
Lausitz-
Haltestelle

CARSHARING IM LANDKREIS GÖRLITZ

LEITFADEN



INHALT

01.	Einleitung	2
02.	Vorteile des Carsharings	5
03.	Carsharing abseits der Großstadt - Best Practice -	6
04.	Potenzialanalyse für das Carsharing	9
05.	Finanzierung	15
06.	Umsetzung	21
07.	Fazit	35
08.	Literaturverzeichnis & Anhang	36

Für wen ist dieser Leitfaden?

Der vorliegende Leitfaden richtet sich an alle, die ein Interesse daran haben, ein Carsharing-Angebot in ihrer Gemeinde aufzubauen. Dies können **kommunale Akteure, Unternehmen vor Ort oder engagierte Bürgerinnen und Bürger** sein.

Er versteht sich als Ergänzung zum Leitfaden **“Lausitz-Haltestelle”**, in dem wir die Umsetzung von Mobilitätsstationen im ländlichen Raum beleuchtet haben. Während sich die **“Lausitz-Haltestelle”** dem Aufbau multimodaler Knotenpunkte widmet, konzentriert sich dieser Leitfaden speziell auf das Thema Carsharing im ländlichen Raum – als einen wichtigen Baustein zur Ergänzung bestehender Angebote.

Der Leitfaden zeigt auf, welche Formen des Carsharings es gibt, welche Vorteile es bietet und welche Schritte notwendig sind, um ein solches Angebot erfolgreich zu initiieren. Praxisbeispiele, Checklisten und weiterführende Links unterstützen dabei, den Einstieg so konkret und praxisnah wie möglich zu gestalten.

Grundsätzliches zum Carsharing

Carsharing ist die organisierte und gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen, in der Regel Pkw, durch eine unbestimmte Anzahl von Fahrerinnen und Fahrern. Die Fahrzeuge können nach Abschluss einer Rahmenvereinbarung in der Regel selbständig reserviert und ausgeliehen werden. Dabei ist eine kurzzeitige Nutzung (von 15 Minuten bis zu einigen Stunden) eher die Regel. Fahrzeuge können jedoch auch für einen längeren Zeitraum (mehrere Tage) genutzt werden.

Carsharing-Angebote gibt es dabei in sehr unterschiedlichen Betriebsformen. Diese variieren im Abhol- und Abstellort, im Anbieter und in der Antriebsart. Grundsätzlich wird unterschieden zwischen stationsbasiertem und stationsunabhängigem Carsharing, auch Free-floating genannt:

- **Stationsbasiert:** Das stationsgebundene Carsharing ist die häufigste Variante des Autoteilens. Hierbei befinden sich die Fahrzeuge an Stationen, wo sie abgeholt und nach Nutzung auch wieder abgestellt werden. Fahrzeuge können im Voraus reserviert oder bei Verfügbarkeit spontan genutzt werden.
- **Free-floating:** Das stationsungebundene Carsharing ist hingegen auf wenige Großstädte beschränkt und wird dort in der Regel auch nur in eng begrenzten Innenstadtbereichen angeboten (manchmal können die Fahrzeuge auch gegen eine Extragebühr in fest vorgegebenen Gebieten z.B. am Flughafen abgegeben werden). Hier ortet die nutzende Person das Fahrzeug spontan mobil und stellt es nach Nutzung flexibel auf einem beliebigen Stellplatz im Geschäftsbereich ab.
- **Stationsflexibles Carsharing** ist derzeit eher selten verfügbar. Die Fahrzeuge können hierbei an einer Station abgeholt und an einer anderen wieder abgegeben werden. Was aus Nutzersicht sehr praktisch klingt, bringt einen entsprechenden Verwaltungsaufwand mit sich, weshalb sich diese Modelle überwiegend noch im Erprobungsstatus befinden bzw. auf einzelne Projekte beschränkt sind. Eine Idee ist beispielsweise das **pulsierende Carsharing**, bei dem das Auto tagsüber am Unternehmensstandort abgestellt und genutzt wird – evtl. auch durch das Unternehmen selbst – und abends am Wohnort als Carsharing-Fahrzeug zur Verfügung steht¹. Eine andere Sonderform ist das **Charge-floating**: Hier kann der Ausleihvorgang beendet werden, wenn das Fahrzeug an einer beliebigen Ladesäule des Betreibers angeschlossen ist. Diese Betriebsform ist auf reine E-Carsharingflotten zugeschnitten und findet seit einigen Jahren v.a. in Baden-Württemberg – sogar im ländlichen Raum – Anwendung².

1 Beispiel für pulsierendes Carsharing in Efze: <https://www.homberg-efze.de/leben-in-homberg-efze/mobilitaet/carsharing/>
 2 Anbieter des stationsflexiblen E-Carsharings: <https://www.deer-mobility.de>

Für das Carsharing gibt es unterschiedliche Betreibermodelle, auf die später noch eingegangen werden soll. Zwei Sonderfälle sollen an dieser Stelle dargestellt werden, auch wenn diese der gängigen Definition des Carsharings nicht entsprechen.

- **Privates Carsharing** (auch Peer-to-Peer-Carsharing): Private Fahrzeuge parken im Mittel 23 Stunden am Tag. Das Teilen privater Fahrzeuge wird dabei häufig über Online-Anbieter vermittelt und abgerechnet. Die Angebote umfassen spezielle Versicherungen für Schadensfälle. In der Regel können die Fahrzeuge jedoch nicht stundenweise, sondern eher für einen längeren Zeitraum geliehen werden (1/2 Tag bis tageweise)³.
- **Gemeinschaftsbasiertes Carsharing**: Hier steht das Fahrzeug nur einem begrenzten Nutzerkreis (Nachbarschaft, Freundeskreis, Mieter eines Objektes) zur Verfügung. Es kann durch die Gemeinschaft selbst gepflegt, gewartet und finanziert werden oder es wird durch einen Carsharing-Anbieter all inclusive zur Verfügung gestellt. Das gemeinschaftsbasierte Carsharing erfüllt allerdings durch den geschlossenen Nutzerkreis nicht die Anforderungen an das Carsharing im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen – beispielsweise für die Bereitstellung von Carsharing-Stellplätzen. Ähnlich verhält es sich beim **Corporate Carsharing**, hier stehen die Fahrzeuge nur den eigenen Mitarbeitenden eines Unternehmens zur Verfügung.

Wenn im Folgenden allgemein von Carsharing gesprochen wird, so handelt es sich um stationsbasiertes Carsharing.

³ 3 Plattformen für das private Carsharing sind z.B.: <https://www.snappcar.de/> und <https://de.getaround.com/>

2. VORTEILE DES CARSHARINGS

Carsharing ist in den letzten Jahren immer beliebter geworden. So ist nicht nur die Anzahl der zur Verfügung stehenden Fahrzeuge ebenso wie die der Nutzenden kontinuierlich gestiegen, auch die Anzahl der Kommunen, in denen Carsharing angeboten wird, wächst stetig [1][2].



Kostenvorteil

- Günstiger als eigenes Auto bei einer Fahrleistung bis zu 14.000 km/Jahr
- Einsparungen bei < 4.000 km/Jahr, insbesondere bei gleichzeitiger Nutzung von Fahrrad/ÖPNV für Alltagswege



Weniger Pkw-Verkehr

- Einsparungen von Stellflächen durch reduzierten Fahrzeugbestand: **ein stationsbasiertes Carsharing-Fahrzeug ersetzt durchschnittlich 10-15 private Pkw**



Flexibilität & Unabhängigkeit

- Bedarfsgerechte Nutzung für Einkäufe, Ausflüge oder Urlaubsfahrten
- Reduzierte Abhängigkeit vom eigenen Fahrzeug



Förderung nachhaltiger Mobilität

- Carsharing-Nutzende nutzen zusätzlich häufiger ÖPNV und Fahrrad



Ergänzung zum Umweltverbund

- Ideal in Kombination mit ÖPNV, Fahrrad und Fußwegen
- Im ländlichen Raum als Ersatz für den Zweitwagen geeignet



Stärkung der lokalen Wirtschaft

- Carsharing-Nutzende greifen häufiger auf regionale Einkaufsmöglichkeiten zurück
- Stärkung der Kaufkraft durch entfallende Kosten für eigenen Pkw

3. CARSHARING ABSEITS DER GROSSSTADT

Bedeutung des Carsharings im ländlichen Raum

Das stationsbasierte Carsharing beschränkt sich nicht mehr nur auf Großstädte. So gibt es inzwischen in 51,7 % der Kommunen mit einer Einwohnerzahl zwischen 20.000 und 49.999 bereits ein Carsharing-Angebot. Unter den kleineren Städten und Gemeinden von unter 20.000 Einwohnenden ist der Anteil derer mit Carsharing-Angebot mit 8,5 % noch vergleichsweise gering [2].

Carsharing-Angebote sind perspektivisch aber auch für den ländlichen Raum unabdingbar, um die Abhängigkeit der dort lebenden Personen vom privaten Pkw zu reduzieren [9]. Wie Abbildung 1 zeigt, ist das Carsharing auch im ländlichen Raum ein wichtiger Bestandteil im Modal-Split klimaneutraler Szenarien für Deutschland – und langfristig ist seine Bedeutung nirgends größer als im ländlichen Raum.

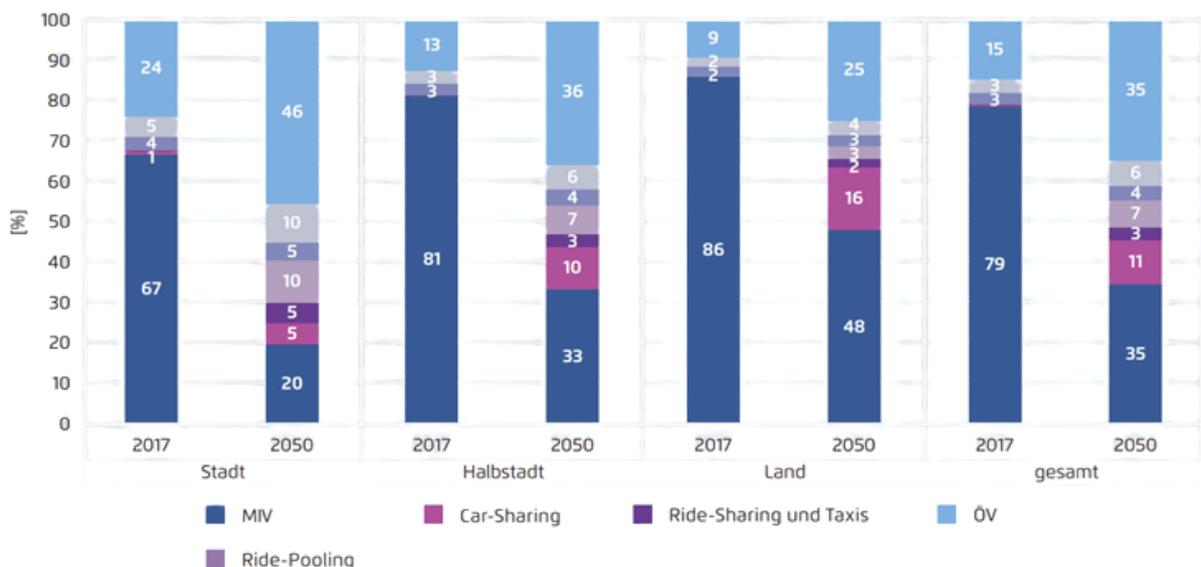


Abbildung 1: Modal-Split nach Raumtypen 2017 und 2050 [10]



Geringe Besiedlungsdichte

- weniger potenzielle Nutzer
→ geringere Auslastung der Fahrzeuge [11]
- Große Entfernungen zur nächsten Station → geringe Nutzerakzeptanz
- Geringer Parkdruck
→ fehlender Anreiz zum Umstieg auf Carsharing



Dominanz des motorisierten Individualverkehrs (MIV)

- ungenügende ÖPNV- & Radwegangebote → hohe Abhängigkeit vom Auto
- Alltag kaum ohne eigenes Auto organisierbar
- Carsharing ersetzt eher Zweit- oder Drittwagen
→ geringe Nutzung pro Kunde



Hoher Serviceaufwand für Anbieter

- Kleine Flotte & weite Wege zur Wartung
→ hohe Betriebskosten
- Wirtschaftlichkeit schwer zu erreichen bei abgelegenen, kleinen Standorten
- Geringe Rentabilität schreckt kommerzielle Anbieter ab

Beispiele zeigen, dass (und wie) es geht

Trotz der Herausforderungen zeigen zahlreiche Einsatzfälle, dass Carsharing auch in kleineren Kommunen langfristig erfolgreich sein kann.

Die oftmals nur schwierig darzustellende Wirtschaftlichkeit eines kommerziellen Angebotes wird hier häufig durch eine Querfinanzierung und/oder kostensenkende Faktoren ermöglicht:

- Bestellung oder Teilfinanzierung des Angebotes durch die Gemeinde,
- Gemeinde und/oder ortsansässige Firmen nutzen das Fahrzeug selbst (Anker- oder Kernmiete)
- ehrenamtliches Engagement, beispielsweise in einem Verein [11].

01. Vaterstettener AutoTeiler e.V. (Bayern)

Bürgergetragener Verein mit kommunaler Unterstützung gestartet, heute 64 Fahrzeuge im gesamten Landkreis Ebersberg

02. Dörpsmobil Klixbüll (Schleswig-Holstein)

Dorfinitiative startete ehrenamtlich betriebenes E-Carsharing, Modell ist inzwischen landesweites Förderprojekt

03. Carsharing Wendland (Niedersachsen)

Vereinsmodell mit Privatfahrzeugen in der Flotte, gefördert vom Bund, Schwerpunkt auf niedrigschwelliger Umsetzung

04. ZEO-Carsharing Bruchsal (Baden-Württemberg)

Größtes ländliches E-Carsharing Deutschlands; öffentlich-private Kooperation, gefördert durch EU & Land

05. BARshare Barnim (Brandenburg)

Kommunaler E-Fuhrpark für Mitarbeitende mit Öffnung für Bürger:innen nach Dienstschluss, wächst stetig

06. teilAuto in Mitteldeutschland

teilAuto organisiert in Kooperation mit lokalen Vereinen ehrenamtlich betreute Standorte in Mittelzentren

Eine tabellarische Übersicht der hier aufgezeigten Beispiele inklusive weiterführenden Links befindet sich im Anhang (Tabelle 1).

4. POTENZIAL-ANALYSE FÜR DAS CARSHARING

Faktoren, die das Potenzial beeinflussen

Grundsätzlich ist das Potenzial für das Carsharing dort besonders hoch, wo eine hohe Bevölkerungsdichte besteht. In Städten geht man davon aus, dass die Kunden in der Regel bereit sind, ca. 400 m zur nächsten Station zu laufen, was indes auch von der Beschaffenheit der Fußwege abhängt. Folglich besteht ein grundlegendes Potenzial für das Carsharing dort, wo im Umkreis von 400 m eine hohe Bevölkerungsdichte vorherrscht. Gute Radwege und eine sichere Abstellmöglichkeit für ein Rad am Standort können das Einzugsgebiet erweitern.

Eine weitere wichtige Voraussetzung ist, dass die Alltagswege gut ohne ein eigenes Auto realisierbar sind. Das heißt ein gutes ÖPNV-Angebot, eine gute Versorgungsstruktur vor Ort, gute Radwege, potenziell aber auch das Engagement des jeweiligen Arbeitgebers reduzieren die Abhängigkeit vom Besitz eines eigenen Fahrzeugs. So kann sich neben Dienstradleasing und ÖPNV-Zuschuss – tätigkeitsspezifisch – auch Homeoffice positiv auswirken, denn häufig lohnt sich ein (Zweit-)Pkw nicht für eine Fahrt pro Woche ins Büro. Für den größeren Einkauf, die Wochenendfahrt oder den Besuch einer Kulturveranstaltung am Abend wird dann auf das Carsharing-Fahrzeug zugegriffen. **Das Carsharing ist also kein Ersatz für den ÖPNV, sondern eine sinnvolle Ergänzung.**

Ambivalent hingegen ist die Anzahl der privaten Pkw im Umkreis. Einerseits zeigt eine hohe Zahl, dass grundsätzlich ein Fahrzeug zumindest gelegentlich benötigt wird, andererseits kann dies ein Indikator für die gefühlte Abhängigkeit der Bevölkerung von einem eigenen Pkw sein. Hier kann die Etablierung des Carsharings mehr Zeit in Anspruch nehmen.

Gewerblich genutzte Fahrzeuge im Umkreis sind ein Indikator für mögliche Ankermieter bzw. Kernnutzer, die Carsharing-Fahrzeuge in den Dienstzeiten nutzen und damit für einen Grundumsatz sorgen, bzw. eigene Fahrzeuge außerhalb der Dienstzeit für das Carsharing zur Verfügung stellen.

Für die Analyse des Carsharing-Potentials im Landkreis Görlitz wurden neben den bereits angesprochenen Indikatoren zur Attraktivität des Carsharings in Form der Anzahl Einwohnender, sowie gewerblicher und privater Pkw weitere soziodemographische und infrastrukturelle Daten ausgewertet, die Hinweise für die Nutzung eines hypothetischen Carsharing-Angebots darstellen. Die verschiedenen Daten wurden in Rastern von 500 auf 500 Metern ausgewertet und in einer Gesamtbewertung aufsummiert, die relative Abstufungen visualisiert. Eine absolute Bewertung des Carsharing-Potentials kann nicht getroffen werden.

Als Datengrundlage dienten Daten zur Anzahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigter (SvB) je Gemeinde, Einwohner je Gemeinde, POI auf Grundlage von OpenStreetMaps, ÖPNV-Haltestellen sowie die Anzahl privater und gewerblicher Pkw je Gemeinde. Die Anzahl der privaten und gewerblichen Pkws, der Einwohnenden und SvB wurden auf die betroffenen Arbeits- und Wohngebäude im Gemeindegebiet umgelegt und anschließend je Raster ausgewertet.



Die Umwandlung in eine relative Bewertung erfolgte anschließend durch die Einteilung der ausgezählten Werte der sechs Analysekatoren in Quintile. Zur Bestimmung einer Gesamtbewertung des Rasters wurden die Quintile zusammengezählt. Die Anzahl Einwohnender und SvB wurde bei der Bestimmung der Gesamtbewertung der Raster doppelt gewichtet, da der potenziellen Nutzendenzahl, welche sich in der Bevölkerungsdichte und der Dichte an Arbeitnehmenden ausdrückt, das größte Gewicht beikommt. Folglich ergibt sich ein maximaler Gesamtwert von 40 für die Raster, fünf stellt den niedrigsten Gesamtwert dar, siehe folgende Abbildung 2 und Tabelle 2 (siehe Anhang).

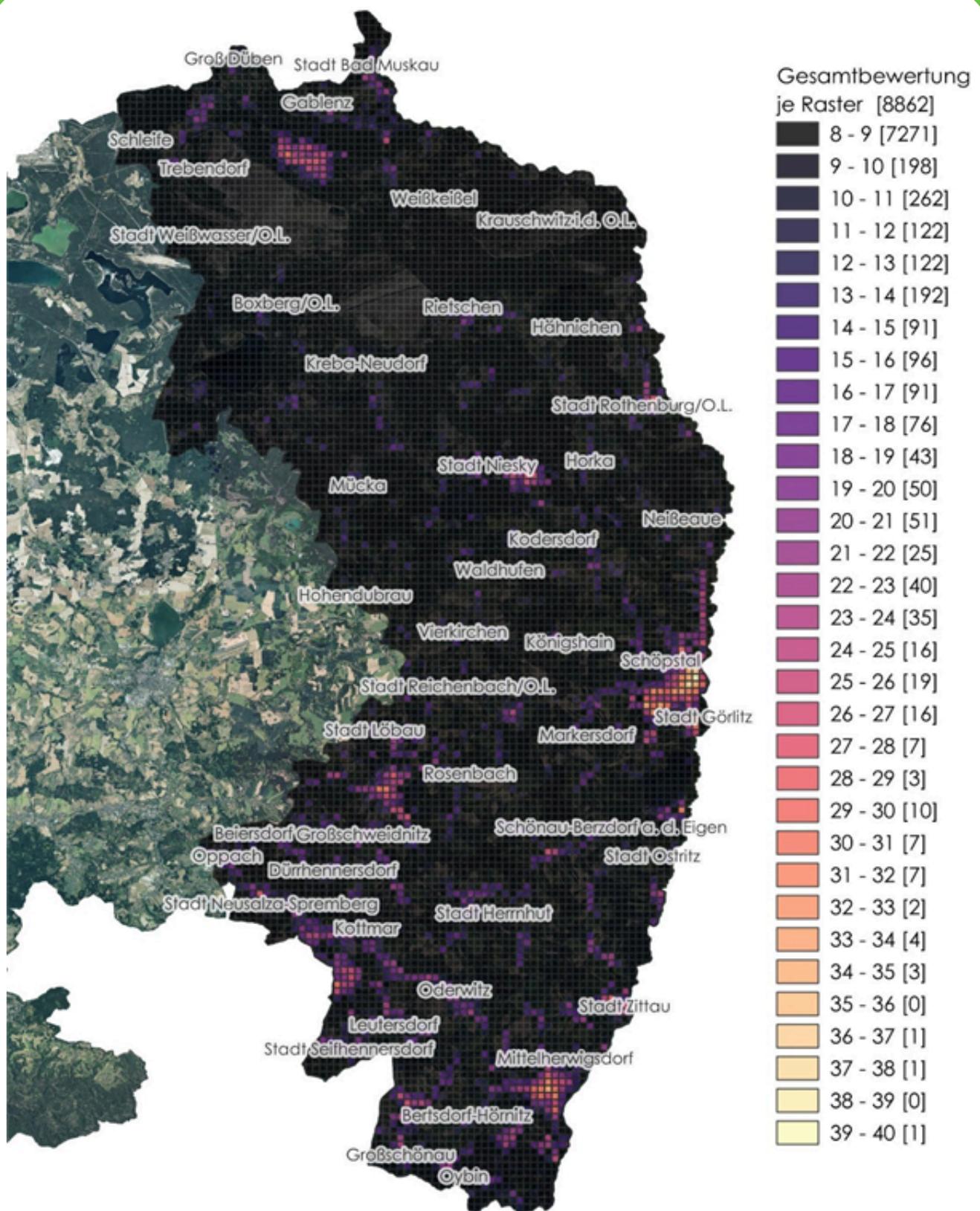
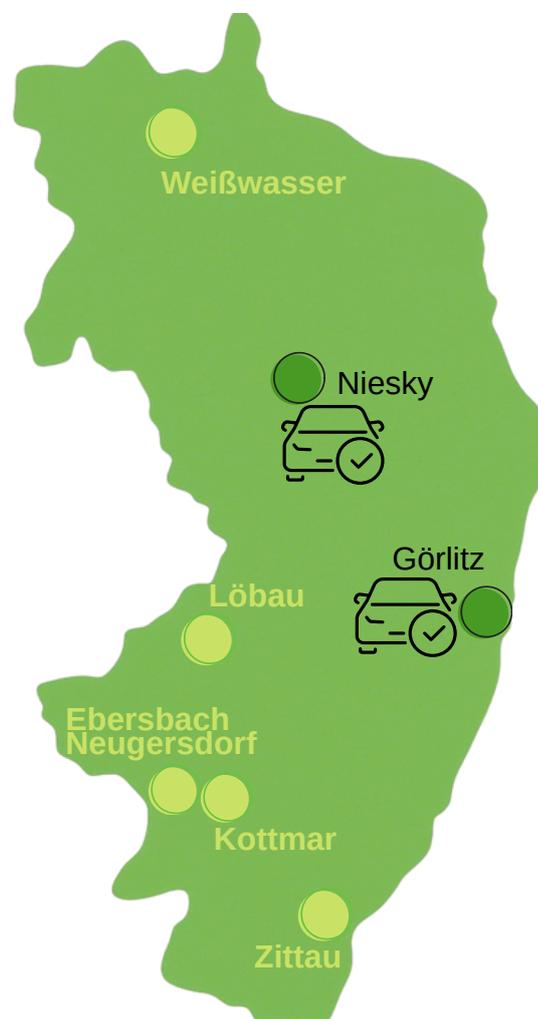


Abbildung 2: Potential Carsharing je Raster (liegt als detaillierte GIS-Karte vor)

Datenanalyse für den Landkreis Görlitz

Tabelle 2 (siehe Anhang) zeigt wo das größte Potenzial für das Carsharing im Landkreis Görlitz besteht. Es sei jedoch darauf verwiesen, dass neben den soziodemographischen und infrastrukturellen Daten auch weitere Faktoren, wie ein bürgerschaftliches Engagement und das Vorhandensein eines Kernnutzers eine wichtige Rolle spielen. Die Beispiele in Kapitel 3 zeigen, dass Carsharing auch im ländlichen Raum funktionieren kann.

Das größte Potential für das Carsharing besteht wie zu erwarten in den bevölkerungsdichtesten Gemeinden des Landkreises in abnehmender Reihenfolge: Görlitz, Zittau, Weißwasser, Löbau, Ebersbach-Neugersdorf, Niesky und Kottmar. In Görlitz und Niesky sind bereits Carsharing-Angebote vorhanden. Trotz der ermittelten Gesamtbewertung bleibt auch in diesen Kommunen die Notwendigkeit einer engagierten Bürger:innenschaft zur Reduktion der laufenden Kosten sowie einer Sicherstellung der Finanzierung über eine Anker- oder Kernnutzung (siehe Kapitel 5).



Zielgruppen

In den Anfängen des Carsharings in den 1990er Jahren bestand die Zielgruppe vor allem aus Umweltbewussten bzw. den sogenannten Alternativen. Dies hat sich in den letzten Jahrzehnten deutlich erweitert, auch aufgrund der deutlich größeren Flexibilität durch mobile Endgeräte. Heute ist der private Pkw für viele zu einem Gebrauchsgut geworden, bei dem vor allem die Kosten im Vordergrund stehen. Hier kann das Carsharing gut den Zweitwagen ersetzen oder den Besitz eines Fahrzeuges obsolet machen.



Besonders **junge Leute, junge Familien** und (eingeschränkt) **Studierende** stellen eine Zielgruppe für Carsharing-Angebote dar. Aber auch **ältere Menschen**, die das eigene Fahrzeug nicht mehr täglich für den Arbeitsweg benötigen, sind zunehmend für das Carsharing offen. Insbesondere betrifft dies auch Personen, die aus Großstädten (wieder zurück) in die Region ziehen und ggf. Routinen ohne den Besitz eines eigenen Fahrzeuges entwickelt haben

Unternehmen und Gemeinden bzw. Verwaltungen sind ebenso potenzielle Nutzende (siehe Kapitel 5). Zudem können Vereine, soziale Träger sowie kirchliche Institutionen mit Kosten- und Umweltargumenten, aber auch mit dem Thema Stärkung der Gemeinschaft angesprochen werden. Dies erzielt zudem eine Vorbildwirkung, die wiederum andere Nutzende anzieht.

Nicht vergessen sollte man auch ortsfremde Nutzende, wie **Dienstreisende** und vor allem **Tourist:innen**. Letzteres gilt vor allem für attraktive meist ländliche Regionen, in denen Tourist:innen aus urbanen Zentren Erholung finden. Während man in Großstädten heute schon oft auf den Besitz eines eigenen Fahrzeuges verzichten kann, möchte man am Urlaubsort für Ausflüge gern ein Fahrzeug zur Verfügung haben. Ein Carsharing-Angebot kann damit die Attraktivität des Standortes erhöhen. Hat man diese Zielgruppe im Blick, ist es wichtig, dass das entsprechende Angebot für diese Zielgruppen interessant ist (keine oder nur eine geringe Anmeldegebühr bzw. Kautions, niederschwellige Anmeldeöglichkeiten – was auch durch Gewinnung überregionaler Anbieter gelingen kann, bei denen potenzielle Nutzende ggf. bereits Mitglied sind).

Nicht nur für die Potenzialanalyse ist die Zielgruppenbetrachtung wichtig: je besser man seine Zielgruppe kennt, umso besser funktioniert auch die Ansprache.

Unabhängig von den grundsätzlichen Voraussetzungen für das Carsharing, sind insbesondere in ländlichen Regionen die konkreten Gegebenheiten vor Ort wichtig. So kann auch bei ungünstigeren Bedingungen Carsharing angenommen werden, wenn andere Gegebenheiten, wie eine große Affinität zum Thema sowie eine gute Gemeinschaft vor Ort gegeben sind.

Sinnvoll kann es daher sein, mittels einer Umfrage eine konkrete Bedarfsermittlung durchzuführen und zugleich das Interesse und auch die Bereitschaft sich einzubringen, zu ermitteln.

Inhalte können dabei sein:

- Grundsätzliche Einstellung zum Thema
- Konkretes Interesse am Carsharing
- Jährliche Laufleistung und Anzahl der Fahrzeuge im Haushalt
- Bereitschaft, sich in ein Projekt einzubringen
- Geschätzte Nutzungshäufigkeiten
- Zeiten, wann eine Nutzung wahrscheinlich ist (vormittags, nachmittags, abends, Wochentage)
- Konkrete Standortvorschläge



Eine Befragung dient nicht nur der konkreten Bedarfsermittlung, sondern auch bereits der Aktivierung, also der Gewinnung von Kümmerern und potenziellen Nutzenden. Ob die Befragung schriftlich mit einem Fragebogen oder online stattfindet, hängt von den Gegebenheiten vor Ort sowie der angesprochenen Zielgruppe ab. Zu beachten ist hierbei, dass z.B. ältere Menschen weniger digital affin sind, während man mit einem Onlinefragebogen jüngere Zielgruppen besser erreicht.

In die Bedarfsermittlung sollten auch Unternehmen, soziale Träger, Vereine und kirchliche Einrichtungen einbezogen werden. Hier ist in der Regel eher ein Gespräch zu führen, in dem die Vorteile des Carsharings erläutert werden können (siehe dazu auch Kapitel 6).

5. FINANZIERUNG

Grundsätzliche Finanzierungsmodelle des Carsharings in kleinen Städten und ländlichen Regionen

Während sich in urbanen Zentren und Großstädten das Carsharing selbst trägt, ist der Aufbau und Betrieb in Kleinstädten und ländlichen Regionen kein Selbstläufer (siehe Kapitel 3). Fahrzeuge und laufende Kosten müssen finanziert werden, was vor allem in der Anfangsphase eine Herausforderung darstellt. Hinzu kommt, dass die Einführungsphase länger dauert, da potenzielle Kunden in der Regel über eigene Fahrzeuge verfügen; erst wenn dieses ausfällt oder die Ersatzbeschaffung ansteht, kann ein Carsharing-Angebot einspringen.

Wenn es gelingt, einen kommerziellen Carsharing-Betreiber zu finden (siehe Kapitel 6), kann dieser vor Ort nur aktiv werden, wenn das finanzielle Risiko zumindest in der Einführungsphase überschaubar ist. Insbesondere ist eine Finanzierung erforderlich, wenn ein Carsharing-Angebot initiiert bzw. neu aufgebaut wird.

Hierfür haben sich **vier Modelle** etabliert: Die Gemeinde schließt dabei mit dem Carsharing-Anbieter einen zusätzlichen Dienstleistungsvertrag ab. Die Gemeinde (bzw. in Kooperation mit Unternehmen vor Ort) nimmt also Geld in die Hand, um einen kommerziellen Carsharing-Anbieter beim Aufbau des Angebotes zu unterstützen. Dabei hat die Gemeinde je nach Ausgestaltung des Vertrags auch die Möglichkeit das Fahrzeug selbst zu nutzen.



Bei einer **Ankernutzung** wird einem Vertragspartner das Fahrzeug exklusiv in einem fest vorgegebenen Zeitfenster zur Verfügung gestellt. Dies kann beispielsweise die Verwaltung sein, die dadurch ein Fahrzeug in ihrem Fuhrpark ersetzt. Auch Unternehmen können Fahrzeuge in Ankermiete übernehmen. Das Fahrzeug steht in der vereinbarten Dienstzeit ausschließlich dem Ankernutzer zur Verfügung. Das Geld wird unabhängig von der tatsächlichen Nutzung an den Carsharing-Anbieter gezahlt. Hiermit wird eine regelmäßige Vergütung garantiert, welche das wirtschaftliche Risiko senkt. Dem Ankermieter steht das Fahrzeug in der vereinbarten Zeit exklusiv zur Verfügung und kann in dieser als Bestandteil des Fuhrparks flexibel eingesetzt werden. Nachteil des Modells ist, dass das Fahrzeug für die Allgemeinheit nur in einem eingeschränkten Zeitfenster verfügbar ist. Der Wochenendausflug oder der Großeinkauf in den späten Nachmittagsstunden kann mit dem Fahrzeug gemacht werden. Für den Arztbesuch am Vormittag steht den Nutzern jedoch kein Fahrzeug zur Verfügung, wenn dies das einzige Fahrzeug am Standort ist.

Im Falle einer **Kernnutzung** ist das Zeitfenster für die Nutzung nicht fest vereinbart. Der Kernnutzer erhält ein Kontingent an Fahrtzeit, welches er flexibel nutzen kann. Allerdings ist dafür eine Buchung durch die Mitarbeiter erforderlich. Kernnutzer können neben der Verwaltung auch Unternehmen oder Privatpersonen sein, welche die Einführung des Carsharings (zeitlich befristet) unterstützen wollen. Mit dem Carsharing-Fahrzeug können je nach vereinbartem Kontingent der Kernnutzung Spitzen im eigenen Fuhrpark abgedeckt werden. Eine Kernnutzung kann auch von mehreren Partnern gleichzeitig übernommen werden, die sich das Kontingent dann teilen. Gegebenenfalls kann das Kontingent auch beispielsweise zu Werbezwecken an Dritte weitergegeben werden (z.B. indem ein Gewerbetreibender sein Kontingent als Gutscheine an seine Mitarbeitenden oder Kunden weitergibt). Ein klarer Vorteil für die Einführung des Carsharings besteht darin, dass Carsharing-Nutzende das Fahrzeug auch tagsüber reservieren können und die Nutzung nicht auf bestimmte Zeitfenster beschränkt ist.





Eine weitere Möglichkeit der Unterstützung des Carsharings durch eine Kommune kann die **Übernahme einer Ausfallgarantie** sein. Hier übernimmt die Gemeinde – ggf. zeitlich befristet – einen Teil des Betriebsrisikos unabhängig von der eigenen Nutzung. Die Gemeinde beschafft ein Carsharing-Angebot für ihre Bürgerinnen und Bürger und zahlt hierfür eine festgelegte Summe als Vergütung. Nutzungen durch Dritte können dabei gegengerechnet werden. Der Vorteil besteht hier darin, dass Carsharing-Anbieter und Verwaltung gleichermaßen ein hohes Eigeninteresse haben, für die Nutzung des Angebotes zu werben.

Die vierte Variante ist die **komplette Bestellung des Fahrzeugs** z.B. durch die Gemeinde. Evtl. werden die Einnahmen aus der Vermietung mit dem Carsharing-Anbieter geteilt.



Die Modelle können auch kombiniert werden, z. B. die Kombination von Kernnutzung und Ausfallgarantie, hier kann der Kernnutzer z.B. flexibel auf das Fahrzeug zugreifen und zahlt dafür einen Maximalbetrag, der mit der Nutzung Dritter gegengerechnet wird. Darüber hinaus haben die Kommunen die Möglichkeit, das Carsharing durch die Bereitstellung von öffentlichen Stellplätzen (nach CsgG), aber auch kommunikativ zu unterstützen, bspw. indem es im Rahmen des Neubürgermarketings beworben wird (siehe Kapitel 6).

Kosten bei Entwicklung eines eigenen Angebotes

Wird ein Carsharing-Angebot vor Ort selbst aufgebaut, muss die komplette Finanzierung abgesichert sein. Abbildung 3 zeigt eine Aufstellung der wichtigsten Kostenbestandteile.

INVESTITIONEN	LAUFENDE KOSTEN
<p>Fahrzeug:</p> <ul style="list-style-type: none">• Fahrzeuganschaffung• Ausstattung (z.B. Kinderschutz)	<p>Fahrzeug:</p> <ul style="list-style-type: none">• Haftpflicht-Versicherung• Kraftstoff (Tank- oder Ladekarte)• TÜV / Wartung / Reifen• Steuern• Rundfunkbeitrag
<p>Zugangssystem:</p> <ul style="list-style-type: none">• heute meist Hardware (+ Software)	<p>Buchung:</p> <ul style="list-style-type: none">• Buchungstool (Lizenzgebühren)• Support und Hotline• Abrechnung
<p>Software:</p> <ul style="list-style-type: none">• Zugang, Verwaltung, Buchung, Abrechnung	<p>Organisation:</p> <ul style="list-style-type: none">• Autopflege• Marketing• Steuerberater• ggf. Sondernutzungsgebühr für den Parkplatz
<p>Stellplatzausgestaltung</p> <ul style="list-style-type: none">• Beschilderung• Parkplatzkennzeichnung• Hinweistafel	

Abbildung 3: Aufstellung der wesentlichen Kostenbestandteile für ein Carsharing

Den Kosten für das Carsharing stehen zunächst die Einnahmen gegenüber:

Die **Nutzungsgebühren** können sich aus mehreren Komponenten zusammensetzen. Diese sind (siehe dazu auch Kapitel 6):

- Grundpreis pro Mietvorgang
- eine Zeitkomponente bei Nutzung
- eine Pauschale pro gefahrenem Kilometer
- eine einmalige Registrierungsgebühr (häufig)
- ggf. monatliche Teilnahmegebühr (unbeliebt!)
- regelmäßige Einnahmen von Anker- bzw. Kernnutzern

Es gibt darüber hinaus eine Reihe von Möglichkeiten Kosten zu sparen:

- Die Investitionen beim Fahrzeug können beispielsweise durch die Überlassung bereits bestehender Fahrzeuge durch die Gemeinde, Unternehmen oder auch Privatpersonen gesenkt werden.
- Kostengünstiges Bereitstellen von öffentlichen Stellplätzen durch die Kommune (symbolischer Beitrag).
- Ehrenamtliches Engagement, beispielsweise bei der Fahrzeugpflege, reduziert die laufenden Kosten.
- Ortsansässige Unternehmen übernehmen Sachleistungen, wie die Wartung des Fahrzeuges und kleinere Reparaturarbeiten, im Rahmen des eigenen Fuhrparkmanagements.
- Zusammenschluss mit anderen Initiativen ermöglicht bessere Konditionen (z.B. bei Softwarenutzung).

Insbesondere für die Initiierung bzw. der Fahrzeuganschaffung können auch Fördermittel eingeworben werden. Art und Höhe der Förderungen hängt ab von:

- dem konkreten Vorhaben (z.B. reine Investition, Koordinierung mehrerer Gemeinden, Antriebsart der Fahrzeuge).
- den jeweiligen Akteuren (Kommunen bzw. kommunale Einrichtungen; Unternehmen, Vereine).
- den aktuellen Förderbedingungen bzw. Calls.

Hinweis: Gegebenenfalls kann die Gemeinde auch Fördermittel bzw. Spenden durch Stiftungen beantragen, um ein Fahrzeug für das Carsharing bereitzustellen, da dies Carsharing-Vereinen wegen der fehlenden Gemeinnützigkeit häufig nicht möglich ist (siehe Kapitel 6). Die folgenden Möglichkeiten sind dabei nur als Hinweise zu sehen.

- Förderung nachhaltiger Mobilität (RL Mobilität EFRE/JTF 2021 bis 2027) (Neben Mobilitätsstationen werden hier auch Konzepte und Modellvorhaben gefördert.)
- LEADER (Je nach konkreten Förderschwerpunkten in den jeweiligen Regionen können hier Fahrzeuge gefördert werden.)
- Förderrichtlinie Regionalentwicklung (FR-Regio) (Schwerpunkt hier ist die interkommunale Zusammenarbeit, gefördert wird von der konzeptionellen Vorbereitung bis zur tatsächlichen Umsetzung. Diese Förderung könnte beim Zusammenschluss mehrerer Kommunen zum Tragen kommen.)
- Kommunalrichtlinie (Hier werden investive Maßnahmen für die Einrichtung einer Mobilitätsstation gefördert.)

Konkrete Fördermaßnahmen wären nochmal zum gegebenen Zeitpunkt genau zu prüfen. Eine gute Recherchemöglichkeit bietet hier das Förderportal des Bundes. Geeignete Schlagworte sind dabei neben „Carsharing“ und „Mobilitätsstation“ auch „Mobilität“, „ländliche Räume“ und „Daseinsvorsorge“.

- Gegebenenfalls können auch Lottomittel eingeworben werden. Hierfür können die jeweiligen Ministerien in Sachsen angesprochen werden.
- Eine weitere Möglichkeit besteht darin, sich an Stiftungen wie die Sparkassenstiftung zu wenden. Auch hier muss beachtet werden, dass die Förderung durch eine Stiftung häufig an die Gemeinnützigkeit des Antragstellers geknüpft ist (siehe Kapitel 6).

Letztendlich können auch von kommerziellen Partnern Zuschüsse eingeworben werden. Unternehmen vor Ort sponsern mit einem festen Betrag einmalig oder regelmäßig, um das Vorhaben zu unterstützen. Dies kann verbunden sein mit einer Werbung auf dem Fahrzeug. Hier sollte jedoch berücksichtigt werden, dass für die Sichtbarmachung des Carsharing-Angebotes eine Gestaltung des Fahrzeuges (Brandig) sinnvoll ist (siehe Kapitel 6). Eine Werbung durch die Sponsoren sollte sich in das CD einfügen.

6. UMSETZUNG

Akteure vor Ort

Um ein Carsharing-Angebot zu entwickeln, bedarf es einer Reihe von Akteuren. Das Angebot steht und fällt damit, ob ein Betreiber gefunden wird. Zunächst braucht es vor Ort jedoch Kümmerer. Sie nehmen die Sache in die Hand, suchen oder gründen einen Betreiber, sprechen mögliche Unterstützer an, sind ggf. bereit, sich um die Fahrzeuge zu kümmern (Pflege und Wartung) und rühren vor Ort die Werbetrommel. Kümmerer können Privatpersonen sein, die Initiative kann jedoch auch von der Gemeinde ausgehen.

Wichtig für die Etablierung eines Angebotes ist zudem die Ansprache potenziell Nutzender. Hier wurden bereits im Kapitel 4 Aussagen getroffen. Wird das Angebot neu entwickelt, ist es immer von Vorteil, potenzielle Nutzerinnen und Nutzer in die Angebotsgestaltung mit einzubeziehen. Fragestellungen hierbei könnten sein: Soll es ein Elektrofahrzeug sein? Welche Ausstattung ist wünschenswert und auf was kann verzichtet werden? Wie soll die Preisgestaltung aussehen? Eine Bürgerbeteiligung erhöht später die Akzeptanz des Angebotes merklich.

Darüber hinaus bedarf es auch weitere Unterstützer vor Ort. Das sollte in jedem Fall die Gemeinde selbst sein, denn sie hat durch die Attraktivierung des Standortes ein eigenes Interesse. Sie sollte zumindest den Parkplatz zu günstigen Konditionen bereitstellen (idealerweise sollte gerade zu Beginn auf Sondernutzungsgebühren verzichtet werden), kann aber darüber hinaus auch eine Ankermitte übernehmen (bzw. ein Fahrzeug bereitstellen) und das Fahrzeug regelmäßig nutzen, um das Angebot bekannt zu machen.



Welche Stakeholder wie unterstützen könnten, zeigt folgende Tabelle an Beispielen.

Schlussendlich sollte man sich vor Ort auch umsehen, welche Kooperationspartner man mit an Bord holen kann:

- Ist es möglich, sich mit anderen Projekten vor Ort zusammenzutun, um Synergien zu heben?
- Können sich evtl. mehrere Kommunen zusammenschließen und gemeinsam ein Projekt anschieben?
- Können Kooperationen mit ÖPNV-Anbietern oder Tourismusverbänden abgeschlossen werden, um für spezielle Zielgruppen Sonderkonditionen einzuräumen?

Stakeholder	Interesse	Möglichkeiten
Gemeinde	<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliches Mobilitätsangebot • Sicherung der Daseinsvorsorge • Stärkung der Gemeinschaft 	<ul style="list-style-type: none"> • Initiative • Bereitstellung Parkplatz • Bereitstellung Fahrzeug oder Nutzung des Angebotes durch Ankermiete • Multiplikator
Landkreis Görlitz	Ergänzung und Stärkung des ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> • Unterstützung bei Fördermitteleinwerbung • Organisatorische Unterstützung
ENO mbH (Wirtschaftsförderung)	Zusätzliches Mobilitätsangebot zur Stärkung der Region	<ul style="list-style-type: none"> • Organisatorische Unterstützung • Koordination und Fördermitteleinwerbung • Multiplikator (vor allem in Richtung Unternehmen)
Verkehrsverbund (ZVON)	Ergänzung und Stärkung des ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> • Multiplikator • Ggf. finanzielle Unterstützung durch Kooperationen (Sonderkonditionen für die Zielgruppe ÖPNV-Nutzer mit Monatskarte bzw. D-Ticket)
Tourismusvereine	Zusätzliches Angebot für Touristen	<ul style="list-style-type: none"> • Multiplikatoren zur Bewerbung des Angebotes • Ggf. finanzielle Unterstützung durch Kooperationen (Sonderkonditionen für die Zielgruppe Übernachtungsgäste)
Unternehmen vor Ort	<ul style="list-style-type: none"> • Standortattraktivierung • Mitarbeitergewinnung 	<ul style="list-style-type: none"> • Bereitstellung Fahrzeug oder Nutzung des Angebotes durch Ankermiete • Multiplikator • Sponsoring
Versorger/ Dienstleister	<ul style="list-style-type: none"> • Standortattraktivierung • Kundenbindung 	<ul style="list-style-type: none"> • Multiplikator • Sponsoring (z.B. Kauf von Gutscheinen)
Externe Unternehmen (z.B. Energieversorger, Telekommunikation)	Engagement vor Ort wird deutlich	<ul style="list-style-type: none"> • Sponsoring • (kostengünstige) Bereitstellung von Strom
Wirtschaftsverbände (z.B. Lions-Club, Rotary-Club)	Regionaler Bezug	Sponsoring
Vereine/ soziale Träger/ Kirchgemeinde	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinschaftsgedanke • Umweltbewusstsein • Kostenersparnis 	<ul style="list-style-type: none"> • Nutzung • Multiplikator

Tabelle 3: Unterstützungsmöglichkeiten unterschiedlicher Stakeholder

Bei der Entwicklung eines neuen Carsharing-Angebotes steht am Anfang die Überlegung, wer den Betrieb übernimmt. Der Betreiber – als juristische Person – ist in der Regel der Halter der Fahrzeuge und übernimmt die Organisation des Carsharings von der Nutzerverwaltung bis zur Abrechnung. Auch trägt er das finanzielle Risiko. Die Rollen können auch unter mehreren juristischen Personen aufgeteilt sein.

Grundsätzlich gibt es unterschiedliche Akteure, die Betreiber eines Carsharing-Angebotes sein können:

Carsharing-Unternehmen

Einfachstes Beispiel ist ein klassischer Carsharing-Anbieter. In den Bundesländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen ist vor allem teilAuto aktiv. Carsharing-Anbieter sind in der Regel gemeinwohlorientierte Unternehmen, d.h. hier ist die Gewinnorientierung nachrangig. Trotzdem muss sich das Carsharing-Angebot möglichst schnell selbst tragen. Warum das gerade im ländlichen Raum schwierig ist, wurde im Kapitel 2 beschrieben. Ein professionelles Carsharing-Unternehmen wird nur mit guten Rahmenbedingungen (ehrenamtliches Engagement vor Ort, Ankermieter, Unterstützung der Kommune) und vor allem durch ausreichendes Nutzerpotenzial zu gewinnen sein. Dies könnte in den Mittelstädten wie Zittau oder Weißwasser ein gangbarer Weg sein.⁴

Autohäuser / Autovermieter

Beispielsweise bieten Ford-Autohäuser in kleineren Städten manchmal Carsharing an. Viele Flinkster-Angebote – das Carsharing-Angebot der Deutschen Bahn – sind letztlich Angebote von Ford, da Ford-Carsharing mit Flinkster zusammenarbeitet. Einige Autohäuser haben bereits signalisiert, dass sie ebenfalls ein Angebot aufbauen wollen. Auch Autovermietungen ergänzen ihr Geschäft vereinzelt um ein Carsharing. Zum Beispiel betreibt Sixt ein Carsharing von Transportern in der Nähe von größeren Möbelhäusern. Interessant im ländlichen Raum sind solche Modelle evtl. in Zusammenarbeit eines regionalen Autohauses mit einem Verein.⁵

⁴ Der Flyer des Vereins Verkehrswende in kleinen Städten e.V. zeigt auf, wie eine solche Zusammenarbeit aussehen kann: https://verkehrswende-ev.de/wp-content/uploads/2024/05/LimA_Carsharing-neue-Stadt.pdf

⁵ Beispiel einer Zusammenarbeit eines Autohauses mit einem Verein (und weiteren Unterstützern) in Ansbach: <https://www.muhr-autoverleih.de/carsharing/>

Unternehmen

Auch andere bestehende Unternehmen können grundsätzlich das Carsharing betreiben, beispielhaft seien Bürgerenergie-Genossenschaften genannt. Hier ergänzt sich die gemeinschaftliche Produktion regenerativer Energie mit einem (E-)Carsharing. So betreiben bspw. die Inselwerke eG in Anklam (Mecklenburg-Vorpommern) das Sharing „Die Weiterfahrer“, welches neben zwei Elektrofahrzeugen auch noch zwei Pedelecs und zwei Lastenräder anbietet.⁶

Kommunen bzw. kommunale Unternehmen

Grundsätzlich können unter bestimmten Umständen auch Kommunen selbst ein Carsharing betreiben. Dies ist vor allem dann gegeben, wenn absehbar ist, dass kein professioneller Carsharing-Anbieter ein Angebot im Ort bzw. der Region aufbauen wird. So hat die Gemeinde Werther in Thüringen über Jahre hinweg ein Carsharing betrieben und einen Fahrdienst für ältere Bürger:innen mit eingeschränkter Mobilität organisiert.⁷ Allerdings sollten kommunale Anbietende bedenken, dass unter Umständen Einnahmen erwirtschaftet werden, die buchhalterisch berücksichtigt werden müssen.

Weitaus häufiger ist es daher, dass kommunale Unternehmen den Betrieb des Carsharings übernehmen. Beispiele hierfür sind BARshare im LK Barnim, getragen von den Kreiswerken, swa Carsharing der Stadtwerke Augsburg, deer Carsharing der Stadtwerke Calw, oder der Küstenstromer, betrieben von der Nordseebad Spiekeroog GmbH.⁸

Unabhängig vom konkreten Betreiber können die Kommunen jedoch das Carsharing unterstützen, indem sie Fahrzeuge des eigenen Fuhrparks außerhalb der Dienstzeiten für das Carsharing zur Verfügung stellen oder Carsharing-Fahrzeuge in Ankermiete während der Dienstzeiten nutzen.

Vereine

Auch bestehende Vereine können ein Carsharing-Angebot betreiben. Bei gemeinnützigen Vereinen ist zu berücksichtigen, dass derzeit das Angebot von Mobilitätsdienstleistungen jeder Art auch im ländlichen Raum von Finanzämtern bezüglich der Gemeinnützigkeit (siehe Hinweis) ggf. kritisch bewertet wird.

Das Dörpsmobil in der Gemeinde Klixbüll hat das Carsharing mit einem bereits bestehenden Verein umgesetzt.⁹

6 „Weiterfahrer“ wird von einer Energiegenossenschaft betrieben: <https://www.inselwerke.de/dieweiterfahrer/>

7 Carsharing der Gemeinde Werther: <https://www.werther-mobil.de/> (derzeit nicht aktiv)

8 deer Carsharing der Stadtwerke Calw ist inzwischen überregional tätig: <https://www.deer-mobility.de/>

9 Umsetzung des Dörpsmobil mit einem bereits bestehenden Verein: https://www.doerpsmobil-sh.de/fileadmin/redakteure/downloads/Kurzanleitung_fuer_Schnellstarter.pdf



Hinweis zur Gemeinnützigkeit

Carsharing-Vereine (auch im ländlichen Raum) werden bisher von den Finanzämtern in der Regel nicht als gemeinnützig anerkannt. Carsharing (ebenso wie der Betrieb eines Bürgerbusses) als Vereinszweck sind bisher (Stand März 2025) nicht in der Abgabenordnung des Bundes (§52 AO) aufgeführt.¹⁰ Damit fehlt derzeit eine klare Regelung der Gemeinnützigkeit solcher Dienstleistungen, auch wenn diese eindeutig nicht der Gewinnabsicht unterliegen und dem Gemeinwohl dienen sowie auf ehrenamtlichem Engagement basieren. Übernimmt ein bereits bestehender gemeinnütziger Verein ein Carsharing-Angebot sollte daher – ggf. gemeinsam mit einem Steuerberater – vorab geprüft werden, ob eine derartige Tätigkeit der Gemeinnützigkeit widerspricht oder als zusätzliches Angebot im Sinne des Vereinszwecks, ähnlich dem Betrieb eines Vereinsheims, gewertet werden kann.¹¹ Das Anbieten von Carsharing muss dabei von untergeordneter Bedeutung im Verhältnis zum gemeinnützigen Zweck stehen, sog. Nebenzweckprivileg.

Andererseits ist eine Gemeinnützigkeit durchaus von Vorteil, da einige Stiftungen oder Förderrichtlinien Gemeinnützigkeit voraussetzen oder im Falle einer Gemeinnützigkeit höhere Förderquoten bieten.

Neugründung

Evtl. findet sich kein bereits bestehender Betreiber, mit dem das Carsharing umgesetzt werden kann. In diesem Fall kann für die Umsetzung auch eine neue Struktur gegründet werden. Die Rechtsform reicht hier von einem Verein, über eine eingetragene Genossenschaft bis zur GmbH. Je nach Präferenzen der handelnden Personen sowie der örtlichen Gegebenheiten kann die geeignete Rechtsform ausgewählt werden. Eine Reihe von Leitfäden und Checklisten bieten hier Hilfestellung (siehe dazu auch die Linkliste im Anhang).^{12 13}

¹⁰ Abgabenordnung (AO) § 52 Gemeinnützige Zwecke § 52 AO - Einzelnorm

¹¹ Rechtsanwälte und Steuerberatungen bieten Hinweise zum Erhalt der Gemeinnützigkeit - beispielsweise <https://www.vereinswelt-info.de/>

¹² Leitfaden zur Neugründung von Carsharing-Angeboten incl. kurzer Beschreibung der einzelnen Rechtsformen – ab S. 59:

https://carsharing.de/sites/default/files/download/2024-08/bcs%20Leitfaden_neue_CS-Angebote_Versandversion.pdf

¹³ Checkliste zur Vereinsgründung auf S. 38: https://www.doerpsmobil-sh.de/fileadmin/user_upload/Doerpsmobil_Leitfaden_2023.pdf

Implementierung

Für die Implementierung des Carsharing-Angebotes müssen nun bestimmte Festlegungen getroffen werden. Dies betrifft vor allem:



die Standortidentifikation



das Verwaltungs- und Buchungssystem



das Fahrzeug



das Festlegen von Prozessen



die Tarifgestaltung

Letztendlich werden diese Punkte von den vorangegangenen Entscheidungen beeinflusst. Also durch Punkte wie die Finanzierung (Ankermieter, Kernnutzer), den Betreiber, die weiteren Akteure und Anforderungen an ein Buchungssystem. Hier kann daher nur auf wesentliche Aspekte eingegangen werden, die bereits zeitnah in die weitere Gestaltung des Angebotes einbezogen werden sollten.

Standortwahl



Die Standortwahl für eine Carsharing-Station ist ein zentrales Erfolgskriterium. Wichtigster Faktor ist dabei eine **gute Erreichbarkeit**. Hier ist eine zentrale Lage entscheidend. Grundsätzlich kann jedoch davon ausgegangen werden, dass das Sharing-Angebot Bestandteil einer **Lausitz-Haltestelle** (Mobilitätsstation für ländliche Regionen) wird.¹⁴ Hier kommen verschiedene (Mobilitäts-)Angebote zusammen. Allerdings ist die Auswahl der geeigneten Haltestelle entscheidend.

Man geht davon aus, dass für potenzielle Nutzende eines Carsharing-Angebotes eine Wegedistanz von 400 Metern als akzeptabel angesehen wird. In kleineren Gemeinden und bei jungen Angeboten kann dieser Radius noch etwas größer gefasst werden, jedoch wird die Grenze hier bei ca. 1 Kilometer gesehen. **Gute Fahrradwege** und die Einrichtung von sicheren **Fahrradabstellmöglichkeiten** an der Carsharing-Station können den Radius für potenzielle Nutzende vergrößern.

¹⁴ Leitfaden Lausitz-Haltestelle: <https://sichtwechsel-zukunft.de/images/Downloads/Leitfaden%20Lausitz-Haltestelle.pdf>

Positiv kann sich auch eine gute **Erreichbarkeit mit dem ÖPNV** auswirken. Dieser Aspekt sollte jedoch nicht überbewertet werden, in der Regel kommen die Nutzenden aus der fußläufigen Umgebung oder per Rad. Steht also die Entscheidung, das Angebot am abgelegenen Bahnhof zu implementieren oder an der zentral gelegenen Bushaltestelle, ist die **zentrale Lage** vorzuziehen. Allerdings müssen hier auch die konkreten Bedürfnisse der Anker- bzw. Kernnutzer berücksichtigt werden, was im konkreten Fall zu Kompromissen führen wird.

Ein weiterer wichtiger Standortfaktor ist die **gute Sichtbarkeit**. An der Lausitz-Haltestelle sollte dies gegeben sein. Aufgrund verschiedener anderer Faktoren (Ankermiete, Parkplatzverfügbarkeit) kann der konkrete Standort jedoch auch an einem anderen Standort (im Umfeld) gewählt werden. Dann ist auf eine gute Wahrnehmbarkeit zu achten, z.B. die Auswahl eines Stellplatzes, an dem viele Personen regelmäßig vorbeikommen. Dies kann durch Hinweisschilder, Wegweiser und letztlich auch der Gestaltung des Fahrzeugs erhöht werden.

Als weitere wichtige Faktoren für die Standortwahl sind zu berücksichtigen die **Verfügbarkeit des Mobilfunknetzes** – um gegebenenfalls eine Buchung direkt vor Ort vornehmen bzw. korrigieren zu können oder bei Problemen die Hotline zu erreichen – sowie die **Verfügbarkeit eines Elektroanschlusses** für die Errichtung einer Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge, auch wenn im ersten Schritt kein Elektrofahrzeug ausgewählt wird. Andernfalls entstehen hier (ggf. später) zusätzliche Kosten oder der Standort muss noch einmal geändert werden.

Buchungs- und Verwaltungssystem



Wird ein eigenes Carsharing aufgebaut, sollte man sich über ein Buchungs- und Verwaltungssystem Gedanken machen. Die einfachste Variante, z.B. in einem gemeinschaftlichen Carsharing, ist das Arbeiten mit einer Online-Liste, in der Nutzende Reservierungen eintragen können, und ein Schlüsseltresor, auf den alle Zugriff haben. Hier ist eine gute Vertrauensbasis unter den Nutzenden erforderlich, da ggf. im Nachhinein Änderungen bei der Buchung vorgenommen werden können.

Zudem wird dies bei vielen Nutzenden schnell unübersichtlich und ist mit einem hohen Aufwand z.B. für die Abrechnung verbunden. Hier hilft der **Einsatz einer geeigneten Software** für das Carsharing, den Aufwand deutlich zu reduzieren.

Eine Software kann die Buchung des Fahrzeugs per App abbilden, den Zugang zum Fahrzeug ermöglichen und die Abrechnung erleichtern. Regeln, Preise etc. sind dabei integrierbar. Hat man das Fahrzeug erfolgreich reserviert, bekommt man mit der App und/oder einer RFID-Karte zum gegebenen Zeitpunkt den Zugang zum Fahrzeug, wozu eine spezielle Hardware eingesetzt wird. Darüber hinaus gibt es (evtl. zusätzlich buchbar) weitere Features wie eine digitale Führerscheinkontrolle, die die Organisation des Carsharings unterstützen.

Auf dem Markt gibt es inzwischen einige Buchungssysteme für kleine Verleihsysteme. Auf diesen Lösungen basierend, gibt es darüber hinaus Anbieter, die zusätzliche Services wie eine Hotline oder die Abrechnung mit dem Kunden übernehmen.

Welchen Anbieter man auswählt, hängt von den ganz konkreten Wünschen und natürlich auch von den finanziellen Mitteln ab. **Im Anhang befinden sich:**

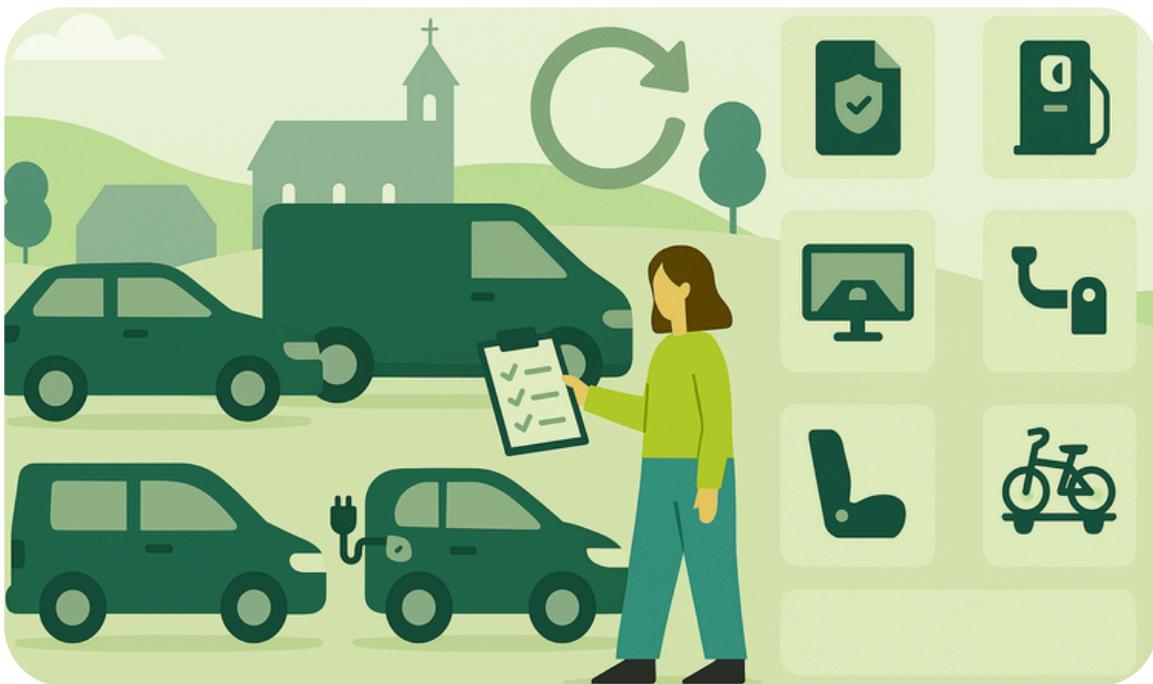
- eine **Liste möglicher Anbieter** (ohne Anspruch auf Vollständigkeit)
- eine **Checkliste** an Merkmalen für die Auswahl eines geeigneten Anbieters (es wird empfohlen, die einzelnen Positionen noch einmal nach den individuellen Bedürfnissen zu gewichten)
- eine **Kostenliste**, für mögliche zusätzliche Posten.

Fahrzeug inkl. Ausstattung und Versicherung



Bei der Auswahl des Fahrzeuges spielen einerseits die **Wünsche und Bedürfnisse der potenziellen Nutzer** eine Rolle andererseits die konkreten Rahmenbedingungen. Soll es eher ein Kleinwagen sein, der von Privatpersonen zu günstigen Konditionen ausgeliehen werden kann oder eher ein Hochdachkombi bzw. ein Kleinbus, wenn Ankermieter oder Vereine das Fahrzeug für mehrere Personen bzw. Transporte nutzen möchten.

Wird das Fahrzeug eher auf kurzen Strecken genutzt, dann empfiehlt sich ein Elektrofahrzeug, denn hier kann auf die Fahrt zur Tankstelle verzichtet werden, wenn das Fahrzeug regelmäßig geladen wird. Dies empfiehlt sich jedoch nur, wenn keine großen Berührungsängste der Zielgruppe vorhanden sind. Falls Ängste vorliegen, kann man diesen jedoch auch mit gründlicher Einweisung und Probefahrten entgegenwirken. Gegebenenfalls spielen auch Beschaffungsrichtlinien des Fahrzeughalters, wie das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (**SaubFahrzeugBeschG**) oder ausgewählte Förderprogramme eine Rolle.



Für das Fahrzeug ist eine **Versicherung** abzuschließen, die den Verleih an fremde Personen einschließt. Eine solche Selbstfahrerrentversicherung kann gegebenenfalls auch in Kooperation mit anderen Partnern günstiger abgeschlossen werden.

In der Regel werden vom Anbieter auch die Kosten für den Kraftstoff übernommen. Abhängig von der Antriebstechnik ist eine Ladeinfrastruktur vor Ort vorzusehen (für Elektrofahrzeuge) und eine Ladekarte für den Zugang zu externen Ladensäulen im Fahrzeug zu hinterlegen. Bei Verbrennern ist es eine Tankkarte, die für das Fahrzeug anzuschaffen ist.

Auch die **Ausstattung** ist wichtig und kann die Akzeptanz erhöhen. Zum Beispiel ist für gelegentliche Fahrerinnen und Fahrer eine Rückfahrkamera empfehlenswert. Soll das Fahrzeug eine Anhängerkupplung haben? Wird ein Kindersitz hinterlegt? Gegebenenfalls kann auch ein Fahrradträger interessant sein.



Als nächster Schritt sind für das Einrichten des Carsharing-Angebotes **Prozesse und Rollen** klar festzulegen. Da einige Teilschritte unter Umständen von der ausgewählten Software unterstützt werden, sollte dieser Schritt erst nach der Auswahl des Systems erfolgen. Trotzdem kann es sinnvoll sein, sich bereits im Vorfeld mit der Systemauswahl und mit den Prozessen auseinanderzusetzen, da diese bei der Gewichtung für die Systemauswahl relevant sein können.

Für das Festlegen der Prozesse sind von vornherein auch die Zielgruppen und deren Bedürfnisse zu berücksichtigen. Sind in der erwarteten Zielgruppe beispielsweise viele ältere Menschen und wenig internet-/smartphonegeübte Nutzende vertreten, bietet es sich an, feste Ansprechpersonen zu benennen, die auch telefonisch kontaktiert werden können. Andererseits sind für berufstätige Zielgruppen sowie Tourist:innen die Prozesse so zu gestalten, dass keine oder nur wenige Schritte direkt vor Ort notwendig sind (Öffnungszeiten beachten).

Prozesse sind vorzusehen bei regelmäßigen Abläufen:

- Anmeldung neuer Nutzer:innen (Antragstellung, evtl. Erteilung einer Einzugsermächtigung, Prüfung des Führerscheins)
- Buchung des Fahrzeuges
- Nutzung des Fahrzeuges (Zugang, Laden bzw. Tanken, Abrechnung, Rückgabe)

Hinzu kommen erwartbare außergewöhnliche Abläufe:

- Vorgehen im Schadensfall
- Vorgehen bei Bußgeldbescheiden



Beim Preis für das Carsharing sind grundsätzlich alle Leistungen wie Steuern, Wartung, Reinigung, Reparatur und Kosten für den Treibstoff enthalten. Dabei wird der Treibstoff in der Regel über eine beiliegende Tank- bzw. Ladekarte abgerechnet. Der Preis für die Nutzung von Carsharing-Angeboten kann sich aus mehreren Bestandteilen zusammensetzen:

Bei einigen Carsharing-Angeboten wird von den Nutzern eine **Registrierungsgebühr** und/oder eine **Kautions** verlangt. (Alternativ kann auch eine Einlage in einen Verein zu zahlen sein.) Damit kann der interne Verwaltungsaufwand abgedeckt werden. Auch werden damit evtl. anfallende Kosten für die Ausgabe einer RFID-Karte oder die Online-Führerscheinprüfung getragen. Es ist empfehlenswert, für neue Angebote im ländlichen Raum diesen Beitrag nicht zu erheben bzw. sehr niedrig zu halten, da dies eine Hürde für die Nutzung des Angebotes darstellt.

Teilweise wird für die Nutzung von Carsharing-Angeboten ein **monatlicher Betrag** erhoben. Dies kann z.B. eine Grundgebühr oder den Mitgliedsbeitrag in einem Carsharing-Verein darstellen. Der Trend zeigt, dass die meisten Anbieter (im Grundtarif) keine regelmäßigen Gebühren erheben und damit Carsharing für eine spontane, gelegentliche Nutzung attraktiv wird.

Dies ist empfehlenswert, wenn neue Nutzergruppen erschlossen werden sollen und das Angebot auch gelegentlichen oder zeitweiligen Nutzer:innen zur Verfügung stehen soll.

Es sollte beachtet werden, dass diese Bestandteile ebenfalls eine Hürde für eine gelegentliche Nutzung beispielsweise auch durch Touristen darstellen. Als vorteilhaft hingegen hat sich gezeigt, dass eine monatliche Zahlung in Form eines Vielfahrertarifs erhoben wird. Hier erhält der Nutzende auf die Nutzungsgebühren einen Rabatt, wenn ein monatlicher Grundbeitrag gezahlt wird. Ggf. können diese Konditionen auch speziellen Zielgruppen mit Kooperationen z.B. ÖPNV-Anbietern - im Falle des Erwerbs eines Monatstickts - oder Tourismusvereinigungen für Übernachtungsgäste gewährt werden.

Die Preise für die **Fahrzeugnutzung** setzen sich ebenfalls aus verschiedenen Komponenten zusammen. Dabei erheben nicht alle Anbietenden alle Komponenten. Am häufigsten ist die Kombination zwischen einem Zeit- und Kilometerpreis. Einige Anbietende verlangen zudem einen **Grundpreis** für jeden Mietvorgang (1-3 €). Nahezu alle Anbietenden erheben einen **Zeittarif** für die Zeit der Nutzung. Dies gilt auch wenn beim stationsgebundenen Carsharing das Fahrzeug unterwegs abgestellt wird. Die Zeitkomponente kann dabei auch eine Anzahl an Freikilometern beinhalten. Häufig werden für eine längere Nutzung auch Pauschaltarife angeboten (Tagespreis oder Wochenendtarif). Inzwischen setzen sich auch zunehmend günstigere Nachttarife durch, die die gelegentliche Nutzung des Fahrzeuges für das Pendeln in den auslastungsschwachen Randzeiten unterstützen. Viele Anbietende erheben zudem einen **Tarif für die gefahrenen Kilometer**. Der Preis kann dabei bei hohen Kilometerlaufleistungen verringert sein, um gelegentliche Langstrecken attraktiv zu machen.^{15 16}

Kommunikation und Aktivierung



Mit dem Carsharing als zusätzliches Mobilitätsangebot wird ein Beitrag zur Daseinsvorsorge im ländlichen Raum geleistet.

Damit das Angebot jedoch auch eine breite Akzeptanz erfährt, ist es notwendig, dieses den Einwohnenden bekannt zu machen und regelmäßig für die Nutzung zu aktivieren. Es ist davon auszugehen, dass die Nutzung zunächst sporadisch erfolgen wird, beispielsweise aus Neugier oder wenn das eigene Fahrzeug zeitweilig nicht verfügbar ist (z.B. Werkstattbesuch).

¹⁵ Beispiel für die Tarifstruktur von Teilauto: <https://teilauto.net/privatkunden>

¹⁶ Beispiel der Tarifstruktur von Zeo-Carsharing: <https://www.zeo-carsharing.de/kosten>

Eine langfristige Integration in die eigenen Mobilitätsroutinen, z.B. durch die Abschaffung eines Zweitwagens wird dauern und erfordert einen langen Atem. Man geht von 3 – 5 Jahren aus, bis sich das Angebot tatsächlich etabliert und tragen kann.

Für die Aktivierung sind einige Maßnahmen empfehlenswert:

1. Das Angebot sollte von Anfang an **langfristig** konzipiert und auch als solches kommuniziert werden. Dies schafft Vertrauen in eine wirkliche Alternative.
2. Es empfiehlt sich, das Fahrzeug als Carsharing-Fahrzeug sichtbar zu machen. Dafür sollte ein **Corporate Design** erarbeitet werden, welches für das Fahrzeug, Hinweisschilder sowie Flyer und Internetseite verwendet wird.
3. Nach einer öffentlichkeitswirksamen Standorteröffnung ist eine **regelmäßige Kommunikation** wichtig. Als Beispiele seien hier das Bewerben des Angebotes auf Festen und Veranstaltungen und eine regelmäßige Berichterstattung in Druckerzeugnissen sowie auf Social Media genannt. Darüber hinaus kann das Carsharing Bestandteil eines Neubürgerpakets sein, in dem es beworben und darüber hinaus ggf. auch die Anmeldegebühr erstattet wird.
4. Unabhängig von Anker- oder Kernmiete ist die Nutzung des Fahrzeuges wichtig. Hier z.B. als Bürgermeister:in mit **gutem Beispiel voranzugehen**, schafft nicht nur Einnahmen, sondern stärkt auch eine positive Einstellung zum Thema. Ebenso können auch noch weitere Akteure wie Unternehmen, Vereine oder kirchliche Organisationen aktiviert werden. Sind die Mitarbeiter:innen mit dem Fahrzeug unterwegs, lernen sie gleichzeitig das Angebot kennen.

Eine kontinuierliche Kommunikation des Angebotes sollte unbedingt in die Konzeption von Anfang an mit einbezogen werden. So kann sich das Angebot nicht nur schneller tragen, sondern die Gemeinde gewinnt durch das zusätzliche Mobilitätsangebot auch an Attraktivität.

Carsharing ist ein zusätzliches Mobilitätsangebot und perfekte Ergänzung zum ÖPNV. Die Abhängigkeit vom eigenen Pkw (ggf. Zweit- oder Drittwagen) wird dadurch deutlich reduziert.

Während sich in größeren Städten ein Carsharing-Angebot relativ schnell selbst trägt, ist die Schaffung eines solchen Angebotes in Kleinstädten und im ländlichen Raum wie dem Landkreis Görlitz kein Selbstläufer. Zahlreiche Beispiele zeigen jedoch, dass es auch hier gelingen kann.

Die Potenzialanalyse als auch Gespräche mit Anbietern hat gezeigt, dass in den größeren Städten des Landkreises (Weißwasser, Zittau) sich mit einem professionellen Carsharing-Anbieter als Betreiber ein Carsharing-Angebot aufgebaut werden kann, wenn einerseits ein Ankermieter oder Kernnutzer gefunden werden und andererseits die Routinepflege der Fahrzeuge vor Ort beispielsweise durch engagierte Bürger:innen übernommen werden kann.

Auch in den kleineren Kommunen kann ein Carsharing gelingen. Hierfür sind jedoch andere Modelle notwendig. Dies kann in den einzelnen Kommunen separat umgesetzt werden. Durch einen Zusammenschluss mehrerer Initiativen lassen sich jedoch Synergien generieren. Hierfür kann der Landkreis bzw. die Wirtschaftsförderung koordinieren und unterstützen.

Zudem sollte geprüft werden, ob beim Aufbau eines Carsharing-Angebotes gegebenenfalls mit anderen Vorhaben im Bereich Mobilität Synergien erreicht werden können. So können Carsharing-Fahrzeuge gleichzeitig für ein Bürgerrufauto oder sonstige Fahrdienste (z.B. PriMa+ÖV Projekt¹⁷) verwendet werden.

Insgesamt ist Carsharing im Landkreis Görlitz eine herausfordernde, aber potenziell zukunftsfähige Lösung.

Sie möchten Carsharing vor Ort umsetzen?

Wir begleiten Sie dabei. Ob Kommune, Unternehmen oder engagierte Bürgerinitiative – wenn Sie den Aufbau eines Carsharing-Angebots im Landkreis Görlitz anstoßen oder weiterentwickeln möchten, ist die Entwicklungsgesellschaft Niederschlesische Oberlausitz mbH Ihr kompetenter Ansprechpartner.

Nehmen Sie Kontakt mit uns auf: schichtwechsel@wirtschaft-goerlitz.de

Literaturverzeichnis

[1]

bcs, „Carsharing in Deutschland - Fact Sheet,“ 01 2024. [Online]. Available: https://carsharing.de/sites/default/files/download/2024-09/240319_Carsharing_Statistik_digital.pdf. [Zugriff am 12 11 2024].

[2]

bcs, „Carsharing ist günstiger als ein eigenes Auto,“ Bundesverband Carsharing e.V., 01 2024. [Online]. Available: <https://carsharing.de/warum-carsharing-nutzen>. [Zugriff am 12 11 2024].

[3]

bcs, „Verkehrsentlastung durch Carsharing,“ Bundesverband Carsharing, 2020. [Online]. Available: https://www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/bcs_factsheet20_verkehrsentlastung_0.pdf [Zugriff am 21 03 2023].

[4]

W. Loose, „Mehr Platz zum Leben – wie CarSharing Städte entlastet,“ 2016.

[5]

H. G. K. Scheier, U. Kurz, B. Schwieger und M. G. Keßler Stephanie, „Analyse der Auswirkungen des Car-Sharings in Bremen,“ 2019.

[6]

Finanztip Verbraucherinformation GmbH, „Eigenes Auto oder Carsharing – was ist günstiger?,“ 2016. [Online]. Available: <https://www.finanztip.de/carsharing/kostenvergleich/>. [Zugriff am 13 10 2023].

[7]

C. Doll und K. Krauss, „Nachhaltige Mobilität und innovative Geschäftsmodelle,“ 2022. [Online]. Available: Nachhaltige Mobilität und . [Zugriff am 11 11 2023].

[8]

Prognos, Öko-Institut, Wuppertal-Institut, „Klimaneutrales Deutschland,“ 2020. [Online]. Available: https://www.agora-energiewende.de/fileadmin/Projekte/2020/2020_10_KNDE/A-EW_195_KNDE_WEB.pdf. [Zugriff am 10 11 2023].

[9]

U. Roth, „Car-Sharing-Angebot im ländlichen Raum wächst,“ 09 10 2020. [Online]. Available: <https://www.diegemeinde.de/car-sharing-angebot-im-laendlichen-raum-waechst>. [Zugriff am 16 11 2023].

[10]

M. Perschl und A. Posch, „Carsharing – ein Mobilitätsansatz auch für den ländlichen Raum?,“ in Rudolf Egger und Alfred Posch (Hg.): Lebensentwürfe im ländlichen Raum. Ein prekärer Zusammenhang., Wiesbaden; Cham, Schweiz, Springer Fachmedien , 2016, p. 243–268.

[11]

Bundesverband Carsharing e.V., „Bis zu einer Fahrleistung von 10.000 Kilometern ist Carsharing auf jeden Fall günstiger,“ 2019. [Online]. Available: <https://carsharing.de/zu-fahrleistung-10000-kilometern-ist-carsharing-auf-jeden-fall-guenstiger>. [Zugriff am 12 10 2023].

[12]

Bundesverband Carsharing e.V., „Aktuelle Zahlen und Fakten zum CarSharing in Deutschland,“ Bundesverband Carsharing e.V., 2023. [Online]. Available: <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/aktuelle-zahlen-fakten-zum-carsharing-deutschland>. [Zugriff am 21 10 2023].

[13]

W. Loose, „Leitfaden zur Gründung neuer CarSharing-Angebote,“ 2018. [Online]. Available: https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/arbeitschwerpunkte/leitfaden_neue_cs-angebote_versandversion.pdf. [Zugriff am 12 10 2023].

Anhang

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Ankernutzer	Ankernutzer bzw. Ankerkunde reserviert das Fahrzeug für einen festgelegten Zeitraum (z.B. Dienstzeiten)
Kernnutzer	Bucht das Carsharing-Fahrzeug für eine (Mindest-)Stundenanzahl, Fahrten werden jedoch bei Bedarf einzeln reserviert
CD	Corporate Design
MIV	Motorisierter Individualverkehr in der Regel mit dem Privat-Pkw oder dem Motorrad
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr Bus und Bahn
POI	Point of Interest
SvB	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

Anhang

NÜTZLICHE LINKS UND KONTAKTE

bcs - Bundesverband für Carsharing

Der Bundesverband Carsharing e.V. (bcs) versteht sich als der Dachverband der deutschen Carsharing-Anbieter. Über 200 Anbieter sind hier organisiert und damit insbesondere die meisten größeren Anbieter im stationären Carsharing. Der bcs ist auch Ansprechpartner bei Neugründungen (z.B. bei Fragen der Versicherung).

Die Internetseite bietet eine Fülle von Informationen rund um das Thema Carsharing. Diese gehen von einem Kostenvergleich Carsharing vers. Pkw-Besitz, Fakt-Sheets rund um das Thema bis hin zu Studien zur verkehrsentlastenden Wirkung des Carsharings. Darüber hinaus findet sich auf der Internetseite auch eine Stationenkarte der im Verband organisierten Mitgliedsunternehmen und ein Leitfaden zur Gründung neuer Carsharing-Angebote. Der Leitfaden ist zwar inzwischen etwas älter, aber neben hilfreichen Informationen finden sich hier auch einige gute Beispiele.

https://carsharing.de/Bericht_Leitfaden_Neugruendung_bcs_0818.indd

Dörpsmobil

Dörpsmobil bietet eine ganze Reihe von nützlichen Downloads. Ein Leitfaden richtet sich an Neugründungen eines E-Carsharing-Angebotes, in dem Dokument Marketingstrategien sind Zielgruppen mit deren besonderen Bedürfnissen und damit Ansprachemöglichkeiten gelistet. Zudem finden sich dort auch Beispielsatzungen für neue Vereine. Auch wenn das Angebot auf Schleswig-Holstein zugeschnitten ist, lassen sich dort viele nützliche Tipps finden.

<https://www.doerpsmobil-sh.de/downloads>

MOQO

Der Anbieter einer Sharing-Software stellt auf seiner Internetseite ebenfalls einige nützliche Hinweise zum Gründen eines Carsharing-Vorhabens bereit. Diese beinhalten mögliche Rechtsformen sowie einen Überblick über Rechtliche Pflichten und Regularien. Ein bereitgestellter Leitfaden richtet sich eher an größere Vorhaben, enthält aber auch einige gute Tipps.

<https://moqo.de/de/blog/uber-shared-mobility-2/legal-obligations-27#Local-Regulations>

Anhang

NÜTZLICHE LINKS UND KONTAKTE

Verkehrswende in kleinen Städten e.V.

Der Verein hat das Ziel, den Umweltverbund in kleineren Kommunen zu stärken. Darunter versteht der Verein einen multimodalen Verkehr, der durch den Öffentlichen Verkehr, dem Rad, zu Fuß gehen und Carsharing entsteht. Ein wichtiges Ziel des Vereins besteht darin, Menschen und Initiativen zu unterstützen, die in kleineren Städten ein Carsharing aufbauen möchten. Der Verein arbeitet dabei u.A. mit teilAuto zusammen, einem professionellen Carsharing-Unternehmen welches in Sachsen die Mehrzahl aller Carsharing-Fahrzeuge stellt.

<https://verkehrswende-ev.de/>

Privates Carsharing:

Möchte eine Initiative doch erstmal mit einem Privatfahrzeug und einem begrenzten Nutzerkreis (Nachbarschaft, Freundeskreis, Mieter eines Objektes) beginnen, ergibt sich die Frage, wie man dies vertraglich gestalten kann. ADAC als auch VCD bieten zu diesem Thema eine Übersicht und einen Mustervertrag:

ADAC: <https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsmittel/carsharing/>

VCD: <https://www.vcd.org/artikel/auto-teilen-statt-besitzen/>

Eine Alternative könnte das Peer-to-Peer-Carsharing darstellen. Hier müssen sich Anbieter und Nutzer nicht kennen. Die Vermittlung und teilweise auch die Versicherung übernimmt eine Online-Plattform. Derzeit am Markt sind beispielsweise:

Getaround: <https://de.getaround.com/>

SnappCar: <https://www.snappcar.de/>

Anhang

TABELLE 1
ÜBERSICHT AUSGEWÄHLTER BEST-PRACTICE-BEISPIELE

	Vaterstettener AutoTeiler e.V. (VAT)	Dörpsmobil	BARshare
Umfang	64 Fzg.	35 Fzg.	40 Carsharing-Autos und 10 E-Bikes
Region	Landkreis Ebersberg	Schleswig-Holstein (kleine Ortschaften)	Landkreis Barnim (11 Orte)
Initiator	bürgerschaftliche Initiative	bürgerschaftliche Initiative	Landkreis (Mobilitätskonzept)
Betreiber	11 regionale Carsharing-Vereine in den Ortschaften	Je nach Standort: <ul style="list-style-type: none"> • Verein • Vereinssparte • Gemeinde Bürgerenergiewindparks	Kreiswerke Barnim GmbH
Unterstützung	Landkreis Ebersberg und Gemeinden Projektgruppe „Modellregion Carsharing“	Koordinierungsstelle „Dörpsmobil“ (Projekträger: AktivRegion SH und Akademie für ländliche Räume SH)	Anschubfinanzierung über EFRE und Förderprogramm Elektromobilität des BMDV
App	Eigenentwicklung (elkato)	MOQO	White Label (MOQO)
Modell	Teilweise durch Kommunen Fahrzeugüberlassung und Ankermiete	Teilweise Fahrzeugüberlassung durch Kommunen	Teilweise Ankernutzer
Besonderheit	Angebot für Mitglieder der Vereine	Reine Elektroflotte	<ul style="list-style-type: none"> • Reine Elektroflotte, auch Pedelecs und Lastenräder • systematisches Vorgehen der Kreiswerke
weitere Ziele	bis 2030 flächendeckend im gesamten Landkreis, d.h.: <ul style="list-style-type: none"> • CS in jedem Ort / Gemeindeteil mit mehr als 1.000 Einwohnern • Jeder Einwohner zwei CS- Fzg. in einer Entfernung von weniger als 1.000 m 	Verbreitung des Modells auf weitere Ortschaften	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Angebotes über weitere Hauptnutzer; • Bekanntmachen des Angebotes an weitere Initiativen
Link	https://www.carsharing-vaterstetten.de/	https://www.klixbuell.de/seite/277432/d%C3%B6rpsmobil.html	https://www.barshare.de/
weitere Informationen	https://www.ebe-carsharing.de/	https://www.doerpsmobil-sh.de/	

Anhang

TABELLE 1
ÜBERSICHT AUSGEWÄHLTER BEST-PRACTICE-BEISPIELE

	Carsharing im Wendland	ZEO-Carsharing	teilAuto in kleineren Städten
Umfang	8 Fzg.	72 Stationen	3 Fzg.
Region	Landkreis Lüchow-Dannenberg	Landkreis Bruchsal (18 Orte)	Im LK Görlitz
Initiator	Projekt „Dörfliches Carsharing im Wendland“, Vorhaben der Samtgemeinde Lüchow (Wendland)	Regionale Wirtschaftsförderung Bruchsal GmbH = heute Koordinator	Bürgerschaftliche Initiative, Ankermieter, Gemeinden
Betreiber	ehrenamtlich getragener Verein	Wurde ausgeschrieben (Vianova eG)	teilAuto (Mobility Center GmbH)
Unterstützung	In der Anfangsphase Projektförderung durch Bundesumweltministerium	<ul style="list-style-type: none"> Energie- und Wasserversorgung Bruchsal GmbH Umwelt- und Energieagentur Kreis Karlsruhe Förderung durch EFRE und Landes-Mittel 	Verkehrswende in kleinen Städten e.V. unterstützt bei Organisation Unterstützung vor Ort
App	evemo	White Label (evemo)	White Label (Cantamen)
Modell	Fahrzeugüberlassung durch Privatpersonen	Fahrzeugüberlassung durch kommunale Einrichtungen und Unternehmen	Kümmerer vor Ort, teilweise Ankermiete
Besonderheit	Integration von Privatfahrzeugen	Reine Elektroflotte	<ul style="list-style-type: none"> Modell derzeit nur auf mittlere Kleinstädte übertragbar Nach Möglichkeit 2 Fahrzeuge pro Ort (Verlässlicher Zugang)
weitere Ziele	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau des Angebotes Aufbau Fahrdienst für Ältere/ Mobilitätseingeschränkte 	Neben dem weiteren Ausbau des Carsharing-Angebotes auch Aufbau von Ladeinfrastruktur (Kombination)	Anbieter ist tätig in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen und offen für die Entwicklung neuer Standorte
Link	https://www.carsharingimwendland.de/	https://www.zeo-carsharing.de/	https://teilauto.net/
weitere Informationen			https://verkehrswende-ev.de/

Anhang

TABELLE 2

DATENANALYSE LANDKREIS GÖRLITZ

Zentrale Kennzahlen zur Ermittlung des Carsharing-Potenzials je Gemeinde

Kommune	Personen im fährerschein-fähigen Alter (18+)	Maximaler Summenindikator in der Kommune
Stadt Görlitz	47.320	40
Stadt Zittau	21.053	35
Stadt Weißwasser/O.L.	13.043	30
Stadt Löbau	12.001	31
Stadt Ebersbach-Neugersdorf	9.895	30
Stadt Niesky	7.918	27
Kottmar	6.066	22
Stadt Herrnhut	4.865	26
Großschönau	4.503	27
Oderwitz	4.138	23
Stadt Reichenbach/O.L.	4.022	24
Olbersdorf	3.875	24
Stadt Rothenburg/O.L.	3.768	28
Boxberg/O.L.	3.618	17
Markersdorf	3.158	19
Stadt Seifhennersdorf	3.109	23
Stadt Bad Muskau	3.107	23
Mittelherwigsdorf	3.015	21
Leutersdorf	2.910	23
Krauschwitz.i.d. O.L.	2.832	26
Stadt Bernstadt a. d. Eigen	2.761	27
Stadt Neusalza-Spremberg	2.686	28
Rietschen	2.091	20
Schleife	2.060	21
Schöpstal	1.994	21
Oppach	1.965	24
Waldhufen	1.953	18
Kodersdorf	1.908	20
Stadt Ostritz	1.877	24
Bertsdorf-Hörnitz	1.684	21
Hohendubrau	1.504	15
Lawalde	1.489	17
Horka	1.396	15
Neißeau	1.389	18
Vierkirchen	1.358	15
Gablenz	1.344	21
Kurort Jonsdorf	1.275	23
Hainewalde	1.264	18
Schönau-Berzdorf a. d. Eigen	1.258	21
Rosenbach	1.241	17
Oybin	1.116	19
Großschweidnitz	1.077	22
Weißkeißel	1.074	19
Quitzdorf am See	1.034	16
Hähnichen	980	14
Beiersdorf	938	17
Königshain	937	20
Schönbach	897	18
Groß Düben	881	18
Mücka	806	18
Dürrhennersdorf	800	17
Kreba-Neudorf	735	17
Trebendorf	644	15

Anhang

BUCHUNGSSYSTEME

Liste möglicher Anbieter von Softwarelösungen für kleine Carsharing-Anbieter:

- **elkato**

Eine Eigenentwicklung des Carsharing-Vereins aus Vaterstetten bietet einige grundlegende Funktionen für kleine Carsharing-Anbieter.

<https://www.elkato.de/>

- **evemo**

So nennt sich die Plattform, die gezielt für kleine Anbieter entwickelt wurde und schon etwas professioneller daherkommt. Der Einstieg ist hier sehr niederschwellig durch ein modulares Angebot möglich.

<https://evemo.de/mobility-solutions/>

<https://mobilesdorf.de/>

- **Vianova**

Setzt auf eine IT-Lösung auf und bietet darüber hinaus eine ganze Reihe von Zusatzleistungen von einer Hotline bis zum eigentlichen Betrieb. Die Idee ist dabei aus einer Genossenschaft hervorgegangen.

<https://www.vianova.coop/>

- **MOQO**

Ist ein deutscher Anbieter einer Carsharing-Plattform, auf die inzwischen auch Flinkster – das Carsharing-Unternehmen der Deutschen Bahn – setzt. Das System kann auch für kleine Flotten genutzt werden (Mindestzahl an Fahrzeugen!). Darüber hinaus wird auch eine Reihe von weiteren Services bis zum Abrechnungsservice und einer Hotline für Nutzer:innen angeboten

<https://moqo.de/de/>

- **cantamen**

Diese professionelle Carsharing-Software wird auch vom regionalen Carsharing-Anbieter teilAuto eingesetzt. Eventuell ließe sich hier eine Zusammenarbeit organisieren.

<https://cantamen.de/de>

Die Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern soll lediglich einen Einstieg ermöglichen.

Anhang

CHECKLISTEN ZUR AUSWAHL EINES GEEIGNETEN BUCHUNGSSYSTEMS

1. Checkliste zur Auswahl eines geeigneten Buchungssystems bzw. Serviceanbieter inkl. Hardware für den Fahrzeugzugang

Welche Bestandteile soll das System mitbringen?	Wichtung	Bewertung	Summe
Grundlegend			
Mindestmenge an Fahrzeugen?			
Beschränkt auf Fahrzeugtypen?			
Frontend (Nutzersicht)			
Intuitive Nutzerführung/ Nutzerfreundlichkeit			
Buchung: webbasierte Buchung / App / telefonisch			
Fahrzeugzugang: per App / RFID-Karte für den Zugang zum Fahrzeug			
Prozessunterstützung: Anmeldeprozess / Führerscheinkontrolle / Schadensmeldung / Vorgehen bei StVo-Verstößen			
Hilfestellung: Online-Hilfestellung / Hotline für Nutzende (Zeiten)			
Möglichkeit des Mietens von „Fremdfahrzeugen“ (Roaming)			
Backend (Sicht des Anbietenden/ z.B. Verein oder Gemeinde)			
Angebot eines Abrechnungsservices (Rechnungsstellungen gegenüber den Nutzenden, Gutschrift gegenüber dem Anbietenden)			
Individuelle Anpassungen (Preisgestaltung, Anlegen von Nutzergruppen)			
Unterstützung von regelmäßigen Buchungen durch den Ankernutzenden bzw. Anbietenden			
Unterstützung bei der Einrichtung (Verträge, AGB, Datenschutzvereinbarung, Versicherungsfragen)			
Elektronisches Fahrtenbuch (für den Anbietenden)			
Support bei Fragen - fester Ansprechpartner für den Anbietenden?			

Anhang

Welche Bestandteile soll das System mitbringen?	Wichtung	Bewertung	Summe
Kosten			
Implementierungskosten (einmalig)			
Laufende Kosten (monatlich)			
Laufende Kosten (aufwandsabhängig)			
Erweiterbarkeit des Systems – weitere Funktionen			
Integration weiterer Fahrzeuge			
Möglichkeit weitere Fahrzeugtypen zu integrieren (Fahrrad / Pedelec)			
Weitere Features bzw. Entwicklungen (Schnittstellen zum ÖPNV, Unterstützung Fahrdienst)			
weiteres			

Anhang

2. Mögliche Kostenblöcke Buchungssystem bzw. Serviceanbieter

Welche Bestandteile soll das System mitbringen?	Wichtung	Bewertung	Summe
Kosten			
Implementierungskosten (einmalig)			
Hardwarekosten für das Zugangssystem			
Einrichtungskosten (Hardwareeinbau, Einrichtung der Software pro Standort bzw. pro Fahrzeug, evtl. Reisekosten)			
weiteres			
Laufende Kosten (monatlich)			
Kosten für die Hard- bzw. Softwaremiete			
Kosten für den Abrechnungsservice			
Zugriff auf Daten (Fahrtenbuch, Controlling)			
Kosten für Support/ Hotline			
Evtl. Kosten für eine Tankkarte/ Ladekarte bzw. deren Einbindung			
weiteres			
Laufende Kosten (aufwandsabhängig)			
Führerscheinkontrolle			
Kosten für Einrichtung neuer Nutzer (Einrichtung, RFID-Karte)			
Umsatzbeteiligung			
Kosten für Support			
weiteres			

Lausitz- Haltestelle

Carsharing

Impressum

Auftraggeber & Herausgeber:

Entwicklungsgesellschaft
Niederschlesische Oberlausitz mbH
Elisabethstraße 40
02826 Görlitz
Geschäftsführer: Sven Mimus
Telefon: +49 (0) 3581 329010
Mail: info@wirtschaft-goerlitz.de

Layout/Text: Steffi Dreier

Auftragnehmer:

Institut Stadt|Mobilität|Energie GmbH
Rotenwaldstraße 18
70197 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 65 69 90 14
Mail: info@i-sme.de

Autorenschaft: Elke Bouillon, Franziska Geske,
Alexandra Graf, Karsten Hager, Kined Magg
Mitarbeit: Emma Schüßlbauer

Kontakt

Tina Friebe
ENO mbH
Elisabethstraße 40
02826 Görlitz
Mail: tina.friebe@wirtschaft-goerlitz.de
www.sichtwechsel-zukunft.de

