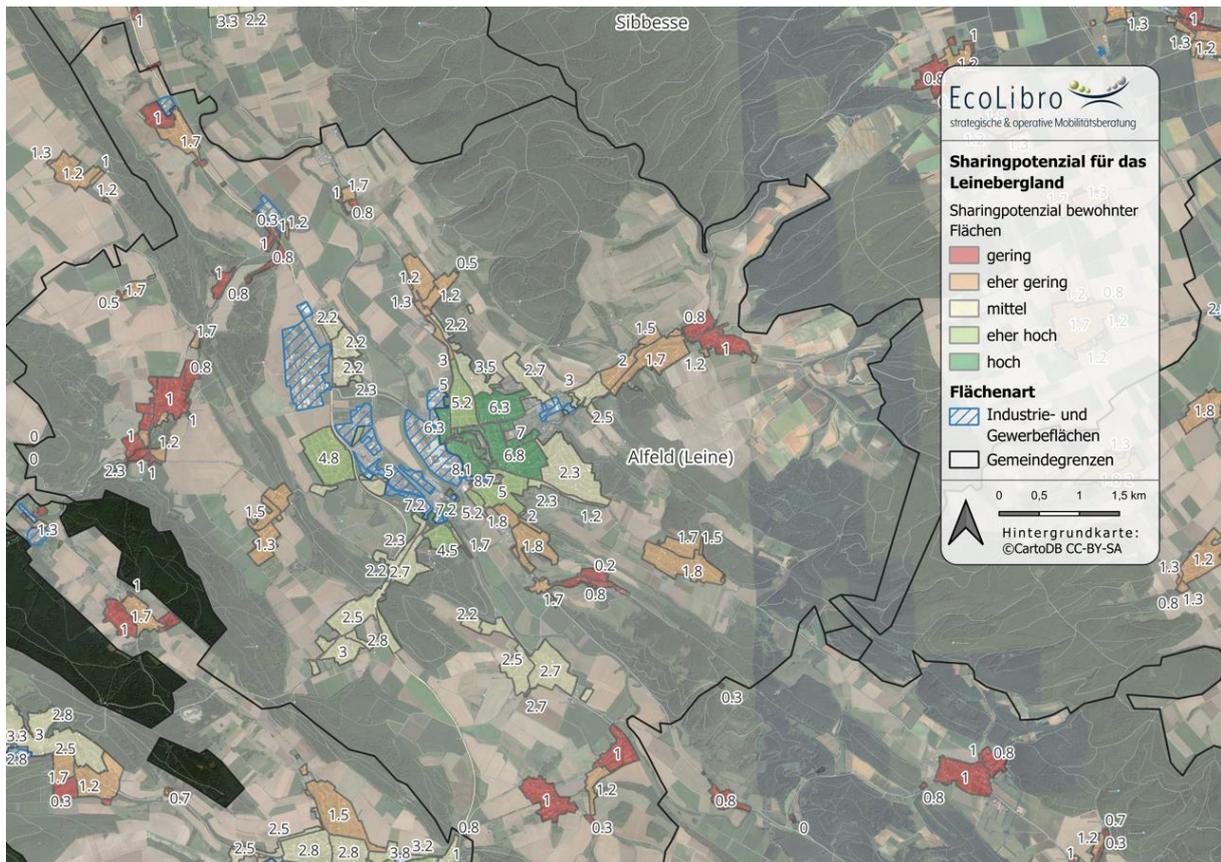


Abbildung 14: Sharing-Potenzial Alfeld (Leine)

### 3.3.2.2 Sharing-Potenzial in Delligsen

Delligsen weist im Wesentlichen ein mittleres Potenzial für Carsharing auf. Im Hauptort Delligsen ist die Dr.-Jasper-Straße am östlichen Ortseingang mit einem eher hohen Potenzial die am besten geeignete Fläche im Flecken Delligsen. Ein Grund stellt die fehlende Bahnanbindung dar. Die Einwohner/-innenzahl ist gering, außerdem verfügen nur wenige Bereiche über eine fußläufige Ärzteversorgung.

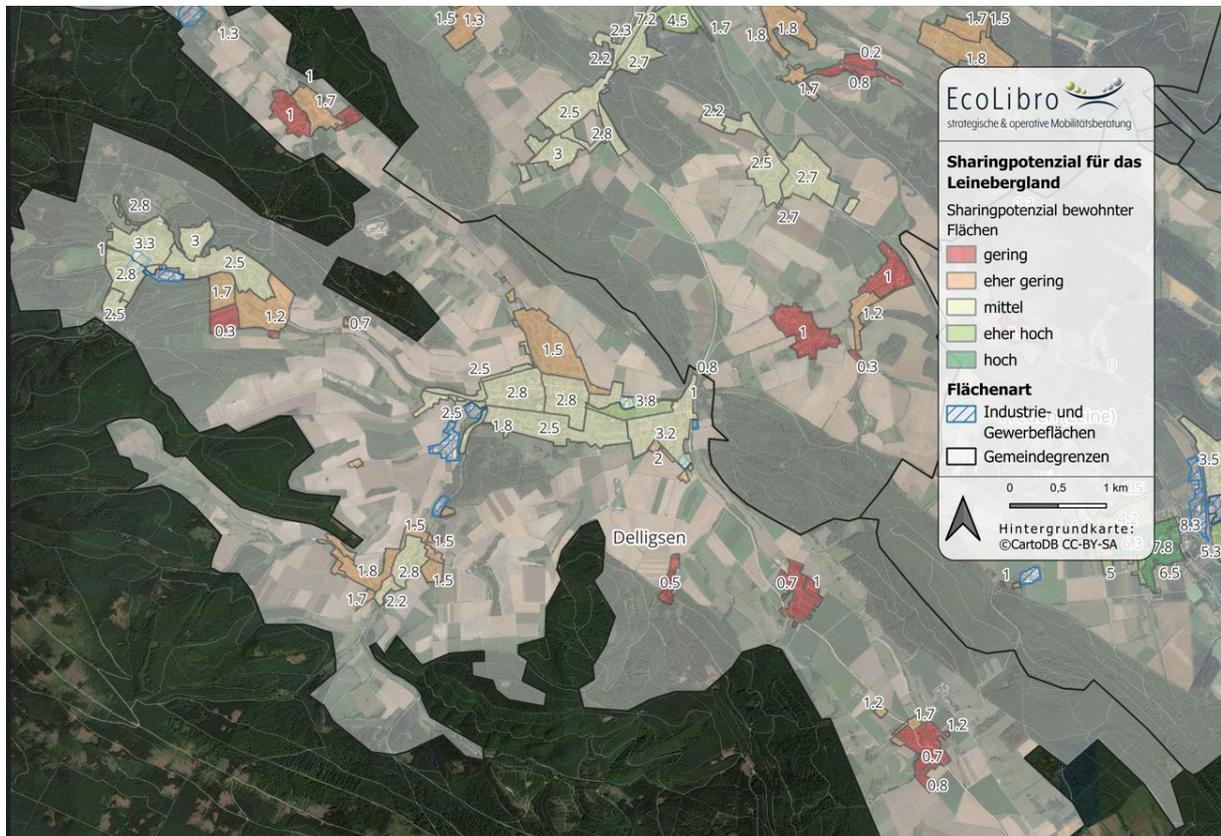


Abbildung 15: Sharing-Potenzial Delligsen

### 3.3.2.3 Sharing-Potenzial in Duingen

Im Flecken Duingen hat der Ort Duingen ein höheres Sharing-Potenzial als die anderen Orte. Hier lebt die Masse der Einwohner/-innen und auch die weiteren Nahversorgungsstrukturen (Schulen, Supermärkte, Ärzte, Kindergärten) sind hier konzentriert. Ohne Bahnhof sind jedoch die Mobilitätsalternativen zum Pkw geringer ausgeprägt.

Die anderen Orte im Flecken haben ein geringen oder eher geringes Sharingpotenzial. Eine Ausnahme bildet Marienhagen, wo ein mittleres Sharingpotenzial vorliegt.

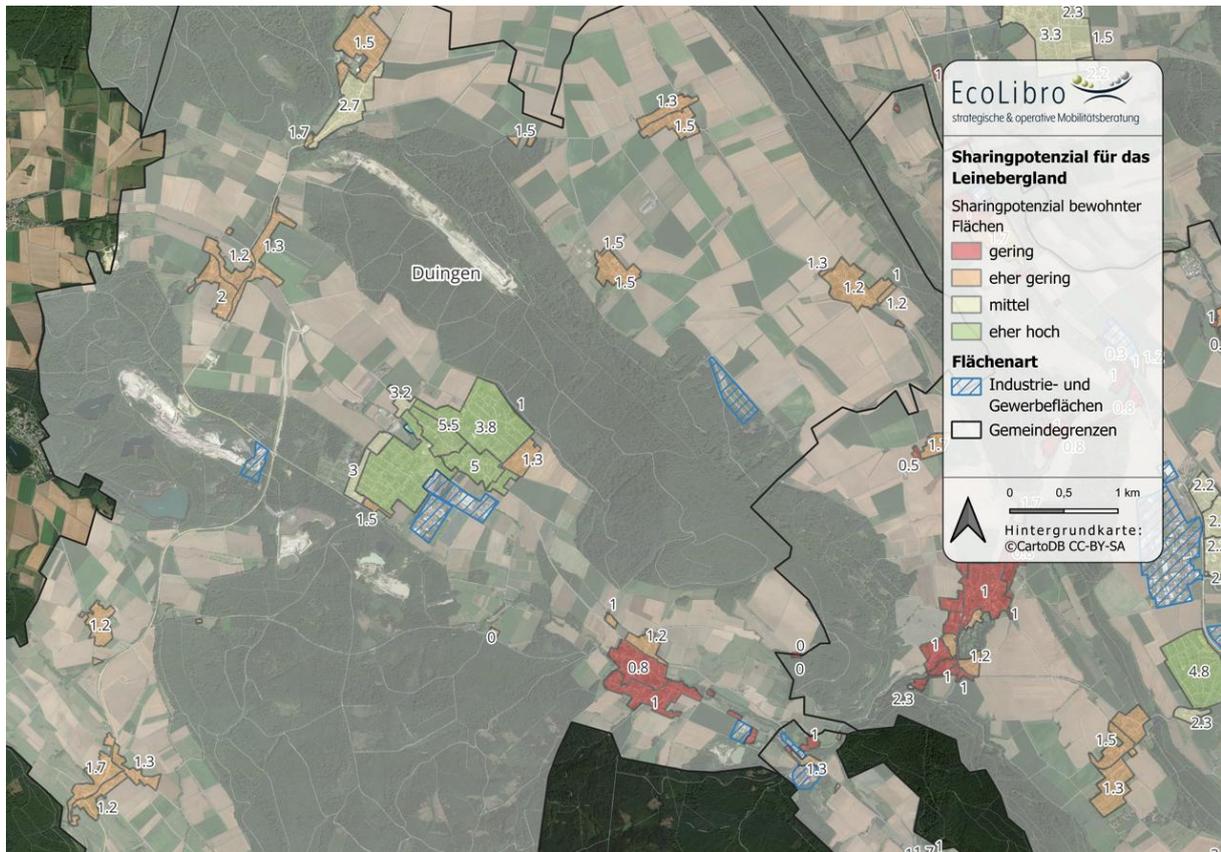


Abbildung 16: Sharing-Potenzial Duingen

### 3.3.2.4 Sharing-Potenzial in Eime

Eime weist eine vergleichsweise geringe Einwohner/-innendichte auf, dennoch hat es im Kernort in Teilen sogar ein erhöhtes Sharing-Potenzial, was neben der dort vorliegenden Konzentration von Schule, Kindergarten, Supermarkt und Ärzteangebote im Wesentlichen auf die räumliche Nähe zum Bahnhof Banteln zurückzuführen ist.

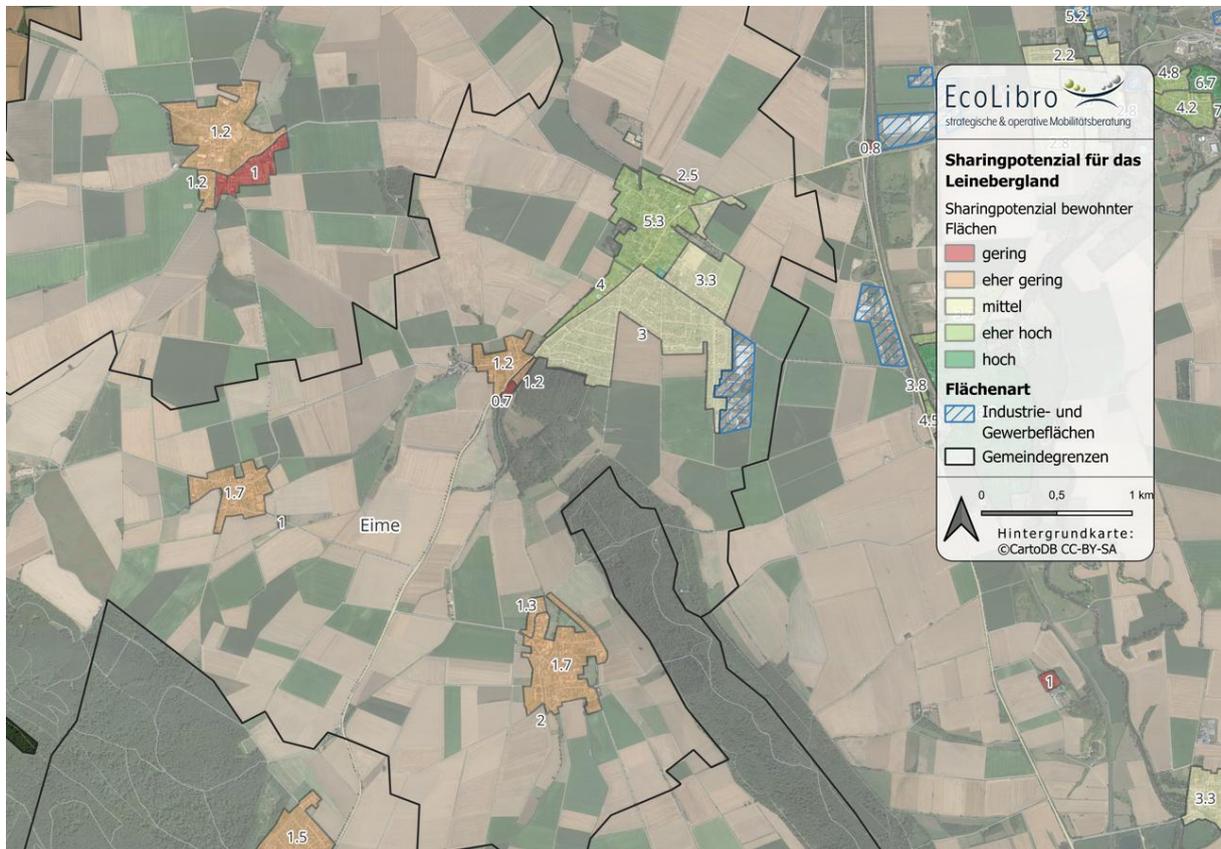


Abbildung 17: Sharing-Potenzial Eime

### 3.3.2.5 Sharing-Potenzial in Elze

In Elze ist in der Kernstadt ein höheres Sharing-Potenzial gegeben, wohingegen die Außenortsteile allesamt ein geringes oder eher geringes Potenzial aufweisen. Das begründet sich sowohl in der erhöhten Einwohner-/innendichte als auch in der Konzentration aller wesentlichen Nahversorgungsangebote und Ärzte auf den Kernort, sowie dem ebenfalls dort verfügbaren Bahnhof.

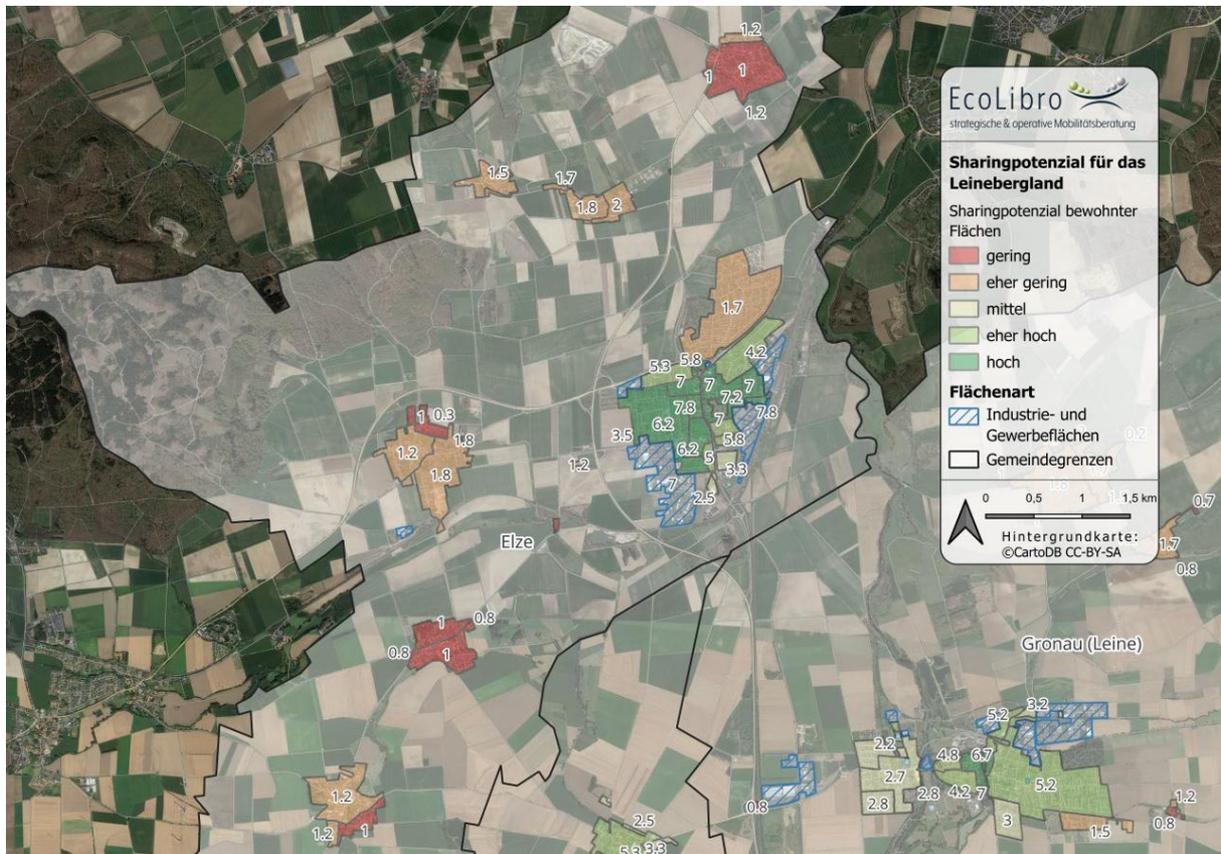


Abbildung 18: Sharing-Potenzial Elze

### 3.3.2.6 Sharing-Potenzial in Freden (Leine)

Freden (Leine) weist im Kernort ein höheres Carsharing-Potenzial auf, westlich des Bahnhof höher als östlich davon. Als wesentlicher Grund ist neben dem Bahnhof die Konzentration des Nahversorgungs- und Ärzte-Angebots in diesem Bereich. Die Außenortsteile haben kein nennenswertes Potenzial.

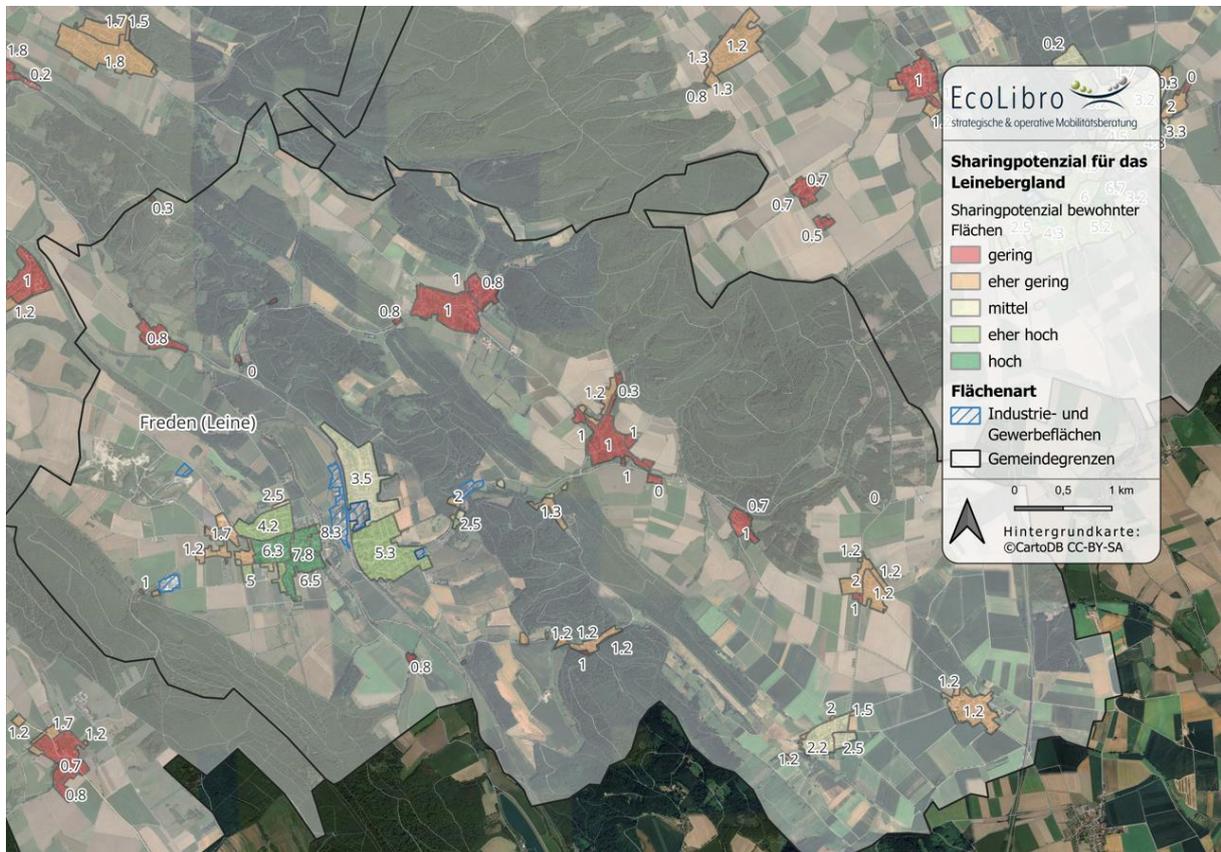


Abbildung 19: Sharing-Potenzial Freden (Leine)

### 3.3.2.7 Sharing-Potenzial in Gronau (Leine)

Das höchste Sharing-Potenzial in der Stadt Gronau (Leine) weisen die westlichen Teile des Kernorts sowie der Ortsteil Banteln auf. Letzterer in erster Linie wegen des dortigen Bahnhofs. Im Kernort sind ansonsten alle wesentlichen Angebote der medizinischen und Lebensmittelversorgung anzutreffen, auch ist die Einwohner/-innenzahl bzw. -dichte dort höher. Die anderen Außenortsteile haben mittleres bis geringes Potenzial.

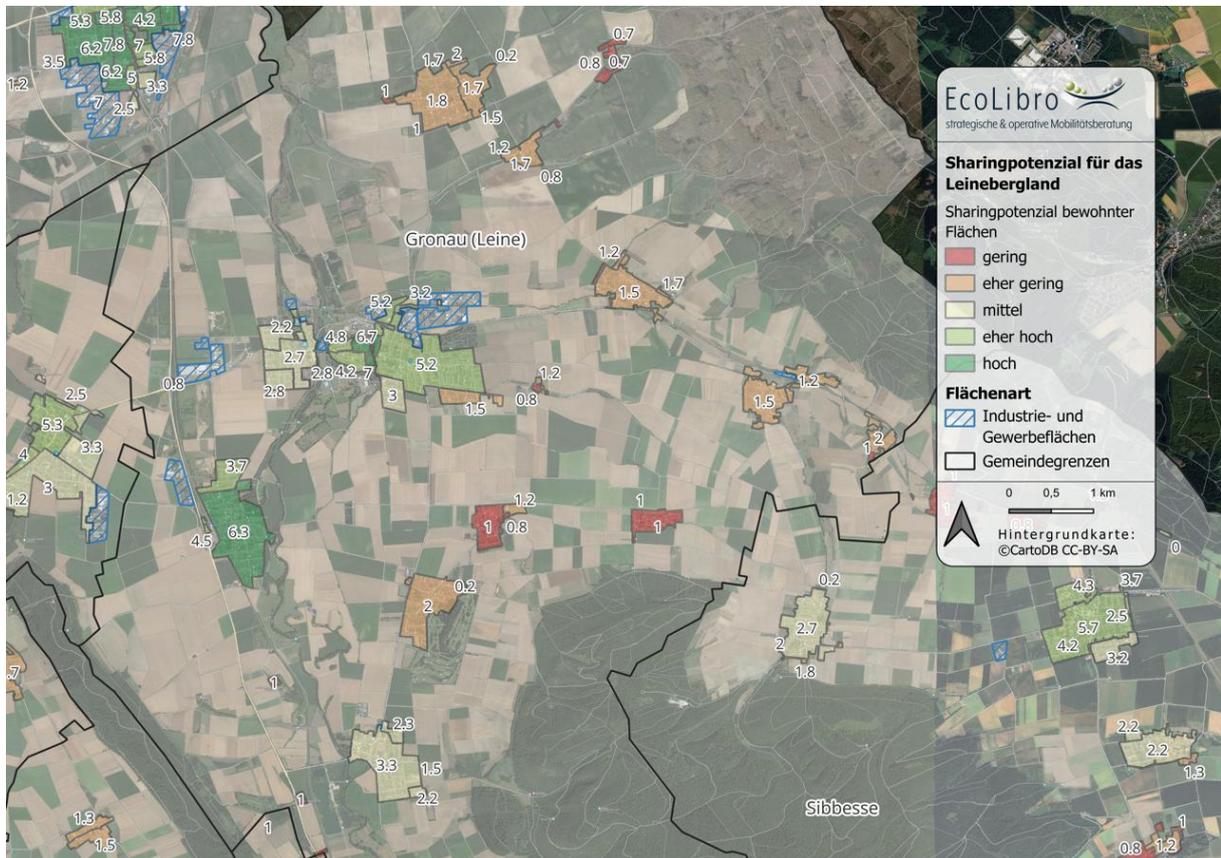


Abbildung 20: Sharing-Potenzial Gronau (Leine)

### 3.3.2.8 Sharing-Potenzial in Lamspringe

Das Sharing-Potenzial konzentriert sich in Lamspringe auf den Kernort. Obwohl es keinen Bahnhof im Ort gibt, ist dort ein höheres Potenzial gegeben, welches aus der Verfügbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen, Ärzteangebot und Einwohner/-innenzahl rührt.

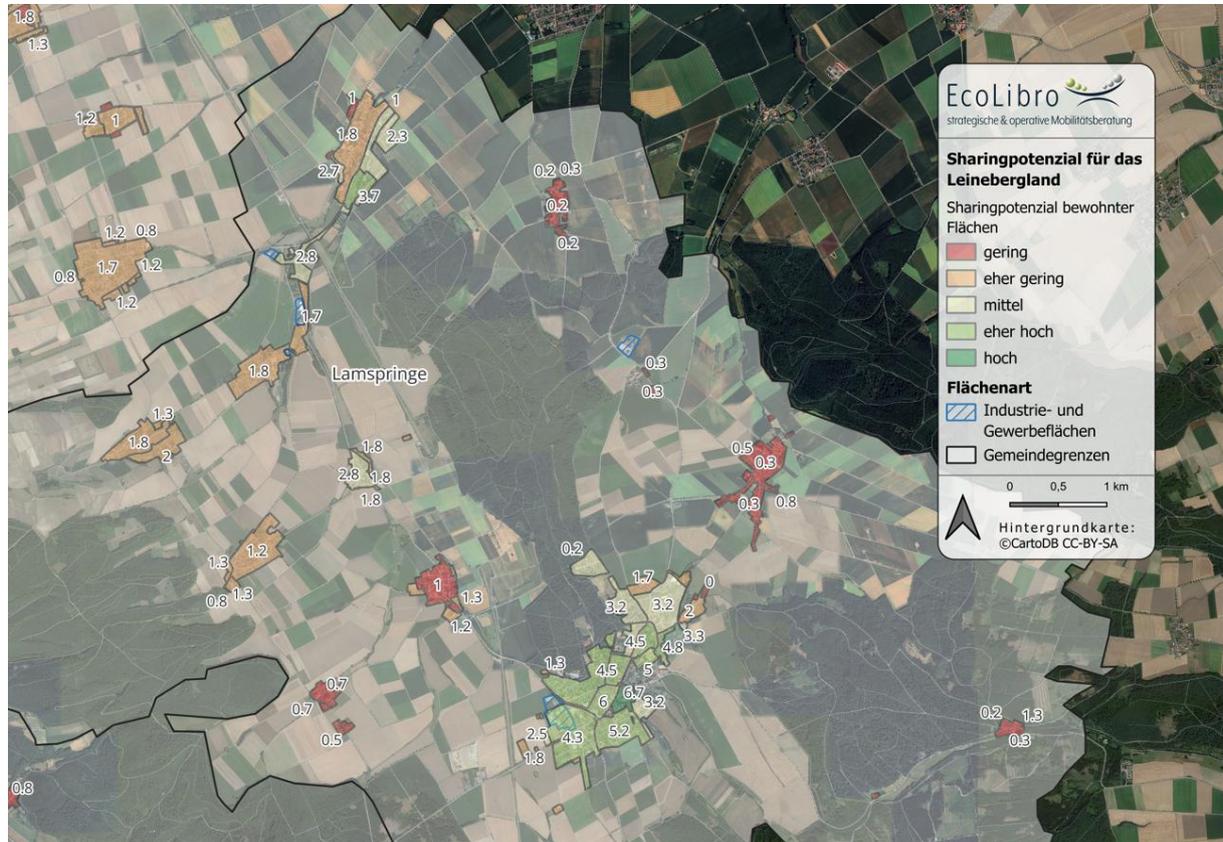


Abbildung 21: Sharing-Potenzial Lamspringe

### 3.3.2.9 Sharing-Potenzial in Sibbesse

Sibbesse weist nur im Kernort, wo ein Ärzte- und Nahversorgungsangebot verfügbar ist, ein erhöhtes Sharing-Potenzial auf. Wegen des fehlenden Bahnhofs ist die Qualität der ÖPNV-Anbindung wie in den anderen Kommunen ohne Bahnhof geringer, wodurch das Sharing-Potenzial geringer ausfällt. Die Orte Westfeld und Eberholzen haben ein mittleres, alle anderen Orte ein geringes oder eher geringes Sharingpotenzial.

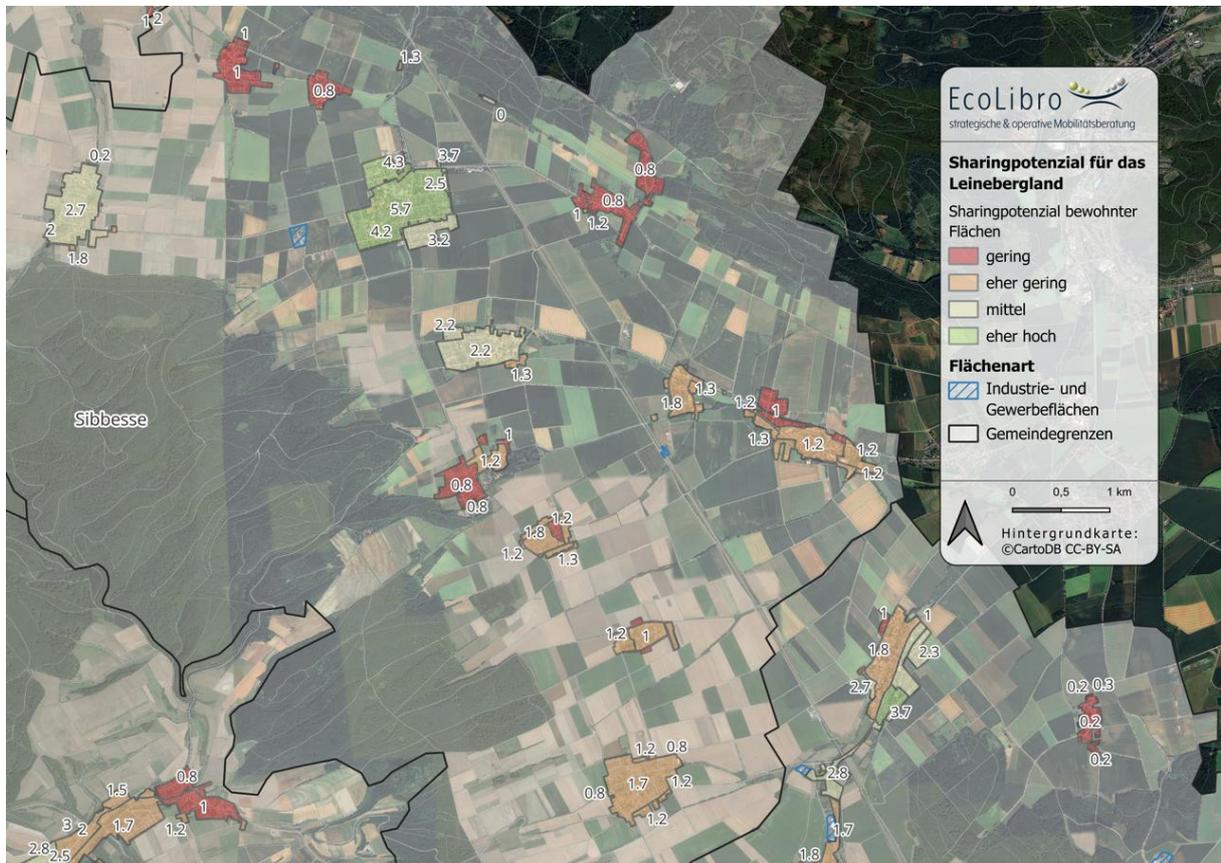


Abbildung 22: Sharing-Potenzial Sibbesse

## 3.4 Sharing-Potenziale kommunaler Fuhrparke

### 3.4.1 Fahrzeugbedarfsanalyse FLEETRIS – Grundlegendes

Für die Untersuchung der dienstlichen Personenmobilität mit Dienstfahrzeugen wurden von zwei Kommunen die Nutzung der Fahrzeuge innerhalb eines repräsentativen Zeitraums (01.04.2024 bis 30.06.2024 bzw. 18.12.2023 bis 18.02.2024) betrachtet. Die Fahrdaten wurden zunächst digitalisiert (eingescannte Fahrtenbücher) und anschließend ausgewertet. Folgende Daten wurden für die Analyse erhoben:

- Datum der Fahrt
- Beginn- und Endzeitpunkt
- Beginn- und Endkilometerstand

Auf Basis der erfassten Fahrdaten wurden eine Fahrleistungs- sowie Fahrzeitanalyse der untersuchten Nutzung erstellt. Diese zeigt die Auslastung der Dienstfahrzeuge auf.

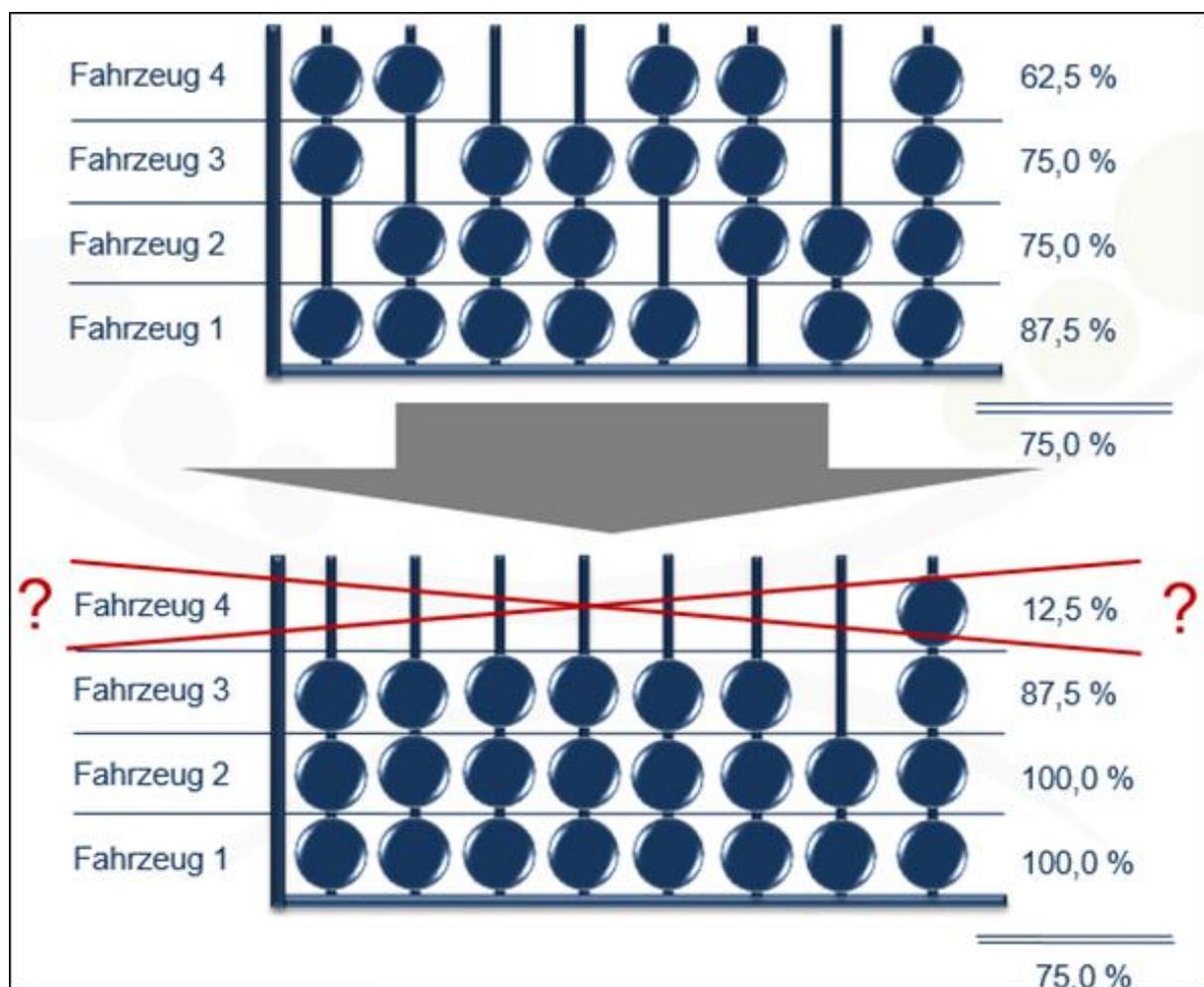


Abbildung 23: Prinzipdarstellung FLEETRIS-Analyse: IST-Nutzung (oberes Diagramm) & optimierte Nutzung (unteres Diagramm)

Das Ergebnis dieser Form der Fahrdatenauswertung ist eine graphische Darstellung der Fahrtabschnitte der einzelnen Fahrzeuge sowie des Fahrzeugbedarfs bei optimierter Disposition

der betrachteten Fahrzeuge. Die Analyse findet dabei unterteilt nach den verschiedenen Fahrzeugklassen statt. In der oben dargestellten Abbildung wird das Grundprinzip einer FLEETRIS-Analyse dargestellt. Dabei stellt die obere Grafik eine vereinfachte *IST-Nutzung* eines Fuhrparks von vier Fahrzeugen an acht Tagen dar. Die Kugeln symbolisieren dabei den zeitlichen Einsatz des jeweiligen Fahrzeugs. Die im Beispiel untersuchten Fahrzeuge wurden in dem Betrachtungszeitraum zwischen 62,5% und 87,5% ausgelastet. Über alle Fahrzeuge ergibt dies eine Auslastung von 75,0%. Die untere Grafik zeigt denselben Mobilitätsbedarf, allerdings mittels der FLEETRIS-Systematik verteilt auf so wenig Fahrzeuge wie möglich (Darstellung der *optimierten Nutzung*). Auf diese Weise wird die Bedarfsspitze (an Tag 8) erkennbar.

Untersucht wurden die Dienstfahrzeuge, die überwiegend aufgrund des Zwecks der Personenbeförderung als poolfähig eingeschätzt wurden. Hierbei ist eine Poolingfähigkeit des Fahrzeugs gegeben, wenn es sich um ein Fahrzeug zur Personenbeförderung handelt, dass über keine festen Einbauten (z. B. für Werkzeug und Material) verfügt.

### 3.4.2 Fahrzeugbedarfsbasierte Analyse FLEETRIS für den Flecken Delligsen

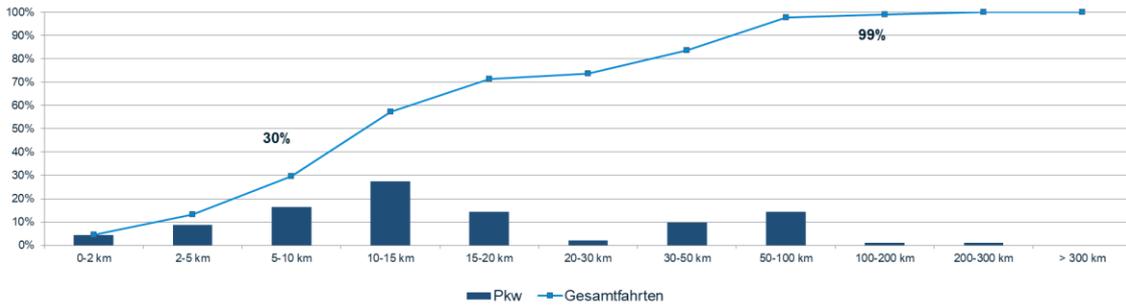
im Flecken Delligsen wurden in dem ca. neunwöchigen Untersuchungszeitraum insgesamt 91 Fahrten mit den zwei Dienstfahrzeugen durchgeführt. Hochgerechnet auf ein Jahr wurden mit den beiden Fahrzeugen 13.993 km zurückgelegt, also durchschnittlich jeweils knapp 7.000 km pro Jahr und Fahrzeug. Im Vergleich zu anderen Kommunen, die der Auftragnehmer in den letzten 15 Jahren ausgewertet hat, ist dies ein unterdurchschnittlicher Wert. Die Fahrleistung der durchschnittlichen einzelnen Fahrt beträgt 26 km.

Parameter	Pkw (dienstlich)
Erfassungsdauer	8,9 Wochen
Anfang	18.12.2023
Ende	18.02.2024
Ferienzeiten während der Erfassung*	27.12.2023 - 05.01.2024 / 01.02.2024 - 02.02.2024
Feiertage während der Erfassung*	3
Anzahl der Fahrzeuge	2
Fahrten im Zeitraum	91
Ø Fahrten pro Fahrzeug (werktätlich)	1
Fahrleistung (jährlich)	13.993 km
Ø Fahrleistung pro Fahrzeug (jährlich)	6.997 km
Ø Fahrleistung pro Fahrt	26 km

\*Ferienzeiten und Feiertage in Niedersachsen

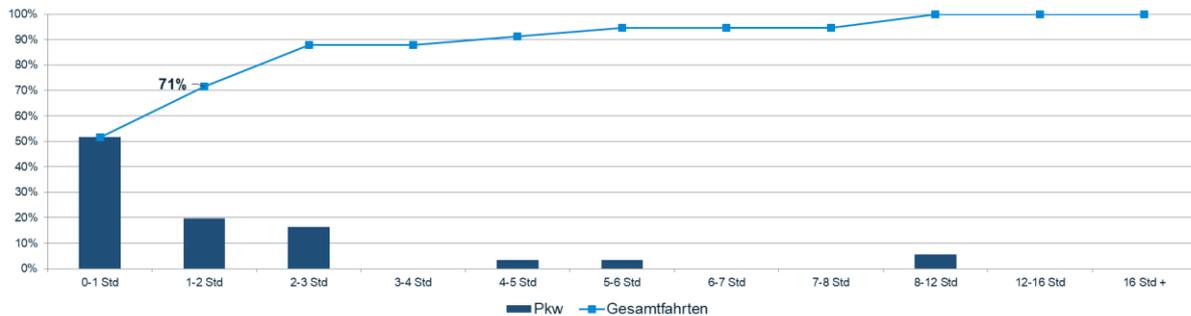
**Tabelle 7: Datenüberblick der Fahrdatenanalyse**

Von den 91 ausgewerteten Fahrten waren 30 % nicht länger als maximal 10 km, was einer Hin- und Rückfahrt von jeweils 5 km entspricht. Diese Fahrten könnten aufgrund der Entfernung üblicherweise in ähnlicher Fahrzeit mit einem (Lasten-)Pedelec durchgeführt werden, sofern es sich hierbei um Fahrten mit einer Person handelt. Alle Fahrten können problemlos mit E-Fahrzeugen ohne Unterwegs-Laden durchgeführt werden.



**Abbildung 24: Verteilung der Fahrten nach Fahrtstrecke**

Die Abbildung zur Verteilung der Fahrten nach Nutzungsdauern zeigt auf, dass knapp drei Viertel der Fahrten eine Nutzungsdauer bis zu zwei Stunden aufweist. Dementsprechend könnten die Fahrzeuge an diesen Tagen auch mehrfach am Tag gebucht werden. Demgegenüber stehen nur 1 % der untersuchten Fahrten, die über acht Stunden dauerten.



**Abbildung 25: Verteilung der Fahrten nach Nutzungsdauer**

Die FLEETRIS-Fahrzeugbedarfsanalyse zeigt, dass es in dem zweimonatigen Analysezeitraum nur 11 Tage gab, an denen beide Fahrzeuge gleichzeitig im Einsatz waren. Bis auf einen Tag waren diese Fahrten nur von kurzer Dauer (bis 3 Stunden). Kein einziges Mal wurden die Fahrzeuge über Nacht – beispielsweise für mehrtägige Dienstreisen – genutzt.

► Darstellung der tatsächlichen Nutzung der 2 Fahrzeuge

► 18.12.2023 – 18.02.2024



► Darstellung aller Fahrten im Falle einer optimierten Pool-Nutzung

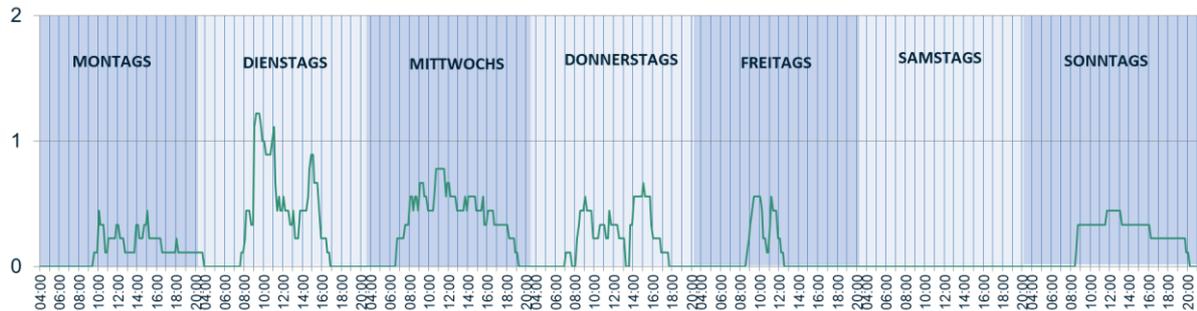
► 18.12.2023 – 18.02.2024



Schulferien Niedersachsen

**Abbildung 26: Darstellung der tatsächlichen Nutzung der 2 Fahrzeuge & aller Fahrten im Falle einer optimierten Pool-Nutzung**

Montags, freitags und sonntags werden die Fahrzeuge deutlich weniger genutzt als dienstags bis donnerstags, samstags wurden sie kein einziges Mal in dem Zweimonatszeitraum eingesetzt.



**Abbildung 27: Tageslastkurve der durchschnittlichen, gleichzeitigen Nutzung von Fahrzeugen pro Tag**

Aus diesem Grund stellt entweder die Integration der Fahrzeuge in ein öffentlich zugängliches Sharing-Angebot oder die Abschaffung der eigenen Fahrzeuge und Mitnutzung von neuen Carsharing-Fahrzeugen ein hohes Potenzial sowohl für die Kommune (Kostensenkung durch Generierung von Deckungsbeiträgen) als auch für die Bevölkerung und sonstige Dritte dar. Weil die Fahrzeuge geleast sind, kann der Wechsel erst nach Auslaufen der Leasingverträge erfolgen.

### 3.4.3 Fahrzeugbedarfsanalyse FLEETRIS für die Gemeinde Sibbesse

In der Gemeinde Sibbesse wurden für den ca. 13-wöchigen Untersuchungszeitraum insgesamt 44 Fahrten ausgewertet, die mit einem Dienstfahrzeug durchgeführt wurden. Hochgerechnet auf ein Jahr wurden mit dem Fahrzeug 6.076 km zurückgelegt.

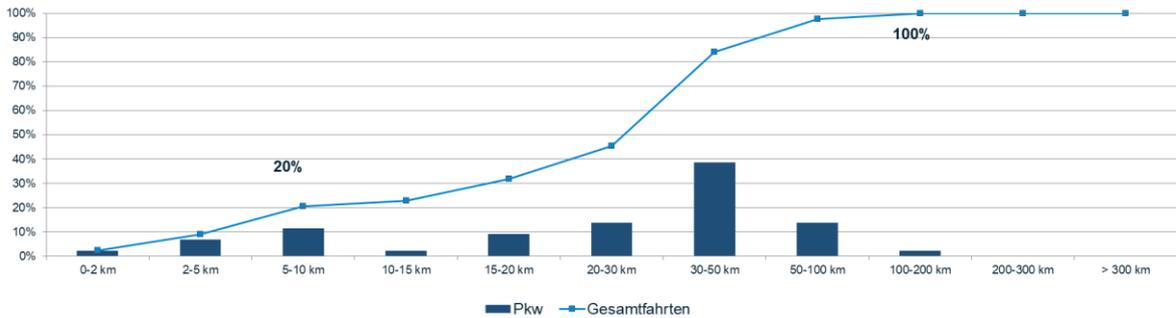
Die hochgerechnete Jahresfahrleistung liegt auf einem sehr niedrigen Niveau. Die durchschnittliche Fahrleistung pro Fahrt beträgt 35 km.

Parameter	Pkw (dienstlich)
Erfassungsdauer	13 Wochen
Anfang	01.04.2024
Ende	30.06.2024
Ferienzeiten während der Erfassung*	10.05.2024 / 21.05.2024 / 24.06.2024 -30.06.2024
Feiertage während der Erfassung*	4
Anzahl der Fahrzeuge	1
Fahrten im Zeitraum	44
Ø Fahrten pro Fahrzeug (werktätlich)	0,7
Fahrleistung (jährlich)	6.076 km
Ø Fahrleistung pro Fahrzeug (jährlich)	6.076 km
Ø Fahrleistung pro Fahrt	35 km

\*Ferienzeiten und Feiertage in Niedersachsen

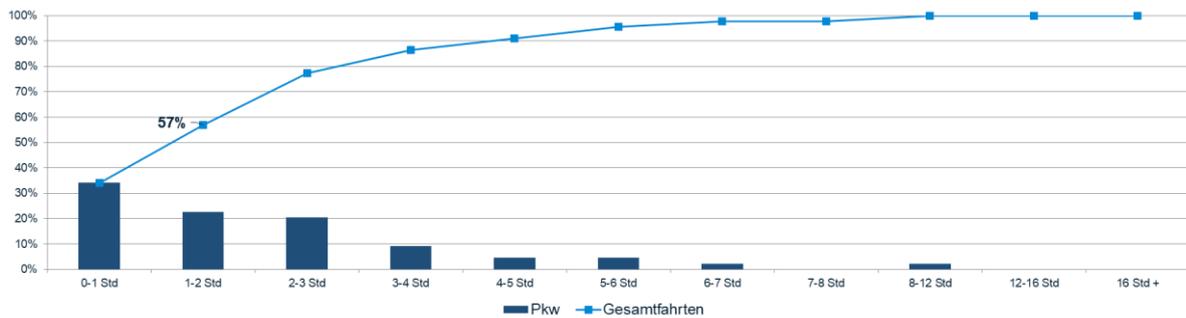
**Tabelle 8: Datenüberblick der Fahrdatenanalyse**

Von den 44 ausgewerteten Fahrten waren 20 % nicht länger als 10 km, was einer Hin- und Rückfahrt von jeweils 5 km entspricht. Diese Fahrten könnten aufgrund der Entfernung üblicherweise in ähnlicher Fahrzeit mit einem (Lasten-) Pedelec durchgeführt werden, sofern es sich hierbei um Fahrten mit einer Person handelt.



**Abbildung 28: Verteilung der Fahrten nach Fahrstrecke**

Die Abbildung zur Verteilung der Fahrten nach Nutzungsdauern zeigt auf, dass etwas mehr als die Hälfte der Fahrten eine Nutzungsdauer bis zu zwei Stunden aufweist. Dementsprechend könnten die Fahrzeuge an diesen Tagen auch mehrfach am Tag gebucht werden. Fast 90 % der Fahrten waren nicht länger als 4 Stunden.



**Abbildung 29: Verteilung der Fahrten nach Nutzungsdauer**

Die nachfolgende Darstellung der FLEETRIS-Fahrzeugbedarfsanalyse zeigt, dass das Fahrzeug an 60 von 91 Tagen gar nicht genutzt wurde. Außerdem ist zu erkennen, dass es niemals über Nacht eingesetzt war, fast alle Nutzungen endeten spätestens zum Dienstschluss.

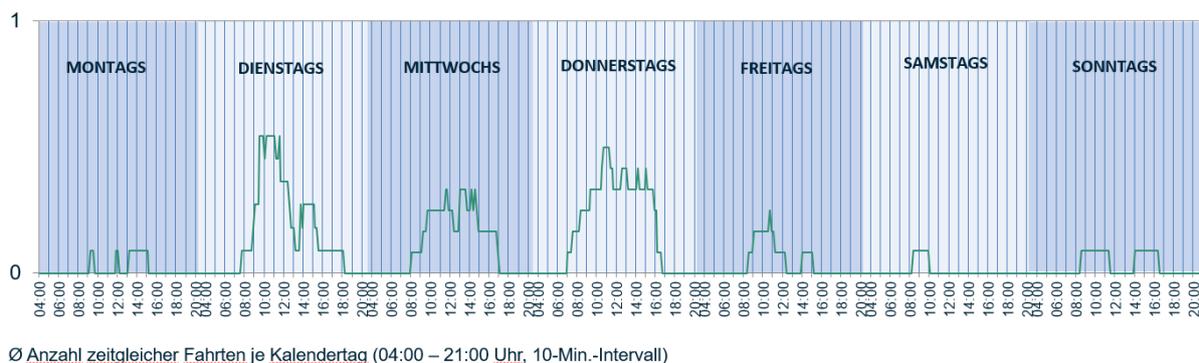
► 01.04.2024 – 30.06.2024



Schulferien Niedersachsen

**Abbildung 30: Darstellung der tatsächlichen Nutzung des Fahrzeugs**

Die dienstliche Nutzung konzentriert sich weitestgehend auf die Werktage Dienstag, Mittwoch und Donnerstag. Montag, Freitag sowie die Wochenenden finden nur sehr wenige Fahrten statt.



**Abbildung 31: Tageslastkurve des Dienstfahrzeugs nach Wochentagen**

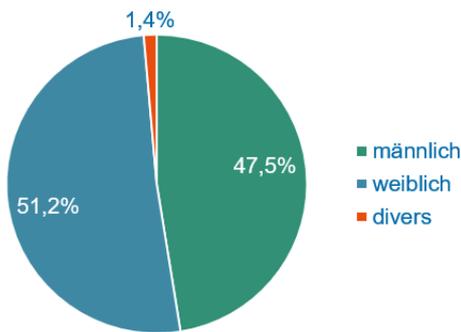
Der Fahrbedarf der Gemeindeverwaltung in Sibbesse liegt auf einem niedrigen Niveau und lässt zeitliche Spielräume für eine externe Nutzung durch Privatpersonen. Insofern besteht ein hohes Potenzial zur Integration in ein Carsharing-Angebot, entweder über die Einbringung der Fahrzeuge in ein Sharing-Angebot oder die Abschaffung der Fahrzeuge und stattdessen Mitnutzung der neuen Carsharing-Fahrzeuge.

### 3.5 Ergebnisse der Carsharing-Befragung zum Thema Carsharing

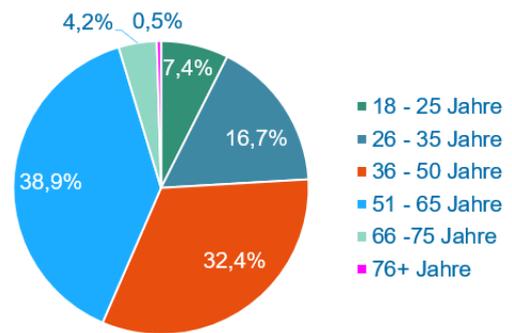
Zwischen dem 20. März und dem 14. Juni 2024 wurde eine Online-Befragung zum Interesse an Carsharing-Angeboten in der Region Leinebergland durchgeführt. Die Befragung wurde über die Presse, die Gewerbevereine sowie die Webseiten der Kommunen und des Regionsvereins ausgespielt. Insgesamt haben 217 Personen an der Befragung teilgenommen. Nicht jede Person hat alle Fragen beantwortet, so dass die Zahl der Antworten teilweise davon abweicht. Die Befragung zielte darauf ab, ein umfassendes Bild der aktuellen Verfügbarkeit und Nutzung verschiedener Verkehrsmittel sowie der Akzeptanz und potenziellen Nutzung von Carsharing-Angeboten zu erhalten. Weiterhin konnten die Befragten Wünsche für Standorte potenzieller Carsharing-Stationen äußern.

Die Befragungsteilnehmer/-innen setzten sich zu 47% aus Männern, zu 51% aus Frauen und zu 1,38% aus diversen Personen zusammen. Die Altersstruktur zeigte eine breite Verteilung, wobei die größte Gruppe Personen im Alter zwischen 51 und 65 Jahren waren. Die Teilnehmenden waren überwiegend Erwerbstätige (84 %), gefolgt von Schüler/-innen, Studierende sowie Auszubildende (6,5 %) sowie Rentner/-innen (5,1%). Die Haushaltsgrößen variierten, wobei die meisten Haushalte aus zwei Erwachsenen (64 %) bestanden. In etwa der Hälfte der Haushalte hatten mindestens zwei Personen einen Führerschein. Dass keine der Personen im Haushalt einen Führerschein besitzt, wurde nur in zwei Fällen (0,9 %) angegeben.

**Geschlechterverteilung (n=217)**



**Altersstruktur (n=216)**



**Abbildung 32: Geschlechterverteilung und Altersstruktur der Umfrageteilnehmenden**

Die weit überwiegende Anzahl der Befragungsteilnehmer (84 %) ist erwerbstätig. 5 % der Teilnehmenden waren Rentner, 6,5 % Schüler/-innen/Studierende/Azubi. Somit ist die ältere Generation deutlich unterrepräsentiert in der Befragung. Woran dies liegt, konnte nicht sicher nachvollzogen werden.

**Zielgruppe (n=216)**



**Abbildung 33: Verteilung der teilgenommenen Zielgruppen: Anzahl Kinder und Erwachsene im Haushalt der Umfrageteilnehmenden**

Ein Großteil der Haushalte verfügte über einen oder mehr Pkw, nur sechs Haushalte gaben an, gar keinen Pkw zu besitzen. Ca. die Hälfte aller Haushalte verfügt über mehrere Pkw. 30 Haushalte haben einen oder mehrere E-Pkw.

Ca. ein Fünftel der Haushalte besitzt motorisierte Zweiräder, also Roller, E-Roller und Motorräder.

Knapp drei Viertel der Haushalte besitzt ein oder mehrere Fahrräder. Der Anteil der Haushalte, der ein oder mehrere elektrisch unterstützte Räder (Pedelec) besitzt, liegt hingegen bei ca. einem Drittel. Damit ist der Anteil ähnlich hoch wie bei den Inhabern von Abotickets für den ÖPNV.

Anzahl	Pkw	davon E-Pkw	Roller	Motorrad	E-Roller	Fahrrad	E-Bike/ Pedelec	Lastenrad	Tretroller	E-Scooter	ÖPNV-Monats- bzw. Jahresticket	BahnCard 25	BahnCard 50	BahnCard 100
0	6	187	206	176	211	59	134	214	207	209	144	188	191	217
1	105	25	9	32	5	47	32	3	5	7	49	21	23	0
2	83	5	1	6	1	52	44	0	2	1	19	4	3	0
3	19	0	1	3	0	30	5	0	3	0	5	3	0	0
4	3	0	0	0	0	20	2	0	0	0	0	1	0	0
5	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0
6	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0

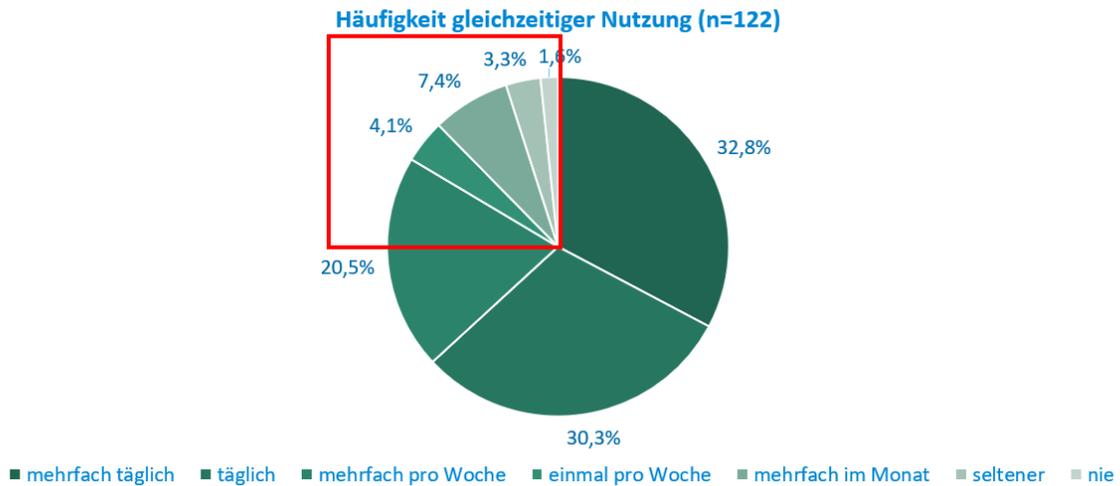
**Abbildung 34: Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln in den teilgenommenen Haushalten**

Das Hauptverkehrsmittel von 63 % der Befragten ist der Pkw. Nur für 10 % ist es der ÖPNV (Bahn, Bus). Insgesamt 5 % nutzen den ÖPNV regelmäßig in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln. Zweiräder (Fahrrad, Pedelec, Tretroller, E-Scooter) nannten insgesamt 9 % als Hauptverkehrsmittel.



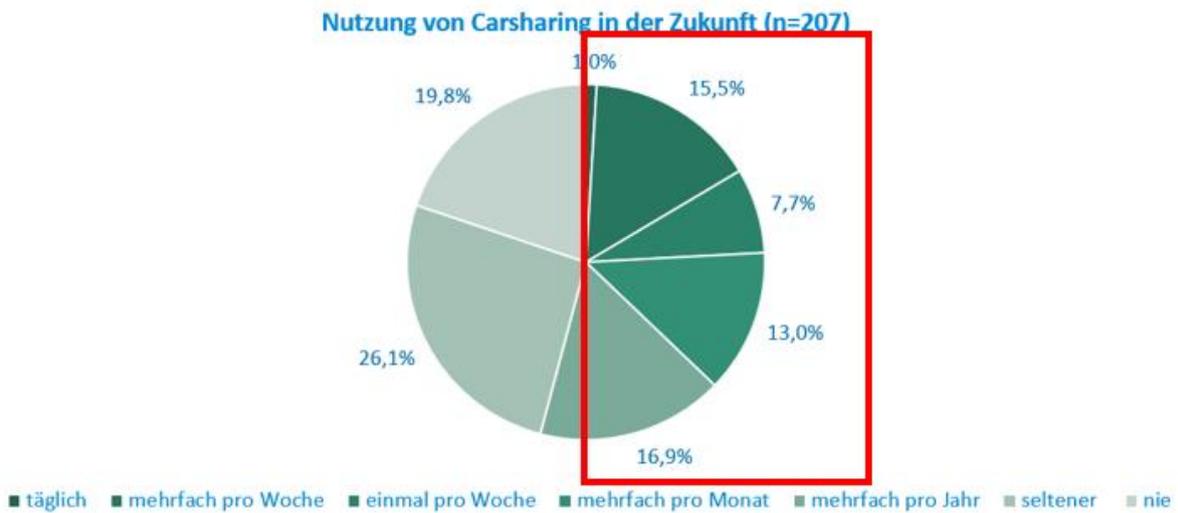
**Abbildung 35: Hauptverkehrsmittel im Alltag**

Ca. ein Viertel der Befragten nutzt die im Haushalt vorhandenen Pkw nur selten gleichzeitig. 16 % gaben an, die Fahrzeuge maximal ein Mal pro Woche oder seltener gleichzeitig zu nutzen. Für dieses Viertel besteht ein hohes wirtschaftliches Potenzial bei Abschaffung eines Fahrzeugs und teilweisen Umstieg auf Carsharing.



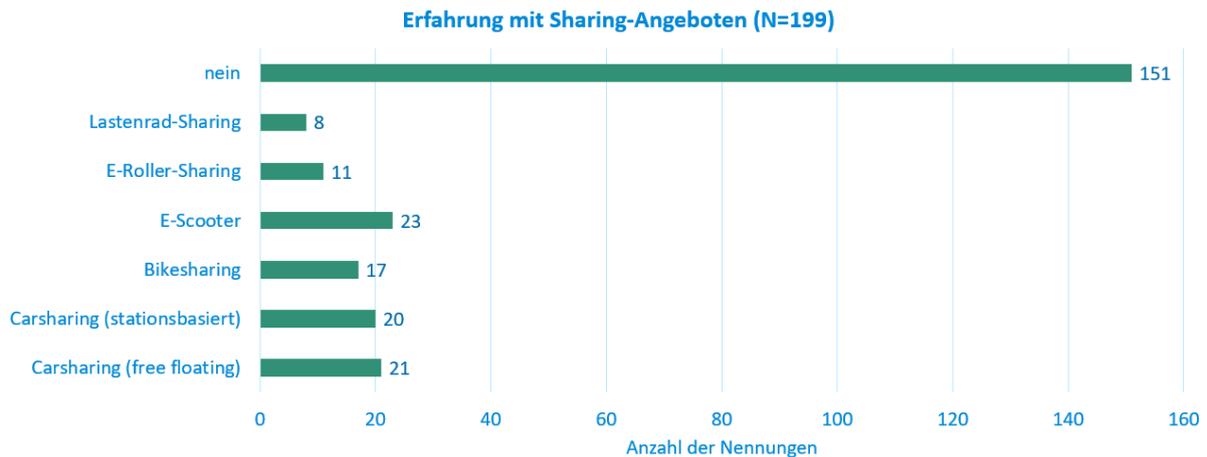
**Abbildung 36: Häufigkeit gleichzeitiger Nutzung von Erst- und Zweitwagen**

Ca. die Hälfte aller Befragten kann sich vorstellen, ein Carsharing-Angebot mehrmals im Jahr oder öfter nutzen. Ein Viertel zählt sich mit wöchentlicher Nutzung (ein- oder mehrmals) zu den zukünftigen Stammkunden.



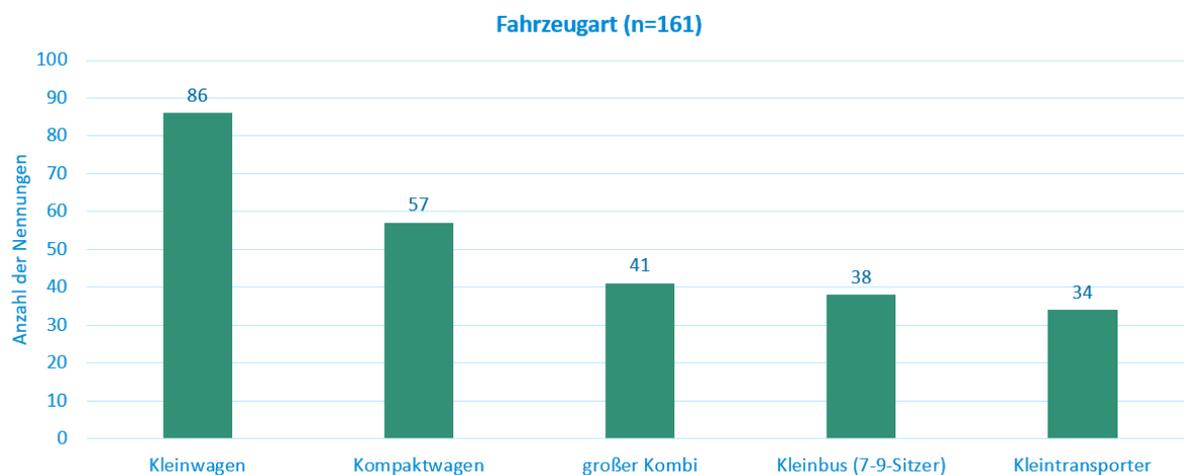
**Abbildung 37: Nutzung von Carsharing in Zukunft**

Bisher haben nur wenige Teilnehmer/-innen Erfahrung mit Sharing-Angeboten gemacht. Dabei ist bei den Befragten etwa ähnlich viel Erfahrung mit der Nutzung von E-Scootern wie mit der Nutzung von Carsharing (stationsbasiert oder free-floating) vorhanden.



**Abbildung 38: Erfahrung mit der Nutzung von Carsharing-Angeboten**

Bei der Frage nach den präferierten Carsharing-Fahrzeugen gaben die meisten Teilnehmer/-innen an, dass sie Kleinwagen und Kompaktwagen bevorzugen würden.



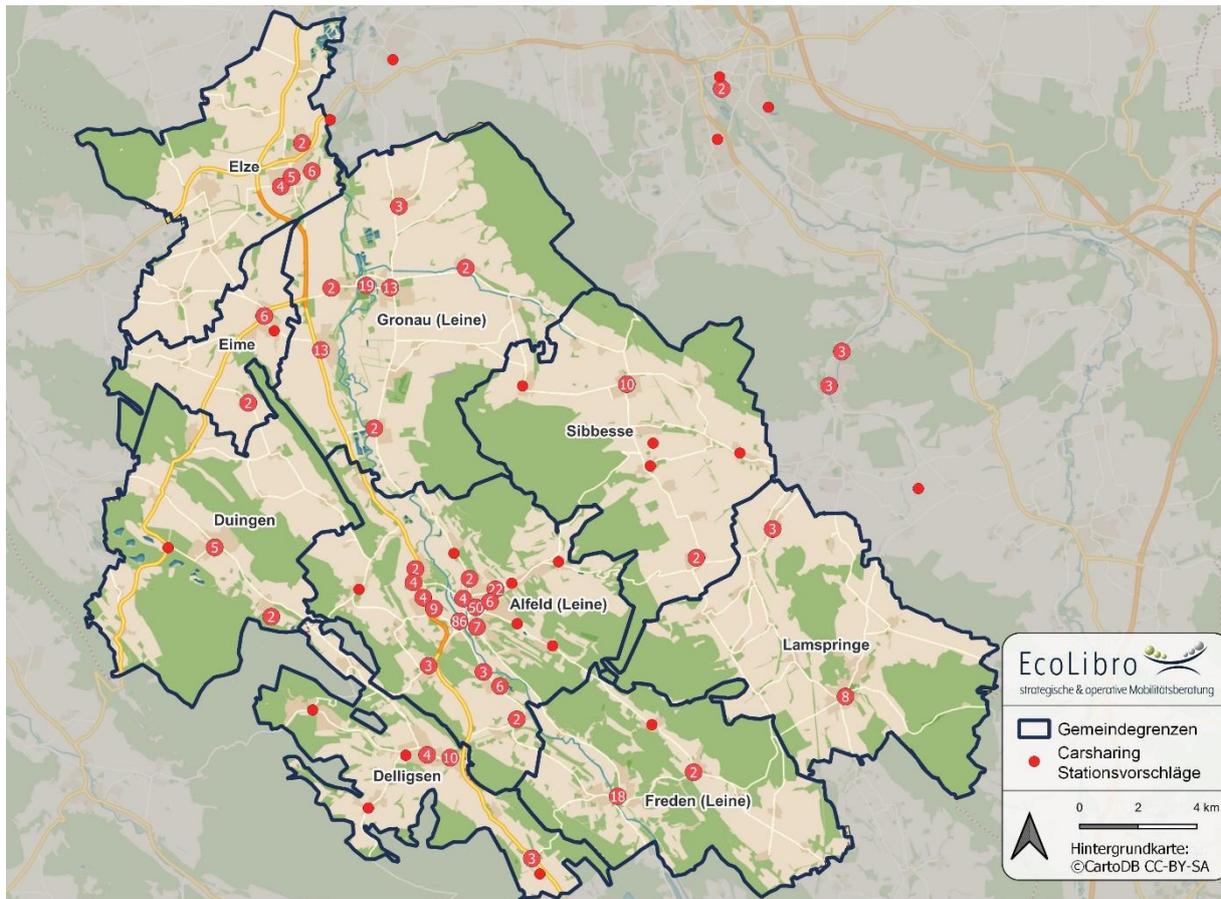
**Abbildung 39: Gewünschte Fahrzeugart in einem Carsharing-Angebot**

Die meisten Haushalte verfügten über ein bis zwei Pkw, und über 60% der Haushalte nutzten täglich zwei Fahrzeuge. Mehr als ein Drittel der Befragten hatte bereits darüber nachgedacht, einen Pkw abzuschaffen. Hauptgründe gegen die Abschaffung waren mangelnde Flexibilität und ein schlechter öffentlicher Nahverkehr.

Die potenziellen Nutzungszwecke waren hauptsächlich private Fahrten wie Ausflüge, Einkäufe und Umzüge. Als Voraussetzungen für die Nutzung eines Carsharing-Angebots nannten die Befragten unter anderem niedrige Kosten, einfache und unkomplizierte Nutzung sowie eine hohe Verfügbarkeit und Flexibilität der Fahrzeuge.

Die Karte zeigt Standortwünsche der Befragten für Carsharing-Stationen. Mehrere Standortwünsche an der gleichen Position wurden zusammengefasst. Die Zahl gibt die Anzahl der zusammengefassten Standortwünsche wieder. Das größte Interesse an einem Carsharing-Angebot ist in Alfeld (Leine) zu verzeichnen, gefolgt von Gronau (Leine), Elze und Delligsen. Die meisten Nennungen beziehen sich auf Standorte in Bahnhofsnähe. Grundsätzlich ist dort wegen der ÖPNV-Anbindung ein höheres Potenzial, doch werden für die Startphase oftmals

wegen der notwendigen Nähe zu regelmäßigen Kunden Standorte in der Nähe zu Wohngebieten vorgeschlagen.



**Abbildung 40: Stationsvorschläge für Carsharing gemäß Befragung**

### 3.6 Zielbildworkshop

Am 28.11.2024 fand in den Räumlichkeiten des Leinebergland e.V. mit den Mitgliedern der Arbeitsgruppe ein sog. Zielbildworkshop statt. Die Formulierung eines Zielbilds ist für die Entwicklung des Carsharings in der Region Leinebergland von hoher strategischer Bedeutung. Mit dem Zielbild soll beschrieben werden, wohin (quantitativ und qualitativ) sich das Carsharing-Angebot von der Startphase ausgehend in den kommenden Jahren entwickeln soll. Das Zielbild enthält somit zwei Ebenen: auf der ersten Ebene wird beschrieben, was erreicht werden soll. Auf der zweiten Ebene wird beschrieben, wie es erreicht werden soll. Die Inhalte beider Ebenen werden zudem in eine zeitliche Reihenfolge gebracht.

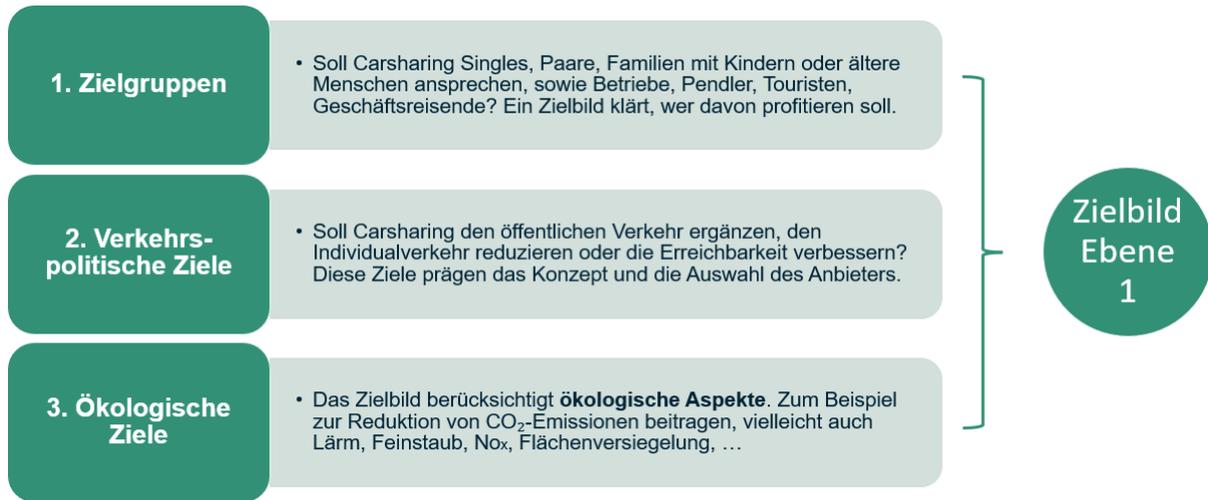


Abbildung 41: Zielbild Ebene 1

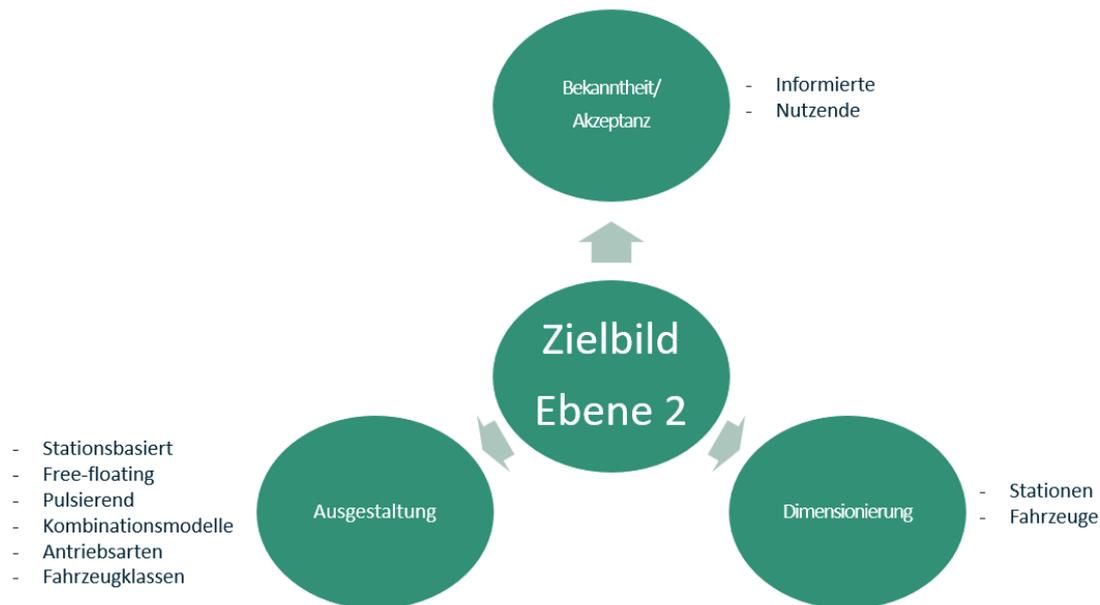


Abbildung 42: Zielbild Ebene 2

Im Workshop wurde zunächst ein gemeinsames Verständnis der Begrifflichkeiten geschaffen. Anschließend wurden Zielbilder aus Carsharing-Projekten anderer ländlicher Kommunen beispielhaft erläutert und ein Zielbild erarbeitet.

Die Ergebnisse wurden anschließend in einem Word-Dokument gemeinsam ausformuliert (siehe 6.1 Zielbild). Darin heißt es:

*„Die Kommunen der Region Leinebergland wollen den vor Ort lebenden Menschen sowie den vor Ort ansässigen Unternehmen eine kostengünstigere und klimaschonendere Mobilität ermöglichen. Zu diesem Zweck soll ein flächendeckendes, stationsbasiertes Carsharing-Angebot geschaffen werden, welches schrittweise ausgebaut und in einer späteren Phase um OneWay-Angebote erweitert werden kann.“*

<b>Zielbild für das Carsharingangebot in der Region Leinebergland</b>	
<b>Startangebot</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2-4 Fahrzeuge in jeder Kommune aufgeteilt auf 1-2 Stationen</li> <li>• Insgesamt 20 Fahrzeuge an 13 Stationen</li> <li>• Anschubfinanzierung über die Kommunen, wirtschaftliches Angebot nach 3 Jahren Betrieb.</li> <li>• Unterstützung beim Marketing und der Suche nach Ankerkunden</li> <li>• Prüfung der Ankerkundennutzung durch die kommunalen Verwaltungen</li> </ul>
<b>Fahrzeuge</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>In der Startphase:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Kleine Pkw</li> <li>○ Größere (Hochdach)kombifahrzeuge</li> </ul> </li> <li>• <i>Nach der Startphase:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Kleinbusse mit 7-9 Sitzen</li> </ul> </li> <li>• <i>Später:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Elektroleichtfahrzeuge</li> </ul> </li> </ul>
<b>Zielgruppen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>In der Startphase:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Haushalte ohne eigenes Auto sowie solche Menschen, die wenig Auto fahren</li> </ul> </li> <li>• <i>Nach der Startphase:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Zusätzlich Haushalte mit mehreren Fahrzeugen, von denen eines durch Carsharing ersetzt werden kann</li> <li>○ Vereine</li> </ul> </li> <li>• <i>Später:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Jugendliche zwischen 16 und 18 Jahren</li> <li>○ Berufspendler/-innen</li> </ul> </li> </ul>
<b>Verkehrspolitische Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlagerung von PKW-Fahrten auf ÖPNV-, Fahrradnutzung und Fahrgemeinschaften</li> <li>• Bis 2036 Senkung der mobilitätsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Region um 5 %</li> </ul>
<b>Ökologische Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nach 10 Jahren Betrieb sollen 5 % der Bevölkerung das Angebot nutzen</li> <li>• Sukzessive strategische Erweiterung der Standorte und der verfügbaren Carsharing-Fahrzeuge</li> <li>• 2030 sollen 95 % der Bevölkerung nicht mehr als 1.000m von einer Carsharing-Station entfernt wohnen, 2036 nicht weiter als 500 m</li> </ul>

**Abbildung 43: Zielbild für das Carsharingangebot in der Region Leinebergland**

## 4 Konkretisierung der Möglichkeiten zur Implementierung von Carsharing in der Region Leinebergland

### 4.1 Gewinnung eines regionalen oder überregionalen Sharing-Anbieters auf Basis einer Ausschreibung mit Zusage einer Mindestumsatzgarantie als favorisierte Organisationsform

Im ländlichen Raum, insbesondere abseits größerer Metropolregionen, gibt es in aller Regel keinen Anbieter, der bereit ist, auf eigenes Risiko und ohne kommunale Unterstützung ein Carsharing-Angebot zu etablieren. Die großen Sharing-Unternehmen aus den größeren Städten benötigen ihr Investitionspotenzial zur besseren Erschließung ihrer urbanen Räume, und die kleineren Anbieter für den ländlichen Raum haben nicht die Finanzkraft, das allein zu stemmen. Die rasche Erreichung der Wirtschaftlichkeit stellt wegen der geringeren Nutzerdichten und hohen Fahrzeugverfügbarkeit ohne verlässliche Unterstützung der Kommunalverwaltung und weiterer Akteure vor Ort für einen Dienstleister von außen eine kaum zu meisternde Herausforderung dar.

Um ein nachhaltiges und attraktives Carsharing-Angebot aufzubauen, empfiehlt sich deshalb die Ausschreibung eines Dienstleisters, dessen wirtschaftliches Risiko in den ersten drei Jahren durch Mindestumsatzgarantien der Kommunen abgesichert wird. Zusätzlich sollte eine langfristige und intensive Unterstützung im Bereich Marketing und Öffentlichkeitsarbeit durch die Kommunen sowie gegebenenfalls durch einen Förderverein erfolgen.

Ein optimaler Ansatz wäre die Beteiligung eines lokal gut vernetzten Akteurs, der sich – gegebenenfalls in Kooperation mit einem professionellen Carsharing-Dienstleister – zum Anbieter weiterentwickelt und an der Ausschreibung teilnimmt. Dies könnte durch seine Vernetzung vor Ort die regionale Akzeptanz und Identifikation mit dem Angebot erhöhen und die langfristige Tragfähigkeit des Projekts sichern.

### 4.2 Finanzierungsmöglichkeiten

Es gibt verschiedene Möglichkeiten zur Finanzierung von Carsharing-Angeboten.

- a) Carsharing-Dienstleister stellen eigene Fahrzeuge bereit, die sie selbst entweder kaufen oder leasen. Die Kommune muss also nicht selbst beschaffen (kaufen oder leasen), sondern sichert in der Anlaufphase (z. B. 3 Jahre) mögliche Verluste über eine Mindestumsatzgarantie ab.
- b) Kommunen und andere Ankerkunden können gezielt Neu- oder Gebrauchtfahrzeuge beschaffen (kaufen oder leasen), um diese dann in das Carsharing-Angebot zu integrieren (Leasing macht nur dann Probleme, wenn der Leasingvertrag bereits existiert und eine Ummeldung zum Selbstfahrervermietfahrzeug erforderlich ist).
- c) Weiterhin ist die Integration von privaten und betrieblichen Bestandsfahrzeugen möglich. Die Fahrzeuge wurden also bereits durch die Eigentümer unabhängig vom Carsharing finanziert.

### 4.3 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Grundsätzlich ist es das Ziel, dass sich das Carsharing-Angebot nach einer mehrjährigen Anlaufzeit durch betriebliche und private Nutzung selbst trägt. Eine Kofinanzierung ist in den ersten drei Jahren notwendig, um die Verluste, die in der Phase des schrittweisen Aufbaus eines festen Kundenstamms entstehen, zu decken.

Mit Hilfe einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung wurden die finanzielle Tragfähigkeit der entstehenden Carsharing-Angebote bewertet sowie die Höhe der Verluste aus der Minderauslastung in der Anlaufphase ermittelt. Sie dient dazu, die Entscheidung für oder gegen die Schaffung eines Carsharing-Angebots unter Einsatz von Haushaltsmitteln der Kommunen fundiert zu treffen und potenzielle Risiken zu minimieren.

Folgende Grundannahmen wurden für die Berechnung getroffen:

- eine Station wird stets mit zwei Fahrzeugen kalkuliert, einem kleinen Verbrenner-Pkw und einem Verbrenner-Fahrzeug der Kategorie Hochdach-Kombi (z. B. Renault Kangoo, VW Caddy).
- beide Fahrzeuge werden vom Carsharingdienstleister geleased
- der kleine Pkw erreicht auf Grundlage der angenommenen Vermietpreise die Wirtschaftlichkeitsgrenze bei 18.500 km im Jahr (4.000 km Ankerkundennutzung, 14.500 km sonstige Nutzung)
- der Hochdach-Kombi erreicht die Wirtschaftlichkeitsgrenze bei 12.000 km pro Jahr (4.000 km Ankerkundennutzung, 8.000 km sonstige Nutzung).

Über eine Projektlaufzeit von 3 Jahren wurde in vier verschiedenen Szenarien zur Erreichung der Wirtschaftlichkeitsgrenze (nach 12 Monaten, 18, Monaten, 24 Monaten oder 36 Monaten) gerechnet. Je geringer das analysierte Sharing-Potenzial des jeweiligen Standorts (unter Berücksichtigung des Potenzials im fußläufigen Radius von ca. 500 m), umso länger dauert es bis zur Erreichung der Wirtschaftlichkeit. Darüber hinaus wurden die Szenarien sowohl mit als auch ohne Kümmerer (ehrenamtlich tätige Person oder Beschäftigte/-r eines Ankerkunden, die einfache Aufgaben im Betrieb wie z. B. Fahrzeugreinigung übernimmt) gerechnet. Bei Einsatz von Kümmerern werden keine Kosten für diese Tätigkeiten angesetzt. Zuletzt wurden die entstehenden Kosten nach drei Jahren Projektlaufzeit mit und ohne Ankerkundennutzung berechnet.

Die Wirtschaftlichkeit kann in den prognostizierten Zeitspannen nur erreicht werden, wenn die angedachten Ankerkunden auch tatsächlich gewonnen und wenn die im Konzept vorgeschlagenen Marketingmaßnahmen durchgeführt werden. Fallen Ankerkunden weg oder werden die Marketingmaßnahmen nicht in dem Umfang durchgeführt, ist davon auszugehen, dass die Wirtschaftlichkeit erst später erreicht werden kann.

		allgemein	einmalige Kosten	monatliche Kosten		
Station	<b>Stationskosten</b>					
	Schild/Markierung		1.000 €			
Fzg. 1: kleiner Verbrenner	<b>Laufleistung Fahrzeug 1</b>					
	Monate					
	Laufleistung je Monat in km					
	<b>Fahrzeugkosten</b>					
	Beklebung, Einbau		1.500 €			
	monatliche Leasingrate inkl. Wartung (mindestens 3 Jahre, gleichbleibende Raten)				234 €	
	Kosten für <b>eine</b> Fahrzeugreinigung				45 €	
	Kosten für <b>einen</b> Fahrzeugcheck Betriebssicherheit				35 €	
	Kraftstoff-/Stromverbrauch je 100 km (real)		6			
	Sharing-Technik und Dienstleistung p.m.				154 €	
	umsatzabhängige Dienstleistungen	3% vom Umsatz				
	Selbstfahrervermietversicherung p.m.				145 €	
	<b>Fahrzeugkosten gesamt netto</b>					
	durchschnittl. Umsatz je km und je Monat netto	0,52 €				
	<b>Rohhertrag</b>					
	Spritkosten pro Liter	1,80 €				
	Kilometerpreis	0,32 €		12,80 €		
durchschnittl. Fahrleistung je Vermietung	40			24,80 €	0,62 €	durchschnittlicher Kilometerpreis
Stundenpreis	3,00 €					
durchschnittl. Dauer je Vermietung	4		12,00 €			

**Abbildung 44: Übersicht Carsharing-Kosten Fahrzeug I (kleiner Verbrenner)**

	<b>Laufleistung Fahrzeug 2</b>					
	Monate					
	Laufleistung je Monat in km					
Fzg. 2 Renault Kangoo	<b>Fahrzeugkosten</b>					
	Beklebung, Einbau		1.500 €			
	monatliche Leasingrate inkl. Wartung (mindestens 3 Jahre, gleichbleibende Raten)				280 €	
	Kosten für <b>eine</b> Fahrzeugreinigung				45 €	
	Kosten für <b>einen</b> Fahrzeugcheck Betriebssicherheit				35 €	
	Kraftstoff-/Stromverbrauch je 100 km (real)		7,5			
	Sharing-Technik und Dienstleistung p.m.				154 €	
	umsatzabhängige Dienstleistungen	3% vom Umsatz				
	Selbstfahrervermietversicherung p.m.				145 €	
	<b>Fahrzeugkosten gesamt netto</b>					
	durchschnittl. Umsatz je km und je Monat netto	0,60 €				
	<b>Rohhertrag</b>					
	Spritkosten pro Liter	1,80 €				
Kilometerpreis	0,36 €		14 €			
durchschnittl. Fahrleistung je Vermietung	40			28 €	0,71 €	durchschnittlicher Kilometerpreis
Stundenpreis	3,50 €		14 €			
durchschnittl. Dauer je Vermietung	4					

**Abbildung 45: Übersicht Carsharing-Kosten Fahrzeug II (Verbrenner der Kategorie Hochdach-Kombi)**

Für die Berechnung der Umsätze wurde ein durchschnittlicher Kilometerpreis je Fahrzeug angenommen. Bei den meisten Carsharing-Anbietern ergeben sich die Preise für die Carsharing-Nutzung durch einen Kilometerpreis sowie einen Zeitpreis. Im Beispiel der Abbildung 45 wird bei einem Verbrenner der Kategorie Hochdach-Kombi von einem Kilometerpreis von 0,36 € und einem Stundenpreis von 3,50 € ausgegangen. Bei einer durchschnittlichen Fahrleistung je Vermietung von 40 km und einer durchschnittlichen Dauer je Vermietung von 4 Stunden, ergeben sich Kilometerkosten und Zeitkosten von jeweils 14 €. In Summe entstehen für eine durchschnittliche Vermietung also Umsätze in Höhe von 28 €, bzw. 0,71 € pro Kilometer (Summe des Vermieterlöses geteilt durch die Anzahl der Kilometer).

## 4.4 Empfehlung für die Startaufstellung

Unter Berücksichtigung der Sharing-Potenzialanalyse sowie potenzieller Ankerkunden wird das in der untenstehenden Tabelle dargestellte Startangebot vorgeschlagen. Die Zahl der Stationen und Fahrzeuge leitet sich sowohl aus dem in den Kommunen gegebenen Sharing-Potenzials, der Größe (und damit Nachfrage und Finanzkraft) der Kommune sowie aus den abgeschätzten Möglichkeiten zur Gewinnung von Ankerkunden ab. Um den Nutzern/-innen eine ausreichende Sicherheit der Fahrzeugverfügbarkeit zu vermitteln, wurde je Kommune mindestens eine Station mit zwei Fahrzeugen oder zwei Stationen mit jeweils einem Fahrzeug eingeplant. Die genaue Verortung der Stationen erfolgt in Kapitel 4.5.

Kommune	Anzahl vorgeschlagener CS-Fahrzeuge	Anzahl Stationen
Alfeld (Leine)	4	2
Elze	2	1
Freden (Leine)	2	2
Lamspringe	2	2
Sibbesse	2	1
Duingen	2	1
Gronau (Leine)	2	2
Eime	2	1
Delligsen	2	1
Summe	<b>20</b>	<b>13</b>

**Tabelle 9: Startangebot Carsharing**

Aus diesem Startangebot ergeben sich für die jeweiligen Kommunen Projektkosten bei einer Projektlaufzeit von drei Jahren, die in der nachfolgenden Abbildung dargestellt sind. Die Vollkosten (A) beschreiben die Herstellungskosten für das Angebot. Diese unterscheiden sich je Station in der Annahme, wie schnell die private Nutzung steigt. Je mehr Menschen das Carsharing-Angebot nutzen, desto schneller wird das Carsharing-Angebot wirtschaftlich. Erfolgsfaktoren sind eine gute Vermarktung sowie eine gute Platzierung der Carsharing-Station. Die Vollkosten können sich durch folgende Punkte reduzieren:

- 1. Einnahmen durch Ankerkunden (B):**  
Ankerkunden sind Institutionen (Unternehmen, Vereine, Kommunen), die verpflichtend einen Teil der Carsharing-Leistung nutzen und einen Pauschalbetrag dafür zahlen. Dadurch ist die Finanzierung zu einem Teil gesichert. Der Ankerkunde kann für den Pauschalbetrag das Carsharing-Angebot nutzen.
- 2. Eigenleistung (C)**  
Teilaufgaben wie Fahrzeugreinigung, Betriebschecks oder Öffentlichkeitsarbeit können in Eigenleistung von einem Ankerkunden oder einem Förderverein übernommen werden.

Kommune	Anzahl Fahrzeuge	Kosten Umsetzung des Carsharing-Angebots für 3 Jahre		
		Szenario Vollkosten (A)	Szenario Ankerkunde (B)	Szenario Eigenleistung (C)
<b>Alfeld (Leine)</b>	4	44.862 €	25.634 €	14.114 €
<b>Delligsen</b>	2	31.230 €	21.300 €	15.540 €
<b>Elze</b>	2	22.431 €	12.817 €	7.057 €
<b>Freden (Leine)</b>	2	24.232 €	15.383 €	9.905 €
<b>Lamspringe</b>	2	24.232 €	15.383 €	9.905 €
<b>Samtgemeinde Leinebergland</b>	6	74.736 €	46.595 €	29.597 €
<b>Sibbesse</b>	2	25.252 €	15.606 €	9.846 €
<b>Gesamt</b>	<b>20</b>	<b>246.975 €</b>	<b>152.718 €</b>	<b>95.964 €</b>

Tabelle 10: Projektkosten für die Kommunen je Szenario

## 4.5 Vorschläge für die Verortung von Carsharing-Stationen

### 4.5.1 Kriterien für die Standortwahl

Allgemeine Anforderungen an einen Carsharing-Standort wurden bereits in Kapitel 2.1.7 erläutert. Für die Stationsauswahl in der Region Leinebergland wurden wie bereits erwähnt ebenfalls die Ergebnisse der Sharing-Potenzialanalyse sowie die Verortung der potenziellen Ankerkunden hinzugezogen.

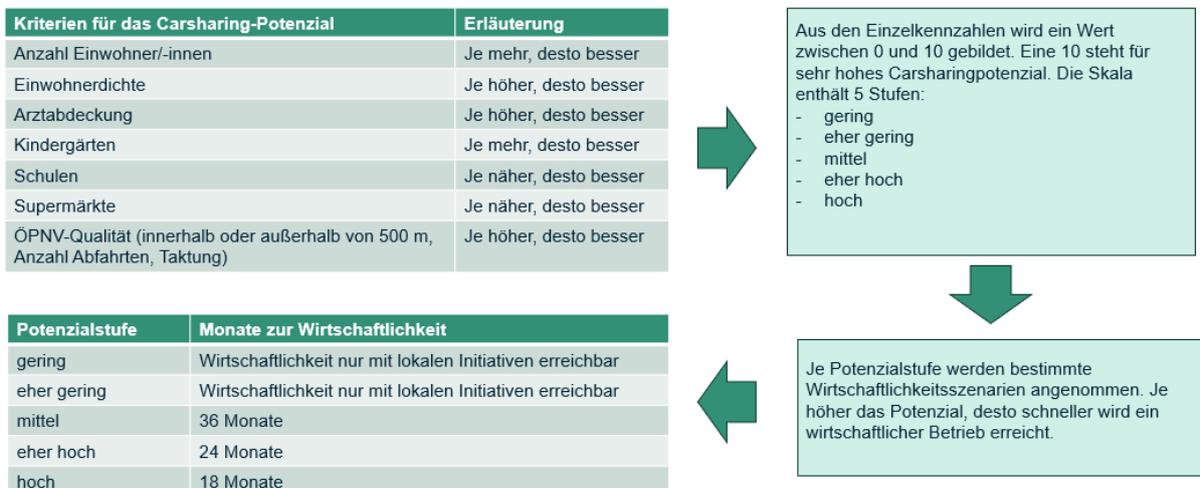


Abbildung 46: Zusammenhang zwischen Carsharing-Potenzial und Wirtschaftlichkeit der Standorte

Folgende Merkmale sollten Bestandteil der Ausstattung einer Standardstation sein:

- Bodenmarkierung (ggf. im Corporate Design)
- Beschilderung (ggf. mit Logo des Anbieters)
- Beleuchtung
- Ein Fahrzeug (Kleinwagen oder Kompaktklasse) für Alltagswege und
- Ein Fahrzeug (Hochdachkombi), ideal für Gruppen oder zum Befördern größerer Gegenstände

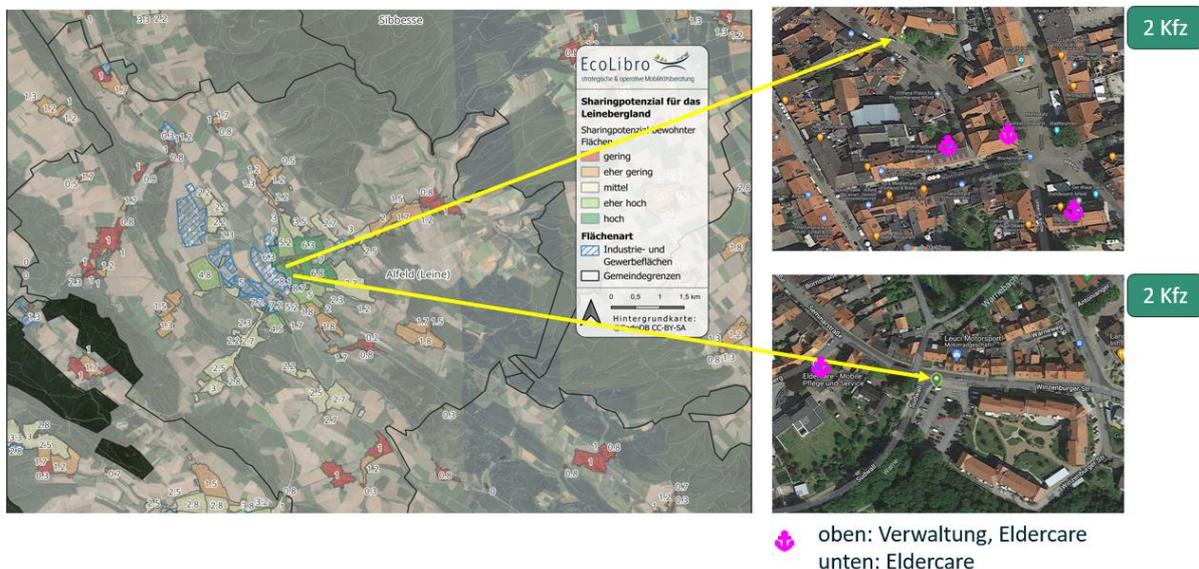
- In der Startphase nicht nur Elektrofahrzeuge, sondern entweder nur Verbrenner oder halb/halb gemischt. Sharing-Angebote sind in der Anfangsphase zum einen leichter zu realisieren bzw. zu verändern, zum anderen bestehen weniger Nutzungshemmnisse
- Zunächst 1-2 Fahrzeuge je Station und je Kommune, um einerseits ein flächendeckendes Angebot zu schaffen und andererseits das finanzielle Risiko der Kommunen durch viele schlecht ausgelastete Fahrzeuge zu minimieren

Nachfolgend werden je Kommune konkrete Stationsvorschläge für die Carsharing-Fahrzeuge beschrieben.

#### 4.5.2 Alfeld (Leine)

Das höchste Sharing-Potenzial (zwei Flurstücke über 8,0) in Alfeld (Leine) befindet sich im Zentrum der Stadt. Auf Grund der Größe des Stadtbereichs und der vergleichsweise hohen Einwohnerzahl wird die Einrichtungen von zwei Stationen mit je zwei Fahrzeugen empfohlen.

Die erste Station „Perkstraße“ (Abbildung 47: oben rechts) sollte entlang der Perkstraße eingerichtet werden, ungefähr auf Höhe der Hausnummer 26. Falls möglich, sollten in diesem Bereich zwei Stellplätze in Senkrechtaufstellung oder Schrägaufstellung als Carsharing-Stellplätze eingerichtet werden. Falls dies nicht möglich ist, kann ausnahmsweise eine Längsaufstellung erfolgen. Auf Grund der höheren fahrtechnischen Anforderungen beim Ein- und Ausparken sollte dies jedoch an anderen Stationen möglichst vermieden werden. Neben der Stadtverwaltung finden sich in unmittelbarer Nähe weitere mögliche Ankerkunden. Außerdem ist das umliegende Gebiet sowohl durch Wohn- als auch Gewerbenutzung gekennzeichnet, weshalb sich hier eine Station besonders gut anbietet.



**Abbildung 47: Carsharing-Station Alfeld (Leine)**

Die zweite Station befindet sich idealerweise im süd-östlichen Bereich der Innenstadt auf dem öffentlichen Parkplatz Südwall/Winzenburger Str. Die Station sollte möglichst so platziert werden, dass die Carsharing-Fahrzeuge sowohl von der Winzenburger Str. als auch von der Straße Südwall aus gut sichtbar sind. Nach Auswertung der Luftbildaufnahmen erfüllen beide Straßen eine wichtige Funktion für den Kfz-Verkehr in Alfeld (Leine), wodurch die Station

schnell Bekanntheit erlangt. Zudem befindet sich in unmittelbarer Nähe ein möglicher Ankerkunde.

Station	Potenzial	Anzahl Fz	Begründung	Kosten Gesamt über 3 Jahre	Kosten mit eigenem Kümmerer	Monate bis zur Wirtschaftlichkeit
Alfeld, <u>Perkstraße</u>	hoch	2	hohes Potenzial, Nähe zu pot. Ankerkunden wie Eldercare und Verwaltung	12.817 € *22.431 €	7.057 € *16.671€	18**
Alfeld, Südwall	hoch	2	hohes Potenzial, Nähe zu pot. Ankerkunde Eldercare, gute Sichtbarkeit am Rande des Parkplatzes	12.817 € *22.431 €	7.057 € *16.671€	18**

\*ohne 4.000 km Ankerkundennutzung jährlich  
\*\* mit Ankerkundennutzung

**Abbildung 48: Übersicht Stationen Alfeld (Leine)**

### 4.5.3 Delligsen

Im Flecken Delligsen wird die Errichtung einer Station an der Gemeindeverwaltung empfohlen. Zwar befindet sich das Gebäude der Verwaltung nicht im Flurstück mit dem höchsten Sharing-Potenzial (3,8), sondern nur auf einer Fläche mit dem Potenzialwert 2,5. Da das Sharing-Potenzial in Delligsen jedoch insgesamt niedrig ist, ist eine Station in der Nähe eines Ankerkunden hier besonders empfehlenswert.

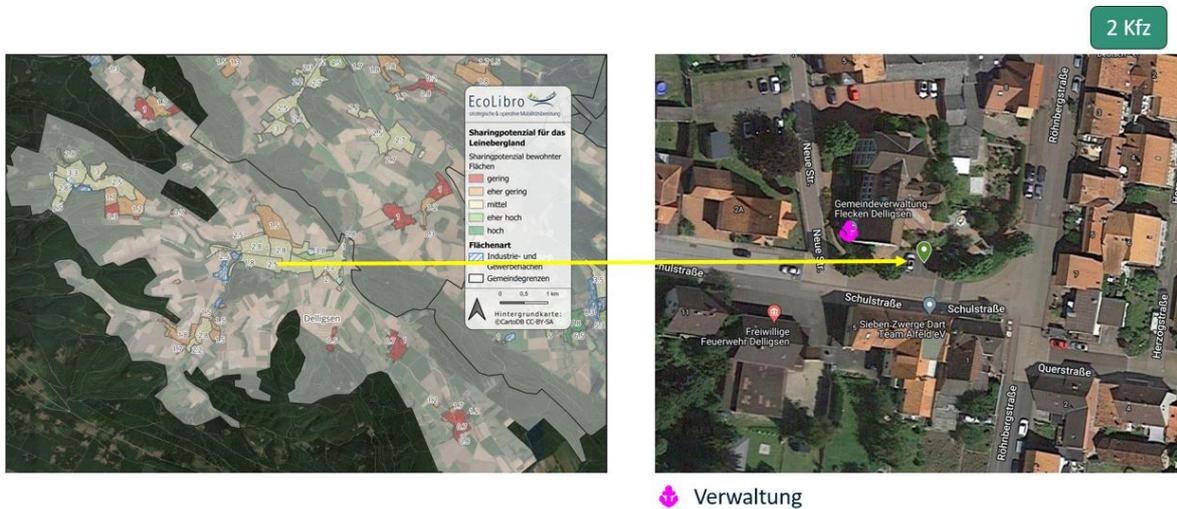


Abbildung 49: Carsharing-Station Delligsen

Station	Potenzial	Anzahl Fz	Begründung	Kosten Gesamt über 3 Jahre	Kosten mit eigenem Kümmerer	Monate bis zur Wirtschaftlichkeit
Delligsen, Verwaltung	mittel	2	Nähe zu pot. Ankerkunden Verwaltung, zentral gelegen	21.300 € *31.230 €	15.540 € *25.470 €	36**

\*ohne 4.000 km Ankerkundennutzung jährlich  
\*\* mit Ankerkundennutzung

Abbildung 50: Übersicht Station Delligsen

#### 4.5.4 Duingen

Im Flecken Duingen verhält es sich ähnlich wie in Delligsen. Auch hier befindet sich die ausgewählte Station nicht in der höchsten Potenzialfläche (5,5). Auf Grund des insgesamt niedrigen Niveaus des Sharing-Potenzials, überwiegt der Nutzen eines potenziellen Ankerkunden. Durch die zentrale Lage der Gemeindeverwaltung an der Ortsdurchfahrtsstraße eignet sich eine Station an dieser Stelle.

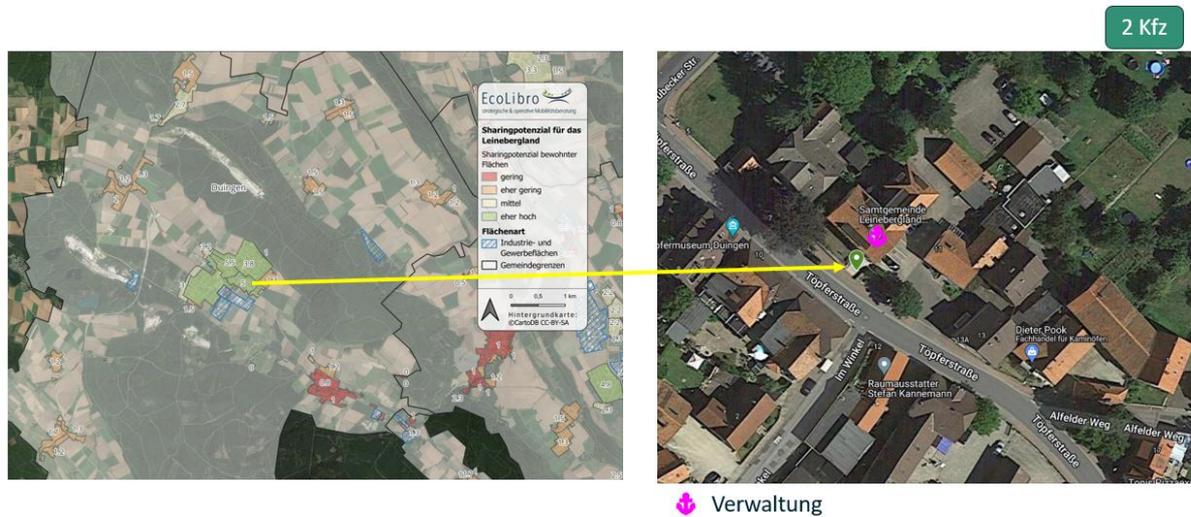


Abbildung 51: Carsharing-Station Duingen

Station	Potenzial	Anzahl Fz	Begründung	Kosten Gesamt über 3 Jahre	Kosten mit eigenem Kümmerer	Monate bis zur Wirtschaftlichkeit
Duingen, Verwaltung	eher hoch	2	erhöhtes Potenzial, Nähe zu pot. Ankerkunden Verwaltung, zentral gelegen	15.606 € *25.252 €	9.846 € *19.492 €	24**

\*ohne 4.000 km Ankerkundennutzung jährlich  
\*\* mit Ankerkundennutzung

Abbildung 52: Übersicht Station Duingen

### 4.5.5 Eime

Im Flecken Eime wird die Errichtung einer Station auf dem Parkplatz des NP-Marktes empfohlen. Dieser Standort befindet sich in dem Flurstück mit dem höchsten Sharing-Potenzial (5,3) des Fleckens. Außerdem liegt er gut sichtbar an der Bundesstraße 240 und ist zentral gelegen an einem hoch frequentierten Ort.

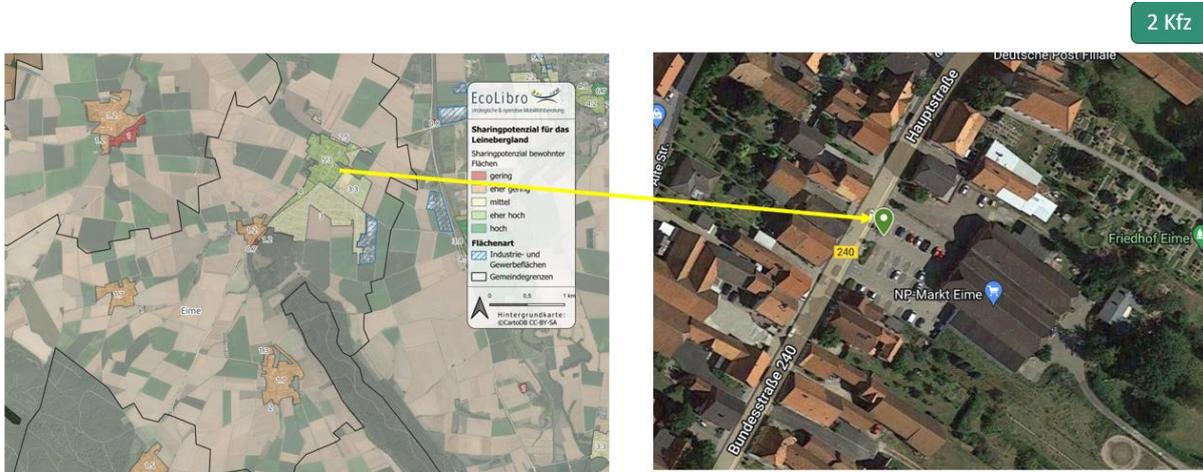


Abbildung 53: Carsharing-Station Eime

Station	Potenzial	Anzahl Fz	Begründung	Kosten Gesamt über 3 Jahre	Kosten mit eigenem Kümmerer	Monate bis zur Wirtschaftlichkeit
Eime, Hauptstraße	eher hoch	2	erhöhtes Potenzial, zentral gelegen, gute Sichtbarkeit und hoch frequentierter Ort	15.606 € *25.252 €	9.846 € *19.492 €	24**

\*ohne 4.000 km Ankerkundennutzung jährlich  
\*\* mit Ankerkundennutzung

Abbildung 54: Übersicht Station Eime

### 4.5.6 Elze

Es wird empfohlen die Station in Elze auf einem bestehenden Parkplatz in der Bahnhofstraße gegenüber der Hausnummer 23 zu errichten. Die Station sollte möglichst direkt an der Einfahrt des Parkplatzes liegen, damit Sie gut von der Straße aus sichtbar ist. Der Standort eignet sich, da der Parkplatz in einer Fläche mit hohem Sharing-Potenzial (7,2) liegt. Zudem befinden sich mit CJD und der Verwaltung einige potenzielle Ankerkunden in der Nähe. Viele Bewohner/-innen in Elze werden auf die Station aufmerksam, da sie auf dem Weg zum Bahnhof liegt.



Abbildung 55: Carsharing-Station Elze

Station	Potenzial	Anzahl Fz	Begründung	Kosten Gesamt über 3 Jahre	Kosten mit eigenem Kümmerer	Monate bis zur Wirtschaftlichkeit
Elze, Bahnhofstraße	hoch	2	hohes Potenzial, zentral gelegen, pot. Ankerkunde CJD Tagesgruppe und Verwaltung in der Nähe	12.817 € *22.431 €	7.057 € *16.671 €	18**

\*ohne 4.000 km Ankerkundennutzung jährlich  
\*\* mit Ankerkundennutzung

Abbildung 56: Übersicht Station Elze

### 4.5.7 Freden (Leine)

Die Gemeinde Freden (Leine) wird durch die Bahnstrecke des RE2 zwischen Hannover und Göttingen in einen östlichen und einen westlichen Teil getrennt. Im östlichen Teil der Gemeinde finden sich die potenzialhaltigen Flurstücke sowie das Ortszentrum. Im westlichen Teil befindet sich mit der Firma Eldercare ein möglicher Ankerkunde sowie weitere Wohnbebauung. Daher wird trotz der geringen Größe der Gemeinde vorgeschlagen zwei Stationen mit je einem Fahrzeug einzurichten.

Die erste Station (Abbildung 57: Bild oben-rechts) befindet sich vor dem Dorfladen in der Bachstraße 6. An dieser Stelle ist die Station gut sichtbar und hoch frequentiert. Zudem liegt sie in einem Flurstück mit hohem Potenzial. Alternativ könnte der Standort weiter westlich verschoben werden, um zentraler in der Fläche mit hohem Potenzial zu liegen. Dies hängt von der Verfügbarkeit passender Flächen ab.

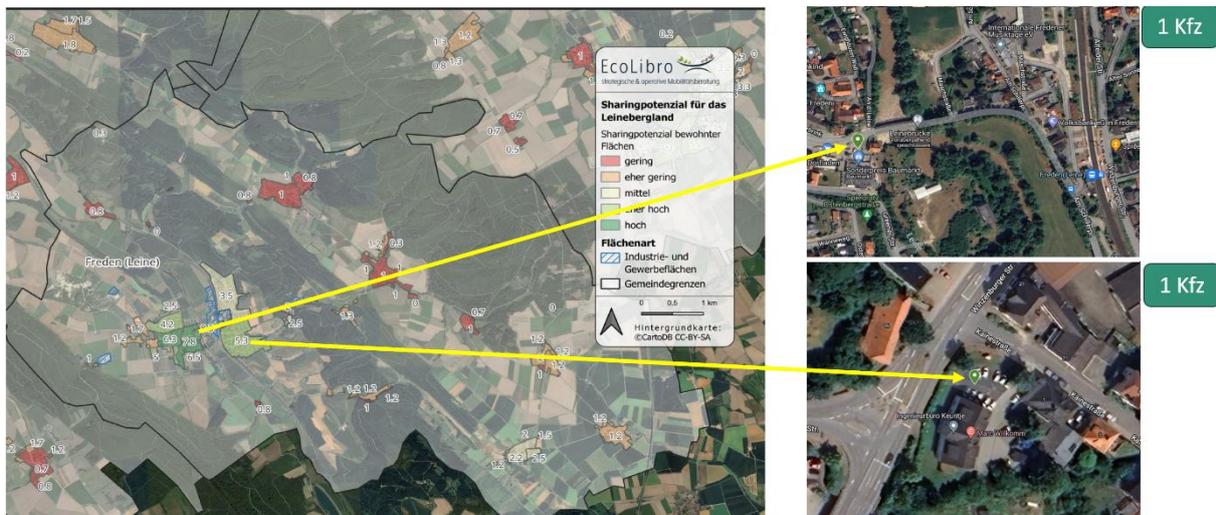


Abbildung 57: Carsharing-Stationen Freden (Leine)

Die zweite Station sollte im östlichen Teil der Gemeinde Freden in der Nähe des möglichen Ankerkunden Eldercare errichtet werden.

Station	Potenzial	Anzahl Fz	Begründung	Kosten Gesamt über 3 Jahre	Kosten mit eigenem Kümmerer	Monate bis zur Wirtschaftlichkeit
Freden, West/Bachstraße	hoch	1	hohes Potenzial, zentral gelegen, gute Sichtbarkeit	6.900 € *11.428 €	4.302 € *8.591 €	18**
Freden, Ost/Winzenburger Straße	eher hoch hoch	1	eher hohes Potenzial, Nähe zu pot. Ankerkunde Eldercare	8.483 € *12.804 €	5.603 € *9.924 €	24**

➔ • Insgesamt mehr als zwei Autos für Freden auf Grund der Bevölkerungszahl nicht notwendig

\*ohne 4.000 km Ankerkundennutzung jährlich  
\*\* mit Ankerkundennutzung

Abbildung 58: Übersicht Stationen Freden (Leine)

### 4.5.8 Gronau (Leine)

Die Stationsvorschläge für die Stadt Gronau (Leine) stellen eine Besonderheit dar. Auf dem Parkplatz gegenüber dem Verwaltungsgebäude der Samtgemeinde Leinebergland in der Altstadt befindet sich ein guter Standort für eine Carsharing-Station. Der Standort ist zentral gelegen, gut sichtbar und liegt in einem Flurstück mit hohem Potenzial. Sollte die Samtgemeinde oder mögliche andere Ankerkunden in der Innenstadt Carsharing-Fahrzeuge nutzen, könnten hier sogar zwei Fahrzeuge etabliert werden.

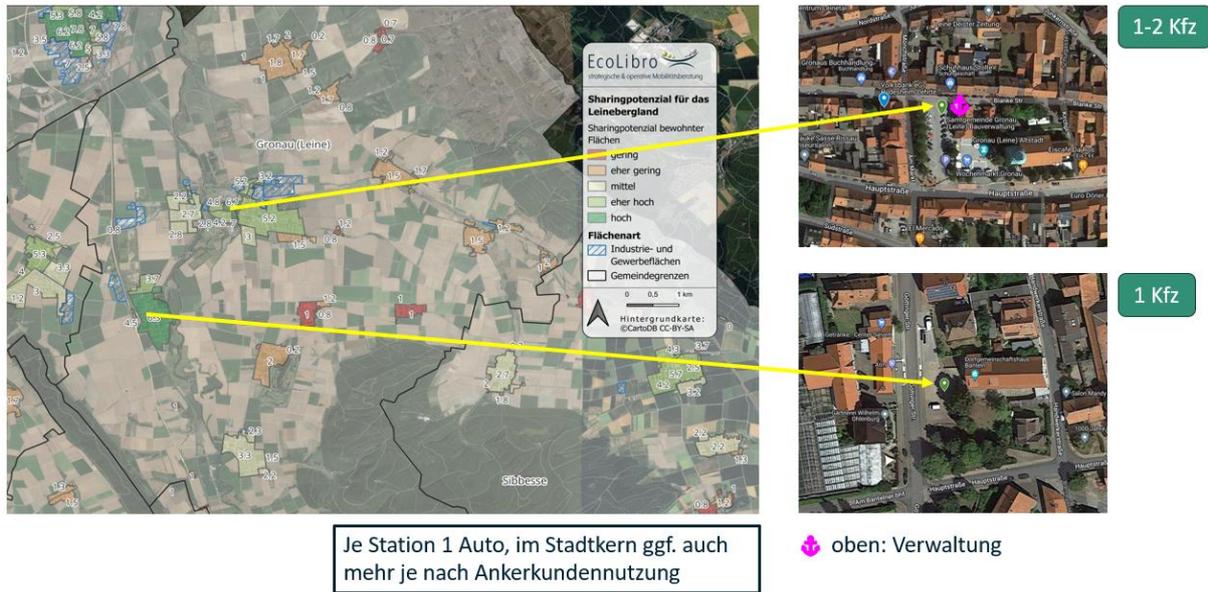


Abbildung 59: Carsharing-Station Gronau (Leine)

Die zweite Station sollte in der Nähe des Bahnhofes im Ortsteil Banteln eingerichtet werden. Zwar hat diese Fläche ein hohes Sharing-Potenzial, durch die schlechtere Nahversorgung, die geringe Bevölkerungsanzahl und fehlende potenzielle Ankerkunden wird hier dennoch lediglich die Etablierung eines Fahrzeuges vorgeschlagen. Zudem wird aus den genannten Gründen die erwartete Dauer bis zur Wirtschaftlichkeit von 18 auf 24 Monate hinaufgesetzt.

Station	Potenzial	Anzahl Fz	Begründung	Kosten Gesamt über 3 Jahre	Kosten mit eigenem Kümmerer	Monate bis zur Wirtschaftlichkeit
Gronau, Altstadt	hoch	1-2	hohes Potenzial, Nähe zu pot. Ankerkunden wie Verwaltung und CJD-Jugendwohngruppe, zentral gelegen	6.900 € *11.428 €	4.302 € *8.591 €	18**
Gronau, Banteln	hoch	1	hohes Potenzial, auf Grund schlechterer Nahversorgung, fehlender Ankerkunden und geringere Bevölkerungszahl nur 1 Fahrzeug	8.483 €*** *12.804 €	5.603 € *9.924 €	24**

→ • \*\*\* Trotz hohem Potenzial ist in einer konservativen Kostenschätzung eher von höheren Projektkosten auszugehen, da auf Grund der geringen Bevölkerungszahl ein wirtschaftlicher Betrieb voraussichtlich später erreicht wird.

\*ohne 4.000 km Ankerkundennutzung jährlich  
\*\* mit Ankerkundennutzung

Abbildung 60: Übersicht Stationen Gronau (Leine)

### 4.5.9 Lamspringe

Auf Grund der räumlichen Größe des Kernortes sowie der Lage potenzieller Ankerkunden wird in Lamspringe die Errichtung von zwei Stationen mit je einem Fahrzeug vorgeschlagen.

Eine Station sollte sich in der Nähe der Gemeindeverwaltung befinden. Damit die Station gut wahrgenommen und auch von der Öffentlichkeit genutzt wird eignet sich ein Standort an der Hauptstraße auf Höhe der Hausnummer 86.



Abbildung 61: Carsharing-Station Lamspringe

Die zweite Station sollte sich ebenfalls an der Hauptstraße im Bereich der Hausnummern 18-36 befinden. In dieser Fläche besteht ein hohes Sharing-Potenzial. Außerdem befinden sich potenzielle Ankerkunden in der Nähe und ausreichend Wohnbevölkerung in der nahen Umgebung.

Station	Potenzial	Anzahl Fz	Begründung	Kosten Gesamt über 3 Jahre	Kosten mit eigenem Kümmerer	Monate bis zur Wirtschaftlichkeit
Lamspringe, Verwaltung	eher hoch	1	eher hohes Potenzial, Nähe zu pot. Ankerkunden wie Verwaltung	8.483 € *12.804 €	5.603 € *9.924 €	24**
Lamspringe, Hauptstraße	hoch	1	hohes Potenzial, pot. Ankerkunden wie Sparkasse oder „Pflege Profis“ in der Nähe	6.900 € *11.428 €	4.302 € *8.591 €	18**

\*ohne 4.000 km Ankerkundennutzung jährlich  
\*\* mit Ankerkundennutzung

Abbildung 62: Übersicht Stationen Lamspringe

#### 4.5.10 Sibbesse

In Sibbesse wird die Errichtung einer Station im Bereich der neuen Mitte vorgeschlagen. Der Bereich ist gut erreichbar und durch den Netto-Markt hoch frequentiert. Das Gebäude der Gemeindeverwaltung befindet sich ebenfalls in diesem Bereich. Ein Stellplatz der Gemeinde befindet sich vor dem Verwaltungsgebäude in Richtung des Supermarktparkplatzes. Dieser Stellplatz sollte für die Errichtung der Station genutzt werden, da hier eine optimale Sichtbarkeit der Station erreicht wird. Idealerweise befindet sich das zweite Fahrzeug direkt daneben. Falls keine Einigung mit den Eigentümern der Fläche erzielt werden kann, wäre auch ein zweites Fahrzeug auf dem Parkplatz hinter dem Verwaltungsgebäude denkbar. In diesem Fall sollte mit einem Hinweisschild auf das zweite Fahrzeug wenige Meter weiter hingewiesen werden.

2 Kfz



Abbildung 63: Carsharing-Station in Sibbesse

Station	Potenzial	Anzahl Fz	Begründung	Kosten Gesamt über 3 Jahre	Kosten mit eigenem Kümmerer	Monate bis zur Wirtschaftlichkeit
Sibbesse, Neue Mitte	eher hoch	2	eher hohes Potenzial, zentral gelegen, gut sichtbarer und hoch frequentierter Standort, hoher Anteil Wohnbebauung in der Nähe, pot. Ankerkunde Verwaltung nebenan	15.606 € *25.252 €	9.846 € *19.492 €	24**

\*ohne 4.000 km Ankerkundennutzung jährlich  
\*\* mit Ankerkundennutzung

Abbildung 64: Übersicht Station Sibbesse

## 4.6 Grundsätzliche Empfehlungen für die Ausschreibung der Carsharing-Dienstleistung

Folgende Inhalte sollte die Ausschreibung der Carsharing-Dienstleistung grundsätzlich beinhalten:

- Laufzeit mindestens drei, besser vier Jahre, Verlängerungsoption sollte mitgedacht werden
- Vertragsmodalitäten (Rahmenvertrag für die Region, aus dem die Kommunen konkrete Leistungen bestellen)<sup>12</sup>
- Standorte (Nennung der Standorte, Umfang der Stationsausstattung durch die Auftraggeber)
- Fahrzeugzahlen der Startphase (Fahrzeuge des Dienstleisters sowie zu integrierende Bestandsfahrzeuge)
- Antriebsarten (Verbrenner/Elektro)
- Ausblick auf das angestrebte Wachstum
- Software-Funktionalitäten (z .B. Pulsierendes Carsharing, Tarife, automatische Disposition, Buchungswege...)
- Marketingaktivitäten der Kommunen und der Region, erwartete Leistungen des Dienstleisters
- Preisgestaltung (durch den Dienstleister im Rahmen grundsätzlicher, konkret zu benennender Vorgaben)
- Möglichkeit der Übernahme von Aufgaben in der Fahrzeugbewirtschaftung vor Ort (Kümmerner-Aufgaben, Anlaufstelle für Neukunden, ...)
- Vorgaben für das Vertragsende (z. B. Mitwirkungspflichten bei der Übergabe des Kundenstamms an einen neuen Dienstleister)

---

<sup>12</sup> Mit einem Vergabefachmann sollte geprüft werden, wie sowohl die Verlängerungsoption, als auch ein Rahmenvertrag vergabetechnisch möglich ist.

## 4.7 Projekt- und Meilensteinplan

Der Projekt- und Meilensteinplan<sup>13</sup> dient als strukturierte Grundlage zur erfolgreichen Einführung eines Carsharing-Angebots in der Region Leinebergland. Er umfasst alle notwendigen Schritte, die von der Initiierung des Projekts über die Umsetzung bis hin zur langfristigen Kontrolle führen. Die Planung ist auf einen Zeitraum von drei Jahren angelegt und in klar definierte Phasen gegliedert, um einen reibungslosen Ablauf sicherzustellen.

Die nachfolgende Graphik zeigt die grundsätzliche Projektstruktur, die dann im weiteren Verlauf dieses Kapitels detaillierter beschrieben wird.

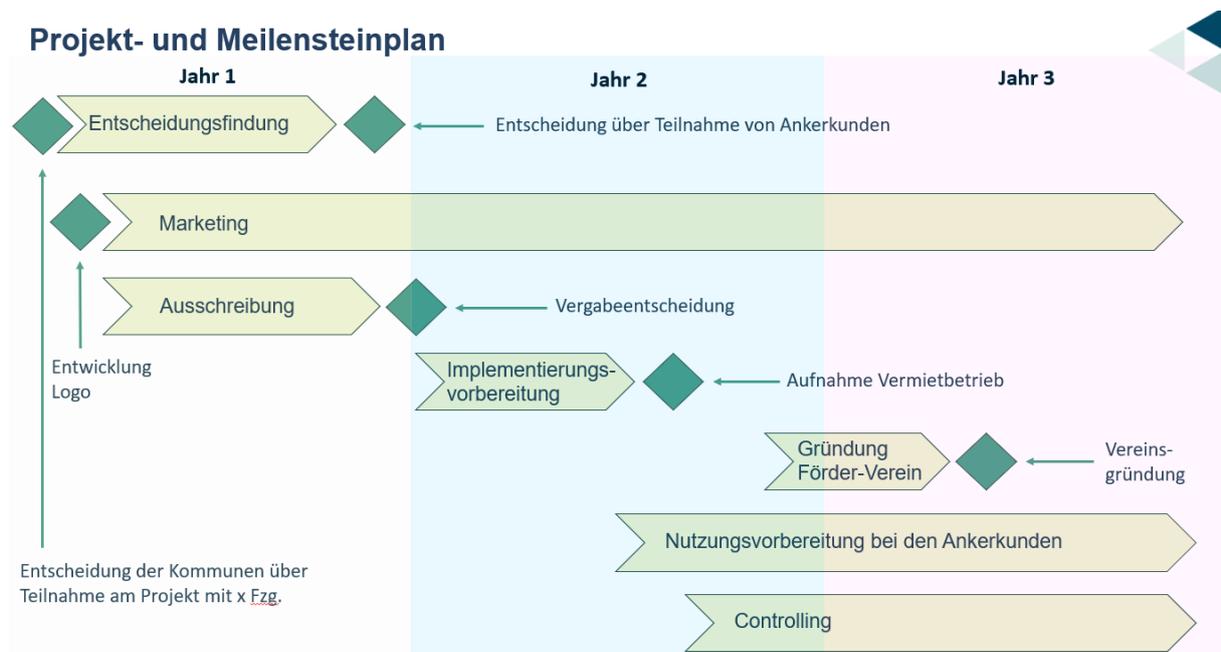


Abbildung 65: Projekt- und Meilensteinplan

### a) Entscheidungsfindung

Zu Beginn des Projekts werden zentrale Entscheidungen getroffen, die das Fundament für die Umsetzung bilden:

- **Sitzungen der Steuerungsgruppe:** Regelmäßige Treffen der Projektverantwortlichen zur Abstimmung und Koordination.
- **Umsetzungsentscheidungen der Kommunen:** Die Gemeinden der Region beraten und entscheiden über ihre Beteiligung am Carsharing-Projekt. Erfahrungsgemäß ist es hilfreich, den bei der Konzepterarbeitung beteiligten Berater bei den Gremiensitzungen zur Vorstellung des Konzepts sowie zur Beantwortung von Fragen hinzuzuziehen.
- **Gewinnung von Ankerkunden:** Ansprache und Gewinnung erster Ankerkunden möglichst schon vor Veröffentlichung der Ausschreibung, um so die Anzahl der auszusprechenden Fahrzeugzahlen zu konkretisieren. Die Ansprache sollte durch die jeweilige Kommune gemeinsam mit dem Region Leinebergland e. V. – erfolgen. Es wird empfohlen, einen Fachberater bei der Ansprache der Ankerkunden einzubeziehen und

<sup>13</sup> Grafische Darstellung des Projekt- und Meilensteinplans im Anhang

ggf. über betriebsspezifische Wirtschaftlichkeitsgrobrechnungen eine positive Entscheidungsfindung zu unterstützen.

Von den in dieser ersten Phase getroffenen Entscheidungen hängt es ab, ob bzw. in welchem Umfang und mit welchen ersten Ankerkunden ein initiales Sharing-Angebot in der Region Leinebergland geschaffen wird.

### **b) Gründung eines Fördervereins**

Nachdem die grundsätzlichen Entscheidungen getroffen und die Ausschreibung eines Sharing-Dienstleisters erfolgt ist, sollte als wichtige Stütze für die Etablierung, Bewerbung und Weiterentwicklung, aber auch zur Übernahme von Aufgaben im Sharing-Betrieb ein Förderverein gegründet werden:

- **Gewinnung von Gründungsmitgliedern:** Akquise von engagierten Personen und Institutionen, die sich als Vorreiter/-in und Multiplikatoren/-innen für das Projekt einsetzen. Die Ansprache sollte durch die Region mit Unterstützung der Kommunen erfolgen.
- **Erarbeitung eines Satzungsentwurfs:** Entwicklung des rechtlichen Rahmens für den Verein.
- **Vereinsgründung:** Offizielle Gründung des Fördervereins, um die notwendige Infrastruktur für das Projekt zu schaffen.

Der Förderverein fungiert als zentrale Schnittstelle zwischen den Kommunen, den Dienstleistern und den Bürgern/-innen der Region.

### **c) Ausschreibung**

Für die technische und organisatorische Umsetzung bzw. den langfristigen Betrieb des Carsharing-Angebots wird ein professioneller Sharing-Dienstleister benötigt, der wegen der Zahlungen von den Kommunen (Mindestumsatzgarantien) regulär wie sonstige Beschaffungsmaßnahmen ausgeschrieben werden muss. Damit das Sharing-Angebot schrittweise wachsen kann, ist die Ausschreibung eines Rahmenvertrages hilfreich aus dem auch in den Folgejahren sukzessive zusätzliche Fahrzeuge bestellt/abgerufen werden können:

- **Erstellung der Ausschreibungsunterlagen:** Sorgfältige Vorbereitung der Unterlagen für den Vergabeprozess, sinnvollerweise mit Unterstützung eines Fachberaters.
- **Veröffentlichung der Ausschreibung:** Offizieller Aufruf zur Abgabe von Angeboten durch potenzielle Dienstleister für die Erbringung der umfassenden Carsharing-Dienstleistung (Fahrzeuge, Buchungssystem, Dienstleistungen) gegen Zusage einer Mindestumsatzgarantie, Veröffentlichung auf Vergabeplattformen.
- **Angebotsbewertung und Vergabeentscheidung:** Auswahl des geeignetsten Anbieters. Die Ausschreibung gewährleistet eine transparente und faire Vergabe an kompetente Partner, die die Umsetzung des Projekts ermöglichen.

### **d) Implementierung und Beschaffung**

In dieser Phase wird das Carsharing-Angebot konkret umgesetzt:

- **Bestellung der Fahrzeuge durch Ankerkunden:** Die Ankerkunden bestellen die Fahrzeuge beim Dienstleister, die zuvor bereits zahlenmäßig in der Ausschreibung genannt waren. Bedarfsweise ggf. auch schon weitere.

- **Beschaffung bzw. Bereitstellung der Fahrzeuge:** Beschaffung von Neu- oder Bestandsfahrzeugen für das Carsharing-Angebot, durch den Dienstleister und/oder die Kommunen bzw. Ankerkunden
- **Beklebung und Technikeinbau:** Der Dienstleister übernimmt die Beklebung der Fahrzeuge im eigens für die Region Leinebergland entworfenen Branding oder in einem eigenen Branding. Er verbaut die Technik für das Sharing.
- **Auslieferung der Fahrzeuge:** Die Fahrzeuge werden in die Kommunen ausgeliefert.
- **Einrichtung von Stationen:** Einrichtung von Stationen, insbesondere Markierung und Beschilderung sowie ggf. Installation von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge.
- **Gewinnung und Einweisung von Kümmerern:** Kümmerer sind ehrenamtlich engagierte Personen, die als zentrale Ansprechpartner und Organisatoren für Projekte, wie beispielsweise Carsharing-Angebote, fungieren. Es können auch Beschäftigte der Ankerkunden sein, die sich unentgeltlich in ihrer Arbeitszeit im Carsharing einbringen. Sie übernehmen wichtige, vor Ort anfallende Aufgaben wie die Betreuung des Angebots, die Kommunikation mit Nutzern und die Sicherstellung eines reibungslosen Ablaufs. Um Kümmerer zu gewinnen, müssen erst entsprechende Zielgruppen definiert werden. Dies können z. B. Personen mit lokalem Engagement sein, Ruheständler oder lokale Multiplikatoren. Ideal wäre eine persönliche Ansprache bei Veranstaltungen oder über lokale Netzwerke. Als Anreiz könnte z. B. eine vergünstigte Carsharing-Nutzung dienen. Bei der Einweisung sollte Klarheit über die Aufgaben geschaffen werden (Betreuung der Fahrzeuge (Reinigung, Kontrolle etc.), Betreuung der Nutzer usw.

Die Implementierung schafft die infrastrukturellen und technischen Voraussetzungen für den Start des Carsharing-Angebots.

## e) Marketing

Ein strukturiertes und über mehrere Jahre betriebenes Marketing- und Kommunikationskonzept stellt sicher, dass das Carsharing-Angebot bekannt gemacht und angenommen wird:

- **Entwicklung eines Logos und Designs:** Das Logo dient als visuelles Erkennungsmerkmal des Carsharing-Angebots und sollte prägnant, ansprechend und leicht wiedererkennbar sein. Es repräsentiert die Marke und vermittelt ihre Werte (z. B. Nachhaltigkeit, Innovation, Gemeinschaft).
- **Gestaltung Fahrzeugbeklebung und Stationsschilder:** Fahrzeugbeklebung und Stationsschilder erhöhen die Sichtbarkeit des Angebots und stärken die Markenpräsenz. Sie sollten einheitlich gestaltet sein und wichtige Informationen (z. B. Name, Logo, Buchungshinweise) enthalten.
- **Entscheidung zu Anlaufstelle(n) für Kunden:** Festlegung von Orten oder Kontaktpunkten, an denen Kunden Beratung und Unterstützung erhalten können. Diese können physisch (z. B. im Rathaus) oder digital (z. B. Hotline, E-Mail) sein.
- **Gestaltung und Druck Flyer und Plakate:** Flyer und Plakate sind zentrale Kommunikationsmittel, um Zielgruppen zu informieren. Sie sollten gut gestaltet und leicht verständlich sein und die Vorteile des Carsharing-Angebots betonen.
- **Plakate-/Flyer-Aktion:** Gezielte Verteilung von Flyern und Plakaten in stark frequentierten Bereichen (z. B. Rathäuser, Supermärkte) zur Bewerbung des Angebots und

zur Steigerung der Bekanntheit. Bewerbung des Angebots mindestens zwei Mal pro Jahr und Kommune.

- **Presseartikel zum Beschluss der Schaffung eines Sharing-Angebots:** Ein erster Presseartikel informiert die Öffentlichkeit über die Entscheidung, ein Carsharing-Angebot zu schaffen und signalisiert Transparenz und Fortschritt.
- **Presseartikel zur Vergabe an einen Carsharing-Anbieter:** Ein weiterer Artikel kommuniziert die Auswahl des Anbieters und stellt dessen Konzept sowie die Vorteile für die Region vor.
- **Pressternine zur Einweihung der einzelnen Stationen:** Diese Termine bieten Gelegenheit, lokale Presse einzuladen, um über die Eröffnung neuer Carsharing-Stationen zu berichten und das Angebot bekannter zu machen.
- **Stationen in Google Maps und OSM anlegen:** Die Eintragung der Stationen in Google Maps und OpenStreetMap (OSM) verbessert die Auffindbarkeit und Zugänglichkeit für Nutzer und erhöht die Reichweite. Dies geschieht in der Regel auch durch den Carsharing-Dienstleister.
- **Bauzaunbanner-Aktion (in der kirchlichen Fastenzeit):** Diese Aktion regt dazu an, während der Fastenzeit auf das eigene Auto zu verzichten und stattdessen das Carsharing-Angebot auszuprobieren, verbunden mit Nachhaltigkeitsbotschaften.
- **Gutschein-Aktion zum kostenfreien Kennenlernen:** Gutscheine bieten potenziellen Nutzern die Möglichkeit, das Angebot unverbindlich zu testen, und senken die Hemmschwelle für den Einstieg. So lange die Mindestumsatzzusage an den Dienstleister gilt, kann der Mindestumsatz ohne weitere Kosten in Gutscheine umgewandelt werden.
- **Gewinnung weiterer Ankerkunden:** Die Einbindung zusätzlicher Ankerkunden (z. B. Unternehmen oder Institutionen) stärkt die finanzielle Basis und die Nutzung des Angebots. Sie können als Multiplikatoren und Vorbilder für andere dienen

Ein gut durchdachtes Marketing schafft Vertrauen in das Carsharing-Angebot und fördert die Akzeptanz bei der Bevölkerung.

#### **f) Nutzungsvorbereitung bei den Ankerkunden**

Hier werden die organisatorischen und technischen Voraussetzungen geschaffen, damit Ankerkunden (z. B. Unternehmen) das Carsharing-Angebot in ihren Alltag integrieren können. Dazu gehören die Abstimmung interner Prozesse und die Planung von Kommunikationsmaßnahmen.

- **Information der Beschäftigten zur betrieblichen Nutzung des Carsharing-Angebots:** Die Mitarbeitenden werden über die Möglichkeiten, Vorteile und Modalitäten des Carsharing-Angebots informiert. Dies geschieht z. B. über interne E-Mails, Flyer, Intranet oder bei Team-Meetings.
- **Registrierung der Beschäftigten und Ausstattung mit Zugangsmedium:** Die Beschäftigten werden im Buchungssystem registriert und erhalten ein Zugangsmedium (z. B. Chipkarte, App-Zugang), mit dem sie die Fahrzeuge nutzen können. Dies stellt sicher, dass die Nutzung reibungslos funktioniert.

- **Einweisungsveranstaltung:** Eine Einweisungsveranstaltung klärt die Mitarbeitenden über die Nutzung der Fahrzeuge, die Buchungsplattform und die allgemeinen Regeln auf. Sie dient als Schulung und nimmt eventuelle Unsicherheiten.

Durch klare Betriebsabläufe und regelmäßige Aktionen wird sichergestellt, dass das Angebot dauerhaft genutzt wird.

### **g) Controlling**

Zur Bewertung des Projekts wird ein laufendes Monitoring eingerichtet:

- **Monitoring der Fahrzeugnutzung:** Erhebung von Daten zur Nutzung der Fahrzeuge, zur Auslastung und zur Kundenzufriedenheit. Anfänglich monatlich, später quartalsweise Bereitstellung Nutzungsdaten durch Dienstleister an die Region, Kommunen und Ankerkunden
- **Halbjahresgespräche Dienstleister – Kommunen – Ankerkunden - Förderverein:** In den Halbjahresgesprächen werden die aktuellen Nutzungszahlen besprochen sowie ggf. Maßnahmen zur Steigerung der Auslastung und zur Verbesserung und/oder Ausweitung des Angebots.

Das Controlling ermöglicht es, frühzeitig Anpassungen vorzunehmen und den Erfolg des Projekts langfristig zu sichern.

## 5 Schlussbemerkung

EcoLibro wünscht der Region Leinebergland und den Kommunen Alfeld (Leine), Delligsen, , Elze, Freden (Leine), Lamspringe, der Samtgemeinde Leinebergland und Sibbesse viel Erfolg bei der Realisierung, Bewerbung und dauerhaften Etablierung eines flächendeckenden und wachsenden Carsharing-Angebots im Sinne aller drei Dimensionen der Nachhaltigkeit. Es würde uns sehr freuen, wenn das Angebot so gut angenommen würde, dass es tatsächlich eine Relevanz für die Mobilität in der Region und die dadurch verursachten Kosten und Emissionen erhält.

Wir danken Frau Fritz sowie den weiteren Teilnehmer/-innen der interkommunalen Arbeitsgruppe für die gute und zielgerichtete Zusammenarbeit.

Mit besten Grüßen



Michael Schramek

Projektleiter

## 6 Anhang

### 6.1 Zielbild

Die Kommunen der Region Leinebergland wollen den vor Ort lebenden Menschen sowie den vor Ort ansässigen Unternehmen eine kostengünstigere und klimaschonendere Mobilität ermöglichen. Zu diesem Zweck soll ein flächendeckendes, stationsbasiertes Carsharing-Angebot geschaffen werden, welches schrittweise ausgebaut und in einer späteren Phase um OneWay-Angebote erweitert werden kann.

#### Startangebot

In allen Kommunen der Regionen sollen zunächst jeweils 2-4 Fahrzeuge in 1-2 Stationen angeboten werden, abhängig von Größe und Lage der Kommune. Dies sind zu Beginn 21 Fahrzeuge an 13 Stationen. Dafür schreiben die Kommunen eine Carsharing-Dienstleistung aus und übernehmen die Anfangsverluste der ersten 3 Jahre über sog. Mindestumsatzgarantien. In dieser Zeit bildet sich ein ausreichend großer Kundenstamm, der das Angebot trägt. Gemeinsam mit dem Verein Region Leinebergland e.V. bewerben die Kommunen das Carsharing-Angebot kontinuierlich auf den verfügbaren Kommunikationskanälen in der Bevölkerung und bei den Unternehmen.

Zur Erreichung einer frühen Wirtschaftlichkeit des Angebots ist die Gewinnung von Betrieben, kommunalen Verwaltungen oder Institutionen als sog. Ankerkunden unerlässlich. Öffentliche Verwaltungen und privatwirtschaftliche Unternehmen, die ihre dienstliche Mobilität in strukturierter Weise auf das Sharing-Angebot stützen, fördern dies in doppelter Weise. Zum einen sorgen sie für verlässliche Umsätze, mit denen eine Basisfinanzierung der Sharing-Fahrzeuge erreicht wird, zum anderen lernen die Beschäftigten das Angebot kennen und können es in ihr privates Mobilitätsportfolio integrieren. Die Verwaltungen der Kommunen gehen von Anfang an in der Region voran und prüfen eine Ankerkundennutzung. Dienst-Pkw werden so früh wie möglich entweder ins Carsharing integriert oder abgeschafft bzw. nicht mehr nachbeschafft. Die dienstliche Nutzung privater Pkw mit Kilometergeldvergütung wird so weit wie möglich reduziert.

#### Verkehrspolitische Ziele

Nach 10 Jahren Betrieb soll das Carsharingangebot von 5 % der Bevölkerung in der Region genutzt werden. Damit im Jahr 2036 insgesamt 5 % der Bevölkerung das Angebot nutzen können, soll das Angebot jedes Jahr um ca. 20 % wachsen und im Jahr 2030 ca. 40 sowie im Jahr 2036 ca. 120 Fahrzeuge umfassen. Die Stationen werden so verteilt, dass im Jahr 2030 95 % der Bevölkerung nicht weiter als 1.000 m von einer Station entfernt wohnen und im Jahr 2035 nicht weiter als 500 m. Das Wachstum soll sich aus den Überschüssen der bereits etablierten Stationen finanzieren.

#### Ökologische Ziele

Carsharing-Nutzende verfügen meist über keinen eigenen Pkw und greifen bei Bedarf stattdessen auf das Sharing-Angebot zurück. Häufig verlagern sie aber nur einen Teil ihrer Wege auf das Carsharing-Auto, weil sie häufiger als bisher Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem ÖPNV oder als Fahrgemeinschaft zurücklegen. So soll mit dem Carsharing-Angebot die Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung gesteigert, der Pkw-Besitz und damit auch der Stellplatzbedarf bzw. die damit verbundene Flächenversiegelung reduziert werden. Die mobilitätsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Region sollen bis zum Jahr 2036 durch Verlagerung von Fahrten auf

andere Verkehrsmittel sowie durch schrittweise, vollständige Umstellung auf Elektromobilität um 5 % gesenkt, werden.

### Zielgruppen

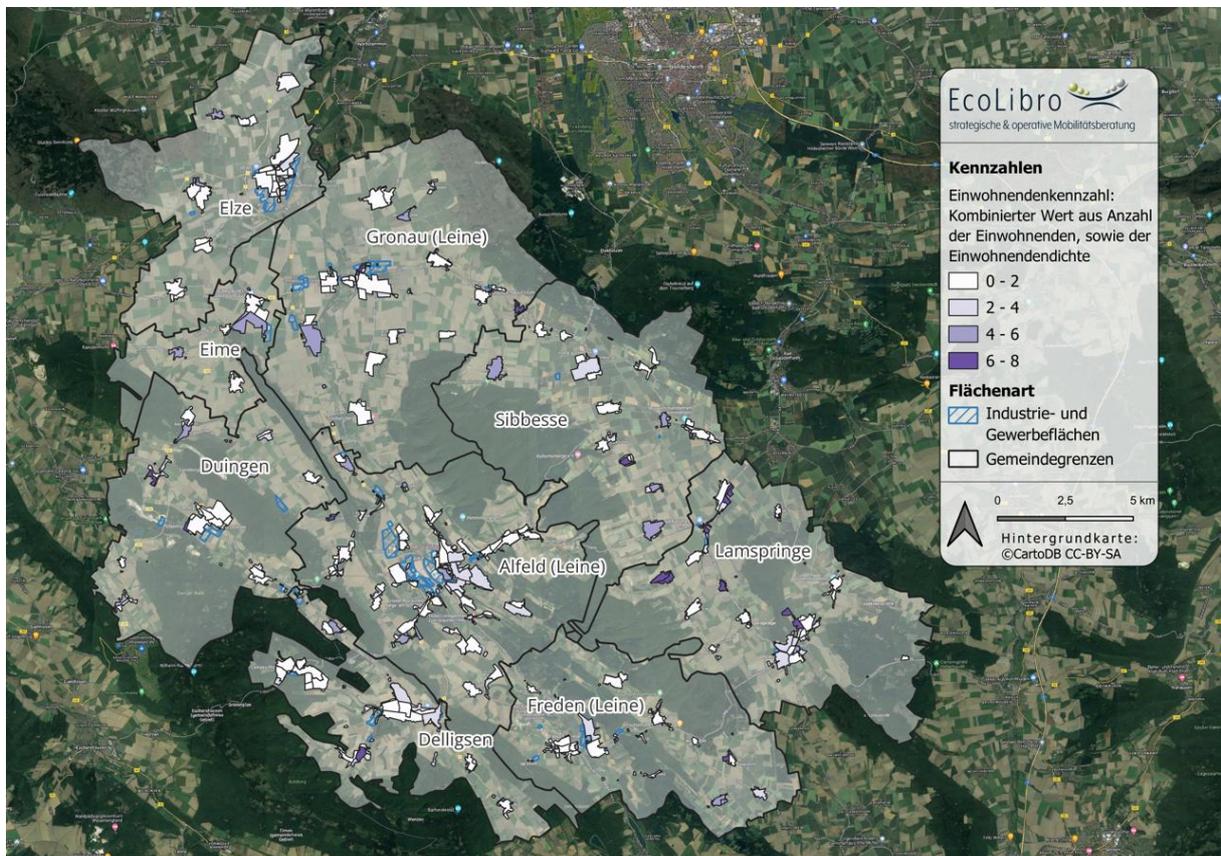
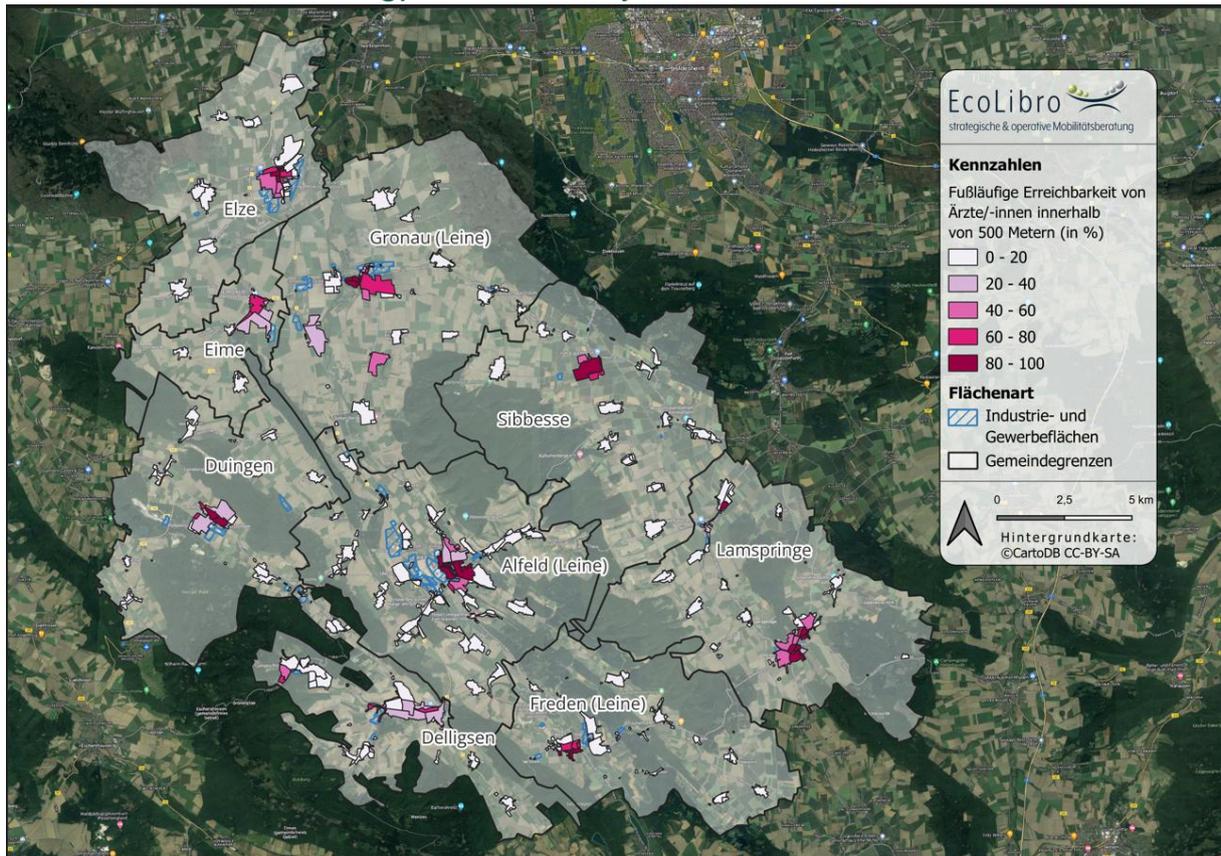
Im ersten Schritt sollen gezielt Menschen als Nutzende gewonnen werden, die zwar einen PKW-Führerschein, jedoch kein eigenes Auto haben. Beispielweise Haushalte, die sich keinen (weiteren) PKW leisten können oder junge Erwachsene. Außerdem Menschen, die aktuell schon wenig Auto fahren, z.B. in Haushalten in denen nicht alle Erwachsenen zu ihrem Arbeitsort auspendeln müssen, weil sie entweder nicht (mehr) oder vor Ort arbeiten. Auch Menschen, die bewusst ökologisch leben und daher wenig Auto fahren, sind eine geeignete Zielgruppe. Für diese Zielgruppen werden neben Kleinwagen auch großvolumige Kombifahrzeuge benötigt.

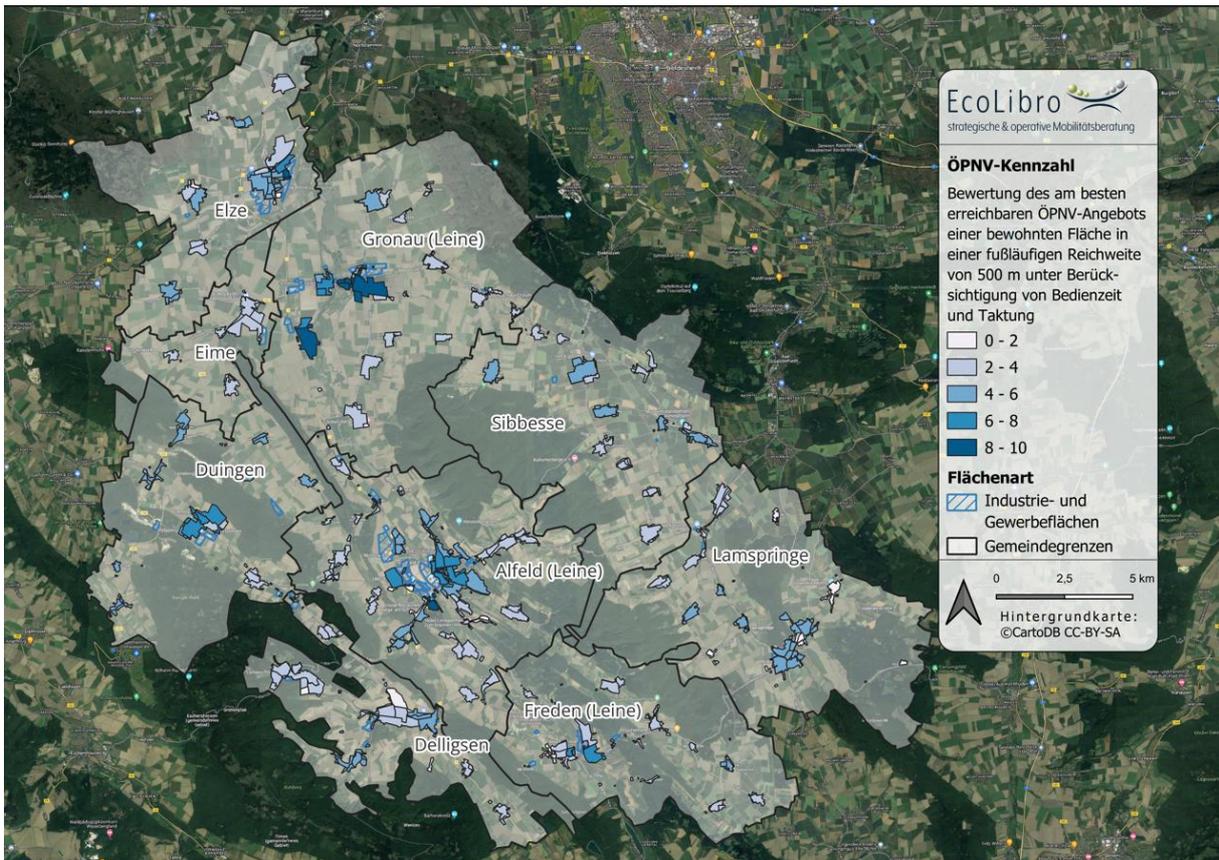
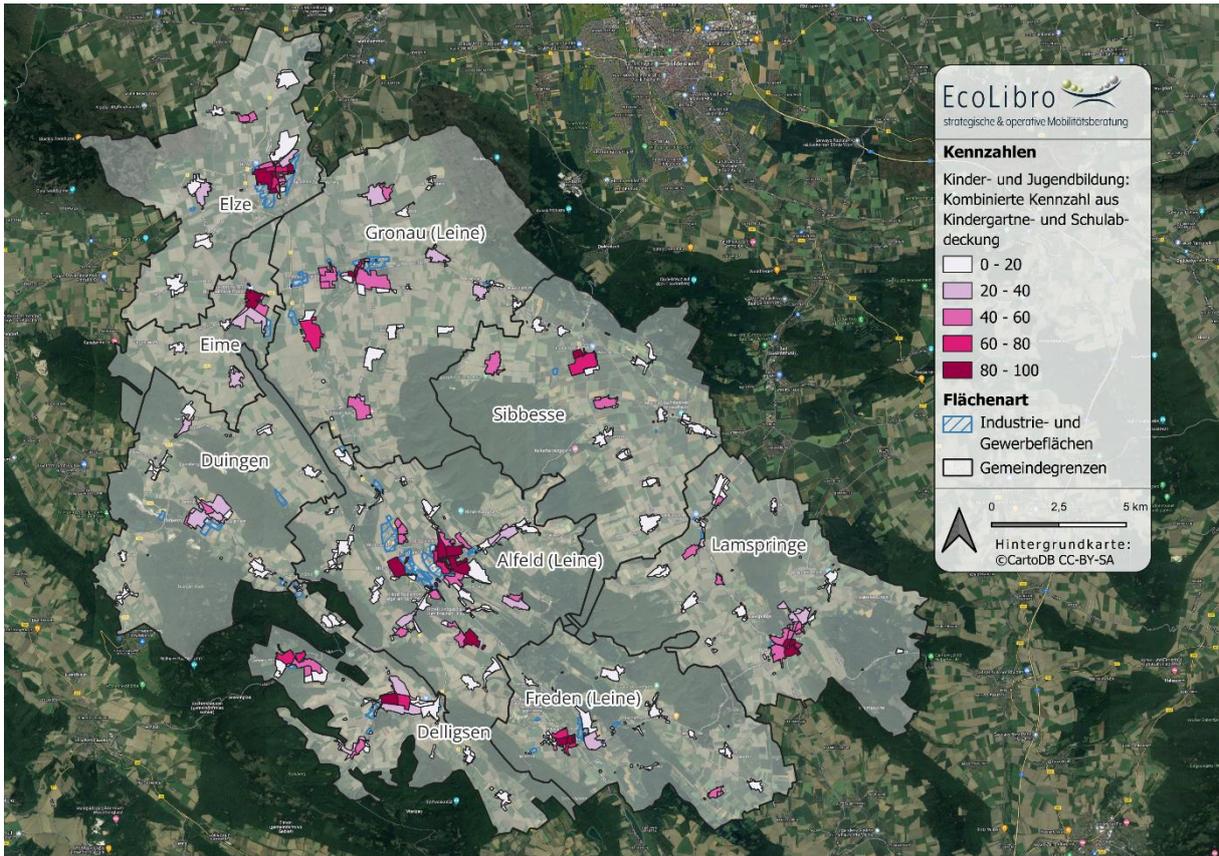
Weitere wichtige Zielgruppen stellen darüber hinaus Vereine sowie Jugendliche zwischen 16 und 18 Jahren dar. Vereine sind gute Multiplikatoren, weshalb diesen im Rahmen der Vereinsförderung 7-9-sitzige Kleinbusse im Carsharing zu vergünstigten Konditionen angeboten werden sollen. Jugendliche zwischen 16 und 18 Jahren haben noch keinen PKW-Führerschein. Elektroleichtfahrzeuge wie z.B. Opel Rocks-E dürfen bereits mit Moped-Führerschein gefahren werden und führen so insbesondere junge Menschen ohne Pkw-Führerschein an die Carsharing-Nutzung heran und erweitern gleichzeitig deren Mobilitätsoptionen.

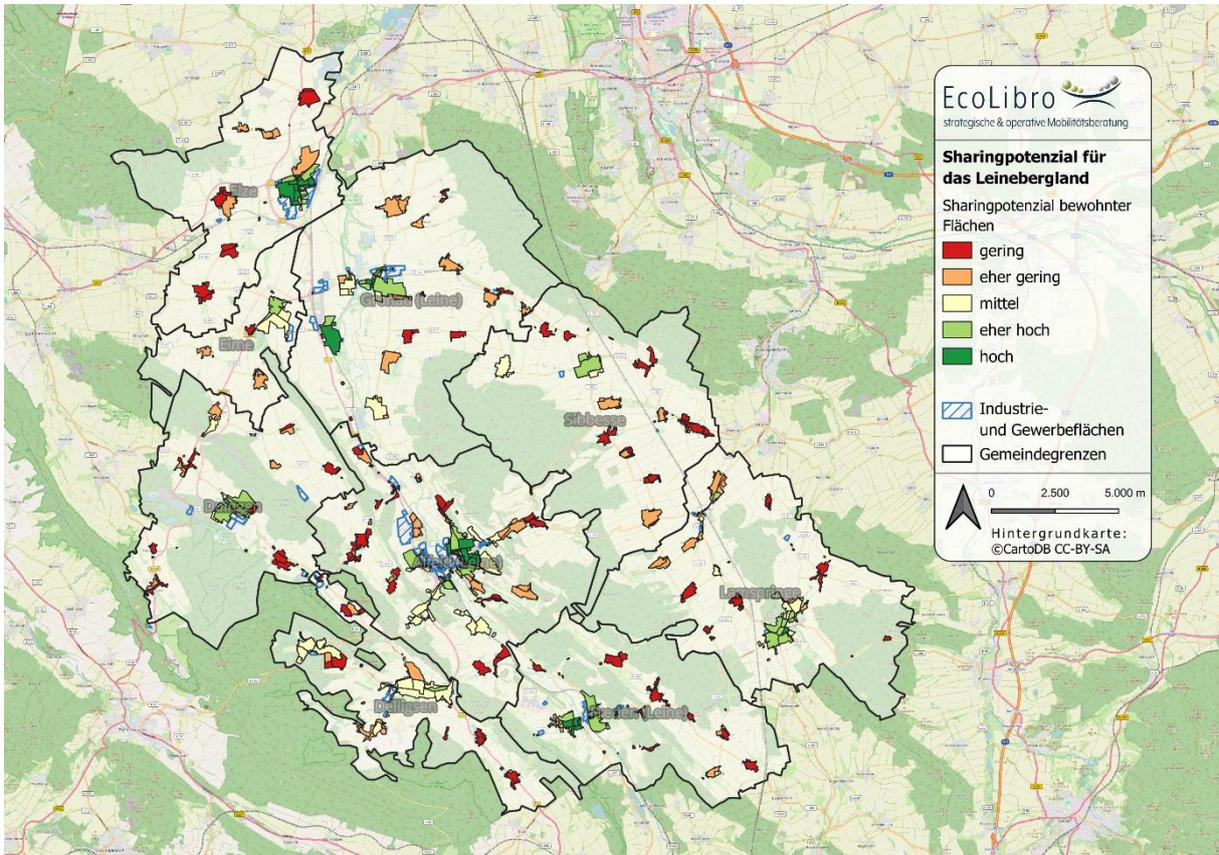
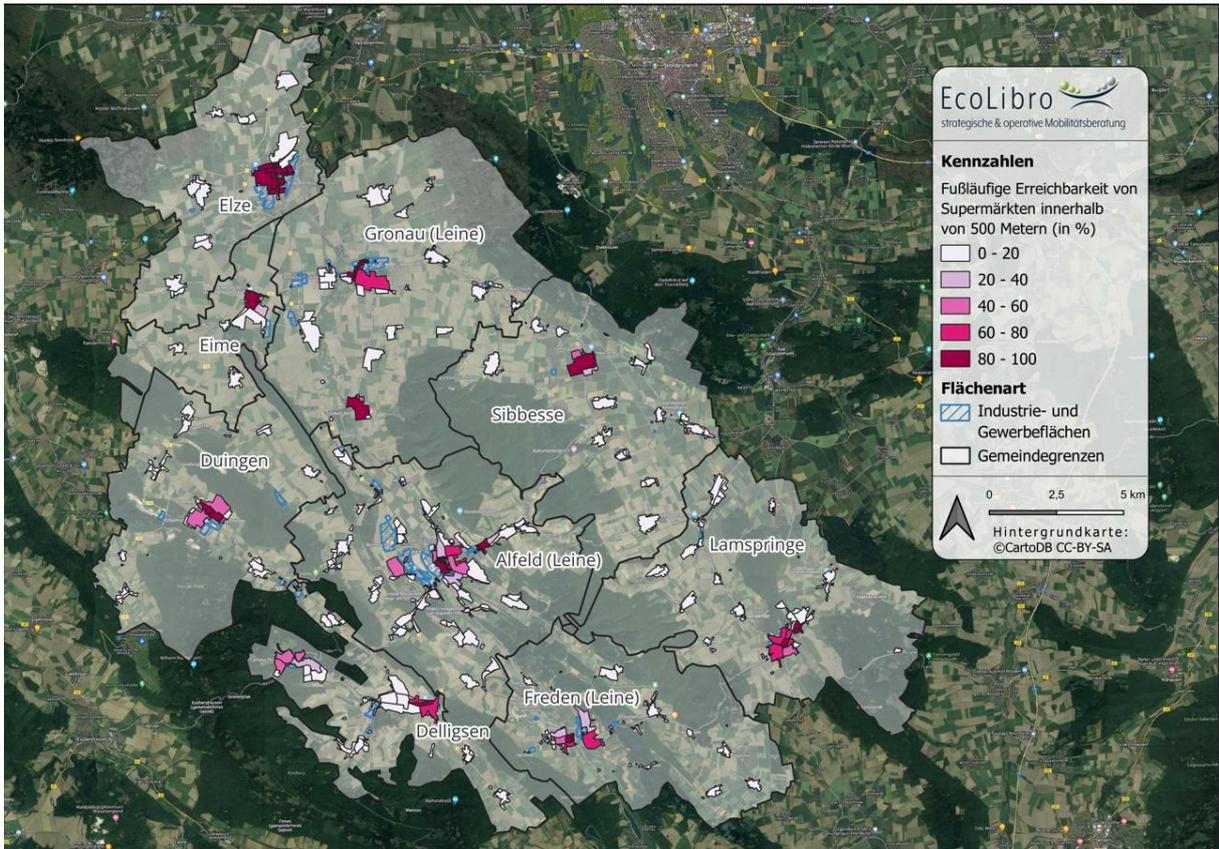
In einer späteren Phase sollen sog. Pulsierende Fahrgemeinschafts-Sharing-Angebote geschaffen werden, mit denen Gruppen von Berufspendelnden ohne eigenen Pkw zur Arbeit und zurückfahren können. Die dafür eingesetzten Fahrzeuge stehen tagsüber am Arbeitsort und abends bzw. am Wochenende am Wohnort zur sonstigen Nutzung durch Andere zur Verfügung und erweitern so das stationäre Angebot zu den relevanten Bedarfszeiten.



## 6.3 Karten der Sharingpotenzialanalyse







## 6.4 Fragebogen der Online-Befragung

### 1. Welchem Geschlecht ordnen Sie sich zu?

- männlich
- weiblich
- divers

### 2. Wie alt sind Sie?

- 18 – 25 Jahre
- 26 – 35 Jahre
- 36 – 50 Jahre
- 51 – 65 Jahre
- 66 – 75 Jahre
- 76+ Jahre

### 3. Zu welcher Gruppe gehören Sie?

- Schüler/-innen/Studierende/Azubi
- Erwerbstätige
- Renter/-innen
- nicht erwerbstätig
- sonstige

### 4. Wie viele Kinder / Erwachsene leben in Ihrem Haushalt (inklusive Ihnen selbst)?

Anzahl Kinder:

Anzahl Erwachsener:

### 5. Wie viele Personen in Ihrem Haushalt haben einen Pkw-Führerschein (inklusive Ihnen selbst)?

Anzahl:

**6. Über welche der folgenden Verkehrsmittel und Aboverträge verfügt Ihr Haushalt? Geben Sie bitte die Anzahlen an.**

Pkw	<input type="text" value="0"/>
E-Pkw	<input type="text" value="0"/>
Roller	<input type="text" value="0"/>
Motorrad	<input type="text" value="0"/>
E-Roller	<input type="text" value="0"/>
Fahrrad	<input type="text" value="0"/>
E-Bike/Pedelec	<input type="text" value="0"/>
Lastenrad/Lastenpedelec	<input type="text" value="0"/>
Tretroller	<input type="text" value="0"/>
E-Scooter	<input type="text" value="0"/>
ÖPNV-Monats- bzw. Jahresticket (Deutschlandticket, Jobticket, Semesterticket, ...)	<input type="text" value="0"/>
BahnCard 25	<input type="text" value="0"/>
BahnCard 50	<input type="text" value="0"/>
BahnCard 100	<input type="text" value="0"/>
Sonstige	<input type="text" value="0"/>

**7. Mit welchem Verkehrsmittel legen Sie Ihren Weg zur Arbeit / zur Ausbildung / zur Schule / zur Universität/Hochschule überwiegend zurück?**

Falls Sie keinen dieser Wege im Alltag zurücklegen: Mit welchem Verkehrsmittel legen Sie den Weg zurück, den Sie am häufigsten bewältigen?

- Bus
- Bahn
- Pkw
- zu Fuß
- Fahrrad / Pedelec / E-Bike / Lastenrad / Lastenpedelec
- Roller / Elektroroller
- Motorrad
- Tretroller / E-Scooter
- Kombination Pkw und ÖPNV
- Kombination Bus und Bahn
- Kombination Fahrrad und ÖPNV
- ich habe keinen Arbeitsweg oder sonstigen regelmäßigen Weg
- Sonstige Kombination:

**8. Wie häufig nutzen Sie ein Fahrrad auf Alltagswegen?**

- mehrfach täglich
- täglich
- mehrfach pro Woche
- einmal pro Woche
- mehrfach im Monat
- seltener
- nie

**9. Wie häufig nutzen Sie ein Auto auf Alltagswegen?**

- mehrfach täglich
- täglich
- mehrfach pro Woche
- einmal pro Woche
- mehrfach im Monat
- seltener
- nie

**10. Haben Sie schon einmal Sharing-Angebote genutzt (egal wo)? Welche? (Mehrfachantworten möglich)**

- Carsharing (free floating)
- Carsharing (stationsbasiert)
- Bikesharing
- E-Scooter
- E-Roller-Sharing
- Lastenrad-Sharing
- nein

**1 aktive(r) Filter**

**Filter B010/F1**

Wenn eine der folgenden Antwortoption(en) ausgewählt wurde: **1, 2**  
Dann Frage/Text **B020** später im Fragebogen anzeigen (sonst ausblenden)

11. Können Sie sich vorstellen, ein Carsharing-Angebot in der Region Leinebergland zu nutzen?

- täglich
- mehrfach pro Woche
- einmal pro Woche
- mehrfach pro Monat
- mehrfach pro Jahr
- seltener
- nie

**4 aktive(r) Filter**

**Filter B011/F1**

Wenn eine der folgenden Antwortoption(en) ausgewählt wurde: **7**  
Dann Frage/Text **B012** später im Fragebogen anzeigen (sonst ausblenden)

**Filter B011/F2**

Wenn eine der folgenden Antwortoption(en) ausgewählt wurde: **7**  
Dann Frage/Text **B015** später im Fragebogen ausblenden

**Filter B011/F3**

Wenn eine der folgenden Antwortoption(en) ausgewählt wurde: **7**  
Dann Frage/Text **B020** später im Fragebogen ausblenden

**Filter B011/F4**

Wenn eine der folgenden Antwortoption(en) ausgewählt wurde: **7**  
Dann Frage/Text **B016** später im Fragebogen ausblenden

12. Was trifft auf Ihren Haushalt zu?

- Kein Auto im Haushalt
- Ein Auto im Haushalt
- Mehr als ein Auto im Haushalt

**2 aktive(r) Filter**

**Filter B040/F1**

Wenn eine der folgenden Antwortoption(en) ausgewählt wurde: **3**  
Dann Frage/Text **B004** später im Fragebogen anzeigen (sonst ausblenden)

**Filter B040/F2**

Wenn eine der folgenden Antwortoption(en) ausgewählt wurde: **1**  
Dann Seite(n) **S4** des Fragebogens ausblenden

**13. Wie häufig werden Erst- und Zweitwagen gleichzeitig genutzt?**

- Mehrfach täglich
- Täglich
- mehrfach pro Woche
- einmal pro Woche
- mehrfach im Monat
- seltener
- nie

**14. Haben Sie schon einmal erwogen, einen Pkw abzuschaffen?**

- Ja
- Nein

**15. Welche Gründe haben dazu geführt, über die Abschaffung eines Pkw nachzudenken?**

Sofern Sie noch nicht darüber nachgedacht haben oder über keinen Pkw im Haushalt verfügen, ist eine Antwort nicht notwendig

- Der Pkw wird nur wenig genutzt
- Kosten
- Umweltschutz
- 
- 
- 
- 

**16. Welche Gründe sprechen gegen die Abschaffung eines Pkw in Ihrem Haushalt?**

Sofern aus Ihrer Sicht nichts dagegen spricht, ist eine Antwort nicht notwendig

- Flexibilität
- Bequemlichkeit
- Deutlicher Zeitgewinn auf dem Arbeitsweg
- Mangelhafter ÖPNV
- Es handelt sich um einen Firmenwagen
- Beruflich darauf angewiesen
- Pflege von weiter entfernt wohnenden Angehörigen
- Hol- und Bringdienste für Familienangehörige
- 
- 
-

**17. Zu welchem Zweck haben Sie das Carsharing-Angebot bereits genutzt?**

(Mehrfachantworten möglich)

- Privat: Einkauf
- Privat: Transport von Familienangehörigen und/oder Freunden
- Privat: Ausflüge
- Privat: Besuch von Verwandten und/oder Freunden
- Privat: Fahrten zur Arbeit
- Privat: Umzug
- Privat: Urlaub
- Dienstlich: Dienstreisen innerhalb der Region Leinebergland
- Dienstlich: mehrtägig
- Dienstlich: Veranstaltungs-/Tagungsbesuche
- Sonstige

**18. An welcher Art von Fahrzeugen wären Sie beim Carsharing interessiert?**

- Kleinwagen
- Kompaktwagen
- großer Kombi
- Kleinbus (7-9-Sitzer)
- Kleintransporter

**19. Unter welchen Voraussetzungen würden Sie das Angebot künftig nutzen bzw. wenn Sie nicht planen, das Angebot zu nutzen, was müsste geschehen, damit Sie es doch nutzen würden?**  
  
  
  
**20. Wer (welcher Verein, welches Unternehmen, welche Institution, etc.) sollte beim Aufbau eines Carsharingangebots mitgedacht werden? Wer eignet sich möglicherweise sogar als so genannter Ankerkunde\*?**

\*Als Ankerkunde werden Institutionen/Unternehmen bezeichnet, die Ihre alltäglichen (dienstlichen) Fahrbedarfe ganz oder teilweise mit dem Carsharing-Angebot abdecken könnten und somit für eine Grundauslastung des Carsharingangebots sorgen.